

パブリックコメントで提出された意見

お寄せいただいた意見のみを公表するものです。

※意見に対する市の考え方並びに計画等の案を修正した際の修正の内容及び理由は、まとまり次第公表します。

計画等の名称： つくば市立地適正化計画(案)

No.	パブリックコメントで提出された意見(原文)
1-1	<p>少し長いので2回に分けて意見します。</p> <p>【今回の立適策定に対する意見・疑問】</p> <ul style="list-style-type: none"> ・「都市のスポンジ化」といった問題点も昨今はよく言われていますが、居住誘導区域や都市機能誘導区域を設定することにより、将来的に文字通り、特定のエリアに都市構造を‘誘導’していくとなると、その区域の外での市街地の低密化が加速し、空家等の問題も大きくなる恐れがあると思います。そのような、集約することによるリスクをどのように考えているのか、いかにそれに対応していこうと考えているのか(そもそもそんな問題はないと考えているのか)が、疑問に思いました。 ・上述に関連して、個人的には立適における居住誘導区域、都市機能誘導区域の設定は、行政として「つくばは今後このエリアを中心としてまちづくりを進めていく」という意思表示的な面もあると考えています(そういう意図でならずとも、そう思われてしまうかと思えます)。つくばの現状を見るに、調整区域にも既に相当市街地が形成されておりますが、区域外の地域へのケアをどのように考えているのか(区域外はしょうがない、と考えてしまうのか)、疑問に思いました。 ・立適は、これまでの人口増加を見込んだ規制的手法とは異なり、今後人口が減少していく地方においての集約・誘導型のツールとしての意味合いが強いと思っていたのですが、未だに人口が増加するつくばにおいて、なぜこのタイミングで人口が減少に転じる2035年までの計画として立適を策定する必要があったのかが、疑問に思いました。人口が増加する現状において、立適の計画を急ぐ必要はなく、ベースとなるそもそもの規制的手法を含めた土地利用等(線引き、用途地域など)や、面ではなく点としての具体的な計画(建物単体の話であったり、誰を巻き込むかといった事業主体であったり)を事前に、もしくは並行して見直してからでも、遅くはないと感じたので、なぜあえてこのタイミングで計画を策定したのか、意

	<p>図が気に入りませんでした。</p> <p>・区域の設定の仕方に関して、居住誘導区域の設定における視点を見ると、「既存の土地利用との整合」として、「非住居系用途地域は除外する」としているのが、イメージとしては、既存の計画を踏襲する形で住居系用途地域から引き算していくように区域を設定していったのかと思いました。一方で、住居系用途地域の中にも比較的低密な地域があったり、調整区域内にも住居系用途地域以上に高密度な市街地が形成されている場所もあるかとは思いますが(国交省の意図としては市街化区域内に設定するのが基本としているとは思いますが、それこそ線引き自体を変える(線引き、逆線引き)などの検討を同時に行えば良いと思うので)。そのような中で、あえて実態は視点としては含めず、既存の計画ベースで居住誘導区域を設定していったのはなぜなのか、疑問に思いました(立適策定は、既存の都市構造・計画を見直す機会でもある、と個人的には感じていたので)。</p> <p>・同じく区域の設定に関して、都市機能誘導区域の設定における視点をみると、DID等の実態をある程度は加味した計画とはなっていますが(例えば単位面積当たりの商業施設や福祉施設等の数・床面積を加味するなど、もう少し丁寧に複合的な視点から設定もできたのではないかとも思いますが、)居住誘導区域とは違い、既存の土地利用計画との整合はほとんど意識していないのではと思いました。個人的には都市機能誘導区域は商業系用途地域(他にあるとして準工、第一種住居地域等の規制の緩い区域)が馴染むかと思ったのですが、実際には、第一種中高層住居専用地域等の住居系用途地域も含まれています。このような状況において、都市機能誘導区域が相当広く設定されていると感じたとともに、なぜ、既存の計画を加味しなかったのか(加味した上での設定であったのであれば、どのような意図で住居系用途地域も含んだのか)、疑問に思いました。これらと同時に、実態に即して(素人目から)見ると、研究学園駅付近に関しては都市機能誘導区域を指定した方が良いのではないかと思いました。</p>
1-2	<p>立適は具体の計画ありきとの考えのもと、少し話がずれてしまうかもしれませんが、以下に提案・意見を記します。</p> <p>【立適を含めたまちづくり全体への意見・提案】</p> <p>・つくば駅前の仮設の商業施設について、現在はつくばセンタービル前にケパブ屋さん一件のみが仮設店舗として店を構えています(非常にシュールな光景となっていますが)。現在のつくば駅前の(西武が撤退してしまうような)状況や事業継続性の面からみても、駅前の商業活動を促進するためには、仮設店舗の拡充は</p>

有効であると思います。駅前はある程度事業力をもった企業しか参入し難いような状況となっているかと思いますが、仮設店舗といった費用面で負担の少ない形態をとれば、チャレンジなお店も駅前に店舗を構えやすくなり、駅前の活性化にもつながると思います。

・つくばは「研究学園」として、今後の技術の発達を見込んだ計画を立てることができるような(そうし得るポテンシャルのある街である)と思います。現行の制度の中で可能かどうかはわかりませんが、例えば、技術試行特区のようなものを形成し、自動運転自動車や自動パーソナルモビリティといった次世代のモビリティを先行的に試せるような地域や、VR、ARといった技術を前提とした地域などもあっても良いのではないかと思います。中々市場での実行が難しい技術的にチャレンジングな課題に対して、積極的に試験的な導入を許容するような実験的な街としていくことで、都市としてのオリジナリティは高まっていくと思います。

・つくばに関しては、大学と民間企業等(と行政)との連携を図ることに関しては非常にポテンシャルがあると思います。しかし、詳しくはわかりませんが、一市民として体感するに、そのような実態はあまりないのではないかと思います(見えてこないのが残念に思います)。また、各研究施設にしても、外に発信するような状態になっているとはいえ、日本の中で最も先進的な街であるにも関わらず、それが市民まで届かないようなポテンシャルを活かしきれていない状況にあると感じます。例えば、西武跡地を大学と民間等と行政との共同の「まちなか研究室」のようなものや、研究所の分室として各研究を市民に公開・体感してもらうような施設とすることが良いのではないかと感じます。技術的に高度な実験等に関しては特定の設備が必要であるかと思いますが、まちづくり系のことであったり、軽微な設備で可能であったりすることをイメージしています。

・末端交通に関して、現在はつくバス等もありますが、つくばは既に市街地も相当拡大してしまっており、地域別の状況をみると交通弱者の多い地域もあるかと思っています。このような状況の中では、‘末端の末端’交通を拡充することが重要かと思っています。これらの運営自体を行政が担うのは無理があるかと思っていますので、地域住民が相互扶助的に、自主的に運営できるような交通形態(既に全国各地にあります)をとれるようにするために、行政主導で最初の動きだしを支援してあげる(組織の形成(既にある自治会や地域懇談会といった(まち協のようなものも既にあるのでしょうか)もの)に上乘せもあり得るかと思っています)、資金面・技術面(この意味でも先述の技術特区はあり得るかともいます))ことが重要だと思います。

	<p>・例えば、つくば駅周辺においては、世帯向けの分譲マンションはありますが、世帯用の賃貸が少ない気がします。世帯用の賃貸の立地促進を目的とするに限らず、つくばは街区が非常に大きいので、例えば、特に公務員宿舎等の跡地に関しては筆を分割するなど、分譲マンション等以外の中小施設が立地しやすいような土壌を整えることが重要だと思います。</p> <p>・各街区を見ると街区の内側に閉じた形となっているため、沿道の魅力が非常に少なく感じます。つくばは車が必須な街となっていますが、「歩ける街」とすることは街の魅力を高めるためにも重要であると思います。街区が非常に大きいため、どこもかしこも、とはいかないかとは思いますが、特に駅前の跡地利用を進めていく上では、沿道の魅力を高めるような街並形成は将来的には必須だと思います（街灯は増やした方が良くと思います。かなり暗く、不安を感じるレベルです）。</p>
2	<p>高齢者の自動車事故が社会問題となる中、高齢者が自家用車を使わずとも、安心して暮らせるまちづくりが求められると私は考えています。</p> <p>そこで、特に実現していただきたいのが、つくば駅周辺の休眠中の土地や施設の有効活用です。</p> <p>最近では、西武百貨店及びイオンの完全閉店により、駅周辺の空洞化が問題となっていますが、一方で大規模なマンションの建設は進んでいます。</p> <p>このマンションに住んでいる人が高齢化することを考えると、駅周辺の施設がなくなっていくことは住民にとって大きな不安要素です。</p> <p>またつくば駅は東京まで45分というアクセスの良さを誇るつくばエクスプレスの始発駅でもあるため、将来マンションに住む住民が高齢化したときでも、車なしで過ごせる貴重な場所でもあります。</p> <p>そこで、私は、西武跡地に温浴施設と医療機関の設置を希望します。</p> <p>温浴施設は最近研究学園にもオープンし、私は土浦のチェーンの温泉にもいきましたが、いずれも常時人で賑わっています。</p> <p>郊外に大型店舗ができたことで、人が集まり、お金を落としてくれる施設の誘致が難しくなっている中、温泉というのは非常に貴重な商業資源ではないでしょうか。</p>

	<p>また近隣住民の健康増進にも期待できます。</p> <p>併せて医療機関やリラックスできるカフェも近接することで、心と体を総合的にリフレッシュできる施設が西武百貨店跡地に相応しいと思います。</p> <p>ぜひこのような施設を誘致していただければ幸いです。</p>
3	<p>立地適正化計画に対するコメント</p> <p>■■■■■■■■■■■</p> <p>■■■■■</p> <p>私は、あるひょんなことからこの立地適正化計画を知りました。つくば市の中を線引きして今後、発展を図っていく区域と現状のまま維持していく区域に分ける計画が動いている。</p> <p>つくば市の中心街が発展することは私にとっても、反対することではありません。元気で活気に溢れた街並みは東京に住んでいて、東京に通勤していた者として何よりも魅力です。</p> <p>しっかりした計画を策定し、住んで良かったと思える街づくりに向けてぜひとも協力したいと思いコメントさせていただきます。</p> <p>1. まず、数字の確認ですが、大きな影響はないと思われますが、現況の整理(P18~21)で2015年の数値が微妙に違っています。統一すべきではないでしょうか。</p> <p>1つくば市の総人口 P18 人口の推移 つくば市22.6万人 P21 将来人口予想 222,761人</p> <p>2旧町村別：例として筑波地区(他地区も同様) P18 筑波地区 18,985人 P21 同上 18,859人</p> <p>3研究学園地区 P19 78,757人 P21 73,644人</p> <p>4TX沿線地区 P19 18,412人 P21 19,910人</p> <p>2. なぜ、私が人口の数字をチェックしたかです。 この数字が、現在の人口数は結果としての人口が表示されています。</p>

	<p> それでは、2035年の数字はどのように算出されているのでしょうか。 ・つくば市未来構想資料(2010国勢調査を基準として推計人口を算出)によると、国立社会保障・人口問題研究所(社人研)で行った推計とのことです。 つまり、統計学的に推計して出てきた数字と理解してよろしいでしょうか。 ・それとも、P75 5. 現状と課題の整理でいう「課題」を解決することにより実現すると理解すべきなのでしょうか。 ご回答をお願いいたします。 </p> <p> 3. 本題に入ります。 「立地適正化計画の具体化に当たっては、牛久市との協議の活発化を前提に」 私は3月以降、公共交通活性化、この立地適正化計画、会える市長で意見を申し上げてまいりました。 その視点は、いかにして行政と一体になって市民の生活向上に役立つ施策を展開するかにあります。 私が住んでいる荃崎地区はお隣に牛久市があり、牛久市でも立地適正化計画が平成30年5月に制定されました。 その中で、常磐線牛久駅周辺が中心拠点、ひたち野牛久駅周辺を地域拠点と位置づけ居住誘導を積極的に図る市街地としています。その牛久市に隣接する荃崎地区は牛久市のつつじが丘地区と同様高齢化が急速に進行してはいますが、空き家対策を講じれば牛久駅周辺の住宅街として活用可能と思われます。 荃崎地区はP31市内の発ゾーン別の交通手段分担率でお分かりのとおり、徒歩分担率が20%以上とつくば駅周辺と同じとなっています。 これは、常磐線沿線の住宅地域として発展したことと、近隣に牛久市内の病院、健康施設、商業施設等があることによると思われます。 牛久市の資源を利用し、荃崎地区を維持発展させることが牛久市の発展にも繋がることのメリットを強調しながら、牛久市との協議を活発化させて下さい。 具体的な内容としては、牛久市が公共交通政策に係る事項、病院等への有償移送サービス、空き家対策に係る事項等を立地適正化計画として具体化の際にはつくば市と協議する旨の取り決めをできるようにお願いいたします。 以上 </p>
4	<p> ◎P. 94 天久保一丁目の一部(5番から8番、13番から17番 合計面積8.5ha)を都市機能誘導区域に加えること。 ○当該区域内に大型の格安ビジネスホテル(スポーツジム併設)を誘致して、明るい時間帯も活気ある「明るく・安全な」憩いの場となる街づくりを実行する。 ・当該区域は筑波大学グラウンドと新たに建設を予定する筑波大アリーナの中 </p>

	<p>間に位置して、学生を含めた外来者の往来増加が期待出来る。</p> <p>また、区域内唯一の宿泊施設である「筑波研修センター」は老朽化が激しく、現在でも需要を満たせていない。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区域は昭和51年の松見公園供用開始以降、飲食店を中心に店舗が集散的に立地し平成5年頃には約300店舗を数え、現在も約240店舗が営業して約千名が従事している。 <p>◎P. 95～P. 96天久保一丁目の一部(5番から8番、13番から17番)を生活拠点機能整備区域から除外すること。</p> <p>○当該区域は生活拠点機能整備区域に設定された他地区とは街の性格が大きく異なり、生活拠点とするには困難である。</p> <ul style="list-style-type: none"> ・当該区域内には専用住宅9棟・共同住宅13棟などの住居があり、約300名(約200世帯＝多くが単身世帯)が居住している。専用住宅のうち4棟は一昨年分譲されたものであるが、販売に大変苦戦したこともあり今後の専用住宅の増加は見込めない。 ・当該区域の土地面積70,845㎡(全体面積から道路部分を除く)のうち専用住宅敷地は2,894㎡で4.1%・共同住宅敷地は8,447㎡で11.9%、他の84%は店舗等の事業用途であり生活拠点地域とするには無理がある。
5	<p>立地適正化計画に対するコメント</p> <p>説明会に参加して</p> <p>私は荃崎地区の宝陽台に住む高齢者の一人で■■■■と申します。今回立地適正化計画の説明会に参加して本計画の概要を知り今更ながら驚いています。従来行政に対して無関心な事もあり、自分の住む団地が市街化調整区域であることすら知らなかったというのが正直なところです。この説明会の少し前に公共交通網に関する説明会を聞く機会があり、そこで多少の知識を得たのがきっかけで興味を持ち始めたところです。以下私の思いを述べますが、基礎知識の不足や計画そのものに対する誤認識等での的外れなコメントの場合はご容赦下さい。</p> <p>準政令指定都市を目指して</p> <p>本計画によれば荃崎地区は周辺部とされ、今後の発展は無く現状維持が出来ればヨシと読み取れますが、将来寂れゆく我が地区を想像するのはあまりにも寂しくそして悲しいものです。計画の骨子にコンパクトな田園都市を目指すとありますが、将来牛久や土浦との合併を考慮したグランドデザインはあり得ないのでしょうか。荃崎地区はJR常磐線の恩恵を大きく受け生活圏も牛久、土浦に依存してい</p>

	<p>るのが現状です。本計画でもとりあえず常磐線は幹線ルートに指定されているもののその活用は積極的とは言えません。常磐線がつくば市と接して無いからと言って経路を変えるのは困難でもつくば市に取り込むことは可能です。常磐線の走る牛久や土浦と合併すれば人口50万人の準政令指定都市が実現します。これにより多くの権限が国から移譲され多くの事案が自己完結的且つスピーディーに遂行出来ます。また合併によりコミュニティーバス、通学区、道路、上下水道等々の案件が一挙に解決されます。</p> <p>交通アクセスの充実を図る</p> <p>長年の懸案であったTXの開通はつくば市に大きな変革をもたらす鉄道が周辺に及ぼす影響の大きいことは周知の事実です。常磐線の荒川沖～土浦間は区間が長くこの間に新駅を創り、これに筑波山麓を経由させたTXを接続します。この実現により立地適正化計画で取り残されている荃崎、つくば、大穂地区は活性化に向けて大きく変貌します。一方西側は秋葉原でメトロと接続してTXと常磐線による鉄道のループ化により交通アクセスの充実を図ります。当然圏央道の複線化や茨城空港への高速道路の接続も完成していますのでロジスコは勿論、国の機関や大企業を誘致すれば100万都市、いや場合によっては「県都つくば市」も夢ではないかも知れません。</p> <p>科学と観光の都つくば市</p> <p>科学都市つくばは既に国際的に知られていますが観光は十分とは言えません。前述の交通アクセスの充実に伴いつくば山麓に新駅をつくってジオパーク筑波を実現しこの一帯と周辺を大観光地として開発し、西の高尾山に並ぶ東の筑波山を目指します。これにより年間100万人単位の観光客を呼び込みます。また牛久沼には駐車場や棧橋を新設し釣りをはじめボートやウインドサーフィン等水辺のレジャーとバンガローやキャンプ場を備えた一大レジャーランドとして開発することで、こちらも年間100万人単位の観光客を誘致します。既存の科学施設の一般公開や世界最大の大仏様も大切な観光資源となります。</p> <p style="text-align: right;">以上</p> <p style="text-align: center;">平成 30 年 6 月 25 日 宝陽台 ■■■■■ ■■■■■</p>
6	<p>「立地的適正化計画」説明会に参加して パブリックコメント</p> <p style="text-align: center;">2018年6月26日 つくば市宝陽台 ■■■■■</p>

立地適正化計画(以降長期計画と云う)説明会に出席をして、初めて行政の長期計画の策定過程を間近に経験し、住民のこれからの生活に及ぼす影響は大きなものであることが判った、参加させて頂き有難うございました。

○長期計画検討はボトムアップから

長期計画は将来日本の人口減少に伴い、つくば市にも当然忍びよってくる現象に備えると理解したが、計画は机上シミュレーションが中心であったことは、民間企業で永年経験をした者にはやや違和感であった。現場の生の声が盛り込まないため、将来同じつくば市に住居を構え、生活を行っている人間が、「期待される地域」と「寂れて行く地区」に二分割され、「悪貨は良貨を駆逐する」例えに入っていく様に感じた。例えば銀行筋が、計画立案時点より地価評価額見直しが行われているかの様に噂が流れたり、将来自分の街がうら寂しくなると感じた場合に、つくば市住民として誇りを持てるのかは疑問に思う。人間はいつの時代でも、今日より明日を楽しみにすることで生活をしているため、現状時点からのスタートは欠くことができない。地区ごとのデータを整理すると課題は山積すると思うが、計画前に地区責任者とのすり合わせがあつて当然、これがボトムアップと思う。この行動によって住民の責任も生まれ、地域の解決策も生まれてくると考えられる。

○宝陽台の課題を挙げると次の様なものが挙げられる。

1. 10歳以下の若年者が非常に少なく、高齢者が多く、限界集落を迎えている。
2. . 空き家屋が多く近い将来は治安・環境に課題発生する事が心配
3. 高齢者が多く、自治会役員のなり手が少なくなっている

○以上の課題に対して住民としての提言を考えると

1. 空き家を利用して若い人を呼び込め

「長期計画」に、荃崎地区は空家屋が多いと現状把握がされている、もし荃崎地区の空家屋に若い人が住めば、街に活気が漲り、地域に必要な街に変わってくる。近隣の団地も同様と思うがバブル時代の企業戦士が立てた家屋が多く、地域の利用は貴重な財産活用に値する。ぜひ長期計画の中に再開発項目を盛り込み、この財産の活用による若返り策を俎上に載せて貰いたい。その結果は市としても住民税の増収へとつながる。

2. 地区のリーダーづくりに助勢を

地区にある特色が、誇りでもあり、事情でもある中でリーダーを選ぶことは至難の業と思えるが、自分の住むところは自分達で守ることが、生きがいや、生活の

	<p>充実感に感じている人は多いはずである。リーダーづくりは、如何なる場合においても大切な一歩となるので、リーダーの仕事は行政と住民の橋渡し役であることを明確にし、課題解決の責任を持たせる事が第一歩と思う。行政も市民の声を聴く場合に自治会を通じて行われるので、リーダー育成の働きかけは必要要件と考える。</p> <p style="text-align: right;">以上</p>
7	<p style="text-align: right;">氏名: </p> <p style="text-align: right;">住所: つくば市研究学園 </p> <p style="text-align: right;">電話番号: </p> <p style="text-align: right;">メールアドレス: </p> <p>今回、市役所のホームページを拝見し、つくば市立地適正化計画検討委員会が開催されている事を知り、5回開催された検討委員会の資料及び会議録を拝読させていただきました。</p> <p>これらの資料を拝読すると同時に私なりに、つくば市役所、土浦市役所及び国土交通省などのホームページから得られる情報を基に、つくば市の置かれている現状などについて自分なりに考えたことを何点かコメントさせていただきます。</p> <p>1. 国の指針概要(要約すると)</p> <p>国は少子高齢化に向けて将来のインフラ投資を抑制するために長期的な視点に立って地方自治体も計画を作りなさい。</p> <p>2. 地方自治体の対応</p> <p>地方自治体では国の指針に沿って各地域の実情に応じて計画を策定する事になりますが、民間企業的な発想で言いますと、費用対効果を考えて計画を策定する事が大事である。</p> <p>3. つくば市の人口と税収</p> <p>つくば市の人口は平成11年の19.0万人から平成28年には22.7万人と約20%の人口増加がありました。</p> <p>一方、税収の方は市税と言われる市民税と固定資産税は平成11年度289億円が平成28年度には435億円(平成11年度に対し50%増)と大幅な増加となっています。(図-1)</p> <p>隣接する土浦市の人口と市税を調べてみましたが(土浦市のHPのデータが平成20年からしかなかった)、人口は平成20年から平成28年の間に37百人減少し、市税は274億円減少しています(図-2)。</p> <p>これから推測されることは、つくば市は平成17年に開通したTXの影響により人口は増加し、この人口増加が市税の増加につながっている。(図-3)</p> <p>4. 少子高齢化の中でつくば市はなぜ人口が増えるのか?</p>

つくば市の昼間人口比率は108.7% (2012年度の国勢調査)と、つくば市内に多くの職場が有る事が判る。

一方、TXの利用者数は開通当初の2005年のつくば市内4駅の乗車数は13,822人が2017年には33,054人(239%増)と大幅に増加し、首都圏への通勤・通学者も増加しているものと想定される。

以上の事から少子高齢化にもかかわらず、つくば市は職場も有り、通勤・通学にも便利な事から周辺の市町村からの人口流入が続いているものと想定される。

5. 鉄道というインフラの影響が人口の移動に大きな影響

つくば市内の地区別人口推移をみるとTX沿線の谷田部地区、桜地区の人口は増加しているが、TXから遠い荃崎地区、筑波地区は減少している。

以上の事から想定されることは、つくば市全体の人口が増加すると同時にTX沿線に人口は移動しており、TXから遠いところでは人口減少が起きている。

住民は便利な鉄道駅周辺に移動する事が以上の事から想定される。

6. つくば市には二つの鉄道が有る

つくば市には市内を走っているTXと、つくば市の南側を走っているJRが有る。JRの牛久駅及びひたち野うしく駅はつくば市の市境からは2~3キロメートル位の所に位置し、JR駅周辺は牛久市民の住宅が多く建ち並び繁栄している。

JR沿線をよく見ると牛久駅からひたち野うしく駅間の東側は道路も整備され、その道路に沿って繁栄しているが、JRの西側はつくば市と牛久市の市境の為か道路の整備も遅れ、私がつくば市に転居してきた30年前と殆ど変わらない状況である。

鉄道駅周辺道路の整備が町の発展に重要な役割を果たすことが良くわかる事例である。

7. 地理的な財産の活用

前項までに述べてきたことを整理すると

- ・人口の増加は市税の増加につながる。
- ・通勤・通学に便利な駅の周辺道路を整備すると人が集まってくる。

以上の2点から明らかなように、鉄道インフラを活用する事により、人口の増加及び市税の増加が図れる。

新しく鉄道を誘致する事は難しいが、既存の鉄道の有効活用は自治体独自に実施できる事である。

TX沿線は順調に開発が進んでいるが、JR沿線についてはつくば市として開発が遅れているエリアである。

このエリアにある荃崎地区は牛久駅及びひたち野うしく駅から2~5キロ位の所に位置し、TX沿線の住宅地と比較しても駅からの距離は遜色ない位置にあり、旧住宅地は上下水道設備、都市ガス設備なども整備されている。

課題は駅までの道路が狭く交通網の整備が不十分で、若者が新たに住むには魅力の無い地域となり、高齢化が進んだエリアとなっている。

少子高齢化の世の中であっても、住民はより便利な所を求めて移動することは永遠に続くことと思われるので、JR駅から比較的に近い荃崎地区の道路整備、交通網の整備を行うことにより、人口の増加が見込める地域となり、市税の増収も見込める。

8. まとめ

従来からの土地利用計画にとらわれることなく、住民が便利と思われる鉄道駅周辺の地域を居住誘導区域にするように改めて欲しい。

つくば市として持っている地理的な財産の見直しを行い、これらの財産を最大限に生かす計画こそ今回の計画見直しだと思います。

また、国土交通省も指導しているように立地適正化計画の策定に当たっては近隣の牛久市と協議し、市境の開発を行うことがお互いの市にとって増収につながる事から、つくば市から積極的なアプローチを行って欲しい。

少子高齢化の時代が進むにつれて行政間で人の奪い合いが激しくなると想定されるので、近隣市町村に負けない魅力ある市を目指して立地適正化計画を策定して欲しい。

つくば市の人口推移と市税の増加状況

図-1



図-2

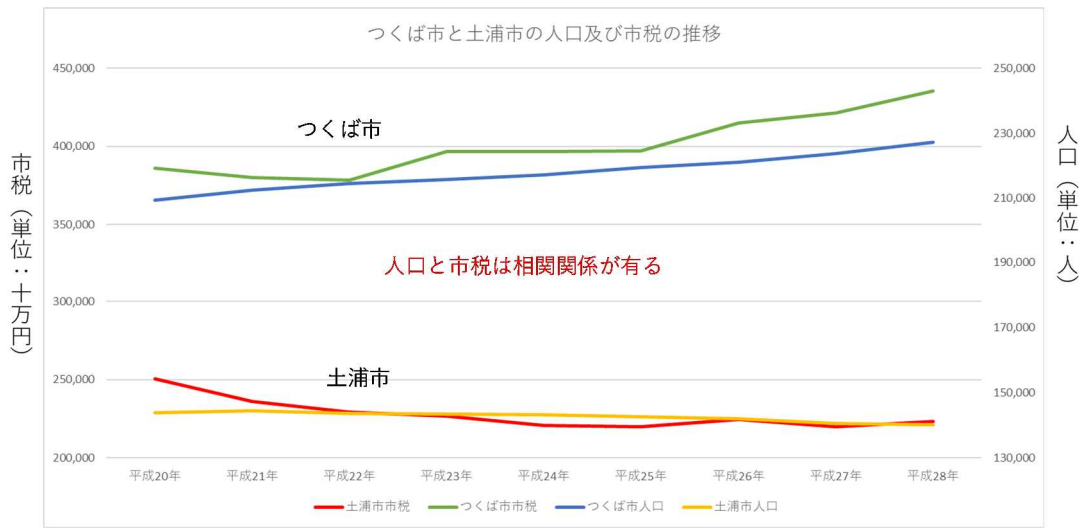


図-3



8 つくば駅周辺の中心区域や研究学園駅周辺地区
 もしくは既存ショッピングモール、ショッピングセンターの再開発では
 台北市の夜市や福岡市の天神の屋台、もしくは沖縄の夜市などのように
 屋台街やキッチンカー街、(昔洞峰公園の近くにもあった屋台村や士林夜市のよう
 な感じ、もしくは台北の地下街)
 もしくはペDESTリアンで料理店や飲み屋、総菜屋もしくはアクセサリグッズ、ア
 ートなどの屋台、レンタルボックスなどを街に場を用意して出店が並ぶことを短期
 間契約でも店が出せるようになれば店を構える若手クリエイターや若手シェフで
 も小予算、小リスクで店を構えやすくなる。
 そういうことが街の活性化になるのだと思う。
 つくばの国際性を生かした屋台街も出てくるのを今後期待します。

	<p>中心部にも30階など高層マンションや高層オフィスビル、低層階がテナントのマンションなども建てられるようにしてほしい。</p>
9	<p>つくば中心地区(吾妻地区)ペDESTリアンデッキに屋台街を誘致する。 先日、福岡県福岡市(天神)に宿泊したとき、ホテルの近くに屋台が何台も出ていて、1台に10人ほどが座れ、2~3のグループが相席となった。 海外からの観光客グループだったが、見知らぬ者同士でも福岡の郷土料理などを食べながら、どこから来たの?とか食べ物の話をしたり、仲良く話ができ楽しかった。 つくば市も海外からの留学生や外国人居住者が多く、つくばフェスティバルの時などは海外フードに人気が集まるようなので、つくばフェスティバルのようなのを常時、または定期的に出店してもらったら中心部に賑わいが出るのではないか。 そして屋台で客がつくようならアイアイモールやクレオに店を構えてもらうという下準備としてもらってはどうか。</p>
10	<p>つくばや土浦もアリーナ作るより 競馬場か競輪場、競艇場などの場外販売所作ったなと思います。 川崎市なども競馬場のそばに小学校などもあるが別に治安悪化や事件などは起きていないですね</p>
11	<p>つくば市立地適正化計画(案) パブリックコメント 「多極ネットワーク型コンパクトシティ」</p> <p>東京の一極集中の緩和を図るために官製の分散型都市の筑波研究学園都市が誕生して 50 余年、今度はまた官製の立地適正化計画で集中に誘導しようしている。住宅の立地は離合集散の歴史であるが行政による誘導は初めてである。憲法 22 条に規定されているように、居住地選択の自由は保障されるべき権利であり、行政が居住地を強制的に決めるようなことは「公共の福祉に反しない限り」発生しないはずである*。そこで都市機能をエサとした間接的誘導*をしようということだろうが運用を間違うと周辺部の荒廃や空洞化のみならず行政に対する不信を招く恐れがある。素案を見ても解りにくいので調べてみるとヨーロッパでのコンパクトシティの出発点は地球環境問題であり居住密度を高めるのは公共交通の利用度を高め車を減らすことであった。また、OECD はコンパクトシティの必要性を①都市人口の継続的増加に対応し土地資源を節約する必要性 ②地球温暖化への対応 ③エネルギー価格の上昇への対応 ④ 経済危機(人口減少によるものではない)による新規インフラ投資への影響としている(OECD)**</p> <p>この内容は良く理解出来る。もともとは人口の増加に対応した施策が我が国では人口の減少への施策にすり替わり環境やエネルギー問題は希薄になっている。</p>

(OECD加盟国35カ国中人口が減少に転じているのは日本とドイツのみ)。即ち、本来のコンパクトシティは人口増加への対応であり人口減少への対応策ではない。計画策定の目的は「将来人口が減り税収が減るとインフラへの対応が困難になるから」と税収の一点に収斂している。どういう街を目指すという理念はマスタープランにあるが何をどのようにするのが見えて来ない。コンパクトシティの本質は如何に人々が暮らしやすく環境にやさしい美しい街を創るかという視点であり結果的に街の活性化が出来て税収も増えるということであろう。以下疑問点をQに纏めたのでご回答頂きたい。

* 首都大学東京助教 讃岐 亮 「都市計画と公共施設マネジメント④ 居住誘導区域の設定について」

** OECD 「Green Growth Studies, Compact City Policies」2012.

Q1: 人口が減少する国または地域でコンパクトシティの成功事例があれば教えて欲しい。

以下私見を述べるのでご批判頂きたい。

① つくば市に立地適正化計画は必要か？

立地適正化計画は人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、市街地が拡散して低密度な市街地を形成し大都市では高齢者が急増したところから、地域公共交通と連携して、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指そうとするもの。しかしつくば市は市街地が拡散して低密度な市街地が出来たのではなくもともと何もなかったところへ分散型の街を創ったのであり、周辺部のも市街地が拡散したのではなくもともとあった街である。また賑わいの創出と言うがもともと中心市街地も無いのだから賑わいも無かった。賑わいがあったとしたら撤退したSデパートの内部位であろう。最近では景観を損なう高層マンションの賑わいが目立つくらいで他は大きく変わっていない。つくば市は車社会を基に設計されている街並みであり賑わいは商店街や歩行者が作るものなので難しい。またつくば市は本計画策定の目的として「人口減による税収の減少云々によりインフラ更新への対応が困難になる」からとしているが本計画によりどのように人口減少を抑えて税収を向上させることができるのか根拠を明示して欲しい。人口密度と住民一人当たりの行政コストの関係は一定の人口密度までは下がるが(密度とコストの関係はU字型の曲線を示す)密度が上がり過ぎるとコストも上がるとの報告もある。市外から誘導して来れば人口は増えるが同一市内の周辺部から誘導した場合は誘導元の人口密度が下がり行政コストが上がるとすればトータルではあまり変わらないのではないかと思う。海外では全く逆で「まばらに人口が集中している地域を除い

て、密度が高いほど一般的に公共部門の支出が増加する。さらに、急速な人口増加は、サービスレベルの低下という形で既存の住民に財政負担を課すことを示唆している」*(真逆である)。つくば市周辺部の広域に亘る移動しにくい高齢化の住民(ネイティブ)とつくばTX沿線に居住する移動し易い若い新たな住民(ノンネイティブ)の特性を解析し戦略を考えることが重要であろう。

つくば市の保険福祉部の掲げる「高齢者と介護者が生きがいを持ち、住み慣れた地域で安全で安心して暮らせるまちづくり」の基本的理念と本素案は矛盾である。税金を上げる王道は企業誘致(研究所を含む)であり職場に人はついて来るもの。つくば市は昼間人口が多いのでこれを目標にすると良い。中心地の人口密度は高層マンションが出来れば直ぐに上がるがベットタウン(夜間人口を増やすが昼間人口は減る)を目指すべきでない。これは既に実証済みである。寧ろ高層マンションを市は規制すべきである。

*Population Growth, Density and the Costs of Providing Public Services. Helen F.Ladd 1992

Q2: 本素案の実施による税金の増加を人口面(市内からの誘導と市外からの移住に分け)と人口密度が上がることによる行政コストの低下金額。合算の改善金額。

Q3: 新聞報道によると本事業に対し自治体は「国の補助事業や支援措置の申請に必要」と78%が回答しているとのことですがつくば市の考えは?

② 中心部とTX沿線に偏った計画であり「多極ネットワーク型」になっていない。また、「つくば市未来構想」や「つくば市都市計画マスタープラン2015」等との整合性が不十分。

コンパクトシティ・プラス・ネットワークがキーワードである。これはコンパクトシティには地域公共交通によるネットワーク化が必要であるということであるが、つくばTXはつくば市の地域公共交通ネットワークではなく首都圏の公共交通(Public Transportation)であり地域公共交通(Regional Public Transportation)ではないのである。コンパクトシティに必要なのは地域公共交通である。つくば市はもともと職住一体型都市(職住近接性)でありそこで暮らしそこで働きそこで消費する社会を形成して来た。ヨーロッパのコンパクトシティの狙いの一つがこれである。つくばTXが来たことで沿線に職住分離型のライフスタイルが出来て毎日約33,000人がつくば市の四駅から乗車し首都圏方面へ仕事に行き夜は帰るといったベットタウンが生まれた。このライフスタイルはコンパクトシティのポリシーと異なる。「つくば市未来構想」や「マスタープラン」の“ハブアンドスポーク型都市構造”のス

ポークが脆弱になってしまった。特に従来からの市街地は地域生活拠点の役割として重要であり、高齢社会を迎えても日常生活が維持できるまちづくりを行うとしていたが地域生活拠点は本素案ではDID地区や公務員宿舎の跡地にすり替わっている。周辺部の拠点を強化しないと双方を繋ぐ「都市計画と公共交通の一体化」が出来ずスポークは益々疲弊し超コンパクトなつくば市となりかねない。TXの利便性は住民を運んで来るだけでなく他へ運んで行く機能もあるので注意が肝要。TXは毎日つくばの四駅から33,000人を首都圏へ運んでいるのである。彼等がいつまでも返って来る保障はない。Sデパートが撤退したのもTXと郊外型大型商業施設に依る。つくば駅周辺の再生はこの辺を良く考える必要がある。この33,000人の人々は職場周辺で一杯やり夜帰って来ると家路へ直行する。休日は車で家族と郊外の商業施設でまとめ買い。周辺部の人々はバスの利便性が悪いことと駐車場が不便なので中心部には行かずにモールでお買い物。これでは駅周辺の賑わいは期待出来ない。

本来のコンパクトシティが目指すところは住、就業（職住近接性）、消費活動等が身近なエリアで営まれる生活利便性が高い活力あるエリアを形成することであろう。つくば市は「つくば市未来構想」や「つくば市都市計画マスタープラン2015」で充分であり、本素案はこれ等の理念との整合性に無理がある。

Q4:つくばTX沿線に偏った計画であり「多極ネットワーク型」でないが？

Q5:本計画は「つくば市都市計画マスタープラン2015」の一部であり「つくば市未来構想」に即して定めるとあるが基本思想が異なっており矛盾点もある、この整合性をどうとるのか？

③非誘導地域（市街地調整区域）は切り捨てて良いのか？

つくば市の未来構想やマスタープランでは「当市は市街化調整区域においても多くの人が生活しているのですべての都市機能や居住地を中心部のみに集積させることは難しく、長期的な成長を図るためには、周辺地区と中心部が連携し、周辺地区においても必要な機能を集め、生活できるようなまちづくりを行うことが重要」としている。つくば市は市街化調整区域に95,000人（42%）の多くが居住しているが対象から外れ市街地調整区域や周辺部の集落や団地の地域コミュニティは地域生活機能維持地域にすら設定しないとして切り捨てている。

Q6: 非誘導地域（市街地調整区域）は切り捨てに見えるが、切り捨てても誘導地域の人口密度を上げようとしているのか？

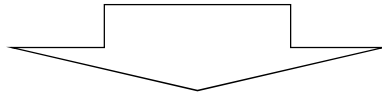
④地域公共交通機能との一体化が弱い・・・バスの利便性が悪い

本計画は地域公共交通と連携して、「多極ネットワーク型コンパクトシティ」を目指すとしており、正に地域公共交通がその成否を握ると言っても過言でない。

「公共交通」と「地域公共交通」の言葉の使い方に混乱が見られるので整理する。立地適正化計画の街づくりは「地域公共交通」と連携するものであり「地域公共交通の活性化及び再生に関する法律」に基くものである。用語を正確に用いる必要がある。つくば市も「地域」が欠けたものが多い。

地域公共交通とは（地域公共交通の活性化及び再生に関する法律等より）地域住民の日常生活若しくは社会生活における移動又は観光旅客その他の当該地域を来訪する者の移動のための交通手段として利用される公共交通機関。

国土庁は地域公共交通の再編は地方公共団体が中心となって、地域公共交通網形成計画を策定、コンパクトシティの実現に向けたまちづくりと連携し、地域全体を見渡した面的な公共交通ネットワークを再構築するとしている。



つくば市の公共交通機関

つくばTX: 地域公共交通機関ではない。面的なネットワークにはならない。
つくバス: 地域公共交通ではあるが利便性が悪いのと改善意欲に難点あり。
つくタク: 地域公共交通ではあるが持続性とコストに難点あり。

このように規定すると「コンパクトシティ・プラス・ネットワーク」のネットワークであるつくば市の地域公共交通機関は弱いと言わざるを得ない。つくばTXは首都圏への足ではあるが地域住民の足ではなく面的なネットワークにはならない。つまり公共交通ではあるが地域公共交通ではない。つくバスは地域公共交通ではあるが利便性が悪い。従ってつくば市の地域公共交通は殆ど無いと言うことになる。コンパクトシティには地域公共交通のネットワークが不可欠であるのにコンパクトシティを目指している。

自動車の分担率が70%で異常に高く地域公共交通としてのバスが2%と異常に低い。2%では誘導も維持も出来ない正に負のスパイラルが始まろうとしている。（人口減とバスの減便か廃止の繰り返し）つくバスだけなら1%にもならない。

陸の孤島と言われ自動車に過度に依存したつくば市の交通体系を再構築するには地域公共交通としてのバスによる輸送体系を根本からの立て直しが必要。「公共交通体系の改編」では間に合わない。これで本素案を実施しようとしているが心になる。まず、市は地域公共交通を如何にするのかの基本方針を打ち立てる必要がある。次いでバス運行の役割の明確化が重要である。現状はつくバスと路線バスの役割分担が不明確である。幹線と支線を明確に区分して担うのが望ましい。現状は目の前をバスが通っても朝のラッシュ以外は乗客は少なく乗りたいくてもバス停が遠くて乗れないので市民の足にならず満足度は低い（混雑状況だけ

は良い)。つくば市のバスの問題点の一つは幹線を路線バスとつくばスの双方が運行している点である。支線はデマンド交通のつくたくとしているが対応しきれない状況(運転手の確保が出来ない・市の負担が大)が近づいている。これでは多極化と高齢化・免許証返納には対応出来ない。そこで以下の検討を要す

バスによる輸送体系の改革 先ず市の方針の確立

役割分担の明確化・路線大改造・BRTの導入(幹線の強化としてBRT化を推進)・乗継拠点(トランジットセンターの整備)・免許証返納への代替機能・バスレーン・PTPS(公共車両優先システム)・多様な関係機関との連携(隣接市を含む)・専門家の配置など

つくば市の本素案の目標値の設定で公共交通に関する指標としてバス停カバー圏(500m) 現状(2015年)76.7%⇒目標(2035年)80.1%(概要版P13)は理解出来ない。20年かけて3.4%の改善とはどういうことなのか?また、本件に関し検討委員会議事録(3.28 p7)にある委員の発言として「市域で割合(バス停からの距離が近い割合)を増やすと、結果的にはそこで住み続けられるという話になりますし」とはどういうことなのか?バス停との距離を長くして(エサの品質を落として)誘導しようとの意図なのか驚きの発言。本末転倒も甚だしい。意図を説明願いたい。

徒歩圏は300mとすべきである。他の市は300mで90%以上である。目標とは「交通分担率を現状の70%から50%に引き下げる」のような目標を高々と掲げその目標の達成に努力することで進歩があるのである。市長の目指す「車がなくてもどこにでも行けるまちを実現する」との提言を目標にするべきである。「今は車がないとどこに行けないまち」であるから。しかし高齢化で車に乗れない時が近づいている。本件はスピード感と責任感が肝要。

市には公共交通の専門家が居ないなら専門家を入れるなり相談するなりしないと進展しない。

Q7:つくばTXは「地域公共交通」ではないとの共通認識で良いか?

Q8:バス停カバー圏(500m) 現状(2015年)76.7%⇒目標(2035年)80.1%(概要版P13)20年かけて3.4%の改善とはどういうことか?

Q9:検討委員会議事録(3.28 p7)にある委員の発言として「市域で割合(バス停からの距離が近い割合)を増やすと、結果的にはそこで住み続けられるという話になりますし」との発言はどういう意図なのか?

誘導成績を上げるため今後このような手法を取るのか否か?

⑤ BRT(バス高速輸送システム)の導入によりつくば市に地域公共交通システムの大動脈を作る。

南北軸・東西軸の輸送機能の強化により多極ネットワーク型コンパクトシティを

目指す。つくば市には地域公共交通の利便性が悪いので大動脈としてBRTの導入を提案する。国も道路運送高度化事業としてBRTの整備を進めている。

- 目的
1. 市の南部と隣接都市(牛久・土浦等)とのアクセスを緊密化し県南の拠点都市としての多極的拠点形成。
 2. 南北軸・東西軸の交通の強化により中心部の空洞化を阻止し賑わいのある中心市街地を作る。(中心地の車の乗り入れを禁止する)
 3. つくばTX沿線駅と周辺拠点を地域公共交通で結ぶ。
 4. 旧町村中心部の生活機能拠点機能及び人口を維持する。
 5. 環境に優しく省エネルギー社会を目指す。(化石燃料は不使用)
 6. 過度な自動車依存社会から脱却し「車がなくてもどこにでも行けるまちを実現する」
 7. 超高齢化社会に対応し高齢者の福祉を図り免許証返納を促進する
 8. 交通渋滞を緩和する。
 9. 観光の振興。

BRTを大動脈とし小動脈及び細動脈のバス交通網の形成により多面的な効果が期待できる。本素案のつくばTX沿線への偏りを修正し市全体を俯瞰すると共につくば市の抱える多くの諸問題への対応に有効と考える。

市南部の近接都市(常磐線沿線)とつくば市との多極化を重視する必要がある。先ず前提としてつくば市は県南の中核都市として首都圏に近い。鉄道はつくばTXと隣接市の常磐線がある。市の境界線が無ければTXと同じように常磐線沿線やつくば市を結ぶ拠点間の都市形成が計画されていたであろう。伝統的な行政区分等にとらわれない広域的視点に立ち隣接する都市間において共通の都市像を共有することも重要であろう。常磐線沿線の荒川沖・ひたちの牛久・牛久の各駅は土浦市及び牛久市が駅周辺を拠点としつくば市との境界で拠点が接する地域も有る、又、人口集積も進み商業活動や交通も活発な地域でありつくば市と人的・物的交流は密である。つくば市に入ると無印になるがもう少し南部を重視すべきであろう。

もともとつくば市及び隣接都市は職住一体型都市(職住接近)であり双方の交流は密であると共に自動車依存地域であることから、平日朝夕の通勤ピーク時には、交通集中による渋滞が発生している。

一方つくばTX周辺は職住分離型であり両者が混在するつくば市はその両者の実態及び将来を睨んだ戦略の展開が必要である。つくば市は昼人口が夜人口に比し多い(108.7%)が最近はその差は縮小していると推定する。つくば市への流入・流出人口は流入53,000人、流出35,000人で流入人口が18,000人多い。これが昼人口を多くしている。それではこの流入人口は何処から来るのか、44,000人は県内からの流入である。交通手段は殆どが車かバスということにな

る。(県内からTXでつくば市に流入する人の数のデータが無いが少ないであろう。駅での乗車客数のデータは有るが降車客数のデータは無い。市は駅の改札で調査するとよい)。流入人口は土浦9,900人・牛久6,100人・阿見2,600人・竜ヶ崎2,000人・取手1,800人等他となっている。流出人口は各市共にこの半数前後の人数である。即ち南部隣接都市とつくば市の交流は密度が高い。これが渋滞の原因にもなっている。一方つくばTXの市内4駅の乗客数の合計は毎日33,000人でありその殆どは首都圏に流出する人々である。

以上より下記提案する

道路整備及び利便性の高い交通システムを提供することにより自動車への依存度を下げ、CO₂を減らし、渋滞も減らす。また本素案が実施されるとますます過疎化が予想される北部(北条周辺と筑波山の観光)及び南部(荃崎周辺)に地域の交通拠点を設け支援し観光客も呼びこみ過疎化(限界都市化)を防ぐ。つくば市の弱点である東西路線の補強を行う。またTX沿線はTXによる首都圏との線的な交通システムにBRTの導入により他の拠点と結ぶことで面的なネットワークの構築を目指す。

また主幹線(大動脈)を主軸として副幹線(小動脈)を副軸に設け、主軸・副軸に支線網を(細動脈)設け市民の足を確保する。

隣接都市土浦市・牛久市等との連携を密にして両市とつくば市間の交流を図る。地域公共交通ネットワークとして拠点に関東鉄道つくば中央営業所(谷田部車庫)つくばスの運送主体(つくば市上横場)を追加する。

主軸(BRT)と副軸

1.市の南北を縦貫する南北軸の幹線BRTの導入(幹線の強化としてBRT化を推進)

主幹線 1.牛久から荃崎経由北条に至る 大動脈 北部・南部の振興

2.市の東西を横貫する東西軸の幹線BRTの導入(幹線の強化としてBRT化を推進)

主幹線 2.土浦からつくばに至る 大動脈、 東部・中部の振興

3.市の東西を横貫する東西軸の道路整備による渋滞解消。

副幹線1.土浦からつくば・みどりの に至る 小動脈 南部・西部の振興

Q10: BRTの導入を検討したことの有無及び本案に対するご意見

Q11: (2018.7.1)「広報つくば」によると、市長公約 進捗状況4-43「つくば幹線路線にBRTを導入し、優先レーンとすることで朝晩渋滞のある車での移動よりもバス移動を便利に」評価Bとなっているが、本件は都市計画部 総合交通政策課の作成した「公共交通の改編に関する地区説明会(市全体)の資料の中の3. 改編の考え方(基本方針)の中でも一切触れられていません。評価Bということは“年次計画どうり進徳していないもの”となっているが年次計画にも入っていないのではないか?” 未着手C”が適切と思

う。市長の公約はもっと重く受け止めるべきである。また前述の如く重要案件である。担当部局は説明願いたい。4-42のつくばバスの評価Aもおかしい。

⑥ 高齢者の免許証自主返納と代替交通手段の確保

つくば市の車の交通分担率は70%と異常に高い。高齢化に伴う買物難民の増加や交通弱者の増加への対応は喫緊の課題である。つくば市は高齢者の免許証返納と代替交通手段としてのバス等の利便性の向上を強力に推進する必要がある。将来的な人口減少に伴う公共交通利用者数の減少、人口減による利用者減少に伴う、公共交通のサービスレベル低下の負のスパイラルを心配しているが足がなくてはどうにもならない。利用者が減らない方策を考えれば良い。高齢者の市場は大きく益々拡大する市場である。それには

1.自動車に劣らない利便性の地域公共交通の提案

2. 高齢者の免許証の自主返納の促進と自動車から地域公共交通への転換

これにより車の交通分担率を現状の70%から50%に引き下げる一大転換を図ることである。高齢者の社会との接点の為にも必要性は高い。「車がなくてもどこにでも行けるまちを実現する」との市長の力強い提言や「環境に配慮した都市づくりの観点から、できるだけ自家用車に依存しない新たな交通システムを構築する。とのヴィジョンを掲げてから久しい。超高齢化時代を迎えその実現に向け具体化を急ぐ必要があり正に待ったなしの段階である。つくば市は車社会であり交通分担率は車(マイカー)が70%、バスが2%と圧倒的にマイカーが通勤や遊びに用いられている。市も高齢者運転免許自主返納支援事業をしているが実効は上がっていないと思われる。高齢者による事故は後を絶たない。(後期高齢者の認知症検査は希望者が多くて数カ月も待つようである)。70才以上を自主返納候補とすると2040年の70才以上の人口は約 50,000人に達する。茨城県の免許証保有率(推定人口比)は65才以上が58.8%(全国4位)、75才以上が35.1%(全国7位)と高い。70才の免許証保有率を47%とすると免許証返納予備軍は23,500人となる。実につくば市全人口の10%に相当する。返納したくても返納出来ない最大の理由は「車が無いと不便だから」ということに尽きる。従って不便でない代替交通システムを構築する必要がある。高齢者に限らず利便性の良い地域公共交通が出来れば車からの転換も期待され環境面にも良い。車の保有率を引き下げるのではなくウィークデイの車の利用率を引き下げることが肝要であり現在のように車が無ければ生活出来ない状況を無くし市民が交通手段の選択の自由度を確保することが自治体の使命であろう。

以下免許証返納への私案を記す

1.65才以上の居住者(免許証返納候補者)を調査し地図上に明示する。

- 2.バス停から300m以上の地域を「公共交通不便地域」として地図上に明示する。
(一日1便や2便の路線バスのバス停は除く、つくバスのルートにこれが多い、つくバスのバス停は遠くて利用出来ないところが多い)
3. 65才以上を対象にアンケートを実施する。
単なるアンケート調査では利用者の本音は聴き出せないのでマーケティング手法による面接調査を詳細に行う。潜在的利者を掘り起す。
- 4.以上の調査・アンケート調査を基にバス会社、市、市民の三者で運行ルート・バス停・運行計画・採算面等の素案を作成し事業化に向けての問題点の抽出及び修正を行う。

Q12:免許証返納に関する調査・アンケート(面接調査)を市が実施するか否か?

⑦ 周辺部(非誘導地域)の高齢化対策が急務

周辺部(非誘導地区)の高齢化率は30%に達し誘導地区の2倍の割合の高齢者が約34,000人居住する。単身高齢者も増加が予測されこれ等高齢者に対する行政サービスの提供が最重要課題となるが本計画では具体策が示されていない。本件は次の⑧地域包括ケアシステムとの連携及び⑥高齢者の免許証自主返納と代替交通手段の確保及び⑨公務員住宅の跡地に老人介護施設の所で論じたい。

地区別高齢人口の分布

地区	2015			2035		
	高齢人口	全人口	%	高齢人口	全人口	%
【非誘導地区】 大穂・豊里・桜・谷田部・荃崎	34,444	129,207	26.7	34,395	110,467	30.0
【誘導地区】 研究学園・TX沿線	6,235	93,554	6.7	22,073	141,243	15.6
計	40,679	222,761	18.3	56,468	251,710	22.4

⑧ 地域包括ケアシステムとの連携及び高齢者への配慮

今後20年間は超高齢化が進展し、この高齢者がおられなくなる20年後から本格的な人口減少時代を迎えることとなる。ということは今後20年は高齢者に優しいつくば市であり、また将来の人口減少時代を支える若い人を育むつくば市でありたい。

行政は縦割りと言うが、人口減少ばかりに比重が行き高齢者への配慮が不十分。高齢化の進展に伴い、介護福祉機能の需要はより一層高まることが想定されるため、地域包括ケアシステムにおける「日常生活圏域」の考え方も取り入れ、つくば市域を地域の圏域に区分し安定的な介護福祉サービスを提供できる

よう適正化を図ることが必要である。基幹病院・介護福祉サービス10慣れた自宅や地域で最後まで自分らしく安全で、安心して生活ができるよう、地域共生社会の実現に向けて取り組む”とした「つくば市高齢者福祉計画」が策定されている。高齢者単身世帯数は高齢者夫婦世帯を上回っている。高齢者や要支援・要介護認定者の多くが現在の住居から住み替えは考えていない。要支援・要介護状態になった場合の暮らしの場所の希望は多くが「自宅」と答えている。これ等アンケートの結論として”在宅生活を支援する地域包括ケア体制の充実“をあげている。『高齢者と介護者が生きがいを持ち、住み慣れた地域で安全で安心して暮らせるまちづくり』はつくば市の基本理念である。本素案からはこれらの理念は見えて来ない。例えば現在の高齢者の地域別人数と近くの病院のベット数の過不足と対応策等*。

研究学園の周辺は大病院が無い。病院は駐車場スペースも大きく又移転も大変だと思いがどのように考えているのか。

*参考文献:「まちづくりとしての 地域包括ケアシステム」辻 哲夫 東京大学出版会

Q13:「日常生活圏域」の考え方も本素案に盛り込む考えは有りますか？

Q14: 研究学園の大病院の誘導はどのように考えているのか？

⑨ 公務員住宅及び旧庁舎跡地に老人介護施設を造る

高齢者の住まいの確保として高齢者に適した居住環境を有する住宅設備の促進・サービス付き高齢者向け住宅及び有料老人ホームの供給は「つくば市高齢者福祉計画」にも記されている。

つくば市の公務員住宅は閉鎖され順次売却されつつあるが跡地に老人養護施設を造り高齢者の居住を誘導するチャンスであると考え*。また旧庁舎の跡地は合併前の町村の中核として利便性も良いだけでなく周辺に居住する高齢者の故郷でもある。地域包括ケアシステムのケアセンターの機能や保育園・幼稚園等を隣接に配置するのも良い。

高齢であることを理由に単身高齢者などに対する賃貸住宅の入居敬遠の指摘や介護施設ではつくば市のみならず周辺地域も不足し今後の超高齢化社会で益々需要が増えると思はれる。本案は公務員住宅の跡地や旧庁舎の跡地に老人を一か所に集め、集中的にケアできることにより高品質なサービスを提供しようというもので従来の一般的な施設とは異なり「次世代型の老人介護施設」をイメージしたい。運営主体をどこがするのかはともかく民間が経営するにしても誘致と立ち上げ、入居者・スタッフの募集等に市の役割は大きい。老人向けの立地環境も良く周辺には医療機関やレクリエーションの環境も有り、介護系専門職の方々も多いと思われるので市内のみならず広域から募集が可能である。公務員

	<p>住宅及び旧庁舎の跡地の活用は市民が注目している。 *参考文献:「プラチナタウン」 榎 周平 祥伝社 (元地方創生大臣石破氏推薦図書)</p> <p>Q15:「公務員住宅及び旧庁舎跡地に老人介護施設を造る」案件に対する市の考えは？</p> <p style="text-align: right;">以 上</p>
12	<p>立地適正化計画案についてのパブリックコメント(1) 2018. 7. 2 つくば市梅園 XXXXXXXXXX XXXXXXXXXX</p> <p>つくば市は、「住みよさランキング2018」では第7位にランクされています。(東洋経済新報社:都市データパック2018年版)研究学園都市としてだけでなく、居住性の優れた都市としても知られるようになりました。</p> <p>日本の地域別将来推計人口によれば、茨城県の人口は2000年をピークに、水戸市の人口は2015年をピークに、つくば市の人口は2035年をピークに反転して、長期にわたる減少期に入っていくとのこと。そして、2045年には、つくば市の人口(24.3万人)が、水戸市の人口(23.9万人)を上回り、茨城県で第1位になることが推計されています。(国立社会保障・人口問題研究所) なお、つくば市の人口増加は、つくばエクスプレスの沿線地域に転入が続いている結果です。その地域を除く、つくば市全域で少子高齢化による人口減少が始まっています。</p> <p>0. 立地適正化計画を策定する目的</p> <p>年齢構成別に見ると、高齢者人口が増え、年少人口や生産年齢人口は減少すると考えられています。税収が減少する一方で、歳出に占める社会保障費の割合が増加することで、インフラの老朽化への対応等が困難になることも想定されます。これらの状況を踏まえて、「つくば市都市計画マスタープラン2015」と整合する都市構造を、概ね20年後の実現に向けて、つくば市の立地適正化計画の策定が進められています。</p> <p>1. 実現しようとする将来都市像(計画案p77参照)</p> <p>計画案の第3章では、実現しようとする将来都市像を、次のように表現しています。</p> <p>「多極ネットワーク型の持続可能でコンパクトな都市」</p> <p>高度で多様な都市機能が集積した中心市街地と、身近な生活拠点が適切に配置された日常生活圏とが、公共交通など総合的な交通体系により効率的に連絡しあう、多様な地域核のある集約型都市。</p>

コンパクト・プラス・ネットワーク(国土交通省):人口減少・高齢化が進む中、特に地方都市においては、地域の活力を維持するとともに医療・福祉・商業等の生活機能を確保し、高齢者が安心して暮らせるよう、地域公共交通と連携して、コンパクトなまちづくりを進めることが重要です。

2. **まちづくりの目標**(計画案p77参照)は、以下の4項目で記述されています。

- 1) 広域的な拠点の形成
- 2) 地域の核となる拠点の形成
- 3) 周辺部の集落や団地の地域コミュニティの維持
- 4) 生活を支える主要な公共交通ネットワークの形成

このようなまちづくりは、人口がバランスよく増加していく過程で実現されるのであれば、素晴らしい都市が実現できることを期待できますが、少子・高齢化が急速に進むと推計されている現在、作ってみたが、使えない、使われない可能性が大きく、極めて危険な計画ではないかと危惧されます。

公共交通(バス路線)を考えてみます。周辺地域の核となる拠点への路線は、現在でも、市の補助金が支出されています。新しい都市構造が実現する2035年には、さらに少子・高齢化が進んで、人口が減少すると推計されますから、バスの利用者がさらに減少して、補助金の増額が必要になるはずで、人口が増えない限り、バス代を自前で負担する自立した拠点に成長することは難しいと思います。

3. **まちづくり上の課題**(計画案p76参照)として、5つの課題が挙げられています

- ① 市街地環境の維持・向上
- ② 都市機能の維持。向上
- ③ 公共交通の利便性と持続性
- ④ 災害に対する安全性
- ⑤ 財政の健全性

このまちづくり上の課題を解決することが、立地適正化計画(案)の目的でもあります。立地適正化計画を実行して、「多極ネットワーク型の持続可能でコンパクトな都市」を実現したとしても、少子化・高齢化にともなう種々の課題が解決される訳ではありません。

どんなに良いことが書かれていても、課題を解決する方策が示されない限り、計画案とは言えません。

学園都市と同時に整備された既存市街地が計画の対象から外されていますが、2035年には、つくば研究学園都市の誕生から50年を越えます。再整備が必要です。

(様式3の2)・・・背景と経緯等によると、407都市が立地適正化計画の策定に取り組んで、161都市が計画を策定・公表しているとのことですが、日本経済新聞に

よると、計画を策定した116の自治体に対し、その狙いや進捗状況をたずねるアンケート調査を実施したところ、すべての自治体から回答を得たが、そこからは様々な課題を抱えて、街の集約の足取りが重い姿が浮かび上がってきたと報じられています。

最後に、この将来都市像は、つくば市独自のものではなく、国土交通省の指針に従ったものと思われます。多極ネットワーク型の持続可能でコンパクトな都市を実現すると、少子・高齢化の問題を解決できるように書かれてはいます。分析もされていますが、解決策を示している訳ではありません。運動公園問題と同様に、目標は一見魅力的ですが、使うことができないと将来の重荷になってしまいます。注意を払ってください。

SDGsの開発目標にも良いことばかりが書いてあり教育的ですが、それを実現する方策は、自ら考え出す必要があります。今朝の広報つくばには、「SDGs未来都市に選ばれました」と見出しが載っていました。可笑しいことに気づいてください。

立地適正化計画案についてのパブリックコメント(2)

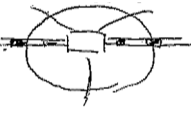
2018. 7. 2

つくば市梅園

つくば市の立地適正化計画案では、研究学園都市でありながら、科学技術からの視点や経済面からの視点を欠いています。

6月12日の日本経済新聞によると、2018年版の科学技術白書が閣議決定されたとのこと。研究の質を示す被引用件数の多い学術論文数が、国別順位で10年前の4位から9位に下がるなど、イノベーションを生み出す基盤的な力が急激に弱まっていると指摘。次代を担う若手研究者の確保が困難とし、国際的な研究者を出し続けるには危機感を持って様々な改革をすることが不可欠としました。このような認識を抱いている専門家は大変に多い。

1. つくば駅前地域の再開発。つくば研究学園都市への玄関口を兼ねて再整備を行い、停滞が始めまっている日本の現状の打開に寄与する。
つくば市が主体になって、人材を若干集めて専門部署を設立して、各研究機関と密な協力のもとに運営する。
テーマは：使う立場からの科学技術。基礎から実用化、その先にある文化まで多様な分野を繋ぐ文化を育てる。
基礎から応用の先まで、見える化を実現する。

	<p>科学技術の話題をお茶の間に！科学技術の成果、研究者を映像化。 メディア上に科学技術の思考方法を増やし、また、話題を増やす。</p> <p>2. 運動公園跡地の利用 つくば市では、農家数も経営敷地面積も減少を続けています。 農業の生産性を高めて、研修生に頼らない農業の実現を目指す。農業の自動化。 農業と工業を融合する研究所を設立する。 高精度な日本の位置情報システム“みちびき”が実用化されました。 これを利用する自動運転農業機械がすでに開発されています。 内燃機関をEV化します。農場のエネルギーを自然エネルギーで構成します。 この農場システムは、発展途上国への支援として、 研究者、作業者の養成。</p> <p>3. 自動運転公共バスの実現。 一定の路線を通行する路線バスを代替する自動運転バスは、早期に実現されるだろうと予想しています。勉強会を始めます。</p>
13	<p>1 表記に関して</p> <p>① 立地適正化計画のイメージ図は内容をわかりやすく伝えるために、 P2,3 地図はより簡略化してよいのでは？(TXを直接で、エリアを円で) (TXは青のイメージがあります)</p>  <p>② 地区名で旧町名は今後継続しないのでは「葛城地区」⇒研究学園 P14 駅地区、「島名」⇒「万博記念公園」、「萱丸」⇒「みどり野」に通称とし P79 てなっていくと思う、ので いかがか。</p> <p>2 居住誘導区域外に対する計画、対策が貧しい・・・ P84 例えば、現在竹園東中学校区においては調整区域の倉掛地区に P94 住宅が建設が進んでいるが、道路はじめ都市基盤の整備は遅れて P107 いる。幅4mの道路では、車のすれちがいは難しく又緊急時に消防 車等入ってこれるのか心配なところがたくさんできている。 計画区域外への本計画の明確な方針を明記してほしい。(あるいは 周辺の調整区域も同じ中学校区なので区域に含んでいるのか?)</p>