

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 会議次第

日時：令和5年11月27日(月) 13時から

場所：つくば市役所 本庁舎2階 会議室201

1 開会

2 議事

- (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

3 その他

4 閉会

配付資料（議事資料）

議事資料1	バリアフリーマスタープランの評価・見直し（方針）
議事資料2-1	委員御意見への対応方針（第4回協議会）
議事資料2-2	つくば市バリアフリーマスタープラン（素案）
議事資料3	パブリックコメント制度の活用（実施手法・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素案の全体構成について
参考資料2	バリアフリーマスタープラン策定スケジュール
参考資料3	会議録（第4回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会）
参考資料4	視覚障害者移動支援実証実験結果

バリアフリーマスタープランの評価・見直し（方針）

1. バリアフリー法上の規定

（移動等円滑化促進方針の評価等）

第二十四条の三

市町村は、移動等円滑化促進方針を作成した場合には、おおむね五年ごとに、当該移動等円滑化促進方針において定められた移動等円滑化促進地区における移動等円滑化に関する措置の実施の状況についての調査、分析及び評価を行うよう努めるとともに、必要があると認めるときは、移動等円滑化促進方針を変更するものとする。

おおむね5年ごとに

移動等円滑化促進地区の状況の評価等



（必要に応じて）改訂

2. 本市の実情に合わせたスケジュールの検討

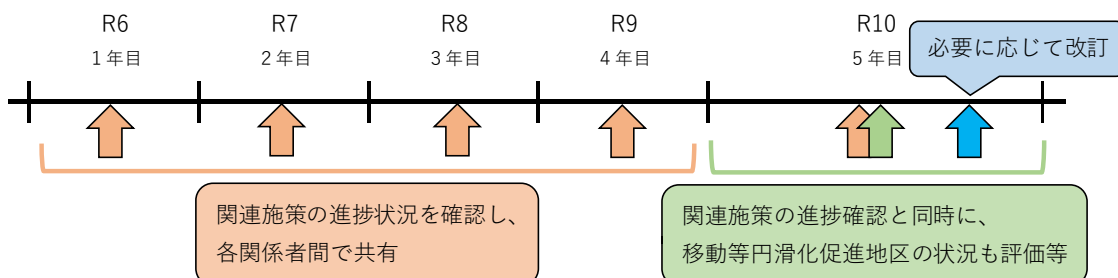
- 本市のバリアフリーマスタープランの特徴の一つは、**関連施策を独自に設定**することで、策定後の実効性を高めている点にある。
- また、本プランが市域全域の計画であり、各関連施策も基本的に市域全域を念頭に置いたものであることから、単に移動等円滑化促進地区のみを評価等するのではなく、**市域全域としての関連施策の進捗確認もすべき**である。
- 関連施策の進捗確認のタイミングについては、各部署における進捗状況を明らかにし、その内容を公表することによって透明性を担保する点において、**毎年度の進捗確認が適切**であると考えられる。

○実施時期（概要）

対象	実施時期	根拠等
移動等円滑化促進地区の状況	おおむね5年ごとに評価等	バリアフリー法
関連施策の進捗状況	原則、毎年度の確認	本市独自

※ 具体的な手法については、適時検討を進めていくこととする。

○想定されるスケジュール（イメージ）



3. 評価等の体制の検討状況

- バリアフリー化を推進していくためには、高齢者や障害者等の当事者、施設管理者、交通事業者といった多様な関係者が連携し、協議を継続させていくことが大切である。
- しかしながら、バリアフリーマスタープラン策定協議会は、その要項において「本プランの策定まで」を開催期間と定めているため、策定によってその役割を終えることとなる。
- 令和4年度に立ち上がった本協議会は、これまでの一連の協議の中で当事者・有識者・事業者ならではの意見や情報によって、本プランを磨き上げてきた。
- また、本プランの策定を契機として、各関係者において独自にバリアフリー化の取組が進められる場合も想定され、そのような場合に、各関係者間で取組状況を共有する場があることもバリアフリー化の推進に効果的である。

以上を踏まえ、本プラン策定後における評価等の体制については、

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。

※ 具体的な委員の構成等について、要項等が確定した段階で改めてお知らせした上で、委員への就任についても別途個別にご相談させていただく予定。

つくば市バリアフリーマスタープラン(素案)における前回（第4回）協議会ご意見への対応

※ 素案（議事資料2-2）と合わせてご覧ください。

No.	章	ページ	ご意見	事務局対応
1	第3章	56 58 59	関連施策の粒度がばらばらのように思われるので、統合することも含めて整理すべきではないか。	事務局において確認したところ、関連施策のうち粒度が小さく統合すべきものとして、これまでの9施策を以下の4施策に統合しました。 ①バリアフリーマップや公共交通マップといった「マップ関連」を統合（1番） ②認知症の本人等の相互理解や認知症の啓発といった「認知症関連」を統合（17番） ③スポーツやレクリエーション活動といった「イベント関連」を統合（18番） ④外国人への各種支援や多文化共生の啓発といった「外国人関連」を統合（21番）
2	第3章	-	問い合わせをする際に備えて、各関連施策の担当部署を明記してほしい。	毎年のように組織改編があることや、縦割ではなく横断的にバリアフリー化を進める表明になるプランとする観点から、担当部署の記載は見送ることになりました。
3	第3章	59	関連施策24番（素案では20番）において、交通安全教室の対象として自転車は含まれないのか。	交通安全教室の講習事項として自転車も含まれることから、関連施策20番に追記しました。
4	第4章	61	移動等円滑化促進地区の説明段階で、市としての捉え方（モデル地区として設定し、今後の横展開の可能性のある旨）を記載すべきではないか。	ご意見を踏まえ、本市における移動等円滑化促進地区の捉え方を追記しました。
5	第4章	74	立地適正化計画を改定しているところなので、つくば駅周辺地区の特徴については、「市内唯一の都市機能誘導区域」という記載を強調するのではなく、例えば「玄関口」といった記載に改めたほうがよい。	ご意見を踏まえ、「玄関口」という記載に改めました。

つくば市バリアフリーマスタープラン(素案)における前回（第4回）協議会ご意見への対応

※ 素案（議事資料2-2）と合わせてご覧ください。

No.	章	ページ	ご意見	事務局対応
6	第4章	71～73 78～80 83 86	生活関連施設の一覧表において、子育て関連施設を上位とするなど、つくばらしい記載順を再検討したほうがよいのではないか。	ご意見を踏まえ、子育て支援施設や教育・文化施設等が上部になるよう記載順を改めました。（関連して、生活関連施設・経路の選定方針・基準に一部を反映させました。）
7	第4章	78～80 83 86	生活関連施設の一覧表において、全ての施設が網羅できているか精査してもらいたい。	精査したところ、生活関連施設を追加し、また、一部の施設名称を修正することとなりました。
8	第5章	88	「盲導犬」と記載があるが、広義の意味を持つ「補助犬」と改めるべきではないか。	ご意見を踏まえ、「補助犬」と改めました。
9	第5章	91	ヘルプマークの説明において、対象に知的障害・発達障害・精神障害を記載してもらいたい。	ご意見を踏まえ、ヘルプマークを使用する方として知的障害や精神・発達障害の方についてを追記しました。
10	第5章	93	障害者等用駐車スペースの広報啓発において、車いすマークが適正とは言い難いので、ユニバーサルデザインの観点から他の記載を検討すべきである。	ご意見を踏まえ、他の自治体における「車いすマークの単独使用ではない」取り組み事例を追記しました。
11	第5章	95	心のバリアフリーにおけるアンケート調査結果において、教育はどの年齢層でも重要であるので、若年層を強調し過ぎないほうがよいのではないか。	ご意見を踏まえ、若年層のみではなく全年代において低調であった旨の記載に改めました。
12	第5章	104	心のバリアフリーの取組事例のうち、市民団体による取組を障害平等研修に差し替えてほしい。	ご意見を踏まえ、障害平等研修に差し替えました。
13	第6章	107	届出制度で対応できない部分については、事業者等との連携で対応していく旨を記載すべきではないか。	ご意見を踏まえ、移動等円滑化を担保するため、届出制度の対象外についても各事業者等と連携を取りながら進めていく旨を追記しました。

つくば市バリアフリーマスタープラン【素案】

令和5年11月
つくば市

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
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.....	87
5-2 バリアフリー施設の適正な利用.....	89
5-3 心のバリアフリーに関する基礎調査結果.....	94
5-4 心のバリアフリーの推進に向けた取組.....	98
第6章 行為の届出	
6-1 届出制度とは.....	105
6-2 届出制度の対象の指定.....	107
第7章 バリアフリーマスタープランの評価・見直し.....	111

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

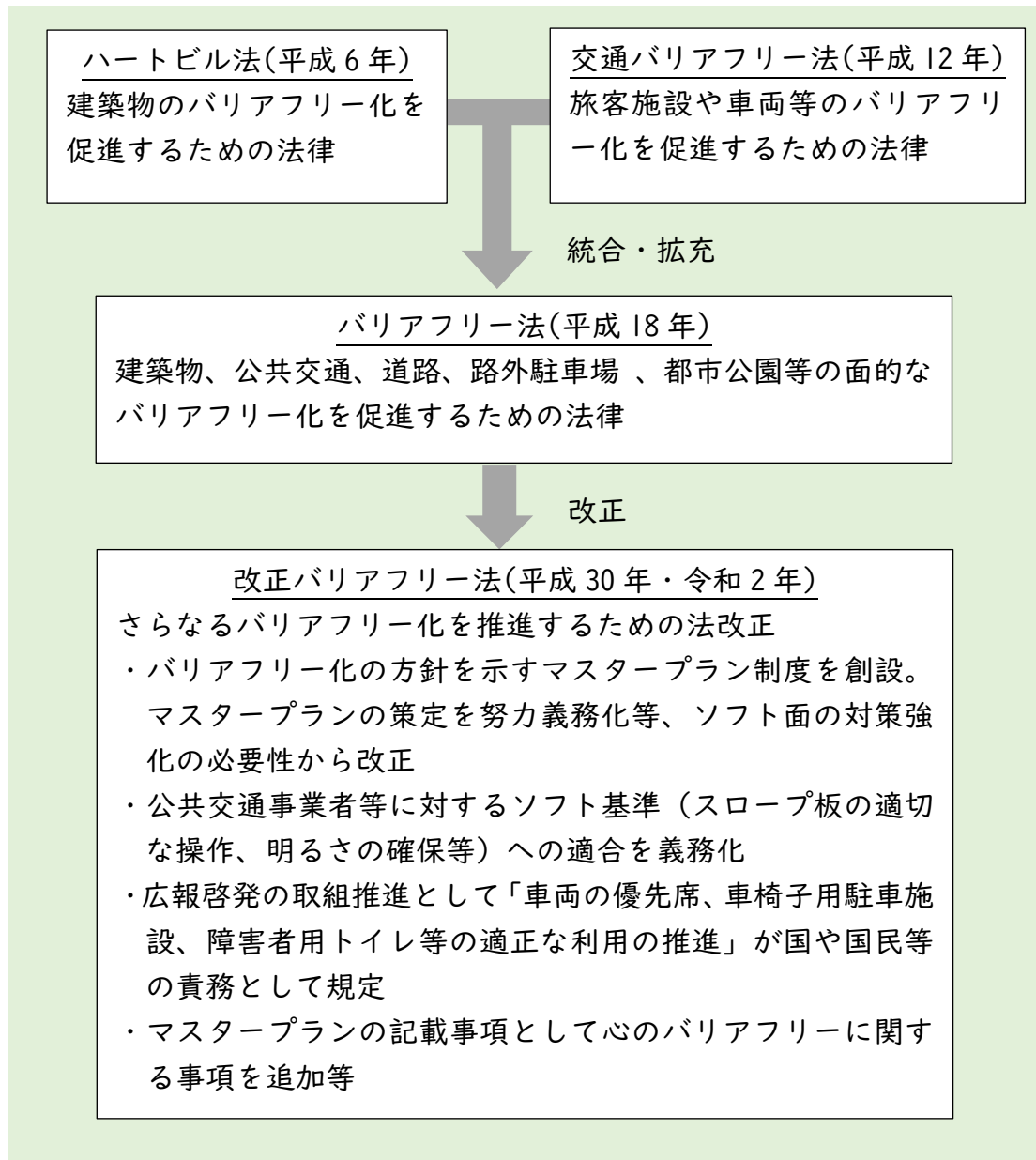
国においては、全ての国民が共生する社会の実現を目指し、バリアフリー化の推進をはじめ、誰もが包摂され活躍できる社会の実現に向けた取り組みを進めています。バリアフリー化にあたっては、障害の有無にかかわらず誰もが平等に社会参加できる社会を目指すノーマライゼーションの理念や、「どこでも、誰でも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に基づいた上で、その推進が図られています。また、バリアフリー化に向けた取り組みは、高齢者や障害者だけでなく、子供や妊産婦など、多様な人々の利便性や快適性を高め、誰もが暮らしやすい社会を実現するための重要な取り組みとなります。

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組の推進を図るため、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組推進として、「車両の優先席、車椅子用駐車施設、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他、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

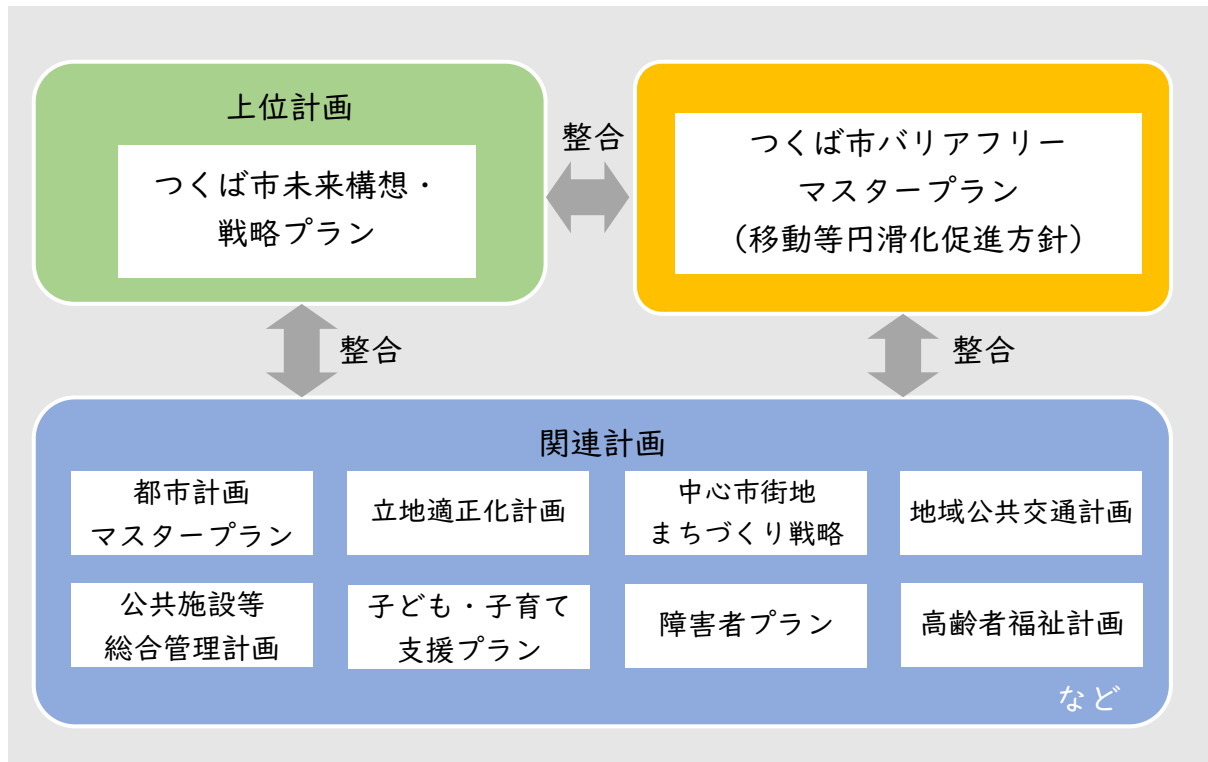
マスタープランとは、バリアフリー法に基づいた計画であり、旅客施設を中心とした地区や、高齢者、障害者等が利用する施設が集積している地区を、移動等円滑化促進地区として設定するとともに、市域全体におけるバリアフリー化の方針を示すものです。

1-4 対象区域

全市的なバリアフリー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図り、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

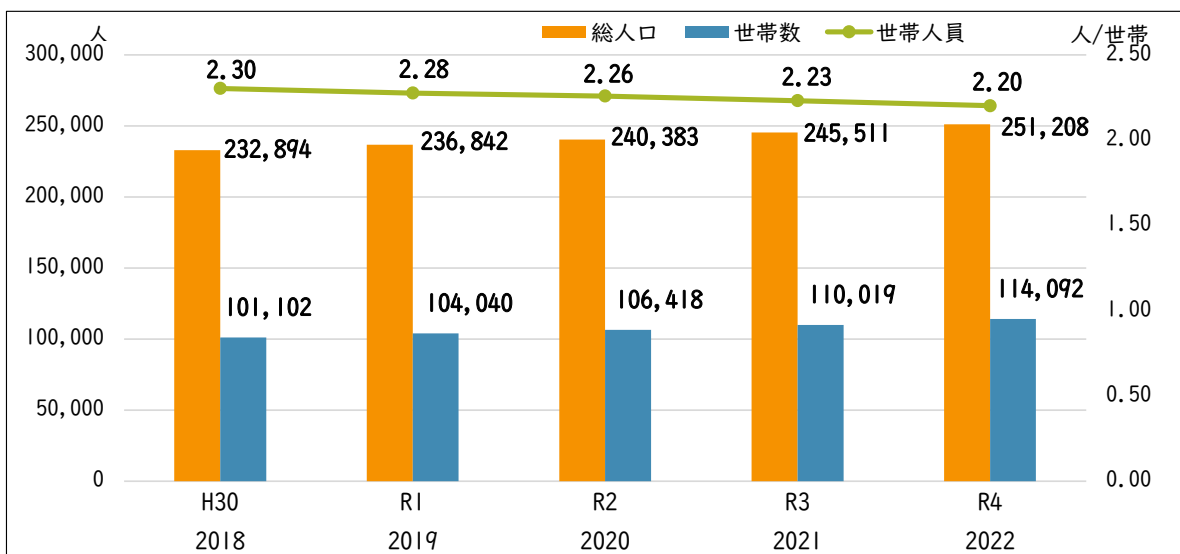
2-1 つくば市の現況

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。

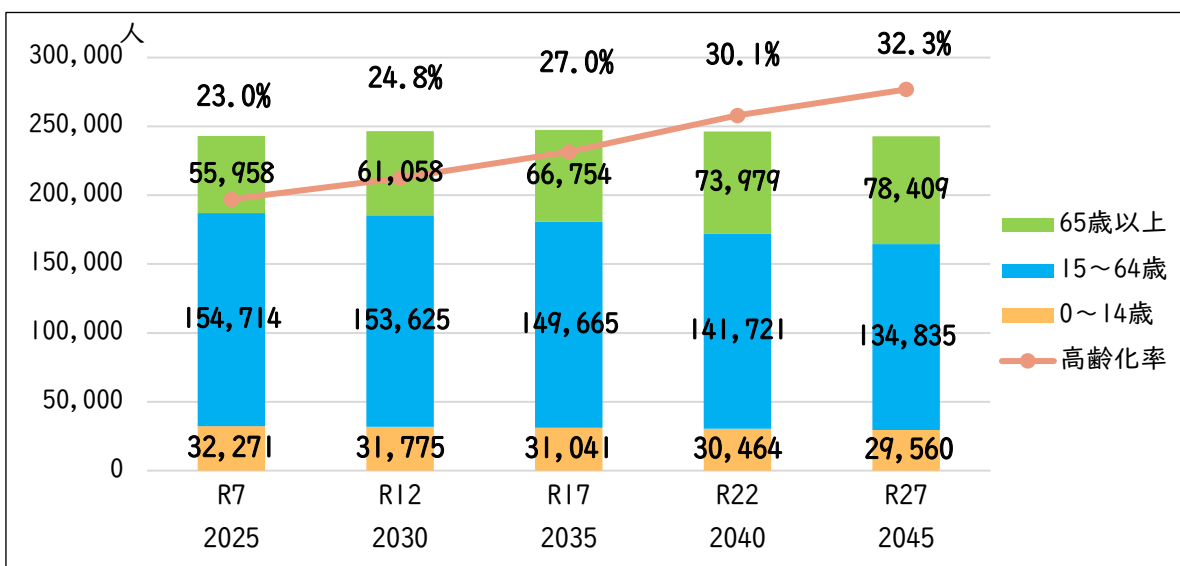
(1) 人口の推移

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、2035年を境に減少することが予想されています。また、2045年には、約3人に1人が高齢者となる見込みです。



つくば市の人口及び世帯数の推移 出典：統計つくば(2022)

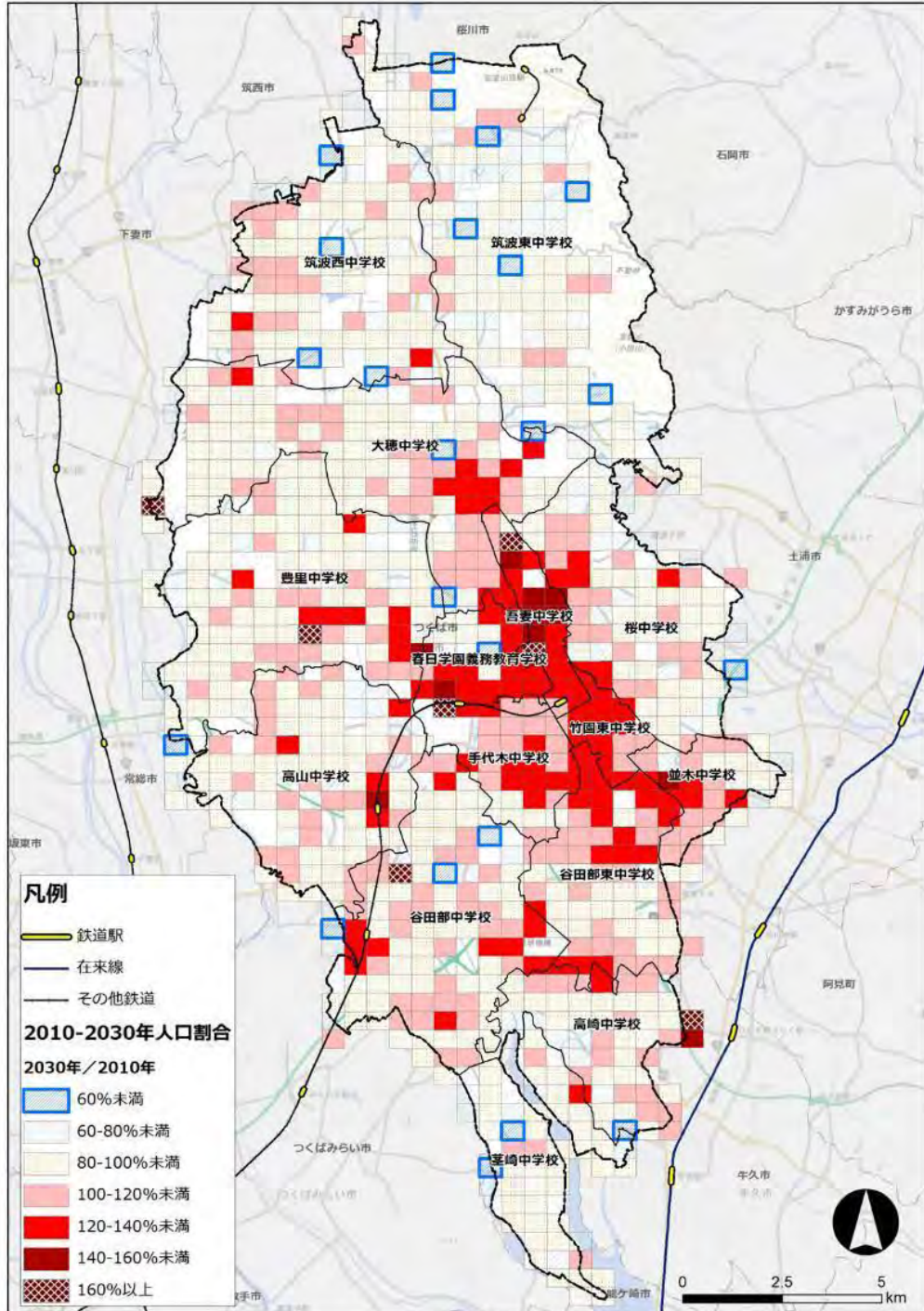


つくば市の年齢別人口と将来の見通し

出典：国立社会保障・人口問題研究所、国勢調査（2015）

(2) 人口推計メッシュ

人口推計 500mメッシュより、2010年と比較して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。



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

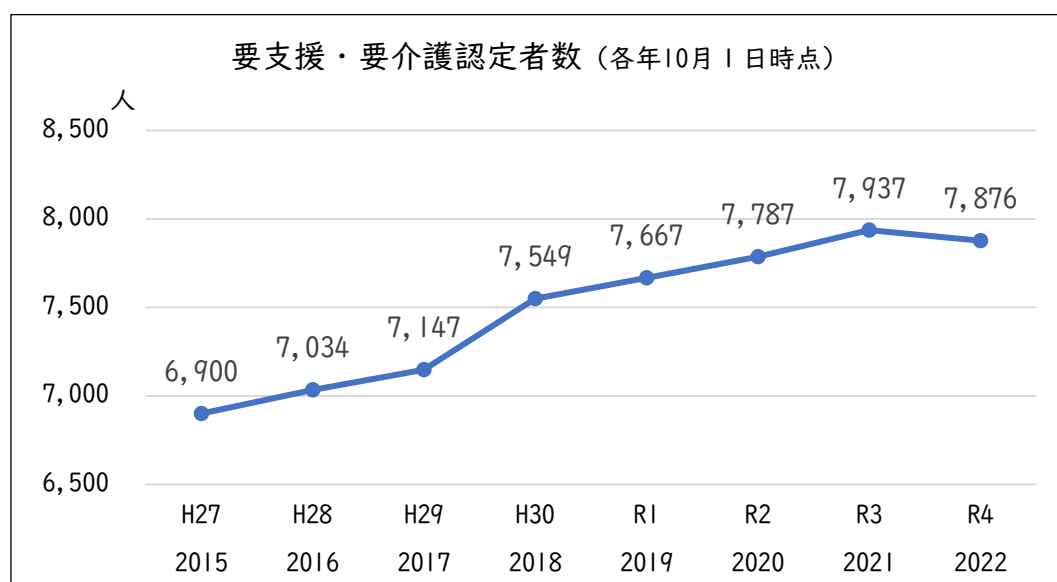
身体障害者手帳所持者数は、2022年度では5,106人となっています。所持者数は、年々増加傾向にありますが、本市の総人口に占める割合（総人口比）は年々減少しています。療育手帳所持者数及び精神障害者保健福祉手帳所持者数は、人数及び総人口比のいずれも増加しています。

		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、2022年度では7,876人となっており、2021年度まで増加傾向でしたが2022年度に減少しています。



出典：高齢者統計データ

(5) 外国人住民数

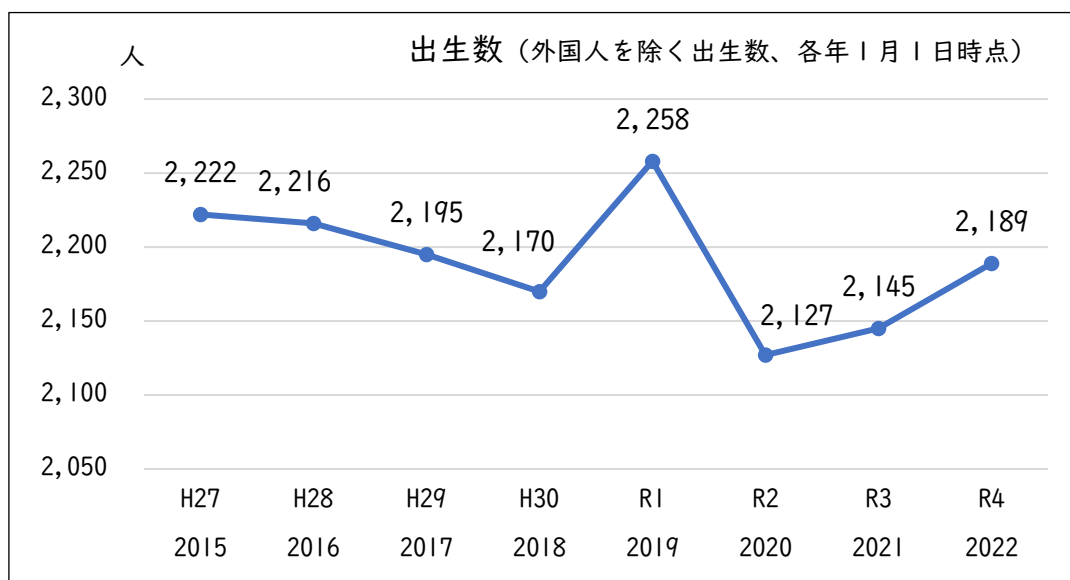
外国人住民数の総数は、2022年度では11,721人となっています。2021年度から2022年度かけて、大きく増加しています。



出典：統計つくば

(6) 出生数

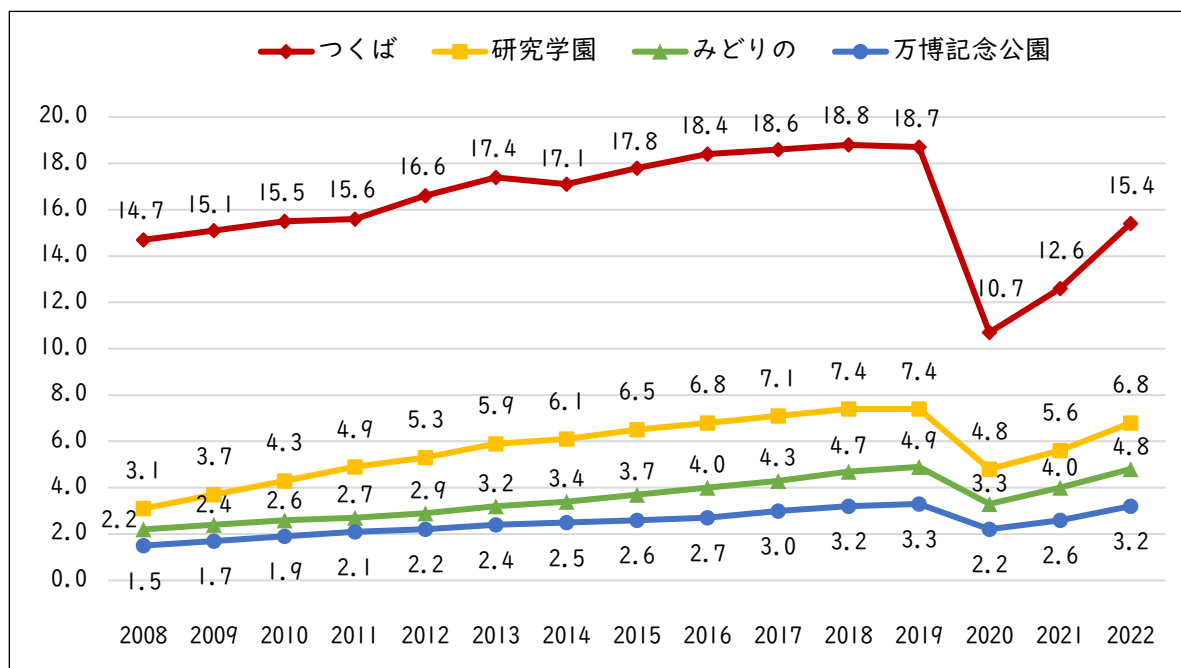
出生数は、2022年度では2,189人となっています。2019年度から2020年度にかけて大きく落ち込みましたが、2020年度以降は増加傾向となっています。



出典：住民基本台帳（総務省）

(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。2022年度では、1日当たりの平均利用者数はつくば駅が最も多く15,400人となっています。

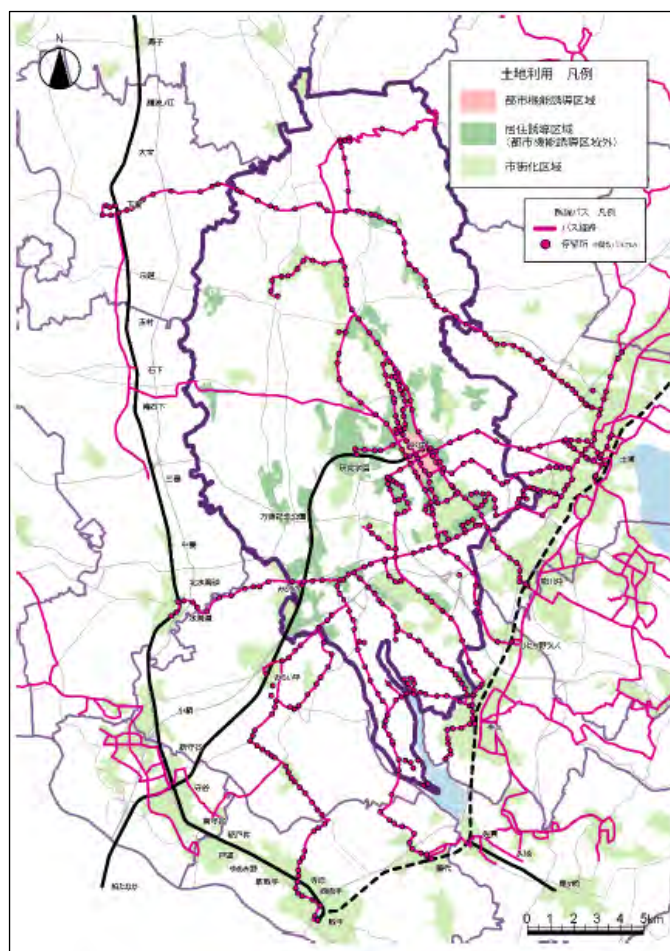


つくばエクスプレス駅の乗降者数（単位千人/日）

出典：統計つくば（2022）

(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。



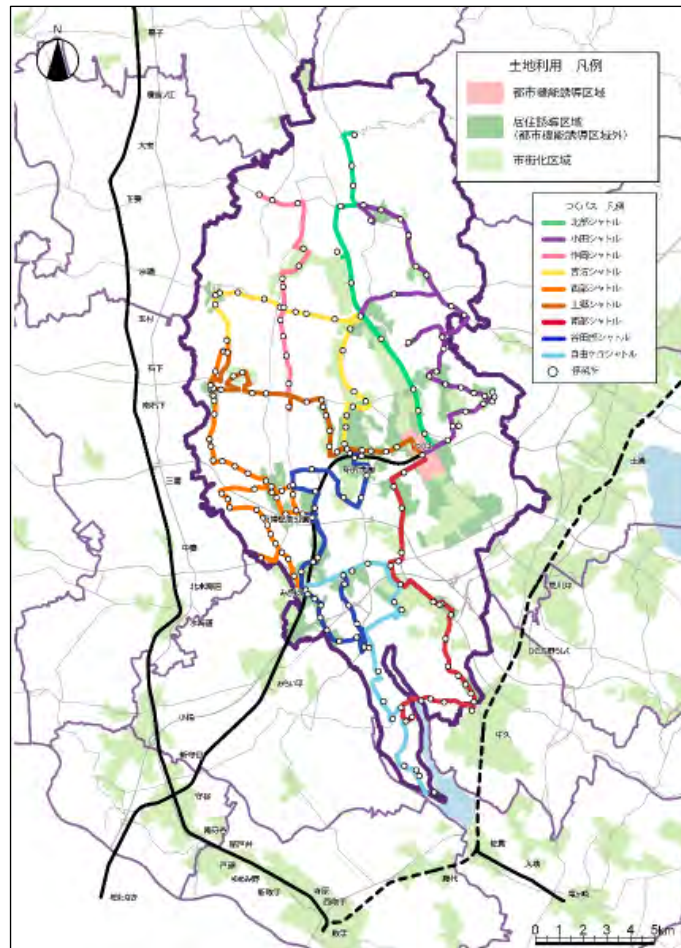
【路線バス路線図】 出典：つくば市地域交通計画

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	8,396	つくばセンター	4,943
2	筑波大学中央	825	イオンモールつくば	706
3	第一エリア前	644	平砂学生宿舎前	411
4	第三エリア前	623	筑波山神社入口	331
5	並木二丁目	587	追越学生宿舎前	247
6	学園並木	575	合宿所	233
7	筑波大学病院入口	514	第三エリア前	227
8	イオンモールつくば	442	筑波大学西	213
9	平砂学生宿舎前	685	天久保三丁目	209
10	追越学生宿舎前	342	筑波大学病院入口	201

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 2019年）

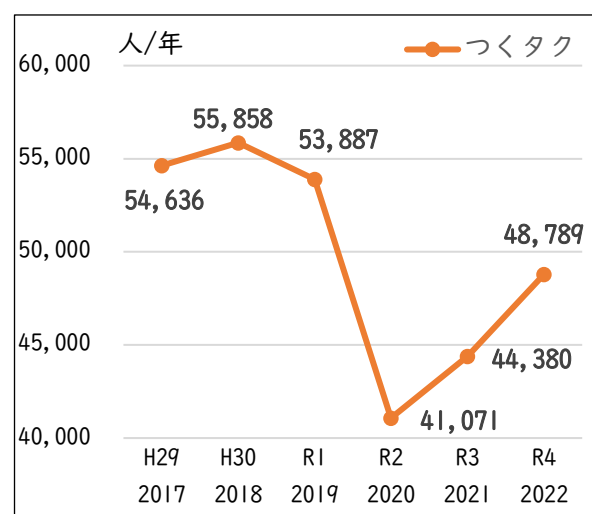
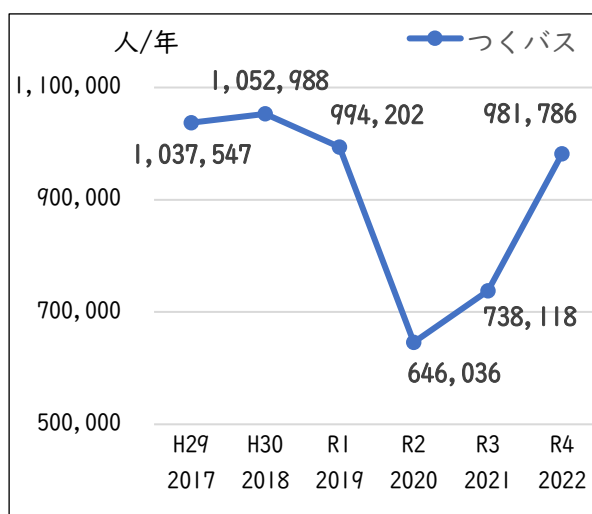
(9) コミュニティバス利用者数

コミュニティバス「つくバス」は北部・小田・吉沼・上郷・西部・南部・谷田部・自由が丘・荃崎の計 10 路線を運行しています。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 2019 年度の利用者数と比較すると 9 割程度の水準です。



【つくバス路線図】

出典：つくば市地域交通計画



つくバス・つくタク利用者数

出典：統計つくば (2022)

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	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：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(33.6%)
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9.5%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。各学区の回収率は、高崎が約11%で最も低く、荃崎が約60%と最も高い割合となっています。

	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伺えます。

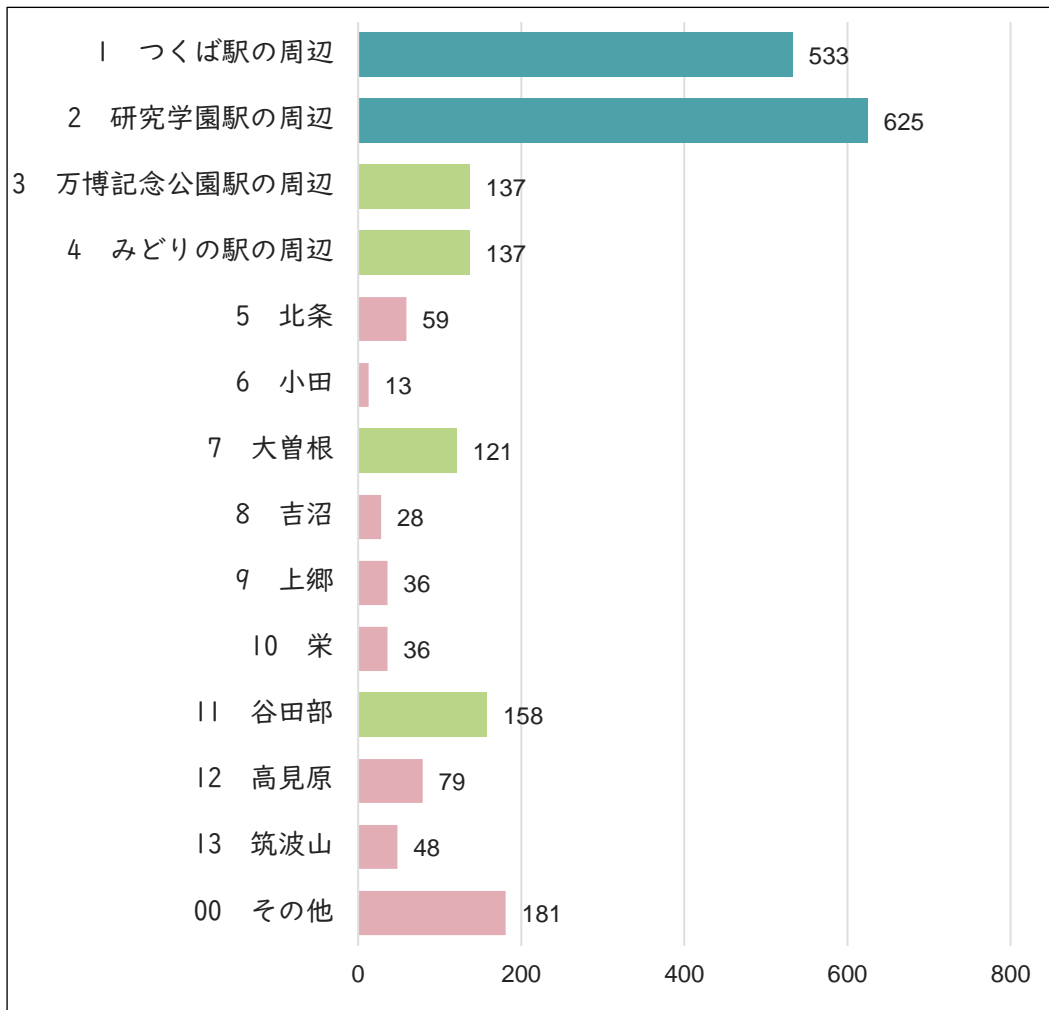
	回答数	割合 (%)
1 ほとんど毎日	567	54.6
2 週4~5日	153	14.7
3 週2~3日	198	19.1
4 週1日程度	62	6.0
5 月に2~3日以下	29	2.8
6 ほとんど外出しない	19	1.8
無回答	11	1.1

外出頻度 (n=1039)

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、つくば市民が集う中心のまちとなっていることが伺えます。

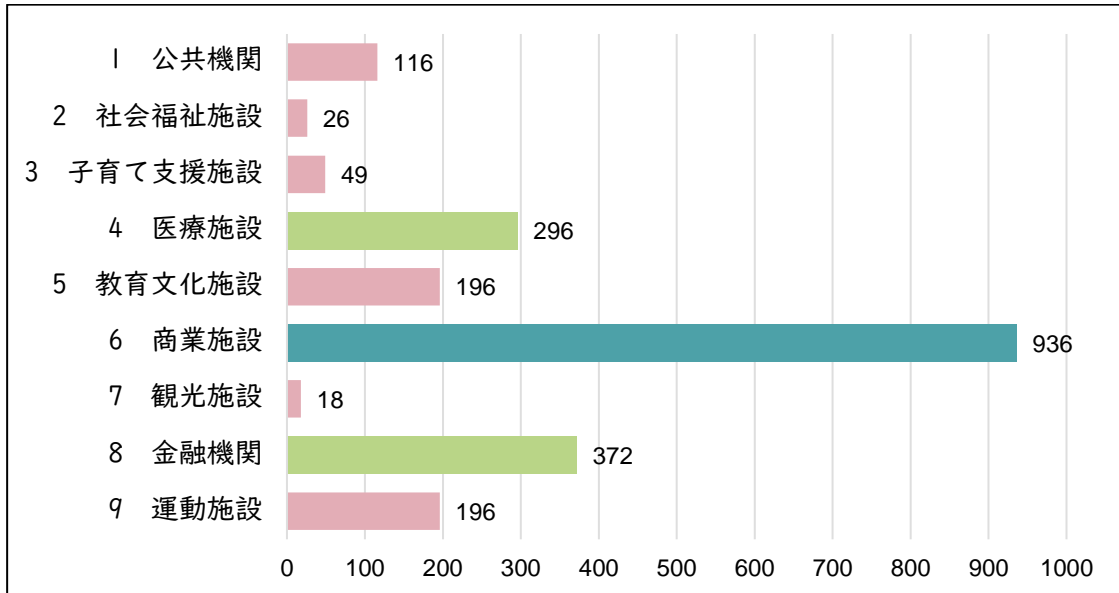
また、大曾根・谷田部・万博記念公園駅周辺、みどりの駅周辺などを訪れる人がそれぞれ1割程度あります。これらの地区は、住宅街とスーパーマーケットなどの商業施設が混在する地区であり、多くの方が集まる中心市街地ではなく、生活・暮らしの拠点となっていると考えられます。



主な外出先（複数回答可、n=1039）

⑤月1回以上訪問する施設

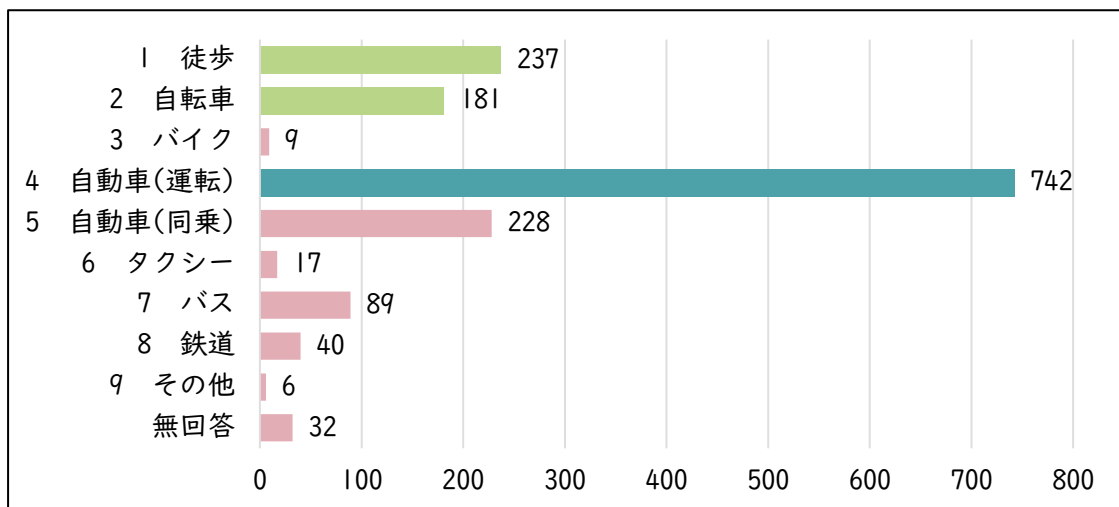
「月1回以上利用する施設」として、約90%の回答者が月に1回以上商業施設を利用しています。利用する人の割合が高い施設として、金融機関36%、医療施設29%となっています。



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

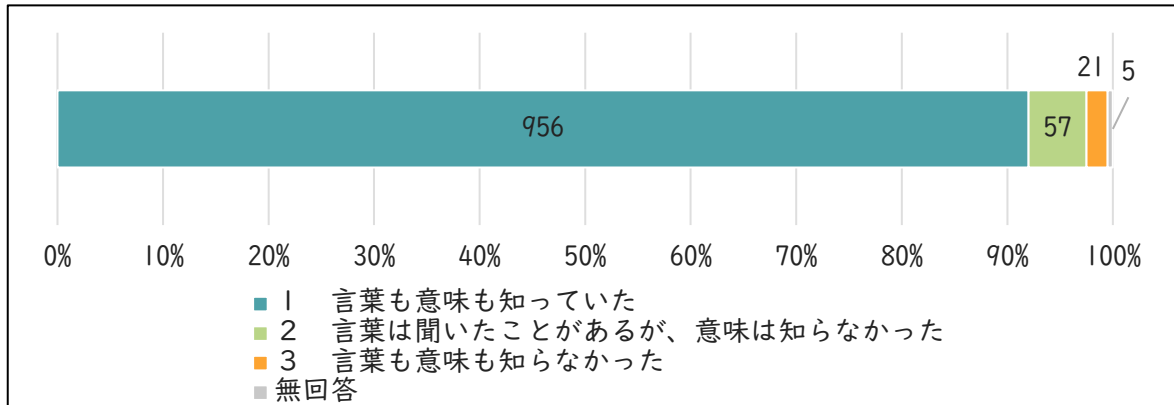
つくば市内での外出における主な交通手段は、自動車（自分で運転）であり71%の人が利用しています。続いて自転車・徒歩などの割合が高くなっています。また、バス利用者は9%未満にとどまっています。なお、鉄道の利用者が少ないが、つくばエクスプレス線は都市間交通としての役割が強く、市内の移動手段として活用されていないことが要因と考えられます。



つくば市内での移動における交通手段（複数回答可、n=1039）

⑦ “バリアフリー” の認知度

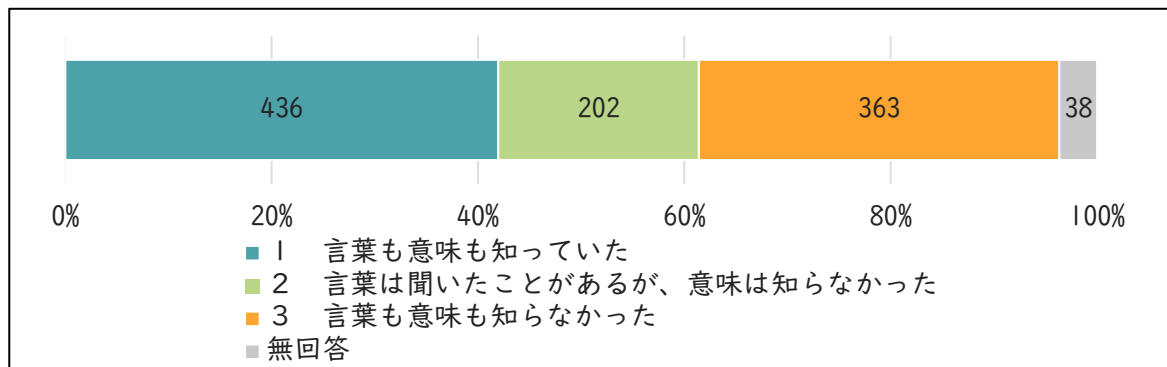
「バリアフリー」という言葉を聞いたことがある人は約 97%であり、全体の 92%がその意味も理解していると回答しています。一方で、「言葉も意味も知らない」人は 2.0%となっています。



“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

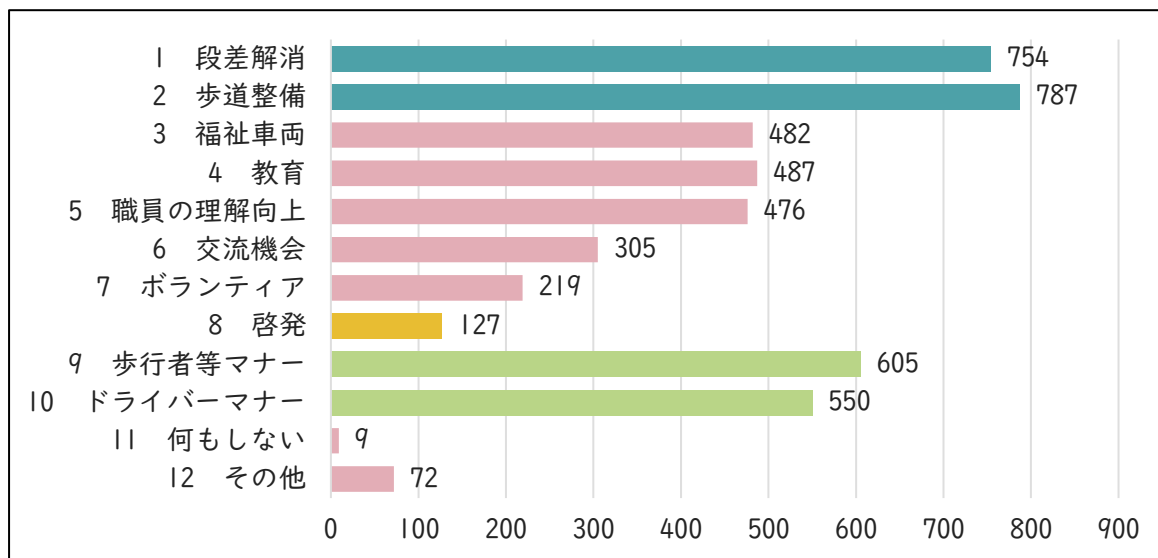
「バリアフリー」という言葉を聞いたことがある人が 95%だったのに対し、「心のバリアフリー」を聞いたことがある人は 60%程度であり、その意味を知っている人は約 42%でした。「バリアフリー」と比べて、心のバリアフリーを知っている人の割合が少ないことがわかります。



“心のバリアフリー” の認知度 (n=1039)

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

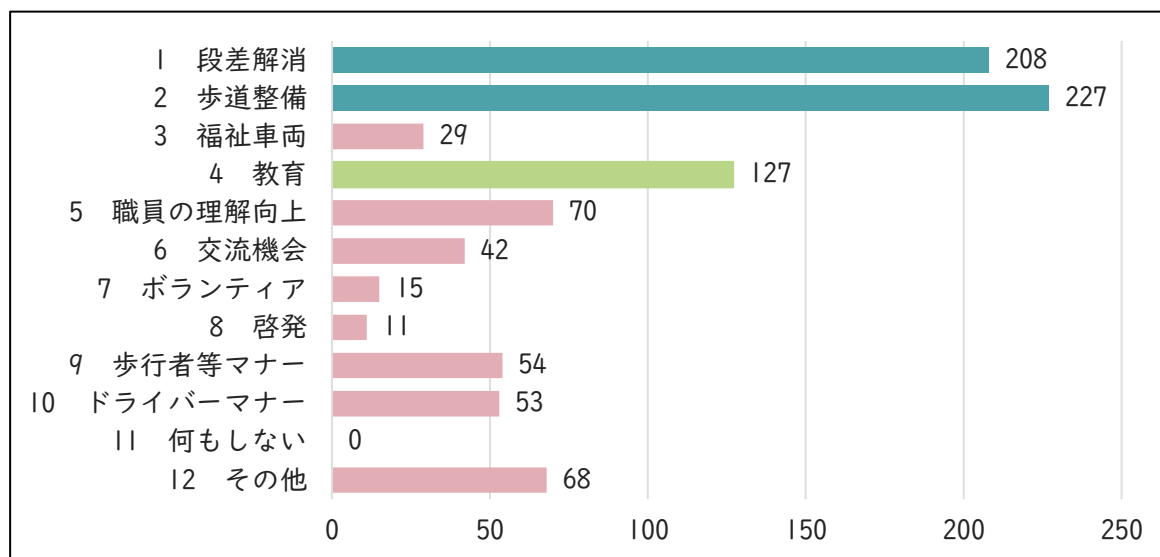
バリアフリーのまちづくりのために必要なこととして、需要が高かったのは、「段差解消」、「歩道整備」といった段差と歩道の整備でした。また、歩行、自転車、自動車運転のマナー向上を期待する人も50%以上あります。一方で、講演会やパンフレットでの啓発活動を必要と感じている人は1割程度にとどまっています。



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	ほにやら	2022年11月2日
		肢体不自由児者父母の会	2022年11月4日
		つくば市身体障害者福祉協議会	2022年11月4日
		かけはしねっと	2022年11月9日
	知的障害	つくば市手をつなぐ育成会	2022年11月4日
	視覚障害	筑波技術大学（在学生）	2022年12月12日
		筑波技術大学（教職員）	2022年12月13日
聴覚障害	筑波技術大学（在学生）	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	2022年11月15日	
子育て支援団体	NPO 法人ままとーん	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。

【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く、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、障害者や子育て妊産婦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コミュニケーションの意思疎通が図られない課題や、介助が必要な方に対する補助の対応について課題があります。

【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、車椅子や介護に対応したタクシーの普及が少ない状況から、車椅子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の課題があります。

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（視覚障害では、降車後の移動を考慮した降車位置が重要など）からコミュニケーションの意思疎通が図られない課題や、障害者や子育て妊産婦への補助の範囲でサービス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うが、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でとなっています。

【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に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、マナーやコミュニケーションについて、健常者と障害者双方の理解の浸透が必要であるとともに、それらの浸透を促す機運の醸成として、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として理解を深めることで、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とされます。

【心のバリアフリーに関する意見】

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組ができるのかといったハード・ソフトの解決策を共に考える契機となります。

(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。

④天久保地区	<p>関鉄バスの乗降者数上位 10 位以内の 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。つくば駅の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
つくば駅周辺地区 A-1：公共交通編	
つくば駅周辺地区 A-2：自家用車編	

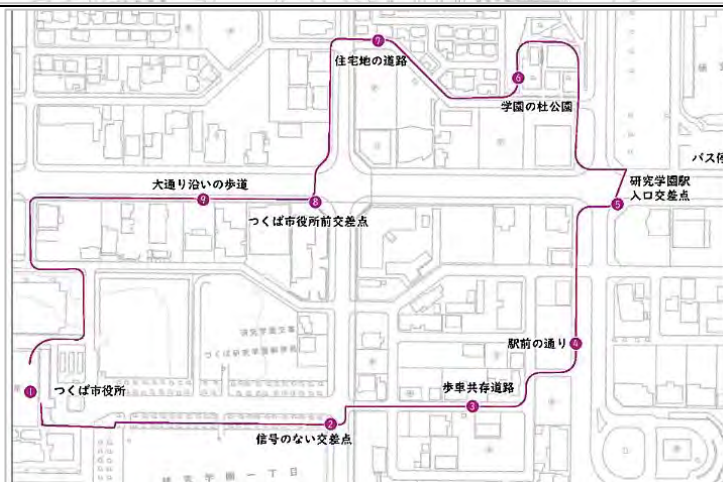
つくば駅周辺地区
A-3：公園・道路編



研究学園駅周辺地区
B-1：公共交通編



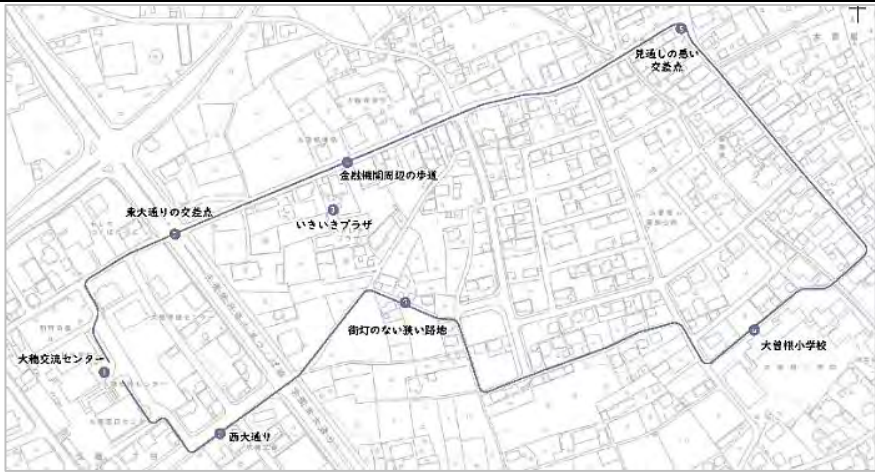
研究学園駅周辺地区
B-2：商業施設編



大曾根・筑穂地区
C-1：郊外型住宅街
編



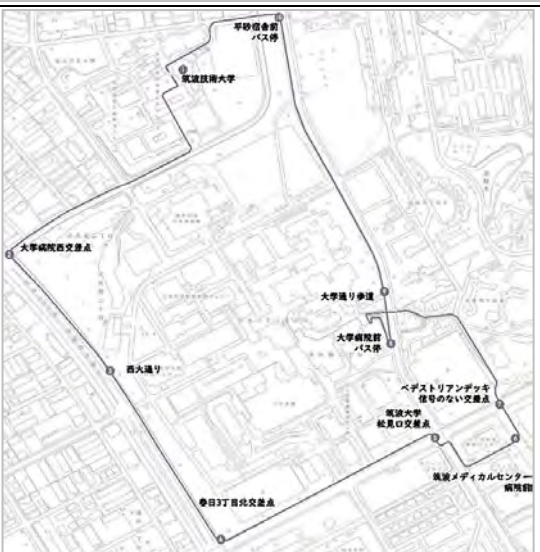
大曾根・筑穂地区
C-2：周辺市街地編



天久保地区
D-1：住宅街編



天久保地区
D-2：医療機関編



(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
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
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
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
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
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

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－

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



■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。

■駐車場内の警告灯に関して(聴覚障害者)

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

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-1：公共交通編

実施日：2023年2月24日(金) 天候：曇り

8 ホーム



- ◆ホームの案内サイン文字間隔やフォントの視認が困難で、時刻がわからない。(視覚障害者：弱視)
- ◆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差が小さく、使いやすい。(車椅子・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店舗の什器の間隔が狭い。(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。(車椅子・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。(車椅子ユーザー)
- ◆オストメイト設備があるが冷水のみなので、温水が出るよりも良い。(人工排泄保有者)

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。

12 ペDESTリアンデッキ

- ◆ペDESTリアンデッキ上の構内図では、施設全体の配置を把握できないほか、トイレの位置が確認しにくい。(乳幼児の介助者)
- ◆ペDESTリアンデッキ上の構内図では、多機能トイレの位置が確認できない。(車いすユーザー)



11 中央図書館

- ◆中央図書館前の案内地図の点字がはがれている。(視覚障害者)



1 吾妻交流センター



- ◆吾妻交流センター入口のスロープの位置がバラバラで通れる場所が限られてしまう。(車いすユーザー)
- ◆吾妻交流センターの施設名の表示が建物と同系色かつ高い位置に設置されており、視認できない。(視覚障害者：弱視)
- ◆吾妻交流センター前の点字ブロックの破損による段差(車いすユーザー)を除いて、段差に関する指摘はなかった。

- ◆同系色で統一された階段は、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。(車椅子・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)



— まち歩き点検ルート ● 点検ポイント



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。(車椅子ユーザー)

◆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。(車椅子ユーザー)

5 駐車場～ キュート内エレベーター

◆つくば駅に近隣の商業施設と連結する A5 出口のエスカレーターが途中から商業施設内にあり、営業時間外に利用することができない。(肢体障害者)



4 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、昼間は警告ライトも見えないので、車両に気が付かないことがある。(聴覚障害者)
◆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)



◆入口から障害者等用駐車スペースの場所が分かりづらい。(車椅子対応車(福祉車両)利用者)

◆通路から常陽銀行を繋ぐ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)
◆スロープの途中に踊り場があり、利用しやすい。(車椅子ユーザー)
◆段差を表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)
◆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。

◆停まる箇所(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)



— まち歩き点検ルート ● 点検ポイント



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被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、周囲に木々が生い茂っており夜は暗く見えにくい。

- ◆歩道は根上がりで段差ができており、夜だと気づかず、はまってしまって怖い。(車椅子ユーザー)

- ◆バス停にある柵同士の間隔が広いので乗降しやすい。(車椅子ユーザー)
- ◆街灯と標識の間に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)

6 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、植栽の根上りのため押しボタンまで車いすがたどり着けない構造となっていた。
- ◆障害者用のボタンを押すとその瞬間に音が鳴るが、信号が青になった際の音による案内はなかった。



- ◆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、私用しにくい。

- ◆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。

- ◆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)

10 11

- ◆中央通りの交差点は音響式信号となっており、信号が青になると案内が流れる。一方で、距離が長いにも関わらず、エスコートゾーンが設置されておらず、視覚障害者が斜めに進み車道の中心に侵入するリスクがある。(視覚障害者：全盲)



2 ペDESTリアンデッキ

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



- ◆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。(車椅子ユーザー)

- ◆スロープは勾配があり、上るのが大変である。(車椅子ユーザー)

— まち歩き点検ルート ● 点検ポイント

0 250m

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、交通安全の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 B-1：公共交通編

実施日：2023年2月13日(月) 天候：雨

◆車止めの間隔があり、白杖の障壁になってなくてよい。(視覚障害者)

8 歩車共存道路

◆歩車共存道路で、スピードを出して走行する車が出て怖かった。



7 バスターミナル

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



◆障害者等専用駐車場の車止めは、リフト車から車椅子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6cm以下にする必要がある。(車椅子ユーザー)

◆バスの乗降場は、歩道が車道より高くなっているため、楽に乗降できる。(車椅子ユーザー)

2 歩道

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

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

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



◆多機能トイレのスペースが広く、利用しやすい。(車椅子ユーザー)

◆多機能トイレがスライド式ドアで開けやすい。(車椅子ユーザー)

◆足元が当たらないように奥行きがあり利用しやすい。(車椅子ユーザー)

◆触地図がある案内がないため、利用しにくい。(視覚障害者)

— まち歩き点検ルート ● 点検ポイント



0

500m

研究学園駅周辺地区 B-2：商業施設編

実施日：2023年2月13日(月) 天候：雨

8 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、水たまりに嵌るものだと思いつけることを諦めている。(視覚障害者)

1 つくば市役所

- ◆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：信号機だけの交差点(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

- ◆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)



- ◆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。
- ◆水飲み場に蹴り込みがあり車椅子でも利用できる。(車椅子ユーザー)

- ◆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いい。バスに乗車する際のスロープの角度が緩くなる。(車椅子ユーザー)

- ◆インターロッキングブロックが割れており移動しにくい。(車椅子ユーザー)
- ◆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)

— まち歩き点検ルート ● 点検ポイント



0



250m

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。

大曾根・筑穂地区 C-1：校外型住宅街編

実施日：2023年2月21日(火) 天候：雨

1 大穂交流センター

◆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 大穂庁舎駐車場

◆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。



◆バス停に照明がなく、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、ぶつかりそうで怖い。



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。
◆不在時用電話の箱が開かない。
◆不在時用の電話は、聴覚障害者は利用できない。
◆いざという時に交番が利用できる状態でなければ、安心して外出できない。



7 信号のない交差点

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



◆車両が往来する箇所に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、駐車場内を通る時、車のエンジン音・クラクションに気付かず危ない。(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：2023年2月21日(火) 天候：雨

2 東大通りの交差点

◆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

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



4 金融機関周辺の歩道

- ◆側溝の溝が広くて危ない。車いすのタイヤが嵌る。(車いすユーザー)
- ◆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。
- ◆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)



◆空家があり、倒壊の危険や景観の悪化、目の前を通りにくい。

◆街灯が設置されていないため夜間の通行が危険。

◆歩道と車道の上に段差があり、通れるところが限られてしまう。(車椅子ユーザー)
◆宅内電柱になっており、電柱が通行の妨げにならない、歩道幅員を確保できる。

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 D-1：住宅街編

実施日：2023年2月20日(月) 天候：曇り

◆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。

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

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

◆片側のみに歩道がある道路において、ペDESTリアンデッキが反対側の歩道とみなされ、車道の両側にバス停がある。しかし、道路とペDESTリアンデッキ間で1メートル以上の高低差がある。

2 コンビニ前の交差点

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



◆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

- ◆夜間に街灯が少なく、安全を確保することが難しい。(聴覚障害者)
- ◆東大通りの交差点において、車いすユーザーは、中央分離帯による小さな段差を避け、横断歩道から外れ、車道側を通らないと、横断できない。(車いすユーザー)



3 平砂歩道橋

- ◆平砂宿舎前のバス停付近に、車いすが転回しにくいユニバーサルゲートがある。
- ◆横断歩道前は段差があり利用しにくい。(車椅子ユーザー)
- ◆舗装が割れている・すべりやすい材で危険である。



— まち歩き点検ルート ● 点検ポイント



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

◆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)

◆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渡り切ったことが分かるため、通行しやすい。

◆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。

◆1mくらいの間隔でポールが2本設置されているが白杖利用時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ポールがもう少し離れている方が良い。

4 春日3丁目北交差点

◆西大通りでは歩道と同じ高さに自転車道があるが、筑波大学附属病院の南側の通りでは、車道側に自転車道がある。これを理解せず、歩道内を走行する自転車があり、安心歩行ゾーンの実態は安心して利用できない。(視覚障害者：全盲)



◆車両侵入抑制のポールが複雑に設置され、歩行ルートが波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。

◆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、知らないと各方面から音がして混乱する、どの方向を横断していいかわかりにくい。
◆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

◆路線の境目で途切れている。
◆点字ブロックが車道側に寄っていて、点字ブロックを見失ったときに車道に侵入するリスクがある。



8 大学病院前バス停

◆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)



◆マウンドアップの歩道において道路との境界に歩道より高い縁石がない場合、転落の不安がある。(視覚障害者：全盲)

6 筑波メディカルセンター病院前

◆路線の境目で途切れている。
◆点字ブロックが車道側に寄っていて、点字ブロックを見失ったときに車道に侵入するリスクがある。



(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らかになりました。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			
	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				
【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			
	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				
【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）		○	○	
ラバーハンブ（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（車椅子使用者） ・ 肢体不自由者（車椅子使用者以外） ・ 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 （車椅子使用者）	車椅子の使用により <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 ・ 座位が低いため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

<p>肢体不自由者 (車椅子使用者以外)</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</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に難しい場合がある ・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

(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。

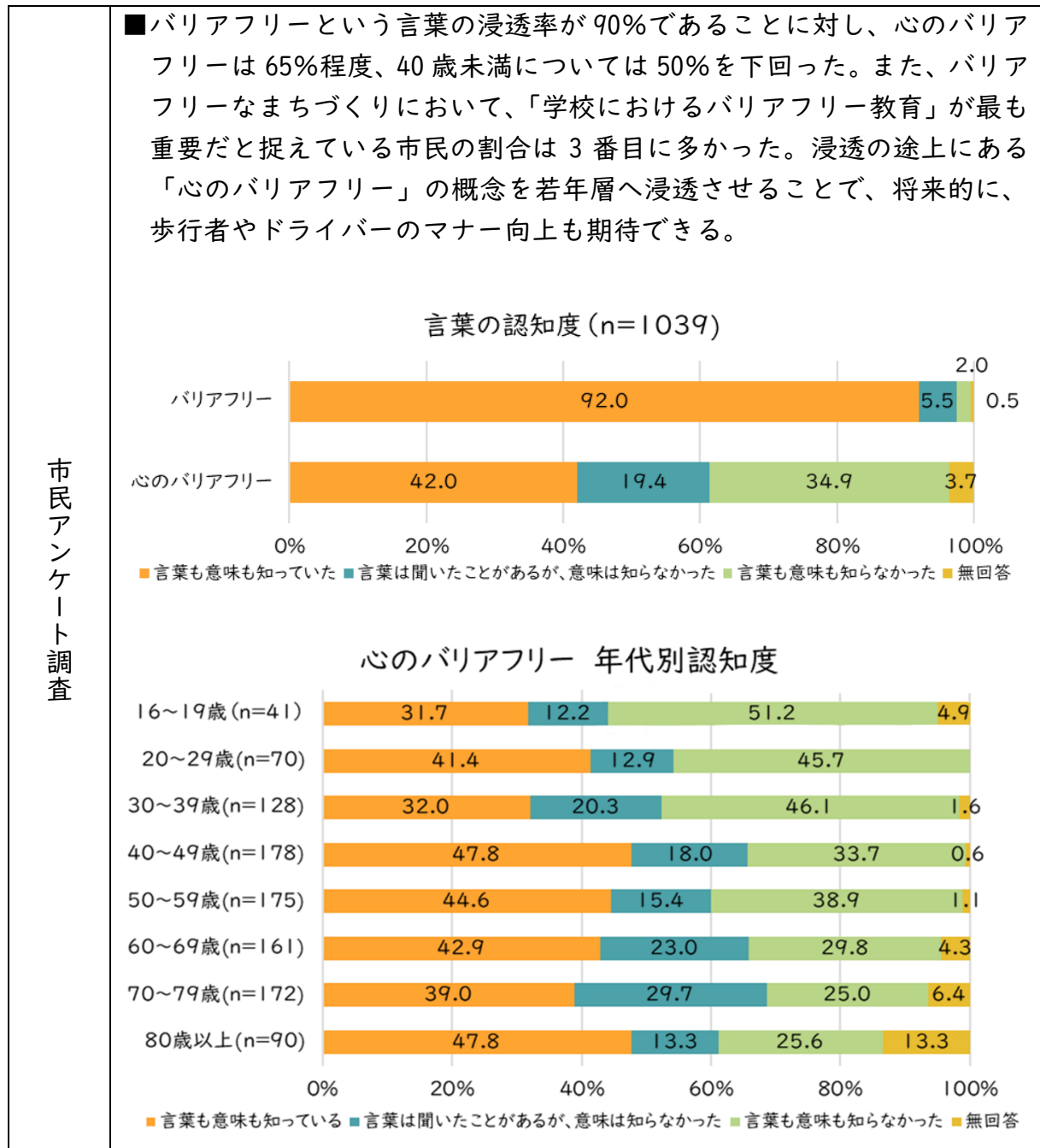
課題Ⅰ 徒歩等による移動及び公共交通に関する課題

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、学校等における取組を推進するとともに、高齢者や障害者等の多様な市民による交流を後押しすることによって、お互いが理解し合える環境をつくる必要があります。



<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">市民アンケート調査</p>	<p style="text-align: center;">バリアフリーなまちづくりに最も必要なこと (n=1039)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 段差解消</td><td>20.0</td></tr> <tr><td>2 歩道整備</td><td>21.8</td></tr> <tr><td>3 福祉車両</td><td>2.8</td></tr> <tr><td>4 教育</td><td>12.2</td></tr> <tr><td>5 職員の理解向上</td><td>6.7</td></tr> <tr><td>6 交流機会</td><td>4.0</td></tr> <tr><td>7 ボランティア</td><td>1.4</td></tr> <tr><td>8 啓発</td><td>1.1</td></tr> <tr><td>9 歩行者等マナー</td><td>5.2</td></tr> <tr><td>10 ドライバーマナー</td><td>5.1</td></tr> <tr><td>11 何もしない</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>12 その他</td><td>6.5</td></tr> </tbody> </table>	項目	割合 (%)	1 段差解消	20.0	2 歩道整備	21.8	3 福祉車両	2.8	4 教育	12.2	5 職員の理解向上	6.7	6 交流機会	4.0	7 ボランティア	1.4	8 啓発	1.1	9 歩行者等マナー	5.2	10 ドライバーマナー	5.1	11 何もしない	0.0	12 その他	6.5
項目	割合 (%)																										
1 段差解消	20.0																										
2 歩道整備	21.8																										
3 福祉車両	2.8																										
4 教育	12.2																										
5 職員の理解向上	6.7																										
6 交流機会	4.0																										
7 ボランティア	1.4																										
8 啓発	1.1																										
9 歩行者等マナー	5.2																										
10 ドライバーマナー	5.1																										
11 何もしない	0.0																										
12 その他	6.5																										
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">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 style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">まち歩きポイント検</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>																										

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。

<p>市民アンケート調査</p>	<p>■観光施設については約80%、運動施設については約70%の市民が、バリアフリーを感じられないとしている。</p> <p style="text-align: center;">施設のバリアフリー状況</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施設名</th> <th>1 進んでいる</th> <th>2 どちらかといえば進んでいる</th> <th>3 どちらかといえば進んでいない</th> <th>4 進んでいない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運動施設(n=434)</td> <td>3.5</td> <td>28.6</td> <td>43.5</td> <td>24.4</td> </tr> <tr> <td>金融機関(n=662)</td> <td>7.1</td> <td>44.9</td> <td>34.1</td> <td>13.9</td> </tr> <tr> <td>観光施設(n=346)</td> <td>2.0</td> <td>15.3</td> <td>42.2</td> <td>40.5</td> </tr> <tr> <td>商業施設(n=814)</td> <td>8.6</td> <td>47.9</td> <td>31.3</td> <td>12.2</td> </tr> <tr> <td>教育文化施設(n=513)</td> <td>8.4</td> <td>37.8</td> <td>32.7</td> <td>21.1</td> </tr> <tr> <td>医療施設(n=656)</td> <td>20.3</td> <td>54.7</td> <td>18.6</td> <td>6.4</td> </tr> <tr> <td>子育て支援施設(n=213)</td> <td>8.5</td> <td>41.3</td> <td>31.0</td> <td>19.2</td> </tr> <tr> <td>社会福祉施設(n=173)</td> <td>15.6</td> <td>45.1</td> <td>24.3</td> <td>15.0</td> </tr> <tr> <td>公共機関(n=464)</td> <td>15.7</td> <td>47.4</td> <td>26.9</td> <td>9.9</td> </tr> <tr> <td>市役所(n=640)</td> <td>29.1</td> <td>58.6</td> <td>9.4</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>みどりの駅の周辺(n=201)</td> <td>21.9</td> <td>50.7</td> <td>19.9</td> <td>7.5</td> </tr> <tr> <td>万博記念公園駅の周辺(n=195)</td> <td>22.6</td> <td>48.7</td> <td>21.0</td> <td>7.7</td> </tr> <tr> <td>研究学園駅の周辺(n=432)</td> <td>23.4</td> <td>57.4</td> <td>15.5</td> <td>3.7</td> </tr> <tr> <td>つくば駅の周辺(n=567)</td> <td>21.2</td> <td>54.5</td> <td>16.9</td> <td>7.4</td> </tr> </tbody> </table> <p>0% 20% 40% 60% 80% 100%</p> <p>■ 1 進んでいる ■ 2 どちらかといえば進んでいる ■ 3 どちらかといえば進んでいない ■ 4 進んでいない</p>	施設名	1 進んでいる	2 どちらかといえば進んでいる	3 どちらかといえば進んでいない	4 進んでいない	運動施設(n=434)	3.5	28.6	43.5	24.4	金融機関(n=662)	7.1	44.9	34.1	13.9	観光施設(n=346)	2.0	15.3	42.2	40.5	商業施設(n=814)	8.6	47.9	31.3	12.2	教育文化施設(n=513)	8.4	37.8	32.7	21.1	医療施設(n=656)	20.3	54.7	18.6	6.4	子育て支援施設(n=213)	8.5	41.3	31.0	19.2	社会福祉施設(n=173)	15.6	45.1	24.3	15.0	公共機関(n=464)	15.7	47.4	26.9	9.9	市役所(n=640)	29.1	58.6	9.4	3.0	みどりの駅の周辺(n=201)	21.9	50.7	19.9	7.5	万博記念公園駅の周辺(n=195)	22.6	48.7	21.0	7.7	研究学園駅の周辺(n=432)	23.4	57.4	15.5	3.7	つくば駅の周辺(n=567)	21.2	54.5	16.9	7.4
施設名	1 進んでいる	2 どちらかといえば進んでいる	3 どちらかといえば進んでいない	4 進んでいない																																																																								
運動施設(n=434)	3.5	28.6	43.5	24.4																																																																								
金融機関(n=662)	7.1	44.9	34.1	13.9																																																																								
観光施設(n=346)	2.0	15.3	42.2	40.5																																																																								
商業施設(n=814)	8.6	47.9	31.3	12.2																																																																								
教育文化施設(n=513)	8.4	37.8	32.7	21.1																																																																								
医療施設(n=656)	20.3	54.7	18.6	6.4																																																																								
子育て支援施設(n=213)	8.5	41.3	31.0	19.2																																																																								
社会福祉施設(n=173)	15.6	45.1	24.3	15.0																																																																								
公共機関(n=464)	15.7	47.4	26.9	9.9																																																																								
市役所(n=640)	29.1	58.6	9.4	3.0																																																																								
みどりの駅の周辺(n=201)	21.9	50.7	19.9	7.5																																																																								
万博記念公園駅の周辺(n=195)	22.6	48.7	21.0	7.7																																																																								
研究学園駅の周辺(n=432)	23.4	57.4	15.5	3.7																																																																								
つくば駅の周辺(n=567)	21.2	54.5	16.9	7.4																																																																								
<p>関係団体ヒアリング調査</p>	<p>■新たな施策を進めるよりも、地域交流センターや窓口センター等の公共施設のバリアフリー化を優先させるべき。</p> <p>■公共施設等への案内が不足しており、車いすでも利用できるルート案内があると便利である。また、市の施設においても順次バリアフリー化の対応を進めるとともに、特に施設を新設する場合は、設計段階から障害者団体等の意見を取り入れたほうがよい。</p>																																																																											
<p>まち歩き点検</p>	<p>■「交流センター内にエレベーターがない。(C-2)」など市の施設に関して多くの具体的な指摘がなされた。また、敷地内の横断歩道にエスコートゾーンがあるなど、市役所で実施されている好事例を他の既存施設においても横展開されることが望まれている。</p>																																																																											

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ることで、初めて一体的なバリアフリー化が実現できます。SDGs※の基本理念である「誰一人取り残さない」という想いを持って、誰もが安心して自分らしく生活できる、持続可能なまちづくりに向けた取り組みを進めていきます。

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

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Ⅰ

「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】

基本理念 つながりを力に「誰一人取り残さない」まちづくり

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

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

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

さらに、これらの取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。

【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

3-4 関連施策

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

また、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。さらに、社会情勢の変化や技術の革新を踏まえながら、新たな取組についても、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。

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「電話が繋がらない」、「予約が取れない」といった利便性における課題や、乗合率及び収支率が低いことによる持続可能性における課題を改善するため、AIオンデマンドシステムの導入に向けた検討を進める。
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おうとともに、マタニティマークを見かけた際の心づかい等を周知することにより、妊産婦にやさしい環境づくりを推進する。
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。

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

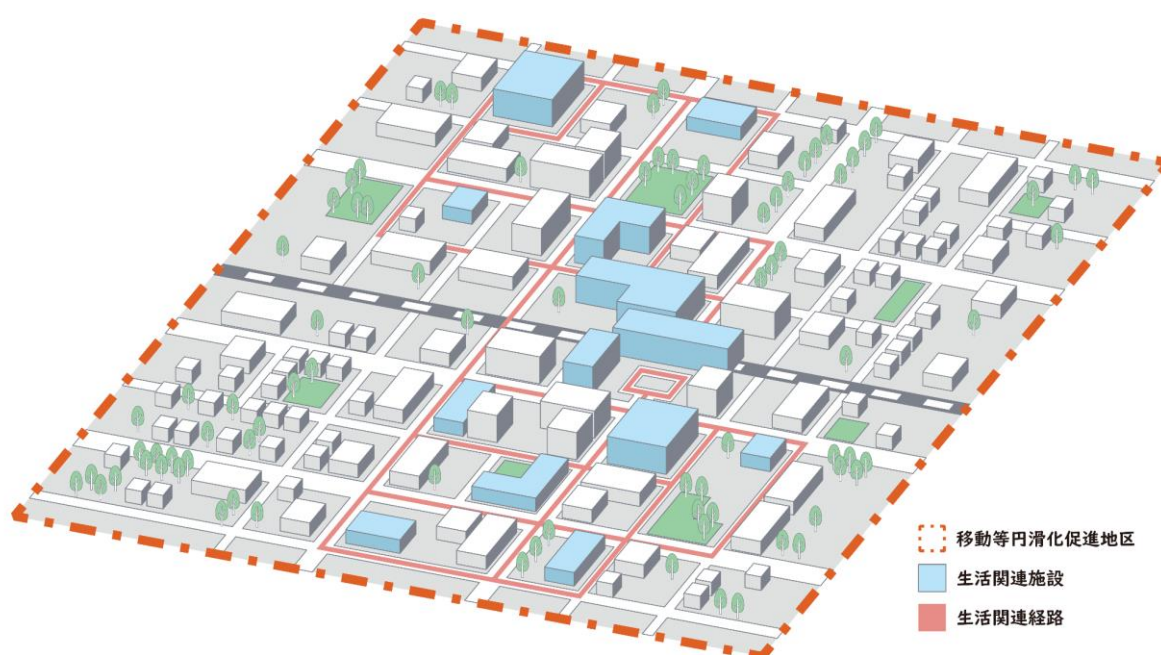
番号	関連施策	施策概要
23	公共施設におけるバリアフリー化の推進	つくば市公共施設バリアフリー化整備方針を策定し、施設整備の設計段階で障害者・高齢者等の意見を取り入れる仕組みを構築することを明記し、より望ましい施設のバリアフリー化を促進する。
24	職員研修による理解向上・意識啓発の推進	各障害を疑似体験する研修を実施することで、障害者に対する合理的配慮を学ぶとともに、認知症サポーター養成講座やLGBTQ+の人権課題についても、配慮事項や留意点などの具体的なポイントを学ぶことで、市民の視点に立ったサービスの提供を目指す。
25	障害者差別解消法の理念の啓発・周知	障害者差別解消法に掲げる「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。

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) つくば市における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）

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】

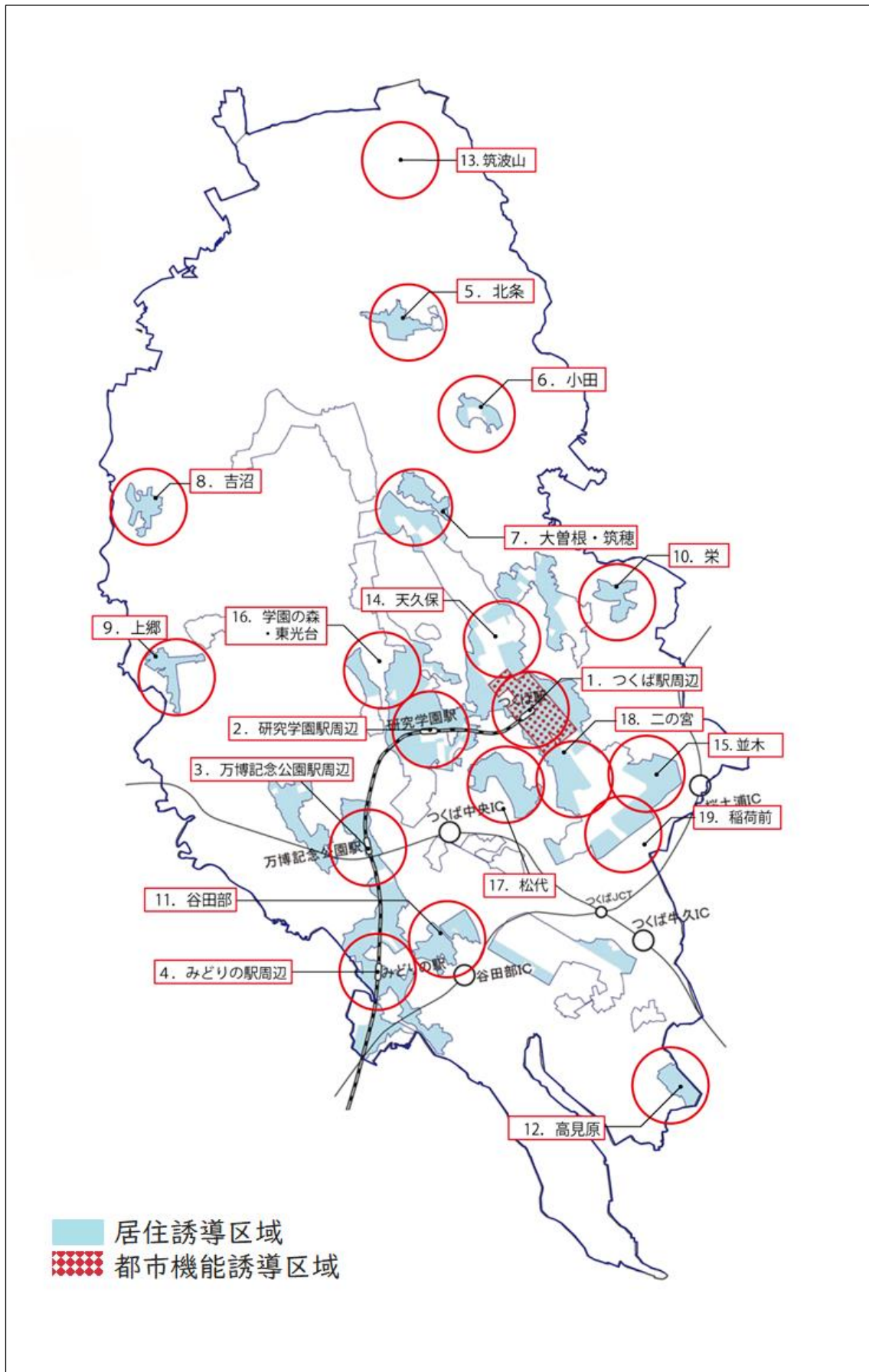
学園の森・東光台、松代、二の宮、稲荷前

【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	

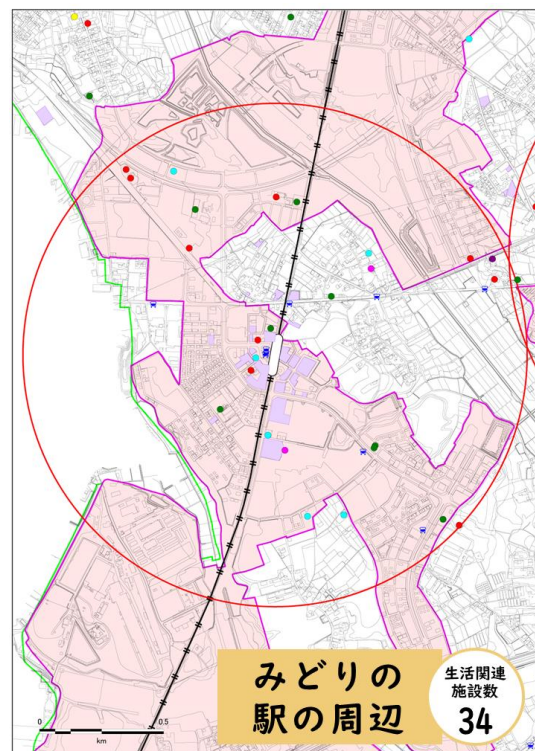
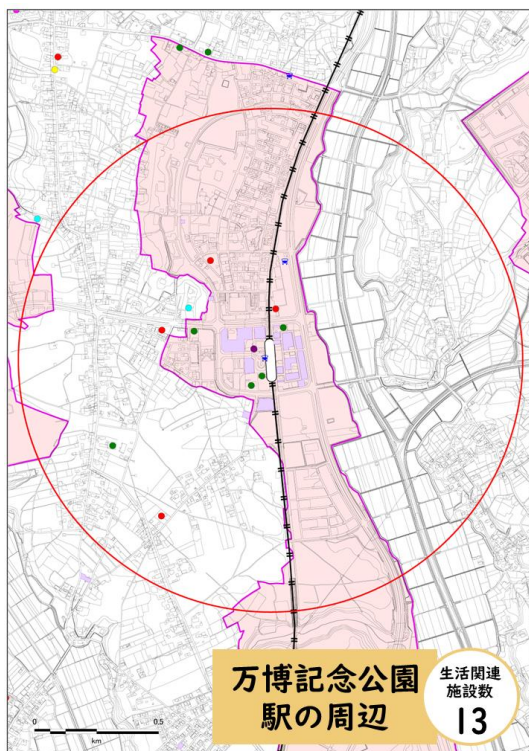
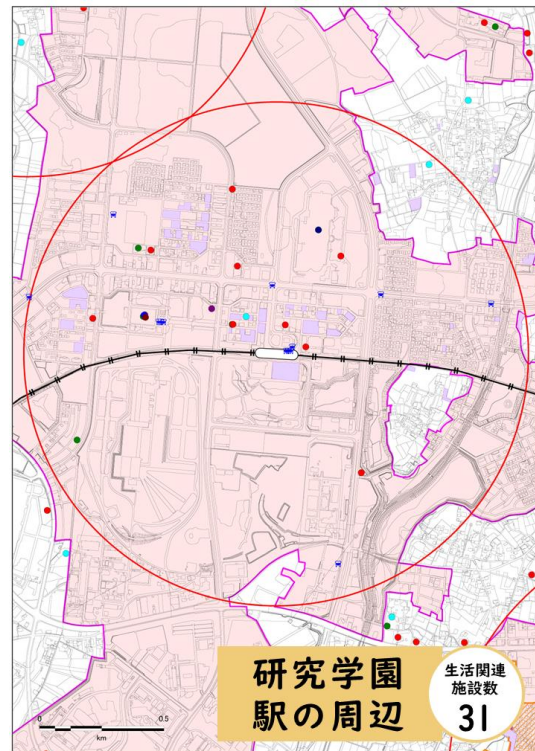
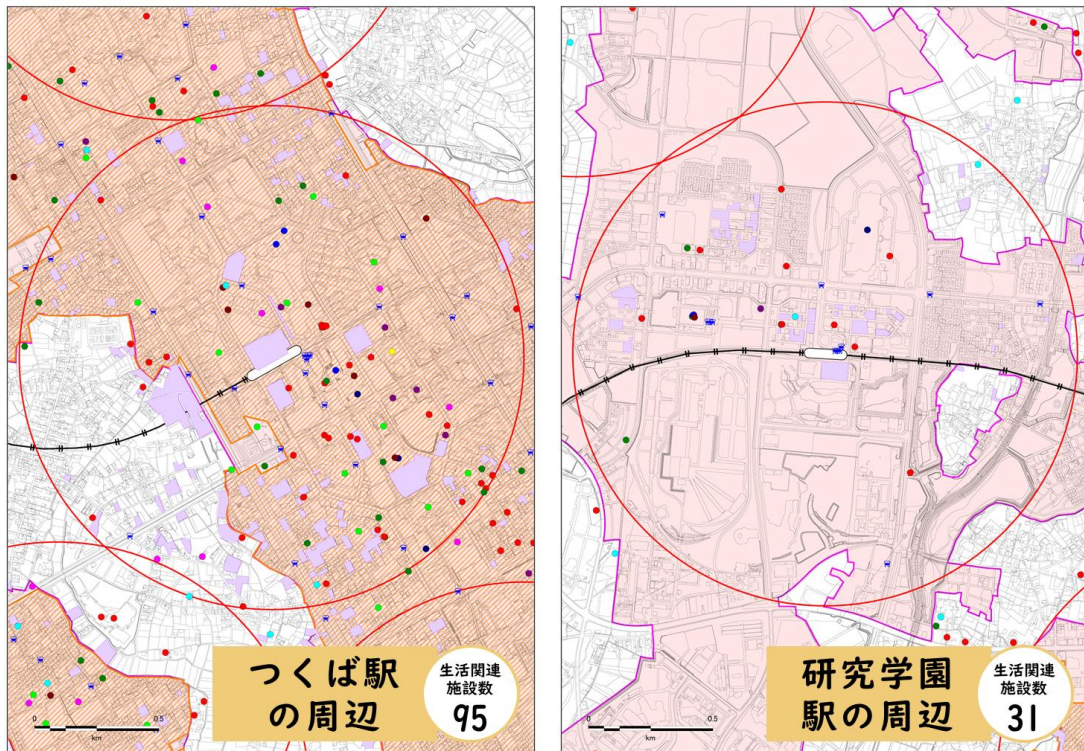
※「大曾根及び筑穂」「学園の森及び東光台」はそれぞれ隣接しており、共通の生活圏を有するため、1つの地区として扱うものとした

【候補地区位置図】

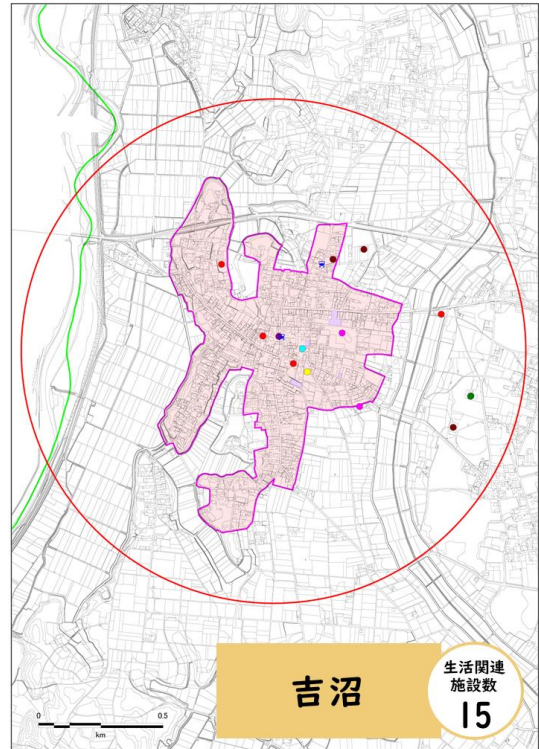
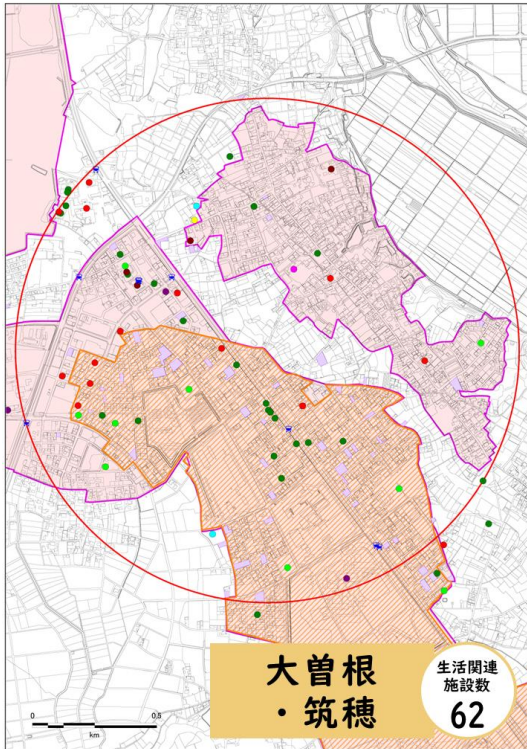
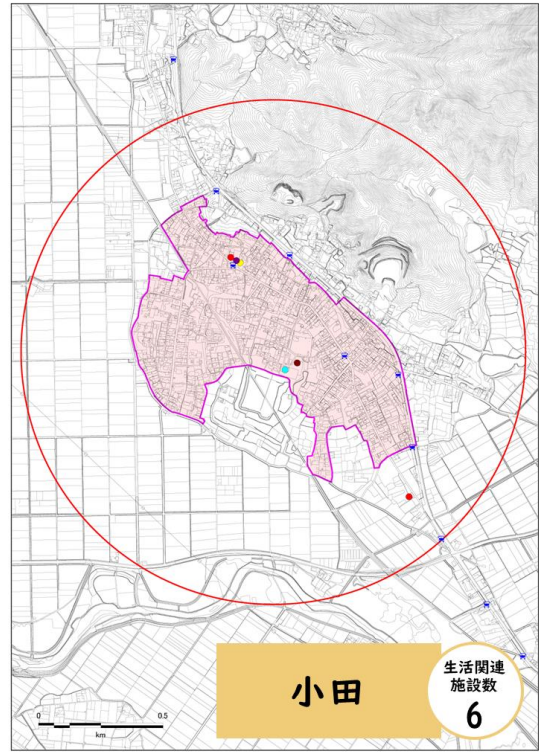
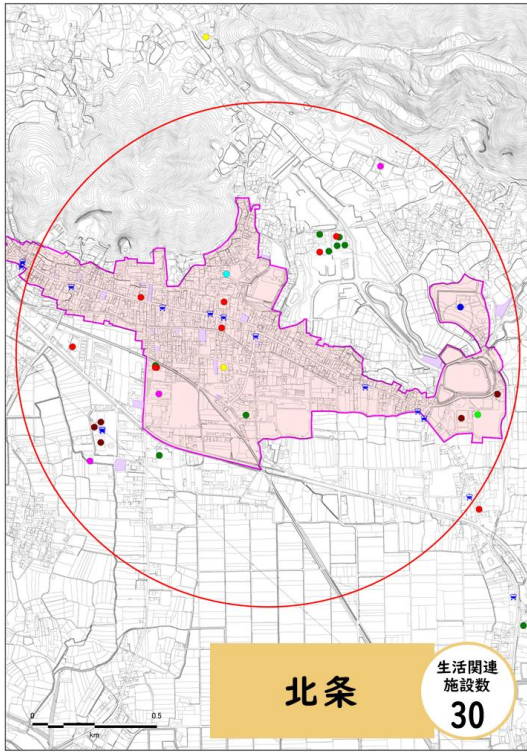


(2) 候補地区の分析

各候補地区の半径1km圏内の生活関連施設の集積について整理します。

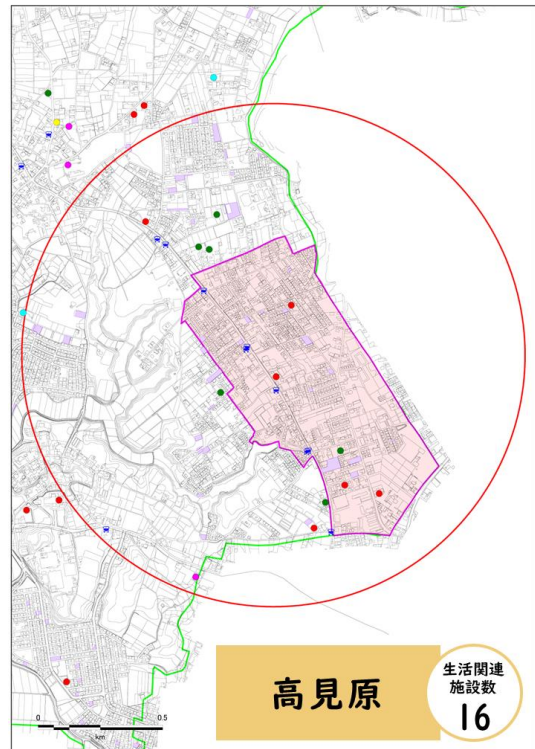
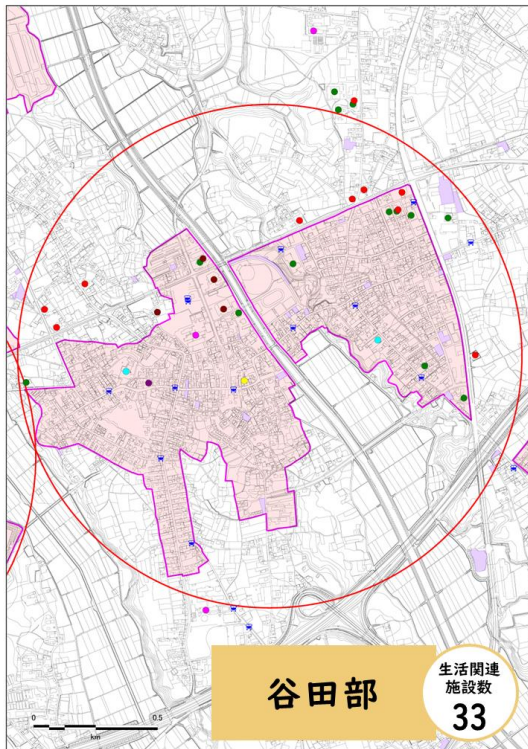
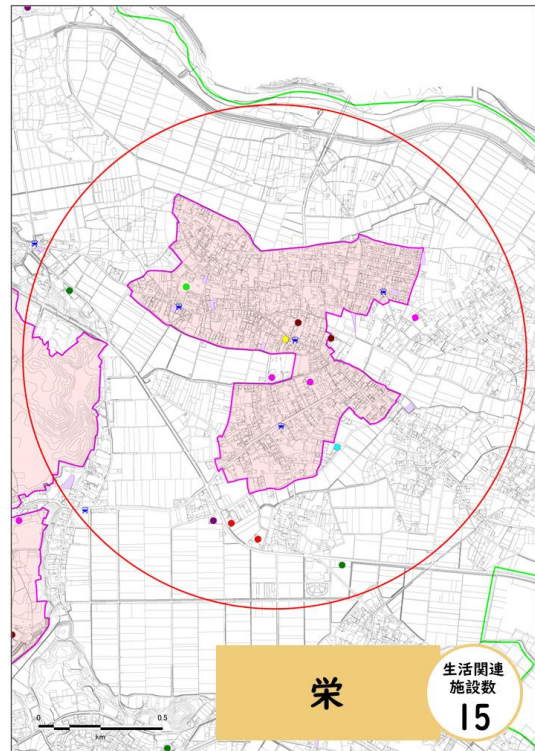
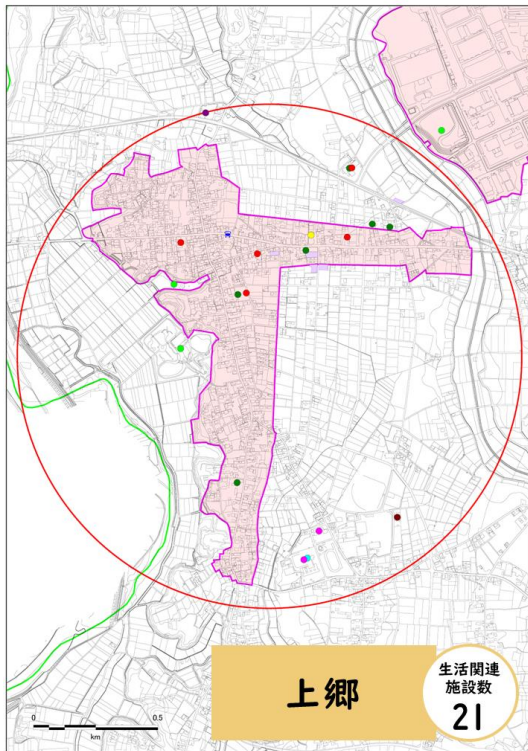


候補地区	医療機関	金融機関等	集客施設
つくばエクスプレス線	官公庁	子育て支援施設	都市公園
DID地区	観光施設	公的集会所	駐車場
市街化区域	教育文化施設	社会福祉施設	バス停
生活関連候補施設			



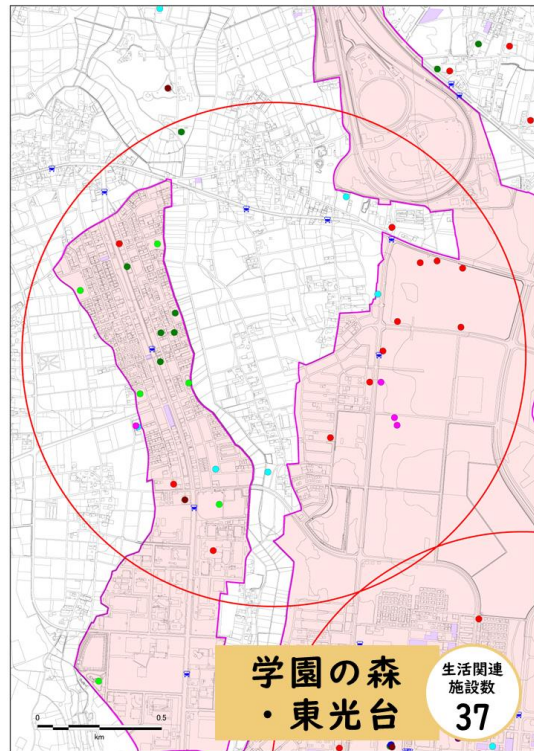
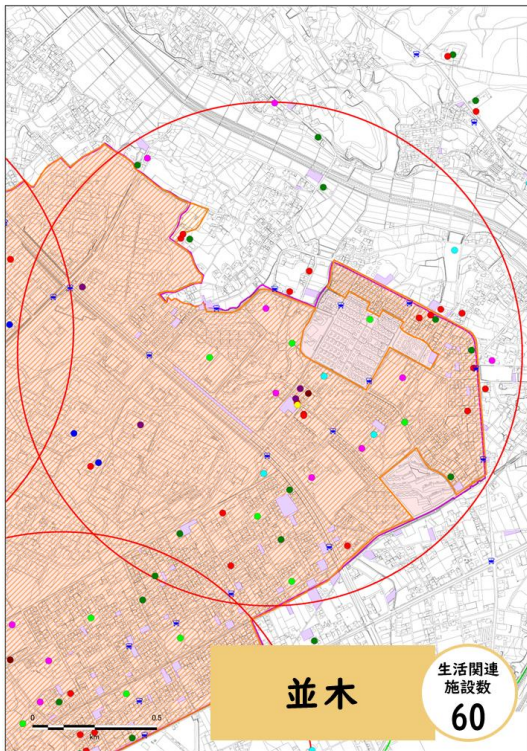
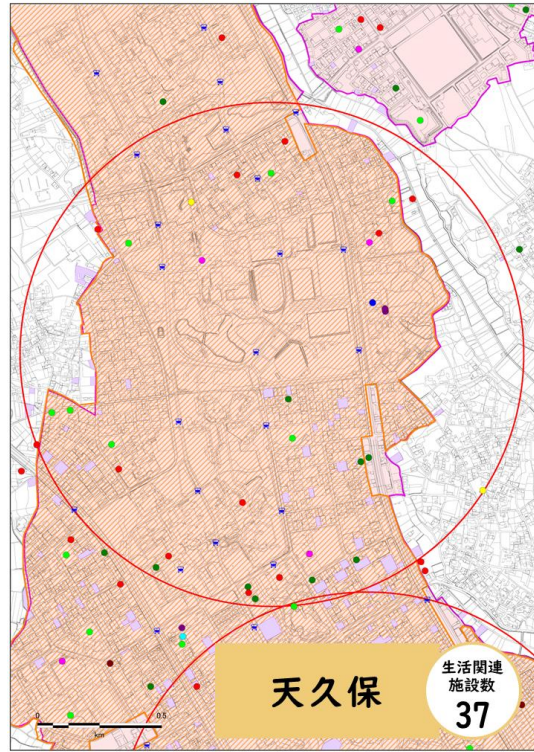
候補地区	医療機関	金融機関等	集客施設
つくばエクスプレス線	官公庁	子育て支援施設	都市公園
DID地区	観光施設	公的集会所	駐車場
市街化区域	教育文化施設	社会福祉施設	バス停

生活関連候補施設

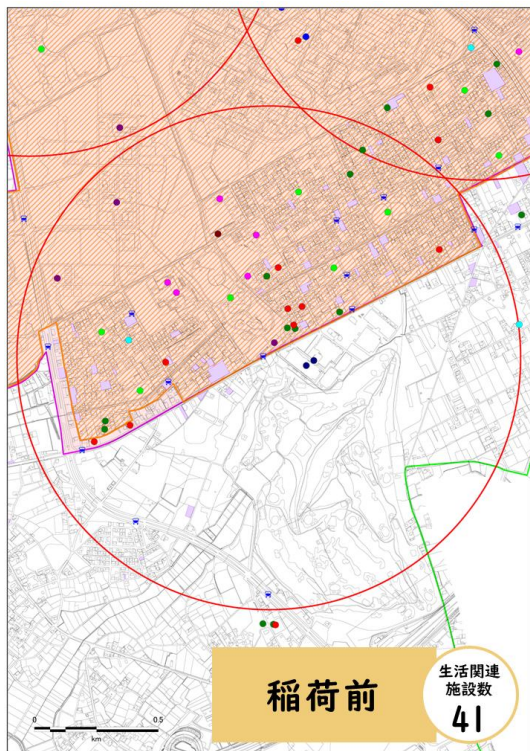
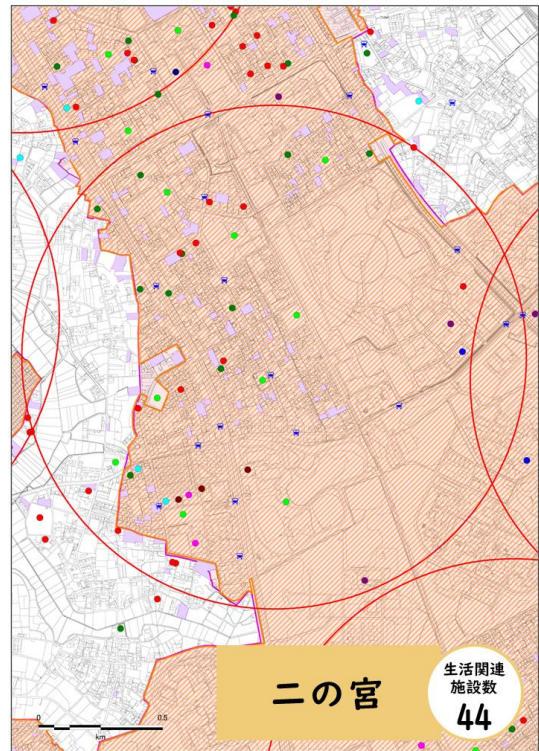
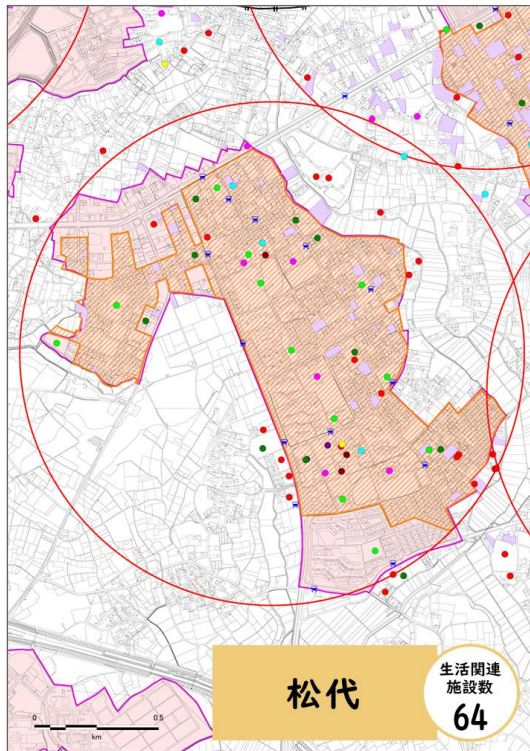


候補地区	医療機関	金融機関等	集客施設
つくば エクスプレス線	官公庁	子育て支援施設	都市公園
DID地区	観光施設	公的集会所	駐車場
市街化区域	教育文化施設	社会福祉施設	バス停

生活関連候補施設



<ul style="list-style-type: none"> 候補地区 つくばエクスプレス線 DID地区 市街化区域 	<p>生活関連候補施設</p> <ul style="list-style-type: none"> ● 医療機関 ● 官公庁 ● 観光施設 ● 教育文化施設 ● 金融機関等 ● 子育て支援施設 ● 公的集会所 ● 社会福祉施設 ● 集客施設 ● 都市公園 ■ 駐車場 ■ バス停
--	--



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

(3) 候補地区の評価

移動等円滑化促進地区候補における評価を以下のように整理します。

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

* ◎特に意見が集中した地区 ○意見があった地区

** 2015年乗員数

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

□赤枠：まち歩き点検実施地区

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）

(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。

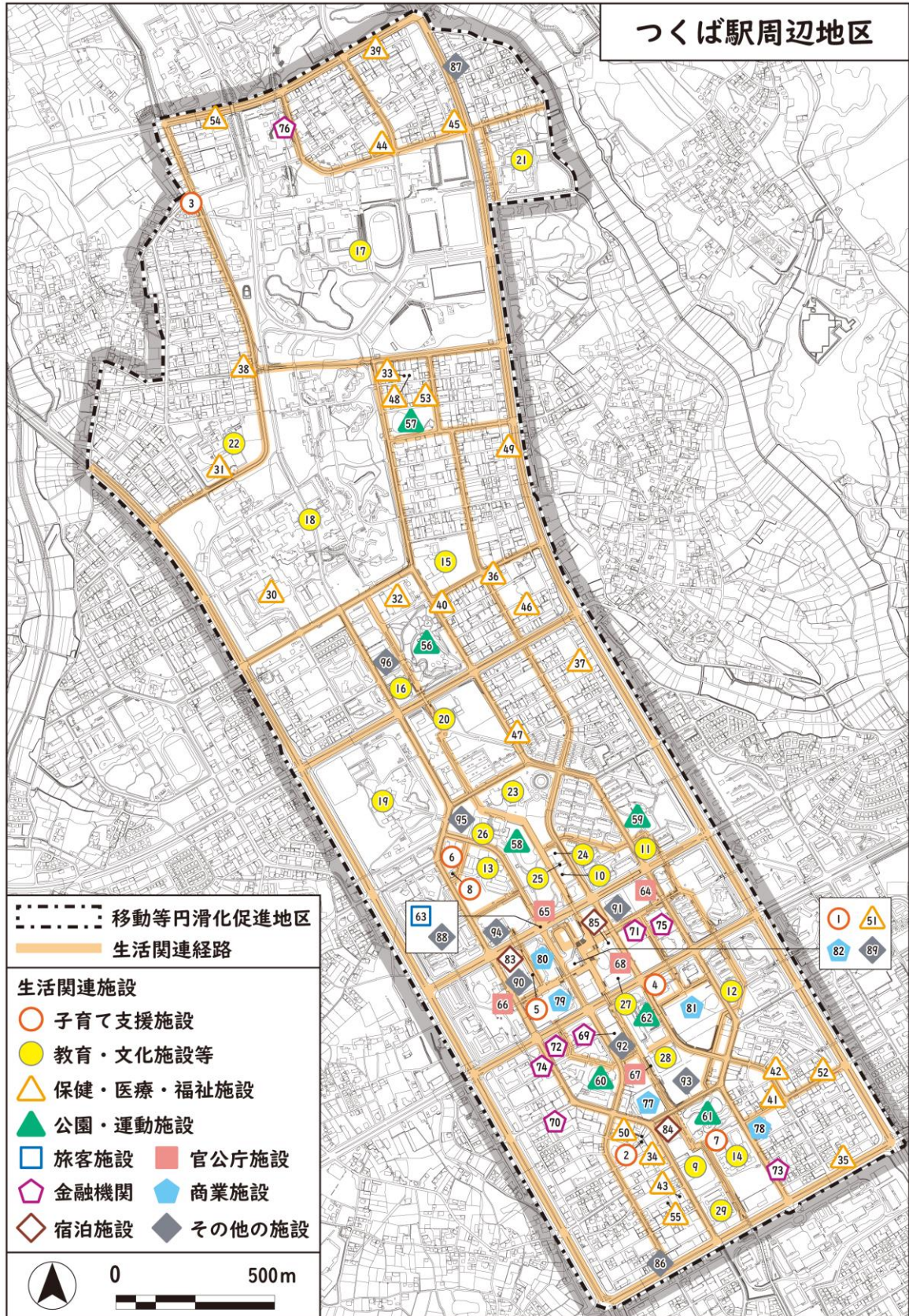
【区域設定の考え方】

- 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。

【移動等円滑化促進地区 区域図】

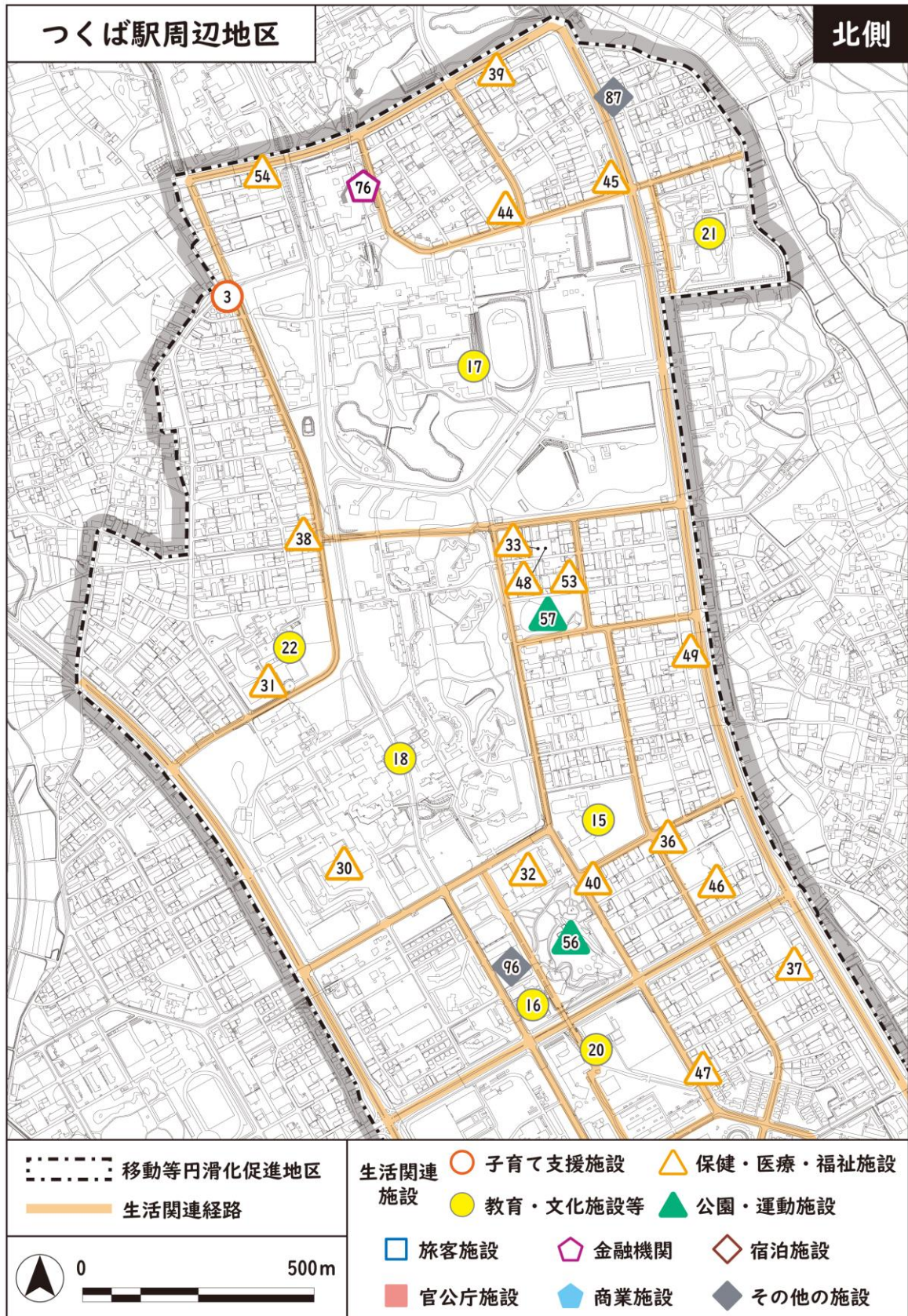
<全体図>

(2023年10月時点)



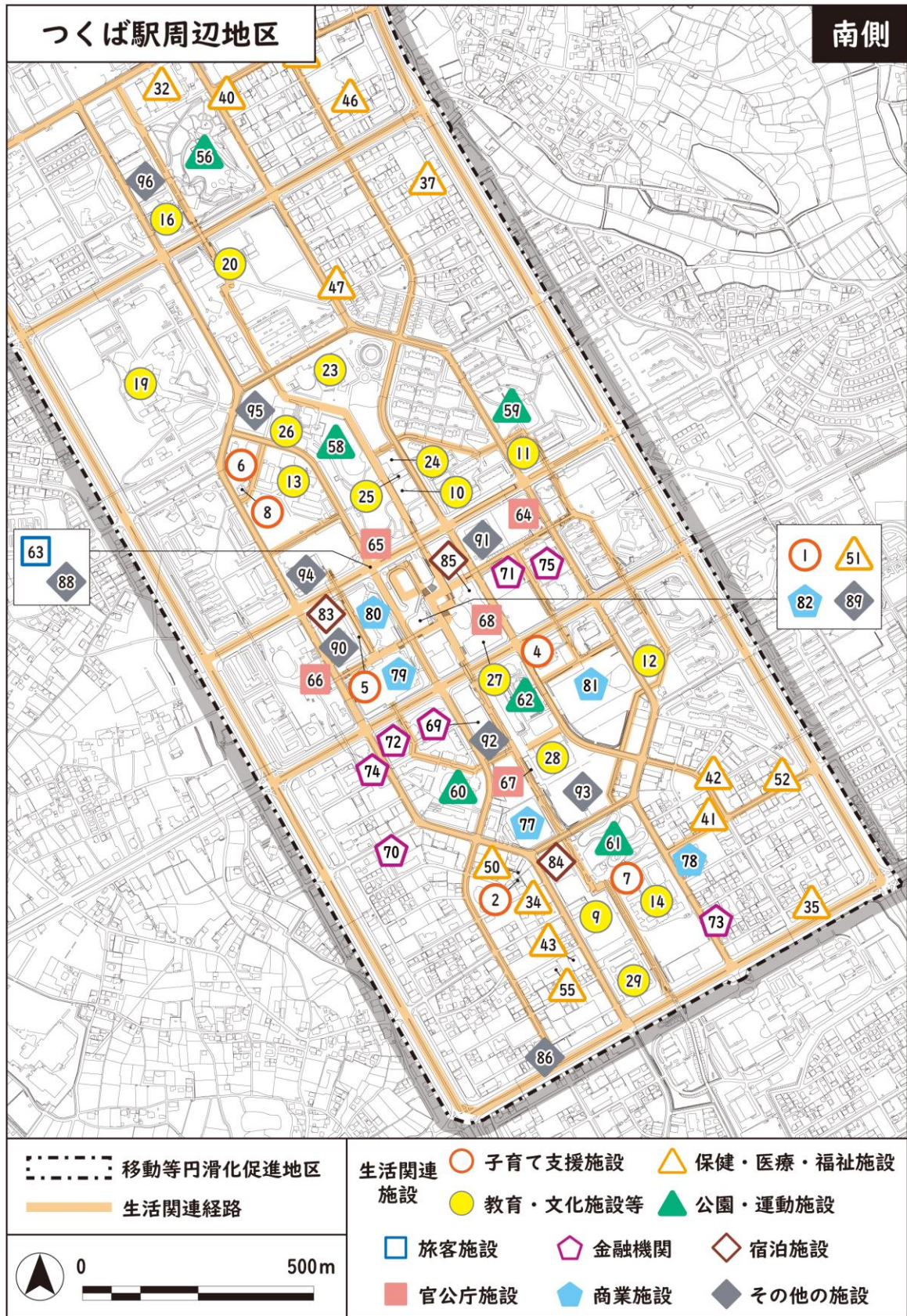
<拡大図>

(2023年10月時点)



<拡大図>

(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

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
34	デイサービスセンターさとのこハウス学園中央
35	レコードブックつくば竹園
36	カフェベルガ
37	相談支援あおいぞう
38	イツツ・ミー 春日
39	イツツ・ミー 天久保
40	福祉型専攻科「シャンティつくば」
41	わくわく
42	CWらぼ つくば
43	就労センターつくば
44	千年一日珈琲焙煎所 焙煎所
45	千年一日珈琲焙煎所 CAFE
46	千年一日珈琲焙煎所 えんすい舎
47	きらめきつくば 吾妻教室
48	スタディルーム つくばナーサリーライム
49	ピースホームタウン
50	YMCA ひかりの子
51	コペルプラス つくば駅前教室
52	LITALICO ジュニアつくば教室
53	もものき
54	ピースホームタウン スタディ
55	グローバルキッズパークつくば店
	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

(2) 研究学園駅周辺地区の特性

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

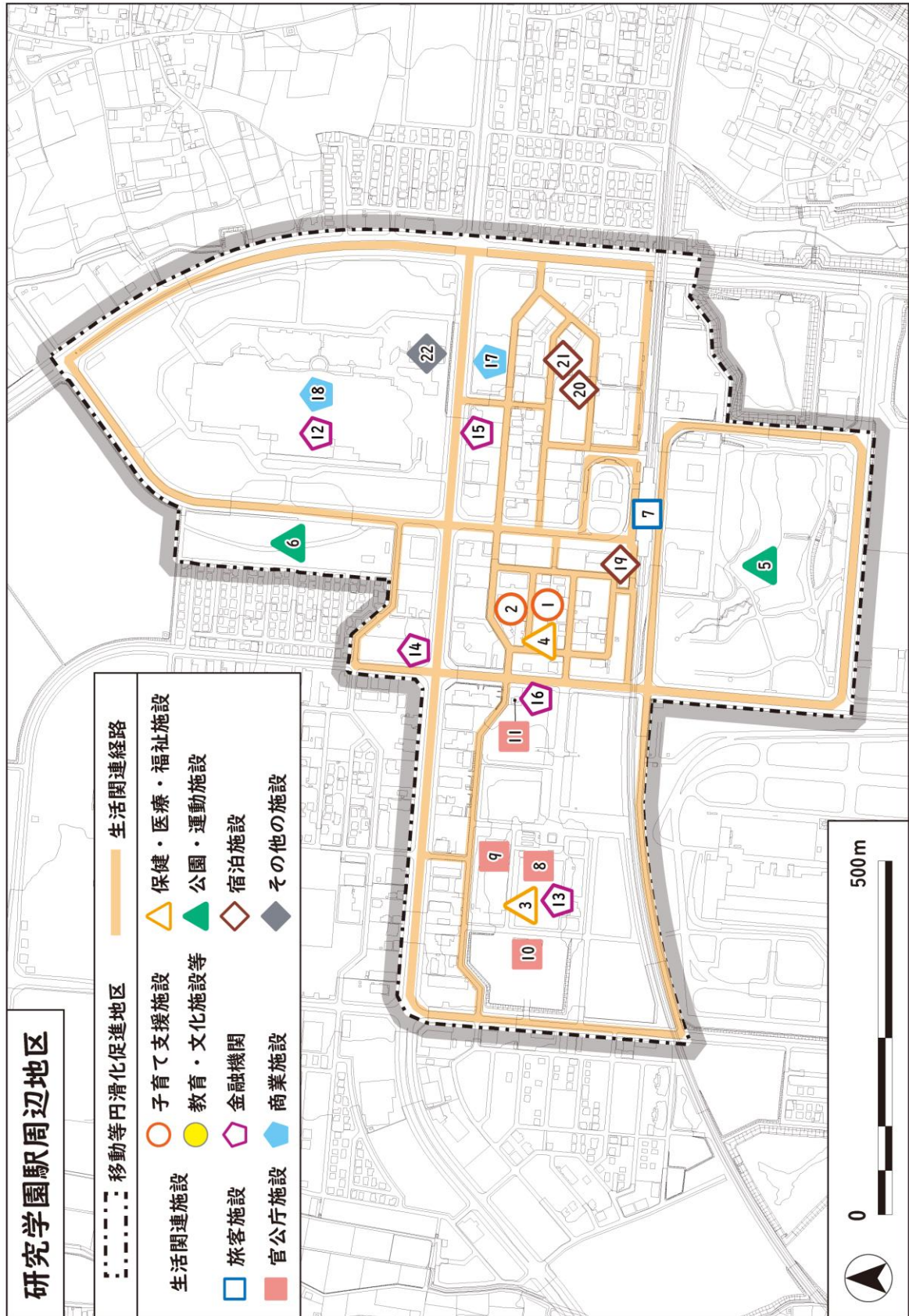
さらに、鉄道駅を中心として市街地が形成されている点において、都市構造が類似する万博記念公園駅周辺、みどりの駅周辺へ波及させるモデル地区になり得ることを勘案し、移動等円滑化促進地区とします。

【区域設定の考え方】

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

【移動等円滑化促進地区 区域図】

(2023年10月時点)



【生活関連施設の一覧】

研究学園駅周辺地区 生活関連施設	
○ 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
4	就労移行支援事業所 ブルーム研究学園
▲ 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、つくばスの乗降者数がつくば駅に次ぐ2番目であるとともに、大穂窓口センターを始めとした多様な市民等が訪れる生活関連施設が立地し、その数がつくば市役所の立地する研究学園駅周辺よりも多くなっています。

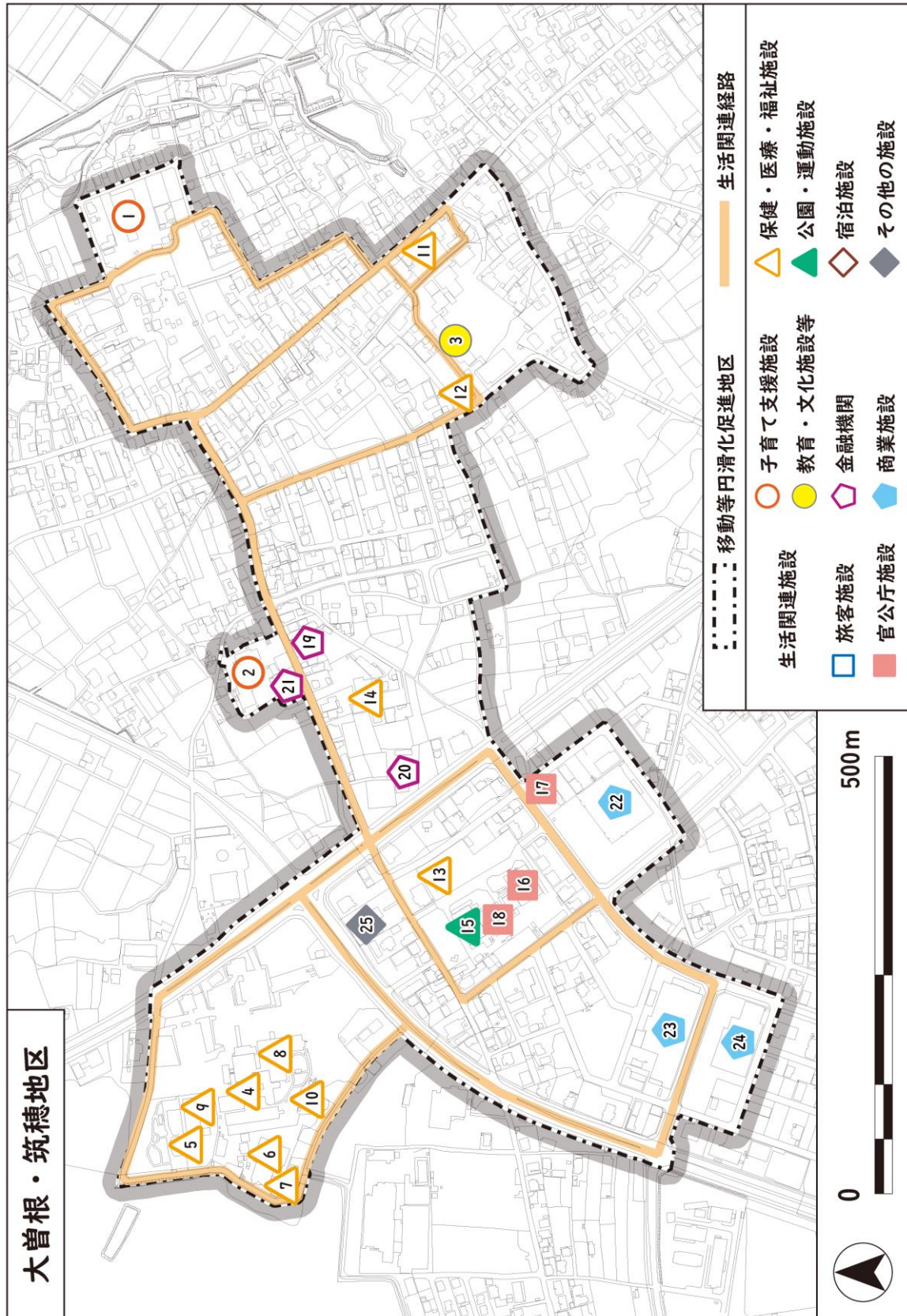
さらに、大曾根は合併前の旧町村時代からの歴史ある市街地であるとともに、筑穂は土地区画整理事業によって整備された既成市街地という2つの特徴を合わせ持っていることから、鉄道駅を有しない市街地へ波及させるモデル地区となり得ることを勘案し、移動等円滑化促進地区とします。

【区域設定の考え方】

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

【移動等円滑化促進地区 区域図】

(2023年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	いちほら病院
5	つくばメディケアレジデンス
6	シニアガーデン
7	シニアガーデン別館
8	つくばリハビリテーションセンター
9	つくばフィジカルフィットネススタジオ
10	ファミリーユ
11	おひさまひろば
12	にじのひろば
13	大穂保健センター
14	いきいきプラザ
 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

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（「ユニバーサルデザイン2020 行動計画（2017年2月ユニバーサルデザイン2020 関係閣僚会議決定）」より）。

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

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

出典：ユニバーサルデザイン2020 行動計画

（2）障害の社会モデルとは

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

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

(3) 社会的障壁とは

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

社会的障壁の内容について次に示します。

分類	概要	具体例
物理的なバリア	公共交通機関、道路、建物などにおいて、利用者に移動面で困難をもたらす段差や狭い道、急勾配の通路など、物理的なバリアとなるものを差します。	<ul style="list-style-type: none"> ・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
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 ・補助犬を連れてい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
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
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

出典：「心のバリアフリー」（内閣府大臣官房政府広報室）を基に編集

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、視覚に障がいのある人が利用する機器等に表示されています。
 ベビーカーマーク	ベビーカーを利用しやすい環境づくりに向けて作成されたマークです。公共交通機関や公共施設などのエレベーター、鉄道やバスの車両スペースなどに表示され、安全な使用方法を守ったうえでベビーカーを折りたたまずに利用できるなど、ベビーカーを安心して利用できる場所・設備をあらわしています。
 身体障害者標識(身体障害者マーク)	肢体不自由であることを理由に免許に条件を付されている方が運転する車に表示するマークで、マークの表示については、努力義務となっています。 危険防止のためやむを得ない場合を除き、このマークを付けた車に幅寄せや割り込みを行った運転者は、道路交通法の規定により罰せられます。

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

 <p>ヘルプマーク</p>	<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>
 <p>手話マーク</p>	<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>
 <p>筆談マーク</p>	<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（バリアフリースイール、車椅子利用者用駐車施設等、鉄道、バス等の優先席、エレベーター、車両等の車椅子スペース）をいいます。

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

国による広報啓発の取組



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

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



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

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

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）

他県による障害者等用駐車スペースの取組事例

おもいやり駐車場

(歩行
困難者用
駐車場)



この駐車場は、「三重おもいやり駐車場利用証」をお持ちの方が利用できます。

三重県



特徴	幅が広い	出入口近	
主な利用者	利用証をお持ちで車いすを使用する方	利用証をお持ちの方	

出典：三重県

茨城県による障害者等用駐車スペースの取組事例

いばらき身障害者等用駐車場利用証制度

〇いばらき身障害者等用駐車場利用証制度とは？

ショッピングセンターや公共施設などにある身障害者等用駐車場を本当に必要としている方が利用しやすい環境を整備するため、障害者、高齢者、難病患者及び妊産婦の方などの申し出により利用証を発行する制度です。

※発行窓口は、各市町村障害福祉担当課又は社会福祉担当課等になります。

※発行要件があります。詳しくは、裏面又は県 HP 「いばらき身障害者等用駐車場利用証制度」をご覧ください。

利用証は、県内全ての身障害者等用駐車場で利用可能です。

また、同様の制度を実施している府県市と相互利用を行っています。

身障害者等用駐車場が適正に利用されますよう、県民の皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

障害のない方の利用はご遠慮ください





身障害者等用駐車場が機車の場合には、利用証の交付を受けた方でも駐車できない場合があります

！注意！

利用証は公安委員会が発行する駐車禁止除外指定車標車とは異なります。

道路の駐車禁止場所への駐車を許可するものではありません。

詳しくは、地元の警察署窓口にお問い合わせください。



身障害者等用駐車場が適正に利用されますよう、
県民の皆様のご理解とご協力をお願いいたします。

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。

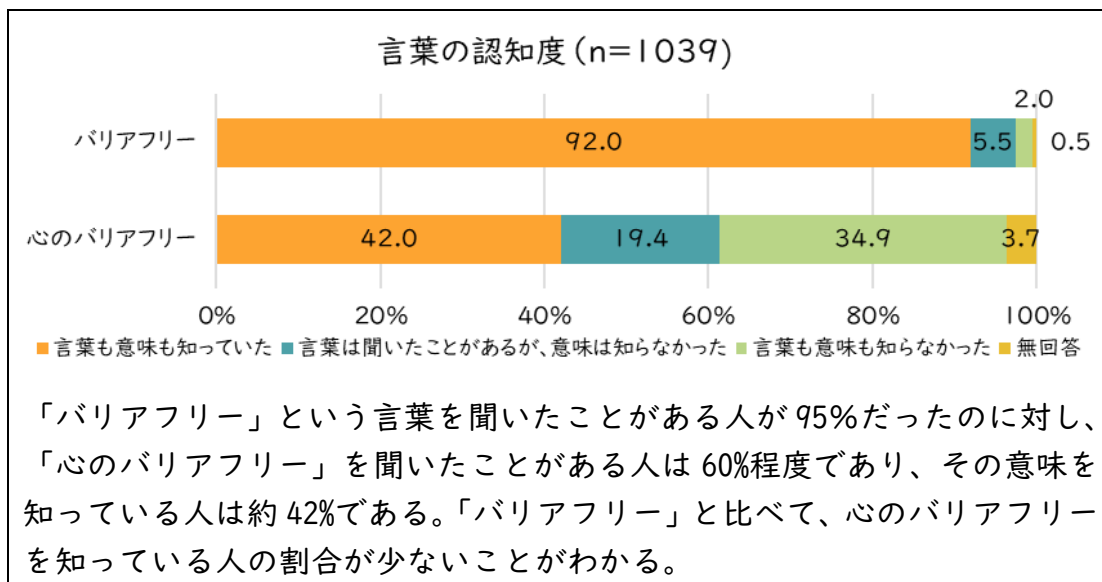
(1) 市民アンケート

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。

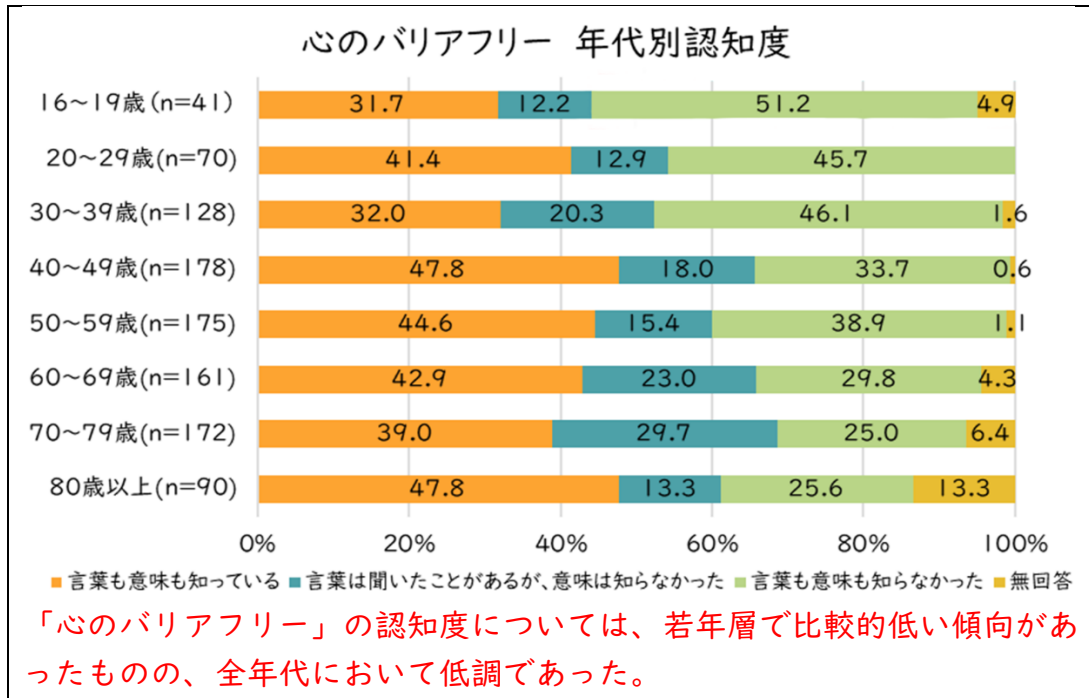
市民アンケートの結果では、心のバリアフリーという言葉の認知度は、バリアフリーという言葉に比べ、認知度が低いことがわかりました。また、若年層では他の世代に比べて認知度は低く、年代が上がるにつれ認知度が高くなる傾向となりました。

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。

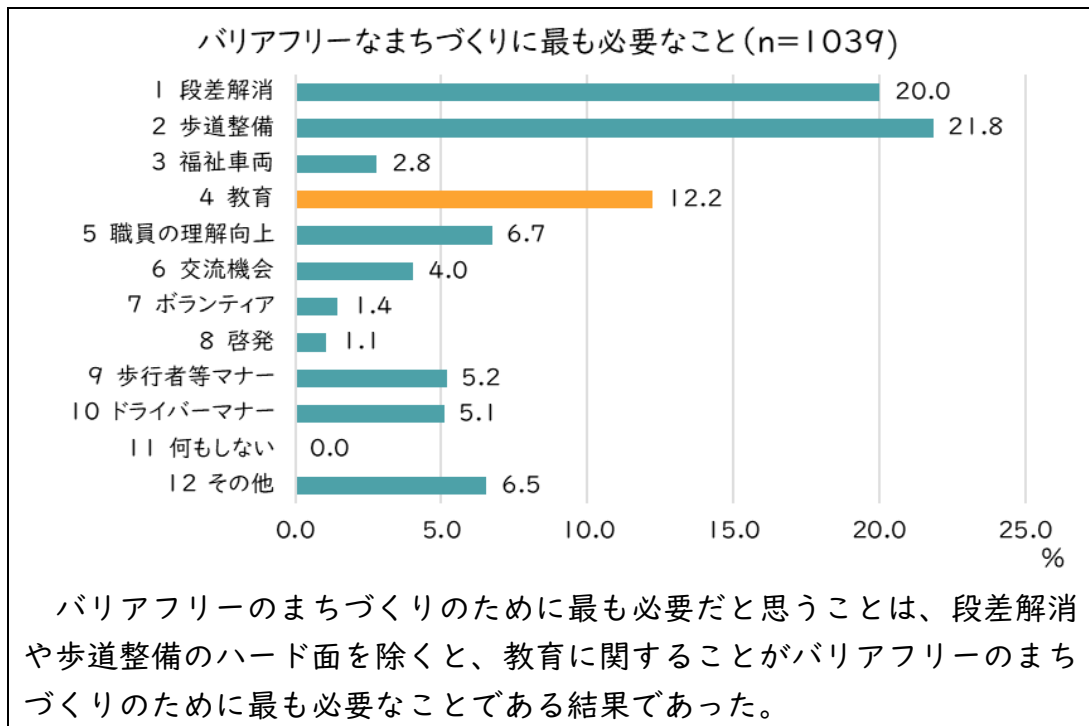
①バリアフリーと心のバリアフリーの認知度



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

(3) まち歩き点検

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

まち歩き点検での主な意見

【視覚障害者】

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

【聴覚障害者】

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

【車椅子利用者】

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

5-4 心のバリアフリーの推進に向けた取組

心のバリアフリーを推進するためには、多様な関係者の相互理解の浸透を進めていくことなど、市民や施設の管理者、行政などがそれぞれの役割を果たしながら、バリアフリー施策の取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組の事例

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

マナー啓発ポスター

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

【「めいわくだもの」シリーズ】

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

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

【「困虫(こんちゅう)図鑑」シリーズ】

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

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



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



市職員ユニバーサルデザイン研修会

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

【視覚障害疑似体験の様子】



【聴覚障害疑似体験の様子】



【高齢者疑似体験の様子】



【ユニバーサルデザイン体験の様子】



社員の「サービス介助士」の資格取得の推進

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



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

民間の学習塾の取組（市民コラム「忘れられない思い出」より）

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

皆でテキストについても考え、福祉専攻の講師に担当してもらいながら、音読、計算を中心に行っていました。時々大きな声で話したり笑ったりして、他の生徒から「うるせーよ」と言われましたが、そういった時も決して怒ったり嫌な顔をしたりしないで、人差し指を立てて「シーだね。」と肩をあげていました。Aちゃんは、たどたどしい音読でした。計算もたし算、ひき算、かけ算までは何とか自力でできましたが、わり算となると難しいようでした。どうしたら良いかいろいろ考えました。しかしよく考えてみると私達が生活していく上で、たし算、ひき算ができれば買い物はできるし、かけ算ができれば大きな数を数えることもできる、わり算はそれほど生活に密着していない気がします。それならまずは大人になって必要なことから学ぶことにしようということになりました。そのために買い物に出たり、散歩したり生活しながらできる学習を織り交ぜながら進めていきました。そのうち、音読は大分スムーズになり、買い物の時のおつりの計算もできるようになっていったのです。11月の時期には、作文も自分の思いを入れながら原稿用紙1枚近く書けるようになり、面接の練習では質問に応じての答えをとてもし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もそれはきっと直していけること。心の優しさは生涯人を惹きつけるに違いないのです。「皆その良さに自信を持って！」私はそう思わずにはいられなくなるのです。

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

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



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

【実験の概要】

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



【専用アプリ】

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

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

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

【聴覚障害について】



【視覚障害について】



【 TX-3000 系ユニバーサルデザインゲーム】



「障害平等研修 (DET いばらき)」の取組み

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、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 2015 年 4 月に、国では「障害者差別解消法」が 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組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、その取組を円滑に推進していくための研修です。



6章 行為の届出

6-1 届出制度とは

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

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

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

<バリアフリー法施行令（一部抜粋）>

第二十七条

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

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

イ 他の生活関連旅客施設

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

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

イ 生活関連旅客施設

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

【対象となる行為】

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

【届出の対象範囲】

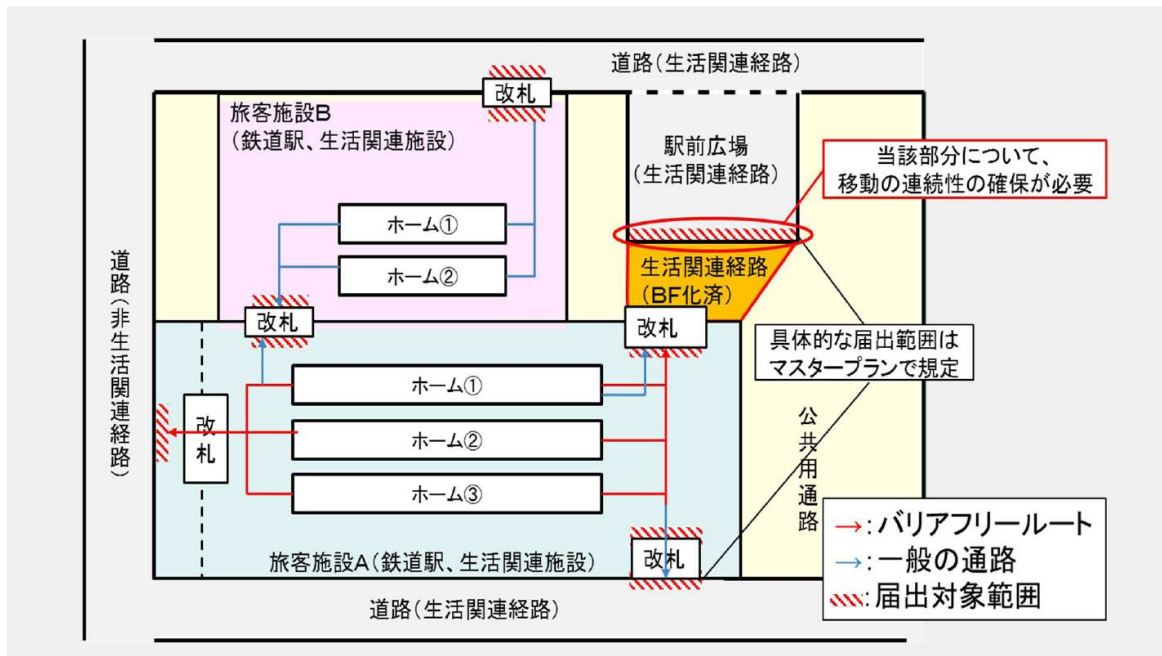
移動等円滑化促進地区における下記の範囲。

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

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

<道路>
生活関連経路である道路のうち、下記の範囲

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



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

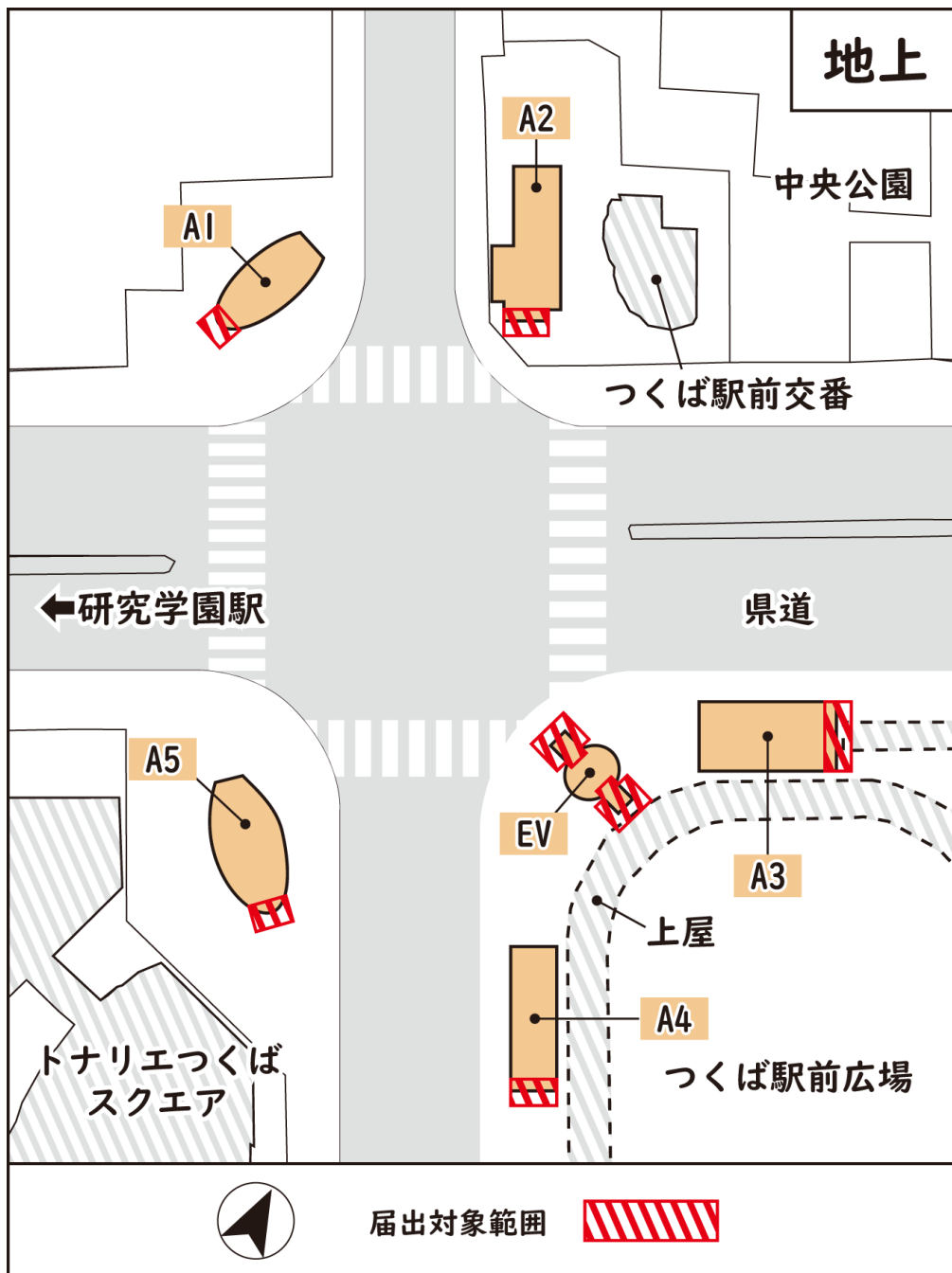
6-2 届出制度の対象の指定

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

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

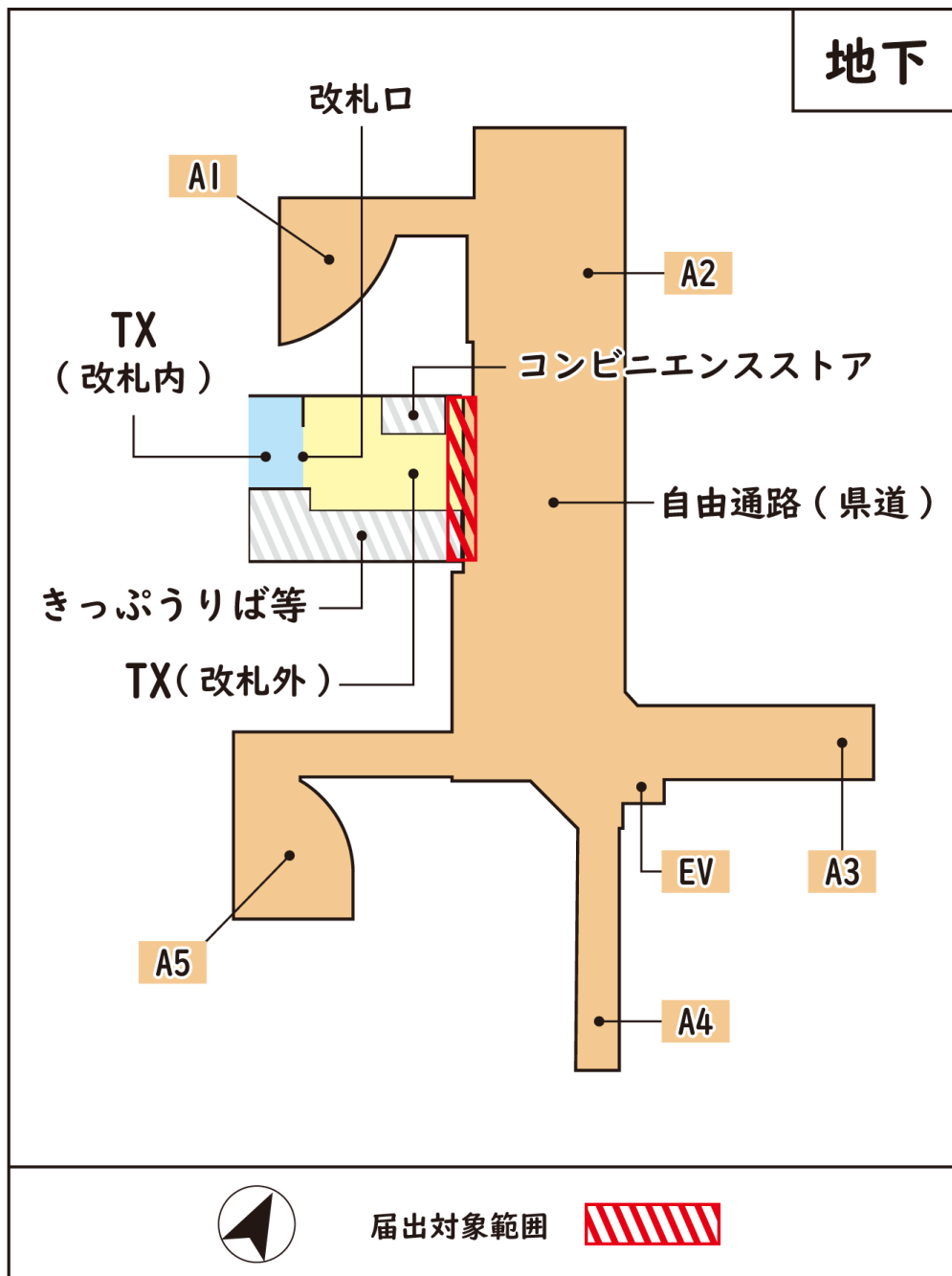
つくば駅地上部、A1～A5の出入り口部およびエレベーター出入り口部。



<現況写真>



つくば駅地下部、自由通路（県道）とTX構内の境界部。

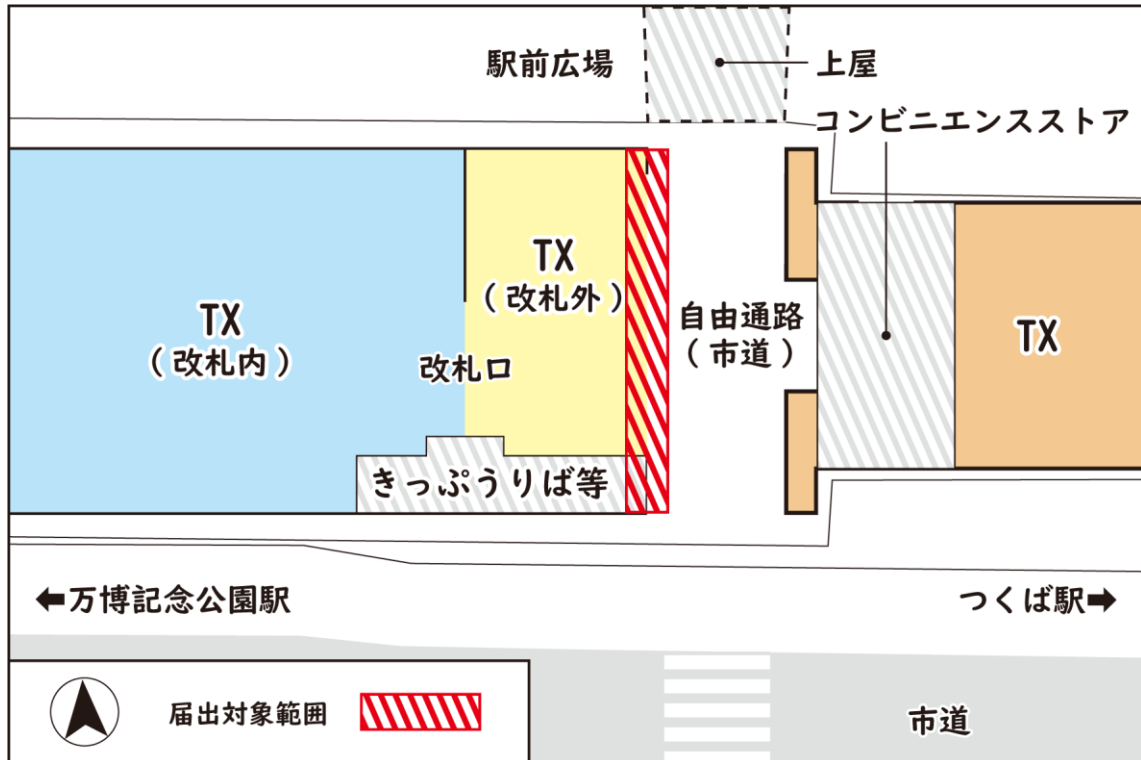


<現況写真>



(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。

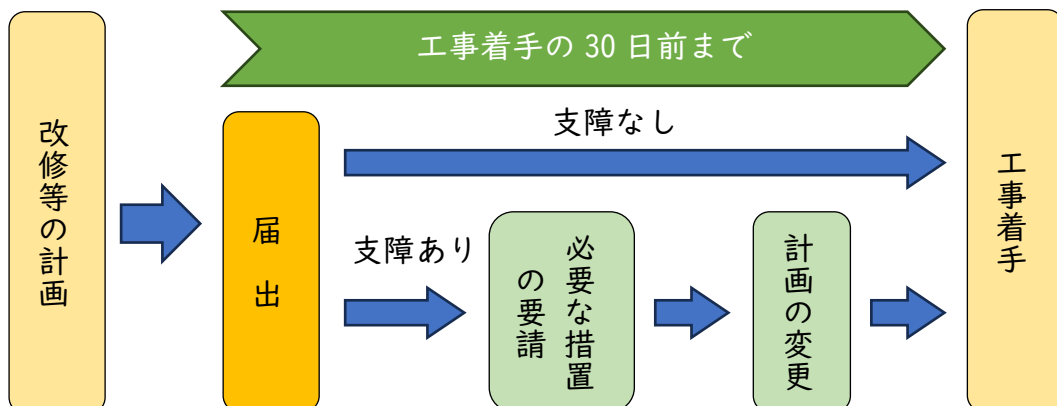


<現況写真>



自由通路と改札口境界部

【届出のフロー】



第7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、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組について検討します。

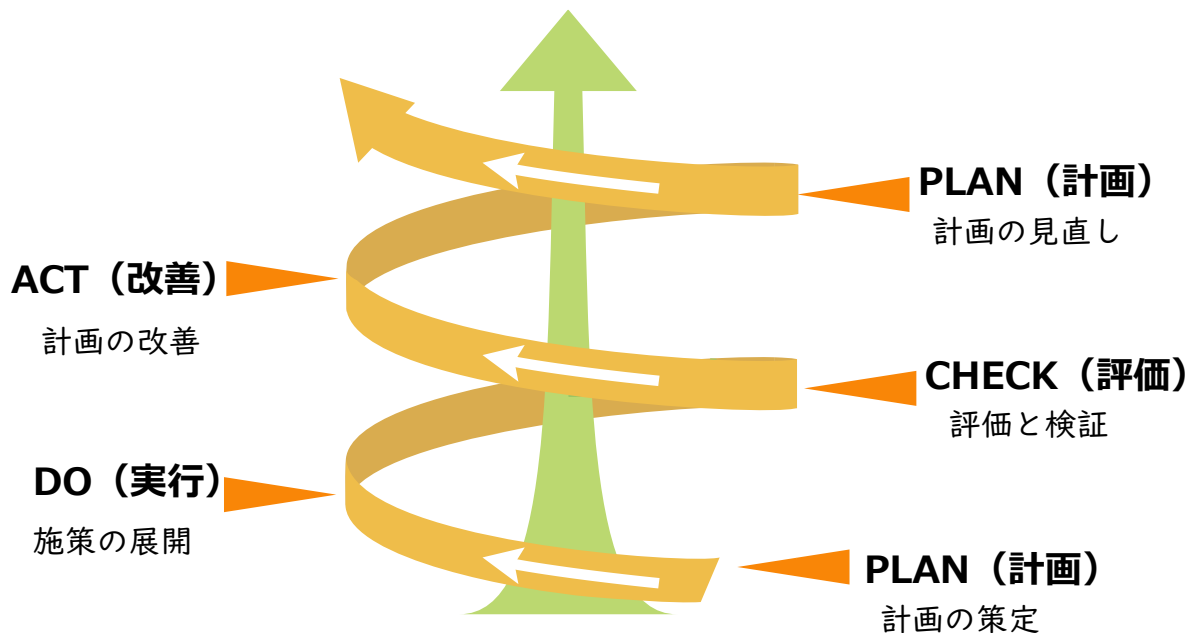
また、具体的な取組である関連施策については、原則、毎年度の進捗状況を確認しながら、着実なステップアップを目指します。

【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
- 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



つくば市における段階的・継続的なバリアフリー化の推進

1 パブリックコメントとは

【つくば市パブリックコメント手続に関する要綱 第2条（抜粋）】

市の**基本的な計画**、条例等を策定し、若しくは制定し、又は改定し、若しくは改正する過程において、**その案**その他必要な事項を公表し、**市民から意見の提出を求め**、市の基本的な計画、条例等の策定若しくは制定又は改定若しくは改正に**市民の意見を反映させる機会を確保**するとともに、**提出された意見に対する市の考え方を公表**する一連の手続をいう。

実施することで主に**4つの効果**が生まれる



市民	行政（つくば市）
① 市政への積極的な参画を促進	② 市民に対する説明責任を果たす ③ 政策形成過程の公正性・透明性の向上
④ 市民と行政の協働による市政の推進	

2 実施手法

- 市ホームページに意見募集ページを作成。
 - 企画経営課窓口、市役所1階情報コーナー、各窓口センター、各地域交流センターに設置することで閲覧を可能にする。
- ※ 実施に際し、**記者会見での発表**や**広報紙への掲載等**によって予告することで、より多くの意見が集まる体制を整える。

3 今後のスケジュール

令和6年3月の策定を念頭に、パブリックコメントに関連した具体的なスケジュールについては、以下のとおり予定している。

令和6年

- 1月上旬 **パブリックコメント開始**（市ホームページ掲載・各所設置）
 - 事前に広報紙（1月1日号）で周知
 - 開始日直近の記者会見において実施を発表
- 2月上旬 **パブリックコメント終了**
- 2月下旬 **第6回協議会**
パブリックコメントへの対応方針を含め、最終版を確認
- 3月中旬 市長決裁を踏まえて確定
- 4月上旬 **パブリックコメント実施結果の公表**（市ホームページ掲載・各所設置）
 - 事前に広報紙（4月1日号）で周知

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

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	…P 1
参考資料 1	バリアフリーマスタープラン素案の全体構成について	…P 2
参考資料 2	バリアフリーマスタープラン策定スケジュール	…P 3
参考資料 3	会議録（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 4
参考資料 4	視覚障害者移動支援実証実験結果	…P26

つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会委員名簿

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

バリアフリーマスタープラン素案の全体構成について

- 今回の協議会では、これまでにご協議いただいた項目も含め、素案の全体についてご協議いただきます。

- 第2回協議会（R5. 1. 13）において協議
- 第3回協議会（R5. 7. 13）において協議
- 第4回協議会（R5. 10. 12）において協議

※ 第5回協議会時点

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
- 1-2 これまでの経緯
- 1-3 マスタープラン制度の概要
- 1-4 対象区域
- 1-5 計画の位置づけ

第2章 つくば市の現況と課題

- 2-1 つくば市の現況
- 2-2 市民アンケート調査
- 2-3 ヒアリング調査
- 2-4 まち歩き点検
- 2-5 バリアフリー化における課題整理

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
- 3-2 基本方針
- 3-3 施策の体系図
- 3-4 関連施策

第4章 移動等円滑化促進地区

- 4-1 移動等円滑化促進地区とは
- 4-2 候補地区の選定
- 4-3 生活関連施設・生活関連経路の設定
- 4-4 移動等円滑化促進地区の設定

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
- 5-2 バリアフリー施設の適正な利用
- 5-3 心のバリアフリーに関する基礎調査結果
- 5-4 心のバリアフリーの推進に向けた取組

第6章 行為の届出

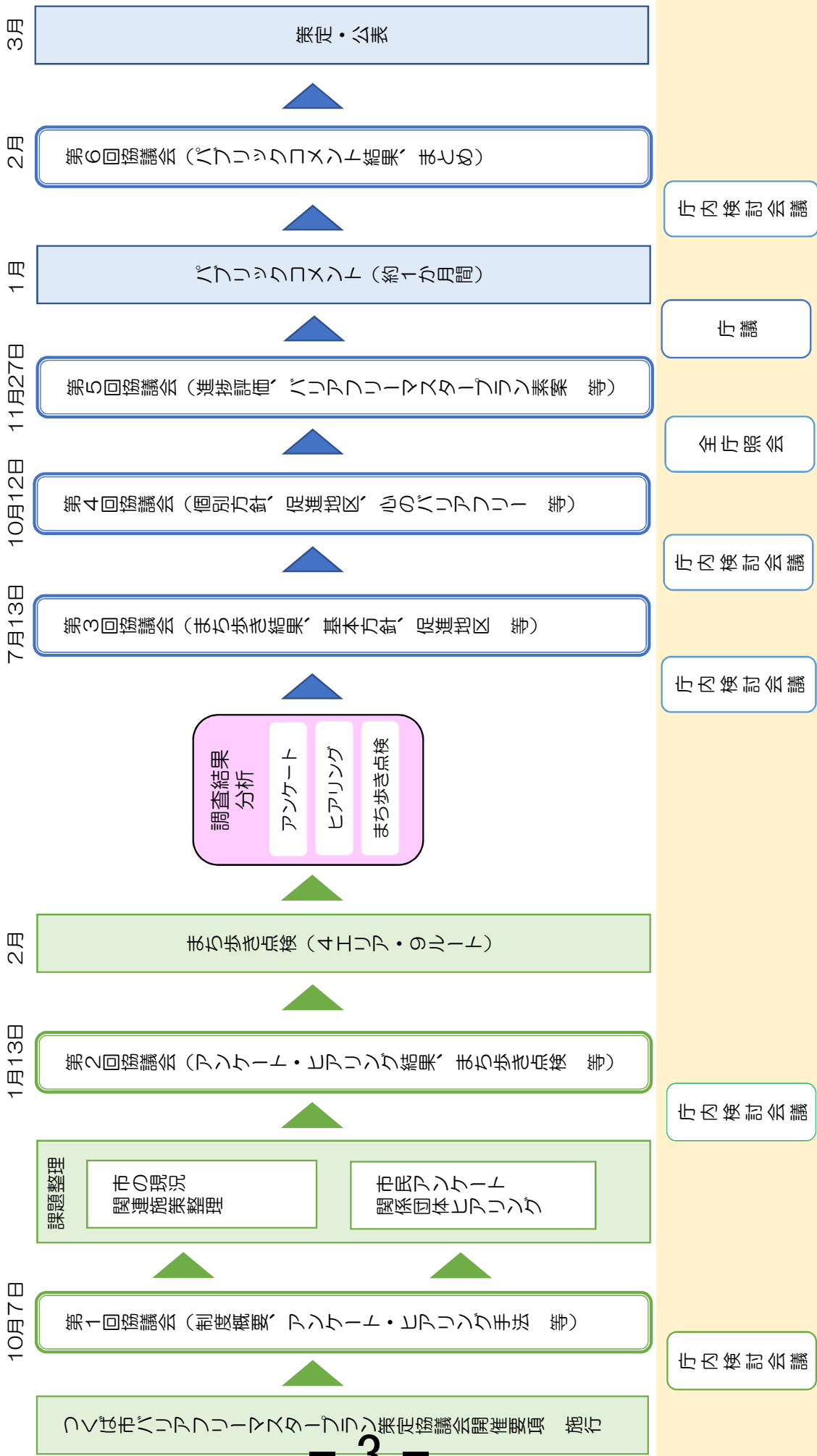
- 6-1 届出制度とは
- 6-2 届出制度の対象の指定

第7章 バリアフリーマスタープランの評価・見直し

つくば市バリアフリーマスタープラン策定スケジュール

令和4年度

令和5年度



会 議 録

会議の名称		第4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)10月12日(木) 開会10:00 閉会 12:00		
開催場所		つくば市役所2階 職員研修室1・2		
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)、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、藤井委員、岡田委員、木村委員、藤光委員、根本委員、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	3人
議題		(1) 第3回協議会を踏まえた対応について (2) バリアフリー化に向けた関連施策について (3) 移動等円滑化促進地区について (4) 心のバリアフリーについて (5) 届出制度について		
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4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。

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。

議事に入ります前に、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で使用する資料の確認をさせていただきます。

事前に事務局から送らせていただきました資料は、今回の議事資料及び基礎資料・参考資料と記載されている資料の2種類となっております。また、委員から配布依頼がありました資料を3点ほど机の上に配付させていただいております。具体的には、3つ折りになっている障害平等研修とタイトルが入っている資料（別紙1）、カラー刷りになっている国土交通省の資料（別紙2）、資料の上部に第4回バリアフリーマスタープラン協議会と記載されている資料の3点です。以上5点が第4回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会の主要な資料となりますので、ご確認をお願いいたします。

それでは、お手元の基礎資料・参考資料につきまして、事務局からご説明をいたします。まず、基礎資料1は委員の名簿となっております。本日は、新階副会長、斉藤委員、沼尻委員がご欠席、荷見委員、大森委員につきましては、それぞれ竹廣様、中川様が代理出席となっております。また、委員の1人である政策イノベーション部長の藤光ですが、ご覧の通り本日はオンラインでの出席となりますので、ご承知おきください。

続きまして、参考資料についての説明をさせていただきます。2ページ目の参考資料1は、第4回協議会における協議事項となっております。見開き右側の3

ページ目の参考資料2は全体のスケジュールになっております。参考資料1は、計画の全体構成案を元に、第4回策定協議会で取扱う協議事項を示したのになっております。

ここで、3ページ目のスケジュールをご覧ください。令和4年10月に立ち上げました本協議会ですが、ご覧のようにこれまで3回開催されております。令和4年度に開催された第1回策定協議会、第2回策定協議会では、基礎調査になるアンケート調査やまち歩き点検等について協議しまして、前回の第3回策定協議会では、まち歩き点検の結果や基本方針等について協議いたしました。2ページの全体構成案ですと、水色に塗られている箇所が、第3回策定協議会で協議した内容になります。今回の第4回策定協議会では、黄色の箇所の生活関連施設、移動等円滑化促進地区、心のバリアフリー、届出制度をご協議いただきます。第4回策定協議会を踏まえて、令和5年11月に予定の第5回策定協議会において「7 推進体制」をご協議いただき、概ねの協議が実施されたこととなります。本計画策定における現在地は以上のとおりで、策定も終盤に差し掛かかってきています。

なお、スケジュールについては、これまでは全5回構成でお示ししていましたが、前回の協議内容を踏まえ、令和5年11月の第5回を加えた全6回構成に変更になっています。このスケジュールにつきましては、改めて会議の最後にご説明いたします。

2 議事

○司会 それでは、議事に移りたいと思います。ここからの進行は議長の会長にお願いいたします。どうぞよろしくをお願いいたします。

○会長 おはようございます。本日もどうぞよろしくをお願いいたします。

まず、本協議会の公開について申し上げたいと思います。

過去の協議会におきましても、市政の透明性の向上に寄与できるという目的

で、公開とさせていただきます。特に本日の議題には、心のバリアフリー等の広く市民の皆様を知っていただくべきことが含まれておりますので、公開ということでご承知おきいただければと思います。

2 議事1 第3回協議会を踏まえた対応について

○会長 それでは議事に入りたいと思います。議事1、第3回策定協議会を踏まえた対応について、事務局からご説明をお願いします。

【事務局説明】

○会長 今の説明に対して、ご意見あるいはご質問はございますか。

議題2番以降、また追々出てくる話題もありますので、またその際にご指摘いただければと思います。

2 議事2 バリアフリー化に向けた関連施策について

○会長 それでは議事2、バリアフリー化に向けた関連施策について、どうぞよろしくをお願いします。

【事務局説明】

○会長 つくば市バリアフリーマスタープランを最終的に計画として公表する際に、事務局から説明いただいた部分は、「つくば市がこの内容を取組みますよ」という宣言となり、極めて重要な項目となると思います。

どうぞお気づきになった点をご指摘いただければと思います。

お願いいたします。

○委員 当日資料として机上に配布させていただきました内容を読み上げさせていただきます。

まず、議事資料2-1の②-3ページに担当課を明記していただきたいです。どの位置に担当課を記載するかについては、事務局にお任せしますが、問合せをしたいときに、問合せ内容がどの課の担当であるかが、施策概要だけでは分

からないので、是非、明記していただきたいと思います。

また、関連施策が1番から32番までありますが、既存事業とつくば市バリアフリーマスタープランに掲載するにあたって新しく始めた事業を、可能であれば教えていただきたいです。

○事務局 1点目の担当課の明記につきましては、今回のお手元の資料に明記するかについて、事務局でも検討したところでございます。内部の事情で恐縮ですが、毎年のように組織改編があることや、明記されなかった部署が他人事に捉えてしまうことを懸念点として想定しており、市役所は「縦割り」と言われることが多くありますので、あえて担当課を明記しないことで、全ての部署が横断的にバリアフリー化を進めるといった表明になるものと考え、担当課の明記はしないということとしました。

2点目、記載の関連施策は以前から一定程度実施されていた施策、あるいは令和5年度から新たに始まっている施策が混在しております。ですので、既存事業や新規事業と明確には区分はしておりませんが、記載の中で比較的新しい施策としましては、例えば、9番「新技術を用いた移動の連続性の確保」です。これは、筑波技術大学及びつくばエクスプレスと協力をし、本格導入に向けて、アプリの実証実験を進めていくというものです。あるいは、28番「公共施設におけるバリアフリー化の推進」です。これは、公共施設において、当事者意見を取入れる仕組みを構築し、バリアフリー化を進めていくというものです。これらが比較的新しい事業となっております。

○委員 では、私たちが記載されている事業について問合せをしたい場合は、まず企画経営課に連絡し、担当部署を教えてもらうという流れになるということでしょうか。

○事務局 基本的にはそのような流れになります。単独の部署で進めている施策もありますが、事業によっては、複数部署で実施しているものもあります。

企画経営課はつくば市バリアフリーマスタープラン策定の事務局であり、基

本的には事業の進捗状況等の把握等をしますので、当課に一度お話いただければ、担当課にお繋ぎさせていただきます。

○委員 分かりました。読む人が分かるように、「問合せは企画経営課まで」などを記載いただきたいです。問合せをする際に、たらい回しにされるのは避けたいので、問合せ先や窓口となる部署を明記していただければと思います。

○事務局 つくば市バリアフリーマスタープランの素案には、問合せ先を企画経営課として記載させていただきます。

○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 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）に関連して、精神障害者の問題を質問させていただきたいと思います。

②-5ページの17番に「心のバリアフリー」を育む学校教育の推進と記載されていますが、学校教育の教科書で精神障害者の記述が変わったのは、本当にこの頃です。だから、差別の実態が続いており、場合によっては座敷牢のようなことが1年に1回は発見されたり、お医者さんの中でも「身体拘束は当たり前」という方もおり、ニュース等であれだけ話題になったとしても、解決しきれないというのが社会状況です。

確かに、認知症は一定のお年寄りのサポート体制があるけれども、精神障害者が地域で安心して暮らせる制度や体制がないです。「にも包括」（精神障害にも対応した地域包括ケアシステム）と言うのですが、やはり地域で精神障害者が安心して暮らせるような、日常引きこもっている人が安心して外出できるような体制を一日でも早く作ってほしいと思っております。

このような差別の実態を解消せず放置したままでは、心のバリアフリーは実現できないと考えておりますが、この点について事務局の考えはいかがでしょうか。

○事務局 市としましても、やはり学校教育における心のバリアフリーを育む取り組みは進めていかなければならないと認識しております。例えば、議事資料

2-2 の関連施策で記載している内容であれば、30 番「障害者差別解消法の理念の啓発・周知」についてですが、近年施行された障害者差別解消法の理念を市役所内に溶け込ませ、最終的には市民に波及していくことを想定しております。精神障害者の地域移行を進めていくことは、非常に重要なことと認識しておりますので、市の内部への啓発はもちろんのこと、事業者に対しましても障害者差別解消法の理念について、しっかりと周知を進めていきたいと整理させていただいております。

○会長 委員お願いします。

○委員 議事資料 2-2 の 24 番「交通安全教室による啓発の推進」についてですが、事務局の説明には自転車に関する説明がありましたが、議事資料 2-1 の②-6 ページに記載のこの施策の概要には、自転車という文言が記載されていないので記載いただきたいです。歩行時や自動車運転時だけだと、歩行者と自動車の運転者だけが対象となって、自転車を運転する方が自分も対象となることが気付かないかなと思います。小学校や中学校は、自転車教室を実施すると思いますが、危ない運転をしているのは高校生や大学生が多いです。自動車運転免許証を持っている方であれば、自転車の運転が怖いということが分かると思いますが、自動車運転免許証を持っていない人は「轢くなら轢け」という感じで自転車を運転している方が多いので、概要に自転車という文言を入れていただきたいです。

○事務局 自転車という文言は記載されていないので、担当課でどういった取り組みが可能であるか事務局から確認したいと思います。また、庁内に委員からのご意見を展開させていただきたいと思います。

関連するか分らないですが、現在、市では高齢者の電動アシスト自転車の補助を進めていまして、ご高齢の方を対象に安全講習等を行っております。

○会長 副会長お願いいたします。

○副会長 議事資料 2-1 に 32 項目があると思いますが、内容によって細かさの

差があると感じました。分かりやすいものは、認知症に関する関連施策は3項目（関連施策18番、19番、20番）あるが、他の障害については障害種別ごとに言及しているわけではないので、気になりました。もう少し整理できるのではないかと思いました。

また、このつくば市バリアフリーマスタープランは、おそらく小学生以上が読むこととなると思いますが、1番「バリアフリーマップによる社会参加の促進」と2番「公共交通マップ等各種マップのガイド作成」を見たときに「どう違うんだろう」と、疑問を持たれてしまうと思いました。ですので、まとめてしまっても良いと思いました。ただ、分けた方が伝わりやすい施策もあると思います。施策として整理し、階層性が分かりやすくなると良いと感じました。

○会長 私も副会長と同じことを申し上げようとしていました。

そもそも、つくば市バリアフリーマスタープランが策定された次の年からは、例えば歩道の作り方は変わるはずだと思います。どのぐらいのスロープまでが許容できる等のガイドラインはもう策定できているかを質問しようと思いましたが、そこまではまだないですね。ガイドラインや指針、具体的の方策のようなものを作ることも、関連施策の中に入れておくべきと思います。

啓発とおっしゃいますけれど、そのための教科書があるわけでもないです。先程、委員からご指摘いただいたように、様々な差別、変な価値観、偏見を解消するための、全員が読むべきテキストを作ることも、市の仕事として盛り込むことが非常に大事だと思います。

実際に、21番「おひさまサンサン生き生きまつりの開催による交流機会の創出」、22番「スポーツフェスティバル&つくパラ開催によるスポーツを通じた交流の促進」のイベントみたいなどころまで入ってしまっているの、少しヒエラルキーを考慮しながら再整理が必要ではないかなと思いました。

議事資料2-1及び2-2に記載されている関連施策はもちろん盛り込みますが、上流で見逃してしまっている、当たり前になってしまっている内容がな

いかはチェックしていただきたいと思います。特に、インフラや施設の施策は入っていますが、そのガイドライン作りは現時点でなされていないので、確認をお願いできればと思います。

心のバリアフリーについては、概念や言葉自体も本当に浸透してないので、浸透させるために「読ませて理解させる」という取組を1からやっていかないといけないと認識しています。

是非、ガイドラインや教科書のような指針となるものを作ることも、関連施策の項目として入れていただきたいと思います。このことを考えると、イベントは上に出てくるわけではなく、大きな取組の中の方策として示されていけば良いと思います。

この内容を反映いただいて、第5回協議会でご提案いただければと思いますが、私の意見に対して反論等がありますでしょうか。

○委員 反論ではありませんが、施策の階層についてはすごく悩ましい問題かなと思っています。

実施できるものはすぐに実施していくべきだと思いますし、足りない部分は今後実施するべきところであると思います。どこまで具体的に記載するかという精査はとても難しく、事務局である程度まとめられるかについては考えていただければと思います。まとめ過ぎてしまうと、せっかく実施しようとしているところが、実施できなくなってしまうというのも難しい問題かなと個人的には思いました。

また、足りない部分について今後検討していくということは、全くその通りだと思います。記載の関連施策だけでは盛り込めてない部分があると思っておりますが、それについて全部詰めきるというのはなかなか難しいと思います。逆に、詰めきらないほうが良い部分もあると思っておって、「足りない部分もまだまだあるけれど、それについては継続して市で検討して対応していく」という文言がどこかにあれば、今後、担当課がしっかり動いていくのだろうなと

いう印象になると思います。そのため、足りない部分をしっかり今後も検討していくことを盛り込みつつ、ある程度まとめられるかどうかを検討するということが良いかなと思います。ただ、まとめすぎると、委員がおっしゃったみたいに、たらい回しにされてしまったり、責任感を持たなくなってしまうところがあるので、そこの塩梅をよく精査したいと思っているところです。

○会長 まさにその通りかなと思います。例えば、悩ましいのが歩道です。市で作る歩道はバリアフリーに配慮しているが、県道もその構造で作ってくれるかというところは、また別の問題や課題が残っていると思います。そこを見越した上で、県にプレッシャーをかけるぐらいの勢いがあれば良いかなと思っています。

○委員 茨城県やつくば市においても、大元に道路構造令があり、これを参照して条例を作っています。道路はこの基準に基づいて作っているのが現状ですので、基準にないものは作れないです。ここが今後の課題と思います。

○会長 それについては、最低限の基準を満たしているが、バリアフリーを考えると「歩道のスロープはもっと緩やかの方が良いね」などの意見があると思います。だから、市は独自の基準で作っていきましょうよというお話です。

○委員 つくば駅周辺は、研究学園都市当時の基準で作られているため、歩道がちょっと高くなっております。一方で、研究学園駅等の新しく区画整理を行っているところは、現在の基準に則って道路工事をしております。そのため、つくば駅は今後改修する際に、現行の基準に合わせて修繕ということが条例で定められています。

また、道路と歩道に段差があるということは、沿道の建物もそれに合わせた建物作りになっていますので、歩道を下げる（道路と歩道の段差を解消する）と、沿道の建物をどうするかという検討が必要になると考えております。

○会長 ありがとうございます。委員お願いします。

○委員 先程、委員がおっしゃった通り、県道や市道は傾斜等をなくそうと、基本的にバリアフリー法に基づいて作っていますが、年月が経つと、どうしても修繕しないと現在の基準に合わないといったものは当然出てきますので、限りある財源の中で、どこから解消を進めていくかを考えなければならないです。利用者から見れば、国道、県道、市道なんて関係ないですので、このような地区エリア（移動等円滑化促進地区）を設定するということですので、市と連携していきたいと思います。

通常であれば、バリアフリーマスタープラン策定後に、実施レベルのバリアフリー基本構想を策定し、この路線をどうするか等を検討するという流れになると思います。茨城県としても、つくば市と十分連携したいと考えております。

○会長 ありがとうございます。事務局はいただいた意見等を第5回策定協議会までに整理いただき、反映できるよう、よろしく申し上げます。

2 議事3 移動等円滑化促進地区について

○会長 それでは次の議題に移ります。続きまして、議事3、移動等円滑化促進地区について、事務局から説明をお願いします。

【事務局説明】

○会長 本件に関しまして、ご質問あるいはご意見いかがでしょうか。

私から意見があるのですが、よろしいでしょうか。

事務局の説明の中で、つくば駅周辺を「市内唯一の都市機能誘導区域」と非常に強調しているように感じました。そもそも都市機能誘導区域に、つくば市役所がある研究学園駅周辺のエリアが入っていないことの方が、立地適正化計画の策定方法が間違っていると思います。今後、立地適正化計画の改訂があった場合に、研究学園駅周辺も含まれるようになってしまうのであれば、殊更、つくば駅周辺の説明を「都市機能誘導区地域だから」という記載はしないほうが良いかと思います。もともと、そのような集積があった場所ですから、当然、

市の玄関はつくば駅です。それは誰もが認めることなので、そのような書き方をすれば良いと思います。

また、議事資料3の③-12 ページに生活関連施設の設定基準があり、③-18 ページ以降は生活関連施設の一覧表が掲載されています。生活関連施設の記載順が、旅客施設、官公庁施設、金融機関という順番になっていますが、バリアフリーの観点からいうと関係ない施設から記載されているとしか思えません。

また、移動等円滑化ガイドラインにおける対象者の順番も、この順番で本当に良いですか。もちろん高齢者の方も大事にしないといけないと思いますが、総合計画あるいはまち・ひと・しごと総合戦略のような上位計画に市全体の取り組みとして、子育ての方々にやさしいまちであるべきということを記載しているはずで、その観点から言うと、子育て施設を上位に記載するべきだろうし、対象者についても、妊産婦や乳幼児連れの方々を先に記載するべきだと思います。ちょっとした順番かもしれませんが、それによって、見る側や読む側に市のアピールポイントや焦点がどこに向いているかを分かっただけだと思います。これについて、事務局で議論いただいて、順番にもご配慮いただければと思います。

○事務局 会長のご指摘を踏まえ、つくば市らしい並び順について整理した上で、お示ししたいと考えております。

○会長 委員をお願いします。

○委員 立地適正化計画については、現在改訂しておりまして、都市機能誘導区域に研究学園駅周辺も入れる予定です。令和5年度中に改訂予定でしたが、若干遅れておりまして、令和6年度中には、改訂する予定です。ただ、移動等円滑化促進地区と都市機能誘導区域は完全には一致しませんが、ほぼ同じような区域で改訂予定です。

○会長 要は、このつくば市バリアフリーマスタープランは、5年程度、文章が残ってしまうと思います。つくば駅周辺の特性に「唯一」の都市機能誘導区域

と記載していると齟齬が出てしまいますので、そういう表現はやめておきましょう。

副会長お願いいたします。

○副会長 事務局の説明を聞いていると分かりやすいですが、「移動等円滑化促進地区をモデル地区として位置付ける」というつくば市の考え方あるいは位置付けを、議事資料3の1ページ目の最初に書いておかないと、誤解されてしまうのではないかと思います。今後、横展開も考えていることも含め、冒頭に書いてもらってもいいのではないかと思います。

○事務局 おっしゃる通りだと思いました。口頭の説明内容が、会議資料に記載されていない部分もありましたので、素案には、市が移動等円滑化促進地区をどのように捉え、どう展開していくかについて、議事資料3の冒頭で明示させていただきたいと思います。

2 議事4 心のバリアフリーについて

○会長 続きまして、議事4、心のバリアフリーについて、事務局から説明をお願いします。

【事務局説明】

○会長 ただいまの説明に対し、ご意見あるいはご質問ありましたら挙手をお願いいたします。委員お願いいたします。

○委員 机上資料として配布いただきました質問内容を読み上げさせていただきます。

まず、市の職員のユニバーサルデザイン研修についてです。市のホームページを拝見しましたが詳細な情報が記載されていなかったため、開催実績や目的等を教えてほしいです。

また、議事資料4の④-2ページ目に記載の「(2)心のバリアフリーの取組の事例」に記載の「障害の社会モデルについて学ぶ研修」というのは、茨城

県でも実施しており、それが別紙1の「障害平等研修」です。議事資料4の④-12ページに記載の行政、事業者、市民の誰であっても参加できる研修になっています。また、この研修は、参加者と対話しながら学んでいく有効な研修ですので、是非、取上げていただければと思います。それに伴いまして、④-17ページの「市民団体による学習会開催の取組み」は削除していただければと思います。

○事務局 1点目、ユニバーサルデザイン研修会の開催実績と参加人数ですが、新人職員を中心にやっておる研修でございまして、令和5年度ですと96名、令和4年度ですと79名、令和3年度ですと124名に対して研修を実施しました。この研修は、専門職と呼ばれる職員も参加しております。また、研修内容としましては、筑波技術大学の聴覚障害の学生さんと筆談等でコミュニケーションをとる体験、窓口対応のロールプレイング、市役所の庁舎内でユニバーサルデザインの探索、車椅子に乗り庁舎内の移動、高齢者や妊婦のシミュレーターを着用し庁舎内を歩く等の体験型研修となっております。

2点目の障害平等研修を取り上げることについての要望につきましては、多様な関係者において心のバリアフリーを育むことができる研修だと思しますので、素案の作成の際には、差替えて掲載させていただきたいと思っております。

○委員 この障害平等研修は有効な研修ですので、つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会に参加されている方や、議事資料2に記載の関連施策を担当する担当課等、様々な団体が参加できる研修ですので、ご紹介し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 先程、会長から心のバリアフリーという言葉があまり浸透していないというお話がありました。

国での取組としては、心のバリアフリーのパンフレットを作成しております。第4回協議会でもお話させていただきましたが、バリアフリー教室を実施

しており、パンフレットを児童に配っています。また、パンフレットを使用する学校の先生が、どのように解説するべきか説明を記載した「教師解説用パンフレット」も配布しております。

参考までに、事務局に提供させていただきたいと思います。

○会長 委員お願いいたします。

○委員 議事資料4の④-6ページに記載されているヘルプマークの説明についてです。ヘルプマークは、何年か前から知的障害者、精神障害者、発達障害者にも配られており、こどもたちのカバンに付けています。しかし、発達障害者と知的障害者の場合、なぜ自分がヘルプマークを持っているのか分かっていません。そして、自分が知的障害であることや発達障害であることを分かっていない人が多いです。このためご配慮いただきたいと思います。このことをヘルプマークの概要に明記していただきたいと思います。この文言はどこかに掲載されていた文章ですか。

○事務局 基本的には国や県が作成した文言を抜粋したり、一部加工して分かりやすい形で掲載させていただきましたが、ご指摘のとおり知的障害、発達障害、精神障害のことも明記するべきと思います。事務局にて、掲載する方向で前向きに検討させていただきたいと思います。

○委員 追加でもう1点、質問よろしいでしょうか。

市内には、エレベーターがついていないのに、大きな会議室が2階にある交流センターが多くあります。ただ、市はエレベーターがついてないという現状が分かったとしても、新たにエレベーターをつけるという話にはならないようです。そのため、利用者は1階に大きな会議室がある交流センターを一生懸命探しますが、空いていなかったり、市の端だったり等、場所探しを苦労しています。そんな状況下で、大きい会議室が1階にあり、アクセスも良いコミュニティ棟が建設されました。しかし、1年程度利用したら新型コロナウイルスの影響で、市が会議室を使用している状況が5年続いています。いつになったら

コミュニティ棟の1階は使用できるようになりますか。本来、コミュニティ棟は市民のために作られたはずです。どこの部署が担当であるかが分からないため、この場で発言させていただきました。

○事務局 コミュニティ棟の1階部分は地域支援課が管理をしておりますが、実際に使用している部署は、保健部の新型コロナウイルス感染症の接種関係の部署（新型コロナウイルス対策室）や、経済部の経済支援の関係の部署（産業振興課）です。随分長い期間、コミュニティ棟の1階部分が使えない状態が続いていましたが、だんだんと会議室4や5が使えるようになったり、子供が遊ぶキッズスペースが使えるようになったりと改善をされているかとは思いますが、政策イノベーション部から、コミュニティ棟1階部分についてご意見があったことを市民部等にお伝えさせていただければと思います。

○委員 ありがとうございます。会議室1、2、3の広い方を使えるようにしていただきたいです。誰であっても使いやすい場所がコミュニティ棟1階の会議室ですので、よろしく願いいたします。

○会長 コミュニティ棟以外の公的施設の、使いやすい部屋が2階にあるがエレベーターがないという問題は、今後どうするのでしょうか。

○事務局 まち歩き点検の時に、エレベーターが無い交流センター（大穂交流センター）で開催したため、実際に車椅子を持ち上げる体験をさせていただき、正直、不便だと感じました。

公共施設におけるバリアフリー化の推進につきましては、新規施設の建設時や既存施設の改修時に、できる限り当事者の意見を取り入れる仕組みづくりや整備方針等の策定を進めているところです。しかし、施設改修は予算的な制約等々もございますので、バランスを見ながら進めていくものと承知しております。問題意識があるのは重々体験し承知をしておるところですが、ご理解いただけますと大変ありがたく思います。

○会長 副会長お願いいたします。

○副会長 1点目、議事資料4の④-3ページに制度的なバリアの具体例に「盲導犬を連れていくことによる施設の利用制限」とありますが、補助犬と記載していただいたほうがよろしいかと思えます。

2点目については、議事資料4の④-9で、年代別の心のバリアフリーの認知度のグラフがあり「心のバリアフリーという言葉の意味も知らない」という回答は10代が多いですが、「言葉は知っているけれど、意味は知らない」という回答は、年代に関わらず多いですので、赤枠で10代だけを囲む表現は良くないのではないかと思いました。その流れで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のグラフを見ると、「4 教育」は若者への教育と見えてしまいます。おそらく、10代への教育だけでなく、生涯教育的な側面があると思えますので、表現を検討していただければと思います。

○事務局 心のバリアフリーは、こどもから大人まで、様々な方が対象となりますので、素案の作成の際は若年層の部分だけを赤枠で強調するのではなく、全年齢層を進めていくべきものと記載させていただきます。

○会長 今更調査の方法にいちやもんつけてもしょうがないと思いますが、こんなに言葉も意味も知っている人が多かったら、横断歩道で待っている人がいれば自動車が停車すると思います。要は、「心のバリアフリー」という言葉は想像できて分かっているという回答も含まれていると思います。本当に細かいところを知っているのかを聞くと、もう少し認知度が下がるのかもしれない。

私から1つ質問ですが、議事資料4の④-7ページ右上に記載の障害者等用駐車スペースのマークについてです。この駐車場には、車いすの方をイメージするマークでスペースを取ってありますが、私は、逆にバリア作っているのではないかと思っています。このスペースは、車いすの人だけではなく、妊婦や足を骨折していて松葉杖が必要な人も使用して問題ないはずですが、このマークを使うことで、若干、他の人が使えていないような雰囲気を出している気がします。このマークは「真に必要な人であれば誰であっても使ってく

ださい」という意味で広く認知されていますか。私は、もう少しユニバーサルなマークが作れないかと思いますが、このような指摘はバリアフリーの世界にはありませんでしょうか。

○委員 車いすを自分で乗降する人は、幅が広く設定されている駐車場が必要と伺ったことがあります。ですので、そのような実情や意見を踏まえて、検討していく必要があると思います。

○事務局 ご指摘の車いすマークにつきまして、車いすマークだけでなく、妊婦さんのマークや杖をついている方のマークを併記する形で記載されている事例がございます。実際にある商業施設では、4つほどマークが併記されておりましたので、市や民間事業者も、このような事例を参考にしていくことが必要と感じました。

○副会長 現在は、トイレや駐車場は、利用者を分けて行く方針だと感じます。駐車場であれば、妊婦さんや怪我をしている方が利用できる優先駐車区画と車いす専用区画、トイレであれば、そこしか利用できない方が使用するバリアフリートイレとその他のトイレと方針が変化しています。このようなことは、どこまでつくば市バリアフリーマスタープランに掲載するかが分からないです。掲載するものの取捨選択が難しいと感じています。

○事務局 つくば市バリアフリーマスタープランの守備範囲をどこまでにするかというのは難しいと感じますが、あくまで本計画は移動に焦点を当てたものですので、細かいガイドラインになってしまうと趣旨を外れてしまうかなと思います。そのため、啓発の部分に絞った形で掲載することがふさわしいかなと思っております。

2 議事5 届出制度について

○会長 それでは最後の議題に移りたいと思います。議事5、届出制度について、事務局から説明をお願いします。

【事務局説明】

○会長 今回の説明に対してご質問はございますか。委員お願いします。

○委員 机上資料として配布いただきました質問内容を読み上げさせていただきます。

まず、まち歩き点検にて店舗と歩道の境界で点字ブロックが途切れていたという事例がありましたが、届出制度の対象は旅客施設だけでしょうか。併せて、筑穂・大曾根地区は届出制度の対象となる施設はないでしょうか。例えば、大穂庁舎のバス停は対象とならないのでしょうか。

また、別紙2を見ていただきたいのですが、バリアフリー基本構想では特定事業が記載されています。つくば市バリアフリーマスタープランの場合は、どのように整備が進むかを教えていただければと思います。

○事務局 まず1点目につきまして、大穂庁舎のバス停は対象にならないのかという趣旨のご質問かと思われます。届出制度は、旅客施設間あるいは旅客施設と道路間の連続性を担保するための制度であり、対象となるのは旅客施設となります。この旅客施設とは法律で定められておりまして、移動等円滑化促進地区内に存在する鉄道駅、あるいは自動車ターミナル法で定められたバスターミナルと規定されておりまして、つくば市には、自動車ターミナル法で定められたバスターミナルは存在しませんので、鉄道駅のみが対象となります。従って、つくば駅と研究学園の2駅を指定しているところでございますので、バス停は対象となりません。

2点目です。特定事業について、つくば市バリアフリーマスタープランではどのように整備が進むかというご質問と承知しています。バリアフリー基本構想は、具体的なハード整備を特定事業として位置付けることとされています。例えば、昭和期に整備された鉄道駅前の再開発にあわせて策定される傾向があります。一方で、我々が策定しようとしているバリアフリーマスタープランは、特定事業を記載しない計画と定められております。バリアフリーマスタープラ

ンの主なねらいは、地域におけるバリアフリー化の考え方を多様な関係者間で共有することと認識しております。また、本市におきましては、独自に関連施策を設定したことで、市内で横断的にバリアフリー化を進めていくものと考えております。

○委員 法律では旅客施設のみが届出制度の対象となるということでしたが、市独自で届出制度の対象を生活関連施設内の全商業施設にするといったことは法律的に難しいでしょうか。

○事務局 一般の商業施設等については、条文には入っておりませんので、商業施設の平坦性を確保するために届出制度を活用することは見込めないと思われれます。

○委員 バリアフリーマスタープランは考え方の共有ということですが、障害者団体としては、特定事業の整備も進めてもらいたいと思っております。そうすると、バリアフリー基本構想を策定する流れになるかと思いますが、つくば市としてはバリアフリー基本構想を策定する予定はございますか。

○事務局 国における整理としては、バリアフリーマスタープランの策定を踏まえ、バリアフリー基本構想を策定するものと認識しております。つくば市としましては、まずは目の前のつくば市バリアフリーマスタープランの策定に注力すべきという考えでしたので、現時点ではバリアフリー基本構想の策定について、特段検討は進んでおりません。

○会長 副会長お願いいたします。

○副会長 委員の1つ目の質問に関することですが、市民がこのつくば市バリアフリーマスタープランを見たときに、単純に「なんで鉄道だけ」と思うと思いますので、先程の委員への丁寧な説明内容も記載すべきだと思います。

また、基本方針の中に交通事業者との連携も記載されていますので、届出制度で対応できない部分に関して、市の方針等の補足があると丁寧であるし、伝わりやすいかと思いました。

○事務局 市民の方も副会長と同じ感想をいただきたいと思いますので、交通事業者との連携に関する内容を記載し、あらぬ誤解を持たれないように進めていきたいと思ひます。

3 その他

○会長 それでは、3番その他です。こちら事務局から何かございますか。

【事務局説明】

○会長 今のご説明の通りです。これだけは伝えておきたいということがあればお願いします。

○委員 議事資料3の③-18につくば地区の生活関連施設の一覧が記載されていますが、この記載されている施設はどこを引用したのですか。実は、つくば自立生活センターほにゃらが掲載されていません。市民団体ですので法律的に活動しているわけですが、連協(つくば市福祉団体等連絡協議会)の加盟団体であっても掲載されていない団体があります。事務局で精査していただければと思ひます。

○事務局 事務局で精査が行き届いておらず、申し訳ございません。素案の作成の際には、精査をし、漏れのないように記載させていただければと思ひます。

○会長 本日も多岐わたるコメント、ご意見、アイデアいただきました。ご協力ありがとうございました。

次回は、パブリックコメント前の素案の議論ということになります。できるだけ早くたたき台を委員の皆様にお配りし、ご意見を先にもらっておくことが大事かなと思っておりますので、どうぞよろしくお願ひします。

時間超過してしまい申し訳ございませんでした。全て議事が終了しましたので、司会の任を解かせていただきたいと思ひます。

ありがとうございました。

○司会 本日も2時間の予定を超過してしまい申し訳ございませんでした。ま

た、長時間のご協議ありがとうございました。

冒頭でご案内したとおり、つくば市バリアフリーマスタープランの策定も佳境に近づいておりますので、もうしばらくご協力いただければと思います。

では以上をもちまして、今回の第4回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。

※ 本資料は、令和5年度第2回つくば市公共交通活性化協議会における資料を一部加工したものです。

視覚障害者移動支援実証実験結果について

令和5年(2023年)11月7日(火)

総合交通政策課

▼実証実験の目的

視覚障害者が公共交通機関を乗り換える際に、shikAIが果たす移動支援の効果を検証する

▼設置数及び設置箇所

270枚（つくばセンターバス乗り場点字ブロックに貼り付け）

▼実験日

令和5年（2023年）5月31日（水）、6月4日（日）、

6月7日（水）、6月10日（土）の4日間

▼実験の概要

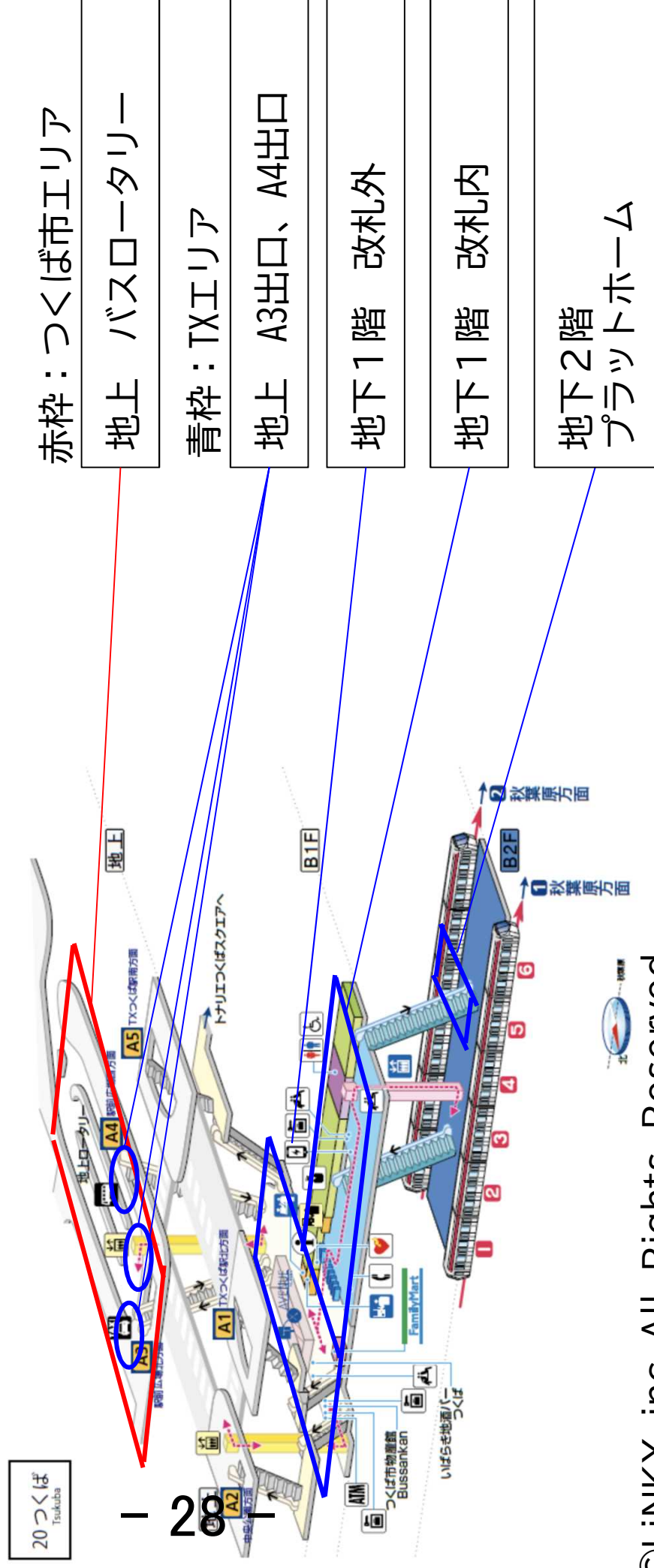
つくば駅ホームからつくばセンターバスターミナルまでの乗り換え時に、「shikAI」（シカイ）による移動サポートを受けて、筑波技術大学学生が安全に目的地まで移動可能か検証をする。被験者の行動観察やアンケート調査を通じて、安全性や利便性など、「shikAI」が果たす移動支援の効果検証及び課題の抽出を行う。



shikAIとは視覚障害者誘導用ブロックのうち点状ブロック（警告ブロック）にQRコードを敷設し、iPhoneのリアカメラで読み取ることで、現在地から目的地までの移動ルートを導き出し、音声で目的地まで案内するシステム。

QRコード敷設エリア

実験期間中、下図の赤枠及び青枠エリア内の視覚障害者誘導用ブロックの点状ブロックにQRコードシールを敷設する。



視覚障害者移動支援実証実験結果について

▼実証実験の結果

全盲の方6名、ロービジョン（≡弱視）の方17名の総計23名の被験者を対象に実施した。全ての被験者が階段からの転落や人との衝突などの事故は無く、shikAIの音声ガイドにより目的地まで到達できた。また、shikAIによる視覚障害者へのナビゲーションの提供により、視覚障害者が単独で移動でき、ナビゲーションが有益なものであることが確認できた。

▼安全性について

安全性の検証として実験中の観察を行った結果、階段からの転落、人や物との衝突などの事故は発生せず、本アプリを使用することによる安全性に大きな問題は見られなかった。また、階段、環境音及び歩行者との衝突に対する注意並びに人の流れの阻害について危険だと感じた場所に関するアンケート調査を実施し、回答をとりまとめた。

29

▼総括

- ・慣れていない道でもshikAIを用いることで問題なく移動できることが確認できた。
- ・視覚障害者にとつて、格子状でないバスターミナルは位置関係を記憶することが難しいため、shikAIのような仕組みが有効であった。
- ・令和5年3月から障害者用PASMOの利用が開始されたこともあり、shikAIを利用しながらそのまま自動改札を通過できることは、改札通過時間の短縮にもなり、視覚障害者に対する移動支援につながった。
- ・エスカレーターやエレベータを使用したいという意見に対して、視覚障害者誘導用ブロックがないエスカレーターへの案内やエレベータ内のボタン配置に対する音声ガイドによる情報提供ができないか検討が必要と考えられる。
- ・異なる交通事業者間の施設を移動する際に、建物の構造または管理主体が異なるために視覚障害者誘導用ブロックが途切れていたり、建物の境界にある視覚障害者誘導用ブロックが直線上に敷設されていない場所があり、最も大きな課題となった。

▼経緯及びスケジュール(案)

- 令和5年
- 7月 首都圏新都市鉄道株式会社から本格導入意向の連絡有
- 8月 予算確保に向け、財政見通し調書を提出
- 10月 令和6年度当初予算案作成
- 12月 財務部ヒアリング
- 1
- 3
- 0
- 3 令和6年 3月議会（予算審議）
- 4 4月 首都圏新都市鉄道株式会社及びリンクス株式会社と協議
- 5 5月 契約締結、各種手続き（道路占用許可等）
- 6 6月 設置工事
- 7 7月 運用開始