

大和西大寺駅の高架化について

令和7年5月30日(金)
知事定例記者会見資料

担当：県土マネジメント部
リニア・地域交通課 深田、豊住
(内線4271、4324)

大和西大寺駅周辺の長年の課題

- 交通の要衝である大和西大寺駅周辺では、東西に走る線路・踏切により、**まちが南北に分断**。
- 「開かずの踏切」等（県道2：市道6）では、**歩行者、自転車、自動車の安全性・利便性が問題に**。

令和3年3月25日 踏切道改良計画策定時報道機関配布資料
令和3年9月時点最新データで更新



大和西大寺駅周辺の渋滞対策等を巡るこれまでの経緯

平成 29～30年 国交省が、踏切法に基づく改良すべき踏切道として、計8つの踏切道を指定

令和 3年 3月 **県・市・近鉄で地方踏切道改良計画を作成**し、国に提出（3者で確認書も締結）

⇒ 西側4つの踏切は**高架化により除却**し、東側4つの踏切は平城宮跡からの**近鉄線の移設により除却**することを計画に記載。

令和 5年 7月 **第1回3者協議会**を開催 ※協議会は部長級（事務方）

⇒ 以下のことを3者で合意。
・「大和西大寺駅の**高架化のみ**を行い平城宮跡内の**近鉄線は存置**する事業案」を新たに検討する。
・上記の案と「同駅の高架化及び近鉄奈良線の移設を行う案」について費用対効果の比較等を行う。
・上記比較等を踏まえ、**県、市、近鉄で協議の上、整備方針を決定**する。

令和 5年 11月 **第2回3者協議会**を開催

⇒ 以下のことを3者で合意。
・鉄道線形に関する技術的な制約や、想定される事業効果等について意見交換を行い、認識を共有。
・費用や事業性について精査を進めた上で、令和5年度中に第3回協議会を開催することで合意。

令和 6年 3月 市の意向（協議会を開催するのは時期尚早）で開催に至らず

7月 知事と市長で面談

その後、二度、第3回協議会の開催調整をするものの、市からは、回答なし／現段階では出席できないとの返答。以後、事務方で重ねて打合せ

令和 7年 1月 市の意向も踏まえ、県から市へ以下の内容で協議会で協議することを提案

・市が考える、高架化以外の方法などについても議論していく。
・より精緻な事業費や事業期間を調査するためにも、事業方針案を一定程度絞り込んでいく。等

市からは、さらに事務方で協議を行う必要があるため、協議会の日程について回答することは困難との回答（以後、具体的な提案等を伴って議論が進む目途はない）

⇒ **今夏の政府要望のうち、最重点要望（知事要望）としては見送る予定**

大和西大寺駅の高架化等を巡る県の考え

1. 「開かずの踏切」解消等による交通の安全・利便確保

- 「開かずの踏切」等が解消されることで、**歩行者、自転車、自動車の安全性・利便性**が飛躍的に向上。
※高架化までの間の速攻対策も要検討。
- また、高架化を機に駅周辺の道路整備も行うことで、**高齢者や子育て世帯にも優しいまちづくり**が可能に。

2. 大和西大寺駅の高架化を契機とした県・市の更なる発展

- 大和西大寺駅は、県内だけでなく近隣府県も結ぶ交通の要衝。
将来的にリニア中央新幹線の県内開通も予定されており、**同駅やその周辺が有する潜在力**は大きい。
- 高架化を契機に、**駅周辺の南北分断を解消したまちづくり**が可能に。

<参考> 近郊都市主要駅（大和西大寺駅と同規模）の鉄道高架化等の事例

- 市街地等の都市交通では、高架化（連続立体交差事業）等により、鉄道交通と道路交通が相互に妨げない形にするのが一般的に。
- 近郊都市における大和西大寺駅と同規模※の主要駅では、鉄道高架化等が進められている。 ※近鉄 大和西大寺駅の1日乗降者数は約4.4万人

■ 大和西大寺駅と乗降人数が同規模の駅（関西大手民鉄のうち、4万人以上5万人未満。近鉄は県外の駅）

奈良県調べ

鉄道事業者	駅名	乗降人数※1	鉄道と道路の立体交差※2
近畿日本鉄道	大和西大寺駅	43,655人	×
	近鉄日本橋駅	45,920人	○
	近鉄丹波橋駅	42,074人	×
	近鉄四日市駅	40,599人	○
阪急電鉄	武庫之荘駅	45,767人	×
	塚口駅	43,059人	×
	上新庄駅	43,041人	○
	豊中駅	42,613人	○
	池田駅	41,104人	○
阪神電鉄	西宮駅	46,673人	○
	西九条駅	40,831人	○
	尼崎駅	40,586人	○
京阪電気鉄道	樟葉駅	45,767人	○
	寝屋川市駅	45,119人	○
	香里園駅	42,506人	△（連立事業中）
	祇園四条駅	41,125人	○

● 県内の近鉄駅で乗降客数が4万人以上の駅を抽出

奈良県調べ

鉄道事業者	駅名	乗降人数※1	鉄道と道路の立体交差※2
近畿日本鉄道	近鉄奈良駅	45,920人	○
	大和西大寺駅	43,655人	×
	学園前駅	42,074人	○
	生駒駅	40,599人	○

※1 各鉄道事業者ホームページ等で公表されている数値を参照

※2 鉄道と駅周辺道路の立体交差の状況

○：鉄道と駅周辺道路が立体交差している（道路高架化や鉄道地下化を含む）

×：鉄道と駅周辺道路が立体公差していない（踏切がある）

■ 阪神 西宮駅（乗降者数約4.7万人）〔平成15年高架化〕



※出典：兵庫県HP

■ 京阪 寝屋川市駅（乗降者数約4.5万人）〔平成14年高架化〕



※出典：枚方市HP

大和西大寺駅の高架化や周辺まちづくり（県のイメージ）

※あくまで現時点での県のイメージを示すものであり、決まっていることはありません。
今後の検討や関係機関との協議等により変わります。



今後の県・市・近鉄3者での協議の前進に向けて

- まちづくりの主体であり、また「開かずの踏切」道の管理者でもある市などの意思が最も重要。しかし、具体的な提案を伴う議論には至っていない。

県としては、市の意向等も踏まえ、**大和西大寺駅周辺の交通シミュレーション調査**による高架化や周辺道路整備の効果検証も行い、議論を深める予定。

※今年度、所要の予算を計上済み。

- 県では、踏切道の一部が県道であることや同駅高架化による県全域への裨益に鑑み、応分の負担を想定。

今後、より詳細な事業費の概算等を行うためにも3者で議論を深め、**事業設計に係る一定の認識共有や合意形成を着実に図っていくことが不可欠。**

※現時点では、高架化・移設で約2,000億円、高架化のみで約1,000億円の事業費を想定。

✓県としては、単なる**駅の高架化**に留まらず、高架化に伴う**駅周辺の道路整備や速攻対策**も含め、**総合的に検討**を進めていきたいと考えています。

✓事業費を含めより詳細に議論を深めるため、3者協議会で**一つひとつ着実に認識共有と合意を図る**ことができるよう取り組んでいきます。