



Tsukuba Urban
Transportation Center

平成12年7月

●座談会

—つくばセンター交通広場—
複合交通ターミナルへの変貌



Tsukuba Urban
Transportation Center

平成12年7月

●座談会

—つくばセンター交通広場—
複合交通ターミナルへの変貌



石田 東生
(座長)

藤澤 順一

赤間 薫

對木 揚



山田 剛義



井口 百合香



大白 幸夫

敬称略

座談会

—つくばセンター交通広場— 複合交通ターミナルへの変貌

日 時：2000年3月1日（水）

場所：つくば国際会議場エポカルつくば

座談会出席者

座長・石田 東生（筑波大学教授）

藤澤 順一（つくば市長）

赤間 薫（都市基盤整備公団茨城地域支社都市整備部長）

対木 揚（日本都市総合研究所）

山田 剛義（（株）戦略開発工房ライブ代表取締役社長）

井口百合香（暮らしの企画舎）

大白 幸夫（（財）つくば都市交通センター理事長）

敬称略

はじめに

石 田　皆さん、こんにちは。これから「つくば交通広場、複合交通ターミナルへの変貌」と題して座談会を始めさせていただきます。

私は司会をいたします筑波大学社会工学系の石田でございます。よろしくお願ひいたします。

この座談会の趣旨でございますけれども、皆さんご存じのように平成17年に常磐新線の開業が予定されておりまして、つくば駅の工事も間もなく着工されることになっております。また、平成10年には国土庁によって新しいつくばの整備計画が改定されました。科学技術中枢拠点都市を目指そう、あるいは広域自立都市圏の中核都市を目指そう、あるいはそういうことを踏まえたうえで、エコライフについての環境に優しい生活を追求できるモデル都市も試行しようという、非常に意欲的な整備計画であります。また、常磐新線の沿線の開発計画に向けていろいろなところで新しい取り組みが始まっています。

そういう観点からすると、「つくばも新しいステージに入りつつあるな」と、非常に強く感じるわけでございます。けれども、問題が全くないかといえば、そうではありません。皆さんお気づきのように、つくばは今のところはたいへん自動車への依存度が高い都市になっております。いろいろな環境問題等を考えますと、「こういった都市の



有り様で本当に持続できるのだろうか」という懸念もございます。「自動車への依存度が高い」ということは、ある意味では中心性の喪失にもつながりますので、つくばが今後「エコライフ都市」として、あるいは「広域の自立都市圏の中核」として発展していくためには、いろいろなことを考えていかなければいけないと思っております。

そういう中で、今日は交通とつくばの中心となるであろう「常磐新線の駅を中心としたターミナル」として、中心地区がどのようになればいいのか、何を期待するのか、あるいはそれに向けての課題はどうなのか、ということを、今回お集まりの皆さんとともに考えていきたいと思っております。

今日ご出席いただく方を私に近いほうからご紹介いたしますと、つくば市長の藤澤順一さんです。ご公務多忙な折、ご出席いただきました。そのお隣が都市基盤整備公団、茨城地域支社の都市整備部長の赤間薰さんです。公団は長きにわたって、つくばとともに歩いてきたわけですけれども、そういった立場からいろいろお話を伺わせていただければと思います。そのお隣が、日本都市総合研究所の対木揚さんです。対木さんは都市計画のコンサルタントとして、つくばの計画等、あるいは常磐新線の沿線開発の計画等、ずいぶん長く携わっております。後ほどその辺の話についてプレゼンテーションしていただきたいと思っております。そのお隣が、戦略開発工房ライブ代表取締役社長の山田剛義さんで、商業開発等の戦略策定とかコーディネーションでご活躍でございます。向こうの方にまいりまして、暮らしの企画舎の井口百合香さんです。今、「つくばアーバンガーデニング」ということで、「つくばを花でいっぱいにしましょう、きれいな街にしましょ

う」という活動をなさっております。最後になりましたが、大白幸夫さんは、中心部の駐車場運営や交通のあり方について研究活動等をしているつくば都市交通センターの理事長です。

それでは、前置きはこれくらいにいたしまして、座談会の方に移つていきたいと思います。まず第1番目に對木さんのほうから、つくばのこれからについてプレゼンテーションをお願いしたいと思います。

「複合交通ターミナル」の出現

對 木 石田先生から趣旨をご説明いただいたわけですが、では、「複合交通ターミナル」がつくばに出現することで、「つくばの都心、センター地区がどのように変貌していくのだろうか。どのように交通機能を活用していくのか」について問題提起をしてみたいと思います。



筑波研究学園都市では、これまで、車中心の都市構造が形成されてきたわけです。まず「研究学園都市におけるセンターづくり」のこれまでの経緯を振り返らせていただいた後に「複合交通ターミナルができることによって、センター地区をどのように変貌させていくのか」、「どのあたりが論点になりそうなのか」ということを説明させていただきます。

筑波研究学園都市は、開発着手よりずいぶん長い期間を経ているわけですが、開発当初から研学と、土浦、牛久の3つの拠点が連携して、

「筑波研究学園都市ならびに、茨城県南地域の広域的な拠点を形成していく、役割を果たしていく」ことが都市づくりの基本理念とされてきたわけです。そのときに交通はどのように都市を支えるのかというと、まず幹線道路ということになります。それと開発当初から「3つの拠点を新交通システムで強く結ぼう」という構想が描かれていました。どれくらいのカバーエリア、都市圏の中心なのかというと、先ほど石田先生からご説明のあった平成元年の「新つくば計画」、あるいは国土庁の計画でいうと、「研究学園都市で30数万人。周辺を含むと100万都市圏の中心」だということになります。非常に強いポテンシャルを持つ中心であると思います。

つくばには鉄道がなかった

では、「そういう中心にあって都市活動をどのように支えるか」ということですが、これまで「つくばには鉄道がない」ということもあって、車利用で支えなければいけないということが基本とされてきました。昭和50年代に、車が急速に普及したわけですが、「センターを育成するためには、車利用への対応が不可欠であろう」との考え方立ち、昭和57年に、筑波研究学園都市における駐車場整備基本計画が策定されました。これは全国の共同利用駐車場整備の先がけになる計画です。計画策定後すみやかに建設に着手され、センター地区の中に多くの駐車場が供給されてきたわけです。

昭和60年代になると、つくばは、国の首都圏基本計画で、土浦及び牛久とともに茨城県南地域の「業務核都市」として位置づけられまし

た。神奈川県の横浜・川崎、東京都の八王子・立川、埼玉では浦和・大宮、茨城県南地域ではこのつくばと土浦・牛久、それから千葉が、首都圏の中核的な都市に位置づけられたわけです。

それに対応して、常磐新線計画が浮上してきました。それと同時に、先ほどの「新交通システムで土浦とつくばを結ぼう」という計画が動き出しました。科学技術博のときの土浦との間にできた立体道路もその一環だったわけです。新交通システムについては、センター地区を南北に貫くような短距離型の新交通システムを形成しようといった計画も打ち出されました。

このように、つくばのセンター地区では、「広域的な活動条件を整えること」がセンター地区の育成の方向とされてきたわけです。しかしながら、鉄道についてみると非常に遅れがあります。センター地区でなかなか施設立地が進まないという問題を抱えているわけですが、鉄道の整備の遅れも要因の1つではないかと思います。

それと、市民のさまざまな声の中に「つくばにはまちの顔がない」という意見があります。それから、「公共交通サービスが非常に十分でない」という意見があります。広域的な生活中心や、経済の中心であったりするために、必要な活動の形態が制約されている。公共交通サービスが不十分であることは非常に大きな問題ではないかと思います。

鉄道による交通の発生・集中

次に、センター地区について言うと、南北に2.5km位の非常に大き

な面積です。センター地区内の活動を支えるためには、歩行者専用道路だけでは限界があるのではないかという問題があると思います。

こういう状況にあって、常磐新線が開業し、センターに「つくば駅」ができる。では、常磐新線の整備に合わせて、センター地区が変貌していくこうとすると、どのあたりが論点になるのかと考えてみました。

最も大きな変化は、鉄道駅という、今までのバスと比較すると飛躍的に大量の交通の発生集中ポイントが生まれることです。では、そのことによって、センター地区で何が変わるのだろうか、どのようにジャンプアップできるのだろうかと考える必要があります。すると、弾みをつける何かを持ち込まなければいけないと思うわけです。すると、複合交通ターミナルは、街の中に活動を引き出す、街に活気を与える核になる拠点、ポイントとして機能する必要があるのではないかと思います。

今のターミナルは、おそらく、目的地への行き帰りの単なるリレーポイントではないかと思います。都市の中にはいろいろなゾーンがあるわけですが、交通ターミナルを利用する活動を街の中に引き出す必要がある。そのためには複合交通ターミナルとゾーン相互を結びつける。あるいは人々の生活そのものに結びつくような、接点になるような仕掛けを持ち込まなければいけないのでないかと思います。

また、市民の方々にセンターを利用する機会ができるだけ多い生活をしていただく必要があると思います。そのためには、生活習慣としてセンターを利用する、新しい機能を持ち込む必要があると思います。生活活動をセンターに吸引するためには、「生活の質を上げる」ような何か新しい仕掛けを、種を持ちこむ必要があるのでないかと考え

ています。

今申し上げたように、私は、筑波研究学園都市、特にセンター地区がジャンプアップするためには、つくばセンターに常磐新線の複合交通ターミナルという、交通の拠点、交通の結節ポイントが生まれることを契機にして、「暮らしの仕方や質を変える何か新しい仕掛けを持ち込むことによって、センター地区の変貌に結びつけられないか」と考えているわけでございます。お話の展開のきっかけになればと思います。

石 田 どうもありがとうございます。短い時間の中ありましたけれども、つくばの今までのことをお紹介いただきました。周辺まで含めると100万人という非常に大きな都市の中心に常磐新線がくる時に、それをまちとしてどう受け止めるか。そのための活動の接点には何かがいるというお話をしたし、それを契機に、人々の暮らしを変えていくことがセンターの変貌を促すことにつながるであろうというお話をしました。

これから、いよいよ座談会に入りますが、まず赤間さんから、これまでずっと整備を担当され、あるいは中心的な役割を果たしてこられて、今後とも公団の存在は大きいと思いますが、その中でつくばの中心部ないしは駅、ターミナルに期待していること、考えていることをご披露いただけましたらと思います。よろしくお願ひいたします。

未利用な土地の活用を

赤間 都市公団は、筑波研究学園都市には30数年携わってきてているわけですけれども、実は平成10年度末に新住宅市街地開発事業とか、一団地の官公庁事業とか、区画整理事業といった法律に基づいてやってきた事業というのが残念ながら終わったかたちになっているわけです。現実的には、事業が終っても私ども公団として取得した土地がまだ沢山残っております。



特にセンターを見ていただきますと、つくばセンタービルとか、クレオとか業務なりホテルなり商業といった施設の立ち上がりに私どもが直接的に関与して、筑波新都市開発株式会社といった第3セクターを活用しながら、センター地区に相応しい施設をつくってきたのかなと思っております。その後も三井ビルとか、エキスポセンターとか公団が直接関与したというわけではございませんですけれども、施設立地が進みました。

今度、常磐新線が来ることになって、センター地区は益々ポテンシャルアップをしていかなければならぬと思っておりますが、そういった時に、公団の土地としてセンター地区にまだ16haが未利用といいますか、全然使われておりません。この土地を是非活用し、また提供するかたちで街の賑わいといいますか、センター地区に相応しい施設が立ち上がってくればと思います。

「100万都市の中心」となるために

対木さんのはうからいろいろ課題がございましたけれども、むしろつくばというのは、研究学園都市というかたちで、科学技術の粋を集めた研究なり学園なりの集積があるわけでございますから、そういう中で働く方々が都市的なサービスを享受できる施設が、どんどんビルトアップすることをやっていければと思っております。もちろん、現在クレオとか、商業施設があるわけですけれども、それだけではかなり不十分だと思っていますし、これから商業施設も、先程「100万」というかたちのセンター」という話が出ましたが、「100万都市の中心」というかたちのものを是非とも立地していただきたい。

それには、私どもは土地を持っておりますので、法定事業は終わりましたけれども、そういう意味で大きな武器を持っているのかなと思っております。公団だけでできるわけではございませんけれども、民間の方々、それから国、県、市という行政の方々とも協力する中で、いろいろな夢をこの場で実現していただきたいと思います。

この後またいろいろな提案が、山田さんとか井口さん、大白さんからあろうかと思いますけれども、公団としてもどーんと構えて、「是非そういうものをどんどんつくってください」と、逆にお願いしたい気持ちでおります。

石 田 市長、「どーんと構えておりますので、なんでも言って下さい」ということです。市としていろいろな期待を、あるいは、夢をお持ちだ

と思うのですが、この際、その辺をご披露いただけないでしょうか。

つくばは公共交通が未発達である

藤 澤 これまでにもお話をございましたように、筑波研究学園都市は建設時から35年が経過しております。当然、社会経済情勢も大きく変化してきておりますし、新線が入ってきますと、終着駅としての機能をどう高めていくのか、あるいは人々がここに集積してどう賑わいを醸し出していくのか、ということが強く求められてくると思います。そのためには、やはり「土地利用計画等を含めた、これから駅周辺のあり方」というものを、いろいろ議論はされてきましたが、これまで以上に議論を重ねていかなければならぬと思っています。



現在のつくばを見ますと、バスターミナルからあらゆる方向に人が動いているにもかかわらず、公共交通が弱く、自家用車がないとなかなか動きにくい土地であります。これは、これからも避けて通れないことで、当面の間は「自家用車中心のまち」として考えられていくのではないかだろうかと思っています。従いまして、中心地区はここに人が集まって楽しいまちをどのようにつくるのかということが課題になろうと思います。

1つには具体的に申し上げますと、生活をファッショナ化していくための場があったり、観光客、あるいは国際会議場に訪れる人たちが

いつでも賑わいを醸し出しているようなストリートがあったり、石畳と緑の木立の中にレストランがあったり、業務機能があったり、それから中心地区には、つくばは図書館をもっておりますけれども、こういう図書館をつくばの特性である科学技術専門の図書館に変えていくとか、いろいろ方策があるのではなかろうかなと考えています。

いずれにしましても、これはつくば市だけではできる問題ではありませんし、ただ今、公団のほうから「何でもいってこい」ということですから、大いに期待をしたい、公団のお力にすがっていきたいと思っております。

石 田 どうもありがとうございました。「生活のファッショナ化」とか、「楽しく賑わいのあるまち」ということでございました。先ほどもお話をありがとうございましたが、「つくばを花でいっぱいにしよう、緑豊かなまちにしよう」という活動をしている井口さんから、できればそういった観点から、お話しいただければと思います。

「まちを飾る」ことからまちづくりを

井 口 對木さんから、「センター地区がもっと賑わうためには、市民がいろいろな生活活動をそこでできることがポイントではないか」というお話をありがとうございましたが、今、私どもが少しずつ始めている「つくばアーバンガーデニング」がそれではないかと考えています。「つくばのまちの真ん中を花でいっぱいに」という宿題を市からいただいたと、私ども実行委員会のメンバーは受け取り、それを実行するためにどうい

うことをしなければならないかを、筑波大の先生方やいろいろな専門の方と一緒に根本から考え、活動をしているところです。

例えば環境デザイン部会というのがあります。環境デザイン部会では、まず、まちの中のサインを全て1つ1つ調査したのですが、つくばのセンターシティには、有名な方やデザイナーなどが作られた「ストリートファニチャー」とか「サイン」がたくさんあるということが判りました。何十ページにも及ぶような調査をして、それをもとに市民がまちを歩きまして、「いくつ見つけられるだろうか」と、ゲーム感覚でやってみたり、「好きか嫌いか」「どうして好きなのか」ということをワークショップで綿密に出し合いました。そこでの結論は、「ストリートファニチャー、つくばにあるものはかなりレベルの高いものが多い」、「美しかったり、デザインとして優れているものが多い」、「だけど、もう少し素朴さがあってもいいのではないか」とか、いろいろな意見が出てまいりました。

つくばのセンターシティは、一口でいってしまえば、どうしても国がつくってくれたものという気が市民のほうでしているわけです。けれども、こういう活動を通して私たちがしたいと思っていることは、そのまちを市民の目線で本当に市民のものにしていくことであります。それをデザインとして優れたもの、美しいもの、しかも単につくりっぱなしではなく、市民がこれから手を入れて、さらに良くしていく観点から勉強し直して、いろいろな提案をしていこうと考えており



ます。

今、都市交通センターの駐車場の前に、間伐材と石の端材を使って、自分たちがデザインして作ったフラワープランターを置かせていただいている。市民がデザイン、制作したものがまちを飾るということは、今までの日本の都市の中ではなかなかなかったことで、ささやかですが、画期的なことではないかと思っています。

その他、環境デザイン部会のほかにも、年4回、市民が集まり、つくばの農家がつくった花を植えておりまますし、そのボランティアがいろいろな地域から人が集まってくださっております。当初、「センター地区は十分きれいなのだから、そこを花でいっぱいにするより、もっとつくばの地域でやることがあるのではないか」という意見があったと伺っております。ですが、センターには、いろいろな地域から集まっています。例えば筑波山の麓の北条の方たちが「ここでこういう花を植えたり、手入れをするのが今の私たち生きがいなの」とおっしゃって、来てくださっているのです。だから、そういう活動がもっと広く展開できることは、今後、意味があることだと思っています。

それからもう1つは「つくば100本のクリスマツリー」です。つくばの方には見ていただいたかと思うのですが、100本のクリスマツリーをつくば市全域から、小学校などを通じてアイデアを募集しました。それが400数十通集まつたのですが、その中から何十本か、外国から来ている家族の方のツリー、福祉の団体のツリーなど、合わせて100本を数か月かけてデザイナーなど専門家の指導を受けながら、センターの広場をみんなで飾ったのです。単に自分の作品をつくるだけではなく、自分たち家族が一生懸命つくったものでまちを飾ること

に結びついたことは、とても面白いことだったのではないかと思うのです。まちづくりとか、つくばのセンターとか、そういうことに関わりのない人たちが、そういう活動に大いに参加したことは、新しい仕掛けとしてとても成功したのではないかと思っております。

市民がいろいろなかたちで、シティセンターを美しくすることを、今、「つくばアーバンガーデニング」がやっていると思っています。交通ターミナルが大きくなることによって、もっとできやすくなるし、それをしてすることによって本当に人が来てみたくなるようなまち、場所ができるてくるのではないかと思っています。

活動が始まってまだ2年はたたないのですけれども、「つくばのシティセンターがずいぶん美しくなってきたね」と誉めてくださる方も多いです。すき間だった部分が、だんだん市民の手が加わってきたことによって、まちのよそよそしさがなくなってきたのではないかといえるのではないか。

いい忘れましたけれど、クリスマスのときにアンケートをとったのですが、何100通か書いてくださった方々のうち、10歳以下の子供と、10代、20代の方を合わせて50%を越えたのですね。「超きれい!」「彼と来たんだけれど、来年もまたいっしょに来たい」という声は、今までつくばの中で聞かれなかった声ではないかと思います。

それで夜の11時位まで明かりを点けていただいたのですけれども、そういうときに行ってみても、カップルがたくさんその風景を楽しんでいて、若い人のまちになってきたことを目の当たりにしたという思いがしました。ファッショナ化というお話もありましたけれども、何かそんな方向で、まちを美しくするということと、かなり通じるので

はないかと思っています。

石 田 どうもありがとうございました。いろいろな活動をしていただいて、我々のつくばが、ますます身近ないいまちになるのではないか、と期待もいたしました。やはり、いくら素晴らしいデザインでも、それが市民の身近に感じられて、自分たちのものだという感覚がないと、まちが生きてこないと思います。そういう感覚は、実は商業開発の魅力づけでも非常に重要なと思うのです。

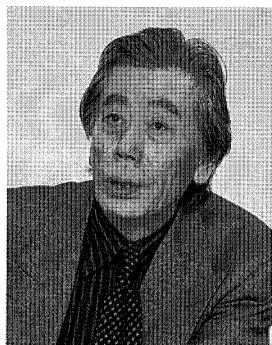
山田さんは全国あちこちの商業開発プロジェクトに参画され、動かしています。商業的な魅力という点から、つくばというのはプロの目から見るとどのように見えているのか。これからつくばが変わろうとしている中で、どのような魅力づけを考えればいいのか、ということなどいろいろあるかと思うのですが、お願ひしたいと思います。

つくばの持つ商業的潜在力

山 田 つくばというところは、商業の観点からいえば、「大変な明るいオポチュニティが、本当にもう現実に見えている」と、最初に結論の一言をいえばそういうことだと思います。

皆様がたの議論を伺っておりまして、心に少し残っている言葉を反芻いたしますと、

石田先生のほうから「中心性の喪失の危惧」というご指摘がありまし



た。私は喪失の危惧ということの裏返しで、このつくばセンターと通常呼ぶ数十haの広大な地域を押し並べて「何か」ということではなく、センターと呼ばれる中で新駅、交通ターミナルを中心に、ある密度の高いセンターの中のセンター、「センターオブセンター」ということを、喪失の危惧とは逆に、今こそ実現することができるのだと思うのです。そういう密度の高いものがやはり今は十分に考えられるのではないかと、そんなことを後ほど少しご説明しようと思っております。

それから対木さんは、「まちなかに活動を引き出し、都市に活力を与える核を必要とする」とおっしゃられたわけですが、これはセンターオブセンターが立ち上がることによって、一歩進むことができるこ^トになろうと思います。

まちなかに活力を与える、活動を引き出すといったときに、それはどんなことなのだろうかと考えますと、出来事が起きるということなのだろう。出来事が起きるといったときに、出来事の大きなものは何なのだと考えますと、ご専門の先生方はともかく、我々の思うところでは「マルシェとフォアール」といういい方をしています。マルシェというのはマーケット、商業のこと。フォアールというのはたくさんの人、情報、あるいは物産そういうものが集まり、そのことによって地域に活力が産み出されていく仕組みのことですが、フォアールという意味では、この国際会議場を含めて、つくばは相当な潜在的な力も合わせてある。

ところが、マルシェという商業の側についていえば、「過去数年大きなチャンス・ロスをしてきている」と、私どものほうからは見えるわけです。これを具体的に申しますと、将来計画としての人口30万、

あるいは100万商圈ということよりも、現状の、ささやかなセンターの商業施設でそれだけのマーケットはすでに数年前に確保しているわけですね。

クレオさん始め、いくつかの商業施設が小規模に、それもさほど豊かな業態の広がりがなく、それなりに商業を展開しているわけですが、そこへの既存の客を分析してみると、商圈という、ある商業施設から見てどの範囲にどのようにといふことでいいますと、通常、新しくつくられた都市の場合には車20分圏くらいと、我々は考えます。ご当地もそうなんですか? 実はそれを越えております。商業という1次商圈、足元ですね。それから、2次商圈は、相当な頻度で商業活動をこの場にともにして、厳密に1次商圈でいえば30数万ですが、2次の影響圏を考えるともう60万人近くある。

それから月に1回ないしは2回、つくばセンターで何らかの商業的な行為をするお客様の範囲を考えますと、これでもう100万人を越えているんですね。土浦方面からの流入は当然ながら相当あるわけですが、今日では県西方面からも相当な吸引がある。吸引があるというのは、つくばのこのセンターによその地域からこれだけの人が来るということなのですが、全国平均が1.0とすれば、つくばは1.38くらいあって、大変な流入を確保している。あるいは吸引していることが、すでに今日も現実にあるわけですね。

そういう中で商業統計で販売額をみてみると、これは年次が古いものですから、土浦にほとんど並ぶ。のみならず伸び率ではナンバー1というか、圧倒的な伸び率で、30数%を示している。そういう意味では、今つくばというセンターは大きなマーケットを十分に取り

きれていないのではないだろうか。これが量の問題ですね。

エンターテインメントの必要性

それで量の問題と併せて対木さんから「生活の質」というご指摘があったわけです。質という面を考えますと、正直に申しあげてこの近辺に百貨店というのはクレオの小規模な百貨店が1つだけです。これは生活に彩りを添えるとか、ライフスタイルをデザインしていくとか、ファッショնも含めて、ほとんど今の状況では十分に地域の皆さんがたの要望に答えられているとはとても言えず、そういう品揃えにしか今の段階はなっていない。

つくばが成長してくる従来の過程の中では、現実にあるマーケットを現実に動かしていくという意味で、その範囲でよかったと思うのです。けれども、これからつくばというものを考えますと、多分それは大きく違う。質の面といえば「商品、品揃え」と商業の世界でいうことと、ただ単に物販ということではなく、それ以外の機能がどうなのかということと、二面あろうかと思います。

物販ということで申し上げますと、つくばにはインテリジェンスの高い、そして新しく居を構えられた方々がいます。とりえずそういった方々を考えますと、ご自分の家をどう自分にとって好ましいものにしていこうかという、商品の世界でいう「ホームファニシング」といった分野の業態はこの100万商圏つくばの中にはないんですね。

それから、専門店大店あるいは高度なコンセプトのあるショップ、セレクトしたショップという、商業の世界でそういう言葉で表現する

業種、業態も今は違いますね。郊外型の商業施設ですら、具体的に名前を言って悪いんですが、コムサ、ザザビー、アフタヌーンティーだと、それなりに支持を受ける時代の中で、言ってみれば、スペシャルティなストアだと専門店だと分野は欠落したままで、ホームファニシングの世界もまだ十分に提供しきれていない。品揃え、店舗という点では、今、間違いなく1つ越えなければならない状況にきています。

もう1つ、商品以外の機能という面でいえば、「エンターテインメント」と私たちの世界では括って呼んでいますが、その機能が今の段階まだ十分ではないです。大学のご卒業予定の方々の入社試験では、つくばの方々が相当数いらっしゃるのですが、「つくばの生活を振り返っていかがでしたか」と聞くと「映画館が2つ、3つあることはあるけれども、見たい映画すら見ることができなかった」という台詞が代表的な回答になるのです。

つくばという圏域の中で生活していくとする時に、エンターテイメントに接することができないことは大変に大きな問題なのだろうと思います。そういう意味で言えば映画という文化のみならず、映画以外にもいろいろなことがあって、そういうものを商業という物販機能と結びつけながら考えますと、飲食シーン、音楽を聞くシーンも出てくるわけです。しかし、もう少しシズル感のあるシーンが、今の時代には、たくさんあるわけであって、つくばの皆さんにはまず間違いくく求めていると思います。

交通、車の問題についてはまた後ほどあらためて。

石 田 どうもありがとうございました。現在、未来ともに明るいのだけれども、量的に見ても捉えるにいたっていない、本来的なポテンシャルを実現しきっていない。そのためにはやはり質ですよね。高級感、音楽シーン、物販とエンターテインメントの融合などをきちんと考えないといけない。そういうお話をございました。それを都市計画的に実現していくのが都市計画プランナーとしての対木さんの職域だと思うのですけれども、いかがでしょうか。

「センターオブセンター」はどう在るべきか

対 木 山田さんのご提言はなかなか難しいご提言でした。つくばで都市計画、まちづくり、空間形成をやろうとした時に、その概念をどのように具体化するのかと思うと、なかなか難しいテーマです。

山田さんのお言葉にあった「センターオブセンター」という考え方には、私も大賛成です。先ほど申し上げたのですが、「つくばにはまちの顔がない」という声が多いと聞いています。常磐道を通ってバスで来ると、つくばのセンターは遠くから見えません。つくばには遠景にメリハリがないという感があります。

これが普通のまちですと、センターには密度の高まりというのか、遠方から建物群が見えるわけです。センターに行けば、いろいろな生活があり、楽しみがあるわけですが、日常生活の中でセンターや都心の存在が見えていることが重要だと思います。すると「センターオブセンター」というのは、遠くからでも密度の高まりが見えるような空間であってほしいと思います。

そのためには、中心地区の中でも複合交通ターミナルの周辺が、ひときわ高密度であって、その密度の高まりが視覚的にも見えるような空間形成を図っていく必要がありそうだと思います。その時にその中の機能構成をどうしたらよいのかということが問題になってきます。

先ほど井口さんから、「つくばには生活に関連する機能が不足している」と、山田さんからも「生活、潤い、賑わいといった機能が欠落している」とご指摘があったわけですが、そうするとセンターおブセンターは、生活をテーマにするような機能の集積拠点とすることが必要になると思います。

人が集まる空間をめざして

さらに、つくばの場合、国際色豊かな都市ですから、例えば国際会議場で会議をする人たちなどがセンターに出て楽しむようなことがあって良いと思います。そのためには、「もてなす」、「案内をする」といった言葉で表現できるような、機能があると良い。先ほど市長さんからお話のあった小洒落たレストランなどもセンターおブセンターの機能の1つになると思います。センターおブセンターは、そんな機能が高密度に集積する空間であることが良いのではないかと思います。

また、つくばはオープンスペースが豊かです。その空間を使って、つくばらしいというか、賑わいを生み出していくことが望されます。すると、複合交通ターミナルや、その周辺のオープンスペースはどのような使い方をしたらいいのかということが問題になってくると思います。

センター オブ センターについてみると、いつもイベントが行なわれている。「祝祭空間」という言葉をときどき使うわけですが、「お祝い」や「お祭り」がしそっちゅう開催されているような空間であってほしいと思います。お年寄りや子供たちが、時間を持て余している時に、なにげなく、「今日は晴れているからセンターへ行ってみよう」と思えるような、ある目的を持ったときにだけセンターを訪れるのではなく、なにげなく訪れる空間、センターであってほしいと思います。

とすると、そのセンターの広場空間は、いつも、オペラやバザールや、さまざまな催しが行われている空間であることが必要になります。先ほど未利用宅地が16haあるとお伺いしたわけですが、それらの空間も、恒久施設というか、本格的なビルの立ち上がりまで未利用のままにしておくのではなく、暫定的な、例えばテント村のような、可変的な利用のされている街区であると良いと思います。

貴重な空間として中央広場がありますが、これも複合交通ターミナルときちんと結びつけて、いわばセンターのロビーのような空間であることが良いのではないでしょうか。

次に問題になるには、活動をどうやって引っぱり込むのか、交通ターミナルに発生集中する活動を、どのようにまちの中に引き出すのかという方法です。つくばの場合、街区のスケールが相当に大きいという特徴があります。それは歩こうと思うと抵抗になります。それと、沿道に見て歩いて楽しい景観、あるいは時間が苦にならない空間が不足しているという感があります。従って、センター オブ センターには街区の中を貫いて、連続する歩行者空間というか、快適に移動でき、しかも楽しみながら、つくばのいろいろな暮らしを見ることのできる

ような空間を仕込みたくなります。ぜひ街区の中を貫く歩行動線というか、ネットワークを建築計画の協力を得て実現してほしいと思います。

センターオブセンターづくりは、まちづくりのプランナーと山田さんを始めとする商業プランナーが共同で取り組まないと実現することのできない、難しい問題だと思いますが、是非実現していただきたいと思います。まちづくりの視点から申し上げたいことです。

石 田 1ラウンド目は、順番に進めさせていただきたいと思います。最後になりましたが、つくば都市交通センターの理事長大白さんにお願いいたします。つくば都市交通センターは、ターミナルビルの運営、あるいは交通という都市の活動を支える最も基本的なことに貢献していますが、そういう観点から、これからつくば、あるいはターミナルとしてこういうことを考えているのだということを、今までのお話なども踏まえながら展開していただけたら幸いです。よろしくお願ひいたします。

交通ターミナルの位置付けとターミナルビルの必要性

大 白 私共財団では、現在主に調査研究や駐車場事業を通じてつくばの交通問題に取り組んでおります。その中でつくばは常磐新線開通後もやはり都市内移動手段は現在と同様にマイカーを主体とした自動車交通の中心の街であり続けるであろうことに問題意識を置いております。この自動車交通問題につきましては、これまでに様々な議論がなさ

れております。その論点は主に交通の利便性の向上に観点を置いたものですが、交通処理上の問題として、センター地区には「今後の発生自動車交通量に対応して、収容できる駐車スペースの絶対量が現在の計画段階では不足している」という事実に着目しなければなりません。今後のつくばはこの視点からも公共交通の利便性を高めなければ、都市内交通は大変深刻なものになるであります。また都心部の発展も阻害されるものではないかと考えております。したがいまして、将来のつくばの都市交通は、公共交通により依存度を高めた街にしなければなりません。

この前提を踏まえますと、交通ターミナルの拠点性、特に都市の中心的存在としての位置付けが浮かび上がってまいります。移動の起・終点を交通ターミナルにシフトするとなりますと、交通ターミナルとして必要な都市・交通情報が整備されているとか、移動者に対する利便の提供が充分備わっているとかいう機能面と、その存在が都市の中心としてシンボル的に視認出来る存在感を示す施設が求められますので、そのような施設、交通ターミナルビルの実現化の実践的な検討を行わなければならない時期にきているのではないかと思います。

現在の交通ターミナルビルはターミナル機能が充分に都市の中心としての存在感があるものとなっているかというと、そういう水準にはなってはおりません。来街者の多くにつくばの印象を聞いてみると、ほとんどの人がつくばの印象がはっきりしないのです。つまり、バスの停留所で降りて、目的施設に行く。その間の印象は大変漠然としているといったところが実情です。

この原因は、現在の交通手段が大半マイカーに依存していること、

つまり駐車場が移動の起終点になっていることが、交通ターミナルの拠点性、中心性を欠く結果となっていますし、交通ターミナルビル自体が都市のコアとなる水準に至っていないところにもあります。

それでは、現在つくばのシンボル的な中心はどこかということになりますとクレオあたりの商業施設ではなかろうか、あるいはセンタービルなのか。それは人によってそれぞれ違いますけれども、いずれにしましても都市のコアというものがするのが実態です。

ここで少し現在の交通ターミナルの紹介をさせて頂きます。現在の交通ターミナルは約6,500m²の交通広場に6ヶ所のバスバースが使われており21系統のバス路線の約830便が離発着しております。これにタクシーバースや一般車バースが加わります。これに隣接しまして、当財団が延床約1,000m²のターミナルビルを管理・運営しております。ただし、この建物は仮設であります、経過措置としての建物であります。将来、交通広場が計画通り整備される時には撤去されるものであります。この建物には案内機能としまして、観光協会や関東鉄道の事業所等があります。待合い施設としましては、待合いコーナーや喫茶店などがあります。この建物はご承知のように二層となっておりまして、その規模は非常に小ぶりであります。

さらに、交通広場に隣接して市営駐輪場があります。ここから自転車でいろいろな所へアクセスできる仕組みになっているわけであります。メニューとしてはとりあえず揃っているものの、交通拠点施設



として、あるいは都市案内情報基地としても不充分なものです。

また、交通拠点、都市の中心に求められる界隈性にも欠けております。ここに少しお洒落な居酒屋などがあってもよいのではないか。そういうものが今後いろいろ整備、充実されていかなければならぬと思います。

今後、東京と鉄道で連絡する広域都市圏の拠点としてのつくばの交通センターが、今までの形態とは異なる移動の拠点として、都心の中心として、機能性と存在感を併せもったものとして整備されていかなければなりません。

ところで、現在の交通ターミナル周辺にある平面駐車場の土地は計画上は大半が商業・業務施設等に転換される用地ですが、現段階ではその絵姿が具体に浮かび上がっておりませんし、交通の拠点となるターミナルビルについても同様です。そこで気になるのは常磐新線のつくば駅が地下駅であるということですね。地下駅ですから、その存在は地上からは確認できません。先行する鉄道工事では出口が交差点のところにあるだけの構造になっております。このまま進みますと、東京にある地下鉄の駅と同じであり、ここがつくばの中心となる話は後手にまわってしまいます。したがいまして今、交通ターミナルの絵姿を議論する緊急性があります。

そこで議論の材料として具体的なイメージを提起しておきたいと思います。まず交通ターミナル施設の役割です。都市情報の集積・発信機能を持った基地であること、移動者へのさまざまな利便の提供の場であること、近接する都心部の各施設への円滑な移動の中継点であることが要件であろうかと思います。駅、公共交通のバスターミナル、駐

車場、駐輪場、それから今後立地するであろう商業施設を含めて人の集積する各立地施設、これらを結んだ連絡空間をきちんと整備して、その中に交通ターミナル施設がすわることが望ましい姿であると思います。

しかし、先程申しましたように全体の枠組みが浮び上がっておりませんので、交通ターミナル施設をどこに、どのように配置するか、いろいろな議論が出ようかと思います。その為にはバスターミナルの一角に、都市の中心としてシンボル的な存在感のある交通ターミナルビルを設置するのがよいのではないか。そこから議論を進めたほうが話が早いのではなかろうかと考えております。

次に、このターミナルビルと周辺の各施設との連絡通路の確保が問題となります。いろいろな機能を集積しても周りの施設への円滑なアプローチが確保できなければ、中心性と界隈性が失われてしまいます。そこで、中心地区の断面を整理しますと、常磐新線の駅は地階に、地平面はバスターミナルと道路部分、2階がペデ空間で構成されております。この3断面をどのように利用し、人を移動させ、賑わいをつくり出すかが最も大事なポイントと考えております。

そこで地平部分、つまり1階部分の空間は、道路機能空間、つまり車移動空間と考え、人の流れを作らない方がよいと思います。

そうしますと地下駅と2階、つまりペデの周辺施設との間に人の流れが出来ることになります。出来れば回遊性のある移動空間が出来るのが望ましいことでありまして、そうなると2階空間は、今、山田さんからお話をありましたような、いろいろな施設ができると思います。

物販の他にファッション性のある施設、時間滞在型の「遊」の部分

も導入出来れば特色のあるつくばの都心が出来ると思います。つくばのシンボルとしての役割と、都心部の移動のインターフェースとしての交通ターミナル施設の実現が今後のつくばの街づくりの中で特に重要なと考えております。

先ほど冒頭で申しました、つくばの交通システムを変えなければならぬということに一言触れますが、現在の平面駐車場は暫定的なものでして、簡単にいえば、将来的には全部なくなり、施設空間になるという事実であります。計画的には立体駐車場として用意出来る空間はわずかでありますし、これから施設の一部、出来れば1階部分の空間に駐車スペースを少しでも求める努力をしなければならないと思います。

このような状況になりますと、鉄道への乗り継ぎは、パーク＆ライドというわけにはいきません。それは、周辺開発の葛城地区等で役割分担してもらう。キス＆ライドについては、1階部分の空間を活用すれば良いのではないか。ちょっとまとまりがなくなりましたけれども、交通についてはまた後ほどお話ししたいと思います。

石 田 どうもありがとうございました。一番最後に大白さんがおっしゃったのですが、目的地へ直行して印象に残らないということは、要するに「機能的すぎる。効率的すぎる」ことで、その問題意識はいろいろな言葉で出てきました。「生活のファッショナ化」、「観光客とか、外国からのお客さまをどうもてなすか」、あるいは「生活感の中でどうデザインしていくか、どう作り込んでいくか」という井口さんのご活動、山田さんがおっしゃた「エンターテインメントと物販が融合しな

いと嘘だ。それでつくばはずいぶん損しているんだ」ということで、さらに付加価値空間をより豊かにしていくためにどうしたらいいのか。あるいはそういう中で「ターミナルというのは、どういう機能を持てばいいのか」、機能という言葉を使ってはいけないかもしれません、「どのようにまちとつながればいいのか」ということを中心に、これから第2回戦を進めていきたいと思います。

第1ラウンドでは、それぞれの立場からつくばの問題点とか、可能性について語っていただきました。先ほども申しましたように計画都市であるという宿命を背負っていることもありますし、問題点は機能的、効率的すぎるところだったと思います。それで都市としての面白さ、魅力、あるいはそういうことをイメージとしてどう具現化していくのか。ターミナル地区、あるいはセンターオブセンターが果たすべき役割とかが大きな議論の中心だったように思います。これからはそこに焦点をあてさせていただいて、順不同で、あるいは質問、討論、議論ありというかたちでいきたいと思いますのでよろしくお願ひいたします。

都市中心市街地のつくり方

藤澤 先ほど私は「中心地区は商業施設を核として文化施設等を持ち込むべきだ。そこに賑わいを醸し出してはいかがなものか」と申し上げました。全国のかつて富み栄えた商店街と異なり、現在商業が立地しておりますのは、郊外の道路の結節点と申しましょうか、大きな沿道沿いに商業施設が移動しつつある、あるいは立地しつつあるといつても

過言ではないと思います。

従いまして、私が先ほど申し上げた、逆行するような現実の姿があるとよく思うわけですけれども、そういう中で、山田さんは、「よりインテリジェンスの高い。あるいはスペシャル的なお店の導入」を希望されおりましたが、そうした相反する現実と、この都市中心市街地のつくり方というものを具体的にどのようにしていったらよりハイレベルの商業施設というものを導入できるのかについて、具体的な方策についてご意見がありましたら教えていただきたいと思います。



山 田 具体的には私の頭の中にある数字を含めたイメージがあり、それにつきましては、今すぐにでもつくばのセンターで実現できることだろう、あるいは実現をすることがとても望ましいことだろうと考えていることが一つあります。

その前に、市長さんがおっしゃられた「全国の中心市街地では」という問題についてですね。私も今、茨城県の古河市、仙台市、長野市の中心市街地活性化の基本計画をやっていますが、これらはいずれも郊外型の大量に売りたいと考えている商業との関係の中で、中心市街地の意味が変質しつつある。既成の中心市街地が、あらためてもう一度ルネサンスしていくためには「文化というものが1つの軸だろう」と考えております。

さて、つくばのセンターは、既成の市街地ではなくて、「現状に対

してまだキャッチアップできていない。従ってまだまだ十分にこれを進めうる余地がある」というのが私の見解の立場であります。それはどれくらいのものがあるのか。1次、2次の商圏で30万、3次商圏で100万をゆうに越す、このような中でセンターを考えますと、2万坪の商業はゆうに成り立ち、7万m²という商業は現状に対処するだけで十分に成立する可能性があります。ここではコストの問題はおいておき、アビリティという意味でそういう状況があるのです。

それでは2万坪というのはどのように構成されるのかと申しますと、ただ単に四角いビルディングが2万坪を持っているのではなかろうというわけです。センターがもっているこの広さを、その価値を十分に活かしきる配置が必要なのだろうと考えます。

縮図モデル的に申し上げますと、東西、あるいは南北のそれぞれのエンドに2万何千m²といった核が業種業態を変えて構えられながら、その核2つをつなぐものとして、モールが形成され、そのモールは歩行者にとっては従来の機能としての道路ではない。楽しみながら、自己表現をしながら、新しい情報を探し求めながら、あるいは新しい商品・サービスと出会いながら、という新鮮な生活シーンをつくっていく環境としてモールが成立するのです。

東西南北どちらでもいいのですが、2つの核があり、それで終わりなのか。先ほど大白理事長からもご指摘があった「遊」の空間がつくばには必要なのではないだろうか。これは私も全く同感でありますて、物販、商業的なる2核とは別に「遊」の空間というものが1つの核になり、3つの核になる。その間をつなぐモールが形成されて、意味としては先ほどいくつかの形容詞で申し上げたようなことにならうかと

思いますが、そこにはおよそ140～150店の専門店が揃えられ、それだけの可能性をもっていると思います。

今一番大事なのは「専門店」です。それは規模の大きなものもあれば、東急ハンズ、Loft、あるいは無印良品といったところでも、既に1000坪というような店舗計画をやっている。そういう規模の大きなものもあれば、当然ながら小さいものもあると思います。そうしたもののがきちんと計画され、モールとして提供されていくことによって、このつくばのセンター全体に人の気を産みだし、その人の気がまちの中を回遊し、出会いが生まれ、そこにまた新たな何かが生まれてくることになります。

そこでターミナル、交通ということでは実は大変に私自身が悩ましく思っていることがあります。石田先生の今日の言語でいえば「エコライフ」ですが、多分我々が今、サスティナブルなコミュニティということで、アワニーのプリンシップズを含めていろいろ議論しているいくつかの問題があります。そして、このセンター オブ センターに2万坪の商業を構えさせた時、それにお客様が、アクセスをする関係でどういうことがあり得るのかと考えた時に、いささかのジレンマを禁じ得ません。

従って今日の段階では、私は卑怯かも知れませんが、つくばというこの研究学園都市全体をいえば、エコライフを、サスティナブルなコミュニティ、トランジットにオリエンテッドした、ある種のディベロップメント。そしてトランジットのマネージメントがきちんとデマンドに対してなされるようなコントロールを含めて、何事かを考えられるべきだと思います。

しかし、それはこの学園都市全体についてのネットワークの中で追求されるべきであって、活力を引き出し、活動を産み出すセンター或者センターをつくっていくときには、現実としては「マイカーを中心とした車というメディアを今は生かす」ことを妥協的に考えざるを得ません。

駐車場の必要性

「それではどれくらいのキャパシティ、能力が必要なのか」ということですが、商業施設の場合、原理原則的に経験をふまえたうえで普通4坪に1台あたりの駐車能力を必要とします。そういう意味では、商業の施設を仮に2万坪展開して、先ほど申し上げたような二核プラスもう一核、三核の相当なモールをつくっているときには、5000台という駐車能力が必要、あるいは望ましい、と考えられます。

この5000台という数字を2つの点で考えたいと思います。1つは大店立地法というものの施策が始まるわけですが、それは十分基準を満たすものなのかといえば、十分にクリアいたします。

もう一点は、その5000台をどのように成立させ、どのような使い勝手でやっていくのか。成立のさせ方としては、土地利用における高度化、立体駐車場に対する思い切った意思の決定がどうしても必要ですが、その余地は十分にこのセンターの中にはあると思います。南北にも、そして現状の使い勝手の中でも機能を更新することによって可能性は十分あると思います。その5000台は商業や商業資本のためにのみ準備されるべきかといえば、そうではないと思います。

地域全体の考え方でパーク＆ライドは葛城等々によせられる。役割としてはお互いが分担しあっていくとしても、実際の問題の生活者のビヘイビア、あるいはアティテュードで考えますと、十分にセンターにそのようなことを期待されてしまう現実がある。商業ユースで仮に5000台があり得るとして、平日の月曜日から金曜日の、朝の7、8時から夜の9、10時まで、フルに2、3、4回転するのかといえば、するはずがないですね。私はそれらがある意味では公的なる機能をも支える役割だろうと思います。

1つの事例を申し上げますと、仙台の長町では、大規模な商業施設が2千数百台の駐車容量を公的な利用活用に提供して、地域のパーク＆ライドとして使っておりますが、この活用が極めて活発で、頻度も高く、おおいに役に立っている。こういうことが長町というところで生まれております。そのような事例を全国で見ますと他にも多々あろうかと思います。

もっと大事なことは新線が入って鉄道輸送になった場合に、私が多分相当大きな問題になると予想しておりますのは、キス＆ライドであり、このセンターの中でキス＆ライドを円滑に処理していく何事が構えられるべきだと思います。それは、先ほど私が勝手に2万坪と申し上げた数字の中で処理されるべきだと思います。

笑い話ですが、そのようなキス＆ライドを、バス1台50人乗るとして1時間に20分おきで3本、計150人ですが、在来の常磐線を使っている人が、新線ができれば新線を使うでしょうから、仮に1輌に100人乗って、6輌だと600人で、それが1時間に3本きますと1800人となり、もうオーダーが違ってくるわけです。それに対してキス＆ライ

ドが発生したときに、中央通りないしは東西南北の通りに、何十台と朝夕の時間に並ぶのかと想像すると、大変恐いですね。私は商業が考えられる中で一体的にそのようなキス＆ライドが処理されるように商業計画の側が相応のことを考慮すべきであると考えております。

最後に、もう一言追加させていただきます。私は身勝手に5000台と申し上げましたが、センターに構えられるこの台数の問題とは別に配慮されなければならない問題があると思うのです。それぞれの商業施設は、センターのホライゾンな関係に配置し直しますから、それぞれにダイレクトにアプローチできる。そしてそのアプローチは駅に対してもダイレクトであり得るかたちで配置されるべきでしょうし、車の出入りが、大変に優しい。それから駐車ブースが大変にゆったりして、といってみれば人に優しい。ただ単に立体駐車場として機能が強いよというだけではない、優しい駐車場計画がなければ、つくばの住民の皆さんの支持を得ることはできないと思っています。

花、緑、水、光、風、つくばのセンター

それともう1つ、現状バスターミナルと呼んでいます空間、あるいはその横にある通りの地下に駅ができるとして、そこから地上に出てくるとき、私はやはりつくばのまちの良さ（地下空間に必要なものは地下空間に配慮されるべきだと思いますが）は、私はやはりグランドレベルにあると思います。花、緑、水、光、風と、つくばのセンターはやはり既成の中心市街地にはない意味と価値があると思います。

地下から出てきた時、バスターミナルから降り立った時に、そのグ

ランドレベルを本当の意味でみんなが消費していくためには、どのように商業施設が計画されるとしても、それとの関連の中において判断されるべきことだと思います。すなわち、商業施設を展開しようと考えるプランの中で、バスターミナル、あるいは地下から出てきた人たち、そこでグランドレベルの花、緑、水、光、風に触れながらそのまま商業施設、あるいは賑やかな人の触れ合いのあるシーンにつながっていくことができる。商業の側の施設に、そのようなものがターミナルの側と併せて空間的にしっかりと確保される商業の計画であるべきだろうと思います。

石 田 駐車場は、今のつくばの商圏を考えた時でも5000台というお話をでした。さらに、つくばがセンターオブセンターで魅力的になると、この台数がさらに増えてくる可能性があります。そこで問題になるのはつくばのセンター地区のあり様と駐車場の配置が、実は大きな問題になってくると思うのですね。ターミナルと駐車場とまちが融合して、本当に魅力的なまちになるためにはどうなっていけばいいのか。非常に難しい問題ですが、プロの方が何人もいますから、ご意見、夢やお考えを伺ってみたいと思います。

都心部の駐車場確保と新しい交通システムの必要性

大 白 前提条件でありますので、まず現状から申し上げておきたいのです。現在、中心地区約90haの中でどの程度の駐車需要が発生するかにつきましては、財団設立時の昭和63年に4300台と推定しております。とこ

ろが現時点では既にこれを上まわりまして約5400台の駐車場を整備済みです。そのうちの本格的な駐車場としては立体駐車場が2棟、約1700台です。残りは平面暫定駐車場となっております。

今、山田さんからお話がありました、中心地区の商業施設成立の要件となる駐車容量の確保ですが、関連駐車場をどの距離までと捉えるかということになります。つまり、施設に隣接する、あるいは施設に内蔵するものが関連駐車場とするならば、きわめて厳しいことになります。

学園通りと中央通り隣接のその間の駐車場で数えますと、現在、西立体駐車場で1000台、その他平面暫定駐車場で1600台程度あります。この平面駐車場の約1600台分が、施設にすべて切り替わってしまうと、立体駐車場になりうる用地には、目一杯でも約1600台程度の立体駐車場しかつくることが出来ません。つまり現状の平面が立体に替わるだけというのが現実なのですね。

さらに、駐車台数を増やそうとするならば、関連駐車場の範囲を外縁化していくしかない。その結果、ある限度を越えると、先は2次的交通手段を利用しなければならないことになるのです。そのシステムを構築しなければならない、これが現実に直面する課題であろうと考えています。

さらに今後の商業施設等の空間の中で、いかほどの駐車スペースを確保できるかというのは、未知数です。

実際には、多くは期待できないと思います。各施設がそういうスペースを用意して立地するには、地価負担力に堪えられないと思いますから。こうした場合にマイカー交通がある範囲のところで停めて、そ

こからの公共交通機関になるわけです。学園都市は南北に細長い形状をしていますから、東西方向には民有地空地もたくさんあります。民有地の活用という面からも、そういう可能性は高いと思います。そこを交通の中継地点に出来るのではないか。

そこでお山田さんにお聞きしたいのですが、そのような交通システムになった場合、今後の商業展開をどのように評価できるか、ご意見を頂ければと思います。

商業側から見た駐車場

山 田 私は、ポテンシャル、オポチュニティともに富んでいると、すべてについて思っています。しかしながら駐車場という問題について限つて考えますと、今の大白理事長からのお話にあった外縁部へ駐車機能がどんどん伸びていくことについては、当然ながら商業のエゴでいえば、望ましいことではないし、また景観も含めて、よいことではないだろうと考えております。

個人的観測で申し上げて恐縮ですが、とりあえず私の考えておりますセンターオブセンターという配置の中に、既存の西立体駐車場の上層増築が仮に有り得るとして、あと2棟、南北それぞれに立体駐車場の可能性はあるのではないか。この3棟が立ち上がれば、5000台というのも、それなりにまかなうことができるのかもしれない。なおかつ、10haレベルでの使い勝手ですが、間を相当な広さでモール的なる商業の演出を考えるとしたならば、ここにも若干の応分なことが考えられる。ということでは、物理的に5000台というのは実現不可能な数

字ではないと考えております。

そのような開発経営については、当然ながら、経済的な問題があるかと思います。これは商業資本の側が、その駐車場をどういうコストで、どのように使っていくのかということにかかわることです。しかし、まち全体のことではなく、商業のことだけをいえば、それがなければ商業の成立が担保されませんので、商業の側でも一応の腹をくるだろうと見ております。

現状を今、センター オブ センターと私が勝手に呼んでおります中で、西立体駐車場含めて周辺の平地の暫定的な活用等々含めると、現状では4233台ですね。ですから今、クレオのある南側からバスターミナルの南側、それから、テニスコートなどで暫定活用されています空間、この範囲をずっと絞ると、5000台を立駐的に経営させることは、有り得る可能性だと、愚見としては思っております。

これからの駐車場を考える

赤間 駐車場の話ですが、先ほどは公団は未処分の土地を持っていると申し上げましたが、その一部は暫定的に平面駐車場として利用しております。大白理事長がおっしゃられたように、この平面駐車場が施設に切り替わっていきますと大変なことになりますので、公団としては当然のこととして未処分地の一部は立体駐車場用地として確保することにしております。立体



駐車場の整備コストの問題は確かにあるのでしょうか、つくばのセンター地区のビルトアップという「夢」を支える都市基盤施設として、協力できるのではないかと思っております。

また、つくばのセンターは、鉄道駅ができたから鉄道駅にお客様が全部集まってくるかというと、必ずしもそうではないと思います。やはり、つくばセンターへは、車によるアクセスが主体だと考えられますし、今までの予測が正しいかどうかは別にしても、現在の平面駐車場も活用しながら施設整備にあわせて、順を追って立体化できるところは立体化していくことではないかと思うのです。

センターゾーンの駐車場というのは、誰でも使えるオープンな公共的意味合いを持っていると思いますが、商業施設の展開としても必要なものですから、駐車場の整備は利用者側と整備事業者側とでよく調整して折り合っていかなければなりません。公団は公共的な性格の中で協力できることは、当然していかなくてはいけないと思っております。

石 田 商業者のみなさんにとっては、短中期的には、「自動車のつくばでの使い勝手の良さをどう活用してまちづくりに活かしていくか」ということが、本当に重要な課題だと思うのです。理想論ばかり追い求めていても始まらない面があるのですけれども、中長期的には、本当にそれだけでいいのだろうか、という考えを私自身は強く持っております。と申しますのは、つくばのセンター地区は常磐新線の沿線開発、あるいは、グレーターツクバ構想以前に計画されている、そういうインフラの規模しかないわけですね。今のように自動車への依存度が強

くなった以上、全体が大きくなりましたら、インフラ的にはこのままでいくと、渋滞問題、環境問題でパンクすることが目に見えています。

そして、冒頭で申し上げましたように、広域自立都市圏の中枢都市、あるいはエコライフを考えたときに、車との賢いつきあい方を、つくばはある意味では、すでに先頭を切って走ることを運命づけられたまちであると思います。ですから、そういう観点から考えることが是非とも必要だろうと思っております。

移動のスピードでまちの見え方が変わる

そこで、これを実践する上で、「そういうタイミングになったらやればいい」と思っていると、実は永遠にできないのです。そういうタイミングになる前から、有り得るべき姿とか、そなならなかつたときの問題点とかを、色々なところで、色々な人達が語り合う、ディスカッションすることが是非とも必要だと思うのです。



そういう意味で、大白さんは公共交通ということをおっしゃったと思うのです。ちょっと見方を変えますと、やはり自動車は便利ですが、ずいぶん速度が早い。とすると、自動車で移動することで、花とか、緑とか、美しさとか、あるいはホッとするようなものからも、いろいろなことを見落としているのではないか。歩くとか、自転車を楽しむといったまちのあり方があると思うのですね。

井口さんに問いかけているつもりですが、「きれいにしましょう」という素晴らしいこととか、素晴らしいデザインがあるのだけれども、活かされきっていないというお話をありました。そういう観点から、移動のスピードとかを考えて、いろいろなことをネットワークするのだけれども、やはり山田さんがおっしゃったように、花、緑、水、光、風というのは、つくばがつくばであるための重要な要素あると思うのです。

そういうことをどう繋げていくのか。そして、いろいろな実践活動を通じて、空間の収め方とか、あるいは制度とか、「こうしたらしいんじゃないの」「こんなことで腹が立ってしまうがない」とか、あると思うのですけれど、是非お話を聞かせていただければ有り難いと思います。

「素敵な賑わい」のための舞台づくりを

井 口 今、お話を伺っていました、確かに私は「こういうお店があつたらいいのに」、「そういうお店がつくばにはない」、あるいは、「雨が降ると、つくばは行くところがない」ということを、ずっと思い続けていました。ですから「そういう楽しい洒落たお店というものがたくさん連なっているモールができたらいいかな」と思いながら伺っていたのですが、常磐新線ができると、東京に行くのもたやすくなるわけです。



今、新宿のオペラシティ、大崎、品川で、立派なビルが建ち、いろいろな施設が入ったところを見て、「ああ、こういうのは、つくばにないな」と思ったのです。東京に行きやすくなることは、どうなのかなという疑問も少しあります。土浦は以前、駐車場が足りなくて、「土浦は行きにくい」とずっと思い続けていたのにもかかわらず、駐車場がワーッとできてしまうと、なんだか駐車場が一面のまちみたいになって、土浦らしさがなくなってしまったと思いました。そんなことも考えあわせて、本当に石田先生のおっしゃるとおり、車はつくばの大きな課題ですから、みんなで考えながら、解決していくかなければならないと思うのです。

ただそういう活動をしていながら、「もっとつくばを人が歩いていたらいいな」と思いますよね。センターで一生懸命花を植えて、日曜日のお天気のいい日には、自転車とか、人がずいぶん通ってるけれど、せっかくの農家の花をみんなにもっと見せたいと、いつも感じてるわけなのです。

やはり「賑わい」というのが欲しい。ただ賑わっているのではなくて、お祭りなどになると、本当に人がたくさん来るようにならない。ですから、そこが洒落ているとか、美しいというものを求めたいと思うわけです。今でも素敵な広場がありますが、その「素敵な賑わい」の舞台としては、人が出でないと活かし切れません。そのへんをどううまくマッチさせるかについては、まだ今のところ頭がまわりませんが、大きな商業施設やビルができたらいいなということはあります。

今、「子供ミュージアム」というのがつくばにあったらいいと、ずっと思っているのです。つくばにそのミュージアムが駅から降りたと

ころにパッとあるならば、つくばから東京へ行くだけではなく、東京からでも見に来てもらえるのではないか。

だいぶ前になりますけれども、シカゴで子供ミュージアムというもののを見てまいりました。子供ミュージアムがシカゴの再開発ビルの中の4階と5階にあったのですけれども、それが大変賑わってました。それがN P Oなんですけれども、非常に個性的な運営がされていて、年々ものすごい勢いで入場者が増えている成功した施設だということを聞いたんです。今、子育てにお母さん方が少子時代で大変だと聞きますけれど、子連れの若い方たちがそのビルの中で遊べる空間があればいいなと思いました。

それから図書館ですね。アルスが近くにありますけれども、鉄道を使って乗降のときに本を貸したり、あるいは本を返すという機能があればよい。たとえば日曜日にアルスでゆっくり借りて、そこでパッと本を返す、そして次のときに借りたい本を注文しておく機能があると、いろんなところから人が来やすい。それにまた、つくばらしい図書館というのを加味してもいいと思うのです。

それから交通ターミナルがあるということを利用して、図書館の素敵なバスというのを、そこに設置できないかな、と思うんです。それがアルスと行ったり来たりしているとか、私たち市民から見ると想像がつくものなのかもしれないけれど、何か「手作り感覚のもの」、「つくばらしいもの」が、欲しいかなと思います。

三軒茶屋の駅ビルが、ちょっと手作り感覚でして、私たちの感覚にあってると思うのです。市民の劇場、小さな劇場があつたり、情報センターで、いつ行っても情報が得られたり、新しい情報が検索でき

ます。

つくばの場合には、ミュージアムにしてもエキスポセンターがあつたり、情報センターも県のインフォメーションセンターがあるのですけれども、そのへんの痒いところに手が届くような機能というのがなくて、ちょっと生活感覚とズレているところがあります。本当に2回、3回といつでも行きたいという場所ではない。そういう、こぢんまりとして、手作りで、市民が活躍できる機能が加味できるといいのではないかと思います。

子供ミュージアムなのですけれども、例えばつくばらしさとしては、小さなホールがあって、そこでつくばの研究者が最新の研究の成果を、いろんな形で見せられるような場所。研究施設に見学に行くとともに、今いろいろやられて、それはとてもいいと思います。けれども、駅を降りた人がパッと行って、「ああ、つくばでこんなことが行われているんだ」ということが見られるような場所があればよい。最新の成果でも、科学というのは一番奥の奥まで行きますと、とても単純なもので、子供でも理解できるような部分があるような気がします。ですから工夫した見せ方ができる人達が経営している子供ミュージアムのようなものが、つくばのセンタービルの目玉になり得るのではないかでしょうか。

素敵なお店、シズル感覚とおっしゃいましたけれど、そういうものが欲しいという気持ちはみんなすごく持っています。しかしそうではないのがつくばらしさではないかと、反面思ってあるところもあると思います。

石 田 どうもありがとうございました。「賑わいのための舞台」というおっしゃり方をしましたけれども、車時代ということを考えても、僕はよく思うのですけれども、歩いていると、よほど混雑しているときでない限り、他人の存在は気にならないですね。むしろ、来ていただいだ方が賑わい感があつていいなと思うわけです。

ところが自動車を運転しているときは、自分以外の車は邪魔で邪魔でしようがない。そういうことと、まちの作り方とか、まちの賑わい感とか、人と人との関係とか触れ合いを考えたときに、私の素朴な思想は、結構、いろいろなことを教えてくれているのではないかと思うんです。

ですから、駐車場を整備して、そこまで自動車で来ていただく。あるいは、バス、鉄道で来られても、そこからはもうまちの中で、その中で、いろんな賑わい感を出す。そういう意味では、駅もバスターミナルも重要なターミナルですけれども、駐車場自体もひとつの大きなターミナルである。そういうことの全体が、つくばのセンターオブセンターのターミナル群を構成すべきであると思います。

エデュテイメント都市 “つくば”

それと、「子供ミュージアム」とか「図書館」についてですが、冒頭、藤澤市長も、「つくばは科学技術だから図書館を科学ということで専門家を育成することを考えているんだ」とおっしゃいました。それと山田さんがいった、「遊ぶとかエンターテイメントの機能がどうもないのではないか」にも絡むのですけれども、最近、つくられた言

葉で、エデュケーションとエンターテインメントを組み合わせて、エデュテイメントという言葉がよくいわれますよね。

科学技術の中枢拠点都市ということを受け入れるのであれば、井口さんがおっしゃるように、これから日本の教育とか次世代のこととかを考えると、そういうエデュテイメントというのがすごく大事なことだと思うのです。あまり勉強、勉強といって説教っぽくなってしまらないなと思うのですが、そのへんの可能性は、どうなんでしょう。エンターテインメントは楽しみに徹するべきだとか、いろいろあるかと思うのですけれども、いかがでしょうか。

山 田 商業の世界ではあのバブルの頃に美術館併設、劇場併設という大きなエポックがあったのですが、今、美術館は次から次へクローズですし、劇場も同じような状況です。では、何がどうなっているのだと申しますと、みなさんの目からは歩みの遅い、今ひとつ感心できない動きだろうと思いますが、商業者の態度は、単純にマーケットオリエンティドや、カスタマーズオリエンティドを越えて地域の、コミュニティの、地域オリエンティドと、ソシオオリエンティドといった、基本的な価値や、行動基準、あるいは態度に少しづつ変化してきています。

従って、地域に本当の意味で役に立つような何かを、自分たちの開発する商業の計画の中でも担って行こう。これが具体的の現れで、いくつかすでに誕生しておりますし、現在計画が進みつつあるようなもの



については、さらに一段進んでいます。

今の段階では、井口さんのおっしゃるような素敵なお子供ミュージアムはないのですが、ただ大規模な空間をたまたま持てた場合は、お子さんたちに自由に落書き、お絵かきなどで遊んでいただけます。さほどお金のかからないものを提供して、相当な床でお子さんたちに自由に遊んでもらうものは、今できたところです。それを一步越えて、お子ミュージアムというようなことができるのか、できないのか。私は、やる気構えはあると思います。

全体を考えていけば、先ほど申し上げた空間を、取ることは可能だろうと思います。問題はそこに提供していくエデュテイメント、エンターテインメントそのもののソフト、あるいはそれをオペレーションしていくノウハウ、これが商業の資本の側には欠落している部分でございましょう。しかし、それこそがつくばというまちが持っている沿革と意味であります。それを大きく結集していただいて、「ご一緒にやっていける」ということがあれば、ご一緒に」という残念ないい方しかできないのですが、商業の側は大いに喜んで、ご一緒にそれをしたいということが有り得ると、私は思います。

人間と車の共生を

それから、エコライフ、あるいは自家用車イズムということに対する問題ですが、自分でも歯切れが悪いのですが、重複があったらお許しを下さい。とりあえずの話の順序で言えば、センターオブセンター的なるものを、賑わいの空間、ときめきの空間としてビルドアップす

ることがどうしても私には先にあります。そのためには、広域から車で来街していただけることは一番のものとして考えざるを得ない。

問題はこのセンター・オブ・センターに車で来街していただいた中でどうするのかといえば、ここをたっぷり歩いていただく。それを商業の側でもきっちと基盤として考えたいし、演出としてもそのような視点を大事にしたい。ひとつは、バスターミナルと対応した形で、例えば「賑わいのプラザ」といったようなものを置く。そこでは、歩車が分離されていなくて、若干だけれども、人間と車と一緒に共生している。そこに人がたむろし、オープンエアのカフェがあり、横には花屋がある。そこを人が出入りし、車が止まり、人が降り、例えばグランドレベルでそういうものが生まれる。

あるいは、モールというものができたときに、南から北、北から南と、直線で歩いたら何百メートルくらいになるんでしょうか？ 真っすぐ一本道で歩いただけで、何百メートルも歩くことになりますが、その周辺の計画が、具体的にリアリティを持つとすれば、センター・オブ・センターに来ていただいたときに、ひとりの方がお歩きいただく距離は2.5から3キロくらいというのは、十分にあり得る距離です。そのときには、歩く楽しさを目的につくられた素敵なモールの中を気持ちよく歩いていただく、これがひとつだと思います。

もうひとつは、センターがそうやって強くなればなるほど、すべてマイカーなのかということです。商業から考えたつくばとは別に、ネットワーク全体について、つくばにはやはり、もうひとつ大事な顔があるのではないかと思います。

電気バスの可能性

ちょうど1年ほど前の今頃に、米国のチャタヌーガというまちに参りました。電気バスなるものに乗って、つくっているところを見てきて、つくった人達の話を聞いてみました。

チャタヌーガというのは、かつて1970年代全米ではワースト1の最も暮らしにくい大気汚染の酷いまちでした。それが今は、最もスマートグロースした、全米でも有数の暮らしやすいまち、望ましいまちになった。そこに至る道程にたくさんのことがありました。まちづくり風に言えば、子供ミュージアムではないのですが、まちの一番北側に淡水魚の水族館ができる。あるいはチャタヌーガチューチューという全米で最も古い鉄道の駅を活用して、汽車をモチーフにしたミュージアム的なエンターテインメントがある。

そういう配置をしながら、電気バスがまちの中心部を通りながら、5分おきに市内を巡回しているのです。およそ実感として待つことはありません。いつでも市街地のどこへ向かってでも、乗ることができます。どのように使うのかというと、まちの南北の拠点にモーターパーク、立体駐車場があって、市外からいらっしゃる方はそこにお車を止めていただいて、まちの真ん中では電気バスでビジネスやお買い物をやっていただこうということです。全部が全部ではありませんが、この電気バスは駐車場からの収入で経営している。

問題はこの電気バスを立ち上げたのが、ゼネラルモータースでもなければ、ベンツでもなければ、クライスラーでもなく、地域の人であ

ったことです。地域の人達は、かつて重厚長大の産業に従事してきた人達で、そこに市、州といった、公的なる側からの補助が当然ありました。しかし、地域の人達が立ち上がって電気バスに行き着いたために、今でも大規模な工場ラインはないのです。手作り風に電気バスをつくっている。しかし、世界でただ1か所の電気バスメーカーですから、マイアミや北米の街、あるいはヨーロッパから引き合いが来て売っていますが、生産が間に合わないので。

そこで私は思うのです。世界水準の技術の高さと、知恵とがたくさんつまっているつくばで、電気バスの製造と運営ができるはずはなかろうと。広域でいえば私はつくばの街中を電気バスが回っているようになればと思っております。最近の新聞で拝見しましたら、公団さんの事業でも展開なさっているみなとみらい21で、電気自動車を貸し出すことが生まれた。あるいは、近い将来、電気バスをみなとみらい21で巡回させるお話を新聞に出ておりましたが、私はそんなことは、つくばでこそ生まれるべきだと思っておりました。

つくばと車社会の新たなる関係

対 木 今、山田さんから、いろいろご紹介があったのですが、商業と交通をどう結びつけるのか、というお話の中で、駐車場については、商業側では5000台は欲しい、しかし都市側ではそこまではなかなかつくれない、というお話がありました。つくばの交通ターミナルは交通のリレーポイントになるわけですが、そのポテンシャルを活かして、商業需要を吸引しようとすると、現状ではまず車利用客を吸引する必要が

あると理解しました。しかし、個々の施設が目的に応じて、各々に駐車場をつくろうということになると、非常に膨大な量が必要になってくるわけです。しかしながら、各々の目的に応じた駐車場は、それぞれの目的にしか使われませんから、多様な活動を結びつける装置にはなり得ないという問題があります。では、うまく複合利用できるソフトな駐車場の使い方ができないかということを考える必要があります。



私は金沢でパーク＆バスライドという実験のための計画づくりを当初お手伝いしたことがあります。金沢では通勤時間帯に道路混雑が激しくて、渋滞緩和のためには、車利用からバスへの転換が有効な対策になると考えたわけです。郊外にせいぜいバス代程度の料金で使える駐車場を用意して、バスへ転換してもらえないだろうかと考えたわけです。しかし、調査が進むにつれて、料金だけでは、なかなか転換してもらえないということがわかってきました。

駐車場の確保についても、その目的のためだけに駐車場をつくろうとすると、料金的に大変なことになってしまいます。一方、考えたシステムはバスを利用するものですから、最初からダメもとでやろう。駐車場についても、できるだけ安いコストで確保しなければならないということがありました。

それでいろいろ駐車場を探したのですが、まず、郊外のショッピングセンターの駐車場が利用できいかと考えました。週末はいっぱいなんですが、平日は空いてるわけですね。それで平日は貸してもらえ

ないだろうかと打診したのですが、それはダメだというのです。なぜかというと、夕方に満車になる時間帯があるとのことでした。夕方に奥さんたちが、あるいは買い物にくる人たちが集中するために、一瞬ですが駐車場が満杯になってしまうわけです。そこで、次に、すぐ近くの文化センターの駐車場を利用できないかと考えたのですが、それも催しがある時には満杯になってしまうことがあるのでダメだということでした。相當にムダな空間運用をしているわけですが、複合的に使おうとすると、なかなかうまく使えない。

このような経緯があって駐車場確保は暗礁に乗り上げそうになったのですが、しかし、商業ショッピングセンターから、駐車場を利用した人達が、買い物をしてくれれば良いとの運びになったわけです。買い物をしてくれれば、レシートバックの形で駐車場料金を負担するのだから、それで使っていただいてかまわない。日中についても、どつちみち空いているのですから停めっぱなしでも構わないということでした。

それで、プリペイドカード方式が浮上することになったわけです。プリペイドカードとセットで定期利用ができるようにすることによって買物と通勤の複合利用が可能となったわけです。マジックのようですが、交通のカウントの仕方が半分になるのです。

そういう方法をつくばの場合にも適用できるのではないか。先ほど石田先生からも機能的すぎるとの御指摘がありましたが、機能の関連性、接点をどのようにして見つけ出すのか、そういうソフト戦略を、今後考えていく必要があるのではないかと思います。

石 田 いろいろな話が出てきて、どう收拾していいのか考えている最中ですが、手作り感覚で、つくばから出てきた新しい知恵、ソフトが本当に必要だと思うのです。そのために何をすべきかが非常に重要だと思うのです。

実際に市の行政をあずかる立場として、市長がいますが、井口さんのような活動とか、山田さんからは「電気バスをつくばでつくれ」という叱咤激励の意見が出てきたときに、市として、あるいは地域としてどう受け止めるかは、極めて難しい問題ですが、長い目で見たら重要な問題ですね。

行政との問題

私の本来専門である交通計画とか道路計画などでは、計画や事業への反対がしばしば起こります。今後の世の中においては、合意形成や市民の皆さんとの対話は、極めて重要だろうと思います。しかし、この点に関して、日本の行政というのは、ずいぶんさぼっているのではないかでしょうか。同感の方は多いと思うのですが、市としてはそういう問題については、どう進めていくかというお考えでしょうか。

藤 泽 市ではいろいろな基本計画を練っておりますけれども、現在立ち上げておりますのは、すべて、市民を巻き込んだ基本計画となっております。今、「中心地区をどうするか」ということでございますけれども、この中心地区、要するに変革地区を取り巻く周辺と申しますのは、すでにもう高齢化率が24%近くになっております。

従いまして、自分では車を運転できない人達が、例えば、中心地区に出てくる、あるいは福祉施設に移動するような場合、それを支援していくためのバスを運行しようということで、現在、計画を練っております。それから中心地区は比較的若い方が多いわけですから、自転車で移動していただいてはどうか、ということで、「のりのり自転車」という計画を、現在立てております。新年度早々に、これらは実際に試験的に動かしていこうと、計画を立てておりますけれども、そういうこともすべて、市民の総参加と申し上げても過言ではないほど、市民の皆様は協力的でございます。

それから、当然、今度の駅と申しますのは、交通結節点、ターミナルになると思うわけです。私どもは、ここを訪れる人、あるいはここから外に出て行く人達を、気持ち良く送り出す、あるいはあたたかく迎え入れられる空間をどのようにしてつくっていくのかも、大事な作業なのではなかろうかと思っております。つくば市民の心の優しさというものを訪れた方に伝えていく。例えば、花で中心市街地を飾っていこうというのは、そういうことにあると私は考えております。

石 田 市として、情報社会に対応したインフラづくりにも、先端的に取り組まれておられますね。そういうことと、中心部の賑わい、あるいは公共交通、駐車場の情報の利用のしやすさは、密接にからんでいると思うのです。あるいは、「こういう出来事があるよ」というまちの活動そのもののネットワーク化のようなことがたいへん重要なテーマだと思うのですが、当然、視野に入ってるわけですね。

藤澤 情報センターの中には、20いくつかのコンテンツの中から、とりあえず4つだけ立ち上げていこう。それは福祉・医療、農業気象情報、生涯学習の情報、それから市の公共施設の予約を在宅でできるシステムをつくりあげることで、現在、立ち上げの準備をしているところであります。場所についても、駅のより近くということで、公園の土地をお借りしまして、そこに現在、建築中でございます。原点となりますが、郵政省がはじめてつくばに施設をつくった実験施設ギガビットネットワークですけれども、市でも情報化都市を目指していこうと、現在、準備中でございます。

石田 今日は本当に面白い話が飛び出して、どうまとめたらいいのか一生懸命考えているところです。そのための時間を是非とも私に下さいということと、最後に大事なことが言えなかったことがあるかと思いますから、お一人ずつ、順番にお願いできましたら、有り難いと思います。

まとめ

大白 先ほどの話で誤解を招くといけませんので、若干補足しておきます。「もうこれだけしか駐車容量はない」と申し上げました。それは突っぱねた言い方に聞こえるかもしれません、これは計画的な与条件がそうであるということあります。それはそれとしまして、センターの立ち上げを個々の者が単独に考えるのではなく、総合的な見地から一緒に汗をかくことが必要だと思います。そういう意味で駐車場の整

備に関しては、脂汗をかくぐらいの覚悟は必要と思っております。

なお、自動車交通ばかりでなく自転車の普及にも力を入れる必要があろうかと思います。つくばは大変歩行者専用道路が整備されております。歩道橋幅員も広くとられています。自転車交通にもっと依存してもよいのではないか。ただ、自転車交通の弱点としまして、センター地区が放置駐輪であふれてしまう可能性があります。駐輪公害は、目に見えてくる話でありますから、計画的に駐輪施設を更に整備する必要があろうかと思います。そのためには、駐輪禁止区域の拡大が前提条件だと思います。自動車と自転車を組み合わせに加えて、「つくば方式」とでもいえるような、新たな交通体系の創出にも努力する必要があろうかと思います。



井 口 今、とても危機感を感じていることがありますて、ちょっと一言申し上げたいと思います。つくばは考えられてつくられた都市ですので、ほかのまちに比べて、とても美しいと思うんですね。そして、そこに人の手の温もりを添えるだけで、すごく映えるまちだと思います。

ですが、今、まちの中にサインがけっこうバラバラにつきはじめているんじゃないかなと思って心配しています。ノバホールの前あたりの道路などを通りますと、日本の都市としては、とても美しいまち並だと感じますが、商業の方から見ますと、どうしても自分のお店を目立たせたいのでしょう。その気持ちは重々分かるのですけれども、そ

れを放置しておいたら、いろいろな看板だらけになって、せっかくのつくばのまちの意味がなくなると思います。今、いろんな色が満ちあふれ始めていて、そのへんをぜひ考えておかなくては、と痛切に感じております。

山 田 希望、あるいは思いのようなことです。類推でいえば、中心市街地のためにタウンマネジメント・オーガニゼーション、TMOというのが立ち上がるとしています。私は、このセンターは、センターマネジメント・オーガニゼーションという立場があるべきではないか。大白さんがおっしゃった市民参画も含めて、アドミニストレーション、ビジネスセクター、シチズンのセクター、デモクラティックのセクター、それぞれが参加したこのセンターマネジメント・オーガニゼーションです。それは立駐の経営、駐車場情報、あるいは予約の、使い勝手とか等々を含めて、全体を何かマネジメントしていくことがあると思います。

対 木 今、山田さんがおっしゃったのと同じような主旨ですが、今、つくばでは交通ターミナルの計画策定に当たって、交通計画の観点からいろいろ検討されていると思うわけですが、今後のまちづくりのために交通機関相互、システム相互の結び方に加えて、商業者をはじめとして、事業を展開してみたいと考えている人々の参画を得て、システムをどのように運用するのかというソフトに関するチャンネルをつくりた上で、交通計画や、まちづくり計画を考えしていく仕組みが必要なんだろうと感じました。

赤間 私も、中心市街地の熟成化というのは、公団が計画をずっとしてきていた中では、一番大きな課題だと思っており、ぜひとも協力していきたいと思っています。とくに一番最初にございましたけれども、常磐新線の駅が開業することで、そのポイントがひとつの大きなターゲットとなり、それに向けて、いわゆる駅、駅前広場、現在のバスターミナルまで広がると思うんです。その周辺は、賑わいとかセンター・オブ・センターという形になるのかわかりませんけれども、人が集まってそこからつくば本来の情報を発信していく形が取れるのを是非、立地して欲しいと思っています。とくにその中では、市民レベル、地域レベルのコミュニティの中から、井口さんからも、お聞かせ願いましたけれども、そういうことが実っていくようなものが非常に大切かと思います。

公団としては、ある意味、もうつくってしまったわけでございますが、これからそれを維持して、さらに発展させる。まちとしては、新線沿線地区もありますけれども、多分、研修の中心地区が一番先にポテンシャルを上げない限りは、他もそんなに上がってこないと思います。駅、広場があつていうことではなくて、ターミナルといいますか、周りの市街地に何があつて、何が魅力づけになっているのかが一番大切なところだと思います。ですから、公団ということではなく、官民のいろいろな発想を実現していただければと思います。

藤澤 つくば駅の開設によって、今後どう整備していくらいいのか。その方向性を探るために、公団、県、それからつくば市も当然入りますけれども、国土庁等と共同調査を行うことで、予算を計上してござい

ます。当然、調査するにあたりましては、官側の発想だけではなく、民の方々の意見というのをふんだんに取り入れた調査にしていくべきではなかろうかと思っております。

従いまして、今日、ご出席の皆様方にもチャンスがあれば、どんどんそういう調査に加わっていただきまして、より具体性のあるものをつくりあげていただいたらよろしいと思っています。

石 田 最後になりました。最後にお一人お一人、非常に簡潔にまとめいでただいて、有り難かったのですが、皆さんのがいわれたことに尽きると思います。賑わい感のある、かつ、つくばというまちのこれまでの経緯を考えれば、それなりのきちんとした任務と役割を持ったまちだと思うんです。

広い観点からすると、大白さんの「つくば方式」ともいえる新しい交通システムの中でのターミナル、センターのあり方という議論があります。商業というもうひとつの新しい顔、あるいはつくばに期待されるものについては、スムーズに、効率的に来ていただいて、たっぷり歩ける。そのための新しいまちのあり方、まちの演出の仕方、そこでの手作り感覚、民間からの自由な発想、あるいはそれを支援する計画の制度、土地利用計画のあり方については柔軟性が求められる。

そういうことを効率的にうまくやっていくためには、山田さんも、対木さんも、市長も、あるいは赤間さんもご指摘になりましたけれども、センターマネジメント・オーガニゼーションですか、官民一体となり汗を流し、考え、意見交換をして、つくばをよりよいものにしていく。

常磐新線の開通が2005年といっていますけれども、その対策を、今、この瞬間から始めないと、まちが今までいくと、マズイことになるのではないか。つくばの駅周辺の調査については、「広い市民の皆さんのご意見を踏まえて、計画をつくっていく」という市長のお話がありましたが、そういう試みがもう始まっているわけです。この試みをますます活発にしていくことが、今日の結論だと思います。

どうもありがとうございました。

資 料

常磐新線ルート図

例
計画住宅地
一般住宅地
施設・開拓地
公園・駐地
学校・幼稚園
社会公益施設
都市サービス施設
研究施設・大学
ハイ・広場
周辺開発

計画住宅都市整備公団

つくば開発会社

THE HOUSING AND URBAN DEVELOPMENT CORPORATION (HUDC)

TSUKUBA DEVELOPMENT BUREAU

日立・神

葛城 つくば駅

島名

壹丸

伊奈谷和原

常磐自動車道

JR

常磐線

水戸

牛久

久慈

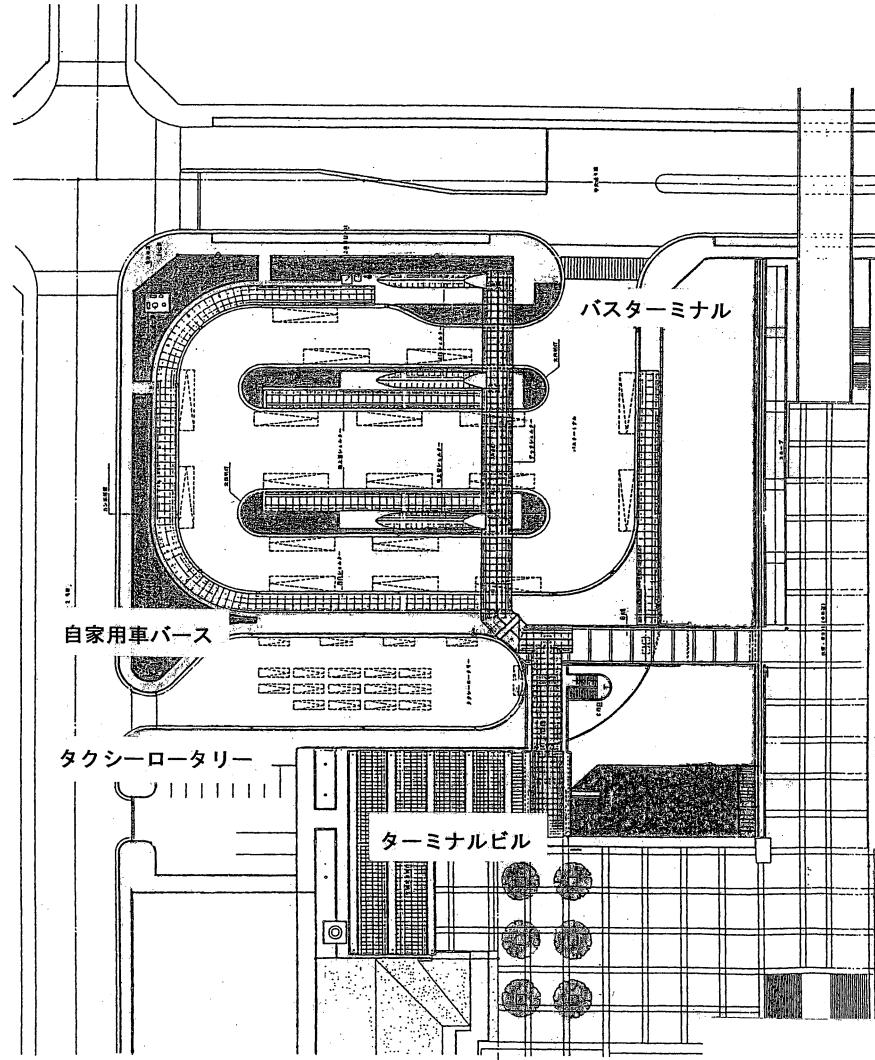
宇都宮

宇都宮

0 1 2 3 4 km

駅名はすべて仮称

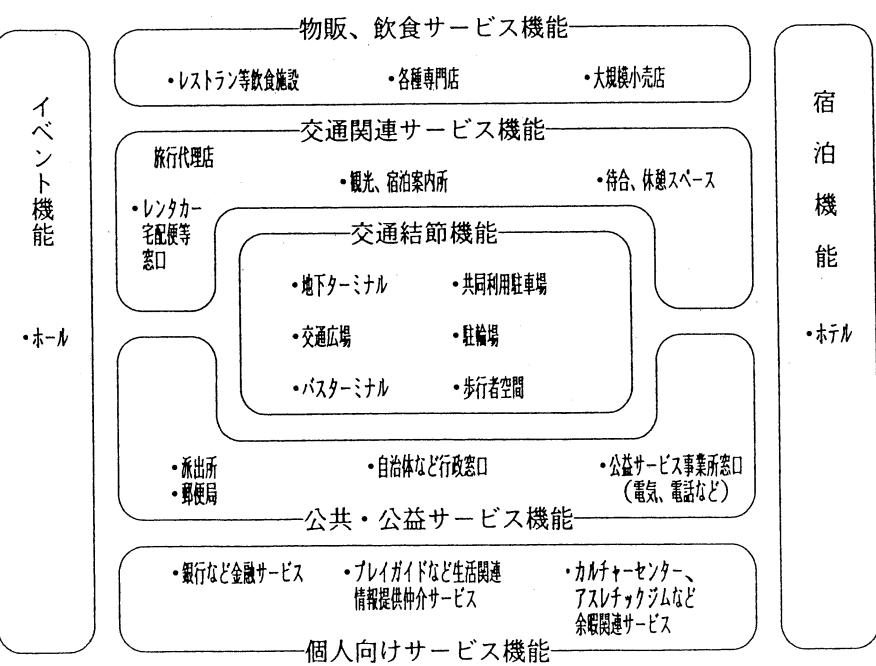
交通広場の現況



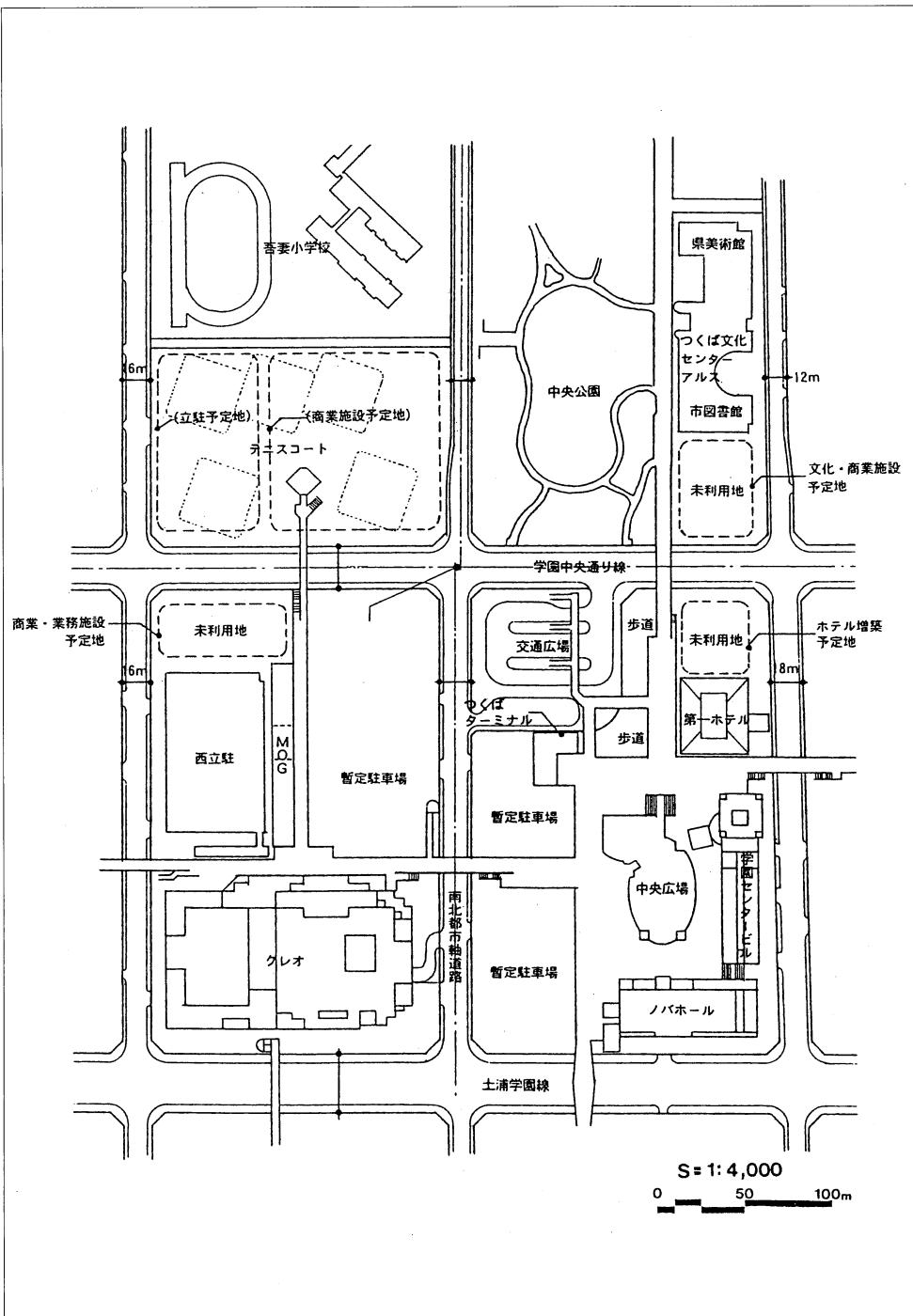
1. 開設 昭和60年3月
2. 面積 約7000m²
3. バスターミナル 14バース(うち降車専用 2バース)
待機スペース 4ブース
4. タクシーロータリー 2バース 待機スペース 14ブース
5. 自家用車バース 3バース 駐車場及び待機スペース なし
6. ターミナルビル 仮設 床面積約1030m²

新しい交通ターミナルに望まれる導入機能

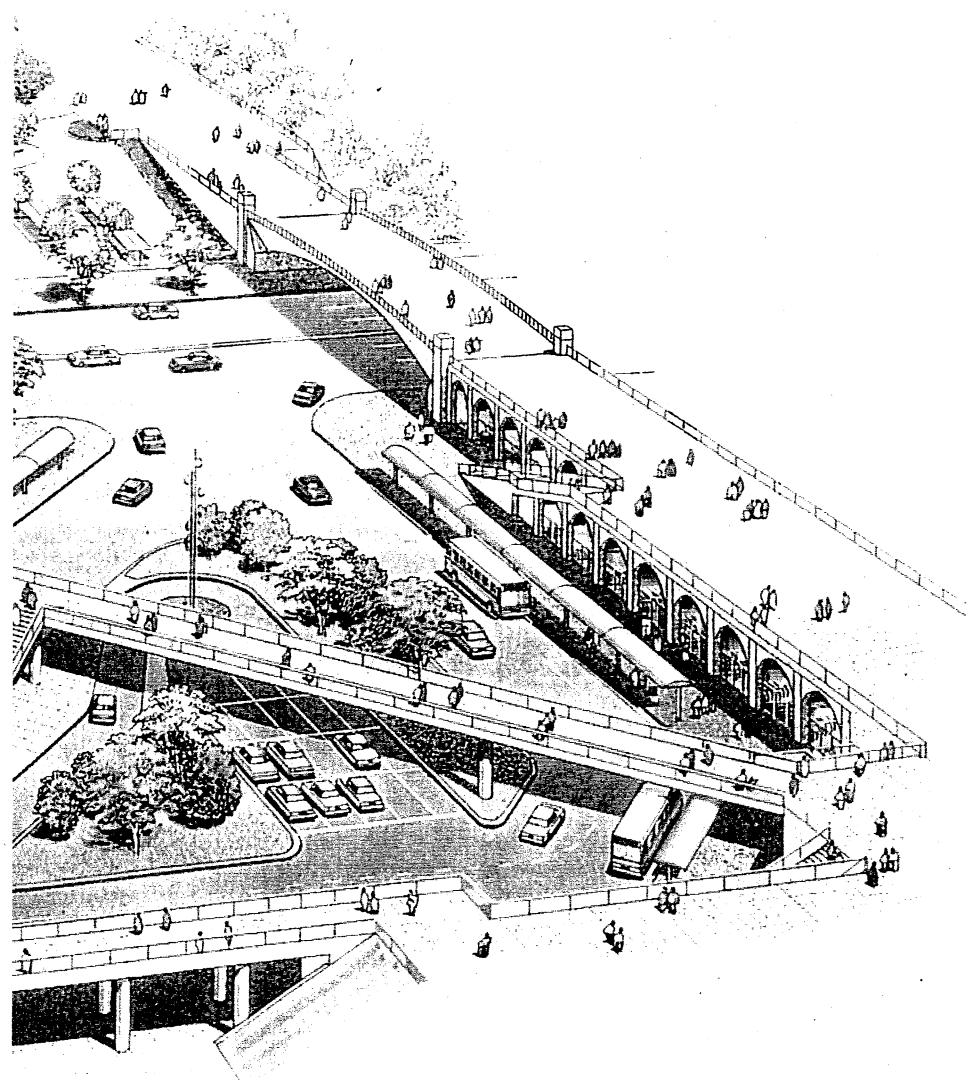
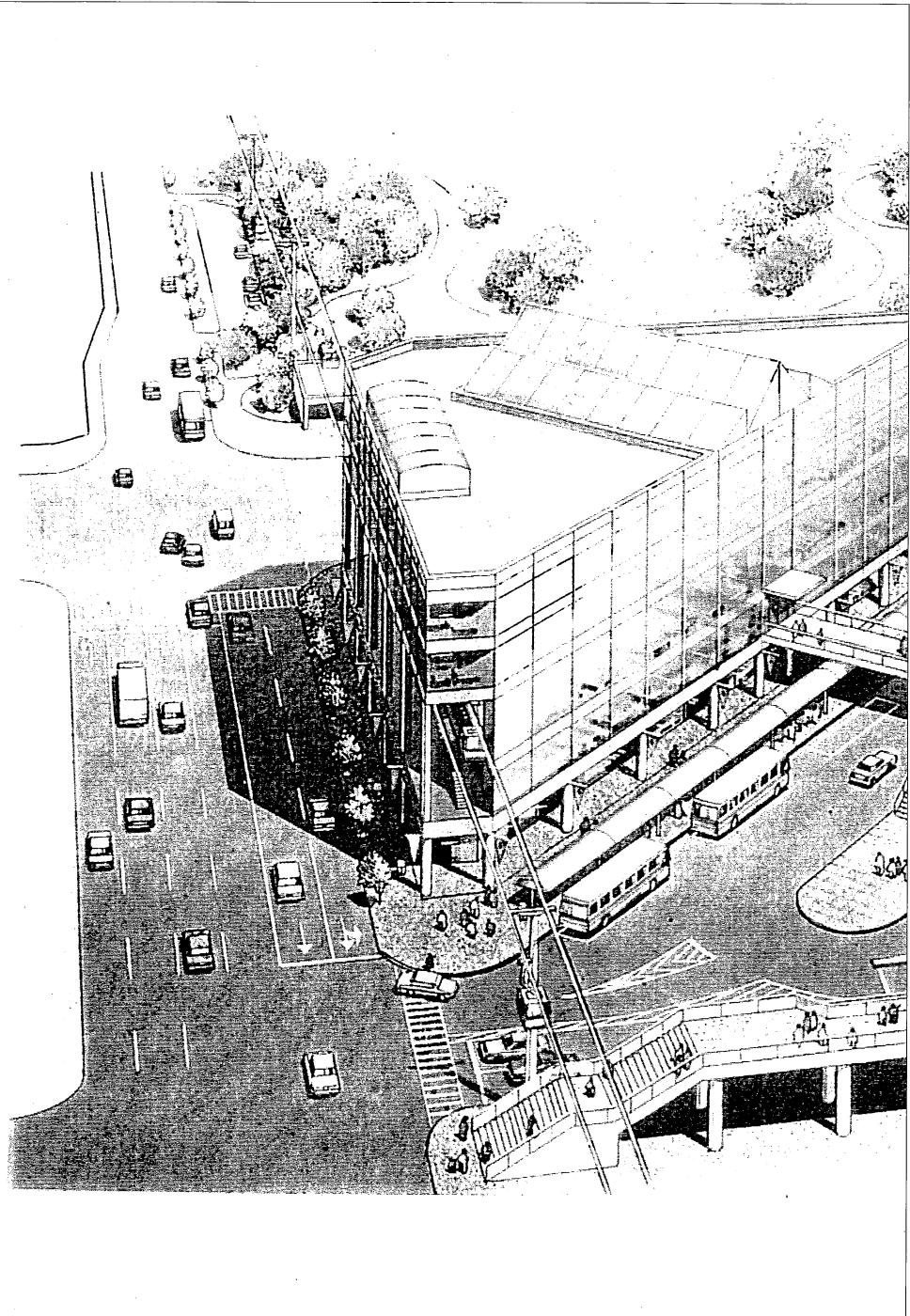
		考えられる導入施設
交通結節機能		<ul style="list-style-type: none"> ・常磐新線地下ターミナル ・東西新交通地下ターミナル ・交通広場 ・バスタークニナル
都 市 サ イ ビ ス 機 能	交通関連サービス機能	<ul style="list-style-type: none"> ・旅行代理店 ・レンタカー、宅配便 ・観光、宿泊案内など情報サービス
	公共・公益サービス機能	<ul style="list-style-type: none"> ・行政窓口、催物・行事など行政情報サービス ・郵便局など公益サービス機能
	物販、飲食サービス機能	<ul style="list-style-type: none"> ・各種専門店 ・百貨店等大規模小売店 ・レストラン、喫茶店等飲食店
	個人向けサービス機能	<ul style="list-style-type: none"> ・プレイガイドなど各種生活関連情報提供、仲介サービス ・アスレチック、カルチャーセンターなど余暇関連サービス ・銀行など金融サービス
	宿泊機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ホテル
	イベント機能	<ul style="list-style-type: none"> ・ホールなどイベント施設



交通広場周辺の現況



将来の交通ターミナルのイメージ



座談会

—つくばセンター交通広場— 複合交通ターミナルへの変貌

TUTC Library—27

発行日 平成12年7月

発行人 大白 幸夫

発行所 財団法人 つくば都市交通センター

〒305-0031 茨城県つくば市吾妻1丁目5-1

☎0298(55)7211 FAX0298(56)0311

非売品

TUTCライブラリー 一覧

1. (シンポジウム) つくばの交通問題を考える

2. (レポート) つくばのバス輸送のあり方

3. (シンポジウム) つくばのバス交通を考える

4. (レポート) つくばセンターの駐車場利用調査

5. (レポート) つくばの交通に関するアンケート

6. (シンポジウム) つくばの交通をどうするか

7. (座談会) 地方都市と交通——つくばの問題を中心として——

8. (市民レポート) 自転車のあるつくばの楽しい生活

9. (座談会) 筑波研究・学園都市の草創期を語る

10. (座談会) つくばのショッピングセンターのあり方
——21世紀の都心形成の展望

11. (座談会) つくば南1駐車場をめぐって

12. (レポート) つくばのバス輸送のあり方Ⅱ

13. (座談会) 常磐新線と土地問題——今なぜ大規模宅地開発か

14. 新しいつくばの歴史 中学生社会科用副読本

15. (座談会) 常磐新線と地域開発——つくばを中心に

-
16. (座談会) 新しいつくばと研究者
-
17. (座談会、レポート) つくばの交通事故
-
18. (座談会) これからのつくば——長ぐつ時代の市民が語る
-
19. (座談会) つくばと情報革命——21世紀つくばへの提言
-
20. (基調講演、シンポジウム) 街づくり “構想力とその推進”
——“都市開発プロデューサー”の役割を探る——
-
21. (レポート) つくば・土浦の交通に関するアンケート
-
22. (座談会) 21世紀に向かっての “つくば” を考える
——産・官・学・民「共生」への課題と展望——
-
23. (新春座談会) 21世紀に向かっての “つくば” を考える
——つくば・・・今、何を目指すべきか——
-
24. (座談会) 茨城県南西部地域における将来の交通について
-
25. (座談会) 土浦・つくばのこれから関係について
-
26. (座談会) つくばセンター地区における高齢社会に向けた環境の形成について
-
27. (座談会) 一つつくばセンター交通広場——複合交通ターミナルへの変貌
-

