



# 筑波大学の交通のあり方と政策

石田東生  
社会工学系教授

## 1. 交通から見た筑波研究学園都市の特長

「つくばは公共交通が不便だから、自動車を使うのは当然である」とよく聞く。もっともな意見ではあるが、問題は他の地域と比べてどの程度不便なのかということである。東京や大阪の都心部ではどこにいても500m以内に地下鉄等の駅があり、数分に一度の頻度で電車が運行されている。バスネットワークも密である。確かに、つくばとは比べものにならない。しかし、このような公共交通のサービスが達成されている区域の面積は国土全体の1%以下であるし、享受している人の割合も10%以下である。実は、日本の大部分においてはつくば並み、あるいはそれよりはるかに低い公共交通サービスのレベルしか提供されていない。

つくばでは、東京都心とのバスサービスが早朝から深夜までおおむね10分に一

本の割合で利用可能であるし、常磐線もピーク時には1時間に8本の電車が運行されている。つくば内の交通も土浦、荒川沖、ひたちの牛久からのバスがかなりの高頻度で運行されているし、市内には無料の「のりのりバス」が10路線にわたって、頻度はそれほど高くはないものの運行されていてきめ細かいサービスを提供している。また、研究学園地区内には延べ45kmに達する歩行者専用道路が整備されていること、補助幹線以上の道路には必ず広幅員の歩道が設置されていて、歩行や自転車走行にとっての環境は我が国でも最高にランクされるものである。このように考えると、つくばにおける自動車以外の公共交通や歩行・自転車のサービスレベルは日本の他の地域と比較しても決して遜色ないものであり、むしろ東京・大阪の都心が例外的に高いというように考えた方が実は正しいともいえる。

## 2. 日本の交通課題と交通政策

次に、日本の都市や地域において交通問題として何が認識されていて、課題解決を目指して交通政策がどのように展開されているかを考えよう。道路交通がもたらす負の影響として、誰もがまず混雑・安全・環境の3つをあげるだろう。渋滞による1時間損失は国土交通省の推計によると年間12兆円を越えているとされていて、コスト高による国際競争力喪失の一因となっている。計測はされていないけれども渋滞に巻き込まれている間のいらいら感なども庶民感情からすると小さくはないだろう。安全性に関していうと、交通事故による死亡者数は関係者の懸命の努力もあって減少を続けているが、事故総数や負傷者数はむしろ増加を続けているし、安心や快適さに関しては道路空間の質は満足すべきレベルからまだほど速い状態にあるといわざるを得ない。環境に関しても同様である。交通部門から排出される二酸化炭素は我が国の総排出量の22%以上を占め、しかもその割合は年々増加していて、2010年までに1990年比で6%を削減するという我が国の国際公約を果たすためには削減への努力に一刻の猶予もならない状況である。大都市域においてはPM（微少粒子状物質）やNO<sub>x</sub>（窒素酸化物）の環境基準が

達成されていない区域の割合は微減傾向にあるとはいうものの、非達成区域の割合は依然として高い。

このような課題に関して、今強く、かつ広く認識されていることは、道路が混雑している、あるいは駐車場が不足しているからといって、需要を満たすまでこれらの施設を建設するだけでは、問題は解決しないということである。もちろん、公的債務が中央政府・地方政府あわせて700兆円（国民一人あたり600万円）を超えるという財政の危機的状況からも、お金のかかる施設整備を無制限に進めるわけにはいかない。現在の考え方は、本当に必要なところには重点的、かつ積極的に投資をして交通施設の整備を行うが、むしろ人々に交通問題の所在と原因を正しく理解してもらい、「賢い自動車の使い方」を追求しようとするものである。そのために公共交通の改善、自動車交通依存の適正化、都市構造の改善、教育・啓発が全国で、あるいは全世界で展開されている。例えば、東京都で石原知事が主張している、東京都心の混雑と環境問題を解決するために都心に流入する自動車を削減する目的で、料金を取るということなどである。東京では議論が始まったばかりであるが、シンガポールやオスロでは既に実施されていて

効果を上げている。

そして、これらの試みと努力に筑波大学も無関係ではいられない。むしろ、筑波大学のイメージ向上のためにも積極的に「環境に優しい大学」、「人に優しい大学」であることをアピールすべきであるというのが私の主張である。

### 3. これまでの筑波大学の交通政策と取り組み

筑波大学では、キャンパスの計画時から交通は大きな課題であり、当時としてはキャンパスバスの導入、自転車の積極的利用、人と車の分離など先進的なサーキュレーション計画が策定されたが、予測以上の速い速度と程度で自動車と自転車の保有が進み、駐車場問題、駐輪場問題、人と自転車の交錯などの交通問題、また重大な交通事故の発生などといった深刻な交通問題が発生したため、1987年に交通安全対策委員会（以下、委員会）が設置され、以来交通問題の議論の場となっている。

委員会で初めて、筑波大学の交通政策のあり方について言及したものが、1994年の筑波大学中長期交通構想である。この中で、望ましい交通のあり方とその実現方策は以下のように記述されていて、現代的意義を失っていない。

良好な研究・教育環境のためには、静謐で安全かつ快適なキャンパスが望まれる。一方、交通騒音、事故、交通混雑、駐車場内の混乱等を引き起こしている自動車には、つくばという地域の交通特性を勘案すると、生活必需品としての側面もあり、自動車を上手に使えば生活を豊かにするという貢献も期待できる。しかし、このことは直ちに、自動車の使用が無制限に認められるべきであるということの意味しない。自動車が、本学において現に多くの交通問題を引き起こし、また環境問題やエネルギー問題からみても、野放図な使用に制限を掛けるべきであるという議論も存在する現在、適切な自動車の使い方を追求することは焦眉の事項である。これは筑波大学構成員（学生、教職員、及びサポート要員）のすべてに課せられた問題であり、解決にあたっては、構成員が等しく負担をするべき問題である。

まず、節度ある自動車の使用という考え方が大前提となる。無制限かつ全く自由な自動車の利用を前提とした、道路や駐車場などの交通施設整備は、利用可能な予算、及び用地を考慮すると実現不可能であることは論をまたない。節度ある自動車の使用を実現するための方策が、中長期構想として位置づけられるべきで

ある。例えば、規則等にもとづいた自動車利用の規制、及び抑制よりは、快適な自転車走行環境や歩行環境を実現するための、施設整備による自動車以外の交通手段への誘導が望ましい。また、本学が抱える交通問題を広く認識できるような、情報の伝達や交通にかかわる啓蒙教育活動も重要である。

この方向で、節度ある自動車の使い方を追求するとともに、学内における違反駐車への削減と駐車違反は仕方がないという雰囲気解消を目指して、駐車場政策についての検討が1998年から開始された。中長期交通構想においても具体的施策の一つとして駐車場の有料化は提案されていたが、駐車場は筑波大学構成員の学習・教育・研究・課外活動への直接的影響が大きい課題であり、慎重に検討することが必要であるという認識にたち、筑波大学内の駐車状況の実態調査、交通問題に関する大規模な意識調査、全国の国立大学における取り組みに関する広範な調査などに基づいた議論と検討結果を中間報告として公表し、これに関する意見を交換し、議論するという「広聴会」を10回以上開催するとともに、筑波大学新聞・スチューデント・速報つくばなどにより広報につとめてきている。この間、全代会との協働も重要な活動のひとつ

であった。これらを通して、「賢い車の使い方を追求すること」、「大学当局（＝税金）に任せるのではなくて、みんなの負担で問題を解決すること」などの基本的方向性が確認され、駐車場の有料化とゲート化が決定され現在に至っている。

#### 4. 筑波大学の交通政策とあるべき交通の姿：私見

駐車場の問題を中心に述べてきた。第3学群では先行的にゲートが設置され、かつてのような無秩序な駐車は影を潜めるとともに、駐車スペースの効率的使用も達成され効果を発揮しているという感想は、関係者の自己満足だけではないといっても許されるのでないだろうか。

しかし、課題はまだまだ山積状態にある。他の地区へのゲート設置、他の交通手段の改善、すなわち歩行と自転車とバスのサービスの改善などである。具体的には、自転車専用道の整備、ペDESTリアンの再整備、バスの巡回経路とバスターミナルの整備などであり、基本的方向性はキャンパスリニューアル計画に記されている。しかし実現するためには、これからのキャンパスの環境整備の財源をどうするか、公共交通や地域とどう連携するのか、構成員の負担はどのように

考えるかなど、多くの難しい課題を一つ一つ解決していかなければならない。

アメリカ合衆国シアトル都市圏にあるワシントン大学では、地域とも連携して環境に優しく、便利で、静穏なキャンパスを実現するために、公共交通の包括的定期券、安全性確保のための夜間交通サービスの提供、駐車サービスの提供などを一体化したU-PASSを発行し、成果を上げていて全世界から注目されている。筑波大学は2004年度に独立行政法人となり、意欲的な試みを実施する自由度は今よりはるかに増大する。筑波大学の基本姿勢を国内・国外にアピールするためにも、実験的、先端的取り組みを続け

るべきであるし、そのための構成員の智恵と創意が望まれる。

#### 参考文献

筑波大学施設部 筑波大学の施設・環境計画

筑波大学交通安全対策委員会 筑波大学  
中長期交通構想 1993

筑波大学交通安全対策委員会 駐車場の  
整備と利用に関する報告 2000

筑波大学 筑波大学キャンパスリニュー  
アル計画 2002

ワシントン大学 U-pass

<http://www.washington.edu/upass/>

(いしだはるお 都市交通計画)

