

第2回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会 会議次第

日時：令和5年1月13日(金) 15時から

場所：つくば市役所 コミュニティ棟3階 会議室A・B

1 開会

2 議事

- (1) バリアフリーに関する市民アンケートの結果について
- (2) 関係団体へのヒアリング調査の結果について
- (3) まち歩き点検について

3 その他

4 閉会

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
基礎資料2	高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（抜粋）
参考資料1	バリアフリーマスタープランに係る住民提案制度（国交省資料）
参考資料2	バリアフリーマスタープランに係る住民提案①
参考資料3	バリアフリーマスタープランに係る住民提案②
参考資料4	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5	会議録（第1回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会）

配付資料（議事資料）

議事資料1	バリアフリーに関する市民アンケートの結果（速報）
議事資料2	関係団体へのヒアリング調査の結果（速報）
議事資料3-1	まち歩き点検対象地区の選定
議事資料3-2	まち歩き点検実施概要

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

	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 まいに 梅本 舞子	○副会長
4	首都圏新都市鉄道株式会社	経営企画部推進役 兼沿線事業課 課長	えびさわ たかし 海老澤 貴史	
5	関東鉄道株式会社	自動車部 部長	みやの ゆうじ 宮野 裕司	
6	筑波学園タクシー協同組合	事務局長	すずき まこと 鈴木 誠	
7	一般財団法人つくば都市交通センター	理事	おおはら おさむ 大原 治	
8	国土交通省関東運輸局 茨城運輸支局	首席運輸企画専門官	くにした ゆうじ 國下 裕司	
9	茨城県つくば警察署	交通課 課長	ひらね えいいち 平根 英一	
10	茨城県土木部都市局都市計画課	課長	はすみ のぶゆき 代) 主査 たけひろ まなぶ 荷見 信之 代) 主査 竹廣 学	
11	茨城県土木部土浦土木事務所	所長	おおいし なおと 代) 次長 なかがわ いちろう 大石 直人 代) 次長 中川 一郎	
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		ぬましり あや 沼尻 彩	
20	つくば市	政策イノベーション部 部長	ふじみつ ちか 藤光 智香	
21	つくば市	福祉部 部長	あんぞ きだお 安曾 貞夫	
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	

○高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律

(平成十八年六月二十一日)

(法律第九十一号)

(略)

(移動等円滑化促進方針の作成等の提案)

第二十四条の五 次に掲げる者は、市町村に対して、移動等円滑化促進方針の作成又は変更をすることを提案することができる。この場合においては、基本方針に即して、当該提案に係る移動等円滑化促進方針の素案を作成して、これを提示しなければならない。

- 一 施設設置管理者その他の生活関連施設又は生活関連経路を構成する一般交通用施設の管理者
- 二 高齢者、障害者等その他の生活関連施設又は生活関連経路を構成する一般交通用施設の利用に関し利害関係を有する者

2 前項の規定による提案を受けた市町村は、当該提案に基づき移動等円滑化促進方針の作成又は変更をするか否かについて、遅滞なく、当該提案をした者に通知しなければならない。この場合において、移動等円滑化促進方針の作成又は変更をしないこととするときは、その理由を明らかにしなければならない。

(平三〇法三二・追加)

(略)

あなたのまちのバリアフリー化について、 お困りのことはありませんか？

このような
ことで困って
いませんか？

それぞれの施設にバリアが残っている。

- 歩道が狭く、電柱が通行の妨げになっている。
- 横断歩道の前に勾配があるため、待っているのが大変。



- 点字ブロックがつながっていない。
- 点字ブロックの上に自転車が駐輪している。



- 手すりを使うと階段を斜めに上り下りしなければならず危険。
- 駅舎内に段差がある。
- 手すりの両端に水平部分がなく、階段の途中から手すりがはじまっている。



施設ごとにバラバラにバリアフリー化が進められている。

- 病院がバリアフリー化されているのに、歩道が狭いので車いすで通院できない！
- 駅前がバリアフリー化されたのに、駅舎内に段差があるので電車に乗りづらい！
- 歩道に点字ブロックが整備されたのに、建物内につながっていない！

誰もが暮らしやすいまちづくりを進めるために、バリアフリーの考え方を広く共有したい・・・。

駅、道路、建物などの連続したバリアフリー化を進めるために、市町村がバリアフリーのマスタープラン・基本構想を作成する制度があります。

マスタープラン（移動等円滑化促進方針）の概要

- 駅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まった地区（「移動等円滑化促進地区」）において、**面的・一体的なバリアフリー化の方針**を市町村が示すものです。
- マスタープランの作成により、基本構想を作成していない自治体や基本構想を作成していない地区等で、道路や駅施設、建築物等の具体施設のバリアフリー化事業の調整が難しい段階においてもバリアフリー化を促進させることができます。
- なお、基本構想作成を済みの地区でも、更なるバリアフリー化の促進に向けてマスタープラン制度を活用し、バリアフリー化の方針を再設定することもできます。

バリアフリー基本構想の概要

- バリアフリー法に基づき、駅を中心とした地区や、高齢者・障害者などが利用する施設が集まった地区（「重点整備地区」と言います）において、**駅・道路・建物などのバリアフリー化を重点的かつ一体的に推進するため**、市町村が、**その地区におけるバリアフリー化のための方針、事業等**を内容とする「基本構想」を作成することができます。
- 関係する事業者・建築主などは、基本構想に基づき、具体的な事業計画を作成し、事業を実施していくことになります。



基本構想等の素案を検討する際の留意点

<市町村への事前の相談・問合せについて>

- 市町村ごとにまちなみのづくり方や考え方が異なるため、**どのようなものを素案として住民に求めるかは、各市町村によって異なります。**
- 各市町村に事前相談の仕組みがある場合もありますので、**素案作成の前に市町村に相談・問合せをすることが望ましいです。**

バリアフリーの基本構想等の作成・見直しを市町村に提案する際には、必要な事項を記載した計画の「素案」を作成して、市町村に提出します。

- 市町村がバリアフリーに関するマスタープランや基本構想を作成していない場合や、作成していても、それを見直してほしい場合には、利用者、住民、NPO 法人、公共交通事業者などのみなさまが、市町村に対して、バリアフリーに関するマスタープランや基本構想の作成・変更を提案できます。

基本構想等の素案に必要なこと

- 基本構想等の素案には、基本的に以下の3点(①~③)が記載されている必要があります。

① 生活関連施設・・・連続したバリアフリー化をして欲しい施設

➡ A 駅、B 病院、C 福祉施設

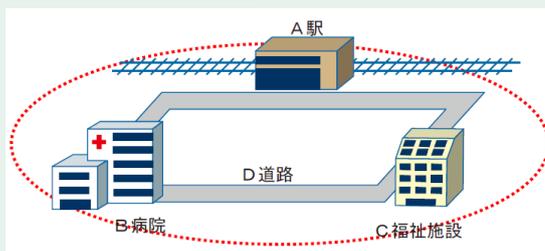
② それらの施設をつなぐルート

➡ D 道路

③ どのように改善してほしいか

➡ A 駅に、エレベーターをつけて欲しい。B 病院に、車椅子駐車スペースを増やして欲しい。C 福祉施設に、案内までの点字ブロックを整備して欲しい。D 道路の歩道を広くしてほしい。

素案の内容
(イメージ)



住民組織の提案による簡易な基本構想(素案)の例<茨城県土浦市>

土浦市では、バリアフリー新法に基づく住民提案制度ができる前から、市民団体がまちのバリアフリー化に向けた取組みを進めていました。電車やバスの乗車点検、シンポジウム、勉強会などを経て作成されたバリアフリー基本構想(素案)が、平成19年7月に市へ提案されました。

○ 基本構想の素案について

提案された基本構想(素案)は、以下の3項目が示された簡易なものです。

- 1 基本構想策定は、高齢者・障害者がよく利用し、観光客も多い土浦駅周辺~土浦港、ショッピングモール505~亀城公園までを一体的に整備すること。
- 2 基本構想策定・推進は、企画から現場の調査、施工、事後評価に至るまで高齢者・障害者等当事者が深く関与できる参画の仕組みをつくること。
- 3 ユーザーエキスパート[※]や、参加したい人すべてが参加できる公募の仕組みをつくること。

提案を行った市民団体から「市の担当者や事業者も含め、誰でも参加できる意見交換会の開催を求めました。意見交換会で、理解と信頼を深めることができました。」

土浦市からのアドバイス
「住民提案の動きがある団体の情報があつた際には、積極的に協働し提案提出につなげることで、ニーズを早期に把握するとともに、自治体の政策にある程度沿った提案につなげることができると思います。」



土浦市の担当者も参加した勉強会

土浦市バリアフリー基本構想策定協議会
役割：①重点整備地区の設定 ②バリアフリー基本構想の検討 ③バリアフリー化の推進策の検討
メンバー：学識経験者、道路管理者、公安委員会、公共交通事業者、高齢者・障害者団体、公募による市民等

意見交換会
活動内容：①目的施設・移動経路等の検討 ②まち歩き点検ワークショップ ③利用者要望のとりまとめ
メンバー：高齢者、障害者、地域住民、学識経験者、市担当課等

各会議の運営
事務局：土浦市 都市整備部 都市計画課

素案受理後の土浦市バリアフリー基本構想の策定体制

※ユーザーエキスパート：自分自身や近親者が障害を持っている等の理由でバリアフリーに詳しい方。

<そのほかの留意点>

- 市町村に提案する前に、仲間内で話し合っ**てほかの人の意見も聞いて取り入れたり、ほかの市民グループの方と一緒に取り組む**と、市町村に提案が受け入れやすくなります。
- 提案の際は、口頭で要望を伝えるのではなく、**必要な事項を記載したものを市町村の担当部署に提出**してください。

次のような流れで、バリアフリーの基本構想等を市町村に提案することができます。

1. 住民提案の検討（素案の作成）

STEP 1 みんなと一緒にまちのバリアを発見しましょう！

- みんな（地元の町内会、商店街組合など、同じ地域にお住まいの方々など）と一緒に、駅、道路、建物などの「バリア」を探しましょう。



STEP 2 みんなでバリアフリーのまちについて話し合しましょう！

- まちを移動する視点から、駅、道路、建物などがバリアフリー化されているかどうか、みんなと話し合しましょう。
- 早めに市町村に相談して、アドバイスを受けることも大切です。



STEP 3 みんなで考えたことを市町村に提案しましょう！

- 「①生活関連施設」、「②それらの施設をつなぐルート」、「③どのように改善してほしいか」を計画の素案としてまとめ、地元の市町村に提案しましょう。



- ・「素案」の提出
- ・バリア箇所の要望



- ・受付要件を満たすように聞き取り・助言
- ・採用される判断基準について説明・助言

2. 自治体受付

3. 自治体内部での検討 （提案された「素案」に対して庁内で議論します）

マスタープラン・基本構想を作成しないことの決定

4. マスタープラン・基本構想の作成の決定

マスタープラン・基本構想として検討・作成しない場合でも、ほかの事業の参考としたり、個別対応が可能であるか検討します。

5. マスタープラン・基本構想の作成の着手

※バリアフリーのマスタープランと基本構想の作成や見直しについては、「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」も参照してください。

https://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/barrierfree/sosei_barrierfree_tk_000012.html

国土交通省各地方支分部局等お問合わせ先

総合政策局 バリアフリー政策課 03-5253-8111（内線：25-506）

北海道運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	011-290-2725	北海道開発局開発監理部	開発調整課	011-709-2311
東北運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	022-791-7513	東北地方整備局企画部	企画課	022-225-2171
関東運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	045-211-7268	関東地方整備局企画部	広域計画課	048-600-1330
北陸信越運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	025-285-9152	北陸地方整備局企画部	広域計画課	025-280-8880
中部運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	052-952-8047	中部地方整備局企画部	企画課	052-953-8119
近畿運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	06-6949-6431	近畿地方整備局企画部	企画課	06-6942-1141
神戸運輸監理部	総務企画部	078-321-3145	中国地方整備局企画部	企画課	082-221-9231
中国運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	082-228-3499	四国地方整備局企画部	企画課	087-851-8061
四国運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	087-802-6727	九州地方整備局企画部	企画課	092-471-6331
九州運輸局交通政策部	バリアフリー推進課	092-472-2333	沖縄総合事務局開発建設部	建設行政課	098-866-1908
沖縄総合事務局運輸部	企画室	098-866-1812			

バリアフリーマスタープラン 住民提案・素案

つつじヶ丘駐車場及びつつじヶ丘ロープウェイ地区
筑波山神社・筑波山梅林地区
荃崎地区

令和4年12月16日

筑波山のバリアフリーを考える会

つつじヶ丘駐車場
及び
つつじヶ丘ロープウェイ地区

マスタープラン・基本構想素案

宛名：つくば市 政策イノベーション部 企画経営課 御中

令和 4年 12月 16日

1 提案者（団体）

氏名（団体名）	筑波山のバリアフリーを考える会 [REDACTED]
住所 連絡先	[REDACTED] [REDACTED]

2 マスタープランの素案（明記すべき事項）

対象地区の位置及び特性	筑波山は、茨城県つくば市北端にある山です。西側の男体山（標高 871m）と東側の女体山（877m）の2つの峰からなる双耳峰としても知られています。筑波山は古くから信仰の山として栄え、年間を通して自然に親しむことができる草木豊かな山です。また、近年では、ジオパークとしても注目されています。筑波山の観光客数は年間約 250 万人です。本提案書では「つつじヶ丘駐車場及びつつじヶ丘ロープウェイ地区」を移動等円滑化促進地区として提案します。「つつじヶ丘駐車場」は筑波山の中腹にあり、TX つくば駅から発車する筑波山直行バスの終点になります。つつじヶ丘ロープウェイは、「つつじヶ丘駐車場（つつじヶ丘駅）」と筑波山頂付近の「女体山駅」とを結んでいます。ロープウェイの利用者数は年間 30 万人程度です。筑波山直行バスは全て車いすに対応したノンステップバス・ワンステップバスです。ロープウェイに、車いすで乗車・降車する際には、駅員さんがスロープを用意してくれます。
提案の理由と目的	筑波山は急な坂道が多く、ご高齢の方や障がいがある方にとって、筑波山は過酷な山です。バリアフリー化が進むことで、誰もが安全に観光を楽しむことができます。また、高齢者・障がい者と一般の人とが触れ合うことで、障がいに対する理解の促進も期待できます。さらに、筑波山のイメージにもつながります。
生活関連施設の選定	つつじヶ丘駐車場（大型車 12 台・普通車 388 台・身障者用 5 台）・ロープウェイつつじヶ丘駅・ロープウェイ女体山駅・公衆トイレ・土産物店・食堂・観光ホテル
生活関連経路の設定	生活関連施設が隣接しているため、生活関連経路はありません。
移動等円滑化促進地区の範囲の設定	ロープウェイつつじヶ丘駅を含むつつじヶ丘駐車場とその周辺部およびロープウェイ女体山駅。別紙 1-1 を参照。
地区の課題と対応策の整理	別紙 1-2 を参照。
その他事項	特にありません。

3 マスタープラン策定により高齢者・障害者等の移動等の円滑化に寄与できる点

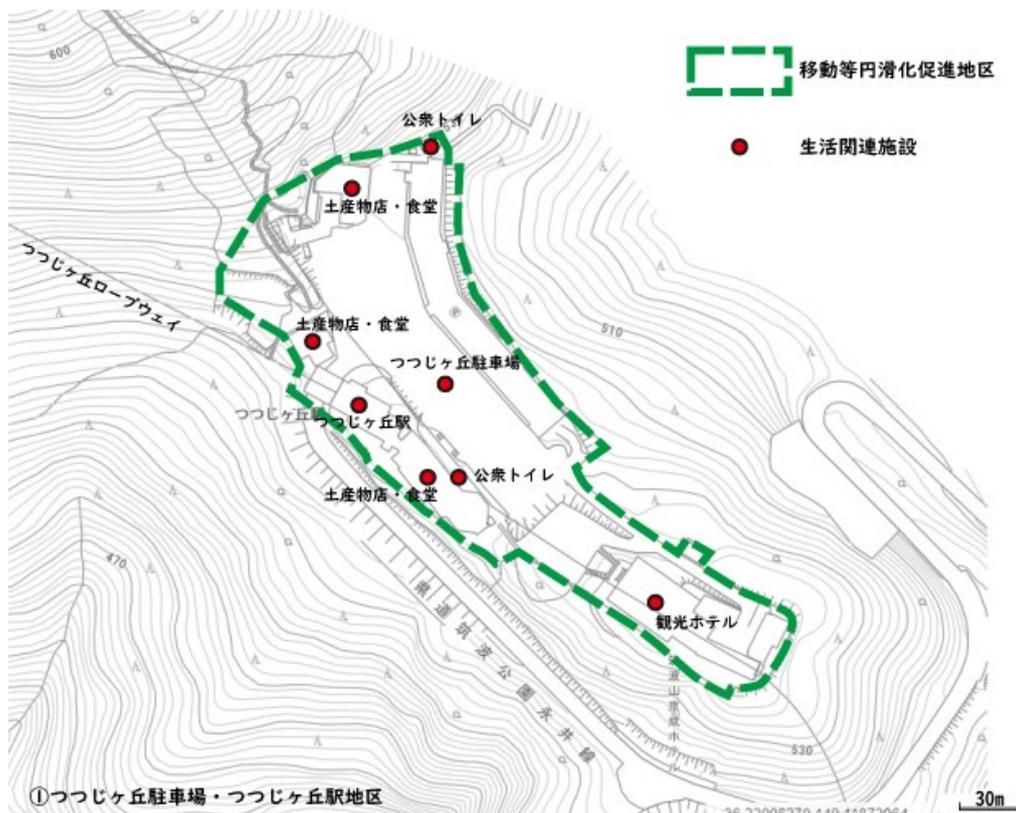
ハード面の対応だけでなく、心のバリアフリーといった、ソフト面の充実が期待できます。

別紙 1-1：移動等円滑化促進地区

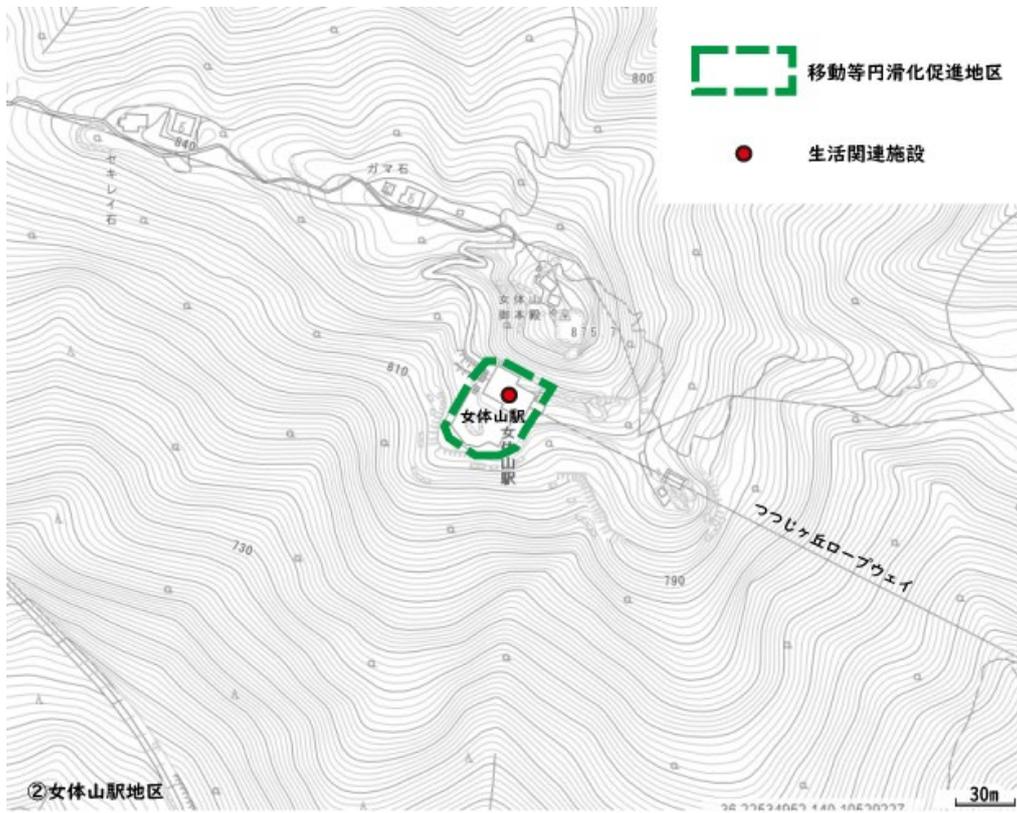
対象地区：つつじヶ丘駐車場及びつつじヶ丘ロープウェイ地区



全体図



詳細図：①つつじヶ丘駐車場・つつじヶ丘駅地区



詳細図：②女体山駅地区

別紙 1-2：地区の課題と対応策の整理

【ハード面】

課題

つくばエクスプレスのつくば駅から発車する筑波山直行バスはノンステップバス・ワンステップバスで車いすに対応しているが、障がい者がグループで移動する際には利用しづらい。

対応

つくば駅から筑波山へ向かう福祉タクシーの運行。

課題

つつじヶ丘駐車場の身障者用駐車スペースが少ない。

対応

つつじヶ丘駐車場の身障者用駐車スペースの増設。

課題

点字ブロックの設置が不十分。

対応

つつじヶ丘バス停及び身障者用駐車スペースから公衆トイレ及びつつじヶ丘駅までに点字ブロックの設置。点字ブロックは滑りづらいとされる素材(コンクリート製や表面を粗くしてすべりにくくした合成樹脂製など)を用いる。

課題

つつじヶ丘駐車場の歩行者専用通行帯がわかりにくい。

対応

歩行者専用通行帯を路面に明確にペイントする。

課題

つつじヶ丘駐車場に街灯が少なく、危険。

対応

街灯を設置する。

課題

グレーチングの溝に車いす・ベビーカーの車輪がはまる。

対応

全てのグレーチングを、車輪がはまらない細目のグレーチングに交換する。

課題

つつじヶ丘駐車場の2カ所の公衆トイレのバリアフリートイレについて。いずれも古く、設備が不十分。大型の電動車いすではスペースが狭い。介助者のスペースがない。

対応

公衆トイレ(バリアフリートイレ)の新設やリニューアル。バリアフリートイレのスペースの拡大。触知案内板の設置。ウォシュレットの設置、点字の表記、音声ガイドの設置、多目的シートの設置。オストメイトの方に対応の設備を装備し、お湯が出るようにする。

課題

つつじヶ丘駐車場からロープウェイつつじヶ丘駅へ向かう坂は、傾斜が大変きつく、自走式車いすでは移動が困難。

対応

昇降機の設置。

課題

ロープウェイつつじヶ丘駅へ向かうスロープに屋根がなく、特に雨に日に滑りやすい。

対応

スロープの上に屋根の設置。

課題

女体山駅は階段が多く、車いすではトイレ、展望台、土産物店・食堂へ行けない。しかも、バリアフリートイレがない。

対応

女体山駅の改装。階段へステッピングカーの配置。車いすでも行ける場所にバリアフリートイレの新設。身障者優先展望台の拡大。

【ソフト面】

課題

全般的に、筑波山は坂が多く、道が狭く、バリアが多い。

対応

旅行全般にわたり介助を行う「トラベルヘルパー」を要請できる仕組みをつくる。
高齢者・障がい者の介助など心のバリアフリーを促す、ポスター・看板の設置。

課題

つくばエクスプレスのつくば駅から発車する筑波山直行バスはノンステップバス・ワンス

テップバスで車いすに対応しているが、障がい者がグループで移動する際には利用しづらい。

対応

つくば駅から筑波山へ向かう福祉タクシーの運行。福祉タクシー料金の減免制度の導入。

課題

つつじヶ丘駐車場の身障者用駐車スペースへの対象者以外の使用。

対応

料金所職員による確認。

課題

点字ブロック上の障害物。

対応

障害物の撤去。土産物店・食堂従業員へのバリアフリー教育。マナー向上を呼び掛けるポスター・看板の設置。

課題

つつじヶ丘駐車場のバリアフリートイレへの対象者以外の使用。

対応

必要な方を優先することを促すポスターの掲示。一般のトイレの増設。

課題

つつじヶ丘駐車場からロープウェイつつじヶ丘駅へ向かう坂は、傾斜が大変きつい。

対応

車いすの介助など心のバリアフリーを促す、ポスター・看板の設置。

課題

全てのバリアフリートイレがバリアフリーマップに反映されていない。

対応

バリアフリーマップの更新。

課題

食堂における、高齢者・障がい者への対応。

対応

ペースト食や刻み食への対応。アレルギー物質の表示。車いすユーザーへの座席の案内。目が不自由な方へのガイドヘルプや点字のメニューの提供。耳が不自由な方のために食券番

号を表示する設備の整備、筆談ボードの設置。

課題

高齢者・障がい者への観光案内設備が不十分。

対応

つつじヶ丘駐車場につつじヶ丘筑波山観光案内所を設置し、その中に高齢者・障がい者観光案内窓口を設ける。

高齢者・障がい者観光案内窓口には、車いすユーザーの手助けをしたり、目が不自由な方のガイドヘルプをしたり、耳が不自由な方へ手話で案内する「おもてなしヘルパー」を配置する。また、高齢者・障がい者観光案内窓口では、バリアフリー対応の宿泊施設、福祉タクシーの案内、バリアフリーマップ、点図や点字による観光パンフレットの配布、貸出用車いすの配置を行う。さらに、目が不自由な方に筑波山の風貌を感じてもらうため、筑波山の立体模型と触地図を展示する。

筑波山神社・筑波山梅林地区

マスタープラン・基本構想素案

宛名：つくば市 政策イノベーション部 企画経営課 御中

令和 4年 12月 16日

1 提案者（団体）

氏名（団体名）	筑波山のバリアフリーを考える会 [REDACTED]
住所 連絡先	[REDACTED] [REDACTED]

2 マスタープランの素案（明記すべき事項）

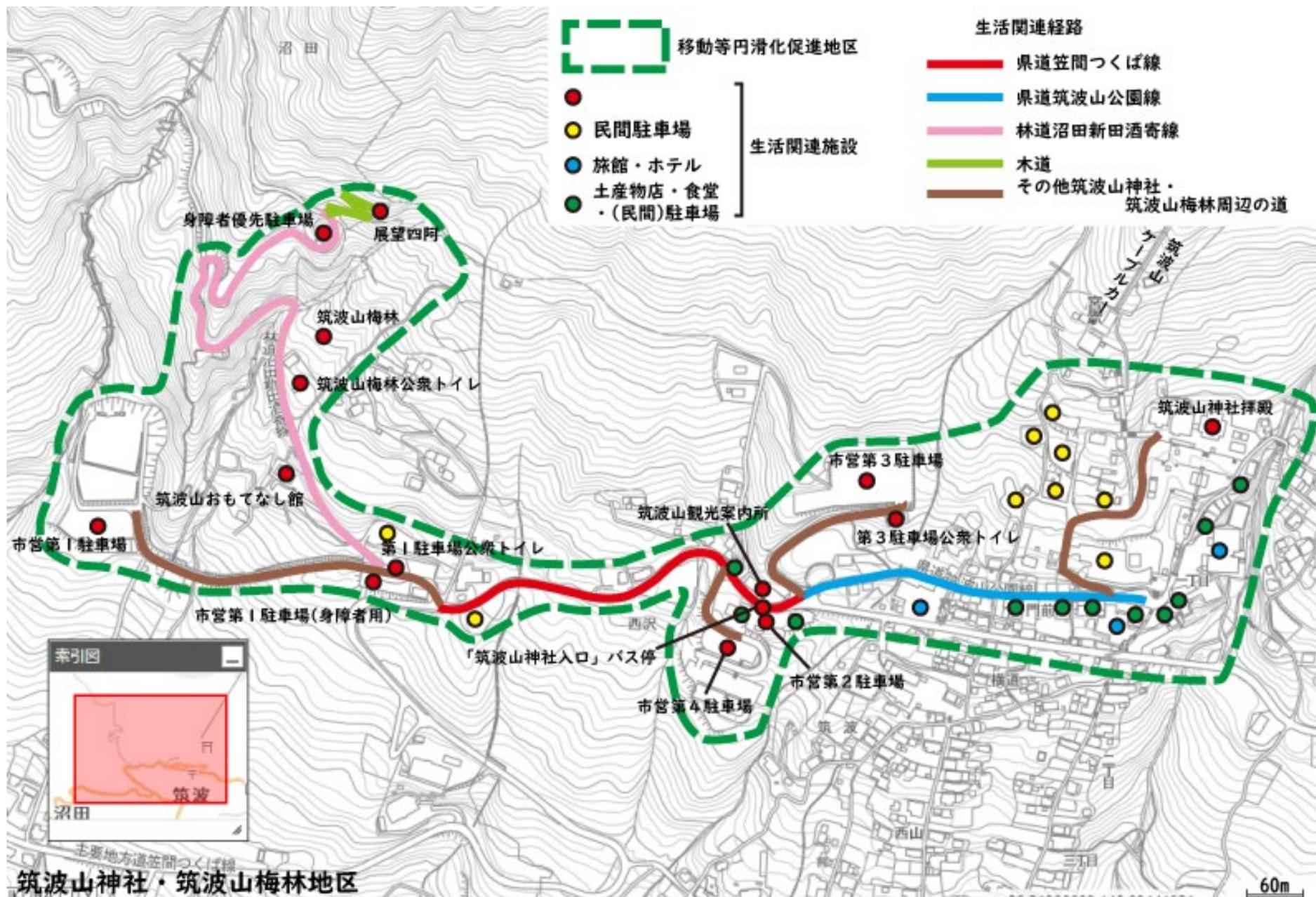
対象地区の位置及び特性	<p>筑波山は、茨城県つくば市北端にある山です。西側の男体山（標高 871m）と東側の女体山（877m）の2つの峰からなる双耳峰としても知られています。筑波山は古くから信仰の山として栄え、年間を通して自然に親しむことができる草木豊かな山です。また、近年では、ジオパークとしても注目されています。筑波山の観光客数は年間約 250 万人です。本提案書では「筑波山神社・筑波山梅林地区」を移動等円滑化促進地区として提案します。筑波山神社と筑波山梅林は筑波山の中腹にあり、いずれも TX つくば駅から発車する筑波山直行バスの「筑波山神社入口」が最寄りのバス停になります。筑波山神社初詣には 20 万人を超える人々が参拝に訪れます。筑波山梅林で 2 月下旬から 3 月中旬にかけて開催される筑波山梅まつりにも 20 万人近くの人々が訪れます。筑波山神社・筑波山梅林周辺の市営駐車場の利用者台数は年間 8 万 5000 台程度です。筑波山神社の周辺には多くの旅館・ホテルや土産物店・食堂が並んでいます。この地区は筑波山の裾野にあり、急な坂道が多いのが特徴です。筑波山神社拝殿の階段脇にはスロープが設置され、お賽銭箱まで車いすで行くことができます。筑波山直行バスは全て車いすに対応したノンステップバス・ワンステップバスです。</p>
提案の理由と目的	<p>筑波山は急な坂道が多く、ご高齢の方や障がいがある方にとって、筑波山は過酷な山です。バリアフリー化が進むことで、誰もが安全に観光を楽しむことができます。また、高齢者・障がい者と一般の人とが触れ合うことで、障がいに対する理解の促進も期待できます。さらに、筑波山のイメージにもつながります。</p>
生活関連施設の選定	<p>筑波山神社・筑波山梅林・「筑波山神社入口」バス停・市営第 1 駐車場（大型車 5 台・普通車 210 台・身障者用 6 台）・市営第 2 駐車場（大型車 4 台・二輪車 8 台程度）・市営第 3 駐車場（大型車 10 台・普通車 138 台・身障者用 2 台）・市営第 4 駐車場（普通車 97 台・身障者用なし）・身障者優先駐車場（普通車 3 台）・民間駐車場・筑波山観光案内所・筑波山おもてなし館・市営第 1 駐車場公衆トイレ・市営第 3 駐車場公衆トイレ・筑波山梅林公衆トイレ・展望四阿・土産物店・食堂・旅館・ホテル</p>
生活関連経路の設定	<p>「筑波山神社入口」バス停と筑波山梅林とをつなぐ県道笠間つくば線 「筑波山神社入口」バス停と筑波山神社とをつなぐ県道筑波山公園線 筑波山梅林内を通る林道沼田新田酒寄線 筑波山梅林の木道</p>

	その他筑波山神社・筑波山梅林周辺の道
移動等円滑化促進地区の範囲の設定	筑波山神社と筑波山梅林とを含む、東西約 1km、南北約 500m のエリア。別紙 2-1 を参照。
地区の課題と対応策の整理	別紙 2-2 を参照。
その他事項	特にありません。

3 マスタープラン策定により高齢者・障害者等の移動等の円滑化に寄与できる点

ハード面の対応だけでなく、心のバリアフリーといった、ソフト面の充実が期待できます。

別紙 2-1：移動等円滑化促進地区 対象地区：筑波山神社・筑波山梅林地区



別紙 2-2：地区の課題と対応策の整理

【ハード面】

課題

つくばエクスプレスのつくば駅から発車する筑波山直行バスはノンステップバス・ワンステップバスで車いすに対応しているが、障がい者がグループで移動する際には利用しづらい。

対応

つくば駅から筑波山へ向かう福祉タクシーの運行。

課題

筑波山神社周辺には民間駐車場しかなく、市営駐車場がない。

対応

市営駐車場の新設。せめて、身障者用駐車場だけでも。

市営第2駐車場に身障者用駐車スペースの新設。

課題

筑波山観光案内所内バリアフリートイレのスペースは、大型の電動車いすにとっては不十分。介助者のスペースがない。オストメイトの方に対応した設備からお湯が出ない。

筑波山周辺には補助犬用のトイレない。

対応

近くにバリアフリートイレを新設する。オストメイトの方に対応した設備はお湯が出るようにする。触知案内板、音声ガイドを設置する。補助犬用のトイレを新設する。

課題

筑波山おもてなし館内バリアフリートイレのスペースは、大型の電動車いすにとっては不十分。介助者のスペースがない。また、オストメイトの方に対応した設備がない。

対応

近くにバリアフリートイレを新設する。オストメイトの方に対応の設備を装備し、お湯が出るようにする。触知案内板、音声ガイドを設置する。

課題

市営第1駐車場公衆トイレ(バリアフリートイレ)において、オストメイトの方に対応した設備がない。

対応

オストメイトの方に対応の設備を装備し、お湯が出るようにする。触知案内板、音声ガイド

を設置する。

課題

市営第3駐車場公衆トイレ・筑波山梅林公衆トイレ(共にバリアフリートイレ)は、いずれも古く、設備が不十分。大型の電動車いすではスペースが狭い。介助者のスペースがない。

対応

バリアフリートイレの新設。触知案内板の設置。ウォシュレットの設置、点字の表記、音声ガイドの設置、多目的シートの設置。オストメイトの方に対応の設備を装備し、お湯が出るようにする。

課題

筑波山神社内にバリアフリートイレがない。

対応

バリアフリートイレの新設。

課題

県道笠間つくば線の歩道は段差が多く、幅も狭いので、車いすが通れない。

対応

歩道の拡幅、段差の解消。熊谷UDブロックの導入。

歩道を車いすで通行する必要が無くなるように、「筑波山梅林入口」バス停の新設。



熊谷UDブロック

熊谷UDブロックとは、車いす利用者に必要な平坦性(段差0cm)と視覚障害者に必要な歩車道の判別性(段差2cm)を兼ね備えたもので、車いすのタイヤが通る部分にスロープ状の溝を2箇所設け、段差0cmと段差2cmを1つにしました。熊谷UDブロックは、歩道幅員の広狭にかかわらず設置することができます。

課題

県道笠間つくば線は交通量が多く、スピードをだす普通車・二輪車・自転車が多い。

対応

道路にハンプを設ける。

課題

県道筑波山公園線の路側帯が狭い。

対応

歩行者専用路側帯を道路に明確にペイントする。

課題

道路に街灯が少なく、危険。

対応

街灯を設置する。

課題

グレーチングの溝に車いす・ベビーカーの車輪がはまる。

対応

全てのグレーチングを、車輪がはまらない細目のグレーチングに交換する。

課題

筑波山梅林内の木道については、谷側だけに欄干が設置。山側に欄干はない。

対応

木道の両側に欄干を設置する。

課題

筑波山神社・筑波山梅林周辺の道は、歩道や路側帯が狭い。

対応

歩道の拡幅、段差の解消。熊谷UDブロックの導入。

歩道がない場合には、歩行者専用路側帯を道路に明確にペイントする。

課題

高齢者・障がい者にとって交通量の多い大鳥居の交差点の横断は危険。

対応

音響式信号機を設置する。歩道には点字ブロック(警告ブロック)を設置する。点字ブロックは滑りづらいとされる素材(コンクリート製や表面を粗くしてすべりにくくした合成樹脂

製など)を用いる。

課題

筑波山神社の境内には砂利が敷かれており、車いすでは通行しにくい。

対応

道路から拝殿まで、舗装されたルートを整備。

課題

筑波山神社の境内は段差が多く、車いすでは通行しにくい。

対応

境内の各所に、誰でも自由に使える車いす用スロープ板を配置する。

課題

筑波山神社の階段の上り下りは危険。

対応

全ての階段に手すりをつける。どんな人でも楽につかまれるように、手すりは高さを違えて2段にする。

目が見えにくい方のために、階段の始まりと終わりに、黄色い点字ブロック(警告ブロック)を設置する。

色を見分けるのが難しい方に、階段があることを知らせるために、段差識別シートを貼る。

課題

旅館・ホテルにおいて、バリアフリールームが少ない。

対応

バリアフリールームへの客室の改修。

【ソフト面】

課題

全般的に、筑波山は坂が多く、道が狭く、バリアが多い。

対応

旅行全般にわたり介助を行う「トラベルヘルパー」を要請できる仕組みをつくる。

高齢者・障がい者の介助など心のバリアフリーを促す、ポスター・看板の設置。

課題

つくばエクスプレスのつくば駅から発車する筑波山直行バスはノンステップバス・ワンステップバスで車いすに対応しているが、障がい者がグループで移動する際には利用しづら

い。

対応

つくば駅から筑波山へ向かう福祉タクシーの運行。福祉タクシー料金の減免制度の導入。

課題

県道笠間つくば線は交通量が多く、スピードをだす普通車・二輪車・自転車が多い。

対応

マナー向上を呼び掛ける看板の設置。

課題

筑波山神社周辺には民間駐車場しかなく、市営駐車場がない。

対応

民間駐車場にも障がい者割引制度の導入。

課題

身障者用駐車スペースへの対象者以外の使用。

対応

観光シーズンには、監視員を配置。

課題

高齢者・障がい者にとって交通量の多い大鳥居の交差点の横断は危険。

対応

緑のおばさんのような安全確保にあたる係員を配置する。

課題

筑波山神社の階段の上り下りは危険。

対応

介助する係員を配置する。

課題

県道笠間つくば線・県道筑波山公園線・林道沼田新田酒寄線・筑波山梅林の木道・その他筑波山神社・筑波山梅林周辺の道の坂の傾斜がきつい。

対応

車いすの介助など心のバリアフリーを促す、ポスター・看板の設置。

課題

バリアフリースイレへの対象者以外の使用。

対応

必要な方を優先することを促すポスターの掲示。

課題

全てのバリアフリースイレがバリアフリーマップに反映されていない。

対応

バリアフリーマップの更新。

課題

土産物店・食堂内のスペースが不十分。高齢者・障がい者への対応。

対応

障害物の撤去。土産物店・食堂従業員への心のバリアフリー教育。耳が不自由な方のために筆談ボードの設置。食堂において、ペースト食や刻み食への対応。アレルギー物質の表示。目が不自由な方へ点字のメニュー、耳が不自由な方へ指差しメニューの提供。

課題

旅館・ホテルにおける、高齢者・障がい者への対応。

対応

食事に関しては、ペースト食や刻み食への対応やアレルギー物質の表示。
車いすユーザーの方へ、浴室に可動式手すりや移乗台、シャワーチェアの準備する。
目が不自由な方への客室の説明をする際には、エアコンやテレビのリモコンなど、お客様に直接手を触れて確認していただくように心がける。
耳が不自由な方のために筆談ボードの設置。客室には、ファックス、フラッシュベル、振動式の日覚まし時計を設置する。

課題

高齢者・障がい者への観光案内設備が不十分。

対応

筑波山観光案内所に高齢者・障がい者観光案内窓口を設置する。
高齢者・障がい者観光案内窓口には、車いすユーザーの手助けをしたり、目が不自由な方のガイドヘルプをしたり、耳が不自由な方へ手話で案内する「おもてなしヘルパー」を配置する。また、高齢者・障がい者観光案内窓口では、バリアフリー対応の宿泊施設、福祉タクシーの案内、バリアフリーマップ、点図や点字による観光パンフレットの配布、貸出用車いすの配置を行う。さらに、目が不自由な方に筑波山の風貌を感じてもらうため、筑波山の立体模型と触地図を展示する。

荃崎地区

マスタープラン・基本構想素案

宛名：つくば市 政策イノベーション部 企画経営課 御中

令和 4年 12月 16日

1 提案者（団体）

氏名（団体名）	筑波山のバリアフリーを考える会 [REDACTED]
住所 連絡先	[REDACTED] [REDACTED]

2 マスタープランの素案（明記すべき事項）

対象地区の位置及び特性	<p>荃崎地区はつくば市の南端に位置しています。最寄りの駅は常磐線の牛久駅で、首都圏のベッドタウンとして発展してきました。本地区に位置する城山団地（人口：959名）、宝陽台団地（1286名）、森の里団地（2739名）は1977年から1979年にかけて入居が始まりました。40年前に開発されたこれらの団地は、世帯主の多くが団塊世代で、現在、高齢化が進んでいます。公共交通機関はバスです。本地区と牛久駅との間に路線バスとつくバスが運行されています。また、本地区とTXつくば駅との間、本地区とTXみどりの駅との間にはつくバスが運行されています。本地区には、行政の窓口である荃崎窓口センターが位置し、福祉施設、文化施設、学校などが多数存在します。また、将来、国道6号線のバイパスが通る予定です。</p>
提案の理由と目的	<p>高齢化が進む中、高齢者の移動手段の確保が喫緊の課題です。また、学校が多く、通学路の安全確保も重要です。高齢者や児童が安心して生活し、関連施設を行き来できるよう整備する必要があります。さらに、運動場や文化施設が多い本地区には、地区の外からも不特定多数の方が集まるため、施設のバリアフリーも重要な課題となります。</p>
生活関連施設の選定	<p>荃崎窓口センター・荃崎保健センター、荃崎交流センター、市民ホールくさぎき、つくば市ふれあいプラザ、荃崎運動公園、荃崎老人福祉センター、荃崎農村高齢者交流センター、荃崎高校、荃崎中学校、荃崎第二小学校、荃崎第三小学校、岩崎幼稚園、みのり幼稚園、荃崎児童センター、交番、消防署、病院、郵便局、銀行、バス停、城山団地、宝陽台団地、森の里団地、コンビニ、ドラッグストア（予定）</p>
生活関連経路の設定	<p>荃崎地区と常磐線牛久駅とをつなぐ県道野田牛久線 主な市道 国道6号線バイパス（予定）</p>
移動等円滑化促進地区の範囲の設定	<p>荃崎窓口センターと中心として、半径約1kmの範囲 別紙を参照</p>
地区の課題と対応策の整理	<p>【ハード面】 課題 県道野田牛久線や主な市道の歩道が狭い。また、歩道がない所もある。 対応</p>

現在、牛久市方面から進行中の、県道野田牛久線の改築工事を、早急に進めて、本地域の県道野田牛久線の歩道を整備する。同様に、市道の歩道整備も行う。歩道には、熊谷 UD ブロックを設置する。通学路には、看板を設置し、道路にはペイントを施し、通学路であることを明示する。



熊谷 UD ブロック

熊谷 UD ブロックとは、車いす利用者に必要な平坦性(段差 0cm)と視覚障害者に必要な歩車道の判別性(段差 2cm)を兼ね備えたもので、車いすのタイヤが通る部分にスロープ状の溝を 2 箇所設け、段差 0cm と段差 2cm を 1 つにしました。熊谷 UD ブロックは、歩道幅員の広狭にかかわらず設置することができます。

課題

グレーチングの溝に車いす・ベビーカーの車輪がはまる。

対応

全てのグレーチングを、車輪がはまらない細目のグレーチングに交換する。

課題

通学路の安全確保。

対応

通学路に、街灯を整備する。交差点、横断歩道には、横断中の旗を設置する。

課題

宝陽台団地内を通る市道は、牛久駅への抜け道となっており、交通量が多く、速度超過が目立つ。

対応

道路にハンプを設ける。

課題

バス停「荃崎窓口センター」のターミナルは平地なため、バスの昇降口が高く、乗り降りしにくい。

対応

バス用のプラットホームを設置する。

課題

バス停「荃崎窓口センター」と常陽銀行との間を県道野田牛久線を横断して移動する場合、近くに横断歩道がない。

対応

音響式信号機がついた横断歩道を設置する。

課題

信号機に目が不自由な方のための音響装置がついていない。

対応

荖崎窓口センター近くの交差点など、主要な交差点に音響式信号機を設置する。

課題

荖崎窓口センターなど、不特定多数の方が利用する施設においてバリアフリー化が不十分。

対応

身障者用駐車場の路面へのペイントが薄れていたり、身障者用駐車場の看板が傷んでいるので、身障者用駐車場の補修を進める。

身障者用駐車場と施設内の窓口とを結ぶ動線に点字ブロックを設置する。点字ブロックは滑りづらいとされる素材(コンクリート製や表面を粗くしてすべりにくくした合成樹脂製など)を用いる。

荖崎窓口センター・荖崎保健センター、荖崎交流センター、市民ホールくきぎきにエレベーターを設置する。

施設内の階段の手すりは、どんな人でも楽につかまれるように、手すりは高さを違えて2段にする。

目が見えにくい方のために、階段の始まりと終わりに、黄色い点字ブロック(警告ブロック)を設置する。

色を見分けるのが難しい方に、階段があることを知らせるために、段差識別シートを貼る。

音声案内付きフロア案内触地図を整備する。

バリアフリースイレのドアの開閉ボタン、流すボタン、ウォシュレット、呼び出しボタンに点字の表記を施す。

荖崎窓口センターとつくば市ふれあいプラザに、大人も使える多目的シートやオストメイトの方に対応した装備を備えた、広いバリアフリースイレを新設する。オストメイトの方に対応した装備からはお湯が出るようにする。

耳が不自由な方のために、荖崎交流センター内の図書室に、筆談ボードや拡大読書器を整備する。また、荖崎交流センターとつくば市ふれあいプラザに筆談ボードを整備する。(荖崎窓口センターには筆談ボードがありません。)

廊下に手すりを設置する。どんな人でも楽につかまれるように、手すりは高さを違えて2段にする。

車いすユーザーでも手が届く、ユニバーサル自販機を設置する。

車いすユーザーでも操作しやすい高さのユニバーサルデザインのコピー機を設置する。

課題

荖崎農村高齢者交流センターの南側の駐車場が舗装されていないので、移動しづらい。

対応

駐車場を舗装する。

課題

荃崎森の里簡易郵便局のバリアフリー化が不十分。

対応

自動ドアを設置する。荃崎窓口センターの周辺に、正規の郵便局を新設する。

課題

荃崎みなみ郵便局の駐車場スペースが不足している。駐車場に入れない車が路上駐車している。

対応

駐車場を広くする。

課題

岩崎幼稚園は耐震基準を満たしていない。

対応

早急に、耐震改修を行う。

課題

指定避難所になっている荃崎交流センター、荃崎中学校、荃崎第二小学校、荃崎第三小学校のバリアフリー化が不十分。

対応

バリアフリースイールの新設・増設。スロープやエレベーターなどの設置。

課題

コンビニにはバリアフリースイールが設置されているが、店舗によっては狭く、車いすユーザーにとっては、使い勝手が悪い。

対応

バリアフリースイールのスペースを広げる。

課題

コンビニに身障者用駐車場がない。

対応

身障者用駐車場を設ける。

【ソフト面】**課題**

高齢化に伴う移動難民対策。

対応

つくバスの増便。つくタクの台数を増やす。つくタクについて、荃崎地区と牛久駅間の移動を可能にする。

本地区を含む、旧荃崎町周辺において、荃崎窓口センターや病院、商業施設を巡回するコミュニティバスを運行する。バスは車いす対応のノンステップバスにする。

移動スーパーカスミの増便。台数を多くすることによる品ぞろえの強化。

課題

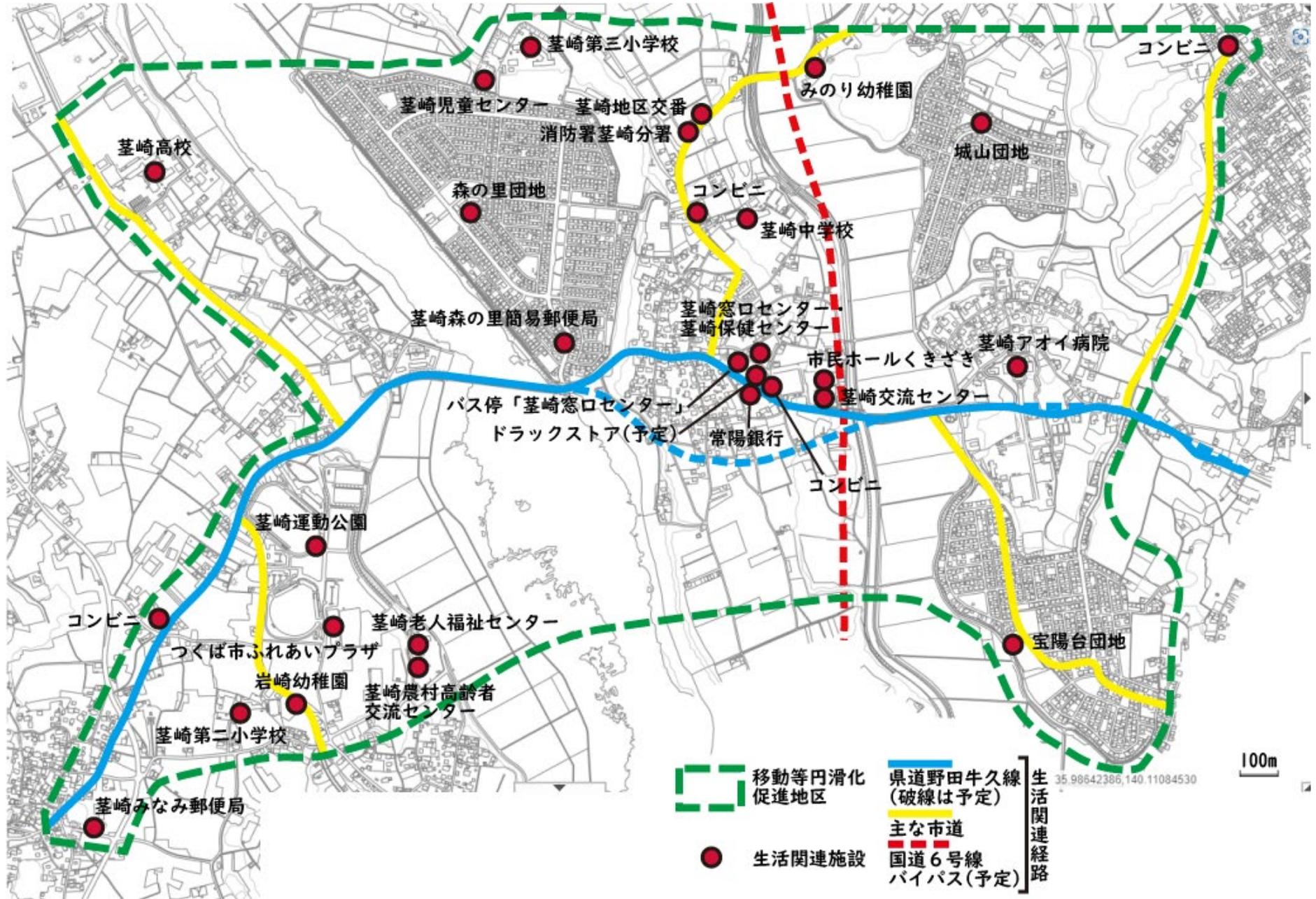
荃崎保健センターには保健師が常駐しておらず、日頃は保健センターの役割を果たしていない。

	<p>対応 保健師を常駐させて、子育て支援から健康増進、生活習慣病予防、在宅療養などに関する活動を充実させる。</p> <p>課題 急な坂道が多く、点字ブロックも設置されていないので、高齢者、車いすユーザー、目が不自由な方にとって移動が困難。</p> <p>対応 学校において、心のバリアフリー教育を行う。急な坂道や歩道、交差点に、心のバリアフリーを促す看板を設置する。</p> <p>課題 本地区には商業施設が少なく、コンビニが地区住民の生活にとって欠くことのできないライフラインをなっているが、高齢者や障がい者への配慮が不十分。</p> <p>対応 高齢者や目が不自由な方のために、文字の表記を大きくする。目が不自由な方のために、陳列棚に商品の点字表記を施す。耳が不自由な方のために、レジに指差しシートを貼付する。</p> <p>課題 コンビニの通路に商品などが並んでおり、車いすユーザーや目が不自由な方の障害になっている。</p> <p>対応 通路に商品などを置かないように指導する。店員への心のバリアフリー教育。</p>
その他事項	特にありません。

3 マスタープラン策定により高齢者・障害者等の移動等の円滑化に寄与できる点

高齢化により移動難民が増加しているこの地区において、つくバスやつくタクの運行の強化やコミュニティバスの新たな路線の設置が期待できます。また、学校において心のバリアフリー教育が行われれば、ハード面の対応だけでなく、心のバリアフリーといった、ソフト面の充実が期待できます。

別紙：移動等円滑化促進地区 対象地区：荃崎地区



マスタープラン・基本構想素案

宛名：企画経営課 御中

令和 4年 12月 16日

1 提案者（団体）

氏名（団体名）	つくば自立生活センターほにやら [REDACTED]
住所 連絡先	[REDACTED]

2 マスタープランの素案（明記すべき事項）

<p>対象地区の位置及び特性</p> <p>この対象地区は、つくば駅から筑波大学までの位置し、教育施設、病院施設、文化施設、商業施設が並び、子供から高齢者、障害がある人、子育て世代が行き交うエリアである。また、障害福祉サービスに関わる事業所も多数あり、災害時の避難所も多数あるエリアである。</p>	
<p>提案の理由と目的</p> <p>上記の特性から様々な人が安心して生活し、関連施設を行き来できるよう整備する必要がある</p>	
生活関連施設の選定	筑波大学病院、つくばメディカルセンター、吾妻中学校、吾妻小学校 筑波技術大学春日キャンパス、筑波技術大学天久保キャンパス、筑波大学BiViつくば、トナリエつくば、つくば駅、常陽銀行、筑波学園郵便局、つくばセンター、中央図書館、バス停、ウェルシア吾妻店、スギ薬局天久保店、千年一日珈琲焙煎所、
生活関連経路の設定	つくば公園通り（ペDESTリアン）、大学通り、松見通り、東大通り、西大通り、北大通り、中央通り、かえで通り、けやき通り、平塚通り、
移動等円滑化促進地区の範囲の設定	つくば駅から平塚通り 吾妻1、2、3丁目、天久保1、2、3丁目、春日1丁目、
地区の課題と対応策の整理	<p>課題</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. つくば駅のホームと車両の隙間が広く車椅子の乗り降りがしづらい 2. 歩道と車道の段差が高い 3. 歩道が破損している、歩道が狭い、点字ブロックが破損している 4. 追越宿舎東の左回りバス停が整備されていない（車椅子だと草むらに降ろされる） 5. 音響信号が少ない 6. 点字ブロックが落ち葉で隠れている 7. 飲食店の入り口に段差があり車椅子では入れない 8. 多目的トイレにユニバーサルシートが設置されている箇所が少ない 9. 自転車との接触の危険 10. 街灯が少なく夜間歩きづらい 11. 避難所にもなる教育施設がバリアフリーになっていない

	<p>対策</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. つくば駅のホームと車両の隙間にくし状ゴムを設置する。 2. 歩道と車道の段差解消の為車椅子が通れるような熊谷U Dブロックを設置 3. 歩道が破損、点字ブロック破損は補修及び定期点検。 4. 歩道が狭いところは側溝に蓋をする 5. 追越宿舎東の左回りバス停を整備する 6. 音響信号増設 7. 点字ブロックが落ち葉で隠れている所を定期的に掃除する 8. 飲食店の入り口に段差があり車椅子では入れないのを解消する為、新設改修する場合はつくば市へ届け出る制度を導入する。また合理的配慮の助成事業の利用を働きかける。 9. BiViの多目的トイレにユニバーサルシートを設置する 10. 歩行者、車椅子と自転車の接触予防の為の看板を設置 11. 街灯を増やす 12. 避難所にもなる教育施設をバリアフリー法に基づき改修する
<p>その他事項</p>	<p>この対象地区には、障害福祉サービスに関わる事業所が多数あり、災害時の避難所も多数ある為、安心して移動できるようにする意義は大きい</p>

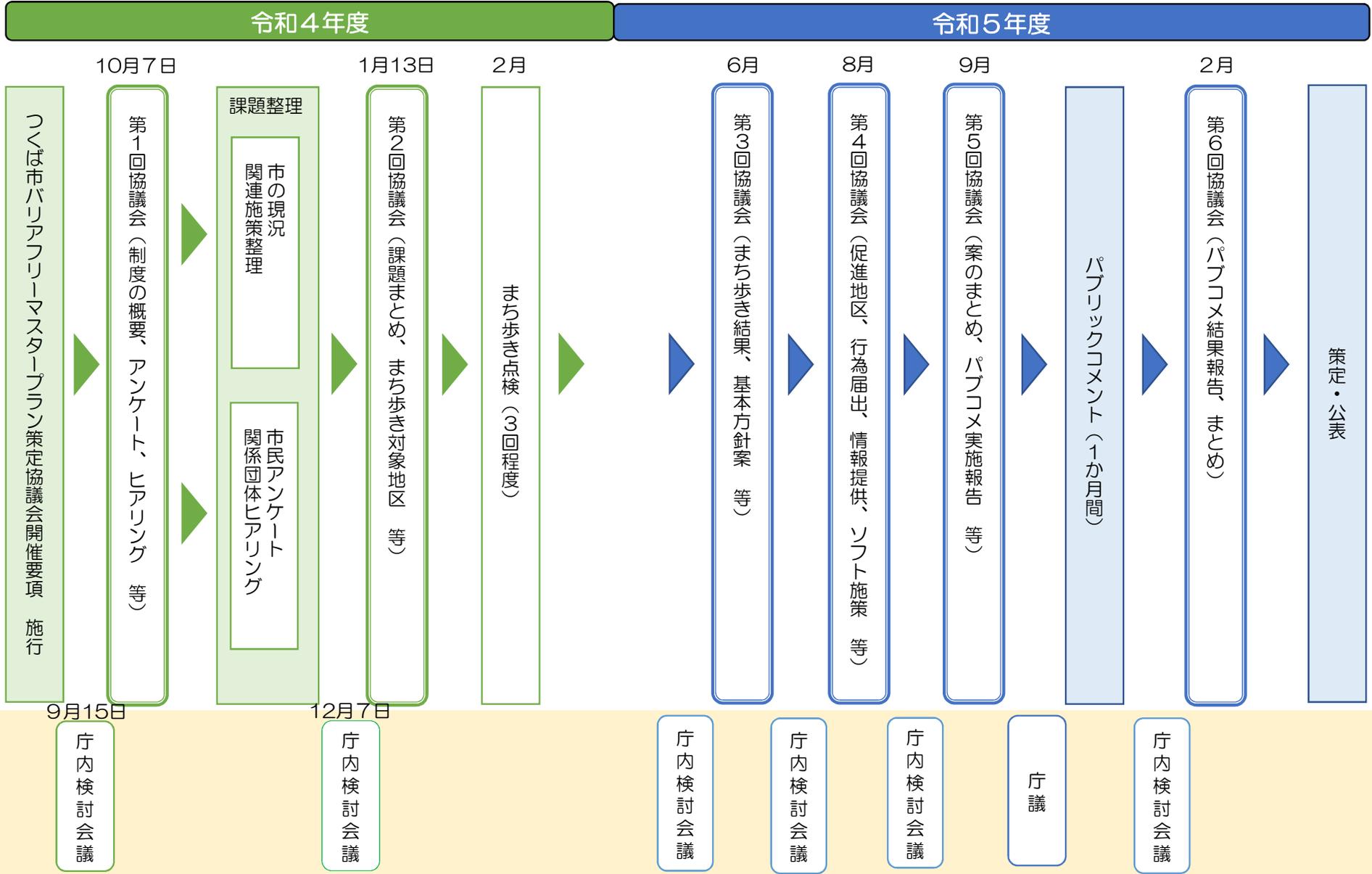
移動等円滑化促進地区の位置・範囲、生活関連施設・経路がわかる図面等を添付する。

3 マスタープラン策定により高齢者・障害者等の移動等の円滑化に寄与できる点

高齢者、障害者が移動する際の心配が減ることで社会参加する機会及び意欲が増すと考えられる。センター地区への外出が増えることで賑わいに多様性をもたらすことができる。

※上記各項について、記入欄が足りない場合は任意の別紙に記入し添付する。

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



会 議 録

会議の名称		第1回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会		
開催日時		令和4年(2022年)10月7日(金) 開会 9:30 閉会 11:04		
開催場所		つくば市役所2階 202会議室 (一部 ZOOM)		
事務局 (担当課)		政策イノベーション部企画経営課		
出席者	委員	岡本委員(会長)、新階委員(副会長)、梅本委員(副会長)、宮野委員、鈴木委員、大原委員、國下委員、平根委員、荷見委員(代理出席 竹廣様)、大石委員(代理出席 中川様)、後藤委員、生井委員、塚本委員、斉藤委員、藤井委員、岡田委員、木村委員、藤光委員、安曾委員、大里委員、富田委員(代理出席 木村次長)		
	事務局	大越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	5人
非公開の場合はその理由				
議題		(1) バリアフリーマスタープランについて (2) バリアフリーに関する市民アンケートについて (3) 関係団体へのヒアリングについて (4) その他		
会議録署名人			確定年月日	年 月 日
会議次	1 開会 2 委員自己紹介 3 会長・副会長選出 4 議事			

第	5	閉会
---	---	----

〈審議内容〉

1 開会

○司会 皆様大変お待たせいたしました。定刻になりましたので、ただいまから第1回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会を開会いたします。会長が選出されるまでの暫定的な進行は、つくば市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。

はじめに、今回が初回の会議となりますので、簡単な自己紹介をいただきたいと思います。

お手元の資料には、次第と書かれているものと、配布資料という形で議事資料と基礎資料・参考資料と記載されている2種類があるかと思います。当面は、こちらの基礎資料・参考資料という冊子をもとに進みますので、よろしくお願いいたします。

では、こちらの基礎資料・参考資料の冊子の6ページをお開きください。こちらが今回のバリアフリーマスタープラン策定協議会委員名簿となっています。

今から簡単に自己紹介をいただきますが、こちらの6ページの名簿の順にお願いしたいと思います。また、御覧のように委員の人数が多いので、簡単な御挨拶で構いませんのでいただければと思います。よろしくお願いいたします。

〔委員自己紹介〕

○司会 皆様ありがとうございました。本日御欠席の委員もいらっしゃいますが、名簿の23名で、つくば市バリアフリーマスタープラン策定に向けまして、

今年度そして来年度にかけて、御協力いただくこととなります。

改めまして、皆様どうぞよろしく願いいたします。

続きまして、当協議会を運営します事務局を御紹介させていただこうと思
います。

〔事務局紹介〕

○司会 では、次第に沿って順次進めさせていただきたいと思
います。

初めに、当協議会の会長、副会長の選出をしていただきたいと思
います。

つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会開催要項、参考資料中
ありますが、こちらの第5条に基づきまして、会長及び副会長は、委員の互
選によって定めると記載されております。この互選におきまして、どなたか
選出の御意見等ございましたら、よろしく願います。

○委員 事務局案は何かありますでしょうか。

○司会 ただいま、事務局として案はないかという御提案をいただきましたが、
事務局から提案を申し上げてよろしいでしょうか。

○事務局 それでは事務局から御提案申し上げます。

会長につきましては、筑波大学の岡本委員を提案させていただきます。

また、副会長につきましては、国土技術政策総合研究所の新階委員、それ
から、筑波技術大学の梅本委員の2名を提案させていただきます。

○司会 ただいま事務局の方から、岡本委員を会長とする提案、そして新階委
員、梅本委員の2名を副会長とする提案をさせていただきましたが、委員の
皆さまこちらの提案についていかがでしょうか。御意見がある方は挙手をお
願います。特に御意見等ないようでしたら、この御提案のとおり進め
させていただきますと思
いますが、いかがでしょうか。

〔異議なし の声〕

○司会 委員の皆様の互選によりまして、岡本委員が会長に、新階委員及び梅
本委員が副会長に選出されました。

この場で恐縮でございますが、岡本会長御挨拶をお願いいたします。

○会長 昨今、様々な多様化というか、そういうキーワードを、聞く機会が多いかと思います。道路あるいは歩道、街の中ひとつとっても、利用者の多様化が進んでいるわけで、これに対応するというキーワードとして、バリアフリーあるいはユニバーサルデザインという言葉も定着してきたと思います。

私、つくば市に住み始めて 23 年になりますけれども、23 年前に引っ越してきた時はつくばセンターという街があり、外側はまだまだ 1 つのローカルなエリアでした。つくばエクスプレスができ、その駅の周りが市街化され新しい街になって、つくばエクスプレスもユニバーサルデザインを標榜にした鉄道でありますけれども、その流れが新しい街のエリアに流れています。そうしますと、さらにその外側に若干旧来の日本の街並みが残っている、ここをどう調和させていくか非常に重要なテーマと私は思っております。

皆さんのお知恵を拝借しながら、この会議進めていきたいと思っておりますので、どうぞ御協力の程、よろしくをお願いいたします。

○司会 続きまして新階副会長、御挨拶いただければと思います。

○副会長 会長を支えながら、精一杯務めたいと思っております。よろしくをお願いいたします。

○司会 続きまして、梅本副会長に御挨拶いただきたいと思っております。

○副会長 先ほど申しそびれてしましましたが、私、筑波技術大学に勤めておりまして、視覚障害者、聴覚障害者の学生を相手に教育研究をしております。ですので、彼らの声を届けるという役目も持って、携わって参りたいと思っております。

○司会 皆様、ありがとうございました。改めまして、よろしく申し上げます。

会長におかれましては、この後の議事の進行を務めていただく形になりますので、中央の会長席に御移動をお願いいたします。

議事に入る前に、つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会の法的な位置付けについて御説明いたします。

お手元の冊子、基礎資料1及び2に沿って御説明いたします。

まず基礎資料1につきましては、高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律、通称「バリアフリー法」の条文の抜粋になります。1ページ、下線が引いてあります、第24条の2をご覧ください。ここで移動等円滑化促進方針というものが、これから策定を目指す形になります、バリアフリーマスタープランのことです。作成については御覧のとおり、各市町村の努力義務となっております。

続きまして、2ページを御覧ください。第24条の4において、当協議会についての記載がされています。こちらでは、本協議会、バリアフリーマスタープランの作成及び実施にかかる連絡調整を行う会議とされております。第2項で示す内容で構成することとなっております。

この根拠を基にしまして、4ページ、基礎資料2のつくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会開催要項を策定し、このような形で皆様にお集まりいただいたところでございます。

ここまでの内容に関しまして、皆様から御質問等ありますでしょうか。

〔挙手なし〕

○司会 それでは、議事に入らせていただきたいと思えます。

ここからは、つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会開催要項第6条に基づきまして、会長に、議事の進行をお願いしたいと思います。

○会長 それでは、議事に入る前に、本協議会の公開について、皆様にお諮りをしたいと思います。

まず、会議の公開、非公開について、事務局から説明をお願いします。

○事務局 本推進会議の公開、非公開について御説明をさせていただきます。

お手元、引き続き同じ資料の7ページからの参考資料1及び2を御参照く

ださい。つくば市では、各種会議について、公開に関する条例を定めております。

まずは、参考資料1を御覧ください。本協議会は、第2条第2号の「懇談会等」に該当します。第3条の「会議公開の原則」ですが、附属機関の会議及び懇談会等は、これを公開することとなっており、第4条の「非公開とすることができる会議」では、いずれかの条件に該当するときは、全部または一部を非公開とすることができるものとしております。

次に9ページからの参考資料2を御覧ください。会議の非公開に関する条件ですが、本協議会では、原則、これらの不開示情報を取扱うことはないと考えております。ただし、不開示情報を取扱うことになった場合や、委員から非公開の申し出があった場合は、その都度審議の上、決定することができます。

○会長 バリアフリーマスタープランは、つくば市におけるバリアフリー化の方針等を示す計画です。その協議内容を公開することによって、市民へのバリアフリーへの理解を深めていただくということ、市政運営の透明性の向上に寄与できると考えます。

したがいまして、本協議会は原則公開ということにしたいと思えますけれども、それでよろしいでしょうか。

〔異議なし の声〕

○会長 それでは本協議会は原則公開ということで進めさせていただきます。

傍聴者の方がいらっしゃいましたら引き続き、会議を傍聴することができるということにしたいと思えます。

2 議事1 バリアフリーマスタープランについて

○会長 議事1、バリアフリーマスタープランについてということで、事務局から説明をいただきたいと思えます。

〔事務局説明〕

○会長 それでは以上御説明いただきました内容が、我々協議会に課せられた使命と申しますか、最終的にはバリアフリーマスタープランを作成するということですが、その策定方法の概要について説明されたところであります。

それでは、今の説明に対して、御質問等がありましたら、挙手いただいて御発言していただきたいと思っております。

○委員 最初の会長からの御挨拶にもありましたけども、つくば市は、新しいところと古いところが混ざっているところでは。はっきり言って、まだ建設途上で、人口がものすごく増えてしまっていて、色々なものが間に合っていないと感じています。私の近所に開発区域がありますけど、ちょっとした事故も多くて、標識が間に合わないとか。古い建物、合併前の建物をそのまま使っているところもあるし、今は開発が進み新しく建設されたものもあるので、そこは問題ないですけど、古いところを壊してしまっても良いのかということも思っています。まだ使えるものはできればバリアフリーをきちんとして、使えるようにしないと、体育施設なんかも間に合わない、全然間に合わない施設もたくさんあります。そういう混在した状況の中で、できるだけ古いものも生かして、市民の要求に答えて欲しいなと思っております。

○会長 そのほか、委員の皆さん、御意見いかがでしょうか。

○委員 5ページのまち歩き点検ですけど、このまち歩き点検に委員が同行することはできますか。

○事務局 まち歩き点検の具体的な手法ですが、まだ確たるものはございません。しかしながら、他の自治体の事例を見ましても、委員の皆様にご覧いただいている事例が多くございます。事務局として、検討中ではございますが、お忙しいところ恐縮ですが、まち歩き点検の方には是非、御参加いただきたいという方向で今後詰めて参りたいと思っております。

○会長 その他いかがでしょうか。

○委員 同じまち歩きですけれども、時期とか、何か決まっていることはありますか。

今検討中ということでしたけど、是非障害者の方、ここの委員に入っていない方も含めて、まち歩きメンバーに入れていただきたいなと思います。つくば市福祉団体等連絡協議会には加盟団体が16あるということで、そちらにも声をかけていただきたいです。

あと、3回程度というのは、それもこれからだと思いますが、次の協議会で具体的なお話とかをしていただけますか。

○事務局 まち歩き点検の参加者等については、委員はまず想定していると先程申し上げましたが、その他の方の参画につきましても、今後検討していく1つとしてあるのかなと思います。今の場では、確たることは、申し訳ないですが、申し上げることができません。

また、委員おっしゃられましたように、回数も3回程度とありまして、これも回数が増える場合もありますし、減る場合もございます。と言いますのも、スケジュールのページを御覧いただきますと、第2回協議会が1月頃を予定しています。この会議の際に、事務局でまち歩き点検の対象地区を御提案させていただきます。この提案に対して、協議会の議論を踏まえまして、その後のまち歩き点検とさせていただきますと思います。

○会長 私もこのスケジュール表を見て、2月ぐらいから始めるのか、ちょっと寒いなと思いました。ですが、寒い時期に必要なこともあるし、暑い時も必要なこともあると思います。ですので、6月に結果を取りまとめとありますが、1回ぐらいは暑い時期に行った方が良い場合もあると思います。暑いのに街路樹がないとか、そういうのをチェックした方が良いのかなと思った次第です。

そうしましたら、承認とかそういうものではないですけども、5ページに

示されたようなスケジュールで、我々、令和5年度末の策定を目指したいと思いをします。

2 議事2 バリアフリーに関する市民アンケートについて

○会長 それでは議事の2番に進みたいと思います。バリアフリーに関する市民アンケートについて、議事資料2-1、2-2を使って御説明をお願いします。

〔事務局説明〕

○会長 それでは、このアンケートの中身について、若干議論をしたいと思いをします。今、御説明いただいた部分について、御質問等ございましたら、あるいはアドバイスいただきましたら、ありがたいと思いをします。

○副会長 スケジュールを確認させていただきたいのですが、これは、今日でおおよそを策定してこの後すぐ配布という流れになるのか、少し審議しないといけない事項で、ここで決定することが難しい事項があった場合に、修正する期間を設けることができるのか、そのあたりを教えてください。

○事務局 御質問があった場合は、基本的に事務局の方で回答させていただきたいと思いをしていますが、やはり即時の回答が難しいような場合もあるかと思いをします。その際は、事務局の方で持ち帰らせていただきまして、対応の方針等をまとめ、後日、委員の皆様へ、委員からこのようなアドバイスだとか御意見が出ましたけど事務局でこのように対応したいと思いをしますがいかがでしょうか、という連絡をさせていただいて合意形成を図っていく予定でございをします。

○会長 そうしますと、会議後でも、事務局に御意見、あるいは修正案を送っていただいで、それが整理できた段階でもう1回委員の皆さんに集まるというよりは、メールや郵便で意見照会をするということですか。

○事務局 はい、そのように考えております。

○会長 その他いかがでしょうか。

○委員 アンケートですけど、3,000人に調査するとありますけども、障害のある方からどのくらい回答が来ると想定されていますか。

○事務局 先程説明しました通り無作為抽出ですので、全つくば市の人口に対する障害をお持ちの方の割合程度には送付が可能かと存じます。回収、回答率については、概ねの4割程度を想定しているところですが、具体の数字については、どの程度になるかというのは申し訳ございません、持ち合わせてございません。

○委員 できたら、つくば市福祉団体等連絡協議会の加盟団体の方には、アンケートを取っていただきたいです。障害者団体のヒアリングもあると思いますが、ヒアリングもつくば市福祉団体等連絡協議会の加盟団体全部にはなっていないので、せめてアンケートだけでも加盟人数とかは分からないですけれども、アンケートの対象に加えていただけたらなと思います。あくまでも、このバリアフリーマスタープランは障害者のバリアフリーマスタープランなので、障害者の意見を取り入れて、策定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 私から事務局に改めて説明いただきたいのですが、このマスタープランの位置付けというものについてお伺いしてもよろしいですか。

私も少しお話を伺っていて、当然障害者の方のためっていうところも重要だと思えますし、だけでなく、それ以外の方のためでもあると思えますので、私はそうなのかなっていうと認識ですけれども、事務局としてどのように考えているのか、国としてどのような位置付けなのかというのを、改めて御説明いただけますか。

○事務局 まず、このマスタープラン策定に関しましては、策定の意義としては、市全体の方針を打ち出すことであって、今後のバリアフリー化の推進の端緒となり得るので、市民の福祉の増進に繋がることが第一前提でございま

す。加えまして、この効果に裨益する方、利益や恩恵を受ける方というのは、障害のお持ちの方はもちろんですが、その他、高齢者、妊産婦、傷病者、このような方々も幅広く想定しています。ですので、とりわけ障害者の方のみの計画というものという認識ではございません。

○会長 私は、あえてこのままでも良いかなとは思いますが、例えば、バリアフリーは、委員の発言にもありましたけど、健常者にとってのバリアと、そうではない方々にとってのバリアというのは、高さも、種類も違うだろうと思います。このアンケートをしたときに、これをお答えになった方の状態というのを聞いて良いものなのか、ということが少し気になりました。

例えば、歩くのが少し不便な方ですかという聞き方が、この最後に入れて良いものなのかどうか。その辺りは、もしかしたら、つくば市福祉団体等連絡協議会の方々に御協力頂いた方が良いのかなという気もしますが、副会長、その辺何か知見お持ちでしょうか。

○副会長 そうですね、あくまで量的な調査だと思いますので、詳細はよりターゲットを絞ってやれば良いと思っています。

例えばですが、問8に関してあなた自身の困ったことがあるかどうかを聞いていますが、そうではなく、「あるいは、困った状況の方を見たことがありますか、そういう状況に遭遇したことがありますか」という事も含めて一緒に聞くと、もう少し問題点が可視化されるかなと思って見ていました。そういうやり方もあるかなと思います。

○会長 その他御意見、御質問いかがでしょうか。

○副会長 私も、最後の「あなた自身のことについて」、回答者の移動の負荷の状況について、障害を殊更聞くことはないにしても、移動の負荷として、例えば、「杖をお持ちの方ですか」「免許を返納してしまい歩かないといけない」あるいは「ベビーカー等を押すことがある」など、こういう移動の負荷の状況についてさりげなく聞くっていうのもあり得るのではないかなと思

います。それで言うと、クロス集計も出てくると思います。

あと2つ、問3で、問2もかもしれないですけど、丸は1つとされていますけど、1つだけだともったいないと思います。1か所にしか行かないというのはあり得ないと思いますので、いくつかある中で頻度はあると思いますが、よく行くところは二重丸、そのほかは普通の丸で、多少重みづけをしながら、回答の負担にもならないと思うので、複数回答も入れられたら良いのかなと思っています。

それから、問2と問3を通じて地図を挿入されていますけど、具体的な施設ここがということが、このアンケートから分かりますでしょうか。

例えば、問3の後に自由回答で良いと思いますが、その施設はどこですかを聞くと、まち歩き点検の時の参考になるとか思います。そういう具体的な情報までたどり着けるようにしておくの良いかなと思いました。

アンケートについてのざっくりとした意見は以上です。

○事務局 副会長おっしゃいますように、なるべくクロス集計というものを念頭に置いていますので、丸は1つではなくて、レンジを少し広げたような形でもう一度検討していきたいと思います。また、問3につきましても、具体的な施設を記載できるよう、幅広く皆さんからお答えを頂戴できるような形で進めて参りたいと思います。

○会長 「よく行く」という言葉の定義をしてあげた方がいいかもしれないです。「月に1回以上行くところ」、「週に1回ぐらい行くところ」そういう定義は書いておいてあげると良いかもしれません。

○委員 会長がこのままでもいいのではないかという御意見の中で、少し確認ですけども、生活関連経路というものは、今後予定されているまち歩き点検で見て行くと思います。

例えば、問4でバス、自転車と書いてあるところに、バス停までの動線や駐輪場がどうなっているとか、そういうことも大事な気がします。そういう

ようなところが、あまり設問を多くすると大変だと思いますが、アンケートに入れることが可能か分からないですけど、もし検討できるなら検討されても良いのではないかと思います。

○会長 非常に重要な視点かと思えます。駅1つとっても、駅の何がバリアフリーになってないという話もありますので、是非、今の委員の御意見を取り入れて改良していただければと思います。

○委員 私、この近傍に実際住んでいるところですが、エリア設定が難しいかなと思っています。問2のところ、13ヶ所プラスアルファという形で提示していただきますが、実際それ以外にも、つくば市は人が行き先にしている場所が多くあります。特に、学園地区だと、つくば駅周辺だけではなくて、南の方の洞峰公園、のさらに南の国道354号線のエリアがあります。さらに申し上げますと、つくばイオンのところなどです。このような場所に人が集まってくる部分もありますので、その辺りを、反映するかどうかというのは御検討いただきたいと思えますけども、そういったところも含めて、エリア設定の検討をしていただけたらと思っております。

○事務局 御意見ありがとうございます。設問のエリア以外のものも含めることを検討して作成したいと思います。

○会長 つくば市の市民の皆様は非常にこういうことに対して敏感に答えていただける、という市民性をお持ちなので、この調査には非常に期待をしたいと思っております。

私の個人的な意見から申し上げますと、6ページの間8、間9をもう少し手厚く拾い上げてもいいのかなと思います。3行だけだともったいないのかなとか、もっとあるだろうという気はしておりますので、この部分の聞き方をもう少し工夫したほうが良いかなと思っています。詳細については、また後ほど事務局と議論させていただきたいと思っております。

それでは、冒頭ありましたようにアンケートにつきましては、ここ1週間

ぐらいの間に、事務局に御意見をお寄せいただきまして、検討させていただきたいということでございます。

2 議事3 関係団体へのヒアリングについて

○会長 それでは、議題の3に移りたいと思います。関係団体へのヒアリングについて、説明をお願いします。

〔事務局説明〕

○会長 今の説明に対して、何か御要望等ございますか。

○委員 先程、委員からもお願いがありましたが、3ページを見ていただきたいのですが、バリアフリーマスタープランとはというところの小さい字、※印で、高齢者、障害者等というのは、高齢者全ての障害者、身体障害者のみならず、知的障害者、精神障害者及び発達障害者も含む及び妊産婦等、日常生活または社会生活において身体の機能上の制限を受ける者は全て含まれるということで、バリアフリーとユニバーサルデザインの違いを、よく考えましたが、市民委員の方もいらっしゃるので、このバリアフリーマスタープランはユニバーサルデザインのことなのかなと思っていました。ただ、ここにこのように書いてあるというのは、やはり、障害の障害というのは、身体に障害ではなくて、移動する上で障害のある方を中心にとすると少し違うのかもしれないですが、そういうのを考えたときに、3,000も、普通の方が障害のある方が分からない方にアンケートをとるのに、ヒアリング対象の障害者団体がこれだけでは少ないので、つくば市福祉団体等連絡協議会の加盟団体16はもちろんです、それ以外にも、障害者団体はつくば市内にいますので、もっと多くの団体にヒアリングとアンケートをとっていただきたいと思います。この中に、つくば市自立支援センターほにゃらさんも入ってないです。

あと、副会長にお伺いしたいのですが、もし分かれば、視覚障害者と聴覚障害者が筑波技術大学の方にどのくらいの人数いらっしゃるのか教えていた

だきたいです。

○副会長 筑波技術大学には2つキャンパスがありまして、聴覚障害の方は、一学年50人がかける4学年です。視覚障害の方も同じくらいの人数の学生がいて、そのほかに大学院生がいたりします。あとは、教員の中でも視覚障害、聴覚障害の教員がいるという状況です。

○委員 教員の中にもいらっしゃるってことですが、学生の年齢での聴覚障害と、お年を召した方の聴覚障害者では困ることも違ったりするかもしれないなと思います。

あとは今、高次脳機能障害の方も、つくば市福祉団体等連絡協議会の団体にいらっしゃって、もっと幅広く、障害者団体のヒアリングをお願いしたいと思います。

○事務局 幅広い団体がいらっしゃるということは承知しております。事務局として、この8団体選定しましたのは、色々なジャンルの障害をお持ちの方もいます。もちろん高齢者の方でも、色々な状況をお持ちの方を、高齢者と一括りになっているものもあると思います。子育てをされている方でも、色々な状況に置かれている方がいると思います。ただ、それらの方をかなり細かく細分化して、1つ1つ丁寧にヒアリングをやるのが一番よろしいのかなとは思いますが、やはり冒頭でお示ししました、策定までのスケジュール感、あるいは意見の集約性に鑑みまして、対象となる団体を庁内で検討した上で、このような8団体として選定してございます。

○委員 つくば市が掲げている、「誰一人取り残さない」という理念を通すためには、時間の関係もあるとは思いますが、もっと広く深く調べていただきたいと思います。困っていない人に話を聞いても分からない部分は、困っている人には分かると思います。発言力のある人とない人というものもあると思うので、もっと幅広く調べていただけたらなと思います。

○事務局 事務局の方で持ち帰って、検討して参りたいと思います。

○会長 例えば、アンケート 3,000 とおっしゃいましたけど、ここに 1,000 プラスして、つくば市福祉団体等連絡協議会を通じて、配布していただく、あるいは回収までお願いするということもあり得ますか。

[委員 了承]

○会長 という方法もあると思います。ぜひ御検討ください。

○事務局 そのような方策の方も併せて検討して参りたいと思います。

○会長 その他いかがでしょうか。

○委員 今の委員からも、御意見あったと思いますけども、団体ヒアリングの数が、もう少し他の団体さんもお願ひしたいです。先程、事務局の方も、幅広くは難しいみたいなことをおっしゃっていましたが。

例えば、私、つくば市自立支援センターほにゃらに加入しているのですが、運転ができる者は私くらいしかいません。他の者は電動車椅子を使っています。どうしても移動手段は鉄道、バス、福祉タクシーなどになっています。身体障害であれば、つくば市自立支援センターほにゃらを加えていただくとか、あと聴覚障害も筑波技術大学の大学生ということですがけれども、つくば市にはつくば市聾者協会というものもありますので、学生さんも聞いていただいて、さらに、つくば市聾者協会の方にも聞いていただくとか、数が 8 個ぐらいというのがあれば、その辺を調整していただいて、もう少しヒアリングの対象者を広げていただければと思います。

多分、身体障害者福祉協会さんとかは、皆さん車を運転される方が多かったりすると思うので、それとつくば市自立支援センターほにゃらのメンバーは違うので、是非、ヒアリングをしていただければと思います。

○事務局 これまでの議論いただいた内容で、つくば市福祉団体等連絡協議会さんから来ていただいている方々からの御意見は、改めまして会長である委員と事務局の方で調整をいたしたいと思います。

2 議事4 その他

○会長 それでは議事4「その他」ということですが、改めまして、委員の皆さんからこれは言っておきたいなどの御意見あればその他の中で伺いたいと思います。

○委員 先日、茨城運輸局に、車椅子を利用している方からつくばセンターのタクシー乗り場がバリアフリーに対応していないということで、タクシーに乗るのに非常に困ったというお話をいただきました。バス停は対応していて問題ないと話をされておりました。お話があったことをつくば市にその旨報告すると回答したという報告です。

○事務局 今の段階で個別の具体的な構造がイメージできませんので、その点についてはお答えできかねます。

今後、まち歩き点検を行う際に、その中で具体の場所を挙げていただくということを予定していますので、その際に合わせて先程、御報告いただいた場所を確認したいと思っております。

○会長 会議が始まる前に、委員と話していたんですけど、バスは低床化になっていて、段差なくバスに乗降できるような、もちろん車椅子を利用されている方だと、別の板を敷かないといけないでしょうけども、タクシー乗り場がスロープになっていたかは分らないです。私自身、市内でタクシーに乗らないものですから、是非、事務局の方で1回御確認していただいて、多分、ドライバーさんもそういう方が来たら、懇切丁寧に対応はしていらっしゃるだろう、そういうことが徹底されているとは思いますが、このようなコメントがあったということは、非常に残念なことだと思っておりますので、調べていただければと思います。

○副会長 この御意見はとても大切だと思っております。おっしゃる通り、この対象だけではきちんと声をすくい上げられないと思います。

一方で、スケジュールの都合もあるかと思っております。全部事務局でやってく

ださいってというのは難しいので、筑波大学さんもいらっしゃいますし、大学生を含めた連携の仕方や団体と連携して、アンケートの分析まで進めていくということもあり得るのか、その辺の方法がどこまで柔軟に対応ができそうなのか簡単に教えていただけましたらなと思います。

○事務局 幅広にということは、計画策定の上で大事なことだと思います。一方で、策定に関するリソースについては、時間の制約等々ございます。どこにバランスを置くかが重要になると思います。例えば、先程、委員の方で「アンケートに協力します」とおっしゃっていただいたということで、そういった各団体さんでの御協力を仰げるのであれば、一定程度はレンジを広く、意見の集約はできるのではないかと考えております。ただ、各団体さんの御協力は必要不可欠なものとして承知しております。

○副会長 例えば、分析とかを大学に請け負ってもらうのは難しいですか。全部をつくば市でやるのは大変だろうなと思いましたので。

○事務局 取りまとめた結果の分析は、同席されているコンサル会社が、分析は一手に引き受けをしております。ですので、事務局として想定するとしたら、実際にアンケートを、大学、つくば市福祉団体等連絡の加盟団体さんや構成員さんに頒布していただくぐらいの御協力をいただければいいのかなと思います。

また、アンケートではなくてヒアリングで、かなり多くの団体さんになった場合は、例えば、対面ではなくて、フォーマットを用意しまして、文章で打っていただくような簡便な方法もできるかと思っております。ですので、対象があまりにも広がる場合は、このような手法も検討の対象にはなるのかなと考えております。

○会長 委員、いかがでしょうか。

○委員 ヒアリングを受けるというか、意見を紙ベースで提出することができるかを確認させてください。

○事務局 可能でございます。簡便な方法の1つとして、そういうやり方もあり得るのかなと思っております。

○会長 時間にもなりましたので、総括するわけではありませんけども、今日は第1回目ということで、これからのアンケートも踏まえ、あるいは事務局は次回までの間に全国の事例を見たり、データを揃えたり、市内を調査したりとやることはたくさんあると思いますので、非常に精力的に活動していただけたらと思っております。

加えて、委員の皆様にもこの会議でより活発に御意見いただきましたが、お戻りになったあと、こういうことも気づいたということがあれば、是非、事務局にお寄せいただければと思います。回答が不十分だった点等々ありましたら、また事務局から委員の皆様にご連絡がいくかと思っておりますので、どうぞ意見の交換をよろしくお願いいたします。

それでは、議事終了ということにさせていただきます、私、司会の任を解かせていただきたいと思います。皆様、ありがとうございました。

○事務局 皆様、本日は長時間にわたり議論いただきましてありがとうございました。先程、会長からもお話があった通り、アンケート等につきまして、この場では出せなかった御意見等ありましたら、この後事務局の方からメール等で皆様に御案内させていただきますので、日数を区切らせていただく形にはなりますが、御意見頂こうと思っております。

また、ヒアリング等の状況につきましても、第2回の協議会は1月を予定しております、期間が空いてしまいますので、その間に進むところもあるかと思っております。変更状況の共有等は、併せて皆様に送らせていただきたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

本日は、長時間にわたりありがとうございました。

移動等円滑化基本方針策定に向けた 市民アンケート結果【速報】

1. 調査概要

表 1-1 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 高校生以上(2006年4月2日以降に生まれた者) 性別・年代・居住地区で按分した無作為抽出
配布数	3,100部(うち9部 還付)
回収数(回収率)	1,039部(33.6%)

表 1-2 中学校区別回収率

	配布数	回答数	回収率(%)
1 大穂	248	74	29.8
2 豊里	208	70	33.7
3 谷田部	216	98	45.4
4 高山	190	43	22.6
5 手代木	234	75	32.1
6 谷田部東	340	80	23.5
7 桜	240	82	34.2
8 竹園東	194	67	34.5
9 並木	149	56	37.6
10 吾妻	109	35	32.1
11 荃崎	138	84	60.9
12 高崎	183	21	11.5
13 春日学園	153	47	30.7
14 秀峰筑波	228	81	35.5
15 学園の森	137	48	35.0
16 みどりの学園	133	27	20.3
17 その他(字不明)	—	17	
無回答	—	31	
市外	—	3	
還付	—	9	

2. 調査項目

表 2-1 調査項目

個人属性	S2_性別、S2_年代、S3_住まい、S4_介助状況
外出行動	問1_頻度、問2_外出先、問3-1_訪問する施設、問3-2_施設ごとの訪問頻度、問4-1_交通手段、問4-2_利用駅/バス停留所、問5_徒歩移動時に使う道具
バリアフリー	問6_バリアフリーの認知と理解、問7_バリアフリー状況、問8_困った経験、問9_困りごとのようす、問10_心のバリアフリーの認知と理解、問11_介助行動、問12-1_バリアフリーのまちづくりのために必要なこと、問12-2_バリアフリーのまちづくりのために“最も”必要なこと

3. 基礎集計

3.1. 個人属性

1) S1 性別

回答者の性別は、男性が42.0%、女性が54.2%と女性の割合が高い傾向にある。

表 3-1 性別 (n=1039)

S1 性別	回答数	割合 (%)
1 男性	436	42.0
2 女性	563	54.2
3 どれにも当てはまらない	3	0.3
4 回答しない	14	1.3
無回答	23	2.2

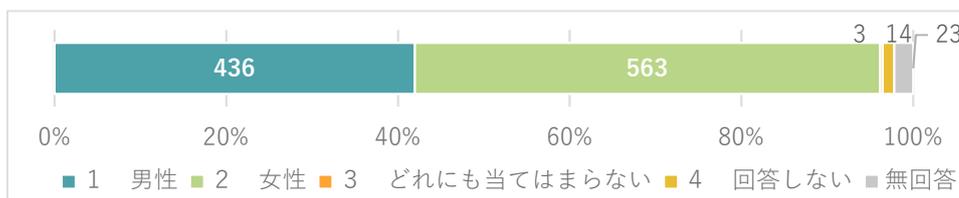


図 3-1 性別 (n=1039)

2) S2 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%となっている。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る。

表 3-2 年代 (n=1039)

	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

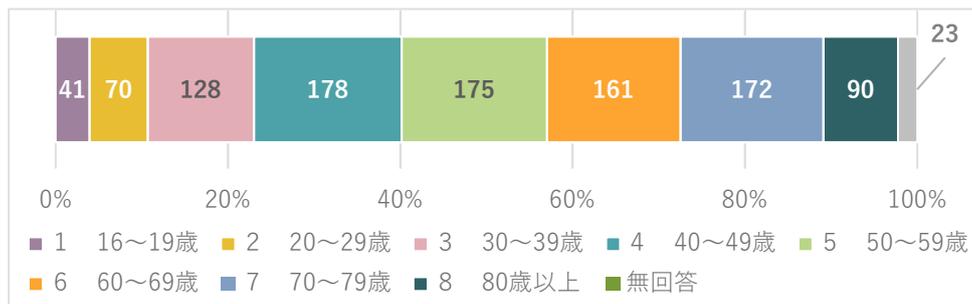


図 3-2 年代 (n=1039)

3) S3 住まい

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、谷田部東が続く。

表 3-3 住まい (n=1039)

	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
市外	3	0.3
全体	1039	

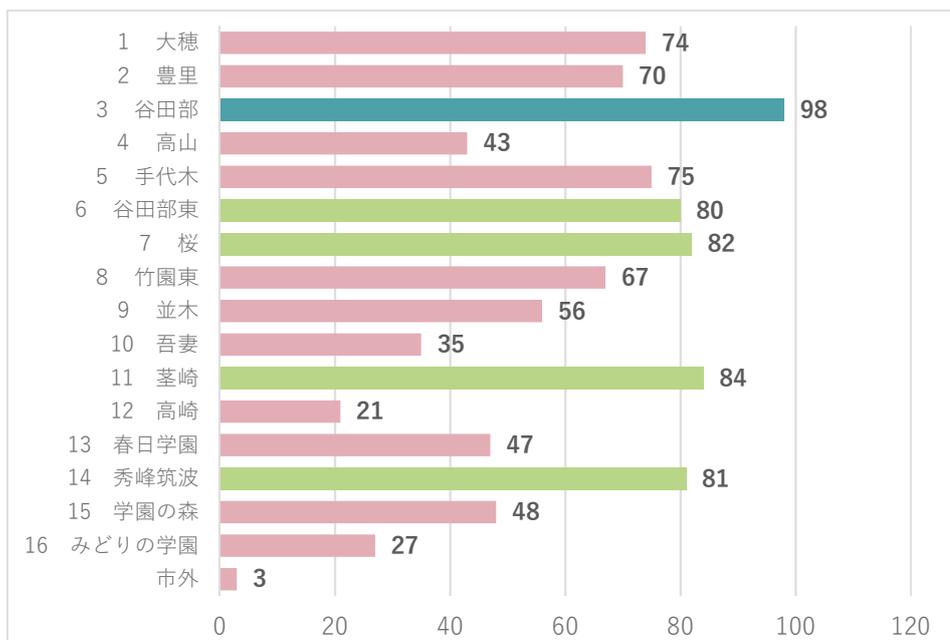


図 3-3 住まい (n=1039)

4) S4 介助状況

自身が介助を必要としないもしくは同居者に介助を必要とする者や乳幼児・妊婦がいない回答者が7割5分以上を占めている。一方、介護・介助を必要とする者もしくはそのような同居人がいる人の割合は、約11%であった。

表 3-4 介助状況 (複数回答可、n=1039)

	回答数	割合 (%)
1 介護・介助	115	11.1
2 妊娠	10	1.0
3 乳幼児	78	7.5
4 介助なし	808	77.8
無回答	30	2.9

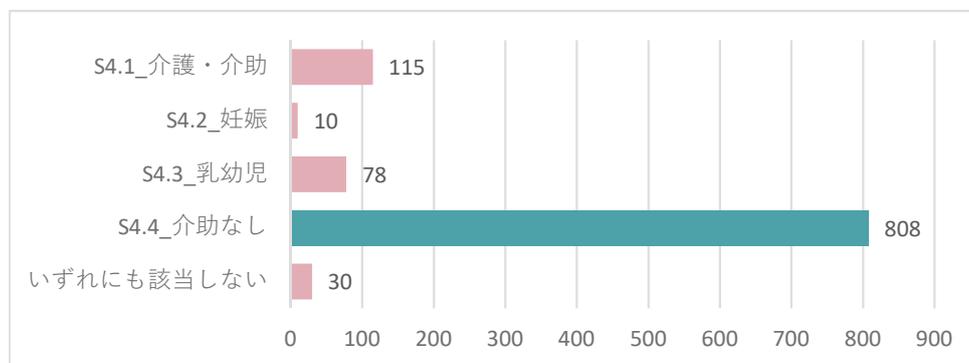


図 3-4 介助状況 (複数回答、n=1039)

3.2. 外出行動

1) 問 1 外出頻度

55%の回答者が、ほとんど毎日外出している。これに、週2回以上の人を合わせると約90%となる。

表 3-5 外出頻度 (n=1039)

	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

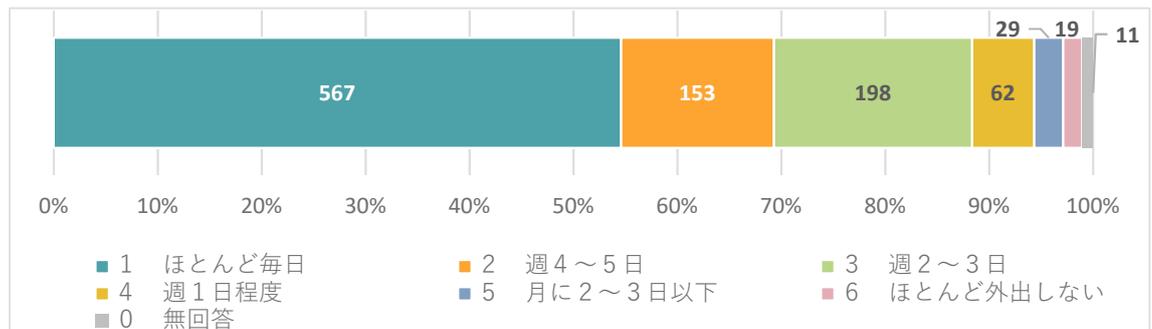


図 3-5 外出頻度 (n=1039)

2) 問 2 外出先

最も多くの人が、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く。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うかがえる。

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に訪れる人がそれぞれ1割程度いる。これらの地区は、住宅地とスーパーなどの商業施設が混在する地区であり、多くの人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る。

表 3-6 外出先 (複数回答可、n=1039)

	回答数	割合 (%)
1 つくば駅の周辺	533	51.3
2 研究学園駅の周辺	625	60.2
3 万博記念公園駅の周辺	137	13.2
4 みどりの駅の周辺	137	13.2
5 北条	59	5.7
6 小田	13	1.3
7 大曾根	121	11.6
8 吉沼	28	2.7
9 上郷	36	3.5
10 栄	36	3.5
11 谷田部	158	15.2
12 高見原	79	7.6
13 筑波山	48	4.6
その他	181	17.4
14 天久保 (筑波大学周辺)	5	0.5
15 並木	22	2.1
16 学園の森・東光台	1	0.1
17 松代	6	0.6
18 二の宮	6	0.6
19 稲荷前	1	0.5
稲岡	17	1.6
梅園	10	1.0
桜	9	0.9
竹園	7	0.7
荃崎	5	0.5
市外	64	6.2
その他	22	2.2
無回答	32	3.1

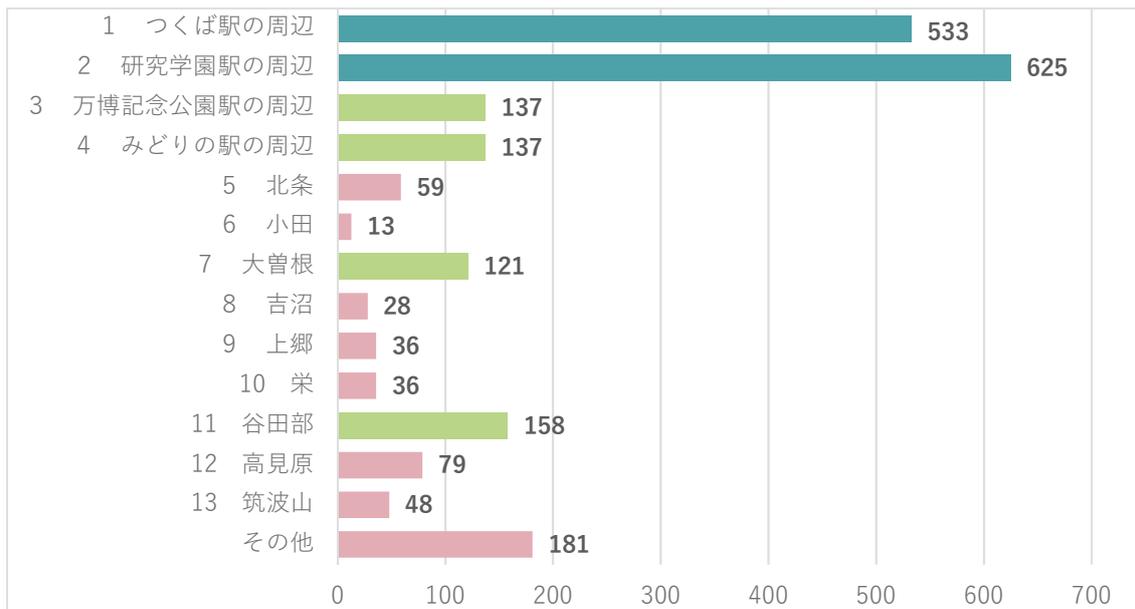


図 3-6 外出先 (複数回答可、n=1039)

3) 問3-1 訪問する施設

問3-1では、月1回以上利用する施設について質問した。結果として、約90%の回答者が、月に1回以上商業施設を利用している。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%)がある。なお、社会福祉施設や子育て支援施設など、利用者層が限られる施設を日常的に利用している人の割合は8.2%程度である。

表 3-7 訪問する施設 (複数回答可、n=1039)

	回答数	割合 (%)
1 公共機関	116	11.2
2 社会福祉施設	26	2.5
3 子育て支援施設	49	4.7
4 医療施設	296	28.5
5 教育文化施設	196	18.9
6 商業施設	936	90.1
7 観光施設	18	1.7
8 金融機関	372	35.8
9 運動施設	196	18.9
10 その他	53	5.1
職場	25	2.4
交通関連施設	20	1.9
その他		1.9
無回答	29	2.8

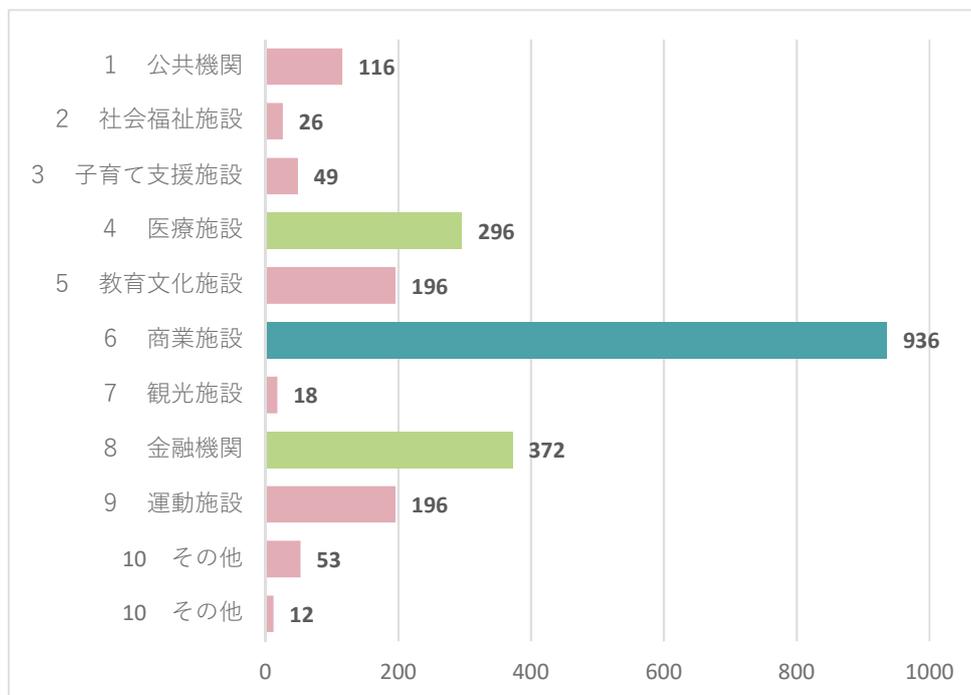


図 3-7 訪問する施設 (複数回答可、n=1039)

4) 問 3 - 2 施設ごとの訪問頻度

利用頻度に着目すると、利用者数の少ない子育て支援施設（23.4回/月）および社会福祉施設（16回/月）にて、1か月あたりの利用回数が多くなっていた。また、利用者数の最も多い商業施設（168人）についても、15回と利用頻度が高いことがわかる。ただし、いずれも標準偏差が大きく、ばらつきがある。

表 3-8 施設ごとの訪問頻度（記述）

	回答数	平均（回/月）	標準偏差
1 公共機関	60	6.8	12.3
2 社会福祉施設	23	16.0	11.7
3 子育て支援施設	43	23.4	14.1
4 医療施設	210	3.6	6.6
5 教育文化施設	165	11.9	14.6
6 商業施設	865	15.0	12.6
7 観光施設	16	4.3	8.5
8 金融機関	280	2.8	3.9
9 運動施設	143	12.1	12.4
10 その他			
10.02 職場	14	31.0	7.6
10.03 交通関連施設	30	20.1	14.5

5) 問4-1 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%の人が利用している。自転車・徒歩などが、自動車に続いて割合が高い。また、バス利用者は4%未満にとどまっている。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の要素が強く、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る。

表 3-9 つくば市内での移動における交通手段（複数回答可、n=1039）

	回答数	割合 (%)
1 徒歩	237	22.8
2 自転車	181	17.4
3 バイク	9	0.9
4 自動車（運転）	742	71.4
5 自動車（同乗）	228	21.9
6 タクシー	17	1.6
7 バス	89	8.6
8 鉄道	40	3.8
9 その他	6	0.6
	32	3.1

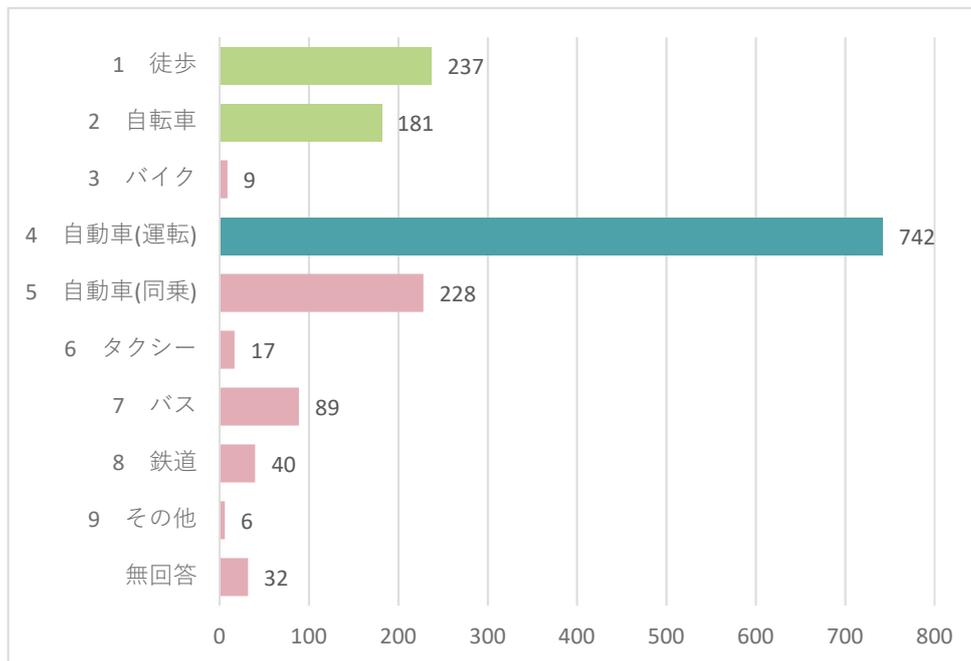


図 3-8 つくば市内での移動における交通手段（複数回答可、n=1039）

6) 問4-2 利用駅/バス停

問4-1でバスを利用すると回答した人は、つくば駅の周辺、並木及び松代のバス停の利用が多かった。また、問4-1で鉄道を利用すると回答した人は、つくば駅、研究学園駅の利用頻度が高い。バス、鉄道の利用者は共通してつくば駅の利用頻度が高いことがわかる。

表 3-10 利用するバス停 (記述、n=74)

1. つくば駅の周辺	つくばセンター (17)、クレオ前、竹園一丁目、つくば国際会議場
2. 研究学園駅の周辺	研究学園駅 (3)、研究学園駅入口、つくば市役所
3. 万博記念公園駅の周辺	万博記念公園駅 (2)
4. みどりの駅	みどりの駅 (3)、みずほ団地
7. 大曽根・筑穂	大穂窓口センター (2)、花畑 (5)
9. 上郷	上郷
10. 谷田部	谷田部窓口センター
12. 高見原	天宝喜
13. 筑波山	筑波山口
14. 天久保	平砂学生宿舎前、合宿所、筑波大学循環回りの各バス停★
15. 並木	学園並木 (5)、並木団地南、並木二丁目、並木公園南、並木★、並木中央★
16. 学園の森・東光台	東光台、東光台三丁目、東光台入口、東光台体育館
17. 松代	松代 (2)、松代三丁目 (2)、手代木団地 (2)、松代一丁目、松代小学校、松代南、手代木中学校、手代木★、松代南循環★
18. 二の宮	白畑公園 (3)、洞峰公園 (3)、二の宮児童館、二の宮一丁目、二の宮三丁目
19. 稲荷前	梅園公園、東二丁目、トーホーランド前

() : カッコ内は、回答数である。回答数が1の場合は、割愛する。

★ : バス停の正式名称が確認できなかったもの。

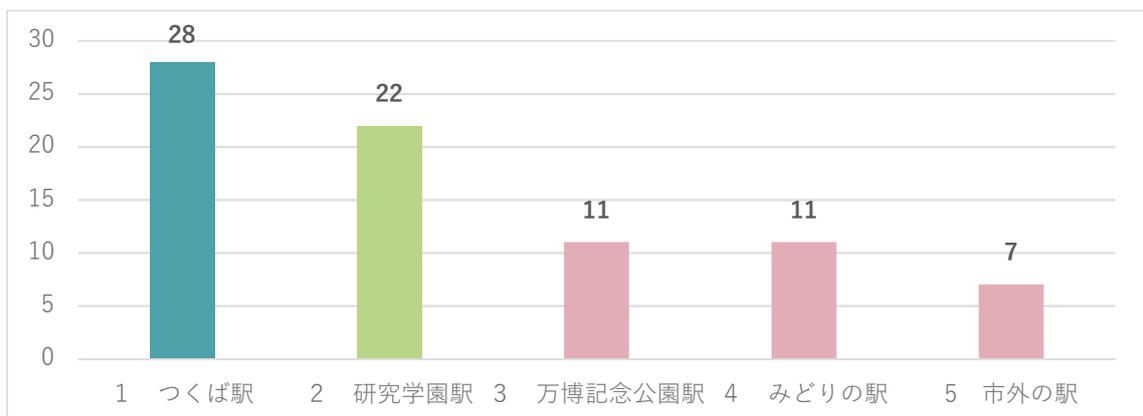


図 3-9 利用する駅 (複数回答可、n=39)

7) 問5 徒歩移動時に使う道具

回答者のうち約 81%が、徒歩移動時にいずれの道具も使用していなかった。

表 3-11 徒歩移動時に使う道具 (複数回答可、n=1039)

	回答数	割合 (%)
1 つえ	31	3.0
2 白杖	2	0.2
3 手動車いす	5	0.5
4 電動車いす	0	0.0
5 歩行器	3	0.3
6 手押し車	8	0.8
7 電動カート	3	0.3
8 ベビーカー	30	2.9
9 その他	4	0.4
10 道具なし	843	81.1
無回答	123	11.8

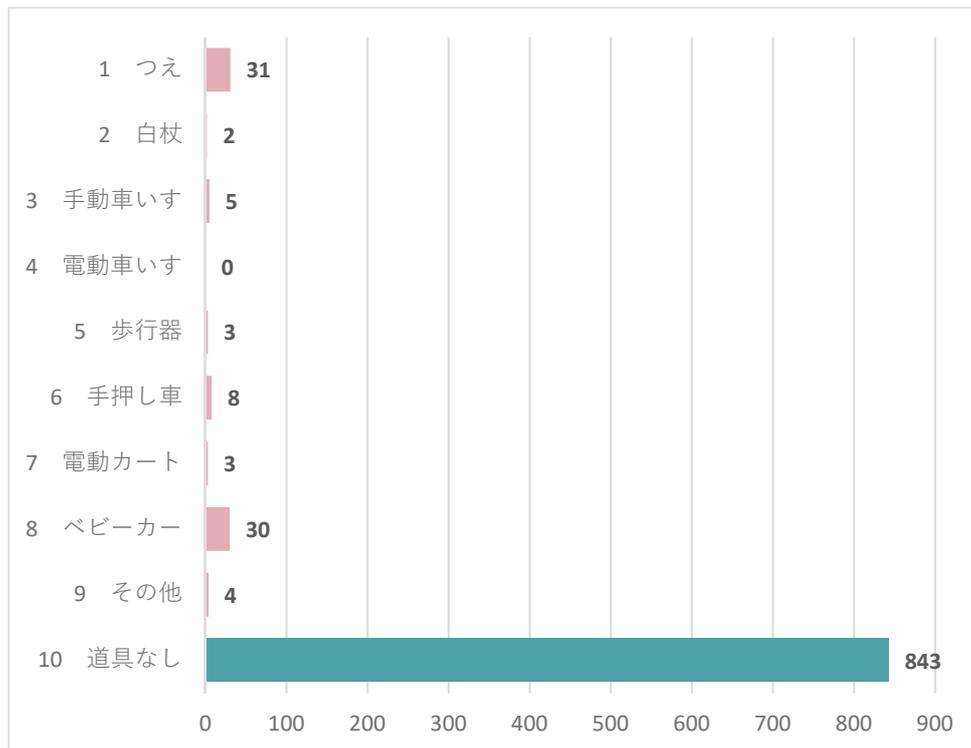


図 3-10 徒歩移動時に使う道具 (複数回答可、n=1039)

3.3. バリアフリー

1) 問 6 バリアフリーの認知と理解

「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。一方で、言葉も意味も知らない人が 2.0%いる。

表 3-12 「バリアフリー」の認知と理解 (n=1039)

	回答数	割合 (%)
1 言葉も意味も知っていた	956	92.0
2 言葉は聞いたことがあるが、意味は知らなかった	57	5.5
3 言葉も意味も知らなかった	21	2.0
無回答	5	

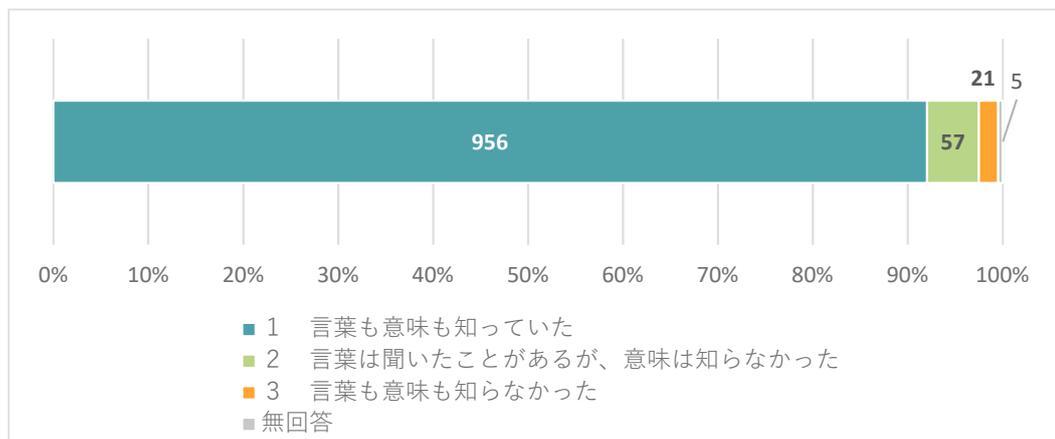


図 3-11 「バリアフリー」の認知と理解 (n=1039)

2) 問7 バリアフリー状況

最もバリアフリーが進んでいると感じる施設は、市役所であり、駅・医療施設・福祉施設が続く。駅については、特に研究学園駅のバリアフリー化が進んでいると感じられることが分かった。一方で、観光拠点や運動施設などにおけるバリアフリーが進んでいると感じられていない。

表 3-13 バリアフリー状況 (4 件法)

	N	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	5 わからない あまり利用 したことがない	平均	標準 偏差
1 つくば駅	924	120	309	96	42	357	2.1	0.8
2 研究学園駅	891	101	248	67	16	459	2.0	0.7
3 万博記念公園駅	850	44	95	41	15	655	2.1	0.9
4 みどりの駅	475	44	102	40	15	274	2.1	0.8
5 市役所	914	186	375	60	19	274	1.9	0.7
6 公共機関	881	73	220	125	46	417	2.3	0.9
7 社会福祉施設	857	27	78	42	26	684	2.4	0.9
8 子育て支援施設	839	18	88	66	41	626	2.6	0.9
9 医療施設	903	133	359	122	42	247	2.1	0.8
10 教育文化施設	882	43	194	168	108	369	2.7	0.9
11 商業施設	940	70	390	255	99	126	2.5	0.8
12 観光施設	860	7	53	146	140	514	3.2	0.8
13 金融機関	903	47	297	226	92	241	2.5	0.8
14 運動施設	886	15	124	189	106	452	2.9	0.8

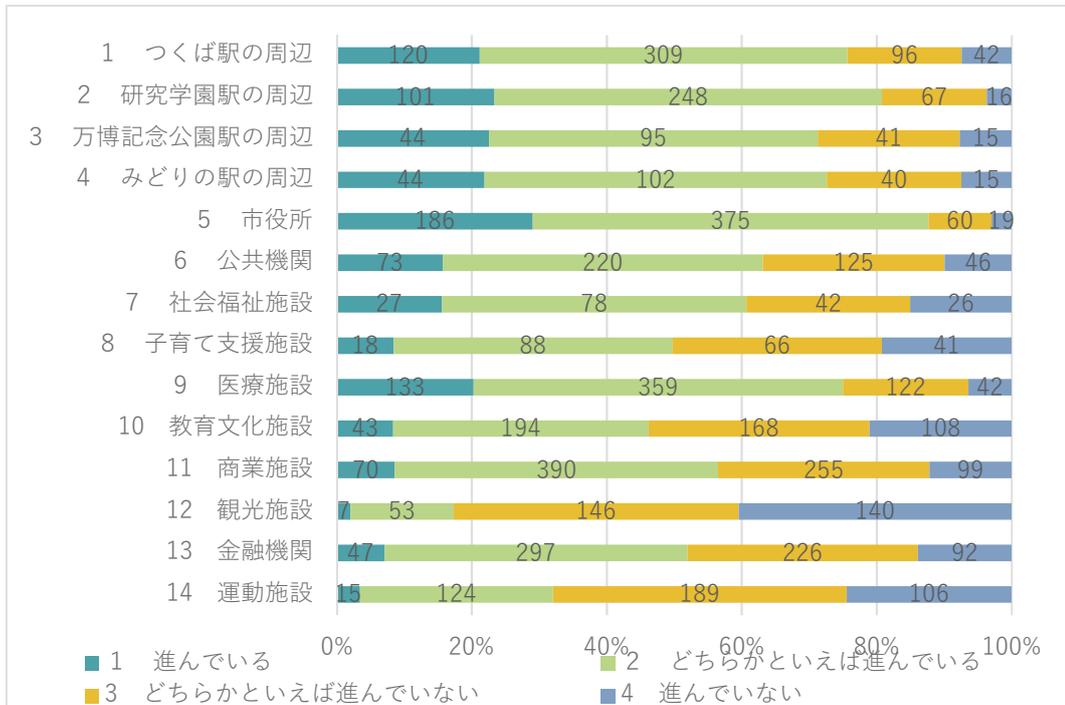


図 3-12 バリアフリー状況 (4 件法)

3) 問8 困った経験

施設を利用したことがある人のうち、「困ったことがあるもしくは困った人を見かけたこと」がある人の割合が多い施設は、観光施設(19.3%)、教育文化施設(17.0%)である。また、問7でバリアフリーが進んでいると回答しても、困りごとが発生している可能性があり、問7・問8を横断的に考察する必要がある。

表 3-14 困った経験の有無

	回答数	1 見かけたこと/ 困ったことがある	2 見かけたこと/ 困ったことがない	3 わからない 利用したことがない	1の割合 (%)
1 つくば駅	910	95	553	262	14.7
2 研究学園駅	906	25	494	387	4.8
3 万博記念公園駅	890	9	266	615	3.3
4 みどりの駅	879	10	263	606	3.7
5 市役所	901	36	665	200	5.1
6 公共機関	880	40	560	280	6.7
7 社会福祉施設	881	15	238	628	5.9
8 子育て支援施設	874	39	263	572	12.9
9 医療施設	908	84	647	177	11.5
10 教育文化施設	890	94	455	341	17.1
11 商業施設	929	125	705	99	15.1
12 観光施設	879	81	339	459	19.3
13 金融機関	898	60	644	194	8.5
14 運動施設	877	64	413	400	13.4
15 その他	37	37	0	0	
16 覚えていない施設	10	10	0	0	

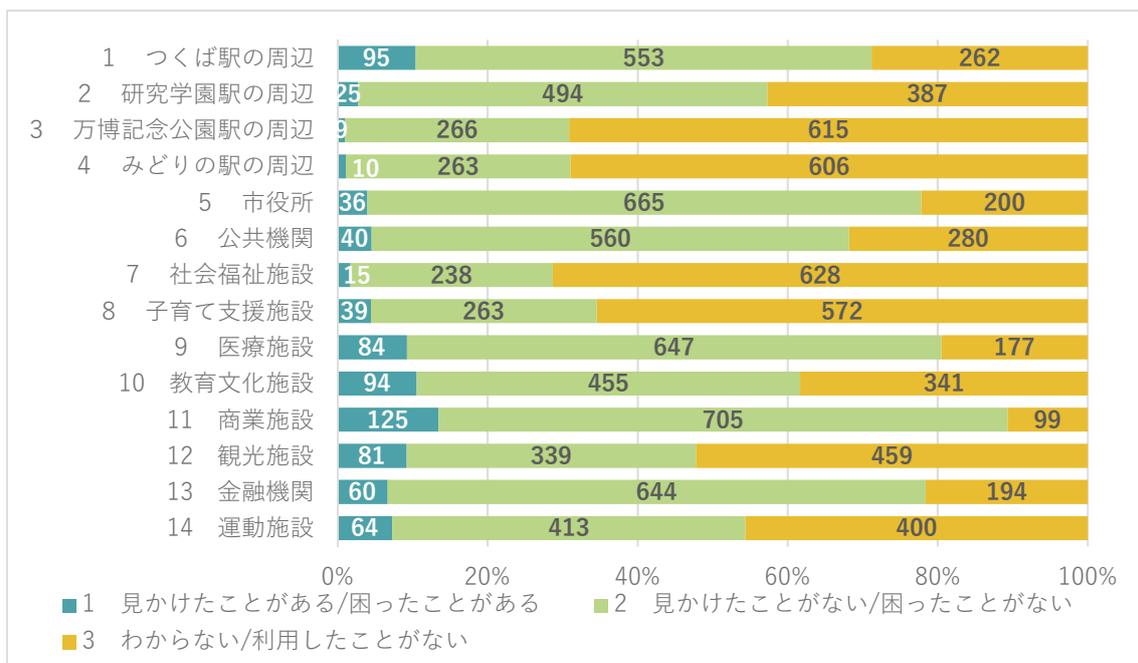


図 3-13 困った経験の有無

4) 問9 困りごとの様子

264人から、計412件の情報提供があった。参考として、最も情報が多いつくば駅に関するものの一部を下記の表に示す。「普段あまり利用しないのでベビーカーを押してエレベーターの位置がわからず困った(表示があまりない)」など困りごとが多く挙げられている一方で、「視覚障害の方の利用が多いので、よく駅員やその他の方が誘導など助けているのを見かける」などポジティブな出来事に関するものもある。

本設問の回答については、412件すべての情報提供に対し、今後定性的な分析を行いその回答傾向を明らかにすることとする。

表 3-15 困りごとの様子 (自由記述、原文のまま)

つくば駅	階段が多い
	入口と出口がわかりづらかった
	子育て中で授乳するのに困った
	つくば駅のペDESTリアンデッキにおけるブロックの段差やガタツキによる支障
	駅から地上に上がる場所が何個かあるが、一部では途中までしかエスカレーターがなく階段だけになってしまっていて困っていた
	車いす、シルバーカー、チャイルドカーがエレベーターを使用するのに、わかりづらく困っていた
	普段あまり利用しないのでベビーカーを押してエレベーターの位置がわからず困った(表示があまりない)
	視覚障害の方の利用が多いので、よく駅員やその他の方が誘導など助けているのを見かける
	杖をついた方が、キュート側から電車に乗る時に、途中まで階段の手すりを使用してなんとかおりていた
昇降のエスカレーター、エレベーターがない入口、階段があり移動に不便があった	

5) 問 10 心のバリアフリー認知と理解

「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%である。「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る。

表 3-16 心のバリアフリー認知と理解 (n=1039)

	回答数	割合 (%)
1 言葉も意味も知っていた	436	42.0
2 言葉は聞いたことがあるが、意味は知らなかった	202	19.4
3 言葉も意味も知らなかった	363	34.9
無回答	38	3.7

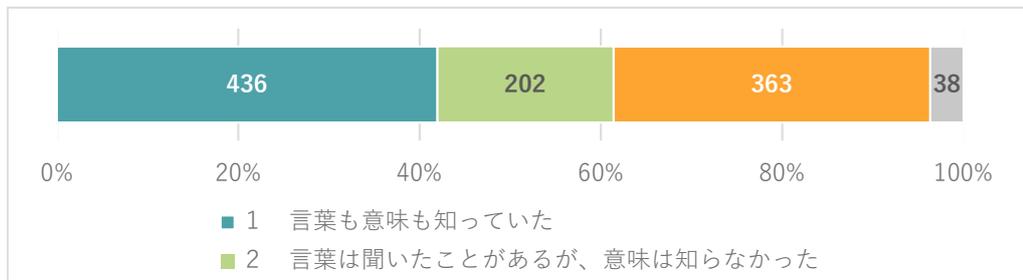


図 3-14 心のバリアフリー認知と理解 (n=1039)

6) 問 11 困っている人に対する行動

困っている人にとった行動として、最も多いのは「席を譲る」であり、68%以上の人が実践している。また、「扉をあける」についても58%が行っていることがわかる。一方で、段差での移動を助けた経験や迷っている人に声をかけたことがある人はいずれも20%程度だった。

表 3-17 困っている人に対する行動 (複数回答可、n=1039)

	回答数	割合 (%)
1 席を譲る	707	68.0
2 荷物を持つ	225	21.7
3 扉をあける	603	58.0
4 段差で補助	206	19.8
5 迷っている人に声掛け	220	21.2
6 何もしない	120	11.5
7 その他	49	4.7
無回答	51	4.9

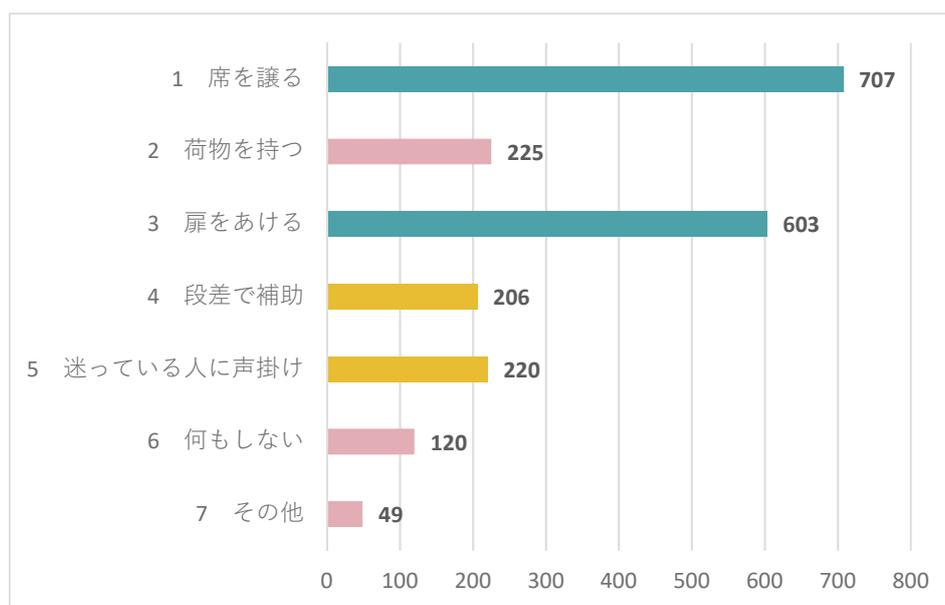


図 3-15 困っている人に対する行動 (複数回答可、n=1039)

7) 問 12-1 バリアフリーのまちづくりのために必要なこと

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、「各施設における段差解消などの整備」「車いすやベビーカーなどでも走行しやすい歩道の整備」といった段差と歩道の整備である。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%以上いる。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る。

表 3-18 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)

	回答数	割合 (%)
1 各施設における段差解消などの整備	754	72.6
2 車いすやベビーカーなどでも走行しやすい歩道の整備	787	75.7
3 バリアフリーに対応した乗り物 (ノンステップ車両や、渡り設備など) の充実	482	46.4
4 学校におけるバリアフリー教育	487	46.9
5 職員 (店員、乗務員) のバリアフリーに対する 理解の向上	476	45.8
6 障害のある方やご高齢の方などの様々な人たちが 交流できる機会	305	29.4
7 ボランティアの育成	219	21.1
8 講演会やパンフレットでの啓発	127	12.2
9 歩行者や自転車利用者のマナー向上	605	58.2
10 自動車運転のマナー向上	550	52.9
11 何もしない	9	0.9
12 その他	72	6.9
無回答	48	4.6

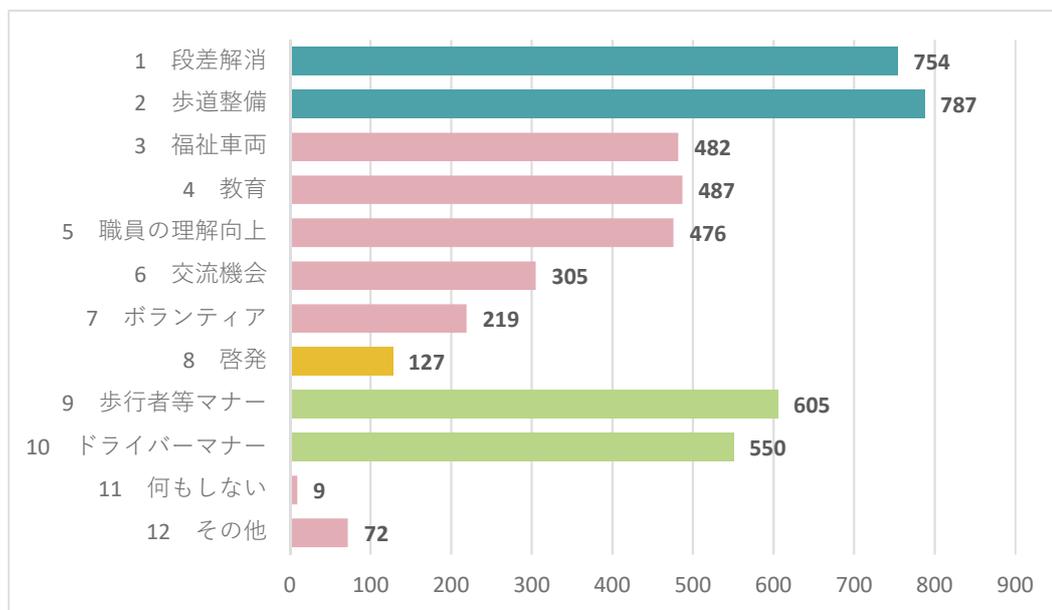


図 3-16 バリアフリーのまちづくりのために必要なこと (複数回答可、n=1039)

8) 問 12-2 バリアフリーのまちづくりのために“最も”必要なこと

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、20%が歩道に関する整備であった。これに約 20%の段差の解消、約 12%の職員の理解の向上が続いた。職員の理解の向上について、問 12-1 で必要だとしている回答者が 5 番目に多かったが、“最も”重要な整備を問うた問 12-2 では 3 番目に多かった。職員の理解が必要と感じている人は、特に重要だとしている割合が高い可能性がある。

表 3-19 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)

	回答数	割合 (%)
1 各施設における段差解消などの整備	208	20.0
2 車いすやベビーカーなどでも走行しやすい歩道の整備	227	21.8
3 バリアフリーに対応した乗り物 (ノンステップ車両や、渡り設備など)の充実	29	2.8
4 学校におけるバリアフリー教育	127	12.2
5 職員(店員、乗務員)のバリアフリーに対する理解の向上	70	6.7
6 障害のある方やご高齢の方などの様々な人たちが交流できる機会	42	4.0
7 ボランティアの育成	15	1.4
8 講演会やパンフレットでの啓発	11	1.1
9 歩行者や自転車利用者のマナー向上	54	5.2
10 自動車運転のマナー向上	53	5.1
11 何もしない	0	0.0
12 その他	68	6.5
無回答	135	13.0

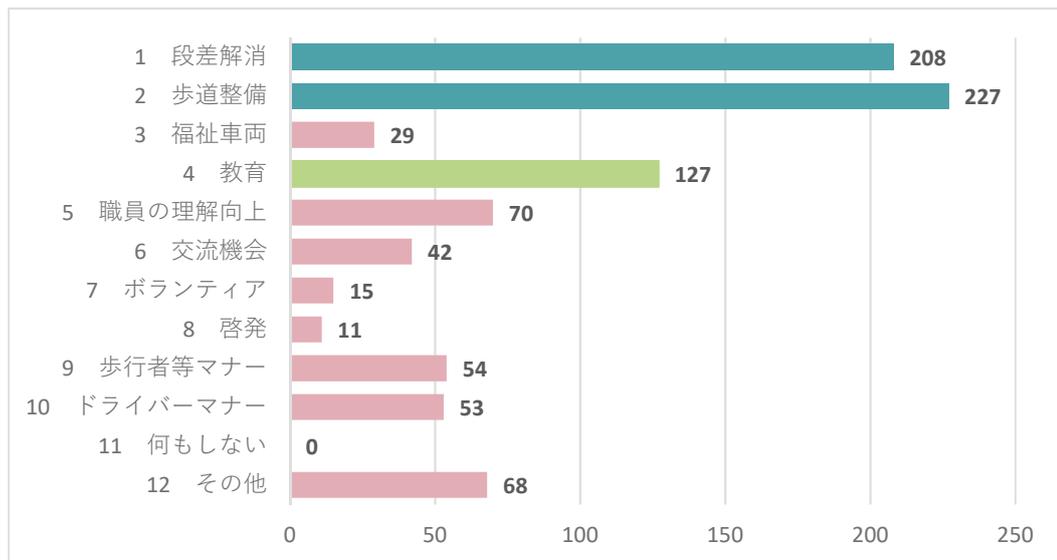


図 3-17 バリアフリーのまちづくりのために“最も”必要なこと (n=1039)

4. クロス集計

4.1. 方針

クロス集計の方針を下記の表に示す。問8、問9を除くすべての設問において、性別・年代等の個人属性とクロス集計し、外出行動やバリアフリーに対する意識との関係性を把握する。

凡例	S1	S2	S3	S4	問1	問2	問3-1	問3-2	問4-1*	問4-2	問5	問6	問7	問8	問9	問10	問11	問12-1	問12-2
1:クロス集計をする組み合わせ *:代表交通手段に変換して扱う *:掛け算し、延べ利用者数を算出 *:延べ利用者数との相関																			
S1 性別																			
S2 年代	1																		
S3 住まい	1	1																	
S4 介助状況	1	1	1																
問1 外出頻度	1	1	1	1															
問2 外出先	1	1	1	1															
問3-1 訪問する施設	1	1	1	1															
問3-2 施設ごとの訪問頻度	1	1	1	1			*												
問4-1 交通手段	1	1	1	1	1														
問4-2 利用駅/バス停留所	1	1	1	1															
問5 徒歩移動時に使う道具	1	1	1	1															
問6 バリアフリーの認知と理解	1	1	1	1	1	1			1										
問7 バリアフリー状況	1	1	1	1			**												
問8 困った経験																			
問9 困りごとのようす																			
問10 心のバリアフリーの認知と理解	1	1	1	1	1	1			1										
問11 介助行動	1	1	1	1							1					1			
問12-1 バリアフリーのまちづくりのために必要なこと	1	1	1	1					1										
問12-2 バリアフリーのまちづくりのために“最も”必要なこと	1	1	1	1															1

関係団体へのヒアリング調査の結果（速報）

○ 高齢者、障害者、妊産婦及び傷病者等、日常生活又は社会生活において身体の機能上の制限を受ける者は全て、バリアフリーに関係する当事者として扱われるべきという観点を持ちつつ、聴覚・視覚に障害のある人を対象とした筑波技術大学が立地する等の特性を踏まえ、以下の関係団体へのヒアリング調査を実施した。

○ ヒアリング調査では、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対策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った。

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

項目	関係団体	主な意見
駅・鉄道	肢体・身体障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 ○ 多目的トイレが改札内にしかなく、改札外の構内にも同様に設置してほしい。 ○ 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。 ○ 小児用介助型車いす(バギー)のタイヤは一般的な車いすのタイヤより小さく、ちょっとした溝にはまりやすいため、ホームと車両との隙間をできるだけ小さくしてほしい。 ○ 券売機、改札券投入口、IC読取部といった設備を低い位置にも設置してほしい。 ○ 駅員がいないホームは、緊急の対応が必要となった場合を考えると不安である。 ○ 車いす等が利用できる優先スペースを全車両に設置してほしい。特に、夏期における弱冷房車への設置については、体温調整が難しい方も多いため選択できるようにするべき。 ○ 改札に入る前に駅員による補助が必要かどうかを判断できるよう、段差等の情報を改札口の外に掲示してほしい。
	知的障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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な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。
	視覚障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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ることや、店舗前の地面を盛り上げる等、白杖で探れば分かる程度の目印があると便利である。 ○ エスカレーターについて、利用者の少ない昼間は停止していることが多く、音の情報が無いため入り口や進行方向が分からない。 ○ エスカレーターや階段の点字表示に気づきづらいので、音声アナウンスがあるとよい。 ○ 視野が狭く上方が見づらいため、案内表示に床面を活用してほしい。 ○ ホームにおいて、電光掲示板に対応した音声アナウンスが少なく、停車している電車の情報が分からない。 ○ 車両端のドア付近には優先席があると認識しているが、本当に優先席があるのか分からない。
	聴覚障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。(例えば、切符券売機上部の駅名表示。) ○ 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、構内やプラットフォ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。 ○ 駅員と筆談する際、駅員は丁寧に書いてくれるため時間がかかってしまうことがあるので、スマートフォンを使用するなどもっと気軽にできたら良い。 ○ トラブル等で緊急停車した際は、停車原因や運行再開のタイミングについての音声アナウンスが流れていると思うが、字幕情報でもわかるようにしてほしい。(現状は、周囲の乗客に確認したりスマートフォンで調べている。)
	子育て支援団体	<ul style="list-style-type: none"> ○ つくば駅は複雑な構造をしており、ベビーカーだとエレベーターに乗るしかなく、直接商業施設等に行けるエスカレーターはあっても、エレベーターが近くにないため、遠回りする必要がある。雨の日のことも考えると、駅を起点としているいろいろな施設に行ける構造だとよい。 ○ 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。

項目	関係団体	主な意見
バス停・バス	肢体・身体障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 ○ 特に病院前のバス停にはベンチがあることが望ましく、できれば市の中心部にある屋根付きのバス停が周辺部にも広がっていくとよい。 ○ 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。 ○ 精算機が運転席にあることが多く、車いすでは幅が狭いため精算が困難である。 ○ バスでは座席を跳ね上げることで車いすスペースを確保していることが多く、わざわざ椅子を跳ね上げる行為が心理的なバリアになっているおそれがあるため、鉄道のような優先スペースを設けてほしい。 ○ 運転手から降車予定のバス停を聞かれた際、バス停の一覧表があった方が迷わず答えやすい。
	知的障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。
	視覚障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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 行きです。」といった音声アナウンスが流れるが、視覚障害者はこの音声アナウンス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、音声アナウンス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。 ○ 運転手による車内アナウンスはあるものの、内容が聞き取れないことがあるので、聞き取りやすいアナウンスを心掛けてほしい。 ○ 車両によって椅子の配置が異なっていたり、ICリーダーの位置も左右で統一されていないので、できる限り統一してもらいたい。
	聴覚障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 ○ 運転手が声でアナウンス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。 ○ 大学の最寄りのバス停に近づいた際に「筑波技術大学産業技術学部に行かれる方はこちらでお降りください」といったアナウンスが流れるが、それに付随する文字情報がないため、学生(聴覚障害者)が気づかない場合があるのではないかと。
	子育て支援団体	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 ○ 転入者等の自家用車がない市民もいるため、子育て関係施設等に行きやすいよう、時刻表や路線に工夫があればよい。

項目	関係団体		主な意見
タクシー	障害者団体	肢体・身体障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。
		知的障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。
		視覚障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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		<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。

項目	関係団体	主な意見
バリアフリー対策	障害者団体	<ul style="list-style-type: none"> ○ 小さな段差や車道と歩道との境界部分のなだらかな坂であっても、車いすの場合は移動が困難となる。(特に、タイヤの小さいバギーでは大きく影響を受ける。) ○ 思いやり駐車場(優先駐車場)の広さが通常の駐車場と同様となっていることがあり、特に後部の広さが足りずに車からスロープを出せないことがある。 ○ 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、特に施設を新設する場合は、完成後にバリアフリー化の改修をすることは現実的でないので、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た上で、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。
	知的障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ エレベーターと階段が併設している場合、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、すべての階段に手すりを設置してほしい。 ○ 歩道において、マンホールが浮き上がっていたり、レンガのような素材になっている箇所、あるいは砂利が散乱している箇所では、車いす等を利用する方は移動しづらい。 ○ 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。
	視覚障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 木の根などで歩道や点字ブロックがゆがんでいたり、落ち葉が積み重なっていたりすると道がわからないことがあるので、できる限り対応してもらいたい。 ○ 視覚障害者には、点字ブロックの凹凸だけでなく色彩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。 ○ 歩道の新設・改修等によって、点字ブロックの導線が無意味に屈曲している場合があるが、視覚障害者には方向転換することによって方角がわからなくなってしまう恐れがあるため、できる限り直線的な導線となるよう設置してほしい。 ○ 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。
	聴覚障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。
	高齢者団体	<ul style="list-style-type: none"> ○ 横断歩道の位置は、新設された施設に対応して移していくべきである。 ○ 問題があるのは徒歩移動よりも自転車移動であって、道路の傾斜や凹凸にハンドルを取られ転びそうになってしまうことがある。 ○ 誘導音が付いていない横断歩道において、視覚障害者が渡れないケースがあった。 ○ 新しい計画であるバリアフリーマスタープランを策定することよりも、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。
	子育て支援団体	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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。 ○ 保育所や学校等も市内にたくさんあるので、おむつ替え等のスペースを貸してもらえると助かる。(防犯上・衛生上の問題がなければ。)

項目	関係団体		主な意見
心のバリアフリー	障害者団体	肢体・身体障害	<ul style="list-style-type: none"> ○ エレベーターにおいて、譲ってもらえたり車いすが入るようスペースを作ってくれて嬉しかった。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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 緊急時に音声アナウンスがあった際に、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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 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	<ul style="list-style-type: none"> ○ 電車やバスは、子どもが泣いた場合の周囲への迷惑を考慮してしまい使用を控えてしまうが、そのような場合でも周りの乗客からやさしい声をかけてもらえるとうれいである。 ○ 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うれい。(近年は減っている。) 	



つくば市バリアフリーマスタープラン

まち歩き点検における 対象地区の選定



目的

まち歩き点検

移動等円滑化促進地区を想定した
対象地区におけるバリアフリー状況の把握及び
確認すべき事項の整理

バリアフリーマスタープランにおける
移動等円滑化促進地区の選定及び基本方針の決定につなげることを目的とする。

移動等円滑化促進地区との関連性

移動等円滑化促進地区

生活に必要な施設等が集積し、
その間の移動が通常徒歩で行われる地区。

以降に予定する
移動等円滑化促進地区の設置を見据え、
まち歩き点検対象地区は、
客観的な指標に基づき選定する。



移動等円滑化促進地区の要件

高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（第二条第一項二十号の二）

要件1	生活関連施設*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**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

*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、福祉施設その他施設

**生活関連経路

生活関連施設 相互間の経路

***一般交通施設

道路、駅前広場、通路、その他一般交通の用に供給する施設

まち歩き点検対象地区の選定に係る評価視点

促進地区の要件に対する考え方から、まち歩き点検対象地区の選定に係る評価視点を以下のア～オのとおりを設定した。

要件1 生活関連施設があり、かつ、それらの間の移動が通常徒歩で行われる地区	
考え方	・多くの人が利用する地区は、バリアフリー化の必要性が高いと考えられる
評価視点	(ア) 生活関連施設の集積 (イ) 障害者をはじめとした多くの人が主に利用する地区
要件2 生活関連施設 及び 一般交通施設についてバリアフリー化の促進が特に必要な地区	
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 (エ) 利用者数が多いバス停周辺
要件3 バリアフリー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な地区	
考え方	・各種計画等と整合したバリアフリー化が重要となると考えられる
評価視点	(オ) 立地適正化計画における位置づけ

まち歩き点検対象地区の選定に係る評価指標

設定した評価視点に紐づく、客観的な指標（評価指標）を以下の1～8のとおり設定した。

	評価視点	評価指標
要件1	(ア) 生活関連施設の集積	1) 生活関連施設の集積数
	(イ) 障害者をはじめとした多くの人が主に利用する地区	2) ヒアリング調査における意見 3) アンケート調査における利用者数
要件2	(ウ) 利用者数が多い鉄道駅周辺	4) 鉄道駅の乗降者数（つくばエクスプレス）
	(エ) 利用者数が多いバス停周辺	5) バス停の乗降者数（つくバス） 6) バス停の乗降者数（関鉄バス）
要件3	(オ) 立地適正化計画における位置づけ	7) 都市機能誘導区域
		8) 居住誘導区域

候補地区

市民アンケートで掲げた13地区に加え、バス利用者の多い地区や生活関連施設が集積している地区を候補とした。

■ 市民アンケートで掲げた13地区

● つくばエクスプレス駅周辺

つくば駅の周辺、研究学園駅の周辺、万博記念公園駅の周辺、みどりの駅の周辺

● 周辺市街地

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

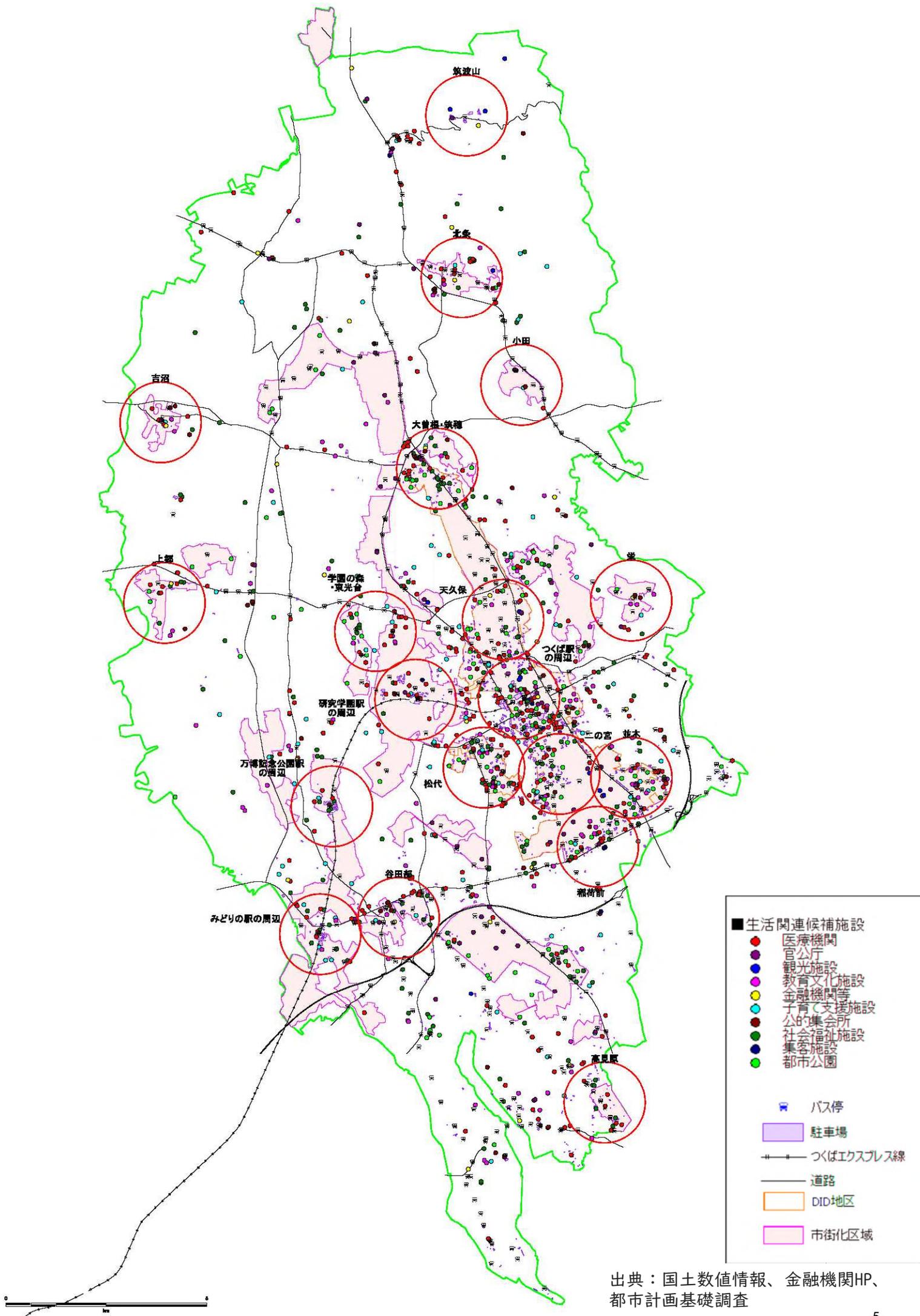
■ バス利用者の多い地区

筑穂※、天久保、並木

■ 生活関連施設が集積している地区

学園の森・東光台、松代、二の宮、稻荷前

※「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。

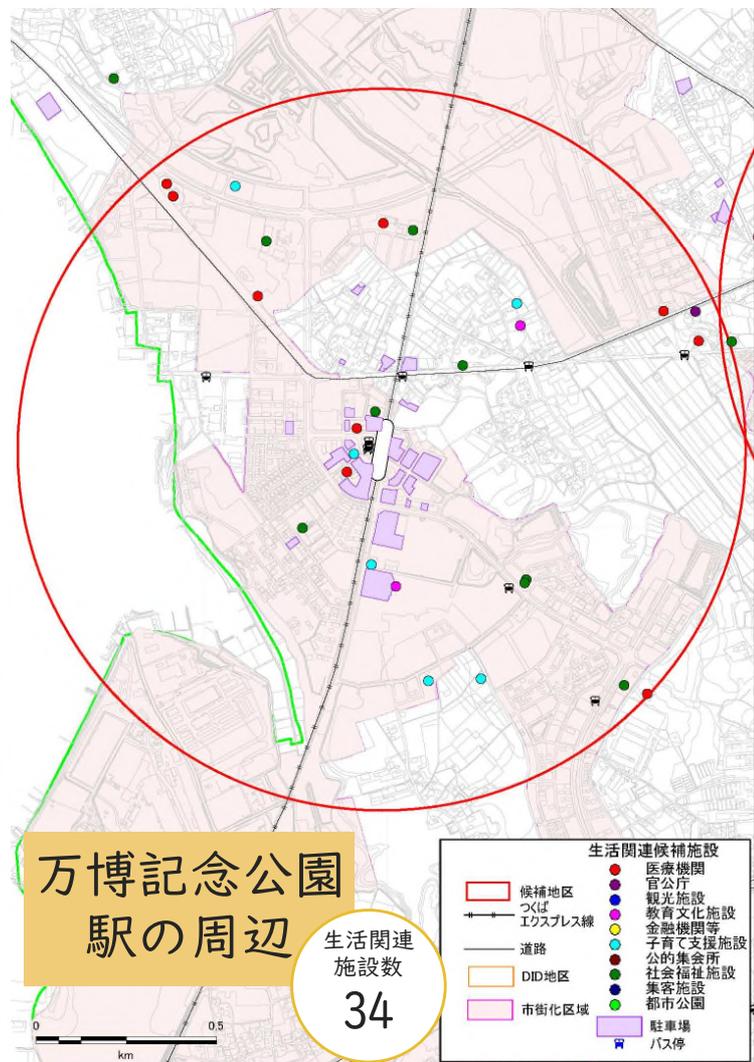
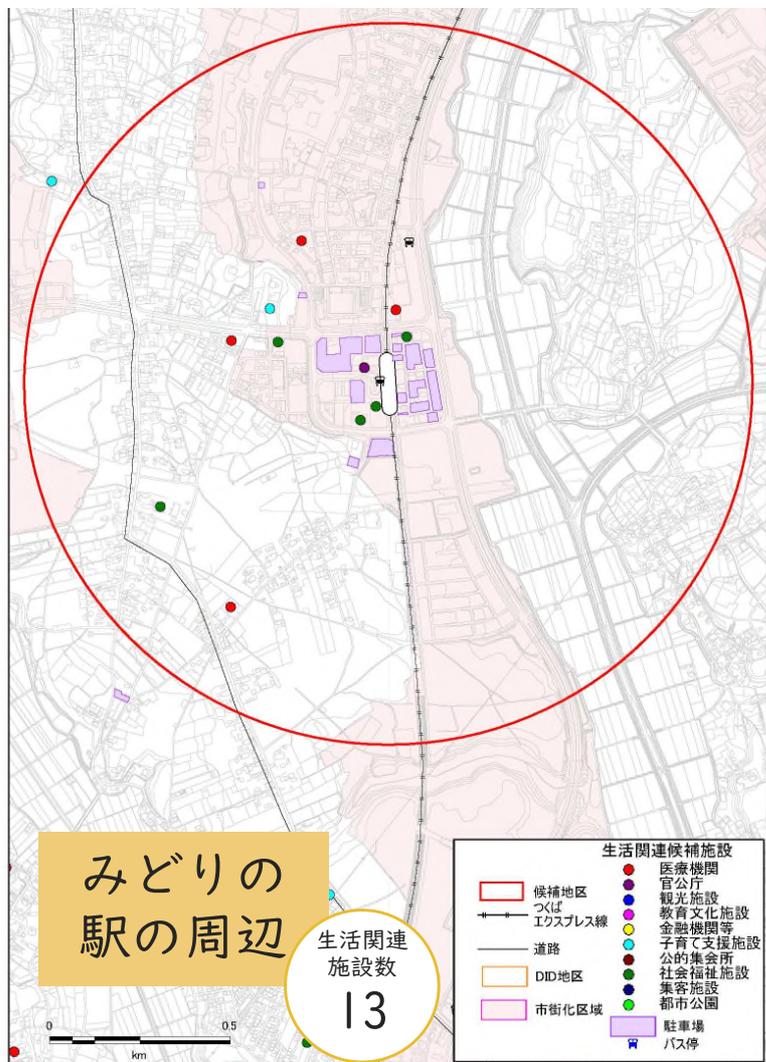
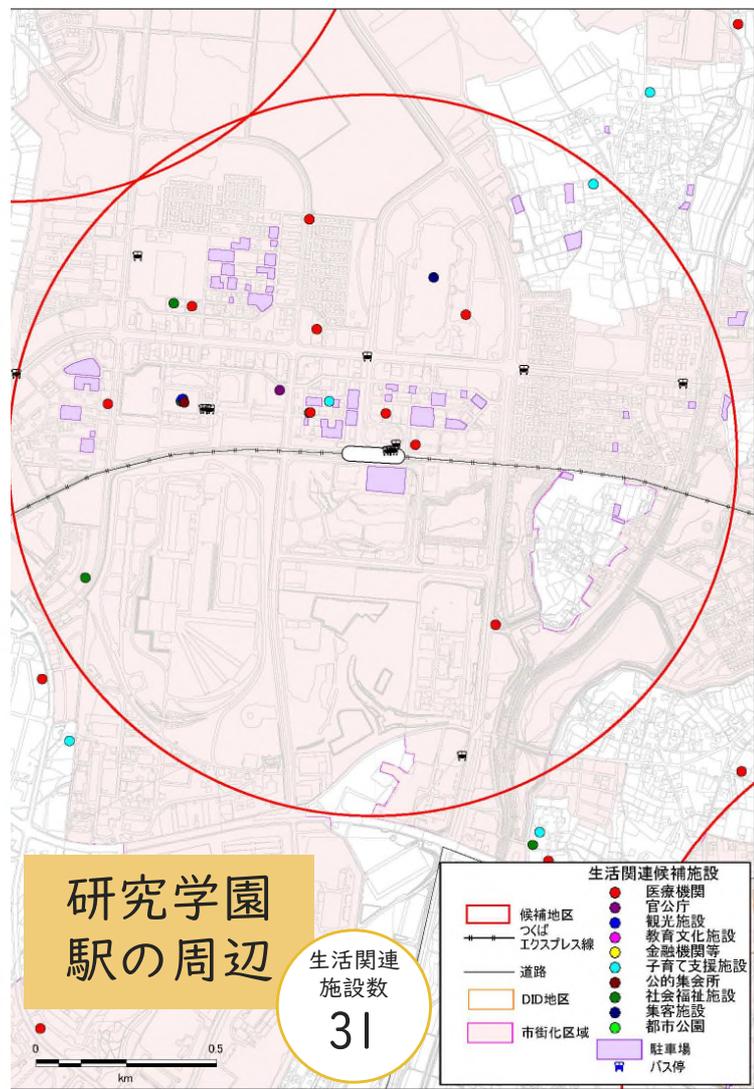
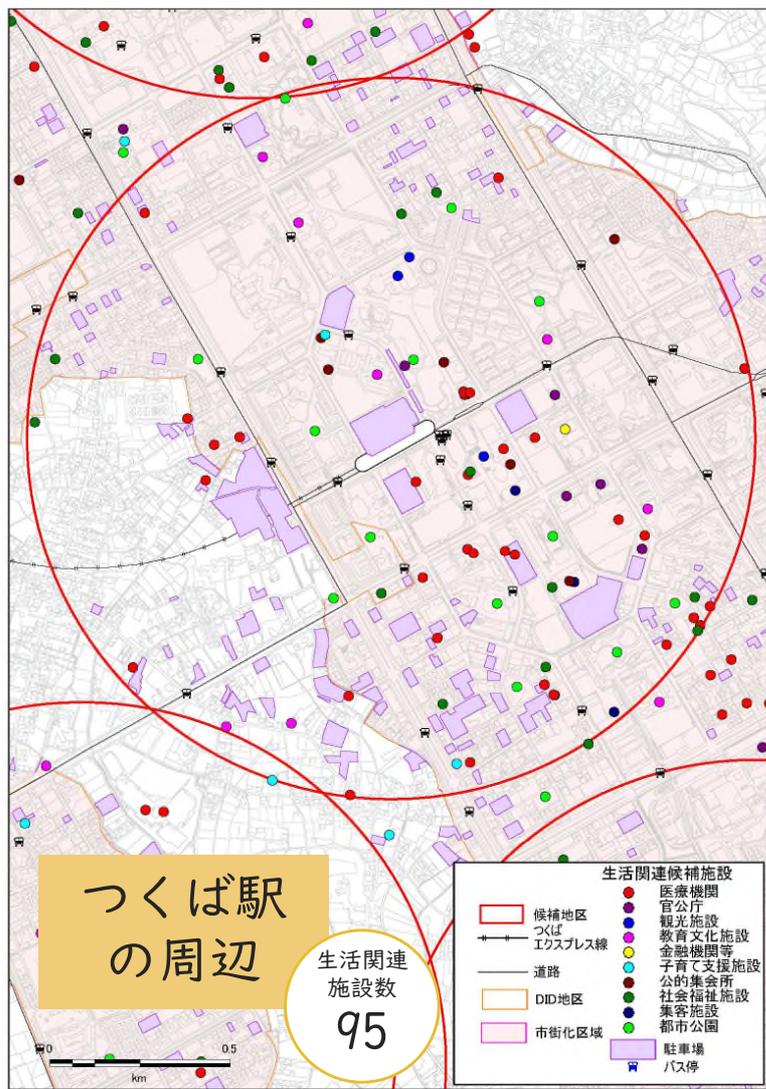


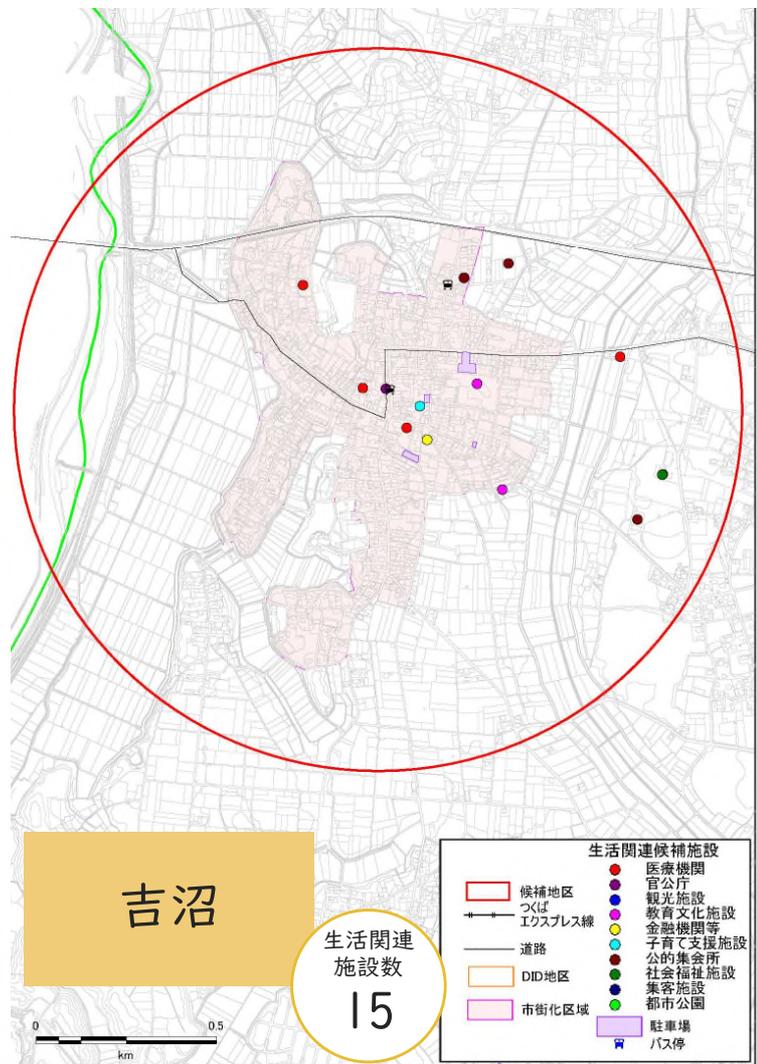
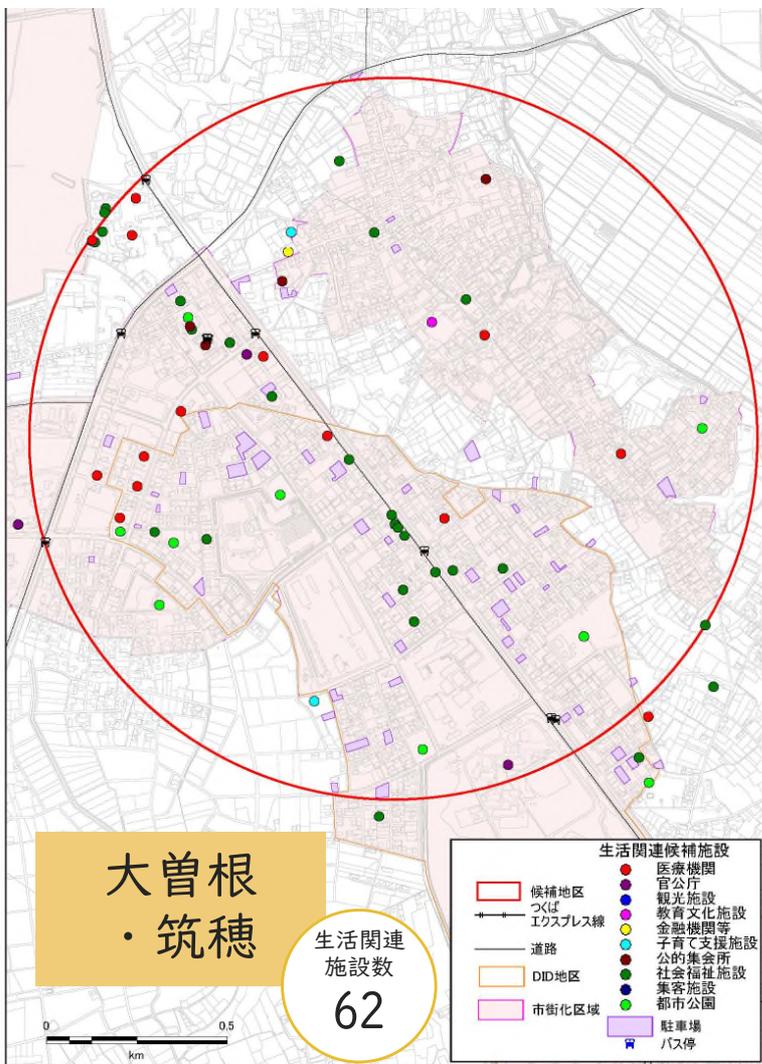
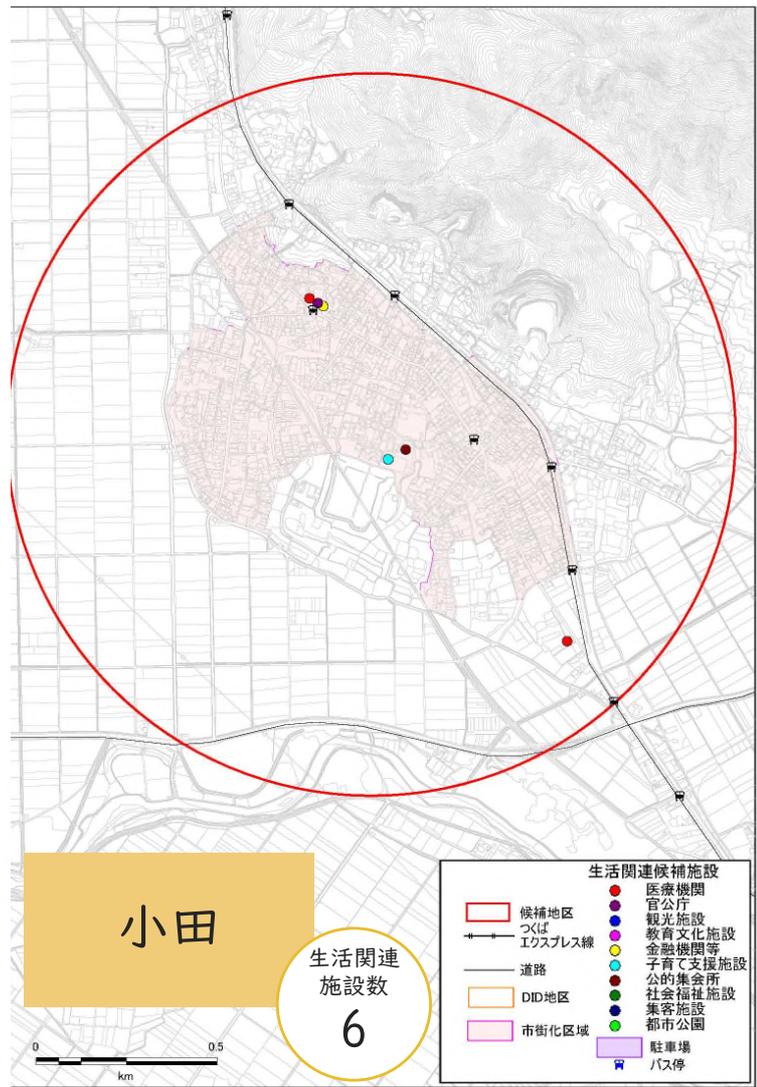
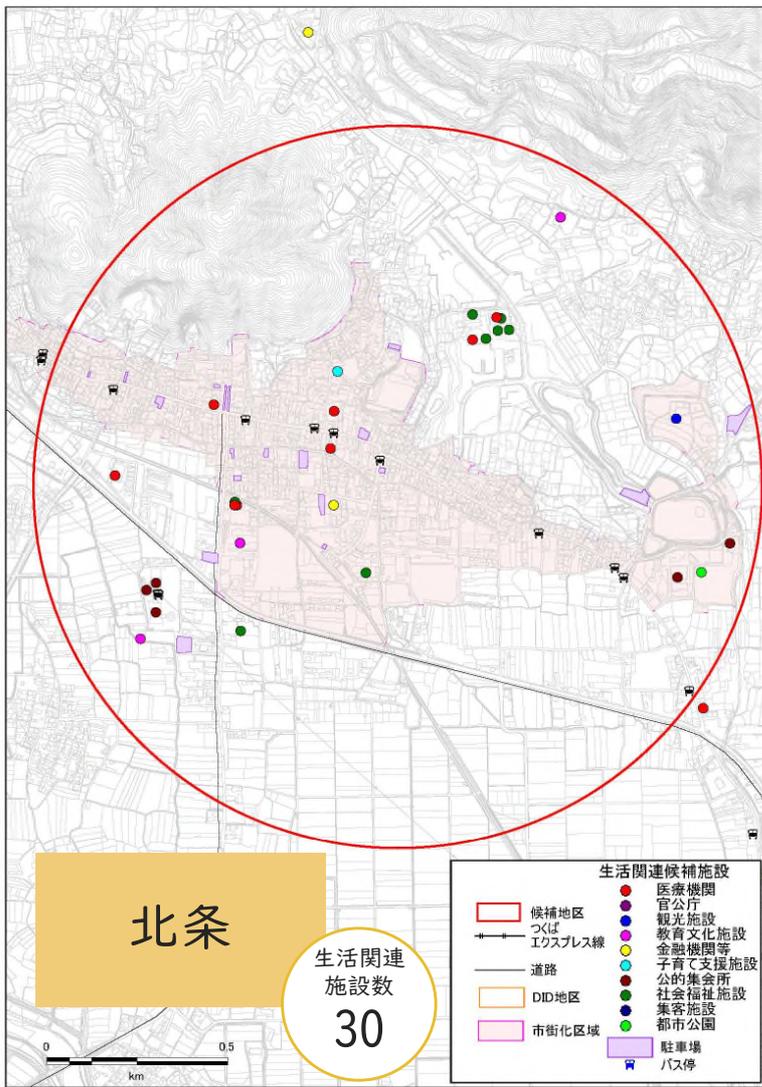
出典：国土数値情報、金融機関HP、都市計画基礎調査

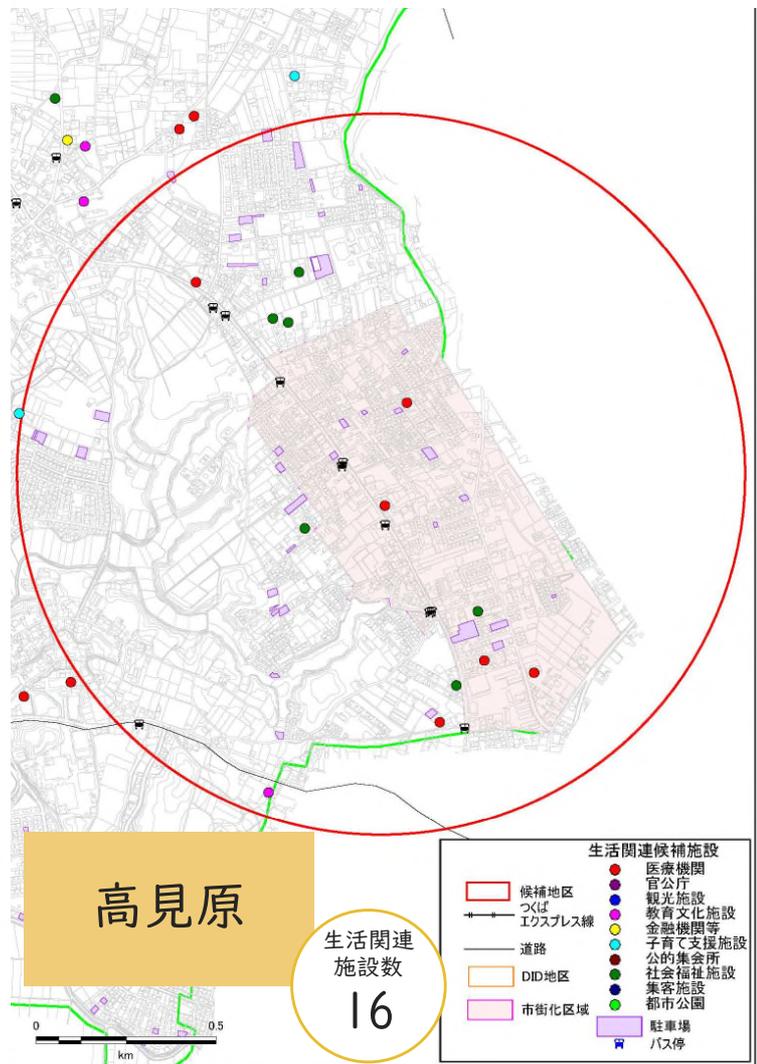
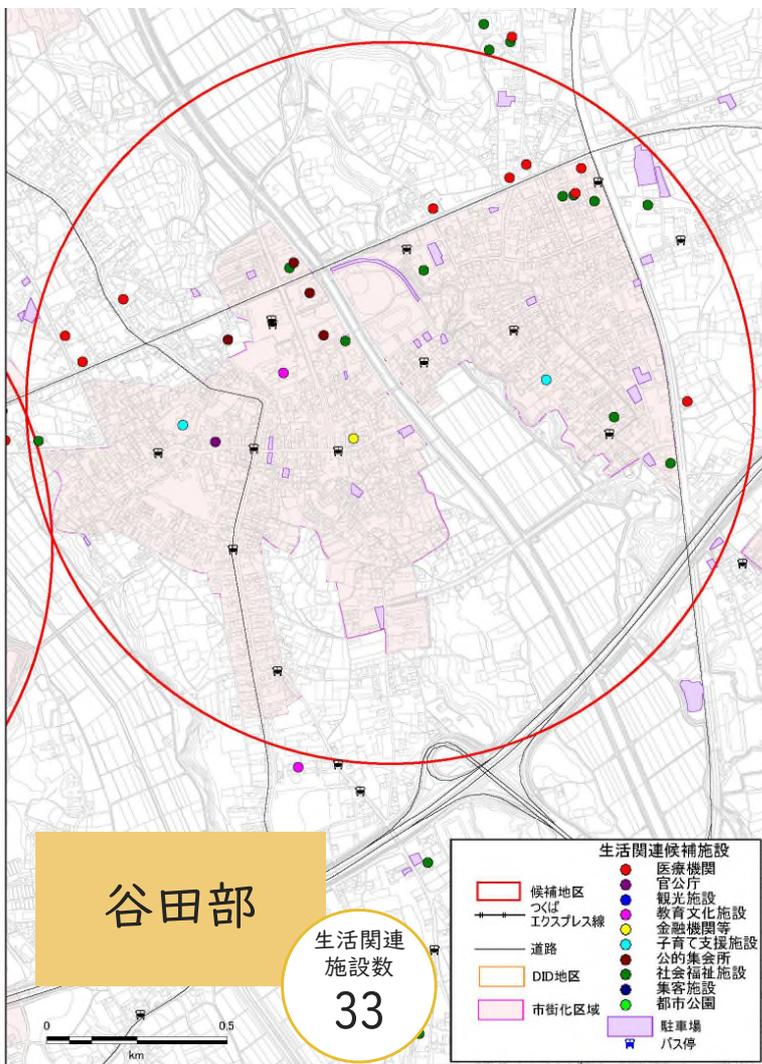
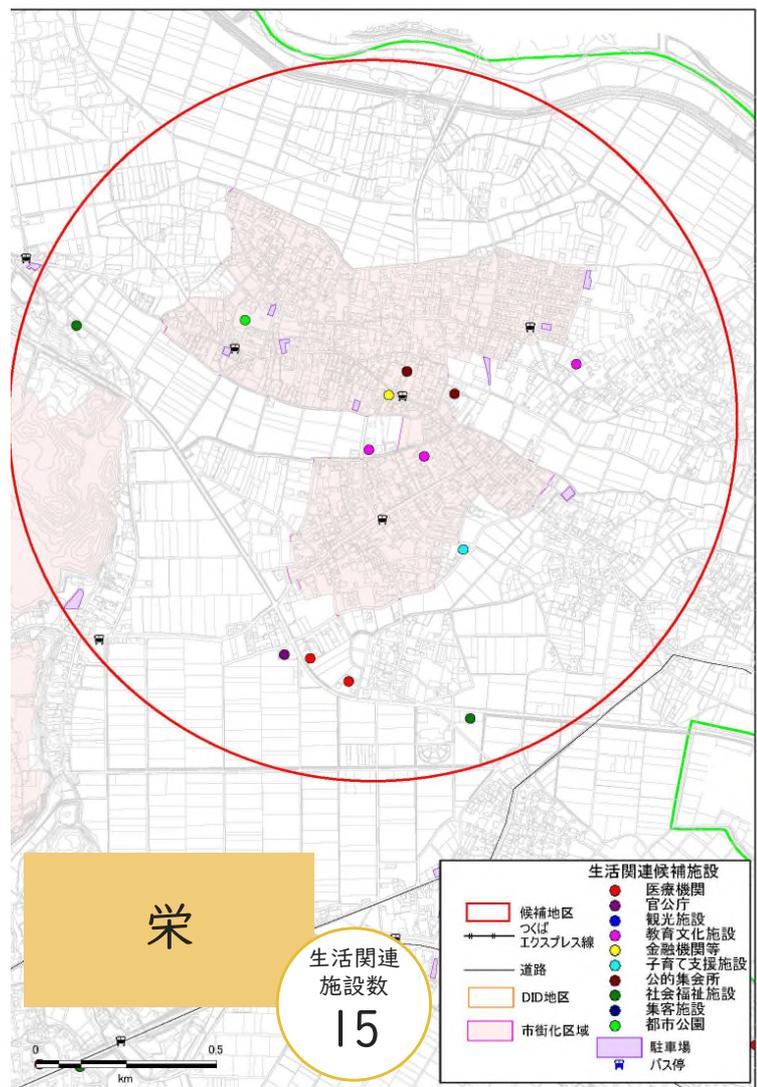
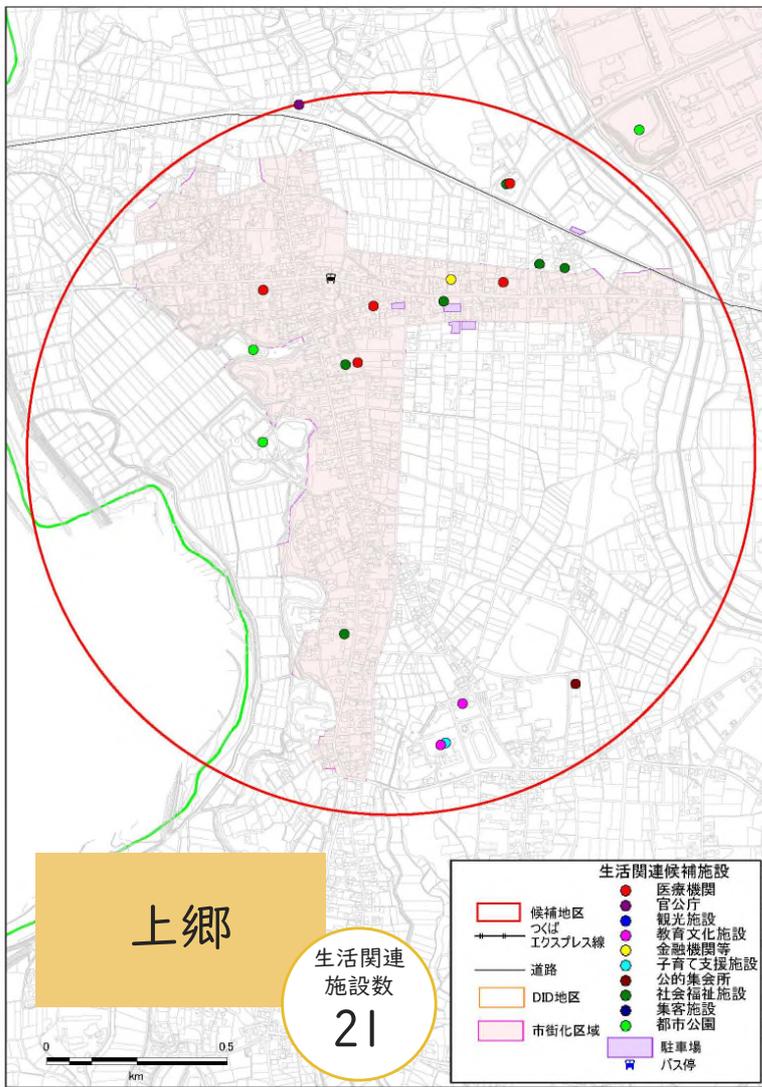
(参考) 候補地区一覧

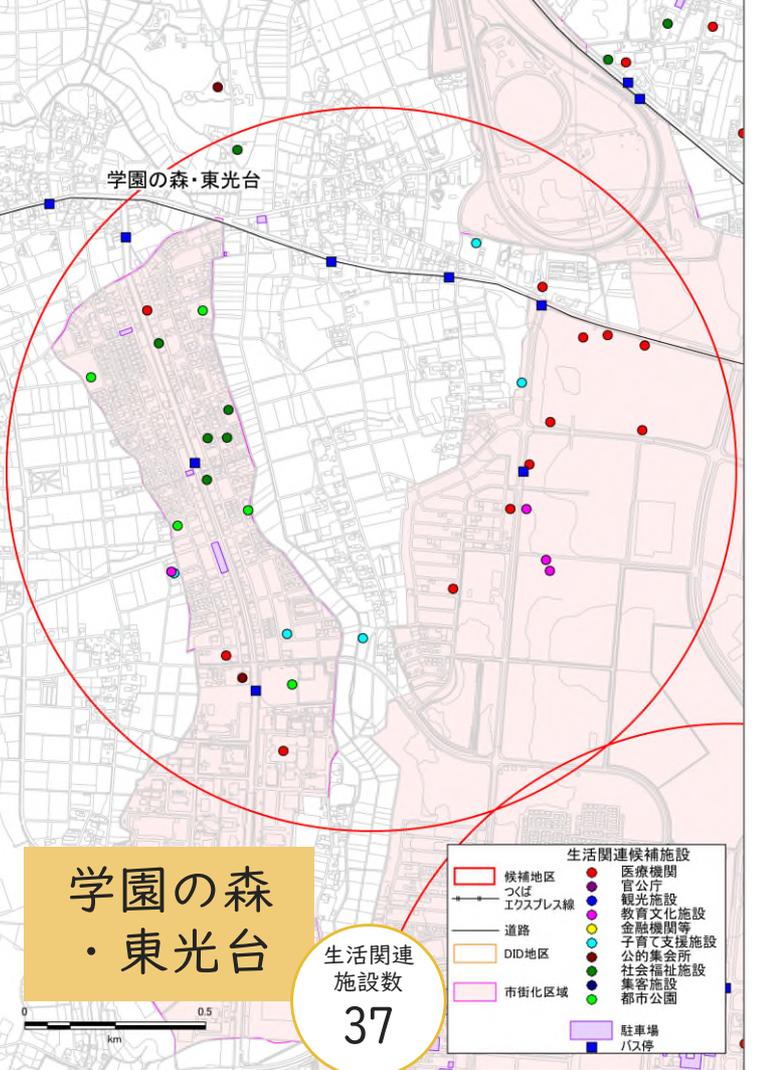
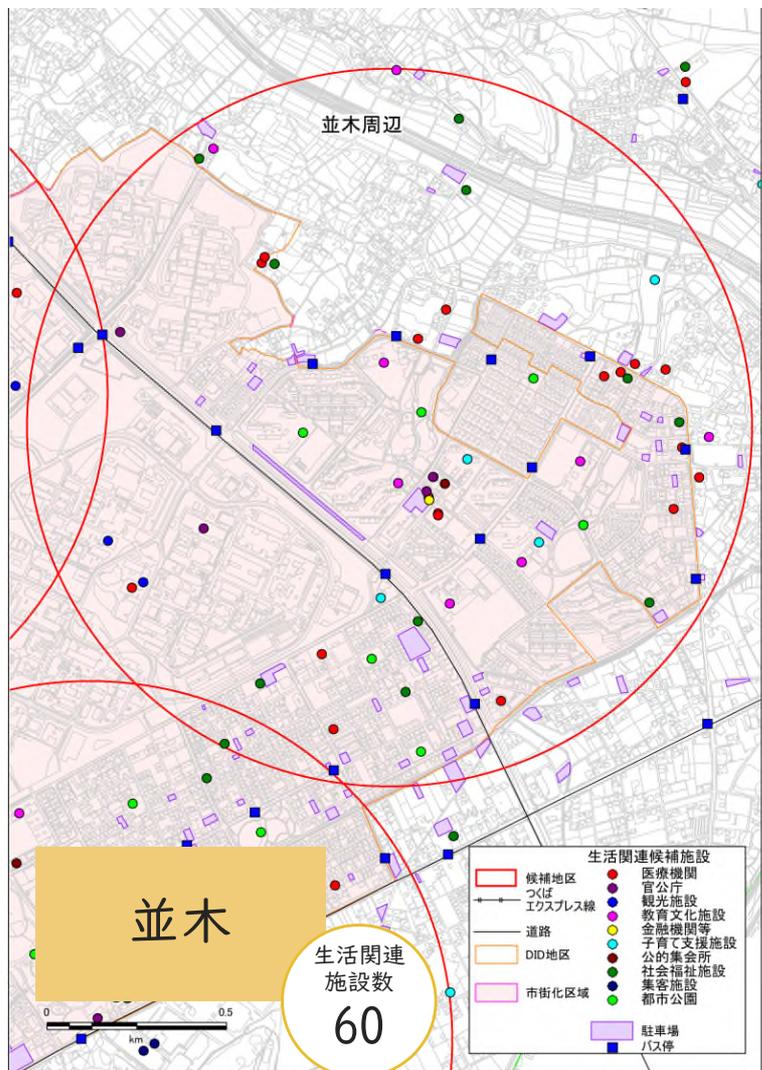
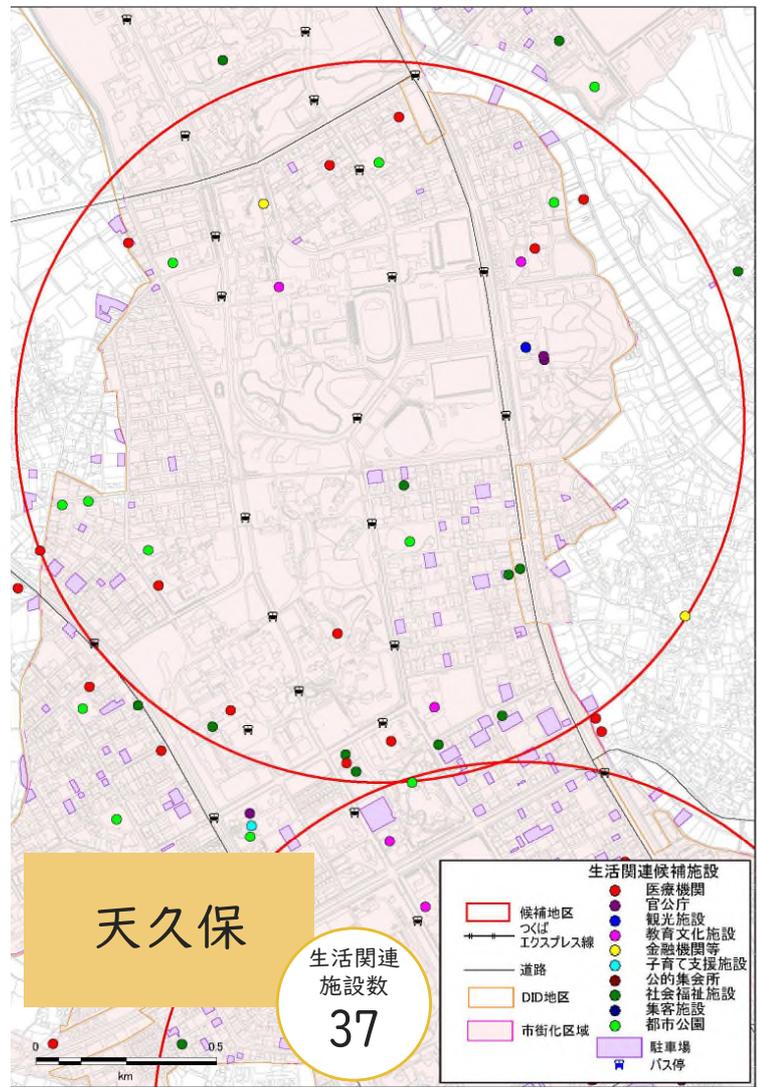
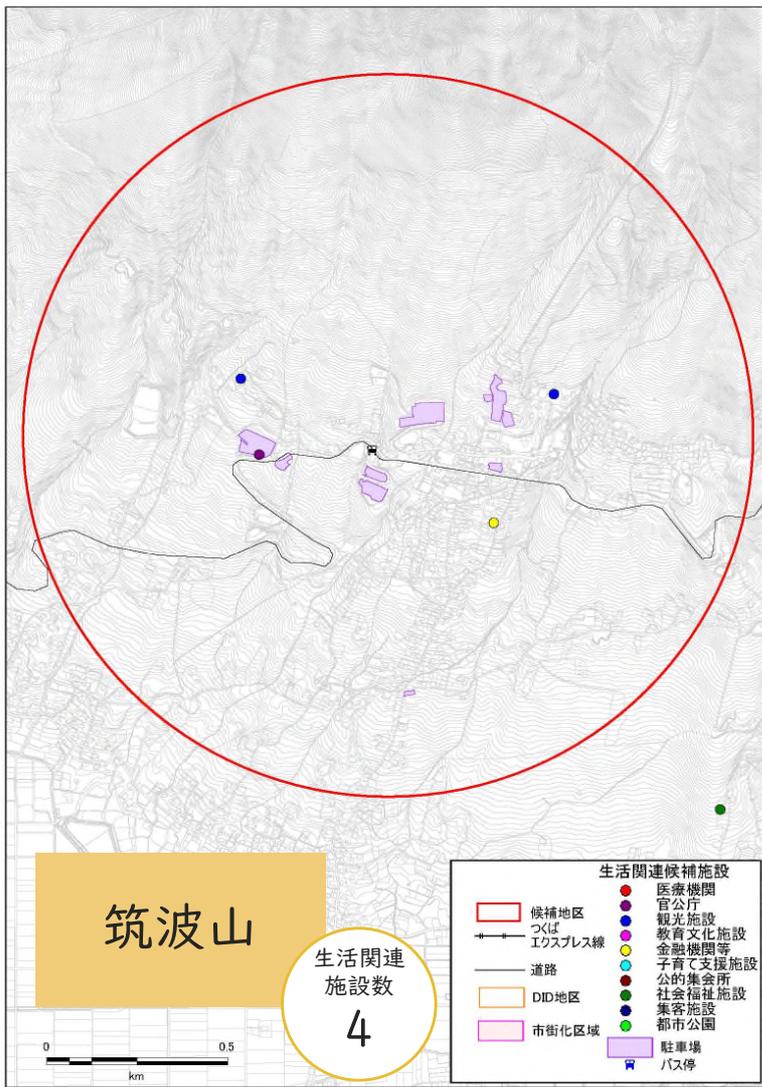
1. つくば駅の周辺
2. 研究学園駅の周辺
3. 万博記念公園駅の周辺
4. みどりの駅の周辺
5. 北条
6. 小田
7. 大曾・筑穂
8. 吉沼
9. 上郷
10. 栄
11. 谷田部
12. 高見原
13. 筑波山
14. 天久保
15. 並木
16. 学園の森・東光台
17. 松代
18. 二の宮
19. 稲荷前

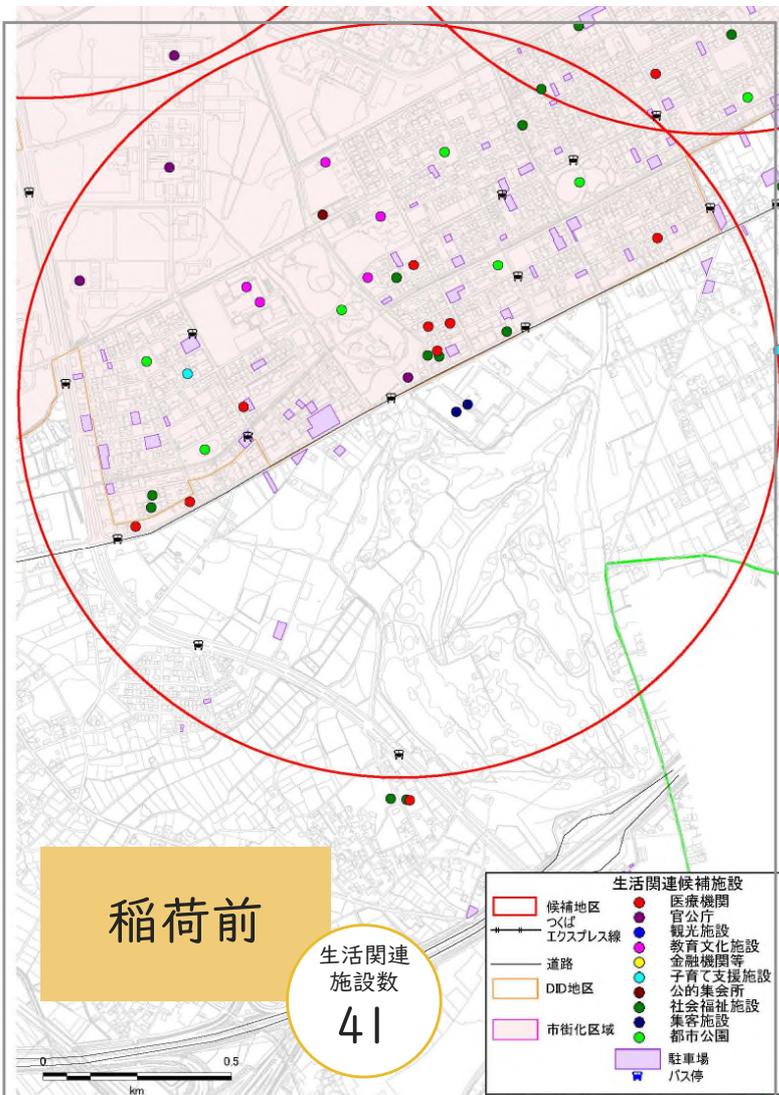
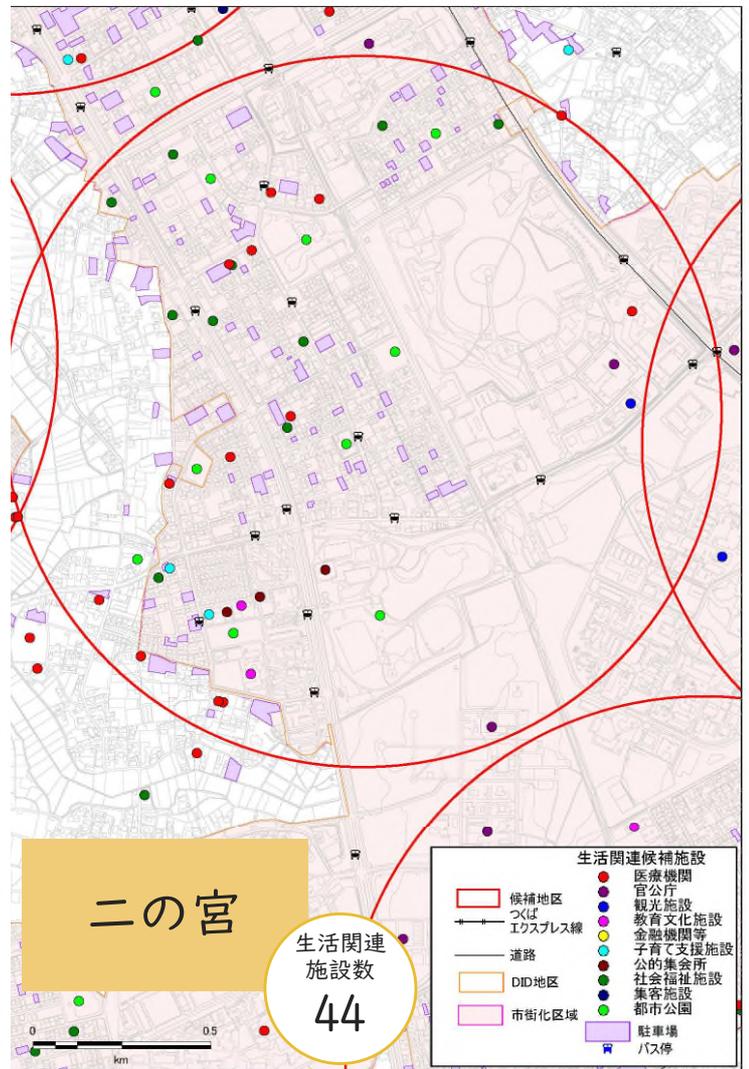
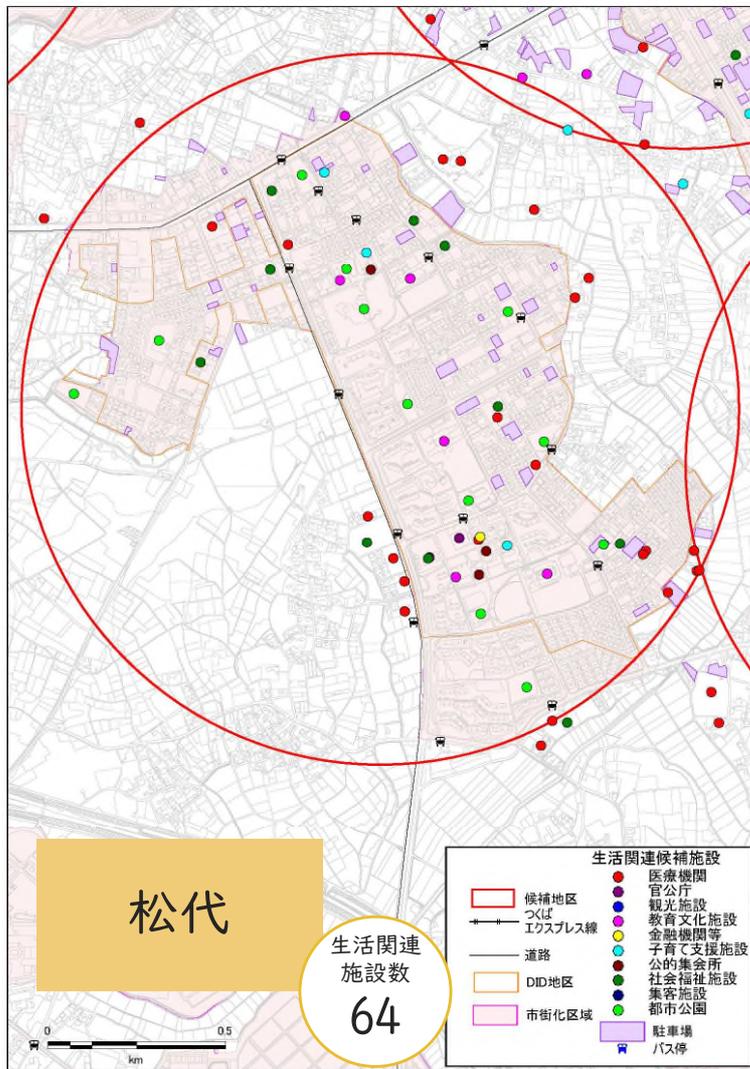
指標Ⅰ) 生活関連施設の集積数











指標2) ヒアリング調査における意見

■ ヒアリング対象団体

福祉団体連絡協議会に所属している団体（ほにゃら、肢体不自由児者父母の会、手をつなぐ育成会、身体障害者福祉協会、かけはしネット）、シルバークラブ連合会、NPO法人ままとーん、筑波技術大学

ヒアリング対象団体の多くは、共通してつくば駅の周辺の不便さを指摘

鉄道から降りたときに、エレベーターの位置がわかりづらい。特に、混雑時は（車いすだと）行ったり来たりが難しくなるので苦勞する。

ベビーカーで移動する際は、エレベーターに乗るしかないが、商業施設直通の出口（A5）はエスカレーターしか設置されていない。エレベーターを利用するとなると、遠回りする必要がある。また雨の日のことも考えると、（エレベーターから商業施設まで屋根はないので、濡れてしまうため）駅を起点に（ぬれずに直接）さまざまな施設に行けるとよい。

多目的トイレが改札内にしかなく、改札外の駅構内にも同様に設置してもらいたい。

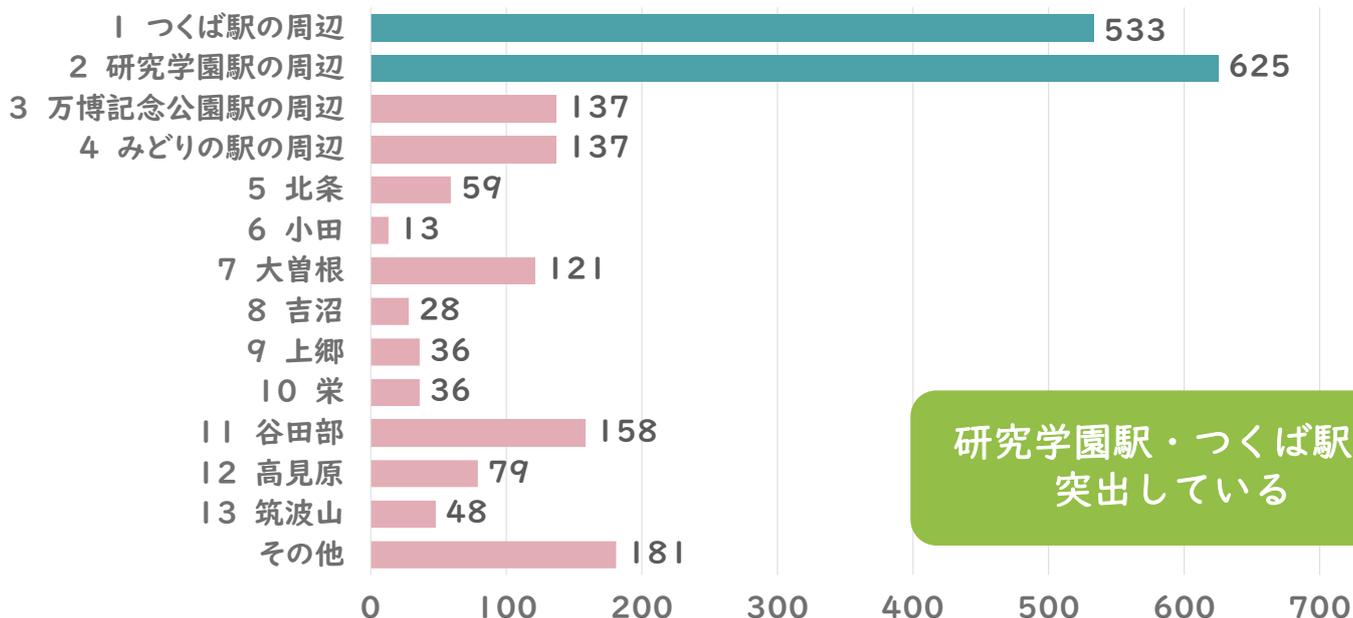
駅から公共施設等への案内が不足しており、車いすで利用できるルート案内があると便利である。

これまでも筑波技術大学学生と首都圏新都市鉄道株式会社間で意見交換をして改善を進めているが、構内やプラットホームにおける誘導サインの視認性をもっと高めてほしい。

つくば駅の周辺以外の地区についても、具体的な意見のあった地区については、一定の評価をする。

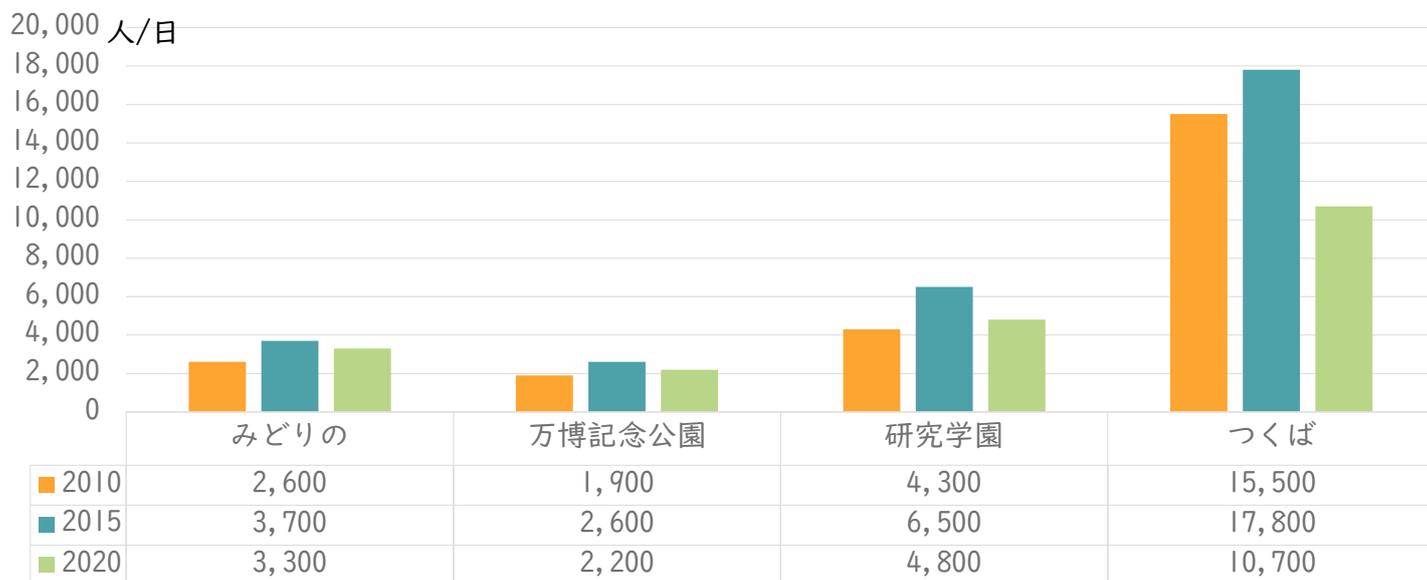
指標3) アンケート調査における利用者数

月1回以上訪問する地区（複数回答可、n=1039）



研究学園駅・つくば駅が突出している

指標4) 鉄道駅の乗降者数(つくばエクスプレス)



つくば駅が突出しており、研究学園駅が続く

指標5) バス停の乗降者数(つくバス)

順位	バス停名	路線	利用者数(人/年)	候補地区
1	つくばセンター	北部・小田・上郷・南部	207,395	1. つくば駅の周辺
2	研究学園駅	作岡・吉沼・上郷・谷田部	60,414	2. 研究学園駅の周辺
3	大穂窓口センター	小田・吉沼・北部	52,145	7. 大曾根・筑穂
4	花畑	北部	28,805	7. 大曾根・筑穂
5	農林団地中央	南部・自由ヶ丘	25,225	
6	みどりの駅	西部・谷田部・自由ヶ丘	19,878	4. みどりの駅の周辺
7	谷田部車庫	南部・自由ヶ丘	16,698	
8	筑波交流センター	北部	16,277	5. 北条
9	高エネルギー研	北部	15,031	
10	筑波山口	北部	14,881	

つくばセンター、研究学園駅に次いで
鉄道駅のない大穂窓口センターの利用者数が多い

指標6) バス停の乗降者数(関鉄バス)

順位	停留所名	平日の乗降客(人/日)	候補地区
1	つくばセンター	8,396	1.つくば駅
2	筑波大学中央	825	
3	第一エリア前	644	
4	第三エリア前	623	
5	並木二丁目	587	18.並木
6	学園並木	575	18.並木
7	筑波大学病院入口	514	14.天久保
8	イオンモールつくば	442	
9	平砂学生宿舎前	685	14.天久保
10	追越学生宿舎前	342	14.天久保

地域交通計画より 関東鉄道(株) バス利用者調査(2019年6月)

つくばセンターが突出しているとともに、筑波大学周辺の利用が多い

指標7) 都市機能誘導区域 指標8) 居住誘導区域

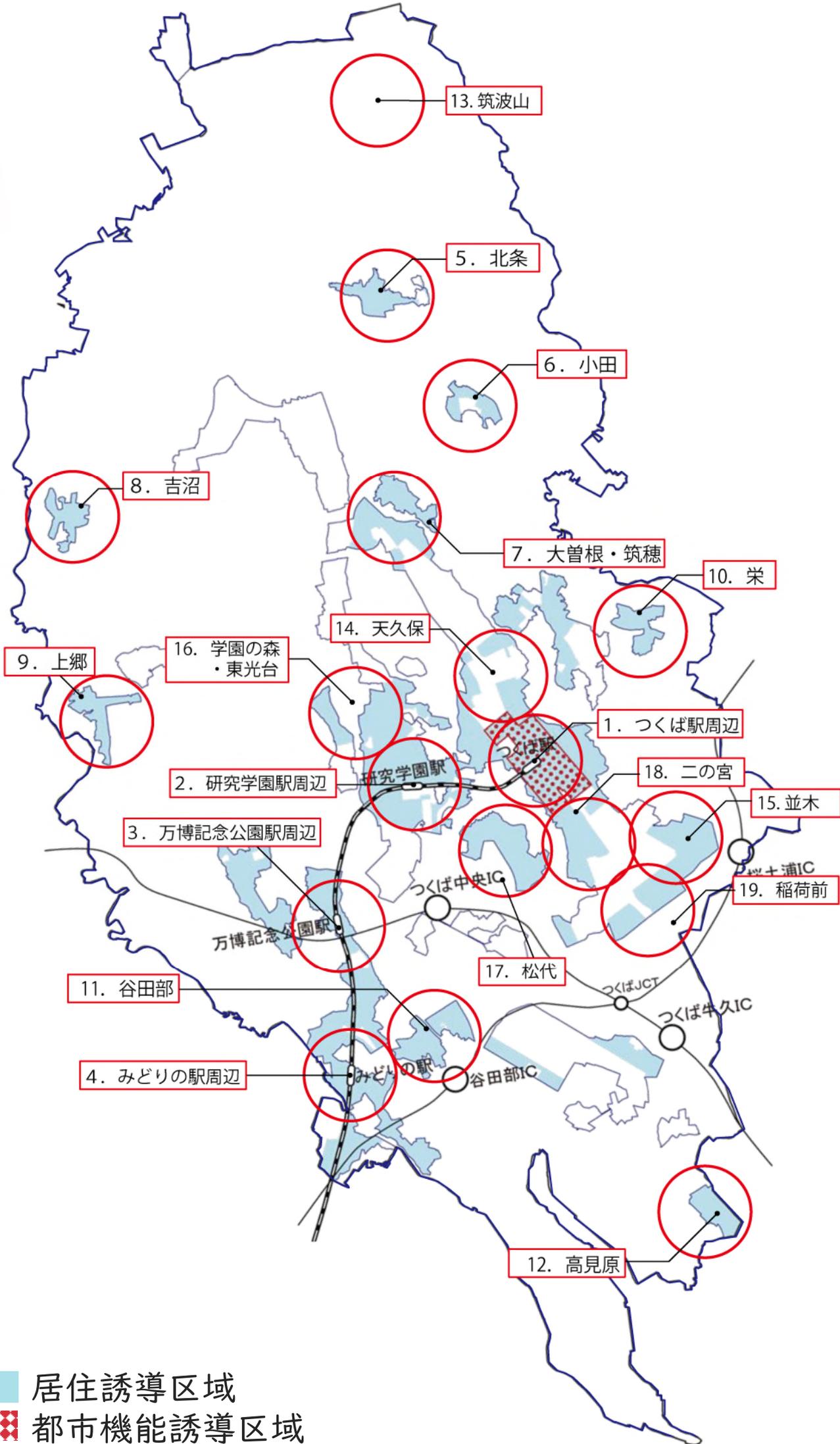
人口減少や少子高齢化などによる都市の課題に対応するためには、医療・福祉、商業などの生活サービス施設と住居等がまとまって立地することや公共交通ネットワークを再構築するコンパクトシティ+ネットワークのまちづくりが重要である。

立地適正化計画では、これを目指して生活サービス施設などの都市機能を誘導する都市機能誘導区域及び公共交通が便利な区域に居住を誘導する居住誘導区域を設定している。

都市機能誘導区域及び居住誘導区域は、将来に向けて人口及び施設を集約させる地区である。これらの区域は、要件3「移動等円滑化促進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」の考えに合致するといえる。

これらを対象地区とすることで、将来のつくば市民の生活にとってより効果のあるバリアフリーマスタープランとなる。

➡都市機能誘導区域、居住誘導区域に該当するか否かを候補地区の要件の一つとする。



候補地区別 評価指標

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 (n=1039)	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 つくばバス (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. 稲荷前	41	—	1	—	—	—	—	○

* ◎特に意見が集中した地区 ○意見があった地区

** 2015年乗員数

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

まち歩き 対象地区の選定

まち歩き点検 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、対象地区3地区を選定する。

①つくば駅の周辺

唯一の都市機能誘導区域であるとともに、生活関連施設数及び鉄道・バスの乗降者数が最多であり、市民アンケートにおける利用者数も多い。さらに、ヒアリング調査においてほぼ全ての団体から指摘された点を勘案して、まち歩き点検の対象とする。

②研究学園駅の周辺

鉄道駅・つくば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。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る。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する。

③大曾根・筑穂

つくば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い。さらに、大曾根は旧町村時代の市街地である“周辺市街地”、筑穂は松代・並木・天久保にもみられる“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する。

まち歩き点検 実施概要

調査概要

	対象地区	ルート数	各ルートのテーマ
A	つくば駅の周辺	3	A-1: 公共交通 編 A-2: 自家用車 編 A-3: 公園・道路編
B	研究学園駅の周辺	2	B-1: 公共交通 編 B-2: 商業施設 編
C	大曾根・筑穂	2	C-1: 郊外型住宅地編 C-2: 周辺市街地編
D	天久保	2	D-1: 住宅地編 D-2: 医療機関編

●参加者：協議会委員（23名）、関係団体、つくば市関連部署、事務局

●1ルート1班の計9班に分かれて、まち歩き点検を実施する。

なお、通行者の妨げとならないよう各班10名以内の構成とする

●バリアフリーの課題を現地を見ながら各班で共有していく。

※担当ルートは、各委員のご希望を踏まえて事務局で調整いたします。

まち歩き点検のプログラム

	所要時間	場所	内容
集合		市役所や交流センター	
説明	15分	市役所や交流センター	全体に、調査方法と目的の説明
まち歩き点検	1時間30分程度		班ごとに、ルート上のバリアフリー状況を共有
振り返り	30分	市役所や交流センター	班ごとに、まち歩き点検を通して得た気づき等を共有
解散		市役所や交流センター	班ごとに、解散

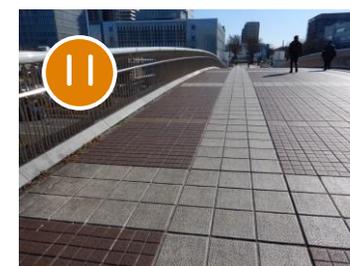
ルート A-1：つくば駅の周辺（公共交通編）

つくば駅、つくばセンターバス乗り場など、公共交通利用とそれに伴う徒歩移動を想定したルート設定である。
徒歩移動の想定ではペDESTリアンデッキ上のルートを設定し、段差やスロープの状況を主に点検する。



総距離：1.0km

1	吾妻交流センター	館内の移動経路 (エレベーターの位置等)
2	つくばセンター広場 (2F)	舗装状況・点字ブロック
3	ペDESTリアンデッキ (2F) からバスターミナル (1F) への移動	エレベーター・ エスカレーター・階段
4	公衆トイレ	位置・設備状況
5	バスターミナル	乗り場・駅までの経路・ 案内看板・点字ブロック
6	一時駐車場	障害者駐車・駅までの経路・ 案内看板・点字ブロック
7	A3出口～改札	段差・エレベーター
8	改札内～ホーム	階段・エレベーター・エスカレーター・ホーム・案内表示
9	改札～A2出口	エレベーター・ エスカレーター・階段
10	A2出口～ ペDESTリアンデッキ	段差・スロープ
11	中央図書館	入口までの経路
12	ペDESTリアンデッキ	歩道橋の傾斜 (休憩できるようなフラットな スペースが必要か)・舗装状況
	吾妻交流センター	



ルート A-2:つくば駅の周辺(自家用車編)

自家用車で、つくば駅周辺を利用することを想定したルート設定である。
南1及び南2駐車場から生活関連施設への経路、つくば駅の交差点、図書館東側道路などの利用頻度が高いと推察されるポイントを主に点検する。



総距離：1.5km

1	吾妻交流センター	館内の移動経路 (エレベーターの位置等)
2	ペDESTリアンデッキ	歩道橋の傾斜・舗装状況
3	ペDESTリアンデッキ	歩道橋の傾斜・舗装状況
4	南1駐車場	障害者駐車場・ 障害者駐車場までのアクセス
5	南1駐車場～Q'+	施設内のエレベーターまでの経路
6	Q'+～A5出口	経路とエレベーター等の 設置状況・点字ブロック
7	交差点	段差・点字ブロック・音声案内
8	A2出口～ ペDESTリアンデッキ	段差・スロープ
9	図書館東側道路の歩道	段差・傾斜
10	南2駐車場	障害者駐車場・ 障害者駐車場までのアクセス
11	筑波学園郵便局	施設入口の段差・案内
12	常陽銀行	施設入口の段差・案内
13	ペDESTリアンデッキ	歩道橋の傾斜・舗装状況
	吾妻交流センター	



ルート A-3:つくば駅の周辺(公園・道路編)

公園及び周囲の道路とペDESTリアンデッキの連続性を考慮したルート設定である。公園内やバスターミナル付近の信号のない横断歩道、グラウンドレベルとペDESTリアンデッキをつなぐスロープなどを点検する。



1 吾妻交流センター	館内の移動経路 (エレベーターの位置等)
2 ペDESTリアンデッキ	歩道橋の傾斜・舗装状況
3 中央図書館	入口までの経路
4 エキスポセンター前	入口までの経路
5 つくば中央公園	舗装状況
6 スタートアップパーク前	入口までの経路
7 吾妻小学校周辺	通学経路
8 中央公園公衆トイレ	位置・設備状況
9 公園西側の歩道	舗装状況
10 A2出口	段差・エレベーター
11 改札～A3出口	段差・エレベーター ・案内看板
12 バスターミナル バス出入口の横断歩道	段差・点字ブロック
13 Q 't南東のスロープ 階段	傾斜・点字ブロック
14 ペDESTリアンデッキ	歩道橋の傾斜・舗装状況
吾妻交流センター	



ルート B-1: 研究学園駅の周辺 (公共交通編)

市役所と研究学園駅間の徒歩移動及び研究学園駅バスロータリーの利用を想定したルート設定である。
市役所と駅を結ぶ経路の安全性や、バリアフリー設備の状況などを点検する。



総距離：2.4km

1 市役所	障害者駐車場
2 市役所前の歩道	段差・点字ブロック
3 研究学園駅前公園	舗装状況
4 研究学園駅	改札と周辺の経路
5 障害者用乗降場	利便性
6 バスターミナル	段差・点字ブロック ・案内看板
7 公衆トイレ	位置・設備状況
8 歩者共存道路	段差・安全性
9 研究学園西交差点	段差・点字ブロック
10 つくば市役所西丁字路	段差・点字ブロック
市役所	



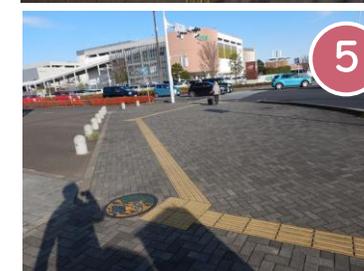
ルート B-2: 研究学園駅の周辺 (商業施設編)

研究学園駅から大型商業施設までの徒歩移動及び市役所近隣の商業施設や住宅から市役所までの徒歩移動を想定したルート設定である。商業施設や住宅地を結ぶ経路の安全性や、道路のバリアフリー整備状況などを点検する。



総距離：1.7km

1 市役所	障害者駐車場
2 信号のない交差点	段差・点字ブロック ・安全性
3 歩者共存道路	段差・安全性
4 駅前の通り	段差・点字ブロック ・案内看板
5 イーアス南西の交差点	段差・点字ブロック ・音での案内
6 学園の杜公園	舗装状況
7 住宅街の歩道	段差・点字ブロック
8 つくば市役所前交差点	段差・点字ブロック ・音での案内
9 大通り沿いの歩道	段差・点字ブロック
市役所	



ルート C-1：大曾根・筑穂（郊外型住宅地編）

筑穂エリアにおける生活関連施設及び大穂交流センターから住宅地への徒歩移動を考慮したルート設定である。
 交流センターのバリアフリー設備や、商業施設の障害者用駐車場等についても点検する。



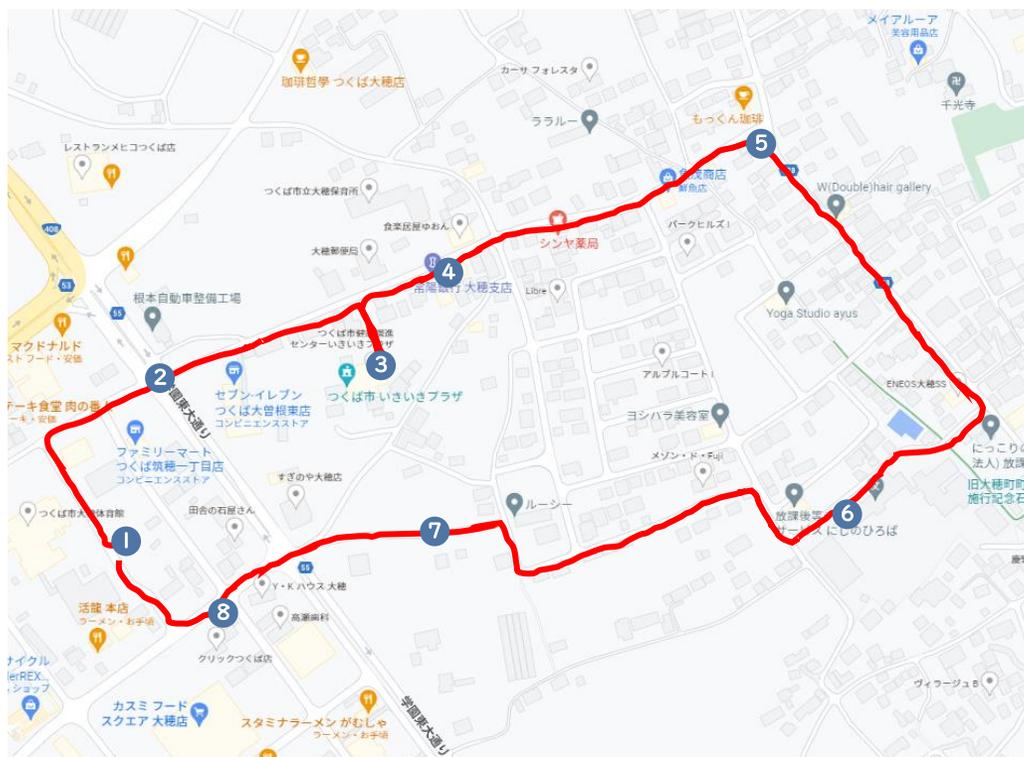
総距離：1.6km

1	つくば市大穂庁舎	障害者駐車場
2	つくバス 大穂窓口センター	段差・点字ブロック
3	公共施設 大穂交流センター他	車いす昇降機・トイレ 指定避難所の確認など
4	筑穂交番	周辺の経路の安全性 (横断歩道の有無)
5	カスミ	障害者駐車場
6	街区公園	公衆トイレ 園路状況
7	信号なし交差点	安全性・段差
8	西大通り歩道	段差・安全性
	つくば市大穂庁舎	



ルート C-2: 大曾根・筑穂 (周辺市街地編)

大穂交流センターと大曾根の旧市街地や大曾根小学校を結ぶルート設定である。
歩道がない旧市街地の道路の安全性や、小学校周辺の狭い路地の安全性などを点検する。



総距離：1.9km

1 つくば市大穂庁舎	障害者駐車場
2 東大通り交差点	段差・安全性
3 いきいきプラザ (健康増進施設)	施設バリアフリー状況
4 金融機関周辺	歩道なし道路の安全性
5 見通し悪い交差点	周辺の経路の安全性
6 大曾根小学校	指定避難所の確認など
7 街灯のない狭い路地	周辺の経路の安全性
8 筑穂交番	周辺の経路の安全性
つくば市大穂庁舎	



ルート D-1：天久保（住宅地編）

筑波技術大学から筑波大学宿舎・天久保2丁目及び東大通りを結ぶルート設定である。大学周辺のバス停と住宅間の歩道の安全性や自転車交通量の多い道路の安全性を点検する。



総距離：2.1km

1 筑波技術大学	バリアフリーの工夫
2 ファミマ前交差点	エスコートライン・段差音での案内
3 平砂歩道橋	安全性
4 高低差のある歩道	利便性
5 生活道路	段差・点字ブロック
6 東大通り	舗装状況 段差・点字ブロック
7 学内の坂	傾斜・点字ブロック 舗装状況
8 歩行者専用アンダーパス	段差・点字ブロック 安全性
筑波技術大学	



ルート D-2: 天久保 (医療機関編)

筑波大学附属病院及びメディカルセンター病院の利用を考慮したルート設定である。病院周辺の歩行空間の安全性やペデストリアンデッキの利便性、バス停周辺の安全性を点検する。



総距離：2.3km

1	筑波技術大学	バリアフリーの工夫
2	大学病院西交差点	段差・点字ブロック 車止め・音での案内
3	西大通り	段差・点字ブロック・ 音での案内
4	春日3丁目北交差点	利便性
5	筑波大学松見口交差点	段差・点字ブロック 信号のタイミング
6	メディカルセンター前	舗装状況・傾斜
7	ペデストリアンデッキ 信号のない横断歩道	安全性
8	大学病院バス停	段差・点字ブロック 横断歩道の安全性
9	大学通り歩道	段差・点字ブロック 安全性
10	平砂宿舎前バス停	段差・点字ブロック 安全性
	筑波技術大学	

