

第6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6年2月26日(月) 14時から

場所：つくば市役所 本庁舎2階 会議室204

1 開会

2 議事

- (1) パブリックコメントへの対応について
- (2) つくば市バリアフリーマスタープラン（案）について
- (3) 令和6年度のスケジュールについて

3 閉会

配付資料（議事資料）

議事資料1-1	パブリックコメント実施結果報告書（市の考え方）
議事資料1-2	パブリックコメント実施結果報告書（修正の内容）
議事資料1-3	パブリックコメントで提出された意見（意見原文公表フォーム）
議事資料2-1	つくば市バリアフリーマスタープラン（案）
議事資料2-2	つくば市バリアフリーマスタープラン【概要版】（案）
議事資料2-3	つくば市バリアフリーマスタープラン【わかりやすい版】（案）
議事資料2-4	つくば市バリアフリーマスタープラン【ポイント】（案）
議事資料3	令和6年度スケジュール

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	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2	会議録（第5回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会）

様式第 5 号 (第 10 条関係)

パブリックコメント実施結果報告書
【案件名：つくば市バリアフリーマスタープラン(案)】

令和6年(2024年)3月
つくば市 政策イノベーション部 企画経営課

■ 意見集計結果

令和6年1月5日から令和6年2月5日までの間、「つくば市バリアフリーマスタープラン(案)」について、意見募集を行った結果、**8人(意見者:A~H)から 27件(重複を除く)の意見**の提出がありました。これらの意見について、適宜要約した上、項目ごとに整理し、それに対する市の考え方をまとめましたので、公表します。

提出方法別の人数は、以下のとおりです。

提出方法	人数
直接持参	0人
郵便	0人
電子メール	0人
ファクシミリ	0人
電子申請	8人
合 計	8人

■ 意見の概要及び意見に対する市の考え方 黄色染めは修正対応のご意見

○ 策定の背景と目的(第1章) について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
1	(1 ページ) 1-1 「策定の背景と目的」において、国における障害者権利条約の批准について触れるべきではないでしょうか。【B】	1件	ご意見を踏まえ、 <u>国において障害者権利条約を締結した旨を追記</u> します。 修正①

○ 市民アンケート調査(第2章) について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
2	単純集計値の他に世代や居住地域に特徴も数値で出してみることができれば、つくば市の現況がよりわかり	1件	市民アンケート調査のクロス集計を含めた各調査における詳細な結果については、必要に応じて、別途資料等を作成することを検討していきます。

	やすいのではと思います。 【G】		
3	(13 ページ) 文章中、「多くの人が集まる中心市街地ではなく」という部分は無くても良いと思います。【G】	1 件	ご意見の記載については、中心市街地（つくば駅周辺）ではないものの、各地区が一定の拠点性を有していることを表現するために記載しているものです。

○ まち歩き点検(第2章) について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
4	生の意見が詰め込まれた貴重な意見や指摘、提案について、多くの市民が理解できる形で伝えることができれば、市民のバリアフリーに対する意識が広がると感じます。 アンケート、ヒアリング調査の結果とともに集約し、バリアフリーの視点を伝える資料としてほしいです。【G】	1 件	基礎調査の結果について、目的に応じて適切に活用していくことを検討することに加え、本プランを周知していくことによって、市民等におけるバリアフリー化の機運を高めていきます。頂いたご意見については、今後のバリアフリー化の推進に当たっての参考とします。
5	(39 ページ) 写真の解説として、「歩行者の安全のために遊歩道への自転車への侵入を防ぐために設置されたが、車椅子ユーザーは通り抜けできない。」といった記載があれば、市民にも伝わるのではないのでしょうか。【G】	1 件	ご意見を踏まえ、41 ページのルートマップ上に 当該写真を追加掲載 し、より市民に理解いただけるよう修正します。 修正②

○ 基本理念(第3章) について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
6	(53 ページ) 3-1「基本理念」の説明にある「一体的なバリアフリー化」という表現の説明が不足していて、具体的な説明を加えないと意味が明確にならないと思います。【A】	1件	基本理念にある「一体的なバリアフリー化」については、市民や行政、事業者といった複数の関係者におけるバリアフリーへの意識が高まった上で、それぞれが一つにまとまってハード・ソフト両面のバリアフリー化を推進していくことを表現しています。 頂いたご意見を踏まえ、 <u>表現を一部追加</u> します。 修正③
7	(53 ページ) 当事者や家族でなくてはわからないことをすくいあげていく必要があると思いますので、3-1「基本理念」の説明において、当事者や家族の参画を記載するべきではないでしょうか。【F】	1件	ご意見のありました当事者やご家族については、市民や関係団体をはじめとした「様々な関係者」に包含されていると整理しています。

○ 関連施策(第3章) について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
8	関連施策の担当課を明記してほしいです。【B】【D】	2件	各部署が横断的にバリアフリー化を進めていく意思表示として、あえて担当部署を未表記としています。
9	(56 ページ) 関連施策5「歩道の改修時における改善策の検討」において、実例として段差解消の「UDブロック」を明記してほしいです。【D】	1件	関連施策は各施策における方向性の概要を示しているため、具体的な実例については記載していませんが、ご意見にあるUDブロックについては、今後のバリアフリー施策の参考とします。

10	(58 ページ) 関連施策 16『「心のバリアフリー」を育む学校教育の推進』において、障害者への理解について具体的に追記してはいかがでしょうか。【B】	1件	つくばスタイル科における福祉教育については、心のバリアフリーを育むことをねらいとして活動を行っています。ここでは、ジェンダーや国籍など多様な他者の考え方や生き方に触れることを活動の指針とし、心のバリアフリーを育むことを幅広く扱っているとの考え方から、対象や手段の具体的な例示はしていませんが、頂いたご意見については今後の参考とします。
11	(58 ページ) 関連施策 18「スポーツやレクリエーション活用を通じた交流機会の創出」において、地域交流センターの講座などで障害者と健常者が共に学ぶ機会を創出してはいかがでしょうか。【B】	1件	地域交流センターは「地域における市民の交流及び生涯学習に関する活動の支援」を目的に設置され、各地域交流センターにおける自主事業としての講座は全ての市民を対象としています。したがって、関連施策において対象の具体的な例示はしていませんが、頂いたご意見については今後の参考とします。
12	(60 ページ) 関連施策 23「公共施設におけるバリアフリー化の推進」において、整備方針ができてからではなく、できる前から取り組み始めているべきではないでしょうか。【B】	1件	本市の公共施設においては、すでに必要に応じたバリアフリー化を順次進めているところですが、この関連施策では更なるステップアップを目的としています。具体的には、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の構築など、望ましいバリアフリー化を推進していくための整備方針を策定することに主眼を置いています。
13	(60 ページ) 関連施策 24「職員研修による理解向上・意識啓発の推進」において、知的障害者などは、直接交流し触れ合う中で理解していただいた方が	1件	様々な障害特性に対する正しい知識の習得・理解促進を目指し、庁内関係部署間の連携はもとより、市内大学・教育機関等と連携を図りながら、障害者との交流活動を含めた職員研修の充実に努めていきます。ご意見を踏まえ、

	良いと考えます。【B】		一部追記します。 修正④
14	(60 ページ) 関連施策 24「職員研修による理解向上・意識啓発の推進」においては、特に、窓口で相談者に直に対応する方の正しい知識と理解の向上を望みます。【F】	1件	ご意見の内容については、関連施策 24にある「職員研修による理解向上・意識啓発の推進」を中心とした施策において進めていきます。
15	災害時や緊急時における配慮対象者への対応は、人的対応に頼らざるを得ない可能性がありますので、身近な支援者による手助けの必要性への理解を深める取り組みを推進してください。【F】	1件	ご意見の取り組みについては、『様々な機会を通じて「心のバリアフリー」を育む』とある基本方針2において、必要に応じた検討を進めていきたいと考えています。頂いたご意見については、今後のバリアフリー化の推進に当たっての参考とします。

○ 移動等円滑化促進地区(第4章) について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
16	(74～86 ページ) 4-4「移動等円滑化促進地区の設定」において、万博記念公園駅周辺とみどりの駅周辺を追加してほしいです。【D】	1件	移動等円滑化促進地区の設定に当たっては、生活関連施設の集積やそこへの導線となる生活関連経路といった判断材料から、優先度の高いエリアを選定しました。万博記念公園駅周辺及びみどりの駅周辺の追加については、都市構造が類似する研究学園駅周辺地区における取り組みの結果を踏まえて判断されるものと考えています。

○ 評価・見直し(第6章) について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
17	(113 ページ) 評価・見直し等をする際に	2件	策定後については、「つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会」

	は、障害者が参画した協議の場を設けてほしいです。【B】 【D】		の枠組みを基本に新たな会議体を組織し、各関係者間の連携を図るとともにバリアフリー化に係る取組状況を共有していく予定です。
--	------------------------------------	--	--

○ 巻末資料 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
18	用語集が文字だけではわかりにくいので、写真や図などを用いてわかりやすくしてほしいです。【G】	1件	ご意見を踏まえ、 <u>一部、写真等を加える</u> ことによって、より市民にご理解いただけるよう修正します。 修正⑧

○ その他の意見 について

No.	意見概要	意見数	市の考え方
19	本プランをホームページに掲載する際には、テキスト版も掲載してほしいです。【C】 【D】	2件	本プランにおけるパブリックコメント手続に当たっては、音声読み上げソフトに対応したテキストデータを掲載することで、視覚に障害のある方等にも読めるように対応しています。策定後についても、より多くの方に読んでいただけるよう、引き続きテキストデータを掲載します。
20	他の市町村を参考にして福祉を充実させてほしいです。【C】	1件	福祉の充実に向けた施策、とりわけご意見をいただきました障害のある方に向けた施策は多岐にわたり、本プランにある移動に関するものを含め、アクセシビリティ（情報面におけるバリアフリー）や障害福祉サービス、医療、教育、労働、公共施設などの各分野の施策が相互に関連していると認識しています。頂いたご意見については、今後のバリアフリー化の推進に当たっての参考とします。

21	<p>バリアフリー化助成やホテルの障害者割引など、観光と福祉の政策もお願いしたいです。【C】</p>	1件	<p>ご意見にあった観光や住環境、公共交通、多文化共生などといった各分野の施策のうち、本市が取り組んでいくべき施策については、適時適切に検討を進めていきます。頂いたご意見については、今後のバリアフリー化の推進に当たっての参考とします。</p>
22	<p>つくば市における障害者雇用は身体障害のみですが、知的障害や精神障害にも受験資格枠を増やしてほしいです。【C】</p>	1件	<p>本市の障害者を対象とした職員採用試験においては、身体障害者のみならず、知的障害者や精神障害者も受験資格の対象としています。</p>
23	<p>バリアフリー化をさらに進めるために「バリアフリー基本構想」を策定してほしいです。【D】</p>	1件	<p>バリアフリー基本構想の策定については、必要に応じて検討が進められるものと認識しています。頂いたご意見については、今後のバリアフリー化の推進に当たっての参考とします。</p>
24	<p>バリアフリーの大切さを実感してもらうために、市役所の新人職員や市長、市議会議員、新任の部長・課長級の幹部級職員、本プランの基本方針に係る部署及び本プランの担当である企画経営課の職員に対して、バリアフリー化に向けた整備が必要とされる地区において、車椅子体験を毎年実施してほしいです。【D】</p>	1件	<p>本プランの基礎調査として実施した「まち歩き点検」では、市職員を含めた参加者が車いすを使用しながら点検することで、車いす利用者の目線でバリアフリー化の必要性を検証しました。この取り組みについては、障害者への理解の増進にもつながる有意義な取り組みであったと認識しています。頂いたご意見については、今後のバリアフリー化の推進に当たっての参考とします。</p>
25	<p>障害者プランでも施設・学校・保育所等に通う時に困るごとの回答で、「通うのに付き添いが必要」がかなり高い結果が報告されていますが、</p>	1件	<p>通学・通所などに対する本プラン上の整理としては、基本方針1としての『「誰もが移動しやすいまち」の実現に向けた整備・改良』が関連すると考えています。頂いたご意見については、</p>

	これに対する施策として、計画ではどのように対応していますか。【E】		今後のバリアフリー化の推進に当たっての参考とします。
26	庁内検討会議には様々な部署が関わったようですが、今後のバリアフリーにおける担当や窓口について、このマスタープランで方向を決めてほしいです。【G】	1件	バリアフリー施策はハード・ソフト両面において多岐に渡ることから、関係する部署も複数となりますが、本プランを推進するに当たっては、政策イノベーション部企画経営課が窓口となります。
27	銀行のATMを利用する際、高さが高いためタッチパネルに届かず画面も見えないので、もっと使いやすくなっしてほしいです。【H】	1件	本プランの基本理念では、事業者も含めた「様々な関係者」がつながることの必要性を記載しています。策定後においては、様々な関係者においてバリアフリー化の機運が高まるよう、本プランの周知を進めていきます。

修正④ 関連施策(第3章) について





修正前	修正後
(60 ページ 関連施策 24) 各障害 <u>を</u> 疑似体験 <u>する</u> 研修を実施する～	(60 ページ 関連施策 24) 各障害 <u>の</u> 疑似体験 <u>や、障害者との交流活動等による</u> 研修を実施する～

修正⑤ 項目順の入れ替え について

修正前	修正後
(93～94 ページ) 5 - 1 (2) <u>障害の社会モデルとは</u> (3) <u>社会的障壁とは</u>	(93～96 ページ) 項目順を入れ替えました。 5 - 1 (2) <u>社会的障壁とは</u> (3) <u>障害の社会モデルとは</u>

※ パブリックコメントによるものではありませんが、読みやすさの観点から修正します。

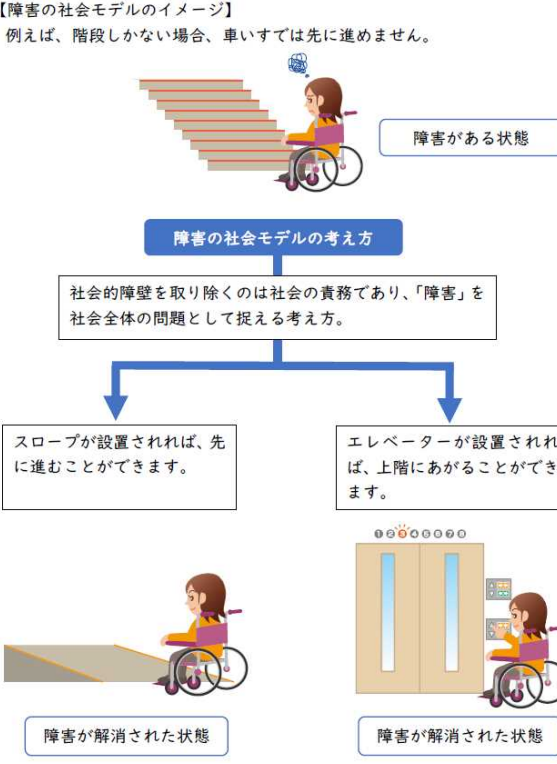
修正⑥ 表のレイアウト変更 について

修正前			修正後		
(94 ページ)			(94～95 ページ)		
			イラストを含めた「解消例」を追加し、レイアウトを変更しました。		
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、利用者にとって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"> 乗降口に段差のあるバス 駅の狭い改札口、ホームまでの階段 車いすの方が利用できないトイレ 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 	<p>物理的なバリア</p> <p>公共交通機関、道路、建物などにおいて、利用者にとって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。</p> <p>【具体例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 乗降口に段差のあるバス 駅の狭い改札口、ホームまでの階段 車いすの方が利用できないトイレ 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 	<p>【解消例】</p>  <p>バスの乗降口にスロープ板を設置することで、車いすのまま乗降できるようになります。</p>	
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"> 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 補助犬を連れてくることによる施設の利用制限 幼児連れによる施設の利用制限 など 		<p>【解消例】</p>  <p>学校のバリアフリー化を進めることで、身体的な障害による入学の制限を無くすことができますようになります。</p>	
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"> 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 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 駅・車内におけるアナウンス情報がわからないこと イベントなどで手話通訳や託児がないこと など 		<p>【具体例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 身体的・精神的な障害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 補助犬を連れてくることによる施設の利用制限 幼児連れによる施設の利用制限 など 	<p>【解消例】</p>  <p>講演会やイベントなどで、手話通訳に配慮することにより平等に情報を得られることができますようになります。</p>
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"> 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 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 通学路や車いす用駐車スペースでの迷惑駐車 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 		<p>【具体例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 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 通学路や車いす用駐車スペースでの迷惑駐車 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 	<p>【解消例】</p>  <p>点字ブロックの上への自転車の迷惑駐輪行為に意識を配ることで、目の不自由な人が安心して通行できるようになります。</p>
			<p>文化・情報面のバリア</p> <p>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。</p> <p>【具体例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 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 駅・車内におけるアナウンス情報がわからないこと イベントなどで手話通訳や託児がないこと など 		
			<p>意識上のバリア</p> <p>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。</p> <p>【具体例】</p> <ul style="list-style-type: none"> 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 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 通学路や車いす用駐車スペースでの迷惑駐車 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 		
			<p>出典：「心のバリアフリー」（内閣府大臣官房政府広報室）をもとに編集</p>		

※ パブリックコメントによるものではありませんが、つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会の意見を踏まえて修正します。


(この修正に関連して、概要版のレイアウトも一部変更します。)

修正⑦ 図の追加 について

修正前	修正後
<p>記載なし</p>	<p>(96 ページ)</p> <p>「障害の社会モデル」について、イメージ図を追加しました。</p> <p>【障害の社会モデルのイメージ】 例えば、階段しかない場合、車いすでは先に進めません。</p> 

※ パブリックコメントによるものではありませんが、つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会の意見を踏まえて修正します。

修正⑧ 巻末資料 について ※ この項目は、すべて写真等の追加によるものです。

修正前	修正後								
<p>(118 ページ IC リーダー)</p> <table border="1" data-bbox="204 1720 786 1825"> <tr> <td colspan="2" data-bbox="204 1720 786 1747">あ行</td> </tr> <tr> <td data-bbox="204 1749 319 1825">IC (アイシー) リーダー</td> <td data-bbox="320 1749 786 1825">IC チップを内蔵したカードを読み取る装置のこと。電子マネーや交通系 IC カードを読み取ることで、記録された電子情報を利用できる。</td> </tr> </table>	あ行		IC (アイシー) リーダー	IC チップを内蔵したカードを読み取る装置のこと。電子マネーや交通系 IC カードを読み取ることで、記録された電子情報を利用できる。	<p>(120 ページ IC リーダー)</p> <table border="1" data-bbox="821 1720 1391 1859"> <tr> <td colspan="2" data-bbox="821 1720 1391 1747">あ行</td> </tr> <tr> <td data-bbox="821 1749 936 1859">IC (アイシー) リーダー</td> <td data-bbox="938 1749 1391 1859">IC チップを内蔵したカードを読み取る装置のこと。電子マネーや交通系 IC カードを読み取ることで、記録された電子情報を利用できる。</td> </tr> </table> 	あ行		IC (アイシー) リーダー	IC チップを内蔵したカードを読み取る装置のこと。電子マネーや交通系 IC カードを読み取ることで、記録された電子情報を利用できる。
あ行									
IC (アイシー) リーダー	IC チップを内蔵したカードを読み取る装置のこと。電子マネーや交通系 IC カードを読み取ることで、記録された電子情報を利用できる。								
あ行									
IC (アイシー) リーダー	IC チップを内蔵したカードを読み取る装置のこと。電子マネーや交通系 IC カードを読み取ることで、記録された電子情報を利用できる。								

<p>(118 ページ エスコートゾーン)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="209 383 320 465"> <p>エスコートゾーン</p> </td> <td data-bbox="320 367 778 465"> <p>横断歩道の中央部に敷設された点字ブロックに似た点状の突起によるラインで、これを通って歩行することにより、視覚障害者が横断歩道から外れることなく道路を渡れるように配慮された設備。</p> </td> </tr> </table>	<p>エスコートゾーン</p>	<p>横断歩道の中央部に敷設された点字ブロックに似た点状の突起によるラインで、これを通って歩行することにより、視覚障害者が横断歩道から外れることなく道路を渡れるように配慮された設備。</p>	<p>(120 ページ エスコートゾーン)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="810 439 922 499"> <p>エスコートゾーン</p> </td> <td data-bbox="922 383 1217 533"> <p>横断歩道の中央部に敷設された点字ブロックに似た点状の突起によるラインで、これを通って歩行することにより、視覚障害者が横断歩道から外れることなく道路を渡れるように配慮された設備。</p> </td> <td data-bbox="1217 383 1385 551">  </td> </tr> </table>	<p>エスコートゾーン</p>	<p>横断歩道の中央部に敷設された点字ブロックに似た点状の突起によるラインで、これを通って歩行することにより、視覚障害者が横断歩道から外れることなく道路を渡れるように配慮された設備。</p>	
<p>エスコートゾーン</p>	<p>横断歩道の中央部に敷設された点字ブロックに似た点状の突起によるラインで、これを通って歩行することにより、視覚障害者が横断歩道から外れることなく道路を渡れるように配慮された設備。</p>					
<p>エスコートゾーン</p>	<p>横断歩道の中央部に敷設された点字ブロックに似た点状の突起によるラインで、これを通って歩行することにより、視覚障害者が横断歩道から外れることなく道路を渡れるように配慮された設備。</p>					
<p>(118 ページ グレーチング)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="209 808 320 842"> <p>グレーチング</p> </td> <td data-bbox="320 775 778 875"> <p>側溝などの上にかぶせてある蓋のこと。水だけを透過させ、その上の人や物の落下を防ぐ一方で、ベビーカーや車いす等の細いタイヤが通過する際や、ハイヒールによる歩行時において、溝にはまることによる転倒を引き起こすこともある。</p> </td> </tr> </table>	<p>グレーチング</p>	<p>側溝などの上にかぶせてある蓋のこと。水だけを透過させ、その上の人や物の落下を防ぐ一方で、ベビーカーや車いす等の細いタイヤが通過する際や、ハイヒールによる歩行時において、溝にはまることによる転倒を引き起こすこともある。</p>	<p>(121 ページ グレーチング)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="810 842 922 875"> <p>グレーチング</p> </td> <td data-bbox="922 775 1217 943"> <p>側溝などの上にかぶせてある蓋のこと。水だけを透過させ、その上の人や物の落下を防ぐ一方で、ベビーカーや車いす等の細いタイヤが通過する際や、ハイヒールによる歩行時において、溝にはまることによる転倒を引き起こすこともある。</p> </td> <td data-bbox="1217 775 1385 936">  </td> </tr> </table>	<p>グレーチング</p>	<p>側溝などの上にかぶせてある蓋のこと。水だけを透過させ、その上の人や物の落下を防ぐ一方で、ベビーカーや車いす等の細いタイヤが通過する際や、ハイヒールによる歩行時において、溝にはまることによる転倒を引き起こすこともある。</p>	
<p>グレーチング</p>	<p>側溝などの上にかぶせてある蓋のこと。水だけを透過させ、その上の人や物の落下を防ぐ一方で、ベビーカーや車いす等の細いタイヤが通過する際や、ハイヒールによる歩行時において、溝にはまることによる転倒を引き起こすこともある。</p>					
<p>グレーチング</p>	<p>側溝などの上にかぶせてある蓋のこと。水だけを透過させ、その上の人や物の落下を防ぐ一方で、ベビーカーや車いす等の細いタイヤが通過する際や、ハイヒールによる歩行時において、溝にはまることによる転倒を引き起こすこともある。</p>					
<p>(119 ページ スロープ)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="209 1155 288 1189"> <p>スロープ</p> </td> <td data-bbox="320 1144 778 1200"> <p>車いすやベビーカー、幼児や高齢者などが、通路などの床の高低差を通りやすいように、緩やかな勾配で整備した傾斜路。</p> </td> </tr> </table>	<p>スロープ</p>	<p>車いすやベビーカー、幼児や高齢者などが、通路などの床の高低差を通りやすいように、緩やかな勾配で整備した傾斜路。</p>	<p>(122 ページ スロープ)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="810 1178 890 1211"> <p>スロープ</p> </td> <td data-bbox="922 1133 1137 1256"> <p>車いすやベビーカー、幼児や高齢者などが、通路などの床の高低差を通りやすいように、緩やかな勾配で整備した傾斜路。</p> </td> <td data-bbox="1137 1133 1385 1245">  </td> </tr> </table>	<p>スロープ</p>	<p>車いすやベビーカー、幼児や高齢者などが、通路などの床の高低差を通りやすいように、緩やかな勾配で整備した傾斜路。</p>	
<p>スロープ</p>	<p>車いすやベビーカー、幼児や高齢者などが、通路などの床の高低差を通りやすいように、緩やかな勾配で整備した傾斜路。</p>					
<p>スロープ</p>	<p>車いすやベビーカー、幼児や高齢者などが、通路などの床の高低差を通りやすいように、緩やかな勾配で整備した傾斜路。</p>					
<p>(120 ページ 点字ブロック)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="209 1458 304 1491"> <p>点字ブロック</p> </td> <td data-bbox="320 1413 778 1525"> <p>視覚障害者が足裏の触覚や白杖で認識できるよう、突起を表面につけたブロック（プレート）のことで、視覚障害者を安全に誘導するために地面や床面に敷設されている。正式名称は「視覚障害者誘導用ブロック」という。</p> </td> </tr> </table>	<p>点字ブロック</p>	<p>視覚障害者が足裏の触覚や白杖で認識できるよう、突起を表面につけたブロック（プレート）のことで、視覚障害者を安全に誘導するために地面や床面に敷設されている。正式名称は「視覚障害者誘導用ブロック」という。</p>	<p>(122 ページ 点字ブロック)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="810 1480 906 1514"> <p>点字ブロック</p> </td> <td data-bbox="922 1402 1217 1581"> <p>視覚障害者が足裏の触覚や白杖で認識できるよう、突起を表面につけたブロック（プレート）のことで、視覚障害者を安全に誘導するために地面や床面に敷設されている。正式名称は「視覚障害者誘導用ブロック」という。</p> </td> <td data-bbox="1217 1402 1385 1581">  </td> </tr> </table>	<p>点字ブロック</p>	<p>視覚障害者が足裏の触覚や白杖で認識できるよう、突起を表面につけたブロック（プレート）のことで、視覚障害者を安全に誘導するために地面や床面に敷設されている。正式名称は「視覚障害者誘導用ブロック」という。</p>	
<p>点字ブロック</p>	<p>視覚障害者が足裏の触覚や白杖で認識できるよう、突起を表面につけたブロック（プレート）のことで、視覚障害者を安全に誘導するために地面や床面に敷設されている。正式名称は「視覚障害者誘導用ブロック」という。</p>					
<p>点字ブロック</p>	<p>視覚障害者が足裏の触覚や白杖で認識できるよう、突起を表面につけたブロック（プレート）のことで、視覚障害者を安全に誘導するために地面や床面に敷設されている。正式名称は「視覚障害者誘導用ブロック」という。</p>					
<p>(121 ページ ノンステップバス)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="209 1827 320 1861"> <p>ノンステップバス</p> </td> <td data-bbox="320 1794 778 1872"> <p>出入口の段差を無くして乗降性を高めた低床バスの呼称。国土交通省が認定する標準仕様に基づいて設計されているバスをいう。</p> </td> </tr> </table>	<p>ノンステップバス</p>	<p>出入口の段差を無くして乗降性を高めた低床バスの呼称。国土交通省が認定する標準仕様に基づいて設計されているバスをいう。</p>	<p>(123 ページ ノンステップバス)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="810 1827 922 1861"> <p>ノンステップバス</p> </td> <td data-bbox="922 1771 1137 1895"> <p>出入口の段差を無くして乗降性を高めた低床バスの呼称。国土交通省が認定する標準仕様に基づいて設計されているバスをいう。</p> </td> <td data-bbox="1137 1771 1385 1939">  </td> </tr> </table>	<p>ノンステップバス</p>	<p>出入口の段差を無くして乗降性を高めた低床バスの呼称。国土交通省が認定する標準仕様に基づいて設計されているバスをいう。</p>	
<p>ノンステップバス</p>	<p>出入口の段差を無くして乗降性を高めた低床バスの呼称。国土交通省が認定する標準仕様に基づいて設計されているバスをいう。</p>					
<p>ノンステップバス</p>	<p>出入口の段差を無くして乗降性を高めた低床バスの呼称。国土交通省が認定する標準仕様に基づいて設計されているバスをいう。</p>					

<p>(121 ページ ハンプ)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 376 319 465">ハンプ</td> <td data-bbox="319 376 794 465">道路の一部を隆起させ、通過する車両に上下の振動を及ぼすことで運転者に減速を促す構造物の総称。機能や形状によって、スピードバンブやスピードクッションなどとも称される。</td> </tr> </table>	ハンプ	道路の一部を隆起させ、通過する車両に上下の振動を及ぼすことで運転者に減速を促す構造物の総称。機能や形状によって、スピードバンブやスピードクッションなどとも称される。	<p>(124 ページ ハンプ)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="794 376 920 465">ハンプ</td> <td data-bbox="920 376 1145 465">道路の一部を隆起させ、通過する車両に上下の振動を及ぼすことで運転者に減速を促す構造物の総称。機能や形状によって、スピードバンブやスピードクッションなどとも称される。</td> <td data-bbox="1145 376 1404 465">  </td> </tr> </table>	ハンプ	道路の一部を隆起させ、通過する車両に上下の振動を及ぼすことで運転者に減速を促す構造物の総称。機能や形状によって、スピードバンブやスピードクッションなどとも称される。					
ハンプ	道路の一部を隆起させ、通過する車両に上下の振動を及ぼすことで運転者に減速を促す構造物の総称。機能や形状によって、スピードバンブやスピードクッションなどとも称される。									
ハンプ	道路の一部を隆起させ、通過する車両に上下の振動を及ぼすことで運転者に減速を促す構造物の総称。機能や形状によって、スピードバンブやスピードクッションなどとも称される。									
<p>(121 ページ ペDESTリアンデッキ)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 734 319 824">ペDESTリアンデッキ</td> <td data-bbox="319 734 794 824">一般的に、建物と接続して作られた高架型の歩道であり、歩道としての機能と併せて広場としての機能も持つ。</td> </tr> </table>	ペDESTリアンデッキ	一般的に、建物と接続して作られた高架型の歩道であり、歩道としての機能と併せて広場としての機能も持つ。	<p>(124 ページ ペDESTリアンデッキ)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="794 734 920 824">ペDESTリアンデッキ</td> <td data-bbox="920 734 1145 824">一般的に、建物と接続して作られた高架型の歩道であり、歩道としての機能と併せて広場としての機能も持つ。</td> <td data-bbox="1145 734 1404 824">  </td> </tr> </table>	ペDESTリアンデッキ	一般的に、建物と接続して作られた高架型の歩道であり、歩道としての機能と併せて広場としての機能も持つ。					
ペDESTリアンデッキ	一般的に、建物と接続して作られた高架型の歩道であり、歩道としての機能と併せて広場としての機能も持つ。									
ペDESTリアンデッキ	一般的に、建物と接続して作られた高架型の歩道であり、歩道としての機能と併せて広場としての機能も持つ。									
<p>(122 ページ マウントアップ)</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2" data-bbox="193 1097 794 1131">ま行</td> </tr> <tr> <td data-bbox="193 1131 319 1283">マウントアップ</td> <td data-bbox="319 1131 794 1283">縁石の高さと歩道の高さが同じとなる歩道構造。歩行者の安全性を高めるとともに、雨水が歩道や住宅地に侵入することを防ぐ。(近年では、高齢者や障害者等の移動のしやすさを考慮し、歩道の高さが比較的低いセミフラット形式(歩道高さ5cm程度)にして段差を緩和し、十分な平坦性を確保した構造を採用している。)</td> </tr> </table>	ま行		マウントアップ	縁石の高さと歩道の高さが同じとなる歩道構造。歩行者の安全性を高めるとともに、雨水が歩道や住宅地に侵入することを防ぐ。(近年では、高齢者や障害者等の移動のしやすさを考慮し、歩道の高さが比較的低いセミフラット形式(歩道高さ5cm程度)にして段差を緩和し、十分な平坦性を確保した構造を採用している。)	<p>(124 ページ マウントアップ)</p> <table border="1"> <tr> <td colspan="2" data-bbox="794 1097 1404 1131">ま行</td> </tr> <tr> <td data-bbox="794 1131 920 1283">マウントアップ</td> <td data-bbox="920 1131 1145 1283">縁石の高さと歩道の高さが同じとなる歩道構造。歩行者の安全性を高めるとともに、雨水が歩道や住宅地に侵入することを防ぐ。(近年では、高齢者や障害者等の移動のしやすさを考慮し、歩道の高さが比較的低いセミフラット形式(歩道高さ5cm程度)にして段差を緩和し、十分な平坦性を確保した構造を採用している。)</td> <td data-bbox="1145 1131 1404 1283">  </td> </tr> </table>	ま行		マウントアップ	縁石の高さと歩道の高さが同じとなる歩道構造。歩行者の安全性を高めるとともに、雨水が歩道や住宅地に侵入することを防ぐ。(近年では、高齢者や障害者等の移動のしやすさを考慮し、歩道の高さが比較的低いセミフラット形式(歩道高さ5cm程度)にして段差を緩和し、十分な平坦性を確保した構造を採用している。)	
ま行										
マウントアップ	縁石の高さと歩道の高さが同じとなる歩道構造。歩行者の安全性を高めるとともに、雨水が歩道や住宅地に侵入することを防ぐ。(近年では、高齢者や障害者等の移動のしやすさを考慮し、歩道の高さが比較的低いセミフラット形式(歩道高さ5cm程度)にして段差を緩和し、十分な平坦性を確保した構造を採用している。)									
ま行										
マウントアップ	縁石の高さと歩道の高さが同じとなる歩道構造。歩行者の安全性を高めるとともに、雨水が歩道や住宅地に侵入することを防ぐ。(近年では、高齢者や障害者等の移動のしやすさを考慮し、歩道の高さが比較的低いセミフラット形式(歩道高さ5cm程度)にして段差を緩和し、十分な平坦性を確保した構造を採用している。)									
<p>(122 ページ 優先スペース)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="193 1552 319 1630">優先スペース(駐車場)</td> <td data-bbox="319 1552 794 1630">車の乗り降りや歩行が困難な方の利用を想定した駐車場。自治体によっては「思いやり駐車場」などの利用証を発券し、高齢者や妊婦なども遠慮せずに利用できるようにしている。</td> </tr> </table>	優先スペース(駐車場)	車の乗り降りや歩行が困難な方の利用を想定した駐車場。自治体によっては「思いやり駐車場」などの利用証を発券し、高齢者や妊婦なども遠慮せずに利用できるようにしている。	<p>(125 ページ 優先スペース)</p> <table border="1"> <tr> <td data-bbox="794 1552 920 1630">優先スペース(駐車場)</td> <td data-bbox="920 1552 1145 1630">車の乗り降りや歩行が困難な方の利用を想定した駐車場。自治体によっては「思いやり駐車場」などの利用証を発券し、高齢者や妊婦なども遠慮せずに利用できるようにしている。</td> <td data-bbox="1145 1552 1404 1630">  </td> </tr> </table>	優先スペース(駐車場)	車の乗り降りや歩行が困難な方の利用を想定した駐車場。自治体によっては「思いやり駐車場」などの利用証を発券し、高齢者や妊婦なども遠慮せずに利用できるようにしている。					
優先スペース(駐車場)	車の乗り降りや歩行が困難な方の利用を想定した駐車場。自治体によっては「思いやり駐車場」などの利用証を発券し、高齢者や妊婦なども遠慮せずに利用できるようにしている。									
優先スペース(駐車場)	車の乗り降りや歩行が困難な方の利用を想定した駐車場。自治体によっては「思いやり駐車場」などの利用証を発券し、高齢者や妊婦なども遠慮せずに利用できるようにしている。									

パブリックコメントで提出された意見

(意見原文公表フォーム)

計画等の名称： つくば市バリアフリーマスタープラン(案)

意見者	パブリックコメントで提出された意見(原文)
A	<p>53ページ基本理念</p> <p>「一体的なバリアフリー化」という表現が突然出て来た感じがします。この表現の意味は何でしょうか？それが明確になっていないと思います。</p> <p>この表現は、個々の施設やサービスだけでなく、全体としてのアクセシビリティを向上させるという意味合いで使われていると思われませんが、その説明が不足していると感じます。国土交通省の「個々の施設等のバリアフリー化」だけではなく、面的・一体的なバリアフリー化を図る」という表現のように、具体的な説明を加えないと「一体的なバリアフリー化」の意味が明確にならないと思います。</p>
B (1/2)	<p>全体として、つくば市の人口等の現状と将来像を押さえ、アンケート調査のうえに、現地調査等を踏まえて、計画を作っている点で、優れていると思います。その上で、いくつかの要望もふまえて、コメントをいたします。</p> <p>1 p.1の「1-1 策定の背景と目的」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原文：国においては、全ての国民が共生する社会の実現を目指し ・改訂：国においては、国連の障害者権利条約を批准(2014年)し、全ての国民が共生する <p>* 障害者権利条約の批准について触れるべきではないか。</p> <p>2 p.58の「16」「心のバリアフリー」を育む学校教育の推進</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原文：つくばスタイル科における福祉教育を推進する ・改訂：つくばスタイル科における福祉教育(障害者の体験を聞く機会など)を推進する <p>* より障害・障害者理解として、具体的に記してはどうか。</p> <p>3 p.58の「18」「スポーツやレクリエーション活用を通じた交流機会の創出」</p> <ul style="list-style-type: none"> ・原文：「おひさまサンサン生き生きまつり」をはじめとした様々な市民の交流機会を創出し

<p>B (2/2)</p>	<p>・改訂:「おひさまサンサン生き生きまつり」、地域交流センターの障害者向け講座をはじめとした様々な市民の交流機会を創出し * 年1回の行事的なものばかりでなく、生涯学習の一環として障害者と健常者が共に学ぶ機会を創出してはいかがか。</p> <p>4 p.60の「23」「公共施設におけるバリアフリー化の推進」 ・原文:つくば市公共施設バリアフリー化整備方針を策定し ・改訂:つくば市公共施設のバリアフリー化整備を進めると同時に、つくば市公共施設バリアフリー化整備方針を策定し *「整備方針」ができてからではなく、その必要性から考えて取り組みも始めているべきである。</p> <p>5 p.60の「24」「職員研修による理解向上・意識啓発の推進」 ・原文:各障害を疑似体験する研修を実施する ・改訂:各障害を疑似体験し、障害者と交流する研修を実施する * 知的障害者や自閉スペクトラム症者などは、疑似体験というより直接交流し、触れ合う中で理解していただいた方が良いと考えます。</p> <p>6 全体を通して ・つくば市バリアフリーマスタープラン庁内検討会議構成部署として、財務部(公共施設マネジメント推進室)、市民部(文化芸術課、地域支援課)、福祉部(障害福祉課、障害者地域支援室、高齢福祉課)、こども部(こども政策課)、都市計画部(都市計画課、学園地区市街地振興課、建築指導課、総合交通政策課)、建設部(道路計画課、道路管理課、公園・施設課、公共施設管理課)、教育局(学び推進課)、政策イノベーション部(企画経営課)が、明記されていますが、他に関係課(例えば生涯学習推進課:心のバリアフリー推進)を含めて、施策の担当課を明記していただきたい。 ・プランは、社会状況や時代と共に、変化します。その点で、プランを検証し、内実を作っていくための推進協議会(仮称)を設けて欲しい。</p>
<p>C (1/11)</p>	<p>私も障害を持っていてアクセシビリティでも困っています ぜひつくば市でも他の市町村のを参考にして福祉を充実させてほしいです</p> <p>包括的なアクセシビリティの重要性: 全ての障害者が利用できるよう、物理的、デジタル的、交通的なア</p>

<p>C (2/11)</p>	<p>アクセシビリティの改善が必要です。 特に、障害の種類に応じて必要とされる特定のアクセシビリティの要件を強調する。</p> <p>教育と職業訓練： 障害者の教育と職業訓練へのアクセス向上を求める。 職業訓練プログラムの多様化と、障害に応じた教育方法の提案。</p> <p>法的な権利の保護と社会的認識： 障害者の権利保護を強化するための法律や政策の見直しを提案。 社会全体における障害者に対する認識と理解を深めるための公共啓発活動の強化。</p> <p>医療アクセスとサポートの改善： 障害者専門の医療サービスの充実。 障害者とその家族が直面する医療上の課題への対応強化。</p> <p>アシスティブテクノロジーの開発と普及： 障害者の日常生活を支援するための補助技術の開発と普及促進。 補助技術に関する情報のアクセスと理解を容易にする。</p> <p>雇用と職場での支援： 障害者の就労機会の創出と職場環境の改善。 障害者の職場でのニーズに応じた対応策の提案。</p> <p>心のバリアフリーの推進： 精神的な障壁を取り除き、障害者への理解と共感を促進する取り組み。 差別や偏見に対抗するための意識啓発活動。</p> <p>アクセシビリティの詳細化： 物理的アクセシビリティについて、具体的な建築規格（例：車椅子用ランプの傾斜度、エレベーターのサイズなど）を提案。 デジタルアクセシビリティでは、ウェブサイトやアプリの使いやすさ（例：スクリーンリーダーの互換性、大きい文字サイズ、コントラストの高い色彩設計）に関する基準を提案。</p> <p>教育プログラムの具体例： 特定の障害者向けの教育プログラムの例を提案（例：自閉症スペクトラム障害者向けのインタラクティブ学習ツール、聴覚障害者向けの手話言語プログラム）。</p> <p>医療アクセスの具体化： 障害者専門の医療クリニックの設立や、一般医療施設内に障害者</p>
---------------------	---

<p>C (3/11)</p>	<p>専用の医療サービスエリアを設けることを提案。</p> <p>雇用に関する具体策： 障害者向けのインターンシッププログラムの導入。 職場での障害者支援のためのトレーニングプログラムの開発と実施。</p> <p>アシスティブテクノロジーに関する具体案： 特定の障害に対応する補助技術の開発（例：視覚障害者向けの音声ナビゲーションシステム、手の動きが制限されている人向けの音声制御システム）。</p> <p>情報化のバリアフリー化に関する具体策： 公共サービスや教育資料のデジタルアクセスを改善するためのガイドラインの策定。</p> <p>コミュニティとの連携強化： 地域コミュニティと連携し、障害者の社会参加を促進するイベントや活動の企画。 障害者が地域社会の一員として活躍できる機会を提供するためのプログラム開発。</p> <p>バリアフリー交通の推進： 公共交通機関におけるバリアフリー改善のための提案（例：車椅子利用者向けのバスや電車のアクセス改善、視覚障害者向けの音声案内システムの導入）。</p> <p>インクルーシブ教育の推進： 学校や教育機関において、障害者にとってアクセシブルな教育環境の整備。 特別支援教育プログラムの充実と教師やスタッフのトレーニング強化。</p> <p>障害者の意見を反映する政策の形成： 障害者やその家族の意見を反映した政策やプログラムの開発。 障害者が直面する問題に対する解決策の提案や実行支援。</p> <p>意識向上のためのキャンペーンや啓発活動： 障害者への理解と意識向上を目的としたキャンペーンやイベントの実施。 メディアやSNSを活用した障害者の権利やニーズに関する情報発信。</p> <p>技術革新による障害者支援： 最新技術を活用した障害者支援ツールの開発（例：AIを活用したコ</p>
---------------------	--

<p>C (4/11)</p>	<p>コミュニケーション支援ツール、VRを用いたリハビリテーションプログラム)。</p> <p>障害者就労支援の強化： 障害者の雇用促進を目指し、職場でのバリアフリー化や適応訓練プログラムの提案。 障害者のスキル開発やキャリア構築を支援するための教育プログラムやインターンシップの機会の提供。</p> <p>アクセシブルな住宅環境の整備： 障害者が自立した生活を送れるように、住宅のアクセシビリティを改善する提案(例:段差のない住宅、手すりやエレベーターの設置)。 障害者専用の住宅開発や補助金制度の導入。</p> <p>緊急時対応のためのシステム構築： 災害時や緊急時に障害者を支援するための緊急対応計画の策定。 障害者向けの緊急連絡ネットワークや避難訓練プログラムの開発。</p> <p>障害者の文化活動への参加促進： 視覚障害者や聴覚障害者がアートや文化イベントに参加できるようなアクセシビリティの改善。 特別なニーズに対応した文化施設の設計やプログラムの開発。</p> <p>健康管理と医療サービスの充実： 障害者の健康管理や医療ニーズに対応したサービスの提供。 特定の障害に特化した医療施設やプログラムの開発。</p> <p>障害者家族のサポート強化： 障害者家族向けの支援プログラムやカウンセリングサービスの提供。 家族が障害者のケアを行う際の負担軽減を目指したリソースやツールの開発。</p> <p>教育の普及とアクセス改善： 特別な教育ニーズを持つ学生のための特別な学習支援プログラムの提案。 学校や教育施設におけるアクセシビリティ改善(例:障害者用の教室へのアクセス、特別支援教育の提供)。</p> <p>障害者のためのスポーツやレクリエーション活動の促進： 障害者向けスポーツ施設の整備やスポーツプログラムの開発。 レクリエーション活動や障害者スポーツ大会への参加促進。</p> <p>メンタルヘルスと心理的支援の強化： 精神障害や発達障害を持つ人々のための心理カウンセリングサービ</p>
---------------------	--

<p>C (5/11)</p>	<p>スの拡大。 ストレスや心理的問題に対処するためのプログラムやセラピーサービスの提供。</p> <p>公共施設のアクセシビリティ向上： 公共の場所（公園、博物館、図書館など）のアクセシビリティ向上のための施策提案。 障害者のための特別な設備や支援サービスの導入。</p> <p>障害者のための法的支援とアドボカシー： 障害者の法的権利を保護し、擁護するためのサービスの強化。 社会的な課題や不平等に対処するためのアドボカシーグループの支援。</p> <p>障害者のための技術的な支援： アシスティブテクノロジーの開発と普及を促進する提案。 障害者が日常生活や職場で使用するための特別な機器やアプリ開発。</p> <p>バリアフリー住宅の普及： 障害者が安全かつ快適に生活できるように、バリアフリー住宅の建設や改修を促進する提案。 住宅ローンや補助金の提供を通じて、障害者向け住宅のアクセシビリティ向上を支援。</p> <p>地域コミュニティの参加促進： 障害者が地域コミュニティの活動に参加しやすい環境を作るためのイニシアティブ。 地域のイベントやプログラムで障害者の参加を促進するための施策。</p> <p>障害者のための緊急時サポート： 災害や緊急時に障害者のニーズに対応するための特別な計画やプロトコルの策定。 緊急時に障害者が迅速に支援を受けられるシステムの開発。</p> <p>障害者にやさしい職場環境の創出： 障害者が働きやすい職場環境を作るための取り組み（例：フレキシブルな勤務時間、リモートワークの推進）。 職場における障害者への意識向上とサポート体制の強化。</p> <p>障害者のための文化活動の促進： 障害者が文化芸術活動に参加しやすい環境の提供（例：障害者向けの芸術ワークショップ、展示会のバリアフリー化）。</p>
---------------------	--

<p>C (6/11)</p>	<p>障害者アーティストの作品を紹介する展覧会やイベントの開催。</p> <p>【テキストファイル】つくば市バリアフリーマスタープラン(案) などについて</p> <p>この指摘は内容というよりは文字表現についてです、もしかしたらこれは市の作る書類などでいろんな部署が絡んでくると思います。</p> <p>機種依存文字 丸数字、かっこ株、平方メートル、タブ、波線、ダッシュハイフンマイナスなどに似た機種依存文字、ローマ数字など</p> <p>音声読み上げソフト対応のテキストファイルなどでは機種依存文字などが含まれているのなどをできれば修正や作るときに注意してもらえると毎回読み込むときに修正を入れずに済むのでありがたいです また障がい者向けの政策以外でももしあれば例えばCHATGPTなどで要約や平易な日本語に置き換えてもらったりや機械で読み込んで分析したり、翻訳ツールなど掛けるなど日本語が得意でない市民でも利用できるのありがたいです。</p> <p>まず、音声読み上げソフトに対応するテキストファイルの作成において、機種依存文字の使用を避けるようにしてほしいです。これにより、テキストを毎回修正する必要がなくなり、ユーザビリティが向上します。</p> <p>また、障害者向けの政策だけでなく、一般の市民にも役立つような取り組みがあればありがたいです。例えば、ChatGPTのような技術を活用して、文書を要約したり、平易な日本語に変換したりすることで、日本語が得意でない人々にも情報が届きやすくなります。さらに、機械による読み上げや分析、翻訳ツールの活用も考慮してほしいです。</p> <p>hey、みんな！今日はバリアフリーとアクセシビリティについて話したいんだ。まず、音声読み上げソフトで読めるテキストを作るとき、機種依存文字を使わないでほしいんだ。そうすれば、毎回の修正が不要になって、めちゃくちゃ便利になるよね。</p> <p>それから、障害者向けだけでなく、みんなに使える政策って重要だよ。Ch</p>
---------------------	--

<p>C (7/11)</p>	<p>atGPTみたいなツールを使って、情報を要約したり、わかりやすい日本語に変えたりして、日本語が苦手な人たちにも届けようよ。さらに、読み上げや分析、翻訳ツールも活用することで、もっと多くの人に情報を提供できるんじゃないかな？どう思う？</p> <p>福祉ホテル助成、バリアフリー化助成もしくはホテルの障害者割引助成など観光と福祉の政策もお願いしたいです</p> <p>真のバリアフリーのためには車椅子や視覚障害者、聴覚障害者などの障害者だけでなく高齢者や外国人もしくは帰化などした人や二世などでも日本語を母語としない人、幼児、児童、生徒、学生、乳児、子供連れ、妊婦、大きな荷物を持った旅行者、自転車利用者、怪我人、病人、こういう幅広い層を考えるべきだそう考えると予算でも利用者規模でも変わってくるし、交通の導線などでもとりあえずどこか一か所あればそれでいいというようなものではなくってくる。たとえばエレベーターの性能、乗員数などでも同様である。このようなことをもっと自治体は告知や講習など事業者などにしてほしい</p> <p>・国土交通省 バリアフリー ガイドラインでも荷物の多い旅行客などは対象外だが台北市では旅行客もバリアフリーの対象に含めることで利用者を増やすことで予算も多くなり導線も利用者の使いやすいメインのところに複数の出入り口などや大型のエレベーターもできるようになった、つくば市でも改善してほしい。</p> <p>デジタル庁 自治体標準データセットにも含まれていてつくば市の導入している標準的なバスフォーマット静的情報の「GTFS-JP」と動的情報の「GTFSリアルタイム」は導入によりグーグルマップやヤフー乗り換えなどでも日本語でのバス停名などがわからない外国人や普段バスに乗らないで路線や停留所、時刻表のわからない人、旅行者、学生などでもバスルートや時刻表を検索出来て非常に便利だが茨城県の他の近隣などの自治体まで広域移動する際には使えないことも多い、せつかくの優れた先行事例なんだから茨城県にも働きかけて他の自治体でも使えるようにしてほしい、(山形県、秋田県、群馬県、富山県、兵庫県、徳島県、佐賀県では県単位の事業で動いている)通院、通学、通勤、観光、買い物、帰省、訪問、公共施設訪問などの際に非常に不便である。</p>
---------------------	---

<p>C (8/11)</p>	<p>JRも他の私鉄会社との乗り入れなどがあるので単独では動けない、国鉄時代「昭和57年の身体障害者に対する旅客鉄道株式会社等の旅客運賃の割引について」が基準となっていると言われたりするのでぜひ精神の割引を</p> <p>割引が正規料金からの機会損失だというなら えきねっと割引やジパングクラブなどは高齢者を割り引いていて損失だ、18切符も正規料金よりもずいぶん安い損失だ、外国人パスも損失だとなるよな</p> <p>実際はそんなわけなく利用者増えている</p> <p>IoT住宅や縁のないトイレ便器、カメラ付きドアフォン、フラットな調理台、緊急アラーム付き住宅(水道やガスメーターがずっと使われない、流れ続けるなど異常があったら通報など時代に合わせ、掃除メンテナンス、防犯、急病、高齢者や若者も含めた孤独死などに対応した住宅にしてほしい。</p> <p>店舗などでもより擬似障碍などの福祉体験をしてもらうことで問題点を洗い出すシステム導入を進めてほしい</p> <p>ビッグデータ化 高齢者や障碍者の福祉パスなどでの交通動向把握などはつかめるようにできないのか？</p> <p>外国人高齢者、外国人障碍者などの対策もこれから重要になると思う、その対策は？</p> <p>JRの駅などまで行く場合自動車が乗れないと非常に高くつき不便である。また栗原、桜ニュータウン、荃崎、古来、上広岡、大角豆などからも土浦、牛久などへ行く他の市町村があると高齢や障害がある場合でも助かります。つくば市にもみどりの窓口がTX開通前にはあったのに今はないのが不便だ。</p> <p>高齢者や障碍者などなど運転できない場合交通が不便、買い物が不便、通学、通勤、趣味などの仲間友人作りなども困る、車の免許がない人向けの支援がタクシー助成以外でもほしい</p> <p>高齢者、障碍者向けやいろんな年齢の混じった 集合住宅、シェアハウス、コレクティブハウス、寮など 共同風呂や共同ダイニング、運動トレーニングスペースなど付きの共同住宅</p>
---------------------	---

<p>C (9/11)</p>	<p>IoT住宅(ガスや電気、ポット、照明などで利用変化がなかったり、床に倒れたまま動かない、またはいつもの時間に布団から起きてこない、血圧や体温、脈拍に異常がある場合連絡が行くなどの倒れた時の安否確認付きの家や寮)を増やしてほしい</p> <p>障害者や高齢者、一人暮らしの自宅勤務者(マンガ家や作家、イラストレーター、プログラマーなど)をやっていると</p> <p>若くしても倒れる人が友人でも多いのでそういうのも急病での孤独死などを救える住宅(IoT住宅や装置)などがへの導入支援ほしい、家族が無事であるうちはいいが倒れたらと思うと心配だ。</p> <p>高齢者は変化を求めない場合が多く、改築や引っ越しが負担、何かあった時のリスク回避策は取っていない場合が多い</p> <p>つくば市障害者雇用は、身体障害のみだがこれは知的障害や精神障害にも受験資格枠を増やせないのか?東京都などはすでに三障害共通にしている。</p> <p>一概に身体障害者のほうが経済的な余裕があると言うつもりはない。しかし、現実として、一般に身体障害者より精神障害者等のほうが経済的に困窮していることを示唆していると考えられる。</p> <p>身体障害、知的障害だけでなく、精神障害も旅客運賃割引に向けて動いてほしい</p> <p>知的障害の場合は「切符の買い方や乗換の方法がわかりにくい」(乗り換え図、路線図、案内板がわかりにくい)ということや、</p> <p>精神障害の「外出にお金がかかる」、発達障害の(車の運転ができないと)「公共交通機関が少ない(ない)」という指摘が見えてこない。発達障害だとバス・電車の乗り降りに不便をするのかもしれない。</p> <p>2002年の道路交通法改正まではあったため、以前は運転免許など精神病患者や知的障害者など、特定の疾患を持つ者は一律に欠格扱いとなり、終生にわたって取得どころか、教習を受けることすら不可能とされていたため未所持も多い、その影響のためなのかも</p> <p>1. 旅客鉄道株式会社旅客運賃減額欄</p>
---------------------	--

<p>C (10/11)</p>	<p>交通機関の精神障害者割引は、近年急速に拡大しています。 しかし、交通割引の基準となる「1種・2種」の区分は、精神障害者保健福祉手帳には存在しません。 これは、「1種・2種」が手帳自体に設定されている区分ではなく、JRが独自に設定している区分であるためです。 身体障害者手帳や療育手帳には、「旅客鉄道株式会社 旅客運賃減額欄」があり、「1種・2種」の区分はそこに記載されています。</p> <p>2. 旅客鉄道とはJRのこと 「旅客鉄道株式会社」とは、JRの正式な社名です。つまり、上記の欄は「JR旅客運賃減額欄」ともいい換えられます。 これは従来「日本国有鉄道 旅客運賃減額欄」という欄であり、その段階では国の制度でしたが、民営化後は「旅客鉄道株式会社 旅客運賃減額欄」として継承されているものです。 「1種・2種」は、あくまでJRの基準であって、各交通事業者がそれに従う必要はないといえます。 しかし、実際には、精神障害者保健福祉手帳は「1種・2種」の区分がないために、交通割引に未対応の手帳であるとみなされることも少なくありません。 これは、各交通事業者の認識不足ともいえますが、「1種・2種」が「分かりやすい基準」として長年通用してきた事実が背景にあります。 精神障害者割引を実施している交通事業者でも、「精神障害者保健福祉手帳 1種・2種」という存在しない区分で案内していることがよくあります。 また、精神障害者保健福祉手帳による割引を明記しているにも関わらず、「1種・2種の記載のない手帳では割引になりません」と矛盾した案内を出している交通事業者もあります。 さらに、HPの記載が誤っているだけでなく、事業者にもオペレータが誤った回答をすることがよくあります。 ひどい場合は、事業者の認識不足から、案内の内容が二転三転することもあります。</p> <p>つくばエクスプレスの東京延伸臨海地下鉄で秋葉原からビッグサイトに早く行けるようになってほしい</p> <p>上場している障害者割引のある鉄道会社で精神の割引を導入している予定している会社(2024年2月1日現在) 9005 東急 9006 京浜急行電鉄 9008 京王電鉄 9012 秩父鉄道</p>
----------------------	---

<p>C (11/11)</p>	<p>9031 西日本鉄道 9033 広島電鉄 9041 近鉄グループHLD 9044 南海電気鉄道 9048 名古屋鉄道</p> <p>上場している障害者割引のある鉄道会社で精神の割引を導入していない会社</p> <p>9001 東武鉄道 9003 相鉄ホールディング 9007 小田急電鉄 9009 京成電鉄 9010 富士急行 9020 JR東日本 9021 JR西日本 9022 JR東海 9024 西武HLD 9042 阪急阪神HLD 9045 京阪ホールディング 9046 神戸電鉄 9049 京福電気鉄道 9052 山陽電気鉄道 9142 九州旅客鉄道</p>
<p>D (1/2)</p>	<p>・担当課を記載して欲しい。</p> <p>P56 基本方針1に、関連施策が掲載してあるが、市民が問い合わせ等する時に分かりやすいように担当課を記載して欲しい。</p> <p>・「UDブロック」を明記して欲しい</p> <p>P56 基本方針1の関連施策5 歩道と道路の段差の解消を進めるために、実例として段差解消の「UDブロック」を明記して欲しい</p> <p>・移動等円滑化促進地区を追加して欲しい</p> <p>P61からの移動等円滑化促進地区として、つくば駅周辺地区、大曾根・筑穂地区、研究学園駅周辺地区の3地区が指定されたが、つくば市の規模やこれからも住宅・公共施設・道路の整備が進む万博記念公園駅周辺とみどりの駅周辺を移動等円滑化促進地区に追加して欲しい</p> <p>・多種多様な障害者が参画した協議の場として欲しい</p> <p>P53基本理念に【つながりを力に「誰一人取り残さない」まちづくり】とあるように、今後の評価・見直し等を実施する際にも、多種多様な障害者が参画した協議の場として欲しい</p> <p>・テキスト版でも掲載して欲しい</p> <p>視覚障害者は、PDFだと読み上げソフトで読むことができないので、完成版を市役所のHPに掲載する際には、マスタープランの全文、概要版、わかりやすい版、ポイント版をそれぞれPDFのみでなく、テキスト版でも掲載して欲しい</p>

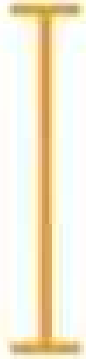
<p>D (2/2)</p>	<p>・バリアフリー基本構想を策定して欲しい</p> <p>今回策定されるマスタープランでは、P87からの届出制度のみに留まるが、バリアフリー基本構想を策定すれば、歩道と車道の段差解消や音響式信号機、残り時間のわかる信号機、エスコートゾーン(横断歩道内の視覚障害者が横断方向の手がかりとする突起形状の道路横断帯)も地区を指定して整備できるので、街のバリアフリー化をさらに進めるためにも今後、バリアフリー基本構想を策定して欲しい</p> <p>・新人職員などに車椅子体験をして欲しい</p> <p>毎年、市役所の新人職員や新市長、市議会議員(数年に分けてでも全員)、新任の部長・課長級の幹部級職員、マスタープランの基本方針1から3に係る部署及び、このマスタープランの担当の企画経営課の職員(数年に分けてでも全員)にバリアフリーの大切さを実感してもらうために、天久保地区や大穂地区などこれから整備が必要とされる地区で車椅子体験を実施して欲しい。</p>
<p>E (1/3)</p>	<p>市内の歩道の一部は街路樹の根がぼこぼこ舗装を割り、歩道表面は落ち葉と水たまりが多く、泥がたまっており、障害者にとっては大変移動が難しいです。歩道と横断歩道との間の段差も高いです。</p> <p>ノンステップバス導入促進とあるが、つくバスまでの足として重要なつくタクのバリアフリー化がなされなければ、つくバスも利用できないので、並行してつくタクのバリアフリー化も必要であると思う。</p> <p>「福祉タクシー制度の充実」に「タクシーを利用しない場合に他の交通手段の助成を選べる選択制とします」を追加してほしい</p> <p>ガソリン代補助や鉄道SUICA、PASMO補助などを行っている自治体もあるつくば市も検討してほしい</p> <p>身体障害者以外の障害者の運転免許証取得・自動車改造の助成を充実させてほしい。</p> <p>障害者プランでも施設・学校・保育所等に通う時に困ることの回答で、「通うのに付き添いが必要」がかなり高い結果が報告されていますが、これに対する施策として、計画ではどのように対応していますか。</p> <p>E 市内の歩道の一部は街路樹の根がぼこぼこ舗装を割り、歩道表面は落ち</p>

<p>(2/3)</p> <p>E</p>	<p>葉と水たまりが多く、泥がたまっており、障害者にとっては大変移動が難しいです。歩道と横断歩道との間の段差も高いです。</p> <p>市役所への遠隔手話通訳システムを導入する施策を今の時代だとWEBツールも一例ではZOOMなど、前回パブコメの回答よりも普及も進んだのでぜひ入れてほしい</p> <p>聴覚障害者のための遠隔通話サービスを取り入れてほしい。それに伴い、手話を含む口話以外の意思疎通を言語と認める条例を作成する。</p> <p>医療的ケア児の入学が見込まれる小学校では、入学までに看護師を雇用し、支援員としての配置を希望します (全校は現在では常識的に考えても無理なのも当然ですが、市内に1校もしくは何かのトラブル時に学校を選べることを考えると2校は市内に欲しい)</p> <p>障害者の地域移行が叫ばれる中、居宅介護の利用者数が増加傾向であるのに、なぜ利用時間が減少傾向にあるのか。障害者に十分な居宅介護時間を給付していない(給付を阻むような要因)」と言う深刻な問題があるのではないか。</p> <p>自立生活援助について、この制度を利用できるようにするための準備の施策が必要。</p> <p>公共交通機関の料金割引制度の改善・拡充にとりくみます。とりわけ、精神障害者、てんかん、難病・慢性疾患などの障害者・患者を身体・知的障害と同等の運賃割引の対象にすることを求めます。</p> <p>障害者手帳の「1種」「2種」の区分により扱いが違う運賃割引の適用を、付き添い者の有無や距離に関係なく割引されるよう求めます。</p> <p>障害者参加の促進: 障害者が政策策定過程に参加し、自らのニーズを直接伝える機会を提供すること。これには、障害者を対象としたフォーカスグループやアドバイザリー委員会の設置が含まれます。例: 交通などの政策</p> <p>バリアフリーマップの整備をつくば市もお願いします つくばエクスプレスや関鉄などもしくは空港バス、高速バスなどにも精神も身</p>
-----------------------	---

(3/3)	<p>体や知的と同じように割引するように働きかけしてほしい。三セクの鉄道の多くや大手私鉄でも割引の導入が京王電鉄、東急電鉄、京急電鉄、南海電鉄、近鉄電車、名古屋鉄道など次々と増えてきている、JAL、ANAなどでもある、旅客鉄道株式会社旅客運賃減額欄(JR)に合わせて高速バスや私鉄も割引の対象外というのが時代にもあっていない。</p> <p>参考資料 「真の共生社会実現に向けた新たなバリアフリーの取組」に関する大臣指示について ～全ての人と同じように便利に安心して利用できる公共交通機関を目指す取組を進めます～</p> <p>令和3年6月11日</p> <p>本日、赤羽国土交通大臣から、「真の共生社会実現に向けた新たなバリアフリーの取組」に関する以下の4つの新たな取組について大臣指示【取組項目】</p> <ul style="list-style-type: none"> [1] 障害者用ICカードの導入 [2] 特急車両における車椅子用フリースペースの導入 [3] ウェブによる乗車船券等の予約・決済の実現(マイナポータルとの連携を含む) [4] 精神障害者割引の導入促進 <p>https://www.mlit.go.jp/report/press/sogo09_hh_000298.html</p> <p>障害の違いで運賃に差…精神障害者向け割引に遅れ 首都圏はJRも大手私鉄も未導入:東京新聞 TOKYO Web https://www.tokyo-np.co.jp/article/155797</p>
F (1/2)	<p>市長はじめ市職員の皆さまには日頃より大変お世話になりまして感謝申し上げます。</p> <p>下記意見につきましてよろしく願いいたします。</p> <p>P53 第3章 3-1 基本理念 原文:つくば市におけるバリアフリー化を勧めるために、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 → 改訂:事業者・関係団体などの様々な当事者や家族が参画し、しっかりとつながる と当</p>

<p>F (2/2)</p>	<p>事者や家族の参画を明記する。バリアフリープランを作成する皆さまの意気込みに大変感謝しております。さらに良いものにして行くには、当事者や家族の参画により本人や家族で無くてはわからないことをすくいあげていく必要があると思います。</p> <p>P58・59 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 災害時や緊急時における配慮対象者への対応は、人的対応に頼らざるを得ない状況が発生する可能性があります。そのために災害時緊急時に対象者への具体的な支援方法の検討を進めていただき、身近な支援者による手助けが必要であることへの理解を深める取り組みを推進してください。</p> <p>P60 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 24職員研修による理解向上・意識啓発の推進 職員研修の対象は庁舎職員、特に相談等窓口で相談者に直に対応する方の正しい知識と理解の向上を望みます。以前車イスの作成で相談したときに対応した方は、車イスは半永久的に使えますからと何度も言いもつと長く使つてと言われました。その時は9年経過していて体に合わなくなったので助成申請したいという相談でした。金属疲労など一般知識として広まっているなかで、あえてそうおっしゃるなら何と意地悪な言葉かと思いました。助成申請を諦めてほしいという意味だったのででしょうか。 以上</p>
<p>G (1/2)</p>	<p>P13 「多くの人が集まる中心市街地ではなく」がなくても「生活暮らしの拠点となっていると考えられます」は良いのではと思う。</p> <p>P14 アンケートの結果、単純集計値の他に世代や居住地域に特徴も数値で出してみることができれば、つくば市の現況がよりわかりやすいのではと思います。 ・つくば市内での移動における交通手段に年代別と居住地区別 ・月一回訪問する施設に年代別と居住地域別</p> <p>P39 「医療機関編」この写真に解説があると歩行者の安全のために遊歩道への自転車の侵入を防ぐために設置されたが、車椅子ユーザーは通り抜け出来ない。と言った解説あるとバリアフリー町歩き点検の視点が市民にも伝わ</p>

<p>G (2/2)</p>	<p>るのではないか。</p> <p>P27、P41 町歩き点検 P42、43 取りまとめのページ</p> <p>パブリックコメントを一読して、現状把握のためのヒアリング、アンケート、町歩き点検がそれぞれ障害を持たれた立場からの生の意見が詰め込まれていて、貴重な資料と思った。</p> <p>また、バリエフリーの意識を広げるにもここに掲載された意見、指摘、提案等は今後のバリエフリーマスタープランの基礎に値すると思う。</p> <p>残念ながら、町歩きで指摘された件は、普段気がつかずに生活していた者にとっては、現実的には文章だけではわかりにくい箇所が沢山ある。まさにバリエフリーの視点を持っていないということかもしれない。</p> <p>マスタープランの内容が主であると思うが、今回の貴重な意見や指摘、提案が沢山の市民が理解できるような形で伝える事が出来れば、そこでつくば市市民のバリエフリーに対する意識が広がると感じた。</p> <p>今回の資料を整理して、今後のバリエフリーの視点を伝える時に使用したり、継続してのメンテナンスの基準や、市民からの道路等の改修要望があった時バリエフリーの視点から作業を進めいくための資料になるようにアンケート、ヒアリング、町ある点検を集約してひとつにまとめて欲しい。</p> <p>例えば研究学園地区(p35)の視覚障害の方が信号機指摘された移動しやすい信号機等貴重な意見が散らばっている。</p> <p>具体的には写真や図つける。解説を詳しくする。改善された状態を数値もいれて示す。</p> <p>P112 用語集</p> <p>上と同様に文字だけではわかりにくいので、写真や図などを使いわかりやすくして、今後の資料にも使えるように仕上げて欲しい。</p> <p>最後に</p> <p>P117 つくば市庁内検討会部署一覧</p> <p>今後バリエフリーを担当したり、窓口になる専門窓口を設けるように、このマスタープランで方向を決めてほしい。</p>
<p>H</p>	<p>銀行のATMを利用する時高さが高いため、タッチパネルが届かない。画面も見えないのもっと使いやすくなってほしいです。</p>



つくば市 バリアフリー マスタープラン(案)

令和 6 年(2024 年) 月

「バリアフリーマスタープラン」に関する情報は、つくば市ホームページで公開しています。

右の QR コードからつくば市ホームページにアクセスできます。



右のマークは音声コード「Uni-Voice」です。専用アプリで読み取ると、内容を音声で聞くことができます。



はじめに

我が国においては、高齢化が進むことで生活に障害を感じる方がますます多くなることや、「誰一人取り残さない」という包摂的な世界の実現を目指す SDGs の理念の浸透などを受け、バリアフリー化に向けた機運は高まってきており、そしてこれからも高まり続けると思われます。平成 30 年（2018 年）には、バリアフリー法の改正によってマスタープラン制度が創設されるなど、地方自治体によるバリアフリー化の推進に期待が寄せられているところです。



つくば市では、平成 18 年（2006 年）にユニバーサルデザイン基本方針を策定し、「だれもが楽しく、暮らしやすいつくば市の実現」に向けた取り組みを進めてきました。近年では、令和 2 年（2020 年）に策定したまちづくりの最上位の計画である「つくば市未来構想」とその実現に向けた具体的な施策を定める「つくば市戦略プラン」に SDGs の理念を取り入れ、持続可能都市の実現に向けた様々な取り組みを行っています。

こうした背景を踏まえ、つくば市全域におけるバリアフリー化を一体的に推進させるため、高齢者・障害者・都市計画・施設管理・教育などそれぞれの部署におけるバリアフリー化に向けたハード・ソフト両面における取り組みなどを明記した「つくば市バリアフリーマスタープラン」を策定しました。

本プランの基本理念に掲げる『つながりを力に「誰一人取り残さない」まちづくり』の実現に向けては、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が必要不可欠です。各関係者におかれましては、引き続きのご理解・ご協力をよろしくお願いいたします。

最後に、本プランの策定に当たっては、多くの皆様にご協力いただきました。「つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会」の皆様をはじめ、ヒアリング調査やまち歩き点検にご協力いただいた筑波技術大学及び関係団体の皆様、アンケート調査やパブリックコメントにご協力いただいた市民の皆様に心から感謝申し上げます。

令和 6 年（2024 年）3 月

つくば市長 五十嵐 立青



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

目 次

第1章 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	
1-1 策定の背景と目的.....	1
1-2 バリアフリー法におけるこれまでの経緯.....	1
1-3 マスタープラン制度の概要.....	2
1-4 対象区域.....	3
1-5 計画の位置づけ.....	3
第2章 つくば市の現況と課題	
2-1 つくば市の現況.....	4
2-2 市民アンケート調査.....	11
2-3 関係団体ヒアリング調査.....	18
2-4 まち歩き点検.....	24
2-5 バリアフリー化における課題整理.....	46
第3章 バリアフリー化に向けた基本的な考え方	
3-1 基本理念.....	53
3-2 基本方針.....	53
3-3 施策の体系図.....	55
3-4 関連施策.....	56
第4章 つくば市における移動等円滑化促進地区	
4-1 移動等円滑化促進地区とは.....	61
4-2 移動等円滑化促進地区における候補地区の選定.....	63
4-3 生活関連施設および生活関連経路の設定.....	71
4-4 移動等円滑化促進地区の設定.....	74
4-5 届出制度とは.....	87
4-6 届出制度の対象の指定.....	89
第5章 心のバリアフリー	
5-1 心のバリアフリーの必要性.....	93
5-2 バリアフリー施設の適正な利用.....	97
5-3 心のバリアフリーに関する基礎調査結果.....	102
5-4 心のバリアフリーの推進に向けた取り組み.....	106
第6章 バリアフリーマスタープランの評価・見直し	113
巻末資料	114



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

第1章 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

1-1 策定の背景と目的

国においては、障害者権利条約を締結するとともに、全ての国民が共生する社会の実現を目指し、バリアフリー化の推進をはじめ、誰もが包摂され活躍できる社会の実現に向けた取り組みを進めています。バリアフリー化にあたっては、障害の有無にかかわらず誰もが平等に社会参加できる社会を目指すノーマライゼーションの理念や、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づいた上で、その推進が図られています。また、バリアフリー化に向けた取り組みは、高齢者や障害者だけでなく、子供や妊産婦など、多様な人々の利便性や快適性を高め、誰もが暮らしやすい社会を実現するための重要な取り組みとなります。

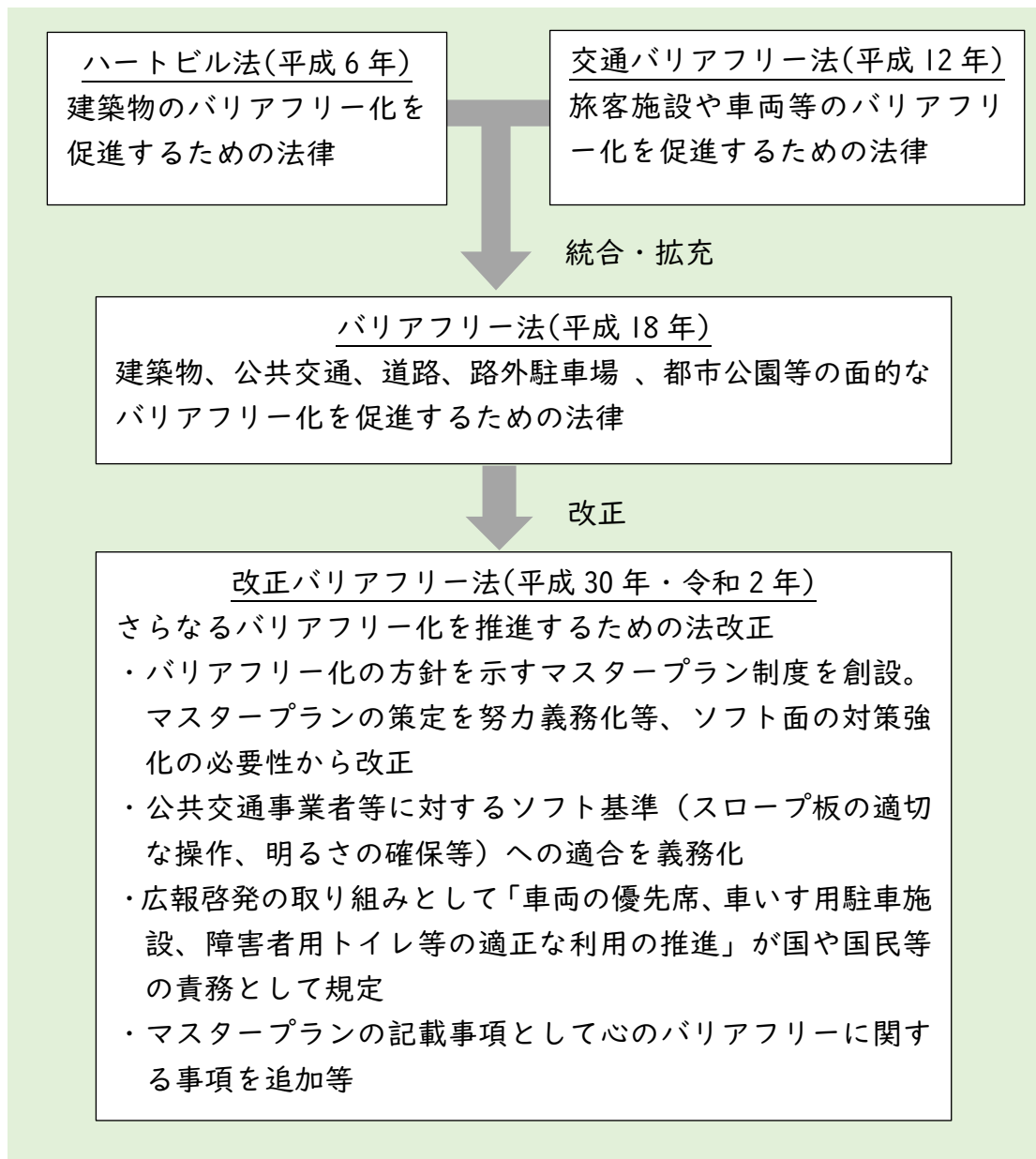
つくば市全域における一体的なバリアフリー化を実現させるためには、市民・行政・学校・研究機関・事業者・関係団体などの様々な関係者がしっかりとつながることが重要です。市としてのバリアフリー化の基本的な方針を定めることで、各関係者におけるバリアフリー化に向けた認識が共有され、しっかりとつながることへの第一歩となります。

このような背景を踏まえ、つくば市におけるバリアフリー化に向けた取り組みを加速させ、誰もが安心して自分らしく生活できる持続可能なまちの実現を目的として、「つくば市バリアフリーマスタープラン（以下、マスタープランという。）」を策定します。

1-2 バリアフリー法におけるこれまでの経緯

「高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（以下、バリアフリー法という。）」は、平成18年（2006年）にハートビル法と交通バリアフリー法が統合され、新たに制定されました。その後、東京2020オリンピック・パラリンピック競技大会の開催決定が契機となり、平成30年（2018年）に改正バリアフリー法が施行され、各自治体におけるバリアフリー化の方針を示すマスタープラン制度が創設されました。さらに、ソフト面の対策強化や心のバリアフリーの取り組みの推進を図るため、令和2年（2020年）の法改正で、公共交通事業者等に対するソフト基準（スロープ板の適切な操作、明るさの確保等）への適合義務が設けられています。また、国民に向けた広報啓発の取り組みとして、「車両の優先席、車いす用駐車施設、障害者用トイレ等の適正な利用の推進」が国や国民等の責務として規定されたほか、市町村等による「心のバリアフリー」の推進に関する内容が盛り込まれました。





1-3 マスタープラン制度の概要

マスタープランとは、バリアフリー法に基づいた計画であり、旅客施設を中心とした地区や、高齢者や障害者等が利用する施設が集積している地区を移動等円滑化促進地区として設定するとともに、市域全域におけるバリアフリー化の方針を示すものです。



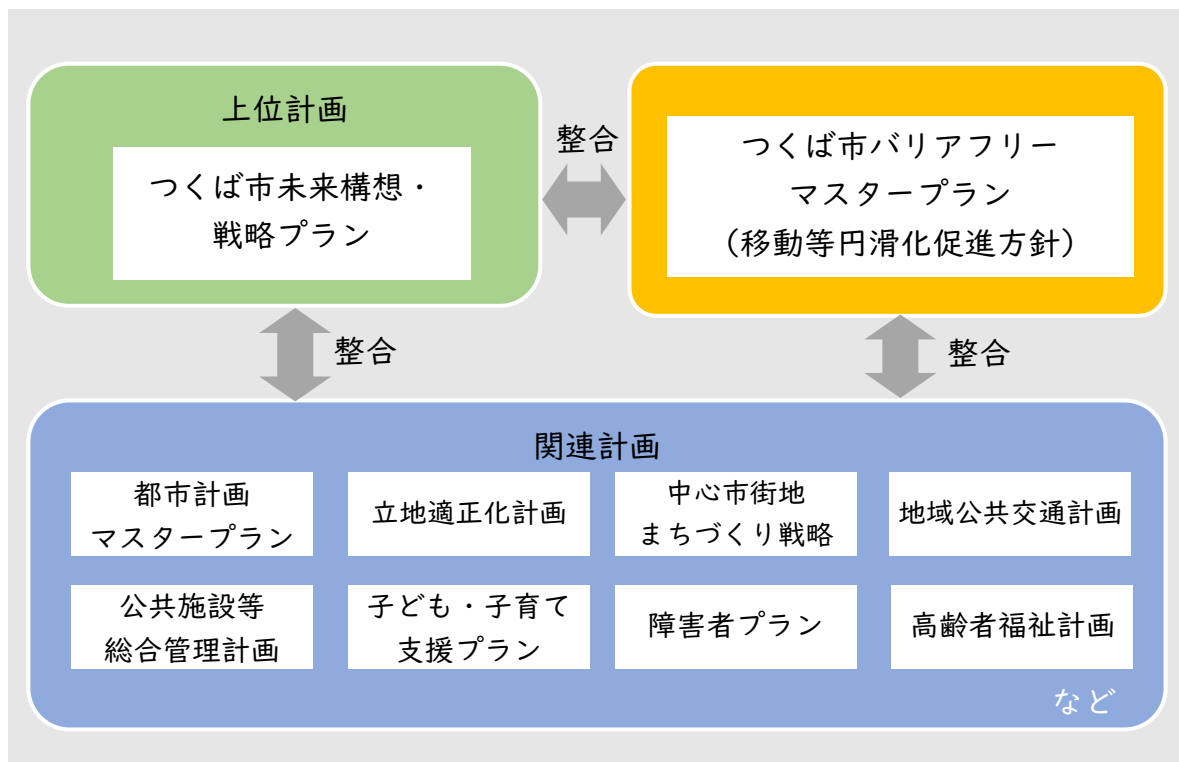
このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

1-4 対象区域

全市的なバリアフリー化の促進に関する基本的な方針として、対象区域をつくば市全域とします。

1-5 計画の位置づけ

マスタープランは、市の上位計画ならびに関連する各種計画との整合をとりながら、総合的なバリアフリー化の推進を図ります。



第2章 つくば市の現況と課題

2-1 つくば市の現況

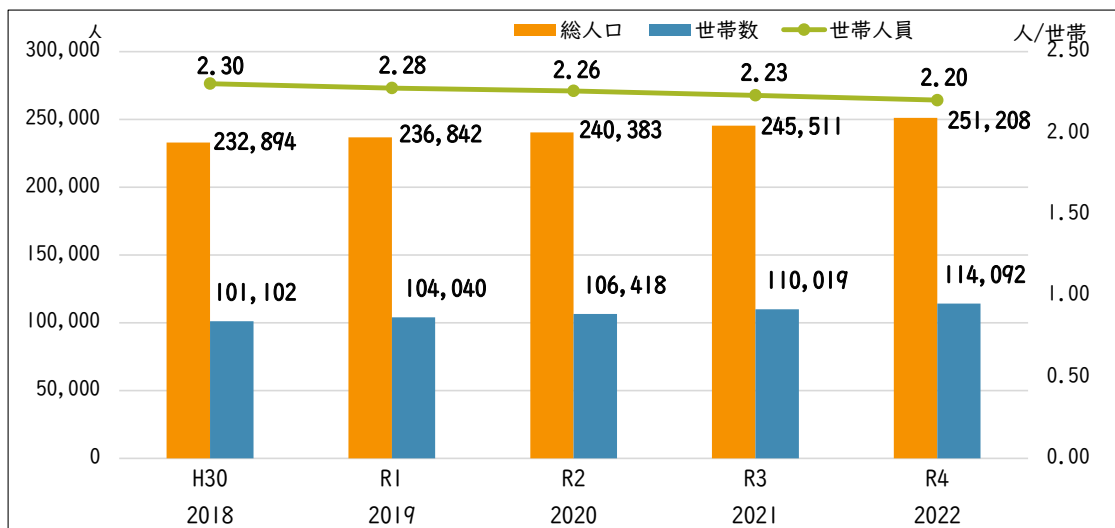
各種統計等のデータをもとに、本市の現状について以下に整理します。

(1) 人口の推移

つくば市の人口は増加傾向にあり、令和4年（2022年）10月1日現在において251,208人となっています。なお、世帯数は114,092世帯、一世帯あたりの人員数は2.20人となっています。

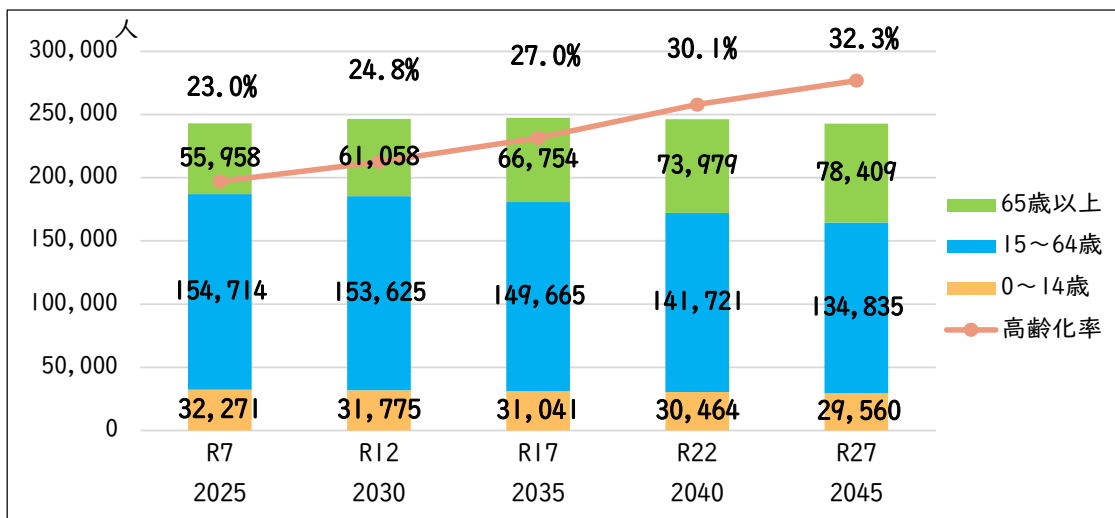
人口は今後も増加する見込みですが、令和17年（2035年）を境に減少することが予想されています。また、令和27年（2045年）には、約3人に1人が高齢者となる見込みです。

図1 つくば市の人口及び世帯数の推移

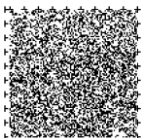


出典：統計つくば（各年10月1日現在）

図2 つくば市の年齢別人口と将来の見通し



出典：国立社会保障・人口問題研究所、国勢調査（各年10月1日現在）

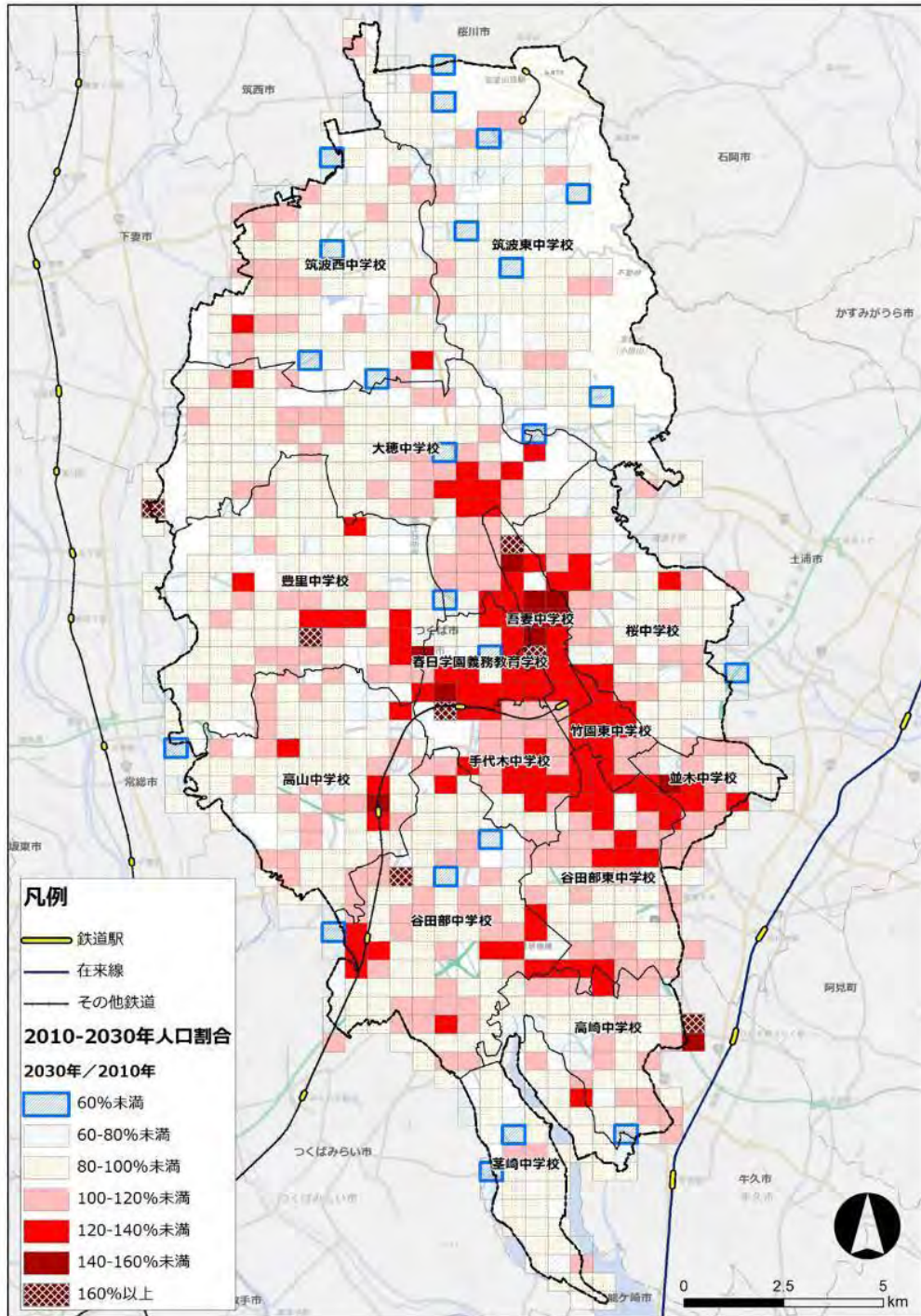


このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

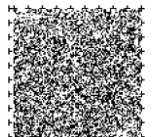
(2) 人口推計メッシュ

人口推計 500mメッシュでは、平成 22 年（2010 年）と比較して令和 12 年（2030 年）の人口は、つくばエクスプレス鉄道駅及び周辺市街地の拠点となるエリアにおいて、増加する見込みがあります。

図 3 2010-2030 年地域別人口増減割合



出典：つくば市未来構想（2020 年 3 月、社人研推計）



(3) 障害者数

身体障害者手帳所持者数は、令和4年度（2022年度）では5,106人となっています。所持者数は年々増加傾向にありますが、本市の総人口に占める割合（総人口比）は年々減少しています。療育手帳所持者数及び精神障害者保健福祉手帳所持者数は、人数及び総人口比のいずれも増加しています。

表1 障害者手帳所持者数の推移

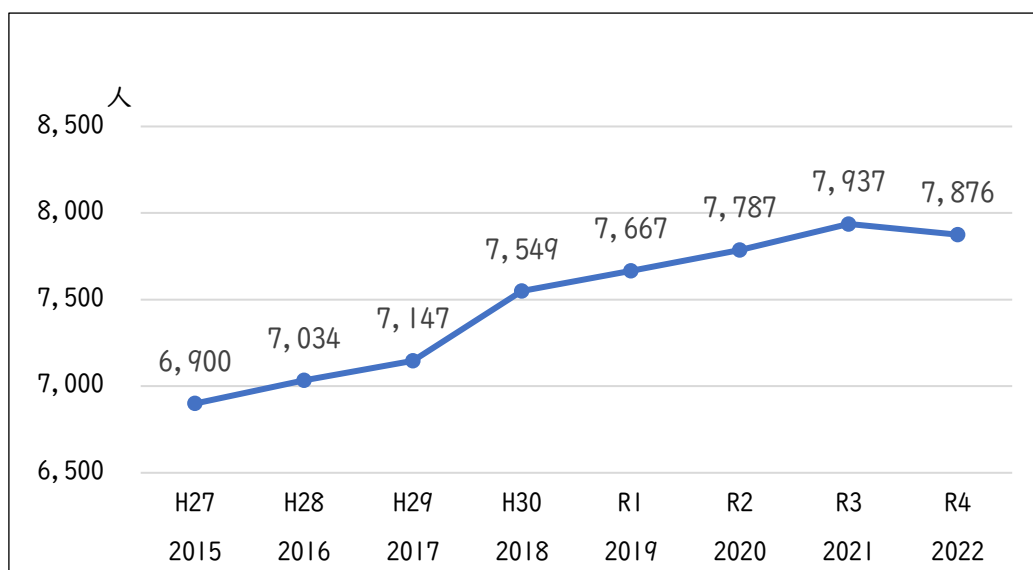
		2017 H29	2018 H30	2019 R1	2020 R2	2021 R3	2022 R4
総人口	人数	229,404	232,894	236,842	240,383	245,511	251,208
身体障害者 手帳所持者数	人数	4,929	4,950	5,039	5,054	5,076	5,106
	総人口比	2.15%	2.13%	2.13%	2.10%	2.07%	2.03%
療育手帳所持者数	人数	1,178	1,194	1,231	1,293	1,333	1,392
	総人口比	0.51%	0.51%	0.52%	0.54%	0.54%	0.55%
精神障害者保健福祉 手帳所持者数	人数	1,049	1,122	1,195	1,365	1,476	1,658
	総人口比	0.46%	0.48%	0.50%	0.57%	0.60%	0.66%

出典：つくば市障害者プラン

(4) 要支援・要介護認定者数

要支援・要介護認定者数（第2号被保険者含む）の総数は、令和4年（2022年）10月1日現在において7,876人となっており、令和3年（2021年）まで増加傾向でしたが令和4年（2022年）に減少しています。

図4 要支援・要介護認定者数の推移（各年10月1日時点）



出典：高齢者統計データ

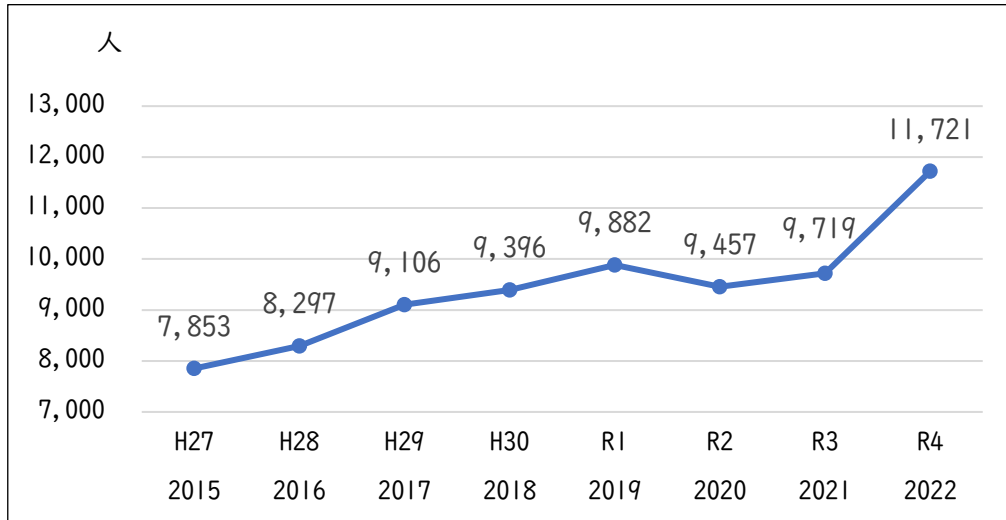


このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

(5) 外国人住民数

外国人住民数の総数は、令和4年(2022年)10月1日現在において11,721人となっています。令和3年(2021年)から令和4年(2022年)にかけて、大きく増加しています。

図5 外国人住民数の推移(各年10月1日時点)

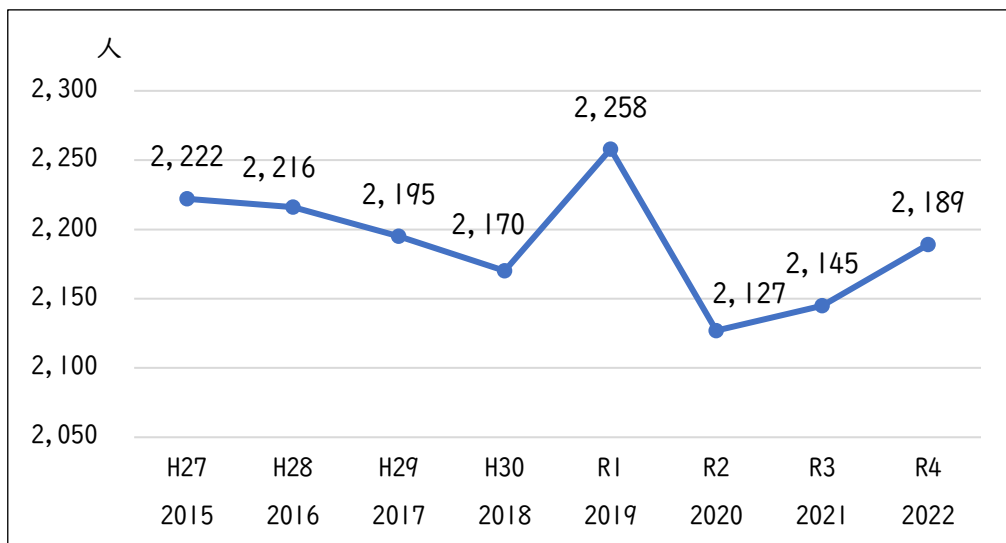


出典：統計つくば

(6) 出生数

出生数は、令和4年(2022年)1月1日現在において2,189人となっています。令和元年(2019年)から令和2年(2020年)にかけて大きく落ち込みましたが、令和2年(2020年)以降は増加傾向となっています。

図6 出生数の推移(外国人を除く出生数、各年1月1日時点)



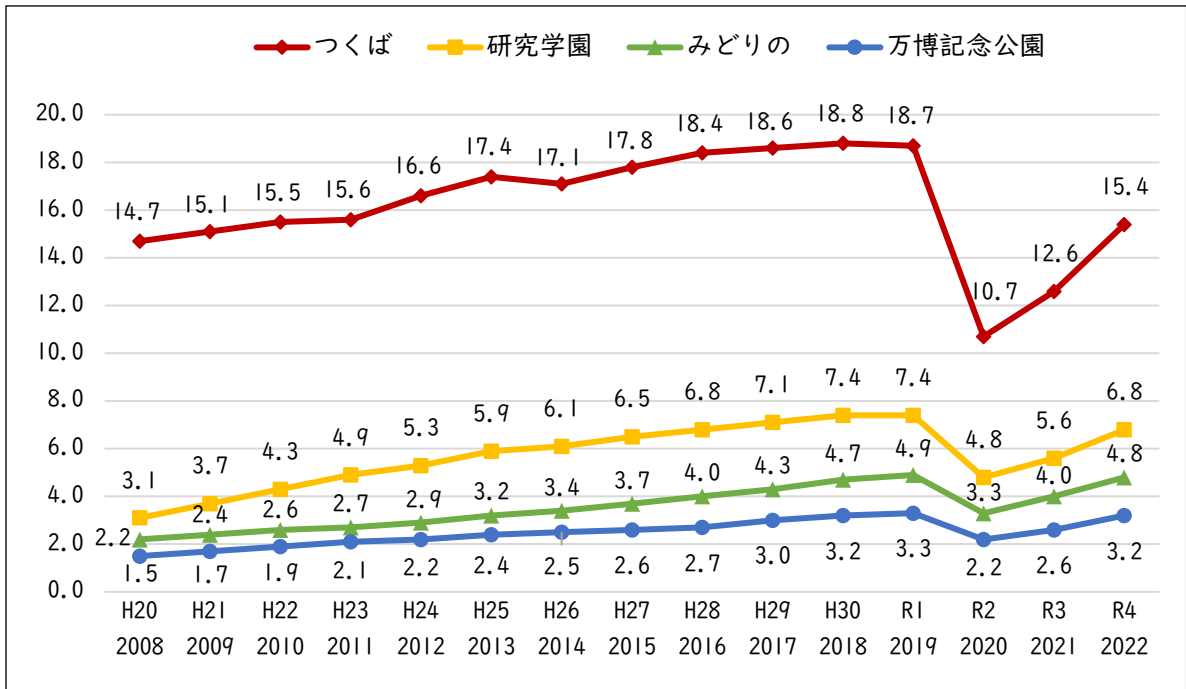
出典：住民基本台帳



(7) 鉄道利用者数

市内にはつくばエクスプレス線の4駅（つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅）が立地しています。令和4年度（2022年度）では、1日当たりの平均利用者数はいくつかの駅が最も多く、15,400人となっています。

図7 つくばエクスプレス駅の乗降者数の推移



出典：首都圏新都市鉄道（株）1日平均乗車人員年度別データ（単位千人/日）



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

(8) 路線バス利用者数

つくば市内における路線バスは、関東鉄道株式会社、関鉄パープルバス株式会社、ジェイアールバス関東株式会社の3社が運行しています。

図8 路線バス路線図



出典：つくば市地域交通計画

表2 関鉄バスの平日及び休日の乗降客数と上位10位の停留所名

順位	停留所名	平日乗降客数 (日/人)	停留所名	日曜乗降客数 (日/人)
1	つくばセンター	8,235	つくばセンター	5,889
2	学園並木	632	イオンモールつくば	797
3	並木二丁目	543	学園並木	444
4	筑波大学中央	504	筑波山口	325
5	第一エリア前	441	平砂学生宿舎前	265
6	第三エリア前	405	つつじヶ丘	261
7	イオンモールつくば	376	筑波山神社入口	221
8	筑波メディカルセンター	359	天久保三丁目	207
9	平砂学生宿舎前	270	天久保二丁目	201
10	筑波大学病院入口	247	一ノ矢学生宿舎前	190

出典：つくば市地域交通計画（データ：関東鉄道(株) バス利用者数調査 2023年7月）



(9) コミュニティバス利用者数

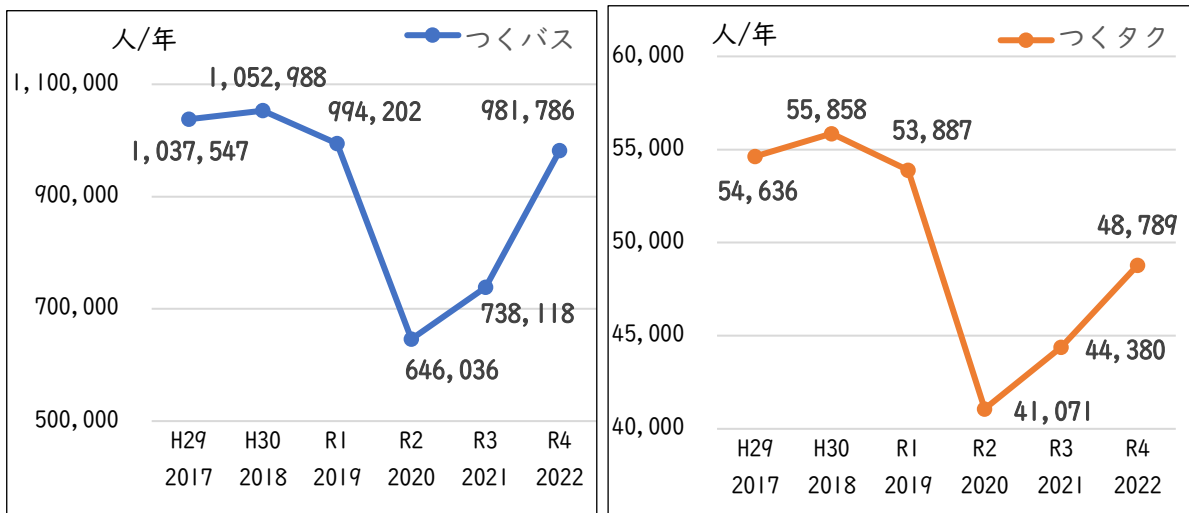
コミュニティバス「つくバス」は北部・小田・作岡・吉沼・上郷・西部・南部・谷田部・自由ヶ丘・荃崎の計 10 路線を運行しています。令和元年度(2019年度)の利用者数と比較すると9割以上の回復が見られました。同様に、デマンド型交通である「つくタク」の利用者数も令和元年度(2019年度)の利用者数と比較すると9割程度の水準です。

図9 路線バス路線図



出典：つくば市地域交通計画

図10 つくバス・つくタクの年度別利用者数の推移



出典：統計つくば（データ：つくバス・つくタク年度別利用者数）



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

2-2 市民アンケート調査

マスタープランの策定にあたり、市民の日常的な外出行動やバリアフリーに対する意識を把握するためのアンケート調査を実施しました。

(1) 市民アンケート調査概要

調査期間	令和4年(2022年)11月10日(木)~12月9日(金)
調査対象	住民基本台帳に登録のある方のうち高校生以上を無作為抽出 ※高校生以上:平成18年(2006年)4月2日以降に生まれた者 ※本市における性別、年代、居住地区の人口構成に応じて按分
配布数	3,100部
回収数(率)	1,039部(33.5%)
調査項目	<ul style="list-style-type: none"> ➤ 基本属性(性別、年齢、介助状況など) ➤ 外出に関する質問(外出頻度、訪問する市内の施設、交通手段、徒歩移動時に使用する道具など) ➤ バリアフリーに関する質問(用語の認知度、施設のバリアフリー化への評価、バリアフリーに関して困った経験、バリアフリーのまちづくりに必要なことなど)

(2) 市民アンケート調査結果の概要

①年代

回答者の年代は、40代、50代、70代がそれぞれ約17%おり、続く60代が約16%、30代が約12%となっています。なお、10代、20代はそれぞれ全体の4~7%程度にとどまっています。

	回答数	割合(%)
1 16~19歳	41	3.9
2 20~29歳	70	6.7
3 30~39歳	128	12.3
4 40~49歳	178	17.1
5 50~59歳	175	16.8
6 60~69歳	161	15.5
7 70~79歳	172	16.6
8 80歳以上	90	8.7
無回答	23	2.2

年代 (n=1039)



②居住地区

回答者の居住地(中学校区)は、谷田部の割合が9.4%と最も割合が高く、8%程度の荃崎、桜、秀峰筑波、谷田部東が続きます。

	回答数	割合 (%)
1 大穂	74	7.1
2 豊里	70	6.7
3 谷田部	98	9.4
4 高山	43	4.1
5 手代木	75	7.2
6 谷田部東	80	7.7
7 桜	82	7.9
8 竹園東	67	6.4
9 並木	56	5.4
10 吾妻	35	3.4
11 荃崎	84	8.1
12 高崎	21	2.0
13 春日学園	47	4.5
14 秀峰筑波	81	7.8
15 学園の森	48	4.6
16 みどりの学園	27	2.6
17 その他	17	1.6
無回答	31	3.0

居住地 (n=1039)

③外出頻度

約55%の回答者が、「ほとんど毎日」外出していると回答しています。また、週2回以上の人を合わせると約90%であり、ほとんどの人が日常的に外出していることがわかります。

	回答数	割合 (%)
1 ほとんど毎日	567	54.6
2 週4~5日	153	14.7
3 週2~3日	198	19.1
4 週1日程度	62	6.0
5 月に2~3日以下	29	2.8
6 ほとんど外出しない	19	1.8
無回答	11	1.1

外出頻度 (n=1039)

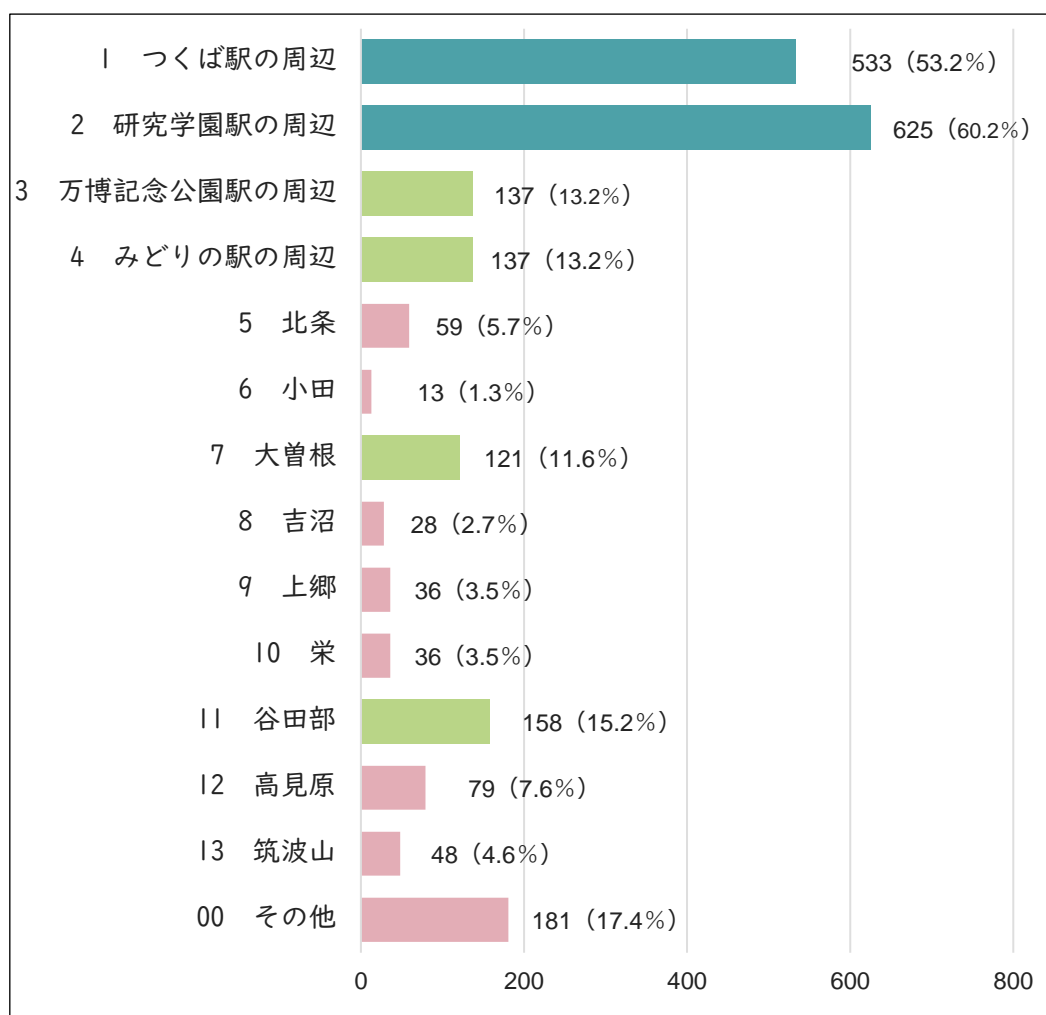


このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

④月1回以上訪問する地域

最も多くの方が、「月1回以上訪問する」地区は研究学園駅周辺であり、これにつくば駅周辺が続きます。市役所や商業施設が集積する研究学園駅周辺、そして、つくばエクスプレス線と路線バスの結節点であり、図書館をはじめとする公共施設・金融機関・商業施設など様々施設が集積するつくば駅周辺は、市民が集う地域となっていることがわかります。

また、大曾根や谷田部、万博記念公園駅周辺、みどりの駅周辺を訪れる人がそれぞれ1割程度あります。これらの地区は、住宅街とスーパーマーケットなどの商業施設が混在する地区であり、多くの方が集まる中心市街地ではなく、生活・暮らしの拠点となっていると考えられます。

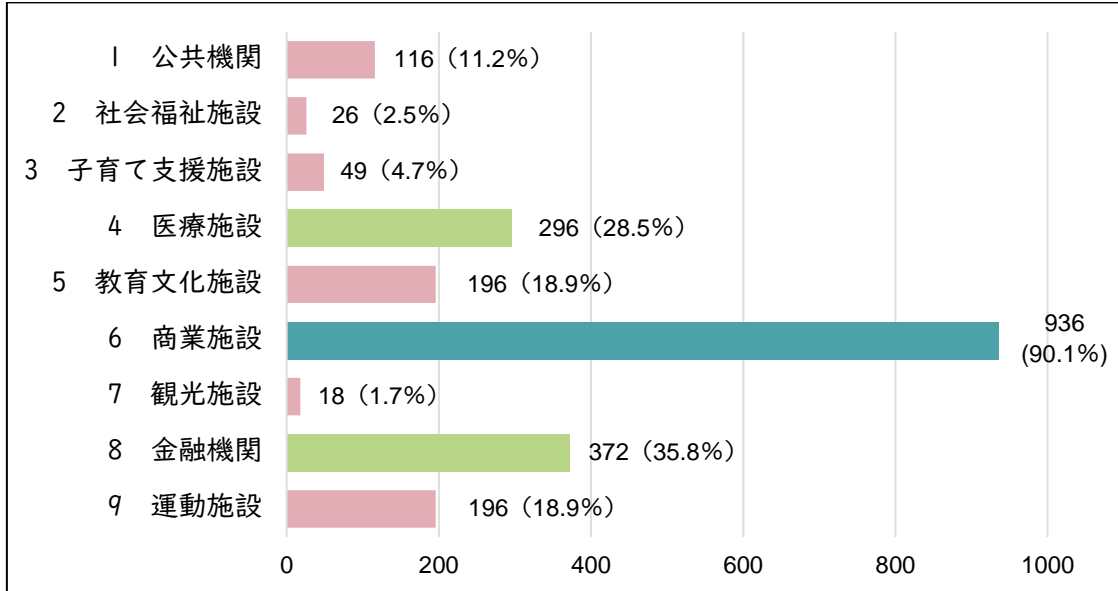


主な外出先（複数回答可、n=1039）



⑤月1回以上訪問する施設

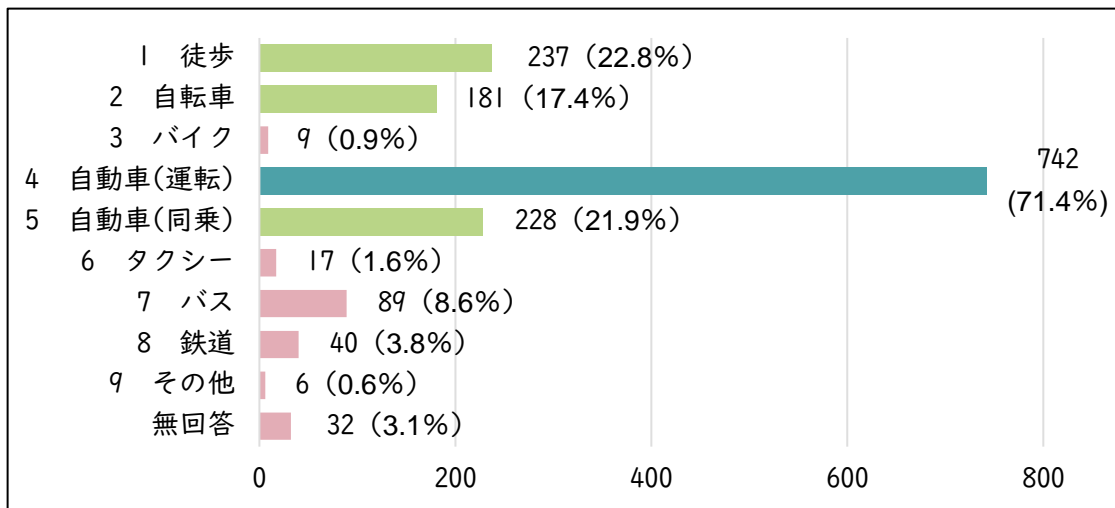
「月1回以上利用する施設」として、約90%の回答者が月に1回以上商業施設を利用しています。利用する人の割合が高い施設として、金融機関約36%、医療施設約29%となっています。



訪問する施設（複数回答可、n=1039）

⑥つくば市内での移動における交通手段

つくば市内での外出における主な交通手段は、自動車（自分で運転）であり約71%の人が利用しています。続いて自動車（同乗）、徒歩、自転車の割合が高くなっています。



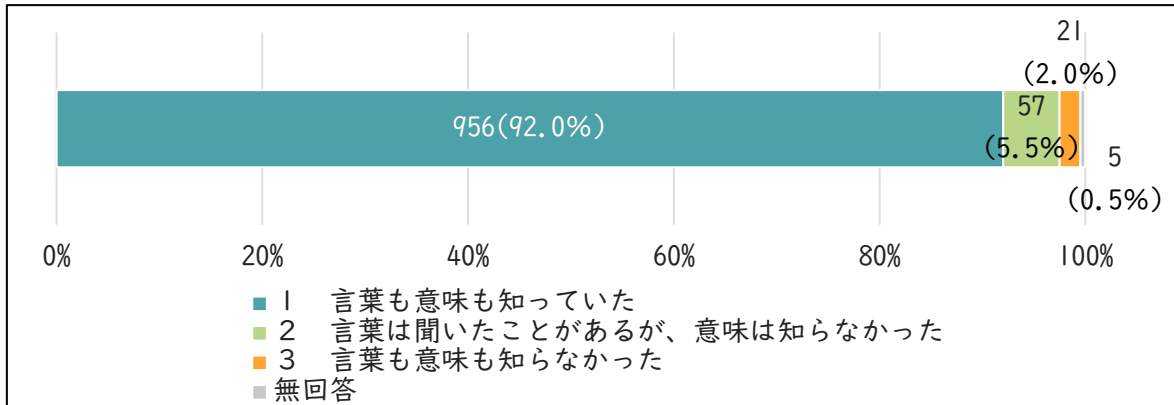
つくば市内での移動における交通手段（複数回答可、n=1039）



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

⑦ “バリアフリー” の認知度

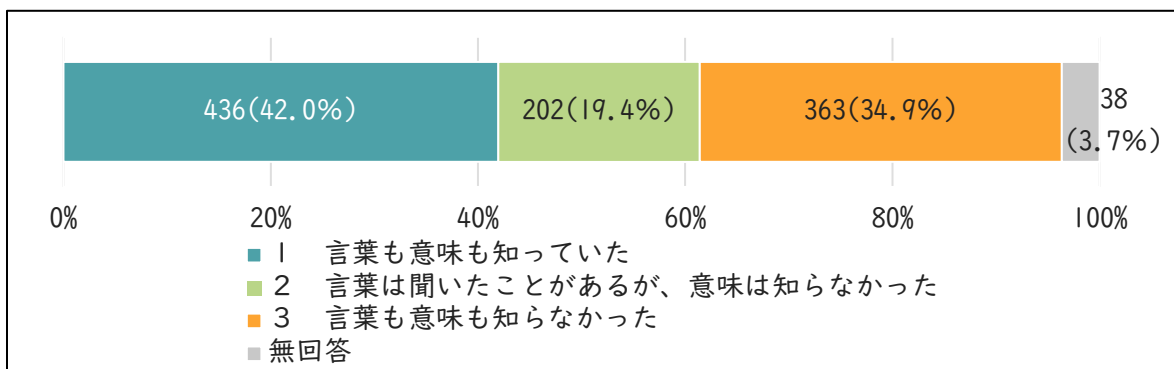
「バリアフリー」という言葉を聞いたことがある人は約 97%であり、全体の約 92%がその意味も理解していると回答しています。一方で、言葉も意味も知らない人は約 2%となっています。



“バリアフリー” の認知度 (n=1039)

⑧ “心のバリアフリー” の認知度

「バリアフリー」という言葉を聞いたことがある人が約 97%だったのに対し、「心のバリアフリー」を聞いたことがある人は約 61%であり、その意味を知っている人は約 42%でした。「バリアフリー」と比べて、「心のバリアフリー」を知っている人の割合が少ないことがわかります。

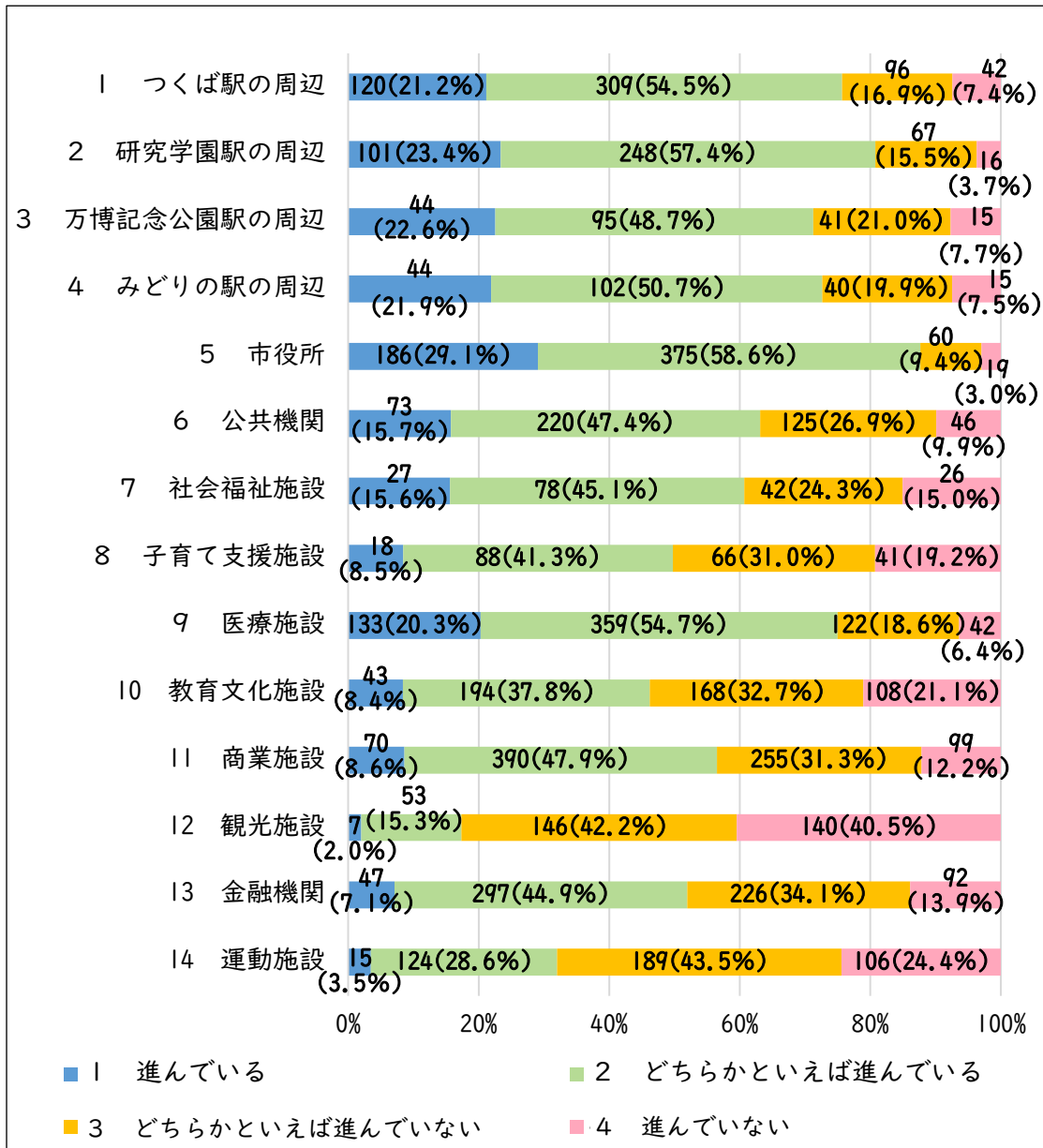


“心のバリアフリー” の認知度 (n=1039)



⑨バリアフリー状況

最もバリアフリー化が進んでいると感じる施設は市役所であり、次に駅の周辺・医療施設が続きます。一方で、観光拠点や運動施設などにおけるバリアフリーが進んでいると感じられていません。



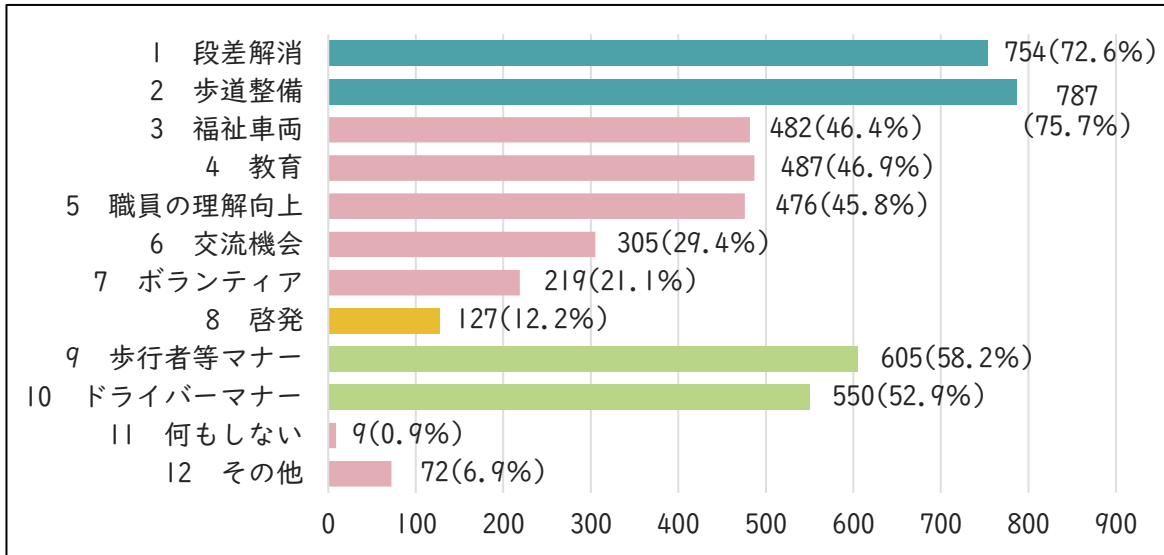
バリアフリー状況 (n=1039)



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

⑩バリアフリーのまちづくりのために必要だと思うこと

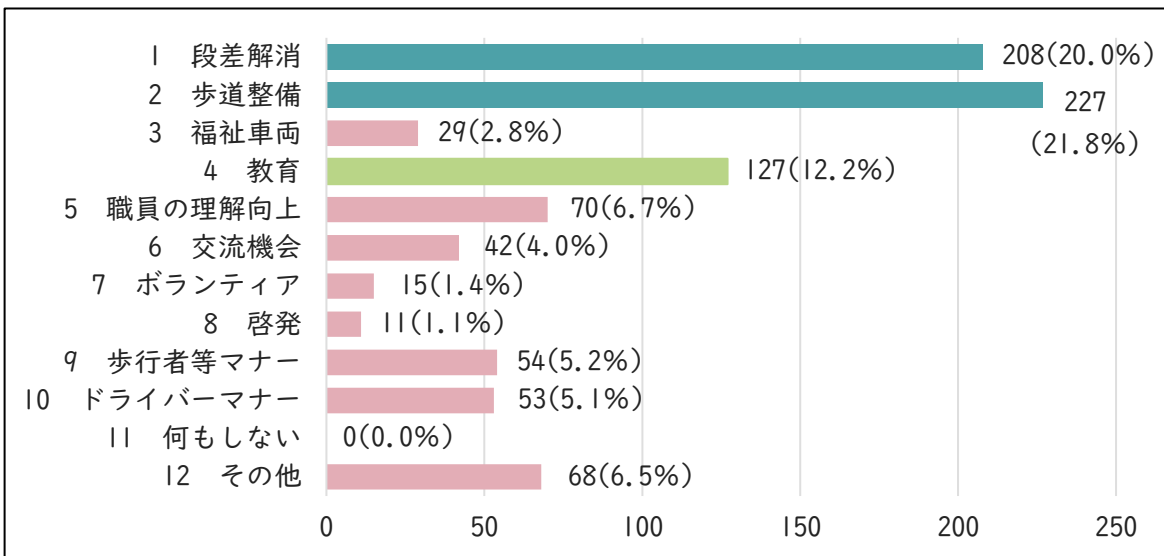
バリアフリーのまちづくりのために必要なこととして、最も回答が多かったのは、「段差解消」、「歩道整備」といったハード面の整備でした。また、歩行者や運転者のマナー向上と回答する人も 50%以上ありました。一方で、講演会やパンフレットでの啓発活動を必要と感じている人は 1 割程度にとどまっています。



バリアフリーのまちづくりのために必要なこと（複数回答可、n=1039）

⑪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

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は、「歩道整備」で約 22%でした。次いで「段差解消」約 20%、「教育」が約 12%でした。



バリアフリーのまちづくりのために“最も”必要なこと（n=1039）



2-3 関係団体ヒアリング調査

高齢者、障害者、妊産婦等を対象に、各交通手段（鉄道・バス・タクシー）を利用する際の困りごとを始めとし、市内のバリアフリーに対する意見や心のバリアフリーに対する考えなど、できる限り率直な意見を聞き取りするため、関係団体へのヒアリングを実施しました。

(1) ヒアリング調査の実施概要

ヒアリング調査の実施対象は、以下のとおりです。

関係団体		調査日	
障害者団体	肢体・身体障害	つくば自立生活センター ほにやら	令和4年（2022年）11月2日
		肢体不自由児者父母の会	令和4年（2022年）11月4日
		つくば市身体障害者福祉協議会	令和4年（2022年）11月4日
		NPO法人かけはしねっと	令和4年（2022年）11月9日
	知的障害	つくば市手をつなぐ育成会	令和4年（2022年）11月4日
	視覚障害	筑波技術大学（在学生）	令和4年（2022年）12月12日
		筑波技術大学（教職員）	令和4年（2022年）12月13日
聴覚障害	筑波技術大学（在学生）	令和4年（2022年）12月5日	
高齢者団体	つくば市シルバークラブ 連合会	令和4年（2022年）11月15日	
子育て支援団体	NPO法人ままとーん	令和4年（2022年）11月28日	

(2) ヒアリング調査結果

関係団体へのヒアリングの結果について、次に整理します。

① 駅・鉄道利用について

ハード面では、特に誘導サインの不足や、障害種別に対応した誘導サインが不足していると考察され、利便施設の場所の特定や駅構内の移動経路の把握など、移動や行動のスマート化を促す誘導サインの整備が必要とされます。また、駅構内の設備や車両に関しては、障害種別に対応した改善が望まれます。

ソフト面では、障害種別によっては情報の伝達が困難な面があるため、音声案内の頻度を上げる配慮や、駅員とのコミュニケーション方法として電子デバイスを活用するなど、時間との兼ね合いから丁寧さよりも理解しやすいコミュニケーション方法が望まれています。



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

【駅・鉄道利用に関する意見の一部抜粋】

障害者団体（肢体・身体障害）

- ホームに降り立った時にエレベーターの位置がわかりづらいことが多い、特に混雑時には行ったり来たりが難しくなるので苦勞する。
- 駅を出てからの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。

障害者団体（知的障害）

- 知的障害者は普段のルーティンが出来ないとパニックになりやすいので、視覚的に分かりやすい位置に必要とする設備があることが望ましい。（例えば、突然のスマートフォンのバッテリー切れがあった際に、公衆電話がすぐに見つけられる位置あることでパニックを回避できる。）
- 鉄道を利用することが多いが、駅員には普段から親切に対応してもらっている。

障害者団体（視覚障害）

- 点字ブロックによる誘導がない目的地に行く場合は、目印を見つけて壁伝いに遠回りに移動することが多いので、点字ブロックの設置を進めてほしい。
- エスカレーターや階段の点字表示に気づきづらいので、音声案内があるとよい。

障害者団体（聴覚障害）

- 聴覚障害者は音声案内で読み方を認識することができないため、駅名にはルビを記載してほしい。
- つくばエクスプレスは、これまでも筑波技術大学の学生との意見交換等を実施し改善を進めているところだが、構内やプラットホームにおける誘導サインについても視認性を高めてほしい。

子育て支援団体

- 幅が広い改札口が少なく、ベビーカーや小さい子ども連れのためには両端など複数あればよい。
- 優先スペースだとベビーカーに子どもを乗せたままにできるが親は座れないため、優先スペースに折り畳みの椅子があるとよい。

②バス利用について

ハード面では、車両自体の改善要望が多く挙がっており、特に乗降時や精算時に関して、障害者や子育て家庭にとってのバリアフリー化対策が望まれます。また、バスの運行情報や車両の仕様等に関して、リアルタイムの情報伝達方法の改善が求められるとともに、バス停設備のバリアフリー



化の対策が望まれます。

ソフト面では、運転手とのコミュニケーションにおいて、運転手の障害者に対する理解不足から意思疎通が図られないことや、介助が必要な方への対応についての課題があります。

【バス利用に関する意見の一部抜粋】

障害者団体（肢体・身体障害）

- どのバスがノンステップバスであるか分かるようにするとともに、ノンステップバスであっても乗車が難しい方のために、できる限りスライド式ステップ台を整備してほしい。
- スロープによる乗車が円滑に行われるよう、水平な位置にバス停を設置するとともに、バス停の位置が低い箇所についてはマウントアップしてほしい。また、バスターミナルでは停止線を引くなどで、同じ位置にスロープが設置できるよう工夫してほしい。

障害者団体（知的障害）

- 病院は健康状態が良くない市民が多く利用する施設であるため、特に病院付近のバス停にはベンチが必要である。

障害者団体（視覚障害）

- バスの乗車ドアが開くのと同時に「お待たせしました。こちらのバスは〇〇行きです。」といった音声案内が流れるが、視覚障害者はこの音声案内を最後まで聞かなければ行き先が判断できず、乗車ドアが開いてしばらくは乗車できない。そのため、音声案内が流れている途中であるにもかかわらず、運転手から乗車の意思がないと勘違いされてドアを閉められてしまうことがある。
- 車両によって椅子の配置が異なっていることや、ICリーダーの位置も左右で統一されていないことがあるので、できる限り統一してもらいたい。

障害者団体（聴覚障害）

- つくばセンター以外のバス停には遅延情報が表示されないため、どのくらい遅れるかといった視覚的情報が得られない。
- 運転手が声で音声案内しても聴覚障害者は聞き取ることができないので、できるだけ字幕情報で表示してほしい。

子育て支援団体

- バス停の周辺に段差があったりするなど、バスへの乗車が大変なことがある。また、歩道内ではなく路肩等にバス停がある場所では危険を感じる。
- 子どもを乗せたままのベビーカーをバスに載せることはスペース的には可能だが、親一人の場合だと難しいので、そういったときに運転手に手伝ってもらえると助かる。



③タクシー利用について

ハード面では、車いすや介護に対応したタクシーの普及が少ない状況から、車いすや介護に対応した事業者の参入や、バリアフリー対応車の普及などが求められます。

ソフト面では、運転手とのコミュニケーションにおいて、運転手の障害者に対する理解不足（視覚障害者においては、降車後の移動を考慮した降車位置が重要など）から意思疎通が図られないことや、障害者や子育て家庭への補助の質の違いが課題となっています。

【タクシー利用に関する意見の一部抜粋】

障害者団体（肢体・身体障害）

- 車いすのまま乗車できるタクシーがあるが、予約が困難であるためもっと普及してほしい。
- 例えば車いすを畳んで積み込むことへのサポートなど、運転手によるサポートに差があると感じる。
- 医療機器（人工呼吸器、酸素ボンベ、吸引器）等を電動車いすやバギーに載せて移動する方の場合、一般的なタクシーには乗車できずに介護タクシーを利用することとなるが、介護タクシーの事業者が少なく困る。

障害者団体（知的障害）

- 運転手が障害についてのどの程度の理解があるか分からないので、利用には消極的である。

障害者団体（視覚障害）

- 鉄道駅やバス停と異なり、降車位置が定まっていないので使いづらい。同じ施設に到着した場合でも、違う玄関に到着してしまったりすることがある。
- 視覚障害者は、「ドアの前に停車してください。」などと降車位置を細かく指定しなければ降車後の現在地を把握することが困難となってしまいが、運転手によっては、希望した降車位置に連れて行ってもらえないなど、配慮が足りない場合がある

子育て支援団体

- ベビーカーはたたんでトランクや座席に載せることになるため苦勞する。

④バリアフリー対応について

ハード面では、公共空間や公共施設での必要なバリアフリー設備の整備が求められるとともに、バリアフリーに配慮した構造物の規格の統一化などが求められます。

ソフト面では、施設の整備にあたって、利用者目線での設計段階からの意見の取り入れなど、インクルーシブデザインを取り入れた施設整備が課題となっています。



【バリアフリー対応に関する意見の一部抜粋】

障害者団体（肢体・身体障害）

- 市の施設においてもエレベーターやユニバーサルベッドなどの基本的な設備のない施設が多いので、順次バリアフリー化の対応を進めるとともに、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。
- 同一施設において、バリアフリー化で対応している障害種別が混在していることがある。（例えば、入口は車いす対応のみで別の部分は視覚障害対応など。）点ではなく面として捉え、様々な障害種別に対応できる一貫した取り組みが必要である。

障害者団体（知的障害）

- 階段を登ることができる身体障害者がエレベーターの利用を控えることがあるため、全ての階段に手すりを設置してほしい。
- 車道と歩道の境界部分において、急な傾斜が付いていることがあるので、車いす等での利用を考慮して緩やかにすべき。

障害者団体（視覚障害）

- 視覚障害者には、点字ブロックの凹凸に限らず色で判断する人もおり、点字ブロックが汚れていると黄色がはっきりと視認できないので、定期的に洗浄してほしい。
- 歩道上にある車止め用のポールが統一されておらず、特にU字型のポールでは白杖が引っ掛かることがあり危険である。
- 横断時間が長くなってしまいう大通りでは、横断歩道上にエスコートゾーンがあると助かる。
- 運動施設において、点字ブロックが設置されているにもかかわらず、介助者なしでの利用が許されていないことがあるので対応してもらいたい。

障害者団体（聴覚障害）

- 聴覚障害者は視覚で多くを判断するため、歩道が暗いと危険性が高まってしまうので街灯の整備を進めてほしい。同様の理由で、交差点付近ではできるだけ遮蔽物を取り除き、自動車が見やすくなるようにしてほしい。

子育て支援団体

- 赤ちゃんの駅（授乳やおむつ替えができるスペースを備えた施設）として、地域交流センターや児童館、民間施設等が登録されているが、もっと増えるとよい。

高齢者団体

- 地域交流センターや窓口センターなどの公共施設のバリアフリー化を優先させるべきではないか。
- まずは市の現状把握をした上でモデル地域を設け、同地域における課題等が解決した後市域全域に広げていくべきである。



⑤心のバリアフリーについて

心のバリアフリーでは、お互いの理解を促すため、意見を交換する場づくりや、積極的な情報の発信などが必要です。

また、バリアフリーへの意識を高めることで、助け合いの行動が生まれ、ハード面の不足を補えるなど、成熟したバリアフリーな社会づくりを推進することが必要です。

【心のバリアフリーに関する意見の一部抜粋】

障害者団体（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。

障害者団体（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。

障害者団体（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。

高齢者団体

- 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。

子育て支援団体

- 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。
- 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。



2-4 まち歩き点検

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ました。

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ります。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もつながり、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り組み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ります。

(1) まち歩き点検の対象地区

移動等円滑化促進地区の要件及び指標に加えて、まち歩き点検対象地区以外の地区のモデルとなる可能性を考慮して、以下の対象地区を選定しました。

対象地区	選定の根拠
①つくば駅周辺地区	つくば市の玄関口であるとともに、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結果でした。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された点を勘案して、まち歩き点検の対象としました。
②研究学園駅周辺地区	鉄道駅・つくバスともにつくば駅に次ぐ乗降者数であり、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地区でした。加えて、つくば市役所が立地しているため、研究学園駅の周辺は多様な市民等が数多く訪れています。さらに、万博記念公園駅・みどりの駅の周辺のモデルになり得ることを勘案し、まち歩き点検の対象としました。
③大曾根・筑穂地区	つくバスの乗降者数が上記2地区に次ぐ3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、大曾根は旧町村時代の市街地である“周辺市街地”、筑穂は松代・並木にもみられる“郊外型住宅街”という2つの特徴を合わせ持っており、本市における双方のモデルとなり得る地域であることから、まち歩き点検の対象としました。



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

④天久保地区	<p>関鉄バスの乗降者数上位 10 位以内に 3 つのバス停があり、その総数はつくば駅に次ぐ多さです。さらに、つくば駅からペDESTリアンデッキが続いているほか、多様な人々が利用する筑波大学病院及び筑波メディカルセンター病院、視覚障害者・聴覚障害者が在席する筑波技術大学や障害科学類・医学群を有する筑波大学が立地しています。つくば駅との連続性及び本市における医療福祉の中心であることを勘案して、まち歩き点検の対象としました。</p>
--------	--

(2) まち歩き点検ルートの設定

移動等円滑化促進地区における生活関連経路を想定し、各地区の特性や利用者の生活目線での移動経路を考慮して、以下のルート設定を行いました。

地区・ルート	ルートマップ
<p>つくば駅周辺地区 A-1：公共交通編</p>	
<p>つくば駅周辺地区 A-2：自家用車編</p>	



<p>つくば駅周辺地区 A-3：公園・道路編</p>	
<p>研究学園駅周辺地区 B-1：公共交通編</p>	
<p>研究学園駅周辺地区 B-2：商業施設編</p>	



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

<p>大曾根・筑穂地区 C-1：郊外型住宅街編</p>	
<p>大曾根・筑穂地区 C-2：周辺市街地編</p>	
<p>天久保地区 D-1：住宅街編</p>	
<p>天久保地区 D-2：医療機関編</p>	



(3) まち歩き点検の実施概要

ルート上のバリアフリー、バリアの実態について、点検票の項目（場所、設備、状況、対象、評価）をもとに、施設の状況などについて現地調査を行いました。

また、まち歩き点検の実施後に、バリアフリーの課題などについて、振り返りと意見の共有を行いました。

実施日	天候	地区	ルート
令和5年(2023年) 1月27日(金) ※プレ点検	曇り	つくば駅周辺地区	A-1:公共交通編
令和5年(2023年) 2月24日(金)	曇り	つくば駅周辺地区	A-1:公共交通編
			A-2:自家用車編
			A-3:公園・道路編
令和5年(2023年) 2月13日(月)	雨	研究学園駅周辺地区	B-1:公共交通編
			B-2:商業施設編
令和5年(2023年) 2月21日(火)	曇り	大曾根・筑穂地区	C-1:郊外型住宅街編
			C-2:周辺市街地編
令和5年(2023年) 2月20日(月)	曇り	天久保地区	D-1:住宅街編
			D-2:医療機関編



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

A-1：つくば駅周辺地区－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好事例が確認できた一方、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ます。



■ 徒歩等による移動及び公共交通に関して

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ました。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りました。

■ 市の施設に関して

車いすユーザーでは、スロープの設置が統一されていないため遠回りが必要など不便な点を確認されたほか、視覚障害者では、案内板の表示が建物と同系色のため視認できないなどの指摘がありました。

■ 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ます。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ました。

A-2 つくば駅周辺地区－自家用車編－

つくば駅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した。



■ 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りました。

■ 駐車場の警告灯に関して(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りました。

A-3：つくば駅周辺地区－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ます。



■ 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ありませんでした。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りました。



つくば駅周辺地区 A-I：公共交通編

実施日：2023年2月24日(金) 天候：曇り

1 ホーム



- ホームの案内サインの文字間隔やフォントの視認性が困難で、時刻がわからない。(視覚障害者：弱視)
- 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)

- A2 出口付近の歩道境界ブロックの段高が小さく、使いにくい。(車いす・ベビーカーユーザー)
- A2 出口付近のコンコースの点字ブロックと床舗装の材質の間隔が狭い。(視覚障害者)

- A3のエレベーターは、上階と下階の出入り方向が双方向のため乗降時に方向転換する必要がなく、スムーズに乗降できる。(車いす・ベビーカーユーザー)

- バリアフリートイレのスペースが広いので、一人で利用するには使いやすい。(車いすユーザー)
- オストメイト設備があるが冷水のみなので、温水があるとより良い。(人工排泄保有着)

6 バスターミナル

- 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て読めない。(視覚障害者：弱視)



- 傾斜によって自転車のスピードが出て、危険を感じる。

11 中央図書館

- 障害者専用駐車スペースの側面のゼブラゾーンが片割のみなので、車両の高端にあると良い。(車いすユーザー)

12 ペDESTリアンデッキ

- ペDESTリアンデッキ上の構内側では、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側では、多機能トイレの位置が確認できない。(車いすユーザー)



11 中央図書館

- 中央図書館前の案内地区の点字がはがれている。(視覚障害者)



1 香妻交流センター



- 香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)
- 香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)
- 香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。

- 同系色で統一された用紙は、段差を識別しにくい。(視覚障害者：弱視)

- 上階と下階の出入り方向が双方向のため乗降時に方向転換する必要がなく、スムーズに乗降できる。(車いす・ベビーカーユーザー)

- 照明が少なく夜間は暗いため、通行困難で出歩きたくない。(視覚障害者：弱視)



つくば駅周辺地区 A-2：自家用車編

実施日：2023年2月24日（金） 天候：曇り

● 幅員が狭い歩道にポールが設置されているため、通ることができない。（車いすユーザー）

① 点字ブロックの周りに白色タイルが設置されており、点字ブロックを識別しやすい。（視覚障害者）
 ● 点字ブロックの近くにアーチ状の車止めが設置されていて白杖が当たる危険性がある。（視覚障害者）

● A5 出口にエレベーターがなく、利用することができない。（車いすユーザー）

5 駐車場～キョウト内エレベーター

● つくば駅に近隣の商業施設と連絡する 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）



6 南1駐車場

● 駐車場などで車両の通過を知らせる警告音が聞こえず、足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。（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）



3 ペDESTリアンデッキ

● 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）



● 入口から障害者専用駐車スペースの場所が分かりづらい。（車いす対応車（福祉車両）利用者）

● 通路から警備員を驚かす点字ブロックが設置されていないため、利用しにくい。（視覚障害者）

① スロープの途中に踏み場があり、利用しやすい。（車いすユーザー）

● 段差を示すためのカラーライン等がないため、段差を識別しづらく危険。（視覚障害者）

① スロープ・階段の両側に手すりが設置されており、利用しやすい。

● 郵便ポストに点字ブロックの設置がないため利用しにくい。（視覚障害者）

● 点字ブロックが浮いている箇所あり白杖が引っかかる危険性がある。（視覚障害者）

● 点字ブロックのルートが数通りあり分かりにくい。（視覚障害者）

● 建物と同系色で施設名が示されており文字が見にくい。また、交流センターの窓（4F）に施設名の紙が貼られているため上の方は見えない。

● 待まる箇所（方向転換箇所）に誘導ブロックがついており、警告ブロックがついておらず分かりにくい。（視覚障害者）



0



250m

つくば駅周辺地区 A-3：公園・道路編

実施日：2023年2月24日（月） 天候：曇り

- 歩道にある触地図前の点字ブロックが土に埋っており分かりにくい。（視覚障害者）
- ブラインドコーナーには路面に警告サインがあるが、路面にホタケが埋り込んでおり夜は暗く見えにくい。

- 歩道は粗上がりで段差ができており、夜だと気づかず、はまってしまっている。（車いすユーザー）

- バス停にある横断士の間隔が広いので乗降しやすい。（車いすユーザー）
- 街灯と横断の間点字ブロックやバス停があり乗降口の幅が狭く乗降しにくい。（視覚障害者）

スタートアップパーク前

- 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、横断の横上りのため押しボタンまで車いすがたどり着けない横道となっていた。
- 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。



- 触地図の点字の情報量が圧倒的に少ないため意味がない。（視覚障害者）
- 点字ブロックが誘導ブロックで途切れ、警告ブロックがなく良くない。（視覚障害者）

- 個室トイレは暗く、使用しにくい。

- 横断歩道にエスコートゾーンがあるため、安全・安心感がある。（視覚障害者）

- 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、視覚障害者が誤りに込み車道の中に侵入するリスクがある。（視覚障害者：全盲）



ベドストリアンデッキ

- ベドストリアンデッキの歩道橋は、昇降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）



- 施設名のサインが施設の色と同化しているため、見えにくい。

- グレーチングの穴が大きいので、タイヤの種類によってははまってしまう。（車いすユーザー）

- スロープは勾配があり、上るのが大変である。（車いすユーザー）

まち歩き点検ルート

- 赤い点
- 黄色い点
- 青い点
- 点検ポイント
- 危険事項
- 標準事項



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い状況でした。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す。



■ 徒歩等による移動及び公共交通に関して

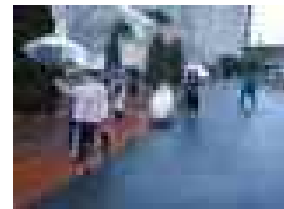
駅から市役所までの移動を想定するとき、実際の車や人の流れと信号機、横断歩道、点字ブロックの位置などが一致しておらず、交通安全に対する不安の声があがりました。

■ 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りました。

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す。また、雨天時のバリアについても課題としてあげられました。



■ 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でしたが、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りました。

■ 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ました。



研究学園駅周辺地区 0-1: 公共交通編

実施日: 2023年2月17日(月) 実施: 直

❶ 車止めの間隔があり、白杖の押壁になってなくてよい。(視覚障害者)

❶ 歩車共存道路

❷ 歩車共存道路で、スピードを出して走行する車が多い様子が写った。



❷ バスターミナル

❸ 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用のバス停において、点字ブロックの位置と乗降位置がずれている。



❸ 障害者等専用駐車場の車止めは、リフト車から車いすを降ろすためのスロープを出すときに、当たってしまう。車止めの高さが10cm以下にする必要がある。(車いすユーザー)


❹ バスの乗降場は、歩道が車道より高くなっているため、車に乗降できる。(車いすユーザー)

❷ 歩道

❸ 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、横断ルートは南側「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。

❹ 「研究学園駅南口」交差点と市役所周の点字ブロックは、東側のみが敷設されており、横断ルートである西側には、点字ブロックがない。



❹ 多機能トイレがスライド式ドアで開けやすい。(車いすユーザー)

❹ 足元が当たらないように奥行きがあり利用しやすい。(車いすユーザー)

❸ 触地図がある案内がないため、利用しにくい。(視覚障害者)

❹ 多機能トイレのスペースが広く、利用しやすい。(車いすユーザー)



研究学園駅周辺地区 8-2：高層施設編

実施日：2023年2月13日(月) 天候：晴



1 つくば市役所前交差点

- 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、水たまりに落ちるものかと思いつけることを諦めている。(視覚障害者)

① 休憩スペースまでスロープなど多様な経路があり、いろんな人が使えるように配慮されている。

② 水飲み場に蹴り込みがあり車いすでも利用できる。(車いすユーザー)

③ バス停がある歩道の高さが車道とほぼ同じで、支障はないが、歩道は高くなっていての方がいい。バスに乗車する際のスロープの角度が緩くなる。(車いすユーザー)

- インターロッキングブロックが割れて石り移動しにくい。(車いすユーザー)
- 歩道にインターロッキングブロックと点字ブロックが併存しているが、両ブロックが近接していると混同する可能性がある。(視覚障害者)

1 つくば市役所

④ 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)



2 信号のない交差点

- 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)
- ・最も移動しにくい交差点：信号機のない交差点(信号の色を車の音で把握しないとイケないため)

3 歩車共存道路

⑤ 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)



— 立ち歩き点検ルート

● 点検ポイント

④ 良い点

● 指摘事項

○ 提案事項



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ます。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い状況でした。



■ 徒歩等による移動及び公共交通に関して

交差点付近の車道と歩道のすりつけ部において、マウント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ました。

■ 市の施設に関して

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ました。

■ 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ました。

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す。



■ 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、すれ違いが困難でした。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りました。

■ 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でした。

■ 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ました。



1 大橋交流センター

- 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。



2 大橋庁舎駐車場

- 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。



3 つくバス バス乗り場

- 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。



- バス停に屋根がなく、夜は暗く使用しにくい。
- 信号機と車止めの間隔が狭いため通りにくく、ぶつかりそうである。

西大通り

信号のない交差点

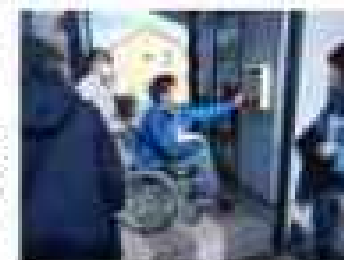
春日公園

スーパーマーケット
障害者用駐車場

筑穂交番

4 筑穂交番

- 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。
- 不在時電話の音が聞かない。
- 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あれば、安心して外出できない。

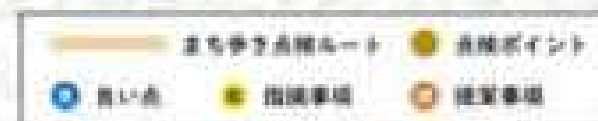


5 信号のない交差点

- 約40cmの高差を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）は勢いをつけて越えていたため、周囲の歩行者へのリスクが高まっていた。



- 乗車が往來する箇所にも点字ブロックがなく次の点字ブロックまでたどり着けるのか。（視覚障害者）
- 駐車場内は車と歩行者が混在し、駐車場内を通過時、車のエンジン音・クラクションに気が付かない。（視覚障害者）



0



250m

大曾根・筑穂地区 C-2: 周辺市街地編

実施日: 2012年3月27日(火) 実施: 助

④ 金融機関周辺の歩道

- ① 側溝の溝が広くて危ない。車いすのタイヤが落ちる。(車いすユーザー)
- ② 生活関連施設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。
- ③ 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)



② 東大通りの交差点

- ① 周辺の歩道は、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。



① 大穂交流センター

- ① 集合場所が2層だったため参加者は昇降機を利用し、約60kgの車いすは4名持ち上げて持ち上げた。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。



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すが、バス停付近の段差や横断歩道の不連続性などが課題となります。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、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りました。



■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りました。

■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ました。

■学生街に起因する期待に関して

筑波技術大学や筑波大学など、全国から多くの学生が集まるエリアのため、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という意見がありました。

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す。



■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かったです。

■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設置された事例が確認されました。



天久保地区 0-1：住宅街編

実施日：2023年2月20日(月) 天候：曇り

③ 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。

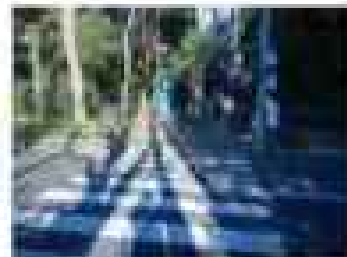
⑧ グレーチングは歩道にあり、穴が広く危険である。(車いすユーザー)
 ⑨ 傾斜があり自力で通行するのは難しく危険である。(車いすユーザー)

④ 校舎は比較的滑らかであり利用しやすい。(車いすユーザー)
 ⑩ リフト車を停める広いスペースがなく利用しにくい。
 ⑪ 自動開閉でない扉は利用しにくい。(車いすユーザー)

⑤ 片側だけ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。

⑦ コンビニ前の交差点

① 押しボタンやエスコートゾーンが設置されている。
 ② 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続されており、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。
 ⑥ 歩道内における番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)
 ⑦ 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)



⑫ 舗装材(石畳)が取れて穴ができていて危険である。

⑦ 東大通り

⑭ 夜間に街灯が少なく、安全を確保することが難しい。(視覚障害者)
 ⑮ 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、車道側を過らないと、横断できない。(車いすユーザー)



⑬ 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。

③ 平砂歩道橋

⑫ 平砂留倉前のバス停付近に、車いすが転回しにくいユニバーサルゲートがある。
 ⑬ 横断歩道前は段差があり利用しにくい。(車いすユーザー)
 ⑭ 舗装が割れている・すべりやすい付帯危険である。



— まち歩き点検ルート
 ● 危険ポイント
 ● 危険事項
 ● 障害事項



0

500m

天久保地区 D-2：医療機関編

実施日：2023年2月20日(月) 天候：曇り

① 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)

② 横断歩道と歩道の境の傾斜部に横線が3本設置されており、何かしらのサインがあると横断歩道を通り切ったことが分かるため、通行しやすい。
③ 車両の進入を抑制するために設置されているアーチ状の車止めは、アーチ状の間に白杖が入ると転倒の恐れがあり危険。

④ 1mくらいの間隔でボールが3本設置されているが白杖利用時にも問題なく通行できる。横断歩道側から通行した際には警告ブロックとボールがもう少し離れている方がよい。

④ 春日3丁目北交差点

⑤ 西大通りでは歩道と同じ高さの自転車道があるが、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際は安心して利用できない。(視覚障害者：全盲)



⑥ 南北・東西方向で交互に歩車分離の信号の音になっているため、知らないと各方向から音がして混乱する。どの方向を横断して良いかわかりにくい。
⑦ 歩道上の旧バス停の付近に警告ブロックが残っている。

⑨ 大学通り歩道

⑧ 路線の境目で途切れている。
⑨ 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。



⑩ 平砂宿舎前バス停

⑩ 車両進入抑制のボールが複雑に設置され、歩行ルートが流型のようにになっているため、方向転換が多くなり、どの方向に進んでいいかわからなくなる。(視覚障害者：全盲)
⑪ 車両進入抑制のボールの間隔が狭く、走行ルートが複雑であるため、車いすで通るのは困難である。



③ 大学病院前バス停

⑫ 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。(車いすユーザー)



⑬ マウント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)

⑥ 筑波メディカルセンター病院前

⑭ 路線の境目で途切れている。
⑮ 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。



— 立ち歩き点検ルート
 ● 点検ポイント
 ● 良い点
 ■ 危険事項
 ○ 視覚事項



(4) まち歩き点検の結果

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ました。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ました。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りました。

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す。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ました。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りました。

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かになりました。地区ごとの意見の有無を次の表に示します。



まち歩き点検で抽出された意見の有無	地区			
	つくば駅	研究学園駅	大曾根・筑穂	天久保
凡例：○ まち歩き点検において意見有り				
【1】 徒歩等による移動及び公共交通に関して				
歩道	○	○	○	○
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）	○			
横断歩道	○	○	○	○
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）			○	○
点字ブロック	○	○	○	○
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）	○	○		
側溝	○		○	○
グレーチングの網目（粗さ）	○		○	○
側溝の蓋（破損）			○	
バス	○	○	○	○
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）	○	○	○	○
その他	○	○	○	○
エレベーター（有無、広さ、誘導案内の有無）	○			
街灯（有無）	○	○	○	○

<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りました。利用場面を想定したまち歩き点検を行ったことで、マウント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りました。



まち歩き点検で抽出された意見の有無	地区			
凡例：○ まち歩き点検にいて意見有り	つくば駅	研究学園駅	大曾根・筑穂	天久保
【2】心のバリアフリー（ソフト面）に関して				
交通マナー	○	○	○	○
歩道（自転車の速度）	○		○	○
歩車共存道路（車の速度）		○		
路上駐車（有無）			○	

<総括>

【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ました。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りました。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ました。

まち歩き点検で抽出された意見の有無	地区			
凡例：○ まち歩き点検にいて意見有り	つくば駅	研究学園駅	大曾根・筑穂	天久保
【3】市の施設に関して				
歩行空間		○	○	
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）			○	
案内表示・サイン	○			
案内表示（点字の有無）	○			
施設看板（視認性、誘目性）	○			
点字ブロック	○	○	○	
点字ブロック（有無、配置、連続性）		○	○	
点字ブロック（汚損）	○			
側溝	○	○		
グレーチングの網目（粗さ）	○	○		
設備等	○	○	○	○
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）	○			

<総括>

【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



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

ルートでまち歩き点検を実施しました。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ました。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ました。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りました。

まち歩き点検で抽出された意見の有無	地区			
	つくば駅	研究学園駅	大曾根・筑穂	天久保
凡例：○ まち歩き点検にいて意見有り				
【4】その他				
歩行空間	○		○	○
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）				○
案内表示・サイン	○	○		○
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）	○	○		○
点字ブロック	○		○	
点字ブロック（有無、配置、連続性）	○		○	
点字ブロック（汚損）	○			
設備等	○	○	○	○
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）				○
その他			○	
空き家（有無※防犯として）			○	

<総括>

【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ました。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ました。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ました。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ています。



2-5 バリアフリー化における課題整理

バリアフリーとは、多様な人が社会に参加する上での障壁（バリア）をなくすことです。

バリアフリーな社会とは、高齢者や障害者だけでなく、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。

(1) 多様な属性ごとの特性

令和4年(2022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、バリアフリー化を進めるにあたっては、高齢者、障害者等の移動制約者を念頭におきつつ、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に配慮が必要として、その対象者と主な特性について整理しています。

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

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン

【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】

高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・ 階段、段差の移動が困難 ・ 長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・ 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
肢体不自由者 (車いす使用者)	車いすの使用により <ul style="list-style-type: none"> ・ 階段、段差の昇降が不可能 ・ 移動及び車内で一定以上のスペースを必要とする ・ 座位が低いと高いところの表示が見にくい ・ 上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・ 脳性まひなどにより言語障害を伴う場合がある など



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

<p>肢体不自由者 (車いす使用者以外)</p>	<p>杖、義足・義手、人工関節などを使用している場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差や坂道の移動が困難 ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・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
<p>内部障害者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・外見からは気づきにくい ・急な体調の変化により移動が困難 ・疲労しやすく長時間の歩行や立っていることが困難 ・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 ・障害によって、酸素ボンベ等の携行が必要 など
<p>視覚障害者</p>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・視覚による情報認知が不可能あるいは困難 ・空間把握、目的場所までの経路確認が困難 ・案内表示の文字情報の把握や色の判別が困難 ・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
<p>聴覚・言語障害者</p>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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 ・音声・音響等による注意喚起がわからないあるいは困難 ・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 ・外見からは気づきにくい など
<p>知的障害者</p>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道に迷ったり、次の行動を取ることが難しい場合がある ・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 ・情報量が多いと理解しきれず混乱する場合がある ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・読み書きが困難である場合がある ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
<p>精神障害者</p>	<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"> ・新しいことに対して緊張や不安を感じる ・混雑や密閉された状況に極度の緊張や不安を感じる ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・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 ・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



	<ul style="list-style-type: none"> ・外見からは気づきにくい ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
発達障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・反復的な行動を取る場合がある ・学習障害 (LD) 等により読み書きが困難である場合がある ・他人との対人関係の構築が困難 ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
高次脳機能障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・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 ・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 ・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 ・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
妊産婦	<p>妊娠していることにより</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行が不安定 (特に下り階段では足下が見えにくい) ・長時間の立位が困難 ・不意に気分が悪くなったり疲れやすいことがある ・初期などにおいては外見からは気づきにくい ・産後も体調不良が生じる場合がある など
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"> ・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) ・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) ・子どもが不意な行動をとり危険が生じる場合がある ・オムツ交換や授乳できる場所が必要 など
外国人	<p>日本語が理解できない場合は</p> <ul style="list-style-type: none"> ・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
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"> ・難病、一時的な病気の場合 ・重い荷物、大きな荷物を持っている場合 ・初めての場所を訪れる場合 (不案内) など

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

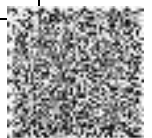
(2) つくば市におけるバリアフリー化に対する課題

これまでの基礎調査（市民アンケート調査、関係団体ヒアリング調査、まち歩き点検）の結果から、バリアフリー化に対する課題を以下に整理します。

課題Ⅰ 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すので、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、連続性を確保した上で、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、これらの取り組みと合わせて重要です。

<p>市民アンケート調査</p>	<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																										
<p>関係団体ヒアリング調査</p>	<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>																										
<p>まち歩き点検</p>	<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

ハード整備を補う存在としての「心のバリアフリー」を育む環境づくりのため、学校等における取り組み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、お互いが理解し合える環境をつくる必要があります。



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

<p>市民アンケート調査</p>	<p>「心のバリアフリーなまちづくり」に最も重要なこと(複数回答)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>割合</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1. 道路整備</td><td>28.8%</td></tr> <tr><td>2. 歩道整備</td><td>27.3%</td></tr> <tr><td>3. 福祉車両</td><td>2.5%</td></tr> <tr><td>4. 心のバリアフリーなまちづくり</td><td>42.3%</td></tr> <tr><td>5. 職員の態度向上</td><td>6.9%</td></tr> <tr><td>6. 交通整備</td><td>6.9%</td></tr> <tr><td>7. 多機能トイレ</td><td>1.9%</td></tr> <tr><td>8. 高齢者</td><td>1.9%</td></tr> <tr><td>9. 駅前整備センター</td><td>6.9%</td></tr> <tr><td>10. 駅前バスターミナル</td><td>6.9%</td></tr> <tr><td>11. 福祉施設</td><td>6.9%</td></tr> </tbody> </table>	項目	割合	1. 道路整備	28.8%	2. 歩道整備	27.3%	3. 福祉車両	2.5%	4. 心のバリアフリーなまちづくり	42.3%	5. 職員の態度向上	6.9%	6. 交通整備	6.9%	7. 多機能トイレ	1.9%	8. 高齢者	1.9%	9. 駅前整備センター	6.9%	10. 駅前バスターミナル	6.9%	11. 福祉施設	6.9%
項目	割合																								
1. 道路整備	28.8%																								
2. 歩道整備	27.3%																								
3. 福祉車両	2.5%																								
4. 心のバリアフリーなまちづくり	42.3%																								
5. 職員の態度向上	6.9%																								
6. 交通整備	6.9%																								
7. 多機能トイレ	1.9%																								
8. 高齢者	1.9%																								
9. 駅前整備センター	6.9%																								
10. 駅前バスターミナル	6.9%																								
11. 福祉施設	6.9%																								
<p>関係団体ヒアリング調査</p>	<p>■「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。</p>																								
<p>きまちな歩</p>	<p>■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。</p>																								



第3章 バリアフリー化に向けた基本的な考え方

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り、それぞれのバリアフリー化に向けた意識が高まることで、初めてハード・ソフト両面における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)

3-2 基本方針

つくば市のバリアフリー化に対する課題を解決するため、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・改良に取り組めます

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。



3-3 施策の体系図

【バリアフリー化に向けた基本的な考え方】

【関連施策】

基本理念 つながりを中心に「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。

1. バリアフリーマップ等を活用した移動等円滑化の推進
2. つくばの玄関口のおもてなし機能向上
3. 駅前広場におけるバリアフリー化の推進
4. つくバスにおける乗り降りのしやすさの向上
5. 歩道の改修時における改善策の検討
6. 公園施設におけるバリアフリー化の推進
7. 歩道における継続的な維持・補修の実施
8. 新技術を用いた移動の連続性の確保
9. 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
10. つくバスの利便性向上
11. つくタクの利便性向上
12. 交通事業者との連携

13. ユニバーサルデザインの理念の浸透
14. 妊産婦への理解の促進
15. 障害者差別の解消に向けた関係者間の協議の促進
16. 「心のバリアフリー」を育む学校教育の推進
17. 本人・家族・地域が一体となった認知症バリアフリーの推進
18. スポーツやレクリエーション活用を通じた交流機会の創出
19. ジオガイド等を対象とした講座による啓発の促進
20. 交通安全教室による啓発の推進
21. 日本人と外国人が共生できる環境づくりの推進
22. 性的少数者への理解を促進するためにセミナーの開催

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



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

このマークは音声コード「Uni-Voice」です。



3-4 関連施策

バリアフリー化の機運をより一層高め、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具体的な取り組みについてを関連施策として設定します。

関連施策の推進にあたっては、各施策が相互に連携しながら、進捗確認や効果検証を実施していきます。また、社会情勢の変化や技術の革新を踏まえながら、新たな取り組みについても継続した見直しを図っていきます。

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・改良に取り組みます

番号	関連施策	概要
1	バリアフリーマップ等を活用した移動等円滑化の推進	公共施設や商業施設における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」を更新するとともに、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、公共交通事業のガイドを作成・配布し、すべての方が安心して移動できる環境づくりを継続して進めていく。
2	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。
3	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。
4	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。
5	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。



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

番号	関連施策	概要
6	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。
7	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。
8	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。
9	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。
10	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。
11	つくタクの利便性向上	つくタクにおける「電話がつながらない」、「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。
12	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
13	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。
14	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。
15	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。
16	「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。
17	本人・家族・地域が一体となった認知症バリアフリーの推進	認知症の本人同士が自らの体験や要望などを語り合う場や、本人をはじめ家族や地域の人、専門職がそれぞれの情報を共有する場を作り出すとともに、本人や家族を応援する「認知症サポーター」を着実に養成していくことで、認知症の方が地域の中で安心して暮らすことのできる認知症バリアフリーを推進していく。
18	スポーツやレクリエーション活用を通じた交流機会の創出	「スポーツフェスティバル&つくパラ」や「おひさまサンサン生き生きまつり」をはじめとした様々な市民の交流機会を創出し、障害者スポーツを通じた理解の増進や、レクリエーション活動を通じた市民相互の理解といった心のバリアフリーを育む取り組みを推進する。
19	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。



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

番号	関連施策	概要
20	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、歩行時や自転車運転時、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。
21	日本人と外国人が共生できる環境づくりの推進	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、児童・生徒を対象に異文化への理解を深めるための講座を開催するとともに、外国人相談窓口の運営や外国語広報紙・多言語ホームページにおける情報発信等、地域における外国人住民の生活を円滑化するための支援を実施する。
22	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
23	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。
24	職員研修による理解向上・意識啓発の推進	各障害の疑似体験や、障害者との交流活動等によ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。
25	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。
26	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。
27	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、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。



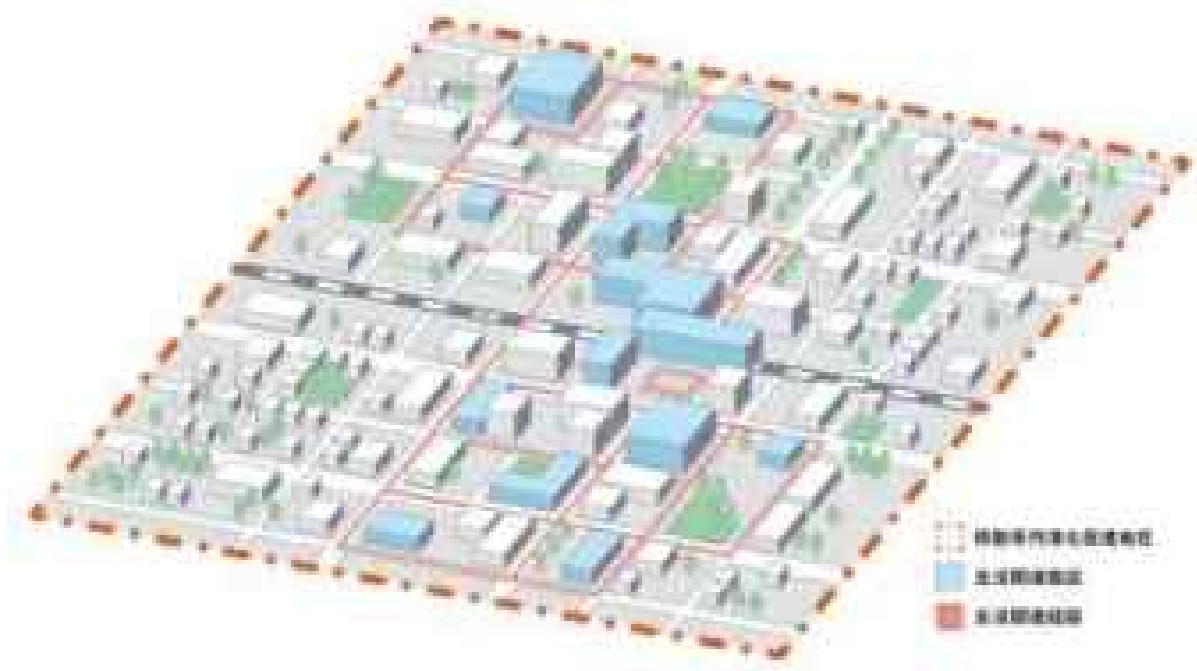
このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

第4章 つくば市における移動等円滑化促進地区

4-1 移動等円滑化促進地区とは

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】



(1) 移動等円滑化促進地区の考え方

つくば市における移動等円滑化促進地区は、市内のバリアフリー化を図る上でのモデル地区と捉え、多様な特性を持つ地区を設定することで、実施された好事例を将来的に類似する他地区へ波及させることを目指すものです。



(2) 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

(3) 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）
	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）



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

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

4-2 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

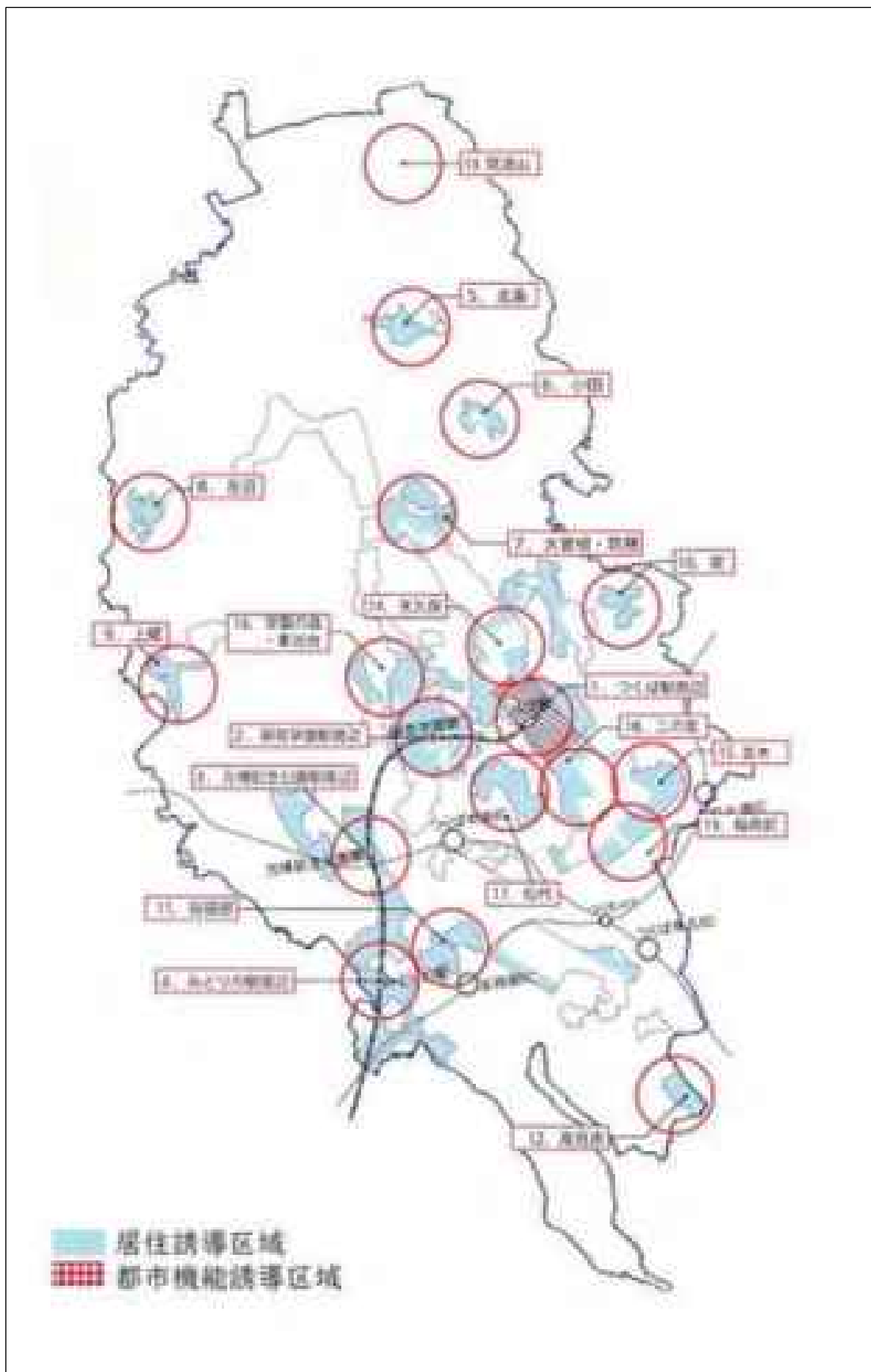
【候補地区一覧】

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	

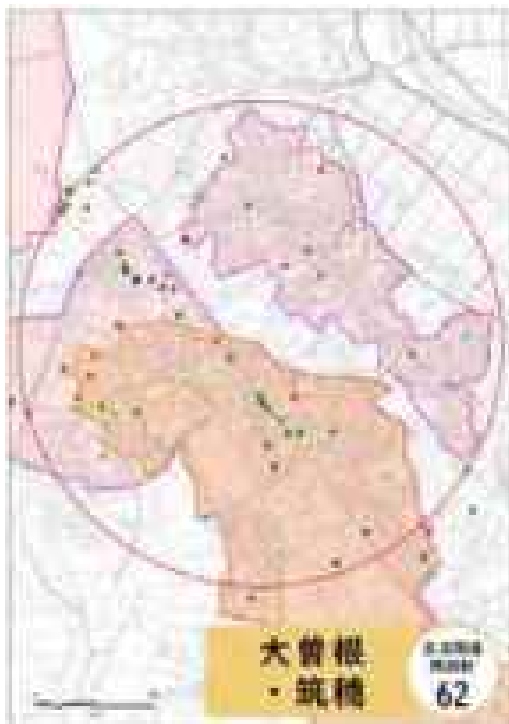
※「大曾根及び筑穂」「学園の森及び東光台」はそれぞれ隣接しており、共通の生活圏を有するため、1つの地区として扱うものとした



【候補地区位置図】



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



町界	町界	町界	町界
町界	町界	町界	町界
町界	町界	町界	町界
町界	町界	町界	町界

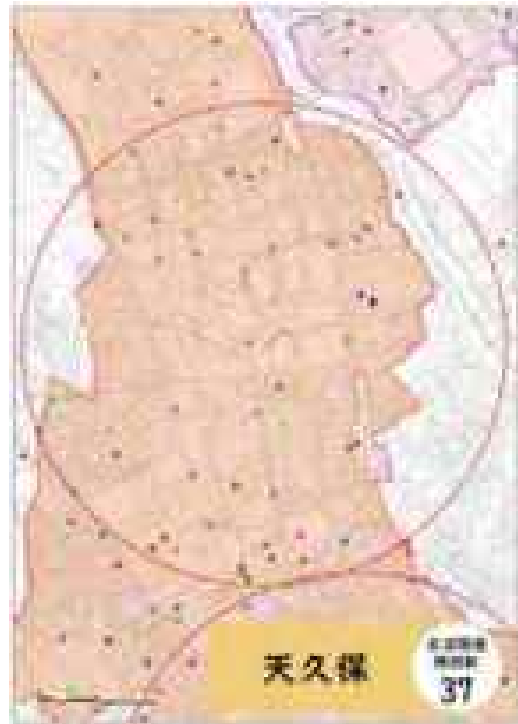


このマークは音声コード「Uni-Voice」です。



市界線	区界線	市界線	市界線
主要道路	市界線	市界線	市界線
市界線	市界線	市界線	市界線
市界線	市界線	市界線	市界線

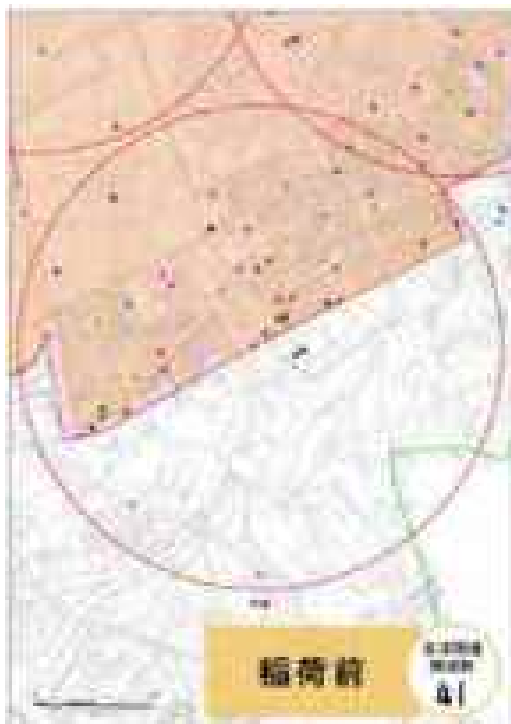
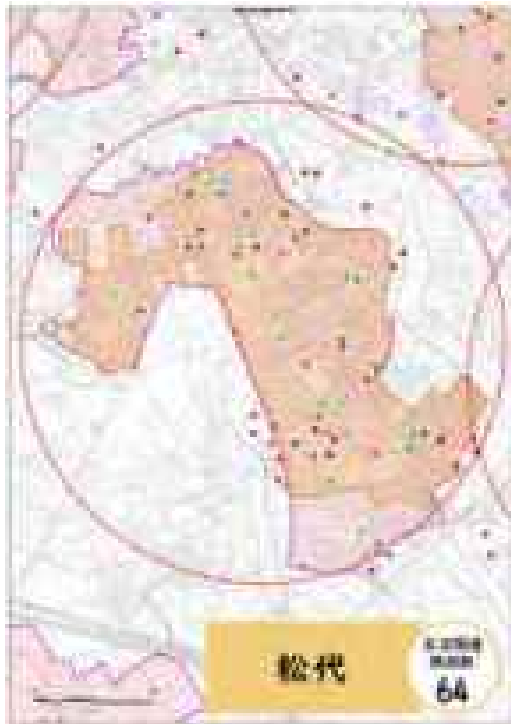




官公庁地区	公園緑地	公園緑地	公園緑地
公園	公園	公園	公園
公園	公園	公園	公園
公園	公園	公園	公園
公園	公園	公園	公園



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。



境界線	山頂	山頂	山頂
道路	山頂	山頂	山頂
山頂	山頂	山頂	山頂
山頂	山頂	山頂	山頂



(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。

候補事項一覧	要件1			要件2			要件3	
	要件1-1	要件1-2	要件1-3	要件2-1	要件2-2	要件2-3	要件3	
	利用客数(万人)	歩行者数(万人)	利用客数(万人)	歩行者数(万人)	利用客数(万人)	歩行者数(万人)	歩行者数(万人)	歩行者数(万人)
1.つくは新	95	○	533	17.8	203.4	8.4	○	○
2.研究学園駅	34	○	825	6.5	68.4	—	—	○
3.方南記念公園駅	13	○	137	2.6	—	—	—	○
4.みどりの駅	34	○	137	3.7	19.9	—	—	○
5.北条	39	—	59	—	16.2	—	—	○
6.小田	6	—	13	—	—	—	—	○
7.大塚南・西側	62	○	121	—	18.1	—	—	○
8.赤羽	15	—	28	—	—	—	—	○
9.上野	21	—	34	—	—	—	—	○
10.池袋	15	—	36	—	—	—	—	○
11.新大塚	33	—	158	—	—	—	—	○
12.池袋西	16	—	79	—	—	—	—	○
13.池袋西	4	○	48	—	—	—	—	—
14.大塚西	37	○	5	—	—	1.5	—	○
15.赤羽	60	—	22	—	—	1.2	—	○
16.池袋西の南・東側	37	—	1	—	—	—	—	○
17.池袋西	64	—	4	—	—	—	—	○
18.池袋西	44	○	6	—	—	—	—	○
19.池袋西	41	—	1	—	—	—	—	○

○特に意見が集中した地区、○意見があった地区

※ 平成27年度（2015年度）乗降者数

※※ 「利用客数が上位10位内のバス停」における候補地区ごとの利用客数の合計（令和元年（2019年）10月時点）

□赤枠：まち歩き点検実施地区



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

4-3 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妊産婦や子育て家庭の利用が多い施設を選定

保育所、認定こども園、地域子育て支援拠点等の妊産婦や子育て家庭の利用が多い施設を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。

③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。

【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。

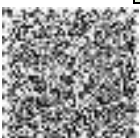


(2) 生活関連施設の設定基準

不特定多数の人が利用する施設や、妊産婦や子育て家庭、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
子育て支援施設	保育所、認定こども園、地域子育て支援拠点等
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	保健センター等
	病院（20床以上の施設）
	高齢者福祉施設、障害者福祉施設
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
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・銀行等（有人窓口のある施設）
商業施設	大規模小売店舗（店舗面積1,000㎡以上の施設）等
宿泊施設	ホテル等（10室以上）
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）



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

(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">➤ 保育所・認定こども園・地域子育て支援拠点や保健・医療・福祉施設など妊産婦や子育て家庭、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➤ 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
生活関連施設相互のネットワークを確保	<ul style="list-style-type: none">➤ 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



4-4 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、つくば市の玄関口であるとともに、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。



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

【移動等円滑化促進地区 区域図】

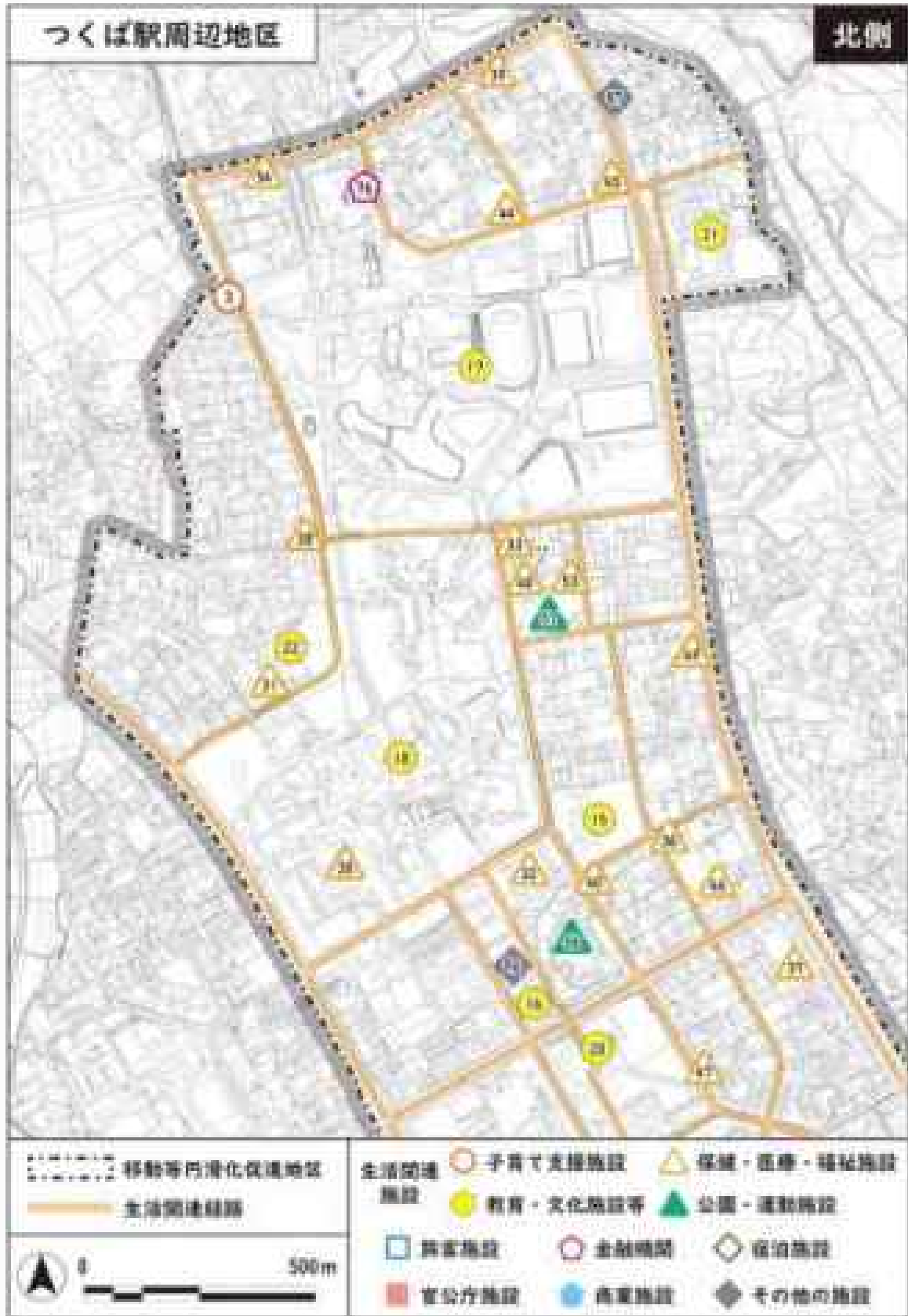
<全体図>

(令和5年(2023年)10月時点)



<拡大図>

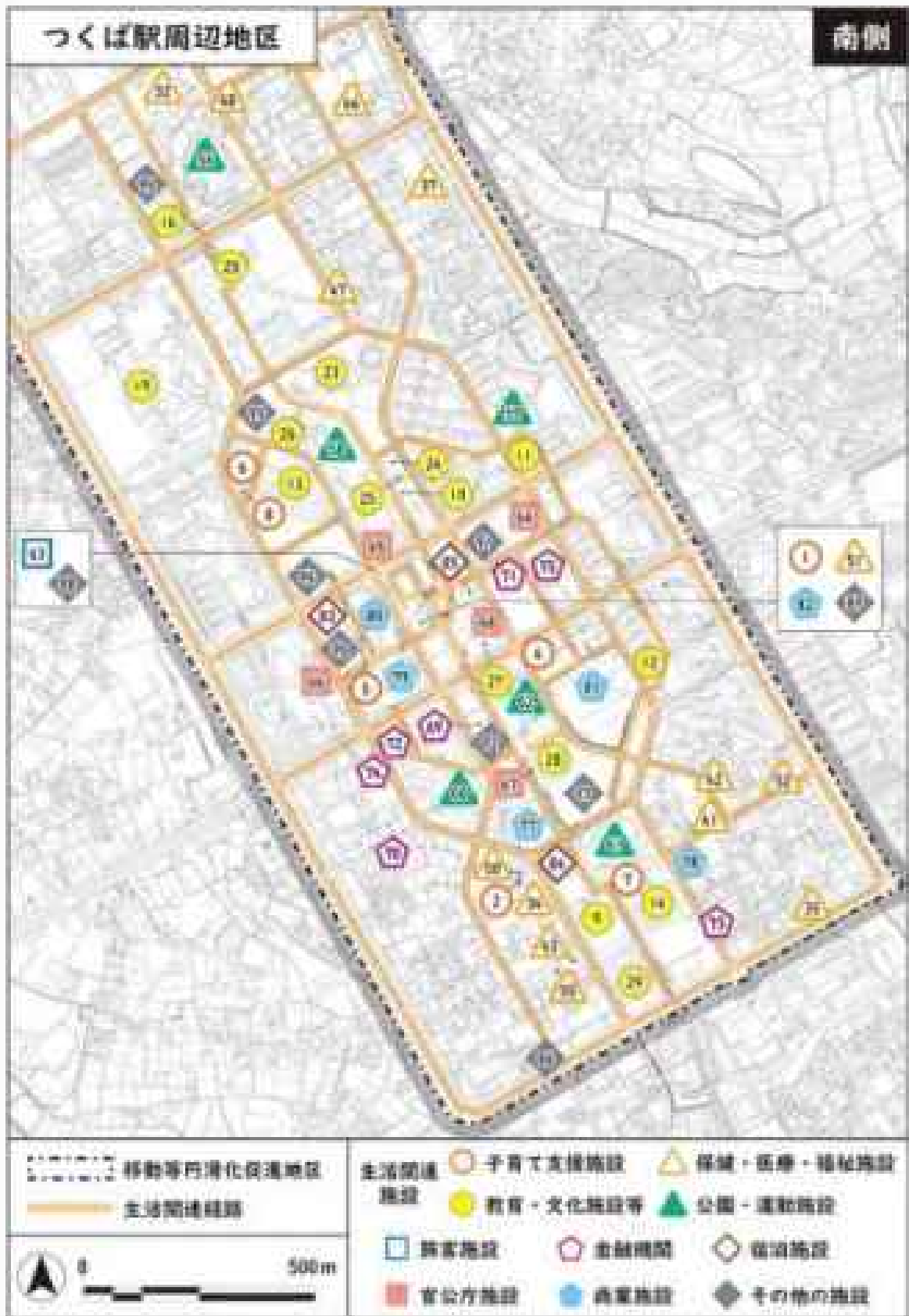
(令和5年(2023年)10月時点)



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

<拡大図>

(令和5年(2023年)10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	
○ 子育て支援施設	
1	つくば駅前保育園
2	YMCA つくばオリーブ保育園
3	ルンルン保育園春日
4	クローバー保育園
5	スクルドエンジェル保育園つくば駅前園
6	吾妻保育所
7	竹園西児童館
8	吾妻西児童館
● 教育・文化施設等	
9	つくば国際会議場
10	つくば市立中央図書館
11	吾妻幼稚園
12	竹園西幼稚園
13	吾妻小学校
14	竹園西小学校
15	吾妻中学校
16	つくば看護専門学校
17	筑波大学筑波キャンパス南地区
18	筑波大学筑波キャンパス西地区
19	筑波大学筑波キャンパス春日地区
20	筑波学院大学
21	筑波技術大学天久保キャンパス
22	筑波技術大学春日キャンパス
23	つくばエキスポセンター
24	茨城つくば美術館
25	つくば文化会館アルス(アルスホール)
26	さくら民家園
27	つくば市立ノバホール
28	つくばカピオ
29	文部科学省研究交流センター
△ 保健・医療・福祉施設	
30	筑波大学附属病院
31	筑波技術大学保健科学部附属東西医学統合医療センター



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

32	筑波メディカルセンター病院
33	ニューソフィアコート天久保（高齢者福祉施設）
34	デイサービスセンターさとのこハウス学園中央（高齢者福祉施設）
35	レコードブックつくば竹園（高齢者福祉施設）
36	カフェベルガ（障害者福祉施設）
37	相談支援あおいぞう（障害者福祉施設）
38	イツツ・ミー 春日（障害者福祉施設）
39	イツツ・ミー 天久保（障害者福祉施設）
40	福祉型専攻科「シャンティつくば」（障害者福祉施設）
41	わくわく（障害者福祉施設）
42	CWらば つくば（障害者福祉施設）
43	就労センターつくば（障害者福祉施設）
44	千年一日珈琲焙煎所 焙煎所（障害者福祉施設）
45	千年一日珈琲焙煎所 CAFE（障害者福祉施設）
46	千年一日珈琲焙煎所 えんすい舎（障害者福祉施設）
47	きらめきつくば 吾妻教室（障害者福祉施設）
48	スタディルーム つくばナーサリーライム（障害者福祉施設）
49	ピースホームタウン（障害者福祉施設）
50	YMCA ひかりの子（障害者福祉施設）
51	コペルプラス つくば駅前教室（障害者福祉施設）
52	LITALICO ジュニアつくば教室（障害者福祉施設）
53	もものき（障害者福祉施設）
54	ピースホームタウン スタディ（障害者福祉施設）
55	グローバルキッズパークつくば店（障害者福祉施設）
	公園・運動施設
56	松見公園
57	天久保公園
58	中央公園
59	吾妻公園
60	竹園西公園
61	竹園公園
62	大清水公園
	旅客施設
63	つくば駅
	官公庁施設
64	水戸地方法務局つくば出張所



65	つくば駅前交番
66	消費生活センター
67	市民活動センター
68	吾妻交流センター
	金融機関
69	みずほ銀行 つくば支店
70	足利銀行 つくば支店
71	常陽銀行 研究学園都市支店
72	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
73	水戸信用金庫 つくば支店
74	中央労働金庫 つくば支店
75	筑波学園郵便局
76	筑波大学内郵便局
	商業施設
77	DAYZ TOWN TSUKUBA
78	カスミ学園店
79	トナリエつくばスクエア CREO
80	トナリエつくばスクエア Q'+
81	ヨークタウンつくば竹園
82	BiVi つくば
	宿泊施設
83	ダイワロイネットホテルつくば
84	ホテル JAL シティつくば
85	ホテル日航つくば
	その他の施設
86	アンジェブリッサ
87	メモリアルホール天久保
88	つくば市物産館
89	つくば総合インフォメーションセンター
90	南1駐車場
91	南2駐車場
92	南3駐車場
93	南4駐車場
94	北1駐車場
95	北2駐車場
96	北3駐車場



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

(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。

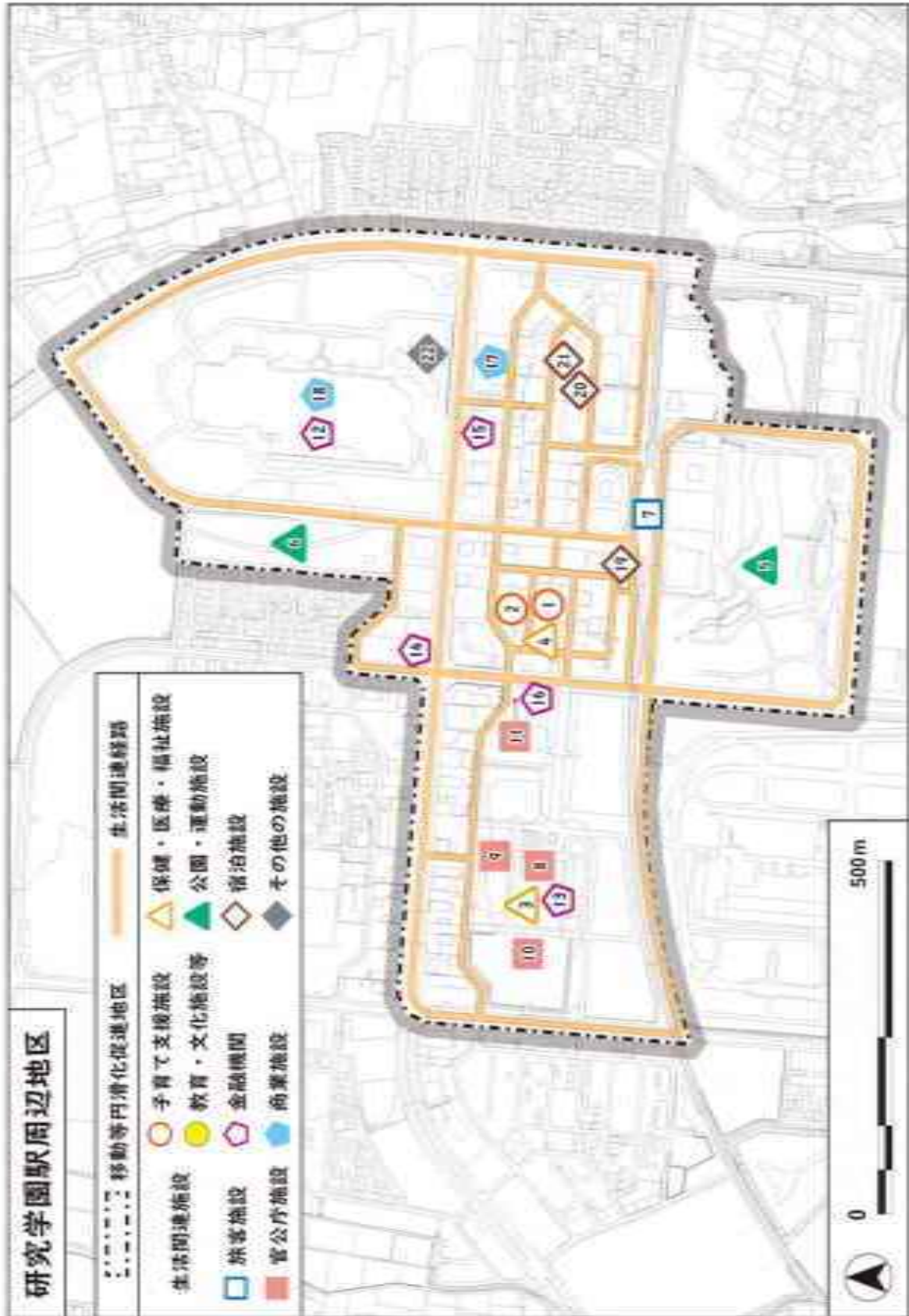
【区域設定の考え方】

- 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】

(令和5年(2023年)10月時点)



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

【生活関連施設の一覧】

研究学園駅周辺地区 生活関連施設	
○ 子育て支援施設	
1	学園保育園研究学園駅前分園
2	ラ・フェリーチェ保育園
△ 保健・医療・福祉施設	
3	つくば市 障害児相談支援事業所（障害者福祉施設）
4	就労移行支援事業所 ブルーム研究学園（障害者福祉施設）
▲ 公園・運動施設	
5	研究学園駅前公園
6	学園の杜公園
□ 旅客施設	
7	研究学園駅
■ 官公庁施設	
8	つくば市役所
9	つくば市役所コミュニティ棟
10	つくば市消防本部・中央消防署
11	研究学園交番
◇ 金融機関	
12	三井住友銀行 つくば支店
13	常陽銀行 つくば市役所リテールステーション
14	筑波銀行 つくば副都心支店
15	千葉銀行 つくば支店
16	つくば研究学園郵便局
◆ 商業施設	
17	とりせん研究学園店
18	iias（イーアス）つくば
◇ 宿泊施設	
19	ホテルベストランド
20	ホテルマークワンつくば研究学園
21	東横 INN 研究学園駅前
◆ 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。

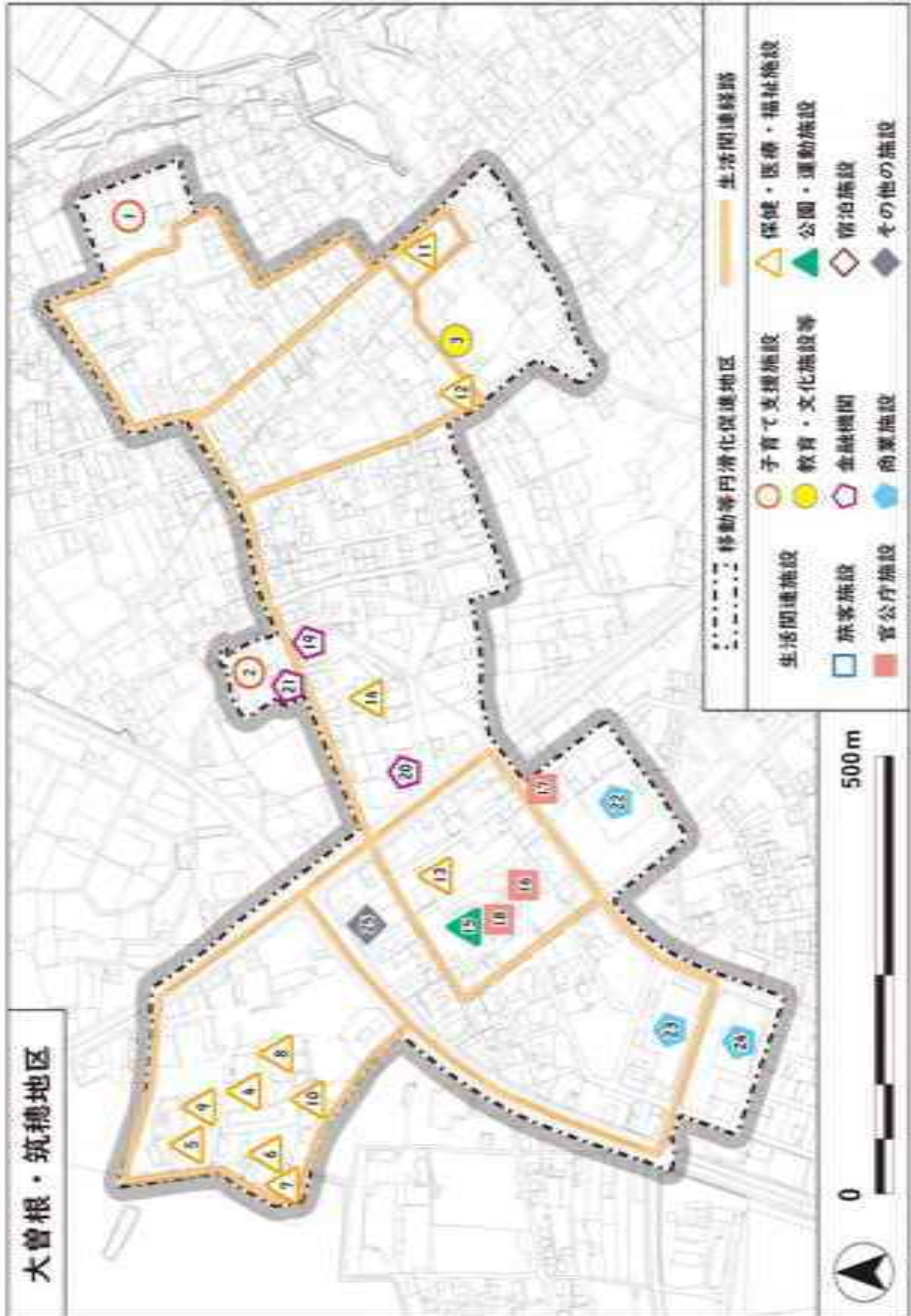
【区域設定の考え方】

- 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。
- 同一路線上で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】

(令和5年(2023年)10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	
○ 子育て支援施設	
1	大曾根児童館
2	大穂保育所
● 教育・文化施設等	
3	大曾根小学校
△ 保健・医療・福祉施設	
4	いちはら病院
5	つくばメディケアレジデンス（高齢者福祉施設）
6	シニアガーデン（高齢者福祉施設）
7	シニアガーデン別館（高齢者福祉施設）
8	つくばリハビリテーションセンター（高齢者福祉施設）
9	つくばフィジカルフィットネススタジオ（高齢者福祉施設）
10	ファミリーユ（高齢者福祉施設）
11	おひさまひろば（障害者福祉施設）
12	にじのひろば（障害者福祉施設）
13	大穂保健センター
14	いきいきプラザ（健康増進施設）
▲ 公園・運動施設	
15	大穂体育館
■ 官公庁施設	
16	大穂窓口センター
17	筑穂交番
18	大穂交流センター
◇ 金融機関	
19	常陽銀行 大穂支店
20	茨城県信用組合 大穂支店
21	大穂郵便局
◆ 商業施設	
22	カスミ 大穂店
23	DCM つくば大穂店
24	TAIRAYA つくば大穂店
◆ その他の施設	
25	セレモつくばホール



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

4-5 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>

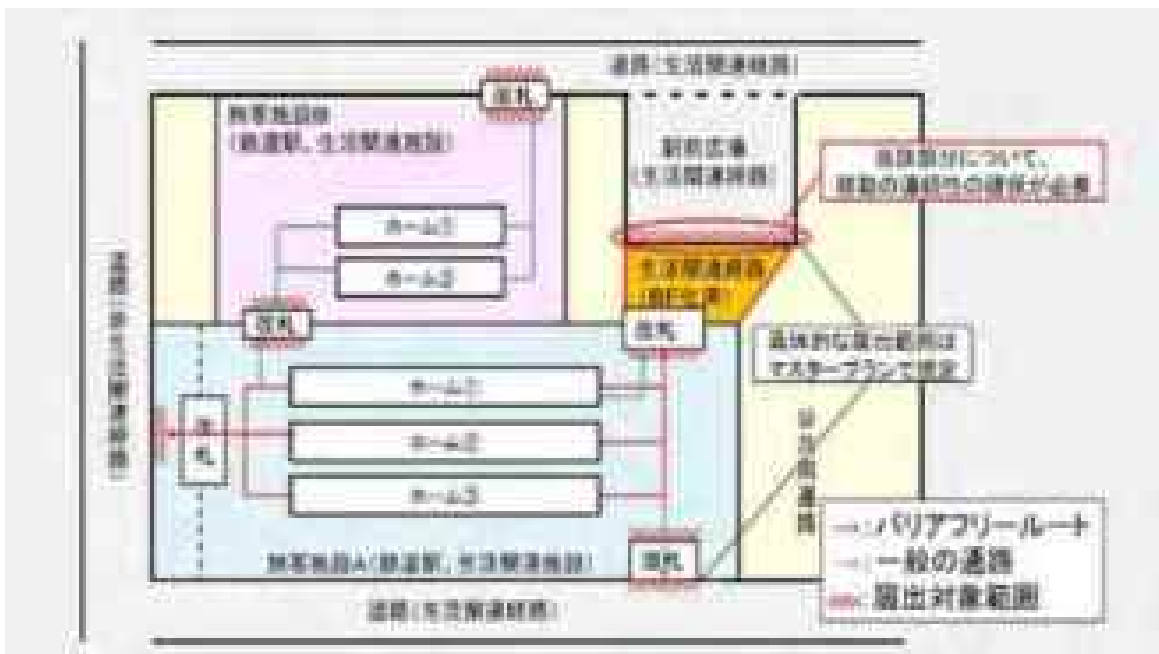
生活関連施設である旅客施設（以下「生活関連旅客施設」という）のうち、下記の範囲

- 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上の出入口

<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



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
(国土交通省)



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

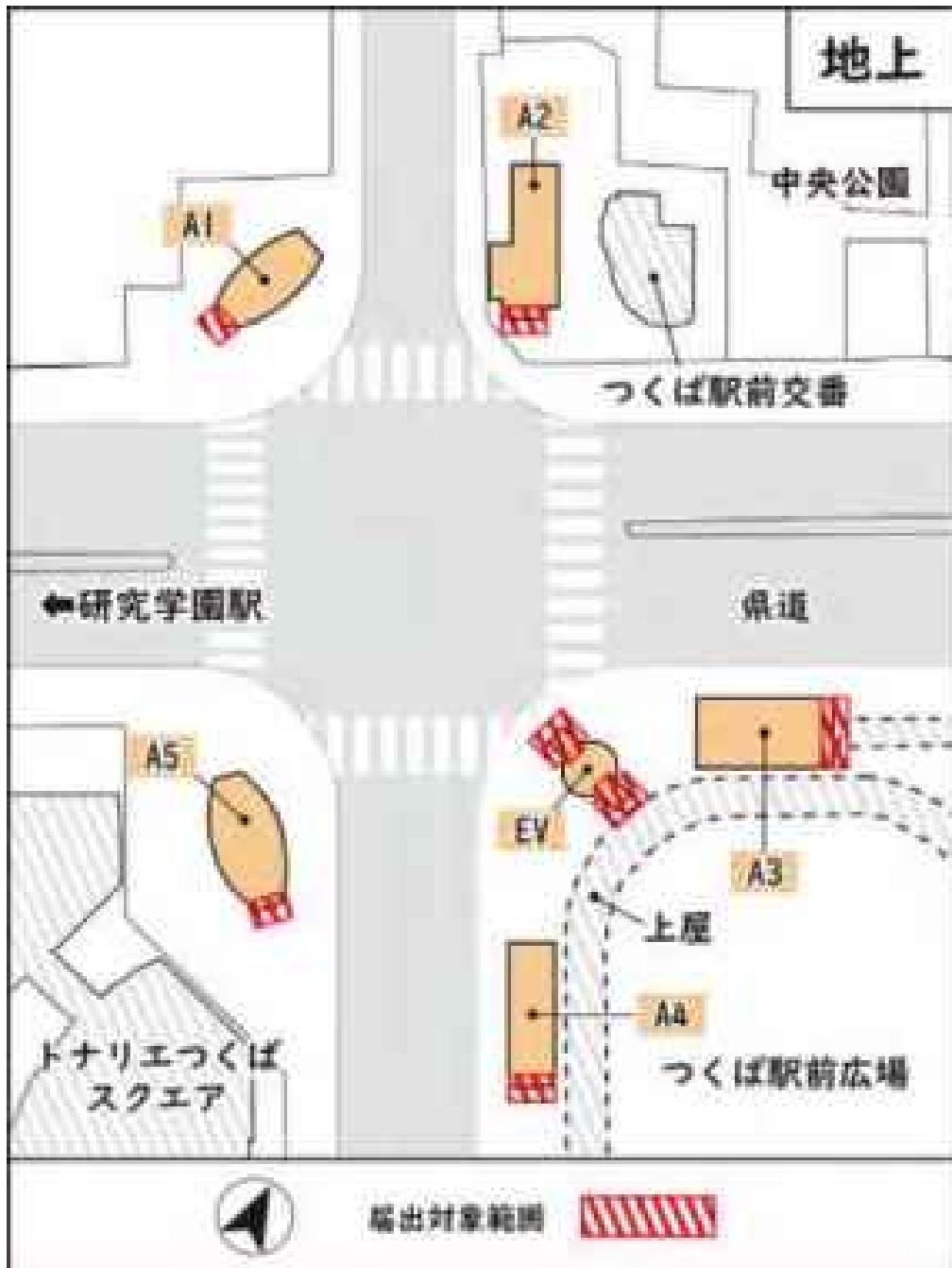
4-6 届出制度の対象の指定

移動等円滑化促進地区のうち、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。

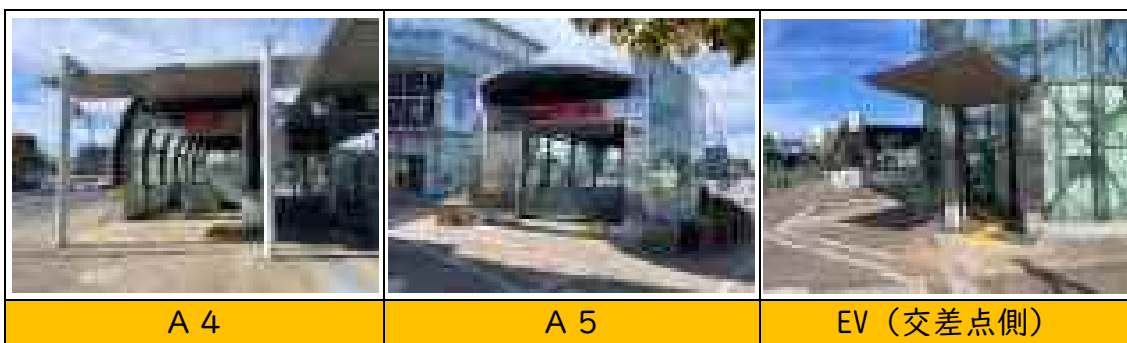
なお、届出制度の対象とならない範囲であっても、各事業者等と十分に連携することによって施設間の移動の連続性を確保していきます。

(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。

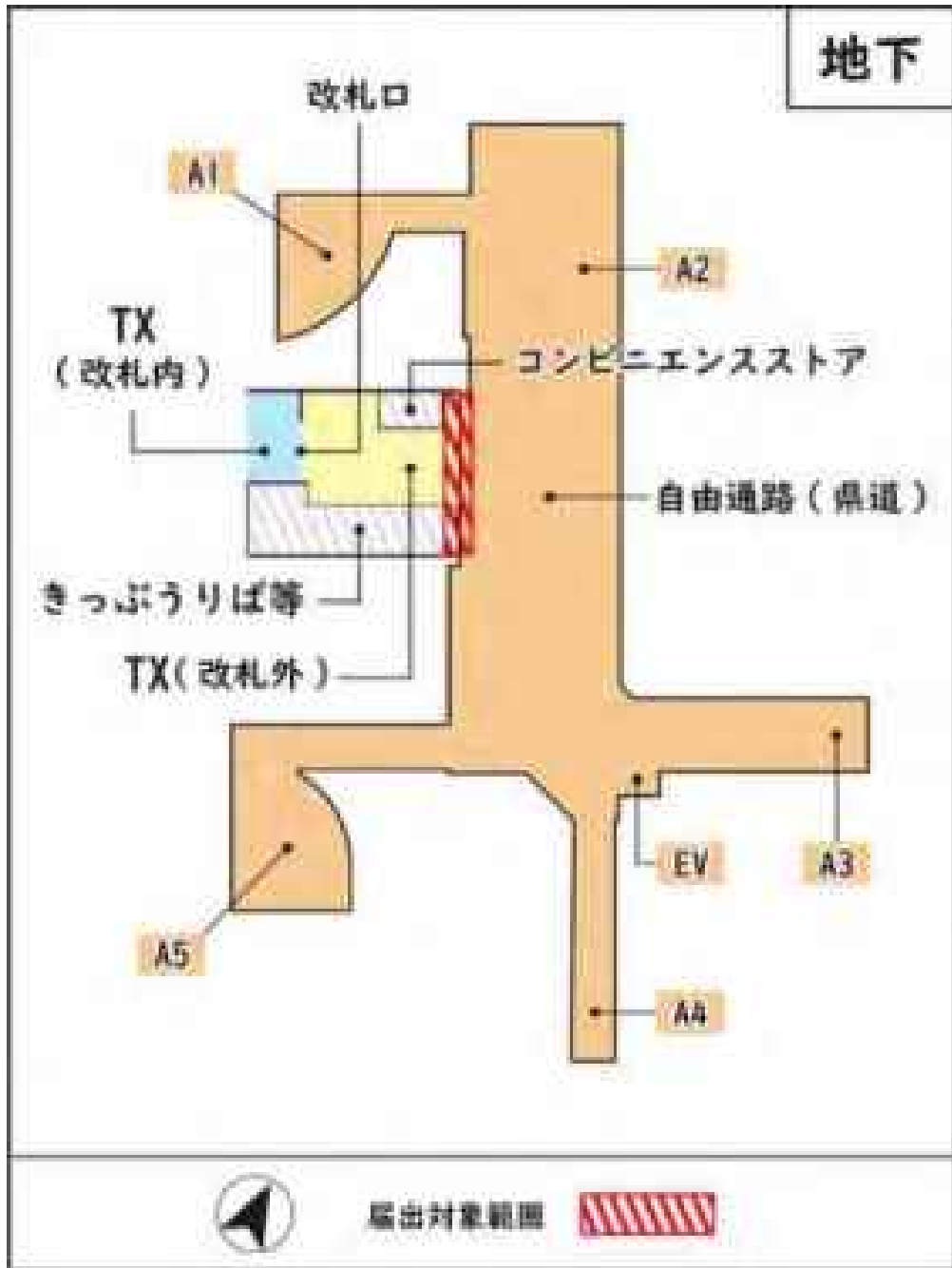


<現況写真>

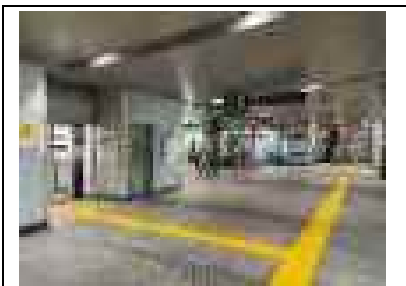


このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

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>

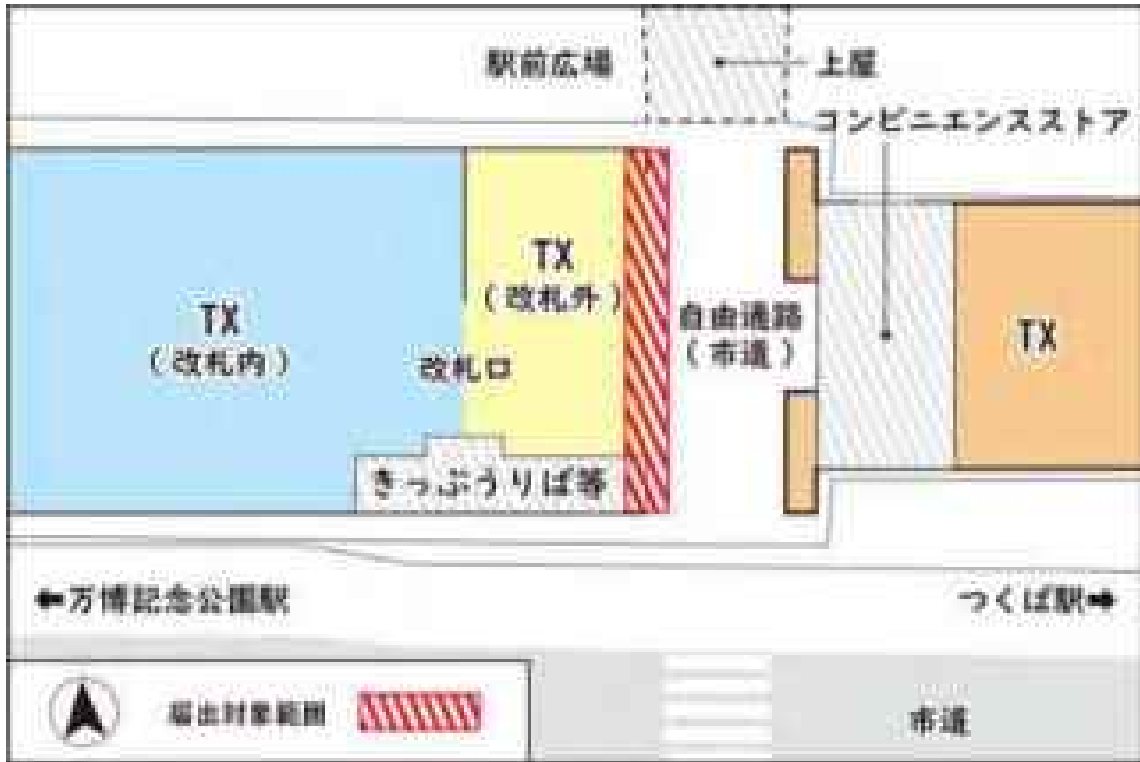


自由通路と改札口境界部

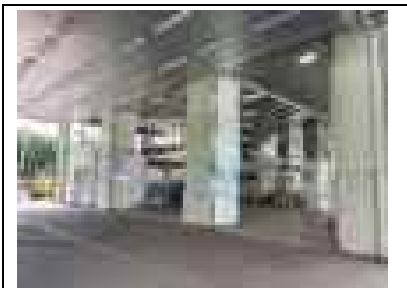


(2) 研究学園駅周辺地区

研究学園駅、自由通路（市道）とTX構内の境界部。

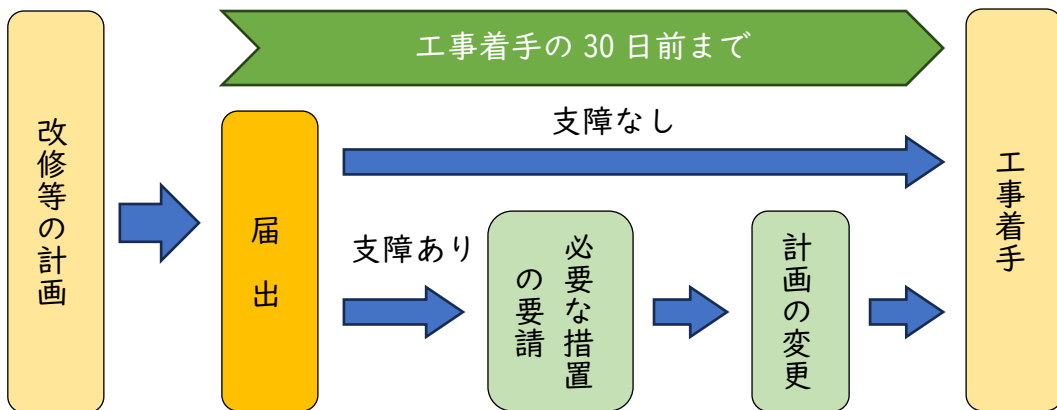


<現況写真>



自由通路と改札口境界部

【届出のフロー】



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

第5章 心のバリアフリー

5-1 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。

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。

出典：ユニバーサルデザイン 2020 行動計画

(2) 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。



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。

【具体例】

- ・乗降口に段差のあるバス
- ・駅の狭い改札口、ホームまでの階段
- ・車いすの方が利用できないトイレ
- ・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

【解消例】



バスの乗降口にスロープ板を設置することで、車いすのまま乗降できるようになります。

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。

【具体例】

- ・身体的・精神的な障害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
- ・補助犬を連れてくることによる施設の利用制限
- ・幼児連れによる施設の利用制限 など

【解消例】



学校のバリアフリー化を進めることで、身体的な障害による入学の制限を無くすことができるようになります。

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。

【具体例】

- ・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
- ・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
- ・駅・車内におけるアナウンス情報がわからないこと
- ・イベントなどで手話通訳や託児がないこと など

【解消例】



講演会やイベントなどで、手話通訳に配慮することにより平等に情報を得られることができるようになります。



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。

【具体例】

- ・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
- ・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
- ・通学路や車いす用駐車スペースでの迷惑駐車
- ・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

【解消例】



点字ブロックの上への自転車の迷惑駐輪行為に意識を配ることで、目の不自由な人が安心して通行できるようになります。

出典：「心のバリアフリー」（内閣府大臣官房政府広報室）をもとに編集

(3) 障害の社会モデルとは

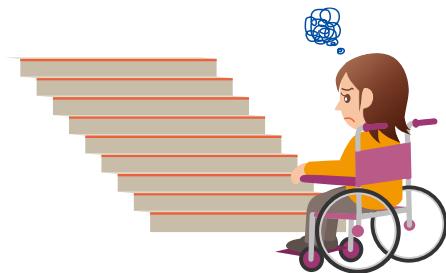
「障害の社会モデル」とは、「障害」は個人の心身機能の障害と社会的障壁の相互作用によって創り出されているものであり、社会的障壁を取り除くのは社会の責務である、とする考え方です（「ユニバーサルデザイン2020 行動計画」より）。

「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推進していく必要があるとされています。



【障害の社会モデルのイメージ】

例えば、階段しかない場合、車いすでは先に進めません。

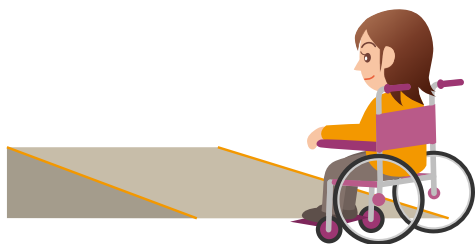


障害がある状態

障害の社会モデルの考え方

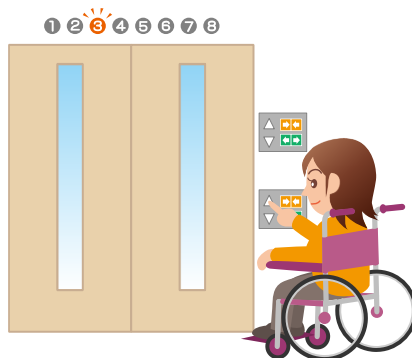
社会的障壁を取り除くのは社会の責務であり、「障害」を社会全体の問題として捉える考え方。

スロープが設置されれば、先に進むことができます。

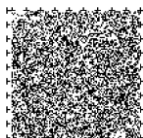


障害が解消された状態

エレベーターが設置されれば、上階にあがることができます。



障害が解消された状態



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

5-2 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。

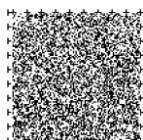
(1) バリアフリーに関するサインやシンボルマーク




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、視覚障害者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・設備を表しています。
 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>聴覚障害が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>



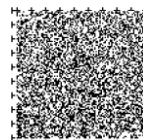
 ヘルプマーク	<p>義足や人工関節を使用している方、内部障害や難病の方、知的障害や精神・発達障害の方、または妊娠初期の方など、外見から分からなくても援助や配慮を必要としている方々が、周囲の方に配慮を必要としていることを知らせることができるマークです。</p>
 手話マーク	<p>きこえない・きこえにくい人が手話言語でのコミュニケーションの配慮を求めるときに提示したり、役所、公共及び民間施設・交通機関の窓口、店舗など、手話言語による対応ができるところが提示できます。また、イベント時のネームプレートや災害時に支援者が身に着けるビブスなどに提示することもできます。</p>
 筆談マーク	<p>きこえ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

出典：障害者に関するマークの一例（内閣府）





（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（バリアフリースイレ、車いす使用者用駐車施設等、鉄道、バス等の優先席、エレベーター、車両等の車いすスペース）をいいます。

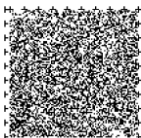
令和３年（２０２１年）４月から、高齢者障害者等用施設等の適正な利用を推進することが、国・地方公共団体・国民・施設設置管理者の責務となりました。高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進に向けて、広報啓発活動を実施し、真に必要な方が利用しやすい環境の整備を推進します。



国による広報啓発の取り組み

 <p>広いスペースの バリアフリートイレを 必要としている方が増えています。</p> <p>国土交通省</p>	 <p>ここが必要です。</p> <p>車椅子使用者は、クルマの乗り降りに 広いスペースを必要としています。</p> <p>幅の広い駐車区画を必要としない方は 一般区画に駐車しましょう。</p> <p>国土交通省</p>
<p>【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り組みを行っています。</p>	<p>【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り組みを行っています。</p>
 <p>エレベーターでしか 移動が難しい方がいます。</p> <p>お先にどうぞ。</p> <p>国土交通省</p>	 <p>座席を必要として いる方がいますよ。</p> <p>国土交通省</p>
<p>【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。</p>	<p>【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。</p>

出典：高齢者障害者等用施設等の適正な利用の推進（国土交通省）



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

他県による障害者等用駐車スペースの取り組み事例



出典：三重県

茨城県による障害者等用駐車スペースの取り組み事例



出典：茨城県



5-3 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。

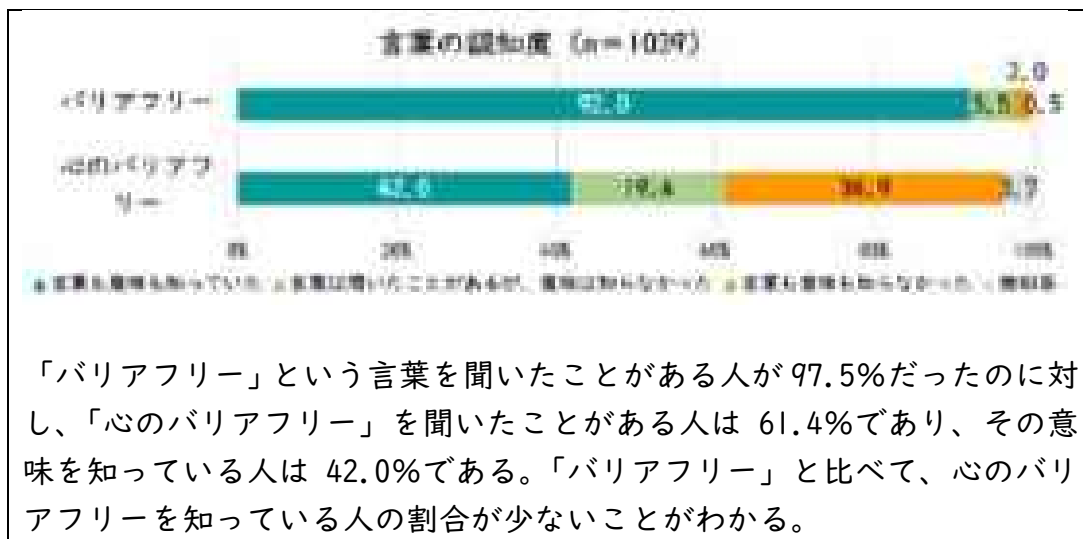
(1) 市民アンケート

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。

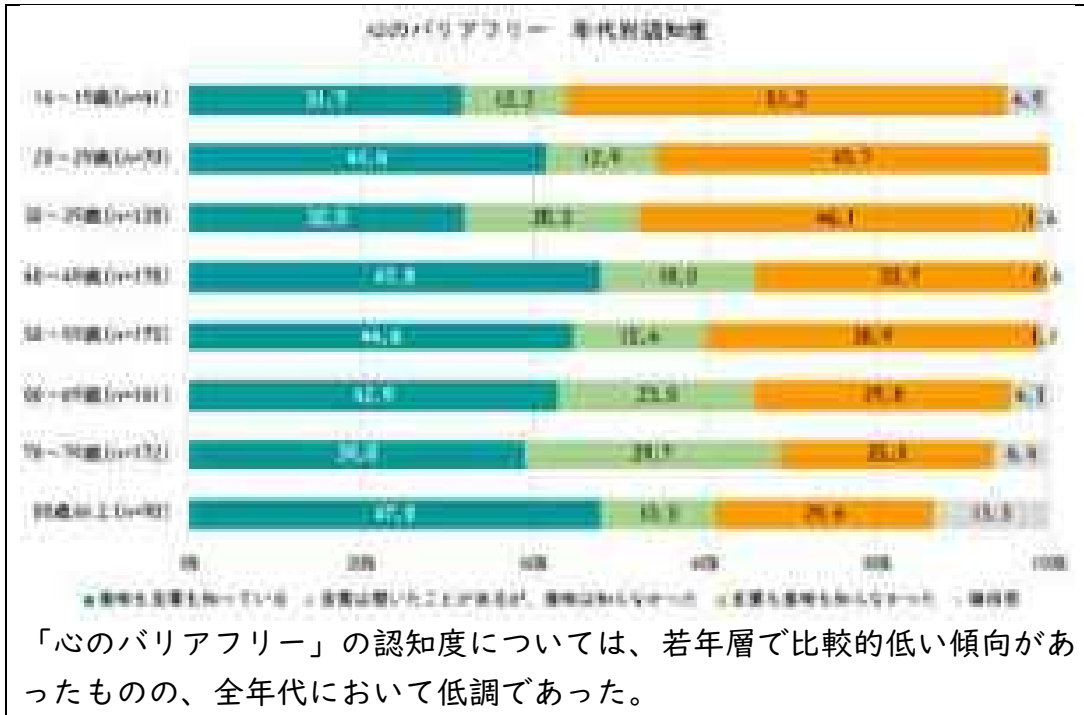
市民アンケートの結果では、心のバリアフリーという言葉の認知度は、バリアフリーという言葉に比べ、認知度が低いことがわかりました。また、若年層では他の世代に比べて認知度は低く、年代が上がるにつれ認知度が高くなる傾向となりました。

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。

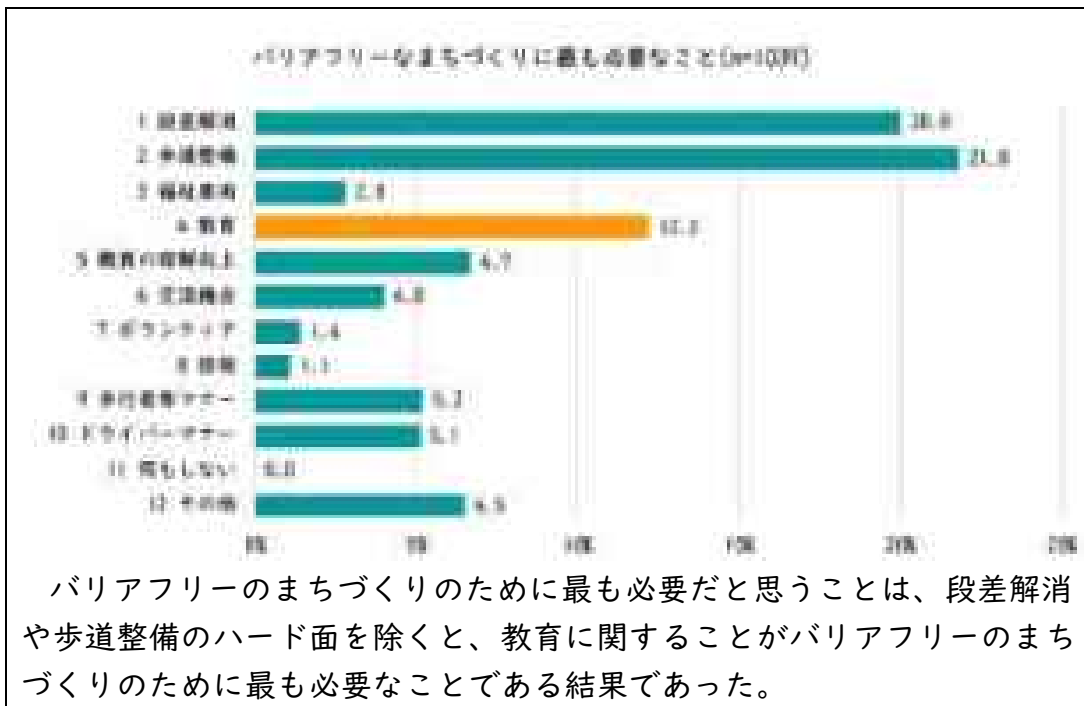
①バリアフリーと心のバリアフリーの認知度



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慮し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。

【車いす利用者】

- 横断歩道で車がスピードを出して通過していた。車いす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。大きな車いすでは通れないと思う。



5-4 心のバリアフリーの推進に向けた取り組み

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り組みを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、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ながら、広報活動、啓発活動、教育活動等の心のバリアフリーを育む取り組みを計画的に推進する役割を担います。

※具体的な取り組みについては、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・職員におけるバリアフリーの意識を高める教育を推進するとともに、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れながら、高齢者や障害者等の多様なニーズに応える商品やサービスの提供に努める役割を担います。

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」を理解するなど、一人ひとりがバリアフリーへの関心を深めていくとともに、多様な相手とコミュニケーションを取りながら、お互いが理解し尊重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り組みの事例

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り組み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」と掛け合わせたただ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。

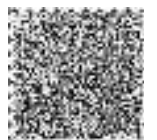
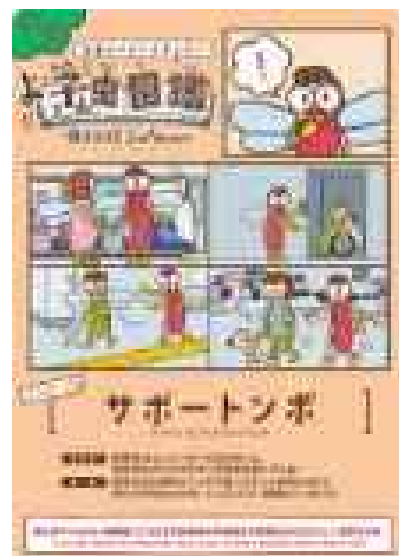
毎月変わるポスターデザインがお客様から大変好評で、「めいわくだもの」シリーズのポスターだけを列車内に掲出した「TX フルーツトレイン」の運行や、お客様からマナーポスターのテーマ・ヘッドマークのデザインを募集して入賞作品を掲載する「TX マナー啓発ポスターコンテスト」を行っています。



【「困虫(こんちゅう)図鑑」シリーズ】

令和2年度（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。



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（2007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】

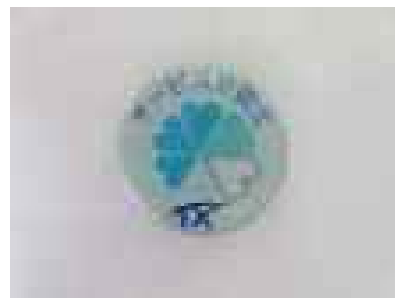


【ユニバーサルデザイン体験の様子】



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、令和4年（2022年）3月末現在、337名



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

民間の学習塾の取り組み（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て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「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しまっ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。

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。

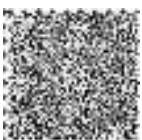
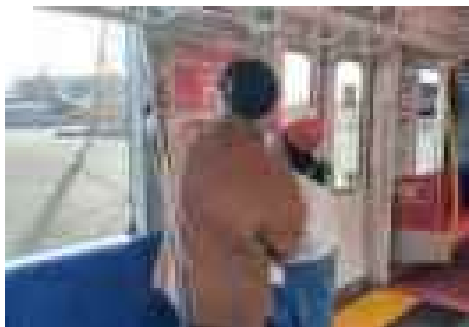
【聴覚障害について】



【視覚障害について】



【 TX-3000 系ユニバーサルデザインゲーム】



このマークは音声コード
「Uni-Voice」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、令和5年（2023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。

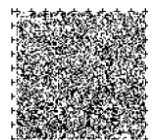
【実験の概要】

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。



「障害平等研修 (DET いばらき)」の取り組み

DET (障害平等研修) とは？

障害平等研修とは、障害者自身がファシリテーターとなって進める「対話型の障害学習」です。

自治体や学校、企業などの組織を対象に、発見型学習という対話に基づく方法を用い、障害者を排除しないインクルーシブな組織づくりを参加者と一緒に考えていく研修です。



障害平等研修は 1990 年代後半から英国で障害者差別禁止法の推進のための研修として発展しました。

世界的な流れを見ると、平成 18 年 (2006 年) に障害者権利条約が採択され、“「障害」は個人ではなく社会の側にあり、「障害者の権利と尊厳を保障する」という考え方が世界に広まりつつあります。

茨城県でも「障害のある人もない人も共に歩み幸せに暮らすための茨城県づくり条例」(障害者権利条例) が平成 27 年 (2015 年) 4 月に、国では「障害者差別解消法」が平成 28 年 (2016 年) 4 月に施行されています。

これらをきっかけに、自治体や企業において障害者差別を解消していくための取り組みみが期待されています。DET は具体的に職員の意識を変えることで、その取り組みを円滑に推進していくための研修です。



第6章 バリアフリーマスタープランの評価・見直し

マスタープランの進捗評価については、段階的・継続的にバリアフリー化を推進する観点から、様々な関係者と連携しながらPDCAサイクルのスパイラルアップを図っていくことが重要です。

マスタープランを見直す際は、社会情勢の変化や上位関連計画との整合を図るとともに、基本理念や基本方針に沿った各施策の進捗確認及び効果検証を実施し、改善策や新たに必要となる取り組みについて検討します。

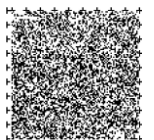
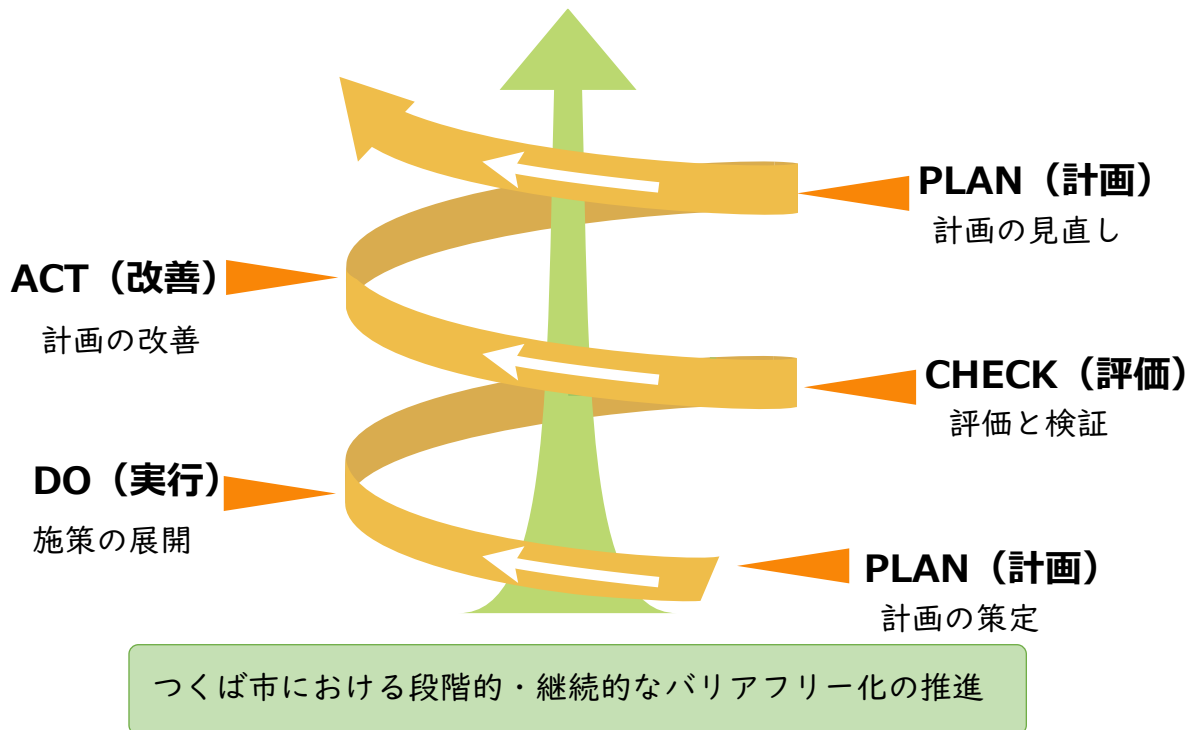
また、具体的な取り組みである関連施策については、原則、毎年度の進捗状況を確認しながら、着実なステップアップを目指します。

【基本理念】

つながりをカに「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
- ② 「心のバリアフリー」を育む環境づくり
- ③ 公共施設におけるバリアフリー化



【巻末資料】

資料Ⅰ 策定経過

年月日	実施内容
令和4年（2022年）9月15日	第1回 庁内検討会議
令和4年（2022年）10月7日	第1回 つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会 ● バリアフリーマスタープランについて ● 市民アンケートについて ● 関係団体へのヒアリングについて
令和4年（2022年）11月2日	関係団体ヒアリング調査（～12月13日）
令和4年（2022年）11月10日	市民アンケート調査（～12月9日）
令和4年（2022年）12月7日	第2回 庁内検討会議
令和5年（2023年）1月13日	第2回 つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会 ● 市民アンケートの結果について ● 関係団体へのヒアリング調査の結果について ● まち歩き点検について
令和5年（2023年）1月27日	まち歩き点検（～2月24日）
令和5年（2023年）6月16日	第3回 庁内検討会議
令和5年（2023年）7月13日	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 ● まち歩き点検の結果について ● バリアフリーに関する課題について ● 基本理念・基本方針について ● 移動等円滑化促進地区について
令和5年（2023年）9月25日	第4回 庁内検討会議



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

令和5年(2023年)10月12日	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 関連施策について ● 移動等円滑化促進地区について ● 心のバリアフリーについて ● 届出制度について
令和5年(2023年)11月27日	<p>第5回 つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 評価等の方針について ● バリアフリーマスタープラン(素案)について ● パブリックコメント制度の活用について
令和6年(2024年)1月5日	パブリックコメント(～2月5日)
令和6年(2024年)2月9日	第5回 庁内検討会議(電子会議:～2月14日)
令和6年(2024年)2月26日	<p>第6回 つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会</p> <ul style="list-style-type: none"> ● パブリックコメントへの対応について ● バリアフリーマスタープラン(案)について ● 令和6年度のスケジュールについて

資料2 開催要項

つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会開催要項

(開催)

第1条 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律(平成18年法律第91号。以下「法」という。)第24条の2に規定する移動等円滑化促進方針(以下「バリアフリーマスタープラン」という。)の策定に関する協議を行うため、同法第24条の4に規定する協議会として、つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会(以下「協議会」という。)を開催する。

(協議事項)

第2条 協議会は、次の各号に掲げる事項について協議する。

- (1) バリアフリーマスタープランの策定に関すること。
- (2) その他バリアフリーマスタープランの策定に必要な事項に関すること。

(委員)



第3条 協議会の委員は、次に掲げる者をもって構成する。

- (1) つくば市
- (2) 学識経験者
- (3) 施設設置管理者
- (4) 公共交通事業者
- (5) 関係行政機関
- (6) 障害者等の関係団体
- (7) 市民委員
- (8) 前各号に掲げる者のほか、市長が必要と認める者
(開催期間)

第4条 協議会は、バリアフリーマスタープランの策定まで開催する。

(会長及び副会長)

第5条 協議会に会長及び副会長を置く。

2 会長及び副会長は、委員の互選によって定める。

3 副会長は、会長を補佐し、会長に事故があるとき又は会長が欠けたときは、その職務を代理する。

(会議)

第6条 協議会の会議（以下「会議」という。）は、会長がその議長となる。

2 第3条第1号から第6号に規定する委員が会議に出席できないときは、当該委員の指名する者が代理として出席できるものとする。

(庶務)

第7条 協議会の庶務は、政策イノベーション部企画経営課において処理する。

(その他)

第8条 この要項に定めるもののほか、協議会の運営に関し必要な事項は、協議会が定める。

附 則

この要項は、令和4年8月1日から施行する。



資料3 組織構成

【つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会委員】

No.	団体・組織名	職名	氏名	備考
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	しんかい 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	えびさわ たかし 海老澤 貴史	令和4年度
			おおぬき やすたか 大貫 康隆	令和5年度
5	関東鉄道株式会社	自動車部 部長	みやの ゆうじ 宮野 裕司	令和4年度
			しらとり さとし 白鳥 賢	令和5年度
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	ひらね えいいち 平根 英一	令和4年度
			まえだ しょうたろう 前田 正太郎	令和5年度
10	茨城県土木部都市局 都市計画課	課長	はすみ のぶゆき 荷見 信之	
11	茨城県土木部土浦土 木事務所	所長	おおいし なおと 大石 直人	令和4年度
			おおもり みつる 大森 満	令和5年度
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	あんそ さだお 安曾 貞夫	令和4年度
			ねもと さちよ 根本 祥代	令和5年度
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	



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



【つくば市バリアフリーマスタープラン庁内検討会議構成部署】

部局	課室	備考
財務部	公共施設マネジメント推進室	
市民部	文化芸術課	
	地域支援課	
福祉部	障害福祉課	
	障害者地域支援室	
	高齢福祉課	
こども部	こども政策課	
都市計画部	都市計画課	
	学園地区市街地振興課	
	建築指導課	
	総合交通政策課	
建設部	道路計画課	
	道路管理課	
	公園・施設課	
	公共施設整備課	
教育局	学び推進課	
政策イノベーション部	企画経営課	事務局



用語集

あ行

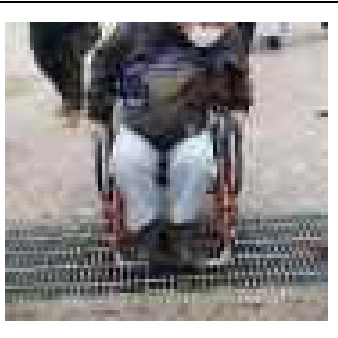
IC (アイシー) リーダー	IC チップを内蔵したカードを読み取る装置のこと。電子マネーや交通系 IC カードを読み取ることで、記録された電子情報を利用できる。	
移動等円滑化	高齢者、障害者等の移動又は施設の利用に係る身体の負担を軽減することにより、その移動上又は施設の利用上の利便性及び安全性を向上すること。	
移動等円滑化促進地区	生活関連施設が集積し、その間の移動が通常徒歩で行われる地区。高齢者、障害者等の移動や施設利用の状況、土地利用や諸機能の集積の状況、これらの将来の方向性の観点から総合的に判断し、一体的なバリアフリー化の促進が特に必要な地区。	
インクルーシブデザイン	能力、言語、文化、性別、年齢、その他の人間の違いに関して多様性を考慮したデザインのことであり、検討段階から、高齢者や障害者、子育て家庭など多様な関係者の考えを具体的な形にするためのイギリス発祥のデザイン手法。	
エスコートゾーン	横断歩道の中央部に敷設された点字ブロックに似た点状の突起によるラインで、これを辿って歩行することにより、視覚障害者が横断歩道から外れることなく道路を渡れるように配慮された設備。	

か行

居住誘導区域	都市再生を図るため、居住を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域。
--------	---



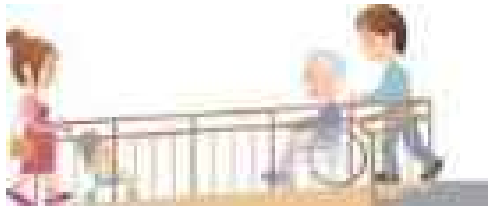
このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

グレーチング	側溝などの上にかぶせてある蓋のこと。水だけを透過させ、その上の人や物の落下を防ぐ一方で、ベビーカーや車いす等の細いタイヤが通過する際や、ハイヒールによる歩行時において、溝にはまることによる転倒を引き起こすこともある。	
交通バリアフリー法	高齢者、身体障害者等の公共交通機関を利用した移動の円滑化の促進に関する法律。移動円滑化基準への適合が義務づけられ、市町村が、駅とその周辺の道路、信号機などを一体的にバリアフリー化するための仕組み（基本構想制度）が設けられた。	
合理的配慮	障害者から何らかの配慮や対応を求められた際に、過度な負担にならない範囲で、社会的障壁（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される）を取り除くために必要な対応を行うこと。	
心のバリアフリー	高齢者や障害者などの多様な人々が安心して日常生活や社会生活を送ることができるよう、差別や偏見、無理解等による意識上のバリアをなくすことや、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。	


さ行

サイン	標識や案内などの表示物のことであり、人が行動するために必要な情報を伝え、分かりやすく案内するための情報を具体的な形で表したもの。
市街化区域	都市計画法に基づき指定される都市計画区域における区域区分のひとつ。既に市街地を形成している区域及びおおむね10年以内に優先的かつ計画的に市街化を図るべき区域。




スパイラルアップ	PDCA (Plan (計画) →Do (実行) →Check (確認) →Act (改善)) サイクルによる改善を繰り返しながら、らせんを描くように向上させていくもの。
スロープ	車いすやベビーカー、幼児や高齢者などが、通路などの床の高低差を通りやすいように、緩やかな勾配で整備した傾斜路。 
生活関連経路	移動等円滑化促進地区内において、生活関連施設をつなぐ相互間の経路。多くの人が利用し、複数方向からのアクセス動線が確保されることが望ましいとされている。
生活関連施設	高齢者や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。
ソフト面	物事において、直接目には見えない、人の働きが関わっている要素を意味する。例として、その物事に関わる人材やその教育、業務に対する意欲、共有されている情報など。

た行

DID (ディーアイディー) 地区	人口集中地区。原則として人口密度が1平方キロメートル当たり4,000人以上の国勢調査地区が隣接し、合わせて人口5,000人以上を有する地区。
デマンド型交通	利用者の予約に応じて、運行経路や運行スケジュールをあわせて運行する地域公共交通のこと。
点字ブロック	視覚障害者が足裏の触感覚や白杖で認識できるよう、突起を表面につけたブロック (プレート) のことで、視覚障害者を安全に誘導するために地面や床面に敷設されている。正式名称は「視覚障害者誘導用ブロック」という。 
都市機能誘導区域	都市再生を図るため、医療施設、福祉施設、商業施設などの都市機能増進施設の立地を誘導すべき区域として立地適正化計画で定められる区域。



な行

ノーマライゼーション	社会福祉をめぐる社会理念の一つで、障害者も健常者と同様の生活ができる様に支援するべきという考え方。また、そこから発展して、障害者と健常者とは、お互いが特別に区別されることなく、社会生活を共にするのが正常なことであり、本来の望ましい姿であるとする考え方や、それに向けた運動や施策なども含まれる。
ノンステップバス	出入口の段差を無くして乗降性を高めた低床バスの呼称。国土交通省が認定する標準仕様に基づいて設計されているバスをいう。 


は行

ハード面	施設や設備、機器、道具といった形ある要素を意味する。例として、段差の解消、スロープの設置、点字ブロックの設置、案内板の設置など。
ハートビル法	高齢者、身体障害者等が円滑に利用できる特定建築物の建築の促進に関する法律。デパートやスーパーマーケット、ホテルなど、不特定多数の者が利用する建築物を特定建築物とし、その建築主は建物の出入口や階段、トイレなどに、高齢者や身体障害者等などが円滑に利用できるような措置を講じるように努めなければならないとした。
バリアフリー	高齢者や障害者等が、社会生活に参加する上で生活の支障となる物理的な障害や、精神的な障壁を取り除くための施策、もしくは具体的に障害を取り除いた事物および状態。



<p>ハンプ</p>	<p>道路の一部を隆起させ、通過する車両に上下の振動を及ぼすことで運転者に減速を促す構造物の総称。機能や形状によって、スピードバンプやスピードクッションなどとも称される。</p>	
<p>PDCA（ピーディーシーエー）サイクル</p>	<p>業務管理における継続的な改善方法。Plan（計画）→Do（実行）→Check（確認）→Act（改善）の4段階を繰り返して業務を継続的に改善する方法。</p>	
<p>ペDESTリアンデッキ</p>	<p>一般的に、建物と接続して作られた高架型の歩道であり、歩道としての機能と併せて広場としての機能も持つ。</p>	

ま行

<p>マウントアップ</p>	<p>縁石の高さと歩道の高さが同じとなる歩道構造。歩行者の安全性を高めるとともに、雨水が歩道や住宅地に侵入することを防ぐ。（近年では、高齢者や障害者等の移動のしやすさを考慮し、歩道の高さが比較的低いセミフラット形式(歩道高さ 5cm 程度)にして段差を緩和し、十分な平坦性を確保した構造を採用している。）</p>	
----------------	--	--



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

や行

ユニバーサルデザイン

年齢、性別、国籍、個人の能力に関わらず、始めからできるだけ多くの方が利用可能なように、利用者本位、人間本位の考え方に立って、快適な環境をデザインすること。ユニバーサルデザインのあるべき形として、①公平性（誰にでも公平に利用できること）、②自由度（使う上で自由度が高いこと）、③簡単（使い方が簡単ですぐわかること）、④明確（わかりやすい情報で理解しやすいこと）、⑤安全性（うっかりミスで、間違った使用をしても、出来る限り危険につながらないこと）、⑥持続性（無理な姿勢をとることなく、少ない力でも楽に使用できること）、⑦空間性（誰にでも使える大きさ、広さがあること）の7原則が示されている。

優先スペース (駐車場)

車の乗り降りや歩行が困難な方の利用を想定した駐車場。自治体によっては「思いやり駐車場」などの利用証を発券し、高齢者や妊婦なども遠慮せずに利用できるようにしている。



ら行

立地適正化計画

持続可能な都市構造への再構築を目指し、人口減少社会に対応したコンパクトシティを実現するためのマスタープランであり、市町村が必要に応じて策定する計画。持続可能なまちづくりに向け、居住機能や医療、福祉、商業、公共交通等のさまざまな都市機能を誘導するもの。



つくば市バリアフリーマスタープラン

令和6年(2024年) 月

発行 つくば市政策イノベーション部企画経営課

〒305-8555 茨城県つくば市研究学園一丁目1番地1

電話 029-883-1111 (代表) FAX 029-828-4708



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

概要版

つくば市 バリアフリー マスタープラン(案) 令和6年(2024年) 月

「バリアフリーマスタープラン」に関する情報は、つくば市ホームページで公開しています。

右のQRコードからつくば市ホームページにアクセスできます。



右のマークは音声コード「Uni-Voice」です。専用アプリで読み取ると、内容を音声で聞くことができます。



つくば市バリアフリーマスタープランとは

【本編 第1章】

「バリアフリーマスタープラン（以下、「マスタープラン）」とは、バリアフリー法に基づいた計画であり、旅客施設等を中心とした地区や、高齢者や障害者等が利用する施設が集積している地区を「移動等円滑化促進地区」として設定するとともに、市域全域におけるバリアフリー化の方針を示すものです。

マスタープランを策定することで、市民・行政・学校・研究機関・事業者・関係団体といった様々な関係者間でその認識が共有され、バリアフリー化に向けた取り組みが加速し、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が推進されます。

対象区域

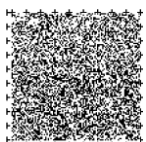
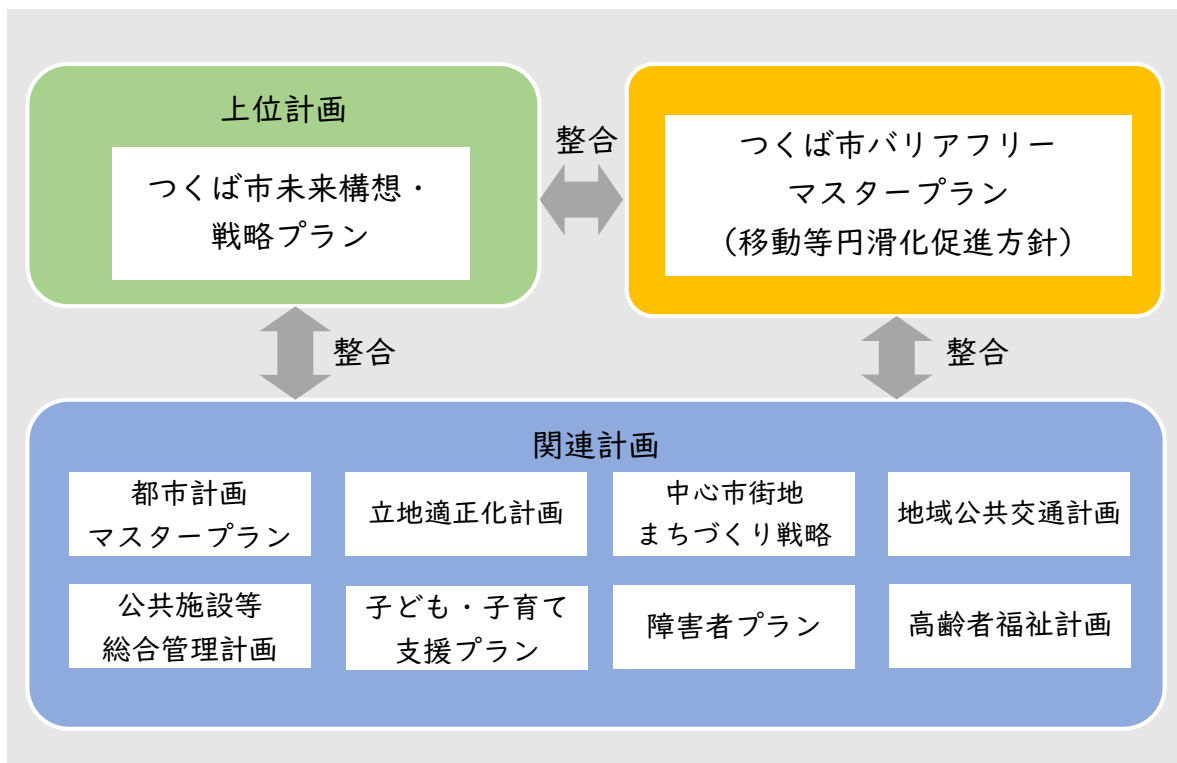
【本編 第1章】

全市的なバリアフリー化の促進に関する基本的な方針として、対象区域をつくば市全域とします。

マスタープランの位置づけ

【本編 第1章】

マスタープランは、市の上位計画ならびに関連する各種計画との整合を図りながら、総合的なバリアフリー化の推進を図ります。



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

基礎調査（市民アンケート調査、関係団体ヒアリング調査、まち歩き点検）から、つくば市におけるバリアフリー化の課題を以下に整理します。

課題1 徒歩等による移動及び公共交通に関する課題

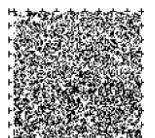
移動等円滑化を図るためには、市民の足元となる歩道等の移動経路の整備が不可欠ですので、高齢者や障害者等の多様な市民が円滑に移動できるよう、連続性を確保した上で、絶えず整備や改良を重ねていく必要があります。また、事業者と連携すること等によって公共交通の利便性を高めることは、これらの取り組みと合わせて重要です。

課題2 心のバリアフリー（ソフト面）に関する課題

ハード整備を補う存在としての「心のバリアフリー」を育む環境づくりのため、学校等における取り組み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、お互いが理解し合える環境をつくる必要があります。

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す。バリアフリー化の際は、屋外からの導線や施設職員等による合理的配慮（一人ひとりの困難さに合わせたサポート）も考慮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

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。

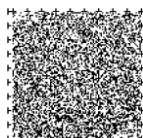
さらに、これらの取り組みを推進するには、誰もが利用しやすい公共交通とのつながりが大切ですので、これからも交通事業者と連携しながら利便性の向上に取り組んでいきます。

基本方針2 「心のバリアフリー」を育む環境づくり

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

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。

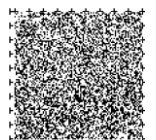


【関連施策】

1	バリアフリーマップ等を活用した移動等円滑化の推進
2	つくばの玄関口のおもてなし機能向上
3	駅前広場におけるバリアフリー化の推進
4	つくバスにおける乗り降りのしやすさの向上
5	歩道の改修時における改善策の検討
6	公園施設におけるバリアフリー化の推進
7	歩道における継続的な維持・補修の実施
8	新技術を用いた移動の連続性の確保
9	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
10	つくバスの利便性向上
11	つくタクの利便性向上
12	交通事業者との連携

13	ユニバーサルデザインの理念の浸透
14	妊産婦への理解の促進
15	障害者差別の解消に向けた関係者間の協議の促進
16	「心のバリアフリー」を育む学校教育の推進
17	本人・家族・地域が一体となった認知症バリアフリーの推進
18	スポーツやレクリエーション活用を通じた交流機会の創出
19	ジオガイド等を対象とした講座による啓発の促進
20	交通安全教室による啓発の推進
21	日本人と外国人が共生できる環境づくりの推進
22	性的少数者への理解を促進するためにセミナーの開催

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

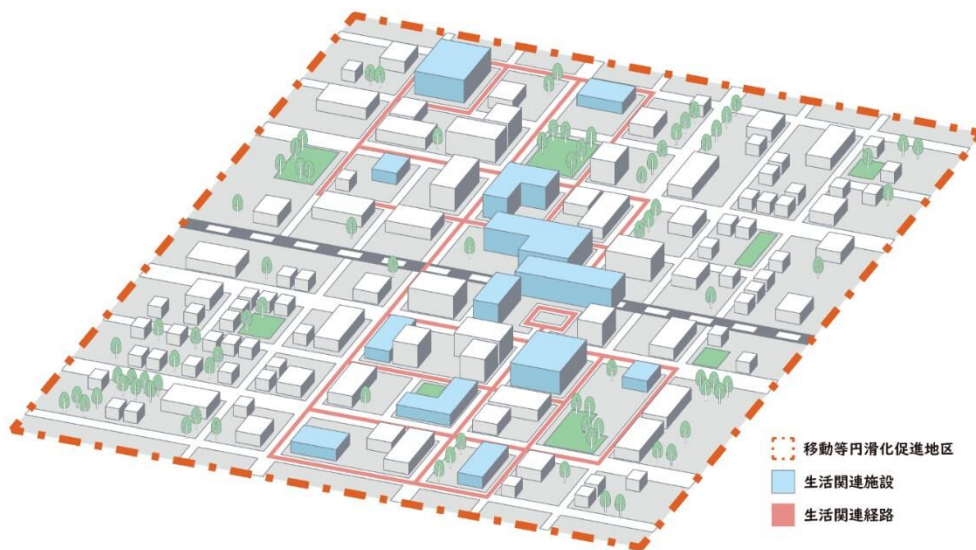


移動等円滑化促進地区の考え方

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。

つくば市における移動等円滑化促進地区は、市内のバリアフリー化を図る上でのモデル地区と捉え、多様な特性を持つ地区を設定することで、実施された好事例を将来的に類似する他地区へ波及させることを目指すものです。

【移動等円滑化促進地区のイメージ】

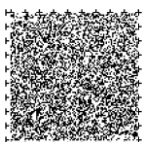


移動等円滑化促進地区の設定

基礎調査として実施した「まち歩き点検」では、最終的な移動等円滑化促進地区となる可能性を考慮した特徴的な4地区を選定し、多様な関係者の協力のもとで実施しました。その結果として、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ます。

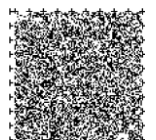
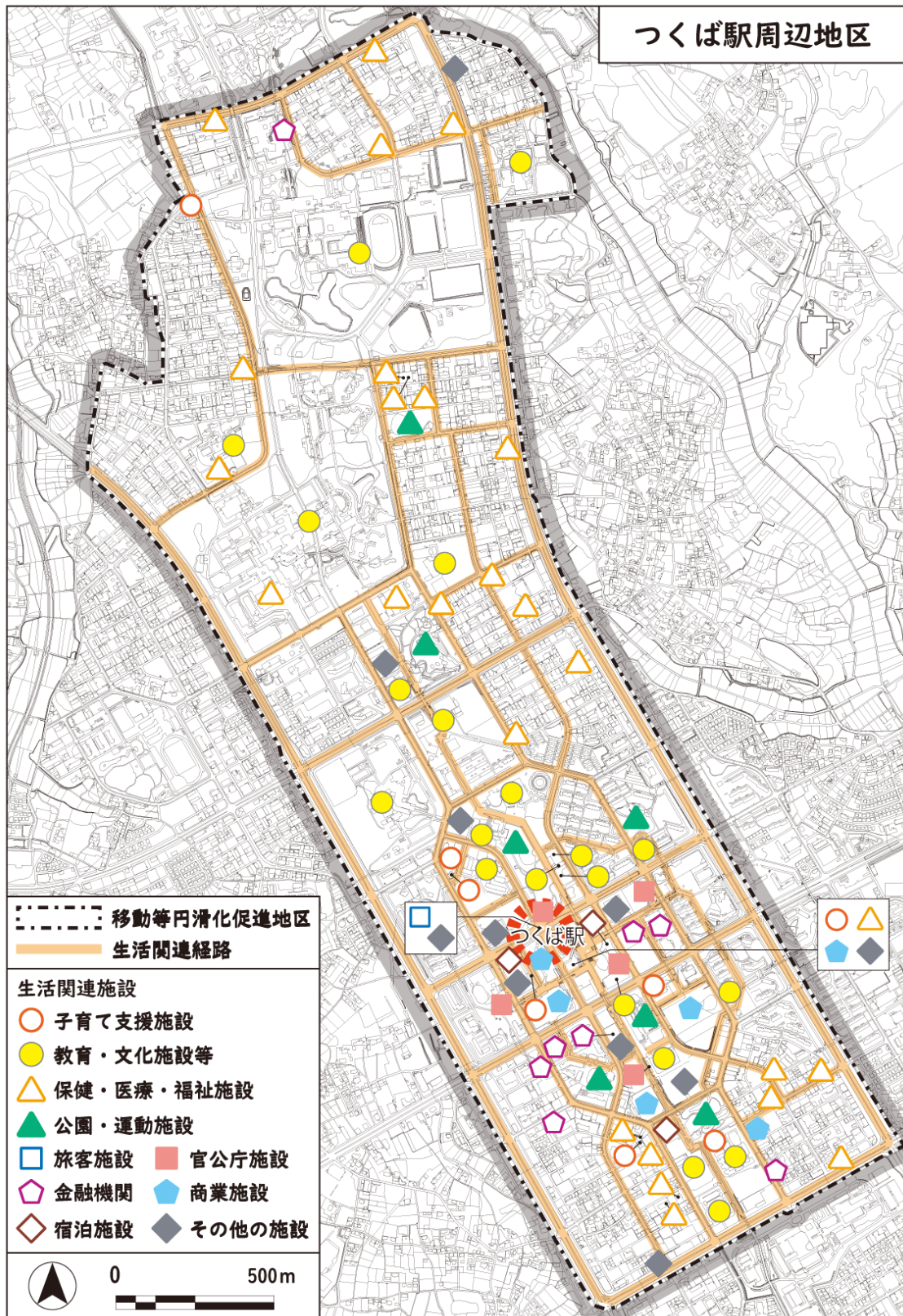
【移動等円滑化促進地区の特徴】

<p>つくば駅周辺地区</p>	<p>つくば駅周辺地区は、つくば市の玄関口であるとともに、生活関連施設数及び鉄道・バスの乗降者数が最多であり、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ることから、路線バスやペDESTリアンデッキによる移動の連続性がみられる天久保地区等と一体的に移動等円滑化促進地区とします。</p>
-----------------	--



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

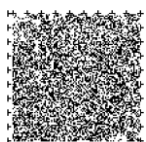
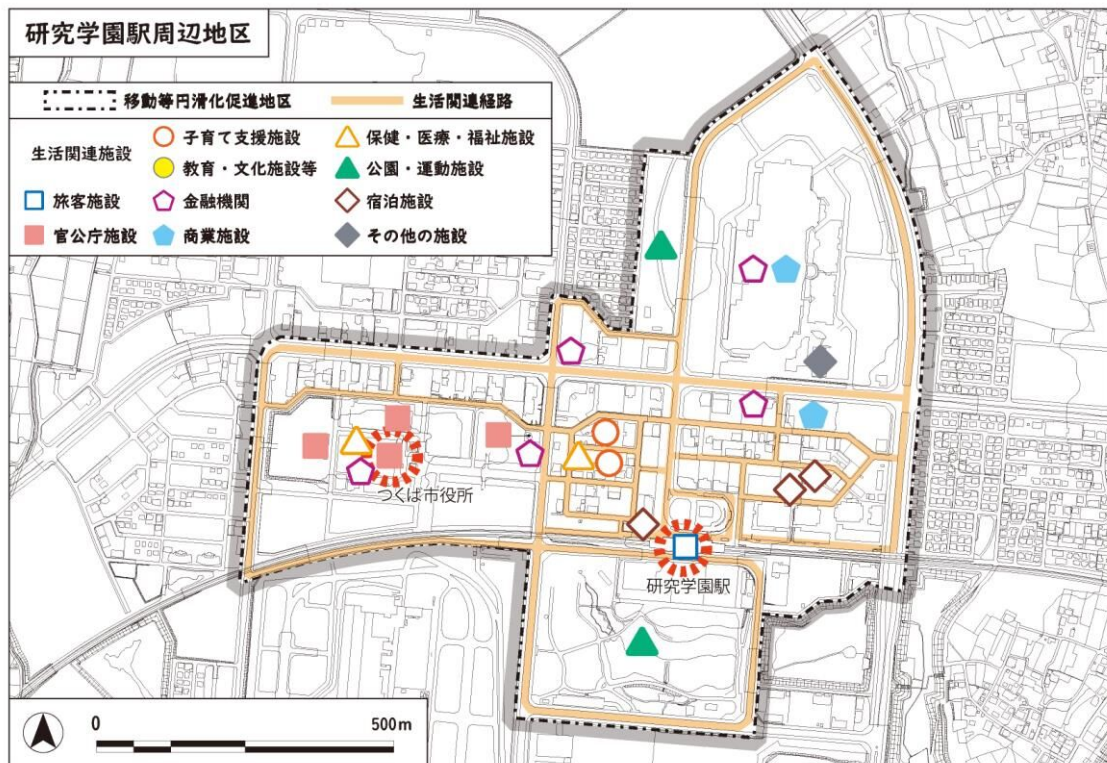
【つくば駅周辺区域図】



【移動等円滑化促進地区の特徴】

<p>研究学園 駅周辺地 区</p>	<p>研究学園駅周辺地区は、大型ショッピングセンターや市役所が立地していることから、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、他の鉄道駅を中心とした市街地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。</p>
----------------------------	---

【研究学園駅周辺区域図】

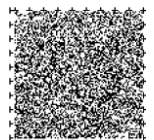
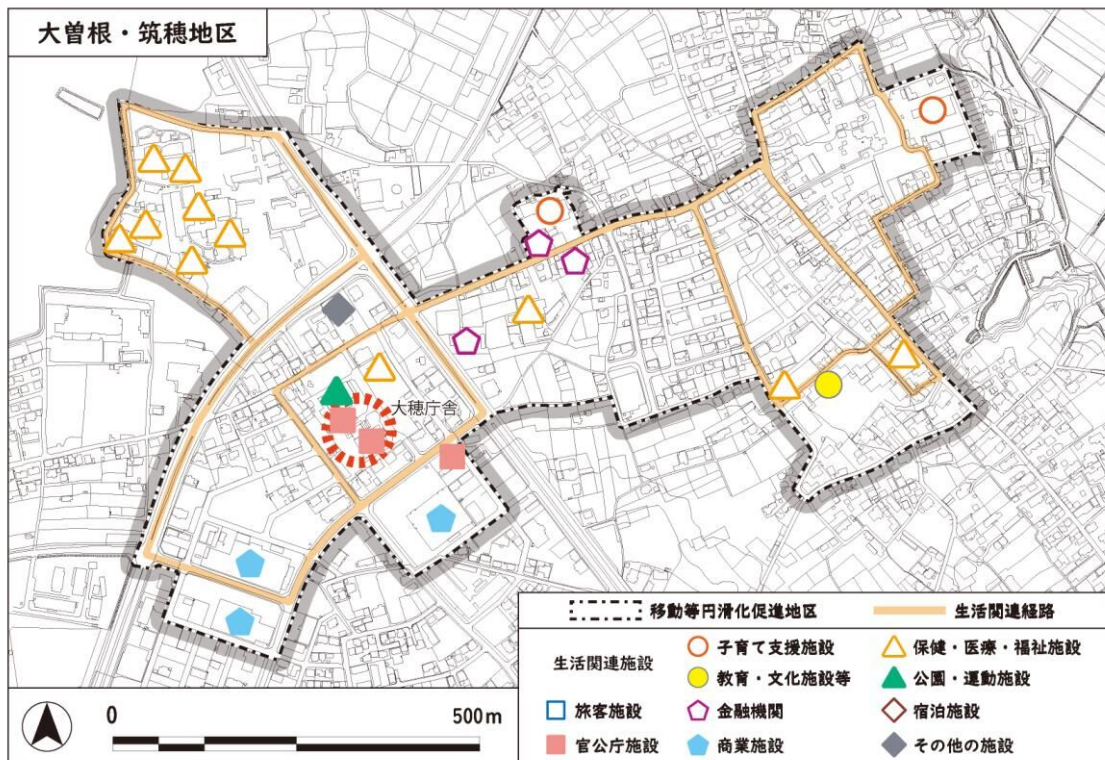


このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

【移動等円滑化促進地区の特徴】

<p>大曾根・筑穂地区</p>	<p>大曾根・筑穂地区は、合併前の旧町村時代からの歴史ある市街地と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勧告し、移動等円滑化促進地区とします。</p>
-----------------	--

【大曾根・筑穂区域図】



届出制度とは

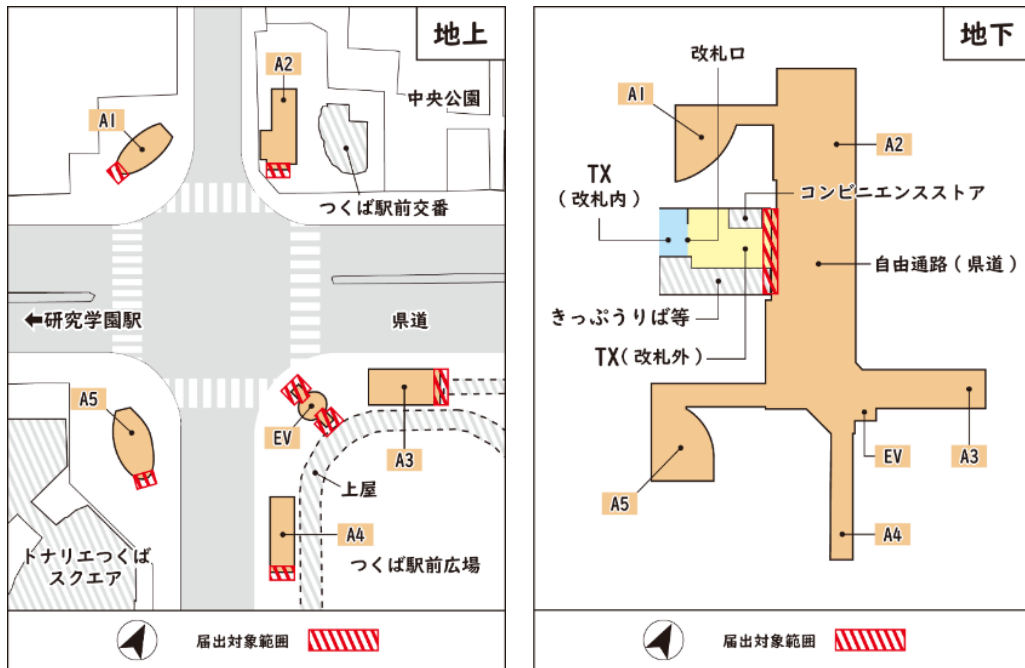
バリアフリー法では、公共交通事業者または道路管理者は、旅客施設の建設または道路の新設等で、移動等円滑化の促進に支障を及ぼすおそれがある場合は、市町村に事前に届出するよう規定されています。

移動等円滑化促進地区のうち、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。

なお、届出制度の対象とならない範囲であっても、各事業者等と十分に連携することによって施設間の移動の連続性を確保していきます。

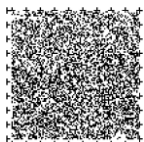
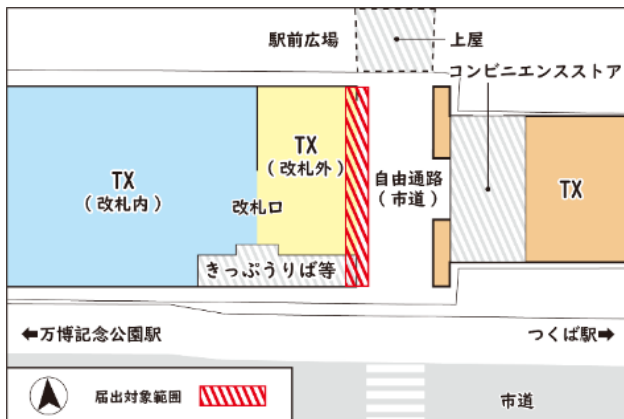
【つくば駅周辺地区】

- ・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。
- ・つくば駅地下部、自由通路（県道）とTX構内の境界部。



【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。



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

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バリアをなくして、一人ひとりが行動を起こすことが必要です。

- 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。

※社会的障壁とは、次の4つのバリアがあるといわれています。

【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などのバリア。

【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ていることなどによるバリア。

【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、必要な情報が平等に得られないバリア。

【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・偏見などから生まれるバリア。

心のバリアフリーの推進に向けた役割

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り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。

【行政の役割】多様な関係者と協力しながら、広報活動、啓発活動、教育活動等の心のバリアフリーを育む取り組みを計画的に推進する役割を担います。

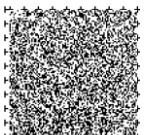
【事業者の役割】社員・職員におけるバリアフリーの意識を高める教育を推進するとともに、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れながら多様なニーズに応える役割を担います。

【市民の役割】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、お互いが理解し尊重できる環境づくりを推進する役割を担います。

マスタープランの評価・見直し**【本編 第6章】**

マスタープランの進捗評価については、社会情勢の変化や上位関連計画との整合を図るとともに、基本理念や基本方針に沿った各施策の進捗確認及び効果検証を実施し、改善策や新たに必要となる取り組みについて検討します。

また、具体的な取り組みである関連施策については、原則、毎年度の進捗状況を確認しながら、着実なステップアップを目指します。



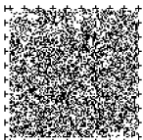
つくば市バリアフリーマスタープラン

令和6年(2024年) 月

発行 つくば市政策イノベーション部企画経営課

〒305-8555 茨城県つくば市研究学園一丁目1番地1

電話 029-883-1111 (代表) FAX 029-828-4708



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

わかりやすい版^{ばん}

つくば市^し

バリアフリー

マスタープラン(案)^{あん}

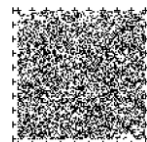
令和6年(2024年) 月^{れいわ ねん ねん がつ}

「バリアフリーマスタープラン」に関する情報^{かん じょうほう}は、つくば市ホームページで公開^{こうかい}しています。

右^{みぎ}のQRコードからつくば市ホーム^しページにアクセスできます。



右^{みぎ}のマークは音声コード「Uni-Voice」です。専用^{せんよう}アプリで読^よみ取ると、内容を音声^{おんせい}で聞^きくことができます。



これからの
やさしさの
ものさし
つくばSDGs

バリアフリーってなに？

「バリアフリー」の「バリア」とは、英語でかべ（障壁）という意味です。バリアフリーとは、生活の中で不便を感じることを、さまざまな活動をしようとするときのバリアをなくす（フリーにする）ことです。

例えば、道路や建物に設置されている「点字ブロック」や「スロープ」、「手すり」、「エレベーター」などがバリアフリーの施設ですが、私たちが利用する駅や道路、病院、学校などには、みんなが歩きやすく、移動しやすいようにさまざまなくふうがされています。このような便利な施設をきちんと作っていくことがみんなが住みやすいまちにするために大切なことです。

まちのなかにあるバリアフリー施設を見てください



車いすの方がエレベーターに乗りやすいように低い位置にボタンがあります。



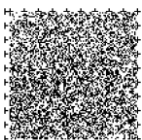
ベビーカーや車いすの方が通りやすいようにスロープがあります。



外国人の方が迷わないように、外国語の案内看板があります。



目の不自由な人が歩きやすいように、足元に点字ブロックが敷いてあります。



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

としよ からだ ふじゆう ひと こま ひと たす
 お年寄りや体の不自由な人など、困っている人を助けるおも
 いやりの心（心のバリアフリー）を育てていくことが大切です。
 こま ひと たす
 困っている人を助けるために、いろいろなマークがあることも
 し
 知っておきましょう。



しょうがいしゃ りよう
 障害者が利用でき
 しせつ
 る施設であることを
 あらわ せかい
 を表すための世界
 きょうつう
 共通のシンボルマ
 ークです。



め ふじゆう ひと
 目が不自由な人のた
 めのシンボルマーク
 です。目が不自由な
 め ふじゆう
 人がつかう施設に
 ひと しせつ
 ひょうじ
 表示されています。



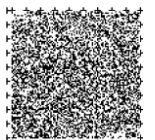
お
 ベビーカーを折り
 たたまずに安心し
 あんしん
 てベビーカーをつ
 かえることを知ら
 し
 せるマークです。



き き
 聞こえない（聞こ
 えにくい）ことを
 あらわ き
 表すとともに聞
 ひと しんせつ
 こえない人へ親切
 にするためのマー
 クです。



しょうがい ひと ささ
 障害のある人を支
 えるために訓練され
 くんれん
 た犬（ほじょ犬）の
 いぬ けん
 ことを知ってもら
 し
 うためのマークです。



バリアフリーマスタープランとは？

バリアフリーマスタープランとは、みんなが住みやすいまちを目指して、まちのなかのバリアを無くしていくことをみんなで一緒にとりくむための計画です。

バリアフリー化に向けた基本的な考え方

テーマ（基本理念）

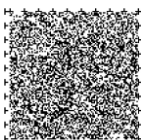
つながりを力に「誰一人取り残さない」まちづくり

つくば市のバリアフリー化を進めるためには、みんなが一緒にささえあい、しっかりとつながることが大切です。

「誰一人取り残さない」という思いをもって、みんなが安心して自分らしく生活できるように、まちづくりを一步一步進めていきます。



からだの不自由な人といっしょにまちのなかにあるバリアを探して、みんなで意見を話し合うことも大切な取り組みです。



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

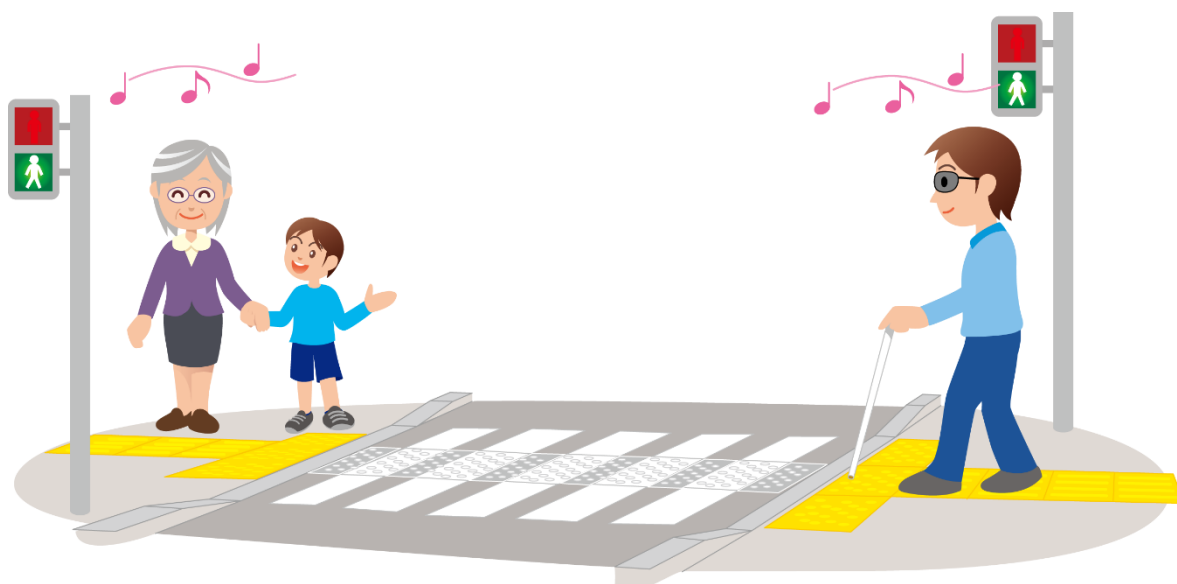
とく 取り組むことI (基本方針)

いどう みんなが移動しやすいまちをつくる

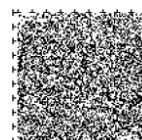
どんなこと
にとり
くむの？



- 歩道のだんさや急なさかみちをゆるやかにしたり、目が不自由な人のための点字ブロックやわかりやすい案内かんばんの設置を進めます。
- みんなが利用しやすい新しい技術や、ほかのまちの良いとりくみを見本にします。
- 電車やバスやタクシーなどがもっと便利になるようにとりくみます。



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



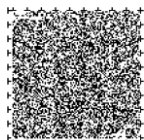
と く 取り組むこと2 (基本方針)

おもいやりの心 (心のバリアフリー) を そだ かんきょう 育てる環境をつくる

どんなこと
にとり
くむの？



- お年寄りや体の不自由な人などのさまざまな市民がお互いを理解できる環境づくりを進めます。
- 学校などでおもいやりの心 (心のバリアフリー) を育てるとりくみを進めます。
- さまざまな市民が交流できるイベントなどをひらきます。



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

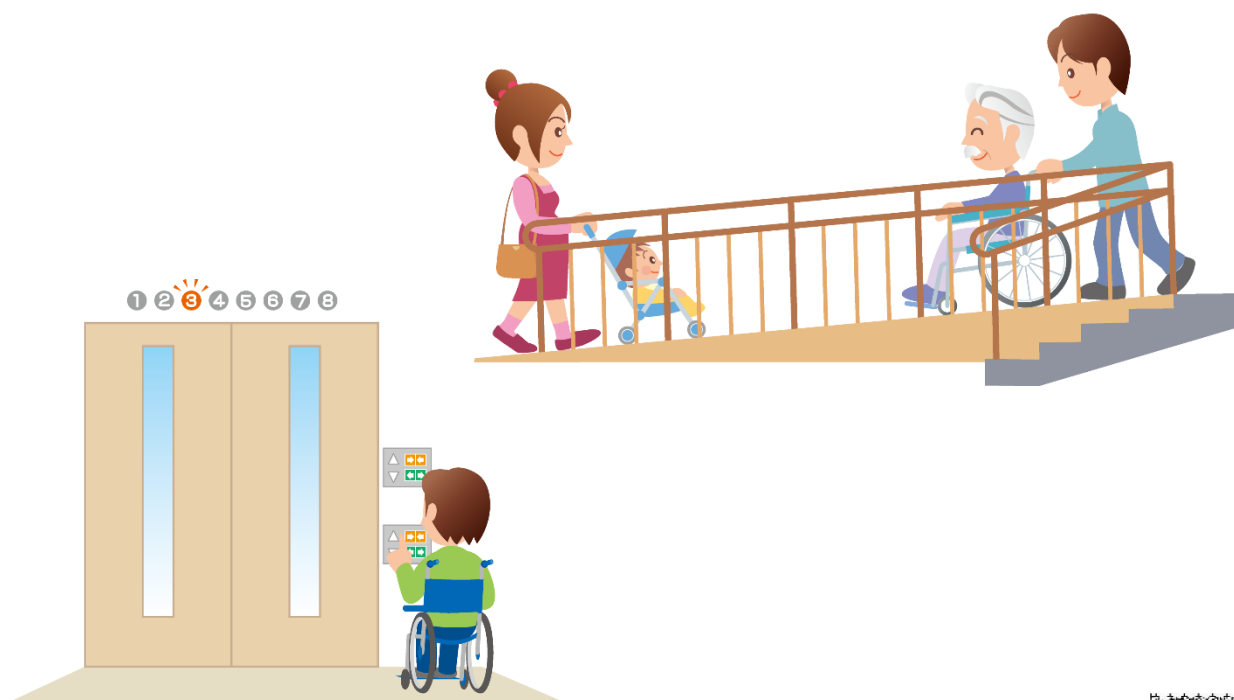
とく 取り組むこと3 (基本方針)

し しせつ か すす 市の施設のバリアフリー化を進める

どんなこと
にとり
くむの？



- あたら し しせつ
新しい市の施設をつくる時はもちろん、
げんざい し しせつ か すす
現在ある市の施設もバリアフリー化を進め
ます。
- しせつ なか びょうどう りよう
施設の中では、みんなが平等に利用できる
ように、ひとりひとりに合わせたサポートの
ほうほう
方法をくふうします。
- しせつ りよう としより からだ ふじゆう ひと
施設を利用するお年寄りや体の不自由な人
などと協力しあって、みんなが使いやすい
しせつ めざ
施設を目指します。



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



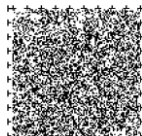
つくば市バリアフリーマスタープラン

令和6年(2024年) 月

発行 つくば市政策イノベーション部企画経営課

〒305-8555 茨城県つくば市研究学園一丁目1番地1

電話 029-883-1111 (代表) FAX 029-828-4708



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

つくば市 バリアフリー マスタープラン 【ポイント】(案)

令和6年(2024年) 月



つくば市バリアフリーマスタープラン

第1章 バリアフリー法に規定された「バリアフリーマスタープラン」は、**市域全体のバリアフリーに関する方針等**を示す計画であり、策定によって市民・行政・学校・研究機関・事業者・関係団体といった**様々な関係者間でその認識が共有**され、誰もが暮らしやすいまちづくりが推進される。

第2章 基礎調査

策定作業の各段階で、市民、福祉団体、有識者、交通事業者、行政機関等で構成された「つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会」において協議を実施。

- 具体的な計画を練り上げる**前段階で実施**。
- 市民アンケートによる統計的な分析や、各関係団体へのヒアリング調査により顕在化した具体的な困りごと等を把握した上で、実際に街中を歩いてバリアフリーの現状を点検。

市民アンケート

R4. 11~12
実施

調査対象：

15歳（高校生）以上の男女3,100人
有効回答数1,039（33.5%）

主な設問：

- ・ 普段の外出状況
（頻度、目的、交通手段 など）
- ・ バリアフリーに関する意識
（各施設のバリアフリー、心のバリアフリー など）

主な結果（概要）

- 「バリアフリーのまちづくりのために必要なこと」の設問では、段差の解消や歩道の整備といった**ハード面の整備**を挙げる市民が最多。一方で、「**教育**」が最も重要と回答した市民は、ハード面の整備に次いで多かった。
- 「心のバリアフリー」の意味を知っていると答えた市民は、全年代において50%を下回った。
- 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ていない。

ヒアリング調査

R4. 11~12実施

調査対象：

肢体・身体障害者団体、視覚障害者団体、聴覚障害者団体、知的障害者支援団体、高齢者団体、子育て支援団体

調査事項：

- ・ 普段の徒歩等による移動や各交通手段（鉄道・バス・タクシー）を利用する際の困りごと
- ・ 心のバリアフリーに対する考え
- ・ 市内のバリアフリー対策への考え など

主な意見（概要）

- 車いす使用者は**歩道における傾斜**に影響を受けやすく、また、視覚障害者は**点字ブロックの汚損**で円滑な移動が損なわれたり、歩道の改修等によって**点字ブロックの直線的な導線**が保たれない場合がある。
- バス車内のIC読取機が片側にしかなく、さらには車両によって取付位置が異なるため、視覚障害者は利用が困難。
- 「心のバリアフリー」を育むには、障害者や高齢者といった**多様な方々と関わり合う**ことによって、心理的障壁を取り除くことが大切。
- 市の施設においても順次バリアフリー化の対応を進め、特に新設する場合は、**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。

まち歩き点検

R5. 2実施

対象地区：

- ・ つくば駅周辺地区（3ルート）
- ・ 研究学園駅周辺地区（2ルート）
- ・ 大曾根・筑穂地区（2ルート）
- ・ 天久保地区（2ルート）

参加者：

策定協議会委員、車いす利用者、視覚障害者（全盲・弱視）、聴覚障害者、介助者 など 延べ67名が参加



主な結果（概要）

- 「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。」「スロープの勾配が急である場合、車いすで下るのは難しく、かつ恐怖を感じる。」など、**歩道等の移動経路に関して多くの具体的な指摘**。
- 「交流センター内にエレベーターがない。」など、**市の施設に関して多くの具体的な指摘**。

- 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る。
- 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る。

<基礎調査から見た課題>

徒歩等による移動及び公共交通に関する課題

- ・ 段差解消や歩道整備へのニーズ【アンケート】
- ・ 点字ブロックの必要性や公共交通への意見【ヒアリング】
- ・ 車いすユーザーが利用しやすいスロープの勾配【まち歩き点検】

ソフト面（心のバリアフリー）に関する課題

- ・ 「心のバリアフリー」の浸透不足【アンケート】
- ・ 市民間の相互理解の重要性【ヒアリング】
- ・ ハード整備を補完する「心のバリアフリー」【まち歩き点検】

市の施設に関する課題

- ・ 観光・運動施設におけるバリアフリー化の不足感【アンケート】
- ・ 施設整備時における当事者意見の必要性【ヒアリング】
- ・ エレベーターのない公共施設【まち歩き点検】

基本方針

「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す。
- 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を進める。
- 切れ目のない保守管理を実施。
- 施設間における移動の連続性を考慮。
- 新技術や先進事例を取り入れることを検討。
- 交通事業者と連携しながら利便性の向上に取り組む。

「心のバリアフリー」を育む環境づくり

- 高齢者や障害者などの様々な市民がお互いを理解できる環境を創造。
- 心のバリアフリーを育む取り組みを進める。
- 様々な市民による交流を後押し。

公共施設におけるバリアフリー化

- 新たな施設はもとより、既存の施設においてもバリアフリー化を進める。
- 施設内における合理的配慮の手法も検討。
- 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す。

関連施策

- ・ バリアフリーマップ等を活用した移動等円滑化の促進
 - ・ つくばの玄関口のおもてなし機能向上
 - ・ 歩道の改修時における改善策の検討
 - ・ 駅前広場におけるバリアフリー化の推進
 - ・ 歩道における継続的な維持・補修の実施
 - ・ 新技術を用いた移動の連続性の確保
 - ・ 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
- など

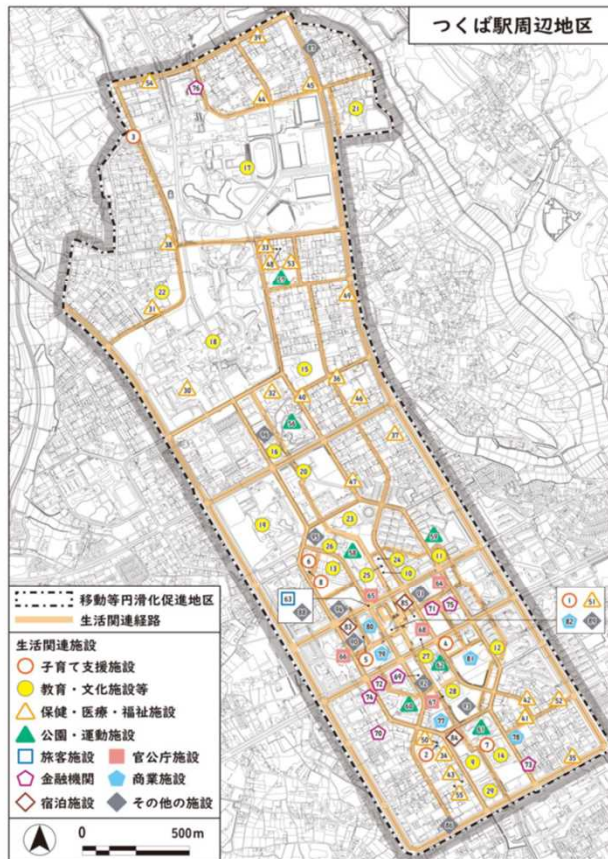
- ・ ユニバーサルデザインの理念の浸透
 - ・ 障害者差別の解消に向けた関係者間の協議の促進
 - ・ 「心のバリアフリー」を育む学校教育の推進
 - ・ 本人・家族・地域が一体となった認知症バリアフリーの推進
 - ・ 日本人と外国人が共生できる環境づくりの推進
- など

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

第4章 移動等円滑化促進地区

- まち歩き点検は、バリアフリー法に即した客観的な指標を用い、候補地区から**多様な特性を持つ地区を選定**し実施。
- 選定された全地区において**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に設定**。
(4地区のうち2地区を統合し、3地区として設定。)
- 設定した地区を多様な特性を持つモデル地区と捉え、将来的に**類似する地区へ波及させる可能性**も。

つくば駅周辺地区



- つくば市の玄関口であり、重要な交通結節点。
- ヒアリング調査では、**バリアフリー化の必要性**について多くの団体から指摘。
- つくば駅前からの路線バスやペDESTリアンデッキによる**移動の連続性がみられる天久保地区**等を一体と捉えることで、視覚・聴覚障害者が在籍する**筑波技術大学を包含**。

研究学園駅周辺地区



- 大型店や市役所が立地し、市民アンケートにおける**利用者数はつくば駅周辺よりも多い**。
- 鉄道駅を中心とした市街地である**万博記念公園駅やみどりの駅周辺へ波及**の可能性。

大曾根・筑穂地区



- つくばバス乗降者数が**つくば駅に次いで多い**。
- 歴史ある市街地も含めることで、市域の多くを占める**鉄道駅のない市街地へ波及**の可能性。

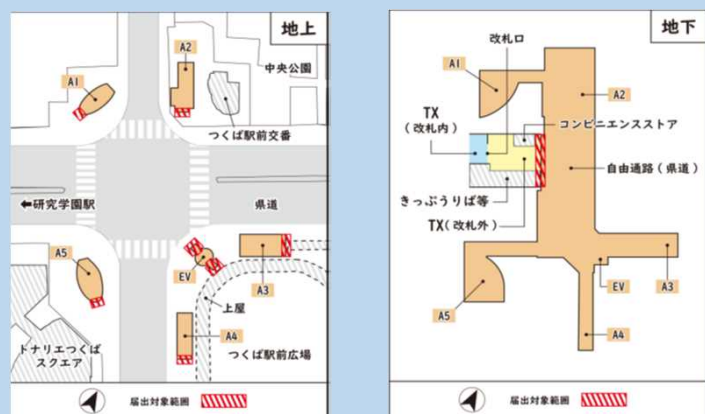
届出制度

※第4章関連

移動等円滑化促進地区における旅客施設や道路の改良等で、他施設と接する部分の構造を変更等する際に市へ届ける制度。

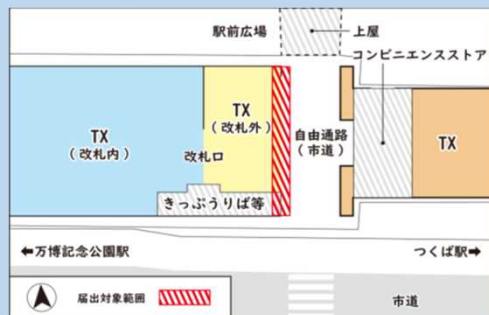
- バリアフリー法の趣旨に則り、つくば駅・研究学園駅において対象範囲を指定。
- 制度の対象外であっても、各事業者等と十分に連携することで施設間の移動の連続性を確保。

<届出制度の対象範囲>



▲つくば駅（地上階）

▲つくば駅（地下階）



▲研究学園駅

第6章 評価・見直し

- 継続的なバリアフリー化を推進すべくPDCAサイクルで評価・見直し。
- 評価・見直しにあたっては、新たな体制を構築予定。

第5章 心のバリアフリー

- 心のバリアフリーの推進に当たり、**行政・事業者・市民の役割**を明記。

それぞれの役割を果たしながら一体的に推進

行政：多様な関係者と協力しながら、広報活動、啓発活動、教育活動等を推進し、市民一人ひとりの関心と理解を向上させる。

事業者：社員教育を推進し、ユニバーサルデザインの考え方を取り入れながら、高齢者や障害者などの多様なニーズに応える商品やサービスの提供に努める。

市民：一人ひとりがバリアフリーへの関心を深め、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。

- サインやシンボルマークの持つ意味やバリアフリー施設・設備への理解の必要性を明記。



義足等を使用する方、内部障害や難病の方、知的障害や精神・発達障害の方、妊娠初期の方等における配慮の必要性を周囲に知らせる

ヘルプマーク▶



▲耳マーク

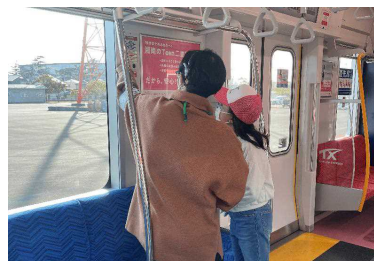
聞こえが不自由なことを表すと同時に、聞こえない人・聞こえにくい人への配慮を表す

▼国による啓発ポスター



国では、鉄道や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できるように、ポスターを作成し広報啓発を実施

- 各関係者における**具体的な取り組み事例も明記**することで、バリアフリー化推進の機運を醸成。



TXの車両を利用したゲーム感覚でユニバーサルデザインを学ぶ取り組み



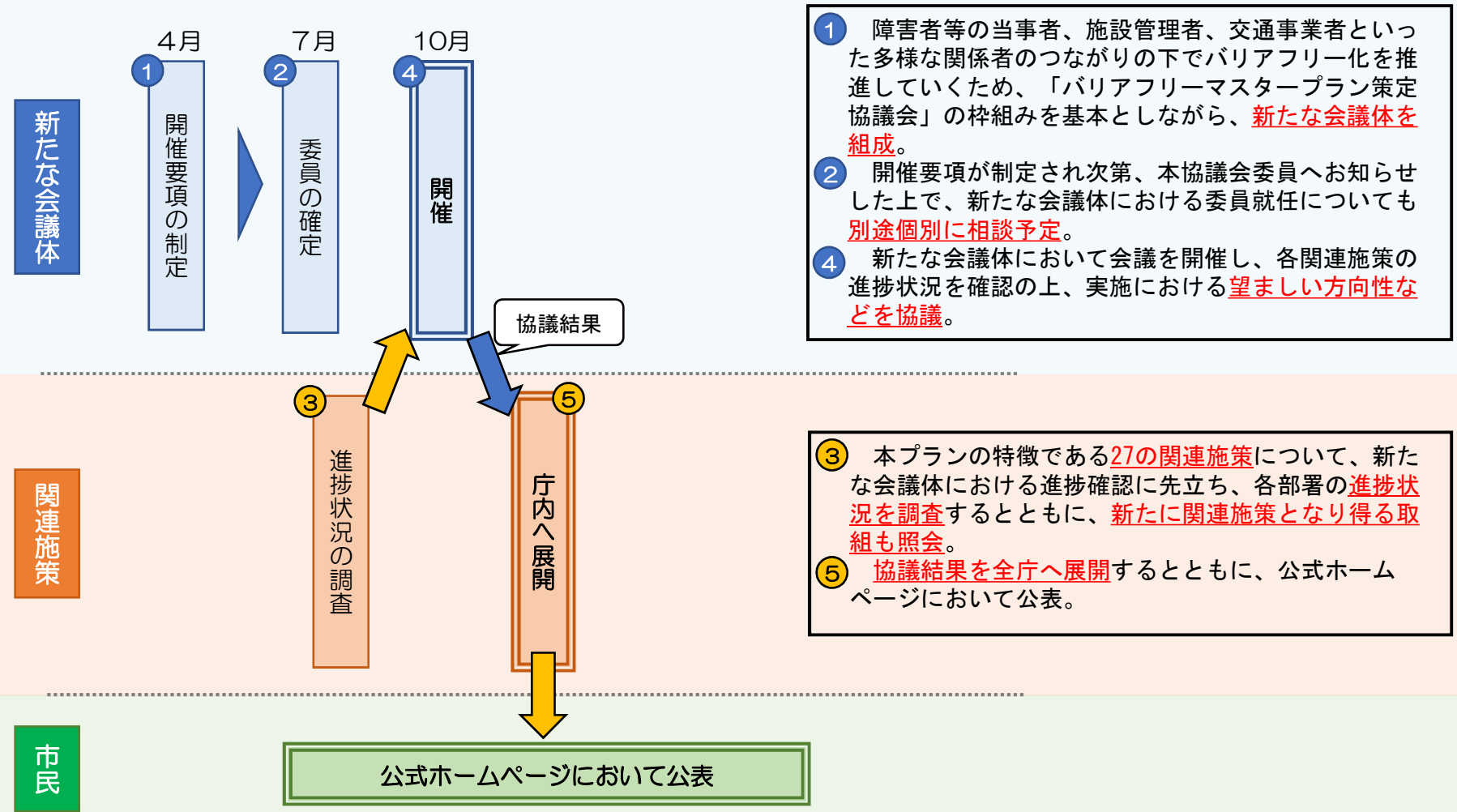
筑波技術大学の協力の下、疑似体験等で市職員の意識を高める取り組み

評価等の体制

※ 第5回協議会資料からの抜粋

- バリアフリーマスタープラン策定協議会の枠組みを基本としながら、**新たな会議体として発展的に継続**させることで、多様な関係者のつながりの下で本市のバリアフリー化を推進していくこととする。

令和6年度スケジュール（想定）



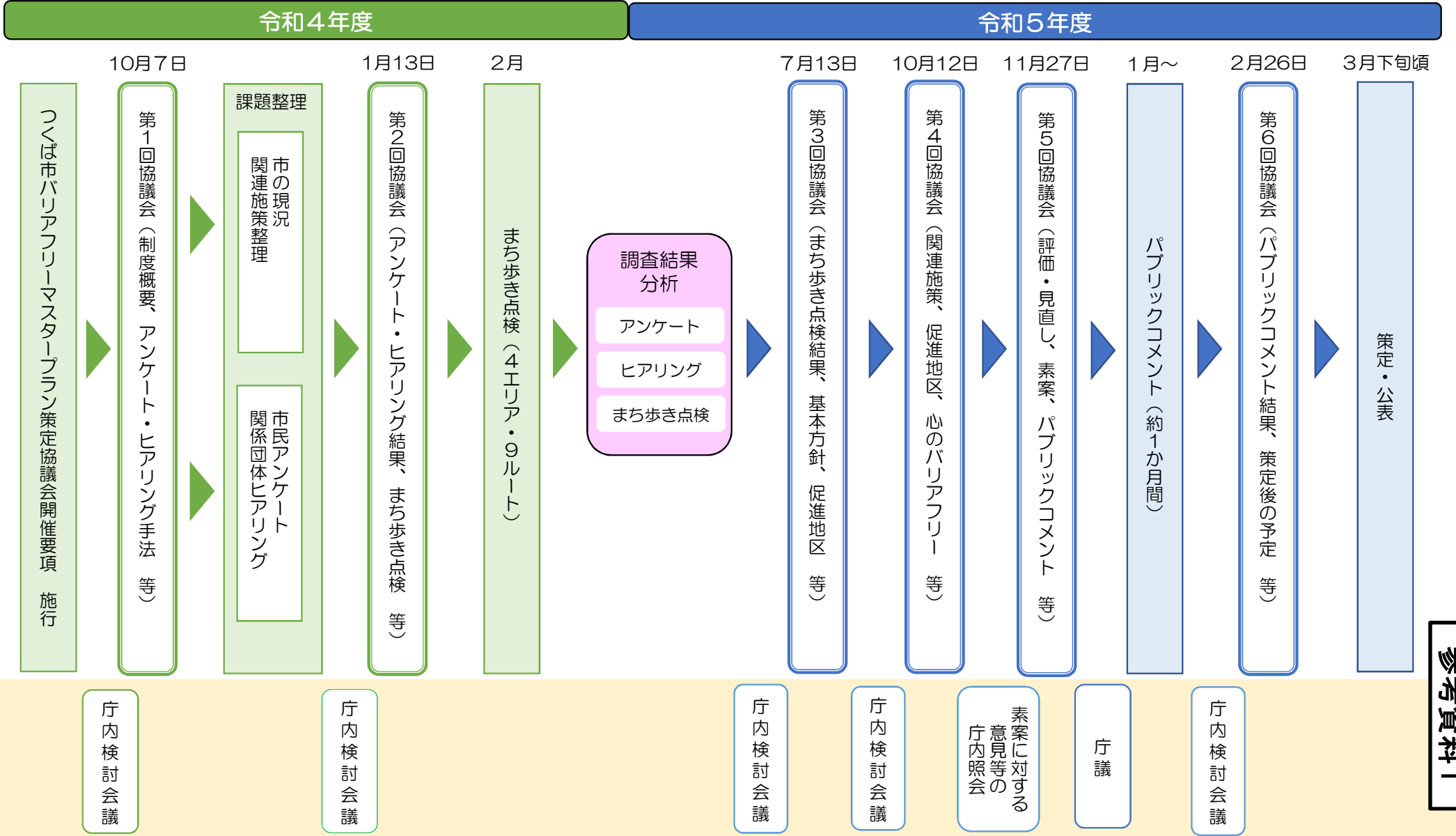
- ① 障害者等の当事者、施設管理者、交通事業者といった多様な関係者のつながりの下でバリアフリー化を推進していくため、「バリアフリーマスタープラン策定協議会」の枠組みを基本としながら、**新たな会議体を組成**。
- ② 開催要項が制定され次第、本協議会委員へお知らせした上で、新たな会議体における委員就任についても**別途個別に相談予定**。
- ④ 新たな会議体において会議を開催し、各関連施策の進捗状況を確認の上、実施における**望ましい方向性などを協議**。

- ③ 本プランの特徴である**27の関連施策**について、新たな会議体における進捗確認に先立ち、各部署の**進捗状況を調査**するとともに、**新たに関連施策となり得る取組も照会**。
- ⑤ **協議結果を全庁へ展開**するとともに、公式ホームページにおいて公表。

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	しらとり 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 荷見 信之	
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 いなば きよたか 藤光 智香 代) 稲葉 清隆	
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	

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



参考資料1

会 議 録

会議の名称		第 5 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)11 月 27 日(月) 開会 13:00 閉会 14:40		
開催場所		つくば市役所 2 階 本庁舎 2 階 会議室 201		
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、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、藤井委員、岡田委員、木村委員、藤光委員、根本委員、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	1 人
議題		(1) 評価・見直しの方針について (2) つくば市バリアフリーマスタープラン(素案)について (3) パブリックコメント制度の活用について		
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 ただいまから、第5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。進行は、つくば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。

議事の内容に入ります前に、お手元の基礎資料・参考資料及び当日配付資料について、事務局からご説明をさせていただきます。

それでは、お手元の基礎資料・参考資料をご覧ください。1ページの基礎資料1は委員名簿となっております。本日は白鳥委員、斉藤委員、沼尻委員、大里委員がご欠席、荷見委員、大森委員につきましては、それぞれ代理で竹廣様、中川様が出席されております。また、政策イノベーション部長の藤光委員は、オンラインでの出席となります。

続きまして、参考資料についてご説明いたします。参考資料は、素案の全体構成、策定スケジュール、第4回協議会の会議録、総合交通政策課が実施した「視覚障害者移動支援実証実験」の結果となっております。

まず、参考資料1をご覧ください。参考資料1は、これまで協議をしてきた項目を色付けさせていただいております。今回の第5回協議会では、第7章に記載の「バリアフリーマスタープランの評価見直し」についてご協議いただいた上で、素案の全体についてご協議いただきます。

続きまして、見開き右側の参考資料2をご覧ください。参考資料2は、策定までのスケジュールを掲載しており、今回の第5回協議会にて素案等が整いましたら、年明けの1月にパブリックコメントを実施し、市民からご意見をいただきます。2月の第6回協議会にて、パブリックコメントへの対応方針についてご協議いただき、3月につくば市バリアフリーマスタープランを公表する予定となっております。策定も終盤に差し掛かってきています。委員の皆様におかれ

ましては、今しばらくおつき合いのほどよろしくお願いいたします。

また、委員から配付依頼がありました資料を机上に配付しております。こちらは、第5回協議会に関する質問事項が記載されており、それぞれの議事のタイミングでの参照となります。

資料の説明は以上となります。

2 議事

○司会 それでは、議事を含めましたここからの進行は、会長にお願いしたいと思います。よろしくお願いいたします。

○会長 本日もよろしくお願いいたします。

まず、本協議会の公開について申し上げたいと思います。

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ので、これまでと同様に公開とさせていただきます。

2 議事1 評価・見直しの方針について

○会長 それでは議事に入ります。議事1、評価・見直しの方針について、事務局からご説明をお願いします。

【事務局説明】

○会長 バリアフリーマスタープランの策定後について、事務局からご説明をいただきました。こちらについて、ご質問あるいはご意見はございますか。

お願いいたします。

○委員 まず、会議が継続して開催していただけるということで、本当にありがとうございます。つくば市のバリアフリーに関して、議論ができる場合は、新たな会議体だけになると思いますので、関連施策の進捗確認だけではなく、会話

や対話ができるような会議体になれば良いと思います。また、要項が確定していないようですので、新しい会議体の開催方法等は分からないですが、バリアフリーについて対話ができるような場になればと思います。

○事務局 ご意見を踏まえ、要項を作成していきたいと思います。新しい会議体では、ご参集いただいた多様な関係者間での連携を念頭に置きながら、行政からの一方的な結果報告にとどまることがないようにと考えておりますので、どうぞよろしくお願いいたします。

○会長 バリアフリーマスタープランを持った市の中において、例えば、公共交通政策の会議や観光基本計画の会議の中で、「バリアフリー」という言葉は出てくると思います。つくば市のバリアフリーの総本山は事務局から説明された会議体ですが、様々な分野で「バリアフリー」というキーワードが出てきて、議論が進むだろうと思っています。

2 議事1 つくば市バリアフリーマスタープラン（素案）について

○会長 それでは議事の2番に進みたいと思います。バリアフリーマスタープラン素案について、事務局から説明をお願いします。

【事務局説明】

○会長 第5回協議会の最も大事な部分ですので、時間を取りたいと思います。ただいまの内容について、ご質問あるいはご意見がございましたら、挙手をお願いいたします。

よろしく申し上げます。

○委員 当日配付資料として提出させていただいた資料の①について質問いたします。議事資料2-2の56ページに記載の関連施策に担当課を明記しないということですが、つくば市障害者プランでは、施策の展開として担当課が明記されています。また、複数部署に跨る施策は、複数の担当課が明記されています。新たな会議体が継続されるのであれば、組織改編により担当課名が変更に

なったとしても、新しい会議体や市のホームページ等でお知らせできると思いますので、担当課を明記していただければと思います。

○事務局 つくば市障害者プランが、どのような整理で担当課を明記しているかは承知しておりませんが、バリアフリーマスタープランにおいては、毎年の組織改編やつくば市が横断的にバリアフリー化を進めるといった表明をするため、あえて担当部署は未表記とさせていただいております。ただ、バリアフリーマスタープランそのものの所管課は企画経営課ですので、問合せ先は「企画経営課」と明記させていただきます。当課で事業の進捗状況等を把握しておりますので、お問合せいただければ、担当課へお繋ぎしたいと考えております。

○会長 委員、今の事務局からの回答についていかがですか。

○委員 分かりましたと答えるしかありません。担当課が記載されていないと、市民としては問合せがしづらいと思います。また、市民と対話して進めていくのであれば、担当課を明記していただいた方が良いとは思いますが、説明は分かりました。

2つ目の質問をしたいと思います。当日配付資料の2について、議事資料2-2の56ページの5番「歩道の改修時における改善策の検討」は、以前の協議会(第3回協議会)でご紹介した熊谷UDブロックが関わってくると思います。文字だけでは想像しにくいので、可能であれば、第5章の心のバリアフリーの事例紹介のように、図や写真で紹介していただければと思います。

○事務局 第4回協議会にて、熊谷UDブロックは、関連施策5に記載の「歩道の改修時における改善策の検討」の中で関連部署において、検討を進める旨をお答えしているかと思います。他自治体の具体的な施策をこの関連施策の中で紹介することは、その他の関連施策とのバランス面から難しいものと考えております。なお、基本方針1にて、整備・改良の考え方として「必要に応じて新たな技術や先進的な事例を取り入れる」とありますことから、熊谷UDブロックだけではなく、広く好事例や先進的な技術を取り入れていく旨を明記してお

ります。

○委員 分かりましたとしか言いようがありません。せっかく熊谷UDブロックを紹介したので、何かしらの形で掲載されれば良いなと思っていましたが、関連施策がたくさんあるので、そちらとのバランスということであれば、分かりました。おそらく、写真が掲載されていた方が分かりやすいとは思いますが。特に、つくば市は、歩道と道路の段差はなかなか直らないと思っており、解決策になればと思いましたが、私ももう一度調べてみようと思います。

○会長 ありがとうございます。そのほか、ご質問あるいはご意見はございますか。

○委員 先ほど質問があった担当課の明記についてですが、趣旨は先ほどの委員に賛同します。やはり、問合せ等はきちんと対処するべきだと思います。また、バリアフリーマスタープランは対話を重ねて進化していくものだと思います。

一方で、担当課がたくさん記載されていたら良いのかと言われたら、そうではないと思います。多くの関連施策において担当課が跨っていると認識しており、問合せをする際に、記載されている全ての課に連絡するとなると、逆にコミュニケーションが取りにくいと思います。

事務局に問合せすれば、適切な部署や人に繋いでくれるので、あえて担当課を記載していないという理解ですが、事務局もその理解で大丈夫ですか。

○事務局 事務局としてもご認識のとおり、整理させていただいているところです。

○会長 つくば市がそうなると言っているわけではありませんが、往々にして、担当課を明記し、それ以外の部局が知らない振りをしてしまっていることがありますので、あえて書かない方が良いだろうと思っています。

その他いかがでしょうか。お願いいたします。

○委員 議事資料2-2の79ページにて、つくば駅周辺地区の保健・医療・福祉

施設を掲載していただいておりますが、33番以降の施設がどのような施設か分からない市民がほとんどだと思います。83ページの4番は「就労移行支援事業所 ブルーム研究学園」と記載されているから、この施設が就労移行支援事業所と分かると思います。このように、79ページの33番から55番の施設についても、施設名称の前や後ろに各施設がどのような活動を実施しているかを記載いただきたいと思います。例えば、79ページの44番や45番、46番は全て就労継続支援A型の施設だと思いますが、このようなことも調べなくてはいけなかったりするので、何をしている施設なのかを記載いただけると、誰にでも分かりやすいと思います。

○事務局 議事資料2-2の79ページの33番以降については、各施設がどのような活動を実施しているのかを記載させていただき、市民の方にもある程度認識ができるような記載に改めさせていただければと思います。

○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 委員の質問に関連しているのですが、議事資料2-2の78ページ以降に記載の施設一覧は、掲載しないといけない内容ですか。

○事務局 バリアフリーマスタープランの策定に関して、国土交通省からガイドラインが出されており、そこには「施設名について掲載する必要がある」とは記載されておられませんので、自治体の裁量によるものと考えております。一方で、既に策定している約30自治体の多くは、プロットした施設名を明記しております。当市も、どの施設をプロットしているかを示すことで、「恣意的に施設をプロットして

生活関連経路を設定した」という疑念を抱かれないようにするために明記いたしております。

○副会長 ありがとうございます。この質問をした理由が2つあります。

1つ目は、施設名こそ5年より短い期間で入れ替えがあるかもしれないので、掲載して問題ないかという懸念がありました。

2つ目は、バリアフリーマスタープランのページ数が100ページを超えており、より多くの市民に読んでもらうためには、できるだけコンパクト化したいので、資料編みたいな形で別枠にした方が良いのではないかと思い、質問させていただきました。

○事務局 施設は短期間で入れ替わる可能性がありますので、地図の上部に「2023年10月時点」と注釈を入れることで、施設名称が変更したとしても、対応が可能であると認識しております。

さらに、現在、概要版の作成に着手しております。委員の皆様には、本協議会後にご提示することとなります。概要版は、議事資料2-2の素案から抽出した内容を、10ページ前後でまとめる予定です。まずは、概要版をご覧になっていただき、深掘りしたい方は多くの情報が掲載されている本編を見ていただければと考えております。

○会長 公的施設は施設名を掲載して問題ないと思いますが、掲載された民間施設は、市民が「バリアフリー化にされている」といった先走った認識をしてしまう可能性があるため、民間施設から「施設名を掲載しないでくれ」と言われかねないと思いますが、事務局はどのように考えていますか。

○事務局 バリアフリーマスタープランは、民間施設のバリアフリー化を強制するものではありません。確かに、会長がおっしゃるように、市民が「掲載されているすべての施設でバリアフリー化が進む」と勘違いしてしまうことは一定程度あると思います。そのような問合せがあった場合は、生活関連経路を明らかにするために関連施設をプロットしており、透明性を確保するため、プロットした施設名を掲載していることをご理解いただこうと考えています。

○会長 ありがとうございます。その他、いかがでしょうか。

細かい点で申し訳ないですが、議事資料2-2の50ページに心のバリアフリーに対する認知度に関するグラフが掲載されています。これを、大雑把にしたグラフが15ページに掲載されています。50ページと15ページのグラフは同

じ内容ですが、色使いが違うので統一してください。

もしかしたら、他にも同じようなことが起こっている可能性があるので、色の整合性が取れているか確認をお願いします。

○事務局 ご指摘ありがとうございます。今後、文章や文言等の内容を大幅に変更することはありませんが、レイアウトや色使い等については、視認性等を磨き上げて参りたいと思います。

○副会長 既に協議した資料で恐縮ですが、議事資料 2-2 の 18 ページ以降のヒアリング調査や、29 ページ以降のまち歩き点検の成果はすごく貴重なものだと思います。本当は、各施設の計画段階からこのようなヒアリング調査や点検ができれば良いのですが、現実的に難しいと思います。ですので、なおさら、この成果をもっと発信した方が良いと思います。もしかしたら、作成中の概要版でなされているかもしれませんが、この成果等がもっと見やすくなりませんか。小学生がつくば市内のバリアフリーを勉強するというときに、この成果のページは分かりづらいと思います。例えば、30 ページ以降に記載の、まち歩き点検における経路と参加者のコメントが掲載されている地図であれば、良い点や悪い点がひし形で示されているので、一目で良い点や悪い点が見えるような表記にしていきたいです。また、写真の解像度を上げる等の工夫をしていただき、教材として使用できるようになると良いと思います。

○事務局 ヒアリング調査やまち歩き点検は、委員の皆様や様々な団体のご協力を得て実施できたものですので、有効的に活用したいと考えております。また、教育面への展開は、非常に有益だと認識しております。そのため、平易な言い回しで、小学生でも読めるような「わかりやすい版」の作成を検討しております。こちらは、小学生でも「こういうことに気をつけないといけない」と理解ができ、学校での教材としても取り扱っていただけるものと認識しております。

また、今後、デザインの校正を入れる予定でして、その際に、視認性を高め

たいと思っておりますので、ご承知いただければと思います。

○副会長 先程の質問に関連してもう一つ質問したいのですが、分かりやすさを考えたときに、議事資料 2-2 の 105 ページ以降の「6 章 行為の届出」のところだけが、取ってつけたような印象を受けると思います。「物理的なバリアフリー化を図る 1 つの手法として行為の届け出がある」ことや、「移動等円滑化促進地区の中の一部が行為の届出対象になっている」と骨組みで示された方が分かりやすいと思います。単純にこれだけを見たときに、バリアフリー法を知らない人は「建物はどこでコントロールされるのだろう」と疑問が出てくるかなと思いますので、バリアフリー法や茨城県の条例でどのようにコントロールされていて、バリアフリーマスタープランの行為の届出はどのように位置付けられているかを表した簡単な模式図が、本編やわかりやすい版に掲載されていた方が良いと思います。

○事務局 行為の届出が浮いているように感じるという旨のご指摘は、おっしゃる通りだと思いますが、行為の届出はバリアフリー法上に位置付けられています。バリアフリー法の変遷というのは、議事資料 2-2 の 2 ページで図示しておりますので、ここで整理させていただきたいと考えております。

○会長 その他、いかがでしょうか。よろしいですか。

2 議事 1 パブリックコメント制度の活用について

○会長 この議事資料 2-2 をベースにパブリックコメントを実施するということになりますが、その段取り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 今パブリックコメントの手続きについてご説明いただきましたが、ご意見ありますでしょうか。お願いします。

○委員 当日配付資料として提出させていただいた資料の 3 について質問いたします。視覚障害者向けにどのような対応を予定していますか。テキスト版の

作成をしてホームページへ掲載等をしていただければ良いかなと思います。

○事務局 パブリックコメントにおきましては、視覚障害者の方々にもご意見いただけますように、音声コードを印字することを検討しております。さらに、概要版やわかりやすい版の作成を進めており、より多くの市民にご意見をいただけるように準備を進めております。

○委員 ありがとうございます。では、テキスト版は作成しないということですか。

○事務局 不勉強で申し訳ないですが、テキスト版とはどのようなものでしょうか。

○委員 プレーンテキスト(色付けや太文字等の文字装飾等がされていないテキスト)のことです。これを、専用のソフトで読み込むと音声で読み上げてくれます。事務局が想定している音声コードが、どのようなものか分かりませんが、視覚障害者の方は、読み上げソフトを用いてホームページ等を見ていると聞いたことがあります。もしかしたら、副会長の方が詳しいかもしれません。

○副会長 私もあまり詳しくないですが、両方の方法があると思います。冊子の中に音声コードが表記されていて、そこにかざすと音声が出てくるというものや、自分にとって使いやすい読み上げソフトがある方は、それを使い読み上げてもらったりすると思います。

○事務局 市の福祉部門も知見があると思いますので、副会長や福祉部門と連携を取りながら、どのような形式が市民に見ていただきやすいかを検討して参りたいと思います。

○委員 会議資料もホームページに掲載されていると思いますが、PDFだと読み上げソフトが使えないと思うので、パブリックコメントを実施する際は、視覚障害の方が読める形で公開してもらえると良いと思います。

私たちが講演会を実施するときは、視覚障害者の方からテキスト版を送付するようお願いされることがあり、多くの読み上げソフトで対応ができるウイン

ドウズのワードで作成したテキストを配付しています。どの方法が1番良いかは分かりませんが、対応をお願いします。

○事務局 筑波技術大学や市の福祉部門と連携し、より良い方法を検討したいと思います。

○会長 パブリックコメントをする時点で、バリアを設けてはいけないので、できる限りのことはやっていただきたいと思います。

個人的な感想ですが、つくスマをインストールしていると、様々な情報が入ってきます。つくスマでパブリックコメントを実施していることをお知らせしても良いと思います。また、そのお知らせからリンクに飛ぶと、バリアフリーマスタープランが音声で再生されるような仕組みであれば、電車の中で聞くこともできますので、非常に画期的だと思います。是非、様々な周知方法を考えてください。

○事務局 つくスマは広く周知するツールとして非常に有効だと認識しております。つくスマをどのように使うか等を事務局内で協議し、より広範に周知できるような体制をとっていきたいと思います。

○会長 2月下旬に予定されている第6回協議会でバリアフリーマスタープランの最終形を固め、市長決裁を待つということですが、パブリックコメントの結果公表は、第6回協議会后に公表して良いと思います。事務局の考えはいかがですか。

○事務局 事務局案は4月にパブリックコメントの結果を公表する予定ですが、3月1日号の広報紙に掲載し3月上旬に公表することもあり得ると思っております。議論の経過を見ながら、できる限り前倒しで説明責任を果たして参りたいと考えています。

○会長 おそらく様々な意見が出ると思います。その対応方針は広報紙には掲載しきれないので、市のホームページを見てもらうように案内することになると思います。

2 その他

○会長 その他ということで、事務局から補足説明等をお願いします。

【事務局説明】

○会長 今後のスケジュール、そして関連施策についてご説明いただきました。

ご質問があれば受けたいと思いますが、いかがでしょうか。お願いします。

○委員 当日配付資料の4についてですが、市民が読みやすいような「わかりやすい版」の作成をお願いします。

また、パブリックコメントにテキスト版を掲載している横浜市のURLも記載しておりますので、参考にさせていただければと思います。

○事務局 横浜の事例等を参考にしながら、より良いやり方を検討していきたいと思えます。

○会長 全体をとおして、言っておきたいこと等ございましたら、お願いします。

○委員 本日の会議内容とは異なりますが、先日、旧筑波東中学校の跡地に新設された筑波山ゲートパークに行ってきました。この施設は、バリアフリースイールの中にユニバーサルベッドが設置されていましたが、点字ブロックや点字の表記、障害者用駐車スペースはなかったです。また、人づてに聞いた話ですが、小野川交流センターは、バリアフリースイールがありますが案内表示がとても見づらいそうです。一方で、今後、改修が行われるつくばセンタービルはバリアフリースイールが設置される予定です。また、策定中のつくば市陸上競技場については、視覚障害者や車いすユーザー等が参加可能なユニバーサルデザインワークショップを開催することで、障害者が使いやすい施設を作っています。このように、基本方針の3番で「公共施設のバリアフリー化」と掲げられていますが、担当課によってバリアフリーの基準が違います。

第4回協議会にて、事務局から「バリアフリーマスタープランは、ホップ・ステップ・ジャンプのホップに当たる」というお話がありました。バリアフリ

ートイレ等の整備事業等は、バリアフリー基本構想の特定事業として位置付けられていますので、是非、バリアフリーマスタープランが完成して終わりではなく、ステップにあたるバリアフリー基本構想も検討していただければと思います。

公共施設のバリアフリー化は、市としてガイドラインを策定しないと施設によってばらつきが出てしまうので、バリアフリー基本構想の策定を検討していただければと思います。

○事務局 「公共施設におけるバリアフリー化の推進」を基本方針に掲げていますが、掲げて終わりにはならないように、担当部署において、目下、ガイドラインを作成しておるところですので、ガイドラインの完成によって是正されていくものと考えてございます。事務局としても、他部署のことだからと放置するのではなく、ガイドラインを作成している部署等と連携をとりながら、総合的に公共施設のバリアフリー化を一体的に推進していきたいと考えております。

バリアフリー基本構想は、ホップ・ステップ・ジャンプのステップに当たると承知しております。現在、ホップとしてバリアフリーマスタープランを策定している段階ですが、正しくホップができているかを検証する必要があります。まずは、バリアフリーマスタープランを策定し、庁内や市民におけるバリアフリー化の機運を高めることが重要と考えております。その後、状況をしっかり見定めながら、必要に応じて、バリアフリー基本構想の着手に移行すべきと認識してございます。

○委員 まずは、バリアフリーマスタープランをきちんと実施していただくことが大事だと思いますので、よろしくお願いします。

○会長 今の議論にも関連しますが、おそらくこのバリアフリーマスタープランができると、市民のバリアフリーに対する関心が高まり「あそこちょっと危ないよね」、「もう少し何とかなんないの」というアドバイスをいただくといい

ます。そのため、アドバイスを受け入れる窓口を明示し、いつでもアドバイスをいただけるような体制を、バリアフリーマスタープランが公開されると同時に作っていただければと思います。そのアドバイスは、職員が気付かないところも当然あると思います。すぐに実行する訳ではないですが、大事なアドバイスだと思います。これも心のバリアフリーの新しい概念だと思いますので、市としても取り組んでいただきたいと思います。

以前、熊本県水俣市にある水俣病の資料館に行きました。この資料館には、熊本県の小学5年生は学校のツアーとして必ず1回行き、水俣病の理解を深め、自分たちの先輩たちがどんな経験をしたかを勉強するそうです。なお、今の水俣の海は綺麗な海になったということを確認させる機会を設けていると伺いました。

最初は市の小学生だけでも良いので、是非、必ずバリアフリーについて触れるような仕組みを早急に作っていただければと思います。このような地道な取り組みも大事だろうと思います。

それでは、議事は以上になります。本日いただいたご意見等は、事務局で反映し、年明けに開催されるパブリックコメントにかけさせていただくということです。第5回協議会でいただいた意見を反映した資料は、私と副会長の3人で目を通し、パブリックコメントにかけさせていただきたいと思います。その後、パブリックコメントでいただいた意見へ回答し、最終版としたいと思いません。

以上ですべての議事が終了しましたので、司会の任を解かせていただきます。皆様、ご協力ありがとうございました。

○司会 本日も長時間に渡りご協議いただきまして、誠にありがとうございました。

パブリックコメントにかける最終案については、先程、会長からお話があっ

たとおり、会長及び副会長に一任した上で、皆様に最終案を共有させていただきたいと思います。

それでは以上を持ちまして、本日の第5回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会を閉会させていただきたいと思います。