

## 会 議 録

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

<審議内容>

## 1 開会

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

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

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

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

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

### 【委員紹介】

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

改めまして、皆さまどうぞよろしくお願いいたします。

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

す。

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

## 2 議事

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

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

### 2 議事1 まち歩き点検の結果について

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

#### 【事務局説明】

○会長 手元に委員からの提供資料がありますので、ご説明いただけますか。

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

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

点)は、段差がなく、とてもスムーズに車椅子でも上がれる場所がありました。

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

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

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

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

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

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

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

その他いかがでしょうか。よろしければ次の議題に進みたいと思います。

## 2 議事2 バリアフリーに関する課題について

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

### 【事務局説明】

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

○副会長 この資料は今後、何らかの形で公開されますか。

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

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

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

○会長 改めて見ると、子育て世代の特徴を「ベビーカーを使用する」というよ

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

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

○会長 その他いかがでしょうか。委員お願いいたします。

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

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

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

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

バリアフリーマスタープラン策定にあたりまして、次の議題である議事3に

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

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

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

○会長 委員、お願いします。

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

○会長 細かい話ですが、12ページの「バリアフリーなまちづくりに必要なこ



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

## 2 議事3 基本理念・基本方針について

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

### 【事務局説明】

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

では、お願いします。

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

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

○会長 お願いいたします。

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

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

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

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

○副会長 何かありそうですね。

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

ただきたいと思います。

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

○会長 お願いします。

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

○会長 委員お願いいたします。

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

○会長 お願いいたします。

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

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

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

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

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

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

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

その他いかがでしょうか。お願いいたします。

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

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

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

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

その他でご質問ございますか。副会長よろしくお願ひいたします。

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

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

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

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

○会長 委員お願ひいたします。

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

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

○会長 ありがとうございます。

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

## 2 議事4 移動等円滑化促進地区について

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

### 【事務局説明】

○会長 本件についてご意見やご質問はございますか。お願いします。

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

また、移動等円滑化促進地区の範囲に関しても、狭いエリアや抜けているエ

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

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

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



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

○会長 今のご質問に対して、事務局から説明をお願いします。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

○会長 では、研究学園駅の周りは都市機能誘導区域になったということですか

ね。

○事務局 居住誘導区域です。

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

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

○委員 そうです。

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

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

○会長 そうですか。

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

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

○会長 副会長お願いします。

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

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

思います。

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

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

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

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

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

ております。

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

例えば、駅のある地区とか駅のない地区と書いてあったような気がしますけれども、この20ページの1つくば駅から19稲荷前までの地区が、どのモデル(移動等円滑化促進地区)に近い等のような分け方をすると良いかなと思います。

その意味での移動等円滑化促進地区という形になれば、次の展開にもいけるのではないかなと思いました。

○会長 その他、いかがでしょうか。副会長お願いします。

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

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

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

○事務局 3点ご意見いただいたところで、まず、届け出制度につきましては、

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

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

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

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

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

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

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

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

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

○会長 その点は必ずお願いします。

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

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

### 3 その他

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

#### 【事務局説明】

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



ようか。

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

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

#### 4 閉会

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

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