

令和6年度第1回奈良市移動等円滑化促進協議会 議事録			
開催日時	令和6年8月23日（金）14時00分から16時10分まで		
開催場所	奈良市役所 中央棟地階 B1会議室		
出席者	委員	【計24人出席】 三星会長、室崎副会長、矢野委員、島田委員、松本委員、江崎委員、元山委員、長谷川委員、紀平委員、高橋委員、山本委員、高松委員（代理）、楡井委員、福原委員、服部委員（代理）、玉垣委員（代理）、小畑委員（代理）、岡田委員（代理）、鈴木委員、植谷委員（代理）、真木委員（代理）、嵯峨委員、田上委員（代理）、梅田委員 【欠席】 西田委員	
	事務局	交通バリアフリー推進課：沖本課長、藤田課長補佐、山本主任、木村、吉村	
開催形態	公開（傍聴人 2人）	担当課	都市整備部 交通バリアフリー推進課
議題 又は 案件	奈良市バリアフリー基本構想の改定について (1) 重点整備地区の設定エリアについて (2) まち歩き調査のまとめ報告について (3) 新規3地区の設定について		
決定又は取り 纏め事項	<ul style="list-style-type: none"> ・奈良市バリアフリー基本構想の改定についての（1）重点整備地区の設定エリアについて、委員からの意見を踏まえ、再検討する。 ・令和6年度に新たに設定する重点整備地区について事務局が提示した3地区で検討を進めることについて承認を得た。 		
議事の概要及び議題又は案件に対する主な意見等			
1. 開会あいさつ 2. 議題 奈良市バリアフリー基本構想の改定について （1）重点整備地区の設定エリアについて_資料1、資料3 （2）まち歩き調査のまとめ報告について_資料2 三星会長 バリアフリーというのは無機質な全国一律のワンパターンのものでなく、その地域の風土、そのまちの性格に合わせて具体的に作っていくもの。本市の場合、生活関連施設に加えて観光関連施設を載せており、奈良市の特徴であるといえる。 寺社仏閣は宗教施設であり、観光施設ではない。だから、その両方の性格を考えながらバリアフリー化を進める必要がある。歴史遺産、歴史的施設も同様に空間すべてが遺産だが、これも単なる観光施設だけではなく、それ自体を保存し、しかも観光として皆さんにお見せする			

という二重の性格を持っている。

長谷川委員

J R 平城山駅周辺地区に関して、重点整備地区の設定の背景・目的に、「市内の鉄道駅で唯一、駅構内、駅構外ともにバリアフリー化ができていない」と資料にあるが、近鉄含め、J R の他の駅もできていないところばかりで、なぜ J R 平城山駅を今回選出されたのか。

事務局

ご意見のとおり例えば J R 京終駅などであっても、改札口から直接スロープ等で行けるのは 1 ホームしかなく、例えば車いす利用者であれば、一旦天理駅まで行って（J R 奈良駅方面に）戻っていただく等の運用をさせていただいているというのは確かであり、100 点満点のバリアフリー化ができていないというのはその通りだと思うが、J R 平城山駅に関しては、例えば西側の広場から行くにしてもホームに行くまでに階段が 70～80 段ほどあり、東側（佐保台側）から平城山駅に行くにしても 100 段を超えるような階段を上がるしかない状況である。

特に車いす利用者であれば駅を利用することを選択肢に全く入れることができない状況であり、利用したくても全く利用できないという駅は J R 平城山駅だけであるため、市としても優先順位を上げている。

長谷川委員

現場も知っており、かつ住民からの要望が非常に強いというのは私どもも分かっているので、そういう説明であれば良いが、資料の背景・目的の書き方が少しおかしいのではないかと感じた。

事務局

ご意見を反映し、計画の本編で記載する。

三星会長

当事者参画、市民の方々と協働して進めるのがユニバーサルデザインであるが、この概念の中でポイントになってくるのは、市民に参画していただけるというところ。地元からの運動や要望があるところでないで、「うちの駅は関心がありません」と言うような場所では改善していきというのは難しい。問題意識がないところから改善するということも必要ではあるが、J R 平城山駅は地元の運動があるということがポイント。その運動が展開されて、やれる条件が当てはまると、そこはぜひ優先してやりましょうということ。

長谷川委員

それであれば、私は地元が京終駅であるが、片側にしか出入口がないので、反対側にも作ってもらえないかということで、以前市長とのミーティングの場でも話をして、現場も見ただくなど動いていただいた。ただ、奈良市から J R に相談したら、「強い要望があるのであればまずは地元で駅前の広場など作って、そのうえでこんなに立派な広場を作ったのだから整備し

てほしいと要望するくらいでない」という返事しかもらえなかったとご連絡いただいた。こんなことを言うとまずいことを発言しているので止めるが、地元の要望だけでなく、ほかの要因もあったのかと感じる。

三星会長

あまり政治的背景のことに発言を控える必要は本来なくて、ありのままを出して、その代わりきちんと説明責任、あるいは発言責任を持たなければいけない。そういう趣旨からいくと、本来は突っ込んで議論してもいいが、政治的背景というよりは、現段階でそれをつまびらかに出していても意味がないとか、あるいはプラスにならないような内容に関してはそれを考慮しながら議論する。座長としてはそれをもっと取り上げて議論したいところだが、今日の趣旨からいくと、そこまでのところは突っ込みたくないところ。しかし、大変大事なご発言をいただいたので、議事録に残しておきましょう。

長谷川委員

J R平城山駅を選定したことが悪かったわけではない。こういうところ（利用者の少ない駅にも）を日を当てていただいて活動していただいていることはすごくありがたいと思っている。

事務局

奈良市は最終的に全駅周辺のバリアフリー化を目指し、重点整備地区に設定していくため、どうしても優先順位のつけ方で今回このようになっているが、今後も京終駅や他の駅であっても重点整備地区を設定していく中で、ご意見をいただきながら考えていきたいと考えているのでご理解いただきたい。

山本委員

近鉄新大宮駅周辺地区の重点整備地区のことで、奈良ロイヤルホテルから一条高校の交差点までのところが川沿いに重点地区が設定されているが、とても中途半端に感じる。法華寺とか海龍王寺等がある変則の交差点のところまで延ばされるのがよいのではないか。その交差点は結構観光客の方も使われるので、ここまでにした意図は。

事務局

生活関連施設に位置づけるような施設が周辺にあるかどうかという点も踏まえてエリア設定をしている。いただいたご意見を踏まえ、そのエリアを反映するかについては事務局で検討する。

山本委員

近鉄新大宮駅周辺地区のJ R奈良駅近くの南側の境界で、もう少し南側にいけば関西スーパーがあり、すごくいいトイレ等があるので、可能であれば境界を広げたほうがいいのではないか。

事務局

令和2年策定のユニバーサルデザインマスタープランでJR新駅周辺地区を移動等円滑化促進地区に設定しており、ご意見いただいた箇所はそのエリア内であったため除外したが、先ほどのご意見と合わせて次回までに検討する。

三星会長

基本構想を作るときに気をつけなければいけない点として、生活関連施設を含む、その施設を結ぶネットワークを繋げていき、それを囲むエリアを作るということ。例えばこの交差点は危険だとか、あるいは住宅街がありすごく行き来があるとか、こういったものは施設として含まれない。

事務局

近鉄新大宮駅周辺地区の重点整備地区の一番南側に関して、マスタープランの促進エリアとの兼ね合いのほか、JR奈良駅近鉄奈良駅周辺地区の重点整備地区との接続を考え、関西スーパーが入らない位置で境界を考えていたが、いただいたご意見を踏まえて範囲の拡大を検討するとともに、JR奈良駅・近鉄奈良駅周辺地区の重点エリアについても、一部境界を広げる見直しを検討する。関係各所と調整を図りながら改めて事務局の修正案を提示したい。

山本委員

JR奈良駅・近鉄奈良駅周辺地区で、JR奈良駅近くの市内循環バスの通り道でもあるエルトピアも現状の案には入っていないので検討いただければ。

島田委員

生活関連施設は、公共施設だけではなくて、例えばコンビニやドラッグストア等も私たちにとっては生活に大切なお店だったりする。施設の中には点字ブロックが引かれていて、新しいバリアフリーの規格で施設が建てられていて、施設の敷地内にもちゃんと点字ブロックがあって、それから道路の歩道にも誘導ブロックがあるが、その間が接続されていないところが本当にたくさんある。

そこが接続されていなければ私たちは施設に入ることができない。何か（整備等）をするときには当たり前のように接続してほしい。

今踏切のエスコートゾーンのことでもずいぶん奈良市は頑張ってもらっていて、近鉄新大宮駅にも間もなくつくのかなと期待しているが、2、3日前にも、視覚障害者の方が踏切内に入って電車と接触した事故が大阪で起きている。奈良も1つでも早くエスコートゾーンを引いていただきたい。

事務局

点字ブロックの接続については、施設の開発側がするのか、道路管理者側がするのか問題提起し、今後は入口の位置がわかるような方法を道路管理者とともに前向きに研究していく。

踏切内の整備は、1年ほど前に踏切内の誘導表示に関する体験会を行ったが、ようやく来月

9月に業者を決定できる見込みである。

長谷川委員

市道から市の施設であるはぐくみセンターに行くところの点字ブロックも途切れている。市でもこういう状況があるということを再認識してほしい。

事務局

結局建物を建てる時に道路を触っていないという問題があり、当然建物を建てる時には市と開発協議なり建築確認なりの申請がなされるので、その際に市がやるのか、開発がやるのか、また、整備後の管理をどうするのかというのをよく検討し、前向きに管理者と話をしたいと考えている。

長谷川委員

使うのは市民、すなわち住民である。縦割り行政の一番悪いところ。

三星会長

交渉事でだけ進めていると最後は物別れになる。鉄道でいうと、どこが管理するかという管理問題、しかも点字ブロックとなれば維持管理も必要ですから、剥がれてくると一定の費用で再度整備をしなければいけない。行政でも例えば県と市とでそれぞれ接続部分があるし、一番多いのはJR、近鉄や市のそれぞれでは点字ブロックの整備ができている場合である。コンビニのような中小施設というのはまさに点検の対象としては大事だが、大型の施設と違って、最後結論が出なければそのままやむやみになりやすい。そんなことがないように、この場というのは最後結論を出す。どこかがやる。それから縦割りは、市民の生活感覚でいえば市も県もない。ましてや市の部署の福祉がやるのか道路がやるのか、それは関係ない。

江崎委員

今市役所で改修工事が行われているが、障害者団体の方などが使いやすいように意見を事前にヒアリングされるのか。

事務局

整備前にヒアリングを担当部署で個々に行ったというのはないが、いただいたご意見については整備を行う部署と共有し、改善しながら整備を進めようとしている。

例えば、市庁舎の正面広場のロータリーを再整備したが、道を渡らないといけないところに誘導ブロックがない部分があったため、そこについての視覚障害者からのご意見は担当部署とも共有し、改善するように調整をしているところ。事後になっている部分はどうしてもあるが、意見を反映し、最終的によりよい整備をさせていただこうと調整している。

江崎委員

事前に限らず、大きな公共施設なので、移動の部分などは、以前よりだいぶ改善されている

と思うが、意見をどこに言えばいいのかなどが分かりやすいといい。

松本委員

以前、7月5日にほかの参加者とまち歩き調査に参加したがとにかく暑い日で、なぜこんな日を選んだのか。もうちょっと涼しいときとか、春とか秋とか、その辺を選んでほしかった。

元山委員

まち歩き調査について、皆さんが実際に歩いてみて意見交換して、日ごろ思っていることが明確になっていてよくわかった。

特に、街中の点字ブロックはかなり劣化しているところがあり、例えば近鉄新大宮駅周辺地区の道路は、ビルの工事も含めてどんどん変わりつつあるので整備されているが、駅北側のハローワークに向かっていくと点字ブロックが非常にぺらぺらになっていて、(剥がれかけた点字ブロックを)蹴ってしまうような、そういう場所もある。まち全体のこまめな点検が必要な状況である。

近鉄奈良駅について、地下型駅はホームがいくつか並んでいて、そこから観光客、一般乗降客がどんどん出入りするための、あの大混雑ぶりは異常な状況に思う。ましてや近鉄奈良駅は奈良県の顔の駅であるが、観光客と一般乗降客、それと子ども連れの人、お年寄りの方、杖をついている方、カートの方、車いすの方が入り乱れており、それでいて階段しかなく、エレベーターが一番隅っこにある。しかもその案内も分からないため、慣れた人間でなければ分からない。

そういうことが今露呈し始めて、なおかつ地上に上がったときの駅前と、駅全体、周辺の整備もできていない。もちろん段差や点字ブロックだけでなく、観光客や一般の方も非常にわかりにくい状況であるといつも感じる。

事務局

近鉄奈良駅について、昨今のインバウンド需要の高まりといった社会情勢の変化に対応していくためにも、近鉄、奈良県、市で、駅を根本的に改造していかなければいけないと問題提起していく形で、今できることと、中長期的にやっていくことを整理して考えなければいけない。

点字ブロックの劣化について、今回(まち歩き調査で)一緒に管理者にも歩いてもらっているので、課題は理解されている。例えば大宮通りであれば、県で大々的に補修する計画もある。市道の点字ブロックも適切に点検し、年次的に計画を立てる等、管理部門と話をしていきたい。

高松委員(代理)

インバウンドを含めて人が多いことは当社でも把握しており、今できることと、長期的にできることを前向きに検討していきたい。

矢野委員

「バリア」とは、「妨げる」ということと私は考えている。券売機でいうと車いす利用者が切符を買うときに何で高いところにあるのか。これは快適に買うことを妨げているといえる。買

うための妨げになるから低くしてほしいという要望がある。それから、道路を渡るときにも、段差があると渡りにくく、走行を妨げる。

それを取り除くためにはどうしたらいいか。それを考えていくと、「妨げを排除する」というのが「バリアフリー」ではないか。我々当事者としては、何事も自分が妨げになるものはすべてバリアだと考えている。

トイレでも何でも健常者を主体で作られており、コスト面で高いので仕方がないと思うが、障害者が使うのに妨げにならないようにするには何か、こういった拾い出しが必要。障害者は十人十色で、広すぎても駄目、狭すぎても駄目。こういうことを考えていただいて、新しく建築されるときには妨げを排除するというのがバリアフリーだという考えでやっていただければ、少しはいい方向に向かうのではないか。

何か事があって初めて動くのではなく、物事は事が起こる前に予備としてやっていただくのがいいのではないか。

特に肢体障害者の私どもは、走行が非常に難しい。スロープ1つ作っていただいても、高さや勾配でなかなか自走できない。段差でも今は高さが2cmと決まっているが、きっちり2cmではなく、高いところは4cm、5cmの高さがある。でこぼこがあったり、自転車が通路にはみ出していたり、人混みの中では通路が狭いのでぶち当たったりすることもある。このような妨げを取り除くためにはどうしたらいいかということの一つ、健常者には考えていただければ必然的に新しいものができてくるのではないか。障害者は十人十色ではあるが、障害に合わせて作れば健常の方も快適に過ごせるのではないか。

高橋委員

観光地周辺の整備というのはもちろん観光客にとってプラスになるわけだが、そこにお住まいの皆様にとってもプラスになることであって、住民だからとか観光客だからというところで線を引くのは少し違うのではないか。

奈良市は観光客が来るが、観光施設が1つもないという珍しい観光地であり、観光目的はほとんどお寺、神社であるが、人が集まるお寺、神社に対して、障害から解放されるバリアフリー化を100%求めるというのは、歩道を整備するとか、エスカレーターを整備するということとは異質の問題であると、日ごろから痛感している。

外国に行くときと徹底的にスロープがついていて、教会のこんなところにまでスロープがあるのかというところはあるが、日本の寺社は遅れているなど個人的には思っている。

観光地の顔である近鉄奈良駅はホームが3本あって、真ん中のホームにだけエレベーターが1基あって、両端のホームにはない。改札階に出るのにエレベーターが1基しかないというのは非常に問題であろう。地下のトイレにも階段があって、スロープがない。また、駅の北側、奈良女子大に向かう方の改札側にはエスカレーターやエレベーターが1基もない。かつ、高天交差点の辺りには循環バスのバス停があり、人が集まるが、そこに上がるのにも階段しかなく、観光地の顔である県庁所在地の駅としてこれは非常に珍しい。

もちろん設計も古くて、地下ということで、いろいろと制限はあると思うが、戦前から地下にある阪神電車の梅田駅も最近劇的に変わっており、ホームを広げているということは、地下を掘って拡張しているのではないだろうか。いろいろな土地の所有の問題もあると思うが、

甲子園で試合があると大混雑するのも、だいぶ緩和されており凄いなと見ている。ああいった何か方策というのはないのか。それには当然資金を要するが、それに対して市や県が補助をして、観光地の顔である近鉄奈良駅を整備するというのは、的確であって、市役所1つの仕事ではないなというのを感じている。

近鉄奈良駅に関しては、近鉄だけの問題ではなく、簡単に言ってしまうと駅前再開発であり、根本的な議論が必要であろうと日ごろから感じている。

来年、大阪関西万博があり、2800万人が来場される見込みで、観光でもたくさんの人に来てほしいというのは、周辺の府県はみんな思っているわけだが、実は奈良市というのは会場から一番便利で来やすい場所である。地下鉄中央線が唯一万博会場に入り込んでいるので、それに乗れば真っ直ぐ生駒に行けて、生駒から近鉄電車に乗ってすぐに奈良駅に行けるということで、間違いなく人が来る。京都よりも便利。整備にはもう時間はないかもしれないが、鋭意進めていただいたほうがいいのではないかな。

室崎副会長

重点整備地区の選定理由については市民の納得がいくようにちゃんと説明をしてほしいという意見や、エリアの選定に関して生活者の目線からこの範囲も入れたらどうかという意見が出たが、詳細が決まっていなくても近接駅の重点整備地区エリアの予定するカバー範囲がある程度わかると、次でカバーできるのかどうかがわかるので、今回のエリア設定でどこまで含まなければいけないのかといった判断がしやすくなると思う。

点字ブロックの関連では、施設と道路の接続をぜひきちんとしてほしいという意見があった。今回のまち歩き調査の中でも指摘されている、配置が不適切でうまく使えないとか、設置はされているが使えないというのは一番残念な部分だと思う。不適切な設置個所を単に修正して終わりではなく、まち歩き調査から得られたことを今後の整備にも活かせるものにしていただきたい。

そのほか、当事者参加の話も出ていたが、いろいろな整備の際にはぜひ当事者、市民の意見を取り入れる機会を増やしてもらいたいと思う。

今回の意見交換のまとめはとても大事で、この意見をもとに計画に反映されると思うが、例えば「路線図が高くて読めない」というのが、車いす利用者の視点から高くて読めないのか、みんなが反射して読めないのか、「どういう人たちにとって」「どのように困るのか」という情報もぜひ入れるようにして、整備のときに参考になる情報になると良い。

同じく、「多目的トイレは広すぎて使いにくい」というのも、人によって必要な広さは異なるという話があったが、どういう人にとって広すぎるのか、狭くてもいいのか、広さが必要な人がどのような人かが分かる情報も入れることで、せっかく整備したのに使えないと言われないようなものにできればよい。

三星会長

1点補足事項として、前回の基本構想の中で、お寺の問題をどう扱うかということで、お一人お一人、ここにお寺、お坊さんと呼んで交渉的な話をするのは不適切というか、うまくいかないところがあるので、よい事例をバリアフリー事例集として作り普及する。つまり、よい

事例を参考に、みんなで励まし合ってお寺もやっていこうじゃないかと。特に東大寺は非常に熱心で、全国的にも注目されており、車いすに関しては先進的な取り組みをやっておられる。前回の作成から時間も経っているので、バリアフリー事例集を更新し、市内及び全国に発信していったらどうか。これは大阪や京都にも相当影響を与えると思う。

(3) 新規3地区の設定について_資料4

令和6年度設定の重点整備地区について、事務局案の3地区で検討を進めるということが良いか。

⇒委員から異議無し（承認）

3. 閉会あいさつ