

## 第4回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会

### 配付資料

#### (基礎資料・参考資料)

基礎資料1	つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会委員名簿	…P1
参考資料1	第4回協議会における協議事項について（全体構成）	…P2
参考資料2	バリアフリーマスタープラン策定スケジュール	…P3
参考資料3	会議録（第3回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会）	…P4



つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会委員名簿

No.	団体・組織名	職名	氏名	
1	筑波大学	システム情報系 教授	おかもと なおひさ 岡本 直久	◎会長
2	国土技術政策総合研究所	都市施設研究室 室長	しんがい ひろやす 新階 寛恭	○副会長
3	筑波技術大学	産業技術学部 准教授	うめもと まいこ 梅本 舞子	○副会長
4	首都圏新都市鉄道株式会社	経営企画部推進役 兼沿線事業課 課長	おおぬきやすたか 大貫 康隆	R5就任
5	関東鉄道株式会社	自動車部 部長	しろとり さとし 白鳥 賢	R5就任
6	筑波学園タクシー協同組合	事務局長	すずき まこと 鈴木 誠	
7	一般財団法人つくば都市交通センター	理事	おおはら おさむ 大原 治	
8	国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官	くにした ゆうじ 國下 裕司	
9	茨城県つくば警察署	交通課 課長	まえだ しょうたろう 前田 正太郎	R5就任
10	茨城県土木部都市局都市計画課	課長	はすみ のぶゆき たけひろ まなぶ 荷見 信之 代) 竹廣 学	
11	茨城県土木部土浦土木事務所	所長	おおもりみつる なかがわ いちろう 大森 満 代) 中川 一郎	R5就任
12	つくば市福祉団体等連絡協議会	会長	ごとう まき 後藤 真紀	つくば市手をつなぐ育成会
13	つくば市福祉団体等連絡協議会	構成団体代表	なまい ゆうすけ 生井 祐介	つくば自立生活センターほにやら
14	つくば市福祉団体等連絡協議会	構成団体代表	つかもと たけし 塚本 武志	つくば精神保健福祉会 やすらぎの会
15	つくば市障害者自立支援協議会	座長	さいとう ひでゆき 斉藤 秀之	
16	市民委員		ふじい みちこ 藤井 道子	
17	市民委員		おかだ かつじ 岡田 克司	
18	市民委員		きむら きょうこ 木村 京子	
19	市民委員		ぬまじり あや 沼尻 彩	
20	つくば市	政策イノベーション部 部長	ふじみつ ちか 藤光 智香	
21	つくば市	福祉部 部長	ねもと さちよ 根本 祥代	R5就任
22	つくば市	都市計画部 部長	おおさと かずや 大里 和也	
23	つくば市	建設部 部長	とみた つよし 富田 剛	

## 第4回協議会における協議事項について (全体構成)

バリアフリーマスタープランの全体的な構成については、現時点で以下の構成内容を検討しています。

- (  : 前回の協議会を踏まえた改訂資料(議事資料1-2)の項目)
- (  : 今回の協議会において新たにご協議いただく項目)

### 【つくば市バリアフリーマスタープランの全体構成(案)】

#### 1. つくば市バリアフリーマスタープランの策定にあたって

- 策定の背景・目的
- 対象となる区域
- 計画の位置づけ

#### 2. つくば市の現況と課題

- つくば市の現況
- 市民アンケート調査
- ヒアリング調査
- まち歩き点検
- つくば市における課題

#### 3. バリアフリー化に向けた基本的な考え方

- 基本理念
- 基本方針
- 関連施策

#### 4. 移動等円滑化促進地区

- 移動等円滑化促進地区とは
- 促進地区の選定
- 生活関連施設・生活関連経路の設定
- つくば市における移動等円滑化促進地区

#### 5. 心のバリアフリー

- 心のバリアフリーとは
- 心のバリアフリーの推進に向けた取組

#### 6. 行為の届出

- 届出制度の概要
- 対象範囲の指定

#### 7. バリアフリーマスタープランの推進

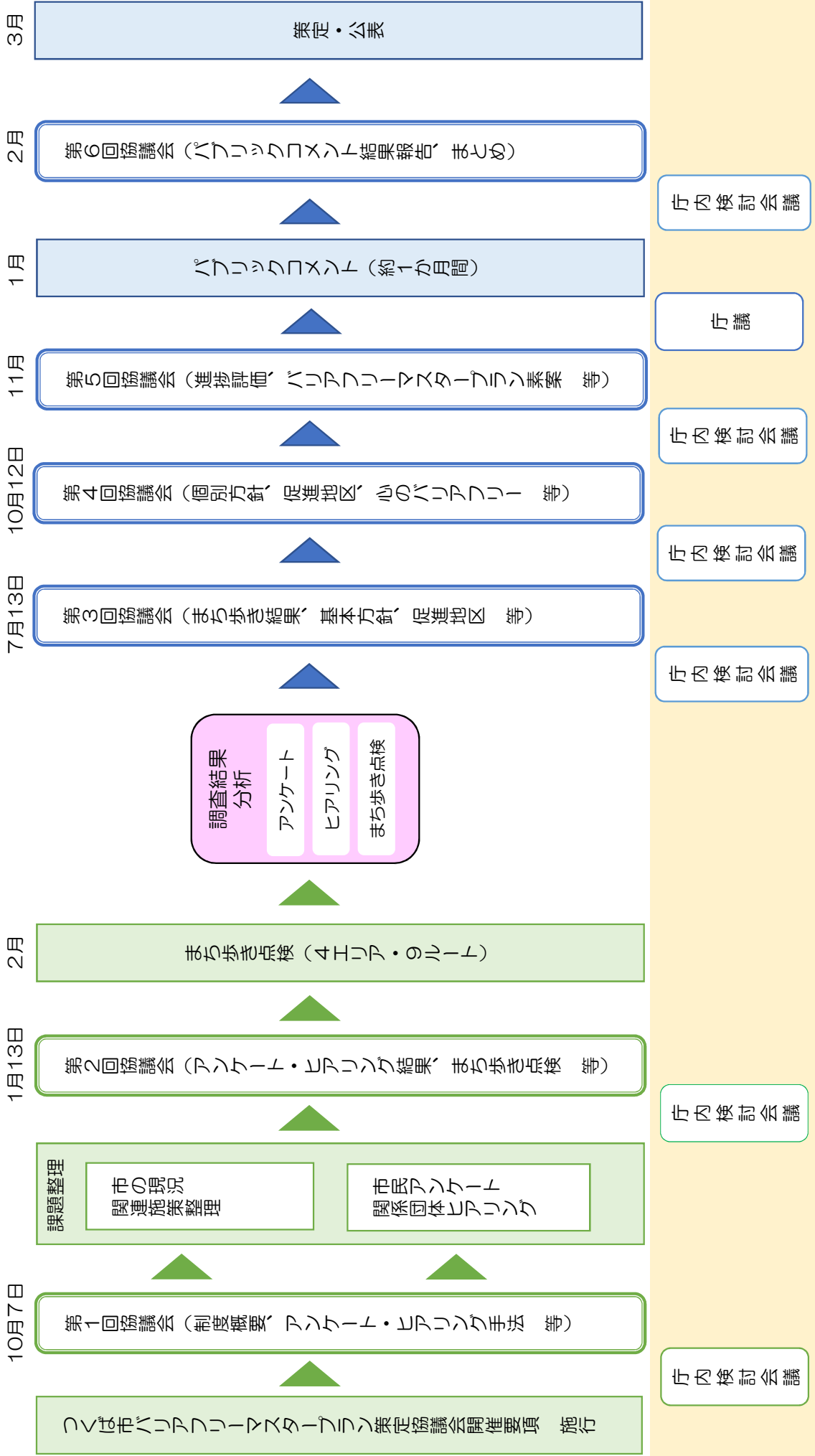
- 評価・見直しの方針
- 推進体制

次回の第5回協議会では「7. バリアフリーマスタープランの推進」についてご協議いただいた後、これまでの協議等を踏まえた素案についてもご協議いただくことを予定しています。

つくば市バリアフリーマスタープラン策定スケジュール

令和4年度

令和5年度



## 会 議 録

会議の名称		第3回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会			
開催日時		令和5年(2023年)7月13日(木) 開会 15:00 閉会 17:00			
開催場所		つくば市役所2階 会議室203			
事務局(担当課)		政策イノベーション部企画経営課			
出席者	委員	岡本委員(会長)、新階委員(副会長)、梅本委員(副会長)、大貫委員、白鳥委員、鈴木委員、大原委員、國下委員、前田委員、荷見委員(代理出席 竹廣氏)、大森委員(代理出席 中川氏)、後藤委員、生井委員、塚本委員、斉藤委員、藤井委員、岡田委員、木村委員、藤光委員、根本委員(代理出席 相澤氏)、大里委員、富田委員			
	事務局	稲葉政策イノベーション部次長、横田企画経営課長、中村企画経営課長補佐、原係長、石川主任、笠倉主事			
公開・非公開の別		<input checked="" type="checkbox"/> 公開	<input type="checkbox"/> 非公開	<input type="checkbox"/> 一部公開	傍聴者数 7人
議題		(1) まち歩き点検の結果について (2) バリアフリーに関する課題について (3) 基本理念・基本方針について (4) 移動等円滑化促進地区について			
会議録署名人				確定年月日	年 月 日
会 議 次 第	1 開会 2 議事 3 その他 4 閉会				

<審議内容>

## 1 開会

○司会 皆様大変お忙しいところお集まりいただきましてありがとうございます。司会進行は、政策イノベーション部企画経営課課長補佐の中村が務めさせていただきます。よろしくお願いいたします。

それでは、ただいまより第3回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会を開会いたします。

議事に入ります前に、お手元の基礎資料・参考資料等につきまして、事務局からご説明させていただきます。お手元にホチキス止めの2種類の資料、配布資料の下に括弧書きで議事資料と記載されているものと、基礎資料・参考資料と記載されているものがあると思います。

まず、基礎資料・参考資料となっている冊子をご覧ください。表紙をめくっていただきますと、基礎資料1は、委員の皆様の名簿となっております。本日は、ご欠席の委員様が1名、代理にてご出席の方が3名いらっしゃいます。

また年度の切り換わりに伴いまして、一部の委員様が新たにご就任されておりますので、改めまして委員の皆様のお名前を読み上げさせていただきたいと思っております。

### 【委員紹介】

改めて、今年度はこの23名で、つくば市バリアフリーマスタープラン策定に向けてご協議いただきます。なお、本協議会の会長・副会長につきましては、前年度の第1回策定協議会で決定したとおり、会長は岡本様、副会長は新階様、梅本様にご就任いただいております。

改めまして、皆さまどうぞよろしくお願いいたします。

また、参考資料に関しましては、バリアフリーマスタープランの策定に係るスケジュール及び1月に開催しました第2回協議会の会議録となっております。

す。

会議録につきましては本日触れませんが、スケジュールにつきましては、本日の会議の最後に改めてご説明させていただきます。

## 2 議事

○司会 それでは、議事に入りたいと思います。議事を含めたここからの進行は会長にお願いしたいと思います。

○会長 まず、本協議会の公開について申し上げます。バリアフリーマスタープランは、つくば市におけるバリアフリー化の方針等を示す計画であり、その協議内容を公開することで、市民のバリアフリーへの理解を深めるとともに、市政運営の透明性の向上に寄与できると思います。したがって、これまでと同様にこの会議は公開とします。

### 2 議事1 まち歩き点検の結果について

○会長 それでは、早速議事に入りたいと思います。まち歩き点検の結果について、事務局からご説明をお願いします。

#### 【事務局説明】

○会長 手元に委員からの提供資料がありますので、ご説明いただけますか。

○委員 この資料をどのタイミングでお出しするか悩んでいたのですが、まち歩き点検で大穂地区や天久保地区を歩いた参加者の方のご記憶があるうちにお伝えした方が良くと思い、今回お出しさせていただきました。

数年前、天久保地区付近で、車いすにて上がるのが大変となる2センチメートルを測定できる竹棒を使い、歩道と車道の段差を測ったことがあり、この測定を行った地域のほぼ全ての段差が2センチメートル以上ありました。掲載の写真1や写真2は段差が2センチメートル以上あったところです。ただ、北大通り(学園北大通り)と交差している交差点(松見通りと学園北大通りの交差



点)は、段差がなく、とてもスムーズに車椅子でも上がれる場所がありました。

しかし、視覚障害の方は、この2センチメートルの段差がないと車道と歩道の区別がつかないことがあるとのことなので、2センチメートル以上の段差をつけないといけないと思います。ただし、音響式信号があれば、恐らく視覚障害の方は交差点があることが分かるので、音響式信号がある場所は写真3のように段差がない歩道と車道の境界線を作れるようです。

この問題を解決するために、埼玉県熊谷市で、車椅子ユーザーと視覚障害の方で考案した熊谷 UD ブロックというものがあります。実際の写真は、参考に掲載しているものです。これは、2センチメートルの段差がありますが、写真のように一部分は、段差がないようになっており青色部分の間を通過すれば、車椅子やベビーカーが段差なく歩くことが可能です。また、視覚障害の方は両サイドに2センチメートルの段差があるため、車道と歩道の境界が分かります。ただ、つくば市内でこのようなものを見かけたことがありません。今回のバリアフリーマスタープランは、つくば市のまちのバリアフリー化に関するガイドラインのようなものになるのではないかと考えています。現状だと、道路や歩道が新しく整備されたとしても2センチメートルの段差ができてしまう箇所が多いです。ですので、是非、この熊谷 UD ブロックを紹介又は掲載していただければと思います。

参考としてですが、熊谷 UD ブロック写真の下に鳥取県の福祉のまちづくり条例を紹介しています。この条例では、熊谷 UD ブロックは点字ブロックから1メートル以上離れたところに設置するように明記されています。これは、視覚障害の方は点字ブロックを歩くため、その中央に熊谷 UD ブロックを設置すると分かりづらくなってしまうためです。私も勉強中ですが、鳥取県の福祉のまちづくり条例はとてもすばらしい条例ですので、宣伝になってしましますが、今度学習会を開催しますので、ご関心のある方は参加していただければと思います。

○会長 それでは事務局からご説明いただいたまち歩き点検結果についてと、先程、委員からご紹介いただいた件について、いずれでも構いませんので、ご意見あるいはご質問ございましたら。挙手いただければと思います。いかがでしょうか。

私から1つよろしいですか。まち歩き点検について説明いただきましたが、基本的には悪い箇所ばかりの抽出になっています。勿論、悪い箇所を直さないといけないですし、無くさなければいけないですけども、逆に言うと、これら指摘事項が他のルートでは本当に無かったのか気になりました。要は、つくば駅ルートを歩いた方々は、案内掲示板や看板の連続性を気になっていましたが、実は大曾根・筑穂ルートを歩いた方々は、看板等が1つも無く気になっていないため、指摘をしていないということがあるかもしれません。ですので、指摘された項目を全ての地域に対してトレースしてみて、指摘できているのかあるいは問題ないから指摘されてないのかという区別を付けるような総括をお願いしたいと思ったのですが、いかがでしょうか。

○事務局 総括をさせていただきたいと思います。この協議会后あるいは次の第4回の協議の場において、まち歩き点検の全体を総括したものを資料として、お出ししようと思います。

○会長 横並びで見たときに、どこが優れていてどこが悪いかというのはしっかりしておかなくてははいけないし、この点はここを見習えばいいというようなことにも繋がれば良いと思います。

その他いかがでしょうか。よろしければ次の議題に進みたいと思います。

## 2 議事2 バリアフリーに関する課題について

○会長 それでは、2番目の議題です。バリアフリーに関する課題についてということで、事務局よりご説明をお願いします。

### 【事務局説明】

○会長 今、課題を整理していただきました。まち歩き点検以外にもアンケート調査・ヒアリング調査から総括していただいたということになります。本件につきましてご意見等ございましたら、あるいは質問がありましたら、挙手いただければと思います。

○副会長 この資料は今後、何らかの形で公開されますか。

○事務局 会議資料になってございますので、この資料は会議録とともに市のホームページで公開する予定となっております。

○副会長 そうなのであれば、ヒアリング等に協力していただいた方や団体に、この資料を1回見てもらった方が良いのではないかなと思いました。例えば、11 ページの表に様々な特徴・バリア・バリアフリーと整理してくださっています。恐らく、項目が多いのでいかにまとめるかというところに苦労されていると思いますが、聴覚障害者の特徴で「ハード面のバリアはほとんどない」と言い切ってしまう部分を、聴覚障害者の方が見たら怒るかもしれないと思っています。聴覚障害者の方は、歩道などの見通しが良いか悪いかというのがとても重要で、つくば市の場合は、歩道が広がったので植栽や建物の壁などのハード面がバリアになっていなかっただけですので、この記載の仕方だと誤解を招いてしまうように感じます。子育て世代に関しては、特徴が「ベビーカーを使用する」としか書いていないです。恐らく、他の障害種別もそうだと思いますが、今回調査に協力いただいた方に一度チェックしてもらおうという時間があつた方が良いのではないかなとすごく感じました。

○事務局 あくまで事務局の中でチェックしたものでございまして、当事者のチェックは入っていませんでしたので、この後ヒアリングに協力いただいた団体を中心にチェックしていただくことも検討いたします。その上で、最終的なバリアフリーマスタープランの中に組み込んでいくような手順で進めていく、このようなことでよろしかったでしょうか。

○会長 改めて見ると、子育て世代の特徴を「ベビーカーを使用する」というよ

うに書いておきながら、聴覚障害者の方はいきなり「ハード面のバリアはない」と結論が書いてあったりと、平仄がそろわない(矛盾した)言葉が入っていたりするるので整理は必要だと思います。ただ、今日の会議としての資料はこの内容で、これからブラッシュアップしていくことが分かるように示めせば良いのかなと思います。もし、今日の会議録を公開するのであれば、この資料は途中段階と分かるように書いておけば良いかなと思います。

○事務局 こちらの会議資料は、第3回協議会の会議資料として公開します。同時に、この会議録も公開しますので、あくまでこの資料はブラッシュアップ前のものとして、市民の方にもお知らせできるかと思っております。

○会長 その他いかがでしょうか。委員お願いいたします。

○委員 確認も含めてですが、14ページの最下部の※印について、障害者自立支援協議会の立場から発言させていただきます。実は、たまたま電動車椅子の使用している方のタクシー利用について、かなりお困りだと話題が出たことがあります。個別の課題はたくさんありますが、具体的に言うと、電動車椅子対応しているタクシーや公共機関を一覧で見ることができるようなものがあると助かるというご意見がありました。

このような意見がありましたので、この話をこの議題ですべきなのか、次の議題ですべきなのかというのを、会長、副会長含めて事務局にご確認をさせていただきたいなと思います。

市のマップや情報マップに、「対応できる、できない」があるだけでもアクセスがしやすくなって良いというようなご意見があり、この協議会で提案してくると言ってきたので、この意見をご披露しつつ、この意見をどのように取り扱うか教えていただければと思います。

○事務局 具体的な一覧化は非常に便利なものと認識してございます。今後、作成が進めば、非常に良い社会になるのではないかと認識しているところです。

バリアフリーマスタープラン策定にあたりまして、次の議題である議事3に

影響する部分になりますが、本市で基本方針を設定し、その基本方針を下支えする具体的な事業を各担当部署において記載する機会をこの協議の後に設けて、次の第4回策定協議会で、実際にどの部署が何を行っていくということを皆さんにお示しするような手順となつてございます。ですので、先程、委員がおっしゃっておられました一覧表に関しましても、バリアフリーマップなどの様々なツールがあるかと思つたので、各部署が所管している事業に関してこういう方針で進めていきますよというかたちで、お示しさせていただければと思つた。今回いただいたご意見も、各部署にしっかりと展開して参りたいと思つておりますので、ご承知おきお願いいたします。

○会長 多分、大きいサイズのつくタクは載せることができるのだからと思つた。それなりに割引の価格で、つくば市の病院に行くことができるようになっているはずだ。

○委員 調査で対応した39の事業所のうち、電動車いす対応は14事業者であり、非対応が25事業者という結果が出ています。どこかに表示されていても良いが、そこから動いてしまうとどうしようもないので、スマホなどで確認でき、そこに連絡できれば良いなというレベルの話です。それが障害の種別に応じて、様々なバリアがあるかもしれないので、頼む前に見えるものがあるとバリアフリーになるのではないかという意見だと思つた。

○会長 委員、お願いします。

○委員 つくタクで車いすが乗れると話がありましたが、車いすは乗ることが出来ないです。特に、電動車いすは、軽いのであれば10キログラムから20キログラムぐらいですが、通常のは60キログラムとかになってしまい、つくタクはリフト付きのタクシーがないので、絶対乗れないです。運転手さんが電動車いすをトランクに載せてくれるとかであれば、乗ることができると思つた。ここら辺も次で整理して出してもらえればなと思つた。

○会長 細かい話ですが、12ページの「バリアフリーなまちづくりに必要なこ

と」で記載されている段差解消と歩道整備はすごく広い意味合いになってしま  
うので、ミスリーディングしないようにしていただきたいなと思います。  
道路整備というと、新しく道路を作ることだと思われがちですが、自動車整備  
工場ですら自動車を作っているわけではないと思います。クオリティーを上げる  
というのも整備ですから、歩道整備と言われた時に「自転車で走っていると途中  
で斜めになる歩道があるよ」みたいな場所は、フラットで走れるような構造に  
しないといけないと思っていますので、これからの議論の時に、一言で歩道整  
備と片付けないようにしたいなと思った次第です。

## 2 議事3 基本理念・基本方針について

○会長 それでは、3番目の議題に移りたいと思います。基本理念、基本方針に  
ついて説明をお願いします。

### 【事務局説明】

○会長 基本理念と基本方針を3つ示していただきました。この内容についてご  
質問やご意見があれば挙手いただきたいと思います。あるいは、これ足りない  
のではないかな等、ご意見あればお願いします。

では、お願いします。

○委員 この「涵養」という漢字を見たことなく、先程意味を調べたのですが、  
「涵養」と言われてすぐ分かる人はそんなにいるのでしょうか。

○事務局 見慣れない漢字のためご存知でない方もいらっしゃると思います。ご  
指摘を受け、やはりバリアフリーマスタープランは誰もが読めるものでなけれ  
ば、バリアフリーではないだろうと思いました。少し硬い文章や難しい言葉  
を使っているような部分も一部見受けられますので、方針はぶらさずに分かりや  
すい言葉に置き換えるなどをし、記載の変更をさせていただけたらと思いま  
す。

○会長 お願いいたします。

○委員 先程ご説明した熊谷 UD ブロックも個別方針などに入れてもらえるのかなと思ひ、今回資料を出してみたというところです。また、15 ページにつくば市内の市が所有する各施設のバリアフリー化を図ると書いてあるので、間に合わないと思いますが、大穂庁舎などどこか1ヶ所でも熊谷 UD ブロック設置していただき、ここに設置されていると載せてもらうだけでも、説明としては良いのかなと思ひました。

○事務局 委員のお見込みの通り、個別具体の事業についてしっかりと個別方針に記載されることを想定しているところですが、具体的に「熊谷 UD ブロックを使います」といった記載ができるかというのは、検討が必要な部分でございます。確かに、熊谷 UD ブロックは、平坦性や判別性を兼ね備えており好事例であると認識しております。ですので、例えば、熊谷 UD ブロックだけではなく他自治体の好事例もあるかと思ひますので、そのようなものを率先して取込んでいく手順につきましても、個別方針のもとで具体的にさせていただきたいと思ひます。

ただ、事務的な話で恐縮ですが、具体的に大穂庁舎に設置するといったことになるとうとうとも予算等が絡んでくるため、そこまでをこのプランの中に明記するのはなかなか難しいと思ひております。ただし、各部署が個数は分からないが積極的に導入していく等の意気込みは十分書ける内容だと思ひますので、各部署において、なるべく具体的な個別方針を設定していただくよう、事務局としても働きかけを随時行って参りたいと思ひます。

○会長 段差解消ツールやそのような技術などは、都市局(国土交通省)で事例集を紹介していたりはしないですかね。

○副会長 何かありそうですね。

○会長 あるいは、道路局(国土交通省)とかで段差解消はこういう方法あるなどの先進事例集など、本来の順番としては、それを参考にさせてもらうということだろうと思ひますので、先進事例集などを国でまとめていないか、調べてい

ただきたいと思います。

○事務局 国土交通省の先進事例も、各自治体の事例を展開してございますので、そういったものが一つ参考になるかなと考えてございます。あとは、実際に整備を推進していく各部署において、それぞれが持っている知見等もあると思いますので、そのようなものを総合していきたいなと考えてございます。

○会長 お願いします。

○委員 私がご説明した資料の一番下に参考として記載しているのですが、国土交通省で「利用者ニーズを踏まえたユニバーサルデザイン化の進め方事例」というものがあります。今回、鳥取の事例はここから紹介させていただきました。私も斜め読みぐらいしかしていませんが、熊谷 UD ブロックの類似事例なども掲載されていたと思いますので、そちらも見ていただければと思います。

○会長 委員お願いいたします。

○委員 基本理念のところ、感性・感覚的なものになりますが、「包摂の精神を持ちながら」というのは、包摂の精神で持続可能なまちづくりということですが、要は、市民のためという話になると思います。そうすると、例えば、包摂の精神を持ちながら誰もが一生安全などの「安全」というキーワードや、その市民の人がその人らしく、どのような方でも生活ができる等の優しい言葉が間に入ると良いのかなという印象を受けました。感性・感覚的なものなので、採用してくださいというものではありません。

○会長 お願いいたします。

○委員 心のバリアフリーの関係で、茨城運輸局でも心のバリアフリーを推進するというので、交通バリアフリー教室というものを開催しております。ただ、新型コロナウイルス感染症の関係で2年間ほど実施出来ていなかったのですが、昨年度は水戸市の小学校4校で実施して、今年は11校で実施するという予定になっています。これは、自治体、県のバス協会、バス事業者に協力いただき開催しています。講師に茨城県地方自治研究センター所属の車いす利用者であ



る先生を講師に招いています。具体的な内容としては、バス事業者にノンステップバスを用意していただき、スロープを出して、社協(社会福祉協議会)から車いすと高齢者疑似体験のセットをお借りします。それを使い、児童を車いす乗る役、介助する役、乗客役に分け、みんなで介助する人の大変さや「手伝いましょうか」のように声掛けをするなどの体験、高齢者疑似体験セットで肘、膝が曲がれないような器具や、目が見えなくなるゴーグルを付け、バスの乗り降りをするという体験ができるものを実施しています。講師も車いす利用者の方なので、当事者としての意見を教えてください。お問い合わせいただければ、ご説明に上がりますので、よろしく願いいたします。

○会長 そのような取組みの中で、新しく見えてきたこと等を共有していただけると、我々は非常にありがたいと思います。

○委員 子どもが学校に行っている時にそういう経験をしていて、とても良かったとされていて、それを続けていってもらいたいと思います。

つくば市は、見たところの障害がある方等への取組みはあると思いますが、実際の学校現場はとても大変になっていると思っています。点数が高く優秀なお子さんがある一方で、なかなか点数が取れない子どもたちが一緒に学んでいますが、そうすると、点数が取れる子と点数がなかなか取れない子の差が激しくなり、点数がなかなか取れない子が学校に行けなくなってしまう問題があります。このような時も、点数だけに左右されずにみんなで認め合うような学校のシステムについてもこの場でも考え、何か学校現場に取組んでいけたら良いかなと思っています。

○会長 心のバリアフリーについて私も発言しようと思っていましたが、例えば、ある会議に市民委員さんが入っているけれど、お子さんがいるから日中の時間だと会議に出席出来ないというのもバリアだと思います。このようなことも、心のバリアフリーに入ってくると思います。ただ、どこまでがこのマスタープランの守備範囲なのかというのは、一度整理をした方がよろしいかと思

ます。もちろん、委員のご指摘は非常に重要なものですが、ここで結論を出せるかは難しいところだと思います。この件に関しては、事務局と相談させていただければと思います。

その他いかがでしょうか。お願いいたします。

○委員 心のバリアフリーについてですが、説明を伺っていて非常に大事な側面だなと実感しました。資料の15ページ「(2)「心のバリアフリー」の涵養」2行目に、「市民間の相互理解を深めるため、学校教育をはじめとしたあらゆる機会を通じて「心のバリアフリー」を育む取組を推進する」とあります。このイメージが沸かなかったのですが、市民間の相互理解を深めるための学校教育とはどのようなことなのでしょう。また、「学校教育を始めとしたあらゆる機会」について、学校教育以外はどのようなものを想定してらっしゃるのか、この2点伺えればありがたいなと思います。

○事務局 学校教育での心のバリアフリー教育は非常に重要だと認識しております。実際に、ヒアリングでは、他者に関心がなく、繋がりが希薄になっているところがあるため、相互理解を深められるような場があると良いというご意見をいただきました。ですので、学校教育のみならず、市民の方が集える場所である地域交流センターなどの滞在性をさらに良くして、子どもから高齢者までが交わっていただき、自分と異なる方々を理解するような機会を作る、あるいはイベントを催す場を行政の方でしっかり作っていくなどを念頭に入れております。

○会長 今のご質問の答えになるか分かりませんが、交通のモビリティマネジメントという部分研究分野があります。この研究分野の中で、自動車の活用や利用を減らそうという命題があったときに、小学生たちに自動車利用というのは排気ガスを出して環境に良くないと教育すると、家に帰って、そういうお話をするわけです。親もそういうことを勉強した子どもの前で、自動車に乗って遊び回っていると気が引けて、利用率が減っていくという研究をされた方もいま

す。このように、子どもと親のコミュニケーションに頼るという意味もこの中には含まれていると解釈しておりました。

その他でご質問ございますか。副会長よろしくお願ひいたします。

○副会長 今のところに関連して、これは移動のバリアフリーに関する検討という中で、心のバリアフリーの交流とか相互理解を進めていくということで良いと思います。その先の目指すところとしては、例えば、段差を越えられなくて困っている方にお声掛けして手伝ってあげる、階段で重い荷物を持っていて動けなくなっているときに持ってあげるなどに繋がるということでしょうか。要するに、移動のバリアフリーは、何に繋がっていくのかというイメージを確認できればと思いました。

○事務局 おっしゃる通り、例えば、まち歩き点検の中で勉強させていただいた、白杖を持っている方がいたら、いきなり腕を掴むのではなく、まず声をかけるとかなどを、市民レベルで実践できるようになると、白杖をお持ちの方の移動がしやすくなるのではないかと思います。要は、ハード面だけでは限界があると認識しているため、そこを補う毛細血管のようなものとして、人の優しさや助け合いの精神というソフト面をしっかりと育んでいくことが必要と整理してございます。

○副会長 ありがとうございます。そういうものが、この文章の中で少しにじみ出ていると良いなと思いました。

○事務局 具体的な文章としては、基本方針2番の最初の一文が、まさにそのようなものを記載していると認識しております。この文では、ハード整備だけではなく、しっかりソフト面の心のバリアフリーを推進することを記載しています。

○会長 委員お願ひいたします。

○委員 私は精神障害者の団体の代表で来ているのですが、精神障害者の場合は、3障害(身体障害、知的障害、精神障害)の中でも一番遅れていて、ようや

くこの頃、精神病院に全部隔離するような方針から、地域で安心して暮らしていけるような世の中にしていこうというので、国も地域も一緒に取り組みが始まったところです。これからの課題になりますが、今、心のバリアフリーという議論になっていますので、精神障害者の中では人が触ったものは触れない、人とお話するのも嫌だ等、症状によってはなかなか一緒に暮らしていけないような大変な人たちが多いです。そういう人たちを地域でどのようにすれば、みんなと一緒に楽しく暮らしていけるのかということが、これからの大きな課題になると思いますが、今後ともひとつよろしくお願いします。

○会長 ありがとうございます。

基本方針や基本理念に関しては、次回、個別方針が具体的に書かれて、再度議論になると思います。

## 2 議事4 移動等円滑化促進地区について

○会長 それでは4番目の議題移動等円滑化促進地区について、事務局からご説明をお願いします。

### 【事務局説明】

○会長 本件についてご意見やご質問はございますか。お願いします。

○委員 本日、配付させていただいた資料について、もう時間も押しているので簡単に説明させていただくと、先程説明があった基本理念に「繋がりや力を誰にも、取り残さないまちづくり」と書いてありますが、その割には移動等円滑化促進地区が3つというのは、少ないのではないかと思います。20ページの表を見ると、松代や並木も生活関連施設多いですし、万博記念公園やみどりの駅も今後人口が増えていく地域になると思います。また、住民提案がされた荃崎地区は、高齢者が多い地域になると思うので、このような地区も促進地区に入れてはどうでしょうかという意見です。

また、移動等円滑化促進地区の範囲に関しても、狭いエリアや抜けているエ

リアがあるのではないかと思います。例えば、つくば駅周辺地区だと、22 ページの図、北東部分の赤枠で囲われた筑波技術大学天久保キャンパスの北には、聴覚障害の学生が住んでいる天久保4丁目があります。筑波技術大学天久保キャンパスのすぐ西が筑波大学で、その北には天久保3丁目があります。ここは、高層のマンション等があり、車いすを使う筑波大学の学生が多く住んでいます。ですので、天久保3丁目、4丁目も移動等円滑化促進地区に入れて良いのかなと思います。同じように、筑波大学附属病院の北側には、筑波技術大学春日キャンパスがあり、その周辺にも視覚障害を持った学生が多く住んでいる春日4丁目がありますので、ここも移動等円滑化促進地区に入れても良いかと思いました。また、この移動等円滑化促進地区から竹園地区が外れているので、生活関連施設を書き出してみたところ、竹園交流センターや竹園東小中学校、竹園高校等があり、バス停も2か所あるので、竹園も移動等円滑化促進地区に入れても良いかと思いました。

次が、28 ページの大曾根・筑穂地区です。東側に赤い線が伸びている先には、大曾根児童館や大曾根小学校があります。以前、ある方から伺った話だと、子どもたちはこの赤い線だけではなく、赤い線から外れたところも通って大曾根小学校に通っていると話を聞きました。また、大曾根小学校から大曾根児童館まで距離が離れていますが、子どもたちは徒歩で移動していると聞きましたので、この付近も移動等円滑化促進地区に入れても良いかなと思いました。また、筑穂1丁目にはカスミ、筑穂2丁目には大穂皮膚科クリニックや公園もありますので、この付近までエリアを拡大しても良いかと思いました。

最後に、25 ページの研究学園駅周辺です。まず、イーアスつくばの東側にヤマダデンキ(ヤマダデンキ家電住まいの館 YAMADA つくば研究学園店)があり、イーアスつくばからヤマダデンキへ徒歩で移動しているという話を聞いたので、イーアスつくば東側も移動等円滑化促進地区に入れて良いかなと思いました。また、私はつくば市内で1番大きな電気屋なのでよく行くのです

が、イーアスつくば西側にあるケーズデンキ(ケーズデンキ つくば研究学園店)付近と、その先に BLANDE(研究学園店)というスーパー付近も移動等円滑化促進地区に入れて良いかと思えます。そして、研究学園駅の南側は日本自動車研究所があり、ここは人通りが少ないと思えますが、研究学園駅の南西に令和5年度に研究学園小学校、研究学園中学校が新設されました。この小中学校について調べたところ、地震等の災害時等で電車が止まってしまった場合、移動困難者の受入施設となっているようでした。また、空き教室は地域住民の方に開放しているとのことでしたので、研究学園小中学校付近までは移動等円滑化促進地区に入れても良いかと思いました。

○会長 今のご質問に対して、事務局から説明をお願いします。

○事務局 移動等円滑化促進地区を追加すること及び範囲を広げることについてのご提案と承知してございます。

まず前段としまして、この移動等円滑化促進地区の設定に当たりまして、特に個数の制限を設けてはございませんし、その範囲も制約が強いものではないので端的に言うてしまうと、明確な答えは存在しえないものだと捉えております。

一方で、移動等円滑化促進地区の地区数に関しましては、事務局としては策定のスケジュール等も加味した上で、さらに令和5年1月に開催した第2回策定協議会において、まち歩き点検の対象地区の検討する際に、先ほどお示したように、各地区を数値化した客観的なデータに基づいて優先付けをしているところでございます。ですので、地区数の追加にあたっては、議論等が再度必要になると認識してございます。こちらが追加に関する事務局としての考え方です。

移動等円滑化促進地区の拡大に関しまして、事務局としては、鉄道駅あるいはバス停といった交通施設を中心として、そこから近隣の生活関連施設への移動が通常徒歩であると考えられるエリアを設定させていただきました。ただ、

イレギュラーな点としましては、つくば駅周辺地区は広大な設定となっておりますが、事務局からご説明した考え方に加えまして、立地適正化計画における都市機能誘導区域、筑波大学や筑波大学附属病院といった地区内におけるバス移動を勘案しまして、他の自治体と比較しても広大な範囲を設定しております。ですので、移動等円滑化促進地区の範囲を広くすることについても、一定の基準をもって設定させていただいているところでございます。移動等円滑化促進地区の拡大に関しましては、この会議で議論をしていただき、総意をもって拡大する等の方向性付けをしていけたらと考えてございます。

○会長 移動等円滑化促進地区は3つではあるけれど、その設定地区の範囲についてはまだ議論の余地があるということですが、他の委員の方々いかがでしょうか。

このままバリアフリーマスタープランを策定すると、この3つのエリアが移動等円滑化促進地区として明示されますが、この地区に設定されなかった他の地域は何もしないというわけではないです。その意味でいうと、この3つを集中的にバリアフリーの取り組みをやっていただき、そこで出てきた課題や成果を他の地域にも波及させていくと考えると、まずはトップランナーとして、3地区を頑張ってもらおうという意味での移動等円滑化促進地区だと理解しております。

もっとベーシックな質問ですけど、25 ページの灰色で塗られているエリア（赤点線で囲われていて研究学園駅前公園の一部を除いた部分）はどのような意味でしょうか。

○事務局 ご質問いただいた灰色の部分は、移動等円滑化促進地区としての赤色部分と、居住誘導区域としての青色部分が重なっており、色が混ざり合って灰色になっています。視認性が悪く、申し訳ございません。赤色の部分かつ青色部分が重なり灰色になってございます。

○会長 では、研究学園駅の周りは都市機能誘導区域になったということですか

ね。

○事務局 居住誘導区域です。

○会長 都市機能誘導区域の濃い赤色ではなく、移動等円滑化促進地区の薄い赤色ということですね。

研究学園駅周辺には、都市機能誘導区域ないのですか。つくば駅周辺だけ都市機能誘導区域ということでしょうか。

○委員 そうです。

○会長 何故、市役所が研究学園にあるのに都市機能誘導区域に入れないのですか。

○委員 現在、つくば市都市計画マスタープランの変更をかけており、検討しているところです。

○会長 そうですか。

拡大することに対しては、拡大した場合に何が起こるかというのを、事務局で整理していただいて、次回でまた議論したいのですけどいかがですか。

○事務局 持ち帰らせていただき拡大することについて検討をして参りたいと思います。検討でき次第、皆様にお示ししたいと考えてございます。

○会長 副会長お願いします。

○副会長 関連してその区域をどこまでの範囲にするかという話ですけども、例えば20ページ指標3として「アンケートでの利用者数」の数字が出ていますよね。データの話をしますが、どの辺でこういう人が行き来しているかというものを、図化出来たりするものでしょうか。多少このようなエビデンスというか、データが分かると判断材料の1つになるかなと思いました。図化するのは厳しいですか。

○事務局 地区内のトリップデータ(交通行動の起点、終点、目的、利用手段、行動時間帯など1日の詳細な交通データのこと)ということですね。現状持ち合わせてはないので、持ち帰って検討し、なるべく視認性を高めていきたいと



思います。

○副会長 トリップデータとまでは言わなくても、この付近を利用している等をプロットしたものはいかがでしょうか。OD（発着交通量）みたいなトリップデータである必要はないと思います。OD（発着交通量）はデータの的に厳しいかもしれないと思います。委員がおっしゃったような「この辺りは利用する方がたくさんいらっしゃる」みたいなものが分かれば、何となく区域を決めていくよりは、多少材料になるかなと思います。

○事務局 現状、データを持ち合わせていないですが、なるべく皆様にご理解いただけるようなデータ整理、そしてそれをお示しするような方策を持ち帰って検討したいと思います。

○委員 私も、やはりエビデンスに基づいて、定性的・定量的の両方の言葉が必要だと思います。委員のお話も、なるほどそういう移動があるのだなと知ったところがあります。完全にデータだけとなると、市内中にカメラ設置するわけではなく、全部の地区で網羅的に人流データがあるわけではないので、それはなかなか難しいのですが、なるべくデータがあるところはお示しして、だからこういう範囲が妥当としてあり得るとお示しするのが良いかなと思っています。

設定の地区数についても、おっしゃるとおり広ければ良いのかもしれませんが、良い面と悪い面の両面あると私は思っております。「じゃあ地域全域にしないの」というような話になると思っています。そういう意味では、やはり我々会議の中でもいくつかデータを示して、特徴的なところを選定してまち歩き点検し確認したと思うので、まずは、少ないと言われるかもしれませんが、今後どのように設定されていない地区へ波及させるかを考えていく方が良いかなと思います。

範囲について、私もなかなか頭が痛いのだろうなと思っておるんですけど、データのところはなるべく善処をするように事務局とも考えたいなと思っ

ております。

○委員 会長がおっしゃっていたように、横展開と書いてありますので、例えば、ここを移動等円滑化促進地区に選ぶと、この地区が真似出来る等のような分け方にとすると良いかなと思います。拡大する時に、その地域が包含されると良いだろうし、そこまでする必要なければ、それはそれで良いだろうと思います。

例えば、駅のある地区とか駅のない地区と書いてあったような気がしますけれども、この20ページの1つくば駅から19稲荷前までの地区が、どのモデル(移動等円滑化促進地区)に近い等のような分け方をすると良いかなと思います。その意味での移動等円滑化促進地区という形になれば、次の展開にもいけるのではないかなと思いました。

○会長 その他、いかがでしょうか。副会長お願いします。

○副会長 まず、この移動等円滑化促進地区になることのメリットとして、17ページに届出制度と国の交付金という記載があると思いますが、これはあくまで届け出なので、あまり強制力がないと思います。その辺の説明をもう少し丁寧にしてもらった方が良いかなと思います。

2つ目に、委員の資料にございましたが、今後、バリアフリー基本構想制度で重点整備地区の指定等を考えているかどうかを教えてくださいたいです。もし、バリアフリー基本構想制度で重点整備地区の指定等をやるのであれば、移動等円滑化促進地区に選定されていないのに、重点整備地区になる等の矛盾が生じるとまずいと思うので、その辺りもご説明いただきたいなと思います。

3つ目に、私も移動等円滑化促進地区が3つというのは少ない気がしていて、つくば市はこれだけ広域で、特に周辺市街地の振興が課題にあると思いますが、全く周辺市街地を、第1回目のつくば市バリアフリーマスタープランの移動等円滑化促進地区に指定しなくて大丈夫なのか、取り残され感が出ないかという心配があります。

○事務局 3点ご意見いただいたところで、まず、届け出制度につきましては、

副会長がおっしゃる通り、事業者等に義務を課すものではございません。内容としましては、旅客施設の事業者が道路の出入口付近に構造の変更を行う際に、つくば市に届け出ていただき、その内容に関して支障があると市が判断した場合は、その施設の設置管理者に対して、変更等の要請をすることができるかとバリアフリー法上で定められているものです。ですので、今回の記載では、そのような詳細な説明が足りなかったかなと反省しているところですが、バリアフリーマスタープラン本体には、この届け出制度について詳細な記載をしていきたいと考えてございます。

2点目として、今後バリアフリー基本構想の重点整備地区とすることについて、基本的にはバリアフリーマスタープランにおける移動等円滑化促進地区の中で、この重点整備地区を設定するのが望ましいと思われれます。ですが、必ずしもといったものではありませんので、移動等円滑化促進地区を外れても重点整備地区とすることができると国土交通省からは示されておるところです。ですので、副会長が懸念されている部分は、クリアできるのではないかなと認識してございます。ただ、整合をとるためには、やはり移動等円滑化促進地区をしっかりと定め、その上で重点整備地区となるのが、住民理解としても正しいやり方なのかなとも考えているところでございます。

そして3点目、周辺市街地への波及になりますが、今回は3地区を設定させていただいて、それぞれが異なる特性を持っている点がつくば市ならではの認識してございます。ご覧になっていただきたいのが、20ページのカラフルな表です。1番つくば駅と2番研究学園駅は、赤色で囲われている駅のあるエリアということで、赤色の3番万博記念公園駅や4番みどりの駅に横展開が可能と考えております。7番大曾根・筑穂も同じように、青色で明記されている5番北条から12番高見原の周辺市街地に横展開が可能と考えてございます。14番天久保も同様に、黄色で明記されている14番天久保から19番稲荷前の地区に横展開が可能と考えているところですので、取り残しという懸念も確か

にあるかとは思いますが、移動等円滑化促進地区のエリア広げることによって、返ってバリアフリー化が薄まるというような別の懸念もありますので、このあたりのバランスを考慮して、今回はスモールスタートという形で3地区を設定させていただきましたので、ご理解いただけるとありがたいと考えてございます。

○委員 ご説明あった通り横展開を含めてということですが、やはり駅周辺である、万博記念公園やみどりの駅周辺は、移動等円滑化促進地区に入れたほうが良いかなと思います。指標4のTX(つくばエクスプレス)の乗降者数というのが、2015年の乗降者数になっていて、現在は数字も違っているのかなとも思います。生活関連施設もどの段階(時期)でのカウントになっているのか分からないですけれども、みどりの駅周辺は、これから市民プールも新設されるので、やはり万博記念公園駅とみどりの駅は入れても良いのではないかなと思いました。

○会長 ご懸念の新しいところ(万博記念公園駅とみどりの駅)については、個別方針で「つくば市のバリアフリーはこのように実現させていく」という方針を書くと思います。新しく作る場所(万博記念公園駅とみどりの駅など)は、それに従ってもらうしかないということだろうと思います。移動等円滑化促進地区とならなかった地区においても、つくば市バリアフリーマスタープランの基本方針の下でバリアフリー化を進めることになると思いますので、ご懸念は大丈夫だろうなというふうに思っていますけど、そういう理解で合っていますよね。

○事務局 15 ページに記載の基本理念や基本方針、これから設定する個別方針等につきましては、移動等円滑化促進地区であるかどうかに関わらず、つくば市全域を対象に謳うものだと考えております。それから、地区の選定に関しましては、移動等円滑化促進地区でないからといって、つくば市の考えが反映されないといったことはございません。

また、地区の範囲の拡大に関しましては、先程説明させていただきましたが、それから副会長からもお話がありましたが、周辺市街地等の観点から、あるいは、筑波技術大学が立地するという観点から範囲の拡大を検討していきたいと考えております。

○委員 これは今日発言しようか迷っていましたが、東京都の江戸川区や大阪の豊中市のバリアフリーマスタープランを見ると、「このバリアフリーマスタープランは市内全域に対して有効」と記載されています。ですので、説明していただいた、その個別方針のところ構いませんので「このバリアフリーマスタープランは市内全域で有効なものです」と記載していただけると、良いのかなと思いました。

○会長 その点は必ずお願いします。

○事務局 市民の方がご覧になったときに、やはり取り残されたと感情を抱く恐れもありますから、このバリアフリーマスタープランは全市的な基本理念であり、基本方針であり、それに対する個別の方針であるということは、明記をさせていただこうと考えております。

○会長 よろしいでしょうか。本日は、本当に長時間にわたってご議論いただきありがとうございました。

### 3 その他

○会長 それでは、議事5のその他にいきたいと思います。事務局から補足や連絡事項があればお願いします。

#### 【事務局説明】

○会長 御説明いただきました今後のスケジュールに関してですが、ご質問はございますか。場合によっては、第4回策定協議会とパブリックコメントの間にもう1回開催するとか、このようなこともあり得ると思います。よろしいでし

ようか。

では、本日長時間になってしまいまして恐縮です。ありがとうございました。皆様に、2月の寒い中まち歩き点検をしていただきまして、その成果や基本理念、基本方針、このような枠組みで進むということが示されました。全てが決着したわけではございませんけども、次回以降を埋めていくということになっていこうかと思います。改めて、事務局から改善案がされたものあるいは、つくば市バリアフリーマスタープランの素案をお示しいただければと思います。甚だ総括的なコメントをさせていただきましたけども、皆様、本当に長時間ありがとうございました。

私の司会の任を解かせていただいて、進行を事務局にお渡ししたいと思えます。ご協力ありがとうございました。

#### 4 閉会

○司会 16時半という定刻を大幅に過ぎてしまい、超過長時間にわたりましてご協議いただき、誠にありがとうございました。非常に多くの意見が出た実りのある会議であったと思っております。

それでは以上をもちまして当会を閉会させていただきたいと思えます。皆様、お疲れ様でした。ありがとうございました

## 第4回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会 会議次第

日時：令和5年10月12日(木) 10時から

場所：つくば市役所 本庁舎2階 職員研修室1・2

### 1 開会

### 2 議事

- (1) 第3回協議会を踏まえた対応について
- (2) バリアフリー化に向けた関連施策について
- (3) 移動等円滑化促進地区について
- (4) 心のバリアフリーについて
- (5) 届出制度について

### 3 その他

### 4 閉会

#### 配付資料（議事資料）

議事資料1-1	委員御意見への対応方針（第3回協議会）
議事資料1-2	第3回協議会を踏まえた改訂資料
議事資料2-1	バリアフリー化に向けた基本的な考え方
議事資料2-2	施策の体系図
議事資料3	移動等円滑化促進地区の設定
議事資料4	心のバリアフリーに関する取組
議事資料5	行為の届出

#### 配付資料（基礎資料・参考資料）

基礎資料1	つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会委員名簿
参考資料1	第4回協議会における協議事項について（全体構成）
参考資料2	バリアフリーマスタープラン策定スケジュール
参考資料3	会議録（第3回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会）

第3回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会 委員ご意見への対応方針

※ 改訂版（議事資料1-2）と合わせてご覧ください。

No.	分類	ページ	ご意見	事務局対応	反映先
1	②事後ご意見	5～6ページ	「1.2.1障害種別による違い」における表について、記載事項を選定した根拠がわからないので、無理に表にまとめる必要はないのではないか。	ご意見を踏まえ、当該表を削除した上で、「属性ごとの主な着目点」についての記載に改めました。	改訂版 (議事資料1-2)
2	③事務局修正	7ページ	-	他のエリアについての記載があったため、当該部分を削除し、正しい箇所に記載しました。(A-2ルートにおける4つ目の◆を、B-1ルートへ)	改訂版 (議事資料1-2)
3	③事務局修正	8ページ	-	他のエリアについての記載があったため、当該部分を削除し、正しい記載に改めました。(B-1ルートにおける2つ目の◆)	改訂版 (議事資料1-2)
4	①協議会ご意見	11～14ページ	「まち歩き点検」の結果における総括の記載があると良い。(例えば、あるルートの課題が他のルートにも共通して存在するか検証できるように。)	ご意見を踏まえ、「まち歩き点検」の総括を記載し、ご意見の有無についても分類ごとに一覧表にまとめました。	改訂版 (議事資料1-2)
5	①協議会ご意見	15～17ページ	属性ごとのバリアフリーニーズ表に不適当な記載があるので、これを記載するのであれば当事者に確認をとった方が良いのではないかと。	ご指摘のとおり、一部に不適当な記載がございました。また、国土交通省においてすでに整理している表(「道路等における移動等円滑化基準のガイドライン」から)がございますので、こちらに置き換えさせていただきます。同時に、ユニバーサルデザインついてをリード文に記載し、本表以外にも配慮すべき観点があることを明記しました。	改訂版 (議事資料1-2)
6	①協議会ご意見	18ページ	アンケート結果のグラフにある「歩道整備」における「整備」という単語については、新たに生み出す意味のほか、既存のものを改修するといった意味も持ち合わせているので、使用の際は注意してもらいたい。	今後の策定にあたって、留意しながら進めてまいります。	本プランへ反映
7	①協議会ご意見	-	電動車いすのまま乗車できるタクシー会社の一覧表の作成について記載できないか。	具体的な取組については、議事資料2の関連施策でお示しており、関連部署において関連施策13に記載の「交通事業者との連携」の中で検討を進めていきます。	議事資料2へ反映
8	①協議会ご意見	-	熊谷UDブロックの使用について記載できないか。	具体的な取組については、議事資料2の関連施策でお示しており、関連部署において関連施策6に記載の「歩道の改修時における改善策の検討」の中で検討を進めていきます。	議事資料2へ反映
9	①協議会ご意見	-	基本方針や個別方針の対象は、移動等円滑化促進地区のみではなくつくば市全域に及ぶことを明記しておくべきではないかと。	ご意見のとおり、市民から誤解を受けないよう、策定の際はしっかりとその旨を記載いたします。	本プランへ反映



第3回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会 委員ご意見への対応方針

※ 改訂版（議事資料1-2）と合わせてご覧ください。

No.	分類	ページ	ご意見	事務局対応	反映先
10	①協議会ご意見	21~22ページ	基本理念・基本方針について、全体的にわかりやすい単語を使用し、市民の誰もが理解できるようにすべきではないか。	ご意見のとおり、全体的な記載を平易なものに改めました。	改訂版 (議事資料1-2)
11	①協議会ご意見	21ページ	基本理念の記載について、もう少し具体的な記述とならないか。	ご意見のとおり、一部追記いたしました。 追記：「誰もが安心して自分らしく生活できる、」	改訂版 (議事資料1-2)
12	②事後ご意見	21ページ	基本方針1における「補完」について、どのように「補完」するのかイメージできる記載とすべきではないか。	ご意見のとおり、一部追記いたしました。 追記：「誰もが利用しやすい公共交通とのつながりが大切ですので、」	改訂版 (議事資料1-2)
13	②事後ご意見	21ページ	基本方針2については、前提となる「移動」についての記載が乏しいので、追記すべきではないか。	ご意見のとおり、移動に際して「心のバリアフリー」が作用する旨の記載となるよう改めました。	改訂版 (議事資料1-2)
14	①協議会ご意見	-	移動等円滑化促進地区が3地区では少ないので、もっと増やして設定すべきではないか。	バリアフリーマスタープランが対象とする範囲は、移動等円滑化促進地区のみではなく、全市域を対象としております。この点は、市民からの誤解を生まないよう本プランへ明記いたします。 また、移動等円滑化促進地区の設定にあたっては、各地区を客観的なデータに基づいて分析し、また、協議会における議論等も踏まえ、モデル地区として3地区を設定することとなりました。	本プランへ反映
15	①協議会ご意見	26~36ページ	移動等円滑化促進地区とした3地区について、拡大の余地があると思われるので、地区の拡大を検討すべきではないか。	いただいたご意見について個別に検討し（会長へもご相談）、3つの移動等円滑化促進地区を以下のように拡大することとなりました。 【つくば駅周辺地区】 筑波技術大学の近傍で同大学の学生が多く暮らしていると考えられるエリア（天久保3・4、春日4）を拡大しました。 【研究学園駅周辺地区】 多様な市民が訪れる大規模小売店舗（生活関連施設）を包含しました。 【大曾根・筑穂地区】 大曾根小学校や大曾根児童館が区域となるよう拡大し、これまで線形的であった大曾根地区を面的に捉える形状としました。また、多様な市民が訪れる医療機関（生活関連施設）を包含しました。	改訂版 (議事資料1-2)

## 第3回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会

### 目次

1. まち歩き点検.....	2
1.1. 実施概要.....	2
1.2. 点検結果.....	5
2. バリアフリーに関する課題とその背景 .....	15
2.1. 多様な属性ごとの特徴 .....	15
2.2. 本市における課題及び背景 .....	18
3. 基本理念・基本方針.....	21
3.1. 基本理念.....	21
3.2. 基本方針.....	21
3.3. 個別方針の設定(つくば市独自) .....	23
4. 移動等円滑化促進地区等の設定 .....	24
4.1. バリアフリーマスタープランにおける移動等円滑化促進地区等の位置づけ .....	24
4.2. 移動等円滑化促進地区等の選定方針.....	25
4.3. つくば市における移動等円滑化促進地区等 .....	26

## 1. まち歩き点検

### 1.1. 実施概要

移動等円滑化促進地区の候補地区において、高齢者や障害者等の多様な視点からバリアフリー状況の実態の把握及びバリアフリーに関する課題の抽出を目的にまち歩き点検を実施した。

同時に、まち歩き点検は、障害の有無に関わらず参加者全員が一体となり、バリアフリーについて考え理解を深める機会にもなる。同じ目線で実際にバリアを体験し、日常生活を営む上でのまちの具体的問題・課題を点検・共有することが、心のバリアフリーを育むことにつながる。また、多様な関係者が参加することで、それぞれの立場から見た課題を発見し、社会的障壁を取り除くためにそれぞれがどのような取組ができるのかといったハード・ソフトの解決策を共に考える契機となる。

#### 1.1.1. まち歩き点検の概要

プレ点検1日、4エリア各1日の計5日にわたって、まち歩き点検を実施した。スケジュール及びルートは次に示すとおりである。

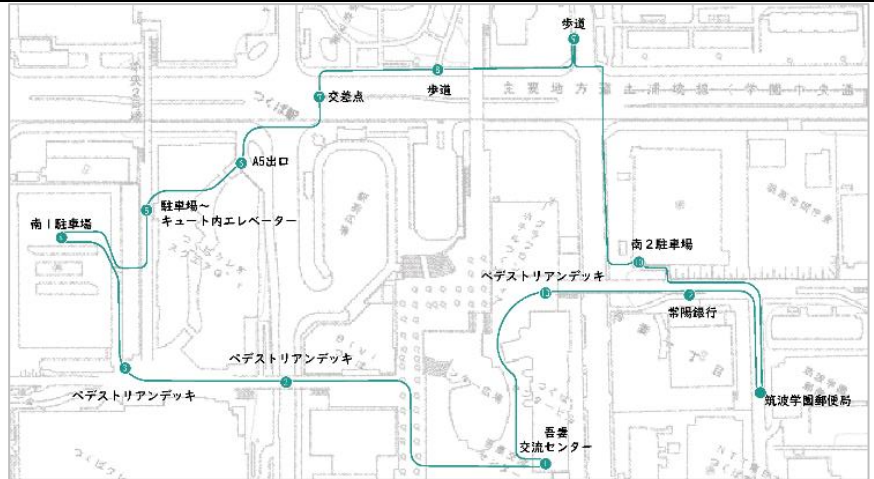
まち歩き点検の実施概要

実施日	天候	エリア	ルート
2023年1月27日(金) ※プレ点検	曇り	つくば駅の周辺	A-1:公共交通編
2023年2月24日(金)	曇り	つくば駅の周辺	A-1:公共交通編
			A-2:自家用車編
			A-3:公園・道路編
2023年2月13日(月)	雨	研究学園駅の周辺	B-1:公共交通編 B-2:商業施設編
2023年2月21日(火)	曇り	大曾根・筑穂	C-1:郊外型住宅街編 C-2:周辺市街地編
2023年2月20日(月)	曇り	天久保	D-1:住宅街編
			D-2:医療機関編

ルートマップ一覧

エリア・ルート	ルートマップ
つくば駅の周辺 A-1:公共交通編	

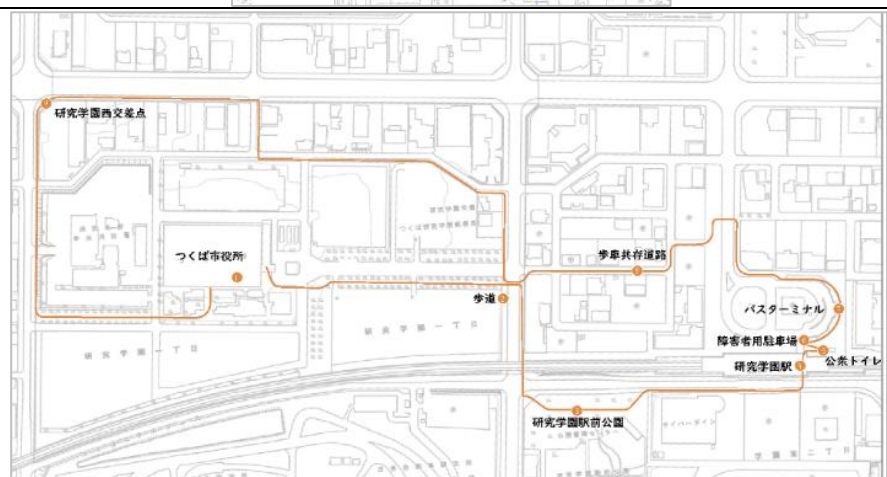
つくば駅の周辺  
A-2: 自家用車編



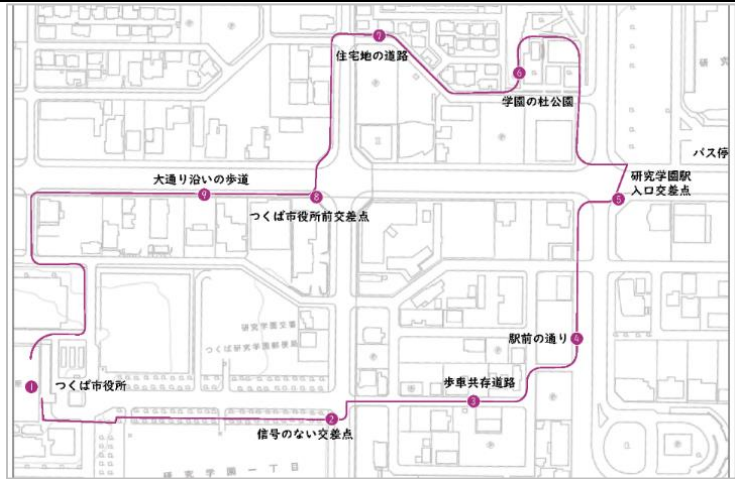
つくば駅の周辺  
A-3: 公園・道路編



研究学園駅の周辺  
B-1: 公共交通編



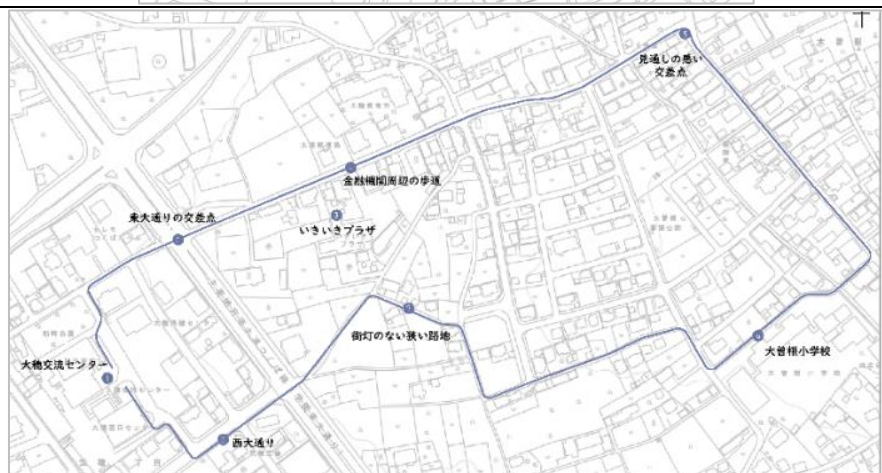
研究学園駅の周辺  
B-2:商業施設編



大曽根・筑穂  
C-1:郊外型住宅街編



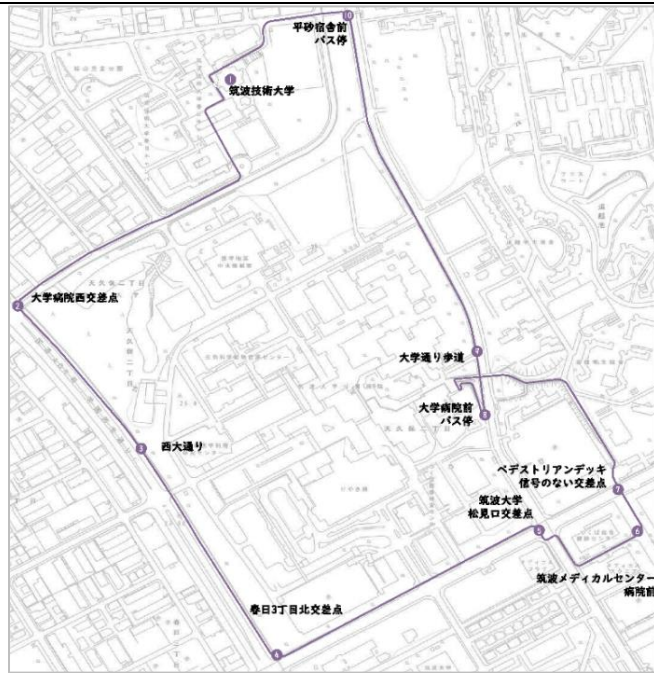
大曽根・筑穂  
C-2:周辺市街地編



天久保  
D-1:住宅街編



天久保  
D-2:医療機関編



## 1.2. 点検結果

まち歩き点検は、4日間(プレ点検を除く)にわたり、4地区9ルート、延べ67名が参加し、車いす体験による意見を含む多様な意見を収集できた。なお、9ルートすべてに車いすユーザーが参加し、5ルートに視覚障害者、7ルートに聴覚障害者、5名の介助者が参加した。そのほか、市の公共施設や道路の維持管理を担当する職員も同行した。

### 1.2.1. 参加者の属性ごとの着目点(概要) ~~参加者の障害種別による違い~~

まち歩き点検には、車いすユーザー、視覚障害者(弱視、全盲)、聴覚障害者、介助者などが参加しており、それぞれの着目点から点検を行った。

車いすユーザーは共通して、車いすで移動する際のバリアになりうる段差、幅員、勾配、エレベーターの有無などに着目していた。また、バリアフリーに移動できるルートが確保できるか、ルートを確認するための案内表示があるかなど、バリアフリー情報の有無にも着目していた。特に、段差や勾配については、自操式や電動式といった使用する車いすの種類によって、バリアと感ずる程度に差があった。

視覚障害者は、エスコートゾーンや点字ブロック、音響式信号機など誘導案内などの有無や、これらの設備が十分に維持管理できているかにも着目していた。また、全盲の参加者は主に音や白杖などで認知ができるか、弱視の参加者は表示を識別できるかなどについても着目していた。

聴覚障害者は、特に交差点部において、通行車両を正確に視認する必要があることから、視界の広さに着目していた。また、暗い場所においては、同行者に危険がある場合に手話等で知らせることが困難となることや、後方からの自転車等に気が付きにくくなるといった理由から、視界の明るさにも着目していた。

これらの他にも、全ての属性に共通して、案内表示のわかりにくさや自動車・自転車における運転マナーについて着目していた。

参加者の障害種別は表のとおりであり、すべてのルートに車いすユーザーが参加したほか、弱視、全盲、聴覚障害など、多様な種別の方が参加した。

障害種別により、必要とするバリアフリーの整備が異なっていたほか、車いすユーザーからは、段差やスロープなど経路に関する指摘が多くあった。視覚障害者は、エスコーションや音響式信号機など交差点周辺に関する指摘が多くあった。また、設備があっても気づけないために利用できないことがある点は、視覚障害者の特徴といえる。聴覚障害者は、視覚情報の不足による不安を前提とした意見があり、街灯の設置状況に注目する傾向があった。また、看板のわかりにくさとドライバーのモラルの低さによる交通安全上の不安について、障害の有無に限らない共通の課題としてあげられていた。

障害種別とバリアフリーにおける主な意見

	ハードの課題	ソフトの課題
車いすユーザー	<ul style="list-style-type: none"> <li>3cm以上の段差</li> <li>急なスロープ</li> <li>狭い多機能トイレ</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>バリアフリーで移動できるルート情報</li> </ul>
視覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> <li>視認性の低い案内表示</li> <li>不連続な点字ブロック</li> <li>エスコーションと音響式信号機の不足</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>音による情報提供と利用方法の伝播</li> </ul>
聴覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> <li>街灯の少なさ</li> </ul>	
その他	<ul style="list-style-type: none"> <li>案内看板の不明瞭さと内容の不一致</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>ドライバーのモラルの低さ</li> </ul>

### 1.2.2. 各ルートにおける点検結果

まち歩き点検におけるルートごとの結果について、4つに分類化して以下に示す。

<p>凡例：【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して          【2】心のバリアフリー（ソフト面）に関して          【3】市の施設に関して          【その他】          ※詳細は、p.12「2.2本市における課題及び背景」参照</p>	<p>◆参加者の意見</p>
--	----------------

#### A-1: つくば駅の周辺—公共交通編—

つくば駅の公共交通を取り巻く環境は、段差が少ないなどバリアフリーである一方、構造的に複雑であり、高齢者や障害者をはじめとしたあらゆる人にとって、情報提供の不十分さが課題であるといえる。



#### 【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して（好事例）

段差に関する指摘は少なく、バリアフリーなエリアであることが確認できた。一方で、エレベーターの設置箇所等のバリアフリー情報にアクセスできないため、それらを有効活用できないとの指摘もあった。

◆A4、A5 出口のエレベーターの音声案内が故障しており、利用できない。（視覚障害者）

◆吾妻交流センター前の点字ブロックの破損による段差（車いすユーザー）を除いて、段差に関する指摘はなかった。

#### 【3】市の施設に関して

段差に関する指摘は少なく、バリアフリーなエリアであることが確認できた。一方で、エレベーターの設置箇所等のバリアフリー情報にアクセスできないため、それらを有効活用できないとの指摘もあった。

◆吾妻交流センター入口のスロープの位置がバラバラで通れる場所が限られてしまう（車いすユーザー）

◆吾妻交流センターの施設名の表示が建物と同系色かつ高い位置に設置されており、視認できない（視覚障害者：弱視）

### 【その他】案内情報に関して

つくば駅、つくばセンター、ペDESTリアンデッキが、地下1階、地上1階、地上2階と3層が立体的に連結しており、さらにペDESTリアンデッキとも接続するつくばセンタービルや商業施設が立地している。このような構造的複雑さを背景に、案内看板がわかりにくいという指摘が多くみられた。

- ◆ホームの案内サイン文字間隔やフォントの視認が困難で、時刻がわからない(視覚障害者:弱視)
- ◆つくばセンターバスターミナルの案内看板の文字が小さく読めない。(視覚障害者:弱視)
- ◆中央図書館前の案内地図の点字がはがれている(視覚障害者)
- ◆案内看板ごとに、施設名の表記が異なり、わかりにくい。
- ◆ペDESTリアンデッキ上の構内図では、施設全体の配置を把握できないほか、トイレの位置が確認しにくい。(乳幼児の介助者)
- ◆ペDESTリアンデッキ上の構内図では、多機能トイレの位置が確認できない。(車いすユーザー)

### A-2 つくば駅の周辺—自家用車編—

つくば駅の周辺の自家用車利用者を取り巻く環境は、バリアフリーを考慮した駐車場と各施設間誘導における不連続性が課題である。



#### 【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

点字ブロックが途切れている、エレベーターが設置されておらず施設まで円滑に移動できないなど、不連続性に関する指摘があった。

- ◆ペDESTリアンデッキ上の点字ブロックが、商業施設の入口とつながっていない。(視覚障害者)
- ◆駐車場内に点字ブロックが敷設されていない。(視覚障害者)
- ◆つくば駅に近隣の商業施設と連結するA5出口のエスカレーターが途中から商業施設内にあり、営業時間外に利用することができない。(肢体障害者)
- ◆~~研究学園駅前のロータリーのタクトラップル及び市役所前のバス停において、点字ブロックの位置と乗降位置がずれている。~~

#### 【その他】駐車場内の警告灯に関して(聴覚障害者)

聴覚障害の場合、駐車場などで車両の通過を知らせる警告音が聞こえず、車両の接近に気が付くことができないといった指摘があった。

- ◆駐車場などで車両の通過を知らせる警告音が聞こえず、昼間は警告ライトも見えないので、車両に気が付かないことがある。(聴覚障害)

### A-3:つくば駅の周辺—公園・道路編—

つくば駅周辺の公園や道路を取り巻く実態は、障害者等が利用することを想定した維持管理が不十分なことによる不連続性が課題といえる。



#### 【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

つくば駅の周辺の公園や道路など、比較的外周をめぐるルートであったため、これまでの2ルートのような複雑さに関する指摘はなかった。一方で、交差点に関する指摘や維持管理に関する指摘があった。

- ◆スタートアップパーク前の横断歩道は、西側の待機スペースが不十分であるほか、植栽の根上りのため押しボタンまで車いすがたどり着けない構造となっていた。
- ◆障害者用のボタンを押すとその瞬間に音が鳴るが、信号が青になった際の音による案内はなかった。
- ◆中央通りの交差点は音響式信号となっており、信号が青になると案内が流れる。一方で、距離が長いにも関わらず、エスコートゾーンが設置されておらず、視覚障害者が斜めに進み車道を中心に侵入するリスクがある。(視覚障害者:全盲)



◆ペDESTリアンデッキの歩道橋は、自操する車いすで通過するには急勾配である。(車いすユーザー)

## B-1: 研究学園駅の周辺-公共交通編-

研究学園駅周辺は、比較的新しい地区であり、歩道は段差が少なく歩きやすく、車いすも走行しやすかった。一方で、移動経路の不連続性及び交通安全上の危険とドライバーのマナーが課題である。



### 【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

駅から市役所までの移動を想定するとき、実際の車や人の流れと信号機、横断歩道、点字ブロックの位置などが一致しておらず、交通安全の不安の声があがった。

◆市役所の入口の交差点には、信号機が設置されていないが、車の交通量が多く横断が困難である。

→参加者が以前、上記交差点において信号機の設置を依頼した際に、推奨ルートは南側「研究学園駅南口」交差点で横断するルートとの回答があった。

→「研究学園駅南口」交差点と市役所間の点字ブロックは、東側のみに敷設されており、推奨ルートである西側には、点字ブロックがない。

◆研究学園駅前のロータリーのタクシープール及び市役所前のバス停において、点字ブロックの位置と乗降位置がずれている。

### 【2】心のバリアフリー(ソフト面)に関して

研究学園駅周辺の歩車共存道路や駅南側の通りでは、スピードを出して走行する車が多く、まち歩き点検中に危険を感じる場面があった。

◆~~駐車場などで車両の通過を知らせる警告音が聞こえず、昼間は警告ライトも見えないので、車両に気が付かないことがある。(聴覚障害)~~

◆歩車共存道路で、スピードを出して走行する車がいって怖かった。

## B-2: 研究学園駅の周辺-商業施設編-

身体的特徴の差による交通安全と道路環境に関する認識の不一致、不十分な信号機整備が課題である。また、雨天時のバリアについても課題として挙げられた。

### 【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

段差の少ない歩きやすい道だったが、歩車共存道路を移動中、全盲の参加者とそれ以外の参加者で交通安全に関する認識の違いがあった。

◆道も広くて、きれいで、安全で歩きやすい道だった。交差点もほとんどないですね。(視覚障害者:全盲)

→歩車共存道路のため、事務局は歩道の移動中よりも安全に留意していた。(事務局)

◆視覚障害者にとって移動しやすい交差点と信号機の関係

最も移動しやすい : 音響式信号機のある交差点

2番目に移動しやすい交差点: 信号機のない交差点(自分のペースで渡れるため)

最も移動しにくい交差点 : 信号機のみのある交差点(信号の色を車の音で把握しないといけないため)

◆エスコートゾーンがあると、横断歩道で斜めに進み車道に侵入する心配がなくなる(視覚障害者:全盲)

### 【その他】天候に関して

雨天時は、車いすユーザー、視覚障害者にとって水たまりがバリアになることが指摘された。

◆屋内・屋外で同じ車いすを使うので、雨の日に外出すると、帰宅後車輪を拭く手間がかかるので、雨天時は外出を控えたい(車いすユーザー)

◆水たまりに気が付けないので、水たまりに嵌るものだと思い避けることを諦めている。(視覚障害者)



## C-1:大曾根・筑穂—郊外型住宅街編—

大穂交流センター、筑穂交番をはじめ、公共施設の維持管理、歩道における急勾配が課題といえる。なお、舗装は、一部植栽の根上がりがあるものの破損は少なかった。



### 【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

交差点付近の道路と歩道の接続部において、マウンドアップの歩道を車道に合わせるための傾斜が急勾配となり、移動、信号の待機時にバリアとなる点が指摘された。

- ◆約 40 cm の高低差を 1m 未満の距離で処理しているため急勾配となり、車いすは電動でも上がれなかった。また、自転車利用者（周囲の道路の交通量が多いため歩道を走行している）は勢いをつけて超えていたので、周囲の歩行者へのリスクが高まっていた。

### 【3】市の施設に関して

大穂窓口センターや社会福祉協議会がある大穂庁舎、大穂交流センター、大穂保健センター等公共施設、スーパーマーケットやホームセンター等の商業施設が集積している。交流センター敷地内のバリアフリーの不十分さが多くあげられた。

- ◆身体障害者用駐車場のスペースが不十分で、使いにくい。
- ◆駐車場から施設へのスロープの場所がわからない。
- ◆バス停の看板やベンチがあり有効な歩道幅が狭くなっているため、車いすでは通りにくい。
- ◆車いすでは敷地内の歩道に上がれないためスロープまで車道を通過して迂回する必要があった。

### 【その他】施設に関して

筑穂交番のバリアフリーの不十分さが多くあげられた。

- ◆交番については、「入口前にフラットなスペースがないため、車いすでは入れない。
- ◆車いすでは開き扉を開けられない。
- ◆不在時用電話の箱が開かない。
- ◆不在時用の電話は、聴覚障害者は利用できない。
- ◆いざという時に交番が利用できる状態でなければ、安心して外出できない

## C-2:大曾根・筑穂—周辺市街地編—

周辺市街地では、道路における安全確保、施設の維持管理が課題である。

### 【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

大曾根市街地へ続く主要道路は歩道がなく交通量も多いため、すれ違いが困難となる。側溝の溝が広い場所もあり、参加者が危険を感じる場面が多くあった。

- ◆すれ違い時に車との距離が近いほか、車いす、歩行者、自転車とのすれ違いに十分な幅員がない。
- ◆側溝の溝が広くて危ない。車いすのタイヤが嵌る。（車いすユーザー）



### 【3】市の施設に関して

交流センターにエレベーターの設置がないため、車いす参加者の移動が困難だった。

- ◆集合場所が 2 階だったため参加者は昇降機を利用し、約 60 kg の車いすは 4 名掛かりで持ち上げた。この際、腰を痛めた者もあり、円滑な移動のためにエレベーターが不可欠であると参加者一同実感した。

### 【その他】施設に関して

スロープにプランターがあるなど、十分な配慮がなされていない施設があることが確認された。

- ◆郵便局のスロープにプランターが置かれ通行の妨げとなっていた。
- ◆郵便ポストの投函口の位置が高く使いづらい。(車いすユーザー)

## D-1:天久保-住宅街編-

学生街であり、自家用車以外の自転車、バス、徒歩などの交通手段を用いる人も多い地区である。実態に即さない構造、すなわちバス停付近の段差や横断歩道の不連続性などが課題である。一方で、筑波技術大学周辺は、バリアフリー化の好事例といえる。加えて、地域特性を踏まえたバリアフリー化の波及効果への期待についての言及もあった。



### 【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

歩道・横断歩道・バス停間の連携がとれておらず、円滑な移動経路を確保できない、舗装の破損による段差等や暗く安全に移動できないとの指摘があった。

- ◆片側のみに歩道がある道路において、ペDESTリアンデッキが反対側の歩道とみなされ、車道の両側にバス停がある。しかし、道路とペDESTリアンデッキ間で1メートル以上の高低差がある
- ◆大学中央方面に向かうバスに乗車時に、天久保2丁目のバス停で降りたとき、天久保2丁目市街地に向かうためには、横断歩道まで迂回しなければならない。
- ◆街路樹の根上りや舗装の破損で段差があり、車いすでは通れない。(車いすユーザー)
- ◆夜間に街灯が少なく、安全を確保することが難しい。(聴覚障害者)
- ◆平砂宿舍前のバス停付近に、車いすが転回しにくいユニバーサルゲートがある。
- ◆東大通りの交差点において、車いすユーザーは、中央分離帯による小さな段差を避け、横断歩道から外れ、車道側を通らないと、横断できない。(車いすユーザー)

### 【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して(好事例)

筑波技術大学北東の交差点には視覚障害者にとっても利用しやすい工夫がされた好事例の交差点であることが確認できた。

- ◆押しボタンやエスコートゾーンが設置されている。
- ◆点字ブロックは周囲の道路に限らず、近隣のコンビニエンスストアとも連携されており、交差点・道路・駐車場・店舗入口まで連続して点字ブロックが敷設されている。
- ◆歩道内における信号の待機スペースは狭く、車いすユーザーは利用しにくい。(車いすユーザー)

### 【その他】学生街に起因する期待に関して

- ◆この地区に住む筑波技術大学、筑波大学に通う学生は、全国から集まり、人生の一時を過ごし、その後全国へまた散っていく。ゆえに、バリアフリーを重点的に実施し、誇れる街にすることで、つくば市のバリアフリー化を好事例、モデルとして全国に広めることができるのではないか。

## D-2:天久保-医療機関編-

医療機関があり、障害者・高齢者等に向けたバリアフリー化の意識は感じられるが、実態が伴っていないこと、障害者・高齢者等をはじめその空間のあらゆる利用者、利用場面に適していない点が課題である。



### 【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

病院周辺は、点字ブロックが敷設されているが、不連続であり、利用者の想定が十分でない箇所も多くあった。

- ◆路線の境目で途切れている。
- ◆点字ブロックが車道側に寄っていて、点字ブロックを見失ったときに車道に侵入するリスクがある。
- ◆旧バス停の付近に警告ブロックが残っている。
- ◆スロープの勾配が急の場合、車いすでするのは難しく、かつ恐怖を感じる。(車いすユーザー)

- ◆マウンドアップの歩道において道路との境界に歩道より高い縁石がない場合、転落の不安がある。(視覚障害者:全盲)
- ◆大学内ループ上に、歩道と車道の高低差がある場合、階段はあってもスロープがない箇所がある。(車いすユーザー)
- ◆西大通りでは歩道と同じ高さに自転車道があるが、筑波大学附属病院の南側の通りでは、車道側に自転車道がある。これを理解せず、歩道内を走行する自転車があり、安心歩行ゾーンの実態は安心して利用できない(視覚障害者:全盲)

#### 【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して(好事例)

利用者と管理者の連携が取れた好事例として、利用者の声を反映した車止めがあったが。

- ◆筑波技術大学付近の歩道にある車止めに、白杖が引っかからないようアーチにカバーが付いていた。これは、筑波技術大学に勤務する全盲の方が声を上げたことにより実現した。(視覚障害者:全盲)

### 1.2.3. まち歩き点検の総括

まち歩き点検は、4 日間(プレ点検を除く)にわたり、4 地区 9 ルートにおいて延べ 67 名の参加の下で実施され、市内のバリアフリーの状況について、好事例を含む多様な指摘がなされた。まち歩き点検には、車いすユーザー、視覚障害者(全盲、弱視)、聴覚障害者及び介助者が参加し、障害ごとに異なるバリアがあることが共有できた。例えば、車いすユーザーからは段差やスロープなどの主に経路について、視覚障害者からはエスコートゾーンや音響式信号機などの主に交差点について、聴覚障害者からは街灯の設置などによる視覚情報の確保について指摘があった。

また、まち歩き点検を実施した 4 地区ごとに、バリアフリー化の状況が大きく異なっていたことも特筆すべき点である。例えば、つくば駅周辺地区は歩道が広く迂回しやすいため、段差に関する指摘は相対的に少なかったものの、案内表示における設置場所やデザインなど、目的地までの誘導に関する指摘が多く挙げられていた。同様に、研究学園駅周辺地区は点字ブロックの不連続性について、大曾根・筑穂地区は歩道の使いにくさや公共施設のバリアフリー化の不十分さについて、天久保地区は舗装のひび割れや点字ブロックの配置位置の不適切さといった歩道の不十分さについての指摘が多くあった。

#### 分類ごとの総括

【1】徒歩等による移動及び公共交通に関しては、いずれの地区も、段差、歩道・スロープの傾斜、点字ブロックの不連続性等についての指摘があった。利用場面を想定したまち歩き点検を行ったことで、マウンドアップされた歩道と車道との接続部が急勾配となっており、車いすでの移動におけるバリアになっていること、主要な施設間を結ぶ経路上の必要な場所に点字ブロックが敷設されていないことなどが明らかとなった。

【2】心のバリアフリー(ソフト面)に関しては、歩車共存道路における車の走行速度の配慮の不十分さなどが指摘された。また、まち歩き点検を通じ、各参加者におけるバリアの実態把握やバリアフリーに関する知見の蓄積につながった。まち歩き点検では、ハード整備に関して多くの具体的な指摘がなされた一方、ハード整備には限度があり、これを補完するソフトの対応として「心のバリアフリー」が大切であるとの認識が各参加者間で共有された。

【3】市の施設に関しては、天久保地区を除く 3 地区(つくば駅周辺地区、研究学園駅周辺地区、大曾根・筑穂地区)において、いずれも市の施設を起点とするルートでまち歩き点検を実施した。まず、つくば駅周辺地区におけるルートの起点となった吾妻交流センターでは、建物外壁と同系色で作られた看板の視認性の悪さやスロープの位置の不適切さが指摘された。また、研究学園駅周辺地区におけるルートの起点となったつくば市役所では、エスコートゾーンの確保や段差を小さくした特殊な駒止めといった好事例が確認された。さらに、大曾根・筑穂地区におけるルートの起点となった大穂交流センターでは、駐車場内の移動経路や看板の設置場所の不適切さ、エレベーターの未整備といった多様な指摘があった。

【その他】各ルートにおける個別の課題に関しては、つくば駅周辺地区では、案内表示の視認性の悪さ（フォントやデザイン）、立体駐車場における警告灯の日中の視認性の悪さが指摘された。また、研究学園駅地区では、点検日が雨天だったことから、視覚障害者は雨天時に水たまりを避けることができないなど、天候によるバリアが指摘された。大曾根・筑穂地区では、生活関連施設のスロープにおいて、必要な部分が水平ではなかったり、プランターが置いてあったりするなど、構造と運用の両側面からのバリアが指摘された。天久保地区では、全国から学生が集まってくるという特性から、バリアフリー化の好事例として周知されることに対する期待の声があがった。

市内のバリアフリーの状況について、車いすユーザー、視覚障害者、聴覚障害者及び介助者といった多様な参加者による点検を踏まえ、障害ごとに異なるバリアの存在や、点検を実施した4地区それぞれのバリアフリー化の状況が明らかになった。意見の概要と意見の地区ごとの有無を下記の表に示す。

なお、表の空欄については、「意見がなかった」ものを示しており、課題はないことを示すものではない。意見の有無にかかわらず、多様な視点からバリアフリー化がすすめられることが望ましい。

まち歩き点検で抽出された意見の有無 凡例：○ まち歩き点検にいて意見有り※	地区			
	つくば駅	研究学園駅	大曾根・筑穂	天久保
【1】 徒歩等による移動及び公共交通に関して				
<b>歩道</b>	○	○	○	○
歩道（勾配、高さ）	○		○	○
歩道（幅員、休憩スペースの有無）	○	○	○	○
舗装（段差、種類）	○	○	○	○
歩道上の障害物（有無）		○	○	
信号機の待機場所（勾配、広さ）	○		○	○
交差点（視界の広さ）		○		○
自転車専用レーン（有無）	○			○
歩道と車道の境界の車止め（設置位置、種類）	○	○		○
植栽（根上り、管理状況）	○		○	○
ペDESTリアンデッキの構造（交差部の多さ）	○			
<b>横断歩道</b>	○	○	○	○
横断歩道（有無）			○	
横断歩道（段差）			○	
信号機（有無、種類）	○	○	○	○
音響式信号機（有無、音の種類）			○	○
押しボタン（識別性、サイン）	○		○	○
エスコートゾーン（有無、破損）	○	○	○	○
歩道と車道の境界の縁端構造（駒留ブロックの段差）			○	○
<b>点字ブロック</b>	○	○	○	○
点字ブロック（有無、配置、連続性）	○	○	○	○
点字ブロック（汚損）	○			○
点字ブロックと舗装の識別（コントラスト、凹凸）	○	○		
<b>側溝</b>	○		○	○
グレーチングの網目（粗さ）	○		○	○
側溝の蓋（破損）			○	
<b>バス</b>	○	○	○	○
バス車両の音声案内（有無）		○	○	
バス停（屋根の有無、広さ、ベンチの有無等）	○	○	○	○
<b>その他</b>	○	○	○	○
エレベーター（有無、広さ、誘導案内の有無）	○			
街灯（有無）	○	○	○	○

※○は点検中に、好事例、課題点問わず意見があったものを示している。空欄については、「意見がなかった」ものを示しており、課題はないことを示すものではない。意見の有無にかかわらず、多様な視点からバリアフリー化がすすめられることが望ましい。

まち歩き点検で抽出された意見の有無 凡例：○ まち歩き点検にいて意見有り※	地区			
	つくば駅	研究学園駅	大曾根・筑穂	天久保
<b>【2】心のバリアフリー（ソフト面）に関して</b>				
<b>交通マナー</b>	○	○	○	○
歩道（自転車の速度）	○		○	○
歩車共存道路（車の速度）		○		
路上駐車（有無）			○	
<b>【3】市の施設に関して</b>				
<b>歩行空間</b>		○	○	
歩道（勾配、高さ）			○	
歩道（幅員、休憩スペースの有無）			○	
歩道（視界の広さ）		○		
舗装（段差、種類）			○	
歩道と車道の境界の車止め（設置位置、種類）			○	
ペDESTリアンデッキの構造（交差部の多さ）		○	○	
スロープ（有無、設置位置、勾配）	○	○	○	
床面（種類）			○	
<b>案内表示・サイン</b>	○			
案内表示（点字の有無）	○			
施設看板（視認性、誘目性）	○			
<b>点字ブロック</b>	○	○	○	
点字ブロック（有無、配置、連続性）		○	○	
点字ブロック（汚損）	○			
<b>側溝</b>	○	○		
グレーチングの網目（粗さ）	○	○		
<b>設備等</b>	○	○	○	○
障害者駐車場（有無、広さ、路面サインの汚損）		○	○	
ラバーランプ（汚損）		○		
施設内の照明（照度）	○			
公園設備（車いす対応水飲み場の有無等）		○		
トイレ（機能、設備、誘導、照度等）	○	○		○
エレベーター（有無、広さ）	○		○	
出入り口（幅、扉の種類）	○			

※○は点検中に、好事例、課題点問わず意見があったものを示している。空欄については、「意見がなかった」ものを示しており、課題はないことを示すものではない。意見の有無にかかわらず、多様な視点からバリアフリー化がすすめられることが望ましい。

まち歩き点検で抽出された意見の有無 凡例：○ まち歩き点検にて意見有り	地区			
	つくば駅	研究学園駅	大曾根・筑穂	天久保
<b>【4】 その他</b>				
<b>歩行空間</b>	○		○	○
スロープ（障害物の有無）			○	
スロープ（有無、設置位置、勾配）	○		○	
床面（種類）				○
<b>案内表示・サイン</b>	○	○		○
案内表示（音声案内との連携）	○	○		
案内表示（点字の有無）	○	○		
案内表示（汚損）	○			
案内表示（有無、設置位置）	○			○
案内表示（デザイン、内容）	○	○		○
<b>点字ブロック</b>	○		○	
点字ブロック（有無、配置、連続性）	○		○	
点字ブロック（汚損）	○			
<b>設備等</b>	○	○	○	○
エレベーター（有無）	○			
障害者駐車場（有無、広さ、路面サインの汚損）	○		○	○
立体駐車場（警告灯の視認性、誘目性）	○			
トイレ（機能、設備、誘導等）	○	○		
改札（動線）、券売機（車いす対応可否）	○	○		
出入り口（幅、扉の種類）				○
<b>その他</b>			○	
空き家（有無※防犯として）			○	

※○は点検中に、好事例、課題点問わず意見があったものを示している。空欄については、「意見がなかった」ものを示しており、課題はないことを示すものではない。意見の有無にかかわらず、多様な視点からバリアフリー化がすすめられることが望ましい。

## 2. バリアフリーに関する課題とその背景

### 2.1. 多様な属性ごとの特徴

~~アンケート調査・ヒアリング調査・まち歩き点検の結果を踏まえ、属性ごとの特徴、バリア等について下記に示す。~~

~~属性ごとに多様な特性とバリアフリーニーズ~~

属性	特徴	バリア	バリアフリー
肢体障害者	<del>車いすを使用する →座った高さで移動・活動する 車いすの種類や年齢で、バリアとなる 段差の高さや傾斜の角度が異なる</del>	<del>タイヤが嵌るリスタがある3cm 以上の段差や隙間 転回ができない狭い空間 改札機のIC読取部の高さ</del>	<del>車いすでも移動できる、段差がなく十分な 広さが確保された経路があること 車いすで利用できる蹴りこみや 低いカウンター</del>
	<del>左右で稼働範囲に差がある</del>		<del>左右対称の設備(手すりなど)</del>
視覚障害者	<del>得られる情報が限定的となる 「状況を確認する」ことが難しい 訪れたことのない場所に単独で行くこ とは極めてまれである</del>	<del>視覚障害者向け設備がある ことを知らない。 周囲の状況が「わからない」 例)エスカレーターの向き</del>	<del>バリアフリー設備の整備と確実に当事 者に届く情報提供を一体的に進める 音響式信号機とエスコートゾ</del>
聴覚障害者	<del>ハード面のバリアはほとんどない 視覚情報に頼っている</del>	<del>暗くて周囲が見えない 音声案内しかない 例)街灯が少ない、緊急時</del>	<del>照度の確保 聴覚・視覚双方で受け取ることで 情報を提供</del>
知的障害者	<del>イレギュラーな事案が起きた際に パニックになる</del>		<del>直感的に情報や必要な設備にアクセス できるサインや設備の配置</del>
高齢者	<del>老化による運動機能、視覚、聴覚、認 知機能の低下</del>		<del>様々な属性に対応したバリアフリーが高 齢者にとってのバリアフリーとなる</del>
子育て世代	<del>ベビーカーを使用する</del>	<del>周囲に迷惑をかけてしまうと、声を土 げられない傾向あり (当事者の心のバリアフリー)</del>	<del>ベビーカーがあっても移動できる、段差 がなく十分な広さが確保された経路があ ること</del>
すべての人			<del>事前に安全かつスムーズな移動ル ートと必要な設備の情報提供</del>

ヒアリング調査やまち歩き点検にご協力いただいた肢体障害、視覚障害、聴覚障害等の障害を有する皆様はじめ、一口に障害者といっても多様な特性を有する人々がいる。令和4年6月策定の国土交通省道路局「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」においても対象者とその主な特性を整理しているため、下記に示す。

なお、バリアフリー化を進めるにあたっては、ユニバーサルデザインの考えに基づき、障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々が利用しやすいことを念頭に取組みが進められていくことが望ましい。

#### ■道路の移動等円滑化に関するガイドラインにおける対象者

<ul style="list-style-type: none"> <li>・高齢者</li> <li>・肢体不自由者(車椅子使用者)</li> <li>・肢体不自由者(車椅子使用者以外)</li> <li>・内部障害者</li> <li>・視覚障害者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・聴覚・言語障害者</li> <li>・知的障害者</li> <li>・精神障害者</li> <li>・発達障害者</li> <li>・高次脳機能障害者</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・妊産婦</li> <li>・乳幼児連れ</li> <li>・外国人</li> <li>・その他</li> </ul>
--	--	--

※高齢者・障害者等においては、重複障害の場合がある



■道路の移動等円滑化に関するガイドラインにおける対象者の主な特性(具体的なニーズ)の整理

※障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々を考慮することが望ましい。

高齢者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・階段、段差の移動が困難</li> <li>・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難</li> <li>・視覚・聴覚能力の低下により情報認知やコミュニケーションが困難 など</li> </ul>
肢体不自由者 (車椅子使用者)	車椅子の使用により <ul style="list-style-type: none"> <li>・階段、段差の昇降が不可能</li> <li>・移動及び車内で一定以上のスペースを必要とする</li> <li>・座位が低いと高いところの表示が見にくい</li> <li>・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難</li> <li>・脳性まひなどにより言語障害を伴う場合がある など</li> </ul>
肢体不自由者 (車椅子使用者 以外)	杖、義足・義手、人工関節などを使用している場合 <ul style="list-style-type: none"> <li>・階段、段差や坂道の移動が困難</li> <li>・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難</li> <li>・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難</li> <li>・片まひがある場合、トイレの戸が右開きか左開きかで使いにくいことがある など</li> </ul>
内部障害者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・外見からは気づきにくい</li> <li>・急な体調の変化により移動が困難</li> <li>・疲労しやすく長時間の歩行や立っていることが困難</li> <li>・オストメイト(人工肛門、人工膀胱造設者)によりトイレに専用設備が必要</li> <li>・障害によって、酸素ボンベ等の携行が必要 など</li> </ul>
視覚障害者	全盲以外に、弱視(ロービジョン)者や色覚異常により見え方が多様であることから <ul style="list-style-type: none"> <li>・視覚による情報認知が不可能あるいは困難</li> <li>・空間把握、目的場所までの経路確認が困難</li> <li>・案内表示の文字情報の把握や色の判別が困難</li> <li>・白杖を使用しない場合など外見からは気づきにくいことがある など</li> </ul>
聴覚・言語障害者	全聾の場合、難聴の場合があり聞こえ方の差が大きいため <ul style="list-style-type: none"> <li>・音声による情報認知やコミュニケーションが不可能あるいは困難</li> <li>・音声・音響等による注意喚起がわからないあるいは困難</li> <li>・発話が難しく言語に障害がある場合があり伝えることが難しい</li> <li>・外見からは気づきにくい など</li> </ul>
知的障害者	初めての場所や状況の変化に対応することが難しいため <ul style="list-style-type: none"> <li>・道に迷ったり、次の行動を取ることが難しい場合がある</li> <li>・感情のコントロールが困難でコミュニケーションが難しい場合がある</li> <li>・情報量が多いと理解しきれず混乱する場合がある</li> <li>・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある</li> <li>・読み書きが困難である場合がある</li> <li>・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など</li> </ul>

精神障害者	<p>状況の変化に対応することが難しいため</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・新しいことに対して緊張や不安を感じる</li> <li>・混雑や密閉された状況に極度の緊張や不安を感じる</li> <li>・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある</li> <li>・ストレスに弱く、疲れやすく、頭痛、幻聴、幻覚が現れることがある</li> <li>・服薬のため頻繁に水を飲んだりすることからトイレに頻繁に行くことがある</li> <li>・外見からは気づきにくい</li> <li>・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など</li> </ul>
発達障害者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・注意欠陥多動性障害 (AD/HD) 等によりじっとしてられない、走り回るなどの衝動性、多動性行動が出る場合がある</li> <li>・広汎性発達障害等により特定の事柄に強い興味や関心、こだわりを持つ場合がある</li> <li>・反復的な行動を取る場合がある</li> <li>・学習障害 (LD) 等により読み書きが困難である場合がある</li> <li>・他人との対人関係の構築が困難</li> <li>・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など</li> </ul>
高次脳機能障害者	<ul style="list-style-type: none"> <li>・半側空間無視や注意障害がある場合、歩道等を移動する際に転落や人やものにぶつかる危険がある</li> <li>・注意障害などにより、必要な情報を見つけるのが難しいことがある</li> <li>・失語や失認などにより、案内や表示を見ても内容が理解できないことがある</li> <li>・記憶障害や地誌的障害などにより、道順や経路、目印が覚えられないことがある など</li> </ul>
妊産婦	<p>妊娠していることにより</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・歩行が不安定 (特に下り階段では足下が見えにくい)</li> <li>・長時間の立位が困難</li> <li>・不意に気分が悪くなったり疲れやすいことがある</li> <li>・初期などにおいては外見からは気づきにくい</li> <li>・産後も体調不良が生じる場合がある など</li> </ul>
乳幼児連れ	<p>ベビーカーの使用や乳幼児を抱きかかえ、幼児の手をひいていることにより</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・階段、段差などの昇降が困難 (特にベビーカー、荷物、幼児を抱えながらの階段利用は困難である)</li> <li>・長時間の立位が困難 (子どもを抱きかかえている場合など)</li> <li>・子どもが不意な行動をとり危険が生じる場合がある</li> <li>・オムツ交換や授乳できる場所が必要 など</li> </ul>
外国人	<p>日本語が理解できない場合は</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・日本語による情報取得、コミュニケーションが不可能あるいは困難 など</li> </ul>
その他	<p>一時的なけがの場合 (松葉杖やギブスを使用している場合など含む)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>・難病、一時的な病気の場合</li> <li>・重い荷物、大きな荷物を持っている場合</li> <li>・初めての場所を訪れる場合 (不案内) など</li> </ul>

※障害の有無、年齢、性別、人種等にかかわらず多様な人々を考慮することが望ましい。

## 2.2. 本市における課題及び背景

### 課題1 徒歩等による移動及び公共交通に関する課題

移動等円滑化を図るためには、市民の足元となる歩道等の移動経路の整備が不可欠であるとの認識の下、高齢者や障害者等の多様な市民が円滑に移動できるよう、連続性を担保した上で、絶えず整備や改良を重ねていく必要がある。また、事業者と連携すること等によって公共交通の利便性を高めることは、これらの取組みを補完する上で重要である。

各調査で明らかとなった事項を下記に示す。

アンケート	<p>■ バリアフリーのまちづくりのために必要なこととして、段差の解消や歩道の整備といったハードの整備をあげた市民は、それぞれ 70% を上回った。</p> <p>バリアフリーなまちづくりに必要なこと (n=1039)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 段差解消</td><td>72.6</td></tr> <tr><td>2 歩道整備</td><td>75.7</td></tr> <tr><td>3 福祉車両</td><td>46.4</td></tr> <tr><td>4 教育</td><td>46.9</td></tr> <tr><td>5 職員の理解向上</td><td>45.8</td></tr> <tr><td>6 交流機会</td><td>29.4</td></tr> <tr><td>7 ボランティア</td><td>21.1</td></tr> <tr><td>8 啓発</td><td>12.2</td></tr> <tr><td>9 歩行者等マナー</td><td>58.2</td></tr> <tr><td>10 ドライバーマナー</td><td>52.9</td></tr> <tr><td>11 何もしない</td><td>0.9</td></tr> <tr><td>12 その他</td><td>6.9</td></tr> </tbody> </table>	項目	割合 (%)	1 段差解消	72.6	2 歩道整備	75.7	3 福祉車両	46.4	4 教育	46.9	5 職員の理解向上	45.8	6 交流機会	29.4	7 ボランティア	21.1	8 啓発	12.2	9 歩行者等マナー	58.2	10 ドライバーマナー	52.9	11 何もしない	0.9	12 その他	6.9
項目	割合 (%)																										
1 段差解消	72.6																										
2 歩道整備	75.7																										
3 福祉車両	46.4																										
4 教育	46.9																										
5 職員の理解向上	45.8																										
6 交流機会	29.4																										
7 ボランティア	21.1																										
8 啓発	12.2																										
9 歩行者等マナー	58.2																										
10 ドライバーマナー	52.9																										
11 何もしない	0.9																										
12 その他	6.9																										
ヒアリング	<p>■ 車いす利用者にとっては歩道における傾斜に影響を受けやすく、視覚障害者にとっては点字ブロックの汚損によって円滑な移動が損なわれる恐れがあるとともに、歩道の改修等によって点字ブロックによる直線的な導線が保たれない場合がある。</p> <p>■ 路線バスの運行経路については、「子育て支援施設を經由していない」、バス車両については車内の IC 読取機が片側にしかなく、さらに車両によって左右異なるため、「視覚障害・知的障害などがある場合、IC 読取機の位置がわからず利用しづらい。」「半身不随・麻痺の場合は、左右で利用しづらい向きがある」といった具体的な指摘が多くあった。</p>																										
まち歩き点検	<p>■ 「ペDESTリアンデッキ上の点字ブロックが、商業施設の入口とつながっていない。(A-2)」、「スロープの勾配が急の場合、車いすで下るのは難しく、かつ恐怖を感じる。(D-2)」など、歩道等の移動経路に関して多くの具体的な指摘がなされた。</p>																										

### 課題2 心のバリアフリー(ソフト面)に関する課題

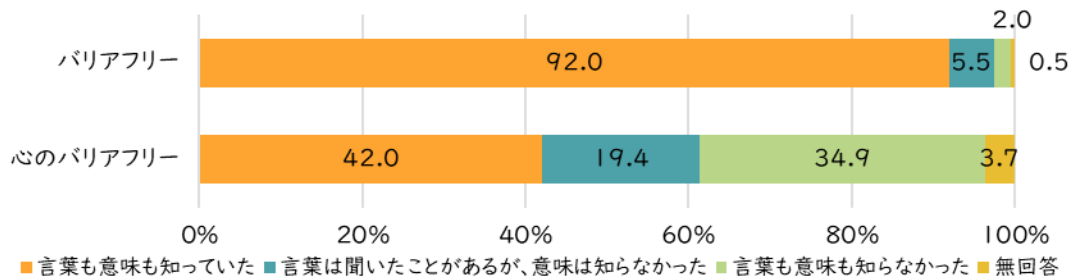
ハード整備を補完する存在としての「心のバリアフリー」を<sup>かんよう</sup>涵養する育む環境づくりのため、学校等における取組を推進するとともに、高齢者や障害者等の多様な市民による交流を後押しすることによって、市民間の相互理解を促進する必要がある。

各調査で明らかとなった事項を次に示す。

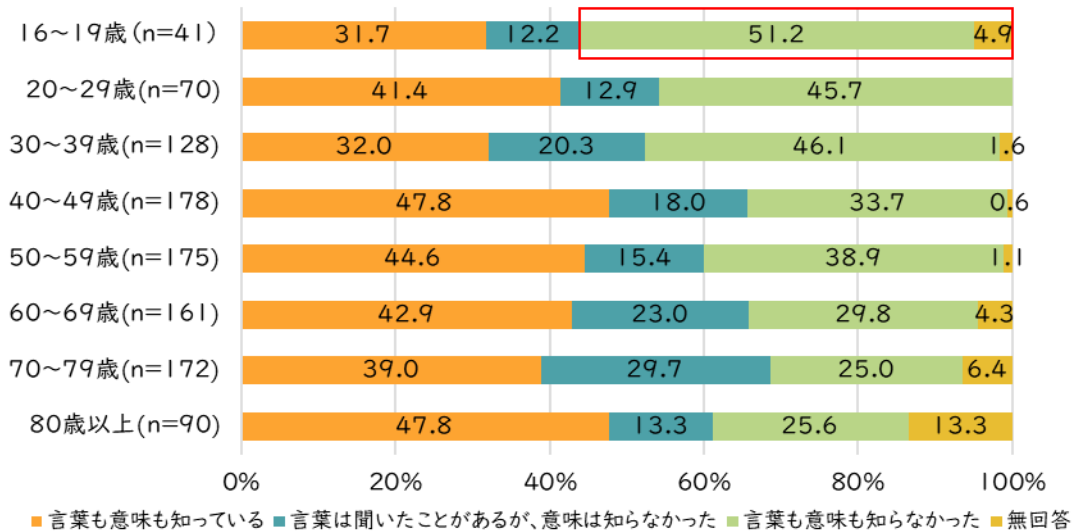
アンケート	<p>■ バリアフリーという言葉の浸透率が 90% であることに対し、心のバリアフリーは 65% 程度、40 歳未満については 50% を下回った。また、バリアフリーなまちづくりにおいて、「学校におけるバリアフリー教育」が最も重要だと捉えている市民の割合は 3 番目に多かった。浸透の</p>
-------	--

途上にある「心のバリアフリー」の概念を若年層へ浸透させることで、将来的に、歩行者やドライバーのマナー向上も期待できる。

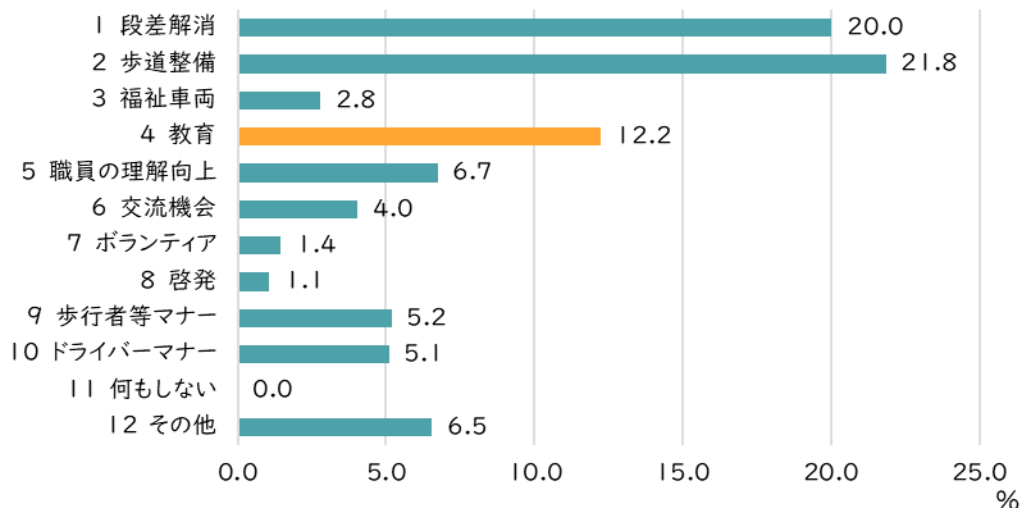
言葉の認知度 (n=1039)



心のバリアフリー 年代別認知度



バリアフリーなまちづくりに最も必要なこと (n=1039)



ヒアリング ■「心のバリアフリー」の涵養には、障害者や高齢者といった多様な方々と関わり合うことが大切であり、これによって心理的障壁を取り除き能動的な声掛けが可能となる。

まち歩き点検 ■ハード整備に関して多くの具体的な指摘がなされた一方、ハード整備には限度があり、これを補完するソフトの対応として「心のバリアフリー」が大切であるとの認識が共有された。

### 課題3 市の施設に関する課題

観光施設や運動施設を含めた市の施設においては、高齢者や障害者等の多様な市民の利用が想定されることから、施設の新旧を問わず率先してバリアフリー化を推進すべきであり、その際は、屋外からの導線や施設職員等による合理的配慮も勘案する必要がある。

各調査で明らかとなった事項を下記に示す。

アンケート	<p>■観光施設については約80%、運動施設については約70%の市民が、バリアフリーを感じられないとしている。</p> <p style="text-align: center;"><b>施設のバリアフリー状況</b></p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>施設種別</th> <th>1 進んでいる</th> <th>2 どちらかといえば進んでいる</th> <th>3 どちらかといえば進んでいない</th> <th>4 進んでいない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運動施設(n=434)</td> <td>3.5</td> <td>28.6</td> <td>43.5</td> <td>24.4</td> </tr> <tr> <td>金融機関(n=662)</td> <td>7.1</td> <td>44.9</td> <td>34.1</td> <td>13.9</td> </tr> <tr> <td>観光施設(n=346)</td> <td>2.0</td> <td>15.3</td> <td>42.2</td> <td>40.5</td> </tr> <tr> <td>商業施設(n=814)</td> <td>8.6</td> <td>47.9</td> <td>31.3</td> <td>12.2</td> </tr> <tr> <td>教育文化施設(n=513)</td> <td>8.4</td> <td>37.8</td> <td>32.7</td> <td>21.1</td> </tr> <tr> <td>医療施設(n=656)</td> <td>20.3</td> <td>54.7</td> <td>18.6</td> <td>6.4</td> </tr> <tr> <td>子育て支援施設(n=213)</td> <td>8.5</td> <td>41.3</td> <td>31.0</td> <td>19.2</td> </tr> <tr> <td>社会福祉施設(n=173)</td> <td>15.6</td> <td>45.1</td> <td>24.3</td> <td>15.0</td> </tr> <tr> <td>公共機関(n=464)</td> <td>15.7</td> <td>47.4</td> <td>26.9</td> <td>9.9</td> </tr> <tr> <td>市役所(n=640)</td> <td>29.1</td> <td>58.6</td> <td>9.4</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>みどりの駅の周辺(n=201)</td> <td>21.9</td> <td>50.7</td> <td>19.9</td> <td>7.5</td> </tr> <tr> <td>万博記念公園駅の周辺(n=195)</td> <td>22.6</td> <td>48.7</td> <td>21.0</td> <td>7.7</td> </tr> <tr> <td>研究学園駅の周辺(n=432)</td> <td>23.4</td> <td>57.4</td> <td>15.5</td> <td>3.7</td> </tr> <tr> <td>つくば駅の周辺(n=567)</td> <td>21.2</td> <td>54.5</td> <td>16.9</td> <td>7.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>■ 1 進んでいる ■ 2 どちらかといえば進んでいる ■ 3 どちらかといえば進んでいない ■ 4 進んでいない</p>	施設種別	1 進んでいる	2 どちらかといえば進んでいる	3 どちらかといえば進んでいない	4 進んでいない	運動施設(n=434)	3.5	28.6	43.5	24.4	金融機関(n=662)	7.1	44.9	34.1	13.9	観光施設(n=346)	2.0	15.3	42.2	40.5	商業施設(n=814)	8.6	47.9	31.3	12.2	教育文化施設(n=513)	8.4	37.8	32.7	21.1	医療施設(n=656)	20.3	54.7	18.6	6.4	子育て支援施設(n=213)	8.5	41.3	31.0	19.2	社会福祉施設(n=173)	15.6	45.1	24.3	15.0	公共機関(n=464)	15.7	47.4	26.9	9.9	市役所(n=640)	29.1	58.6	9.4	3.0	みどりの駅の周辺(n=201)	21.9	50.7	19.9	7.5	万博記念公園駅の周辺(n=195)	22.6	48.7	21.0	7.7	研究学園駅の周辺(n=432)	23.4	57.4	15.5	3.7	つくば駅の周辺(n=567)	21.2	54.5	16.9	7.4
施設種別	1 進んでいる	2 どちらかといえば進んでいる	3 どちらかといえば進んでいない	4 進んでいない																																																																								
運動施設(n=434)	3.5	28.6	43.5	24.4																																																																								
金融機関(n=662)	7.1	44.9	34.1	13.9																																																																								
観光施設(n=346)	2.0	15.3	42.2	40.5																																																																								
商業施設(n=814)	8.6	47.9	31.3	12.2																																																																								
教育文化施設(n=513)	8.4	37.8	32.7	21.1																																																																								
医療施設(n=656)	20.3	54.7	18.6	6.4																																																																								
子育て支援施設(n=213)	8.5	41.3	31.0	19.2																																																																								
社会福祉施設(n=173)	15.6	45.1	24.3	15.0																																																																								
公共機関(n=464)	15.7	47.4	26.9	9.9																																																																								
市役所(n=640)	29.1	58.6	9.4	3.0																																																																								
みどりの駅の周辺(n=201)	21.9	50.7	19.9	7.5																																																																								
万博記念公園駅の周辺(n=195)	22.6	48.7	21.0	7.7																																																																								
研究学園駅の周辺(n=432)	23.4	57.4	15.5	3.7																																																																								
つくば駅の周辺(n=567)	21.2	54.5	16.9	7.4																																																																								
ヒアリング	<p>■新たな施策を進めるよりも、地域交流センターや窓口センター等の公共施設のバリアフリー化を優先させるべき。</p> <p>■公共施設等への案内が不足しており、車いすでも利用できるルート案内があると便利である。また、市の施設においても順次バリアフリー化の対応を進めるとともに、特に施設を新設する場合は、設計段階から障害者団体等の意見を取り入れたほうがよい。</p>																																																																											
まち歩き点検	<p>■「交流センター内にエレベーターがない。(C-2)」など市の施設に関して多くの具体的な指摘がなされた。また、敷地内の横断歩道にエスコートゾーンがあるなど、市役所で実施されている好事例を他の既存施設においても横展開されることが望まれている。</p>																																																																											

※ 上記以外にも鉄道・路線バス・タクシーといった交通事業者等に対する意見が多数寄せられたことから、これらの事業者と連携して包括的なバリアフリー化を推進していくべきとの認識の下、本市におけるバリアフリー化を推進する必要がある。

### 3. 基本理念・基本方針

#### 3.1. 基本理念

## つながりを力に「誰一人取り残さない」まちづくり

つくば市におけるバリアフリー化を進めるためには、市民・行政・学校・研究機関・事業者・関係団体などの様々な関係者がしっかりとつながることで、初めて一体的なバリアフリー化が実現できます。SDGs (Sustainable Development GOALS: 持続可能な開発目標) の基本理念である「誰一人取り残さない」という想いを持って、誰もが安心して自分らしく生活できる、持続可能なまちづくりに向けた取り組みを進めていきます。

~~つくば市におけるバリアフリー化を推進するに当たっては、市民・行政・学校・研究機関・事業者・関係団体といった多様な関係者がしっかりとつながって、初めて一体的なバリアフリー化が図られるとの認識の下、SDGs (Sustainable Development GOALS: 持続可能な開発目標) の基本理念である「誰一人取り残さない」という包摂の精神を持ちながら、持続可能なまちづくりに向けた取り組みを推進する。~~

#### 3.2. 基本方針

本市のバリアフリー化の推進における基本理念を踏まえ、3つの課題への対処として、以下の基本方針を定めます。なお、これらの基本方針に基づき、交通事業者や民間企業と連携して包括的なバリアフリー化を実現させる必要があります。

### 1) 「誰もが移動しやすいまち」の実現に向けた整備・改良に取り組みます

誰もが移動しやすいまちを目指し、様々な関係者が連携しながら歩道の段差や傾斜の解消及び効果的な点字ブロックやわかりやすい案内看板の設置などを進めるとともに、切れ目のない保守管理を実施していきます。また、整備・改良をする場合は、施設間における移動の連続性を考え、必要に応じて新たな技術や先進的な事例を取り入れることも検討します。さらに、これらの取り組みを推進するには、誰もが利用しやすい公共交通とのつながりが大切ですので、これからも交通事業者と連携しながら利便性の向上に取り組んでいきます。

### ~~1) 「誰もが移動しやすいまち」の実現に向けた整備・改良~~

~~誰もが移動しやすいまちを目指し、多様な関係者が連携しながら歩道の段差や傾斜の解消及び点字ブロックの効果的な設置等を進めるとともに、切れ目のない保守管理を推進する。また、整備・改良に際しては、施設間における移動の連続性を十分に考慮し、必要に応じて新たな技術や先進事例を取り入れることも検討する。さらに、公共交通はこれらの取り組みを補完するものであると捉え、引き続き交通事業者と連携しながら利便性の向上に取り組んでいく。~~

### 2) 「心のバリアフリー」を育む環境づくりに取り組みます

施設や設備などのハードの整備だけでは本当のバリアフリー化は達成できません。高齢者や障害者などの様々な市民がお互いをしっかりと理解することは、助け合いの心を育てる第一歩であり、困っているときに周囲からの声かけや手助けがあれば、どのような人にとっても移動しやすい環境になります。学

校での教育を始めとした様々な機会を通じて「心のバリアフリー」を育む取り組みを進めるとともに、これらの様々な市民による交流を後押ししていきます。

## 2) 「心のバリアフリー」の<sup>かんよう</sup>涵養

~~ハードの整備のみでは真のバリアフリー化の達成は不可能であるとの認識の下、高齢者や障害者等の多様な市民間の相互理解を深めるため、学校教育を始めとしたあらゆる機会を通じて「心のバリアフリー」を育む取組を推進するとともに、これらの多様な市民による交流を促進する。~~

## 3) 公共施設におけるバリアフリー化に取り組みます

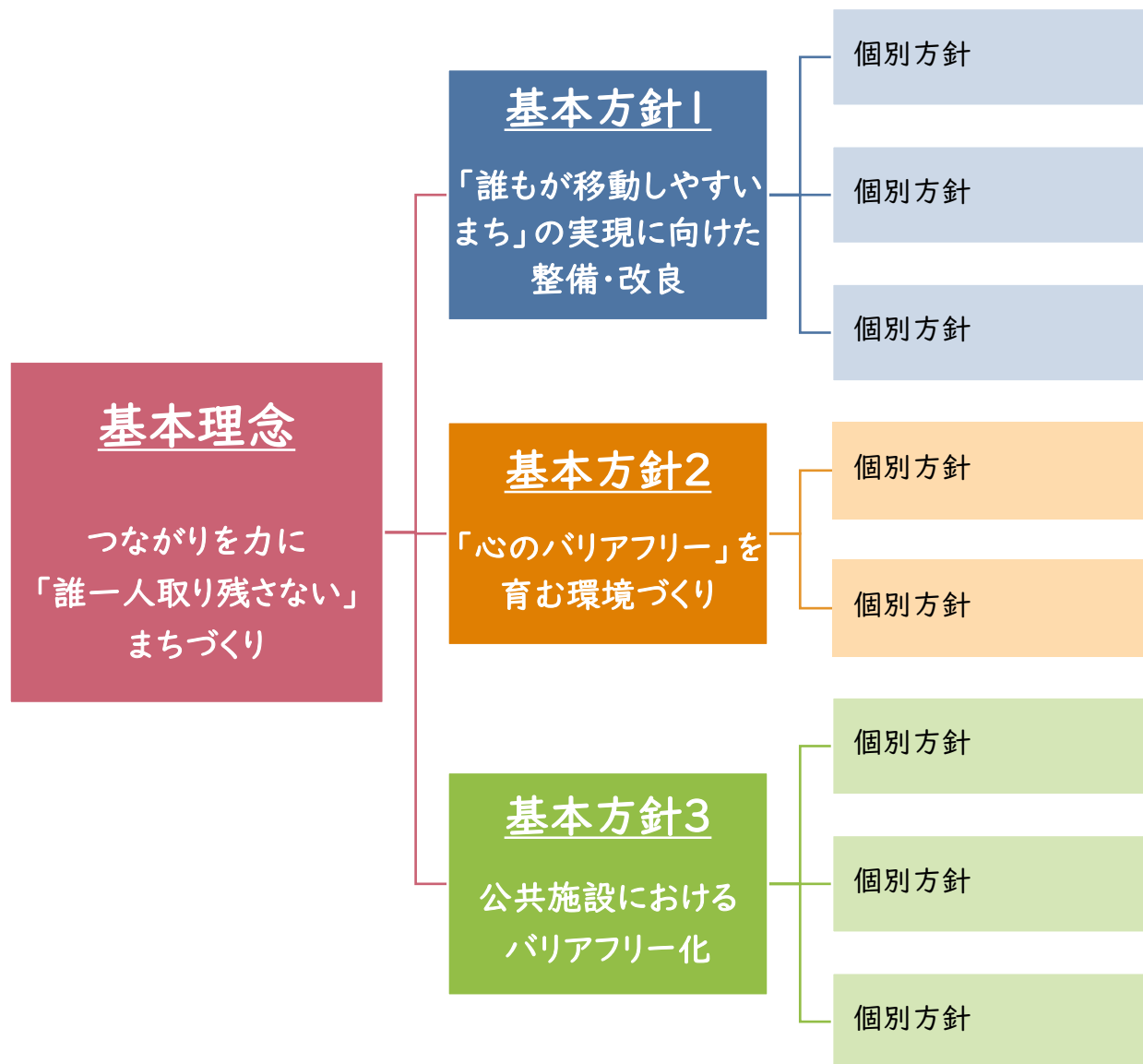
市内のバリアフリー化を進めるためには、まず、つくば市が所有する公共施設のバリアフリー化に積極的に取り組まなくてはなりません。新たな施設を建設するときはもちろん、すでにある施設においてもバリアフリー化を進めていきます。バリアフリー化に当たっては、施設内における合理的配慮（一人ひとりの困難さに合わせたサポート）の手法も考えながら、様々な関係者と連携し、すべての人が使いやすい施設を目指します。

## 3) 施設におけるバリアフリー化

~~市内のバリアフリー化を図るに際しては、まず市が所有する各施設におけるバリアフリー化に率先して取り組むべきとの認識の下、新たな施設の建設時はもとより、既存の施設においてもバリアフリー化を推進する。バリアフリー化に当たっては、施設内における合理的配慮のあり方を含め、多様な関係者と連携しながら誰もが使いやすい施設を目指す。~~

### 3.3. 個別方針の設定（つくば市独自）

本プランに掲げる3つの基本方針に紐づく、各部署における具体的な取組の方針を「個別方針」として明確化することで、本プランの実効性を高めるとともに、策定を契機としたバリアフリー化の機運をより一層高めることにつながる。（第4回協議会で、ご協議いただく予定）





## 4. 移動等円滑化促進地区等の設定

### 4.1. バリアフリーマスタープランにおける移動等円滑化促進地区等の位置づけ

バリアフリーマスタープランにおいて、移動等円滑化促進地区、生活関連施設及び生活関連経路が明示される事項として挙げられている。

**移動等円滑化促進地区**とは、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律に示す要件に該当する地区をいう。すなわち、生活関連施設(生活等に必要施設)が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区である。

**生活関連施設**とは、高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設である。そして、生活関連施設相互間の経路を**生活関連経路**という。

移動等円滑化促進地区は、バリアフリー化の推進を図る上でのモデル地区となり、地区内に生活関連施設や生活関連経路を位置づけることで、これらの経路における移動等の円滑化の方針を定めるものである。また、地区内においては、届出制度による交通結節点の施設間連携が図られるとともに、道路・公園等のバリアフリー化に対する国の交付金が重点的に配分される等の利点がある。

#### ■ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(第二条第二十三項)

移動等円滑化促進地区 次に掲げる要件に該当する地区をいう。	
要件1	生活関連施設(高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。以下同じ。)の所在を含み、かつ、生活関連施設 相互間の移動が通常徒歩で行われる地区
要件2	生活関連施設及び生活関連経路(生活関連施設相互間の経路をいう。以下同じ。)を構成する一般交通施設について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること
要件3	当該地区において移動等円滑化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区



■移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドラインが示す主な生活関連施設

想定される生活関連施設	
区分	種類
官公庁等	都道府県庁、市役所・区役所、役場
	郵便局、銀行、ATM
	警察署（交番を含む）、裁判所
	市民・地区センター、コミュニティーセンター等
	都道府県税事務所、税務署
教育・文化施設等	図書館
	市民会館、市民ホール、文化ホール
	学校（小・中・高等学校）
	公民館
	博物館・美術館・音楽館、資料館
保健・医療・福祉施設	病院・診療所
	総合福祉施設、老人・障害者福祉施設等
商業施設	大規模小売店舗等
	商店街等（地下街を含む）
宿泊施設	ビジネスホテル、シティホテル等
公園・運動施設	公園
	体育館・武道館その他屋内施設
その他の施設	結婚式場、葬祭場等冠婚葬祭に関わる施設
	観光施設
	路外駐車場

## 4.2. 移動等円滑化促進地区等の選定方針

### 1) 移動等円滑化促進地区の選定方針

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律における移動等円滑化促進地区の設定要件を踏まえ、つくば市では下記の通りの考え方と指標を設定した。

要件1		
考え方	・多くの人が利用する地区は、バリアフリー化の必要性が高いと考えられる	
評価視点 及び 評価指標	ア) 生活関連施設の集積	1) 生活関連施設の集積数
	イ) 障害者をはじめとした多くの人が主に利用する地区	2) ヒアリング調査における意見 3) アンケート調査における利用者数
要件2		
考え方	・駅や駅周辺のバス停などの公共交通機関の利用が多いほど、移動に困難を抱える人が利用する機会が多く、バリアフリー化の必要性が高いと考えられる	
評価視点 及び 評価指標	ウ) 利用者数が多い鉄道駅周辺	4) 鉄道駅の乗降者数（つくばエクスプレス）
	エ) 利用者数が多いバス停周辺	5) バス停の乗降者数（つくバス） 6) バス停の乗降者数（関鉄バス）
要件3		
考え方	・各種計画等と整合したバリアフリー化が重要となると考えられる	
評価視点 及び 評価指標	オ) 立地適正化計画	7) 都市機能誘導区域 8) 居住誘導区域

## 2) 生活関連施設の選定方針

移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドラインにおける選定方法を下記に示す。

### ①常に多数の人が利用する施設を選定する。

旅客施設、観光庁、郵便局、病院、文化施設、大規模商業施設や公園等は、高齢者や障害者だけでなく、妊産婦等の多様な来訪者が多いため、生活関連施設とする。

### ②高齢者、障害者等の利用が多い施設を選定する。

老人ホーム、障害者支援施設等高齢者、障害者が多く居住する施設、福祉サービス施設・老人福祉センター・(障害者)地域活動センター等の高齢者、障害者等の利用が多い施設を生活関連施設とする。

## 3) 生活関連経路の選定方針

移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドラインにおける選定方法を下記に示す。

### ①より多くの人が利用する経路を選定する。

生活関連施設に訪れる人等の利用頻度が高い経路を選定する。

### ②生活関連施設相互のネットワークを確保する。

生活関連施設相互の連絡に配慮し、移動等円滑化促進地区内のネットワークを構成するよう考慮し、ひとつの生活関連施設に複数方向からのアクセス動線が確保されるよう選定する。

## 4.3. つくば市における移動等円滑化促進地区等

### 1) 移動等円滑化促進地区の選定

#### 全体的な考え方

基礎調査として実施した「まち歩き点検」の対象地区の選定においては、選定された地区が最終的な移動等円滑化促進地区となる可能性を考慮し、バリアフリー法が規定する要件に即した客観的な指標を用いた上で、多様な特性を持つ地区を選定することによって、策定後における横展開の可能性を高めた選定内容としている。

また、「まち歩き点検」の実施段階では、住民提案がなされていること等を背景に対象地区を追加し、全4地区において実施された。その結果として、性質の異なる地区ごとに個別の課題が存在し、全ての地区において一定のバリアフリー化が必要であることが明確となったことは、移動等円滑化促進地区の設定においても十分に勘案すべきである。

以上を踏まえ、移動等円滑化促進地区として、「つくば駅の周辺(天久保含む)」、「研究学園駅の周辺」、「大曾根・筑穂」の3地区を設定した。移動等円滑化促進地区の選定にあたり行った評価を次ページに示す。また、各地区の選定根拠と特徴及び区域図を28ページ以降に示す。なお、参考として生活関連施設および生活関連経路の候補を含む区域図を示す。

■候補地区における各指標の評価

候補地区 要件事項一覧	要件1			要件2			要件3	
	指標 1	指標 2	指標 3	指標 4	指標 5	指標 6	指標 7	指標 8
	生活関連施設 集積数	ヒアリングでの 意見*	アンケートでの 利用者数	鉄道駅の乗降者数 つくばエクスプレス (千人/日) **	バス停の乗降者数 つくバス (千人/年) ***	バス停の乗降者数 関鉄バス(平日) (千人/日) ***	都市機能誘導区域	居住誘導区域
1. つくば駅	95	◎	533	17.8	207.4	8.4	○	○
2. 研究学園駅	31	○	625	6.5	60.4	—	—	○
3. 万葉記念公園駅	13	○	137	2.6	—	—	—	○
4. みどりの駅	34	○	137	3.7	19.9	—	—	○
5. 北条	30	—	59	—	16.2	—	—	○
6. 小田	6	—	13	—	—	—	—	○
7. 大曾根・筑穂	62	○	121	—	81.1	—	—	○
8. 吉沼	15	—	28	—	—	—	—	○
9. 上郷	21	—	36	—	—	—	—	○
10. 栄	15	—	36	—	—	—	—	○
11. 谷田部	33	—	158	—	—	—	—	○
12. 高見原	16	—	79	—	—	—	—	○
13. 筑波山	4	○	48	—	—	—	—	—
14. 天久保	37	○	5	—	—	1.5	—	○
15. 並木	60	—	22	—	—	1.2	—	○
16. 学園の森 ・東光台	37	—	1	—	—	—	—	○
17. 松代	64	—	6	—	—	—	—	○
18. 二の宮	44	○	6	—	—	—	—	○
19. 稻荷前	41	—	1	—	—	—	—	○

\* ◎特に意見が集中した地区 ○意見があった地区

\*\* 2015年乗員数

\*\*\* 「利用者数が上位10位内のバス停」における候補地区ごとの利用者数の合計

□赤枠:まち歩き点検対象地区

## 1) つくば駅周辺地区

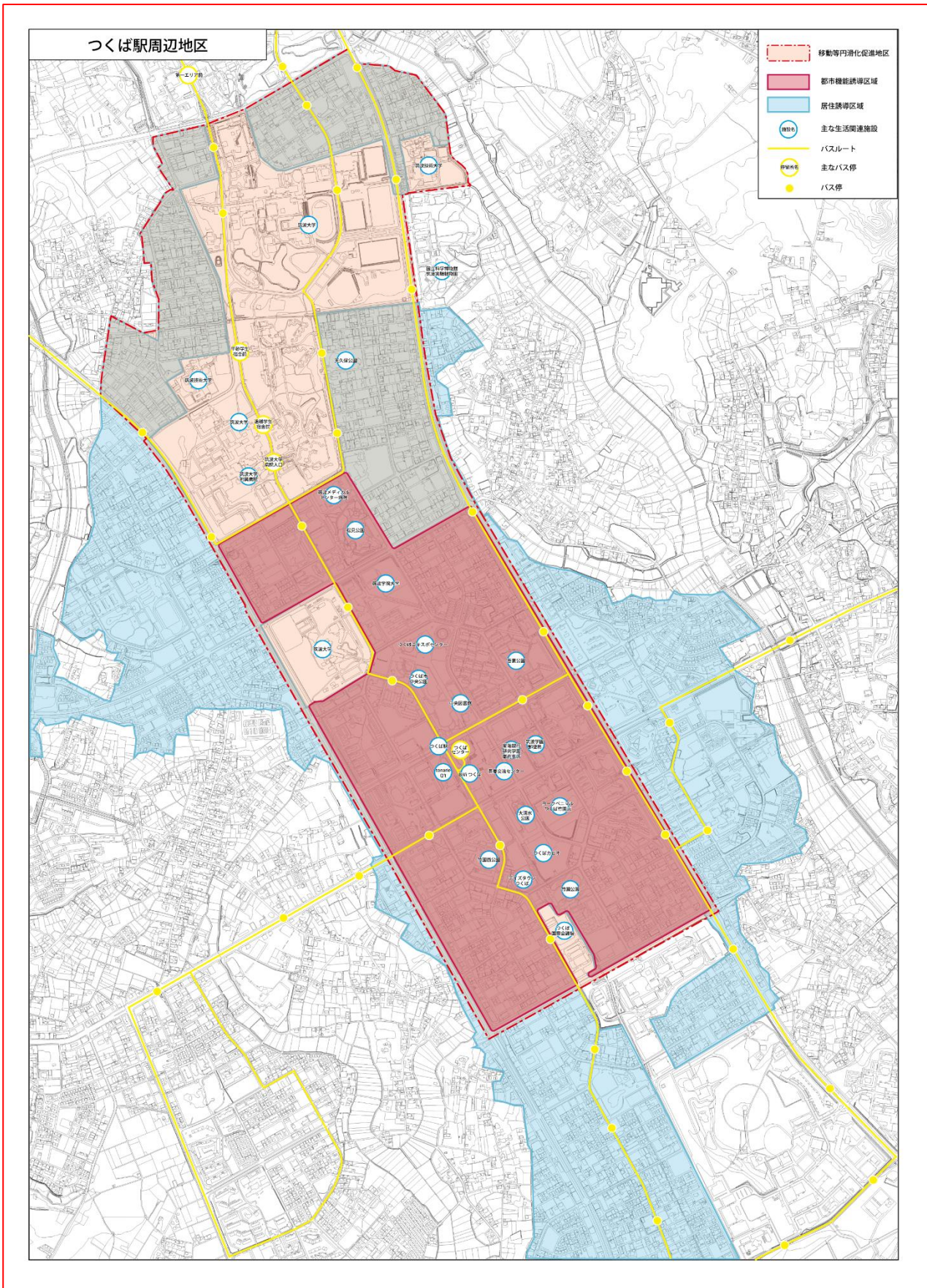
つくば駅周辺地区は、市内唯一の都市機能誘導区域であるとともに、生活関連施設数及び鉄道・バスの乗降者数が最多であり、市民アンケートにおける利用者数も多い。さらに、ヒアリング調査においてほぼ全ての団体から指摘があったことから、まちの中心であり重要な交通結節点である本地区のバリアフリー化を推進することは、将来的な市全域のバリアフリー化を図る上で必要不可欠である。

また、天久保地区には、一般路線バス（関東鉄道バス）における乗降者数が上位のバス停が複数存在し、乗降者数の総数ではつくば駅に次いで多い。さらに、つくば駅からペDESTリアンデッキが連続していることや、多様な人々が利用する医療機関が立地している。加えて、視覚障害者・聴覚障害者が在籍する筑波技術大学が立地しており、そこへ通う学生が多数居住しているといった特性があることから、つくば駅周辺地区、天久保地区（一部、春日地区を含む）を一体と捉えて移動等円滑化促進地区とする。

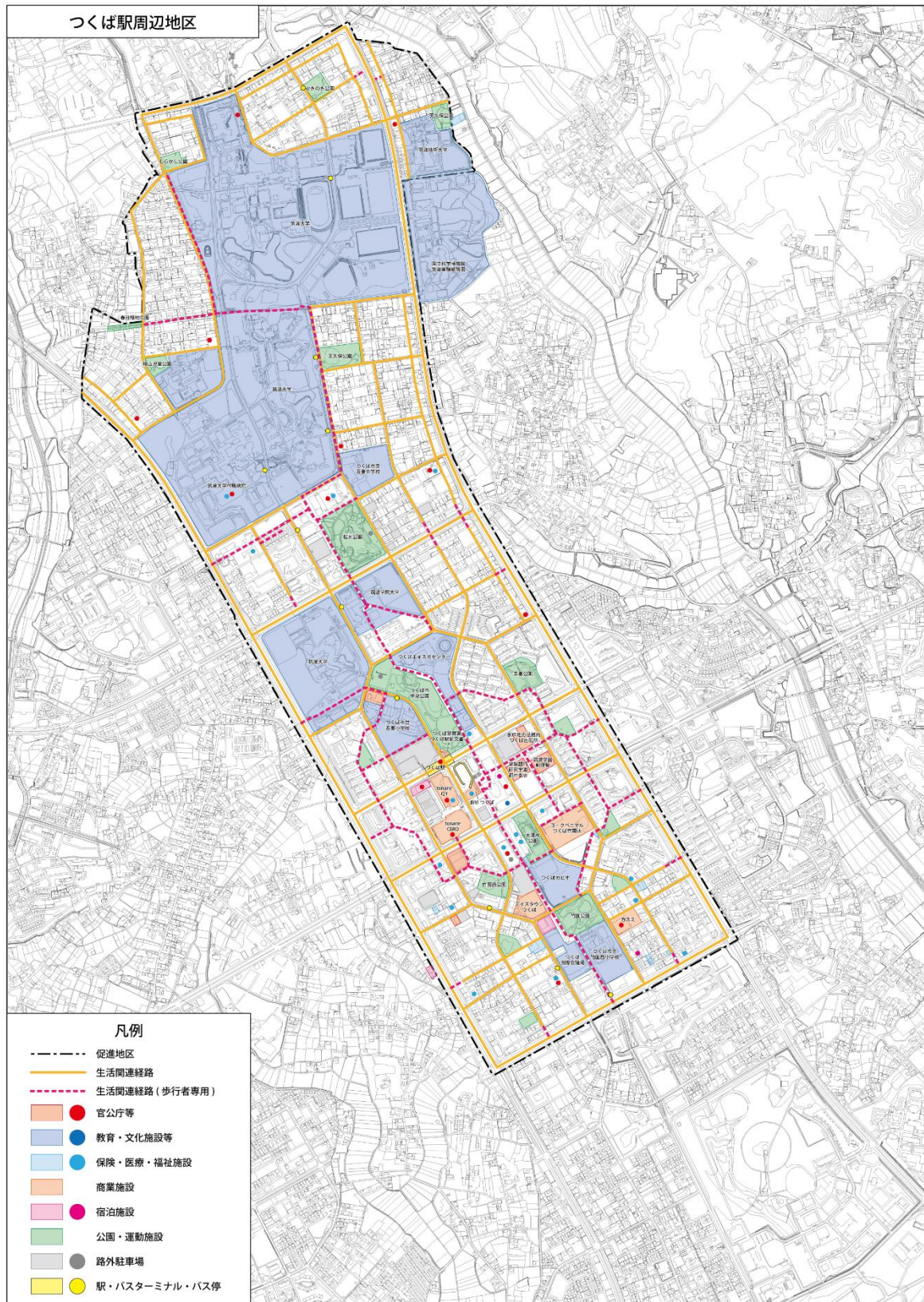
### ■ 区域界の設定基準

- ・立地適正化計画における都市機能誘導区域及び居住誘導区域、筑波大学附属病院、筑波技術大学、つくば駅等の生活関連施設の周辺の主要な路線が包括され、徒歩でのアクセス性が担保できること。
- ・同一路線上において断続的にならないよう連続性を担保すること。

■移動等円滑化促進地区の区域



■ (参考) 生活関連施設及び生活関連経路 案



## 2) 研究学園駅周辺地区

研究学園駅周辺地区は、鉄道駅の乗降者数はつくば駅に次ぐ2番目、つくばスの乗降者数においても3番目であり、市民アンケートにおける利用者数はつくば駅よりも多い。加えて、つくば市役所が立地していることから、研究学園駅周辺地区には多様な市民等が数多く訪れる。さらに、鉄道駅を中心として市街地が形成されている点において、都市構造が類似する万博記念公園駅・みどりの駅周辺への横展開のモデルになり得ることを勘案し、移動等円滑化促進地区とする。

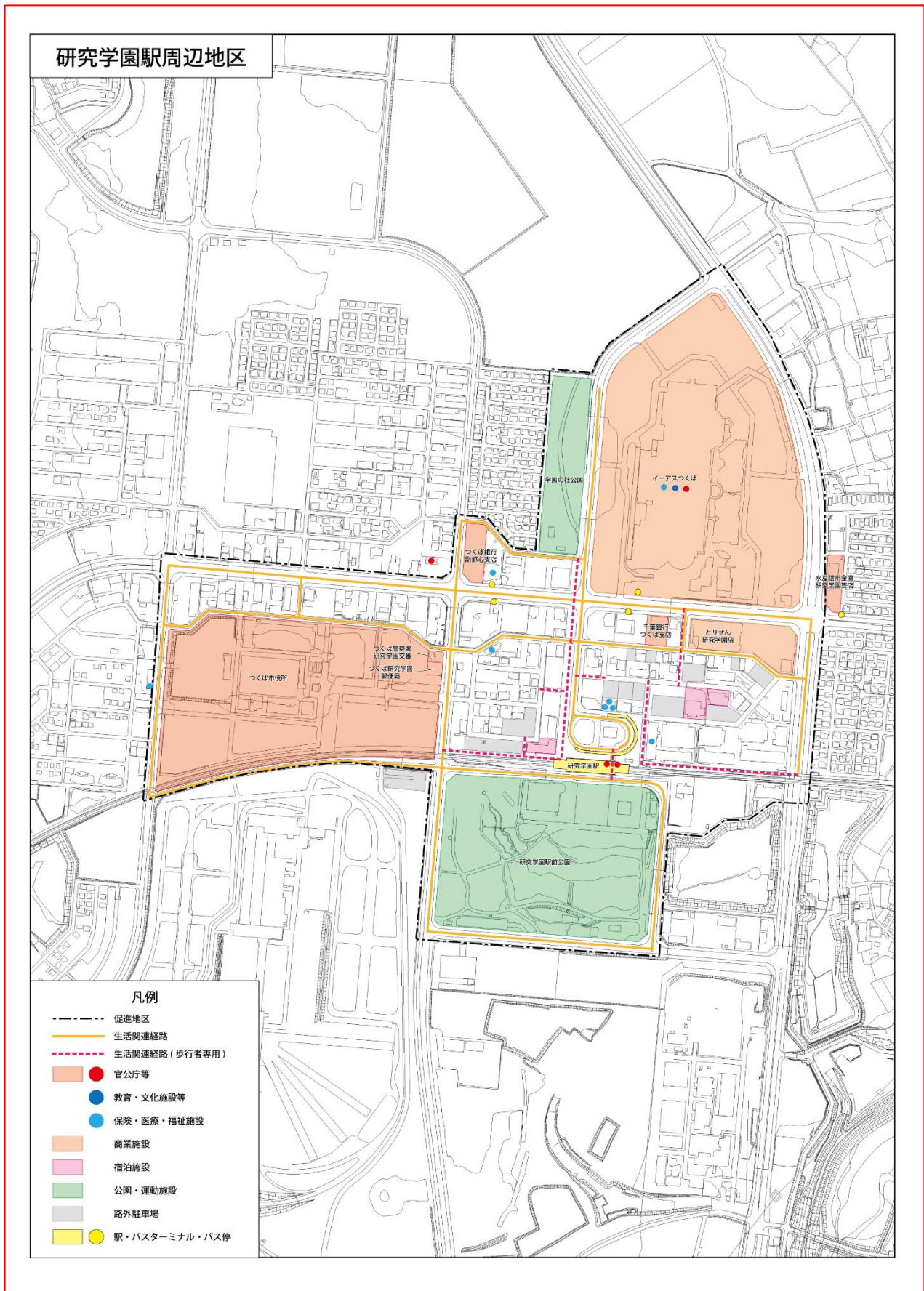
### ■ 区域界の設定基準

- ・立地適正化計画における居住誘導区域、研究学園駅、つくば市役所、大型商業施設、公園等の生活関連施設の周辺の主要な路線が包括され、徒歩でのアクセス性が担保できること。
- ・同一路線において断続的にならないよう連続性を担保すること。





■ (参考) 生活関連施設及び生活関連経路 案



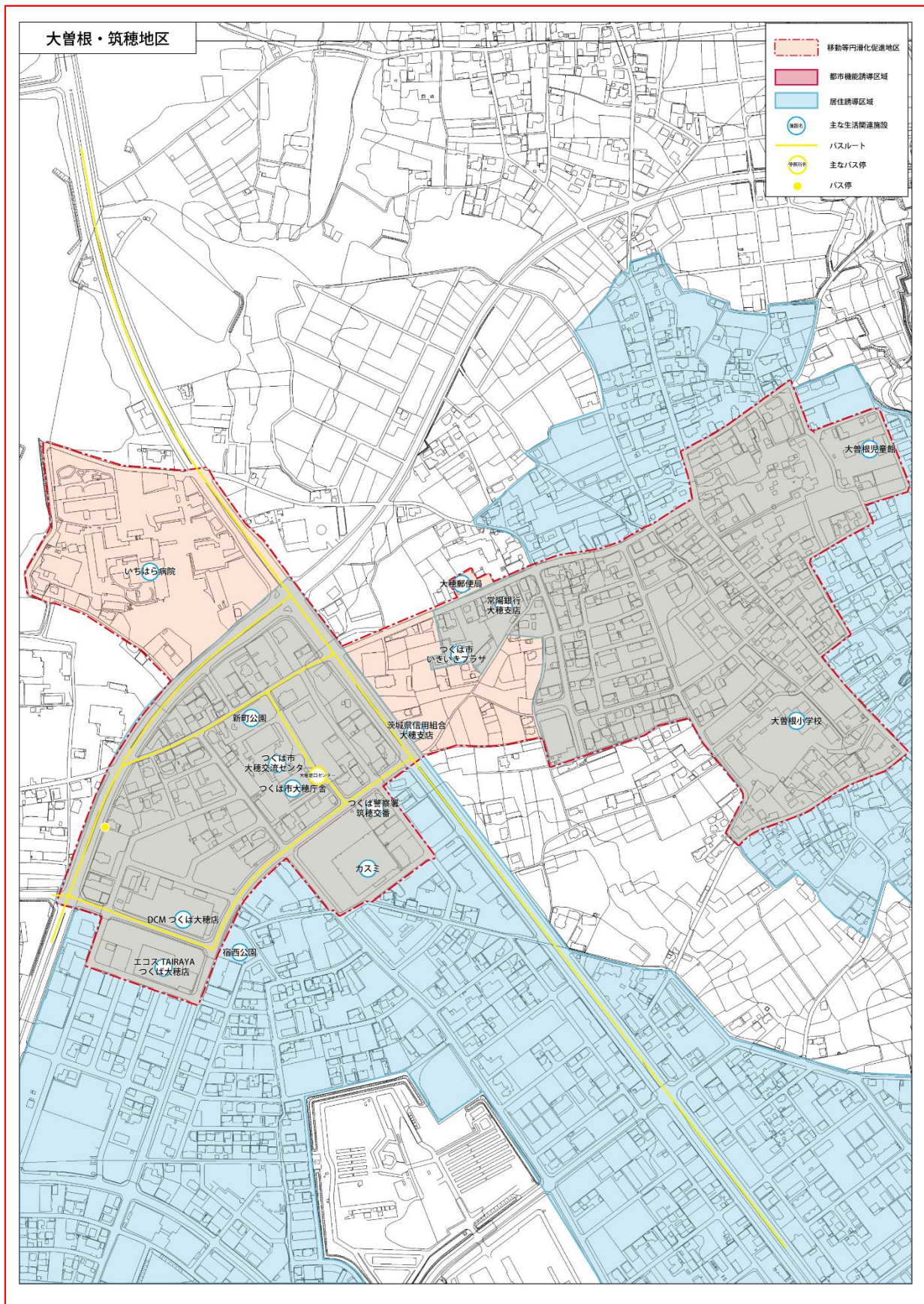
### 3) 大曾根・筑穂地区

大曾根・筑穂地区は、つくばスの乗降者数がつくば駅に次ぐ2番目であるとともに、大穂窓口センターを始めとした多様な市民等が訪れる生活関連施設が立地し、その数はつくば市役所の立地する研究学園駅周辺よりも多い。さらに、大曾根は旧町村時代の市街地である“周辺市街地”、筑穂は“駅のない市街地”という2つの特徴を合わせ持っていることから、類似した他地域への横展開のモデルとなり得ることを勘案し、移動等円滑化促進地区とする。

#### ■ 区域界の設定基準

- ・立地適正化計画における居住誘導区域、大穂交流センター、商業施設、金融機関、**医療機関**、**小学校**等の生活関連施設の周辺の主要な路線が包括され、徒歩でのアクセス性が担保できること。
- ・同一路線において断続的にならないよう連続性を担保すること。

■移動等円滑化促進地区の区域





## バリアフリー化に向けた基本的な考え方

### 1 基本理念

#### つながりを力に「誰一人取り残さない」まちづくり

つくば市におけるバリアフリー化を進めるためには、市民・行政・学校・研究機関・事業者・関係団体などの様々な関係者がしっかりとつながることで、初めて一体的なバリアフリー化が実現できます。SDGs※の基本理念である「誰一人取り残さない」という想いを持って、誰もが安心して自分らしく生活できる、持続可能なまちづくりに向けた取り組みを進めていきます。

(※Sustainable Development GOALS：持続可能な開発目標)

### 2 基本方針

バリアフリー化に向けた基本理念を踏まえ、市全域に関する方針として以下の基本方針を定めます。これらの基本方針に基づき、交通事業者等と連携しながら、一体的なバリアフリー化の実現に向けて取り組んでいきます。

#### 基本方針 1

「誰もが移動しやすいまち」の実現に向けた整備・改良に取り組まします

誰もが移動しやすいまちを目指し、様々な関係者が連携しながら歩道の段差や傾斜の解消及び効果的な点字ブロックやわかりやすい案内看板の設置などを進めるとともに、切れ目のない保守管理を実施していきます。

また、整備・改良をする場合は、施設間における移動の連続性を考え、必要に応じて新たな技術や先進的な事例を取り入れることも検討します。

さらに、これらの取り組みを推進するには、誰もが利用しやすい公共交通とのつながりが大切ですので、これからも交通事業者と連携しながら利便性の向上に取り組んでいきます。

## 基本方針 2

### 「心のバリアフリー」を育む環境づくりに取り組みます

施設や設備などのハードの整備だけでは本当のバリアフリー化は達成できません。高齢者や障害者などの様々な市民がお互いをしっかりと理解することは、助け合いの心を育てる第一歩であり、困っているときに周囲からの声かけや手助けがあれば、どのような人にとっても移動しやすい環境になります。

学校での教育を始めとした様々な機会を通じて「心のバリアフリー」を育む取り組みを進めるとともに、これらの様々な市民による交流を後押ししていきます。

## 基本方針 3

### 公共施設におけるバリアフリー化に取り組みます

市内のバリアフリー化を進めるためには、まず、つくば市が所有する公共施設のバリアフリー化に積極的に取り組まなくてはなりません。新たな施設を建設するときはもちろん、すでにある施設においてもバリアフリー化を進めていきます。

バリアフリー化に当たっては、施設内における合理的配慮（一人ひとりの困難さに合わせたサポート）の手法も考えながら、様々な関係者と連携し、すべての人が使いやすい施設を目指します。

### 3 関連施策

バリアフリー化の機運をより一層高め、本マスタープランをより実行性のあるものにするために、3つの基本方針に紐づく各部署における具体的な取組についてを、関連施策として設定します。

基本方針1 「誰もが移動しやすいまち」の実現に向けた整備・改良に取り組みます

番号	関連施策	概要
1	バリアフリーマップによる社会参加の促進	市内公共施設や商業施設のバリアフリー設備情報等をまとめた「つくば市バリアフリーマップ」の情報更新を行い、すべての方が安心して社会参加できるように整備を進めていく。
2	公共交通マップ等各種マップやガイドの作成	市内に発着点がある公共交通を網羅した公共交通マップや、市が実施する公共交通事業のガイドを作成・配布し、公共交通を利用した移動の円滑化に継続して取り組む。
3	つくばの玄関口のおもてなし機能向上	つくばの玄関口であるつくば駅周辺におけるイベント情報の発信や誰でも分かりやすい案内表示等を検討し、おもてなし機能の向上を図る。
4	駅前広場におけるバリアフリー化の推進	駅前広場においては、市民の利便性等を考慮した上で、バリアフリー化に対する見直し等を行い、改修の際は、可能な限り周辺施設等との連続性を確保し、駐車場における利便性の向上を含め、つくば市の玄関口としてふさわしい駅前広場となるよう検討する。
5	つくバスにおける乗り降りのしやすさの向上	バス乗降の際は、運転手によるソフト面のサポートとあわせて、乗降場所のハード面における乗り降りのしやすさも重要となることから、誰もが利用しやすい乗降場所となるよう継続的に検討していく。
6	歩道の改修時における改善策の検討	市道において、バリアフリー化の必要性を考慮し、改修に向けた判断を行う。また、改修の際は、国のガイドライン等を参考とした上で、可能な限り歩道の段差や傾斜の改善と適切な点字ブロックの配置を検討する。
7	公園施設におけるバリアフリー化の推進	公園施設においては、市民の利便性等を考慮した上で、バリアフリー化に対する見直し等を行い、改修の際は、可能な限り公園内における移動の円滑性を確保するとともに、公園外との移動の連続性を確保できるよう検討する。



番号	関連施策	概要
8	歩道における継続的な維持・補修の実施	既存の歩行空間の状況を点検し、誰もが歩きやすい歩道を目指して、継続的な維持・補修の実施に努める。
9	新技術を用いた移動の連続性の確保	新技術の実装に向け、複数関係者の連携の下で実証実験を行い、移動や乗継における連続性・安全性・有用性といった検証を踏まえ、本導入への調整を進める。
10	合理的配慮支援事業による民間事業所のバリアフリー化の推進	市内小売店舗等の民間事業者が障害者の来店に対応できるよう、段差改修工事や物品購入費用の一部、コミュニケーションツール購入費用を補助し、民間事業者における合理的配慮の取り組みを支援する。
11	つくバスの利便性向上	バス停圏域を500mから300mにすることで、地域からの要望等の移動需要に合わせ、居住地により近い場所にバス停留所を設置することで利便性の向上を図る。
12	つくタクの利便性向上	つくタクにおける「電話が繋がらない」、「予約が取れない」といった利便性における課題や、乗合率及び収支率が低いことによる持続可能性における課題を改善するため、AIオンデマンドシステムの導入に向けた検討を進める。
13	交通事業者との連携	各種協議会、会議体等を通じ、TX、バス事業者及びタクシー事業者並びに近隣の自治体と連携を図り、公共交通の乗継場所やダイヤ改正時の乗継時間の調整、催事や運行管理等に係る情報の共有を図る。

基本方針2 「心のバリアフリー」を育む環境づくりに取り組みます

番号	関連施策	概要
14	ユニバーサルデザインの理念の浸透	ユニバーサルデザインの理念を広く周知することで、バリアフリーマスタープランとの相乗効果をもたらし、多様な関係者におけるバリアフリー化の取り組みの後押しにつなげる。
15	妊産婦への理解の促進	マタニティマークキーホルダーを配布し広く活用してもらおうとともに、マタニティマークを見かけた際の心づかい等を周知することにより、妊産婦にやさしい環境づくりを推進する。
16	障害者差別の解消に向けた関係者間の協議の促進	地域の障害福祉関係者が集う場において、各関係者が障害者差別の解消や合理的配慮に係る状況を十分に把握することで、周知方法や啓発活動に向けた意見交換や協議を促進させる。
17	「心のバリアフリー」を育む学校教育の推進	教育活動の全体を通じた道徳教育や人権尊重の精神を涵養する人権教育、さらには、つくばスタイル科における福祉教育を推進するとともに、教職員においても研修等を進めていく。
18	認知症サポーター養成講座による啓発の推進	認知症を正しく理解し、認知症の方やその家族を見守り応援する「認知症サポーター」を養成することで、認知症の方が地域の中で安心して暮らすことのできる社会の実現を目指す。
19	認知症カフェによる相互理解の促進	認知症の方やその家族、地域の人や専門職が相互に情報を共有し理解し合う場である「認知症カフェ」を生活圏域ごとに設置することで、認知症の有無に関わらず誰もが楽しめ参加しやすい共生社会の実現を目指す。
20	認知症本人の集いの場の充実	認知症の本人が集い、本人同士が主となって、自らの体験や希望、必要としていることを語り合う場をつくる。本人の声をもとに本人と地域の様々な人が一緒に考え活かしていくことで、認知症バリアフリーを推進する。
21	おひさまサンサン生き生きまつりの開催による交流機会の創出	障害者や高齢者が協力してスポーツやレクリエーション活動を行うとともに、手作り品の展示、販売等を行うことで、社会参加への意欲や生きがいの高揚に寄与し、高齢者福祉や障害者福祉に関する市民の意識啓発及び福祉のまちづくりの推進を図る。

番号	関連施策	概要
22	スポーツフェスティバル&つくパラ開催によるスポーツを通じた交流の促進	障害者スポーツに触れることで、市民における障害者への理解を深めるとともに、多様な参加者がスポーツを楽しむ機会を創出することによって、スポーツを通じた「つながり」や「交流」を促進し、「スポーツで“つながる”まちつくば」の実現を目指す。
23	ジオガイド等を対象とした講座による啓発の促進	筑波山地域ジオパークにおける認定ジオガイド等を対象とし、ユニバーサルデザインを始めとした講座を開催することで、各ジオガイドにおける「心のバリアフリー」の啓発を促進する。
24	交通安全教室による啓発の推進	子どもからお年寄りまでの多様な市民に交通安全教室を実施し、歩行時や自動車運転時における交通ルール等を啓発することで、通行者同士が思いやりを持ち、気持ちよく移動ができる環境を創出する。
25	外国人市民への生活支援・コミュニケーション支援	日本人と外国人がともに安全で安心して暮らせる環境を目指して、外国人相談窓口の運営、外国語広報紙の発行、多言語ホームページでの情報発信等を行う。
26	国際理解講座の開催による多文化共生意識の啓発	市内小中学校を対象とした「国際理解講座」の実施によって、海外の異なる文化や習慣等を知る機会を創出し、児童・生徒における国際感覚の涵養や異文化への理解の深化を図る。
27	性的少数者への理解を促進するためにセミナーの開催	性的多様性に関する意識醸成を図るため、セミナーを継続的に実施する。

基本方針3 公共施設におけるバリアフリー化に取り組みます

番号	関連施策	施策概要
28	公共施設におけるバリアフリー化の推進	つくば市公共施設バリアフリー化整備方針を策定し、施設整備の設計段階で障害者・高齢者等の意見を取り入れる仕組みを構築することを明記し、より望ましい施設のバリアフリー化を促進する。
29	職員研修による理解向上・意識啓発の推進	各障害を疑似体験する研修を実施することで、障害者に対する合理的配慮を学ぶとともに、認知症サポーター養成講座やLGBTQ+の人権課題についても、配慮事項や留意点などの具体的なポイントを学ぶことで、市民の視点に立ったサービスの提供を目指す。
30	障害者差別解消法の理念の啓発・周知	障害者差別解消法に掲げる「不当な差別的取扱いの禁止」や「合理的配慮の提供」等について、職員への研修・啓発を実施することによって、職員が障害の特性を理解した上で、障害者に適切に対応できる公共施設を目指すとともに、市民や事業者等に対しても障害者差別解消法についての周知を進める。
31	窓口等における新技術の活用	認識した音声をリアルタイムで字幕表示する透明ディスプレイ（シースルーキャプションズ）を窓口等で活用することで、声を聞き取りづらい方とのコミュニケーションの円滑化を図る。
32	つくば市サインガイドラインによる統一的な案内サインの活用	市の施設等においては、ユニバーサルデザインを踏まえた統一的な案内サインとなるよう、つくば市サインガイドラインを必要に応じて適切に活用していく。

【バリアフリーの課題】

バリアフリーの社会的な課題

バリアフリーの課題は、高齢者や障害者などの多様な利用者が社会生活に参加できるように、物理的な障害や心理的な障害などのバリア（障壁）を取り除くことです。

バリアフリーな社会とは、障害のある人や高齢者だけでなく、すべての人にとって快適で安全な社会であり、その実現のためには、施設の整備の促進だけでなく、一人ひとりが多様な人の心理的な側面を理解し、相互にコミュニケーションを図るなど、ハードとソフト両面の対策が必要になります。

バリアフリーの推進にあたっては、行政、交通事業者、施設管理者、市民団体など、多様な関係者が連携して取り組む必要があります。

つくば市におけるバリアフリーの課題

市民アンケート調査、関係者団体ヒアリング調査、まち歩き点検から、次のような課題が挙げられます。

① 徒歩等による移動及び公共交通に関する課題

移動等円滑化を図るためには、市民の足元となる歩道等の移動経路の整備が不可欠であるとの認識の下、高齢者や障害者等の多様な市民が円滑に移動できるよう、連続性を担保した上で、絶えず整備や改良を重ねていく必要があります。また、事業者と連携すること等によって公共交通の利便性を高めることは、これらの取組みを補完する上で重要です。

② 心のバリアフリーに関する課題

ハード整備を補完する存在としての「心のバリアフリー」を育む環境づくりのため、学校等における取組を推進するとともに、高齢者や障害者等の多様な市民による交流を後押しすることによって、市民間の相互理解を促進する必要があります。

③ 市の施設に関する課題

観光施設や運動施設を含めた市の施設においては、高齢者や障害者等の多様な市民の利用が想定されることから、施設の新旧を問わず率先してバリアフリー化を推進すべきであり、その際は、屋外からの導線や施設職員等による合理的配慮も勘案する必要があります。

【バリアフリー化に向けた基本的な考え方】

基本理念 つながりを力に「誰一人取り残さない」まちづくり

基本方針1 「誰もが移動しやすいまち」の実現に向けた整備・改良に取り組みます

誰もが移動しやすいまちを目指し、様々な関係者が連携しながら歩道の段差や傾斜の解消及び効果的な点字ブロックやわかりやすい案内看板の設置などを進めるとともに、切れ目のない保守管理を実施していきます。

また、整備・改良をする場合は、施設間における移動の連続性を考え、必要に応じて新たな技術や先進的な事例を取り入れることも検討します。

さらに、これらの取組みを推進するには、誰もが利用しやすい公共交通とのつながりが大切ですので、これからも交通事業者と連携しながら利便性の向上に取り組んでいきます。

基本方針2 「心のバリアフリー」を育む環境づくりに取り組みます

施設や設備などのハードの整備だけでは本当のバリアフリー化は達成できません。高齢者や障害者などの様々な市民がお互いをしっかりと理解することは、助け合いの心を育てる第一歩であり、困っているときに周囲からの声かけや手助けがあれば、どのような人にとっても移動しやすい環境になります。

学校での教育を始めとした様々な機会を通じて「心のバリアフリー」を育む取組みを進めるとともに、これらの様々な市民による交流を後押ししていきます。

基本方針3 公共施設におけるバリアフリー化に取り組みます

市内のバリアフリー化を進めるためには、まず、つくば市が所有する公共施設のバリアフリー化に積極的に取り組まなくてはなりません。新たな施設を建設するときはもちろん、すでにある施設においてもバリアフリー化を進めていきます。

バリアフリー化に当たっては、施設内における合理的配慮（一人ひとりの困難さに合わせたサポート）の手法も考えながら、様々な関係者と連携し、すべての人が使いやすい施設を目指します。

【関連施策】

1. バリアフリーマップによる社会参加の促進
2. 公共交通マップ等各種マップやガイドの作成
3. つくばの玄関口のおもてなし機能向上
4. 駅前広場におけるバリアフリー化の推進
5. つくバスにおける乗り降りのしやすさの向上
6. 歩道の改修時における改善策の検討
7. 公園施設におけるバリアフリー化の推進
8. 歩道における継続的な維持・補修の実施
9. 新技術を用いた移動の連続性の確保
10. 合理的配慮支援事業による民間事業所のバリアフリー化の推進
11. つくバスの利便性向上
12. つくタクの利便性向上
13. 交通事業者との連携

14. ユニバーサルデザインの理念の浸透
15. 妊産婦への理解の促進
16. 障害者差別の解消に向けた関係者間の協議の促進
17. 「心のバリアフリー」を育む学校教育の推進
18. 認知症サポーター養成講座による啓発の推進
19. 認知症カフェによる相互理解の促進
20. 認知症本人の集いの場の充実
21. おひさまサンサン生き生きまつりの開催による交流機会の創出
22. スポーツフェスティバル&つくパラ開催によるスポーツを通じた交流の促進
23. ジオガイド等を対象とした講座による啓発の促進
24. 交通安全教室による啓発の推進
25. 外国人市民への生活支援・コミュニケーション支援
26. 国際理解講座の開催による多文化共生意識の啓発
27. 性的少数者への理解を促進するためにセミナーの開催

28. 公共施設におけるバリアフリー化の推進
29. 職員研修による理解向上・意識啓発の推進
30. 障害者差別解消法の理念の啓発・周知
31. 窓口等における新技術の活用
32. つくば市サインガイドラインによる統一的な案内サインの活用

## 移動等円滑化促進地区の設定

### 1 移動等円滑化促進地区とは

本マスタープランの策定においては、バリアフリー法に基づき、移動等円滑化促進地区、生活関連施設及び生活関連経路を明示することが必要とされます。移動等円滑化促進地区とは、生活関連施設が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区をいいます。また、生活関連施設とは、高齢者、障害者等が日常生活または社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設、その他生活に必要な施設をいい、その生活関連施設をつなぐ相互間の経路を生活関連経路といいます。

#### 【移動等円滑化促進地区のイメージ】



(出典：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン)

(1) 移動等円滑化促進地区の要件

移動等円滑化促進地区の要件については、バリアフリー法第2条第23号において次のように定められています。

【バリアフリー法における要件（第2条第23号）】

移動等円滑化促進地区の要件	
要件1	生活関連施設（高齢者、障害者等が日常生活又は社会生活において利用する旅客施設、官公庁施設、福祉施設その他の施設をいう。）の所在を含み、かつ、生活関連施設相互間の移動が通常徒歩で行われる地区
要件2	生活関連施設及び生活関連経路（生活関連施設相互間の経路をいう。）を構成する一般交通施設について移動等円滑化を促進することが特に必要であると認められる地区であること
要件3	当該地区において移動等円滑化を促進することが、総合的な都市機能の増進を図る上で有効かつ適切であると認められる地区

(2) 移動等円滑化促進地区の選定方針

バリアフリー法における移動等円滑化促進地区の要件を踏まえ、つくば市では下記のとおり考え方と指標を設定します。

要件1			
考え方	・多くの人々が利用する地区では、その多様性から必然的にバリアフリー化の必要性が高くなると考えられる		
評価視点	ア) 生活関連施設の集積	評価指標	1) 生活関連施設の集積数
	イ) 障害者をはじめとした多くの人々が主に利用する地区		2) ヒアリング調査における意見 3) アンケート調査における利用者数

要件2			
考え方	・駅や駅周辺のバス停などの公共交通機関の利用が多いほど、移動に困難を抱える人が利用する機会が多く、バリアフリー化の必要性が高いと考えられる		
評価視点	ウ) 利用者数が多い鉄道駅周辺	評価指標	4) 鉄道駅の乗降者数（つくばエクスプレス） 5) バス停の乗降者数（つくバス）
	エ) 利用者数が多いバス停周辺		6) バス停の乗降者数（関鉄バス）

要件3			
考え方	・各種計画等と整合を図り、面的・一体的なバリアフリー化が重要となる と考えられる		
評価 視点	オ) 立地適正化計画	評価 指標	7) 都市機能誘導区域 8) 居住誘導区域

## 2 移動等円滑化促進地区における候補地区の選定

移動等円滑化促進地区の選定方針に基づき、候補地区を次のとおり選定します。

### (1) 候補地区の選定

鉄道駅の周辺や公共交通の要所地区、生活関連施設が集積する地区、中学校区を単位する既成市街地や生活居住区、観光拠点などを踏まえ、次のとおり候補地区を選定しました。

#### 【つくばエクスプレス駅周辺】

つくば駅周辺、研究学園駅周辺、万博記念公園駅周辺、みどりの駅周辺

#### 【周辺市街地（合併前の既成市街地）】

北条、小田、大曾根、吉沼、上郷、栄、谷田部、高見原

#### 【観光拠点】

筑波山

#### 【バス利用者の多い地区】

筑穂、天久保、並木

#### 【その他生活関連施設が集積する地区】

学園の森・東光台、松代、二の宮、稲荷前

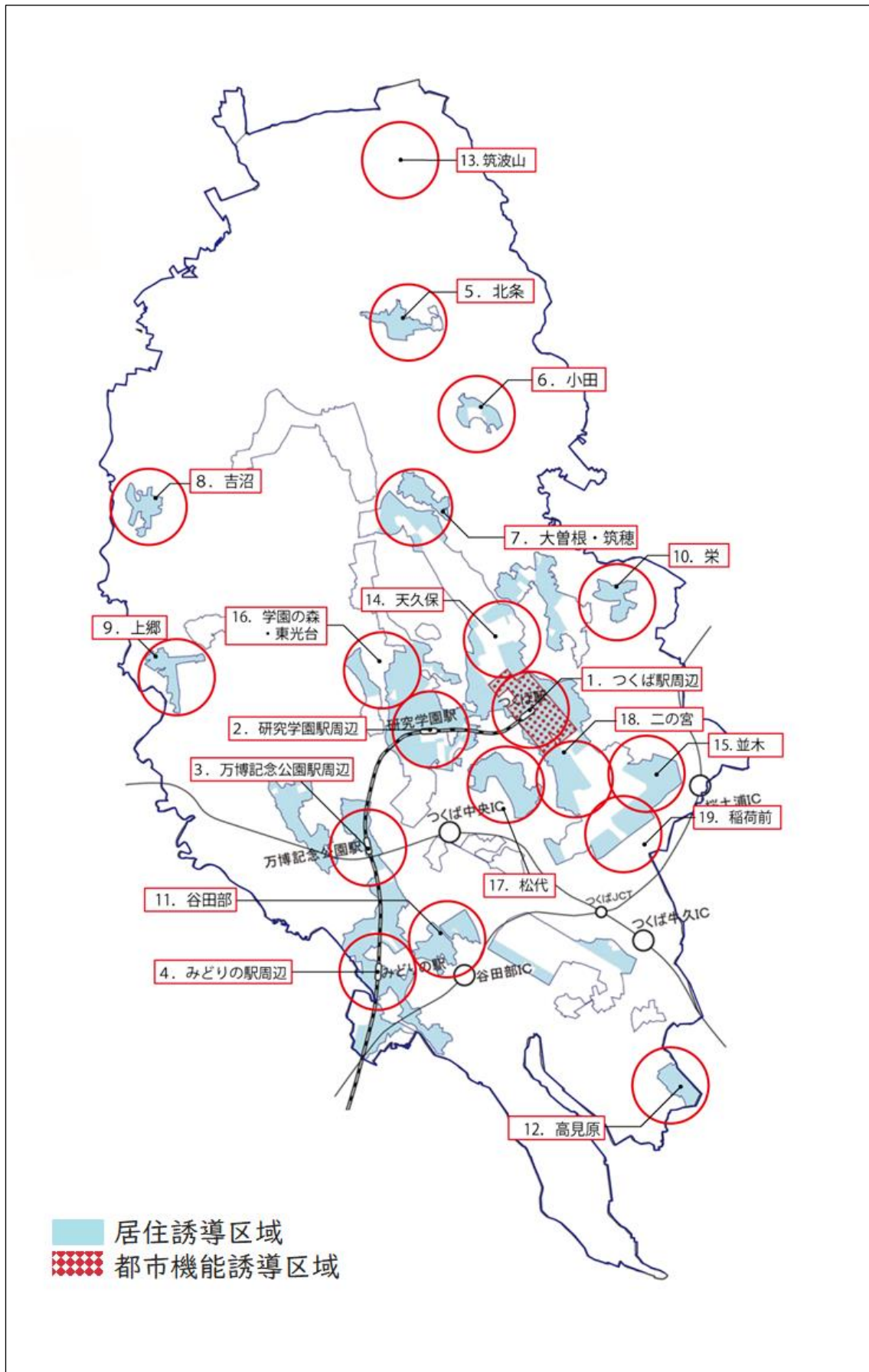
#### 【候補地区一覧】

1. つくば駅周辺	11. 谷田部
2. 研究学園駅周辺	12. 高見原
3. 万博記念公園駅周辺	13. 筑波山
4. みどりの駅周辺	14. 天久保
5. 北条	15. 並木
6. 小田	16. 学園の森・東光台
7. 大曾・筑穂	17. 松代
8. 吉沼	18. 二の宮
9. 上郷	19. 稲荷前
10. 栄	

※「大曾根及び筑穂」「学園の森及び東光台」はそれぞれ隣接しており、共通の生活圏を有するため、1つの地区として扱うものとした

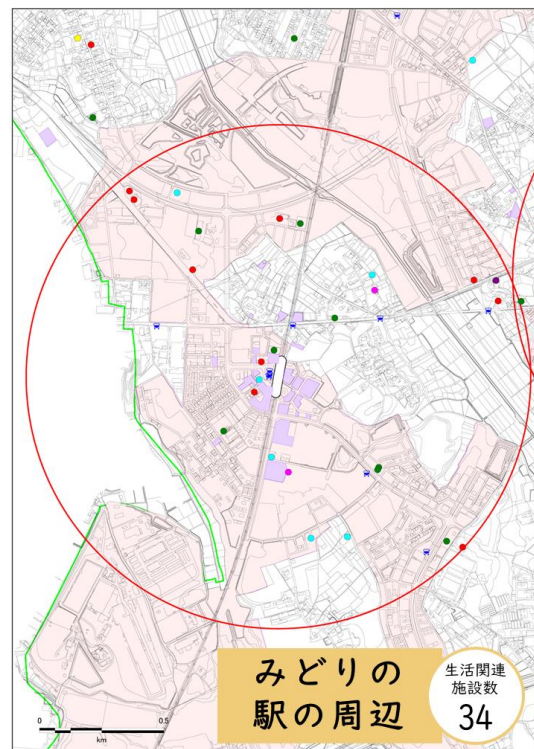
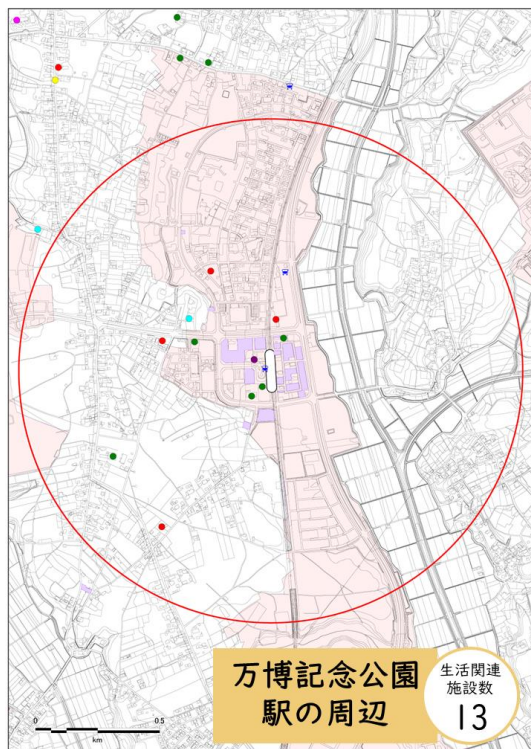
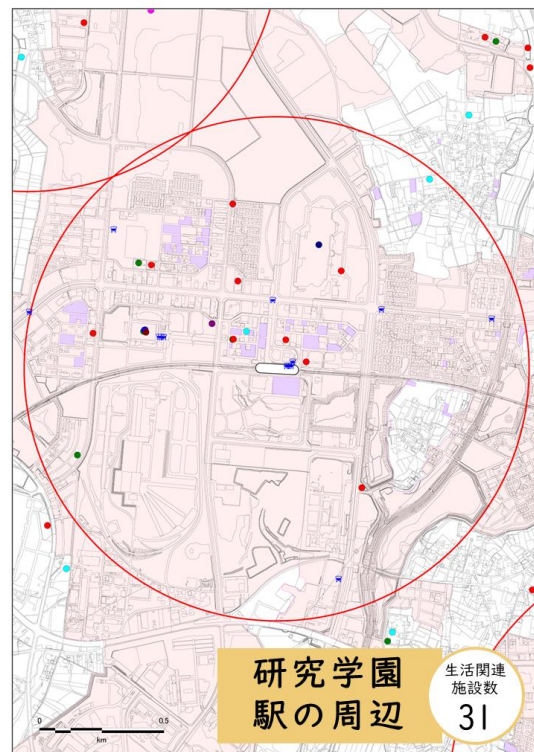
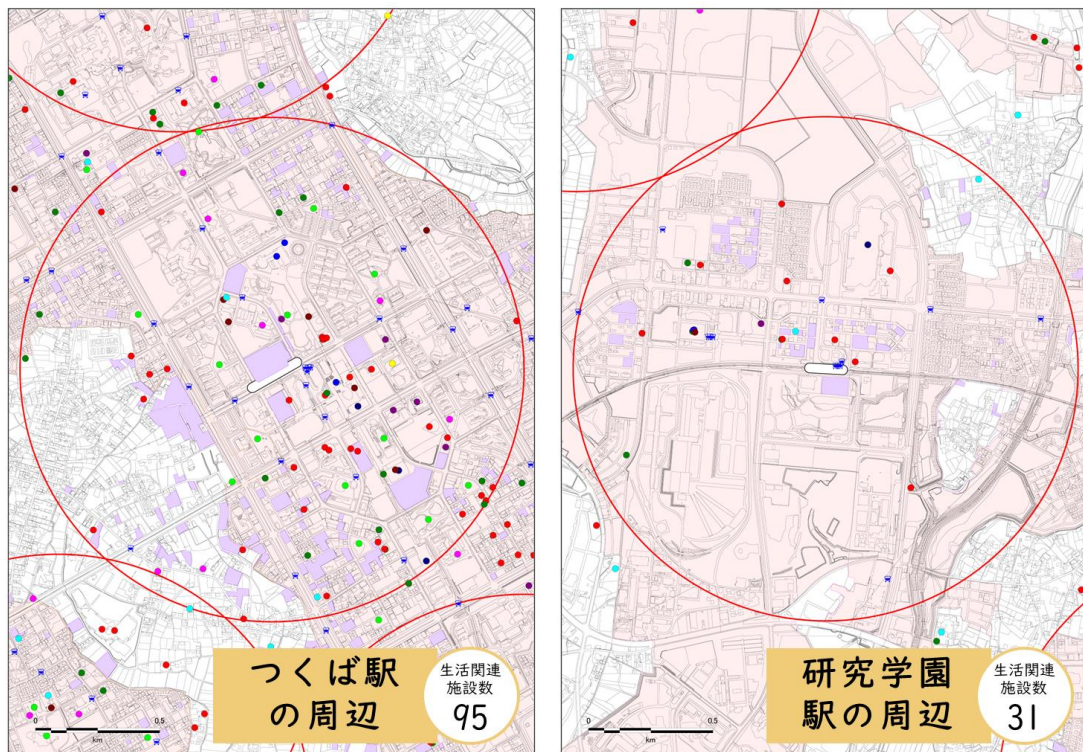


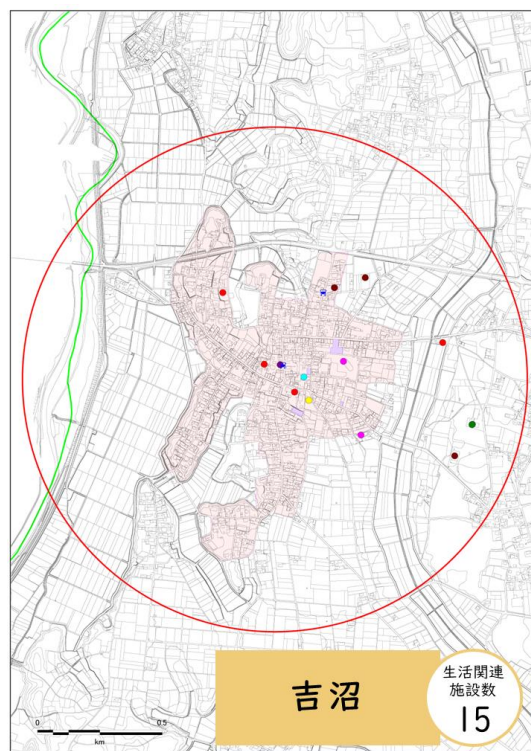
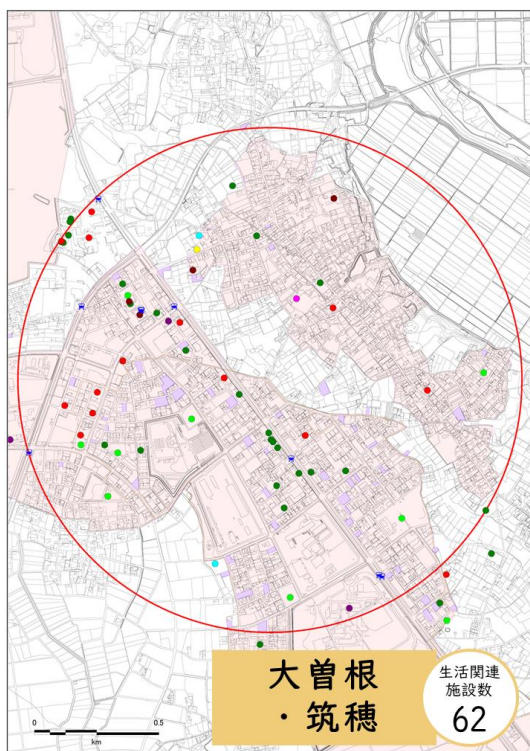
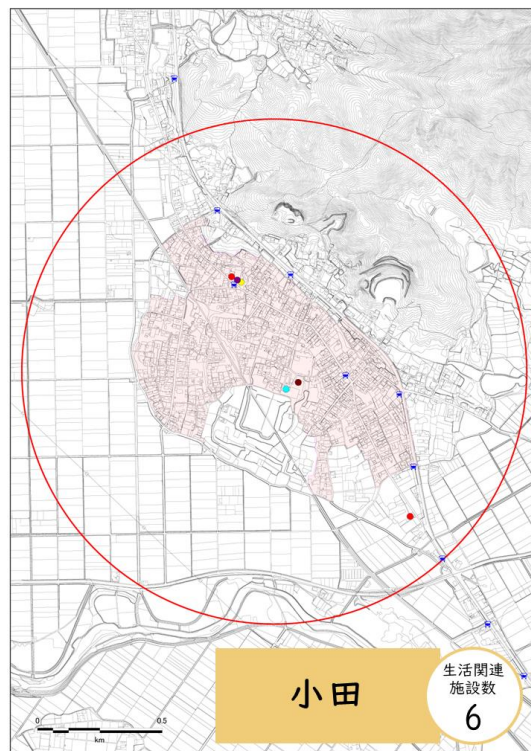
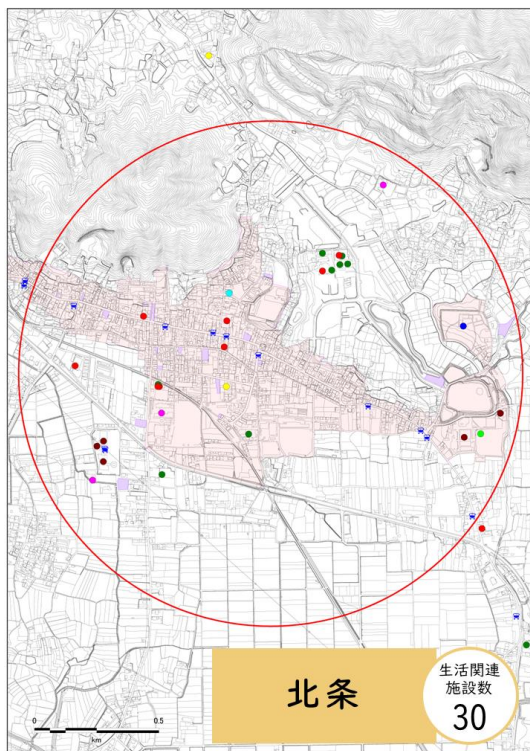
【候補地区位置図】



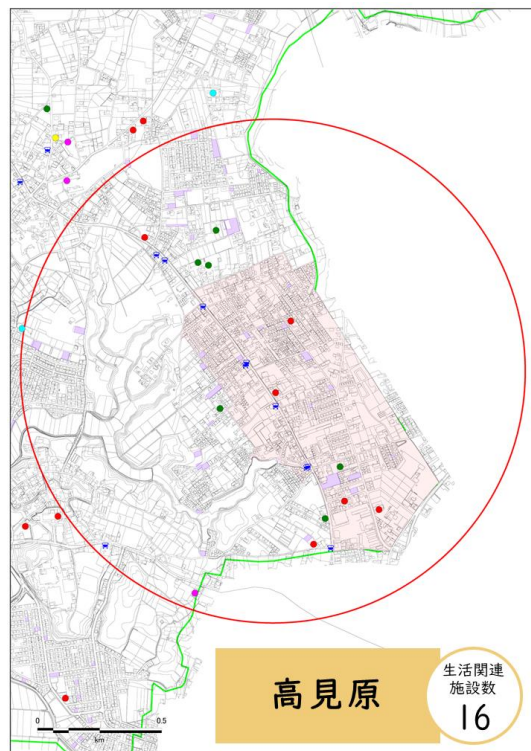
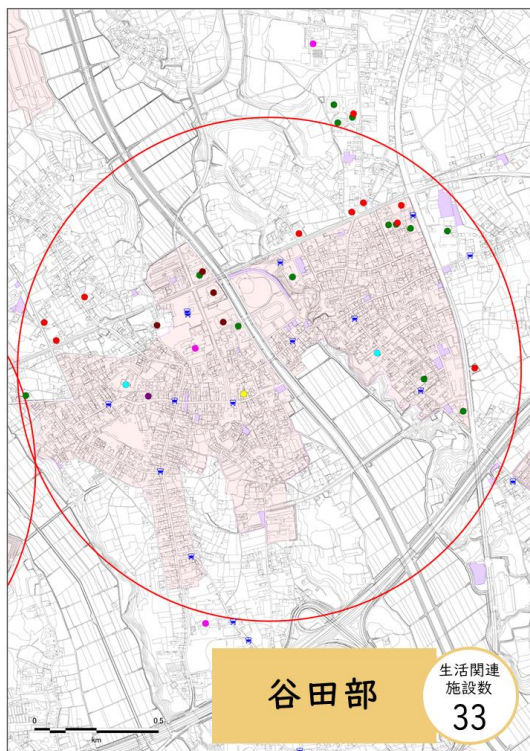
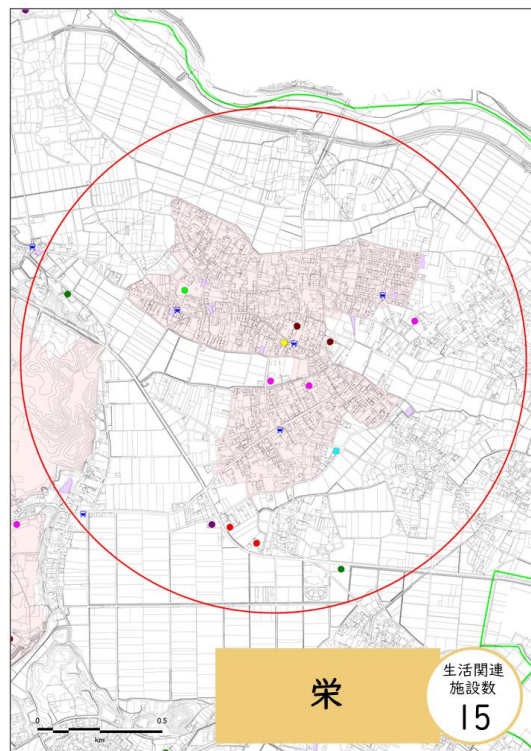
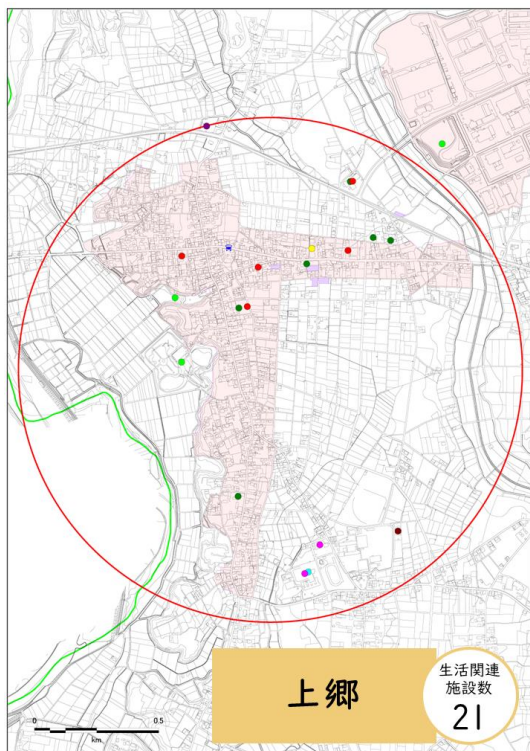
## (2) 候補地区の分析

各候補地区の半径1km圏内の生活関連施設の集積について整理します。

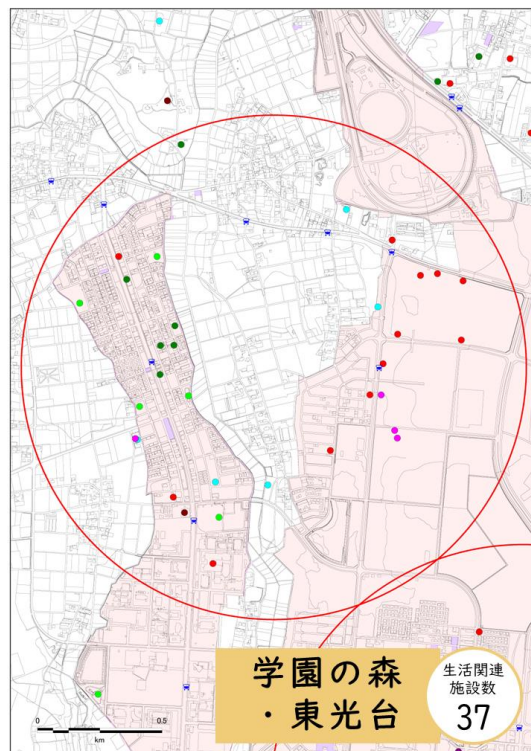
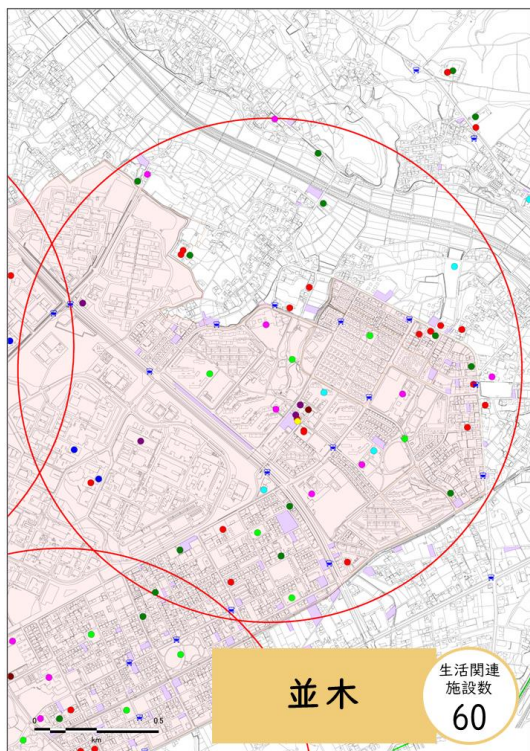
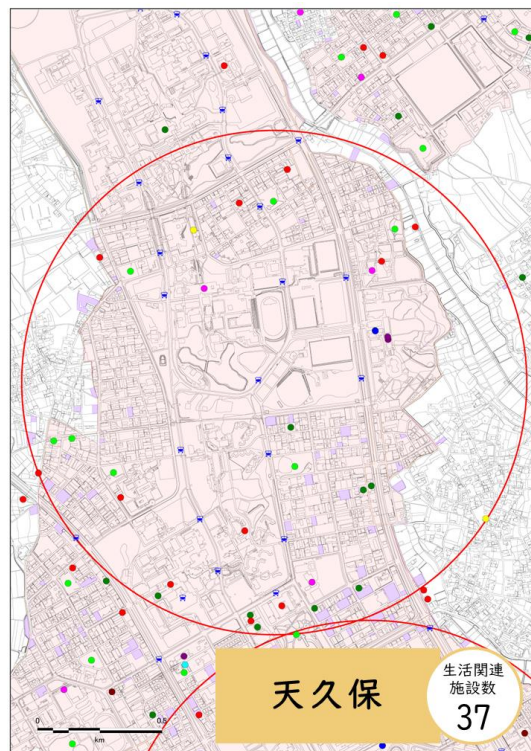
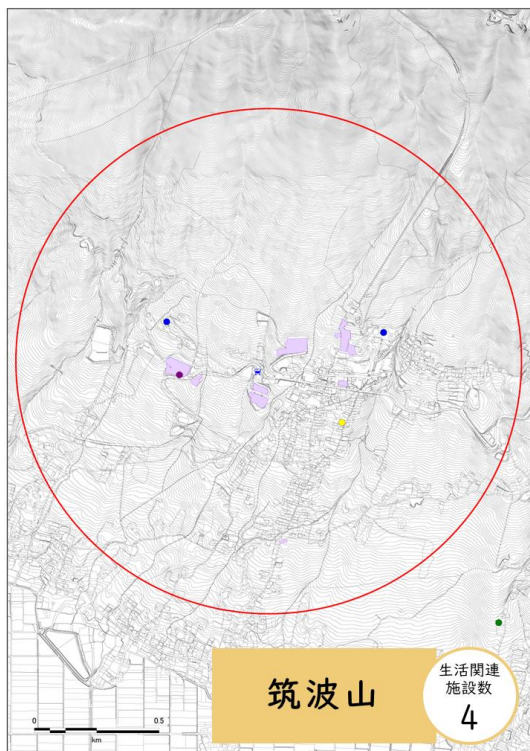




候補地区	医療機関	金融機関等	集客施設
つくばエクスプレス線	官公庁	子育て支援施設	都市公園
DID地区	観光施設	公的集会所	駐車場
市街化区域	教育文化施設	社会福祉施設	バス停
生活関連候補施設			

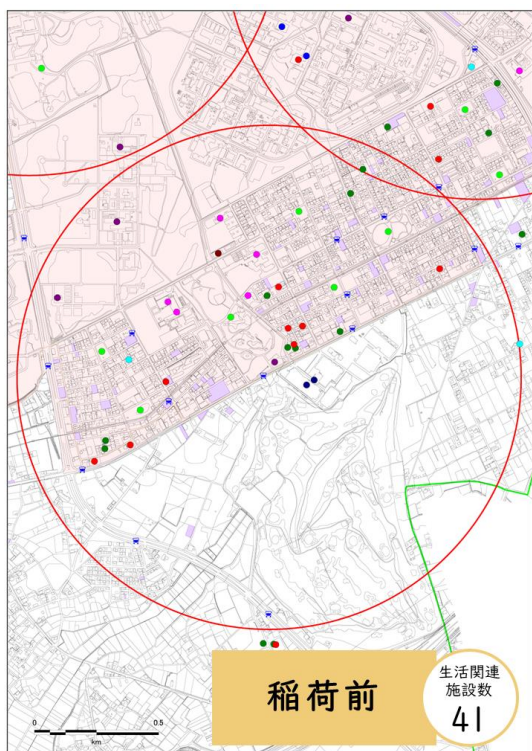
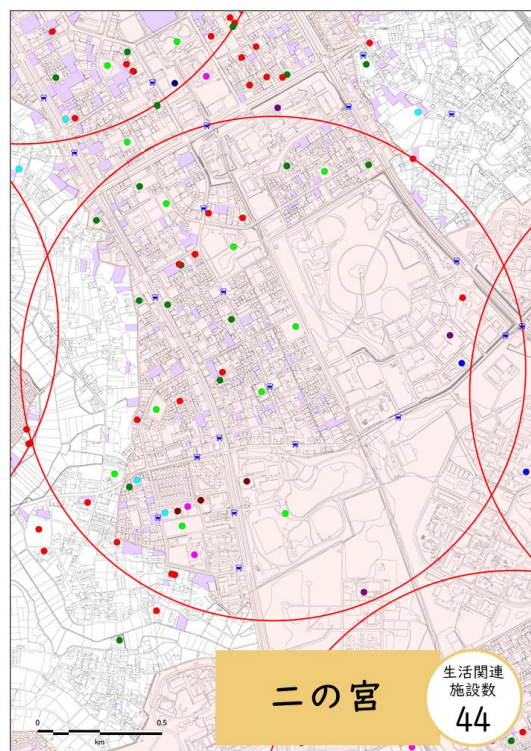
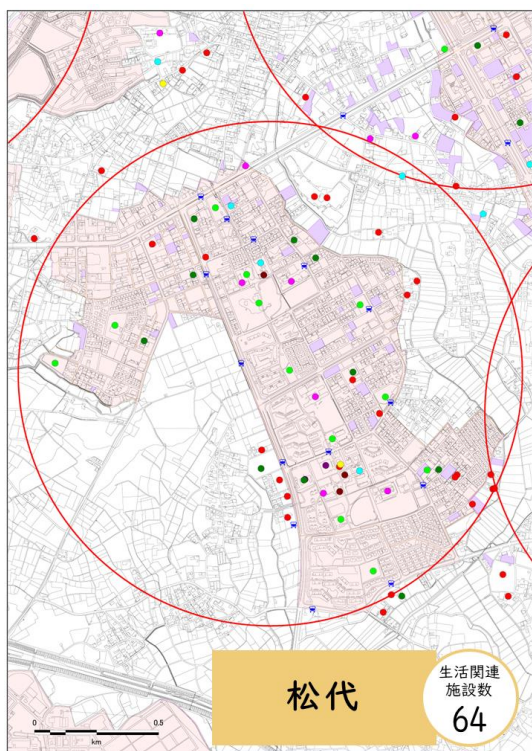


候補地区	医療機関	金融機関等	集客施設
つくば エクスプレス線	官公庁	子育て支援施設	都市公園
DID地区	観光施設	公的集会所	駐車場
市街化区域	教育文化施設	社会福祉施設	バス停
生活関連候補施設			



候補地区	医療機関	金融機関等	集客施設
つくばエクスプレス線	官公庁	子育て支援施設	都市公園
DID地区	観光施設	公的集会所	駐車場
市街化区域	教育文化施設	社会福祉施設	バス停

生活関連候補施設



候補地区	医療機関	金融機関等	集客施設
つくば エクスプレス線	官公庁	子育て支援施設	都市公園
DID地区	観光施設	公的集会所	駐車場
市街化区域	教育文化施設	社会福祉施設	バス停

### (3) 候補地区の評価

移動等円滑化促進地区候補における評価を以下のように整理します。

まちあるき 候補地区 要件事項一覧	要件1			要件2			要件3	
	指標 1	指標 2	指標 3	指標 4	指標 5	指標 6	指標 7	指標 8
	生活関連施設 集積数	ヒアリングでの 意見*	アンケートでの 利用者数	鉄道駅の乗降者数 つくばエクスプレス (千人/日)**	バス停の乗降者数 つくバス (千人/年)***	関鉄バス(平日) (千人/日)***	バス停の乗降者数 都市機能誘導区域	居住誘導区域
1. つくば駅	95	◎	533	17.8	207.4	8.4	○	○
2. 研究学園駅	31	○	625	6.5	60.4	—	—	○
3. 万葉記念公園駅	13	○	137	2.6	—	—	—	○
4. みどりの駅	34	○	137	3.7	19.9	—	—	○
5. 北条	30	—	59	—	16.2	—	—	○
6. 小田	6	—	13	—	—	—	—	○
7. 大曾根・筑穂	62	○	121	—	81.1	—	—	○
8. 吉沼	15	—	28	—	—	—	—	○
9. 上郷	21	—	36	—	—	—	—	○
10. 栄	15	—	36	—	—	—	—	○
11. 谷田部	33	—	158	—	—	—	—	○
12. 高見原	16	—	79	—	—	—	—	○
13. 筑波山	4	○	48	—	—	—	—	—
14. 天久保	37	○	5	—	—	1.5	—	○
15. 並木	60	—	22	—	—	1.2	—	○
16. 学園の森 ・東光台	37	—	1	—	—	—	—	○
17. 松代	64	—	6	—	—	—	—	○
18. 二の宮	44	○	6	—	—	—	—	○
19. 稲荷前	41	—	1	—	—	—	—	○

\* ◎特に意見が集中した地区 ○意見があった地区

\*\* 2015年乗員数

\*\*\* 「利用者数が上位10位内のバス停」における候補地区ごとの利用者数の合計

□赤枠：まち歩き点検実施地区

### 3 生活関連施設および生活関連経路の設定

生活関連施設および生活関連経路の設定にあたっては、「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（国土交通省）」を参考に、以下の方針や基準をもとに設定します。

#### (1) 生活関連施設および生活関連経路の選定方針

##### 【生活関連施設の選定方針】

##### ①常に多数の人が利用する施設を選定

旅客施設、官公庁、郵便局、病院、文化施設、大規模商業施設、公園等は、高齢者や障害者だけでなく、妊産婦等の多様な来訪者が多いため、生活関連施設とします。

##### ②高齢者、障害者等の利用が多い施設を選定

老人ホーム、障害者支援施設等高齢者、障害者が多く居住する施設、福祉サービス施設・老人福祉センター・(障害者)地域活動支援センター等の高齢者、障害者等の利用が多い施設を生活関連施設とします。

##### 【生活関連経路の選定方針】

##### ①より多くの人が利用する経路を選定

生活関連施設に訪れる人等の利用頻度が高い経路を選定します。

##### ②生活関連施設相互のネットワークを確保

生活関連施設相互の連絡に配慮し、移動等円滑化促進地区内のネットワークを構成するよう考慮し、ひとつの生活関連施設に複数方向からのアクセス動線が確保されるよう選定します。



(2) 生活関連施設の設定基準

不特定多数の人が利用する施設や、高齢者、障害者等の利用が多い施設を基本とし、生活関連施設の設定基準を次に示します。

【生活関連施設の設定基準】

区分	種類
旅客施設	鉄道駅、バスターミナル（自動車ターミナル法に基づくバスターミナル）
官公庁施設	市役所・市役所出先機関
	警察署・交番
	市民活動センター、地域交流センター
	国や県の出先機関
金融機関	郵便局・銀行（ATMを除く、全ての対象施設）
教育・文化施設等	図書館
	市民ホール
	学校（幼稚園・小・中・高等学校・大学）
	博物館・美術館・資料館等
保健・医療・福祉施設	病院（20床以上の施設）
	高齢者福祉施設、障害者福祉施設、保健センター等
子育て支援施設	保育園、認定こども園等
商業施設	大規模小売店舗（店舗面積1,000㎡以上の施設）
宿泊施設	ビジネスホテル、シティホテル等
公園・運動施設	公園（総合公園・運動公園・地区公園・近隣公園）
	体育館・武道館・その他屋内施設
その他の施設	結婚式場・葬祭場等冠婚葬祭に関わる施設
	観光施設、観光案内所
	路外駐車場（バリアフリー法に基づく特定路外駐車場：500㎡以上かつ料金を徴収している路外駐車場のうち、道路附属物・公園施設・建築物・建築物に附属しているものを除く）

### (3) 生活関連経路の設定基準

生活関連施設同士を結ぶ経路を基本とし、生活関連経路の設定基準を次に示します。

#### 【生活関連経路の設定基準】

選定方針	設定基準
より多くの人を利用する経路を選定	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 旅客施設や官公庁施設など不特定多数の人が利用する施設を結ぶ経路を優先</li><li>➤ 保健・医療・福祉施設など高齢者、障害者等の利用頻度が高い施設を結ぶ経路を優先</li></ul>
生活関連施設相互のネットワークを確保	<ul style="list-style-type: none"><li>➤ 鉄道駅やバス停から生活関連施設へ連絡する経路を優先</li></ul>

#### 4 移動等円滑化促進地区の設定

基礎調査として実施した「まち歩き点検」の対象地区の選定においては、選定された地区が最終的な移動等円滑化促進地区となる可能性を考慮し、バリアフリー法が規定する要件に即した客観的な指標を用いた上で、多様な特性を持つ地区を選定することによって他の地区へ波及させる可能性を高めた選定内容としています。

また、「まち歩き点検」の実施段階では、住民提案がなされていること等を背景に対象地区を追加し、全4地区において実施しました。その結果として、地区ごとに個別の課題があり、全ての地区において一定のバリアフリー化の必要性が明らかになったことを踏まえ、移動等円滑化促進地区として、「つくば駅周辺地区」、「研究学園駅周辺地区」、「大曾根・筑穂地区」の3地区を移動等円滑化促進地区に設定します。なお、「まち歩き点検」を実施した「天久保地区」については、「つくば駅周辺地区」と一体的な区域として捉えることとします。

##### (1) つくば駅周辺地区の特性

つくば駅周辺地区は、市内唯一の都市機能誘導区域であるとともに、生活関連施設数及び鉄道・バスの乗降者数が最多であり、市民アンケートにおける利用者数も多くなっています。さらに、ヒアリング調査においてほぼ全ての団体から指摘があったことから、まちの中心であり重要な交通結節点である本地区のバリアフリー化を推進することは、将来的な市全域のバリアフリー化を図る上で必要不可欠となります。

また、天久保地区には、一般路線バス（関東鉄道バス）における乗降者数が上位のバス停が複数存在し、乗降者数の総数ではつくば駅に次いで多くなっています。さらに、つくば駅からペDESTリアンデッキが連続していることや、多様な人々が利用する医療機関が立地しています。加えて、視覚障害者・聴覚障害者が在籍する筑波技術大学が立地しており、そこへ通う学生が多数居住しているといった特性があることから、つくば駅周辺地区、天久保地区（一部、春日地区を含む）を一体と捉えて移動等円滑化促進地区とします。

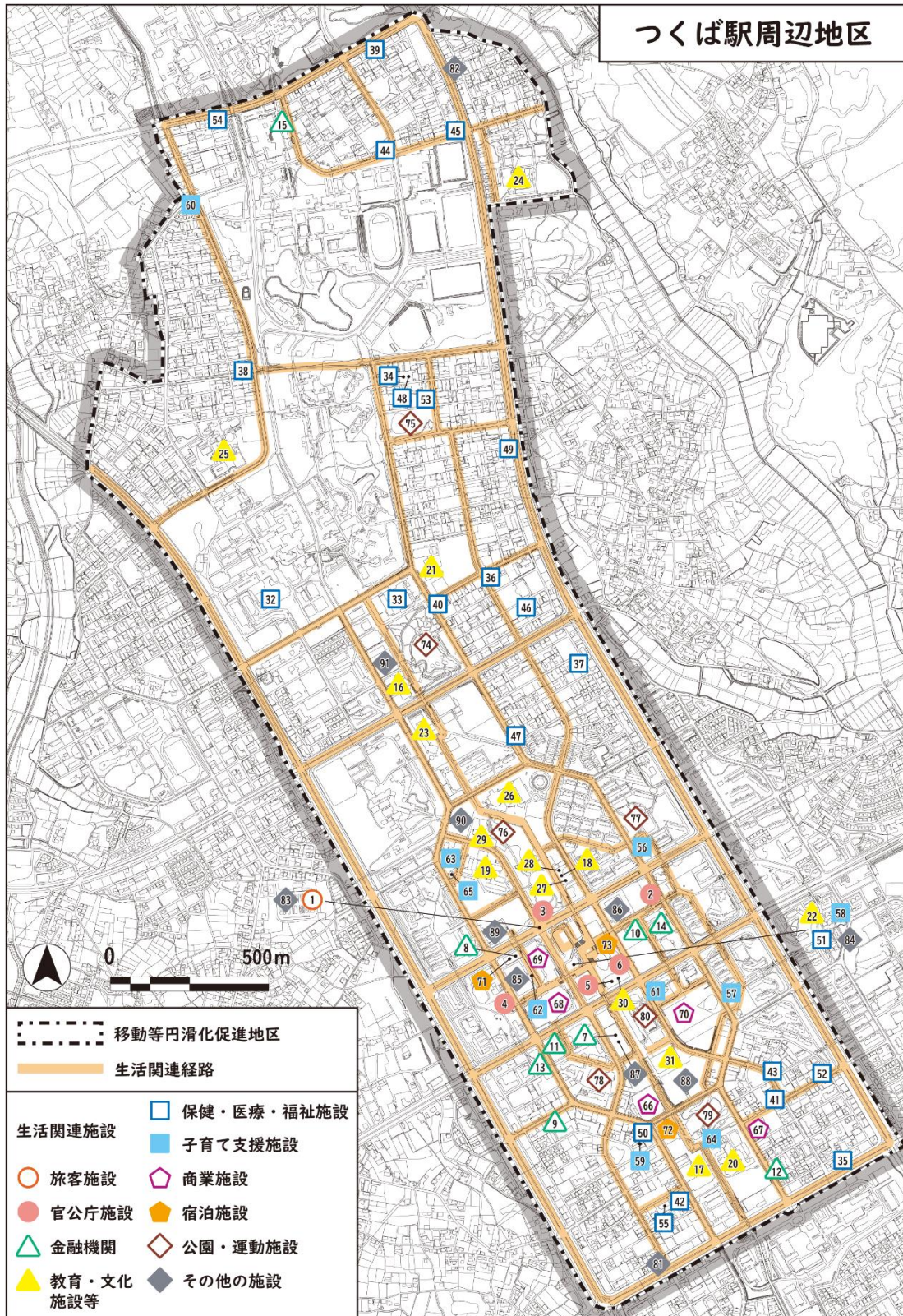
##### 【区域設定の考え方】

- 立地適正化計画における都市機能誘導区域及び居住誘導区域、筑波大学附属病院、筑波技術大学、つくば駅等の生活関連施設の周辺の主要な路線が包括され、徒歩でのアクセス性が担保できること。
- 同一路線において徒歩でのアクセスが断続的にならないよう連続性を担保すること。

【移動等円滑化促進地区 区域図】

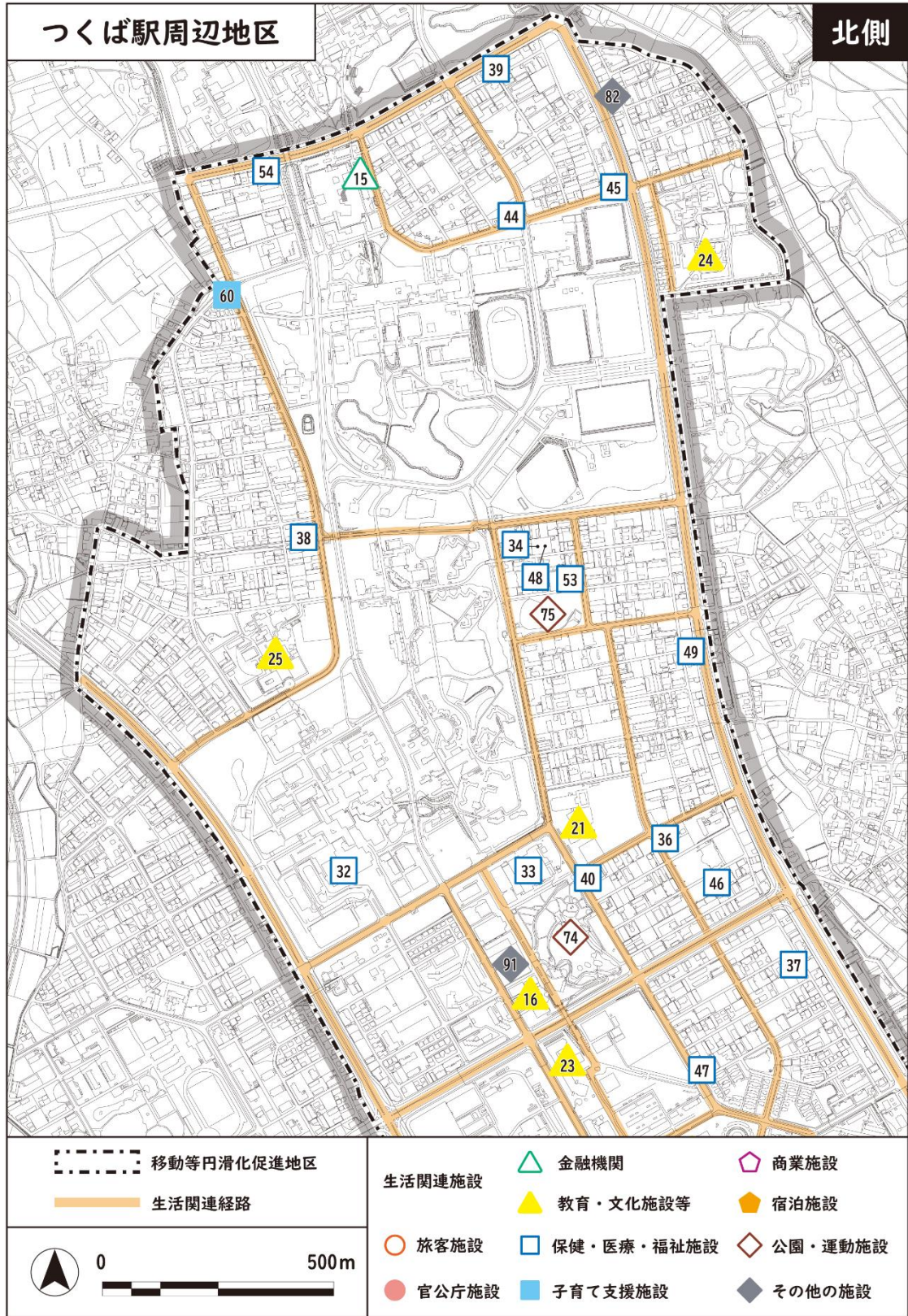
<全体図>

(2023年9月時点)



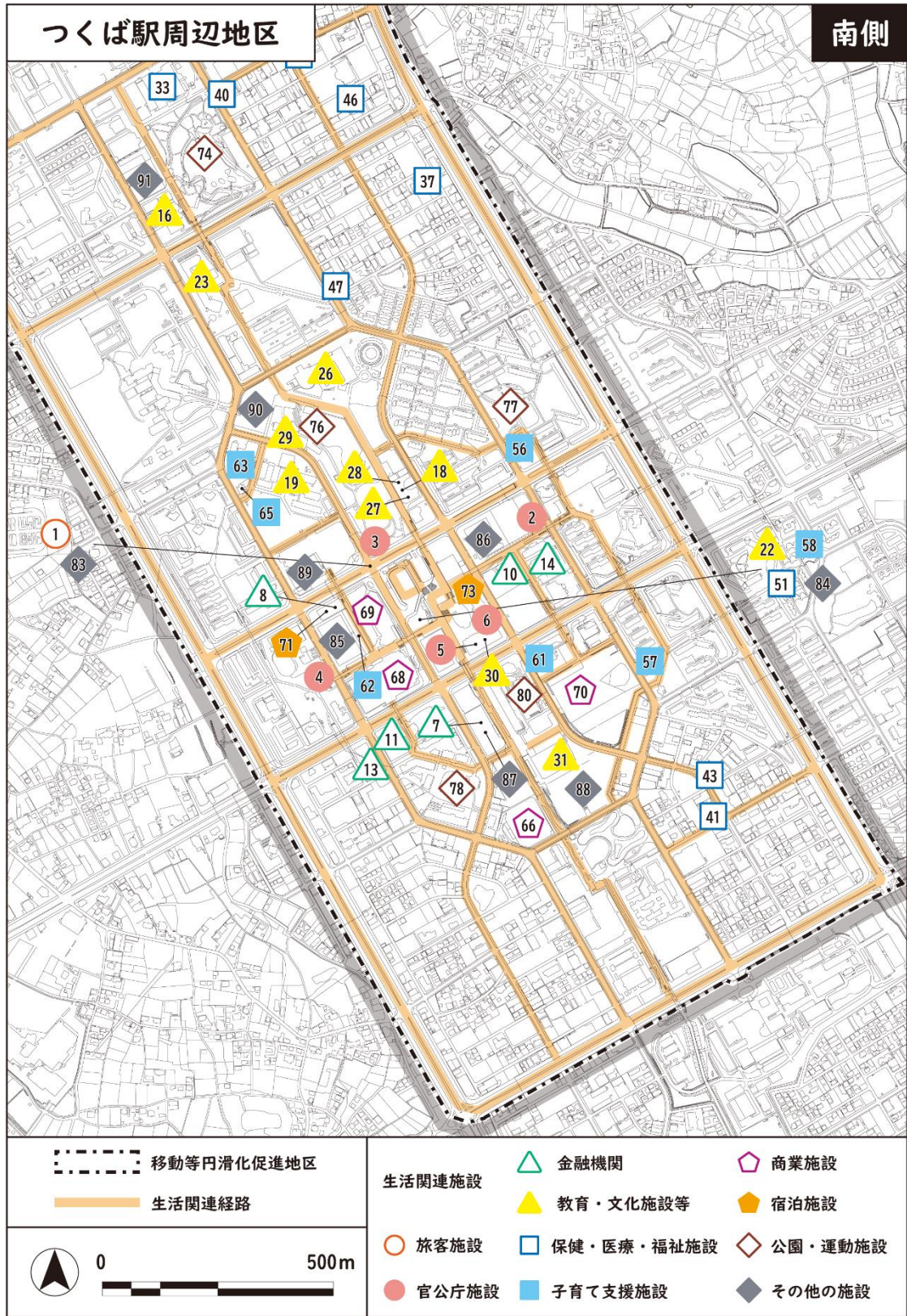
<拡大図>

(2023年9月時点)







<拡大図>

(2023年9月時点)



【生活関連施設の一覧】

つくば駅周辺地区 生活関連施設	
 旅客施設	
1	つくば駅
 官公庁施設	
2	水戸地方法務局つくば出張所
3	つくば駅前交番
4	消費生活センター
5	市民活動センター
6	吾妻交流センター
 金融機関	
7	みずほ銀行 つくば支店
8	三井住友銀行 つくば支店
9	足利銀行 つくば支店
10	常陽銀行 研究学園都市支店
11	筑波銀行 つくば営業部、学園並木支店、松代支店、つくば北支店
12	水戸信用金庫 つくば支店
13	中央労働金庫 つくば支店
14	筑波学園郵便局
15	筑波大学内郵便局
 教育・文化施設等	
16	つくば看護専門学校
17	つくば国際会議場
18	つくば市立中央図書館
19	吾妻小学校
20	竹園西小学校
21	吾妻中学校
22	筑波大学サテライトオフィス
23	筑波学院大学
24	筑波技術大学天久保キャンパス
25	筑波技術大学春日キャンパス
26	つくばエキスポセンター
27	茨城つくば美術館
28	つくば文化会館アルス(アルスホール)
29	さくら民家園
30	つくば市立ノバホール

31	つくばカピオ
<input type="checkbox"/>	<b>保健・医療・福祉施設</b>
32	筑波大学附属病院
33	筑波メディカル センター病院
34	ニューソフィアコート天久保
35	レコードブックつくば竹園
36	カフェベルガ
37	相談支援あおいぞう
38	イツツ・ミー 春日
39	イツツ・ミー 天久保
40	福祉型専攻科「シャンティつくば」
41	わくわく
42	就労センターつくば
43	CW らぼ つくば
44	千年一日珈琲焙煎所 焙煎所
45	千年一日珈琲焙煎所 CAFE
46	千年一日珈琲焙煎所 えんすい舎
47	きらめきつくば 吾妻教室
48	スタディールーム つくばナーサリーライム
49	ピースホームタウン
50	YMCA ひかりの子
51	コペルプラス つくば駅前教室
52	LITALICO ジュニアつくば教室
53	もものき
54	ピースホームタウン スタディ
55	グローバルキッズパークつくば店
<input type="checkbox"/>	<b>子育て支援施設</b>
56	吾妻幼稚園
57	竹園西幼稚園
58	つくば駅前保育園
59	YMCA つくばオリーブ保育園
60	ルンルン保育園春日
61	クローバー保育園
62	スクルドエンジェル保育園つくば駅前園
63	吾妻保育所
64	竹園西児童館



65	吾妻西児童館
	<b>商業施設</b>
66	デイズタウンつくば
67	カスミ学園店
68	トナリエクレオ
69	トナリエつくばスクエア
70	ヨークタウンつくば竹園
	<b>宿泊施設</b>
71	ダイワロイネットホテルつくば
72	ホテル JAL シティつくば
73	ホテル日航つくば
	<b>公園・運動施設</b>
74	松見公園
75	天久保公園
76	中央公園
77	吾妻公園
78	竹園西公園
79	竹園公園
80	大清水公園
	<b>その他の施設</b>
81	アンジェブリッサ
82	メモリアルホール天久保
83	つくば市物産館
84	つくば総合インフォメーションセンター
85	南1駐車場
86	南2駐車場
87	南3駐車場
88	南4駐車場
89	北1駐車場
90	北2駐車場
91	北3駐車場

## (2) 研究学園駅周辺地区の特性

研究学園駅周辺地区は、鉄道駅の乗降者数はつくば駅に次ぐ2番目であり、つくばバスの乗降者数においても3番目となっています。また、市民アンケートにおける利用者数は、大型ショッピングセンターの立地などもあり、つくば駅よりも多くなっています。加えて、つくば市役所が立地していることから、研究学園駅周辺地区には多様な市民等が数多く訪れます。

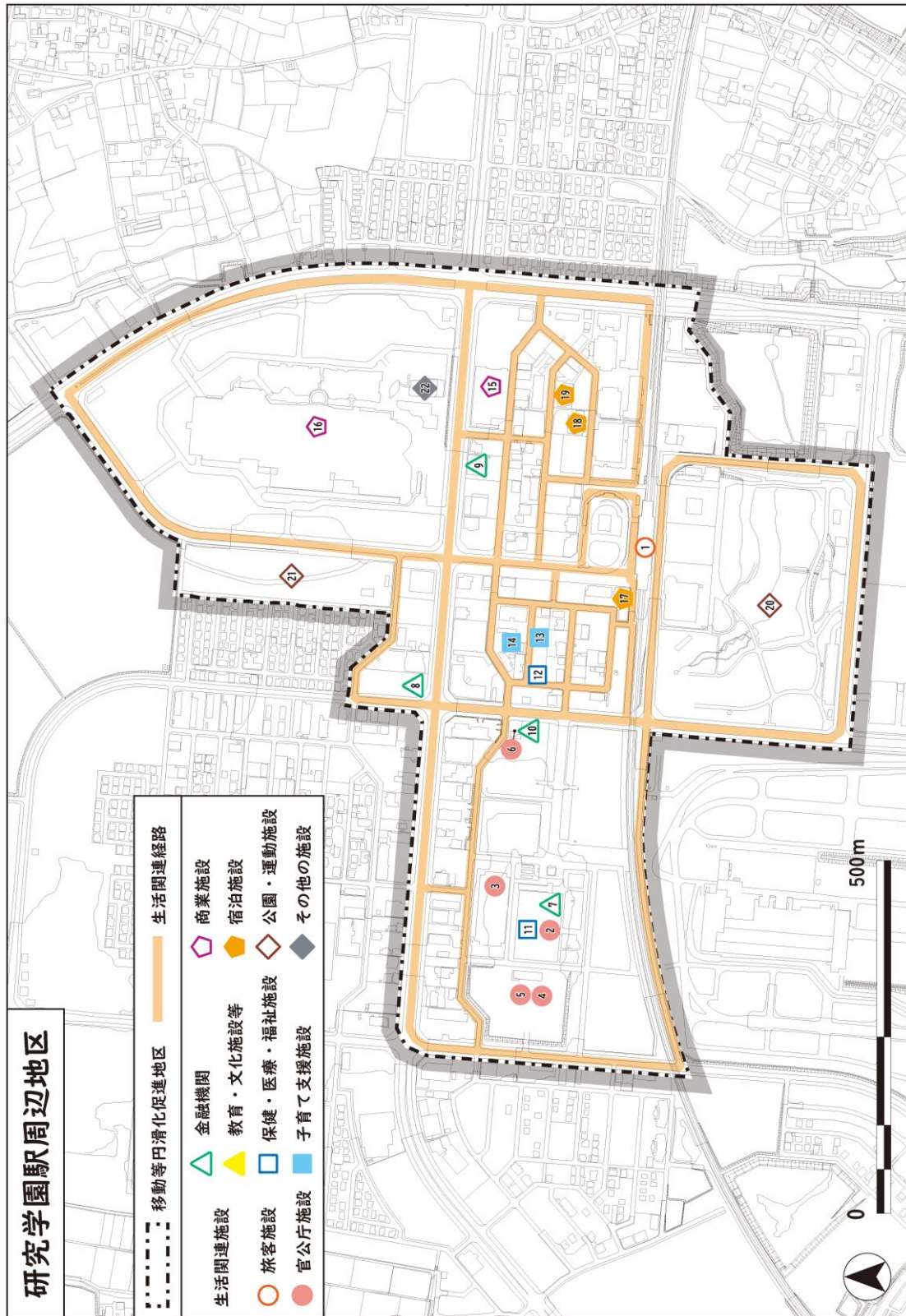
さらに、鉄道駅を中心として市街地が形成されている点において、都市構造が類似する万博記念公園駅周辺、みどりの駅周辺へ波及させるモデル地区になり得ることを勘案し、移動等円滑化促進地区とします。

### 【区域設定の考え方】

- 立地適正化計画における居住誘導区域、研究学園駅、つくば市役所、大型商業施設、公園等の生活関連施設の周辺の主要な路線が包括され、徒歩でのアクセス性が担保できること。
- 同一路線上において徒歩でのアクセスが断続的にならないよう連続性を担保すること。

【移動等円滑化促進地区 区域図】

(2023年9月時点)



【生活関連施設の一覧】

研究学園駅周辺地区 生活関連施設	
 旅客施設	
1	研究学園駅
 官公庁施設	
2	つくば市役所
3	つくば市役所コミュニティ棟
4	つくば市消防本部
5	中央消防署
6	研究学園交番
 金融機関	
7	常陽銀行 つくば市役所支店
8	筑波銀行 つくば副都心支店
9	千葉銀行 つくば支店
10	つくば研究学園郵便局
 保健・医療・福祉施設	
11	つくば市 障害児相談支援事業所
12	就労移行支援事業所 ブルーム研究学園
 子育て支援施設	
13	学園保育園研究学園駅前分園
14	ラ・フェリーチェ保育園
 商業施設	
15	とりせん研究学園店
16	iias (イーアス) つくば
 宿泊施設	
17	ホテルベストランド
18	ホテルマークワンつくば研究学園
19	東横 INN 研究学園駅前
 公園・運動施設	
20	研究学園駅前公園
21	学園の杜公園
 その他の施設	
22	麗風 つくば シーズンズテラス

### (3) 大曾根・筑穂地区の特性

大曾根・筑穂地区は、つくバスの乗降者数がつくば駅に次ぐ2番目であるとともに、大穂窓口センターを始めとした多様な市民等が訪れる生活関連施設が立地し、その数はつくば市役所の立地する研究学園駅周辺よりも多くなっています。

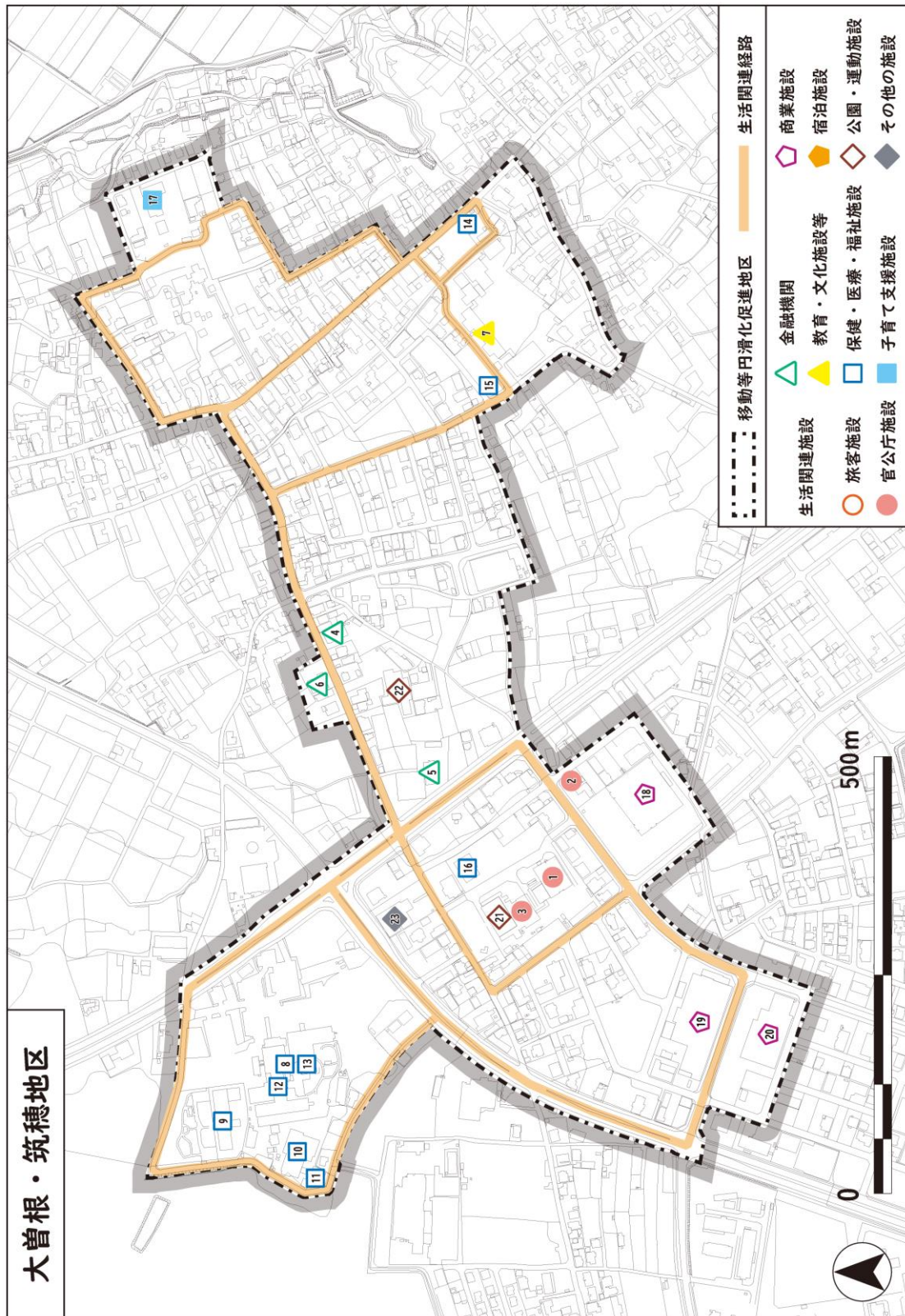
さらに、大曾根は合併前の旧町村時代からの歴史ある市街地であるとともに、筑穂は土地区画整理事業によって整備された既成市街地という2つの特徴を合わせ持っていることから、鉄道駅を有しない市街地へ波及させるモデル地区となり得ることを勘案し、移動等円滑化促進地区とします。

#### 【区域設定の考え方】

- 立地適正化計画における居住誘導区域、大穂交流センター、商業施設、金融機関、医療機関、小学校等の生活関連施設の周辺の主要な路線が包括され、徒歩でのアクセス性が担保できること。
- 同一路線上において徒歩でのアクセスが断続的にならないよう連続性を担保すること。

【移動等円滑化促進地区 区域図】

(2023年9月時点)



【生活関連施設の一覧】

大曾根・筑穂地区 生活関連施設	
 <b>官公庁施設</b>	
1	大穂窓口センター
2	筑穂交番
3	大穂交流センター
 <b>金融機関</b>	
4	常陽銀行 大穂支店
5	茨城県信用組合 大穂支店
6	大穂郵便局
 <b>教育・文化施設等</b>	
7	大曾根小学校
 <b>保健・医療・福祉施設</b>	
8	いちほら病院
9	つくばメディケアレジデンス
10	シニアガーデン
11	シニアガーデン別館
12	つくばリハビリテーションセンター
13	ファミリーユ
14	おひさまひろば
15	にじのひろば
16	大穂保健センター
 <b>子育て支援施設</b>	
17	大曾根児童館
 <b>商業施設</b>	
18	カスミ 大穂店
19	DCM つくば大穂店
20	TAIRAY つくば大穂店
 <b>公園・運動施設</b>	
21	大穂体育館
22	いきいきプラザ
 <b>その他の施設</b>	
23	セレモつくばホール

## 心のバリアフリーに関する取組

### 1 心のバリアフリーに関する事項

マスタープランの策定においては、国の方針に基づき、心のバリアフリーに関する事項を記載することが必要とされています。

#### (1) 法令上の位置づけ

令和2年5月のバリアフリー法改正により、新たに法第24条の2第2項第3号に「移動等円滑化に関する住民その他の関係者の理解の増進及び移動等円滑化の実施に関するこれらの者の協力の確保に関する事項(心のバリアフリーに関する事項)」が追加されました。これにより、マスタープランを作成する場合は、移動等円滑化に係る「心のバリアフリー」に関する事項を明記することとなりました。

#### (2) マスタープランに記載する基本的な内容

「移動等円滑化の促進に関する基本方針(国土交通省)」に基づき、ハード面の整備のみならず、心のバリアフリーなどのソフト面での対策が不可欠であることから、次の事項の記載が重要です。

- 移動等円滑化促進地区における移動等円滑化に住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保が果たす役割
- 住民その他の関係者の理解の増進及び協力の確保に関する関係者の取組

#### (3) マスタープランに記載する施策の内容

心のバリアフリーに関する施策については、多様な広報・啓発・教育活動を、地域の実情に応じて選定して位置づけていくことが重要とされ、「移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン(国土交通省)」では、次の事項について記載することが重要とされています。

- 実際に行動につなげるための支援となる幅広い教育活動の推進
- 理解を深めるための啓発・広報活動の推進



## 2 心のバリアフリーの必要性

心のバリアフリーを推進していくためには、高齢者や障害者等に対する偏見や無理解といった、心の中にある見えない壁（バリア）をなくして、建物や交通機関などのバリアフリーだけではなく、一人ひとりが多様な人を思いやり、行動を起こすことが必要です。

### （1）心のバリアフリーとは

「心のバリアフリー」とは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が、相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことです（「ユニバーサルデザイン2020 行動計画（2017年2月ユニバーサルデザイン2020 関係閣僚会議決定）」より）。

そのためには、一人一人が具体的な行動を起こし継続することが必要です。各人がこの「心のバリアフリー」を体現するためのポイントは、「ユニバーサルデザイン2020 行動計画」では、次の3点とされています。

- ① 障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解すること。
- ② 障害のある人（及びその家族）への差別（不当な差別的取扱い及び合理的配慮の不提供）を行わないよう徹底すること。
- ③ 自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを取る力を養い、すべての人が抱える困難や痛みを想像し共感する力を培うこと。

### （2）障害の社会モデルとは

「障害の社会モデル」とは、「障害」は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務である、とする考え方です（「ユニバーサルデザイン2020 行動計画」より）。

「ユニバーサルデザイン2020 行動計画」では、「障害の社会モデル」をすべての人が理解し、それを自らの意識に反映させ、具体的な行動を変えていくことで、社会全体の人々の心の在り方を変えていくことが重要であり、また、この「障害の社会モデル」の考え方を反映させ、誰もが安全で快適に移動できるユニバーサルデザインの街づくりを協力を推進していく必要があるとされています。

### （3）社会的障壁とは

社会的障壁には、一般に「物理的なバリア」、「制度的なバリア」、「文化情報面のバリア」、「意識上のバリア」の4つのバリアがあるといわれ、バリアフリーとは、これらのバリアがないこと、あるいは取り除くことを差します。

社会的障壁の内容について次に示します。

分類	概要	具体例
物理的なバリア	公共交通機関、道路、建物などにおいて、利用者に移動面で困難をもたらす段差や狭い道、急勾配の通路など、物理的なバリアとなるものを差します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・乗降口に段差のあるバス</li> <li>・駅の狭い改札口、ホームまでの階段</li> <li>・車いすの方が利用できないトイレ</li> <li>・子どもや車いすの方には届かない公衆電話や自動販売機 など</li> </ul>
制度的なバリア	社会における制度や個別のルールなどによって、障害があることにより制限され、機会の均等を奪われているバリアを差します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・身体的・精神的な障がいがあることを理由に、学校入試や就職、資格試験などの受験や採用、資格付与の制限</li> <li>・盲導犬を連れていることによる施設の利用制限</li> <li>・幼児連れによる施設の利用制限など</li> </ul>
文化情報面のバリア	音声のみのアナウンスや点字・手話通訳のない講演会など、情報の伝え方が不十分のため、必要な情報が平等に得られない情報面のバリアを差します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・障害があることにより文化活動の機会が得られないこと</li> <li>・新聞が読めない、信号がわからない、テレビの内容がわからないなど情報がうまく得られないこと</li> <li>・駅・車内におけるアナウンス情報がわからないこと</li> <li>・イベントなどで手話通訳や託児がないこと など</li> </ul>
意識上のバリア	バリアフリーに対する認識不足、高齢者や障害のある方などへの差別・無関心・偏見など、障害に対する誤った認識から生まれるバリアのことを差します。	<ul style="list-style-type: none"> <li>・障害がある人に対する無理解、奇異な目で見たりかわいそうな存在だと決めつけたりすること</li> <li>・精神障害のある人は何をするか分からないから怖いといった偏見</li> <li>・通学路や車いす用駐車スペースでの迷惑駐車</li> <li>・点字ブロックの上への看板の設置や自転車の駐輪行為 など</li> </ul>

### 3 バリアフリー施設の適正な利用







施設のバリアフリー化の整備が進んでも、市民一人ひとりが心のバリアフリーを理解して接することができなければ、真の意味でのバリアフリーが実現することにはなりません。




バリアフリー施設の適正な利用にあたって、高齢者や障害者等の自立した日常生活や社会生活を確保することの重要性について関心を持ち、理解を深めることが大切です。

#### (1) バリアフリーに関するサインやシンボルマーク

心のバリアフリーを理解し、自分とは異なる条件を持つ多様な他者とコミュニケーションを図っていくためには、バリアフリーに関するサインやシンボルマークを正しく知ることが大切です。

名称	概要
 障害者のための国際シンボルマーク	障害者が利用できる建物、施設であることを明確に表すための世界共通のシンボルマークです。マークの使用については国際リハビリテーション協会の「使用指針」により定められています。
 盲人のための国際シンボルマーク	世界盲人連合で1984年に制定された盲人のための世界共通のマークです。視覚障害者の安全やバリアフリーに考慮された建物、設備、機器などに付けられています。 信号が青になったことを音声で知らせる音響装置付信号機など、視覚に障がいのある人が利用する機器等に表示されています。
 ベビーカーマーク	ベビーカーを利用しやすい環境づくりに向けて作成されたマークです。公共交通機関や公共施設などのエレベーター、鉄道やバスの車両スペースなどに表示され、安全な使用方法を守ったうえでベビーカーを折りたたまずに利用できるなど、ベビーカーを安心して利用できる場所・設備をあらわしています。
 身体障害者標識(身体障害者マーク)	肢体不自由であることを理由に免許に条件を付されている方が運転する車に表示するマークで、マークの表示については、努力義務となっています。 危険防止のためやむを得ない場合を除き、このマークを付けた車に幅寄せや割り込みを行った運転者は、道路交通法の規定により罰せられます。

 <p>聴覚障害者標識(聴覚障害者マーク)</p>	<p>聴覚障害であることを理由に免許に条件を付されている方が運転する車に表示するマークで、マークの表示については、義務となっています。</p> <p>危険防止のためやむを得ない場合を除き、このマークを付けた車に幅寄せや割り込みを行った運転者は、道路交通法の規定により罰せられます。</p>
 <p>ほじょ犬マーク</p>	<p>身体障害者補助犬法の啓発のためのマークです。</p> <p>身体障害者補助犬とは、盲導犬、介助犬、聴導犬のことを言います。「身体障害者補助犬法」において、公共の施設や交通機関はもちろん、デパートやスーパー、ホテル、レストランなどの民間施設は、身体障害のある人が身体障害者補助犬を同伴するのを受け入れる義務があります。</p>
 <p>耳マーク</p>	<p>聞こえが不自由なことを表すと同時に、聞こえない人・聞こえにくい人への配慮を表すマークです。また、窓口等に掲示されている場合は、聴覚障害者へ配慮した対応ができることを表しています。</p>
 <p>ヒアリングループマーク</p>	<p>ヒアリングループマークは、補聴器や人工内耳に内蔵されているTコイルを使って利用できる施設・機器であることを表示するマークです。</p> <p>このマークを施設・機器に掲示することにより、補聴器・人工内耳装用者に補聴援助システムがあることを知らせ、利用を促すものです。</p>
 <p>ハート・プラスマーク</p>	<p>身体の内部に疾患のある人のためのマークです。身体内部(心臓、呼吸機能、じん臓、膀胱・直腸、小腸、肝臓、免疫機能)に障害がある方は外見からは分かりにくいいため、様々な誤解を受けることがあります。そのような人の存在を視覚的に示し、理解と協力を広げるために作られたマークです。</p>
 <p>オストメイト用設備／オストメイト</p>	<p>オストメイトとは、がんなどで人工肛門・人工膀胱を造設している排泄機能に障害のある障害者のことをいいます。</p> <p>このマークは、オストメイトの為の設備(オストメイト対応のトイレ)があること及びオストメイトであることを表しています。</p>

 ヘルプマーク	<p>義足や人工関節を使用している方、内部障害や難病の方、または妊娠初期の方など、外見から分からなくても援助や配慮を必要としている方々が、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることができるマークです。</p>
 手話マーク	<p>きこえない・きこえにくい人が手話言語でのコミュニケーションの配慮を求めるときに提示したり、役所、公共及び民間施設・交通機関の窓口、店舗など、手話言語による対応ができるところが提示できます。また、イベント時のネームプレートや災害時に支援者が身に着けるビブスなどに提示することもできます。</p>
 筆談マーク	<p>きこえない・きこえにくい人、音声言語障害者、知的障害者や外国人などが筆談でのコミュニケーションの配慮を求めるときに提示したり、役所、公共及び民間施設・交通機関の窓口、店舗など、筆談による対応ができるところが提示できます。また、イベント時のネームプレートや災害時に支援者が身に着けるビブスなどに提示することもできます。</p>

## (2) 高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進

高齢者障害者等用施設等とは、高齢者、障害者等が円滑に利用するための適正な配慮が必要な施設・設備（バリアフリースイア、車椅子利用者用駐車施設等、鉄道、バス等の優先席、エレベーター、車両等の車椅子スペース）をいいます。

令和3年4月から、高齢者障害者等用施設等の適正な利用を推進することが、国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務となりました。高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進に向けて、広報啓発活動を実施し、真に必要な方が利用しやすい環境の整備を推進します。

国による広報啓発の取組



【バリアフリートイレ】  
 トイレの様々な設備や機能について、真に必要な方が必要な時に利用できるよう、ポスター・チラシを作成し、トイレの適正な利用に関する広報啓発の取組を行っています。

【障害者等用駐車スペース】  
 障害者等用駐車スペースについて、真に必要な方が必要な時に利用できるよう、ポスター・チラシを作成し、障害者等用駐車スペースの適正な利用に関する広報啓発の取組を行っています。



【エレベーター】  
 エレベーターの利用について真に必要な方が優先的に使用できるよう、ポスターを作成し、エレベーターの利用に関する広報啓発を行っています。

【鉄道、バス等の優先席】  
 鉄道・バスの座席の利用について真に必要な方が優先的に使用ができるよう、ポスターを作成し、座席の利用に関する広報啓発を行っています。

#### 4 心のバリアフリーに関する基礎調査結果

心のバリアフリーに必要なことは、様々な心身の特性や考え方を持つすべての人々が相互に理解を深めようとコミュニケーションをとり、支え合うことです。心のバリアフリーを実現するためには、多様な人々が社会で生活している上での認識と理解、助け合いを推進し、社会的障壁をなくしていくことが必要です。

市民アンケート、ヒアリング調査、まち歩き点検からは、心のバリアフリーに関して次のような結果となりました。

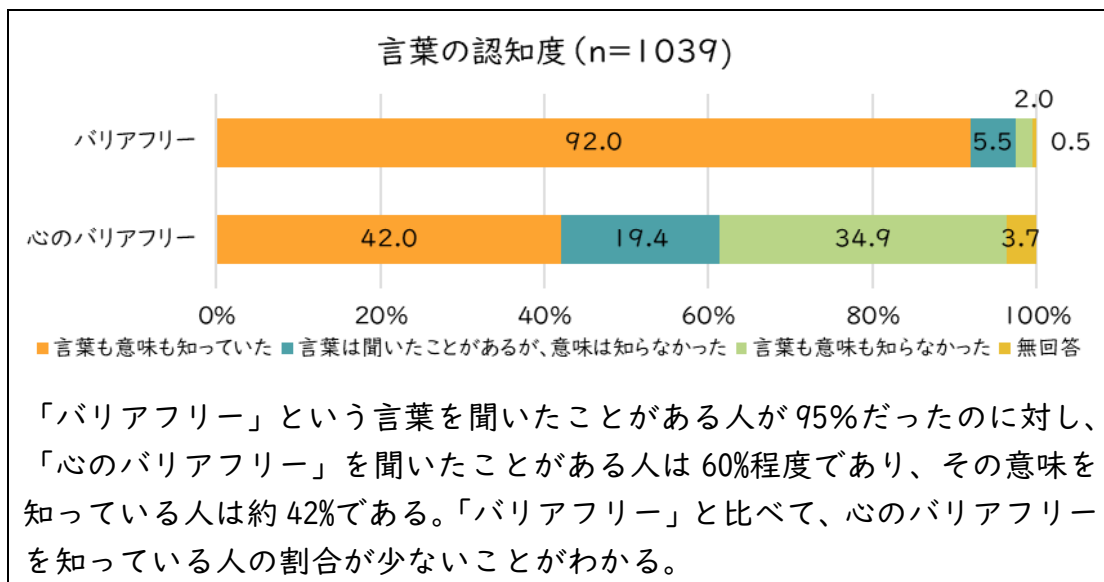
##### (1) 市民アンケート

市民アンケートでは、バリアフリーに対する意識の把握のほか、心のバリアフリーに関するアンケートを実施しています。

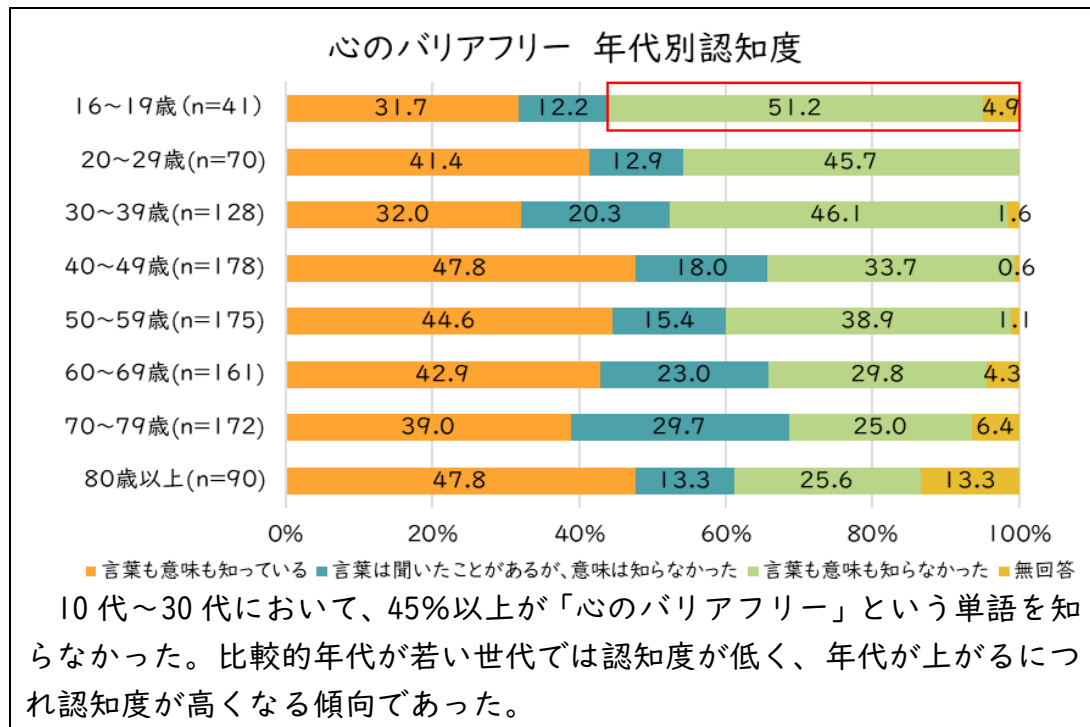
市民アンケートの結果では、心のバリアフリーという言葉の認知度は、バリアフリーという言葉に比べ、認知度が低いことがわかりました。また、若年層では他の世代に比べて認知度は低く、年代が上がるにつれ認知度が高くなる傾向となりました。

また、バリアフリーのまちづくりのために最も必要だと思うことについては、段差解消や歩道整備のハード面を除くと、教育に関することが最も必要なことであるという結果でした。

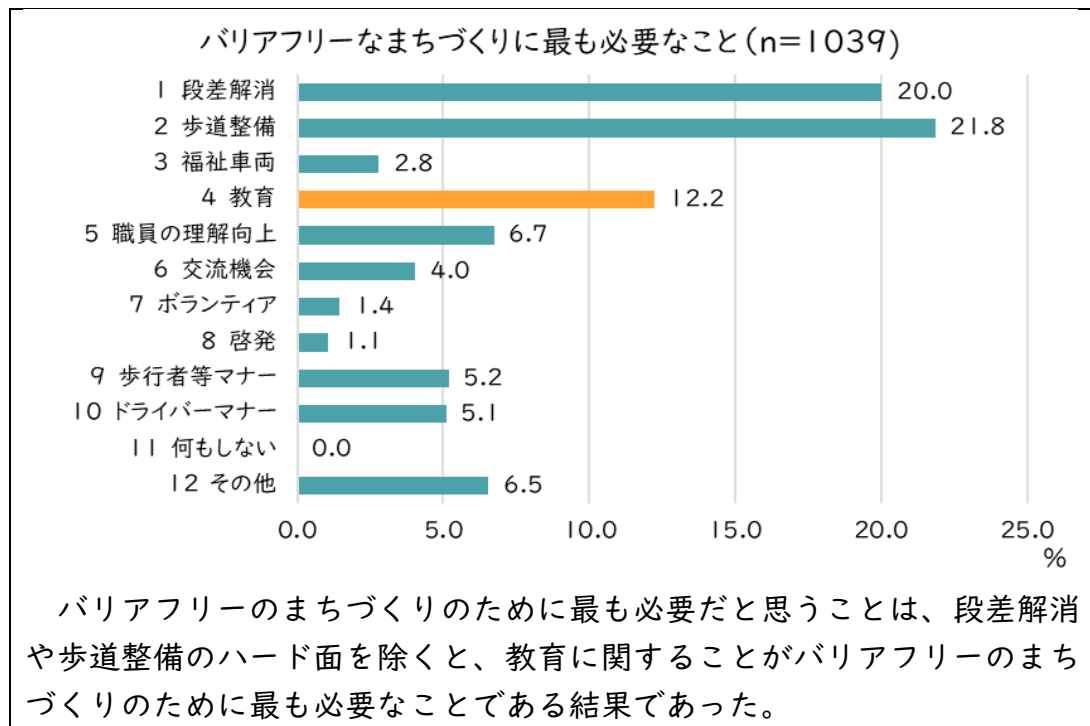
##### ①バリアフリーと心のバリアフリーの認知度



## ②年代別 心のバリアフリーの認知度



## ③バリアフリーのまちづくりのために最も必要だと思うこと





## (2) ヒアリング調査

ヒアリング調査では、障害者団体、高齢者団体、子育て支援団体などを対象として、心のバリアフリーに対する意見を聞き取りました。

### ヒアリング調査での主な意見

#### 【肢体・身体障害】

- エレベーターにおいて、譲ってもらえることや車いすが入るようスペースを作ってくれることが嬉しかった。反対に、先に乗っていた人に譲ってもらえなくて困ったこともあった。
- 介助者ではなく、障害のある自分に意思確認をしてくれたことが嬉しかった。
- 障害のある人に対して声をかけてよいかわからない人が多いように感じる。身近に障害者がいないことが一因だと思うので、障害者との距離を近くして心のバリアフリーを育てることが重要である。

#### 【視覚障害】

- 声をかけてもらうのは嬉しいが、半ば強引に手首や白杖を掴まれ怖い思いをすることもある。最初にどうすればいいか聞いてくれると助かる。
- テレビドラマ等で視覚障害者が取り上げられることや、近年では、東京 2020 大会をきっかけとして、周囲の人から声をかけてもらえることが増えた。

#### 【聴覚障害】

- 緊急時に 音声案内 があった際に、私が聞こえていないことに気づいた周囲の人が伝えてくれた。

#### 【高齢者】

- 点字ブロックの上に自転車が駐輪されているなど常識的なことが守られていないと感じるので、もっとバリアフリーの意識付けをすべきである。

#### 【子育て家庭】

- 電車やバスは、子どもが泣いた場合の周囲への迷惑を考えてしまい使用を控えてしまうが、そのような場合でも周りの乗客からやさしい声をかけてもらえると安心できる。
- 子どもの泣き声に対して不寛容だと感じる場面が多く、その原因として、子どもと接する機会や子育て世帯の生活を知る機会が少ないからではないかと考えている。
- 周囲の人と助け合える社会なら、ハード面におけるバリアフリーの必要性は低くなると思うので、そういった周囲とのつながりがより増えるとよい。

### (3) まち歩き点検

まち歩き点検では、多様な関係者（障害者、交通事業者、施設管理者等）が一体となって、現地で実際に障害者の立場に立って体験することで、自分以外の人の立場やニーズに気づき、ハード面だけでなくソフト面の心理的な障壁となっている側面についても理解や共感を深めることができました。

#### まち歩き点検での主な意見

##### 【視覚障害者】

- つくばセンター広場では、ペDESTリアンデッキの交差部が多いが、早いスピードで自転車が通過し危険を感じる。

##### 【聴覚障害者】

- 歩行者と自転車の通行レーンが分かれていない歩道では、後方からの自転車に気づきにくく危険を感じた。

##### 【車椅子利用者】

- 横断歩道で車がスピードを出して通過していた。車椅子だけならより目立たないし、視覚・聴覚の障害者の方は車に気付かない可能性もあるため、危険を感じた。
- 生活関連施設のスロープにプランターが置かれていたため、幅員が狭く通りにくかった。大きな車椅子では通れないと思う。

## 5 心のバリアフリーの推進に向けた取組

心のバリアフリーを推進するためには、多様な関係者の相互理解の浸透を進めていくことなど、市民や施設の管理者、行政などがそれぞれの役割を果たしながら、バリアフリー施策の取組みを総合的かつ一体的に推進していくことが大切です。

### (1) 心のバリアフリーの推進にあたっての関係者の基本的な役割

多様な関係者の協力のもと、それぞれの役割を理解しながら心のバリアフリーの推進に取り組むことが大切です。

#### ①行政の役割

行政は、広報活動、啓発活動、教育活動等の推進により、市民一人ひとりのバリアフリーへの関心と理解が深まるよう、多様な関係者と協力し、心のバリアフリーを育む取組みを計画的に推進する役割を担います。

※具体的な取組みについては、基本方針2（「心のバリアフリー」を育む環境づくりに取り組みます）の関連施策で整理しています。

#### ②事業者の役割

交通事業者や施設管理者等は、社員・職員の教育や意識の醸成を推進し、障害者や高齢者など、多様なニーズに応える商品やサービスの提供に努め、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れながら、誰もが使いやすく安心して快適な施設利用を推進する役割を担います。

#### ③市民の役割

市民は、障害のある人への社会的障壁を取り除くのは社会の責務であるという「障害の社会モデル」を理解し、市民一人ひとりがバリアフリーへの関心を深め、高齢者や障害者等の立場に立ち、多様な他者とコミュニケーションを取りながら、お互いが相手を理解し、尊重することができる環境づくりを推進する役割を担います。

## (2) 心のバリアフリーの取組の事例

多様な関係者がお互いの取り組みを知ることも、心のバリアフリーを育むきっかけとなります。ここでは、各関係者による具体的な取組について紹介します。

### マナー啓発ポスター

つくばエクスプレスでは、全てのお客様がつくばエクスプレスを快適にご利用いただけるよう、駅構内と列車内でマナーポスターを掲出し、乗車マナーへのご理解とご協力を呼びかけています。

#### 【「めいわくだもの」シリーズ】

可愛いくだものが描かれたマナーポスター（「めいわくだもの」シリーズ）によるマナー啓発を行っています。

「くだもの」と掛け合わせたじゃれを楽しみながら、列車内や駅構内でのマナー啓発への理解を深めていただける内容となっています。毎月変わるポスターデザインがお客様から大変好評で、「めいわくだもの」シリーズのポスターだけを列車内に掲出した「TX フルーツトレイン」の運行や、お客様からマナーポスターのテーマ・ヘッドマークのデザインを募集して入賞作品を掲載する「TX マナー啓発ポスターコンテスト」を行っています。

#### 【「困虫(こんちゅう)図鑑」シリーズ】

2020年度から新たに「昆虫」が描かれたマナーポスター（「困虫図鑑」・「よい子ん虫図鑑」）によるマナー啓発を行っています。

お客様から大変好評をいただきました「めいわくだもの」「やさしいやさい」シリーズと同様に、「困った行為」「良い行為」を架空の昆虫としてイラスト化し、楽しみながら列車内や駅構内でのマナー啓発への理解を深めていただける内容となっております。



乗車マナーの向上に、皆さまのご協力をお願いいたします。 TX つくばエクスプレス



## 市職員ユニバーサルデザイン研修会

つくば市では、ユニバーサルデザインによるまちづくりを推進していく上で、職員のユニバーサルデザインに対する意識づくりが重要であることから、基本的な考え方などの理解を深め、行政運営に反映させるため、平成19年度からユニバーサルデザイン研修会を開催しています。

【視覚障害疑似体験の様子】



【聴覚障害疑似体験の様子】



【高齢者疑似体験の様子】



【ユニバーサルデザイン体験の様子】



## 社員の「サービス介助士」の資格取得の推進

つくばエクスプレスでは、ご高齢のお客様やお身体の不自由なお客様が安心してご利用いただけるように、駅係員や乗務員が駅構内での移動や列車への乗降時などにおいて、適切にサポートするための知識や技能を習得した「サービス介助士」の資格取得を推進しています。



※サービス介助士：(公財)日本ケアフィット共育機構が認定する資格。取得者数は、2022年3月末現在、337名

## 民間の学習塾の取組（市民コラム「忘れられない思い出」より）

ある時Aちゃんはお母さんと一緒に教室に現れました。元気に笑顔で「こんにちは」と言ってくれました。Aちゃんはダウン症です。明るく、アイドルが大好きな女の子でした。中学校を卒業した後、進路について可能性を広げるために、学習を見て欲しいというのがお母様の希望でした。私達は障がいある子の専門家ではないということで、どうするか当時のスタッフ達と協議しました。ちょうど福祉を専攻している学生講師もいて、全員が「見てあげたい。」という気持ちになり、引き受けることとなりました。

皆でテキストについても考え、福祉専攻の講師に担当してもらいながら、音読、計算を中心に行っていました。時々大きな声で話したり笑ったりして、他の生徒から「うるせーよ」と言われましたが、そういった時も決して怒ったり嫌な顔をしたりしないで、人差し指を立てて「シーだね。」と肩をあげていました。Aちゃんは、たどたどしい音読でした。計算もたし算、ひき算、かけ算までは何とか自力でできましたが、わり算となると難しいようでした。どうしたら良いかいろいろ考えました。しかしよく考えてみると私達が生活していく上で、たし算、ひき算ができれば買い物はできるし、かけ算ができれば大きな数を数えることもできる、わり算はそれほど生活に密着していない気がします。それならまずは大人になって必要なことから学ぶことにしようということになりました。そのために買い物に出たり、散歩したり生活しながらできる学習を織り交ぜながら進めていきました。そのうち、音読は大分スムーズになり、買い物の時のおつりの計算もできるようになっていったのです。11月の時期には、作文も自分の思いを入れながら原稿用紙1枚近く書けるようになり、面接の練習では質問に応じての答えをととても上手に答えられるようになりました。そのがんばりの成果がでて、Aちゃんは早いうちに推薦で高校入学を決めました。Aちゃんはもちろん、お母様も講師も皆で喜びました。

そして私がもうひとつ感動したこと。それは他にいた一時はうるさいと言っていた生徒たちの反応でした。「Aちゃんはがんばって高校決まった。」と私が話したところ、その生徒の中には県内のトップ校を目指す生徒もいましたが、その生徒達が、「あいつがんばったじゃない。おれたちも負けずにがんばろうぜ。」と声を掛け合ってまた勉強を始めたのです。こういった様子を見ながら、私は障がいがある無しに関わらず、人は頑張っている姿に影響を受け、その影響は自分自身の力を強くしていくのに働くと実感しました。Aちゃんをはじめ生徒から学ばせてもらったことでこの経験は忘れられない思い出です。高校進学後、Aちゃんは顔を見せに来てくれました。高校生の制服を来て髪もきれいに結んだ姿に「こんなに立派に高校生になるんだ」と驚きました。

教室では毎年いろいろなことが起こります。でも開講した当時から、そして今も変わらないこと、それはこの教室に来ている生徒はどこの塾にも負けないう「心が素晴らしい子」たちだということです。成績の善し悪しで人を判断し

ない、困っている生徒がいると自分を差し置いてでも助けてあげる。たとえテストでちょっとミスしてしまっても、ちょっと雑にノートを書いてもそれはきっと直していけること。心の優しさは生涯人を惹きつけるに違いないのです。「皆その良さに自信を持って！」私はそう思わずにはいられなくなるのです。

### つくば駅及びつくばセンターバスターミナルにおける視覚障害者の移動サポート実証実験について ～鉄道・バスが相互連携した全国初めての取り組み～

首都圏新都市鉄道株式会社、つくば市、国立大学法人筑波技術大学、リンクス株式会社は、本年5月、TX つくば駅とつくばセンターバスターミナル間における視覚障害者向けのナビゲーションシステム「shikAI（シカイ）」を使用した移動サポート実証実験



を行いました。「shikAI（シカイ）」は、点字ブロック上に表示されたQRコードを、専用アプリで起動したスマートフォンのカメラで読み取ることで、現在地から目的地までの正確な移動ルートを音声で誘導ご案内をするシステムです。今回の「shikAI（シカイ）」を用いた実証実験は、鉄道の駅構内と自治体が管理するバスターミナルの道順をご案内するもので、公共交通機関が相互に連携する実験としては、全国初の取り組みとなります。

#### 【実験の概要】

つくば駅ホームからつくばセンターバスターミナルまでの乗り換え時に、「shikAI（シカイ）」による移動サポートを受けて、筑波技術大学学生が安全に目的地まで移動可能か検証をする。被験者の行動観察やアンケート調査を通じて、安全性や利便性など、「shikAI」が果たす移動支援の効果検証及び課題の抽出を行う。



#### 【専用アプリ】

「shikAI（シカイ）」QR ナビゲーションシステムは、様々な場所の点字ブロック上に表示されているQRコードを、スマートフォンの専用アプリを起動させ、カメラ機能を用いて読み取ることで、現在地から目的地までの正確な移動ルートをアプリが導き出し、その後、スピーカーから音声による目的地までのナビゲートを行うシステムである。

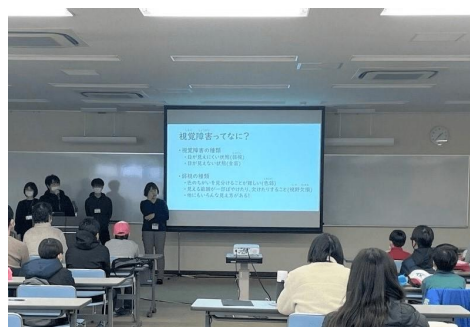
筑波技術大学と連携事業の一環で、一般の小学生（4～6年生）を対象とした「学ぼう！TX講座～ユニバーサルデザイン～」の開催

筑波技術大学の学生が講師となり、視覚・聴覚障害について講義するほか、TXの車両を利用し、ユニバーサルデザインゲームを実施しました。

【聴覚障害について】



【視覚障害について】



【 TX-3000系ユニバーサルデザインゲーム】



市民団体による学習会開催の取組み

「障害ってなに？障害平等研修から（DET）から学んでみよう」の開催

「茨城に障害のある人の権利条例をつくる会」主催、「DET いばらき」共催による学習会を開催しました。

障害者差別解消法が改正され、2024年4月からは、民間事業者も合理的配慮の提供が義務化されます。そこで、障害とはなにか、社会モデルとは何かを考えるために、障害者平等研修を開催しました。

この研修は、障害者がファシリテーターになり、少人数のグループに別れ、参加者同士の対話や動画を見ながら、一人ひとりがじっくりと「障害」について、「社会モデル」について考える研修です。





## 行為の届出

### 1 届出制度とは

バリアフリー法では、公共交通事業者または道路管理者は、旅客施設の建設または道路の新設等で、移動等円滑化の促進に支障を及ぼすおそれがある場合は、市町村に事前に届出するよう規定されています。

この制度によって、施設設置管理者が異なる施設間であっても、移動の連続性を確保することができ、移動等円滑化が促進されます。

本マスタープランにおいて定められた移動等円滑化促進地区において、以下の対象となる場合に、30日前までに市に届出する必要があります。加えて、市は届出に係る行為がバリアフリー化を図るうえで、支障があると認めるときは、行為の変更等の必要な措置を要請できます。

<バリアフリー法施行令（一部抜粋）>

#### 第二十七条

法第二十四条の六第一項の政令で定める行為は、次に掲げるもの（法第二十八条第一項の公共交通特定事業又は法第三十一条第一項の道路特定事業の施行として行うものを除く。）とする。

一 生活関連施設である旅客施設（以下この条において「生活関連旅客施設」という。）の建設又は改良であって、当該生活関連旅客施設における車両等の乗降口と次のイ若しくはロに掲げる施設で当該生活関連旅客施設に隣接するものとの間の経路又は高齢者、障害者等の円滑な利用に適するものとして国土交通省令で定める経路を構成する出入口の新設又は構造若しくは配置の変更を伴うもの

イ 他の生活関連旅客施設

ロ 生活関連経路を構成する一般交通用施設（移動等円滑化の促進の必要性その他の事情を勘案して国土交通省令で定めるものに限る。）

二 生活関連経路を構成する道路法による道路のうち、次のイ又はロに掲げる施設で当該道路に接するものが高齢者、障害者等による円滑な利用を確保するため必要があると認めて市町村が国土交通省令で定めるところにより指定する部分の新設、改築又は修繕

イ 生活関連旅客施設

ロ 生活関連経路を構成する一般交通用施設（移動等円滑化の促進の必要性その他の事情を勘案して国土交通省令で定めるものに限る。）

【対象となる行為】

旅客施設や道路の改良等であって、他の施設と接する部分の構造を変更等する行為。

【届出の対象範囲】

移動等円滑化促進地区における下記の範囲。

<旅客施設>

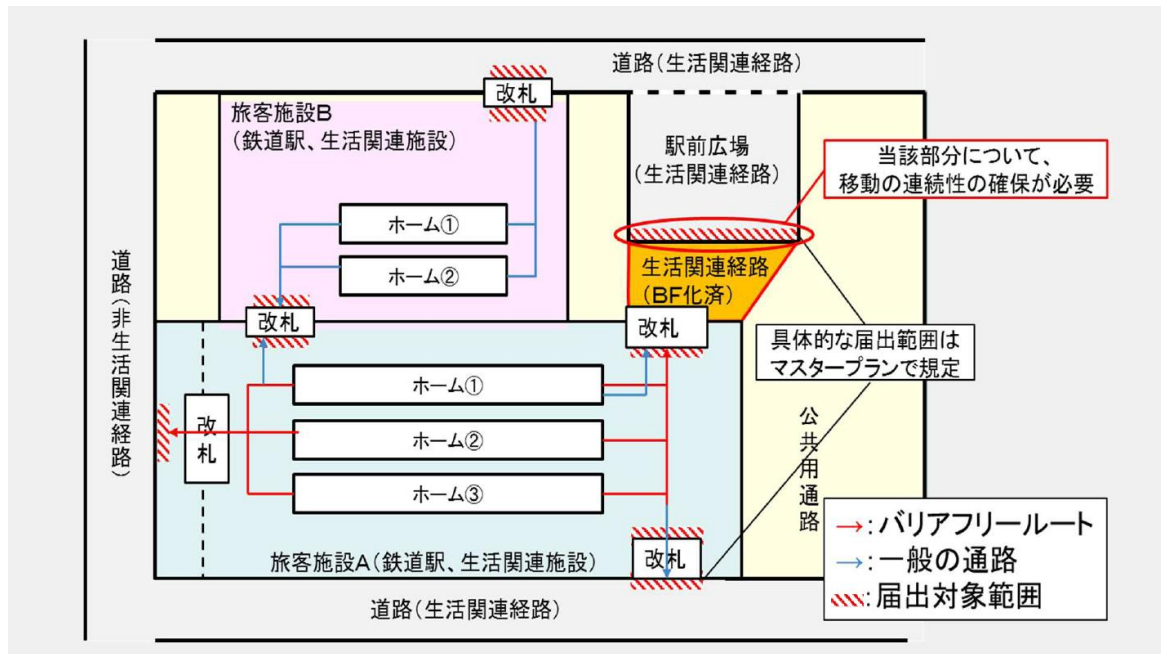
生活関連施設である旅客施設（以下「生活関連旅客施設」という）のうち、下記の範囲

- 他の生活関連旅客施設との間の出入口
- 生活関連経路を構成する道路法による道路又は市町村が指定する一般交通用施設との間の出入口
- バリアフリールートとの出入口

<道路>

生活関連経路である道路のうち、下記の範囲

- 生活関連旅客施設の出入口又は市町村が指定する生活関連経路を構成する一般交通用施設



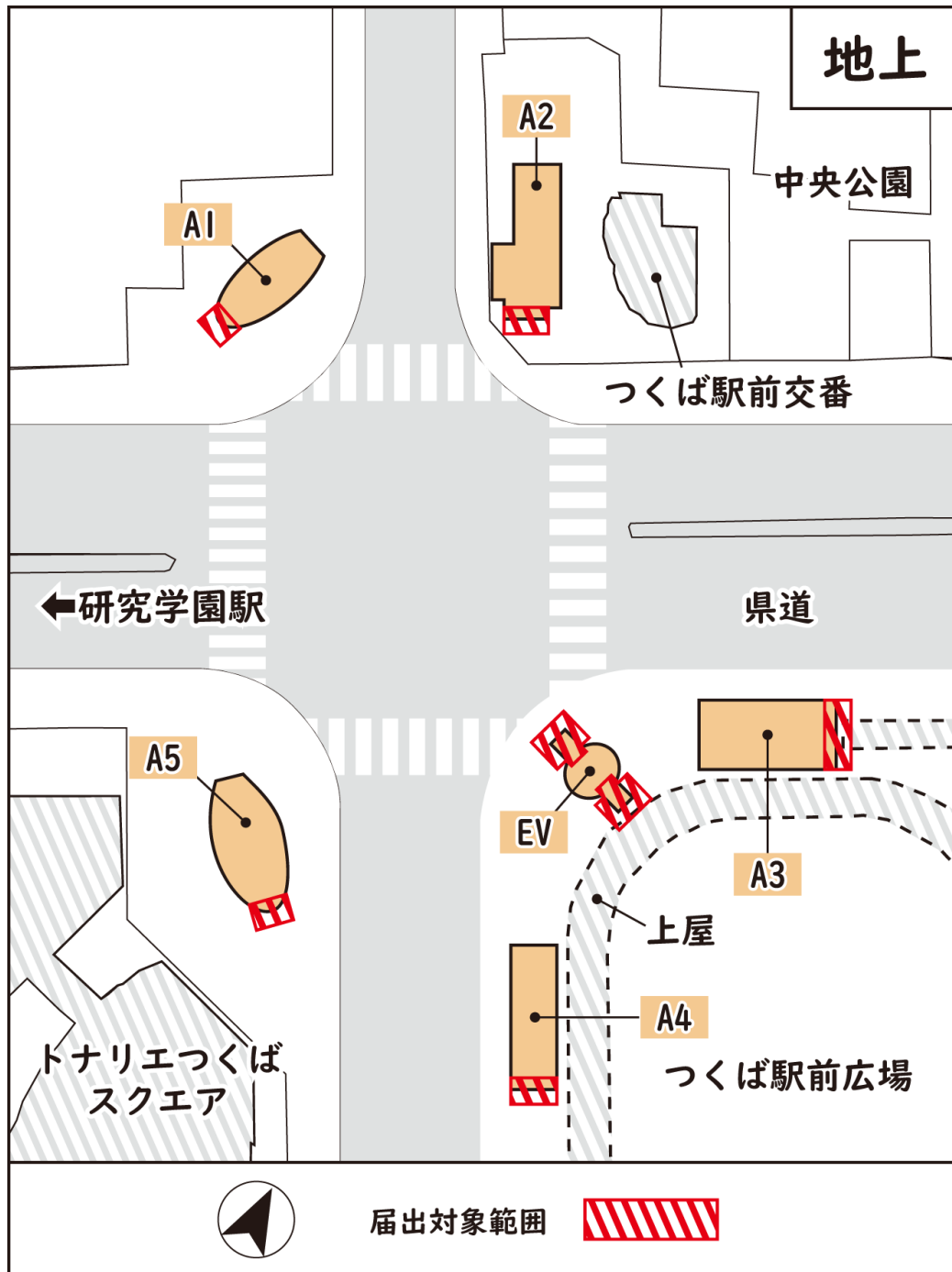
資料：移動等円滑化促進方針・バリアフリー基本構想作成に関するガイドライン（国土交通省）

## 2 届出制度の対象の指定

本マスタープランにおける移動等円滑化促進地区において、バリアフリー法に基づく生活関連旅客施設のある、つくば駅周辺地区および研究学園駅周辺地区の届出制度の対象とする範囲は以下のとおりです。

### (1) つくば駅周辺地区

つくば駅地上部、A1～A5の出入り口部およびエレベーター出入り口部。



<現況写真>



A 1



A 2



A 3



A 4



A 5

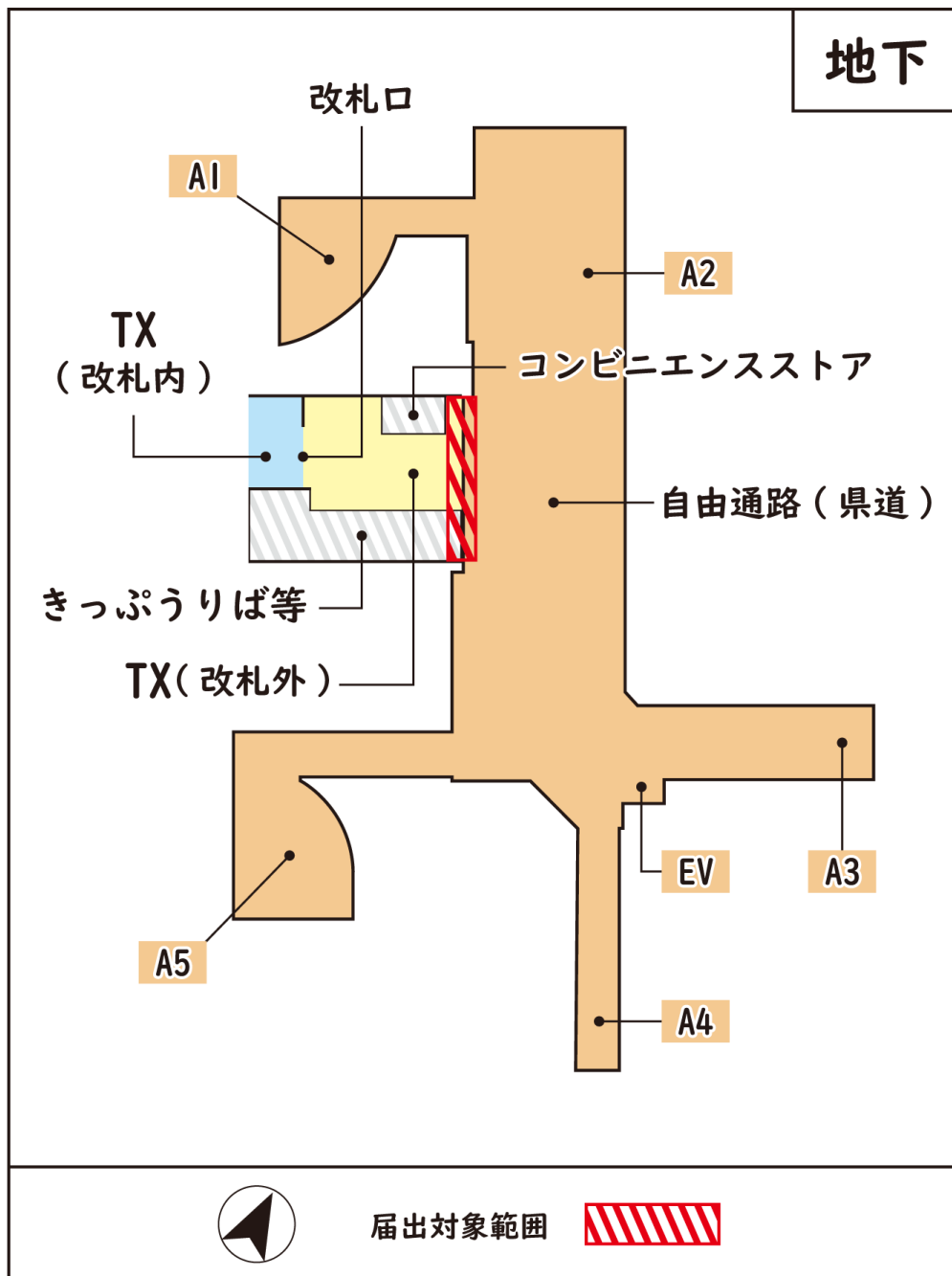


EV (交差点側)



EV (駅前広場側)

つくば駅地下部、自由通路（県道）とTX構内の境界部。



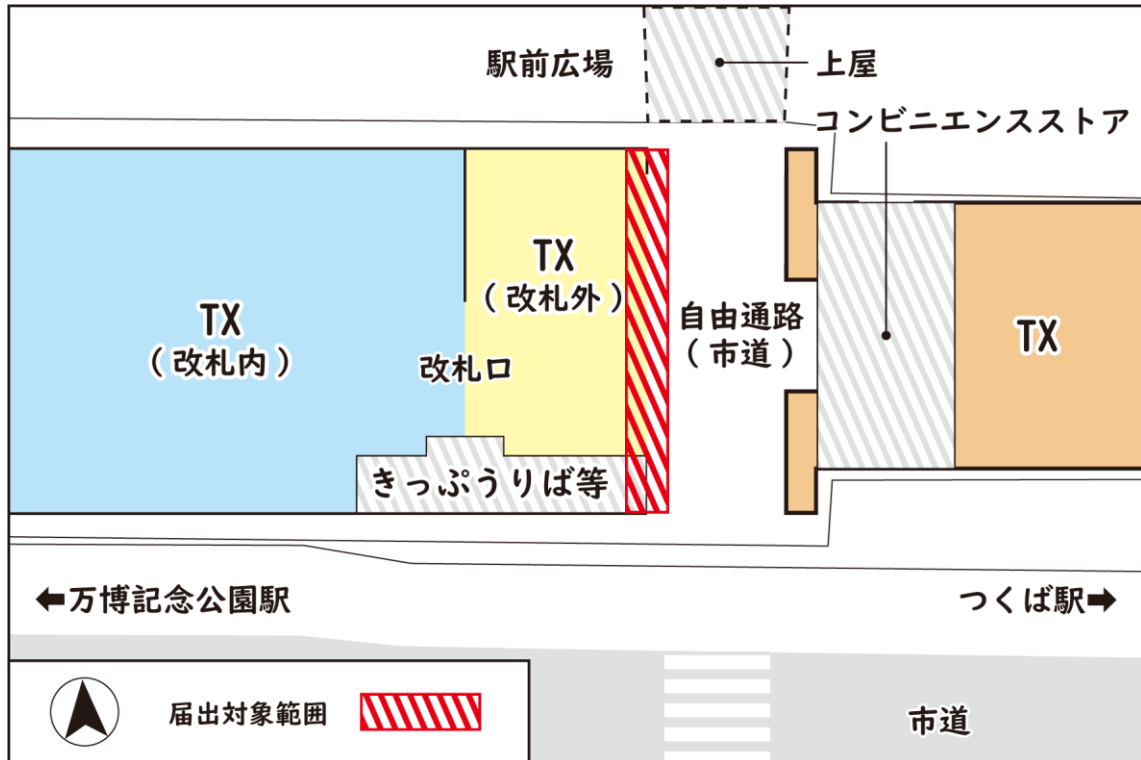
<現況写真>



自由通路と改札口境界部

(2) 研究学園駅周辺地区

研究学園駅、自由通路（市道）とTX構内の境界部。



<現況写真>



【届出のフロー】

