
自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成16年度 定例会議事メモ

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成16年度第1回定例会議事メモ

日時：平成16年 4月20日（火） 19：30～21：45

場所：小野川公民館学習室

出席者：6名

1. ワークショップの報告

千葉大学の講演者の話がよかった。ワークショップの6つの班の班別発表後のコメントで、つくばには研究所だけしかないので、一般の就業先を増やすことも重要だと言っていた。まず、働く場所がないことには、人が集まってこない。また、農業と都市とのかかわりがつくばでは十分に考えられていないとも言っていた。

基調講演に対しては、行政側の立場から抜けていないことに不満の声もあった。

公務員宿舎は、定年になってからは住むことができない。地価が高すぎるので、土浦などに住むしかない。

つくばの基幹産業は研究なので、人が集まって住んで、都市的な産業を活性化させることを考えたほうがよい。

松代の408号線反対側は農業振興地区なので、農業以外に使えなかった。しかし、歳を取って農業を続けていけなくなったというときに、農家は困った。世の中の役に立つ職業なら許可してもよいだろうということで、医院が3つほど建った。農地の一部でも売ってしまうと、とたんに農業機械を使いにくくなるという問題がある。

これからの農業は、会社化してやっていかないと、経済的に成立せず、持たないだろう。農業を止めるときには、土地を売ってもらう形にしないと、農地の集約もできない。一度建物が建ってしまうと、元の農地に戻すのは大変だ。

2. つくつくバス

松代からセンターまで利用する。もう少し朝早くから走れば、高校生がつくばセンターに出て、学校バスに乗る際に使うことができるようになる。

3. LALA ガーデン

LALA ガーデンは、松代の住民にはあまり評判がよくなかった。交通渋滞がひどくなり、住民が外に車で出る際に困るようになった。歩いて行こうとすると、15分くらいはかかる。自転車に乗っていくくらいなら、センターまで行ってもあまり変わらないし、車に乗っていくくらいなら、アッセに行くとなってしまう。その代わり、アルバイトに行く人は結構いる様子で、雇用拡大にはつながっているのかもしれない。

4. 公共交通体系の見直し

市によると、TX 後の主要バス路線の改編は、民間事業者まかせとのことであった。周辺部についてだけは、のりのりバスをコミュニティバスに組み替えるという話だった。話を聞いた際、担当者は、TX 沿線にどんな人が住むのか想像もつかないと言っていた。こんな人が担当者をされていて良いのかと、これには少なからず驚いた。

5. パブリックコメント

4月から、パブリックコメント制度が導入された。

6. 総会

4月29日のみどりの日に昨年度の報告と今年度の報告をする。この会だけで30ページの報告書を書いた。全体では100ページになった。

今年は、環境基本計画の見直しがあるらしい。市民環境会議についても再編する必要があるだろうと言われている。まずは、前回の環境基本計画を評価することが必要だろう。

毎年指摘していることだが、今年は提言を実行に移す年にしたい。一方で、シンクタンク的な機能として、情報の蓄積と提供をしたい。

関心のある人がせっかくここに集まっているのだから、いいアイデアが出てくるだろう。それをまとめて適切なところへ提供するのは良いことだろう。

道路交通110番をやるのはどうだろうか。市民から情報を集約して市に持ち込みたい。

一応、暮らしの便利センターがそのような役割を果たしている。道路に穴が開いているなど、その部署が自前でできるときはやってくれる。蜂の巣があるとかも対応してくれる。十分に手が回らなければ、道路課等の担当課に回されるはずと思う。

市がそういうセンターがあることを宣伝しないのがいけない。

こういう情報を市民に伝えるのも我々のグループの役割だろう。

本当は、代表の受付が担当課に割り振るという対応をできるはず。

我々の請願に応じて、交通政策係ができたという話も、議員に質問してもらって初めてわかった。市の情報発信能力は非常に弱い。

基本計画の評価については、たたき台を環境課に出してもらいたい。計画として決まっていたことと、その進捗情報を対照表にしたようなものがあると良い。

シンクタンク的な機能として情報発信するならば、これまでの提言を流行のマニフェスト（公約集）のような形式でまとめ直して出してみてもどうだろうか。

交通の話に限るのか。

他の市民グループでも、それぞれ関心の深い分野でそのような作業（市長・市議会議員選挙の公約、とくに市長の公約に使ってもらえるような提言、マニフェストづくり）をやってもらって、あるタイミングでシンポジウムのようなものを開いて、市民からの意見を募って、全体を取りまとめても良いのではないだろうか。

環境課としては、基本計画の見直しを優先してほしいと思うので、そういうこと（公約としての提言づくり）は他の団体でやったほうが良いのではないか。また、デリケートな問題なので、公約という言葉は使わないほうが良いのではないか。

もちろん、基本計画の見直しにあたって作業が求められるなら、それを卒なくやるか、優先してやるかについては分からないが、ともあれ、対応はする。自分たちがやるならばこういうことをやりたいという前向きな形で情報発信することで、魅力ある提言になるかもしれない。これまで、市役所や市長や市議会に向かって言ってきた事を、市民に向かって分かりやすく絞って言うということで良いだろう。

総会では、計画として以下のことを述べる。

（１）予定されている基本計画の見直しに市長の言うコラボレーションとして参加したい。前提として現計画に対する4年間の実績評価をしたいので、たたき台を環境課に提出してもらいたい。

（２）シンクタンク的な機能として情報発信できるような機能をたくわえていきたい。行政計画を市長のプレーンになることができるような提言としてまとめ、市民シンポジウムのような機会を作って発信したい。ただし、今年は市政選挙があるので、それと絡まないように早めにとできるとよい。

今回は5月18日（火曜日）。

以上

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成16年度第2回定例会議事メモ

日時：平成16年 5月18日（火） 19：45～21：20

場所：小野川公民館学習室

出席者：6名

1．総会（4月29日）の報告

昨年度の活動報告をして、今年度の計画を述べた。各部会の報告と、2月の脱自動車シンポジウムの報告とあわせた報告書が配布された。

今年度は、環境基本計画の見直しをする年になっている。こちらからは、見直しの前にまず評価が必要だという話をした。その後の運営委員会（旧称：プロジェクトリーダー会議）で、環境課が基本計画の実施状況を取りまとめていることが明らかになり、その資料をもらうことができた。見直しについて、市民環境会議に依頼する予定の様子であった。

2．話題紹介

アイデア豊かな自動車交通量削減対策 Global Net

250mメッシュでみたつくば市の人口（国勢調査データから作成）

大規模市民参加型まちづくりワークショップの事例報告

3．基本計画見直しに向けた基本計画実施状況の評価

「つくば市環境基本計画実施状況」から、「大気＞大気汚染」と「暮らし」の箇所を配布した。

環境配慮指針に挙げられた項目について、現在までに計画が「未実施」、「検討中」、「実施済み」の3つに分類され、分野別の達成率が示されている。

実施状況の表には、検討中と実施済みの項目が書かれ、最後に未実施のものが箇条書きされている。

自動車関連の施策については、ほとんど実施されていないことが分かる。「大気」で実施されなかった11項目のうち6項目が自動車（他に公共交通機関が1件）関連だった。なぜ実施されなかったのか環境課や市に理由を聞きたい。それを踏まえて、今後は実施できるようにさせる必要があるだろう。しかし、一方で、行政的には、達成率が高くなるように、達成が難しい指針は採用しないという流れになりかねないので、注意する必要がある。

一ヵ月以内にメールで意見を出し、次回の定例会で議論をして、環境課に提出するという流れを考えている。

駐輪場を計画していますといっても、使われない駐輪場では困る。市民の意見を常に聞きつつ、実効性のあるところでやってほしい。

どれだけ取り組んだか・頑張ったかではなくて、どれだけ効果が上がったかを評価すべきだろう。

はじめに環境基本計画があるのではなく、都市整備課がこれとは別にやっていることを単純に当てはめただけに見える。マスタープランに沿ってやるべき。TDM社会実験の企画書の方には、環境基本計画における位置づけが記されていた印象はほとんどない。

ノーカーデーの設置は、「検討すること」が環境配慮指針なのに、その検討さえもされなかった。

次回は6月15日(火)19:30～

以上

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成16年度第3回定例会議事メモ

日時：平成16年6月15日（火） 19：50～21：

場所：小野川公民館学習室

出席者：3名

1．資料回覧

- (1) 龍ヶ崎市都市交通マスタープラン「市民が育てる交通を目指して」
龍ヶ崎市（平成14年3月）
- (2) 同上（テクニカルレポート編） 龍ヶ崎市（平成14年3月）
- (3) 龍ヶ崎市コミュニティバス実証実験運行導入効果調査業務 報告書
龍ヶ崎市・（株）オリエンタルコンサルタンツ（平成15年3月）
- (4) 渡りたい歩行者 止まらない車 （JAF2004年6月号）
- (5) 車優先から歩行者優先へ （JAF2004年6月号）

（1）～（3）は龍ヶ崎市における一連の交通計画と実験報告であり、つくば市でも、このような調査研究が望まれる。（4）～（5）は、2月に開催された二つのシンポジウム、「過度のマイカー依存からの脱却」及び「都市マスタープランづくりワークショップ報告」での歩行者安全対策提言が、マイカー利用者側からも提起されていることを示すものである。

2．

つくば市のTDM（交通需要マネジメント）実験の報告が待ち望まれる。市内循環バスは、利用者がほとんどないが、新規開業したララガーデンとつくばセンターを結ぶシャトルバスは利用者が多い。つくば市の実験は市民不在で計画され、市民の真の需要に適合していない。しかもPRもおざなりだから利用者が少ないのではないか。路線の改善に期待する声は少なくない。

無料か有料かの差は大きい。中心部で、無料バスをやってみれば、答えは明らかだろう。

3．

環境基本条例の見直しと、その前提となるこれまでの実績評価を市民環境会議で手がけることを提案したい。

4．

つくば市環境白書が発行されたが、市民環境会議の部会代表者以外の環境会議のメンバーすべてには送られてきていないようである。

以上

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成16年度第4回定例会議事メモ

日時：平成16年 7月20日(火) 19:40～20:50

場所：小野川公民館学習室

出席者：3名

1. 公民館利用のIDカードについて

IDカードの申請をしている。参加者の詳細な住所を知らせる必要があるらしいので、記入して提出することとした。

2. 新庁舎のこと

人口というよりは職場の集中度を見たほうが良い。仕事のついでに行くことを考えると、竹園のほうが良い。

環境のことを考えれば、車でなくいけたほうが良い。石油依存をいつまで続けるのか。

広大な平面駐車場は、職員が便利なところに停めて、来客が駐車場を延々と歩くことになりかねない。

計画年次によるが、将来的に車中心であり続けるかどうか分からない。自動車中心を前提にしていることがおかしい。車でなくても行けるように配慮すべき。

渋滞しないように考えるならば、分散型の庁舎配置になる。

ITを活用すれば新庁舎はいらない。

旧庁舎やTX駅を使ってパークアンドライドを検討してはどうか。駐車場の量が一定というのは不可解。

3. 吾妻小学校脇の駐車場計画関連の公述

都市整備課のホームページには、公聴会をやったということだけが載っている。市の意見を示すと公述人の説明会では言っていたが、いまだ何の態度説明もされていない。

別途、意見書を出す機会があったので、提出した内容を回覧する。

4. 環境白書

大気汚染の防止と暮らしの一部にカーフリーに関連する項目が入っている。大気汚染の防止では57%対策していることになっている。やられていない項目に、自動車の適正利用に関する項目が多く見られると指摘されている。暮らしの項目のうち、環境負荷の少ない道路交通環境の整備では、配慮指針数が8つで実行が0となっている。

意見募集があるのではないかとと思われるので、それにあわせて意見をまとめておきたいとのことだった。

実行できていないことを指摘しても良いし、そもそも白書の建て方について指摘しても良い。市民環境会議自体について指摘をしても良いのではないかと。

市民参加型の市民環境会議で、脱自動車を環境基本計画に反映させた。これまでの市役所の発想では出てこなかった目標を入れたためか、結局のところほとんど取り組まれなかった。しかし、せっかく市民の意見がでてきた部分なのだから、今後は積極的に取り組むべきではないか。また、取り組まれなかった部分には、特に市民と行政との対話を増やすべきではないか。環境課が中心になって(市長がバックアップして)対策を進めていくべきだ。

8月はお休み。次回は9月21日(火)20:00～ 小野川公民館

以上

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成16年度第5回定例会議事録
日時：平成16年9月21日（火） 20：00～22：00
場所：小野川公民館2階学習室
出席者：9名

1．自己紹介

新しい参加者。環境科学を学び、環境コンサルを経て、天久保で喫茶店を経営している。
各自、自己紹介。

2．話題リストアップ

環境基本計画の見直し - 部内評価
駅前の駐車場問題
カーフリーデー

3．駐車場問題

新駅の北側に800台程度の立体駐車場の計画がある。昨年の6月ごろ、その計画を聞きつけた周辺住民と吾妻小PTAが反対運動を組織した。当初は、整備公団が持っていた土地を都市交通センターと筑波都市整備が買うか借りるかして、駐車場を整備するという話で、市は関係ないという態度を取っていた。つくば市は事業体ではないといって逃げ回った。市長は駅と商業施設で需要が増加するから整備するのは当然と答弁していた。つくば市は、今まで商業地だったところを、駐車場に指定する都市計画決定を行った。公聴会は8人が反対意見を述べた。小学校の近くということで、教育的見地、安全面から良くないということだった。交通渋滞が激しくなる、今後、温暖化防止が重要になるのに、自動車を促進していて良いのか。他の土地を立体駐車場にするべきとの意見もあった。市はまともな返答もないまま、都市計画審議会にかけた。都市計画審議会は、委員長が市の説明が不十分として、二回目の開催となった。結局、二週間後には、反対1で通った。これまでは、全会一致が当然といわれていた。筑波女子大の先生が反対した。二週間前に公示が出て、答申を受けて都市計画決定となった。もう一件、公園の一部を交番用地にする件についても通った。明日、住民説明会があるらしい。

反対意見は無視されたのか？

入り口、出口が一つずつだったが、もう一つあけることとなった。渋滞を避けるために、長いアプローチを取ることとなった。

計画を決めてから審議会に持ってこられても困ると委員長が言っていたと新聞でみたが、どういう状況なのか。

全てが決まった後で、その発言があった。これに関しては、別のグループが、つくば市

のすべての会議を公開させるための条例を作っているところ。まちづくりの動きを早い段階から市民参加でやろうとしている。

委員長は、都市計画審議会を実質審議の場としたいと学会誌などでは書いている。今回、市民からの反対意見も出て、委員長という立場でいるのだから、実質審議を行う良いチャンスだったと思う。なぜ、そうしなかったのかが分からない。市が強く言っていたのか。

結局は馴れ合いということだろう。

パブリックコメントでは、市民意見の表明の機会としては不十分なのか。

今回のような公聴会は、決まった後で聞かれる話なので、もう遅い。こういうことをやりたいという段階で意見聴取をしないと意味がない。

イニシアティブは市ではなくて、公団にあるのではないか。

審議会には公団の人が何人も並んでいた。計画能力は公団にあるが、権限は市にあるのではないか。

まだ公団の力が強い。これまでの計画は失敗の連続。駐車場も駅前開発も失敗する可能性が高い。今までのやり方の延長線上にあることなので、相当な政治力がある人間が出てこないとひっくり返すことは難しい。家賃が高いことで、まちの活性化ができないでいる。駅前の一等地に駐車場を作るのは無駄が多い。

市民全体が良くなることを考えてくれないと困る。商店のためだけでは困る。

駐車場がないとお客さんが来ないという話になれば、店舗以外に駐車場のスペースが余分に必要になる。駐車場は必ずしも商店のためにならない。歩いて来てもらわないと、喫茶店は商売にならない。

市の人、車社会がここまで来ると思わなかったといっていた。自分のところの土地が狭いから、みんな路上駐車している。団地の空き地をお互いに借りて、詰めて停めたりもしている。

弱者に対する配慮がないので、まちを安心して歩けない。自転車にも配慮がない。弱者に配慮した福祉社会にするべき。

パブリックコメントへの返事は、それに対してさらに意見があっても、言う機会がない。一回で終わってしまう点が最大の問題だろう。

4．環境基本計画の見直し

市に交通基本計画を作らせて、これと同じような見直しをさせれば、結構良いものになるように思う。

部内評価の資料 p.37 に、実施状況一覧がある。交通関連施策、特に自動車を減らす施策がまったくと言って良いほど進んでいない。

p.29 に未実施のリストがある。環境負荷の少ない道路交通環境の整備については、公共交通システムの利用を前提とした公共施設配置など。対応する施策があるものは、p.25 に示されている。新開発地区については、歩道・自転車道、バリアフリーと案内標識が体系

的に整理されること、新駅にキスアンドライド整備、つくば市総合交通体系調査を検討中という項目が挙げられている。

つくば市総合交通体系調査は、6月頃に議会にかけて、そのあと公表されると聞いたような気がするが、まだ入手できていない。これを手に入れて、計画の議論に加わっていく必要があると思う。

バリアフリーは、新開発のところだけで、既存のところを対象にしていない。既存のところの対応もするべき。

自転車道路が言っても直らない。シンポジウムでも言っているから、市の人間は知っているはずだ。

市の人間がシンポジウムで市民の意見を聞いて施策に反映させるなんてことはまずありえない。市長への手紙などだろうか。

市民が自分で道路を直してはいけないのか。

公園を住民が自主管理する仕組みなどもあるので、制度を整えてやってみるのは面白そう。

市が臨機応変に対応するのが難しくなっている。10万円を超えると入札ということになると、非常に時間がかかる。

インターネットで買ってしまうと、つくば市の業者のためにならない。

業者のためでなく、もっと広い市民のためにやってほしい。樹木の剪定も業者のためにやっている。道路の補修にも金を回してほしい。

ユリノキを選んだのも失敗の一つ。

締め切りを三週間後くらいにして、来月まとめて、その後、市にアプローチすることにしてしまおう。

対応する施策として挙げられているものに関して、不十分な点を挙げてほしい。

5. つくば市の話

のりのり自転車は生活者向けと観光客向けの両方を対象としている。しかし、私物化されていて、駐輪場に返ってきていない。観光客から問い合わせを受けるが、あるかどうか分からない。レンタサイクルでお金を取って観光客対応をするべきではないかと思っている。

お金を取らなくても、身分証明書のコピーができれば良いというところもある。

視察に来る自治体がある。失敗したのでやらないほうが良いと伝えている。なぜみんなやろうとするのか分からない。

(新参加者)市の企画調査課でインターンをして、市民参加に興味を持った。

次回は第三火曜日の翌日の水曜日 10月20日を予定。

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成16年度第6回定例会議事録
日時：平成16年10月27日（水） 20：20～21：35
場所：小野川公民館2階学習室
出席者：4名

1. 候補者に政策を聞く会に質問を出す

10月14日に集まった市民が、公開質問状を出すことを決め、11月3日に候補者に来てもらう、その前に質問に答えてもらうということにした。きてくれるか分からないが、候補者への質問と手紙は二日前に配った。電話口でお願いしたときには割りと出そうな雰囲気だったが、今日聞いた話ではちょっと渋っている候補者がいるという話だった。31日締め切りなので、4日間のうちに答えてもらうことになっている。

質問状を出す主旨は、市民が候補者を見分ける判断根拠として重要と考えた。もう一つは、当選した候補者は、回答に拘束されるはずという期待がある。市民グループの立場としては、公正中立であり、特定の候補を応援したり悪く言ったりするものではない。

質問は全体で70～80問あったが、50問に絞った。公共入札、高齢者、公共交通、駅前開発・駐車場、その他（情報公開、まちづくり、男女共同参画、市民教育など）の大項目に分かれている。

カーフリーのページを今日の資料として配付した。

すべてのグループで代表質問を作って、新聞などで優先的に扱ってもらうようにした。公共交通の問題では、最重要課題と先に着手する具体的施策を挙げてもらうこととした。

問4の、徒歩や自転車について安全確保を優先するか、抜本的な利用促進を優先するか、については、分かりにくくなっているため、設問を削除とする。

生徒・児童の登下校時の交通事故記録が集計されていないので、調査・公開すべきとの点を入れた。

集落の道路や下水道整備の優先順位については、その他に入れた。

自転車については触れているが、質問として明確なものは落ちてしまっている。

駅周辺開発が進んだ時の、吾妻小学校の安全対策は市の責任で行うべきとの質問に、教育環境への関心を含めている。

庁舎は、旧庁舎の建物をどうするのが問題になる。ITを利用すれば、分散型庁舎でも良いではないか。

明日、ポコアポコが主催する勉強会があり、3名の候補予定者が集まることになっている。

入力作業をお手伝いしていただけるなら、11月1日、2日にお願いしたい。

朝日新聞が男女共同参画の取材に来たとき、ついでに11月3日の話も伝えてもらった。

２．運営委員会

野外シンポジウムの企画があったことが紹介された。昼は豚汁でディスカッション。元地主で環境を守ろうとしているサカイさんの話を聞き、その後、里山を散策した。

３．環境基本計画の改訂

「改定案」がきた。環境審議会にかけられる。守山会長がメンバーとなっている。荃崎の合併により、対象地域が増える。数値目標を入れることになった。また、主な取り組みについては、担当課を明記することになった。例えば、公用車の低公害車への切り替えを財務課が主管するなどが明記される。市民と事業者との協働の項目を設ける。ISO14001 との整合を図る。エネルギーの項目を追加するといったあたりである。

意見書についてはまだ提出していない。改定の見直しの案に反映させてもらったほうが良い。

素案の検討が 12 月の下旬なので、その前に出してくれば、市民意見として取りまとめて提出する。先日の実施状況への意見書と、案の反映具合をチェックしたものを出す。

実施状況への意見書は先に出しておいたほうが良い。

次回も水曜日とする。11 月 17 日（水）2000～2200 小野川公民館

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成 16 年度第 7 回定例会議事録

日時：平成 16 年 11 月 17 日（水） 20：10～21：55

場所：小野川公民館 2 階学習室

出席者：4 名

１．駅前

駅前に駐車場を作ると、近所に住む人まで車で行くようになる。自転車も同じで、駅前に無料駐輪場を作ると、徒歩 3 分のところに住んでいる人でもちょっと自転車にまたがって行くようになってしまう。本当に自転車を使いたい徒歩 15 分程度のところに住んでいる人が駐輪場を使えなくなってしまう。そうならないほどに、大量に無料の駐輪場を整備することは予算的にも難しい。そういうことを考えて、駅前から、徒歩、公共交通、自転車、自動車等の優先順位をつけて配置することが重要だろう。自動車を使う人が多いから自動車優先などという考え方は、想像力に欠けており単純すぎる。そうした面からも、今の駅前駐車場の計画は、反感を受けているのだと思う。しかし、安全対策だけで対応されてしまっている。

２．地域格差

新市長は、地域格差是正を重視している。しかし、中心部の利便性を良くしないと、周辺市の代わりに、わざわざつくばを選んで住むことのメリットはなくなってしまう。中心部に住む人から多くの税金を取って、周辺部に投資しているがこれでよいのだろうか。各地域の所得に見合った水準で整備すべきではないだろうか。

しかし、そこまでの主張をすることには問題があるだろう。各地域の所得に見合った水準にしてしまったら、周辺部は荒地地ということになりかねない。例えば、一人あたり同じ金額を投資した場合でも、効率的に住んでいる地区では、公共空間をより良くすることができる。このように考えると、中心部では一人当たりでより多い金額を投資するとなると、相当の差が付くことが分かるだろう。しかし、もちろん、多少は、中心部の一人あたりの投資を少なくしても構わないが、地域環境が逆転することまでを望むのは当然行き過ぎだろうという指摘は、はっきりとすべきだと思う。

下水道でも同様で、高いコストをかけて市域を全面的に整備する必要性はない。

３．市長選挙

中心部の投票率が低かった。候補者間の差が出るようにアンケートを行ったが、それを読んだ人でさえも、「誰に投票しても変わらない」と考えていたことが残念であった。また、新聞上などで、事実上の一騎打ちと書かれた時点で、他の候補者は、もう選択肢から外されてしまって、終わっている。

市議会議員に新人が増えたが、一年目は何もできないと一般的に言われているし、カーフリーの立場の主張に役立ちそうな人は思い当たらない。

市原さんが討論会にこなかったのも、もう選ばれることは無いと、あきらめているのかと思った。

その正反対で、自信があるから、出席は必要ないと思ったのだろう。

シンポジウムには市原さんが来ていたが、話を聞いた人によると、「期待できない」感じだったと言っていた。その詳細を確かめておきたい。

選挙管理委員会に開票結果について異議申し立てをしたことがあるが、申し立てを取り下げて欲しいと言ってきた。県に言っても、市に指示したと言うばかり。第三者がチェックしないといけない。高等裁判所に行ったら、弁護士なら調べることができると言われたが、費用がかかる。結局のところ、嫌疑なしで終わってしまった。

朝日新聞は、今回の選挙で大学院生がトップ当選だったことで、都市型選挙に変わったと書いていた。しかし、親の七光りをアピールしているのだから、田舎の選挙そのものだと思う。これに対して、産経新聞は、今回の選挙が村型の選挙でひどいものだったと書いていた。

4．市庁舎の立地

市庁舎はどこになるのか。市原さんは再検討すると言っていた。

選挙前には、「車で行くので駅前に立地しなくても良い」と言っていた。こういう、車を運転しない人に対する想像力に欠けている発言をしていることからすると、カーフリーに賛成することは、ちょっと期待ができない。地元の大穂に市庁舎を建設して、そこまでの交通を便利にする等といった事態になりはしないかと心配だ。

市庁舎は、便利な場所にないと困る。窓口、企画会議、勤め先など、IT だけでは済まないところがある。IT は面倒だし、使い慣れるのが大変。システムの問題だけでなく、使う人の側の問題があるので、すぐには変わらないと思う。

5．研究所の意識

研究所の職員のアンケートでも、右折レーンが混雑するので、右折信号を付けて便利にしろという人が結構いた。

学会を産総研でやると、交通が不便なので評判が悪い。バスをたくさん走らせるべきだが、市は何をやっているのかと言われ続けてきた。

6．入札

地元建設業者は、技術力をつけて、市外に仕事を取りに行くようにしないといけない。地元小売業者だと値段が高い。

入札も難しい部分がある。掃除業者を安くしてみたが、仕事もいいかげん。

仕様書をきっちり書かないといけない。

7．新体制

新しい市長に存在感を示しておく必要があるか。

市民向けの提言を続けたほうが良い。市民の支持が得られるようにならないと、議会も市役所も市長も動かない。新住民を呼び込む努力が必要だろう。車がなければ不便でも仕方がないと思うような人ばかりになってしまっている。TX に向けて、注意喚起するイベントを企画しても良いかもしれない。

次回は、12 月 15 日(水)20:00～小野川公民館

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成16年度第8回定例会議事録
日時：平成16年12月15日（水） 20：05～21：55
場所：小野川公民館2階学習室
出席者：5名

1．市議会を傍聴してきた

市長は張り切っている。つくばスタイル、協働などのキーワードを挙げていた。

交通問題が議題に出た。のりのりバス廃止とコミュニティバスへの移行が計画されていたが、もう一年間様子を見て、検討会を開くことを決めた。つくつくバスについては、評価をする。市のTXまちづくり推進本部を作り、その中に交通部会を設置するとのこと。

関連して、のりのりバスの乗車拒否の質問が出た。固定できない電動車いすが乗車拒否された。そういう面も検討対象とするとの答弁だった。

かかる費用は、のりのりバスは1億。つくつくバスは4億と言っていた。

それは逆ではないか。台数を見ても、のりのりバスのほうが多いはず。車両を自前で購入するのならば、そうなる可能性も無くはないが、公平な比較とはとても思えない。つくつくバスを無料で走らせて、ワンコインとの違いをはっきり見せるべきだ。

バス路線の見直しについて、荃崎のバスについて質問があった。

バス体系の見直しについては、6月の議会で承認された検討会報告があるが、いまだに公開できない資料らしい。要求しているのだが、都市整備課は対応していない。

協働の協議会を作って、業者と市と市民の協議会を作るとの質問があった。市は、市民の意見を聞いているから、協議会を作る必要はないと回答していた。

市民の意見といっても、一部の農業従事者の意見だろう。

区長（自治会長）を通せと常に言われる。400くらいの区がある。

要望も、必要性があることと、自分のところにほしいということがある。前者の話があまりなく、しつこく言った後半の話が通ることがたまある。年に一度の総会で意見を言わないと、他に意見を言う機会が無い。1月2日の総会には、全員が出ること求められる。村社会的な合意形成の仕方。新しいことを言っても、こういうことを言う人がいるというだけのことで終わってしまう。

若者が増えて、変わってきている。一方で、高齢者よりも、50代くらいの人の方が、新住民に対して厳しい態度を取る。

2．駅前駐車場

駅前駐車場について、歩道の拡幅は今ではできるとは回答できないということだった。

北駐車場の立体化について、計画があるならば、市民を交えて協議すべきとの意見があった。

パークアンドライド用に作るのならば、あの駅前に作る必要が無い。都市計画上の位置づけとして、そこに作ることが正しいのか。駅前通そのものを一方通行にしても良いし、右折禁止にしても良いし、バス専用にしても良い。根本的に見直すべきだろう。

市長が張り切っているのならば、ここも根本的に見直してもらいたい良い機会かもしれない。駅前駐車場は、周辺部の人にはありがたい人気のある施策になっているので、この市長

に見直しを期待しても、実現は難しいだろう。

TX 開通後に混乱が起きるだろうから、こうすればカーフリーになるよと言うための準備をしておく意味はある。

立体駐車場については、南半分の第一期の利用状況を見て、第二期の建設を考えると市長は回答している。

月極のパークアンドライドは研究学園駅に誘導すべき。

3．自動車に依存しないとは

市民ネットのメンバーでもある。生活クラブ生協を母体としている。市民ネットに男性を増やしたいと思っている。また、交通問題にも取り組むべきと考えている。

誰もが賛同せざるを得ないところから入っていこうと思う。まずは人命。イギリスがもっとも交通事故死者が少ない。30 キロ以下なら人が死なないことが分かっている。順次、自動車移動を規制する、まちから自動車を締め出すと進めていく。

運転しない人の意見をヒアリングやアンケートで集められないか。

以上

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成16年度第9回定例会議事録

日時：平成17年1月21日（水） 20：05～21：55

場所：小野川公民館2階学習室

出席者：8名

1．新参加の自己紹介

おとし、転居してきた。リタイアしてから来たので、車に頼らないと暮らせないつくば市の交通状況は不便だ。

2．話題リストアップ

環境基本計画の見直し

審議会にかかった案を持ってきた

意見メモが一枚出されている

3．環境基本計画

「暮らし」の章に車の問題が出ている。

p96 自家用車依存による環境負荷の低減、歩行者等社会的弱者の利用を尊重した環境負荷の少ない道路の整備、環境負荷の少ない交通システムの検討など、われわれの主張が反映されているように見える。

p103 生活環境問題の防止は、古くから公害の問題で言われていたが、自動車の利用にも触れている。

p120 エネルギーの箇所でも触れられている。

環境負荷の少ない交通システムの検討も入っている。

意見と理由を出してほしいとのこと。

4年前の前基本計画の評価として、自動車を減らす観点の施策がほとんど全滅であったことを指摘して、自転車のネットワークについて、既存の場所でも問題があることを指摘した。その評価も含めて書いてはどうか。

自転車道については、実際的には、一つも改善されているところが無い。安全についても実現していない。

実績として、環境課から挙げてきているのか。

これまでも、低公害車やハイブリッド車を入れるようにつとめてきたようだが、数値目標を入れたほうが良い。

全面的に、数値目標を入れるようにしないと、計画の実現に向かわない。ハイブリッド車の目標を決めようとしても、実績が数字で示されていないと、我々には分からない。

環境基本計画に乗せるために、交通システムの話に偏っていると思う。都市計画マスタープランへの反映の仕方とか、リンクとかはどうして行けば良いのか。

環境課の担当外の施策については、なかなかコントロールできないようだ。市民に情報を開示するとか、良い姿勢があるのは環境課だけになってしまっている。

環境問題で整理すると、非常に狭い環境のとらえかたになってしまう。市のすべての担当範囲について、「環境に配慮した、環境にやさしい」をつけて、整理するようなくらい、幅広い範囲でとらえて、体系づけてほしい。

まずは、動くものを減らしたい。動く範囲を小さくする。車で行かなくても生活できる空間が必要。稲荷前に住んでいるが、歩道が整備されても、パン屋さんが近所に無ければ、歩いて買いに行くことができない。徒歩 15 分程度が限度かと思う。もう少し、都市計画と連携するような形まで行かないと、なかなか会が目的とするところまでいかないかと思う。

そこに移転したのは何故か。

以前、つくばで働いていて、土地を持っていたから。歩いている人が珍しいほど。

公務員が住む地区は、ショッピングセンターがあって、歩いて暮らせるようにしている。その近くに住んでいないと、全体として不便。飲食業としては、送り迎えをしようという発想になる。駐車場も有料にしているのは対抗できない。

つくつくバスをダイヤモンドバスにするなどの話も興味がある。

コミュニティの中で、車を持っていない人のために、お互いの助け合いでやっていくこともできるかもしれない。

商店でバスを回すのは良さそう。

全体の中での体系付けが必要だろう。基本計画は歯止めの意味が大きい。
基本計画は、言いつくされていることを繰り返しているだけではないか。
行政が何をやるか、市民は何をやるか、役割分担をしている点は新しいと思う。

学園地区は、小中学校や商業施設とあわせて整備している。これまでは、それとセットになっていない地域の住宅地でも、安いからといってそこに住む人もいた。人口が増えてくる時代ならば、やがては商業施設や病院が整備されて便利になるという期待を持つこともできた。しかし、人口が減少する時代になってきており、たとえ電車が通ったとしても、市域が全面的に開発されるとはとても思えない。これまでとは違う考え方をしないと、損をするおそれがある。

行政の仕組みとしては、総合計画が上位にある。環境基本計画はその下。我々がどのレベルで話がしたいのかは、それごとに考える必要がある。今回は、環境基本計画なので、つまらないと思う。

しかし一方で、たとえば、交通の問題とか、農業の問題とかについて、環境の視点から見直そうとしているものなので、個別具体的な話は乗りにくくなっている。

実行につながるような話を基本計画でも決めてほしい。

輸送計画の中には問題解決型の方法もある。

p2 総合計画から環境基本計画に が出ているが、反対側には出ていない。相互に調整する位置づけにすべきだろう。どちらが上下ではない。相互に調整するのが最近のやり方だ。周辺部にしてみれば、取り残されている感じがある。シビルミニマムから外れていると感じる。

言い古されたこととは、つまり実現していないことなので、書き続ける意味はあると思う。

地域が二極化されていることについて触れていないので、分かりにくくなっている。

格差とは？

たとえば、うちの前の道路は4mしかないので、6mにしてくれと主張する人がいる。利便性が余所よりも悪いということを理由にしている。

市街化区域は、減歩して道路用地を供出している。そういうことをする覚悟があるならば、拡幅もできるだろう。

周辺部の人たちは、先祖代々住んでいるから、引っ越すことができないと考えている。専業農業はほとんど無く、私の住んでいる地区内では1軒だけしかない。

人の価値観が非常に違う。周辺部側は小学校区を分けたいと言っている。

ACCS は周辺部には無い。しかし、利用地域では一般チャンネルのみの受信にも負担金が発生しているため、一概に不公平とは言えない。

4．市長への質問の回答

真っ先に着手する具体的方策として、地域のバス路線への見直し、運営方法、特に受益者負担の導入を検討している。

TX 後、駅周辺を集中的に開発するとも、まんべんなく開発するともいえないとしている。

コミュニティバスは、民間ではカバーしにくいところをカバーし、かつ利用者が多いところを考える。これに関連して、コミュニティバスの見直しについては先延ばしすることを議会で回答。

TX 周辺の交通について、現状では自動車利用が多いが、徒歩や公共交通利用が増えることが望ましいと考えている。

>車の利用を規制する、公共交通利用を増やすという考えがでてくるべき

新市役所の位置は、白紙に戻し、コンパクトで低価格で機能重視の観点から見直す。

駅周辺で交通渋滞が発生した場合、バス優先レーンを設定するなど、公共交通等の利用をうながす

安心して歩けるまちのため、歩道や自転車専用道の整備が必要

生徒・児童の登下校時の交通事故について情報を公開する

市議会を傍聴してきた。30代で趣味で傍聴している人と、市民ネットのひとと、他に4～5人だった。

市長は天下を取ったように怖いものなしという雰囲気だった。

市職員のマイカー通勤の禁止とかを主張できないか。

新市庁舎の建設をするなら、マイカー通勤削減の目標値を入れて、公共交通で通勤・来客できる場所に設置するべきだろう。

今回は、2月23日水曜日

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成16年度第10回定例会議事録
日時：平成17年2月23日（水） 20：05～21：55
場所：小野川公民館2階学習室
出席者：7名

1. パブリックコメントの報告

・環境基本計画への意見を出した（メーリングリストで回覧後）。

個別の指摘の他に、自動車削減関連の対策に着手されなかったこと、既存の歩行者道・自転車道の改善が指摘されていないことなどを指摘した。成果の指標による評価が試行されていないこと、総合計画との関係は双方向であるべきことも指摘した。

実際に提出したものは以下の通り。

環境基本計画への意見

部会名 自家用車に依存しないまちづくり

（全般） 欠落 前基本計画の評価について、自動車を減らす観点の施策がほとんど取り組まれなかったこと、既存の自転車通路の改善が行われていないことを記述してはどうか 前回の計画実施状況の評価・反省（つくば市環境基本計画実施状況 市の取り組み状況：平成16年1月調査）を踏まえて計画を立てたことを積極的にアピールした方が良い。

（全般） 欠落 環境問題の分類で全体を構成すると、環境課の担当外の施策について連携がどうしても弱くなってしまうため、市役所の仕事の全体を整理したものに「環境に配慮した、環境にやさしい」と付けて構成することが望ましい。

総合計画の表記に反映させるべきである。「市の環境行政を総合的かつ計画的に推進」するためには、より幅広い範囲の施策について整理する必要があり、原案のような関係図に位置づけるだけでは環境課以外の部へのアピールが足りないとする。

図 基本計画の位置づけ 総合計画から環境基本計画に向けて が出ているが、「整合・調整」という観点でいえば、逆方向に向けても を出すべきである。総合と環境の両方の計画を上下関係でなく、並列関係（双方向調整）にしていかないと、「市の環境行政を総合的かつ計画的に推進」することには至らないのではないかと危惧する。

全般に関して、可能な限り指標または数値目標を入れるべきではないか。例えば、p29の「・公用車への低公害車等の効率的かつ計画的な導入をすすめる。」は、過去5年間の実績（評価結果）を踏まえて、今後5年間で「新規導入公用乗用車の約50%をハイブリッド車とします」などの具体的な数値計画を示すことが望ましい。指標または数値目標を示さないと、空虚な言葉だけの羅列になってしまう。数値目標を示して努力目標を明示するこ

とにより、改訂される環境基本計画が実効性の高いものになる。

96 環境負荷の少ない道路交通環境の整備 『都市部を中心に歩行者・自転車専用道路，自転車道路，バスを主とした公共交通機関が整備されていますが，市内全域を十分網羅しているとはいえません。』 『平成 16 年に実施した市民アンケートでも，将来に求める環境として，「自家用車に依存しない公共交通機関の整備されたまち」を多くの人が望んでおり，今後の街づくりの大きな課題となっています。平成 17 年に開通予定のつくばエクスプレスや公共施設を軸にして，学園地区と周辺地区を効果的に結ぶ公共交通機関の整備が求められています。』 として、すべてをそのまま並列的課題としているが、優先順序として傾斜計画の理念も示すべきである。

具体的には、『平成 16 年の市民アンケートでは，歩道が雨で滑りやすかったり，街路樹の根などにより凸凹していたり，段差があったりと，ベビーカーや自転車の利用に支障があることがうかがえました。』の点を対処し、ペデが車道で断絶されている箇所すべてに横断歩道を設置し、歩行者道のネットワークを再構築するなどの対応が求められる。自家用車に依存しない公共交通機関の整備されたまち」を市内全域で同時に達成しようとするのは荒唐無稽である。自家用車に依存しないまちづくりを考える会が H12 提言書に示したように、交通手段や生活を「選べる」ことが重要なのであって、つくば市の中で（特につくば市で勤めを持つ人にとって）「自家用車に依存しない公共交通機関の整備された」地域を選択可能な状態にすることが必要なのである。公共交通機関の効率的な運行や徒歩および自転車を用いた生活を可能とするために、とくに学園地区および新駅開発地区に重点的に交通システムの整備を行うべきである。

121 環境負荷の少ない交通システムの検討 『・つくばエクスプレス導入に伴う駅周辺の混雑を緩和するためのパークアンドライド，キスアンドライドを導入します。』とあるが、「研究学園駅等に誘導する」ことを明言すべきである。同時に駅周辺では、混雑緩和のためにバスレーンを導入することについては、ここに盛り込むことを検討されたい。つくば駅周辺は市街化が進んでおり徒歩・自転車・公共交通を優先する観点から、自動車利用は研究学園駅等に分散して誘導することがつくば市総合交通体系の調査報告書で指摘されているのに、一律に扱われると、つくば駅周辺の開発に不十分になるおそれがある。

・総合計画への意見も各自出した（2 名が独自に）

環境基本計画との関係、地域への財源配分の考え方などを指摘した。シビルミニマムと受益者負担。投資効果が低いところに一様に投資するのはおかしい。優先順位を付けるべき。

・都市計画マスタープランへの意見を各自出した（3 名が独自に）

検討地域の沿道開発を許す内容よりは、駅前開発中心にすべき。開発中心に見える。い

ろいろ盛り込みすぎていて、方向が見えない。開発と自然環境の維持を両立させるには、筑波山などの景観のキーを各地域で触れるように記述しておいたほうが良い。メリハリがない。

地域性を生かしていくことが良い。縦割り行政に対して、横断的な考え方を入れていくべき。年限を区切った重点的な配分もありうるだろう。

パブリックコメントの一例

p.39 市街地エリアの周辺を広く含めて「田園都市化ゾーン」としている。市街地エリアの外側の「土地利用の方向性が示されていない土地利用検討エリア」においては、開発ポテンシャルの向上に応じて、スプロールの防止に配慮した保全を行う一方で、「各種開発事業等の適切な誘導による市街地エリアの都市機能を補完していくこと」など、「土地利用の方向性を検討していくエリア」としている。これでは、都市化を前提としすぎている。市街地エリアの外側に田園エリアを残すことが『田園都市』化の要点と考える。しかし、ここに示されているものは、田園の『都市化』に関する考え方にみえる。これは、まちづくりの基本理念“田園都市つくば”に似てはいるが、正反対の内実であると考ええる。

改善案として、必要に応じて、新たな市街地エリアを順次指定していくべきである。『各種開発事業等の適切な誘導』では、沿道開発の現状を鑑みると、田園都市に繋がるものとは到底理解できない。積極的に田園を確保し、その風景に直接触れることのできる道路（車道に限らず自転車道や遊歩道でも良い）を大事にするべきと考える。市街地エリア間の田園を確保することは、市街地間交通の円滑化および市街地への都市機能の集積にも寄与する。結果的に環境負荷の小さい都市に繋がると考える。

2. 市の新年度予算

駐車場整備に公的補助を入れるのなら、公共交通や駐輪場にも公的補助を入れてほしい。まだ議会にかかる前なので、意見を出すことに意味があるかもしれない。

TX 駅に 850 台分の駐車場が予定されている。公共投資が完全に回収されるとしても、民間が経営するべき。

駐車場を許容しては、自家用車に依存しないまちづくりにならない。駐車場を禁止するべきでは？

「禁止する」とまでいうと、市民の賛同が得られないと思う。本来は、公共交通や自転車に投資するべきところなのに、それどころか、駐車場整備をして、自動車を応援するようなことをしているということを、指摘することが重要だと考えている。駅前の問題だが、離れたブロックで、2～3分歩くのならば、あっても良いと思う。

ひたち野うしくを見れば分かるとおり、駅からの距離に応じたきめ細かい料金設定は、民間の方が優れている。つくばセンターのように、20 円安い民間駐車場が先に一杯になる

と、公営は貧乏くじを引くことになる。TX 駅でも、周辺に民間駐車場ができて、客を奪われて、回収できなくなると問題だろう。

われわれとしては、正論を言っておいて、変な結果がでたときに「ほら見たことか」という姿勢でいるしかない時期になってしまっているのか。公的機関がつくばに悪いことばかりしている。

言わないと仕方がないので、むなしくても、言い続けていくしかない。

パブリックコメントをやっているし、審議会を公開にさせる運動もある。市民と行政が共同で企画していくことが最終目標。

最近 は 市役所のカウンターの職員の態度がここ 7 年間で大きく変わった。

なぜ変わったのか。

研修の効果か。茨城県人の生活習慣がそのまま出ているだけで、他意は無いのではないか。

地元の人だけを採用してきたため、地元の人同士の話し方になっていたのかもしれない。

3. ヒアリング調査

交通問題について一人一人の考え方を知りたい。予備的な調査を 7 人ほどやってみた
という風に質問したらよいのかが難しい。

まず、つくば地域を都市部と郊外部の二つに区分けすることが非常に大事。二つに分けて交通問題を考えないといけない。

基本的に、バスが不便だから使わない。人が乗っていないバスがもったいない。スクールバスか何かを利用しろというアイデアが出た。

野田線から北、東大通と西大通の間、梅園・東から頻度の高いバスを出せば、利用があるのではないか。

都市部だけと決めてバスを走らせる方法は理解されるかが課題。農家の人は、大人は一人一台、中学生の塾の送迎。これについては変化させることは難しいかと思う。用事の内容によっては、送迎を出すなどのことはありうるかもしれない。

駅前の駐車場については、料金の問題が大きい。多くの人にまあまあ高いと感ぜられるような料金を取るべき。公共が資金を補完して料金を安くするのはおかしい。大体 600 ~ 1,000 円 / 日くらいが相場か。ひたち野うしくから研究学園駅に切り替えて浮く費用 (ガソリン代や運賃など) を足した分くらいまでは、利用者は払うだろう (むしろ安い 500 円となった) 。

車を運転しないとつくばに住むことはできないという理由で、ここに就職して住むことを断念する人もみられる。

車を運転しないと住めないというのは、交通手段の問題なのか、生活圏の問題なのか。

生活圏をどれだけ小さくできるかがポイントになるだろう。取手に住み替えた当初は、買い物に行くのに、歩いて 5 ~ 6 分なのに、車で行っていた。一度、歩いて行って、それが

らは歩くようになった。やってみれば、10分程度歩くのは大した事ではない。

歩くところが楽しくないといけない。商店街が線的にないと、楽しくない。

ニュースレターを作る、市の玄関口の立体駐車場や歩道の狭さを報道してもらう、市の広報にある市民記者のページに取材してもらう、TX開通時のシンポジウムを開くなど、宣伝の方法を考えよう。

市民環境会議をもう止めようという話が出ている。4年やって、追加で2年間ほどやっている。持ち帰って審議することになっている。シンポジウム等も、これまでは市民環境部がお膳立てしてくれていた。

お金がかかる話でもないし、なぜやめるのか。

最初の動機は、環境基本計画作りのためにやっていた。最初は市長からの委嘱状が出ていた。追加の年は、環境課が担当という組織になっていた。形式的にでも、市がバックアップしていることには意味があると発言しておいた。市民との共同というひとつの形になっている。

本当は、我々は、都市整備部と組むべきだが、都市整備部は開発中心の考え方だし、市民に対してあまり開けていない態度だ。

市民共同の面では、市民環境会議での経験の蓄積がある環境課が進んでいる。

ワンルームマンションの立体駐車場が隣地ぎりぎりなことについて近隣で動きがあった。車の騒音を抑えることと、屋上の広告塔を小さくすることの他は、裁判では認められなかった。工作物だから、建物よりも高くなっている。こうなる前に地区計画をやるべきといわれたので、その相談に都市整備部に言った。話は聞いてくれた。都市計画を各位に配っていないらしいので、都市計画に対する関心を深めるためには、多く配るべきと言ってきた。

次回は3月23日（水）

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成16年度第11回定例会議事録
日時：平成17年3月23日（水） 20：00～22：00
場所：小野川公民館2階学習室
出席者：5名

1. 市民環境会議運営委員会報告

3月5日（土）に開催された。

市民環境会議の発展的解消案が提出された。

（1） 個人参加ではなく、個々の部会をNPO法人など形のある団体とし、その連合体とする。新規に団体を募集する。

（2） 事務局を環境課から市民活動課に代えて行政・市民団体などとのコラボレーションを強化する。

これに対して以下の疑問や慎重意見が述べられた。

（1） 市民環境会議の6年間の成果として、行政と市民との合意形成、基本計画の作成と見直しへの重要な役割分担、行政と市民との協働による調査・観察会の実施等の成果があった。

（2） 来年度は、さらに多様な市民活動の場を確保し、情報を発信するために検討する課題が多く、「誰が事務局を担い、裾野を拡げるにはどうしたらよいか」という視点から解消案は再考してほしい。

その結果、次年度以降の形態については総会までにさらに検討することとなった。

総会向けに活動報告を提出することになっている。月末が締め切り。

2. 「つくばの諸悪の根元は公団（機構）だ」

- ・ 公団マンションの値下げ問題について、訴訟の争点は原価主義に対する疑問だった（値下げ自体を訴えたのではなく、原価主義であるなら値下げできないはずなので、それを行ったと言うことは当初から原価主義ではなかったことになる）

- ・ 同様の趣旨で、変な都市計画のおかげで住民が被害を被ったという筋で訴訟を起こす価値があるのではないか。

- ・ これらのことは、交通関連の政策にも適用できる。

3. 来年度の展望

- ・ 市街地部分だけでも車なしで移動できる用にするためのマニフェスト（政策提言）作成を来年度の目標にしてはどうか。

- ・ のりのりバスでミーティングというのも面白いのでは？

4．市長への手紙

- ・ 「ペデから入るクレオ駐輪場」と題する「市長への手紙」(栗山)で、駅前広場のペデから利用する自由駐輪場について、復活を訴えた。
- ・ 「市長への手紙」はシリーズで送っている。これをホームページでも発信したいが難渋している。関連して覆面で意見発信の出来るブログを利用するのが容易であるとのアドバイスがあった。

5．次回は4月27日(水)20時～、小野川公民館

市民環境会議総会は4月29日(金)みどりの日

以 上