

第3回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会 会議次第

日時：令和5年7月13日(木) 15時から

場所：つくば市役所 本庁舎2階 202会議室

1 開会

2 議事

- (1) まち歩き点検の結果について
- (2) バリアフリーに関する課題について
- (3) 基本理念・基本方針について
- (4) 移動等円滑化促進地区について

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
参考資料1	バリアフリーマスタープラン策定スケジュール
参考資料2	会議録（第2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	まち歩き点検
議事資料2	バリアフリーに関する課題とその背景
議事資料3	基本理念・基本方針
議事資料4	移動等円滑化促進地区

第3回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会

配付資料

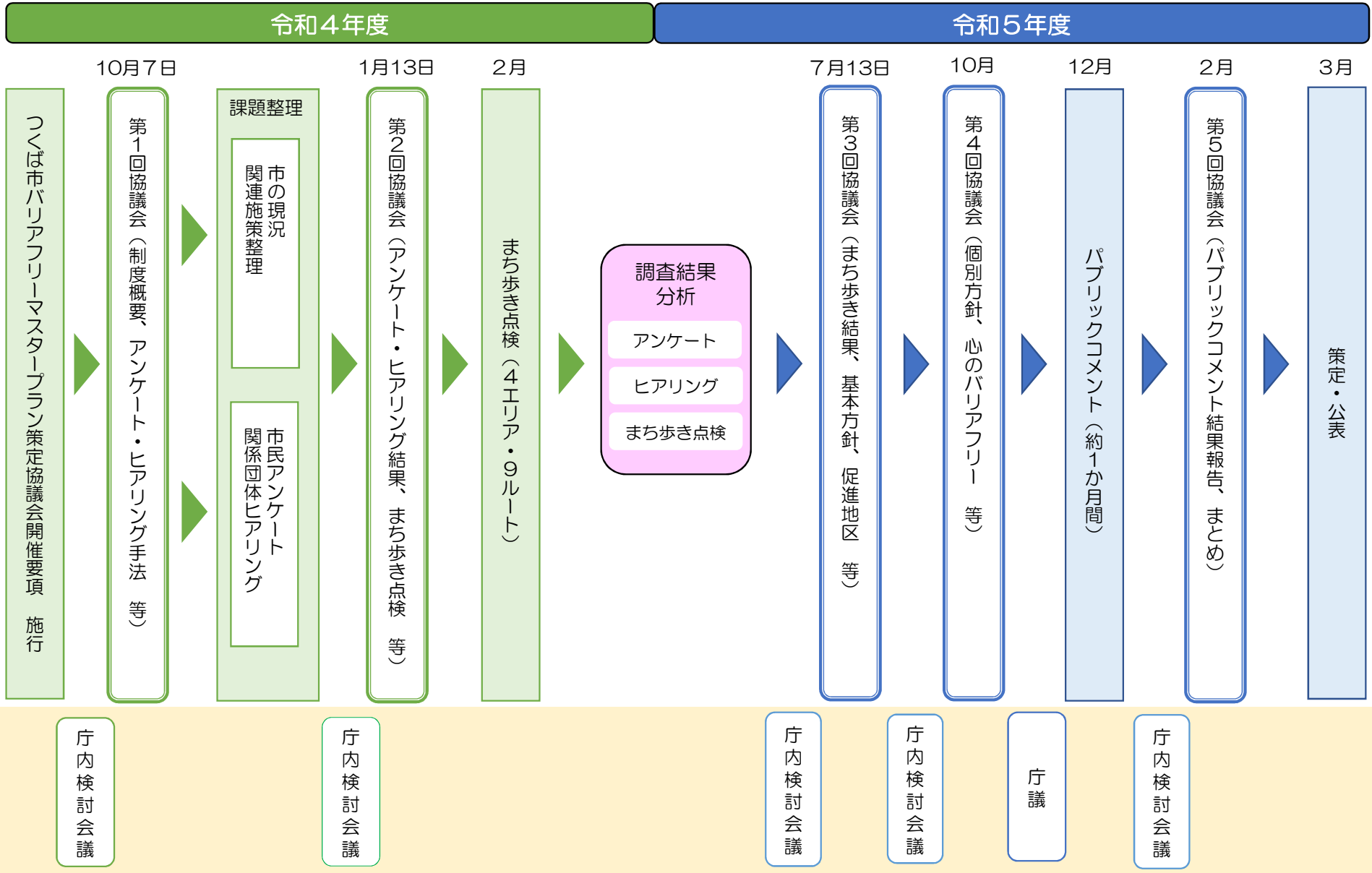
(基礎資料・参考資料)

基礎資料1	つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会委員名簿	…P1
参考資料1	バリアフリーマスタープラン策定スケジュール	…P2
参考資料2	会議録（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）	…P3

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	新規就任 (R5～)
5	関東鉄道株式会社	自動車部 部長	しらとり さとし 白鳥 賢	新規就任 (R5～)
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	新規就任 (R5～)
10	茨城県土木部都市局都市計画課	課長	はすみ のぶゆき 荷見 信之	
11	茨城県土木部土浦土木事務所	所長	おおもりみつる なかがわ いちろう 大森 満 代) 中川 一郎	新規就任 (R5～)
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 代) 次長 あいざわ ゆきお 根本 祥代 相澤 幸男	新規就任 (R5～)
22	つくば市	都市計画部 部長	おおさと かずや 大里 和也	
23	つくば市	建設部 部長	とみた つよし 富田 剛	

つくば市バリアフリーマスタープラン策定スケジュール



会 議 録

会議の名称		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		
開催日時		令和5年(2023年)1月13日(金) 開会 15:00 閉会 16:30		
開催場所		つくば市役所コミュニティ棟3階 会議室A・B		
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)、海老澤委員、鈴木委員、大原委員、國下委員、平根委員、荷見委員(代理出席 竹廣氏)、大石委員(代理出席 中川氏)、後藤委員、生井委員、塚本委員、斉藤委員、藤井委員、岡田委員、木村委員、藤光委員、安曾委員、大里委員、富田委員		
	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	7人
議題		(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		
会議録署名人			確定年月日	年 月 日
会 議 次 第	1 開会			
	2 議事			
	3 その他			
	4 閉会			

<審議内容>

1 開会

○司会 皆様、お待たせいたしました。ただいまより第2回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会を開催させていただきたいと思います。司会進行は、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、お手元の資料ですが、事前送付しましたとおり、次第が1枚と、配布資料としてホチキス止めしてあるものが2種類、配布資料の下に括弧書きで議事資料と記載されているものと、同じく括弧書きで基礎資料・参考資料と記載されているものがあるかと思しますので、ご確認をお願いします。

では、議事に入る前に、基礎資料・参考資料について、事務局から少しご説明をさせていただきたいと思います。

基礎資料1についてですが、表紙を1枚めくっていただきますと、協議会委員の皆様の名簿となっております。本日は、宮野委員及び沼尻委員につきましてはご欠席、荷見委員と大石委員につきましては、代理出席となっております。また、斉藤委員につきましては、本日オンラインでのご出席となっております。前回と同じですが、発言等を希望の際は、画面上での挙手や、チャットで事務局までその旨、お伝えいただくとありがたいです。よろしくお願いいたします。

次にページをめくっていただきまして、基礎資料についてです。こちらにつきましてはバリアフリー法の抜粋となっております。この抜粋部分につきましては、バリアフリーマスタープランに係る住民提案制度の該当箇所でございます。この度2件の住民提案がご提出されましたので配布させていただきました。

続いて、緑色でカラー印刷されている参考資料1についてです。こちらについては、住民提案制度に係る国の資料となっております。住民提案制度とは、

皆様と取り組んでおりますバリアフリーマスタープランの策定や見直しについて、住民の方から市町村に提案できるという制度です。参考資料1については、この制度のご案内と実際の事例や流れ等が載っているものとなっております、こちらがパンフレットの写しになります。

またページを進めていただきまして、今回の実際に寄せられた2件の住民提案を、参考資料2及び3として配布させていただいております。今回の第2回バリアフリーマスタープラン策定協議会の議事につきましては、お配りしたとおりとなっております。この住民提案の内容については、本日の第2回協議会では、特段必要なものではありませんので、この内容について詳細に議事で触れることはございません。しかしながら、事務局としましてもこれらの提案を十分に検討の材料とすることは当然のことになりますが、委員の皆様におかれましても、主に今後予定しております、移動等円滑化促進地区の選定を含めた議論にあたってのご参考にしていただければと思います。

基礎資料及び参考資料の説明は、以上となります。

2 議事

○司会 それでは実際の議事に入りたいと思います。ここから進行は、会長にお願いしたいと思います。

○会長 まず、本協議会の公開について申し上げます。

バリアフリーマスタープランは、つくば市におけるバリアフリー化の方針などを示す計画であり、この協議内容を公開することで、市民のバリアフリーへの理解を深めるとともに、市政運営の透明性の向上に寄与できると思います。

したがって、前回との会議と同様に公開とさせていただきたいのですが、よろしいでしょうか。

【異議なしの声】

○会長 それでは、公開ということで進めさせていただきます。

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

○会長 それでは、議事に入ります。

議事の1番目である、バリアフリーに関する市民アンケートの結果について、事務局よりご説明をお願いします。

【事務局説明】

○会長 ただいまの内容について、質問等を受け付けたいと思います。いかがでしょうか。

委員の皆様が先ほどの内容を整理されている間に、私から指摘しておきたい箇所があります。

議事資料19ページの表について、割合の数字がずれていますよね。協議会後に修正しておいてください。詳しく言うと、議事資料19ページ表3-18内の、9番「歩行者や自転車利用者のマナー向上」と10番「自動車運転のマナー向上」の回答数がそれぞれ605と550と記載がありますが、割合がすごく低くなっていますので、修正をお願いします。

○事務局 承知しました。申し訳ございません。

○会長 追加で伺いたいのですが、議事資料20ページ表3-19内の、4番「学校におけるバリアフリー教育」について、具体的なイメージが何かお持ちでしたら教えていただきたいです。アンケートに回答いただいた市民の皆様はどのようなイメージで書いていらっしゃるのでしょうか。この部分がよく分かりません。

○事務局 お答えになっている方々が持つ具体的なイメージについては、判断いたしかねるところではございますが、一般論として、学校教育の中で障害者や高齢者の方々への理解などの教育をしていると聞き及んでおりますので、教育現場での啓発ということを念頭に入れられているのではないかと考えております。

○会長 施設などのハードの話だけではなく、心のバリアフリーということですね。ありがとうございます。

委員の皆様何かご質問ありますでしょうか。あるいはコメントでも構いませんが、よろしいでしょうか。

この後、クロス集計をしていただくという段階になると最後にご説明ありました。どのような場面で、バリアフリー化が進んでいないと感じているのかは、回答者の特性にもよると思います。介助を必要とする方も指摘していて、かつ健常者の方も指摘しているような場所をあぶり出せるような、クロス集計を期待したいと思いますので、分析される際にはその辺もご留意いただければと思います。

2 議事2 関係団体へのヒアリング調査の結果について

○会長 それでは、次の議題に進みたいと思います。議事2、関係団体へのヒアリング調査の結果について事務局からご説明をお願いします。

【事務局説明】

○会長 ただいまご報告いただきました、ヒアリング調査の結果について、何か補足等ございましたら、ご指摘いただければと思います。

○委員 本日、委員の皆様の机の上に質問や意見をまとめた資料を配布させていただきました。

この資料の中で団体ヒアリングについての意見としては、主な意見で出た共通事項がそれぞれの項目であると思います。例えば、議事資料23ページの「駅・鉄道」であれば、案内不足などが挙げられます。あとは、事務局からも共通事項という形で説明がありましたが、議事資料24ページ「バス停・バス」であれば、バス停の一部や路肩に凹凸があっていて危険でしたり、ベンチや屋根の設置などがあります。議事資料25ページ「タクシー」であれば、車いすを畳んでトランクへ載せてもらうなど、議事資料26ページ「バリアフリー対策」

では住民提案にも書いてありますが、点字ブロックの上に落ち葉が堆積しているため清掃して欲しい、街路灯がなくて暗くて困っているなど、共通意見がありますので、そこはご留意いただきたいです。

この後、まち歩き点検の説明もあるかと思いますが、実際にまち歩き点検を行う際に、先ほど申し上げた点も確認できればと思います。

○会長 ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

事務局説明の最後でご指摘ありましたけども、団体ヒアリング調査の結果は、このマスタープラン策定協議会以外の場面でも非常に参考になる、あるいは留意しなければいけない事柄が、指摘されていると思っています。

皆様ご存知のように、私は公共交通の会議もお手伝いしている訳ですけども、子育て支援の施設へのアクセスは、市としても色々なサポートをしています。しかし、このようにご指摘をいただくということは、まだそれが認知されていないという反省もありつつ、量的にも質的にもまだ足りていないのかなと思いますので、ぜひこの結果について担当課分類などをし、どこかで共有できる機会を作っていただければと思います。

2 議事3 まち歩き点検について

○会長 それでは、議事の3番に移りたいと思います。まち歩き点検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 私の聞き漏らしかもしれないですけど、まち歩き点検はいつ実施する予定ですか。

○事務局 寒空の下になってしまい申し訳ないのですが、2月中下旬頃を予定しております。まだ具体的な日程は決定していませんが、このくらいの時期にお願いしたいと思います。

加えまして、委員の皆様が大変多忙なのは承知しております。可能であれば、

どれか一つの班で歩いてもらうことが理想ではありますが、どうしても難しい方は、その限りではございません。

この協議会后に、改めて委員の皆様にも、希望をお伺いしたいと思いますので、よろしくお願ひいたします。

○会長 それでは本件に関しまして、何かご質問あるいはアイデア等がございましたら、お寄せいただければと思います。

○委員 まち歩き点検についても、机上に配布させていただいた資料に記載させていただきました。量が多いのですがどのように質問すれば良いでしょうか。

○会長 事前に紙で用意されていますので、一度に質問してください。

○委員 承知しました。

まず議事資料の3-1のまち歩き点検についてですけれども、移動等円滑化促進地区に指定されると、どのようなメリットがありますかということ。次が、移動等円滑化促進地区はどれぐらいの数の地域が選定されるのか。これについては、これからまち歩き点検をしてから意見も出てくると思いますが、先ほどの説明で、議事資料31ページの候補地区一覧では19地区が記載されていましたが、どれぐらいの数、選定する予定なのかも教えていただければと思います。また、住民提案で天久保地区と筑波山地区について意見が出ていますので、この2地区は入れていただきたいなと思います。

次に、まち歩き点検の参加者について、先ほどの事務局説明では参加者はこの協議会の委員ということでしたが、その他にどのような団体が参加予定なのか教えていただきたいです。特に私が聞きたいのは、障害者団体です。関係団体へのヒアリング調査でも、身体、知的、聴覚、視覚、子育て世代に実施していたかと思いますが、まち歩き点検ではどれぐらい他の団体から参加者を募る予定なのか教えていただきたいです。

次に、送付いただいたまち歩き点検の実施概要では、例えば、つくば駅周辺のルートであれば、エレベーターや階段等チェックすべき項目があるかと思

いますが、さらに細かなチェックリストのようなものは作成する予定ですか。

次に、おそらく、つくば駅周辺や研究学園駅周辺は歩道と車道の段差はほとんどないと思いますが、大曾根地区や筑穂地区だと段差があると思うので、メジャー等で段差の高さを測ってみてはどうでしょうか。

次に、私はまち歩き点検に参加する際は、電動車椅子を使おうと思っておりますが、委員の皆様で車椅子とか乗ったことある方はそこまで多くないかと思えます。ですので、各班1台ぐらいずつ手動の車椅子を用意して1個を交互に乗り体験する、全く見えなくなるため危険かもしれませんが、アイマスクによる視覚障害の体験などの疑似体験を行うということはいかがでしょうか。

次に、まち歩き点検での細かいルートについてです。つくば駅には、「くし状ゴム」が設置されています。これについて、団体ヒアリングでは、バギーのタイヤがホームと車両の間に挟まってしまうなど、住民提案につきましても、くし状ゴムについて意見が出ていますので、そこを確認したいと思います。また、この協議会にはTXからの海老澤委員が参加されていますので、TX各駅のくし状ゴムを設置するスケジュールについて、ご存知であれば教えていただければと思います。

次に、まち歩き点検でのルートA「つくば駅周辺」についてです。A-1公共交通編とA-3公園・道路編がつくばセンター周辺のルートが被っていますので、A-3のつくば駅前交番から吾妻小学校、スタートアップパーク、つくばエキスポセンター、中央図書館東側を經由し中央公園を一周するというルートはいかがでしょうか。今申し上げたルートなら、吾妻小学校も入っているため、通学路のチェックもできると思います。

次に、少し細かいですが、つくば駅のバスターミナルについてです。上郷シャトルのバス乗り場が、ちょうどバス乗り場のコーナーにあり、車椅子で乗車しようとする、スロープを出すことができない状態です。そこについても、現場で確認してもらえればと思います。

○会長 ありがとうございます。それでは事務局からご説明をお願いします。

○事務局 ご質問並びにご提案ありがとうございました。順にお答えして参りたいと思います。

まず、移動等円滑化促進地区に指定された際のメリットについてです。メリットは、大きく4つを想定しております。1つ目は、バリアフリー化への事業に関する調整の容易化になります。これについて詳しく説明させていただくと、市のバリアフリー化の方向性を打ち出すことで複数の関係者間での認識が共有され、実際に事業化に向けた準備期間というものを設けることができるかと考えてございます。

2つ目としましては、届出制度というものがございます。例えば、旅客施設と道路の境界線において改修等を行った際に、事前に市に届出をしてもらうことができ、この届出に対して、市から変更の要請をすることが可能です。この制度で、施設間のバリアフリーの連携を図ることが可能となります。

3つ目としましては、バリアフリーマップ作成等の円滑化でございます。バリアフリーマップの作成について、バリアフリーマスタープランに明記することが可能ですので、明記した際には、各施設の管理者等から各施設のバリアフリーの状況について情報提供をしてもらうことで、円滑な情報収集が可能となります。

最後に4つ目ですが、道路や公園等のバリアフリー化に対する国からの交付金が重点配分されます。例えば、道路事業を市街地整備事業、都市公園、緑地等の事業におきまして、歩行空間の整備や公園のユニバーサルデザイン化などを行う際に、社会資本整備総合交付金などの交付金が重点配分され、財政支援を受けられるというメリットがあります。事務局としては、この4つのメリットが非常に大きいと考えてございます。

続けて、移動等円滑化促進地区の数についてです。移動等円滑化促進地区の設定に当たりましては、今回のまち歩き点検の地区設定と同様に、各地区の客

観的なデータに基づいて優先順位の高い順に地区設定をするなど、策定スケジュール等も加味した上で、ある程度の線引きは必要であると考えております。また、今回地区設定できなかった地区に関しましては、バリアフリーマスタープランの改訂の際に、地区を追加することは十分に可能ですので、具体的な地区数を用意して選定するのではなく、協議会の皆様及び事務局で必要と判断された地区を設定したいと考えております。ただ、策定のスケジュールがございましたので、その期限内に選定するという事で考えており、事務局で具体的な地区数は持ち合わせてございません。

また、住民提案が2件されております。確かに、バリアフリー化の必要性は一定程度あるものかと承知しておりますが、冒頭でもご説明したとおり、もちろん事務局でも検討材料として勘案するとともに、委員の皆様におかれましては、このような住民提案がなされているという状況を勘案した上で、移動等円滑促進地区の設定を検討していくことが、ふさわしい進め方と考えてございます。

まち歩き点検の具体的な内容についてお答えいたします。

まず、参加者は協議会委員以外に、どのような団体を想定しているかという質問にお答えします。事務局としましては、基本は委員の皆様ということで考えてございますので、障害者団体や高齢者団体等、様々な団体がありますが、強制的にまち歩き点検に出席していただくということは考えてございません。団体ヒアリングに関しましては、委員の皆様からご提案をいただいて、実際に実施することができたわけでございますので、今回のまち歩き点検も基本的には委員の皆様をお願いをして、プラスアルファで参加いただこうと思っております。委員の皆様からご提案をいただきまして、お申し出いただいた方については、可能な限りどこかのルートでまち歩き点検に参加していただきたいと考えております。

ただし、繰り返しになりますが、基本は委員の皆様をお願いいたしまして、

プラスアルファでお申し出くださいましたら、可能な限り多くの方にご参加いただきたいと思っております。もちろん、つくば市福祉団体等連絡協議会様の方で参加希望の方がいらっしゃれば、事務局としては非常に頼もしく思っているところです。他の委員の皆様からも、私の方でこういった団体知っているけどということ、お声がけいただけますと、事務局としては頼もしい限りでございます。ただし、ほかの歩行者の妨げにならないように、1班10名以内ということで、事務局の方で人数調整させていただこうと考えておりますので、ご承知おきください。

続きまして、細やかなチェックリストの作成についてですが、事務局としましては、国交省でバリアフリー化の基準について公表されていますので、この基準の項目になるべく沿った形で項目立てをし、各委員の皆様はその項目を見ていただいて評価していただくという形をとりたいと思います。事務局としても限られた時間で、委員の皆様にもち歩き点検をしていただきますので、煩雑にならずに、委員の皆様のご負担もなるべく少なくしつつ、ある程度網羅的に集約できるようなチェックリストを作成する予定でございます。申し上げた内容が回答となっているか分かりませんが、チェックリストが完成次第、委員の皆様にお示ししたいと考えております。

続きまして、ご提案いただいたメジャーで段差の高さを計測、あるいは車椅子やアイマスクでの疑似体験については、先ほど申し上げましたとおりスケジュールやタイムスケジュール感等を勘案しながら、事務局で対応可能な部分については、積極的に取り入れていきたいと思っております。この場では、実施するかどうか断言はできませんが、しっかり検討して参りたいと思っております。さらに、A-1のつくば駅の段差の確認につきましても、実際に歩いた際に確認できるように検討していきたいと思っております。

また、TX各駅のくし状ゴム設置のスケジュールですが、随時設置していくというところまでは承知しておりますが、それ以上具体的な日程は把握してお

りません。

また、A-1のルートとA-3のルートについてです。こちらも、先ほどと同じ観点になりますが、実際に歩く距離や時間などを十分に勘案しながら、公園を一周するようなルート設定を改めて検討したいと考えてございます。

最後に、バスターミナルの上郷シャトル乗り場もルート設定に反映し、実際どれぐらいの距離、時間、ご負担がどの程度か等を総合的に勘案しながら、改めてルート設定を行って参りたいと考えております。

○会長 ありがとうございます。委員、今の事務局回答について、さらに意見があればお願いいたします。

○委員 大体のことは承知いたしました。

まち歩き点検でのチェックリストについて、国交省の資料を元に作るとおっしゃっていましたが、重ねてになってしまいますが、点字ブロックの落ち葉や街路灯などもチェックポイントに入れてもらえれば良いかなと思いました。ほかのことについては、これから検討していただけるということでありありがとうございます。

○会長 その他、何かご質問等ありますでしょうか。

○副会長 2つ質問があります。

1つ目は単純な質問ですけれども、指標1で用いられている円の半径どれぐらいで設定されていますか。

○事務局 円の半径は1キロメートルですべて統一しております。一説によると、人が無理なく歩ける距離は、800メートル程度ということもあり、事務局では半径を800メートルにしても良いかとも考えましたが、エリアを広くとることで、汎用性が高くなるのではないかという議論がありまして、結果として半径1キロメートルで設定させていただきました。

○副会長 この資料が、移動円滑化促進地区の指定にも関わってくるかと思ひ質問をしました。

2点目は質問というよりはご相談なのですが、先ほど委員からもご指摘あったように、研究学園駅のルートについて重なっている部分が多く、本当に実施した方がいいのか微妙な気がしています。ルートはB-3です。実際に市民アンケートで、研究学園駅の回答数が多かったと思いますが7割～8割は自動車利用です。それを踏まえると、自動車利用の多いB-3よりは、せっかく歩くのですから、徒歩の利用者が多いと想定されるエリアを1個追加した方が、検証という意味では良いのではないかなと思っています。

具体的なエリアとしては、委員が提案してくださっている天久保エリアです。病院や大学があるので、歩行者や自転車の利用者が多いと思います。今回、団体ヒアリングに協力した障害者団体も、天久保周辺が生活圏になっている団体が多いため、天久保の方が深い検証ができるのではないかと思います。ですので、研究学園は2つにして、天久保を追加ということをご検討いただけませんかでしょうか。

○事務局 スケジュール感も勘案しながら、B-3を廃止し、新たに天久保エリアで実施することもできると思います。実際に天久保のエリアを何班体制にするか等は改めて事務局で検討し、お示ししたいと思います。

事務局としては、班が多くなりすぎるのは懸念事項でありますので、バランスを見ながら検討して、後日お示ししたいと思います。

○会長 今意見のあった天久保エリアは、この円の大きさの天久保ではなく、おそらく南側の青く塗ってあるエリアだろうなというふうに思っております。ご検討いただければと思います。

○事務局 補足の事務局説明をさせていただきます。まち歩き点検の先にある移動等円滑化促進地区の設定についてです。例えば、交通結節点をつくば駅が中心になることは言うまでもないことだと思いますが、そこから広がるエリアは、必ずしも同心円状でないといけないというルールはございませんので、南北に縦長のエリア設定というも可能です。つくば駅から北に延ばした場合、天

久保エリアを一体的なエリアとして扱うことも十分可能ですので、この先にある促進地区の設定を見据えながら、天久保エリアについても検討していきたいと思いをします。

○会長 ありがとうございます。委員お願いします。

○委員 先ほど委員がおっしゃっていたような意見と重なりますが、車椅子を各班に配置していただいた方が、歩いただけでは気にならない段差を知ることができると思います。もし全部の班に車椅子が難しいときは、ベビーカーでも対応可能だと思いますので、ご検討よろしくをお願いします。

また、この後にお話されるかもしれませんが、まち歩き点検の日時はいつぐらいに提示していただけますか。現時点で1ヶ月後ぐらいなので、早めに教えていただきたいと思いをします。

○事務局 そのように対応したいと思いをします。

○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 私は専門家ではないので、意見のポイントがずれていたら申し訳ないのですが、(福祉)支援センターに行くとき建物古く段差が多すぎて、障害のある方は本当に大変だと思いをします。

仕事柄、つくば市の再開発の新しいビルのお話を伺う機会が多いですが、再開発されると駐車場や道路等を変えていかないといけなところがあると思いをします。建設業者に、まち歩き点検をしたことと意見をお伝えし、設計段階からバリアフリーな街を作ると反映することは難しいのでしょうか。作ってしまったものを変えるということは、すごく大変だと思いをしますので、建設するお話があった時点で、業者に知らせ、市全体で取り組まないと良いまちづくりができないのではないかとと思いをします。

○事務局 建物に関しては、建築基準法である程度のバリアフリー化は謳っていると承知しております。さらに規制をかけるとなると、事務的に可能かどうか、お答えはできかねます。

ただ、バリアフリーマスタープランは、先ほども触れましたとおり、道路、歩道、旅客施設等の結節点が悪くならないよう、これから建てる建物やその建物近くの歩道を改修する際に接続がうまくいくかどうかというチェック機能として、十分に役に立つと承知しているところです。

○委員 せっかくこういう機会があるので、皆さんに周知されたらいいなと思います。

○会長 そうですね。バリアフリーマスタープランを持っているとこと自体が「市がバリアフリー関係に積極的に取り組んでいますよ。開発業者の皆さんも配慮してくださいね」というアピールになると僕は理解しています。ですので、これから先「段差のないように配慮して、前面道路まで整備しなさいよ」というふうに、建設の指導をするかどうかについては、今後の行政手続きに期待するしかないと思っています。例えば、電線のあるような町はもうこれから作らないと宣言してしまえば、そのような開発になっていくのだらうと思います。

まずは、手を挙げてアピールしないといけないと思っています。

非常に貴重なご意見ありがとうございます。その他いかがでしょうか。

委員のご意見とも近い話ですが、バリアフリーマスタープランの書き方の方にも関わってきますけど、移動等円滑化促進地区の指定の有無に関わらず、新しく何かをやる時や改良時にはきちんと配慮しなければいけないと、提言として記載しないといけないと思っています。ですので、地区数を絞るかどうかについては、今後様々な別の要素で地区数が決まってくるのだらうと思いますけども、少なくとも居住誘導区域のところでは、ウォーカブルなまちを実現できるように配慮して欲しいです。なぜ研究学園駅が都市機能誘導区域になっていないのか不思議ですが、人が集まる場所はそれなりの配慮をしなければいけないだらうし、こういうことはバリアフリーマスタープランに書き込めばいいんだらうと思っています。

今回まち歩き点検ということでご議論ありましたけど、委員がおっしゃって

いたたような、例えば、こんなボロボロの施設があるみたいな話を、ぜひ皆様に写真を撮ってきていただきたいと思います。スマホで写真を撮れば場所も特定できますから、様々な点検結果を取りまとめしていければと思った次第です。後から整理はできますので、様々なことをまずは指摘しておいて、それをどのように変えていくかということも、バリアフリーマスタープランづくりの中で答えを出していかなければいけないことなのだろうと思っていますので、皆様よろしくお願ひします。

2 議事4 その他

○会長 次に進みます。3番その他です。事務局から補足や連絡事項があればお願ひします

【事務局説明】

○会長 委員の皆様、何かご質問ありますでしょうか。

長時間にわたりましてご議論をいただきまして誠にありがとうございます。次回は2月下旬に実施するというまち歩き点検で、またお会いすることになりますが、ぜひ事務局には1回リハーサルやっただいて、この議事資料46ページにありますけども、歩いた後に意見交換の時間が設けられていますが、15分で終わるのかなと思うぐらい、皆さん熱意をお持ちなので、かなり時間かかると思いますけども、その議論をするためにどんな準備しておけばいいかというのは、事務局の方でぜひ、シミュレーションをしていただいて、ご準備いただければと思います。委員からチェックリストっていうお話ありましたが、それも含めて、その当日の議論を非常に大事にしていきたいなというふうに思います。

また皆様のご意見、知恵を拝借することになるとと思いますが、引き続きどうぞよろしくお願ひします。

これで司会の任を解かせていただいて事務局にお返しします。どうもありが

とうございました。

○司会 それでは皆様、長時間にわたりましてご議論いただきましてありがとうございます。先ほど会長の方からもお話がありましたとおり、皆さんご関心のまち歩きの日程等につきましては、なるべく早くこちら事務局の方から皆さんにご連絡差し上げたいと思いますので、よろしく願いいたします。では以上をもちまして、閉会とさせていただきます。ありがとうございました。

第3回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会

配付資料

(議事資料)

議事資料1	まち歩き点検	…P2
議事資料2	バリアフリーに関する課題とその背景	…P11
議事資料3	基本理念・基本方針	…P15
議事資料4	移動等円滑化促進地区	…P17

第3回つくば市バリアフリーマスタープラン策定協議会

目次

1. まち歩き点検	2
1.1. 実施概要.....	2
1.2. 点検結果.....	5
2. バリアフリーに関する課題とその背景	11
2.1. 多様な属性ごとの特徴.....	11
2.2. 本市における課題及び背景.....	12
3. 基本理念・基本方針	15
3.1. 基本理念.....	15
3.2. 基本方針.....	15
3.3. 個別方針の設定(つくば市独自)	16
4. 移動等円滑化促進地区等の設定.....	17
4.1. バリアフリーマスタープランにおける移動等円滑化促進地区等の位置づけ	17
4.2. 移動等円滑化促進地区等の選定方針	18
4.3. つくば市における移動等円滑化促進地区等	19

1. まち歩き点検

1.1. 実施概要

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

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

1.1.1. まち歩き点検の概要

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

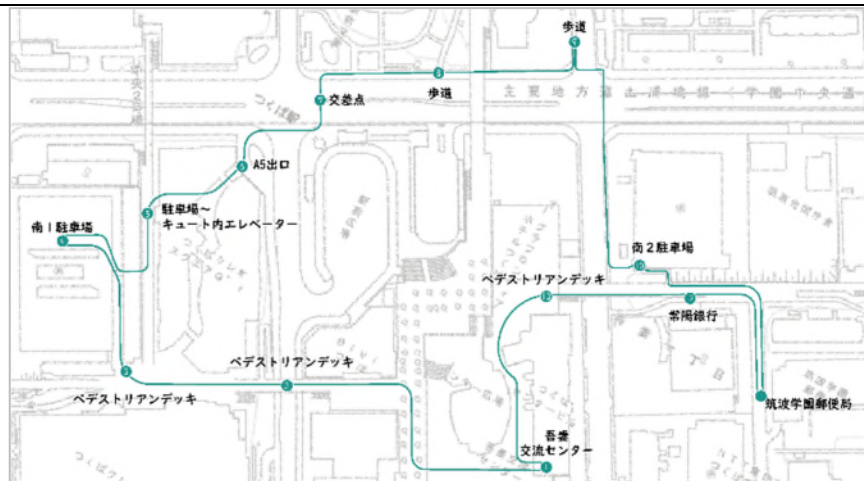
まち歩き点検の実施概要

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

ルートマップ一覧

エリア・ルート	ルートマップ
つくば駅の周辺 A-1: 公共交通編	

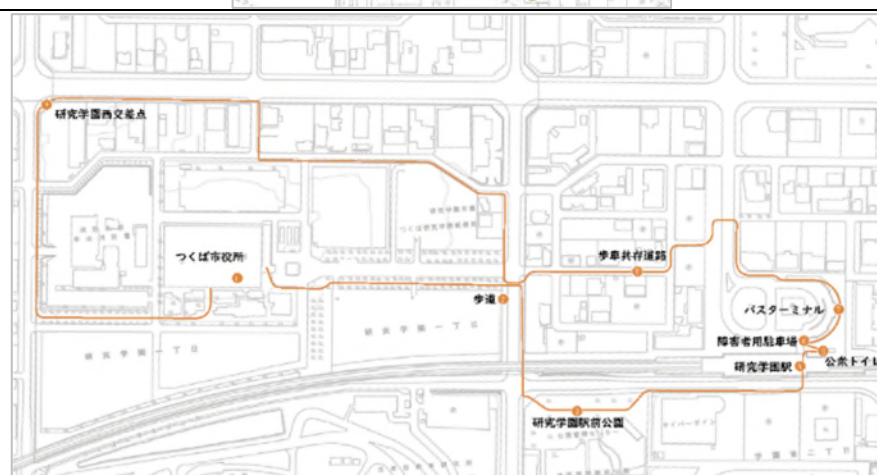
つくば駅の周辺
A-2: 自家用車編



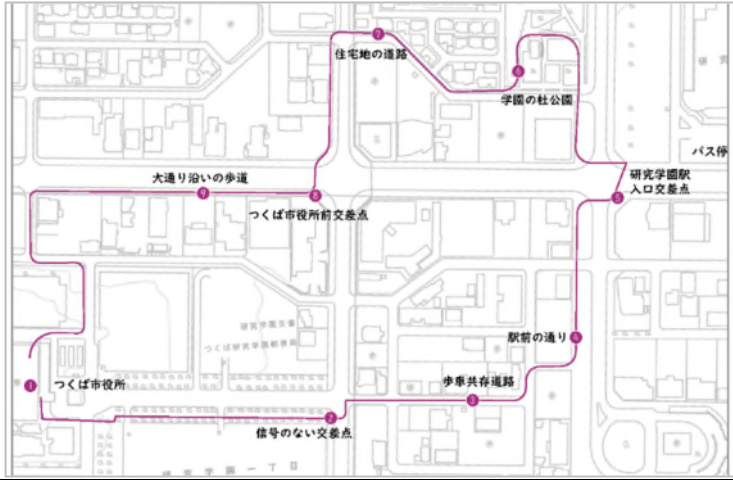
つくば駅の周辺
A-3: 公園・道路編



研究学園駅の周辺
B-1: 公共交通編



研究学園駅の周辺
B-2:商業施設編



大曽根・筑穂
C-1:郊外型住宅街編



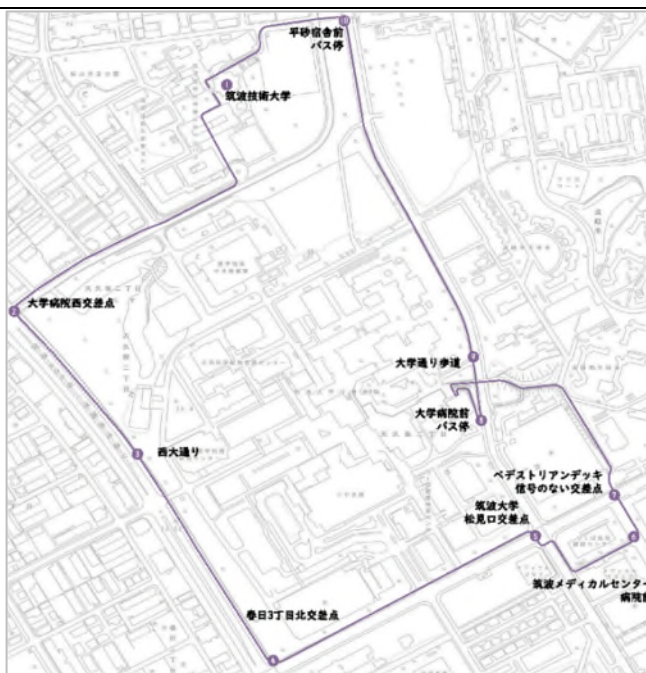
大曽根・筑穂
C-2:周辺市街地編



天久保
D-1:住宅街編



天久保
D-2:医療機関編



1.2. 点検結果

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

1.2.1. 障害種別による違い

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

障害種別により、必要とするバリアフリーの整備が異なっていたほか、車いすユーザーからは、段差やスロープなど経路に関する指摘が多くあった。視覚障害者は、エスコートゾーンや音響式信号機など交差点周辺に関する指摘が多くあった。また、設備があっても気づけないために利用できないことがある点は、視覚障害者の特徴といえる。聴覚障害者は、視覚情報の不足による不安を前提とした意見があり、街灯の設置状況に注目する傾向があった。

また、看板のわかりにくさとドライバーのモラルの低さによる交通安全上の不安について、障害の有無に限らない共通の課題としてあげられていた。

障害種別とバリアフリーにおける課題

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

1.2.2. 各ルートにおける点検結果

まち歩き点検におけるルートごとの結果について、4 つに分類化して以下に示す。

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

A-1：つくば駅の周辺－公共交通編－

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



【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して（好事例）

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

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

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

【3】市の施設に関して

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

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

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

【その他】案内情報に関して

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

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

◆つくばセンターバスターミナルの案内看板の文字が小さく読めない。（視覚障害者：弱視）

◆中央図書館前の案内地図の点字がはがれている（視覚障害者）

◆案内看板ごとに、施設名の表記が異なり、わかりにくい。

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

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

A-2 つくば駅の周辺—自家用車編—

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



【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

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

◆ペDESTリアンデッキ上の点字ブロックが、商業施設の入口とつながっていない。(視覚障害者)

◆駐車場内に点字ブロックが敷設されていない。(視覚障害者)

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

【その他】駐車場の警告灯に関して(聴覚障害者)

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

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

A-3:つくば駅の周辺—公園・道路編—

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



【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

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

◆スタートアップパーク前の横断歩道は、西側の待機スペースが不十分であるほか、植栽の根上りのため押しボタンまで車いすがたどり着けない構造となっていた。

◆障害者用のボタンを押すとその瞬間に音が鳴るが、信号が青になった際の音による案内はなかった。

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

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

B-1:研究学園駅の周辺—公共交通編—

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



【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

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

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

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

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

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

【2】心のバリアフリー（ソフト面）に関して

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

◆歩車共存道路で、スピードを出して走行する車がいって怖かった。

B-2:研究学園駅の周辺—商業施設編—

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

【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

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

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

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

◆視覚障害者にとって移動しやすい交差点と信号機の関係

最も移動しやすい ：音響式信号機のある交差点

2番目に移動しやすい交差点：信号機のない交差点（自分のペースで渡れるため）

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

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

【その他】天候に関して

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

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

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



C-1:大曾根・筑穂—郊外型住宅街編—

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

【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

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

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



【3】市の施設に関して

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

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

【その他】施設に関して

筑穂交番のバリアフリーの不十分さが多くあげられた。

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

C-2:大曾根・筑穂一周辺市街地編ー

周辺市街地では、道路における安全確保、施設の維持管理が課題である。



【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

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

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

【3】市の施設に関して

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

- ◆集合場所が2階だったため参加者は昇降機を利用し、約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。

【その他】施設に関して

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

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

D-1:天久保ー住宅街編ー

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



【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

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

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

【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して(好事例)

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

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

【その他】学生街に起因する期待に関して

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

D-2: 天久保—医療機関編—

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



【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して

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

- ◆路線の境目で途切れている。
- ◆点字ブロックが車道側に寄っていて、点字ブロックを見失ったときに車道に侵入するリスクがある。
- ◆旧バス停の付近に警告ブロックが残っている。
- ◆スロープの勾配が急の場合、車いすでするのは難しく、かつ恐怖を感じる。(車いすユーザー)
- ◆マウンドアップの歩道において道路との境界に歩道より高い縁石がない場合、転落の不安がある。(視覚障害者:全盲)
- ◆大学内ループ上に、歩道と車道の高低差がある場合、階段はあってもスロープがない箇所がある。(車いすユーザー)
- ◆西大通りでは歩道と同じ高さに自転車道があるが、筑波大学附属病院の南側の通りでは、車道側に自転車道がある。これを理解せず、歩道内を走行する自転車があり、安心歩行ゾーンの実態は安心して利用できない(視覚障害者:全盲)

【1】徒歩等による移動及び公共交通に関して(好事例)

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

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

2. バリアフリーに関するその背景

2.1. 多様な属性ごとの特徴

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

属性ごとに多様な特性とバリアフリーニーズ

属性	特徴	バリア	バリアフリー
肢体障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすを使用する →座った高さで移動・活動する ・車いすの種類や年齢で、バリアとなる 段差の高さや傾斜の角度が異なる 	<ul style="list-style-type: none"> ・タイヤが嵌るリスクがある 3 cm 以上の段差や隙間 ・転回ができない狭い空間 ・改札機の IC 読取部の高さ 	<ul style="list-style-type: none"> ・車いすでも移動できる、段差がなく十分な 広さが確保された経路があること ・車いすで利用できる蹴りこみや 低いカウンター
	<ul style="list-style-type: none"> ・左右で稼働範囲に差がある 		<ul style="list-style-type: none"> ・左右対称の設備(手すりなど)
視覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・得られる情報が限定的となる ・「状況を確認する」ことが難しい ・訪れたことのない場所に単独で行くこ とは極めてまれである 	<ul style="list-style-type: none"> ・視覚障害者向け設備がある ことを知らない。 ・周囲の状況が「わからない」 例) エスカレーターの向き 	<ul style="list-style-type: none"> ・バリアフリー設備の整備と確実に当事 者に届く情報提供を一体的に進める ・音響式信号機とエスコートゾーン
聴覚障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・ハード面のバリアはほとんどない ・視覚情報に頼っている 	<ul style="list-style-type: none"> ・暗くて周囲が見えない ・音声案内しかない 例) 街灯が少ない、緊急時 	<ul style="list-style-type: none"> ・照度の確保 ・聴覚・視覚双方で受け取ることのできる 情報を提供
知的障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・イレギュラーな事案が起きた際に パニックになる 		<ul style="list-style-type: none"> ・直感的に情報や必要な設備にアクセス できるサインや設備の配置
高齢者	<ul style="list-style-type: none"> ・老化による運動機能、視覚、聴覚、認 知機能の低下 		<ul style="list-style-type: none"> ・様々な属性に対応したバリアフリーが高 齢者にとってのバリアフリーとなる
子育て世代	<ul style="list-style-type: none"> ・ベビーカーを使用する 	<ul style="list-style-type: none"> ・周囲に迷惑をかけてしまうと、声を上 げられない傾向あり (当事者の心のバリアフリー) 	<ul style="list-style-type: none"> ・ベビーカーがあっても移動できる、段差 がなく十分な広さが確保された経路があ ること
すべての人			<ul style="list-style-type: none"> ・事前に安全かつスムーズな移動ルート と必要な設備の情報提供

2.2. 本市における課題及び背景

課題1 徒歩等による移動及び公共交通に関する課題

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

各調査で明らかとなった事項を下記に示す。

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

課題2 心のバリアフリー(ソフト面)に関する課題

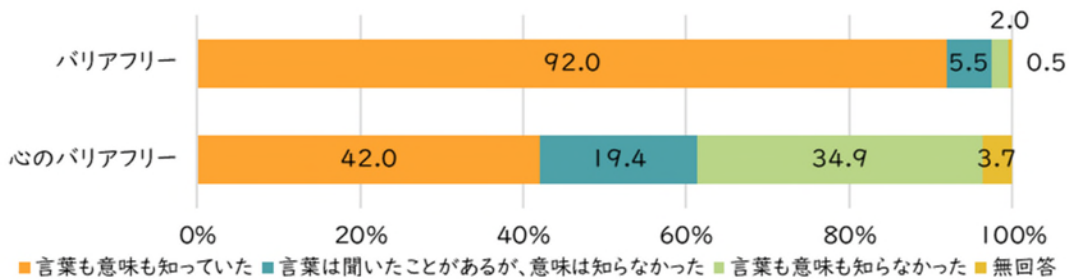
ハード整備を補完する存在としての「心のバリアフリー」を^{かんよう}涵養するため、学校等における取組を推進するとともに、高齢者や障害者等の多様な市民による交流を後押しすることによって、市民間の相互理解を促進する必要がある。

各調査で明らかとなった事項を次に示す。

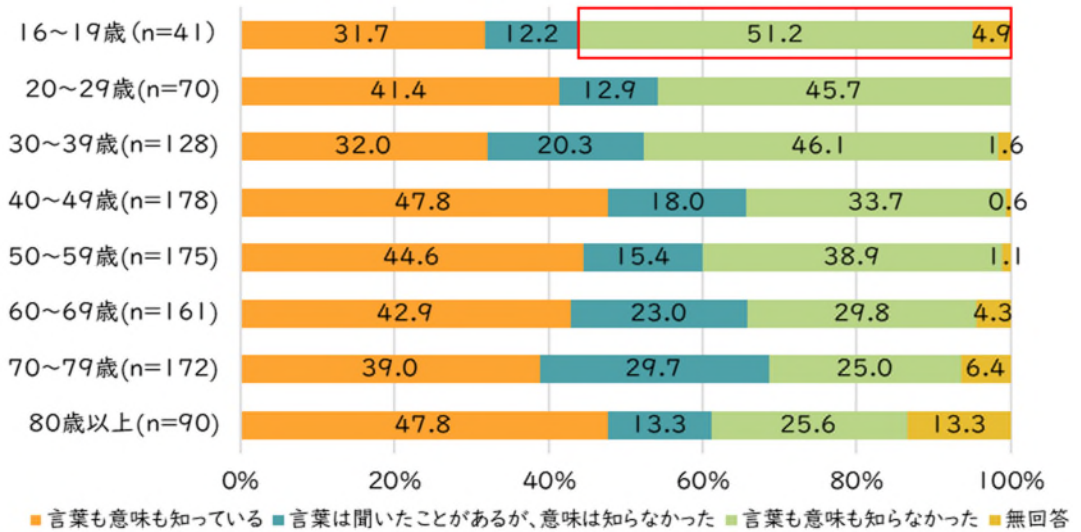
アンケート	<p>■ バリアフリーという言葉の浸透率が 90% であることに対し、心のバリアフリーは 65% 程度、40 歳未満については 50% を下回った。また、バリアフリーなまちづくりにおいて、「学校におけるバリアフリー教育」が最も重要だと捉えている市民の割合は 3 番目に多かった。浸透の</p>
-------	--

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

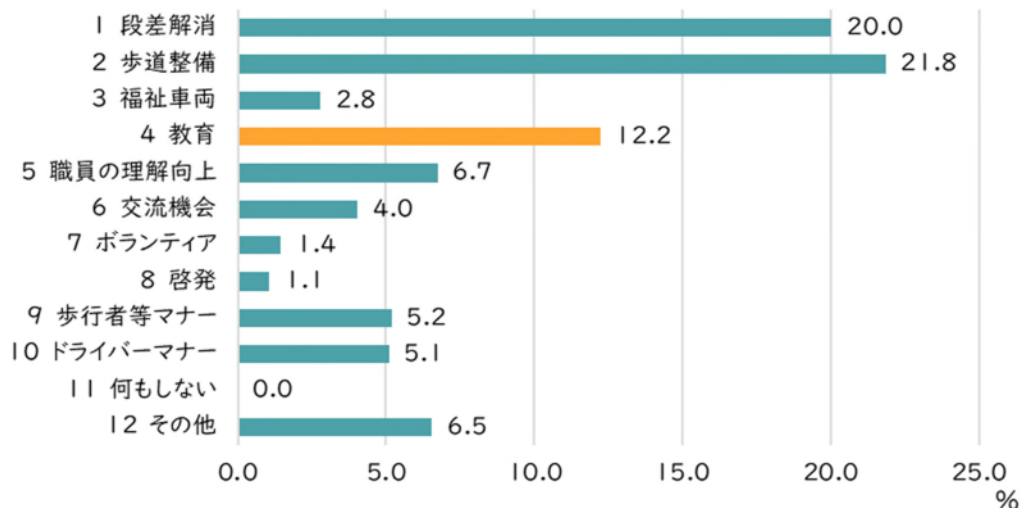
言葉の認知度 (n=1039)



心のバリアフリー 年代別認知度



バリアフリーなまちづくりに最も必要なこと (n=1039)



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

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

課題3 市の施設に関する課題

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

各調査で明らかとなった事項を下記に示す。

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

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

3. 基本理念・基本方針

3.1. 基本理念

つながりを力に「誰一人取り残さない」まちづくり

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

3.2. 基本方針

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

1) 「誰もが移動しやすいまち」の実現に向けた整備・改良

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

2) 「心のバリアフリー」の涵養^{かんよう}

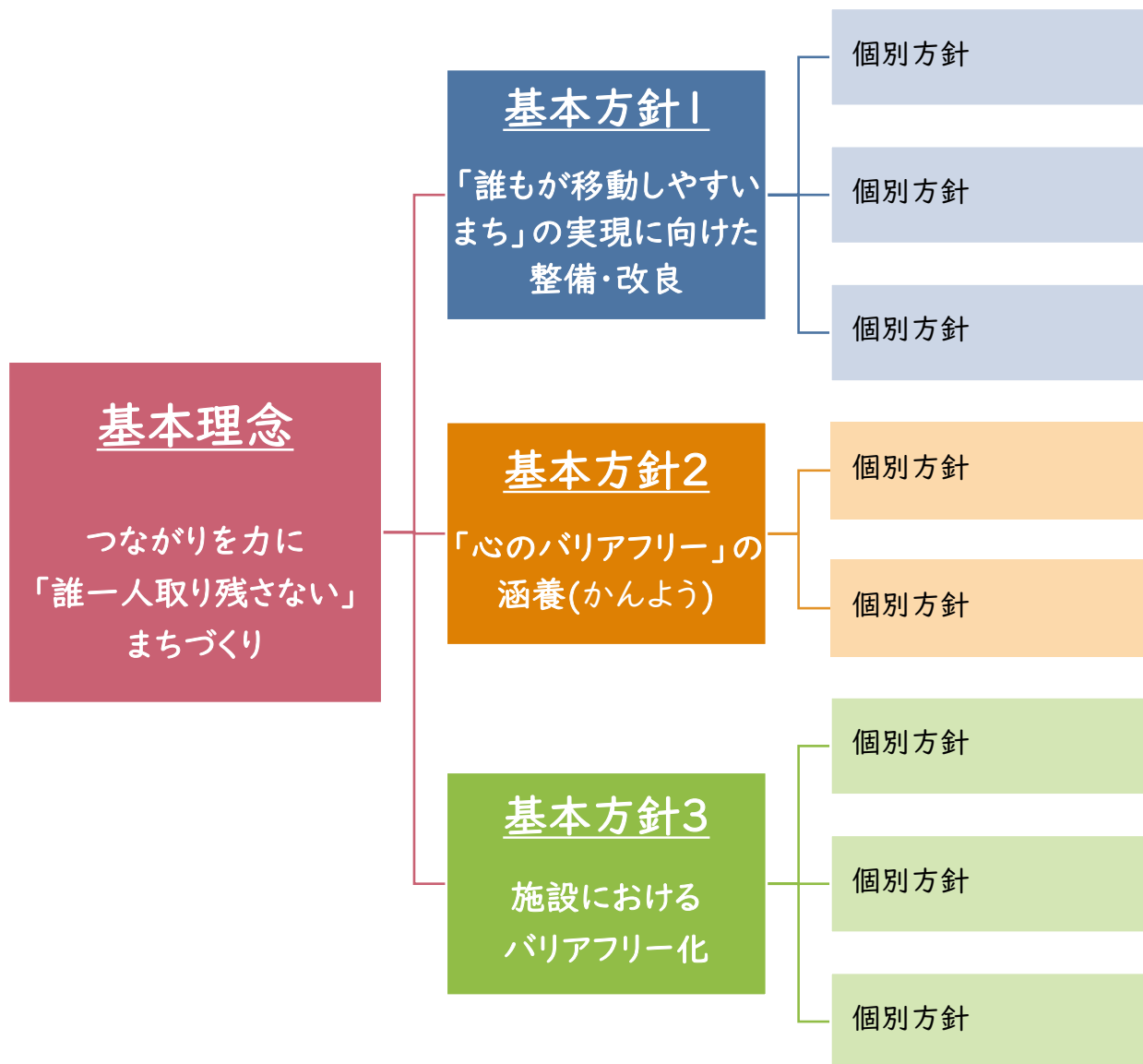
ハードの整備のみでは真のバリアフリー化の達成は不可能であるとの認識の下、高齢者や障害者等の多様な市民間の相互理解を深めるため、学校教育を始めとしたあらゆる機会を通じて「心のバリアフリー」を育む取組を推進するとともに、これらの多様な市民による交流を促進する。

3) 施設におけるバリアフリー化

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

3.3. 個別方針の設定（つくば市独自）

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



4. 移動等円滑化促進地区等の設定

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

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

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

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

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

■ 高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（第二条第二十三項）

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



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

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

4.2. 移動等円滑化促進地区等の選定方針

1) 移動等円滑化促進地区の選定方針

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

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

2) 生活関連施設の選定方針

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

①常に多数の人が利用する施設を選定する。

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

②高齢者、障害者等の利用が多い施設を選定する。

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

3) 生活関連経路の選定方針

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

①より多くの人が利用する経路を選定する。

生活関連施設に訪れる人等の利用頻度が高い経路を選定する。

②生活関連施設相互のネットワークを確保する。

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

4.3. つくば市における移動等円滑化促進地区等

1) 移動等円滑化促進地区の選定

全体的な考え方

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

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

以上を踏まえ、移動等円滑化促進地区として、「**つくば駅の周辺(天久保含む)**」、「**研究学園駅の周辺**」、「**大曾根・筑穂**」の3地区を設定した。移動等円滑化促進地区の選定にあたり行った評価を次ページに示す。また、各地区の選定根拠と特徴及び区域図を21ページ以降に示す。なお、参考として生活関連施設および生活関連経路の候補を含む区域図を示す。

■候補地区における各指標の評価

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

* ◎特に意見が集中した地区 ○意見があった地区

** 2015年乗員数

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

□赤枠:まち歩き点検対象地区

1) つくば駅周辺地区

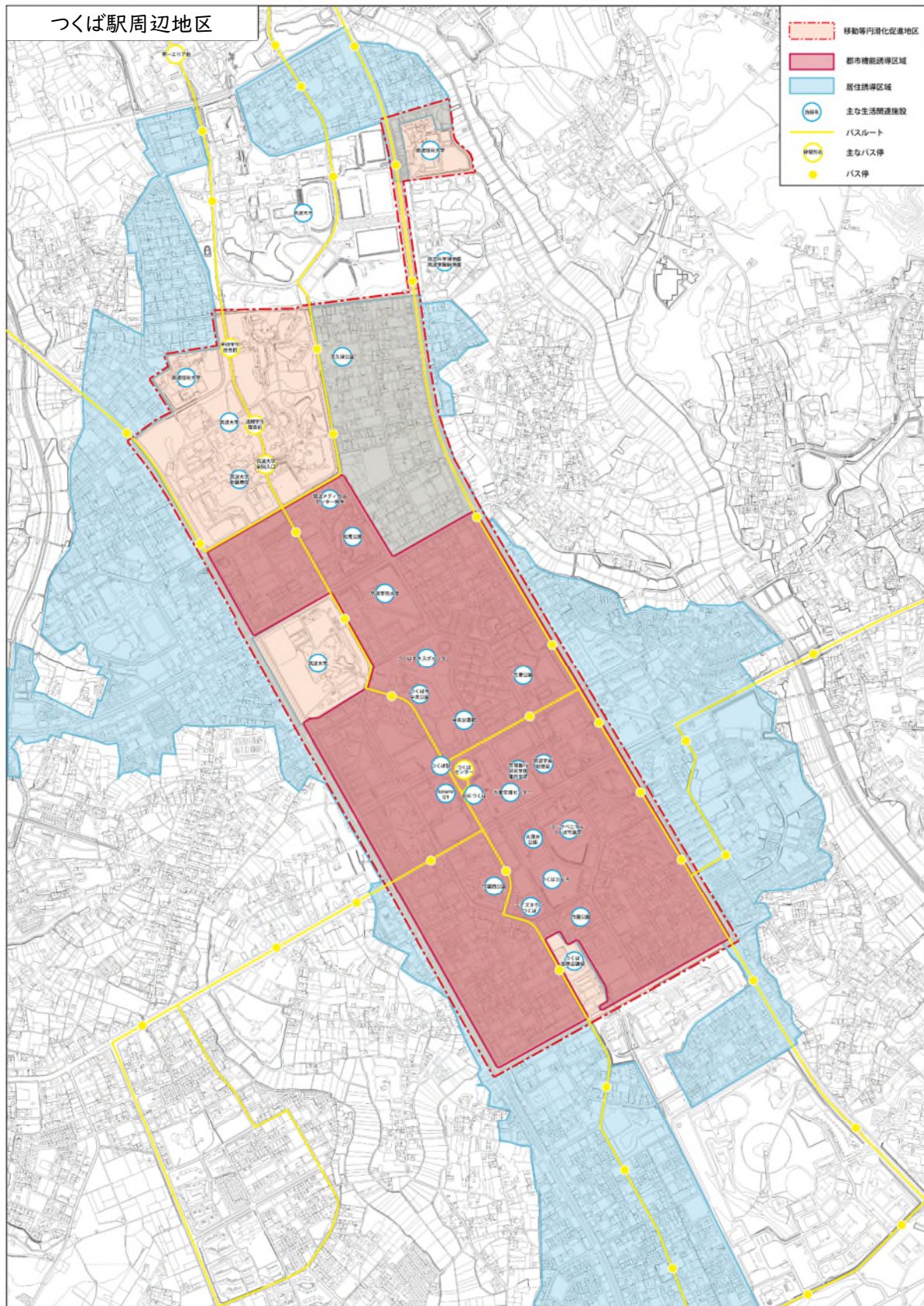
つくば駅周辺地区は、市内唯一の都市機能誘導区域であるとともに、生活関連施設数及び鉄道・バスの乗降者数が最多であり、市民アンケートにおける利用者数も多い。さらに、ヒアリング調査においてほぼ全ての団体から指摘があったことから、まちの中心であり重要な交通結節点である本地区のバリアフリー化を推進することは、将来的な市全域のバリアフリー化を図る上で必要不可欠である。

また、天久保地区には、一般路線バス（関東鉄道バス）における乗降者数が上位のバス停が複数存在し、乗降者数の総数ではつくば駅に次いで多い。さらに、つくば駅からペDESTリアンデッキが連続していることや、多様な人々が利用する大型の医療機関や、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いるといった特性があることから、つくば駅周辺地区及び天久保地区を一体と捉えて移動等円滑化促進地区とする。

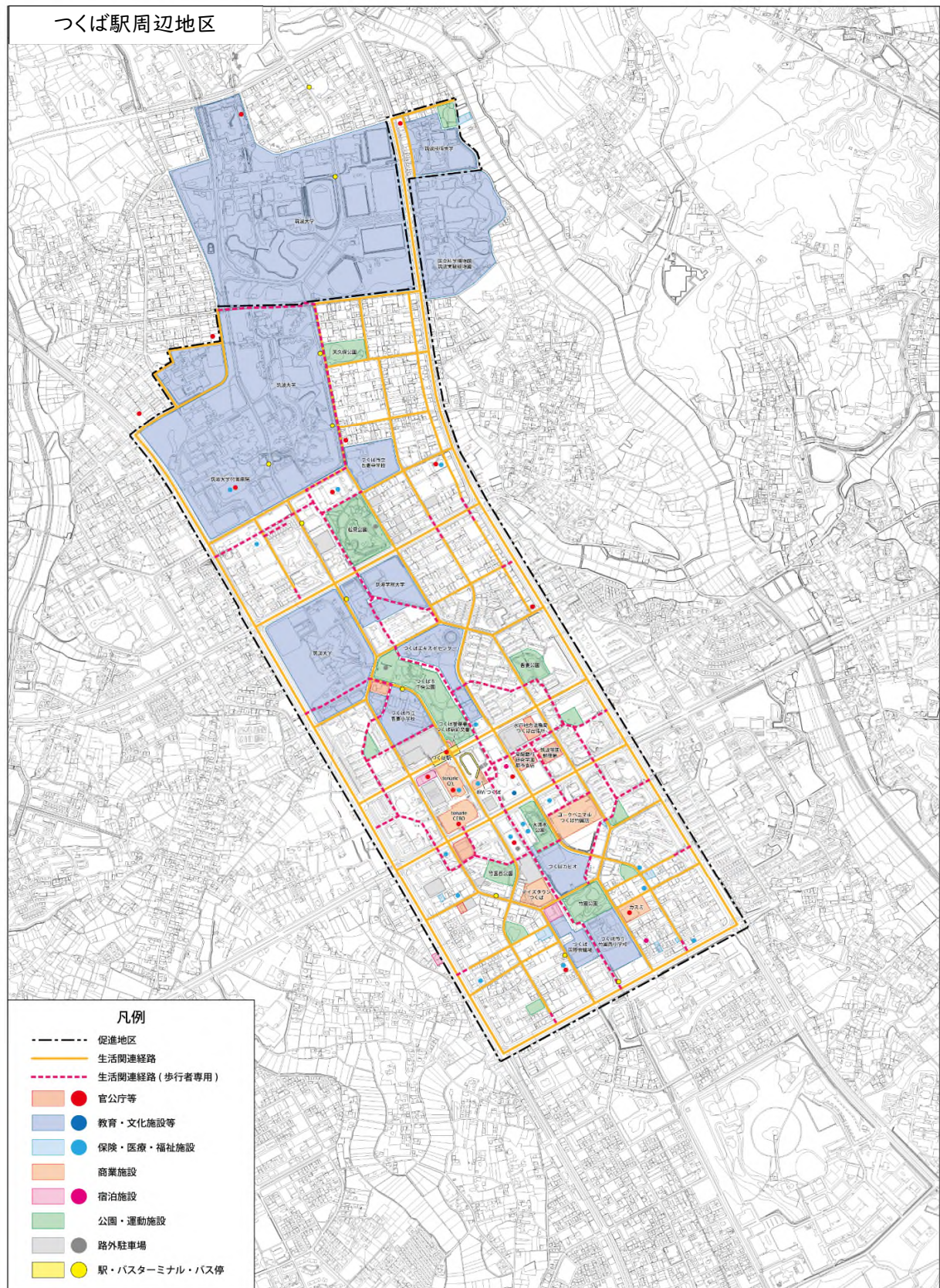
■ 区域界の設定基準

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

■移動等円滑化促進地区の区域



■ (参考) 生活関連施設及び生活関連経路 案



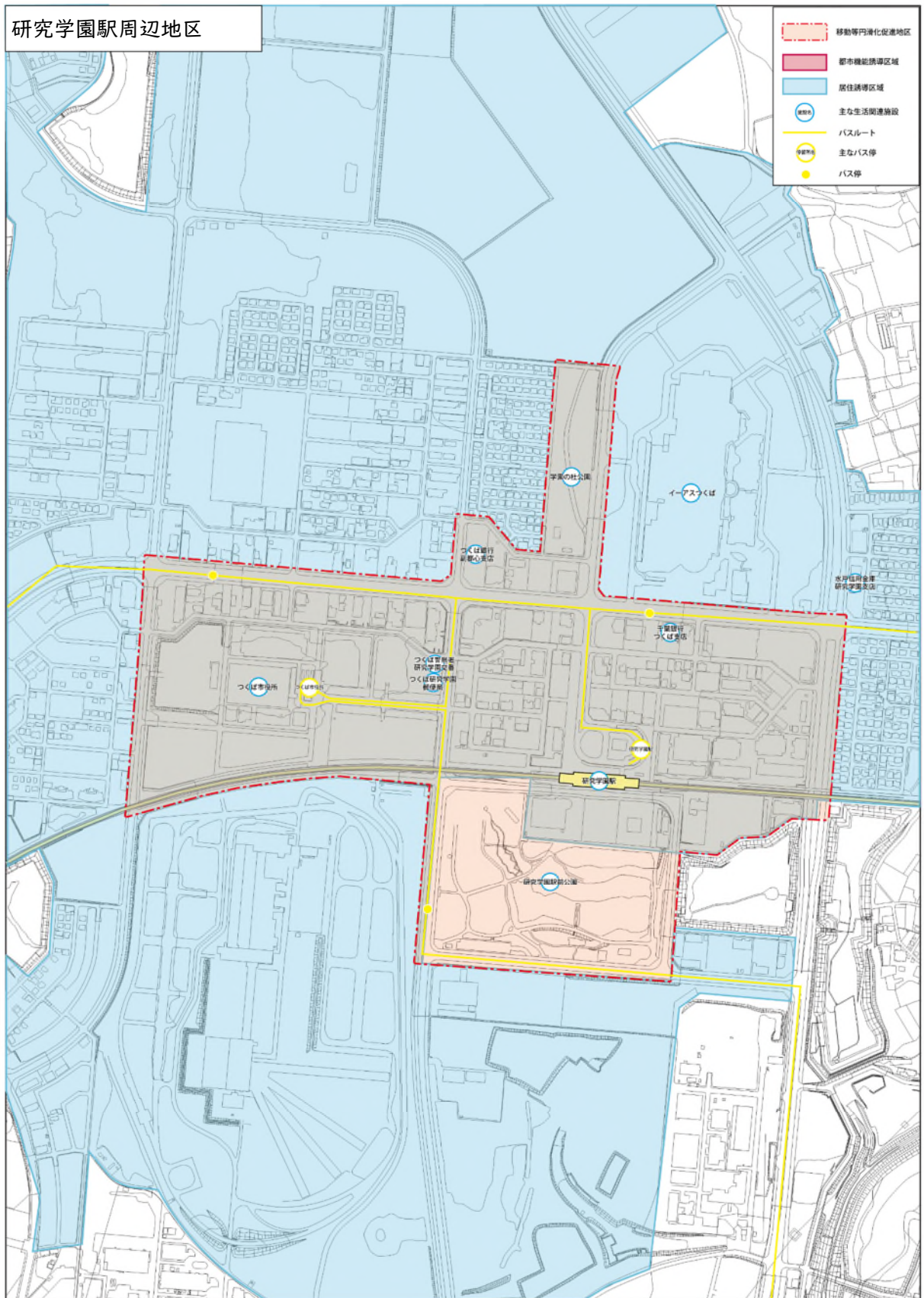
2) 研究学園駅周辺地区

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

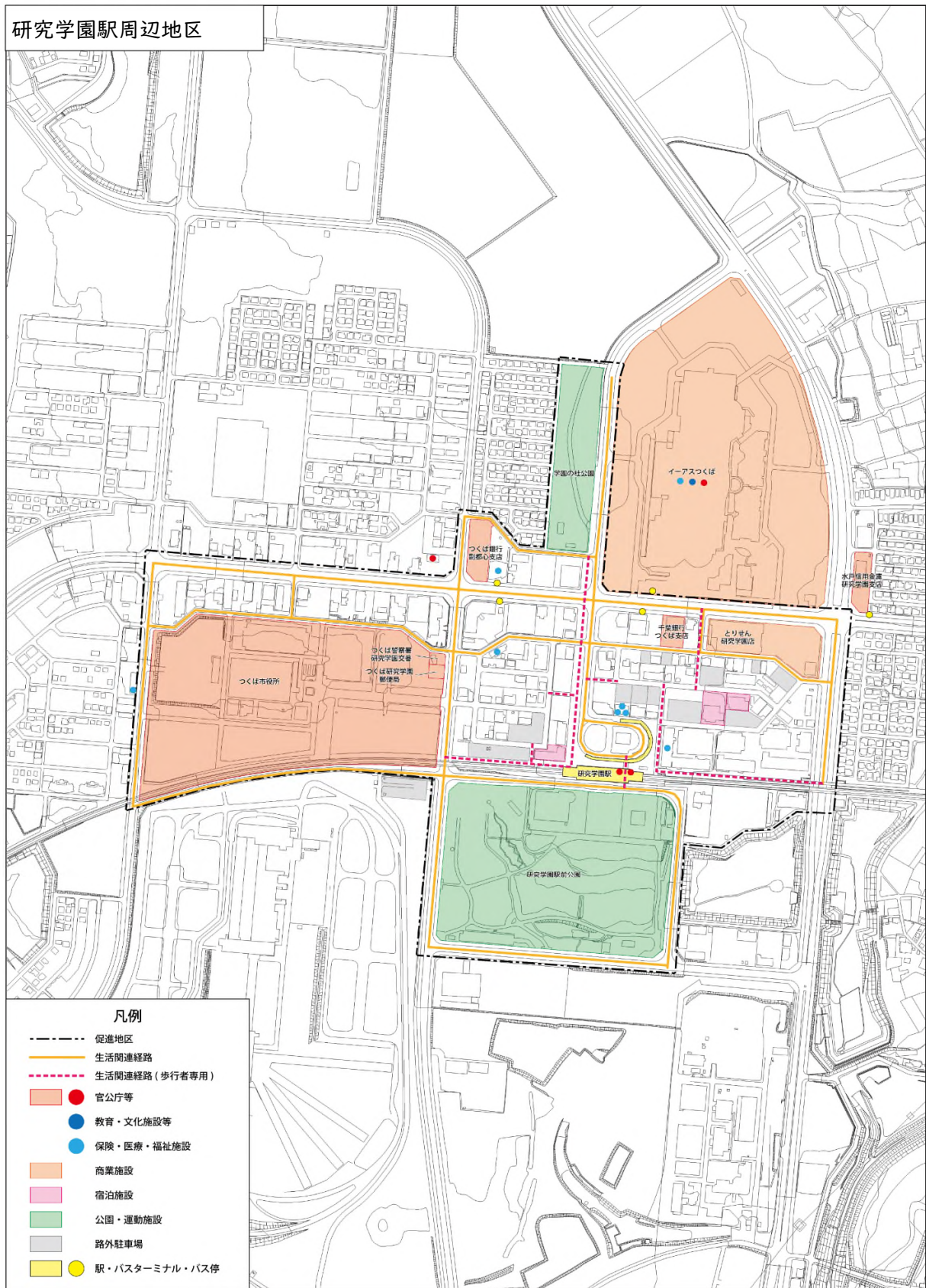
■ 区域界の設定基準

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

■移動等円滑化促進地区の区域



■ (参考) 生活関連施設及び生活関連経路 案



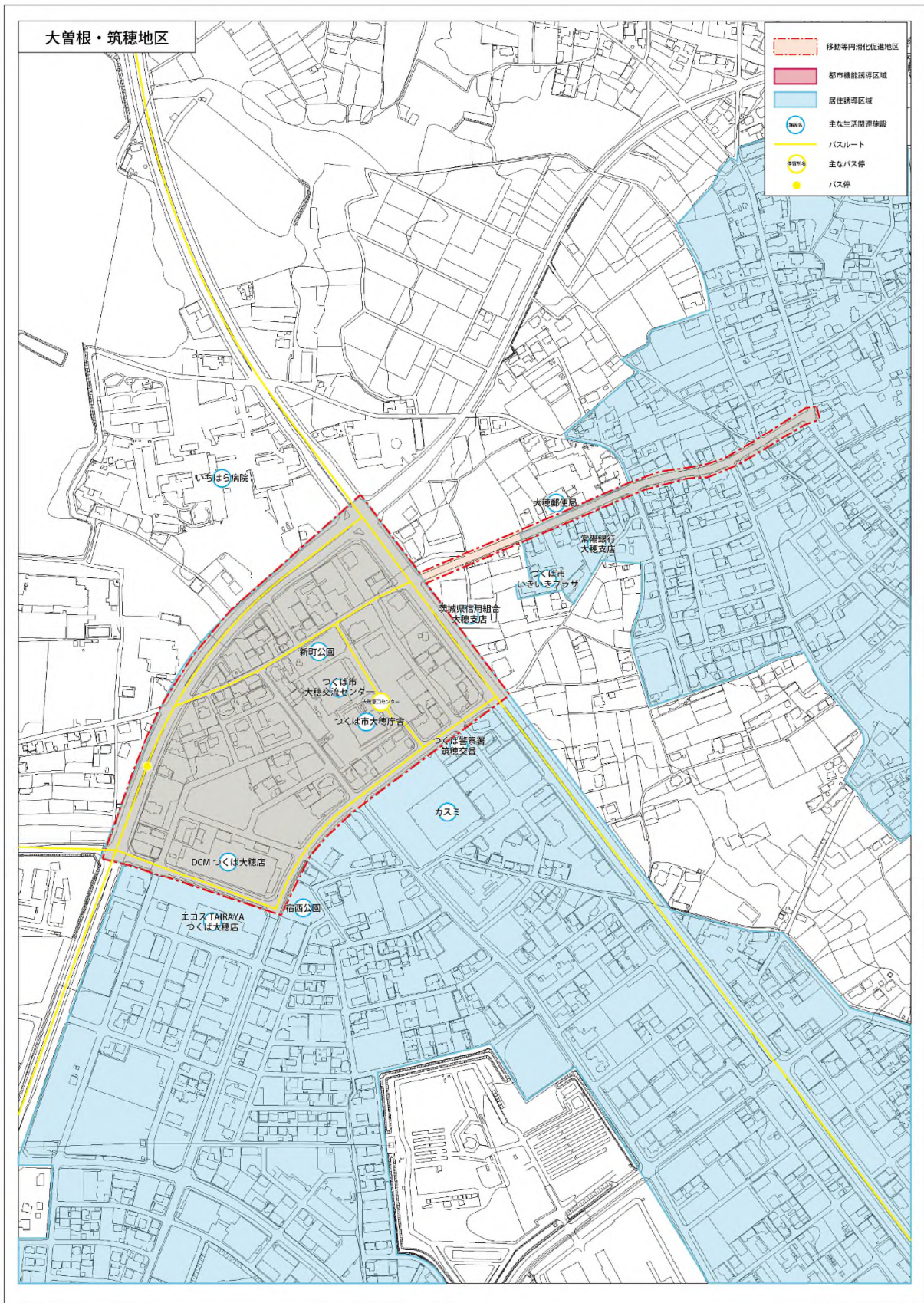
3) 大曾根・筑穂地区

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

■ 区域界の設定基準

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

■移動等円滑化促進地区の区域



■ (参考) 生活関連施設及び生活関連経路 案

