

12. 鉄道整備

(46) 大和西大寺駅の高架化・近鉄奈良線の移設

ここまで良くなってきました

令和3年3月に策定した踏切道改良計画に基づき、令和4年度より連続立体交差事業補助調査に着手しています。

○計画の具体化に向け、奈良県・奈良市・近鉄の3者による協議に加え、国にも参加いただく検討会を設置・開催

～H30年 大和西大寺駅西側及び東側の8踏切道が踏切道改良促進法に基づく改良すべき踏切道に指定

R3年3月 県、奈良市、鉄道事業者の3者において大和西大寺駅の高架化、平城宮跡から近鉄奈良線の移設という改良方法を記載した踏切道改良計画を策定し、国土交通省に提出

R3年10月～関係者による検討会の開催(国も参加)

(第1回: R3年10月、第2回: R4年11月)

今後の事業スケジュール、鉄道移設に関する具体的な線路計画等について議論

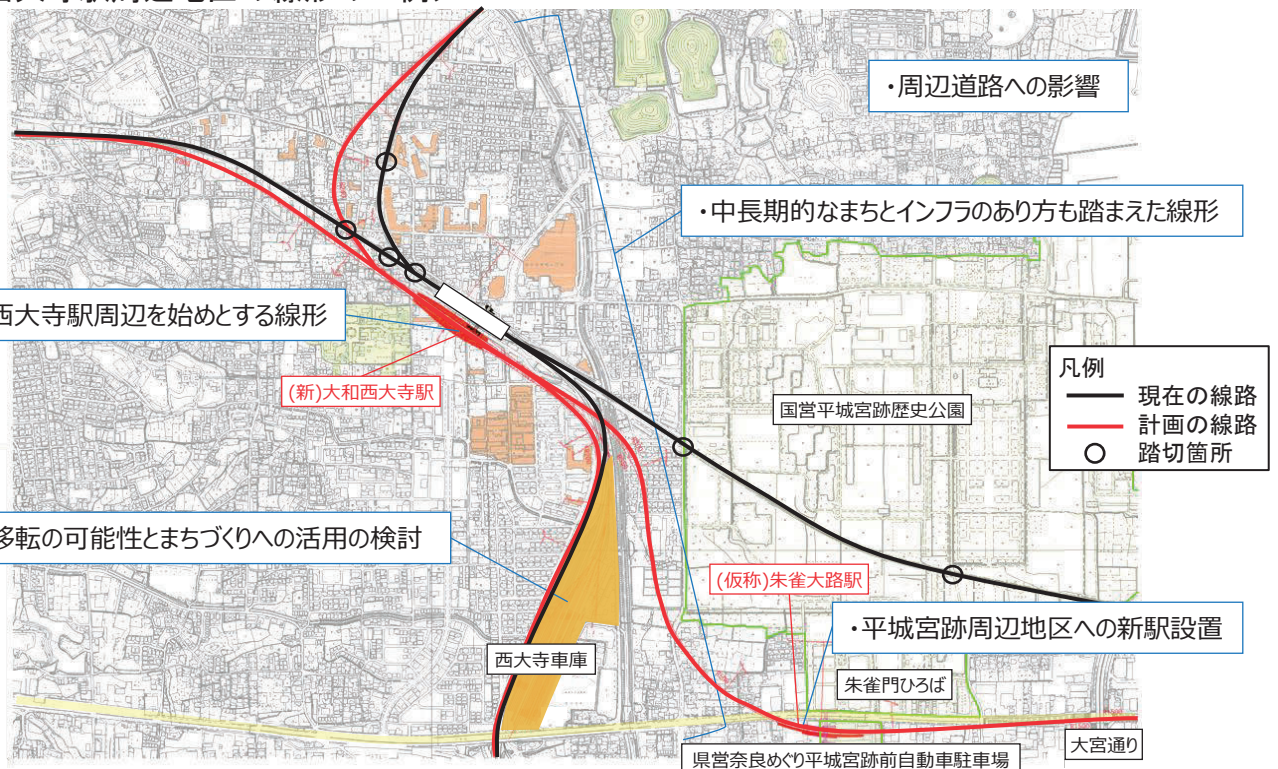
もっと良くするために

早期の事業認可、工事着手に向け、引き続き、連続立体交差事業補助調査を実施します。

○鉄道線形や新駅設置の具体的な検討を推進

○中長期的なまちとインフラのあり方を踏まえた検討を推進

<大和西大寺駅周辺地区の線形の一例>



<R5年度の取組>

鉄道概略設計 ほか

※新駅は別途協議。線形は確定していない。

令和5年度予算案 125百万円

(47) JR新駅の設置と鉄道高架化

ここまで良くなってきました

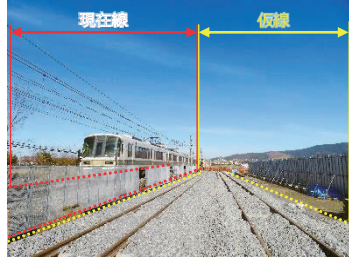
JR関西本線高架化工事を進めています。

OR2年度にJR西日本と鉄道高架化に係る工事施行協定を締結。R3年度から仮線工事を実施。

〈仮線工事状況(R4年11月時点)〉



JR新駅周辺



(仮称)奈良IC周辺

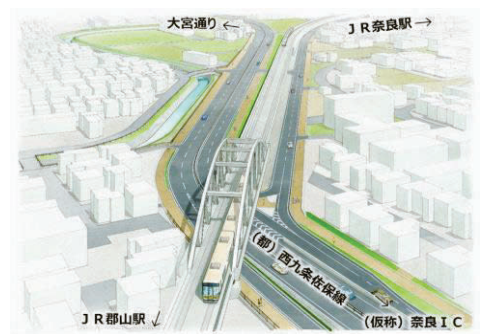


もっと良くするために

鉄道高架化工事及びJR新駅周辺のまちづくりを推進します。令和10年度のJR新駅の設置と鉄道高架化の完成を目指します。

○京奈和自動車道(仮称)奈良IC整備と新駅による高い交通結節機能を活かした拠点が形成されることから、先進的な都市サービスを提供するまちづくりビジョンを具体化

○奈良市中心市街地とのアクセス性を確保するため、(都)西九条佐保線さいくじょうを整備するとともに、地域分断や踏切事故の解消を図るための鉄道高架化を推進



(仮称)奈良IC・西九条佐保線(完成イメージ)

令和5年度予算案 2,306百万円 [債務負担行為 320百万円]

(48) リニア中央新幹線「奈良市附近駅」の早期確定と関西国際空港接続線

ここまで良くなってきました

名古屋・大阪間の環境影響評価手続きが令和5年から開始されることにより、「奈良市附近駅」位置及び県内ルートが事実上、確定します。

リニア中央新幹線と関西国際空港を接続する構想について、調査・検討を実施しました。

- 政府の「骨太の方針2022」において、R5年からの環境影響評価手続き開始に関する方針が明記
- 奈良県期成同盟会や三重・奈良・大阪建設促進大会等を開催し、関係者が一丸となり取り組むことを確認
- 「奈良市附近駅」位置及びルートの決定には、以下の6項目が重要な要素

〔工事に直接関わる事項〕

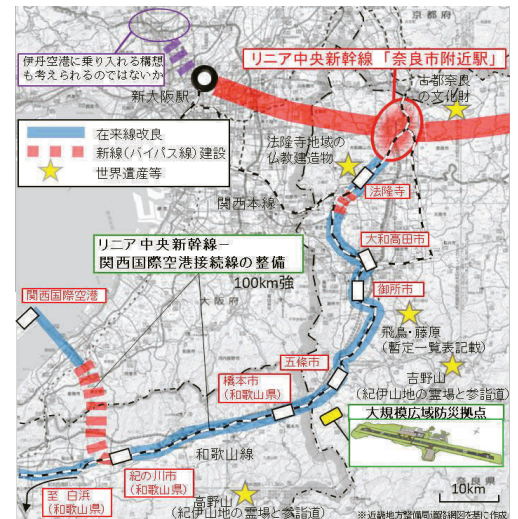
- ①用地取得の確実性
- ②発生土活用先の確保
- ③文化財・環境等の要配慮事項

〔地域が大きな関心を有する事項〕

- ④交通結節性の確保
- ⑤駅周辺のまちづくり
- ⑥地域全体の将来的な発展可能性



岸田総理と荒井知事、一見三重県知事との懇談（R4年6月）

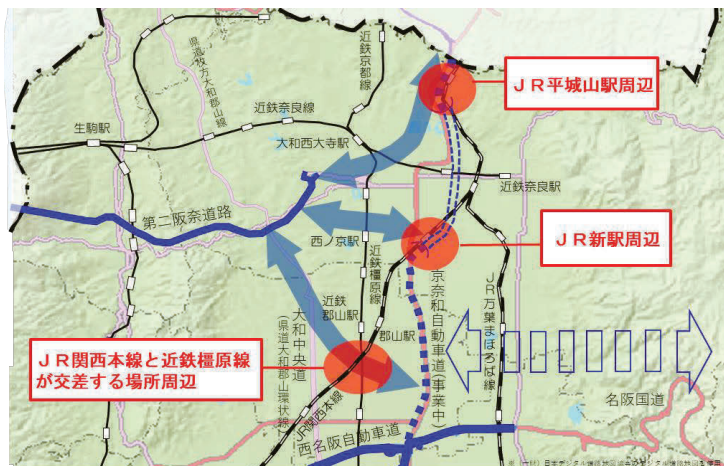


もっと良くするために

2037年（令和19年）のリニア全線開業が迫る中、事実上3箇所絞り込まれてきた「奈良市附近駅」位置等の早期確定に向け、JR東海など関係者と緊密に連携し、検討を進めます。また、「奈良市附近駅」周辺のまちづくりに関する検討を開始します。

リニア中央新幹線・関西国際空港接続線構想の具体化に向けた検討を進めます。

- 在来線や高速道路との結節性を考慮すると、事実上、3箇所が「奈良市附近駅」の重点候補



「奈良市附近駅」の重点候補

＜重点候補の主な状況＞

JR平城山駅周辺

- ・周辺はニュータウン開発が進行
- ・JR関西本線と京奈和自動車道に接続可能
- ・世界遺産等の数多くの文化財に近接

JR新駅周辺

- ・周辺はJR新駅周辺のまちづくり検討エリア
- ・JR関西本線と京奈和自動車道に接続可能
- ・世界遺産等の数多くの文化財に近接

JR関西本線と近鉄橿原線が交差する場所周辺

- ・周辺は農地や池が多く存在
- ・JR関西本線と近鉄橿原線に接続可能
- ・高速道との接続にはアクセス道路の整備が必要

- リニア駅への直結アクセスと県内高速道路網のボトルネックの解消



令和5年度予算案 45百万円

13. バス輸送環境整備

(49) 路線バス輸送サービスの改善とバス停アメニティの向上

ここまで良くなりました

広域バス路線につき、客観的な指標に基づく診断と関係者による検討に基づく改善に取り組んできました。また、バス停のアメニティ向上など利用環境の整備を支援してきました。

○5つの客観指標に基づく診断

- ・1便あたり利用者数
- ・平均乗車密度
- ・最大乗車人員
- ・収支率
- ・利用者1人あたり行政負担

関係者が参画する協議により、
運営形態の見直しや利用促進策を実施



市内フィーダー交通
(五條市コミュニティバス)



デジタルスタンプラリー
(天理桜井線)

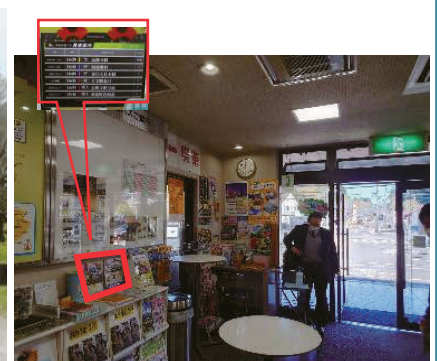
○公共交通の利用環境の整備

バス停の上屋整備や多言語案内標識の設置等を支援



バス停の上屋整備(甘樫丘)

バス運行情報提供システムの整備を支援



案内用タブレット設置イメージ
(道の駅宇陀路大宇陀)

もっと良くするために

他の交通モードとの効果的な連携、デジタル技術の活用により、バス輸送サービスの向上や持続的な地域公共交通サービスの確保を図ります。

○広域バス路線の維持・充実を図る取組の強化

- ・鉄道、タクシー、デマンド交通等、他の交通モードと連携し、地域に最適な交通体系の構築に向けた取組を展開
- ・南部東部を中心とする広域路線バス等に対し補助



南奈良総合医療センターに乗り入れる
南部地域連携コミュニティバス(ゆうゆうバス)

○バス停の高機能化に併せ、地域の公共・商業施設と連携した利用促進策等の実施



改良した大安寺バス停と近隣商業施設
駐輪場によるサイクル&バスライド



観光案内施設(法隆寺センター)内で
多言語対応のバス発車案内情報を表示

○公共交通サービスにおけるグリーン化を推進するため、環境負荷の低い次世代自動車の導入支援

○自動運転等デジタル技術を活用した交通サービスの実証実験を実施

バス路線の維持・充実に、県がより積極的な役割を果たすため、権限・財源の確保に向けて取組

令和5年度予算案 216百万円
令和4年度2月補正予算案 70百万円