

第2章 つくば市の現況と課題

第2章 つくば市の現況と課題

2-1 つくば市の現況

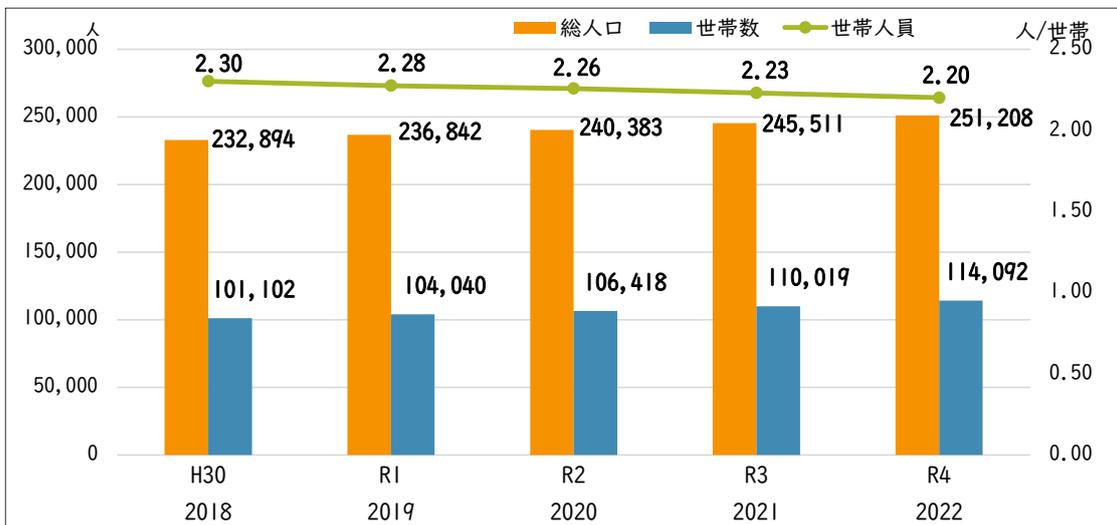
各種統計等のデータをもとに、本市の現状について以下に整理します。

(1) 人口の推移

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

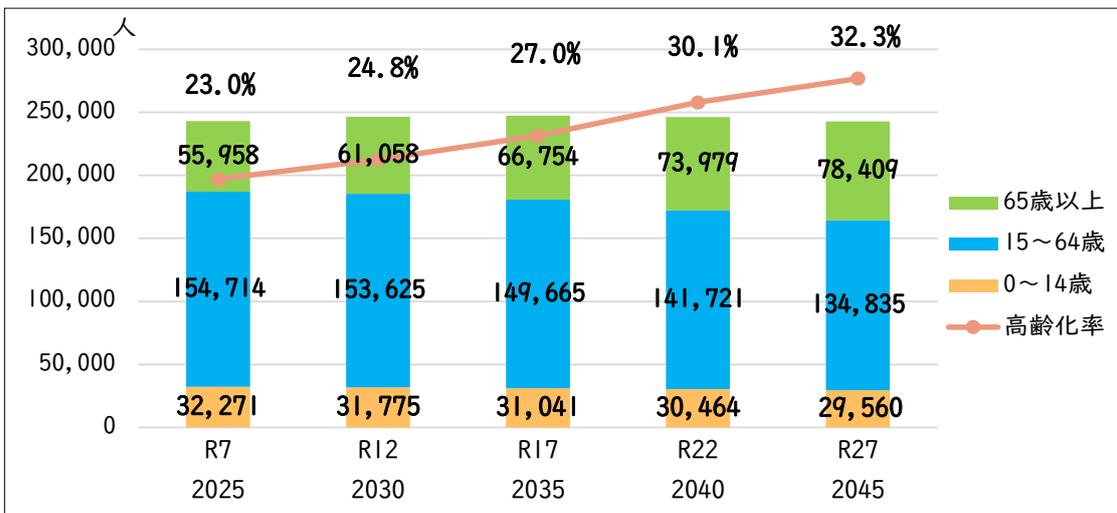
人口は今後も増加する見込みですが、令和17年（2035年）を境に減少することが予想されています。また、令和27年（2045年）には、約3人に1人が高齢者となる見込みです。

図1 つくば市の人口及び世帯数の推移



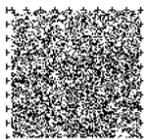
出典：統計つくば（各年10月1日現在）

図2 つくば市の年齢別人口と将来の見通し



出典：国立社会保障・人口問題研究所、国勢調査（各年10月1日現在）

このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



(3) 障害者数

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

表1 障害者手帳所持者数の推移

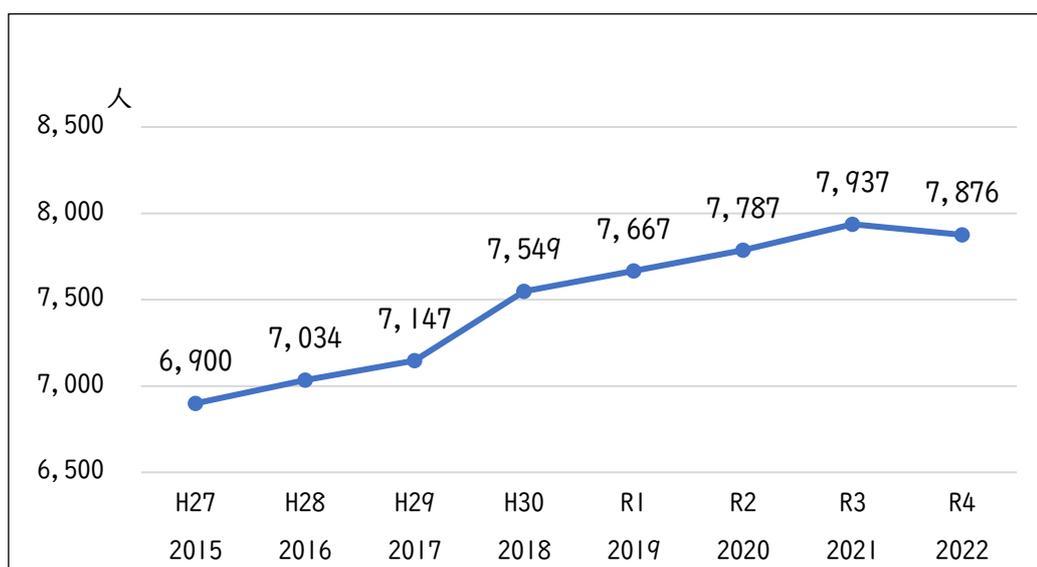
		2017 H29	2018 H30	2019 R1	2020 R2	2021 R3	2022 R4
総人口	人数	229,404	232,894	236,842	240,383	245,511	251,208
身体障害者 手帳所持者数	人数	4,929	4,950	5,039	5,054	5,076	5,106
	総人口比	2.15%	2.13%	2.13%	2.10%	2.07%	2.03%
療育手帳所持者数	人数	1,178	1,194	1,231	1,293	1,333	1,392
	総人口比	0.51%	0.51%	0.52%	0.54%	0.54%	0.55%
精神障害者保健福祉 手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

出典：つくば市障害者プラン

(4) 要支援・要介護認定者数

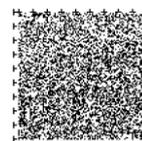
要支援・要介護認定者数(第2号被保険者含む)の総数は、令和4年(2022年)10月1日現在において7,876人となっており、令和3年(2021年)まで増加傾向でしたが令和4年(2022年)に減少しています。

図4 要支援・要介護認定者数の推移(各年10月1日時点)



出典：高齢者統計データ

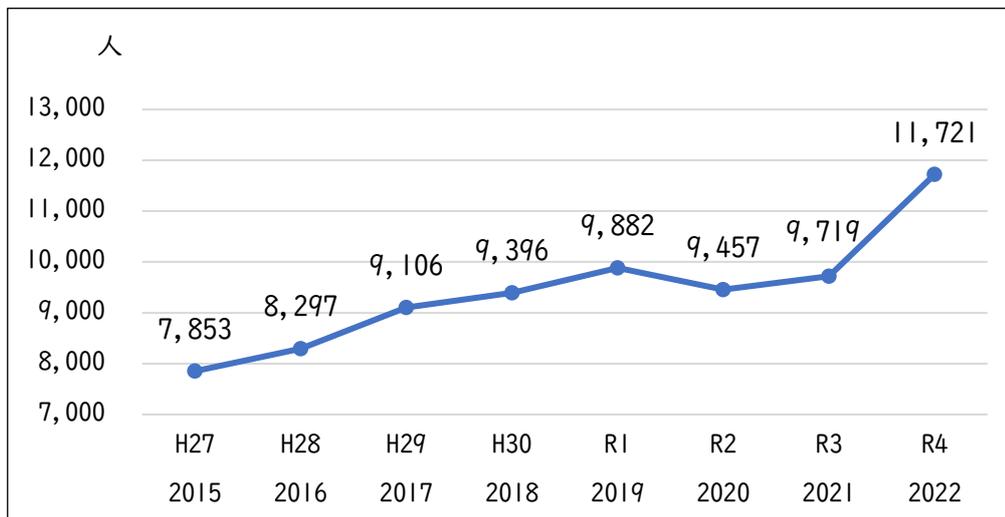
このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



(5) 外国人住民数

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

図5 外国人住民数の推移(各年10月1日時点)

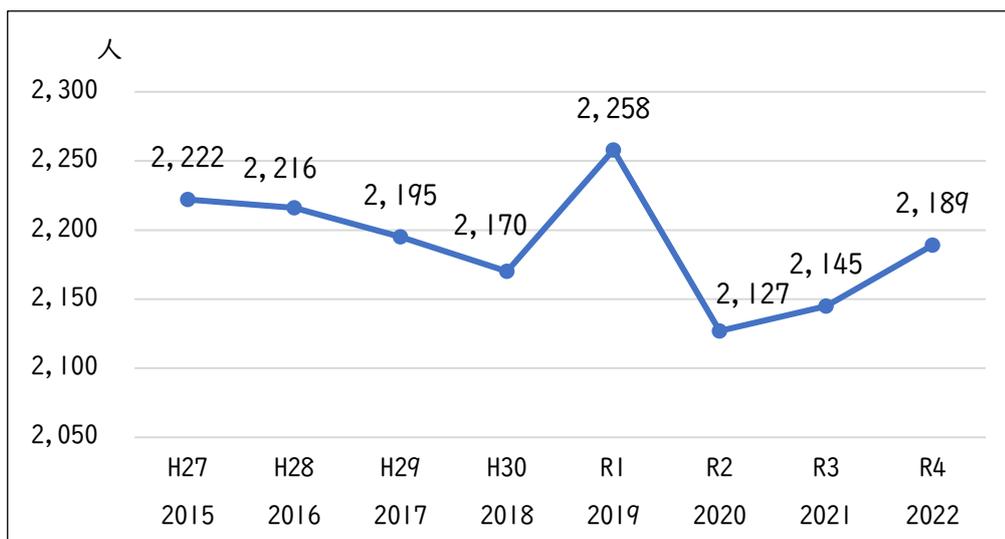


出典：統計つくば

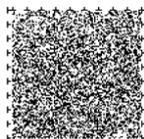
(6) 出生数

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

図6 出生数の推移(外国人を除く出生数、各年1月1日時点)



出典：住民基本台帳

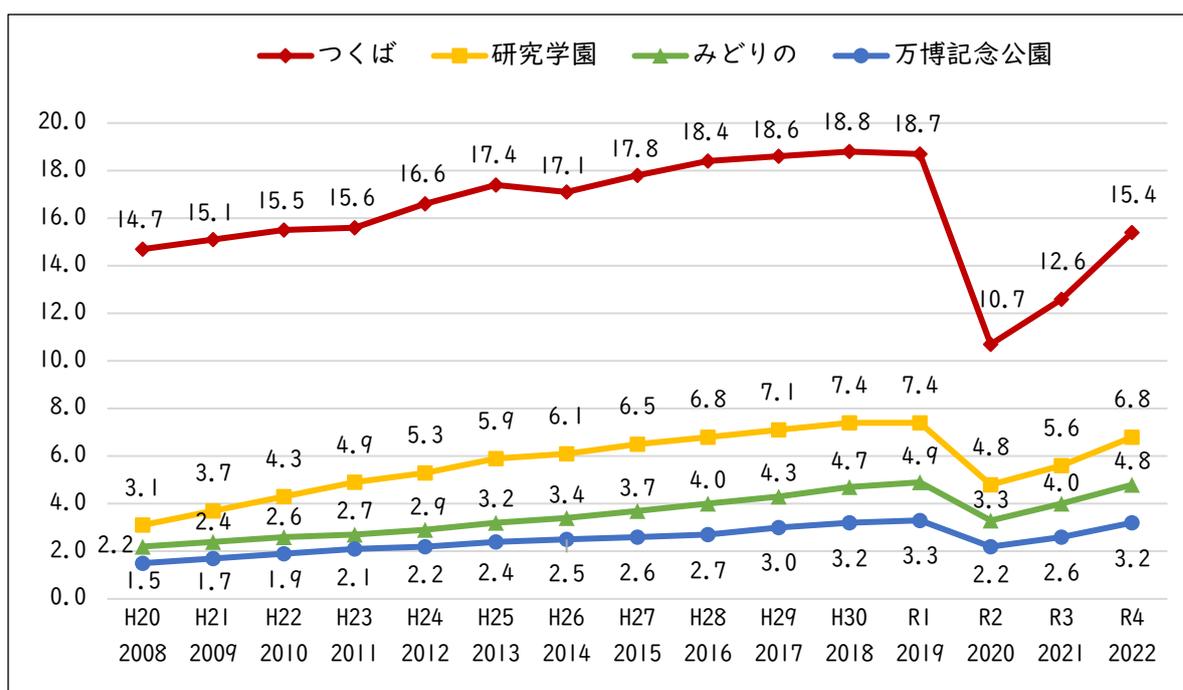


このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

(7) 鉄道利用者数

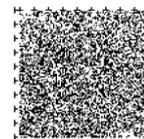
市内にはつくばエクスプレス線の4駅（つくば駅、研究学園駅、万博記念公園駅、みどりの駅）が立地しています。令和4年度（2022年度）では、1日当たりの平均利用者数はつくば駅が最も多く15,400人となっています。

図7 つくばエクスプレス駅の乗降者数の推移



出典：首都圏新都市鉄道（株） | 日平均乗車人員年度別データ（単位千人/日）

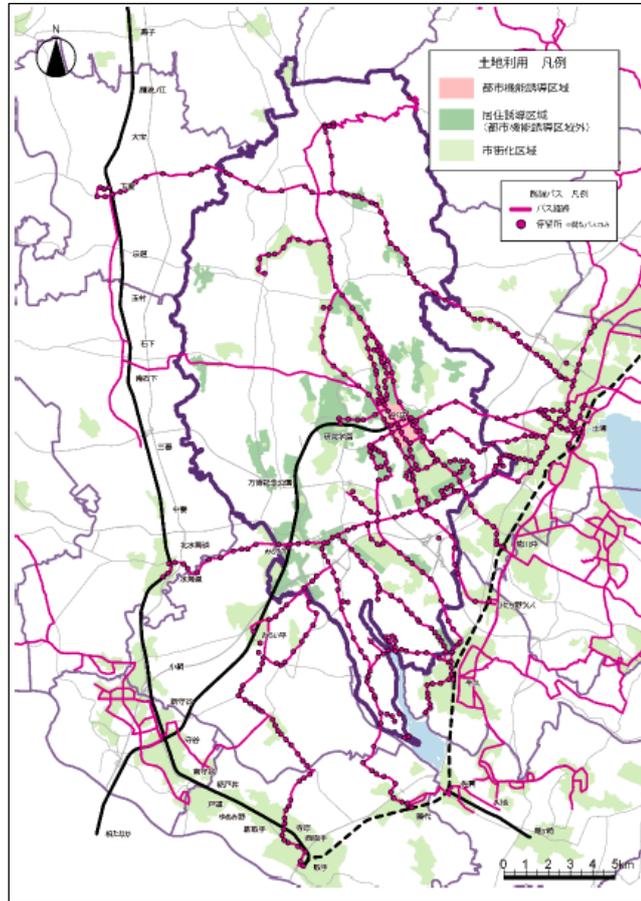
このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



(8) 路線バス利用者数

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

図8 路線バス路線図

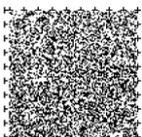


出典：つくば市地域交通計画

表2 関鉄バスの平日及び休日の乗降客数と上位10位の停留所名

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

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

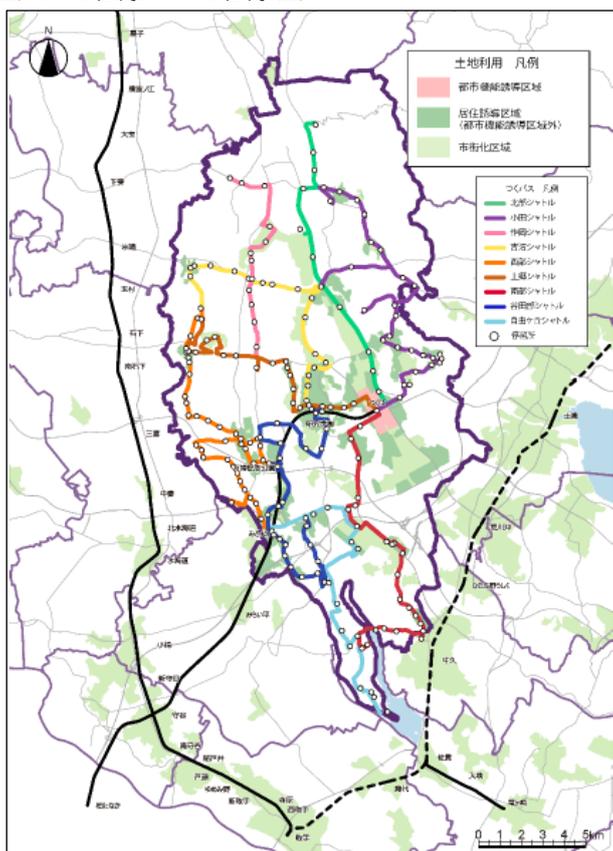


このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

(9) コミュニティバス利用者数

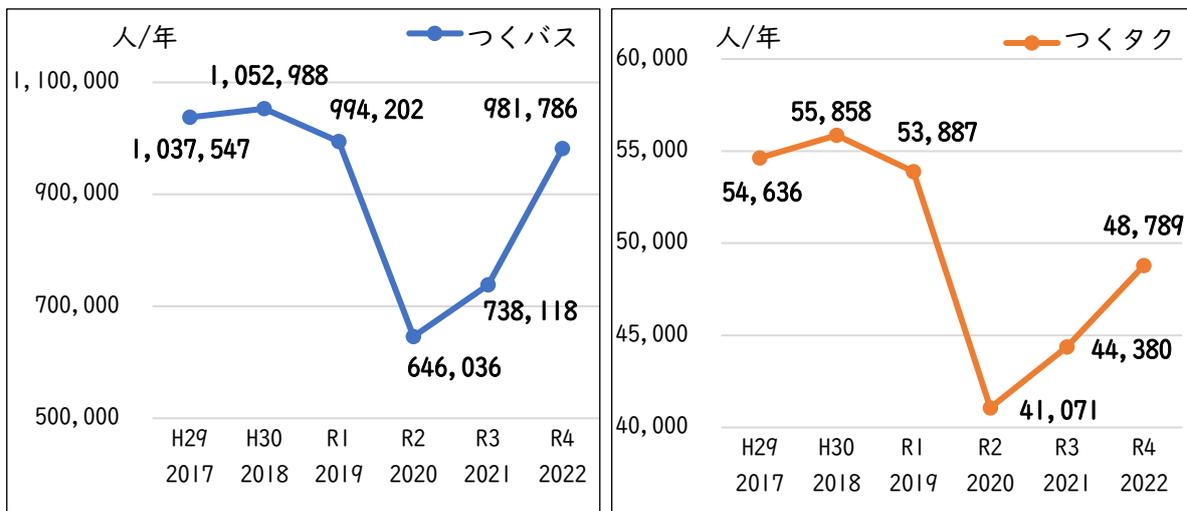
コミュニティバス「つくバス」は北部・小田・作岡・吉沼・上郷・西部・南部・谷田部・自由ヶ丘・荃崎の計10路線を運行しています。令和元年度(2019年度)の利用者数と比較すると9割以上の回復が見られました。同様に、デマンド型交通である「つくタク」の利用者数も令和元年度(2019年度)の利用者数と比較すると9割程度の水準です。

図9 路線バス路線図



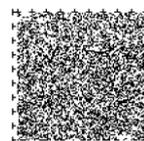
出典：つくば市地域交通計画

図10 つくバス・つくタクの年度別利用者数の推移



出典：統計つくば (データ：つくバス・つくタク年度別利用者数)

このマークは音声コード「Uni-Voice」です。



2-2 市民アンケート調査

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

(1) 市民アンケート調査概要

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

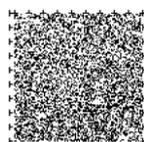
(2) 市民アンケート調査結果の概要

①年代

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

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

年代(n=1039)



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

②居住地区

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

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

居住地 (n=1039)

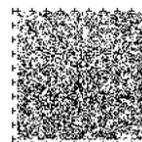
③外出頻度

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

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

外出頻度 (n=1039)

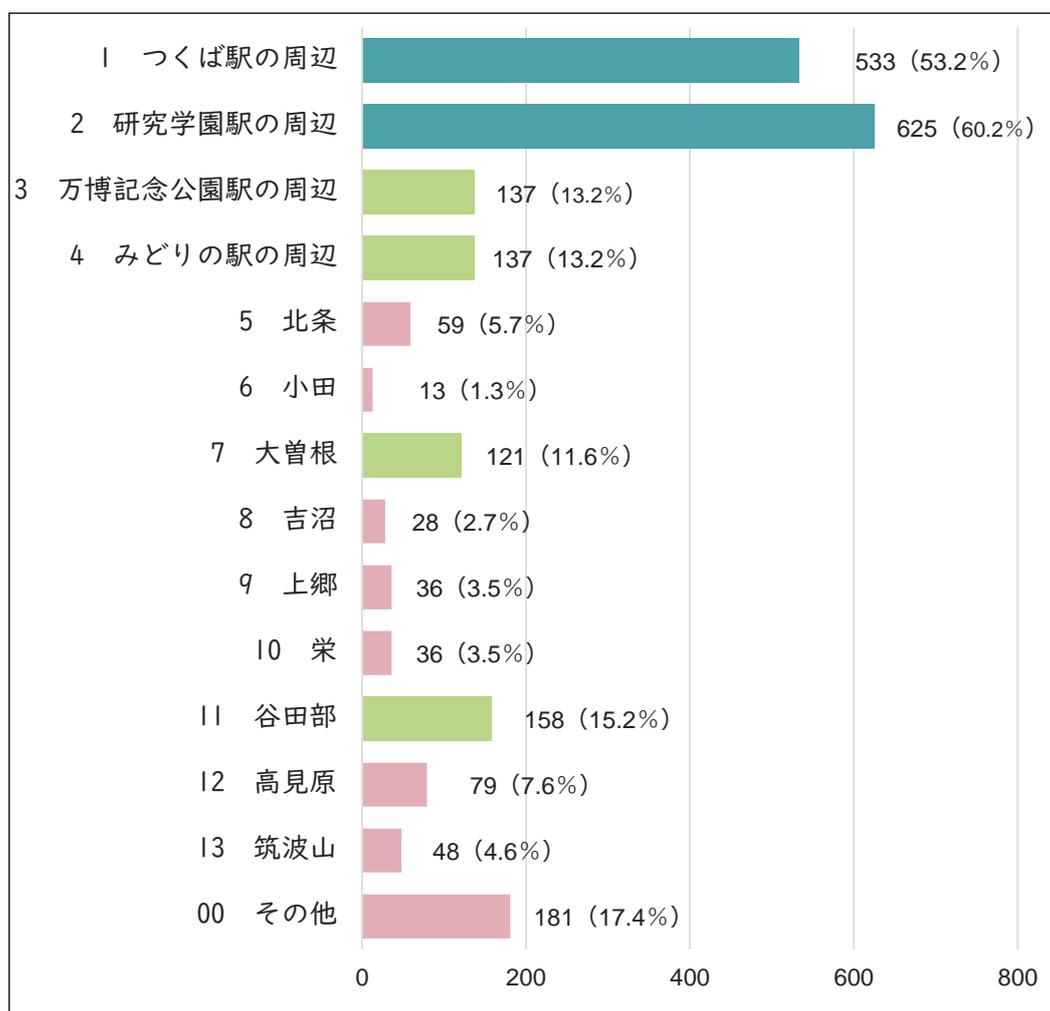
このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



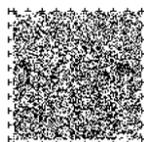
④月1回以上訪問する地域

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

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



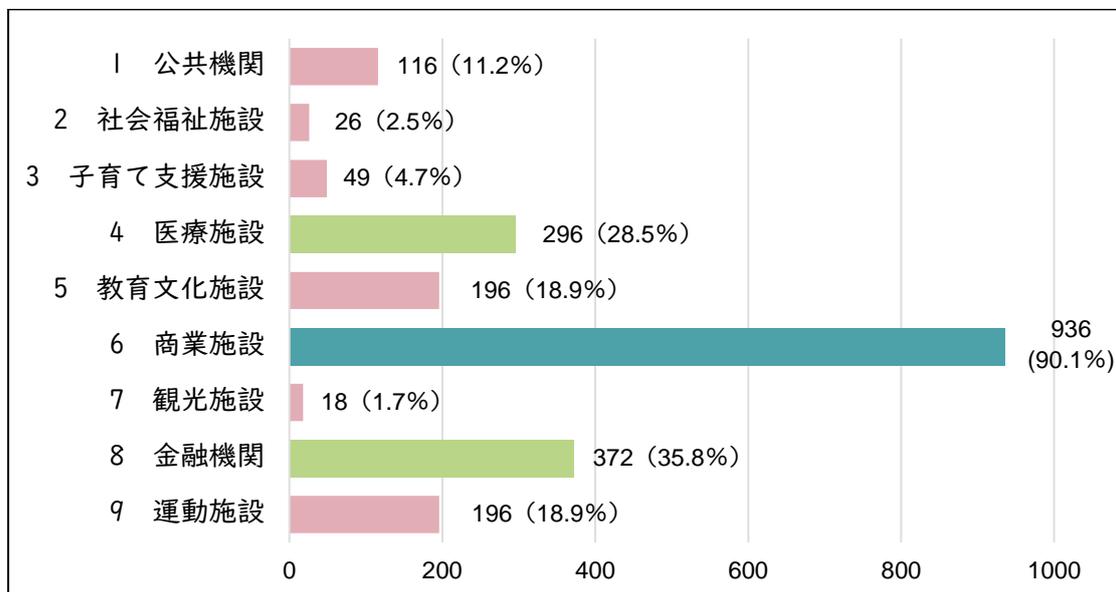
主な外出先（複数回答可、n=1039）



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

⑤月1回以上訪問する施設

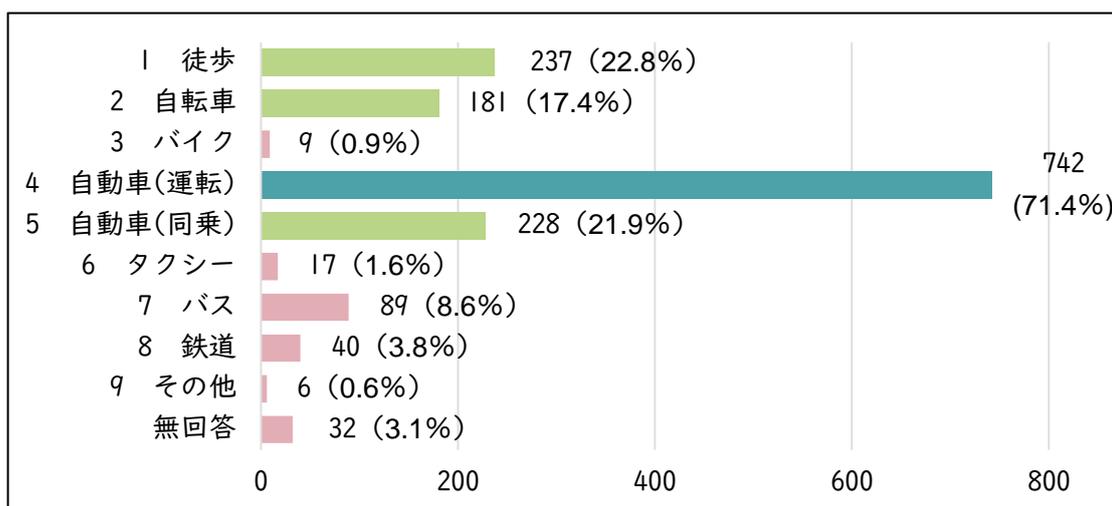
「月1回以上利用する施設」として、約90%の回答者が月に1回以上商業施設を利用しています。利用する人の割合が高い施設として、金融機関約36%、医療施設約29%となっています。



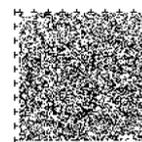
訪問する施設（複数回答可、n=1039）

⑥つくば市内での移動における交通手段

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

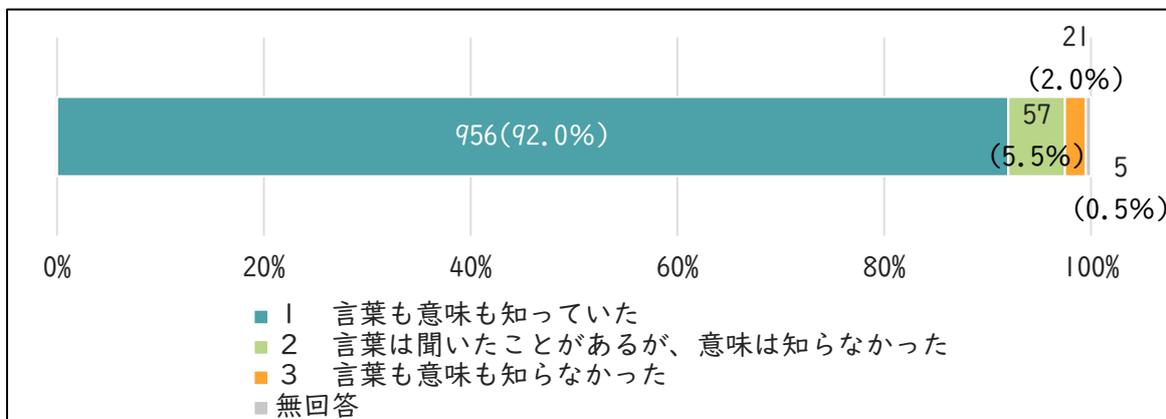


つくば市内での移動における交通手段（複数回答可、n=1039）



⑦ “バリアフリー” の認知度

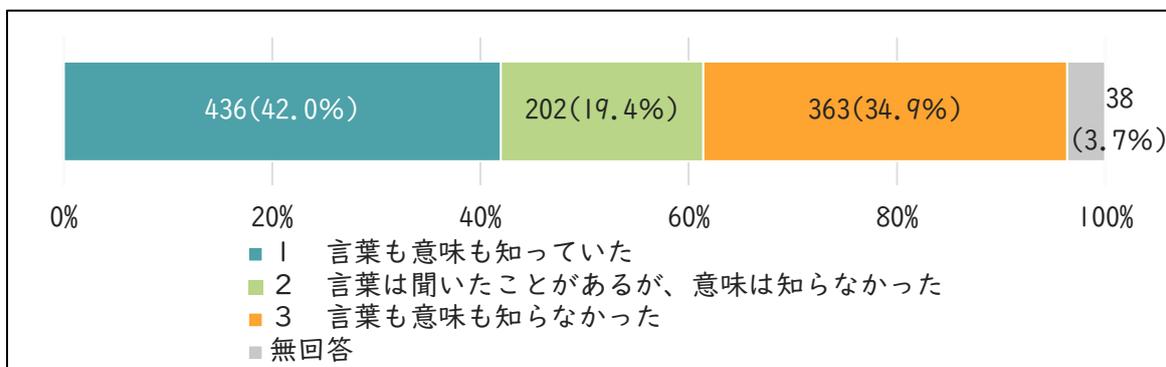
「バリアフリー」という言葉を聞いたことがある人は約 97%であり、全体の約 92%がその意味も理解していると回答しています。一方で、言葉も意味も知らない人は約 2%となっています。



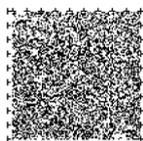
“バリアフリー” の認知度 (n=1039)

⑧ “心のバリアフリー” の認知度

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



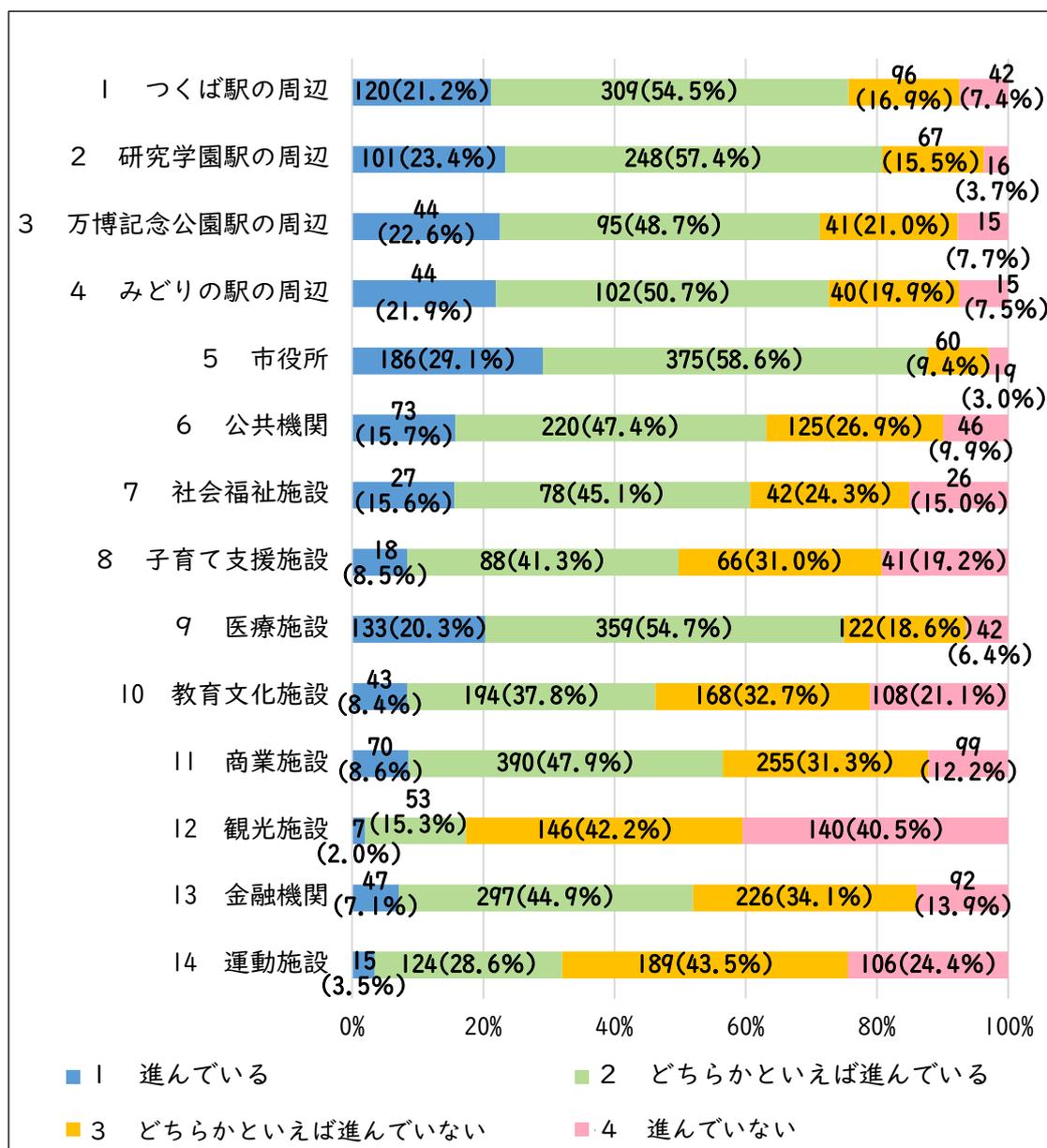
“心のバリアフリー” の認知度 (n=1039)



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

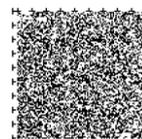
⑨バリアフリー状況

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



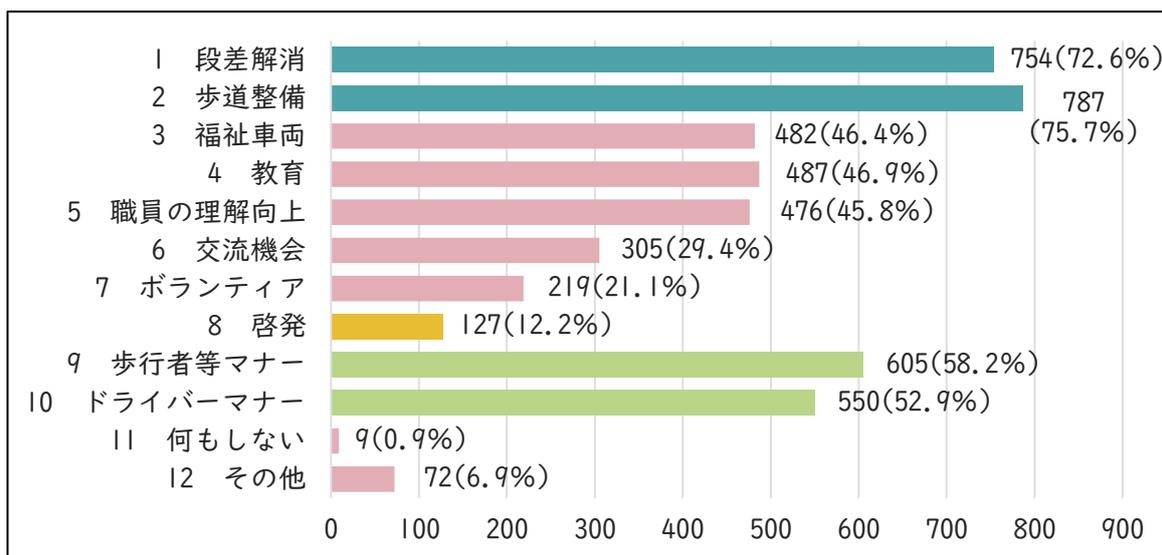
バリアフリー状況 (n=1039)

このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



⑩バリアフリーのまちづくりのために必要だと思うこと

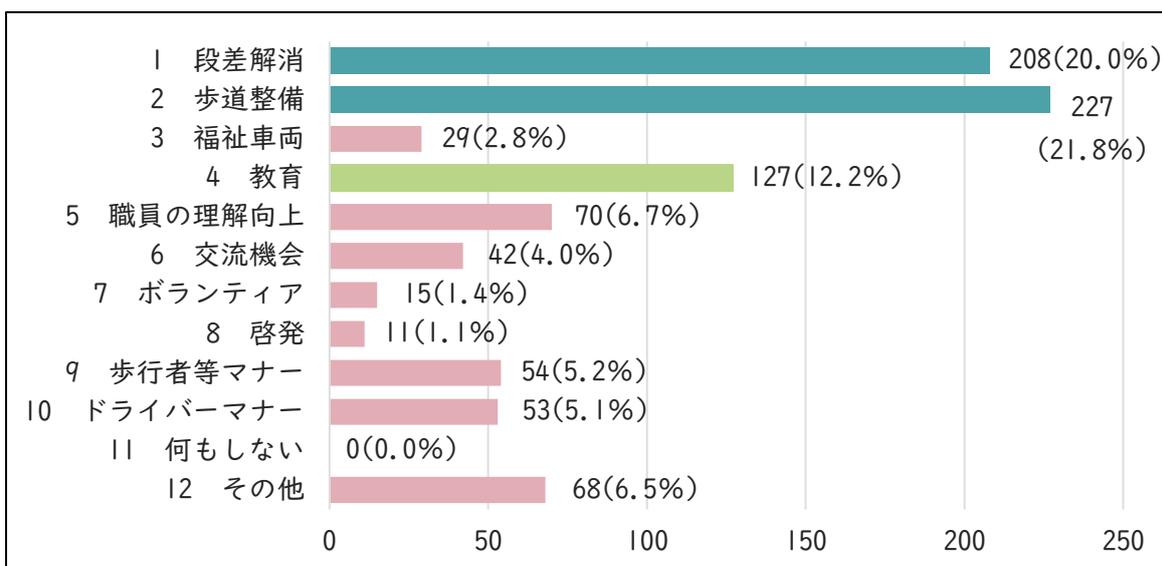
バリアフリーのまちづくりのために必要なこととして、最も回答が多かったのは、「段差解消」、「歩道整備」といったハード面の整備でした。また、歩行者や運転者のマナー向上と回答する人も 50%以上ありました。一方で、講演会やパンフレットでの啓発活動を必要と感じている人は 1 割程度にとどまっています。



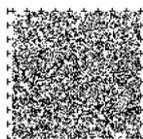
バリアフリーのまちづくりのために必要なこと（複数回答可、n=1039）

⑪バリアフリーのまちづくりのために“最も”必要だと思うこと

バリアフリーのまちづくりのために最も必要だと思うことは、「歩道整備」で約 22%でした。次いで「段差解消」約 20%、「教育」が約 12%でした。



バリアフリーのまちづくりのために“最も”必要なこと（n=1039）



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

2-3 関係団体ヒアリング調査

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

（1）ヒアリング調査の実施概要

ヒアリング調査の実施対象は、以下のとおりです。

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

（2）ヒアリング調査結果

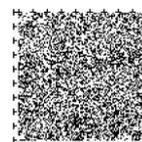
関係団体へのヒアリングの結果について、次に整理します。

① 駅・鉄道利用について

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

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

このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



【駅・鉄道利用に関する意見の一部抜粋】

障害者団体（肢体・身体障害）

- ホームに降り立った時にエレベーターの位置がわかりづらいことが多い、特に混雑時には行ったり来たりが難しくなるので苦勞する。
- 駅を出てからの公共施設等への案内が不足しており、車いすでも利用できるルート案内があると便利である。

障害者団体（知的障害）

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

障害者団体（視覚障害）

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

障害者団体（聴覚障害）

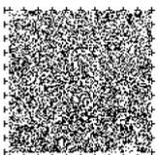
- 聴覚障害者は音声案内で読み方を認識することができないため、駅名にはルビを記載してほしい。
- つくばエクスプレスは、これまでも筑波技術大学の学生との意見交換等を実施し改善を進めているところだが、構内やプラットホームにおける誘導サインについても視認性を高めてほしい。

子育て支援団体

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

②バス利用について

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



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

化の対策が望まれます。

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

【バス利用に関する意見の一部抜粋】

障害者団体（肢体・身体障害）

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

障害者団体（知的障害）

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

障害者団体（視覚障害）

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

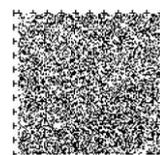
障害者団体（聴覚障害）

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

子育て支援団体

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

このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



③タクシー利用について

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

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

【タクシー利用に関する意見の一部抜粋】

障害者団体（肢体・身体障害）

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

障害者団体（知的障害）

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

障害者団体（視覚障害）

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

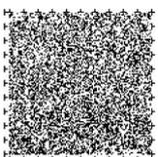
子育て支援団体

- ベビーカーはたたんでトランクや座席に載せることになるため苦勞する。

④バリアフリー対応について

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

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



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

【バリアフリー対応に関する意見の一部抜粋】

障害者団体（肢体・身体障害）

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

障害者団体（知的障害）

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

障害者団体（視覚障害）

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

障害者団体（聴覚障害）

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

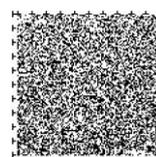
子育て支援団体

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

高齢者団体

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

このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



⑤心のバリアフリーについて

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

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

【心のバリアフリーに関する意見の一部抜粋】

障害者団体（肢体・身体障害）

- エレベーターにおいて、譲ってもらえることや車いすが入るようスペースを作ってくれることが嬉しかった。反対に、先に乗っていた人に譲ってもらえなくて困ったこともあった。
- 介助者ではなく、障害のある自分に意思確認をしてくれたことが嬉しかった。
- 障害のある人に対して声をかけてよいかわからない人が多いように感じる。身近に障害者がいないことが一因だと思うので、障害者との距離を近くして心のバリアフリーを育てることが重要である。

障害者団体（視覚障害）

- 声をかけてもらうのは嬉しいが、半ば強引に手首や白杖を掴まれ怖い思いをすることもある。最初にどうすればいいか聞いてくれると助かる。
- テレビドラマ等で視覚障害者が取り上げられることや、近年では、東京2020大会をきっかけとして、周囲の人から声をかけてもらえることが増えた。

障害者団体（聴覚障害）

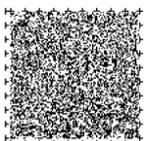
- 緊急時に音声案内があった際に、私が聞こえていないことに気づいた周囲の人が伝えてくれた。

高齢者団体

- 点字ブロックの上に自転車が駐輪されているなど常識的なことが守られていないと感じるので、もっとバリアフリーの意識付けをすべきである。

子育て支援団体

- 電車やバスは、子どもが泣いた場合の周囲への迷惑を考えてしまい使用を控えてしまうが、そのような場合でも周りの乗客からやさしい声をかけてもらえると安心できる。
- 周囲の人と助け合える社会なら、ハード面におけるバリアフリーの必要性は低くなると思うので、そういった周囲とのつながりがより増えるとよい。



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

2-4 まち歩き点検

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

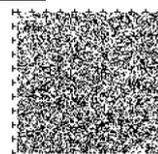
同時に、まち歩き点検は、障害の有無に関わらず参加者全員が一体となり、バリアフリーについて考え理解を深める機会にもなります。同じ目線で実際にバリアを体験し、日常生活を営む上でのまちの具体的問題・課題を点検・共有することが、心のバリアフリーを育むことにもつながり、また、多様な関係者が参加することで、それぞれの立場から見た課題を発見し、社会的障壁を取り除くためにそれぞれがどのような取り組みができるのかといったハード・ソフトの解決策を共に考える契機となります。

(1) まち歩き点検の対象地区

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

対象地区	選定の根拠
①つくば駅周辺地区	つくば市の玄関口であるとともに、生活関連施設数及び鉄道・バスの乗降者数が最多であり、市民アンケートにおける利用者数も多い結果でした。さらに、ヒアリング調査においてほぼ全ての団体から指摘された点を勘案して、まち歩き点検の対象としました。
②研究学園駅周辺地区	鉄道・つくバスともにつくば駅に次ぐ乗降者数であり、市民アンケートにおける利用者数はつくば駅よりも多い地区でした。加えて、つくば市役所が立地しているため、研究学園駅の周辺は多様な市民等が数多く訪れています。さらに、万博記念公園駅・みどりの駅の周辺のモデルになり得ることを勘案し、まち歩き点検の対象としました。
③大曾根・筑穂地区	つくバスの乗降者数が上記2地区に次ぐ3番目であるとともに、大穂窓口センターを始めとした多様な市民等が訪れる生活関連施設が立地し、その数はつくば市役所の立地する研究学園駅周辺よりも多くなっています。さらに、大曾根は旧町村時代の市街地である“周辺市街地”、筑穂は松代・並木にもみられる“郊外型住宅街”という2つの特徴を合わせ持っており、本市における双方のモデルとなり得る地域であることから、まち歩き点検の対象としました。

このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

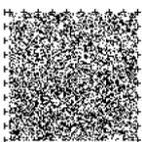


<p>④天久保地区</p>	<p>関鉄バスの乗降者数上位 10 位以内に 3 つのバス停があり、その総数はつくば駅に次ぐ多さです。さらに、つくば駅からペDESTリアンデッキが続いているほか、多様な人々が利用する筑波大学病院及び筑波メディカルセンター病院、視覚障害者・聴覚障害者が在席する筑波技術大学や障害科学類・医学群を有する筑波大学が立地しています。つくば駅との連続性及び本市における医療福祉の中心であることを勘案して、まち歩き点検の対象としました。</p>
---------------	--

(2) まち歩き点検ルートの設定

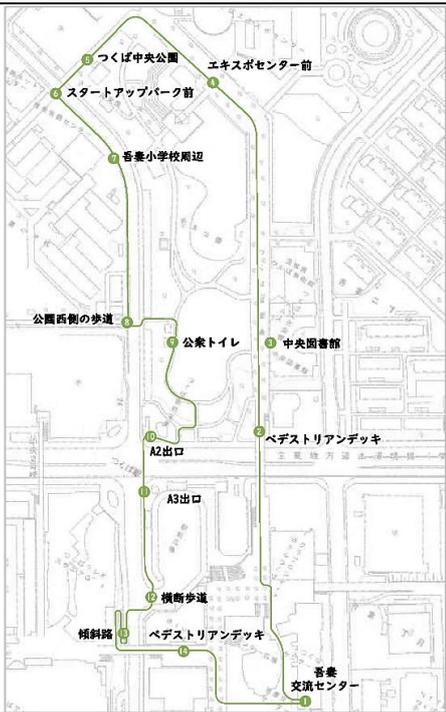
移動等円滑化促進地区における生活関連経路を想定し、各地区の特性や利用者の生活目線での移動経路を考慮して、以下のルート設定を行いました。

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

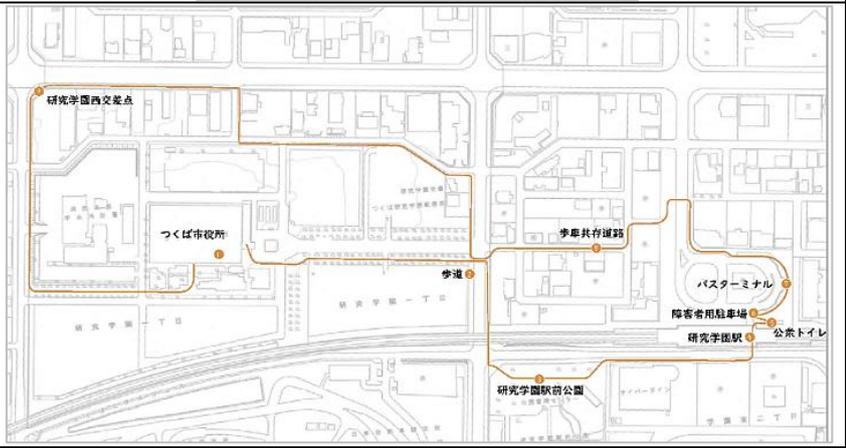


このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

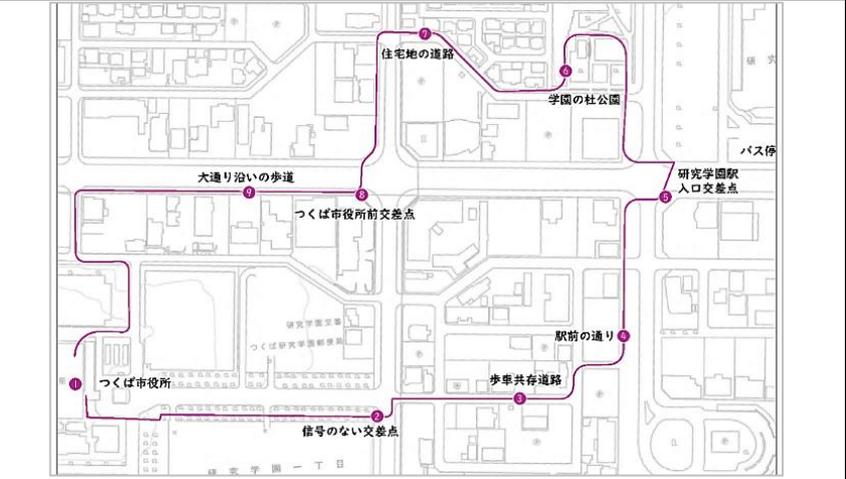
つくば駅周辺地区
A-3: 公園・道路編



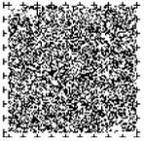
研究学園駅周辺地区
B-1: 公共交通編



研究学園駅周辺地区
B-2: 商業施設編



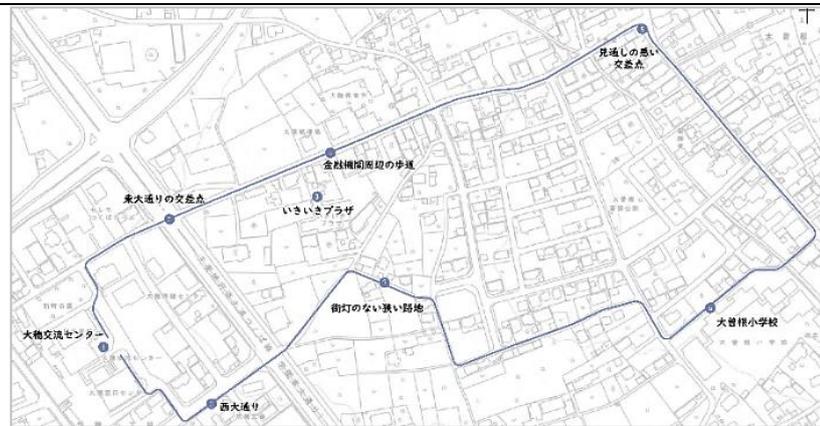
このマークは音声コード「Uni-Voice」です。



大曾根・筑穂地区
C-1：郊外型住宅街編



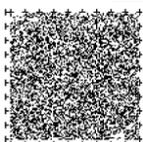
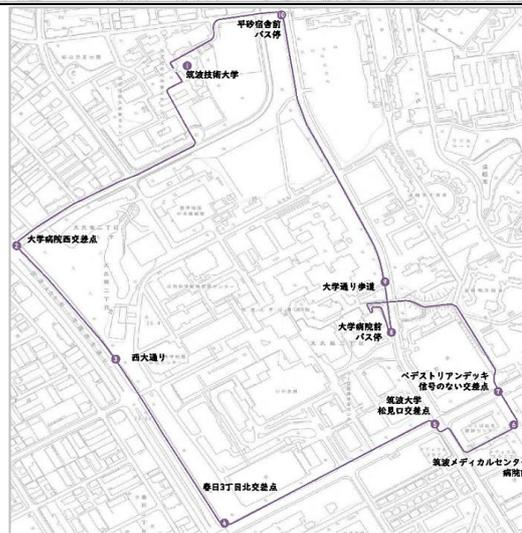
大曾根・筑穂地区
C-2：周辺市街地編



天久保地区
D-1：住宅街編



天久保地区
D-2：医療機関編



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

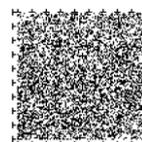
(3) まち歩き点検の実施概要

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

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

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

このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



A-1：つくば駅周辺地区－公共交通編－

つくば駅の公共交通を取り巻く環境は、段差が少ないなどバリアフリーである好事例が確認できた一方、構造的に複雑であり、高齢者や障害者をはじめとしたあらゆる人にとって、情報提供の不十分さが課題であるといえます。



■ 徒歩等による移動及び公共交通に関して

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

■ 市の施設に関して

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

■ 案内情報に関して

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

A-2：つくば駅周辺地区－自家用車編－

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



■ 徒歩等による移動及び公共交通に関して

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

■ 駐車場の警告灯に関して(聴覚障害者)

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

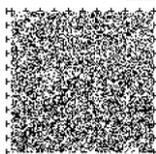
A-3：つくば駅周辺地区－公園・道路編－

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



■ 徒歩等による移動及び公共交通に関して

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



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

つくば駅周辺地区 A-1：公共交通編

実施日：2023年2月24日(金) 天候：曇り

8 ホーム



- 指** ホームの案内サインの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)
- 指** 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)

- 良** A2出口付近の歩道境界ブロックの段差が小さく、使いやすい。(車いす・ベビーカーユーザー)
- 指** A2出口付近のコンコースの点字ブロックと店舗の什器の間隔が狭い。(視覚障害者)

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

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

6 バスターミナル

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



- 指** 傾斜によって自転車のスピードが出て、危険を感じる。

11 中央図書館

- 提** 障害者等用駐車スペースの側面のゼブラゾーンが片側のみなので、車両の両端にあると良い。(車いすユーザー)

11 中央図書館

- 指** 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)



12 ペDESTリアンデッキ

- 指** 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)
- 指** 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)

1 吾妻交流センター



- 指** 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)
- 指** 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)
- 指** 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。

- 指** 同系色で統一された階段は、段差を識別しにくい。(視覚障害者：弱視)

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

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



つくば駅周辺地区 A-2：自家用車編

実施日：2023年2月24日(金) 天候：曇り

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

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

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

5 駐車場～キュート内エレベーター

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



4 南1駐車場

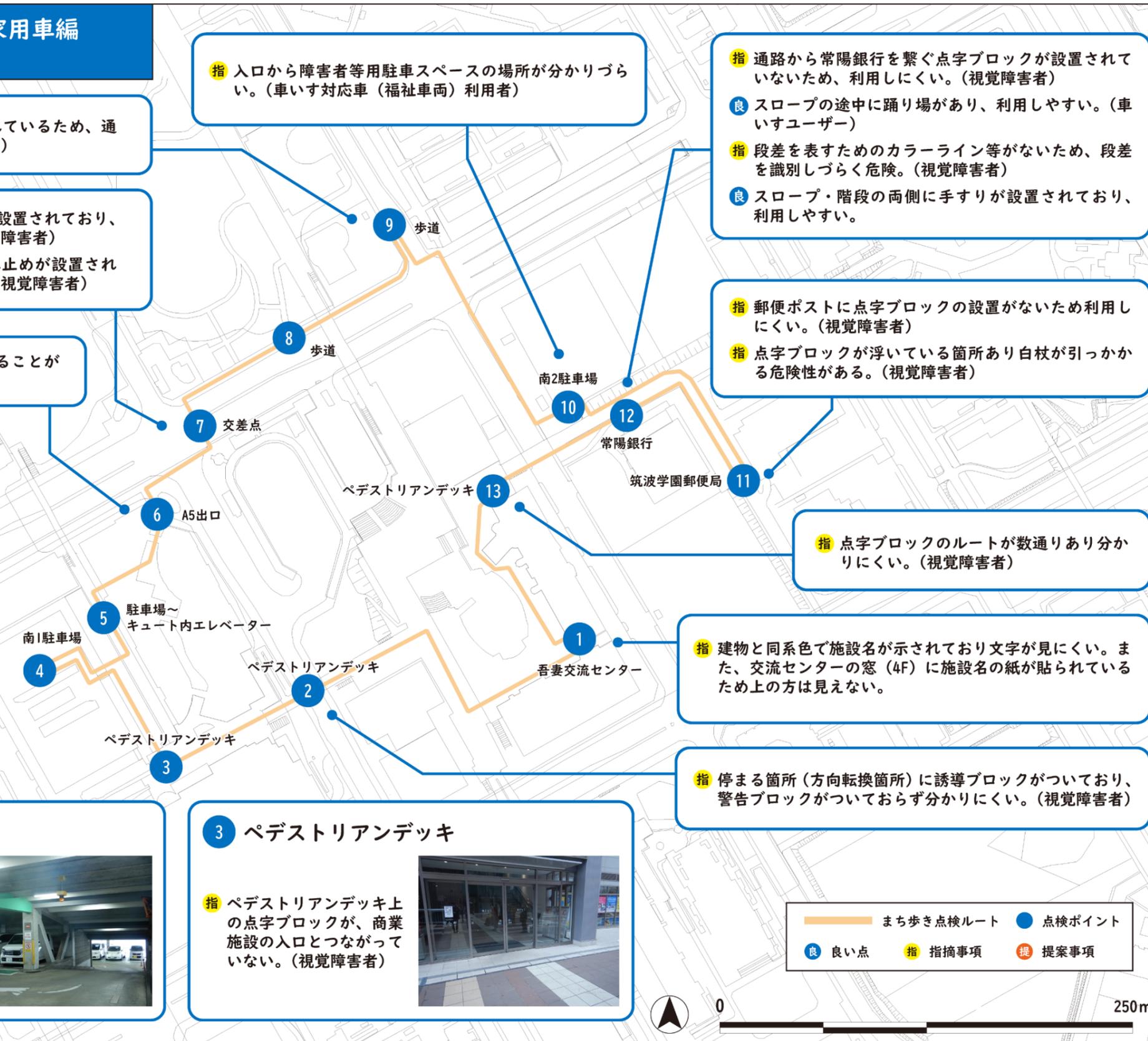
指 駐車場などで車両の通過を知らせる警告音が聞こえず、昼間は警告ライトも見えないので、車両に気が付かないことがある。(聴覚障害者)
指 駐車場内に点字ブロックが敷設されていない。(視覚障害者)



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

3 ペDESTリアンデッキ

指 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)

指 通路から常陽銀行を繋ぐ点字ブロックが設置されていないため、利用しにくい。(視覚障害者)
良 スロープの途中に踊り場があり、利用しやすい。(車いすユーザー)
指 段差を表すためのカラーライン等がないため、段差を識別しづらく危険。(視覚障害者)
良 スロープ・階段の両側に手すりが設置されており、利用しやすい。

指 郵便ポストに点字ブロックの設置がないため利用しにくい。(視覚障害者)
指 点字ブロックが浮いている箇所あり白杖が引っかかる危険性がある。(視覚障害者)

指 点字ブロックのルートが数通りあり分かりにくい。(視覚障害者)

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

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

— まち歩き点検ルート ● 点検ポイント

● 良い点 ● 指摘事項 ● 提案事項



つくば駅周辺地区 A-3：公園・道路編

実施日：2023年2月24日(月) 天候：曇り



指 歩道にある触地図前の点字ブロックが土に被っており分かりにくい。(視覚障害者)
指 ブラインドコーナーには路面に警告サインがあるが、周囲に木々が生い茂っており夜は暗く見えにくい。

指 歩道は根上がりで段差ができており、夜だと気づかず、はまってしまって怖い。(車いすユーザー)

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

指 個室トイレは暗く、使用しにくい。

2 ペDESTリアンデッキ

指 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)



指 施設名のサインが施設の色と同化しているため、見えにくい。

良 バス停にある柵同士の間隔が広いので乗降しやすい。(車いすユーザー)
指 街灯と標識の間に点字ブロックやバス停があり乗降口の幅が狭く乗降しにくい。(視覚障害者)

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

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

6 スタートアップパーク前

指 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。

指 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。



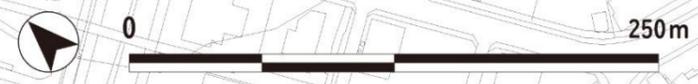
10 11

良 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)



指 スロープは勾配があり、上るのが大変である。(車いすユーザー)

— まち歩き点検ルート ● 点検ポイント
 ● 良 良い点 ● 指 指摘事項 ● 提 提案事項



B-1：研究学園駅の周辺－公共交通編－

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



■ 徒歩等による移動及び公共交通に関して

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

■ 心のバリアフリー（ソフト面）に関して

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

B-2：研究学園駅の周辺－商業施設編－

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

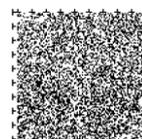


■ 徒歩等による移動及び公共交通に関して

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

■ 天候に関して

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



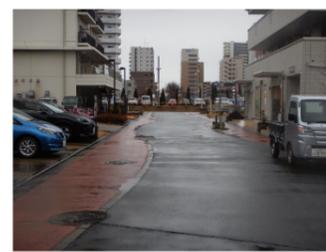
研究学園駅周辺地区 B-1：公共交通編

実施日：2023年2月13日(月) 天候：雨



良 車止めの間隔があり、白杖の障壁になってなくてよい。(視覚障害者)

8 歩車共存道路
指 歩車共存道路で、スピードを出して走行する車が出て怖かった。



7 バスターミナル
指 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。



指 障害者等専用駐車場の車止めは、リフト車から車いすを降ろすためのスロープを出すときに、当たってしまう。車止めの高さが6cm以下にする必要がある。(車いすユーザー)
良 バスの乗降場は、歩道が車道より高くなっているため、楽に乗降できる。(車いすユーザー)

2 歩道
指 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。
指 「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。



良 多機能トイレのスペースが広く、利用しやすい。(車いすユーザー)

良 多機能トイレがスライド式ドアで開けやすい。(車いすユーザー)

良 足元が当たらないように奥行があり利用しやすい。(車いすユーザー)
指 触地図がある案内がないため、利用しにくい。(視覚障害者)

— まち歩き点検ルート ● 点検ポイント
良 良い点 **指** 指摘事項 **提** 提案事項



研究学園駅周辺地区 B-2：商業施設編

実施日：2023年2月13日(月) 天候：雨

8 つくば市役所前交差点

- 指** 屋内・屋外で同じ車いすを使うので、雨の日に外出すると、帰宅後車輪を拭く手間がかかるので、雨天時は外出を控えたい。(車いすユーザー)
- 指** 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ます避けることを諦めている。(視覚障害者)

1 つくば市役所

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



2 信号のない交差点

- 指** 視覚障害者にとって移動しやすい交差点と信号機の関係
 - ・最も移動しやすい：音響式信号機のある交差点
 - ・2番目に移動しやすい交差点：信号機のない交差点(自分のペースで渡れる)
 - ・最も移動しにくい交差点：信号機だけの交差点(信号の色を車の音で把握しないといけないため)

3 歩車共存道路

- 良** 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)



- 良** 休憩スペースまでスロープなど多様な経路があり、いろんな人が使えるように配慮されている。
- 良** 水飲み場に蹴り込みがあり車いすでも利用できる。(車いすユーザー)

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

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

— まち歩き点検ルート ● 点検ポイント
● 良い点 ● 指摘事項 ● 提案事項



C-1：大曾根・筑穂－郊外型住宅街編－

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



■ 徒歩等による移動及び公共交通に関して

交差点付近の車道と歩道のすりつけ部において、マウントアップの歩道を車道に合わせるための傾斜が急勾配となり、移動、信号の待機時にバリアとなる点が指摘されました。

■ 市の施設に関して

交流センター敷地内のバリアフリーの不十分さが多くあげられました。

■ その他施設に関して

筑穂交番のバリアフリーの不十分さが多くあげられました。

C-2：大曾根・筑穂－周辺市街地編－

周辺市街地では、道路における安全確保、施設の維持管理が課題です。



■ 徒歩等による移動及び公共交通に関して

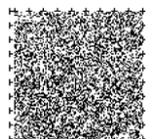
大曾根市街地へ続く主要道路は歩道がなく交通量も多いため、すれ違いが困難でした。側溝の溝が広い場所もあり、参加者が危険を感じる場面が多くありました。

■ 市の施設に関して

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

■ その他施設に関して

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



大曾根・筑穂地区 C-1：校外型住宅街編

実施日：2023年2月21日(火) 天候：雨

1 大穂交流センター

指 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って迂回する必要がある。



指 バス停に照明がなく、夜は暗く使用しにくい。

指 信号機と車止めの間隔が狭いため通りにくく、ぶつかりそうで怖い。

8 西大通り

7 信号のない交差点

7 信号のない交差点

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



2 大穂庁舎駐車場

指 身体障害者用駐車場のスペースが不十分で、使いにくい。

指 駐車場から施設へのスロープの場所がわからない。



3 つくバス バス乗り場

指 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。



4 筑穂交番

指 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。

指 車いすでは開き扉を開けられない。

指 不在時用電話の箱が開かない。

指 不在時用の電話は、聴覚障害者は利用できない。

指 いざという時に交番が利用できる状態であれば、安心して外出できない。



指 車両が往来する箇所に点字ブロックがなく次の点字ブロックまでたどり着けるのか。(視覚障害者)

指 駐車場内は車と歩行者が混在し、駐車場内を通る時、車のエンジン音・クラクションに気付かず危ない。(視覚障害者)

大穂交流センター 1 2 大穂庁舎駐車場

つくバス
バス乗り場 3

4 筑穂交番

スーパーマーケット
障害者用駐車場 5

6 宿西公園

まち歩き点検ルート ● 点検ポイント
● 指 指摘事項 ● 提 提案事項



0

250m

大曾根・筑穂地区 C-2：周辺市街地編

実施日：2023年2月21日(火) 天候：雨

2 東大通りの交差点

指 周辺の歩道は、すれ違い時に車との距離が近いほか、車いす、歩行者、自転車とのすれ違いに十分な幅員がない。



1 大穂交流センター

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



4 金融機関周辺の歩道

- 指** 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)
- 指** 生活関連施設のスロープにプランターが置かれ通行の妨げとなっていた。
- 指** 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)



指 空家があり、倒壊の危険や景観の悪化、目の前を通りにくい。

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

指 街灯が設置されていないため夜間の通行が危険。

東大通りの交差点 2

いきいきプラザ 3

街灯のない狭い路地 7

大曾根小学校 6

見通しの悪い交差点 5

金融機関周辺の歩道 4

大穂交流センター 1

8

まち歩き点検ルート ● 点検ポイント
良 良い点 指 指摘事項 提 提案事項



D-1：天久保－住宅街編－

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



■ 徒歩等による移動及び公共交通に関して

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

■ 徒歩等による移動及び公共交通に関して（好事例）

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

■ 学生街に起因する期待に関して

筑波技術大学や筑波大学など、全国から多くの学生が集まるエリアのため、バリアフリーを重点的に実施し、誇れる街にすることで、つくば市のバリアフリー化を好事例、モデルとして全国に広めることができるのではないかという意見がありました。

D-2：天久保－医療機関編－

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

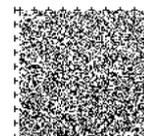


■ 徒歩等による移動及び公共交通に関して

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

■ 徒歩等による移動及び公共交通に関して（好事例）

利用者と管理者の連携が取れた好事例として、利用者の声を反映した車止めが設置された事例が確認されました。



天久保地区 D-1：住宅街編

実施日：2023年2月20日(月) 天候：曇り

提 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。

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

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

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

2 コンビニ前の交差点

- 良** 押しボタンやエスコートゾーンが設置されている。
- 良** 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。
- 指** 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)
- 指** 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)



指 舗装材(石畳)が取れて穴ができていて危険である。

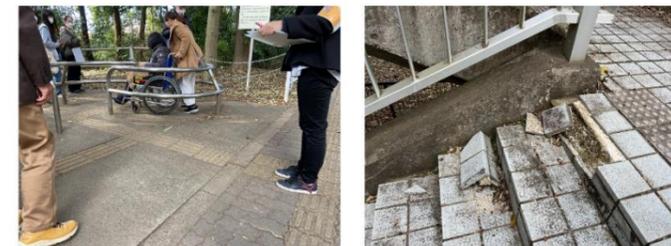
7 東大通り

- 指** 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)
- 指** 東大通りの交差点において、車いすユーザーは、中央分離帯による小さな段差を避け、横断歩道から外れ、車道側を通らないと、横断できない。(車いすユーザー)



3 平砂歩道橋

- 指** 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。
- 指** 横断歩道前は段差があり利用しにくい。(車いすユーザー)
- 指** 舗装が割れている・すべりやすい材で危険である。



指 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。

— まち歩き点検ルート ● 点検ポイント
 ● 良 良い点 ● 指 指摘事項 ● 提 提案事項



0

500m

天久保地区 D-2：医療機関編

実施日：2023年2月20日(月) 天候：曇り

良 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)

提 横断歩道と歩道の境の傾斜部に横線が3本設置されており、何かしらのサインがあると横断歩道を渡り切ったことが分かるため、通行しやすい。

指 車両の進入を抑制するために設置されているアーチ状の車止めは、アーチ状の間に白杖が入ると転倒の恐れがあり危険。

良 1mくらいの間隔でポールが2本設置されているが白杖利用時も問題なく通行できる、横断歩道側から通行した際には警告ブロックとポールがもう少し離れている方がよい。

4 春日3丁目北交差点

指 西大通りでは歩道と同じ高さには自転車道があるが、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)



9 大学通り歩道

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



10 平砂宿舎前バス停

指 車両侵入抑制のポールが複雑に設置され、歩行ルートが波型のようにになっているため、方向転換が多くなり、どの方向に進んでいいかわからなくなる。(視覚障害者：全盲)



指 車両侵入抑制のポールの間隔が狭く、走行ルートが複雑であるため、車いすで通るのは困難である。

8 大学病院前バス停

指 スロープの勾配が急の場合、車いすで下るのは難しく、かつ恐怖を感じる。(車いすユーザー)



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

6 筑波メディカルセンター病院前

指 路線の境目で途切れている。
指 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。



指 南北・東西方向で交互に歩車分離の信号の音になっているため、知らないと各方面から音がして混乱する、どの方向を横断していいかわかりにくい。

指 歩道上の旧バス停の付近に警告ブロックが残っている。

— まち歩き点検ルート ● 点検ポイント
 ● 良 良い点 ● 指 指摘事項 ● 提 提案事項



0



500m

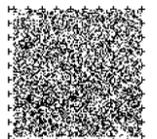
(4) まち歩き点検の結果

まち歩き点検は、4日間（プレ点検を除く）にわたり、4地区9ルートにおいて延べ67名の参加の下で実施され、市内のバリアフリーの状況について、好事例を含む多様な指摘がなされました。まち歩き点検には、車いすユーザー、視覚障害者（全盲、弱視）、聴覚障害者及び介助者が参加し、障害ごとに異なるバリアがあることが共有できました。例えば、車いすユーザーからは段差やスロープなどの主に経路について、視覚障害者からはエスコートゾーンや音響式信号機などの主に交差点について、聴覚障害者からは街灯の設置などによる視覚情報の確保について指摘がありました。

また、まち歩き点検を実施した4地区ごとに、バリアフリー化の状況が大きく異なっていたことも特筆すべき点です。例えば、つくば駅周辺地区は歩道が広く迂回しやすいため、段差に関する指摘は相対的に少なかったものの、案内表示における設置場所やデザインなど、目的地までの誘導に関する指摘が多く挙げられていました。同様に、研究学園駅周辺地区は点字ブロックの不連続性について、大曾根・筑穂地区は歩道の使いにくさや公共施設のバリアフリー化の不十分さについて、天久保地区は舗装のひび割れや点字ブロックの配置位置の不適切さといった歩道の不十分さについての指摘が多くありました。

市内のバリアフリーの状況について、車いすユーザー、視覚障害者、聴覚障害者及び介助者といった多様な参加者による点検を踏まえ、障害ごとに異なるバリアの存在や、点検を実施した4地区それぞれのバリアフリー化の状況が明らかになりました。地区ごとの意見の有無を次の表に示します。

このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



まち歩き点検で抽出された意見の有無	地区			
	つくば駅	研究学園駅	大曾根・筑穂	天久保
凡例：○ まち歩き点検にて意見有り				
【1】 徒歩等による移動及び公共交通に関して				
歩道	○	○	○	○
歩道（勾配、高さ）	○		○	○
歩道（幅員、休憩スペースの有無）	○	○	○	○
舗装（段差、種類）	○	○	○	○
歩道上の障害物（有無）		○	○	
信号機の待機場所（勾配、広さ）	○		○	○
交差点（視界の広さ）		○		○
自転車専用レーン（有無）	○			○
歩道と車道の境界の車止め（設置位置、種類）	○	○		○
植栽（根上り、管理状況）	○		○	○
ペDESTリアンデッキの構造（交差部の多さ）	○			
横断歩道	○	○	○	○
横断歩道（有無）			○	
横断歩道（段差）			○	
信号機（有無、種類）	○	○	○	○
音響式信号機（有無、音の種類）			○	○
押しボタン（識別性、サイン）	○		○	○
エスコートゾーン（有無、破損）	○	○	○	○
歩道と車道の境界の縁端構造（駒留ブロックの段差）			○	○
点字ブロック	○	○	○	○
点字ブロック（有無、配置、連続性）	○	○	○	○
点字ブロック（汚損）	○			○
点字ブロックと舗装の識別（コントラスト、凹凸）	○	○		
側溝	○		○	○
グレーチングの網目（粗さ）	○		○	○
側溝の蓋（破損）			○	
バス	○	○	○	○
バス車両の音声案内（有無）		○	○	
バス停（屋根の有無、広さ、ベンチの有無等）	○	○	○	○
その他	○	○	○	○
エレベーター（有無、広さ、誘導案内の有無）	○			
街灯（有無）	○	○	○	○

<総括>

【1】徒歩等による移動及び公共交通に関しては、いずれの地区も、段差、歩道・スロープの傾斜、点字ブロックの不連続性等についての指摘がありました。利用場面を想定したまち歩き点検を行ったことで、マウントアップされた歩道と車道との接続部が急勾配となっており、車いすでの移動におけるバリアになっていること、主要な施設間を結ぶ経路上の必要な場所に点字ブロックが敷設されていないことなどが明らかとなりました。



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

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

<総括>

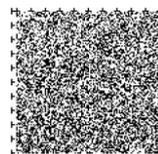
【2】心のバリアフリー（ソフト面）に関しては、歩車共存道路における車の走行速度の配慮の不十分さなどが指摘されました。また、まち歩き点検を通じ、各参加者におけるバリアの実態把握やバリアフリーに関する知見の蓄積につながりました。まち歩き点検では、ハード整備に関して多くの具体的な指摘がなされた一方、ハード整備には限度があり、これを補完するソフトの対応として「心のバリアフリー」が大切であるとの認識が各参加者間で共有されました。

まち歩き点検で抽出された意見の有無	地区			
凡例：○ まち歩き点検にて意見有り	つくば駅	研究学園駅	大曾根・筑穂	天久保
【3】市の施設に関して				
歩行空間		○	○	
歩道（勾配、高さ）			○	
歩道（幅員、休憩スペースの有無）			○	
歩道（視界の広さ）		○		
舗装（段差、種類）			○	
歩道と車道の境界の車止め（設置位置、種類）			○	
ペDESTリアンデッキの構造（交差部の多さ）		○	○	
スロープ（有無、設置位置、勾配）	○	○	○	
床面（種類）			○	
案内表示・サイン	○			
案内表示（点字の有無）	○			
施設看板（視認性、誘目性）	○			
点字ブロック	○	○	○	
点字ブロック（有無、配置、連続性）		○	○	
点字ブロック（汚損）	○			
側溝	○	○		
グレーチングの網目（粗さ）	○	○		
設備等	○	○	○	○
障害者駐車場（有無、広さ、路面サインの汚損）		○	○	
ラバーハンプ（汚損）		○		
施設内の照明（照度）	○			
公園設備（車いす対応水飲み場の有無等）		○		
トイレ（機能、設備、誘導、照度等）	○	○		○
エレベーター（有無、広さ）	○		○	
出入り口（幅、扉の種類）	○			

<総括>

【3】市の施設に関しては、天久保地区を除く3地区（つくば駅周辺地区、研究学園駅周辺地区、大曾根・筑穂地区）において、いずれも市の施設を起点とする

このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

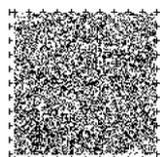


ルートでまち歩き点検を実施しました。まず、つくば駅周辺地区におけるルートの起点となった吾妻交流センターでは、建物外壁と同系色で作られた看板の視認性の悪さやスロープの位置の不適切さが指摘されました。また、研究学園駅周辺地区におけるルートの起点となったつくば市役所では、エスコートゾーンの確保や段差を小さくした特殊な駒止めといった好事例が確認されました。さらに、大曾根・筑穂地区におけるルートの起点となった大穂交流センターでは、駐車場内の移動経路や看板の設置場所の不適切さ、エレベーターの未整備といった多様な指摘がありました。

まち歩き点検で抽出された意見の有無	地区			
	つくば駅	研究学園駅	大曾根・筑穂	天久保
凡例：○ まち歩き点検にて意見有り				
【4】その他				
歩行空間	○		○	○
スロープ（障害物の有無）			○	
スロープ（有無、設置位置、勾配）	○		○	
床面（種類）				○
案内表示・サイン	○	○		○
案内表示（音声案内との連携）	○	○		
案内表示（点字の有無）	○	○		
案内表示（汚損）	○			
案内表示（有無、設置位置）	○			○
案内表示（デザイン、内容）	○	○		○
点字ブロック	○		○	
点字ブロック（有無、配置、連続性）	○		○	
点字ブロック（汚損）	○			
設備等	○	○	○	○
エレベーター（有無）	○			
障害者駐車場（有無、広さ、路面サインの汚損）	○		○	○
立体駐車場（警告灯の視認性、誘目性）	○			
トイレ（機能、設備、誘導等）	○	○		
改札（動線）、券売機（車いす対応可否）	○	○		
出入り口（幅、扉の種類）				○
その他			○	
空き家（有無※防犯として）			○	

<総括>

【その他】各ルートにおける個別の課題に関しては、つくば駅周辺地区では、案内表示の視認性の悪さ（フォントやデザイン）、立体駐車場における警告灯の日中の視認性の悪さが指摘されました。また、研究学園駅地区では、点検日が雨天だったことから、視覚障害者は雨天時に水たまりを避けることができないなど、天候によるバリアが指摘されました。大曾根・筑穂地区では、生活関連施設のスロープにおいて、必要な部分が水平ではなかったり、プランターが置いてあったりするなど、構造と運用の両側面からのバリアが指摘されました。天久保地区では、全国から学生が集まってくるという特性から、バリアフリー化の好事例として周知されることに対する期待の声があがっています。



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

2-5 バリアフリー化における課題整理

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

バリアフリーな社会とは、高齢者や障害者だけでなく、すべての人にとって快適で安全な社会であり、その実現のためには、施設の整備の促進だけでなく、一人ひとりが多様な人の心理的な側面を理解し、相互にコミュニケーションを図るなど、ハードとソフト両面の対策が必要になります。

バリアフリーの推進にあたっては、行政、交通事業者、施設管理者、市民団体など、多様な関係者が連携して取り組む必要があります。

(1) 多様な属性ごとの特性

令和4年(2022年)6月策定の国土交通省道路局「道路の移動等円滑化に関するガイドライン」において、バリアフリー化を進めるにあたっては、高齢者、障害者等の移動制約者を念頭におきつつ、「どこでも、だれでも、自由に、使いやすく」というユニバーサルデザインの考え方に配慮が必要として、その対象者と主な特性について整理しています。

【道路の移動等円滑化に関するガイドラインにおける対象者】

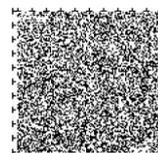
<ul style="list-style-type: none"> ・ 高齢者 ・ 肢体不自由者（車いす使用者） ・ 肢体不自由者（車いす使用者以外） ・ 内部障害者 ・ 視覚障害者 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 聴覚・言語障害者 ・ 知的障害者 ・ 精神障害者 ・ 発達障害者 ・ 高次脳機能障害者 	<ul style="list-style-type: none"> ・ 妊産婦 ・ 乳幼児連れ ・ 外国人 ・ その他
---	---	--

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン

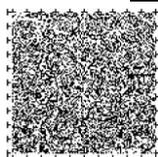
【道路の移動等円滑化に関するガイドラインにおける対象者の主な特性（具体的なニーズ）の整理】

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

このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



<p>肢体不自由者 (車いす使用者以外)</p>	<p>杖、義足・義手、人工関節などを使用している場合</p> <ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差や坂道の移動が困難 ・長い距離の連続歩行や長い時間の立位が困難 ・上肢障害がある場合、手腕による巧緻な操作・作業が困難 ・片まひがある場合、トイレの戸が右開きか左開きかで使いにくいことがある など
<p>内部障害者</p>	<ul style="list-style-type: none"> ・外見からは気づきにくい ・急な体調の変化により移動が困難 ・疲労しやすく長時間の歩行や立っていることが困難 ・オストメイト（人工肛門、人工膀胱造設者）によりトイレに専用設備が必要 ・障害によって、酸素ボンベ等の携行が必要 など
<p>視覚障害者</p>	<p>全盲以外に、弱視（ロービジョン）者や色覚異常により見え方が多様であることから</p> <ul style="list-style-type: none"> ・視覚による情報認知が不可能あるいは困難 ・空間把握、目的場所までの経路確認が困難 ・案内表示の文字情報の把握や色の判別が困難 ・白杖を使用しない場合など外見からは気づきにくいことがある など
<p>聴覚・言語障害者</p>	<p>全聾の場合、難聴の場合があり聞こえ方の差が大きいため</p> <ul style="list-style-type: none"> ・音声による情報認知やコミュニケーションが不可能あるいは困難 ・音声・音響等による注意喚起がわからないあるいは困難 ・発話が難しく言語に障害がある場合があり伝えることが難しい ・外見からは気づきにくい など
<p>知的障害者</p>	<p>初めての場所や状況の変化に対応することが難しいため</p> <ul style="list-style-type: none"> ・道に迷ったり、次の行動を取ることが難しい場合がある ・感情のコントロールが困難でコミュニケーションが難しい場合がある ・情報量が多いと理解しきれず混乱する場合がある ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・読み書きが困難である場合がある ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
<p>精神障害者</p>	<p>状況の変化に対応することが難しいため</p> <ul style="list-style-type: none"> ・新しいことに対して緊張や不安を感じる ・混雑や密閉された状況に極度の緊張や不安を感じる ・周囲の言動に敏感になり混乱する場合がある ・ストレスに弱く、疲れやすく、頭痛、幻聴、幻覚が現れることがある ・服薬のため頻繁に水を飲んだりすることからトイレに頻繁に行くことがある



このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。

	<ul style="list-style-type: none"> ・外見からは気づきにくい ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
発達障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・注意欠陥多動性障害 (AD/HD) 等によりじっとしてられない、走り回るなどの衝動性、多動性行動が出る場合がある ・広汎性発達障害等により特定の事柄に強い興味や関心、こだわりを持つ場合がある ・反復的な行動を取る場合がある ・学習障害 (LD) 等により読み書きが困難である場合がある ・他人との対人関係の構築が困難 ・視覚過敏や聴覚過敏である場合がある など
高次脳機能障害者	<ul style="list-style-type: none"> ・半側空間無視や注意障害がある場合、歩道等を移動する際に転落や人やものにぶつかる危険がある ・注意障害などにより、必要な情報を見つけるのが難しいことがある ・失語や失認などにより、案内や表示を見ても内容が理解できないことがある ・記憶障害や地誌的障害などにより、道順や経路、目印が覚えられないことがある など
妊産婦	<p>妊娠していることにより</p> <ul style="list-style-type: none"> ・歩行が不安定 (特に下り階段では足下が見えにくい) ・長時間の立位が困難 ・不意に気分が悪くなったり疲れやすいことがある ・初期などにおいては外見からは気づきにくい ・産後も体調不良が生じる場合がある など
乳幼児連れ	<p>ベビーカーの使用や乳幼児を抱きかかえ、幼児の手をひいていることにより</p> <ul style="list-style-type: none"> ・階段、段差などの昇降が困難 (特にベビーカー、荷物、幼児を抱えながらの階段利用は困難である) ・長時間の立位が困難 (子どもを抱きかかえている場合など) ・子どもが不意な行動をとり危険が生じる場合がある ・オムツ交換や授乳できる場所が必要 など
外国人	<p>日本語が理解できない場合は</p> <ul style="list-style-type: none"> ・日本語による情報取得、コミュニケーションが不可能あるいは困難 など
その他	<p>一時的なけがの場合 (松葉杖やギブスを使用している場合など含む)</p> <ul style="list-style-type: none"> ・難病、一時的な病気の場合 ・重い荷物、大きな荷物を持っている場合 ・初めての場所を訪れる場合 (不案内) など

出典：道路の移動等円滑化に関するガイドライン

このマークは音声コード
「Uni-Voice」です。



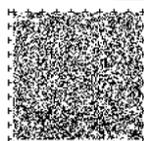
(2) つくば市におけるバリアフリー化に対する課題

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

課題Ⅰ 徒歩等による移動及び公共交通に関する課題

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

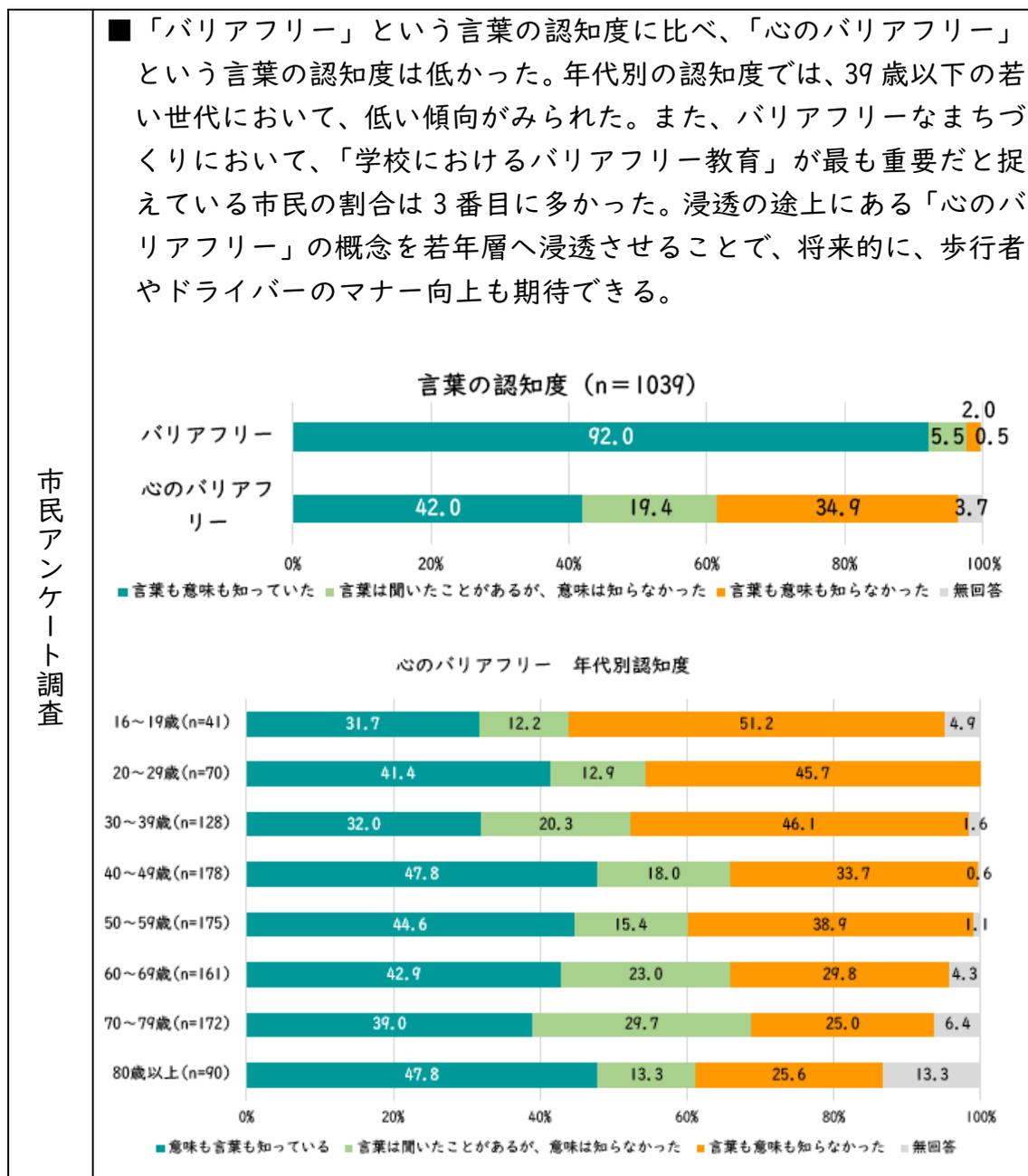
<p>市民アンケート調査</p>	<p>■バリアフリーのまちづくりのために必要なこととして、段差の解消や歩道の整備といったハードの整備をあげた市民は、それぞれ 70%を上回った。</p> <p>バリアフリーなまちづくりに必要なこと(n=1039)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 段差解消</td><td>72.6</td></tr> <tr><td>2 歩道整備</td><td>75.7</td></tr> <tr><td>3 福祉車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



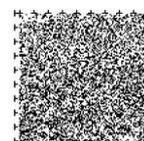
このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

課題2 心のバリアフリー（ソフト面）に関する課題

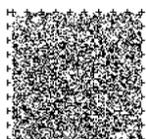
ハード整備を補う存在としての「心のバリアフリー」を育む環境づくりのため、学校等における取り組みを推進するとともに、高齢者や障害者等の多様な市民による交流を後押しすることによって、お互いが理解し合える環境をつくる必要があります。



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。



<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">市民アンケート調査</p>	<p style="text-align: center;">バリアフリーなまちづくりに最も必要なこと(n=1039)</p> <table border="1" style="margin-left: auto; margin-right: auto;"> <thead> <tr> <th>項目</th> <th>割合 (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>1 段差解消</td><td>20.0</td></tr> <tr><td>2 歩道整備</td><td>21.8</td></tr> <tr><td>3 福祉車両</td><td>2.8</td></tr> <tr><td>4 教育</td><td>12.2</td></tr> <tr><td>5 職員の理解向上</td><td>6.7</td></tr> <tr><td>6 交流機会</td><td>4.0</td></tr> <tr><td>7 ボランティア</td><td>1.4</td></tr> <tr><td>8 啓発</td><td>1.1</td></tr> <tr><td>9 歩行者等マナー</td><td>5.2</td></tr> <tr><td>10 ドライバーマナー</td><td>5.1</td></tr> <tr><td>11 何もしない</td><td>0.0</td></tr> <tr><td>12 その他</td><td>6.5</td></tr> </tbody> </table>	項目	割合 (%)	1 段差解消	20.0	2 歩道整備	21.8	3 福祉車両	2.8	4 教育	12.2	5 職員の理解向上	6.7	6 交流機会	4.0	7 ボランティア	1.4	8 啓発	1.1	9 歩行者等マナー	5.2	10 ドライバーマナー	5.1	11 何もしない	0.0	12 その他	6.5
項目	割合 (%)																										
1 段差解消	20.0																										
2 歩道整備	21.8																										
3 福祉車両	2.8																										
4 教育	12.2																										
5 職員の理解向上	6.7																										
6 交流機会	4.0																										
7 ボランティア	1.4																										
8 啓発	1.1																										
9 歩行者等マナー	5.2																										
10 ドライバーマナー	5.1																										
11 何もしない	0.0																										
12 その他	6.5																										
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">関係団体ヒアリング調査</p>	<p>■「心のバリアフリー」の涵養には、障害者や高齢者といった多様な方々と関わり合うことが大切であり、これによって心理的障壁を取り除き能動的な声掛けが可能となる。</p>																										
<p style="writing-mode: vertical-rl; text-orientation: upright;">きまちな歩点検</p>	<p>■ハード整備に関して多くの具体的な指摘がなされた一方、ハード整備には限度があり、これを補完するソフトの対応として「心のバリアフリー」が大切であるとの認識が共有された。</p>																										



このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

課題3 市の施設に関する課題

観光施設や運動施設を含めた市の施設においては、高齢者や障害者等の多様な市民の利用が想定されることから、施設の新旧を問わず率先してバリアフリー化を推進すべきです。バリアフリー化の際は、屋外からの導線や施設職員等による合理的配慮（一人ひとりの困難さに合わせたサポート）も考慮する必要があります。

市民アンケート調査	<p>■観光施設については約83%、運動施設については約68%の市民が、バリアフリーを感じられないとしている。</p> <p>施設のバリアフリー状況</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>施設名</th> <th>1 進んでいる</th> <th>2 どちらかといえば進んでいる</th> <th>3 どちらかといえば進んでいない</th> <th>4 進んでいない</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>運動施設(n=434)</td> <td>3.5</td> <td>28.6</td> <td>43.5</td> <td>24.4</td> </tr> <tr> <td>金融機関(n=662)</td> <td>7.1</td> <td>44.9</td> <td>34.1</td> <td>13.9</td> </tr> <tr> <td>観光施設(n=346)</td> <td>2.0</td> <td>15.3</td> <td>42.2</td> <td>40.5</td> </tr> <tr> <td>商業施設(n=814)</td> <td>8.6</td> <td>47.9</td> <td>31.3</td> <td>12.2</td> </tr> <tr> <td>教育文化施設(n=513)</td> <td>8.4</td> <td>37.8</td> <td>32.7</td> <td>21.1</td> </tr> <tr> <td>医療施設(n=656)</td> <td>20.3</td> <td>54.7</td> <td>18.6</td> <td>6.4</td> </tr> <tr> <td>子育て支援施設(n=213)</td> <td>8.5</td> <td>41.3</td> <td>31.0</td> <td>19.2</td> </tr> <tr> <td>社会福祉施設(n=173)</td> <td>15.6</td> <td>45.1</td> <td>24.3</td> <td>15.0</td> </tr> <tr> <td>公共機関(n=464)</td> <td>15.7</td> <td>47.4</td> <td>26.9</td> <td>9.9</td> </tr> <tr> <td>市役所(n=640)</td> <td>29.1</td> <td>58.6</td> <td>9.4</td> <td>3.0</td> </tr> <tr> <td>みどりの駅の周辺(n=201)</td> <td>21.9</td> <td>50.7</td> <td>19.9</td> <td>7.5</td> </tr> <tr> <td>万博記念公園駅の周辺(n=195)</td> <td>22.6</td> <td>48.7</td> <td>21.0</td> <td>7.7</td> </tr> <tr> <td>研究学園駅の周辺(n=432)</td> <td>23.4</td> <td>57.4</td> <td>15.5</td> <td>3.7</td> </tr> <tr> <td>つくば駅の周辺(n=567)</td> <td>21.2</td> <td>54.5</td> <td>16.9</td> <td>7.4</td> </tr> </tbody> </table>	施設名	1 進んでいる	2 どちらかといえば進んでいる	3 どちらかといえば進んでいない	4 進んでいない	運動施設(n=434)	3.5	28.6	43.5	24.4	金融機関(n=662)	7.1	44.9	34.1	13.9	観光施設(n=346)	2.0	15.3	42.2	40.5	商業施設(n=814)	8.6	47.9	31.3	12.2	教育文化施設(n=513)	8.4	37.8	32.7	21.1	医療施設(n=656)	20.3	54.7	18.6	6.4	子育て支援施設(n=213)	8.5	41.3	31.0	19.2	社会福祉施設(n=173)	15.6	45.1	24.3	15.0	公共機関(n=464)	15.7	47.4	26.9	9.9	市役所(n=640)	29.1	58.6	9.4	3.0	みどりの駅の周辺(n=201)	21.9	50.7	19.9	7.5	万博記念公園駅の周辺(n=195)	22.6	48.7	21.0	7.7	研究学園駅の周辺(n=432)	23.4	57.4	15.5	3.7	つくば駅の周辺(n=567)	21.2	54.5	16.9	7.4
	施設名	1 進んでいる	2 どちらかといえば進んでいる	3 どちらかといえば進んでいない	4 進んでいない																																																																							
運動施設(n=434)	3.5	28.6	43.5	24.4																																																																								
金融機関(n=662)	7.1	44.9	34.1	13.9																																																																								
観光施設(n=346)	2.0	15.3	42.2	40.5																																																																								
商業施設(n=814)	8.6	47.9	31.3	12.2																																																																								
教育文化施設(n=513)	8.4	37.8	32.7	21.1																																																																								
医療施設(n=656)	20.3	54.7	18.6	6.4																																																																								
子育て支援施設(n=213)	8.5	41.3	31.0	19.2																																																																								
社会福祉施設(n=173)	15.6	45.1	24.3	15.0																																																																								
公共機関(n=464)	15.7	47.4	26.9	9.9																																																																								
市役所(n=640)	29.1	58.6	9.4	3.0																																																																								
みどりの駅の周辺(n=201)	21.9	50.7	19.9	7.5																																																																								
万博記念公園駅の周辺(n=195)	22.6	48.7	21.0	7.7																																																																								
研究学園駅の周辺(n=432)	23.4	57.4	15.5	3.7																																																																								
つくば駅の周辺(n=567)	21.2	54.5	16.9	7.4																																																																								
関係団体ヒアリング調査	<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>																																																																											

このマークは音声コード「Uni-Voice」です。

