

---

## 自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成17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17年度第1回定例会議事メモ

---

日時：平成17年4月27日（水） 20：10～21：50

場所：小野川公民館2階学習室

出席者：7名

---

#### 1. 総会(4/29)の予定報告内容について

報告書の本文は、1. はじめに、2. 総会で述べたこと、活動報告として、3. 駅前駐車場反対の経過、4. 市長選挙立候補者への公開質問状、5. 環境基本計画に対して会として意見を述べた件、6. つくば市総合計画基本構想へのパブリックコメント、などで構成した。

別紙添付として環境課に提出した「環境基本計画への意見書」と「市長立候補予定者への質問・回答書」の原稿は、掲載できないとの判断で採択されなかった。

公開質問については、交通関連と駅前関連の質問とそれに対する市長の回答を抜粋して示した。市長から意見がつくことをおそれて掲載しないこととしたようです。

環境基本計画に関する意見への対応がされていない。パブリックコメントについては、対応が web で公開されている。本会の中で意見を再聴取する時間を取ったために、パブリックコメントの締め切りに間に合わず、パブリックコメント以下の扱いしか受けないというのであれば、この会で活動するよりも、個人で活動した方が良くなってしまう。

この件は、総会で質問してほしい。

報告書を作成されたことは感謝する。しかし、特に意見聴取が無かったが、いくつか気になる点があった。都市計画審議会会長の個人名を出して、「結果的にはつくば市となれ合いである」としたのは、不適切ではないか。突出した印象を受けた。

「都市計画審議会」という程度の表現で必要十分であったかもしれない。

今年度の市民環境会議の活動目標として、平成18年の3月に、マニフェストを出しましょうというテーマだけは挙げられていた。

#### 2. 市との関係について

環境課は、市民環境会議をもう終わりにしたいと言っている。各部会は、続けたいと言っている。総会の議案に挙がっている。今年度は環境課の下で継続されるが、市としては、次年度からは、市民活動課の管轄にしたいということらしい。市民活動課は市民活動センターの運営を受け持っている。各部会は、環境課が専門家だから、環境課が良いと思っている。

我々としては、市民活動課でも構わない。専門としては都市整備課だが、これまでのやりとりでは、市民と協働する意思があまりないようなので、困っている。

こちらから、都市整備課に働きかけても良いと思う。市民参加型のまちづくりが広がってきているので、市民との協働という考えを持ちつつあるかもしれない。

窓口を一つに絞る必要は無いが、話し合いの機会を増やせばよいと思う。

以前(2～3年前)、つくつくバスの説明で都市整備課から2人来てくれたが、ああいう機会が続けば良いと思っていた。しかし、それっきりになってしまったので残念に思っていた。

TX 関連で話をしてみてもどうだろうか。

そのときに、もう少しこちらの人が多くないと、先方に申し訳ない。常陽リビングや市の広報で少し宣伝しても良いと思う。

あまり大きくして、吊るし上げみたいになってしまわないように配慮しないといけないだろう。

はじめはプライベートな感じで、市の人とよく話し合っ、徐々に大きくしていくのも良いと思う。

市と良く話し合いをして、協働でやっていくことが重要だと思う。

言うことを聞かないから、やっつけてやろうと思ってしまうから、向こうも構えてしまう。

控えめに言わないと、向こうも引っ込んでしまう。

はじめは7人くらいで。

小さい市民ワークショップをいくつかやって、市の職員に聞いてもらうという手もあるだろう。

### 3. 今後の企画

土曜日にバスに乗りながらバスを考えましょうという企画なら、常陽リビング等に掲載してもらえらるだろう。

自転車道道路を見て回ろうという企画はすでにやっている。ずっと直したいと思っていた、歩道の問題点を最近ようやく改善することができた。県議会議員がたまたま来たので、お願いしたらできた。年に一度、県下の自治体を集めて要望を聞く会があるが、自治体で一つくらいしか通らないらしい。こういう件は、県議会議員に言ってくれとのこと。

県議会議員だったころの市原市長の HP をみると、地元の要望を県に伝えたことを功績としてたくさん載せていた。そういうものなのだろう。

県議会議員に言うと、結構効くものだ。10年間言い続けて、やっと実現した。

それはその通りなのだろうが、県議会議員に言って対応される仕組みが良いものとはとても思えない。県の職員がやれば済むことを、わざわざ高い金を払っている議員の手を煩わせて、ちょっとした道路の改善でもったいぶせてみせたり恩を売ろうとしたりするのは、社会としてはとんでもない無駄だ。

そうはいっても、県議会議員に言ってでも、実現できた方がよい。

その方法がだめとは言わないが、そういう昔ながらの手法を温存することが良いとも思わない。そもそも、市民の意見をうまく反映できないやり方に問題がある。

市の職員には利用者としての市民の視点が薄い。

区長を通して意見を出すことになっている。住民の意見ではなくて、区長が個人の意見を言っている。

ジャスコ前のペデが駐輪禁止になり、キュートの自転車置き場が裏にある。表示を分かりやすくするべき。

みんな入り口の前に停めたいのだから、分散させて良いのかも。

無料バスを学園地区に走らせると、外から来る人にもかなりのインパクトがありそう。実現できないか考えている。

市内のバスをもっと便利にしないといけない。

のりのりバスに乗る会を具体的に企画したい。

4月29日（祝）に総会。インフォメーションセンターにて。5,6月は第三水曜日。次回  
は5月18日（水）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17年度第2回定例会議事メモ

日時：平成17年5月18日（水）20:05～21:55

場所：小野川公民館学習室

出席者：6名

---

新しくKさんが参加した。総会で紹介を受けた。環境教育の部会に参加していた。昔から谷田部に住んでいる。情報は地元の有力者から得るような世界だった。

メンバー表を作しましょう。

### 1. 自己紹介

#### ・専門は都市計画

これからのつくばはまちづくり。都市開発が都市計画のようになってしまっているが、間違いだった。都市開発から不動産開発という言い換えが出てきた。それがバブルの後遺症のようだった。

東大の稲本先生がまとめた常磐新線のレポートが面白かった。情報を発信することが重要と言っていた。私は、そういうのは難しいと思う。生活が地に足をつけていないと、情報発信しても、頭の上を過ぎていってしまう。

言った以上は実行しなくてはいけないという意味で、情報発信は重要と思う。

#### ・昔から環境に関心を持っている。

・研究所移転で来て、定年して15年。車の運転が必要と言われたが、免許を取らないでやってきた。もっぱら自転車で生活している。自動車以外には非常に無慈悲である。

・つくば暦30年。お金があれば、調査や報告書書きもできる。みんな、自動車の悪い面を言わなさ過ぎる。もっと価値のあることにお金を使う社会にならないといけない。雑誌が購買意欲というか欲望をあおっている。

・つくばに住むつもりが無かったが、つくばに住むことになった。車が無いと生活ができないので、人が住むところではないと思っている。何とかしたいと思って、一昨年、市民環境会議に新たな募集があったときに手を挙げた。しかし、連絡がうまくいかなくて、一年間ほど放置されていた。車の無い生活空間を作りたいと考えている。歩いて日常的な生活ができるまちを作りたい。10～15分歩けば、惣菜屋や郵便局があるまちを作りたい。カーフリーという概念に一致したので参加した。しかし、参加者には、違う目標を持っている人がいることが分かった。

・ずっとここに住んでいる。私は住みよいと思っている。交通に関心がある。島名の区画整理の審議員になっている。この集まりは、環境でなく都市計画に近い交通のことをやっていると思っている。情報発信して行って、多くの市民の力を得て、まちのために一つでも二つでも訴えていければよいと思う。

### 2. 立体駐車場についてはどう思うか

駐車場はまったく必要ないとは思わない。まったく駐車場らしいスタイルもあれば、一階二階をショッピングセンターにする方法もあるだろう。交通混雑や排気ガスなど、環境

を劣化させないという基準を決めて、判断するべきだと思う。

価値観が方向性を決める。住民の健康と安全と快適性が目標だろう。つくばは人間の性質を無視して作っているようだ。

自動車の利便性は否定できない。現状を変えようとするならば、きっちりと予測をしないといけない。

しかし、東京のような都市では、便利ではない。つくばも、そうなる可能性がある。予測自体が、道路と自動車を作るための方法にどっぷり浸かっているため、予測にはあまり意味がない。

物流を自動車に置き換えようという政策が行われてきたから、自動車中心になっているが、違う方向に向ければ、鉄道中心にもなるだろう。

しかし、目標年や実現可能性が無いと、説得力がない。

社会的な必要性があれば、やれる。無理と決めつけてしまう理由が分からない。

意見がやや違うようだが、参加されるか。

駅前には駐輪場を作った方が良いかもしれないと思う。

20,30 年先のことを考える必要がある。しかし、30 年先に、駐車場が相変わらず必要だと証明できるか？料金を変えれば、誰も利用しなくなる。予測だって、そんなもの。

### 3. 総会(4/29)

問題解決型の考え方を持っているのは、この部会だけということが分かった。

6 月は第三水曜日。次回は 6 月 15 日（水）小野川公民館で。

以上

---

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成17年度第3回定例会議事メモ

---

日時：平成17年6月15日（水） 20:00～21:53

場所：小野川公民館学習室

出席者：10名

---

案内を常陽リビングに出したため、新しい参加者が来た。

1. 自己紹介

2. 学園東駐車場都市計画変更公聴会について

公聴会は、聞くほうは自由にできる。

カーフリーからは一人が公述人として登録した。

昨日申し込んだら、その時点では一人だった。今日締め切りなので数人になると思う。

中心地区に駐車場を作るというのがこの会の主張ではないかと思う。

400字程度というので、内容についてはかなり絞った。

市長が反対すれば、作らないということになる。

市の主張は、とにかく必要だということ。

筑波都市整備が家主になっている。

郊外に無料駐車場のショッピングモールができる限り、中心部の商業施設には勝ち目がない。

自動車を使うことを前提としている限り、無料の駐車場を見つけようとする車とのいちごっこになる。

市は「やってみなければわからない」と言ったが、予防的に考えなくてはいけない。

都市計画を市民参加で決めていく方向に行くはずだが、まだまだこれから。

3. のりのりバスに乗って公共交通について議論しよう

つくつくバスと書いてあったが、あっという間に止まってしまうので、どうするのか。

土曜日13時集合。のりのりバスにのって、谷田部経由で荃崎を回るコースを考えている。

10人くらいしか乗れないか。土日は空いている。

のりのりバスは、ステップが高くて、お年寄りには乗りにくい。

ステッカーを作りたい。

メールアドレスを加えた。

次回は第三水曜日で、7月20日（水）20:00～

以上

---

## 自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成17年度第4回定例会議事メモ

日時：平成17年 7月20日（水） 20:00～22:00

場所：小野川公民館学習室

出席者：10名

---

### 1. のりのりバスに乗る会

その時の状況については、ブログ上 <http://carfree.ameblo.jp/>に報告してある。2時間くらいの行程だった。お客さんとしては他に一人だけだった。

入ったことの無い道を通って行って興味深かった。谷田部庁舎に行く場合には、比較的使いやすいのではないかなと思う。

幹線道路だけを走るバスを組み合わせると良いのではないかなと思う。集落の間を縫って走るため、遠くの方に人は、時間がかかる。

メールで感想を書かれた方もいる。運転手などに聞いたところ、休日は客が少ないらしい。家族に乘せてもらう人が多いようす。土日は逆にすごく混んでいるのではないかなと思っていた。

運転手によると、9番のバスに葛城小の小学生がたくさん乗ることがあるとのことだった。3kmくらい歩かないといけならしい。学区が広いのに、小学生を車で送迎してはいけないことになっているので、車で学校の近くまで送って、途中から歩いていかせる人が多い。また、吾妻小学校への越境入学が多くなっている。

のりのりバスを充実させると、子供と老人はバスを使えばよい、元気なうちは自動車を使えばよいということになって、自動車を前提とした地域に住むことを促進することになってしまいかねない点が難しい。

東北には、行政サービスを山奥まで充実させることが難しいので、里に下りてくるように誘導する自治体もある。

のりのりバスが、老人や子供にのりにくいバスではいけないと思う。低床バスにするべき。ルートとしては役所や福祉センターを通っている。

タクシー券を出す方法もある。

乗る前は無駄だと思っていたが、乗ってみて、遊びに使う観光バスだと思った。

運行時間が変わってしまって、使えなくなった路線がある。

私立の病院にも寄ってくれと良い。関鉄バスの路線があるところにはのりのりバスのバス停が無いと、不便なところがある。

乗継ができるようにすると良い。

のりのりバスは100円かかるようになる。今度は、つくつくを無料にして、入れ替えてみた方が良さそう。市長の前で、高頻度の中心市街地無料バスを成功させる方法について発表したけど、今のところは反映されそうな気配がない。

乳幼児連れの利用が少ないということだったが、ベビーカーが乗れないということも理由の一つだが、急なおむつ替えや授乳が必要になる乳幼児を連れて、バスを長時間待ったり、揺れるバスに長時間乗ったりすることは結構困難なこと。いったん降りてもすぐ次のバスが来るのならばまだしも、頻度が低いのではどうしようもない。

### 2. 市への提言

KJ法をやってみてはどうか。いったん枠組みを取り払って、年度末の提案提出に向けて、アイデアを出し合う形。

イベントとして、外の人を交えてやってはどうか。

のりのりバスに試しに乗ってみても、日常利用者の気持ちは分からない。アンケートで



不備な点を聞いてはどうか。

自分が利用する特定の交通手段の不便な点を互いに述べ合うだけでは、共感を得られず、広がりが出なくなってしまうのではないかとおそれる。

コミュニティバス、路線バスを含むバス、公共交通政策のどれを対象とするか。

福祉循環バスがのりのりバスになった。つくつくバスとあわせてコミュニティバスに再編する予定になっている。一回 100 円取るワンコインバスになる流れである。

つくつくバスは国土交通省の社会実験だったが、頻度が低く、渋滞解消にはならなかった。

TX 後の市内公共交通体系について、提案のたたき台を準備する。各提案について、実現可能性で 3 分類くらいにしておけないか。路線バスについては TX 開通時点で既に変更済みとなっているかもしれない。コミュニティバスは 4 月に見直しになるので、それに向けて提言をする。

10 月くらいに市のみんなに見てもらう形で公表する。市の担当者に出すことを目的にするというものではない。

自家用車に依存しないまちづくりを実現するための代替案を出しておく必要があるだろう。

渋滞が発生した場合に、バス優先レーンを作って対応することには、市長候補者達は賛成していた。しかし、後から車線を削ってレーンを取ることは難しそうなので、前もって取っておけないかと思っている。

大通りの中央分離帯や車線を削って路面電車を走らせたり、歩道を拡張したりすることが望ましいと思う。待ち時間は 15 分程度が限界かなと思う。

それには人口密度が問題だと思う。

つくば市がどのくらい予算を割くつもりかということが問題になると思う。

自動車中心の新しい地域をどんどん開発すると、不便な既成市街地も低密度化してしまう。

つくば市は自動車がないと住むことができないと認識されていて、東京からの人は住みたがらない。TX 後は、自家用車が無くても住むことができるという印象をあたえるべく、この会の活動をアピールすることも意味があると思う。

### 3. 駐車場公聴会

駐車場の需要予測が、誰がどういう目的で使っているという内訳の無いもので、必要性がわからないことを指摘した。

どうせ作るなら、市の施設として高校生が夜の 12 時まで勉強できるフリースペースを作ってはどうかとの意見があった。図書館を勉強場所に使われると、閲覧に困る。

吾妻の住民に対する説明が無かったという公務員宿舎の方の意見があった。花室トンネルの出入り口の交通整理に関する意見もあった。子供の安心、高齢者の対応、研究学園都市らしいまちづくりなどが先決とする意見もあった。全体的には、あの土地を駐車場にするのはもったいないということと、これ以上の車を集中させるのは止めてほしいという話であった。

車で一人で乗ってくる人を相手にした商売は成立しない。ものすごい無駄。立体駐車場を作っても、ロードサイドにはかなわない。バスを充実させることは、ビジネスにメリットになる。

大穂にパークアンドライドをしてくれると、北部の人はありがたいという話があった。センターの駐車場待ちでいつも集まりに遅れてくる。

いやいや車に乗っている人も結構多い。

駅周辺駐車場のパークアンドライドの募集がされている。

南 1 立体駐車場から出てくる車が怖い。車からも見えない。つくばセンター周辺の渋滞が心配。土浦から花室トンネルを抜けて、南 1 に向けて左折するところも危険。

#### 4. その他

各自がブログを書いて、相互に話題をリンクさせることも良いかなと考えている。  
県の地域づくり人材育成講座の案内があるので、回覧する。

次回は 8 月 17 日(水)20:00～

以上

---

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成17年度第5回定例会議事録  
日時：平成17年8月17日（水） 20：00～22：00  
場所：小野川公民館2階学習室  
出席者：4名

---

#### 1. 都市交通政策室

確か、我々の請願の結果として、今年度付けで、都市整備課内に都市交通政策室がプロジェクトチームとしてできたはず。

オンブズマンに、これとは別に職員の有志で交通の勉強会をしたことがあると聞いた。

何か提案書を持っていると、人に会いやすいというメリットがある。情報のやり取りをすることで、少しずつ市のやり方も見えてくる。

#### 2. バス路線に関する提案

地区を中心部と周辺部の二つに分ける。中心部を対象とする。周辺部までは考える作業時間的な余裕が無い。

その際、周辺部と呼ぶと、ひがみが出るとの意見があった。

しかし、ACCSのテレビ番組中では、自分たち自身で周辺部と呼んでいた。

公式名称として、周辺地区、学園地区と分けることができる。

5年間の第一期とその後第二期に時期を分けることで、理解しやすくなる。

バス路線は、①「単純な路線」が良いだろう。ループ的。春日、大学の脇、大穂、花畑、東大通、センター。南も、西大通、梅園、東大通、竹園、センター。松代とセンター間。

また、(人が住んでいるところ) ②「住宅地を回す」ことも重要。

ループで循環させるよりも、枝状にした方が、単純で必要な場所で頻度を高くできる側面もある。末端だけならばループ的にすることは良い。それから、住宅以外に、人が集まる施設についても良く考慮した方がよい。

病院は送迎バスを走らせている。例えば、その分を、路線バスの補助金にできればよい。

筑波大学が、安い定期券を出すことで、頻度の高いバス路線を獲得した。他の地域でもできれば良いのだが、学生のような乗客を多く見込むことができないことと、研究機関相互の連絡ができていないことから、できる見込みは得られていない。また、ほとんどの路線の南北が分断されて、センター止まりとなったことで、都市軸上の施設を利用することが難しくなった。南側からメディカルや大学、北側から洞峰公園や会議場といったニーズは少なくないはず。

今あるイメージよりも立派な、新交通システムに近いものを幹線で走らせることができればよい。その駅まで、自転車であればよいという交通システムを作ることも一つの考え方かもしれない。

我々から、国土交通省の社会実験提案で、(龍ヶ崎などで採用されている) 低床型バスをペデヤループに10分に一本の高頻度で走らせて、気軽に乗れる公共交通機関を体験しても



らうというものを出した。便利な公共交通手段を目に見える形にするインパクトは絶大だと思った。その行き着く先として、路面電車のようなものを走らせれば良いという考えていた。しかし、市の協力を得られなかったため、落選した。その後、頻度が低く、区間が短く、料金がかかるつくつくバスの都心循環線として社会実験化された。それも、徐々に不便にされて、松代や春日線に吸収されてしまった。

時代も変わっているだろうから、また出せると良い。

バブルの頃は、不便な工業団地にも企業が集まって来た。しかし、交通の便がとにかく悪い。ひたち野うしく等の駅までは一時間半。しかし、そこからさらに一時間半かかるような状態であった。立地したけれども撤退したという企業がここ 3～4 年間に 3～4 機関出てきている。こういう危機意識を持たせるように、抱き合わせにして指摘することによって、市が少し真剣に目を向けてくるのではないかと思う。全般に業務交通をもう少し利便性の高いものにしたい。しかし、学園都市軸の縦方向の交通手段がないと難しいと思う。

南北の接続という点で言えば、東西大通りにループ路線のバス停を作って、センターまでの道路を歩いて楽しい道にするということではどうか。土地利用との整合性の取れる交通を作るというメッセージを市民に発するところまでいきたい。

中央通の完成形を見てびっくりした。植栽があるのは結構だが、歩道は、何人かが並んで話をしながら歩けるような幅ではない。前から後ろから歩行者や自転車が来たら、止まってやり過ぎさなければならぬ。その一方で、車線は片側 3～4 車線も取られている。

道路幅が広いので、キョートから交番まで横断歩道を二回渡ってたどり着くのが大変。わざわざ道を聞きに行くのも大変。

東の駐車場は壊せばよい。計画変更もできるだろう。都心部においても、各施設が離れすぎていることが、すべての効率を悪くしている。

くだおれの老朽化が課題になっている。よい店を誘致できると良い。歩けないまちは大めになってしまう。北大通りの北側の公務員住宅をつぶして、商業開発すべき。空家率が高いであろう公務員住宅が便利な場所にあることがおかしいという考えが根本にある。

公務員住宅は、わざわざ都心に作ったともいえる。当時の都市開発の手法としてはユニークだったと思う。これはこれで、伝統として生かしてしまえばよいと思う。

道路沿道の数 m だけでも、商業施設にできれば、歩けるまちになる。

東大通、西大通、大穂、土浦野田線を 8 の字で走るルートを提案したい。バスターミナルに寄らない路線は考えられないか。

自動車よりもバスの方が駅へのアクセスは便利にすべき。駅直近に停車しないならば、ほとんど利用されなくなる。

南北の大通からは、ループに入るような形でも構わないか。

### 3. ブログ

各自、カーフリーをテーマとしたブログを作成して、ホームページからのリンクを貼るようにする。

### 4. のりのりバスに乗る会

常陽リビングに 20 日に掲載される。8 月 20 日(土)13:00～15:00 に決行する予定。

次回、9 月 21 日(水)20:00～。

以上

---

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成17年度第6回定例会議事録  
日時：平成17年9月21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. 自転車

今回、新たに参加した。春ぐらいから来たかったが、なかなか時間が合わなかった。自転車屋をしている。自転車と社会の将来を考える話をする機会を探っていた。

つくばでは自転車を使いにくい。りんりんロードなどはサイクリングには適しているが、日常生活で自転車を使いやすい社会にするべき。たとえば、駅前にも駐輪できるようにすべき。これまでずっと見てきたが、いつになっても自転車社会にならない。

土浦駅前のような地下駐輪場をつくば駅前にも整備するべきだった。

量販店で売っている自転車や空気入れは安かろう悪かろうで、すぐ壊れてしまう。道路がガタガタなのも壊れやすい一因だろう。

## 2. よこはまカーフリーデー案内

つくばには、自転車愛好会のようなものは無いのか。

レースやサイクリング愛好者の集まりはあるが、日常的な利用者としての集まりはほとんど無い。年配の方に自転車の利用を勧めるサイクリングクラブはある。市のサークル活動の一部として、高齢者に自転車の乗り方を教えるような感じのものになっている。

最近、自転車道を歩道と分けているところが多く見られる。

道路構造令が改正されて、幅の広い国道を新設する場合には、自転車道を付設するように決められている。

栃木市や足利市、銚子市の駅周辺は、自転車道と歩行道がにきれいに分離されていた。どこも、歩道を自転車と歩行者用に分けている。歩行者が自転車レーンを歩いてしまって、機能していない状況だった。新しく作ったところも、自転車を車道から歩道の方に押しやっっている。車道に自転車道を作った方が、自転車も歩行者の方が安全なのに、なぜかそうになっている。

路上駐停車を許すために、自転車に車道を走らせたくないのだろう。

男性が少しこげば、時速 20～30km になる。ちゃんとした道路を作れば、つくばから東京に自転車でも行ける。自転車をママチャリのイメージで捉えられていることが問題だと思う。

筑波大学の伊藤先生がグリーンウェイの全国ネットを作りたいと運動している。

車道の脇に作るのか、まったく新しく作るのか、どちらが良いのか。

高速道路の脇に作るくらいならば、簡単にできそう。

一車線つぶさないと、十分な幅を取ることはできない。

交差するところもあるので、幹線道路沿いにすることが望ましいとは限らない。

ドイツを映した映像では、街中でもすごい速度で走る姿を見た。

生活道路と、自転車の高速道路（都市間道路）は違うだろう。生活道路はママチャリ的な使い方でも止むを得ない。

車がもし時速 30km くらいでゆっくり走るなら、自転車も同じくらいの速度になるので、あまり危なくないと言えるだろうか。ある地域で車の速度を規制すれば、共存できるかもしれない。

都内の道路では、歩行者と自転車が入り混じっていて、怖い。自転車が歩行者に怪我をさせる場合もある。自転車が凶器のような捕らえ方をされる。当会員の一人も左折してき

た自転車にぶつけられて、怪我をしているため、参加できない。

学校で安全教育をしないとイケない。

交差点に隅切りが無く、見通しが悪いところが多いため、出会い頭になる危険があると感じる。そのために事故になったのであれば、直していかななくてはならない。

### 3. 自転車社会

当会のパンフを店頭等においてもらうことは可能か。勧誘用の簡単なパンフを作ってみる。

簡単なサイクリングを企画してみたが、適当な道路がないため、一時間くらいの簡単なコースを作れない。

ループ道路の車道を走るのには、結構快適だった。みんなでそうすればよいと思うのだが、危ないからと歩道を走る自転車が多い。

西大通、東大通の車道を自転車で走ったとき、警察車両に、「歩道に上がれ」と言われた。道路交通法上では、車道を走る権利があることを言い返したら、「危ないから」と言われた。

拡声器を使って公衆の面前で注意をするという行為そのものが、相当に高圧的なやり方だ。これに対して、違反をしていないと反論することは難しい。自転車にも拡声器をつけて反論するようにでもしないと、やってられない。

マイカーが便利である以上、バスや自転車を選べない。東京では、混雑するということと駐車場の料金が安いということで、マイカーが不便になっている。これは、社会政策的に誘導したわけでもなくて、自然に高価になっている。つくばは、道路に投資して立派なインフラにしたため、マイカーが便利になる誘導がされている。

守谷、三郷に P&R を作ればよい。

つくばの P&R は間違った使い方で、駅まで車でということを目指している。

このままでは、歳を取ったらこの街では生活できない。

自分が住んでいる地域では、車がないと生活できないという人もいる。中心部と周辺部でやり方を変えないと仕方が無い。

### 4. バスじゃない乗り物

つくつくバスの都心循環はなぜ乗客が少なかったのか

区間が短いのに 100 円取っていたことと、8 の字といいながら、センターで運転が切られていて、ますます有効な区間が短かったこと、頻度が 15 分に一本か 30 分に一本で、10 分に一本ないこと。

筑波大学から赤塚公園までずっと抜いてしまえばよい。万博のグローバルトラムや小型の路面電車など。

万博に行ってきた。グローバルトラムは佐野車両という会社が作っている。ペデに近い位置に、空中にデッキを作れないか。

千葉モノレールは構造が大きすぎる。高い位置にあるので、上り下りだけでも大変。軌道法に基づいているため、道路に沿ってぐちゃぐちゃしている。製鉄業をまもるため、過剰に鉄を使用していた。

長崎は路面電車やバスで便利で安いのだが、自動車が入り込んできた。自動車をシャットアウトしても行けるはずなのに、狭い道で通勤ラッシュになっても、車に乗りたらしい。マイカーを減らすためには、人間が考えを変えないとだめかもしれない。

日本自動車工業会が自民党に膨大な献金をしている。車を売らんがため、「車がカッコいい」という意識を広めている。

高齢化社会に向かっているので、今後、買い物だって困るだろう。自転車に荷物をたくさん積むのだって難しい。宅配便にしても良いが、なるべくなら、人に頼まないで買いに行きたいものらしい。

「歳を取ったら困るだろう」という他に、こういう話に関心を持ってもらうことは無理

だろう。「環境税でガソリンが高くなる」という話も気を引くだろうが。。。

この公民館に来るのにも、自転車かバスで来たいが、バスはサービスしていないし、自転車で来るのは暗くて怖い。

居酒屋に大駐車場があるので、代行運転の利用者ばかりではないので、飲酒運転の車が相当するあると思う。夜は怖いので、8時以降などは外出しないようにしている。

飲食店は、共同で「ののみみバス」を走らせて、送迎すればよい。

インフラを持つ公共交通機関を作ってしまうと、フレキシビリティが無いので、予想通りの利用者数が得られないときに困ることになる。

TX を筑波山に延伸すればよい

秋葉原から 2000 円で筑波山に行けるようにバスを走らせている。安くしているらしい。均一に乗客を獲得することは難しい。

ペデ上の電動カートのようなものでよい。

公共交通機関としてやると、安全等の規格が厳しくなって、高コストになってしまうのではないか。

バスの印象が余りよくない。昔は、床に油が塗ってあって臭かったし、小学生の頃の遠足でも揺れて酔った思い出がある。

銚子鉄道は、きれいに修復することで、観光客が戻ってきた。一日乗車券でぬれせんべいサービスなどの特典もあった。

SL 型のバスなどで楽しくすれば良い。

自転車を電車に載せられれば良い。

折りたたみは、どの鉄道でも OK のはず。TX は、柏一研究学園間の守谷を除く駅は、日中は自転車持ち込み可能となっているらしい。

りんりんロードに行くまでが危ない。栗原、金田のあたりが特に走りにくい。

研究所に行くバスは観光に役立つ。

各研究所へのバスが、バスセンターですぐ分かれればよいが、そうっていない。

行き先が分かりにくい。料金が安い。

東西大通りなど、主要路線を高い頻度で走らせることで分かりやすくなる。料金を一律にして、乗り過ごしても高くないといった安心感が必要だろう。

民間の路線バスはうまく行かない。産業再生の手法を真似て、いったん公営に経営を預けてはどうだろうか。税金を入れて、無料バスなりなんなりを走らせて利用客を確保して運営を軌道に乗せて、民営に戻してはどうだろうか。

マイクロバスの乗り合いではまずいのか。タクシーとの競合の問題か？

中型バスでないと、ピーク時の交通に対応できないからといわれている。

タクシーがたくさんあるのだから、大きめの車両で、相乗りにしても良いだろう。

タクシー業界、バス業界が既得権を守りたいという意識でやっているためだろう。人件費を圧縮するために、運転手もパートタイムでよいという発想も必要かもしれない。二種免許の保有数も足りないわけではない。

退職者を再雇用する、オートマで運転を容易にするなど、アイデアはあるだろう。

のりのりバスのようなところは、乗り合いタクシーが活用できる可能性が高い。

テクノパーク桜行きのバスを使ってみたいが、一時間に一本無い。

20 分に一本より少ないと、使えない。

バス停も快適でないといけない。

15 分に一本より多ければ使えるというのはその通り。しかし、のりのりバスは、そういうようなタイプの手段ではない。1 時間に一本というのは、ある意味では中途半端。福祉バスであれば、週に何日か往復で来るだけでも良いという発想もあり得る。たとえば火曜日は健康センターに行くバスをお年寄りが楽しみにしているような姿があり得るだろう。ごみだって、毎日、どんなごみでも捨てられるという話ではない。夜中のバスならば、1 時間に一本でも使いようがあるが、毎日、日中に数時間に一本というバス路線で、乗客が乗っ

てないというのでは、中途半端すぎる。

中古自転車をアフリカに送るという慈善活動があるが、規格化した部品で送らないと壊れてしまうし、修理もできないので、使い捨てするしかなくなってしまう。表面的な支援では意味が無い。

次回、10月19日(水)20:00～

以上

---

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成17年度第7回定例会議事録  
日時：平成17年10月19日(水) 20:00～22:00  
場所：小野川公民館2階学習室  
出席者：8名

---

### 1. キララちゃんバス

土浦の商工会議所が走らせている100円バス。  
マイクロバス程度のサイズがちょうど良い。

### 2. 市への意見の出し方

市長への手紙をしばしば書いている。松代・春日からのつくつくバスが40分間隔で、快速電車がちょうど出たところで到着するようになっていることを指摘した。電車が30分間隔なのだが、間隔が違うので同期しない。のりのりバスとつくつくバスの経験を踏まえて、コミュニティバスへの再編に伴ってダイヤの見直しをするつもりという返事が来た。しかし、抽象的なことを書いても返事が来ない。図書館サービスのことに絡めて、「文化がない」と書いたときは、返事が来なかった。道路標識が無いこと、ハンプをつけろという具体的な話については返事が来た。

すべてを市長が見るということではなく、広報・公聴課が裁いていると思う。

返事が来ないということについて、オンブズマンに苦情を出すこともできる。

意見書を出す他に、webに載せるとかもありうる。

公聴会みたいに市民の意見を言う場を設けるのもよいかもしれない。

アンケートをやるから、金をもらおうという方法もあるかもしれない。

市議会の予算は11月に出される。議員の質問に入れるように働きかける。市民の意見を反映したバス路線を作ることにについて、市に聞きたい。

### 3. 社協のタウンモビリティ会議

我々も呼んでほしかったとメールでコメントしたが、会議の主題は、さまざまな種類の障害を持つ人のモビリティをどうするかということだったようだ。社協の仕事の範囲としては、そういうことになるのだろう。しかし、ノーマライゼーションやユニバーサルデザインの観点からすると、障害者に限らない動きやすい街のあり方を考えないといけないと思う。

ボンネットバスの試乗会があった学会主催の別の会議には何人か参加した。そこでも、人によって、障害の程度によって対応すべき点が異なることについて指摘されていて、勉強にはなった。

学会がこういう活動をするのは良い。廃棄物学会には、市民部会というのがあり、消費



者等の立場からの意見を一般に聞いている。

ゴミと同様にバスも市民に密接に関わる点で、市民参加が重要だという点を強調したい。

「人が増えたらバスを増やす」という「鶏と卵」のような話を国交省の専門官が言っていたが、そういうことではない。その循環をいかに変えるかということだ。

同じ人間でも、いろいろな役割を持っており、いくつかの層に分けて考えた方が良い。生活する個人は、バスが便利だったら乗るということで良い。根性で無理して乗るような話では続かないし意味がないだろう。バスを経営する立場とすれば、人が多ければバスを増やすという態度を取ることは当然だろう。でも、これは国交省がするコメントではない。バスをどのくらい便利にするかという政策を決めるときには、市民として、自分がバスを使っているか車を使っているかに関わらず、どういうまちにしていきたいかという観点で決めるということだと思う。

地方都市のバスは、人が少ない、減便の悪循環になっている。いったん公的資金を入れて、利用者数を増やした後で民間に戻して、一定の採算性で運営させるべき。

のりのりバスは、そういう考え方だろう。

のりのりバスは、関鉄バスと重複しないように役割分担しているので、性質がかなり異なる。むしろ、関鉄バスとコミュニティバスを統合するべきという意見ではないか。

のりのりバスは、センターに直行もするし、みどりの駅へも 5 分後に電車が出るという接続をされていて、非常に便利。ただ、帰りは、遅くなると走っていない。市役所に終発が 18:44 では使えない、22 時くらいまで走らせるように要請した。

この路線は、8 月の改正後に、電車への接続が悪いことが指摘されてすぐに見直しされたはず。先のつくつくバスについての市長への手紙では先延ばしとする返事をしたのに、この違いは何なのかとオンブズマンに言ってはどうか。

100 円のコミュニティバスになるらしいが、バスが 500 円かかるし、研究学園駅の駐車場も 500 円。それに比べると安い。しかし、研究学園駅の駐車場は、駅から結構遠く 3~4 分間は歩く。

自転車の方が便利な人も出てくるので、本当に必要な人が車を使う状況になって、好ましい。

TX 利用客は、予想より少し下回る程度。守谷の乗降客が少なく、つくばと秋葉原の乗降客が多い。週末の利用が多く、筑波山行きのバスが非常に利用客が多い。

つくば駅で、案内が悪いから、もう二度と来ないという声を聞いた。ハイキング姿で来る人が多い。

#### 4. バスに対して市民の意見を出す方法

交通政策課に意見を出すか。話を聞きに行くにしても、何か意見を持っていかないとけない。

福祉循環バスのワークショップを主催したことがある。

景観の勉強会のように、国交省の出前講座を頼んでも良いかも。

まちなかに歩く人が少ない。土浦市街地は、東西南北大通りに入ってしまう。歩いて生活できる範囲ではない。

設計したときから車の街。アメリカ的な作りをしているから、歩くのが大変。

車の街に設計したとは思わない。アメリカ的というが、そこに集合住宅があるとは思えない。バスなどでつなげば、何とかなるだろう。

中心が無いと、バスが走る拠点もできにくい。

吾妻に公務員住宅があるのは、当時は何も無かったから。中心部が成り立たなかった。

関鉄などが運営できる人口密度のようなものがあるのではないか。市民の期待と企業が営業でやることとは違うと思う。

10 人／台でペイすると関鉄バスの人に聞いた。

市から委託できると良い。コミュニティバスに運賃収入の数十倍という大金を投じるよ



りは、使う人がいる路線を活発に使ってもらうことにお金を使うべき。駐車場建設の費用や駐車場用地を他用途に転用した場合の借地料と比較しても良い。渋滞している区間にバスを投入して、渋滞をひどくさせないことに使って、渋滞改善を評価しても良い。

大学行きのバスは、朝 5 分おきに出ているが、満員になっている。

何かデータを取って出せないか。

実験できれば一番良いが、社会実験には市が乗ってくれないので困っている。

どこにどの程度のニーズがあって、どのくらいで成立するかをデータで示さないと、説得力が無い。

それ以前に、関鉄バスが走る範囲は市の責任だと認識されていないことが問題だ。理想のネットワークを示しても、取り合ってもらえない。

総合計画にあるように、市との協働をしてくれるように仕向けることが第一と考える。広く市民との関係を持つことができるように、われわれがチューターの役割を果たすようにしたい。われわれの動きを環境課などに伝える努力はした方が良い。

## 5. 市庁舎の立地

条例に関するパブリックコメントのメ切がある。

研究学園は、渋滞しないので、職員のためにもなるという報告が出ていた。

二つ目の中心を作ろうとしているという面もあるだろう。

しかし、役所や病院は、中心にあることが重要。バス路線網がもう一つできるのならば良いが。

ばらばらにしてバスでつないでも良いのではないか。

バスに乗るのは面倒なので、わざわざ乗らない。点と点を結ぶのは、車の発想。歩ける範囲にいろいろな機能が集まって存在することに街の意味がある。

どうせセンターには人が集まるのだからセンターに置けばよい。今でも、バス路線の整備ができていない。何でもセンターにおいて、放射状にバスでつながっていれば良い。のりのりバスでぐるぐる回ることにお金をかけなくても良い。

研究学園からつくば駅は意外に近い。

TX で、人の流れが変わった。駅の駐輪場が結構使われている。

研究学園の駅に作るとしたら、カーフリーにつながるように、バス路線の再編をするべきだろう。

市長公室へのアプローチの仕方を考えたい。

11 月 16 日（水） 20:00～22:00

以上

---

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成17年度第8回定例会議事録  
日時：平成17年11月16日（水） 20：10～21：50  
場所：小野川公民館2階学習室  
出席者：3名

---

1. 公共交通と自転車との融合について

現状のバス形状ではダメである。最近の電車では、車椅子エリアが確保されている。同じように、20インチ位のママチャリやベビーカーが安心してのせられるようなスペースが必要である。日常生活で買い物にも利用できるような。

自転車のデザインにも工夫が求められる。折りたたみも可。

つくば市における自転車の使用環境は場所によってひどいところがある。人口密集地における駐輪場の場所や営業時間帯（夜間の出入不可）など、良好とはいえない。

それでも、つくば市中心部ではレンタサイクルの稼働率が高いということは大きな需要があるということだ。電車で来て市内で自転車利用する人は少なくないようだ。

本会のメンバー内での問題意識は共通であるが、どのようなシステムを統一的に提案するには至っていない。

マイカーは運転できない、運転しない、さりとて公共交通は不便だから使わないと言っているにもかかわらず、市電の復活もあるが、何としてもコストが高い。

つくば市のような広いところで、バス利用を便利にしろといっても合理性がない。福祉政策的にはタクシー券を配る方が現実的である。市街部と周辺部ははっきり分けて考えるべきだ。

2. 今後の運営について

毎回テーマを決めて、話しを拡げずにまとめていくことにしよう。テーマごとに問題整理理想像の追求をしていくことにする。今回は、自転車問題に集中したが、次回に運営・進行について相談しよう。

以上

---

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成17年度第9回定例会議事録

日時：平成17年12月21日（水） 20：10～22：00

場所：小野川公民館2階学習室

出席者：6名

---

## 1. 市民環境会議運営委員会

みどりの部会が里山の雑木林でミーティングをやるという話をしていた。いずれ会員宛に案内が来るはず。

来年度の案として、エコカーをキーワードにした活動をやりたいというアイデアがあった。企業の協力を得てエコカーを展示したいということだった。ハイブリッド車以外に、燃料電池車や天然ガス自動車を想定している。

## 2. 市町村の交通 CO2 の分布図

都市的な交通をしている人は自動車への依存度が低く、郊外の人に自動車への依存度が高いという傾向が見える。島は意外に少ない。田舎でどうやったら依存しない生活が可能かという議論に生かせると良い。どういう地域特性がコンパクトシティなどにつながっているか見えると良い。ショッピングセンターの立地と自動車利用との違いを見たい。

商業地地価が安いところで排出が多い傾向があった。

島などでは、利便性を犠牲にしているのではないか。

島以外では、無駄な動きをしているといえるかもしれない。

市原市長のように、周辺部も都会と同じ利便性にすると言い始めると、無駄な動きを減らすことは難しい。

昔の北条の商店街のようなものを戻すことで便利にするのならば良い。

しかし、電気自動車で渋滞している状況ならばよいのか。自動車に依存していること自体が、人間として変な状況につながるのではないか。

燃料電池自動車の水素は、エネルギーを使って作っているのだから、実はあまり効率が良くない。

人間が運転する限り、効率が悪くなる。自動運転をして、電車に近いものを作る方が良い。高齢者が運転中に亡くなった場合におきる事故なども不安。エネルギーの問題よりも、安全性の問題が重要だと思っている。車が楽しかった時代は終わったと言いたい。なかなかそれを理解してくれる人がいない。

過疎地が排出量が多い。島とは生活パターンが明らかに違うと思う。島の人は、買いまわりをすることがないだろう。

出歩かなくても買い物をすることはできる。つくばに移転してきた頃は、土浦に行った事もない地元の女性が圧倒的に多かった。売りに来るので、不自由を感じたことがなかった。

都市では市場に歩いて買い物にも行った。田舎は昔は売りに来た。田舎のデパートには何でも置いてあった。

田舎はどうするんだとすぐ言われるが、これまでは車なしでそれなりに生活していた。

売る側が、遠くから客を集めようとして、大規模な駐車場を持つ大規模な商店を作っていることが問題を起こしている。島では、人口が限られているので、商業施設の側が店しない。

さきほどインドの自動車の状況についてテレビ番組をやっていた。日本の30年前の姿を見ているようだった。

環境だけでなく、人間の原点に帰ると、足を使うことが大事。足を使わないと頭も使わない。歩かないので同年代の人に比べて膝が悪くなった。

田舎に住んでいる方が不健康になっている。農業でもしているなら別だが。

15 分くらい歩くような生活のパターンが重要。

小学校区を基本にして、いろいろな施設を入れていくことが大事。

そういう仕組みが破綻しないように、ショッピングセンターの家賃を安くすることが大事。

空室率をうまく調整できるようにするべき。まったく入れ替えが無いのも問題だが、ずっといくつも空いているのも問題。周りの人間が、つぶれてしまっただけで自分も困ると思って近場の店を使うようにしないといけない。

そういう言葉を最近良く使うようにしている。

### 3. カーフリーデー

2005 年の報告と 2006 年に向けた意見交換会がある。

つくばでも、無料バスを走らせるなどのイベントをできれば良い。

最近「バスが臭いので乗らない」という意見を聞いて、ショックを受けた。これまで、バスを利用しない理由を聞くアンケートなどで、そういう選択肢を見たことが無かった。そういう理由で問題外だと思われているのでは、無料でも便利でも乗られないのかもしれない。

バスは私も嫌い。臭いし酔うから。あのままではダメだろう。長距離バスは良い。

長距離バスも、窓を締め切って空調を効かせないので、人いきれで息苦しくなるときがしょっちゅうある。

### 4. 今後どうするか

つくばの交通をどうするか、バスや自転車について、ワークショップ形式で検討あるいは提言できないか。

最近、新聞記者とつながりができた。市民側のことも書きたいと考えているが、取っ掛かりが無いということが分かった。提言を市に出して、同時に記者発表することが良いと思う。

今年は今までに無く車以外の交通に対する配慮を感じる工事がされた。中央分離帯の段差がかなり減らされた。並木大橋にもようやく滑り止めのカバーができた。やはり継続的に言わないといけない。

これまでの成果をもっとアピールして良いだろう。

Web に載せたい。

西大通の北の方の斜めの交差点は、歩道の真ん中に信号があって自転車レーンに車止めがあって、自転車が通れなくなっている。

道の相談室に出すと良い。

街路樹がいらないという学生もいる。常に無ければいけないという仕様はおかしいだろう。

騒音防止、風除けなどの役割がある。

メンテナンスにお金がかかる、歩道が壊れるなどの問題がある。

樹種の選択が悪い。歩道のでこぼこは、通行人には非常に妨げになっている。

高規格のところにはあると良いが、狭いところにもあるのは問題。

定型で入れるのが良くない。

車道側を低くしているため、根が浮くのかもしれない。ちょっと調べてみたら分かるかもしれない。

バスについて議論を深めたい。技術論的や計画論的な話ではなく、そもそも論で話をしたい。住みやすいということはどういうことなのかを話したい。

センターに使いやすい自転車置き場を作してほしい。

駅に一番近いところに駐輪場を作るとは止めろといいたい。駅周辺はとにかく歩くゾ

ーンであると。200m くらい離れたところが適正な駐輪場だろう。その間に楽しい商店街があるのが理想の街だと思う。

駐輪場があまり乱雑にならないような設定をできるだけした方がよい。ひたち野うしくの駐輪場は、機材が弱いので、隣の自転車のハンドルがぶつかってベルが壊れるなどの苦情があるらしい。市役所の自転車置き場の機材はがっしりしているが、逆に MTB の太いタイヤが入らない。駐輪場を使えるようなお膳立てをするならば良いが、何もしないに禁止しても仕方が無い。

ローソンの前に停めていた自転車が盗難されたと聞いた。借りていた自転車で 2 万円弁償したらしい。

キュートの駐輪場が混雑していて、停めることができない。

駅に歩いていくことができれば理想だろう。

歩いていくことができるのは 500m くらい。自転車なら 5km は行ける。

外に向けてアピールするような話をしたい。

買い物で車依存という話があったが、平日の通勤などの主の部分が大きいのではないかな。そこを変えられるようなことを考えると良いと思う。

通勤で、一人乗りで大きな車に乗ってくる。勤務先で、自動車通勤を減らすような取り組みをすることが有効。市役所の立地場所も関係している。車を使わない市民の利便性に配慮しないで、職員の車通勤の利便性を優先するような時代状況ではないはず。名古屋市役所は、車通勤の職員の通勤手当をなくすなどの対応をしている。

以上

---

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成 17 年度第 10 回定例会議事録  
日時：平成 18 年 1 月 18 日（水） 20：00～22：00  
場所：小野川公民館 2 階学習室  
出席者：6 名

---

## 1. TX

TX は、どうやら、目標値の 9 割程度の乗車数らしい。しかし、目標達成しているとする話もときどき聞く。目標値達成を大々的に宣伝していないことを見ると、どうやら割り込んでいるのだろう。しかし、目標値の半分ならともかく、多少下回ったからと言って、隠すようなことではないだろう。積極的に広報して、利用者の「使わないと無くなる」という意識に訴えかけるなど、利用者を増やす取り組みをする方が良い。問題意識が共有されれば、東京からの来訪者がリピーターとなってくれるようにするなどの取り組みへのスタンスも大きく変わるだろう。

年末に、つくば駅前、TX 利用者へのアンケート調査があった回答票にいろいろ書いた。南千住に停めない快速を作り所要時間を 42 分にする。交直両用車両を発注する。普通をつくばまで延長して区間快速を廃止する。普通の本数を減らして、快速の本数を増やす。

そのようなことを言い出すと、守谷とつくばを除く 3 駅の利用者数が断然少ないのだから、まずそこに停車しなくなることになる。

乗継が悪いので、TX の方が有利な目的地は限られる。新宿には結構早くいける。

JR も TX も共通カードにできればよい。

2 年後くらいに共通化されるらしい。関鉄バスとも共通化できると良いが、それだけの体力が関鉄バスにあるか分らない。

## 2. 市の交通に対する提案（文末に資料あり）

基本認識：CM によって人々は車の虚像を持たされている。貧困な家に住み、車だけが唯一の最小限の楽しみとなっている。

道路交通法が他の法律に比較して非常に特殊。車だけに自由が尊重されている。車よりも歩行者が威張っている。車のドライバーは優越的な気になっている。法律（運用）は車優先になっている。価値観をひっくり返すくらいの気持ちでないと、他の人は変わらないのではないかと思う。車が便利と信じている他の人と議論するのは大変。

車に対して規制（制御）していくことは重要。ダンプカーの時間帯別通行禁止とかは当然考えるべき。問題が起きたからという対応ではだめ。自由に走れるという方がおかしい。

渋滞することだけで、不自由で快適でなくなるという現象が起きている。その場合だけ電車を使うという視点になっている。計画論的にいえば、最初から制御すると決める。他の手段に誘導していく。そのために何をするかという議論の立て方になると思う。

市の職員はマイカーで来てはいけないとか、言い続ければ、だんだん慣れてきて、そういう風になると思う。

車はドアツードアで好きな時間に好きなところに行けるというが、歩く人は好きなところを歩けなくなっている。家を一步出れば危ないところで、子供が非常に小さい頃から、歩道しか歩いちゃいけないと締め付けている。一体、何が自由かと言いたい。

渋滞以外にも、駐車場の不足でも、他の手段への転換が起きる可能性がある。

子供の安全教育も、信号を守れというが、車が気をつけるべき。

## 3. 議論

自動車産業が基幹的産業と位置づけられたことが問題。経済が優先されると、人間性の喪失を引き起こすことになることの好例である。

しかし、住宅の貧困については、最近では改善されてきている。車に対して、相変わらずステータスシンボリックな見方はされている。産業政策に踊らされている面はあり、国民自身が気づくべき。

アジア各国への伝播を考えるのは余計なお世話かなと思う。この会の課題が大きくなりすぎないようにした方がよい。

もう一度、日常感じている課題を KJ 法（メモ貼り付け）で整理してはどうか。

車の機能性を認めたくて、それに甘んじていることにより人間として何を失いつつあるかを明確にすることで、気づきの一助となればよいのではないか。

車に依存しない生活を前提とした都市計画を提案する点は基本的に支持する。



古い日本のイメージを持って提案を書いてしまったかもしれないが、農村部は古い。土地に縛り付けられていて、不幸。新住民は親戚の目を気にしなくて良い。農村の不幸と車問題が関係している。最近読んだ「ファスト風土論」という本には、郊外型ショッピングセンターができると殺人が起きるとあった。

事故死者数のデータを調べた。韓国や中国では、日本以上に車当たりの事故死者数が高い。経済中心主義の犠牲が出ている。「子供を守れ」という市民運動が、一番広範な関心を集めることができると思う。

大学の先生から、車を門の前に停めて何が悪いという発言があった。点と点を結ぶだけ。

通行する土地に対する愛着がわからない。投げ捨てが起きる。

きれい好きな人が車をきれいにしておきたいから、投げ捨てをする。

車に乗ると自己中心になる。ガラが悪くなる。車の中で「バカヤロー」と叫んでいる。おかしい。

西武の駐車場に入れないで行列になっている。一台の車が、買い物から帰ってきた人を見つけると、荷物を入れて出てくるまで待っている。その後ろで列になって待っている。びっくりした。

他者への配慮が欠如している。モラルというか、マナーの問題。

違法駐車が歩道をふさいで通れないときもある。一つは教育の問題、一つは規制の問題。駐車可能なところをはっきり示さないとダメ。

基本は禁止で特別に許可するところを示す必要がある。警察が対応しない。

市長は手が回らないという。今は携帯電話で証拠写真を撮ればよい。

東京にいるときは、違法駐車をすれば、時には取締りを受けたりして、駐車そのものにプレッシャーがあった。つくばでは違法駐車をするときにプレッシャーを感じられない。取り締まらなさ過ぎる。

どうすればよいのか。市長への手紙を出しているが、個別問題には返事が来るが、政策提案には返事が来ない。

「手が回らない」という言い訳はおかしい。取り締まりしやすいように、駐車を許可するところだけにはっきりと線を引いておけばよい。また、ガツンと取締りをすれば行為そのものの数も減る。数が多いからできないなどという言い訳をするのは無能の証拠だ。

無料で自由な駐輪場を設けてほしい。

図書館と美術館の前には自転車車を停めても良いと思う。あのくらいの距離に停めていくのは良いと思う。

有料の駐輪場は、手の込んだラックにお金をかけて作るのではなくて、お金がかからないものを作って並べた方がよいのではないかな。

たまには放置自転車の管理をしないと、利用効率が非常に悪くなる。

自転車のラックも、出し入れしやすく、相互にぶつからないものにしないといけない。

車よりも鉄道の方が、エネルギー的にずっと得。その分が費用負担に返ってくると良い。

#### 4. バスについて提案：

個人的には基本的にバス反対論者。バスが臭うという指摘に共感するところも少しある。車の次の選択肢にバスが来ていることが多いが、反対。ただし、路線バスで経営的にペイしている場合には、反対しない。鉄道からの二次交通にバスしか選択肢が無いという実情には反対。モノレールや LRT の話もしたが、今は、タクシーが良いと考えている。タクシーは見掛けも印象も今は悪い。老人福祉向けに走らせているのりのりバスは間違っている。老人にはタクシーの無料券を出す。小型電気自動車。一人月 5 往復の券を渡して、乗り合いも可とする。このお金を市や自動車会社に出させる。

電気自動車は効率が悪いところもある。レールと架線を使う交通システムには効率の面ではかなわない。

65 歳以上の老人が関係する事故が増えている。なぜメーカーは高齢者向けの車両の開発をしないのか。ブレーキとアクセルの踏み間違えの事故が多い。アクセルを手で動かし、30km/h くらいしか出ない車を作らせてもよい。

人間工学的に、うっかり間違えると甚大な結果を起こす操作は、複数のキーを同時に押すとか、安全を取った操作系にするべき。

衝突しそうになると止まる車も最近が開発されている。

しかし、あまり機械に頼るのは危険。

介護保険を使えない元気な人でも、車を使いたくない場合がある。介護保険からタクシー券を出してもらえないか。

乗り合いタクシーをやるという都市が茨城県にもある。その方がよい。のりのりバスはダメ。時刻表を見ても、とてもじゃないが乗れない。

池袋や取手などでも、夜の終電間際には自主的なタクシー乗り合いがある。

鉄道とバスだけでなく、乗り合いタクシーが活躍できる場所があるはず。

老人センターの人に、運転を任せても良いだろう。関鉄バスに頼んだら、3 倍くらいの経費がかかる。

運転手の人件費は、社会全体の立場から言えば、安いに越したことはない。

ボランティアをやってくれと良く言われる。しかし、こちらも年金生活だから、持ち出しになるようでは困る。足代と弁当代くらいはほしい。

アメリカのボランティアは、そのくらいは出る。ボランティアとは、自由意志ということで、無料ということではない。

高齢者がただぶらぶらしているのはもったいないから、活用すればよい。

一般的な営業をすると二種免許が必要となるため、それへの対策として、会員制あるいは店への送迎にすればよい。

以上

---

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成17年度第11回定例会議事録  
日時：平成18年2月15日（水） 20：15～21：30  
場所：小野川公民館2階学習室  
出席者：4名

---

### 1. つくばバスマップ

筑波大学が中心になって作成したもの。これまでの路線図は、バスが存在する道路区間を線で示しただけのものだった。これは、路線番号と経路が分かる。普段使うバス路線を除いては、どういう路線があるのかをそもそも知らない人が多いので、役に立つ可能性がある。運行間隔も、非常に長くて使いにくい路線が多いが、一応表示されている。

筑波大学行きのバスは混んでいて乗り切れないことがある。

ひたち野うしく行きのバスは、以前は結構な数の乗客が乗っていたが、TXができてからは混雑する区間が変わった。

つくばセンターで路線が切られているのがもったいない。メディカルや国際会議場のあたりにセンターを挟んで反対側から行きたい人にとっては、すごく不便な状態。

豊里の森へ行こうとしたのだが、バスが少なかった。一日に10本か4本。自転車で一時間かけていったが、路面がでこぼこで危険だった。

筑波山行きのバスについては書いてない。貸切バスで運行していて、路線バスとは違うためだと思う。

### 2. 市庁舎計画(素案)パブリックコメント募集

研究学園のP&Rの西側に計画されている。研究学園の駅から歩いていけるというが、杖や車椅子ではつらい。駅と建物の間に無料バスを走らせるべきだろう。人の流れについては書いてあるが、コミュニティバス等の記述が無い。

### 3. まほろば事業の風車

市は早稲田大学を訴えるなどといっているが、市の手続き自体に問題点があるので、返り討ちに遭いそう。

環境省に対しては、3億円で30個作るといっているが、実は23個しか作っていない。また、選定委員会を作ったが、開催しておらず、持ち回りで判子を押させる形を取っている。

市民環境会議のエネルギー部会では1kWクラスをお勧めしていた。大きい風車は、風速2mでは回らない。環境省からも、「風が無いのに回るのか」という点を指摘されていたらしい。

発電量がないと予算が取れないから、あいまいな報告書で、大きい予測値を採用したら

しい。

環境省の技術評価があいまいだったことも問題。ソフト的なネコチップと組合わせたところも問題点ではないか。

環境省は環境と経済の好循環を主眼としているため、そういう形になったのだろう。

そうであれば、出来上がった技術を買わなくてはいけない。

ベンチャーではあるが、企業が販売している風車を導入している。計画を立てた市の側の問題だろう。

つくば市は、掛け声は良いが、実際の動きに責任が無い。ジェスチャーだけで安易に考えすぎている。

もっと、市の特性を生かして、風力発電所の専門家のアドバイスに従うべきだった。

市は、土建屋にお金が回ればそれでいいと思っている。国からお金が取ってこれれば良いと思っている。

環境省がそういうお金を持っているから、狙われる。風力発電をやるのならば、技術だけにお金を出すべき。国に予算があって、それを引っ張ってくるという流れになっている。必要があって取りに行くという順番になっていない。

地元の土建業者に発注してあるのだが、仕様書には風車の設計図と製造場所を書いてある。本来、市が風車製造業者に発注して、必要ならば設置のみを発注するべき。ほぼ上請けに近い形となって、余計な費用が発生している。訴訟に持ち込むと、これらの書類が全部明るみに出ることになるので、つくば市としては困ることになるだろう。

しかし、早稲田の教授や会社が責任を追及されないとすれば、それは不愉快な話だ。

本来踏むべきステップを踏まなかった市に問題がある。狭いところでビル風などでも機能するタイプの風車だが、風が弱すぎると、発電するまでの力はない。発電機につないだとたんに、その負荷に負けてしまう様子だという。

5分間ごとにモーターで起動しており、そのときにたまたま風があれば、回り始める。止まっていると、回り始めるために力がいる。

アイデアとしては、小学生が、初めの部分を人力で回すようにすればよかったのかも。風が来たときに、自転車のペダルのようなもので、初めの回転を与えてやれば良いのではないか。

今回はたまたましくじったと市は思っているかもしれないが、きっちり反省させるべき。

市議会は、誰も助役の味方をせず、みんなで揃ってけしからんと言っている。助役は、国の補助金を取ることに長けているらしいが、...

道路も同じように、作ったけど使われていないなどと評価できるはず。コミュニティバスも同じ。有料化しても、本数倍増にして、経費が1.5倍になることに妥当性があるか。周辺部のみのサービスで、来訪者などには使えない。

#### 4. バスサービス

バスはPRが足りない。

つくつくバスは、もっと頻度が高くなればよい。

乗る人がなぜ乗るようになったのか、アンケート調査でもやらないといけない。

筑波大学が学内バスを廃止して、6000万円の経費をなくして、関鉄バスからパスを一括で購入した。再販の差額3000万円で済ませた。これを分析すると、どういうことになるのか。

運転手のコストを下げることでできたことと、関鉄バス自身が危機意識を持っていて、安定収入が得られることをプラスに評価したことがポイントだろう。

その予測をできればよい。料金が低い乗らないという悪循環を断つためには、公共が半程度補助を出すべき。市民がそれに賛同できるか。

コミュニティバスは8割補助になっている。都心循環が、乗車人数が多いようであれば、値段を下げるか本数を増やすかするように要請することはできるだろう。

不便な場所に住んでいるならば、住宅費が安い分だけ、交通費を負担するのは当然のこと。その地に生まれたからといっても、生きることにお金がかかるのは誰もが同じ。家があることでむしろ安くて済んでいる。

周辺部は、道路もそうだが、下水道が問題。浄化槽で良いところで、下水道を整備している。

市民的な考え方をしてもらうための論点は出したい。本当は、市議会がそういう場所ではない。

車を運転しないことからくる便益は大きい。車を運転するときにストレスを感じる。怖い。昔は2〜3割のドライバーに対して乱暴と感じていたが、今は7〜8割が乱暴な運転をしていると感じる。交通事故の観点から訴えることが重要。クルマ社会を問い直す会にも入会した。千葉に住んでいる人でさえ、クルマを持つことが得かどうかと書いていた。毎日レンタカーを借りたら大変。持っている方が安い。月3万くらい。

都内なら、月3万で結構タクシーに乗れるが、ここらあたりだと10回しか乗れない。

東京に行くときも車で行ってしまう。練馬とか、混まないところなので。

料金だけでなく、便利さもある。

二人だと、車と電車が同じくらい。運転のストレスを考えると、そろそろ車は嫌だと思う。60歳になったら間違いなく電車になると思う。今のところはどっちつかず。

以上

---

自家用車に依存しないまちづくりを考える会 平成17年度第12回定例会議事録  
日時：平成18年3月15日（水） 20：00～22：00  
場所：小野川公民館2階学習室  
出席者：3名

---

## 1. 市民環境会議の報告

市民環境会議の報告書用に、二本ほどの提案を書き直して持ってきてもらって、今日議論して提出しようかと思っていた。10ページ程度。のりのりバスのことも1ページ程度にまとめなおしても良い。自転車のことはこれまで継続的に書いてきている。

〆切は3月24日。もし、今日、提案が来なかったら、メールで回そうと思っている。

他には、バスマップが出ているので、コミュニティバスの見直しについて、コメントを集めようとしている。

## 2. つくばバスマップ

15日か16日に町会で配布されると聞いているが、まだ来ていない。

大型の地図と冊子の地図が各戸に配られると聞いている。

バスの形は、低床の中型バス。

つつじヶ丘まで行っているバスがあるか。

筑波山シャトルはつつじヶ丘まで行く。筑波山行ききの北部シャトルと見分けが付きにくくなる。

筑波山口に筑波山シャトルも停まるのでは？

乗車扱いをしているかどうか分からない。

大型の地図は、コミュニティバスと路線バスの両方を掲載している。

路線バスは色分けされているが、番号が付いていないので、行き先等との対応表とのつながりが分かりにくい。頻度が低いバスに着目している、使い道が良く分からない地図になっている。

埼玉への高速バスがあるらしいが。

止めるらしい。乗換えが無いのがバスの利便性と言いたいのだろうが、時間がかかるのでは仕方が無い。

もっと周知するまで続ければよいのに。

走っていればいつか使うというかもしれないが、無駄なバスを走らせるのもおかしい。

松代・春日シャトルがなくなるらしい。

結構、乗客が乗っているのではなかったか。

何人乗っていたのか、どう評価するのか市は明確にしないといけない。

北部シャトルだけ非常に多いが、筑波山まで行けないのに、意味が分からない。大穂を



便利にしているだけ。時刻表の書き方が、他の路線と違って、横方向に進む。路線の本数が縦になっている。停留所の数が少なく、頻度が高い。他の路線は、停留所の数が多く、頻度が低い。

コミュニティバスのことだけが書いてあり、市民向けで、観光向けではないということか。

路線バスについても充実していない。それなのに、バスマップとうたっている。

センター循環は、北行きでセンターで下車させられることは変わらず。

松代線がなくなることは問題。

路線の再編にあたって、市民の意見を聞く必要がある。

いったい、どんな学識経験者が参加しているのか。東西大通りを循環させるのでもなく、センター循環なのかも分からない。説明責任が十分ではない。

区長が必要な路線を要求して決めたのではないか。松代などは政治的に弱かったということだと思う。

根拠をちゃんとするべきだ。

利用者が声を上げないといけない。

利用者以外も、市のお金の使い方について、説明責任を求めるという態度で挑むべき。

松代にはコミュニティバスが残るが、半減するイメージ。人が住んでいるところには、頻度が高いバスサービスをするべき。周辺部だけあらゆる面で生活補助をするような形はおかしい。

### 3. 土地利用

松代はマンション建設も問題になっている。

稲荷前に 11 階建て 33 戸の計画の住民説明会がされていた。施工業者が決まらないらしい。二階建てのアパートは、入居者が少なくても、どんどん建っている。不思議なのだが、相続税対策らしい。

地価が下がると思えば有効活用されるが、地価が上がると思えば有効活用しないという面もある。

土地を手放すと親戚に面目が立たないという理由で手放せない人もいるらしい。

つくば牛久インター近くに大規模 SC 建設の地主の請願があり、市の建設委員会が上に上げるらしい。

イオンはスケールメリットを目指しているが、他の SC は多様な小型の方向を目指している。住宅地の中で、居住者に向けた店舗形態にできると良い。

公園と商業施設とバス停とセットにできると良い。

生協は、一定量を定期的には買わないと行けないので、小規模世帯だと付き合って行けない。勧誘には来るが、外出できなくなったらお願いする感じ。

昔の住宅街は、その中にマーケットがあった。大きな屋根の建物の両側があいていて、

通りの両側にお店が並んでいるイメージ。二階に人が住んでいる。神戸の菅原市場も似た感じで復興されていた。

車でまとめ買いするスタイルが定着して、小規模の商店が難しくなっている。女性の社会進出も関係しているかもしれない。

歩いて生活できることが高齢の人にとっては大切。

車を手放したときの開放感を味わってみれば、変わるかもしれないが、それができない。

駅から 5 分のところに住んでいたときも、車で買い物に行っていた。一度歩いていって見たら、近さに驚いた。買い物は車で行くという考えに染まっていた。重いものは、お店で頼んで配達してもらえると良い。生協は、大量買いをしないといけなくなる。

IT 社会というならば、その辺の融通がもっと利いても良いだろう。西武がポーターサービスで駅まで荷物を運んでいた。台車を使っていたが、道を渡ってバスセンターのエレベータを使ったのだろうか。Q't の説明会でエスカレータしかないのかと市民側が指摘したのに、クレオとしてエレベータを作ればよかったのに。西武だけでも作ればよい。

#### 4. その他

総会は 4 月 29 日にやっていたが、5 月にやる予定らしい。去年はインフォメーションセンターでやった。

以上