

第10回 生駒市バリアフリー基本構想推進協議会会議録（要旨）

日 時 令和8年2月4日（水）14時00分から16時00分

場 所 生駒市図書館 3階 大会議室

出席者 （敬称略）

波床正敏、柳原崇男、山田耕三、安田まゆみ、藤田照子、田中康博、坂本剛伸、
佐々木達也、大橋進、寺田信弘、安東純也、畑弘治、山田哲也、長谷川善一、
浜本雄司、松山太郎、後藤治彦、米田尚起、今里考志、松田悟

（事務局）山本事業計画課長、立田課長補佐、林係長、中谷、生田

会議の公開・非公開の別 公開

傍聴者数 2人

議 事

1. 開会

2. 協議事項

(1)生駒市バリアフリー特定事業計画の改訂について

(2)跨線横断歩道橋の整備事業について

3. その他

4. 閉会

配布資料

【事前送付】

- ・ 次第
- ・ 生駒市バリアフリー特定事業計画〔改訂版〕（案）
- ・ 【資料】 主な改訂ポイント

【当日配布】

- ・ バリアフリー事業の PR

1. 開会

2. 協議事項

(1) 生駒市バリアフリー特定事業計画の改訂について

○事務局からの説明

- ・ 別紙の資料に基づき、説明した。

○説明に対する質疑応答

波床座長

- ・ 今回の改訂にあたり、削除となっている事業があると思うが、それについての説明をお願いしたい。

事務局

- ・ この度、特定事業計画を改訂するにあたり、各事業者と協議をさせていただいた。そうしたなかで、近鉄に実施いただく事業で削除となるものがあるので、ご説明願いたい。

近畿日本鉄道株式会社 安東氏

- ・ ホーム縁端部における警告色設置の整備を削除させていただいた。当該整備を実施する駅としては、曲線のホーム長が長い駅や乗降客数等の利用状況から判断して実施している。南生駒駅については整備の対象に該当しないということで削除させていただいた。

生駒南のバリアフリーを考える会 大橋氏

- ・ 駅舎の地平化事業及び跨線横断歩道橋整備事業の完了時期について、駅舎は令和9年度、跨線横断歩道橋は令和11年度へと計画年度に遅れが生じている。地域にお住いの方や障がい者、高齢者の方々の大きな期待とご努力で平成29年の市議会においてバリアフリー化を求める議会請願が採択され、5,400筆を超える署名集めなどが後押しとなり、令和3年に念願の基本構想が策定された。多くの方が1日も早いバリアフリー化を望んでいる。これまでも事業の延伸について説明があったが、設計段階においてももう少しスムーズな設計、検討がされていればここまで遅れることはなかったと思う。これ以上、計画が後ろ倒しにならないことを要請したい。

事務局

- ・ 市も、近鉄もバリアフリー化事業について日々努力して進めている。地元の方々にとって待望の事業であることは認識しており、基本構想で定めた計画年度から遅れてしまうのは、難易度の高い現場であることが、検討を進めるなかで明らかになっている。また、こうした調整のなかで遅れが生じていることは事実であるが、工事費の高騰が影響していることも幾分かあり、今後も費用面で難航する可能性もあるが、現在計画している工程に間に合わせるように取り組むのでご理解願いたい。

波床座長

- ・ 跨線橋関係は後ほど詳細な説明があるかと思うが、相当に調整があったかと思う。事業が遅れている件について、先ほどの説明にもあったが、費用の支出が生駒市だけではなく国からの補助金を受けるものであり、生駒市に限らず内示があまり良くない状況にある。
- ・ 特定事業計画の改訂内容に関して説明があったが、当該内容で改訂してよろしいか。

一同

- ・ 異議なし。

(2) 跨線横断歩道の整備事業について

○事務局からの説明の概要

事務局

- ・ 昨年度の協議会では平面図での説明であったが、今回はイメージ図を作成した。
- ・ おさらいとはなるが、幅員関係を説明すると階段の有効幅員は2.00m、通路部の有効幅員は3.50mとしている。なお、通路部では点字ブロックの整備を計画している。
- ・ 資料が立体的になったことで、西側及び東側の歩行者動線がわかってこようかと思う。地上改札口のスロープからエレベーターの出入口への動線が可能な限り直線となるような位置関係としている。
- ・ 西口の道路東側には車寄せの空間（乗降帯）を計画しており、それに伴いベンチ等を設置し、送迎を待っていただけるような空間も考えている。
- ・ 東口においては階段の下も通行可能となっている。エレベーターに乗るにあたっての待合空間も基準上では1.50m×1.50mの空間が求められるが、それ以上の広さをとれるように考えている。
- ・ 階段については、跨線橋の桁下が7.00m以上となっており、段数としてはおおよそ55段から60段程度となる。また、踊り場としては小さな箇所も含め、3箇所を計画している。
- ・ 今後のスケジュールとして、まずは近鉄に東口及び西口の改札口の整備を令和8年度、令和9年度で実施いただくこととなる。この令和9年度の整備をもって駅構外の地下通路を廃止することとなり、その後、令和10年度から本格的な跨線横断歩道橋の整備に着手し、順調に進めば令和11年度末での完了が見込める。また、軌道横断の整備となることから夜間での仕事もあり、その影響や期間がどの程度かの説明材料も揃っているため、令和10年度からスムーズに事業を進められるよう、来年度から少しずつ地元にも説明ができればと思う。

○説明に対する質疑応答

小瀬町自治会 田中氏

- ・ 前回の協議会においても要望があったと思うが、階段への屋根の設置はどうなっているのか。通路部には屋根がついているが、雨天時には階段を上ってから傘を閉じて通路に入る際に混み合うことが考えられ、非常に危険であることから階段部分の屋根の設置は必須ではないか。

事務局

- ・ 階段部での屋根の設置について、以前ご説明した部分と重なるが、屋根の重さ以上に風の影響を受けやすくなることで桁が大きくなることが問題の1つにある。また、現場的に不可能ではないが、概算工事費としては現在の工事費からおおよそ1億円以上の増加が見込まれることから金額的な問題も挙げられる。傘の開閉という観点から言うと、階段から通路に接続する部分において幾分か空間を確保できればと考えている。

小瀬町自治会 田中氏

- ・ 予算についてはわからないが、利用者目線としては必須だと思う。階段を上った後の空間は広いのか。

事務局

- ・ 階段に屋根があると利便性が向上することは理解している。イメージ図では表現できていない部分もあるが、通路の有効幅員は3.50mとなっており、東西ともに階段を上ってから通路桁にそのまま接しているのではなく、幾分か空間を設ける努力はしている。

小瀬町自治会 田中氏

- ・ 当該地は通学路となっており、PTAの方が本日出席されているがどのようにお考えか。

PTA 佐々木氏

- ・ 跨線橋の高さが7.00m、8.00mとなると風もきつくあたることが考えられ、階段の上り下りの際に傘をさすというのは子どもにとって厳しいのではないか。

事務局

- ・ 費用的なバランスも鑑みた計画としている。風に対しては、高欄（階段に対しての壁）が安全確保に必要な高さとなるよう検討をしている。

小瀬町自治会 田中氏

- ・ つまりは階段に屋根はつけないという結論でよろしいか。

事務局

- ・ つけられないということをご理解いただきたい。本来の目的であるバリアフリーの設備としてのエレベーターを整備するため、天候等の状況に応じた柔軟な利用をお願いしたい。

波床座長

- ・ 大阪のとある駅の地下通路ではほとんどの人が傘をさしたまま地下通路を通っている。通路の幅員が3.5mもあるとぶつからずに通行できる。

小瀬町自治会 田中氏

- ・ 大阪と奈良では地域性も異なり、比較にならないのではないかと。

事務局

- ・ 南生駒駅は5,000人に満たない程度の利用者がいるなか、東西利用をする方は200人未満となっている。その内、通学路の利用としては54人であり、行き帰りで100人程度のカウントである。また、駅構内の階段は残る予定となっているため、ほとんどの方はそちらを利用されることが考えられ、通勤、通学の時間帯に混雑することは見込めないことが予測できる。
- ・ また、障がいをお持ちの方やご高齢の方に安全かつ快適に歩いていただけるということが一番の趣旨であることからバリアフリー経路には屋根を付けている。しかしながら、階段に関しては健常の方の利用が基本であり、初期費用だけでなく、塗装等の維持管理費用も相当にかかってくることから、階段には屋根を付けない設計としている。ご理解いただきたい。

生駒市身体障害者福祉会 山田氏

- ・ 東西移動の調査方法についてももう少し詳細をお伺いしたい。電車の利用者の方は含めずに調査したのか。
- ・ また、調査の際に障害者手帳を持っていない人で、足腰に支障がある方や子育て世代でベビーカーを押している方等は見受けられたか。

事務局

- ・ 電車を利用せず実際に東西へ渡る利用が200人未満であり、通学路として利用する児童が54名、往復で2倍の108名がカウントされている。残り約80名が児童以外の利用となっている。
- ・ 南生駒駅ではベビーカーを押されている方や車いすの方は駅の外にあるスロープを使っていただくかたちとなっている。1日の調査の中で何人の方がスロープを利用されたのかもカウントしている。しかしながら、手持ちに資料がないことから具体的な数字を申し上げることはできかねる。

(追記)

- ・ 後日確認したところ、東西両スロープを利用した乗降者数の合計は33名であった。車椅子利用、ベビーカー利用等の詳細な利用目的は不明。

波床座長

- ・ 今の事項について補足すると、バリアフリーの設備が整っていない駅では車いすやベビーカーの利用者の方は多くないものの、バリアフリーの設備が整うことで、そうした利用者が増える傾向にある。つまり、潜在的な利用者が存在することが考えられる。

事務局

- ・ 参考の情報としてお伝えすると、跨線橋の整備としては8億円程度のお金がかかってくる。材料費や人件費などが高騰しており、工事の単価が上がっている。先ほどと重なるが、階段に屋根をつけることで1億数千万円程度工事費が上がるのがわかっていることから、整備は難しいと判断している。

生駒南のバリアフリーを考える会 大橋氏

- ・ 跨線橋について施設一体として防犯の対応は何か考えているのか。エレベーターには鏡や通報用ボタンは付帯しているのか。
- ・ エレベーターは24時間開放となるのか。

事務局

- ・ エレベーターに関しては一般的なものとなっており、通報のことについては市の管理部局とも話はしていきたいと考えている。また、防犯カメラもエレベーター内においては設置することが考えられる。
- ・ エレベーターの利用時間については管理部局との協議事項ではあるが、電車が動いていない時間帯では稼働しないことになると思う。生駒駅のデッキにおいては市道として24時間歩行可能ではあるが、付近のエレベーター数基については終電後に利用不可となり、始発の時間帯で利用可能となるような運用形態となっている。南生駒駅においても同様の運用になることを想定している。

南地区自治連合会 坂本氏

- ・ 冒頭に各事業について予算等の問題から延伸するお話があり、コストも勘案して実施している点は理解できるものの、一般論として工事は遅れば遅れるほどお金がかかることが考えられる。予算との兼ね合いのなかで、事業の優先順位をお聞きしたい。今後想定できないことが発生し、財源を確保することができなくなった場合や現在見積もっている金額よりもさらに予算がかかることも考えられ、可能性として簡素にできる箇所や削ることができる箇所があれば教えていただきたい。

事務局

- ・ 施設としてバリアフリーの基準を損なって整備することはあってはならない話で、仮に事業費が10億円となるなかで、予算が8億円しかないために2億円分を削るのは今のところ考えにくい。細かな話にはなるが、維持管理の部分において材料を変えることや施工計画の精査は可能性としてあるかもしれないが、基本は現在のかたちを考えている。

柳原座長代理

- ・ 西側のエレベーターの出入口付近に横断歩道が位置しているが、横断勾配の問題が考えられる。今の歩道としてはマウントアップで勾配が厳しい状態である。セミフラットにすると問題は解消されると思うが、西側エレベーターの出入口と横断歩道の兼ね合いについて、現状考えていることをお聞かせ願いたい。

事務局

- ・ 跨線橋の事業を令和11年度末の供用開始を予定しているなかで、ご意見のとおり、高さに差がでてしまうことが考えられる。当然、セミフラットで整備することが理想形とはなるが、あまりにもきつい横断勾配となることからこの段階ではマウントアップになることが見込まれている。

柳原座長代理

- ・ エレベーターを降りてすぐにかかなりの横断勾配になる可能性があるということか。エレベーターから降りてそのまま駅のスロープに向かう場合、その経路はフラットが確保できているかが重要になる。

事務局

- ・ イメージ図上ではエレベーターの出入口の横に横断歩道が引かれているが、将来的には、横断歩道の位置を変更できればと考えている。既存の横断歩道はイメージ図上にあるものと南側の小瀬橋付近の2か所に位置しており、警察との協議となる部分ではあるが、その2つの横断歩道の間付近に新たに横断歩道を設置し、現在の2か所をなくす計画をしている。また、エレベーターの出入口からスロープの経路については最低でも1.5mの歩行者空間を設けようと考えている。

柳原座長代理

- ・ 了解した。歩道が狭いため、歩行者空間を十分確保するように検討いただければと思う。

公募市民 畑氏

- ・ 跨線橋の手すりの外側にステンレスのパネルのようなものを付けているように見受けられるが、ステンレスはかなりコストがかかるのではないかと。他にも通路の屋根は折板屋根がむき出しのデザインとなっている。普通であればパーゴラ形式のポリカーボネートなどの材料が考えられる。そのあたりの材料を見直していただきたい。
- ・ 目隠し板についてもどのような目的なのか。線路にものを落とさないためなのか、外を見させないためか、どのようなイメージなのかをお聞きしたい。飛び降り防止のためなのであれば、ネットフェンスでも十分ではないか。それよりも階段に屋根を付けていただきたい。かなり見積りが甘い概算金額であり、値段が高くなっているように思う。
- ・ 夜間の階段に照明はあるのか。また、防犯の観点から防犯カメラを設置いただきたい。照明や防犯カメラの設置に際し、屋根があれば付けやすいのではないかと。そのあたりを含め再検討いただきたい。

事務局

- ・ 跨線橋の通路部については軌道の上空占用となるため、近鉄とは相当な協議を行った。協議のなかで最も重要となったのが、軌道に対しての投物防止で、現在の計画案では壁の上部に空間が開いているが、当初は空間を閉めて完全に囲うような案もあったなか、夏場にとっても暑くなることが予測されるため幾分か開口できる方向で協議を進めた。その結果、2.00mの高さの壁となっている。
- ・ 材料の選定にあたっては、様々な材料を候補として挙げ、初期投資だけでなく、将来的に何十年も使う施設であることから維持管理の費用も勘案したうえで屋根や壁の材料を選定した。
- ・ 階段の照明についても手すりに照明を内蔵するものがあり、そちらで足元を照らすことができる仕様を考えている。なお、明るさは一般的な歩道と同程度は確保できる計画としているため、その点をご安心いただけるかと思う。

小瀬町自治会 田中氏

- ・ 特定事業計画〔改訂版〕(案)の9ページに河川改修事業と連携した道路整備とあるが、河川改修については4、5年前から北小平尾にある松本井堰の件を解決しないと工事はできないと聞いている。また、令和11年、12年あたりに南小中一貫校が完成するが、正門が北側にできることとなれば国道168現道を通学路として利用することになる。現状では歩道部分がとても狭小となっていることから、河川改修事業の進捗状況や松本井堰についてお伺いしたい。

生駒市建設部 米田

- ・ 河川改修については、下流側から整備していくことが原則ではあるものの、昨年の段階で奈良県との協議の結果、下流側からの整備という原則を覆してでもこの南生駒駅付近から整備していくことで合意している。下流が進まないと当該部分が進まない状況ではなく、本日出席している郡山土木事務所とともに順次進めていこうという段階である。
- ・ この事業が発足したときには、南生駒駅の駅前において、歩行者空間が狭く、児童が危険にさらされているという現状から、ここまで事業を広げてきた。先ほどの階段の屋根についても言えることであるが、公共事業をする際には費用対効果を考えなければならない。事務局からも説明があったが、南生駒駅の東西利用者は往復での利用を含め200人程度となっており、エレベーターを利用すると屋根付きの経路を確保できることから、先ほどの事務局からの説明は致し方ないと考えられる。
- ・ 河川改修についても奈良県と一緒に用地買収を進めながら南生駒駅の道路整備を進めていきたいと考えている。用地取得が伴うため、時間がかかることからすぐに目に見えて動くようなかたちにはならないが、事務局としてはできることから進めていき、なるべく早く実現できるように努めるのでご理解願いたい。

郡山土木事務所 松山氏

- ・ 松本井堰について、水利利用をされている方と協議を続けており、できるだけ早く解決して下流から進めていけるように努めている。昨年度ご説明に伺った際の説明と同様の内容ではあるが、基本河川は下流から改修することには変わりはない。ただ、生駒市の方でバリアフリーの計画や立地適正化計画と関連したまちづくりについて順次進めているため、県としても協力しなければならない立場であることから、当該区間を先行して進めていこうと考えている。奈良県と生駒市で協議を進めているところであり、進捗を見守っていただければと思う。

PTA 佐々木氏

- ・ 9 ページの歩行者空間の確保（河川側）60m の事業について、現況道路の横断歩道の写真があると思うが、通学路において歩行者空間を確保できた後は横断歩道の一部を移動するという事なのか。ご説明願いたい。

事務局

- ・ 当該事業のステップについておさらいすると、河川側の歩行者空間の確保は令和 7 年度末に整備完了予定であり、ここ 1、2 か月の話となるが、もともと石碑や小瀬町の集会所があった場所に奈良県が整備するかたちとなる。この歩行者空間ができるタイミングでは付近の 2 つの横断歩道については存続し、令和 8 年度、令和 9 年度で駅舎の地平化事業を近鉄に実施していただき、令和 10 年度、令和 11 年度で跨線橋の整備といった流れである。跨線橋整備の際に工事車両が侵入することとなり、舗装を傷めることが考えられるため、国道 168 現道の東側に工事の影響による舗装復旧と同時に最低幅員ではあるが、1.50m 程度の歩行者空間を確保する計画としている。この令和 11 年度末のタイミングで小瀬橋付近の横断歩道と地下道出入口付近の横断歩道を 1 つに集約できればと考えている。

3. その他

○事務局からの説明の概要（一分駅及び東生駒駅のバリアフリー化について）

事務局

- ・ 生駒市バリアフリー基本構想にて南生駒駅周辺地区を重点整備地区に設定し、バリアフリー化を進めているが、その他1日の乗降客数が3,000人を超える駅の内バリアフリー上の課題がある駅として一分駅と東生駒駅についても言及をしている。この両駅のバリアフリー化についても、鉄道事業者である近鉄と連携をしつつ、改善に向けた取り組みを進めている。
- ・ 一分駅については周辺が家屋に囲まれており、現在においても関係者協議を行っている。
- ・ 東生駒駅については駅構外にバリアフリー上の課題があったなかで、昨年の9月にも報道発表をしたが、この場で説明させていただく。当該駅は改札階からホーム階をつなぐ経路についてエレベーターが設置されており、駅構内のバリアフリー化は完了している。しかし、バスロータリーから改札間の経路については階段を介するしかない状態であり、予てより改善に関する要望を賜っていた。この度、エレベーターやスロープの整備をすることについての関係者協議が整い、既に近鉄が設計業務に着手している状況で、令和9年春頃の完成を目指している。

○説明に対する質疑応答

南地区自治連合会 坂本氏

- ・ 東生駒駅の事業について工事期間中のバス利用の動線等について確認したい。迂回する必要やバス停の位置に制約や変更はあるのか。
- ・ また、いつ頃から工事は始まるのか。

近畿日本鉄道株式会社 安東氏

- ・ 事業中において動線やバス停の位置が変更することはない。バスロータリー付近の現在封鎖している階段をスロープ化し、構外エレベーターを利用しコンコース階（改札階）まで上がるかたちとなる。
- ・ 令和8年度の秋ごろから工事を進める予定である。

南地区自治連合会 坂本氏

- ・ 一分駅についてこの1年間進捗の情報がないが、進んでいないという理解でよいのか。

事務局

- ・ 一分駅のバリアフリー化については、近鉄と密に連携しているが、実現にあたっては関係者の協力が必要であり、現在は協議を進めている状況にある。

生駒市建設部 米田

- ・ 一分駅に関して進展はない状況である。一分駅では問題が多く、また近隣に大きな開発がされていることもあり、現状の駅では課題があることは市も認識している。今は、近鉄と引き続き協議しているところ。また、進捗があればご連絡させていただく。

生駒南のバリアフリーを考える会 大橋氏

- ・ 第1回の協議会で他委員からのご意見で、南生駒駅にAEDが設置されていないことについて、生駒駅や学園前駅には設置されている。また、一部の私鉄では全駅に設置されている。無人駅であっても設置してはどうか。
- ・ 生駒南小中学校の整備事業の進捗するなかで、地元自治会や通学路の安全など期待されている国道308号と大登藤尾線の拡幅が、設計でどのように進んでいるのかお伺いしたい。
- ・ 小瀬橋の下流側に歩道橋があったが、現在通行止めとなっている。この橋については位置的な観点から極めて利便性の高い橋となっている。小瀬橋は勾配があることなどから特に障がい者や高齢の方は重宝されており、存続をお願いしたい。この歩道橋が老朽化なのか、どのような経緯で通行止めとなっているのかお伺いしたい。

近畿日本鉄道株式会社 安東氏

- ・ AEDの設置状況については担当部署に確認し、後日ご回答させていただく。
(後日の回答)
- ・ AEDの適正配置に関するガイドライン(一般財団法人日本救急医療財団)においてAEDの設置が推奨される施設(例)の1つとして駅が挙げられており、「都市部において鉄道は主たる移動手段で年齢を問わず多くの人が集まる場所であり、一日の平均乗降数が10,000人以上の駅ではAED設置が望ましい。また、混雑する人混みの中で救命処置を円滑に行うためにも職員らによる周到的な準備・訓練が不可欠である。」とあることから、近鉄における基本的な設置基準としては「駅利用人員(乗降人員+乗換人員)が約10,000人以上の駅」となっている。南生駒駅における1日乗降人員は、4,578人(2023.11.7交通調査結果)のため、設置するに至っていない。

生駒市教育部 松田

- ・ 南小中学校の基本設計が大詰めを迎えており、これから実施設計に移ることになるが、基本設計の段階では国道308号と大登藤尾線についても歩道を設けるかたちで敷地をセットバックする計画としている。
- ・ 細かな形状については建物がクローズアップされている状況であり、外構周りの計画ができていない部分もあるので、地元の方や保護者の方にも情報共有させていただきたいと思っている。

郡山土木事務所 松山氏

- ・ 小瀬橋下流側の歩道橋(仮橋)については、昭和50年代に工事のために架けられた橋の一部を存続させるかたちで残された仮設橋である。この度、橋梁点検を実施したところ、老朽化がかなり進んでおり、危険性が高いことから通行止めとさせていただいた。歩道橋(仮橋)の架け替え予定はありません。バリアフリーの観点からは今の小瀬橋は非常に渡りにくいことから、特定事業計画のなかでも言及しているが、架け替えについては歩道の整備を含めて検討していく。しばらくの間ご不便をおかけするが、ご理解願いたい。

4. 閉会

以上