

筑波研究学園都市における 交通の現状と問題点

杉野 園 明

目 次

- 第一節 問題の所在と分析視点
- 第二節 東京都と筑波研究学園都市との交通形態
 - (i) 路線バス
 - (ii) 東日本旅客鉄道
 - (iii) タクシーの利用
 - (iv) 自家用車の利用
- 第三節 筑波研究学園都市域における交通手段と交通形態
 - (i) 域内の路線バス
 - (ii) タクシーの状況
 - (iii) 自家用車の保有状況
 - (iv) 道路整備状況
 - (v) 幹線街路
 - (vi) 駐車場の概況
 - (vii) 筑波大学構内の交通状況
- 第四節 筑波研究学園都市をめぐる交通整備計画
 - (i) 常磐新線
 - (ii) 筑波鉄道筑波線と土浦・つくば連絡路線の軌道化
 - (iii) 研究学園都市域におけるバス交通計画および道路整備計画
- 第五節 一応の結語

第一節 問題の所在と分析視点

本稿は、筑波研究学園都市に関連する交通問題について、経済学的視点から分析しようとするものである。

周知のように、筑波研究学園都市は、茨城県南地域に位置する「つくば市」（昭和62年11月30日に市制施行）および茎崎町の域内にある高度科学技術の研究と教育を推進してい

る区域である。昭和45年5月に「筑波研究学園都市建設法」が制定されたものの、実質的な建設構想は昭和36年9月に始まっている。

筑波研究学園都市の建設目的について、下河辺淳氏は次のように述べている。

「昭和36年に東京の過密対策の一環として東京に存在することを要しない政府機関の集団移転が検討された。そして昭和38年には学園都市構想が生まれ、昭和39年に筑波研究学園都市建設の第一次案が策定された。

東京に存在する国立大学と政府関係研究機関を筑波に集団移転するものであった。これは、一つは、東京の過密対策のためでもあったが、もう一つ重要な問題は如何にして、政府関係研究機関の研究施設の老朽化、研究環境の劣悪化、研究活動の硬直化を解決しうるかという難問にとりくむためのものであった¹⁾。

昭和41年12月には、最初の用地買収契約が締結したのをはじめ、43年には国立防災科学技術センター実験棟の建設に着手している。昭和47年には「研究学園地区」に建設された公務員住宅への入居が始まり、昭和48年には筑波大学が開学している。昭和60年には国際科学技術博覧会が開催され、海外からの視察が相次ぐなど、筑波研究学園都市の名前は海外にまで知られるようになった²⁾。

筑波研究学園都市は、「首都東京の東北約50キロメートル、成田国際空港からは約40キロメートルの位置³⁾」にあるが、その建設計画の概要は、以下のようなものであった。

1. 筑波研究学園都市の地域

茨城県南部の筑波郡筑波町、大穂町、豊里町、矢田部町、そして新治郡桜村、稲敷郡碓崎町の6ヶ町村、全域、約28,500ヘクタールであり、このうち移転研究機関等を建設し、及びこれらと一体として整備する区域を、「研究学園地区」、これ以外の区域を「周辺開発地区」と区分しています。

2. 筑波研究学園都市の人口

研究、教育機関の職員と家族、大学生、及び関連の2次、3次産業の従業者の導入により、研究学園地区に約10万人の定着を予定し、研究学園都市全体では、既存人口を併せ、約20万人を想定しています。

昭和62年10月現在の人口は、研究学園地区に約40,000人、周辺開発地区が約114,000人であり、全体で154,000人となっています。

3. 筑波研究学園地区の範囲

筑波研究学園地区は、南北18キロメートル、東西6キロメートルにおよび、その面積は約2,700ヘクタールで、この内、試験、研究、教育機関等の建設用地に約1,500ヘクタール、受託用地に約1,200ヘクタールが当てられています。

4. 筑波研究学園都市の地域構成

研究学園地区のほぼ中央に、中心市街地を設け、商業、業務施設のほか住宅を配置しています。

そしてこの周辺部に試験機関、教育機関等を機能別、方向別に集団化して配置し、これらの試験、研究機関施設との関連において、公営住宅団地を適宜効率的に配置することになっています。

また周辺開発地区については、主として近郊農業、及び林業地帯として、田園的環境を生かしながら、研究学園地区と併せて一体的な構成となっています。⁴⁾

こうした建設計画は、着々と実施され、その建設結果は以下のようになっている。

「47に及ぶ国等の試験研究・教育機関が集中立地しており、国の研究者の約4割（約6,500人）が集まっている。これらの集積を背景に90社を越える民間の研究開発型企業の立地が進み、幅広い研究機能の集積が図られつつある。また、研究交流、共同研究の場を提供する施設や研究情報の拠点となる施設も、研究交流センター、筑波研究コンソーシアム、日本科学技術情報センターなどが立地している。⁵⁾」

問題は、このような国家的計画の一環として建設された新しい都市（区域）が、交通関係、つまり交通の需要と供給の関係からみて、どのような新しい問題を抱えているのか、それがどのように解決されようとしているかという点である。

一般に、ある地域の交通問題を検討する場合には、他地域と当該地域との交通関係、および当該地域内部における交通関係という二つの側面から接近するのが普通である。筑波研究学園都市からみた他地域との関連としては、社会的な関連が濃密である東京都市と筑波間の交通をとりあげ、地域内交通という関連では学園都市内におけるバスを中心に検討することにした。もとより、前者においては、北東方向にあたる水戸市や北西方向の宇都宮市あるいは西の古河市、さらに東南方向にあたる成田国際空港や鹿島工業地帯との交通関係の分析が残されるが、これらの分析は別の機会に譲りたい。

とくにモータリゼーション化した新しい都市における交通体系との関連では、駐車場の問題が登場してくる。しかし、この問題については、十分な考察をする時間的な余裕がなかった。また、地域交通問題の一つを構成している交通機関経営や交通労働者の賃金・労働条件等の実態分析についても、都合により割愛した。

- 1) 『明日をみつめる国際頭脳都市』、筑波新都市開発(株)、1985、表表紙裏。
- 2) 『21世紀への出発』、つくば市、昭和63年1月31日、2ページを参照。
- 3) 『筑波研究学園都市』、茨城県、発行年次不詳、2ページ。
- 4) 「ショッピングセンター『クレオ』概要説明書」、17～18ページ。
- 5) 『つくば市建設計画書』、つくば市及び筑波町合併協議会、昭和63年1月、45ページ。

第二節 東京都と筑波研究学園都市との交通形態

まず、東京都と筑波研究学園都市（以下では学園都市と略記する）との交通関係についてであるが、この関係は第一に、筑波学園都市の社会的性格とも関連している。すなわち、学園都市の建設過程を振り返った時、東京都およびその周辺地域に立地していた研究・教育機関、具体的には東京教育大学をはじめ、多くの国立研究所が「場所的に」移転してきたという状況にある。つまり、東京都における学術研究機関と教育機関が場所的に移転する過程が、学園都市の建設過程であったと言っても過言ではない。従って、交通関係を考察する場合でも、これらの研究機関や教育機関に従事している人々の生活実態をも念頭におく必要がある。

第二に、東京都以西から学園都市に行く場合には、東京都を経由しなければならないという地理的な理由をも挙げておくべきであろう。

こうした意味から、学園都市と他地域との交通関係を問題とする場合には、東京都との関係を中心に検討することが決定的に大きな意味をもっているのである。

以下では、路線バスと鉄道（東日本旅客鉄道）を基軸にした検討をしてみたい。

(i) 路線バス

東京駅の八重洲口より、学園都市の中心部である「つくばセンター」までは、昭和63年5月現在、午前6時から午後10時まで、一日30往復の運行回数がある。この路線は常磐自動車道を走るもので、JRバスと関東鉄道バスの両者によって1987年4月1日より運行が開始されている。料金は一人一回の乗車券が1,200円であるが、回数券を利用した場合には1,000円になる。また所要時間は時刻表によれば上りが60分、下りが80分ということになっている。しかし、実際には交通渋滞のため大幅に遅れることもあり、下りは100分、上りに至っては150分ということもある。乗車率は曜日や時間帯によって異なるが、平均すればほぼ80%程度である。

この東京駅と「つくばセンター」間のバス路線がもっている問題点は、時間帯によって延着することが多いということである。その原因は主として東京都内における交通渋滞によるものである。特に、目的地に到着する正確な時間が実際に走ってみなければ判らないという問題、ある種の不安が付きまとうのは問題であろう。

また学園都市の性格に規定されて、金曜日の午後や土曜日などは東京へ帰宅する乗客

が多く、また逆に月曜日の午前中は筑波へ出勤する客が多いという実態があり、このことが30分毎の定期的な運行では、補助席を利用しても、なお乗客の積み残しを生む結果となっている。

- 1) 『時刻表』, 日本交通公社, 1988年5月号。なお, 平均乗車率については, 関東鉄道バスつくば営業所でのキョトリによる。

(ii) 東日本旅客鉄道

東京駅から学園都市に行く場合, 東日本旅客鉄道を利用し, 普通列車であれば荒川沖駅で, また特急列車や急行列車では土浦駅で下車し, それより路線バスを利用して, 「つくばセンター」へ行く方法がとられている。列車利用の場合は大量輸送機関であるため, 乗客の積み残しという状況は生まれない。以下, 日本交通公社の『時刻表』(1988年5月号)に依りながら, 鉄道利用の場合の所要時間等を分析してみよう。

普通列車を利用して東京駅から「つくばセンター」まで行く場合には, ほぼ次のようになる。まず東京駅での待ち時間は無視するとして, 東京駅から上野駅までの平均所要時間が約7分, 午前7時から午後11時までの間, 上野駅で常磐線(普通列車)の待ち時間は約17分, 上野駅から荒川沖までの平均所要時間が平均67分である。従って, 東京駅から荒川沖までの平均所要時間は91分である。なお, 上野駅から荒川沖までの所要時間については最短時間(57分)と最長時間(71分)との間には14分の差があるということも念頭においておかねばならないことである。荒川沖駅でのバスの待ち時間は, 時間帯によって15分から30分までという間隔が不規則であり, これを平均すると23分程度となるので, その半分と仮定すれば11分強ということになる。さらに荒川沖から「つくばセンター」までのバス所要時間は平均25分であるから, 東京駅から「つくばセンター」までの平均所要時間は102分となる。なお, 上野駅から荒川沖までの普通列車の運行回数は, 始発の5時06分から終発の23時37分まで, 午前中22本, 午後39本, 合わせて61本である。そのうち, 10時16分発から15時50分発までの23本は, 三河島, 南千住の二駅に停車することになっている。

次にL特急を利用した場合には次のようになる。上野駅から土浦駅までのL特急の運行回数は, 20本で, 平均所要時間は46.55分である。もっとも, 「ひたち7号」と「ひたち9号」の所要時間は, それぞれ54分と55分とかなり遅い運行をしている。土浦駅でのバス待ち時間は平均15分であり, その半分と仮定して7分である。さらに土浦駅から「つくばセンター」までの所要時間は平均24分となっている。従って, 東京駅からL特

急を利用して、「つくばセンター」まで行くのに要する平均時間は84分となる。もっとも、この84分の中には上野駅での待ち時間を含ませていない。従って、この時間を15分程度として計算すると、ほぼ100分程度になるものと思われる。

最後に急行列車を利用する場合についてであるが、上野駅発の急行列車で土浦に停車するのは、11時36分発の「奥久慈」だけである。この列車は12時54分に土浦駅に到着するので、この区間内の所要時間は78分となる。ちなみに、5分遅れて上野駅を発車する普通列車2463Mが土浦駅に到着する時刻と全く同一なのである。従って、筑波へ行くのに、この列車を利用することは殆ど有りえないということになる。また、鈍行のような列車に対して、急行料金を徴収するのは「営業」という視点からさえも不可解である。

以上、東日本旅客鉄道を利用して「つくばセンター」へ行く場合の所要時間を検討してきたが、普通列車および特急列車を利用する場合は、その所要時間はほぼ100分程度で、東京駅と「つくばセンター」を結ぶ路線バスと時間的に大きな差はないといえるであろう。

しかしながら、東日本旅客鉄道を利用する場合には次のような問題点がある。その第一は料金上の問題である。定期券を利用する場合は別として、通常の普通列車の料金は1,060円であり、これに荒川沖駅から「つくばセンター」までのバス料金、340円を加算して1,400円となる。また特急列車を利用する場合は、特急料金、1,400円を普通料金に加算し、さらに土浦駅から「つくばセンター」までの料金、380円を加算して、合計2,840円となる。こうなってくると、特急列車を利用するのは、特別の理由がある場合に限定されると言えよう。

普通列車を利用する場合でも、東京都内での乗り換えをはじめ、荒川沖駅での乗り換えが問題となるであろう。料金の点では、バス料金の1,200円と1,400円とでは一回限りの利用である限り、そんなに大きな差異があるとは言えない。しかしながら、通勤や通学という問題になると、回数券の利用や定期料金の関係で、簡単には判断できない。

(iii) タクシーの利用

特別の理由がある場合、タクシーを利用することも考えられる。この場合、計算を簡単にするために、東京と筑波間の距離を70キロメートルと設定することにしよう。なお、東京23区から筑波に行く場合と、筑波から東京23区へ行く場合とでは料金が異なることに注意しなければならない。東京23区および、常野地区（栃木・茨城）におけるタクシー料金は次の表のようにになっている。

第1表 東京23区および常野地区（栃木・茨城）のタクシー料金表

	初乗 km	中型タクシー			小型タクシー		
		初乗(円)	加算(円)	加算(円)	初乗(円)	加算(円)	加算(円)
東京23区	2	470	370	80	450	395	80
常野地区	2	470	415	80	450	440	80

〔時刻表〕, 日本交通公社, 1988年3月. 特別付録による。

上記の表に基づいて、東京から筑波までの道路距離70キロメートルを中型タクシーで利用した場合、その料金は15,270円、小型タクシーの場合は14,290円となる。また逆の方向、すなわち筑波から東京までは、中型タクシーで13,590円、小型タクシーで12,850円という料金になる。これらの料金は、距離制だけのものであり、これと時間制とを併合した料金体系では、この料金よりもさらに高くなる。どの程度高くなるかについては、交通渋滞の状況によって異なるので、上記料金よりも2割から3割増しの出費を覚悟する必要がある。

さらにタクシーを利用する場合には、首都圏高速道路および常磐高速道路という有料道路の料金を利用者が支払わなければならない。昭和63年5月段階における有料道路料金は、前者が600円、後者が1,000円であるから、タクシーを利用する場合は、併せて1,600円を追加して支払わなければならない。こうなると、東京から筑波までタクシーを利用する場合は2万円前後の料金となる。

タクシーを利用する場合は、「四人乗れば安くなる」という利便もあるが、少なくとも一人あたり4千円の出費は免れないであろう。いずれにせよ、バス料金や鉄道料金に比して相当の割高になるので、タクシーを利用するのは特別な理由がある場合に限定されるであろう。

また所要時間についてみれば、タクシーを利用した場合には直通バスよりも早いことは確かであるが、この場合も交通渋滞との関連があるので、50-60分程度の時間はみこまなければならないであろう。

(iv) 自家用車の利用

バスや鉄道を利用するか、それとも自家用車を利用するかは個人の自由であるが、東京都内に住居を構えている人にとっては、自家用車を利用する方が時間的な束縛から解放されるので、好都合であろう。また学園都市の都市機能状況から判断しても、自家用車を持っている住民は相当数に達しているので、東京での駐車場問題を別とすれば、こ

れまた自家用車を利用することも可能である。しかし、自家用車を利用する場合にも、タクシーと同様に有料道路の料金（1,600円）を支払わねばならず、現実には通勤や通学に自家用車を利用することは少ない。もっとも、家族で利用するなどの場合は別問題である。なお、所要時間は高速道路を利用するタクシーの場合と大きく異なることはない。

高速道路を利用しない場合も考えられるが、この場合には高速道路を利用する場合の2倍近くの時間がかかるので、通常的に利用することは不可能に近い状況にある。

問題点としては、やはり高速道路の料金問題が第一であり、第二に、自家用車を利用することによって、交通渋滞などによる精神的な疲労が、筑波における、あるいは東京における業務に差支えをもたらはしないかということである。

第三節 筑波研究学園都市域における交通手段と交通形態

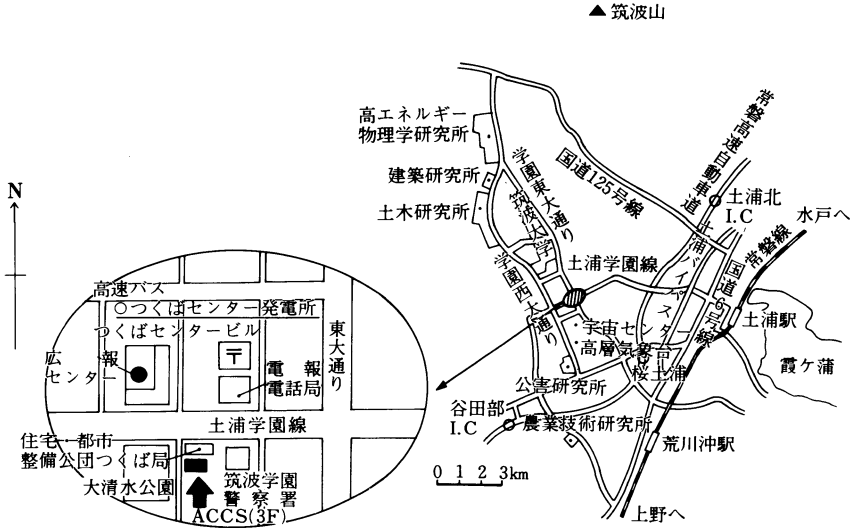
ある特定地域内部における交通関係は、地域内部における生産・流通といった経済的な諸活動を中心にして展開され、さらには職場（工場、事務所など）、学校、市場などはじめ、医療、社会教育、衛生などの社会生活にも規定された態様をもっている。特に、開発地域においては、交通体系の新設が新しい地域環境を資本主義的に創設していくための大きな促進条件となっている場合が多い。また、資本主義的な交通様式は、地域内部における交通需要に規定されるという側面もある。これは交通経営体が収益をあげるということを大前提として、現実の交通関係が成立しているからである。

しかも、地域的な交通需要は、地域の交通条件がどのようになっているかによっても規定されるし、その交通条件は地域における公共的な諸施設の配置に規定された都市機能や地域住民の生活に密着した社会的機能（住宅や市場などの配置）によっても大きく異なる。このことは、特に個別的な交通手段である自家用車や自転車などに対する地域住民の所有状況に関連してくるのである。こうした個別的な交通手段の地域的な所有状況が、逆に、公共的性格をもつ大量交通手段の利用状況と、この社会的交通手段を所有する経営体の収益率に大きな影響を与えることになるのである。

地域におけるこうした交通関係を念頭におきながら、以下では学園都市内部における交通状況とその問題点を明らかにしていきたい。なお、学園都市内部と周辺地域の概念図である第一図を参照されたい。

(i) 域内の路線バス

第一図 筑波研究学園都市概要図



出所：「筑波研究学園都市 CATV 有線テレビジョン放送施設，研究学園都市コミュニティケーブルサービス」，裏表紙。

学園都市に関連する路線バスの運行経路と運行回数は次の表のようにになっている。

表2～4を通覧して判ることは、東日本旅客鉄道の「荒川沖」と「土浦駅」から、「つくばセンター」や「筑波大学中央」までの路線バスの運行回数がかなり多いということである。このことは、この路線バスに対する社会的需要が多いということの反映でもある。

だがこのことは、学園都市においては、都市構造的にみて次のような問題が内在していることを示唆している。つまり域外との社会的な関係において、東京都、あるいはその周辺地域、もっと端的にいえば、土浦市との関係が相当深いという基本的性格が、路線バスの運行回数の多さに表れているとみて良いであろう。それと同時に、学園都市が都市構造として、あるいは都市機能としてもっている内的な矛盾が露呈しているといっても過言ではない。つまり第一に、筑波学園都市が一つの自立的な再生産構造をもっていないということ、第二に、この地域内における経済的な相互連関性の欠落に規定された地域における社会的な連関が未成熟であると言うことを示している。

このことは、筑波学園都市内部における諸地域間の交通関係が相対的に弱いという点

第2表 筑波研究学園都市内部における路線バスの運行状況（鉄道駅始発便）

始 発	経 由	終 点	運行回数	逆運行回数	
荒川沖駅	つくばセンター	筑波大学中央	35	30	
	〃	建築研究所	7	13	
	〃	国土地理院	1	0	
	〃	学園竹園	つくばセンター	1	4
	〃	手代木団地	つくばセンター	14	13
土浦駅	つくばセンター	筑波大学中央	54	50	
	〃	石下駅	9	10	
	〃	筑波北部工業団地	8	11	
	〃	栗原	つくばセンター	7	7
牛久駅	つくばセンター	筑波大学中央	5	6	
	〃	谷田部車庫	1	2	
	〃	つくばセンター	筑波大学病院	2	2
荒川沖駅		手代木団地	1	2	
		公害資源研究所	1	1	
		茗溪学園	6	6	
		工業技術院	5	7	
		谷田部	8	6	
		谷田部	高野	1	2
		谷田部	桜ニュータウン	34	36
土浦駅		蚕糸試験場	2	1	
		谷田部車庫	8	8	

第3表 筑波研究学園都市内部における路線バスの状況（域内始発便）

始 発	終 点	運行回数	逆運行回数
公害資源研究所	つくばセンター	1	0
学園竹園	建設研究所	2	1
谷田部車庫	筑波大学中央	3	2
林業試験場	筑波大学中央	1	0
〃	筑波大学病院	1	0
〃	つくばセンター	1	1
つくばセンター	石下駅	8	5
〃	建築研究所	2	2
〃	谷田部町役場	5	5
谷田部	高野	1	0

第4表 筑波学園都市内部における路線バスの状況（逆方向のみ運行）

始 発	終 点	運行回数
筑波大学中央	つくばセンター	1
手代木団地	牛久駅	1
筑波大学病院	谷田部車庫	1

上記三つの表は、関東鉄道(株)自動車管理内部資料により、杉野が作製した。

にも表れている。つまり、地域内部における路線バスの運行回数が極めて限定されているというのがそれである。

具体的にいえば、学園都市の中では、鉄道各駅から東大通りや西大通りを經由して、筑波大学中央あるいは筑波大学病院に至る路線では運行回数が非常に多い。いわば、この地区における路線バスは学園都市における「幹線」的な役割を果たしているのである。このことは、学園都市における研究および教育諸機能（筑波大学、図書館情報短期大学をはじめ多くの研究所がその典型）および商業的機能（西武、ジャスコなどがその典型）、あるいは住宅等の諸機能（竹園団地はその典型）がこの二つの大通りによって挟まれている地域、およびその周辺地域に集中しているという地域の社会的な配置状況を反映したものである。この交通関係の中には松代地区にある手代木団地も含まれる。

しかしながら、すべての研究所がこの「幹線」に連結している状況で立地しているわけではない。例えば、谷田部町における八幡台地区の国立予防衛生研究所や国立衛生試験場、あるいは「大わし」地区の垂糸試験場、熱帯農業研究センター、あるいは藤本地区の農林水産省果樹試験場などをはじめ、観音台地区、高野台地区の各研究機関、また茎崎町における池の台地区、松の里地区の諸研究所や研究センター、さらには大穂町における上原地区の高エネルギー物理学研究所は、この「幹線」から全く離れた場所に立地しているのである。

このことは、計画的な土地利用と私的資本主義的土地所有との矛盾を反映したものであるが、その矛盾した配置状況が交通体系の矛盾関係としても表れているのである。その結果、大量的輸送手段を用いた公共的交通機関の利用が困難となり、個別的な交通形態である自家用車の利用に頼らざるを得なくなるのである。

なお、土浦駅から桜ニュータウンに至る路線バスの運行回数が多いのが、この地域交通体系における一つの特徴となっている。しかしながら、これは学園都市との関連よりも、土浦市の外延的な発展、つまり土浦市域における住宅地域の拡張形態と見做したほうが適切であろう。

(ii) タクシーの状況

学園都市域に営業所をもっているタクシー会社は全部で5社である。学園タクシー、土浦タクシー、松見タクシー、大和タクシー、新興タクシーがそれらであるが、この中には本社が土浦市にある会社もある。これらの5社が保有するタクシーの総台数は100台であり、一社あたりのタクシーの平均保有台数は20台、一営業所あたりの最高保有台

数は大和タクシーの27台で、最も少ない営業所は8台である¹⁾。ただし、平均20台というのは学園都市における営業所の保有台数であるから、地域におけるタクシー会社の規模として把握することは出来ない。つまり、営業所のタクシー保有台数は少なくとも、本社からの採用が可能なので、実際に地域内で可能なタクシーの稼働台数ではないからである。

もっとも、各タクシー会社が学園都市において、それなりの営業をしているということは、それだけの交通需要があるということを示しており、その需要の主要内容がどのようなものであるかということが問題となる。

この点については、実態調査をしていないが、学園都市の交通体系、すなわち路線バスの運行を補完する役割を果たすものと推測される。具体的には第一に、学園都市内における諸地域間を取り結ぶ役割、とりわけ「つくばセンター」や「筑波大学中央」などのバス・ターミナルから地域内の諸地区への交通需要を満たすという役割である。

第二に、「特別の事情」（例えば、時間が無いなどの事情）によって、地域内の諸地区から、「つくばセンター」などの中間ターミナルで乗り換えせず、土浦駅や荒川沖駅へと急ぐ場合の需要に対応する役割を果たすものである。

だが、「幹線」を除いては地域内における路線バスの運行回数が少ないという状況を反映して、地域住民の自家用車の保有が多くなることに伴い、タクシーに対する需要は減少していくことも予想される。

1) タクシーの保有台数については、各営業所よりのキョトリによる。昭和63年6月3日現在。

(iii) 自家用車の保有状況

学園都市域に関連する町村の自家用車の保有状況は、最近の3年間をみた場合、次のようになっている。

第5表から第一に判ることは、牛久、荒川沖、土浦の各鉄道駅に近い町村では自家用車の保有率が低いということである。これは、鉄道からの大量輸送機関である路線バスの運行回数が多いということとも照応している。とりわけ、桜村での保有率が小さいということは、桜ニュータウンや竹園地区、並木地区における集約的な居住形態（アパート形式）に対応した路線バスの運行回数の多さが反映していると見做しても良いであろう。

第二に、それとは逆に、筑波町、大穂町、豊里町については、路線バスの少なさが自家用車の保有率を高めているといっても間違いではあるまい。

第5表 筑波研究学園都市関連地域における乗用車の保有状況

地 域	100世帯あたり保有台数			総保有台数 61年3月末	同増加率 61/56年
	59年3月	60年3月	61年3月		
桜 村	56.8	59.8	64.5	9,911台	63.8
谷 田 部 町	80.7	87.1	87.0	10,570	43.2
筑 波 町	116.7	119.7	123.9	6,951	22.6
大 穂 町	117.4	122.7	122.1	4,374	36.5
豊 里 町	125.7	125.4	125.2	3,656	27.1
荑 崎 町	72.2	76.7	80.9	4,876	78.5

※「週刊東洋経済」臨時増刊、「地域経済総覧」、各年版。

第三に、乗用車の保有率の動向についてみると、路線バスの運行回数が少ない地域では停滞気味であるのに対して、桜村と荑崎町では、その上昇率が極めて大きいという現象が表れている。このことは、学園都市の発展に伴う新しい居住人口の増大と学園都市における都市機能の不十分さ、とりわけ交通機能の不十分さによって、漸次的ではあるが、自家用車の必要性が高まってきていることを示している。

その結果、学園地区における自家用車保有率の高さは、学園都市の一つの特徴（自動車のまち）となり、次のように記されるまでになっている。

「研究学園都市は、安全な歩行者専用道路で自由な日常生活ができる反面、都心や遠方の地域へは、広い計画的な道路網によって、自動車利用の生活が活発になされています。

この都市の特徴は自動車所有率が高いことで、学園地区の1,000人当たりの自動車所有台数は257台で、東京都の倍近く、アメリカの約半分¹⁾ということになります。」

1) 『明日をみつめる国際頭脳都市』、筑波新都市開発(株)、1985、38ページ。

なお、257台という数字の出所は「日産自動車ヒヤリング」とされている。

(iv) 道路整備状況

自動車は道路の整備とあいまって、その機能を十分に発揮できる交通手段である。そこで、つくば市の道路体系とその整備状況がどうなっているかが問題となる。まず、道路体系の実情を示したのが次の文章である。

「本市の道路体系は、南部を走る常磐自動車道、北部を横断する国道125号、中央を縦断する国道408号の広域幹線を軸に県道である土浦野田線、土浦境線、谷田部明野線、土浦筑波線、土浦岩井線等から構成¹⁾されている。」

また道路の整備状況については、次の第6表がその実態を示している。

この表から判ることは、県道については、比較的にみて土浦市や常磐線に近い谷田部、

第6表 つくば市における県道の整備状況（昭和61年4月1日現在）

県道部分	実延長(m) A	改良済延長(m) B	舗装済延長(m) C	改良率% B/A	舗装率% C/A
筑波	60,180	29,954	57,651	49.7	95.7
大穂	25,110	11,004	24,795	43.8	98.7
豊里	26,576	19,237	26,576	72.4	100
谷田部	82,234	58,977	80,309	71.7	97.7
桜	46,773	37,743	46,559	80.7	99.5
計	240,873	156,915	235,890	65.1	97.9
茨城県	3,332,489	2,140,024	3,156,195	64.2	94.7
県道部分	実延長(m) A	改良済延長(m) B	舗装済延長(m) C	改良率% B/A	舗装率% C/A
筑波	748,482	171,557	338,438	22.9	45.2
大穂	421,056	143,313	238,116	34.0	57.6
豊里	464,037	52,679	188,957	11.4	40.7
谷田部	880,822	144,414	539,961	16.4	61.3
桜	403,914	184,709	258,236	45.7	63.9
計	2,918,321	696,672	1,563,708	23.9	53.6
茨城県	54,924,266	10,602,627	20,540,677	19.3	37.4

※原資料：土浦土木事務所「つくば市建設計画書」，前出，14ページ。

桜地区については道路の改良率が高く、それなりに自動車の通行条件が良くなっているが、筑波、大穂地区については改良が十分でなく、なお農道のような状態にある道が半分以上を占めている（昭和61年4月現在）。このことは、学園都市が「つくば市」のどこに位置しているかということに関連して、道路の改良が進められて来たという歴史的な経過を反映したものであろう。また舗装率については、県道の場合にはいずれも95%以上に達しているので、その他の地域の状況と比較して問題は少ないと言えよう。

次に市道の場合であるが、茨城県全体の平均よりも改良率が高いとはいえ、県道と比較してみると、その率は極めて低く、学園都市の主要部分が位置している桜地区でさえも50%に達していない。舗装率にしても、土浦市や常磐線に近い谷田部や桜地区に較べて、豊里、筑波、大穂地区はなお不十分である。

しかしながら、同一県内にあっては、ある特定の地域の道路だけを集中して整備するという政策をとるわけにはゆかない。かりに重点的に整備するとしても、それには一定の限界がある。このようにみえてくると、茨城県全体との比較において、県道、市道ともに、その改良率、舗装率という点では先進的な位置にあるとあって良からう。

もっとも茨城県の平均と比較するという視点を変えて、国家的な事業としての研究学園都市の建設という「国民的必要」の視点からみるならば、なお道路の整備については不十分であるということ、とりわけ県道の舗装率において筑波、大穂地区のそれは著しく劣っていると言わなければならないであろう。

1) 『つくば市建設計画書』, つくば市及び筑波町合併協議会, 昭和63年1月, 14ページ。

(v) 幹線街路

学園都市における中心部の道路網については、次のような状況となっている。

「研究教育機関と中心市街地、居住地区、周辺市街地を相互に連絡し、国道6号線及び国道125号線に結ぶため、南北方向に3路線（学園東大通り線、学園西大通り線、牛久学園線）、東西方向に5路線（土浦学園線、学園南大通り線、学園中央通り線、学園北大通り線、学園平塚線）の計8路線、延長57キロメートルの都市計画街路が整備されている。なかでも、中心市街地の周辺では、歩道、自転車道のほか広い植樹帯を確保し、歩車道の完全分離を図るとともに車道を宅地面より低くして交通公害を少なくし、さらに歩行者専用道路との立体交差を容易にしている。¹⁾」

新しい学園都市の建設が国家的プロジェクトとして展開されただけに、学園都市の中心部はこの引用文のように整備されている。とりわけ、学園中央通りは歩行者専用道路としての機能を十分に発揮する可能性をもっているし、「大通り」も幅員および舗装の点でも問題はない。幅員については、交差点で逆方向に進入する可能性があるほどの規模であるが、交通標識が十分には整備されていない状況にある。また、歩道についても、夜間の照明が未だ十分ではない。

1) 『筑波研究学園都市』, 茨城県, 前出, 4ページ。

(vi) 駐車場の概況

モータリゼーションに対応したアメリカ型の都市（典型はロサンゼルス）の建設の場合、交通手段としては自動車と道路だけでなく、駐車場が重要な交通手段の一つとなる。学園都市の建設に際して、主要な諸機関の地域的あるいは地区的配置がアメリカ型の様式を導入したことと関連して、この学園都市における交通手段として、どれほどの駐車場が都心部に建設されているかということが核心的な問題の一つとなる。

従来、日本の田園地域においては、自家用車などの個別的な駐車場に関しては、田園地域における空間の余裕を利用しながら個別に解決されてきた。だが、都心部において

は、その行政的、経済的、社会的、文化的な諸機能が集中しているだけに、駐車場も社会的な規模で、つまり、これらの諸施設の利用が地域住民をはじめ、社会的な形態で利用できるような規模での駐車場が必要となる。単純な事例を挙げれば、大規模な小売店などについては、その利用客が乗ってくる乗用車を完全に収容できる規模の駐車場が必要となるということである。この学園都市の中心部における必要駐車場の主要台数は4千数百台といわれている。¹⁾

事実、つくばセンタービルやクレオ（西武百貨店筑波店やジャスコ筑波店が入居している）の周辺地域には、数多くの広い駐車場があり、あたかもロサンゼルス近郊のショッピングセンターのような雰囲気である。〔第二図を参照されたい。〕西武百貨店では「1,320台収容の駐車場を完備しています。周辺地区を含んだ場合2,000台の駐車できません。²⁾」という案内をしている。

また学園都市の周辺地区では私的な有料駐車場が設置されているが、大型ショッピングセンターが学園の中心部に進出してきたため、営業不振に陥っているという状況もある。

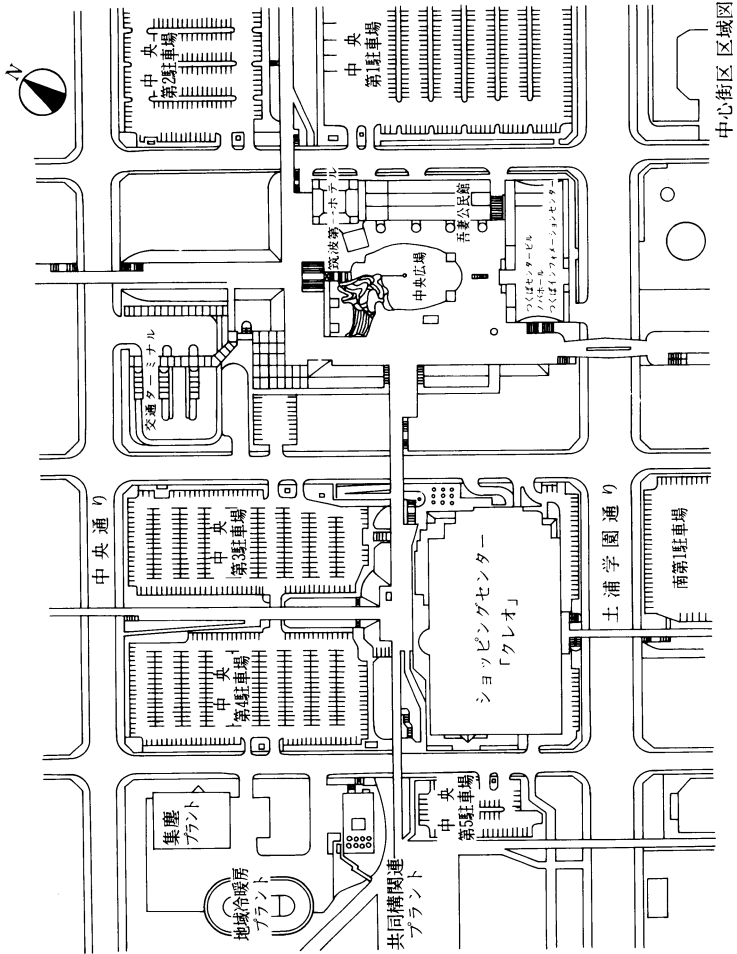
現在、学園都市における主な駐車場の収容能力および建設状況は以下のようなものである。

- (イ) つくばセンター：平面駐車場 2,200台
地下駐車場 70台
- (ロ) 立体駐車場：(建設着手) 1,000台³⁾
- (ハ) 主なスーパーの駐車可能台数⁴⁾
- ダイエー筑波学園店 (約800台)
 - マルトスーパー竹園店 (約50台)
 - カスミストアー学園店 (300台)
 - やまうちストアー学園店 (43台)
 - 京成ストアー筑波店 (100台)
- (ニ) 公共駐車場：建設計画に予定されている。

都心部および周辺地区における大型店舗の進出と駐車場の整備が、筑波学園都市の空間的構造に規定されたものであり、かつ交通体系もそれに対応する形態で形成されることが理解できるであろう。

だが、問題は次の点にある。モータリゼーション化された新しい都市の建設とそれに対応する大規模駐車場の必要性は、地域経済という視点のからみて、新しい問題を惹き起こせることになる。すなわち、この駐車場の地代がどのような地域経済的な関連をもっているのか、具体的には、この地代部分が地域市場における販売価格に転嫁されている

第二図 ショッピングセンター「クレオ」周辺図



出所：ショッピングセンター「クレオ」概要説明書、筑波新都市開発株式会社，23ページ。

のかどうかという問題である。この問題については、駐車場が無料かどうかという点の分析，あるいは公共駐車場が果たす地域経済的な役割についても一定の考察を必要とするであろう。しかしながら，この駐車場の経済的な分析は別の機会に譲ることにした。

- 1) つくば市役所での聞き取りによる。1988年3月。
- 2) パンフレット【西武百貨店（店内のご案内）】による。
- 3) 駐車可能台数にかんする数字は，『日刊建設通信』（1987年12月24日号）および『会社案内』

（筑波新都市開発株式会社）による。

- 4) 各店舗の収容可能台数については、直接聞き取りによる。（88年6月4日）

(vi) 筑波大学構内における交通事情

筑波研究学園都市における学術および教育の中心的機能を果している機関の一つが筑波大学である。このことは、交通体系としても、バス路線の始発・終点として「筑波大学中央」が位置づけられていることから明らかである。しかしながら、筑波大学の敷地自体が筑波地区で246万平方メートルもあるので、大学内の交通も問題となる。筑波大学としては、「交通・サービス」用地として15万平方メートルを使用しており、そのうち駐車場は約30箇所¹⁾で、収容可能台数は4,000台となっている。

また大学内部では、午前8時30分頃から午後6時まで無料のCAMPUS BUSを運行させており、その運行回数は「外廻り」および「内廻り」共に、1時間に4便となっている。

- 1) 筑波大学管財課よりの聞き取りによる。昭和63年6月6日。

第四節 筑波研究学園都市をめぐる交通整備計画

昭和63年1月に策定された『つくば市建設計画』では、交通計画について次のように述べている。

「本市のバス路線は、民間の3社により74路線が運行されている。しかし、研究学園地区と土浦市等を結ぶ路線に片寄っているため、研究学園地区と既存市街地間のバス路線の整備・拡充が課題となっている。

また、現在建設計画が進められている常磐新線については本市の発展にとって重要性が高いため、早期実現を積極的に促進する必要がある。

一方、昭和62年3月に廃止された筑波鉄道筑波線については、関係機関と協議のうえ積極的に復活に努める必要がある。¹⁾

上記の引用文からも判るように、筑波学園都市をめぐる交通整備の計画としては、東京からの交通体系の問題と、学園都市内部および周辺地域との交通体系整備問題とがある。前者の問題としては、「常磐新線」の問題があり、土浦市との間の交通手段としては「筑波鉄道筑波線」の問題がある。また域内交通体系の問題としては自動車道の整備拡充や駐車場の整備問題がある。以下では、そうした交通体系上の実情を明らかにすると同時に、それらが当面する問題点について若干の指摘しておきたい。

1) つくば市建設計画」, 前出, 14ページ。

(i) 常磐新線

常磐新線とは、「首都圏最後の幹線」と呼ばれ、「同線は計画では東京から浅草を経て、東北部の埼玉、千葉両県を通り、茨城県筑波研究学園都市に至る全長五十八キロの新線」であり、「沿線人口が急増し、いずれパンクすることが目に見えている常磐線の混雑緩和と、首都圏の宅地供給を狙いに、国鉄時代から『建設』を前提とする話し合いが続けられてきた¹⁾」もので、昭和60年に運輸政策審議会で提言されたもの²⁾である。

そして昭和62年6月に策定された『第四次全国総合開発計画』の中では、「通勤等の交通便利性の向上を図るため、常磐新線等都市高速鉄道網の整備を進める³⁾」として国家計画に折り込まれることになったのである。

だが、この常磐新線の建設については、次のような問題が指摘されている。

「土地取得費の大幅アップで総事業費は三年前の試算の1.5倍、七千億円に膨らみ、整備新幹線の東北ルート（盛岡市—青森）建設費を軽く上回ったことなどで、経営主体に予定されているJR東日本が『採算ベースにのらない』として、頑として首をタテに振らない⁴⁾」

このような鉄道予定地の価格急騰と鉄道建設の問題は、かつて筑豊電鉄が直方市から福岡市までの道敷設計画を断念したことなど、多くの事例がある。つまり、鉄道をはじめ、交通手段の建設は単に交通諸資本間だけの問題ではなく、土地所有者はもとより、土地資本や建設資本、あるいは農業生産者をはじめ、勤労市民の生活と権利に直接かわる問題として政治・経済的に展開されるのである。

「常磐新線では、土地でもうけようとは思わない。土地取得は県や公社が受け持ち、われわれは建設面で適正利潤を得るだけでいい⁵⁾」という江戸英雄三井不動産相談役の発言や、「常磐新線の沿線には四千ヘクタールの宅地を見込める⁶⁾」という竹内茨城県知事の発言も鉄道建設に関わって、それなりの利害関係が渦巻いている。

運輸省の「宅地開発で乗客が増えれば、鉄道事業の採算はとれる⁷⁾」という発言も、論理としては成立するし、関係する地方公共団体がJR東日本と第三セクターを設立しようとする動きもある⁸⁾。

このような発言は、その背後にある政治的・経済的な諸関係が表現されている。鉄道の建設が、国家権力をも動員する形態で展開され、過剰資本の処理と合わせて、独占資本の強蓄積（国家収奪）がなされようとする状況の中では、常磐新線の建設がどう具体的に展開するかは、もはや推測することが困難である。問題の本質は、地域計画の一環

としての交通計画が社会的性格をもっているのに対して、現代の日本社会が私的資本主義的な所有関係を根拠とした経済構造をもっているという矛盾なのである。利益追求主義に立脚した常磐新線の建設方式ではなく、地域的な、さらには国民的な民主主義という基本原則に立脚しながら、社会的必要性の原則から新線の建設計画の策定とその実現が図られるべきであろう。

- 1) 『Aera』, 朝日新聞社, No. 3, 1988年6月7日号, 27ページ。
- 2) 『朝日新聞』, 1988年5月1日号付。
- 3) 『第四次全国総合開発計画』, 国土庁, 昭和62年6月, 108ページ。
- 4) 『Aera』, 前出, 27ページ。
- 5) 『朝日新聞』, 1988年5月1日号付。
- 6) 同上。
- 7) 同上。
- 8) 同上。

(ii) 筑波鉄道筑波線と土浦・つくば連絡路線の軌道化

筑波鉄道筑波線は、土浦と岩瀬間、40.1キロを結ぶ軌道として明治45年に設立された。この鉄道は、いわば東京の郊外鉄道として、筑波山の登山客を見込むと同時に、土浦方面から水戸線（岩瀬）を経由して東北本線の小山に連絡する役割をになった路線であった。

昭和62年3月に廃止になったが、その最終段階においては、一日に21本の運行がなされていた。もっとも21本のうち2本は早朝に真壁から岩瀬間だけを運行するものであり、また6本は土浦から真壁行きであったから、土浦と岩瀬間の直通は13本であった。「上り」は、ほぼこの逆で、午後8時以降に真壁から岩瀬に至る2本を含めて、やはり21本の運行がなされていた。¹⁾

ここでの問題は、この筑波鉄道筑波線を復活させようとする「つくば市」の交通計画であるが、この路線が廃止になった原因をまず検討する必要があるだろう。つまり、現時点でその原因が解消したのかどうかという点検をする必要がある。すでに、土浦から筑波までは関東鉄道の路線バスが運行しており、採算的にみて、あるいは関東鉄道との関連を念頭におかねばならない。また、筑波から岩瀬の間における乗車率の問題、つくば地域の東端を走る交通路線としての重要性の軽重問題なども含めて検討する必要がある。たとえ第三セクター方式を採用するにしても残された問題は余りにも多い。つまり、いかに地域住民の交通需要があるからといっても、資本主義的経営を前提とする私的交通

機関にとっては採算の見通しが、その運営の基礎にある問題だからである。

この筑波線の復活問題と同じく、現在の土浦から万博跡地までの路線を軌道化しようという問題がある。この路線は筑波研究学園都市の将来的な発展を見込むと同時に、昭和60年3月から開催された国際科学技術博覧会（科学万博つくば）の見学者を運ぶ大量輸送機関として、土浦駅東口から博覧会会場までのルートが設定されたものである。実質的には、土浦駅東口から、鉄道および土浦の市街地をバスするものとして高架施設が土浦市田中まで建設されて、現在でもその施設が残されている。なお、博覧会開催中は、この高架施設および筑波学園通り・エキスポ大通りというルートを二輻連結のバスが運行していたが、昭和62年には廃止してしまった。また、筑波大学周辺の交差点でもカーブの難点を克服するために、高架施設が一時的に建設されていたが、これも連結バスの廃止と同時に撤去されている。

その原因を端的にあらわせば、科学万博が終わった後、仮に鉄道を敷設した場合、土浦市（駅）から「つくば」までの利用客がどれだけあるかという点である。たしかにこの区間の利用客はバスの運行回数からも推測されるように相当数に登っている。だが、軌道の敷設費用および車輛の新規購入費などを含めて計算してみた場合、果たして採算がとれるのかどうかという問題である。特に勘案しなければならないのは、既に関東鉄道（株）によって路線バスが運行している現時点において、新たに軌道を敷設するだけの経済的利点がどれだけあるかという点の検討が必要なのである。

もっとも、筑波研究学園都市が今後急速に発展していけば、交通需要という点では問題が解消し、かつ土浦駅東口から土浦市田中まで既に建設されている高架施設を有効に利用するという利点はある。さらには、常磐新線が筑波まで建設された場合には、鉄道でのホームからホームというメリットは確かにある。だが、土浦へは既に常磐線があるので、この乗り換えメリットがどこまであるかは疑問とすべきであろう。さらに、鉄道を走らせた場合の騒音などについては十分に対応する必要があるだろうし、現時点においても、この高架施設が土浦市にとっては「街の美観」を著しく損なっているという事態も十分に考慮しなければならないであろう。

- 1) 『時刻表』, 日本交通公社, 1987年3月号, 65ページ。

(iii) 研究学園都市域におけるバス交通計画および道路整備計画

筑波研究学園都市におけるバス路線とその運行回数もっている問題点については既に言及してきた通りである。地域および各地区による交通需要がバス路線の設定や路線

バスの運行回数を規定している点では、資本主義経済下における個別資本の運動から考えて当然のことである。公共的な交通機関は、地域における交通需要の増加と大量輸送が可能な限りにおいてもっとも効率性を発揮できるものだからである。

問題は公共的な交通機関であるバスが、私的資本のもとに運営されているという矛盾である。従って、採算を割るような交通需要のもとでは、つまり赤字路線となるような状況のもとでは、補助金などの特別な事由がない限り、私的資本によるバス路線の開設や運行はありえないのである。

交通機関がなく、交通事情が悪い地区の要望に対応するために、あえて赤字路線バスを運行させるとなれば、地方公共団体によって慈善的なバス運行を試みるか、私的バス資本に対して赤字補填の補助金を出すしかない。しかし、いずれにせよ地方公共団体の財政事情を悪化させる結果に終わることになる。

道路の整備計画にしても、つくば市全体を見れば、茨城県全体の平均よりも道路改良率および舗装率では高いという状況にあった。しかし、学園都市を中心とした地区および鉄道沿線に近い地区では道路事情がほぼ満足できる状況にあるのに対して、つくば市の北部や鉄道沿線から遠い地区においては道路改良も、また舗装率においてもまだ不十分であるという不均衡があった。これは道路需要の量的な差異に基づくものであるといえ、なお早急に改善すべき問題である。

だが、これも路線バス問題と同様に、県道にしても市道にしても、その整備のためには相当の財政支出がなければならず、この財政力量との関連で道路整備も地区的にみて重点的な施策がなされねばならない状況にある。

地域住民の「交通権」という問題があるにしても、限られた財政力量の中では「効率性の原理」が貫徹せざるをえない状況にあるのである。既存の道路を補修する経費も膨大になると予想される現段階において、緊急に要請される道路の舗装はともかくとして、新しく道路を建設し、かつ道路の改良をしていくだけの財政的な力量がどこまであるかが問題なのである。

第五節 一応の結語

四全総の中で、東京圏の一極集中の是正と多極分散型の国土形成が謳われ、公官庁および諸国家機関の地方分散が問題になってきている。その先駆的な状況が、いわば筑波研究学園都市の建設であった。さらに、この四全総では、この地域に立地した諸研究機

関相互の共同化・交流化が課題となり、より高い次元での研究都市の発展方向として、「筑波研究学園都市については、研究交流機能等の拡充を推進する。」¹⁾と位置づけられているのである。

東京圏に立地している諸公官庁および各種研究機関のうち、いずれが筑波研究学園都市に移転するかは、なお未確定であるが、少なくとも若干の諸機関が移転することになるであろう。それにも増して重要なのは、これらの研究機関の集中による新しい機能が生まれてきていることである。具体的には、先に示したように四全総で「研究交流機能等の拡充」という都市機能であり、現実にも研究開発指向型の中堅企業8社が共同で設立した共同研究機構である「筑波コンソーシアム」によって、「筑波研究フォーラム」という研究交流が進められている。

さらに、筑波西部工業団地（約80万平方米）に立地した民間15社および筑波北部工業団地（約100万平方米）に進出が確定している17社などが本格的な操業（研究）を開始するに至れば、単に国家的研究機関のみならず、民間をも包摂した共同研究の推進や研究交流は飛躍的に伸展するであろう。

それに伴って、これらの研究・教育関連の諸機関に従事する人口が増大し、地域に居住する人口も増大してくる。また研究関連素材や生活関連物質の地域内への移入に伴って、これらの業務に関連する人口や生活物資の地域内供給やサービスに関連する人口も増大してくる。これらの人口および物質的財貨の地域的集中は、東京圏における独自の役割を担うことにもなり、必然的に東京都内との交通関連や地域内における交通・運輸需要を著しく増大させていくことになる。

こうした将来動向を推測しながら、地域における交通計画も策定されなければならないが、すでに「現在の常磐線の輸送を分担し、混雑の緩和を図るもので、昭和75年までに東京駅と学園都市を結ぶ路線の建設が計画されており、県（茨城県—杉野）としてはさらに将来は水戸まで延ばすことを検討している。」²⁾状況や「北関東横断道路の一つ内側を通り、横浜市と千葉県木更津を結ぶ環状道路で、茨城県では筑波研究学園都市付近で常磐自動車道とも交わる」という北関東中央自動車道路の建設計画も策定されている。³⁾

また茨城県が昭和62年に発表した「二十一世紀へ向けての茨城」の中で展開されている「茨城テクノリネージュ構想」では、「筑波研究学園都市の研究開発機能の集積や水戸・日立・鹿島の産業技術、さらには東海・大洗・那珂の原子力機能などの高度な技術が相互に結びつき、県内さらには国内の産業発展を図ろう」とする動きもある。⁴⁾

このように見てくると、筑波研究学園都市をめぐる交通体系としてはかなり充実した

ものになる計画が策定されていることが判る。それにも関わらず、交通体系の整備・拡充に直接関連のある交通諸資本、土地所有、建設資本をはじめ、筑波学園都市内の諸研究・教育機関、民間の産業資本（諸研究所）、あるいは地域住民、さらには国家財政や地方公共団体の問題と関わって、学園都市の交通整備・拡充計画は政治的にも、また経済的にも多くの問題を抱えている。

種々の交通機関および交通手段の建設については、その社会的性格と私的資本との矛盾関係があるとはいえ、現段階においては、これらの建設は社会的に必要であり、かつその建設にあたっては、民主的な計画と民主的な建設がなされなければならない。

東京からのアクセスにしても、地上権（高地価）の問題を避けるとすれば、地下鉄道の建設を検討する必要があるし、学園都市内部における交通体系にしても、地区別の交通需要をどう把握して、これを調整するかという問題がある。また交通需要に対応するだけでなく、先行投資的な宅地開発を睨んだ交通基盤づくりも検討しなければならない。

いずれにせよ、交通体系の整備にかかわっては、技術的な問題よりも、政治・経済的な問題の解決が重要になってきているのである。政治的には、官庁諸機構間の調整、さらには選挙と利権に関わる問題の民主的な解決が必要であるし、経済的には何といても、建設費の調達の問題であろう。この経済的な問題の解決は、個別資本による投資の限界を越えており、第三セクター方式の導入なども検討されてきている。

もっとも、筑波研究学園都市の建設が国家事業としてなされてきたという歴史的経過をふまえるならば、その建設途上にある現時点においては交通諸手段の建設およびその運営に際して、国家補助を要求することも可能である。この要求は、新しい都市づくりに対する必要性から生じている以上、つくば市民の「交通権」のみならず、国民的な要求として位置づけることも可能ではない。だが、異常なほどに膨大化していく軍備費を補うために大幅な税収増を政策化している政府のもとでは、この要求がどこまで実現するかは予断を許さないところである。

個別地域の交通問題といえども、国家独占資本主義の段階にあつては、交通の公共的性格と土地所有の私的資本主義の形態との矛盾、および交通の公共的性格と交通経営の私的資本主義の形態との矛盾の反映である。従って、その根本的な解決策は、都市計画としての交通計画の策定という技術的な範囲内においては勿論のこと、単に当該地域における政治的・経済的な問題という枠組みの中では一定の限界をもつことになる。個別地域における交通問題は、これを地域住民の「交通権」の問題としてのみ把握するのではなく、国民的な「交通権」の問題として、すなわち国政に関わる問題として民主的な

解決方法が求められているのである。

- 1) 『第四次全国総合開発計画』，前出，107ページ。
- 2) 『首都圏再開発プロジェクト総覧』，重化学工業通信社，昭和62年279ページ。
- 3) 同上。
- 4) 高橋伸夫「首都圏の再構築と茨城の役割」，『ニュー茨城』，常陽産業開発センター，昭和62年，9ページ。