

会 議 録

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

<審議内容>

1 開会

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

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

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

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

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

【委員紹介】

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

改めまして、皆さまどうぞよろしくお願いいたします。

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

す。

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

2 議事

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

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

2 議事1 まち歩き点検の結果について

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

【事務局説明】

○会長 手元に委員からの提供資料がありますので、ご説明いただけますか。

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

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

点)は、段差がなく、とてもスムーズに車椅子でも上がれる場所がありました。

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

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

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

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

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

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

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

その他いかがでしょうか。よろしければ次の議題に進みたいと思います。

2 議事2 バリアフリーに関する課題について

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

【事務局説明】

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

○副会長 この資料は今後、何らかの形で公開されますか。

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

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

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

○会長 改めて見ると、子育て世代の特徴を「ベビーカーを使用する」というよ

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

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

○会長 その他いかがでしょうか。委員お願いいたします。

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

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

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

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

バリアフリーマスタープラン策定にあたりまして、次の議題である議事3に

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

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

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

○会長 委員、お願いします。

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

○会長 細かい話ですが、12ページの「バリアフリーなまちづくりに必要なこ

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

2 議事3 基本理念・基本方針について

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

【事務局説明】

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

では、お願いします。

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

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

○会長 お願いいたします。

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

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

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

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

○副会長 何かありそうですね。

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

ただきたいと思います。

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

○会長 お願いします。

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

○会長 委員お願いいたします。

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

○会長 お願いいたします。

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

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

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

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

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

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

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

その他いかがでしょうか。お願いいたします。

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

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

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

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

その他でご質問ございますか。副会長よろしくお願ひいたします。

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

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

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

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

○会長 委員お願ひいたします。

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

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

○会長 ありがとうございます。

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

2 議事4 移動等円滑化促進地区について

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

【事務局説明】

○会長 本件についてご意見やご質問はございますか。お願いします。

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

また、移動等円滑化促進地区の範囲に関しても、狭いエリアや抜けているエ

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

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

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

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

○会長 今のご質問に対して、事務局から説明をお願いします。

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

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

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

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

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

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

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

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

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

○会長 では、研究学園駅の周りは都市機能誘導区域になったということですか

ね。

○事務局 居住誘導区域です。

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

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

○委員 そうです。

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

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

○会長 そうですか。

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

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

○会長 副会長お願いします。

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

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

思います。

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

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

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

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

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

ております。

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

例えば、駅のある地区とか駅のない地区と書いてあったような気がしますけれども、この20ページの1つくば駅から19稲荷前までの地区が、どのモデル(移動等円滑化促進地区)に近い等のような分け方をすると良いかなと思います。その意味での移動等円滑化促進地区という形になれば、次の展開にもいけるのではないかなと思いました。

○会長 その他、いかがでしょうか。副会長お願いします。

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

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

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

○事務局 3点ご意見いただいたところで、まず、届け出制度につきましては、

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

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

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

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

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

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

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

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

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

○会長 その点は必ずお願いします。

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

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

3 その他

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

【事務局説明】

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

ようか。

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

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

4 閉会

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

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

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

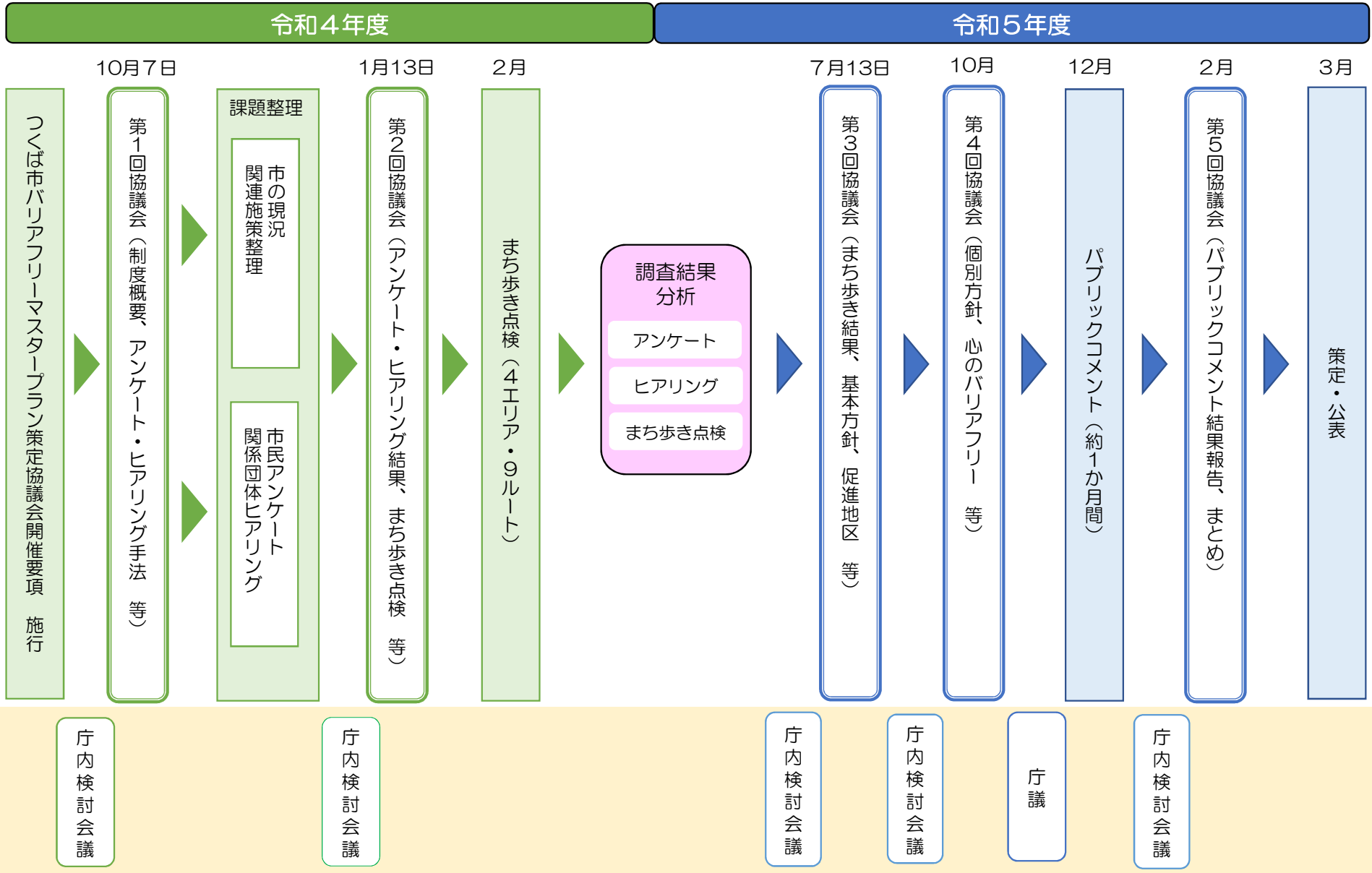
(基礎資料・参考資料)

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っております。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っておりますので、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っております。

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いますが、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います。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せぬので、その期限内に選定するというこゝで考えており、事務局で具体的な地区数は持ち合わせてございませぬ。

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せぬ。

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せぬので、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くださいということは考えてございませぬ。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ございませぬので、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えます。

○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えます。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えますので、ご検討よろしくお願いします。

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えます。

○事務局 そのように対応したいと思えます。

○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が古く段差が多すぎて、障害のある方は本当に大変だと思えます。

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いところがあると思えます。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、すごく大変だと思えますので、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えます。

○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、ウォーク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回リハーサルやっていたいただいて、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。

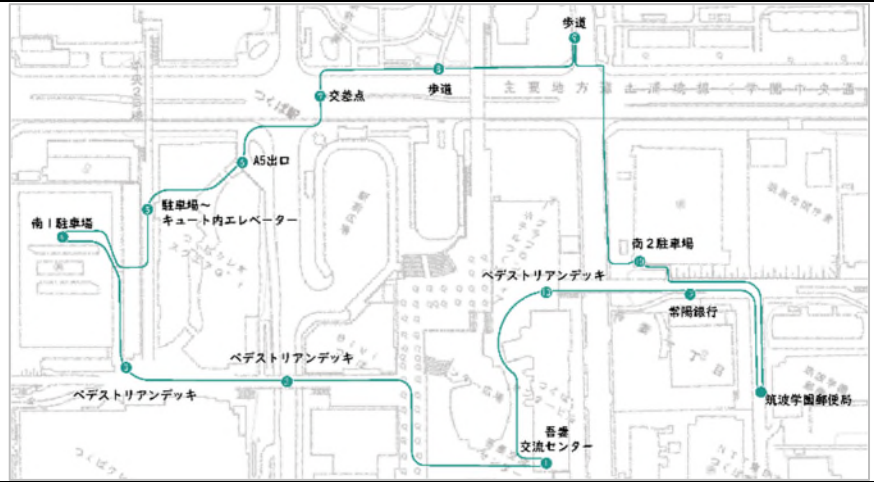
まち歩き点検の実施概要

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	

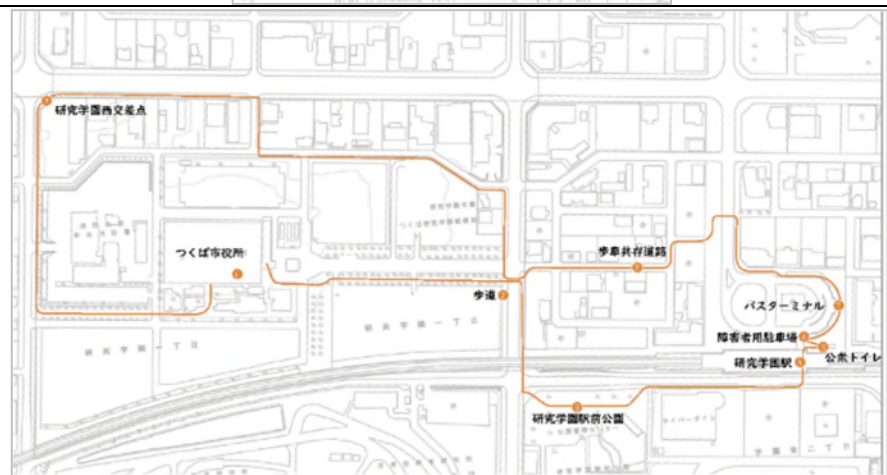
つくば駅の周辺
A-2: 自家用車編



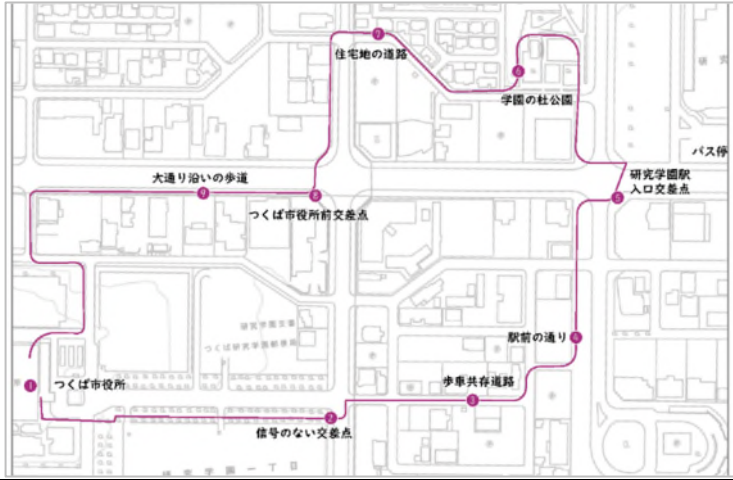
つくば駅の周辺
A-3: 公園・道路編



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



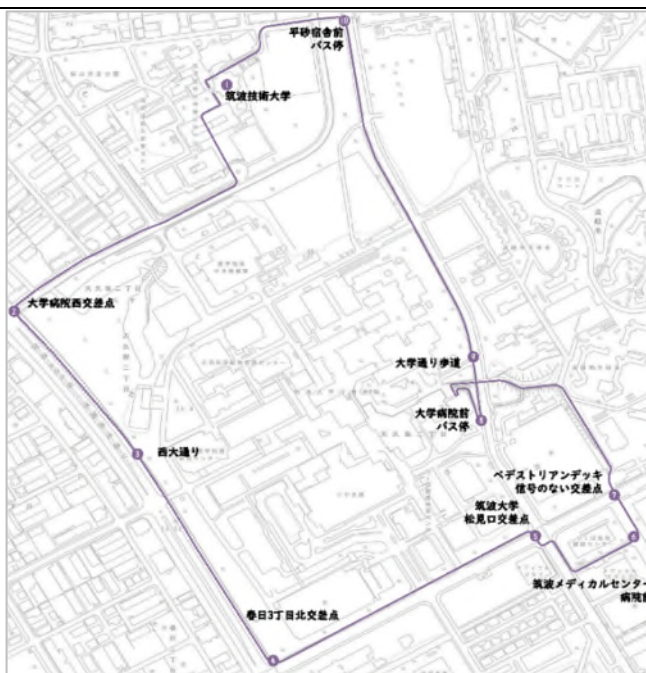
大曽根・筑穂
C-2:周辺市街地編



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)

◆つくば駅に隣接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。(聴覚障害者)

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を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。

【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っ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・筑穂ー周辺市街地編ー

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

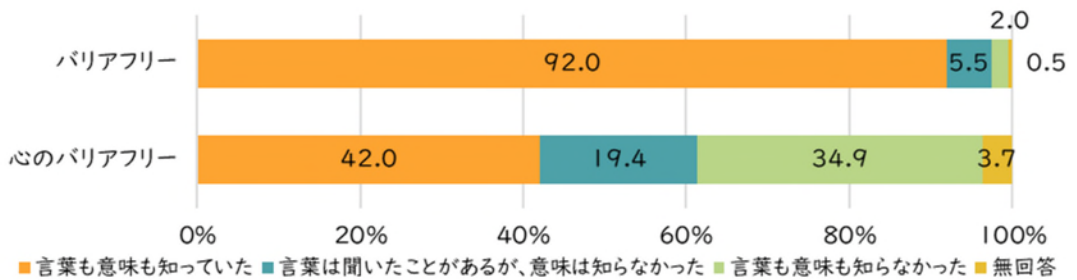
ハード整備を補完する存在としての「心のバリアフリー」を^{かんよう}涵養するため、学校等における取組を推進するとともに、高齢者や障害者等の多様な市民による交流を後押しすることによって、市民間の相互理解を促進する必要がある。

各調査で明らかとなった事項を次に示す。

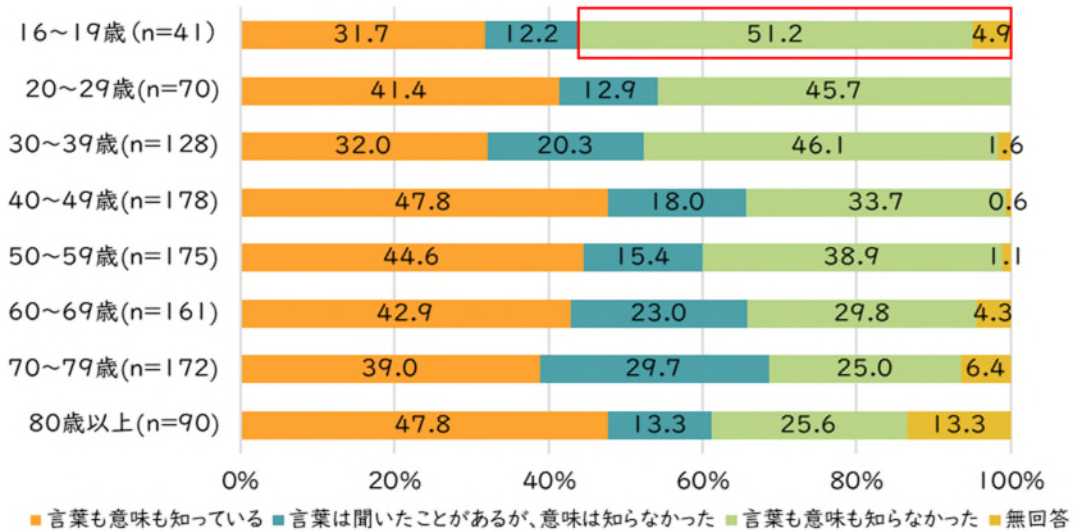
アンケート	<p>■ バリアフリーという言葉の浸透率が 90% であることに対し、心のバリアフリーは 65% 程度、40 歳未満については 50% を下回った。また、バリアフリーなまちづくりにおいて、「学校におけるバリアフリー教育」が最も重要だと捉えている市民の割合は 3 番目に多かった。浸透の</p>
-------	--

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。

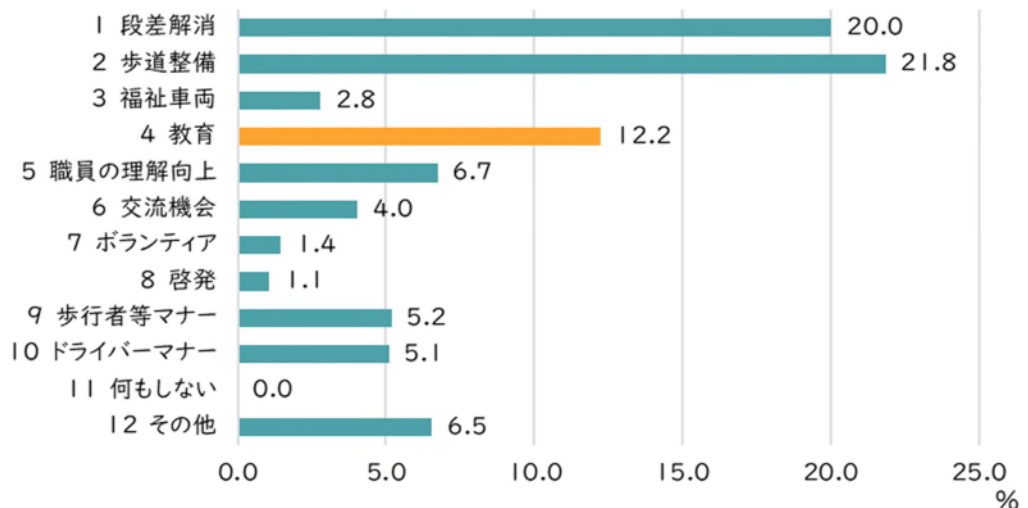
言葉の認知度 (n=1039)



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

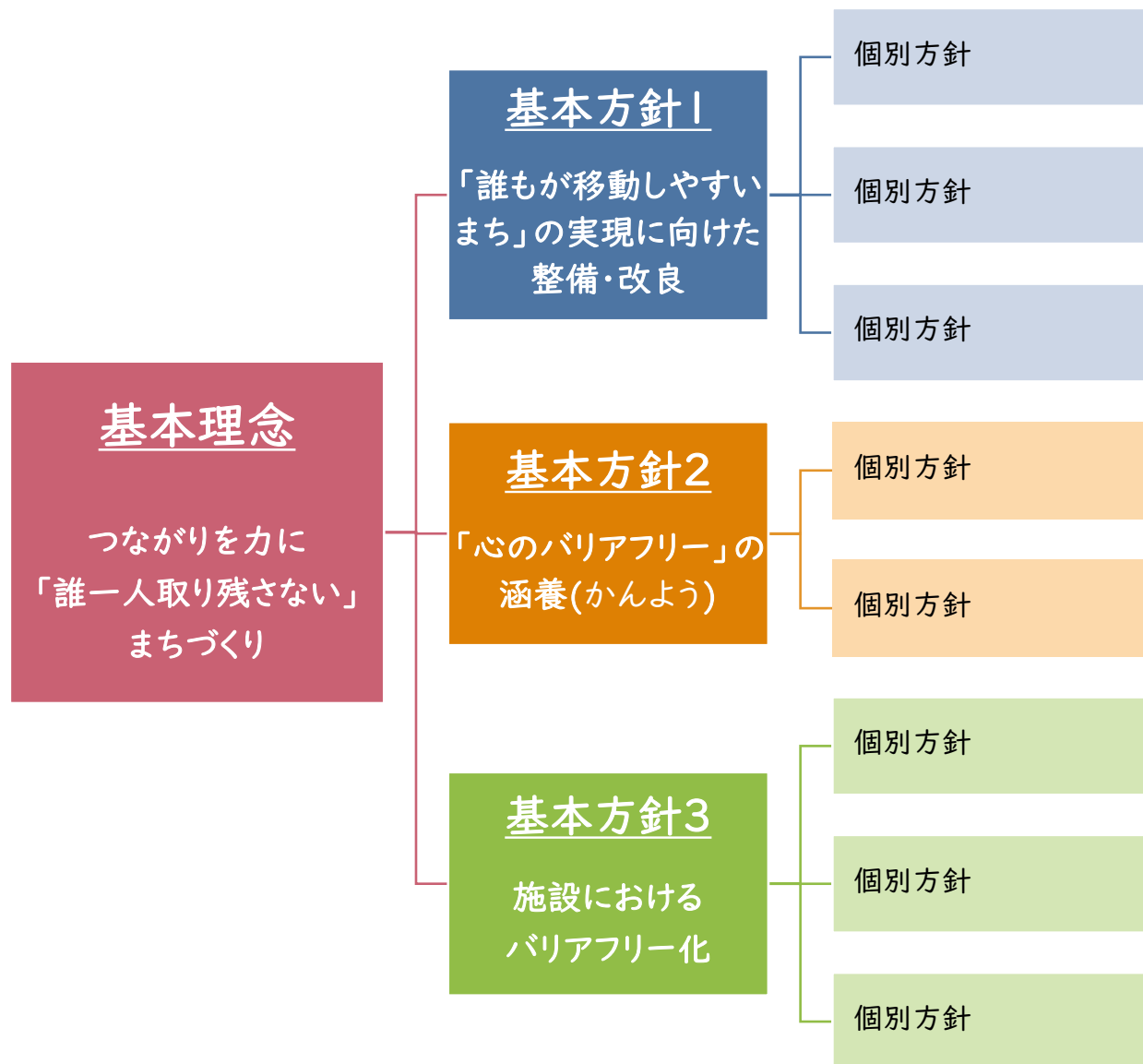
ハードの整備のみでは真のバリアフリー化の達成は不可能であるとの認識の下、高齢者や障害者等の多様な市民間の相互理解を深めるため、学校教育を始めとしたあらゆる機会を通じて「心のバリアフリー」を育む取組を推進するとともに、これらの多様な市民による交流を促進する。

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

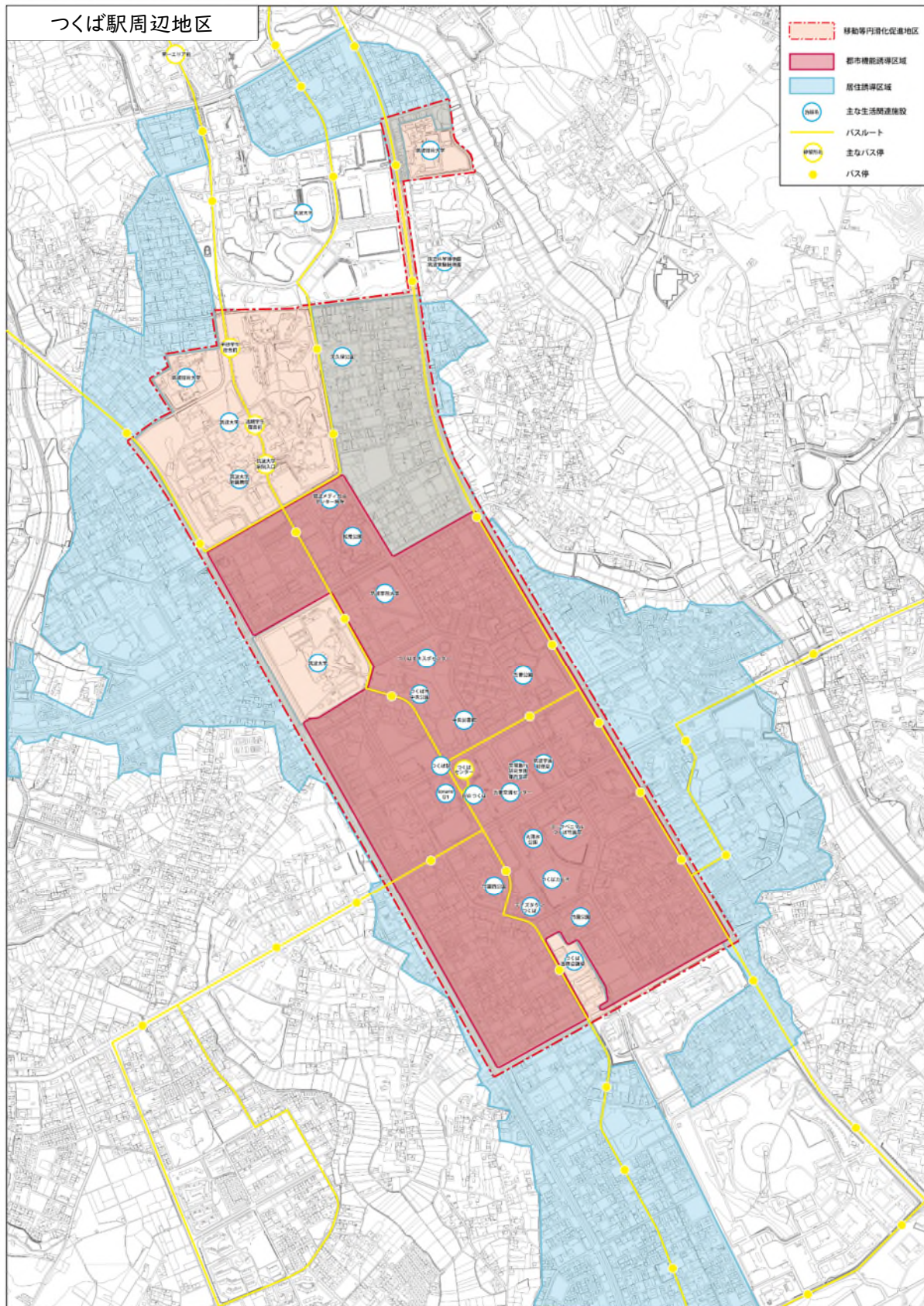
つくば駅周辺地区は、市内唯一の都市機能誘導区域であるとともに、生活関連施設数及び鉄道・バスの乗降者数が最多であり、市民アンケートにおける利用者数も多い。さらに、ヒアリング調査においてほぼ全ての団体から指摘があったことから、まちの中心であり重要な交通結節点である本地区のバリアフリー化を推進することは、将来的な市全域のバリアフリー化を図る上で必要不可欠である。

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。

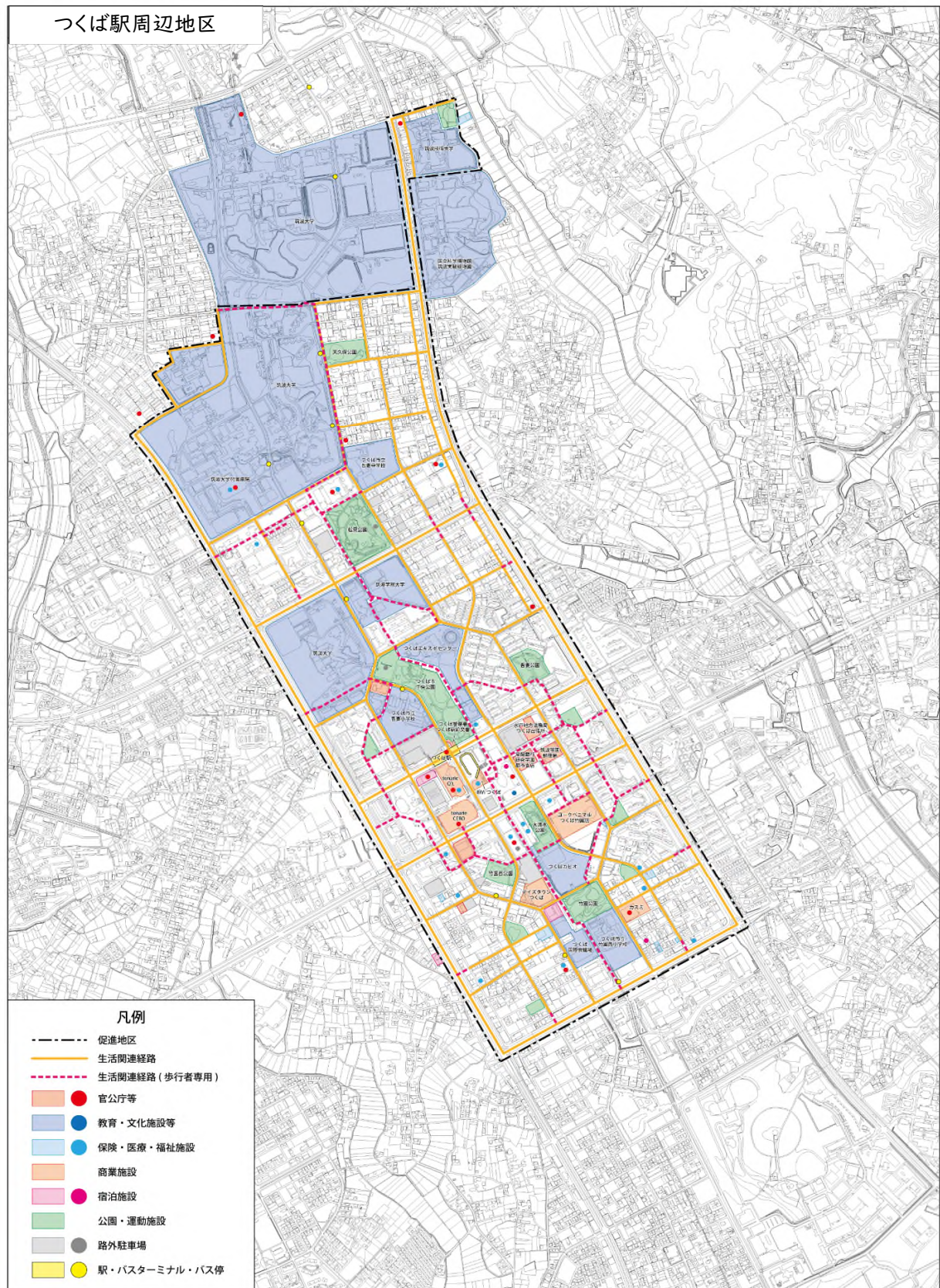
■ 区域界の設定基準

- ・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



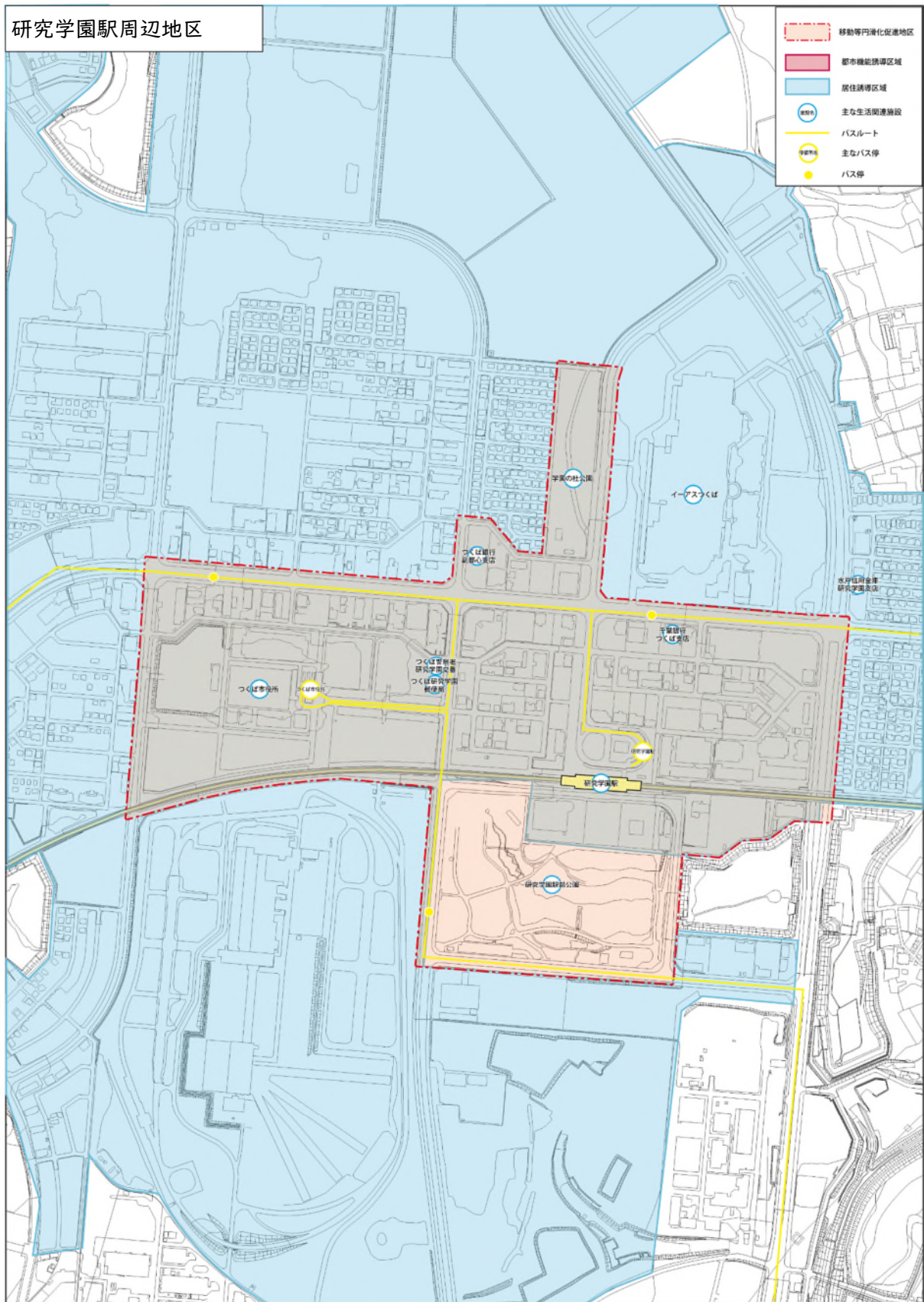
2) 研究学園駅周辺地区

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



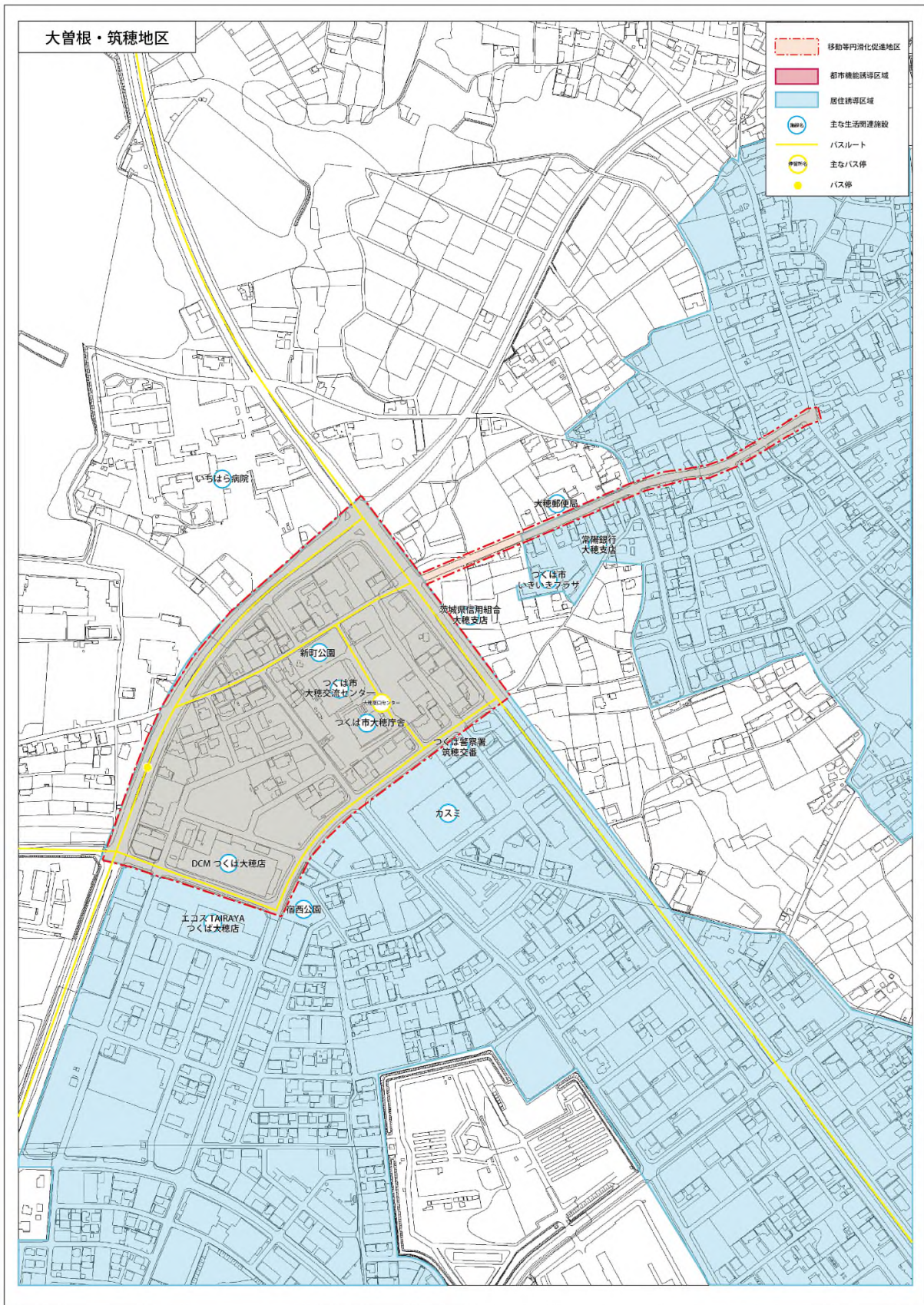
3) 大曾根・筑穂地区

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

