7 移動等円滑化促進地区

(1) 移動等円滑化促進地区とは

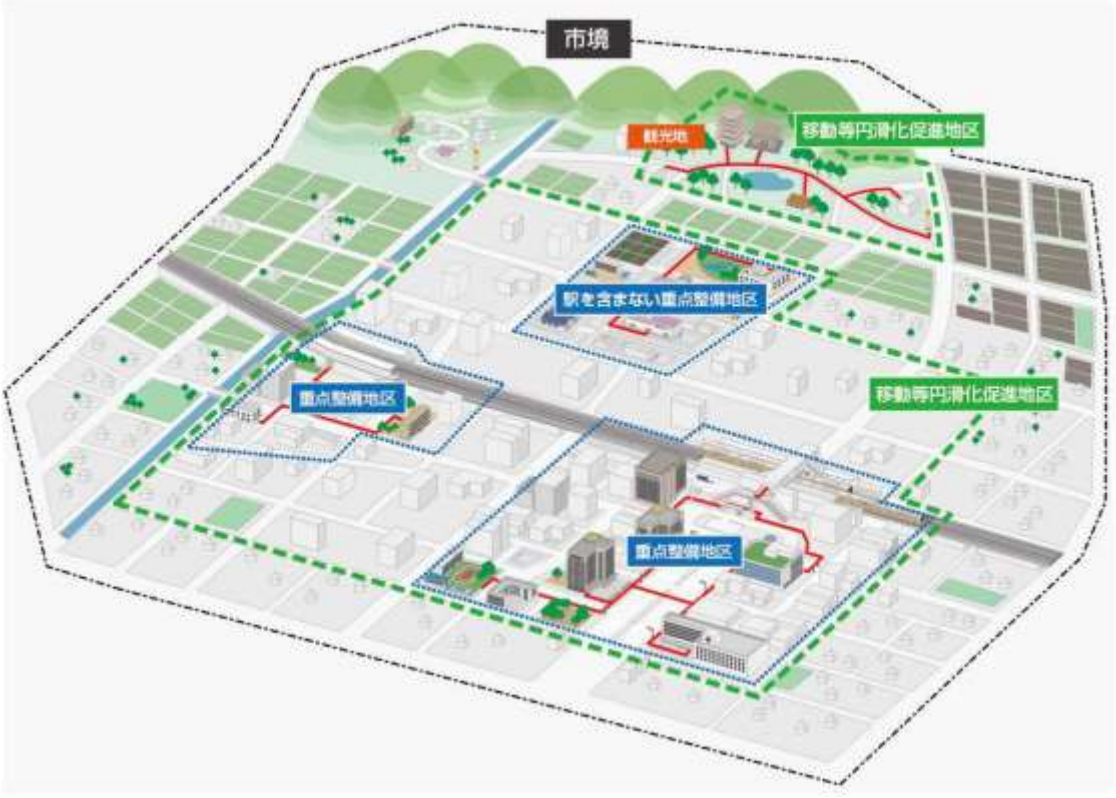
移動等円滑化促進地区とは、以下①～③の要件に該当する地区です。本マスタープランでは、このエリアにおける面的・一体的なバリアフリー化の方針を示します。

①多くの高齢者や障害者等が利用する鉄道駅、官公庁施設や教育施設、福祉施設等（生活関連施設）が集まっており、それらの間の移動が通常徒歩で行われる 【配置要件】

②施設や施設間の移動経路（生活関連経路）の移動等円滑化を進めることが特に必要であると考えられる 【課題要件】

③その地区で移動等円滑化を進めることが、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 【効果要件】

また、移動等円滑化促進地区においては、各種施設の整備計画等の状況を鑑みながら、具体の事業計画である奈良市バリアフリー基本構想についても改訂を進めてまいります



出典：国土交通省　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

図 7.1 移動等円滑化促進地区のイメージ

（2）移動等円滑化促進地区に関して記載する事項

1. 移動等円滑化促進地区の範囲

町界・字界、道路、河川、鉄道等の施設、都市計画道路等によって、移動等円滑化促進地区の範囲を明確に設定します。

以下に示す生活関連施設・生活関連経路が含まれるよう、留意しながらエリアの設定を行います。

2. 基本方針

移動等円滑化促進地区の特性を踏まえ、どのようなバリアフリー化を進めるかを記載します。

3. 生活関連施設

多数の高齢者、障害者等が利用する旅客施設、官公庁施設、教育施設、福祉施設、病院、文化施設、商業施設などの多様な施設を位置づけます。すでに移動等円滑化されている施設についても、生活関連施設として位置づけを行います。

生活関連施設として位置づけることにより、地域や事業者、行政など複数の関係者間で、重点的にバリアフリー化を行うべき施設を共有することができるため、事業化に向けた準備期間を設けることや、施設間の連携を図ることができます。

施設の選定基準は、既存の奈良市バリアフリー基本構想を踏まえながら、生活関連施設と生活関連施設に準じる施設に分けて選定を行います。詳細な施設名や選定基準は資料編に記載しています。

4. 生活関連経路

生活関連施設相互のネットワークを確保する形で、生活関連施設を利用する方の利用頻度が高い経路や歩行者交通量の多い経路を優先的に選定します。詳細な名称は資料編に記載しています。

生活関連経路として位置づけた場合、地域や事業者、行政など複数の関係者間で、重点的にバリアフリー化を行うべき経路を共有することができるため、事業化に向けた準備期間を設けることや、経路・施設間の連携を図ることに加え、生活関連施設との出入口部分等については「行為の届出」の対象となり、生活関連施設・経路間の移動の連続性を確保されることが期待されます。

バリアフリー法においては、多数の者が利用する建築物を「特定建築物」、そのうち、不特定かつ多数の者が利用し、又は主として高齢者、障害者等が利用する建築物を「特別特定建築物」として定義し、移動等円滑化基準への努力義務、適合義務が定められています。

このマスタープランにおいては、既存の奈良市バリアフリー基本構想における位置づけを踏まえ、生活関連施設の建築物については、バリアフリー法に位置づけられる特別特定建築物のうち、原則床面積 2,000 ㎡以上の施設を選定・設定します（床面積 2,000 ㎡以上の新築・改築は、移動等円滑化基準への適合義務が生じる）。その他の特定建築物に位置づけられる施設については、ヒアリングの結果や奈良市の他の計画等との整合を踏まえながら、必要なものについては生活関連施設に準じる施設として位置づけます。

（3）移動等円滑化促進地区の選定

選択と集中の観点から、奈良市においては優先的にバリアフリー化を図るべき「移動等円滑化促進地区」として、市民や来訪者等の利用が多いと考えられる鉄道駅を中心としたエリアを設定します。ただし、鉄道駅から離れたエリアについても、要件を満たすエリアについては、今後移動等円滑化促進地区として設定することを検討していきます。

■ 移動等円滑化促進候補地区

課題要件（駅及び周辺の機能の重要性）

- 鉄道・バスの乗り換え等多くの利用者の迎え入れ機能を有する
  JR奈良駅、近鉄奈良駅、学園前駅、高の原駅、大和西大寺駅

配置要件（主要施設：特定旅客施設の要件）

- 駅乗降客数（3，000人／日）以上
  JR奈良駅、近鉄奈良駅、新大宮駅、大和西大寺駅、菖蒲池駅、学園前駅、富雄駅、尼ヶ辻駅、西ノ京駅、平城駅、高の原駅、学研奈良登美ヶ丘駅

配置要件（生活関連施設が多い）

- 半径 1,000m 圏に主要な施設の分布が多い
  JR奈良駅、近鉄奈良駅、新大宮駅、学園前駅、富雄駅

効果要件（まちづくり上の位置づけ）

- 奈良市都市計画マスタープランにおいて、核として位置づけられている
  JR奈良駅、近鉄奈良駅、新大宮駅、大和西大寺駅

効果要件（将来のプロジェクト）

- 駅及び駅周辺の整備等のプロジェクトが予定されている
  大和西大寺駅、JR新駅

移動等円滑化促進地区の選定の考え方

① JR奈良駅、近鉄奈良駅は、既存のバリアフリー基本構想における重点整備地区と重ねる形で移動等円滑化促進地区を設定する。

② 大和西大寺駅は、鉄道の乗換機能を有しており、駅南北自由通路の整備や駅周辺整備が予定されていること、整備中の平城宮跡の最寄り駅であること等を踏まえ、移動等円滑化促進地区として位置づける。

③ 今後新たに整備が予定されているJR新駅およびその周辺は、（仮称）奈良ICと隣接し、新たな地域拠点の形成を目指し、新規に整備される駅であることから、バリアフリー化のモデル地区となりえること等を踏まえ、移動等円滑化促進地区として位置づける。

■移動等円滑化促進地区：重要度・優先度の高い地区

JR奈良駅・近鉄奈良駅周辺地区、大和西大寺駅周辺地区、JR新駅（八条・大安寺）周辺地区

前頁に示した移動等円滑化促進地区と、既に策定している奈良市バリアフリー基本構想における重点整備地区の位置は下図のとおりです。

大和西大寺駅周辺地区とJR新駅（八条・大安寺）周辺地区については、次年度以降、具体的な事業を示すバリアフリー基本構想の改訂に向け検討を進めていきます。

また、移動等円滑化促進地区以外の地域についても、基本理念に基づき、必要となる整備を検討するとともに、地域住民や来訪者の状況を踏まえたニーズの高まりや各種施設の整備計画など、将来のまちづくりを見据え総合的に検討し、促進地区の設定または見直しを図っていきます。

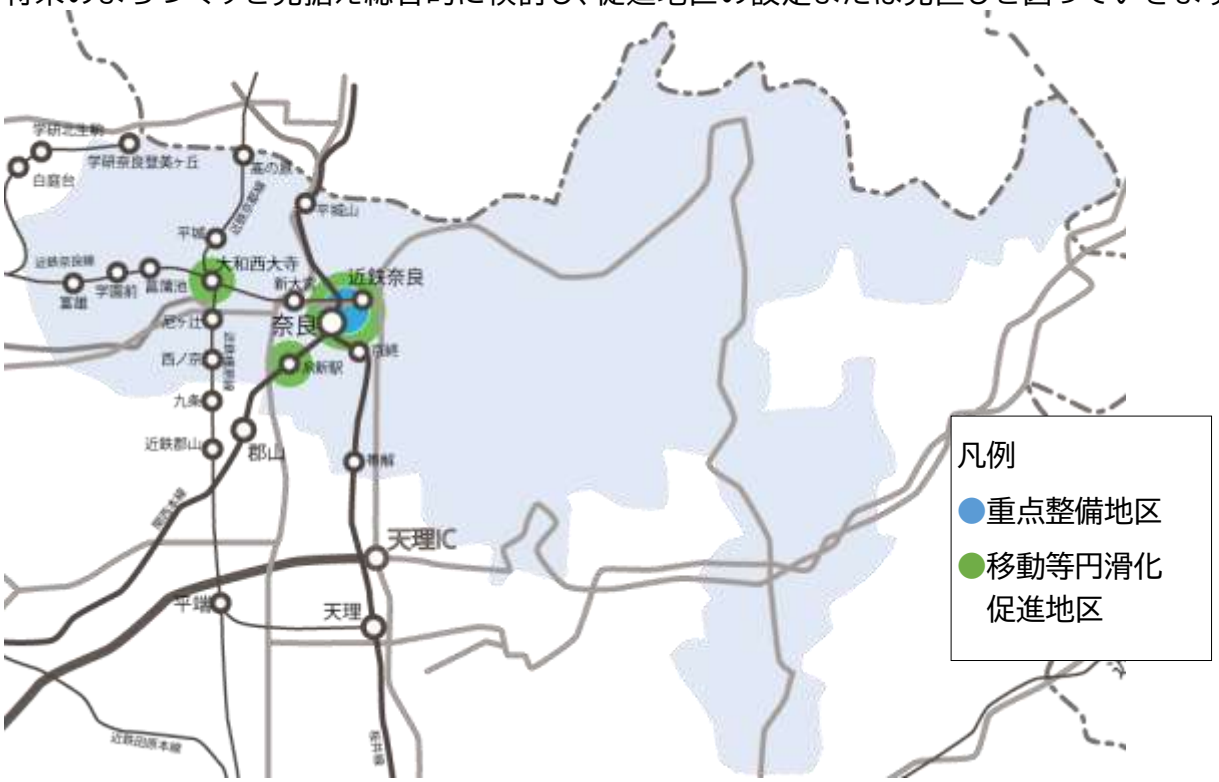


図 7.2 移動等円滑化促進地区と重点整備地区の位置図

（4）行為の届出

バリアフリー化を推進するにあたり、生活関連施設・経路間の移動の連続性の確保に留意することが必要です。そのため、バリアフリー法第24条の6の規定に基づき、このマスタープランの区域において、旅客施設や道路に関して以下の要件に該当する場所の改良等を行う場合には、施設設置管理者に対して行為に着手する30日前までに市への事前の届出義務が課され、市はバリアフリー化を図る上で、支障があると認める時は行為の変更等の必要な措置を要請します。

表 7.1 行為の届出の要件（政令第25条第1号・第2号）

分類	要件
旅客施設	生活関連施設である旅客施設（以下「生活関連旅客施設」という）のうち、下記の範囲 ・他の生活関連旅客施設との間の出入口 ・生活関連経路を構成する道路法による道路又は市町村が指定する一般交通用施設との間の出入口 ・バリアフリールートの出入口
道路	生活関連旅客施設の出入口又は市町村が指定する生活関連経路を構成する一般交通用施設

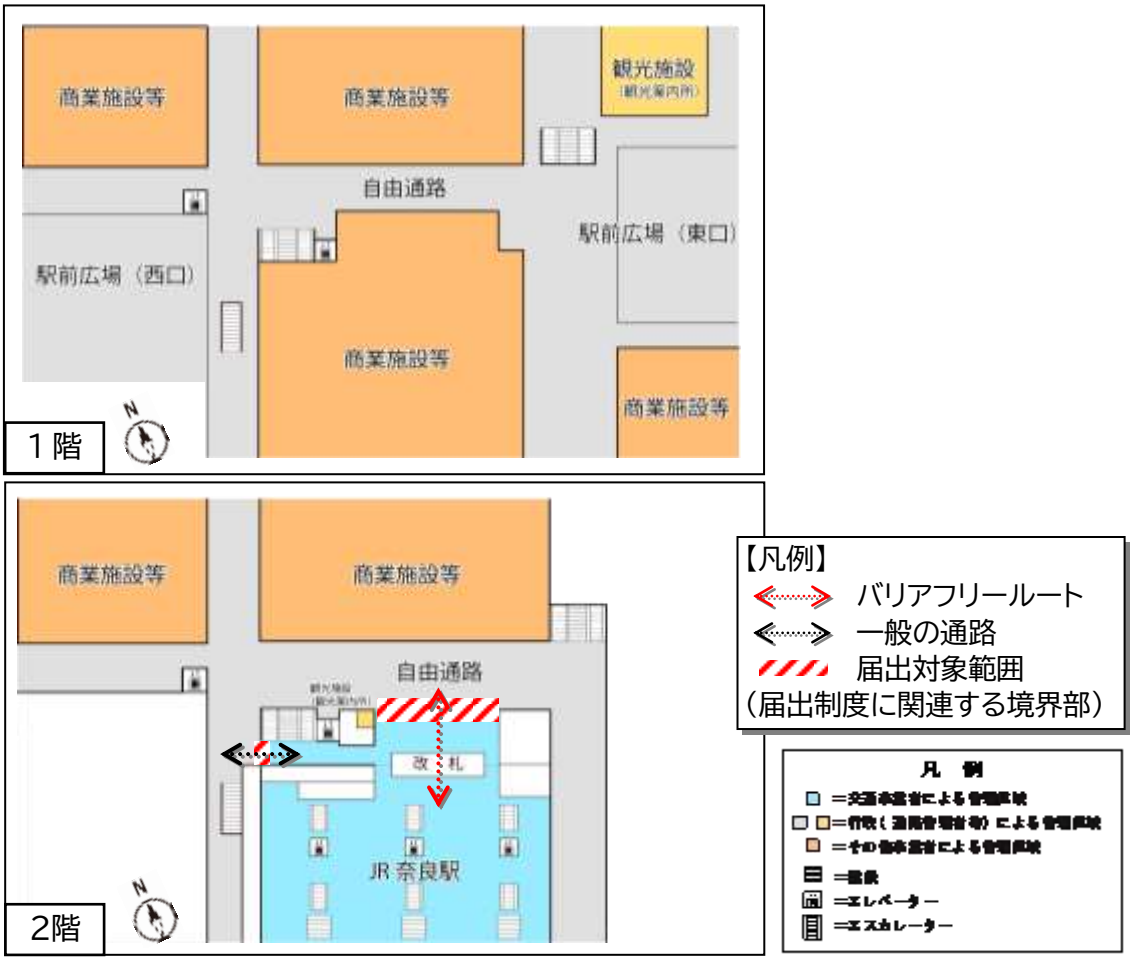


図 7.3 JR奈良駅の届出対象

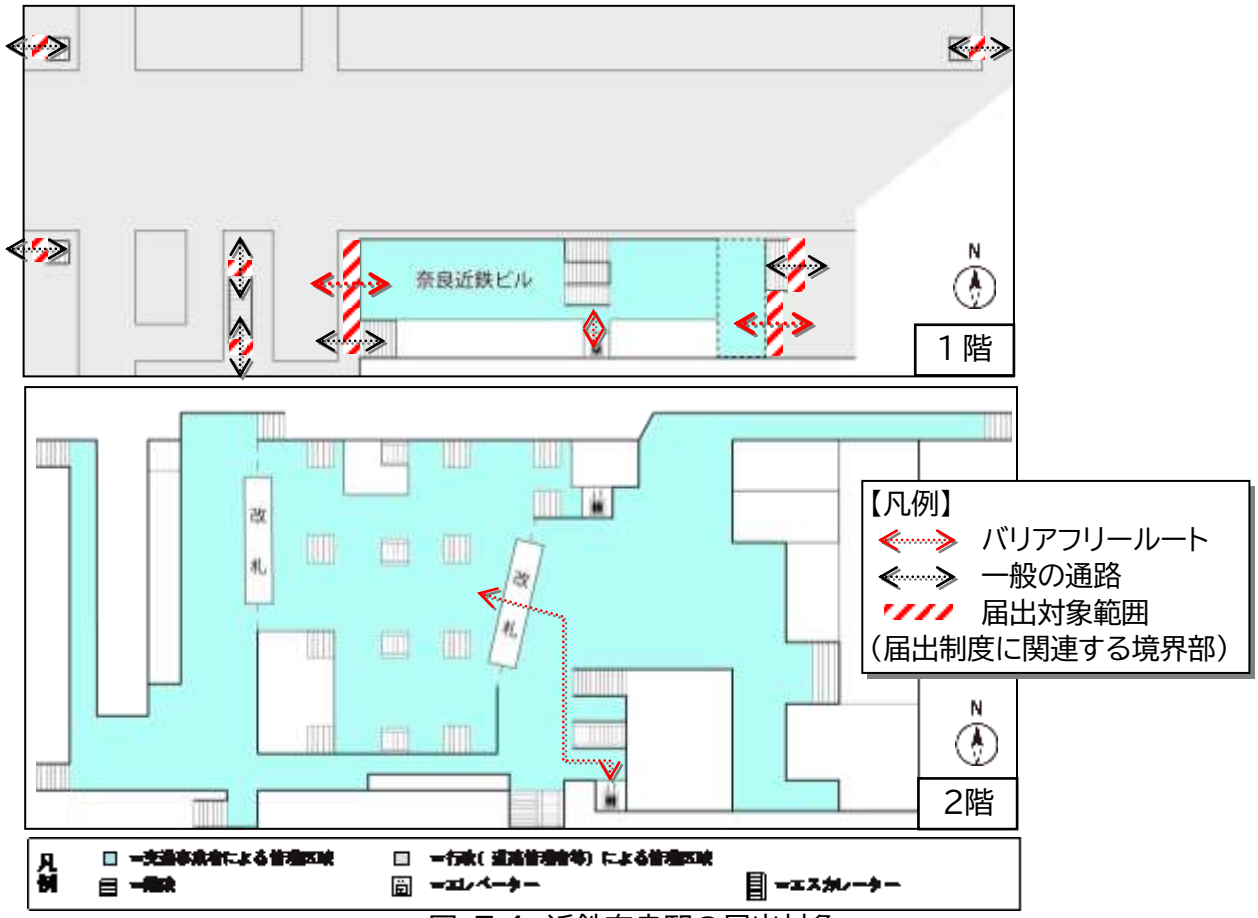


図 7.4 近鉄奈良駅の届出対象

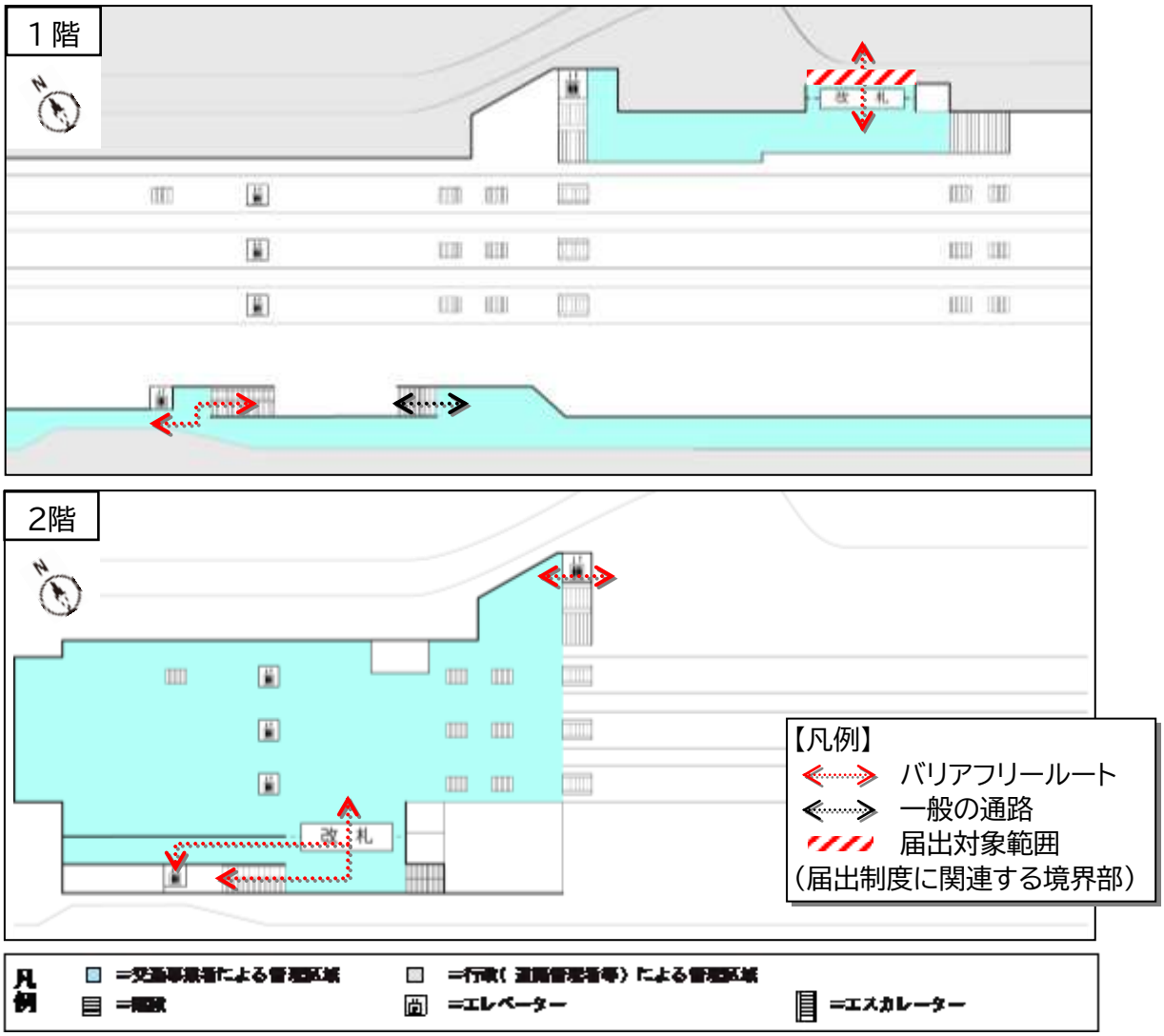


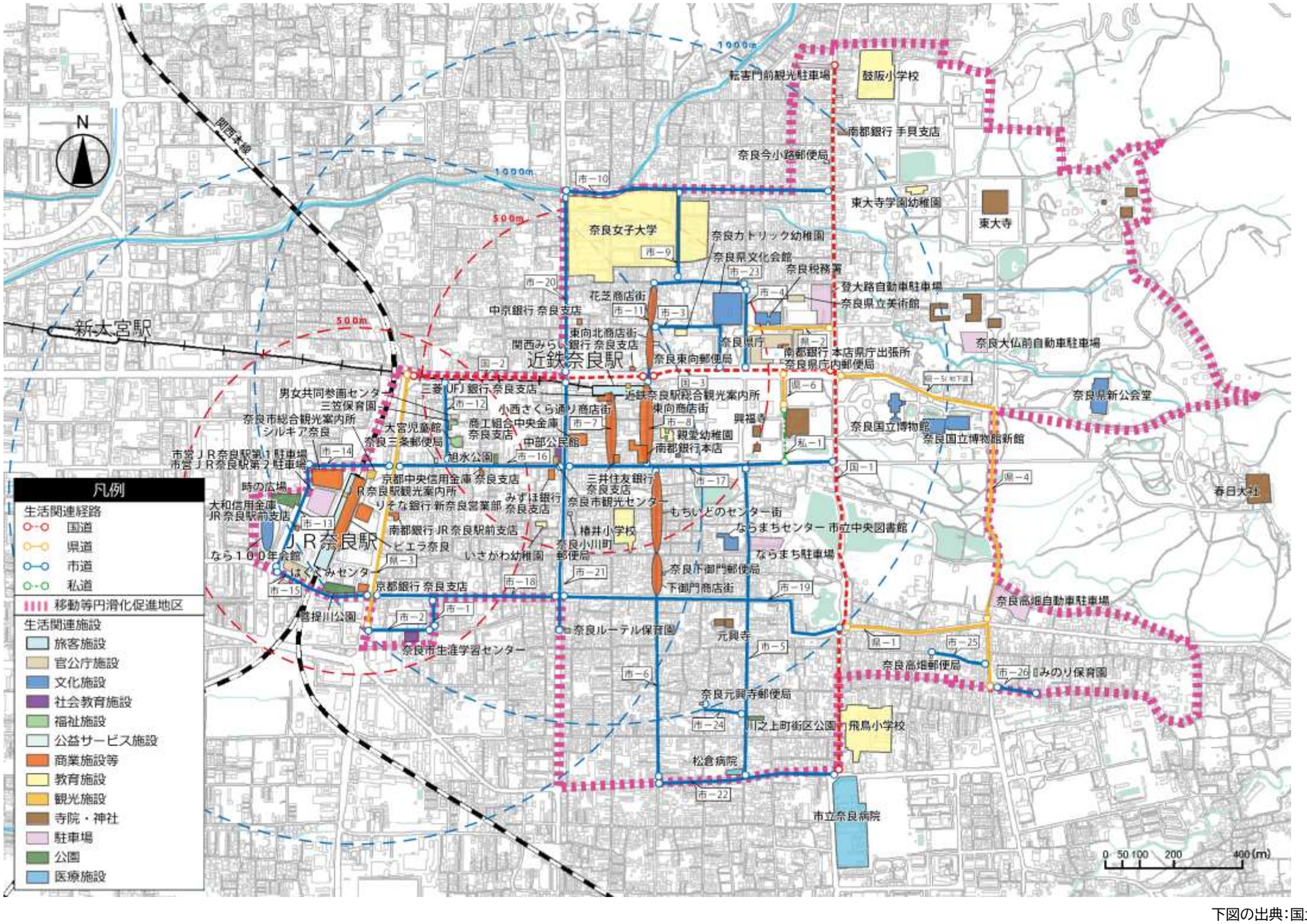
図 7.5 大和西大寺駅の届出対象

（5）JR奈良駅・近鉄奈良駅周辺地区

1. 移動等円滑化促進地区の境界

JR奈良駅・近鉄奈良駅周辺地区は、平成26年に策定された奈良市バリアフリー基本構想において重点整備地区として設定し、バリアフリー化に取り組んできました。

本マスタープランでは、重点整備地区と重ねる形で移動等円滑化促進地区を設定し、奈良市のバリアフリー社会を先導する地区として、地域住民・事業者等と協働し、ハードとソフトの両輪により引き続きバリアフリー化を進めていきます。



下図の出典：国土数値情報

図 7.6 JR奈良駅・近鉄奈良駅周辺地区の境界

2. 基本方針

地区の特徴

・JR奈良駅は乗降客数が約3万6千人／日、近鉄奈良駅は約6万7千人／日と、両駅は多くの人が利用する鉄道駅となっている。

・2駅間の距離は約0．8㎞と近接している。

・周辺地域には、ならまちセンターや奈良県文化会館等多くの文化施設や、商業施設・商店街が立地している。

・地区内には興福寺、元興寺、東大寺という世界遺産や奈良公園、ならまち、きたまちを含んでおり、奈良の代表的な観光地の一つとして認識されている。

上位・関連計画における位置づけ

・JR奈良駅周辺、近鉄奈良駅周辺は国際文化観光都市・奈良の表玄関、県の表玄関として位置づけられている。

・国立博物館、県立文化会館、県立美術館等のある県庁周辺は風土的環境と調和したシビック・文化ゾーンとして位置づけられている。

地区の主な課題

・狭小な幅員、段差、マウントアップ、障害物等、ハード面での歩道の課題が多い。

・障害者をサポートするための制度づくり、理解の促進を求める声が多い。

地区の将来像

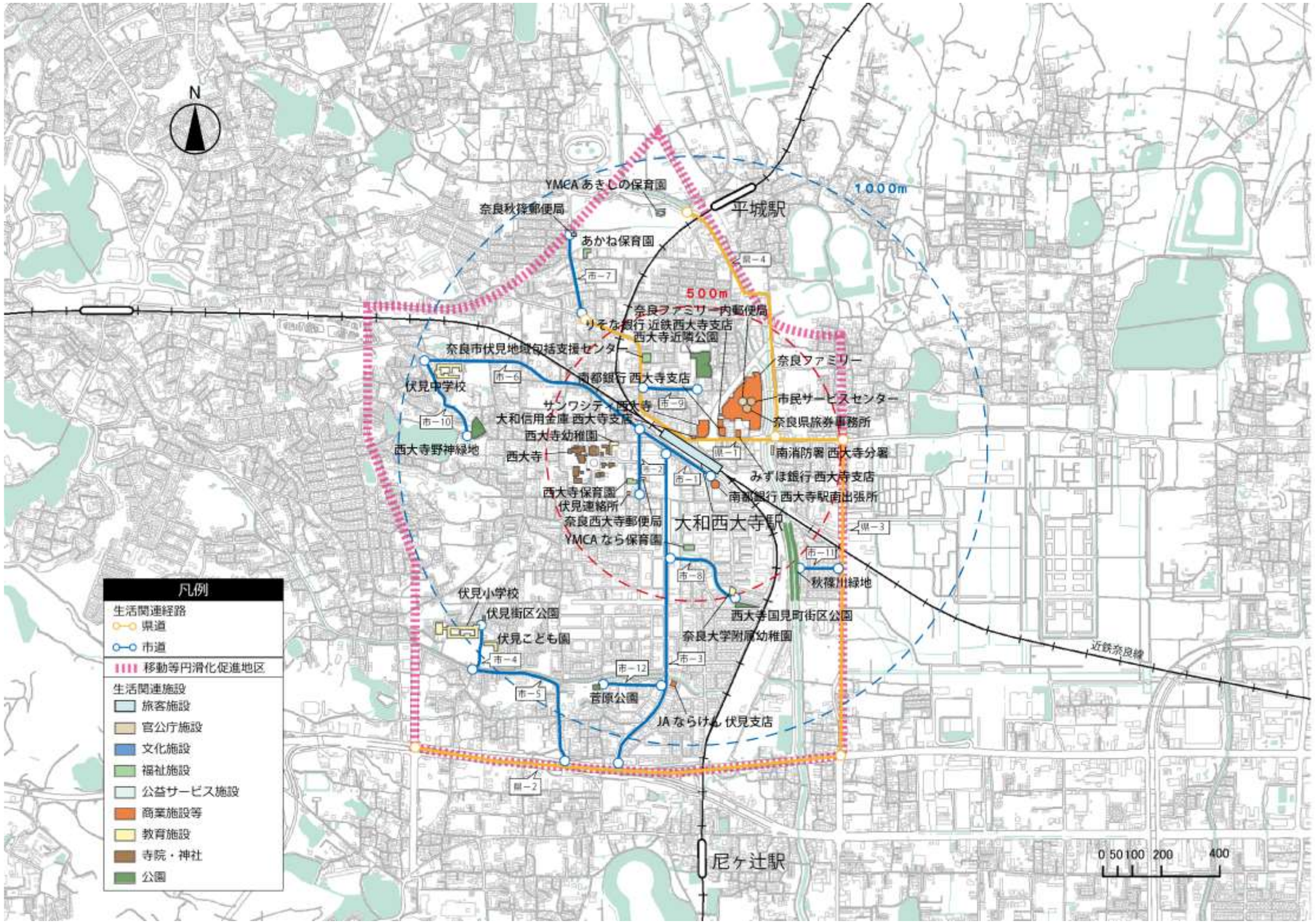
古都奈良の表玄関として、
安全・安心で快適な生活と観光の共生を先導する地域づくり

多くの方が利用するJR奈良駅、近鉄奈良駅が位置し、多くの文化レクリエーション施設と商業施設、観光施設が立地する本地区は、古都奈良の表玄関であり、市民、観光客問わず市内外から多くの人が集まります。そのため、だれにとっても安全・安心・快適な生活を確保するだけでなく、観光地としての魅力も十分に味わうことができるような環境づくりを先導します。

（6）大和西大寺駅周辺地区

1. 移動等円滑化促進地区の境界

大和西大寺駅周辺地区においては、現在検討されている駅周辺整備の状況を踏まえながら、周辺施設の立地状況を踏まえ、下図のとおり境界を設定します。



下図の出典：国土数値情報

図 7.7 大和西大寺駅周辺地区の境界

2. 基本方針

地区の特徴

・大和西大寺駅は乗降客数が約4万7千人／日と、市内でも3番目に利用客数が多い鉄道駅となっている。

・近鉄奈良線や近鉄京都線などの乗り換え駅となっており、乗降客数以上の方が利用している。

・駅の南北自由通路の整備や駅周辺の市街地整備が進められている。

・地区内には西大寺を含んでいる。隣接する平城宮跡は、国営公園として整備が進められており、大和西大寺駅はその玄関口としての役割が期待される。

上位・関連計画における位置づけ

・大和西大寺駅周辺は、商業等の都市機能の集積をはかるとともに、歴史観光の玄関口にふさわしい環境整備を図るとされている。

地区の主な課題

・狭小な幅員、段差、マウントアップ、障害物等、ハード面での歩道の課題がある。

・交通量が多い。

地区の将来像

駅及びその周辺の再整備を契機とした
南北の交通の結節点と平城宮跡の玄関口としての地域づくり

鉄道の結節点であり、乗り換え客も含めて多くの方が利用する大和西大寺駅や、国営公園として整備が進められている平城宮跡が隣接しており、市民、観光客問わず市内外から多くの人が集まります。

現在再整備が進められている駅の南北自由通路や駅周辺の市街地整備を契機として、市民も観光客も、だれもが利用しやすい、交通結節点にふさわしい環境整備を推進します。

（7）JR新駅（八条・大安寺）周辺地区

1. 移動等円滑化促進地区の境界

JR新駅周辺地区においては、「八条・大安寺周辺地区まちづくり基本構想」を策定し、（仮称）奈良IC及びJR新駅の整備を活かした交通結節点の構築と、周辺地域のまちづくりによる国際文化観光都市奈良として、新たな地域拠点・観光周遊拠点の形成を進めています。本地区においては、この構想と整合を図りながらバリアフリー化を進めていくものとし、観光のバリアフリー化の視点を盛り込み、「八条・大安寺周辺地区まちづくり基本構想」における対象地区を移動等円滑化促進地区として設定します。

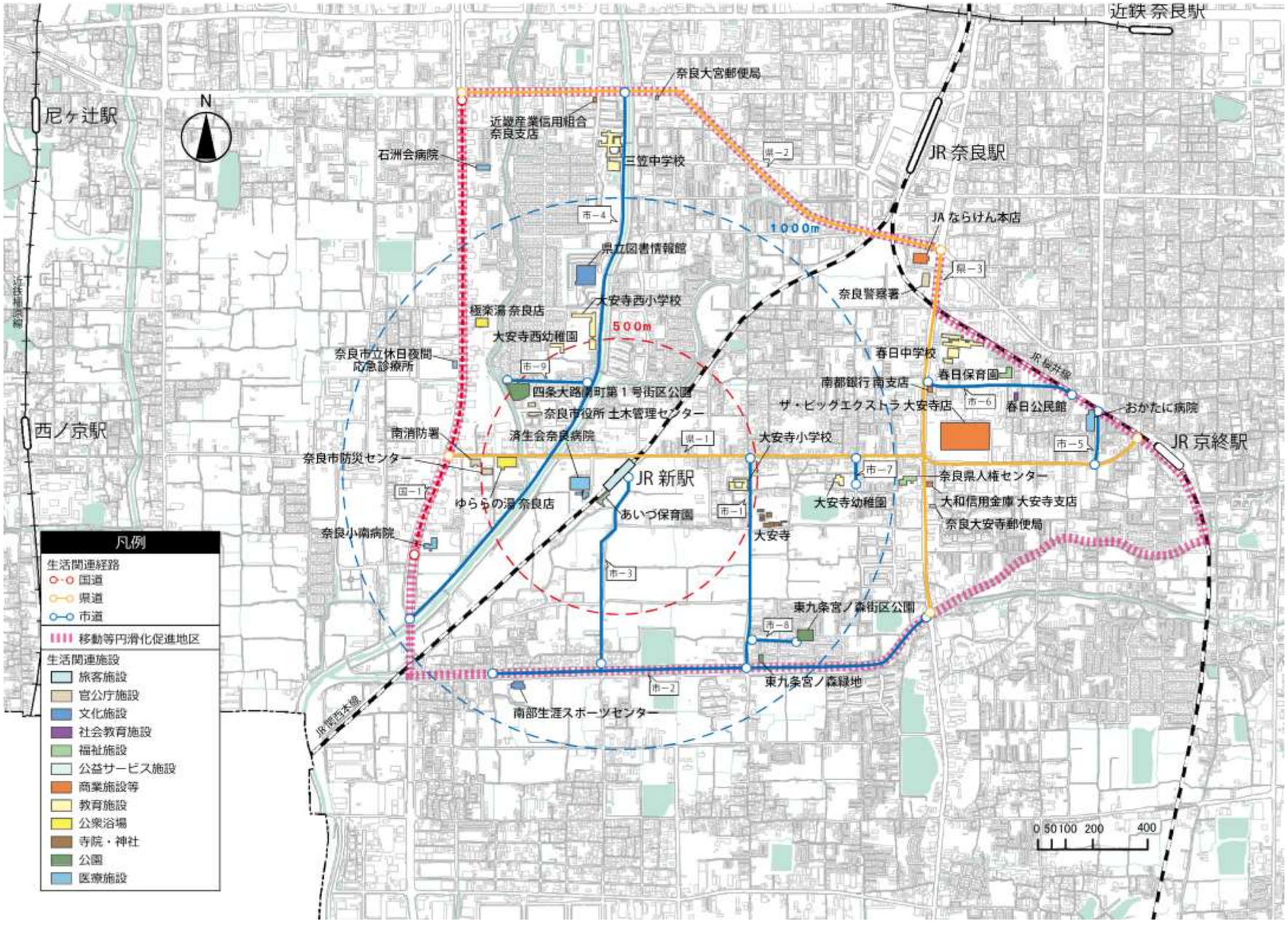


図 7.8 JR新駅（八条・大安寺）周辺地区の境界

2. 基本方針

地区の特徴

・JR関西本線の高架化の整備が進められており、新駅の設置が予定されている。

・京奈和自動車道と奈良ICの整備や市内中心部とのアクセス道路となる都市計画道路の整備も進められている。

・現時点では、新駅周辺に生活施設はあまり立地しておらず、幹線道路沿道に多く見られる。

上位・関連計画における位置づけ

・本地域は、交通結節点のポテンシャルを活かした新たな地域・広域交流拠点や滞在周遊型の観光交流空間の形成が位置づけられている。

地区の主な課題

今後、駅整備と合わせて新たな拠点として周辺の整備が進むことから、市のモデルとなるようなバリアフリー整備が求められる。

地区の将来像

新駅整備を契機とした
奈良市のバリアフリーモデルとなる地域づくり

今後、新駅の設置とあわせて、新たな広域交流拠点としての整備が進められる予定であり、設計段階からバリアフリーを意識したまちづくりを検討することが重要です。

本地区のみならず他の地区へと展開できるよう、当事者の意見を聞きながら、市のバリアフリーモデルとなるようなまちづくりを推進します。