リニア中央新幹線に係る新駅候補地
調査検討業務委託

報　告　書

令和４年３月

大和郡山市　企画政策課

八千代エンジニヤリング株式会社
Yachiyo Engineering Co.,LTD.

目　次

第 1 章　業務概要 **1-1**
1.1.　業務目的 1-1
1.2.　業務概要 1-1
1.3.　実施フロー 1-2
第 2 章　リニア新駅の適地選定 **2-1**
2.1.　リニア新駅候補地（案）の現況整理 2-1
2.2.　新駅候補地のスクリーニング 2-18
第 3 章　市民・事業者向けアンケート調査 **3-1**
3.1.　市民向けアンケート調査 3-1
3.2.　事業者向けアンケート調査 3-12
3.3.　アンケート調査結果のまとめ 3-22
3.4.　アンケート調査結果を踏まえたスクリーニング条件の検証 3-23
第 4 章　留意事項 **4-1**

第1章 業務概要

1.1. 業務目的

本業務は、リニア中央新幹線の中間駅の適地について、市の交通利便性や産業特性に加え、奈良県全体や紀伊半島全体の交通、鉄道網の現状を踏まえたうえで、市内におけるリニア新駅の適地となる候補地を数カ所選定するものである。また、候補地に関するアンケート調査及びその調査結果のとりまとめ、候補地の選定と候補地ごとの優位点、課題の整理を行うものである。

1.2. 業務概要

(1)業務名

リニア中央新幹線に係る新駅候補地調査検討業務委託

(2)検討箇所

大和郡山市全域

(3)工期

自　令和 03 年 07 月 19 日

至　令和 04 年 03 月 31 日

(4)発注者

大和郡山市 総務部 企画政策課

(5)受注者

八千代エンジニヤリング株式会社 奈良事務所

1.3. 実施フロー

本業務の実施フローを以下に示す。

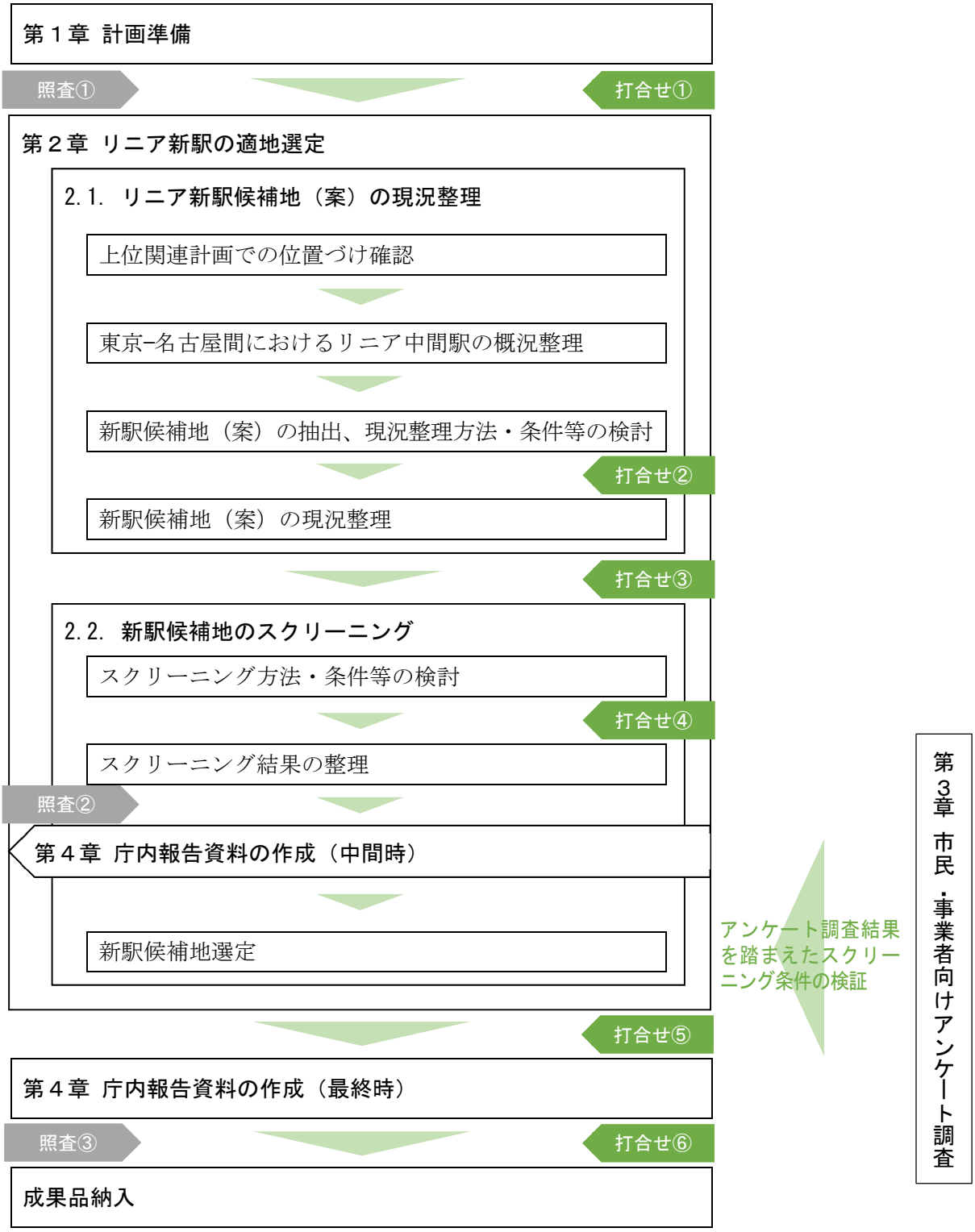


図 1.1 業務実施フロー

スクリーニングとは
✓ 特定の条件などに照らして複数ある対象（候補地）の中から条件に合致する対象（候補地）を選別すること

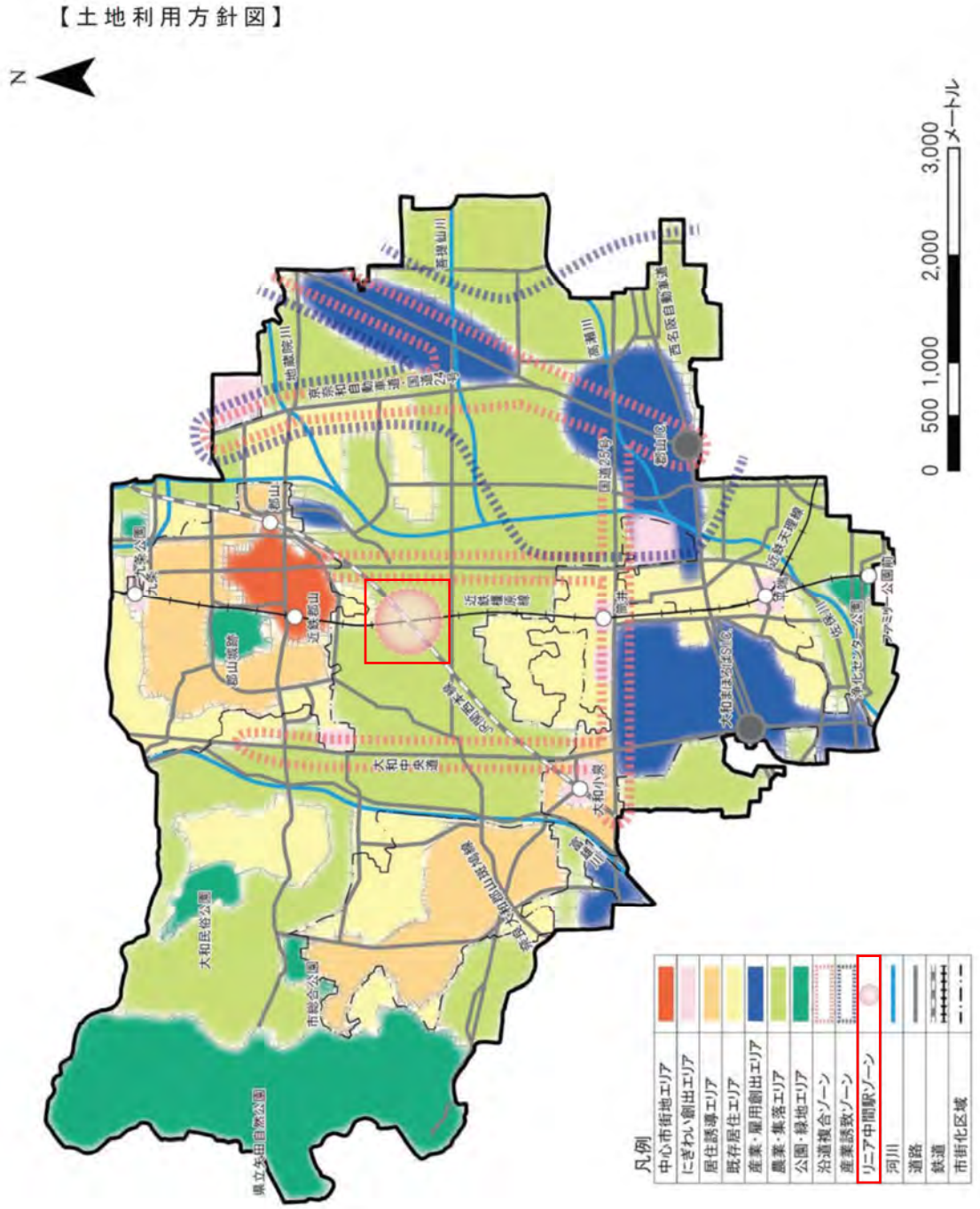
第2章 リニア新駅の適地選定

2.1. リニア新駅候補地（案）の現況整理

(1)上位関連計画での位置づけ

リニア新駅候補地（案）の現況整理に先立ち、上位関連計画での位置づけを確認した。

第 3 次大和郡山市都市計画マスタープラン（大和郡山市、R3.3）において、JR 関西本線と近鉄橿原線が交差するエリアが「リニア中間駅ゾーン」として位置付けられている。



出典：第 3 次大和郡山市都市計画マスタープラン（大和郡山市、R3.3）

図 2.1　土地利用方針図

(2)東京-名古屋間におけるリニア中間駅の概況整理

現況整理の実施に当たり、参考として東京-名古屋間におけるリニア中間駅の概況整理を行った。

1) 整備ルートの概要

リニア中央新幹線は、東京－名古屋間において以下の整備ルートが計画されている。

出典：JR 東海 HP

図 2.2　リニア中央新幹線整備ルート

2) リニア新駅の概要

東京－名古屋間のリニア駅は以下の通りである。

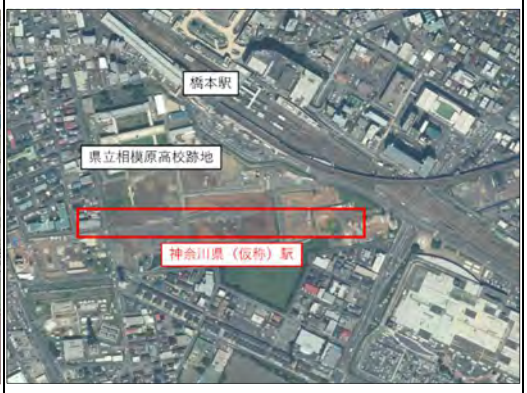
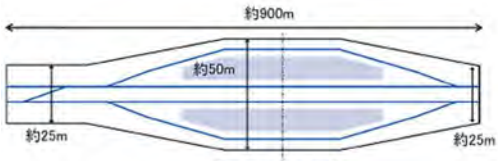
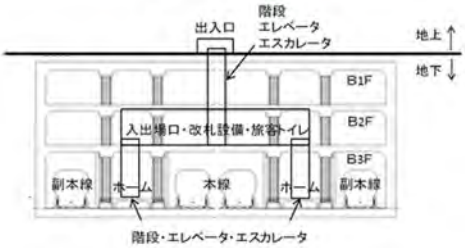
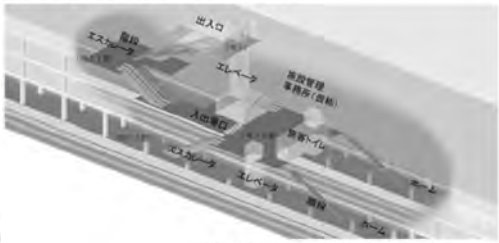
本業務では、中間駅となる、神奈川県（仮称）駅から岐阜県（仮称）駅までの４駅について、概要整理を行った。

表 2.1　リニア新駅の概要

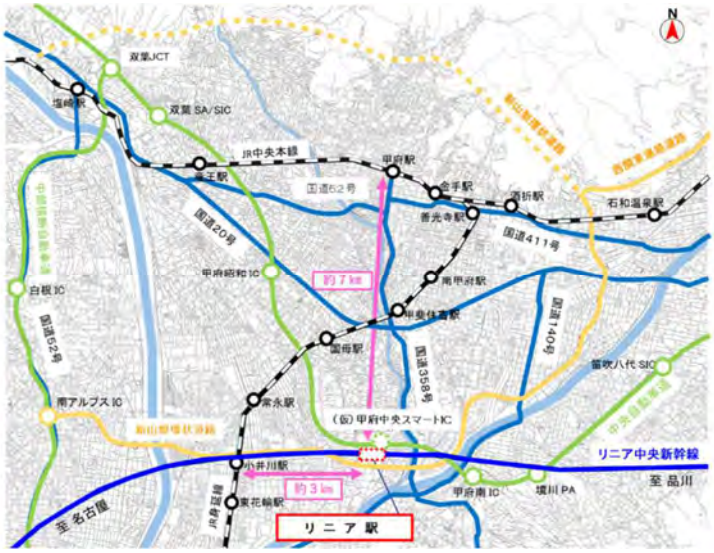
駅名	所在地	新設／併設	地上／地下
品川駅	東京都港区港南	併設	地下
神奈川県（仮称）駅	神奈川県相模原市緑区橋本	新設	地下
山梨県（仮称）駅	山梨県甲府市大津町字入田	新設	地上
長野県（仮称）駅	長野県飯田市上郷飯沼	新設	地上
岐阜県（仮称）駅	岐阜県中津川市千旦林字坂本	新設	地上
名古屋駅	愛知県名古屋市中村区名駅	併設	地下

3) リニア中間駅（東京－名古屋間）周辺の概況整理

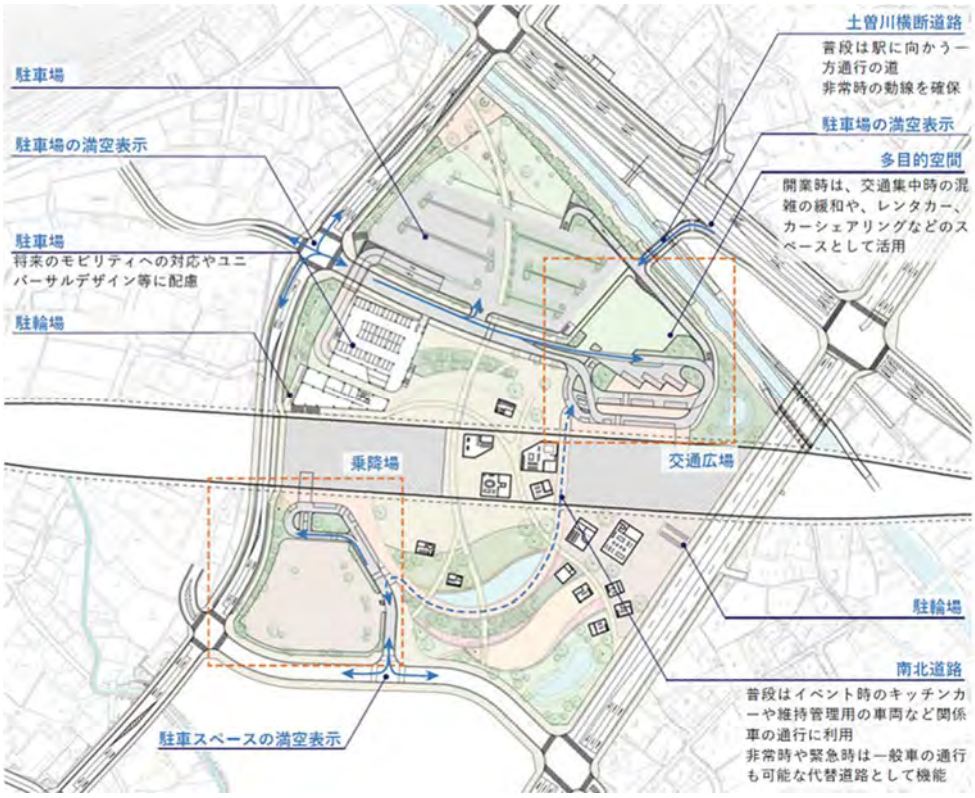
リニア中間駅周辺における概況整理結果を次頁以降に示す。

駅名	神奈川県（仮称）駅
所在地	神奈川県相模原市緑区橋本
地上／地下	地下
概況図	【位置図】 出典：NTT インフラネット 【航空写真】 出典：NTT インフラネット 
鉄道路線との近接性	・併設する橋本駅は、<u>JR 横浜線・JR 相模線・京王電鉄相模原線の合計 3 路線</u>が乗り入れている。
幹線道路との近接性	・<u>東京環状（国道 16 号等）に近接</u>している。
建物・土地の利用状況	・<u>用地の大部分が県立相模原高校の敷地</u>であったが、リニア新駅の整備に伴い、高校は旧職業能力開発大学校相模原キャンパスの跡地の一部に移転。 ・その他一部の住宅や公共施設「橋本こどもセンター」等についても移転済み。
ハザード状況	・浸水（内水）：<u>指定なし</u> ・洪水：<u>指定なし</u> ・土砂災害：<u>指定なし</u>
標高・地形の状況	・<u>平地に位置</u>している。
その他参考図	【神奈川県（仮称）駅のイメージ図】  【平面イメージ】  【断面イメージ】 【地下駅を斜め上方から透視した図】  ※ 図中には、主な旅客対応設備を表記

出典：神奈川県 HP、JR 東海 HP

駅名	山梨県（仮称）駅
所在地	山梨県甲府市大津町字入田
地上／地下	地上
概況図	【位置図】 出典：NTT インフラネット 【航空写真】 出典：NTT インフラネット
鉄道路線との近接性	・直近の<u>鉄道路線及び鉄道駅（JR 身延線 小井川駅）から３km程度離れており、シャトルバスの運行による接続を計画</u>している。 ・リニア駅を <u>JR 身延線と交差する場所に設けた場合</u>には、いずれのルートでも甲府市から富士川町にかけての<u>大集落や公共公益施設を分断することになり、駅の建設は現実的に困難</u>であった。 ・最終候補地として、より鉄道駅に近い中央市小井川周辺地域（小井川駅から約500m）を含めた２箇所に絞られたが、<u>県内各地へのアクセスの良さ、駅周辺の用地確保や基盤整備コストなどを総合的に検討</u>した結果、当該地が選定された。
幹線道路との近接性	・<u>中央自動車道に近接</u>している。 ・中間駅の設置に向けて、<u>（仮称）甲府中央スマート IC の整備が予定</u>されている。
建物・土地の利用状況	・整備予定地内に山梨県工業技術センターが位置している。 ・<u>主な土地利用は水田</u>となっており、<u>上記の施設以外に建物等は立地していない</u>。
ハザード状況	・ため池：<u>指定なし</u> ・洪水：<u>最大浸水深 3m～10m</u> ・土砂災害：<u>指定なし</u>
標高・地形の状況	・<u>平地に位置</u>している。
その他参考図	【広域図】  甲府駅南口 出典：山梨県都市計画マスタープラン 小井川駅 出典：中央市リニア活用基本構想

出典：山梨県 HP、JR 東海 HP

駅名	長野県（仮称）駅
所在地	長野県飯田市上郷飯沼
地上／地下	地上
概況図	【位置図】 出典：NTT インフラネット 【航空写真】 出典：NTT インフラネット
鉄道路線との近接性	・既存の鉄道路線から数百メートル程度離れている。 ・直近の鉄道駅（JR 飯田線 元善光寺駅）までは 1 km程度離れており、中間駅との接続方法について現在検討中となっている。
幹線道路との近接性	・国道 153 号線に近接している。
建物・土地の利用状況	・整備予定地内は大部分が商業施設とその駐車場となっているが、一部住宅等も立地している。
ハザード状況	・ため池：指定なし ・浸水：浸水想定区域内 ・土砂災害：指定なし
標高・地形の状況	・平地に位置している。
その他参考図	【整備イメージ】 

出典：長野県 HP、JR 東海 HP

駅名	岐阜県（仮称）駅
所在地	岐阜県中津川市千旦林字坂本
地上／地下	地上
概況図	【位置図】 出典：NTT インフラネット 【航空写真】 出典：NTT インフラネット
鉄道路線との近接性	・<u>鉄道路線及び鉄道駅（JR 中央本線 美乃坂本駅）に近接</u>している。
幹線道路との近接性	・<u>県道 410 号線に近接</u>している。
建物・土地の利用状況	・<u>整備予定地内は水田が多くなっている</u>が、<u>一部住宅等も立地</u>している。
ハザード状況	・ため池：<u>指定なし</u> ・浸水：<u>指定なし</u> ・土砂災害：<u>指定なし</u>
標高・地形の状況	・<u>平地に位置</u>している。
その他参考図	【整備イメージ】

出典：岐阜県 HP、JR 東海 HP

4）リニア中間駅に関する概況整理のまとめ

東京-名古屋間におけるリニア中間駅の概況整理結果のまとめを以下に示す。

◆ 交通アクセス状況（鉄道鉄道・幹線道路との近接性）

- ４駅中２駅（神奈川・岐阜）が既存の鉄道路線に近接している。
- 鉄道路線に近接していない２駅（山梨・長野）については、幹線道路を利用したシャトルバスの運行等といった、鉄道駅までの代替交通機関の検討を行っている。

◆ 建物・土地の利用状況

- 各駅の主な土地利用状況は、水田（山梨・岐阜）、県立高校敷地（神奈川）、商業施設・駐車場用地（長野）となっており、いずれも既存建物の立地が比較的少ない場所を設置位置としている。

◆ ハザード状況（土砂災害・浸水・ため池）

- ４駅中２駅（山梨・長野）が一部浸水想定区域内となっている。

◆ 標高・地形の状況

- ４駅とも平地に位置している。

※神奈川：神奈川県（仮称）駅、山梨：山梨県（仮称）駅、長野：長野県（仮称）駅、岐阜：岐阜県（仮称）駅

(3)現況整理の概要

1) 対象区域

候補地選定の前段階として、次頁に示す 14 区域について、GIS 等を用いた現況整理を行った。なお、対象区域は、第 3 次大和郡山市都市計画マスタープランにおける将来都市構造や既存住宅地の形成状況等を参考に設定した。

2) 現況整理及び候補地選定の基本条件

現況整理及び候補地選定に当たっては、以下の基本条件を前提に検討を行った。

また、本調査は、定量的・定性的視点により、大和郡山市としてリニア中間駅の設置が望ましいと考えられる「新駅候補地」を検討するものであり、最終的な新駅設置位置は、東海旅客鉄道株式会社（JR 東海）が検討・決定することに留意が必要である。

加えて、新駅の候補地の決定については、地元住民の理解を重視し、十分な協議を行っていくことが重要である。

【基本条件】

- 他都市リニア中間駅の計画等を踏まえ、リニア新駅は「地上駅」を想定すること
- 既存の市街地や集落への配慮を考慮した候補地とすること
- 近隣市町村（主に奈良県全体）への波及効果を考慮した候補地とすること

3) 現況整理の方法

候補地の現況整理は下表に示す項目及び視点を踏まえて実施した。

各候補地について、評価項目ごとに◎（非常に当てはまる）、○（十分に当てはまる）、△（やや当てはまる）、×（当てはまらない）の４段階で評価を行った。

表 2.2　現況整理の項目と視点

項目		整理の視点
建物立地状況		・候補地内に建物が立地していないか
奈良県全体への波及効果		
	既存鉄道路線との位置関係	・既存の鉄道路線（JR・近鉄）に近接しているか
	主要幹線道路との位置関係	・主要な幹線道路（高速道路・国道）に近接しているか ・その他幹線道路（県道）に近接しているか
上位計画での位置づけ		・上位計画でリニア中間駅に関する位置づけや記載があるか ・上位計画でその他拠点としての位置づけや記載があるか
土地利用状況		・候補地に住宅用地は含まれていないか ・候補地に大規模な商業用地・工業用地等が含まれていないか
ハザード状況		
	土砂災害	・土砂災害警戒区域に指定されていないか
	浸水	・浸水想定区域に指定されていないか
	ため池	・ため池浸水想定区域に指定されていないか
土地利用規制の状況		・農用地区域に指定されていなか ・その他土地利用規制はないか
標高・地形の状況		・大規模な造成等が必要な立地（山間部等）となっていないか

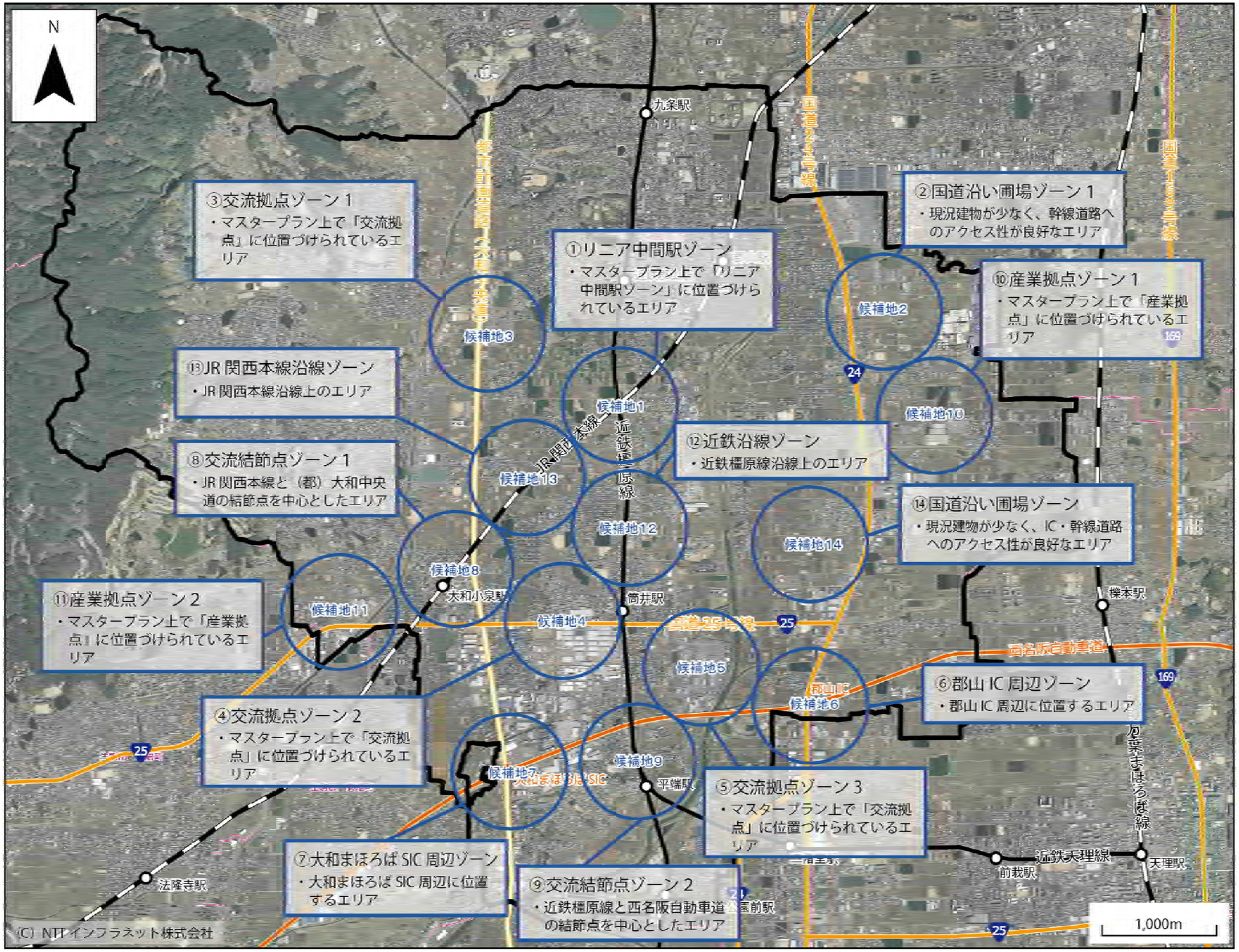

N
九条駅
③交流拠点ゾーン１
・マスタープラン上で「交流拠点」に位置づけられているエリア
①リニア中間駅ゾーン
・マスタープラン上で「リニア中間駅ゾーン」に位置づけられているエリア
②国道沿い圃場ゾーン１
・現況建物が少なく、幹線道路へのアクセス性が良好なエリア
⑩産業拠点ゾーン１
・マスタープラン上で「産業拠点」に位置づけられているエリア
候補地3
候補地2
候補地1
候補地10
⑬JR 関西本線沿線ゾーン
・JR 関西本線沿線上のエリア
⑧交流結節点ゾーン１
・JR 関西本線と（都）大和中央道の結節点を中心としたエリア
⑫近鉄沿線ゾーン
・近鉄橿原線沿線上のエリア
候補地13
候補地12
⑭国道沿い圃場ゾーン
・現況建物が少なく、IC・幹線道路へのアクセス性が良好なエリア
候補地14
候補地8
大和小泉駅
⑪産業拠点ゾーン２
・マスタープラン上で「産業拠点」に位置づけられているエリア
候補地11
候補地4
筒井駅
橿本駅
候補地5
郡山IC
候補地6
⑥郡山 IC 周辺ゾーン
・郡山 IC 周辺に位置するエリア
④交流拠点ゾーン２
・マスタープラン上で「交流拠点」に位置づけられているエリア
候補地7
大和まほろば SIC
候補地9
平端駅
⑤交流拠点ゾーン３
・マスタープラン上で「交流拠点」に位置づけられているエリア
⑦大和まほろば SIC 周辺ゾーン
・大和まほろば SIC 周辺に位置するエリア
⑨交流結節点ゾーン２
・近鉄橿原線と西名阪自動車道の結節点を中心としたエリア
法隆寺駅
前栽駅
天理駅
近鉄天理線
大和まほろば線
西名阪自動車道
国道25号線
国道169号線
1,000m
(C) NTTインフラネット株式会社

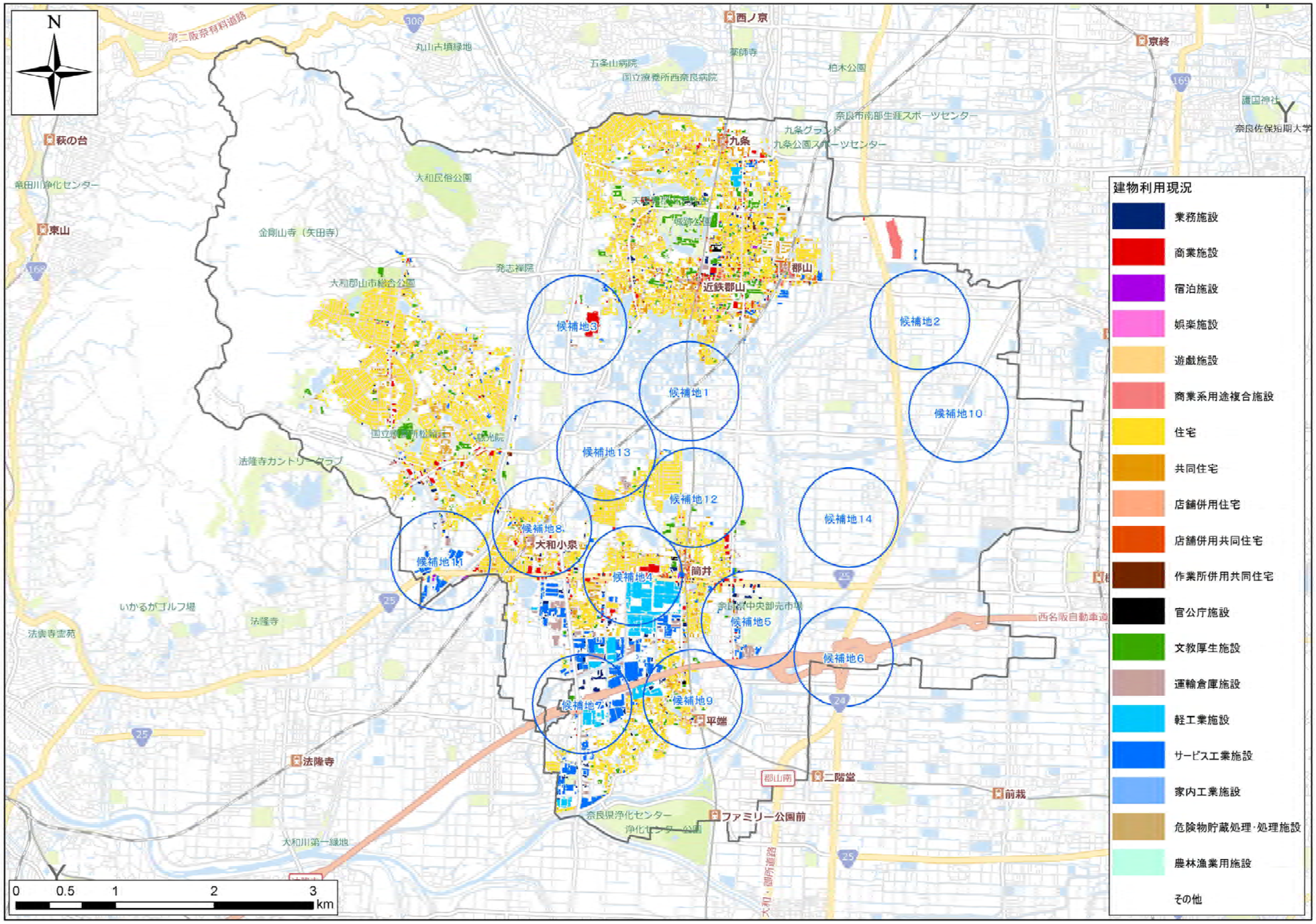
図 2.3　現況整理対象地

(4)現況整理

1) 建物利用現況

市街化区域内における建物利用現況図を以下に示す。

JR 関西本線や近鉄橿原線の鉄道駅周辺を中心に住宅が多く立地している他、市南部には工業系施設の集積が見られる。



2）土地利用現況

土地利用現況図を以下に示す。

JR 関西本線や近鉄橿原線の鉄道駅周辺を中心に住宅用地が広がっている他、市南部には工業用地が広く見られる。一方で、鉄道駅から離れた地点や JR 関西本線沿線を中心に、田畑の分布も見られる。

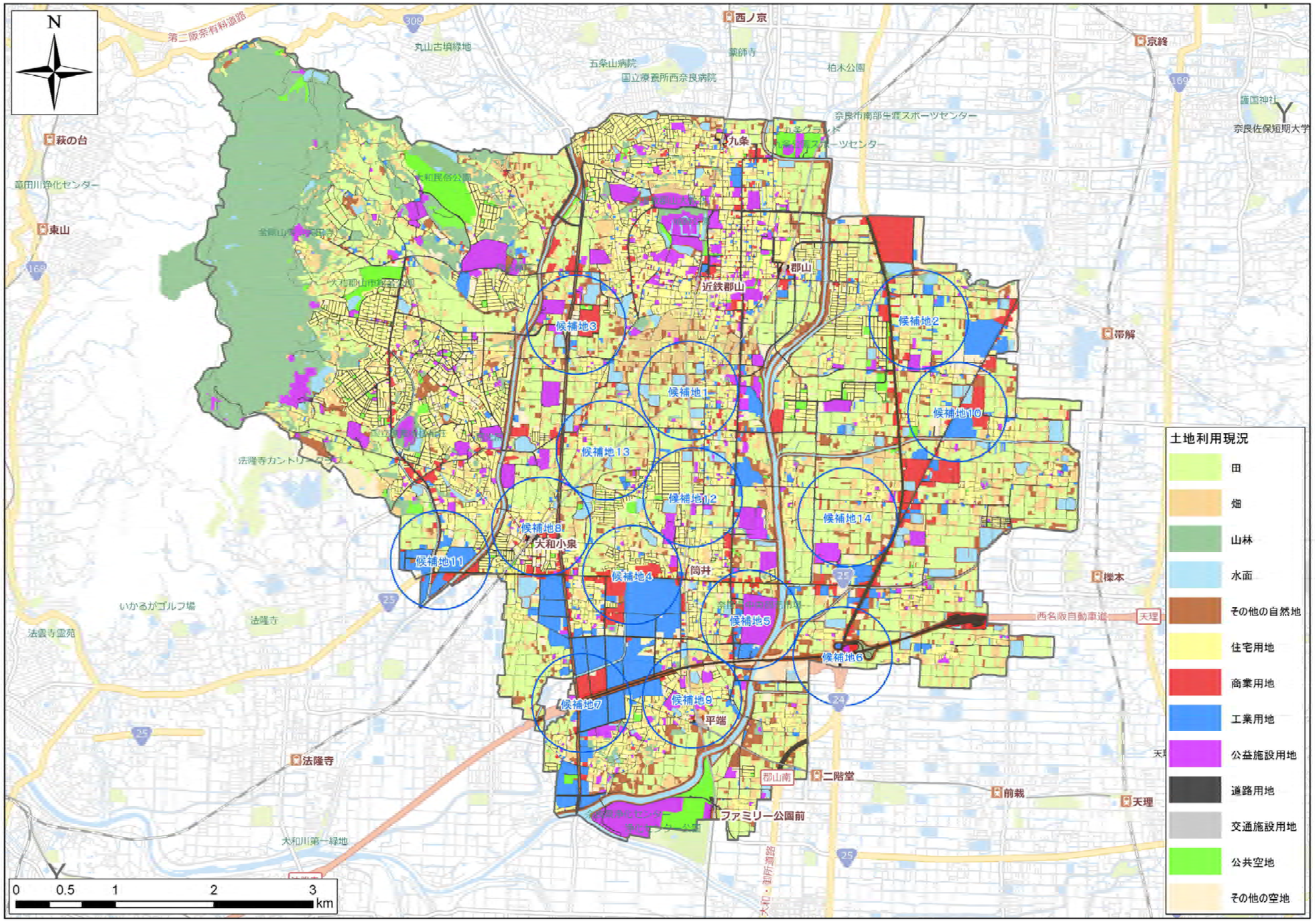


図 2.5　土地利用現況図

3) 農業地域の指定状況

農業地域（農業振興地域・農用地区域）の指定状況を以下に示す。

鉄道駅周辺の市街地や工業用地等を除き、市域の大部分が農業振興地域・農用地区域に指定されている。

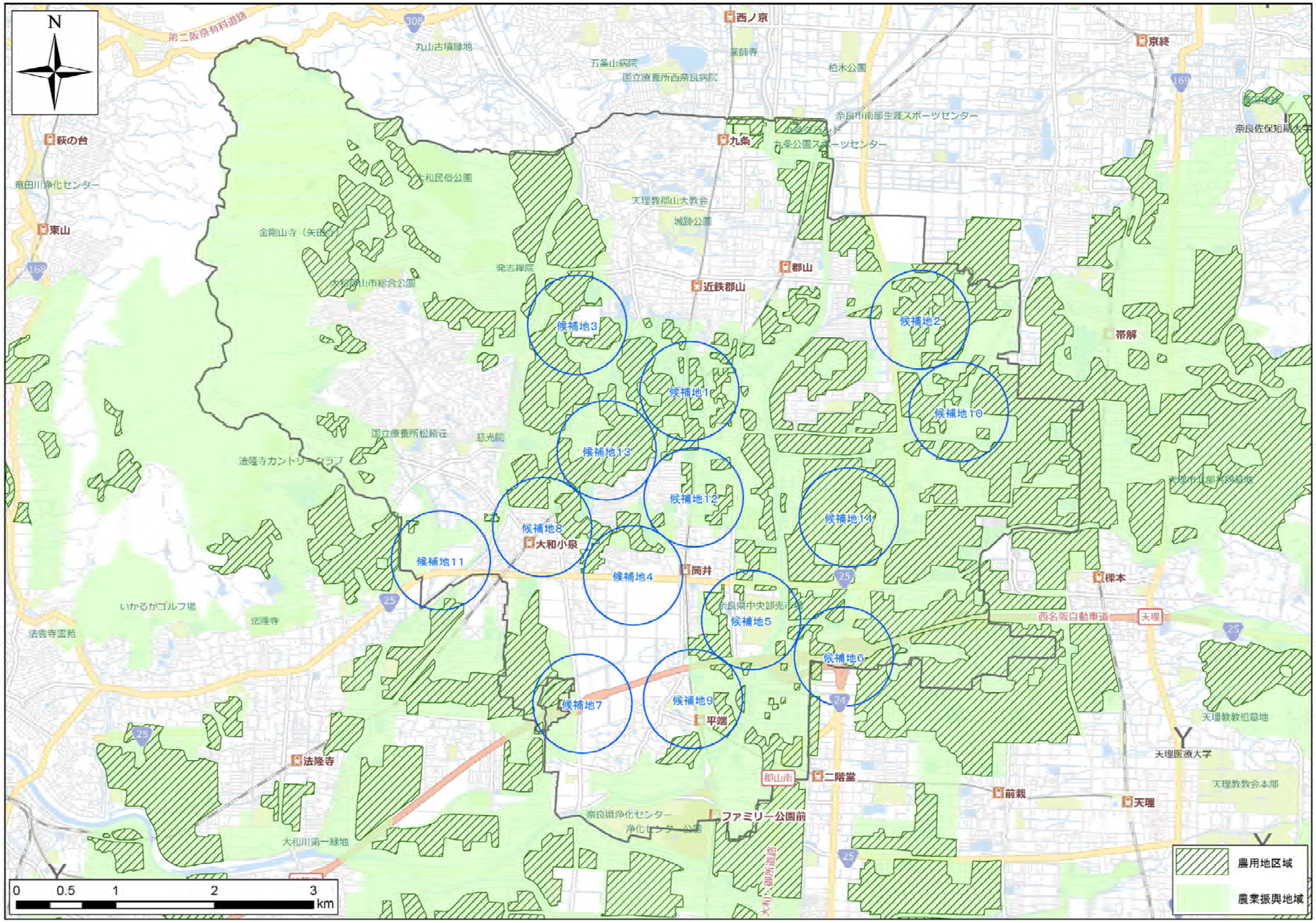


図 2.6　農業地域指定現況図

4）用途地域の指定状況

用途地域の指定状況を以下に示す。

近鉄郡山駅など鉄道駅周辺を中心に商業系用途地域が分布しており、その周囲に住宅系用途地域が広がっている。また、市南部の工業用地は主に工業系用途地域に指定されている。

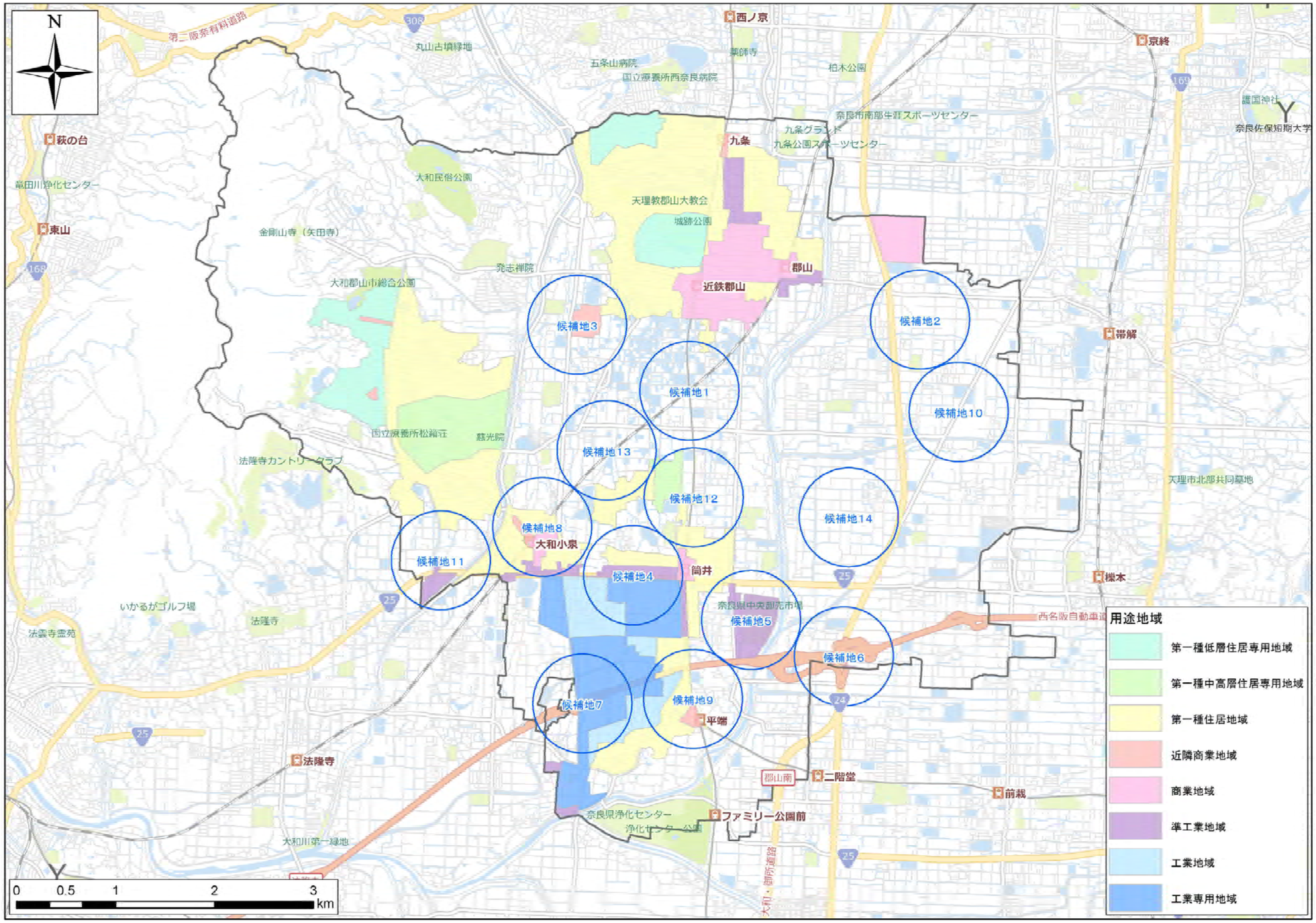


図 2.7　用途地域指定現況図

5）標高・地形の状況

標高・地形の状況を以下に示す。

標高図を見ると、市西部を除いて概ね平地となっている。

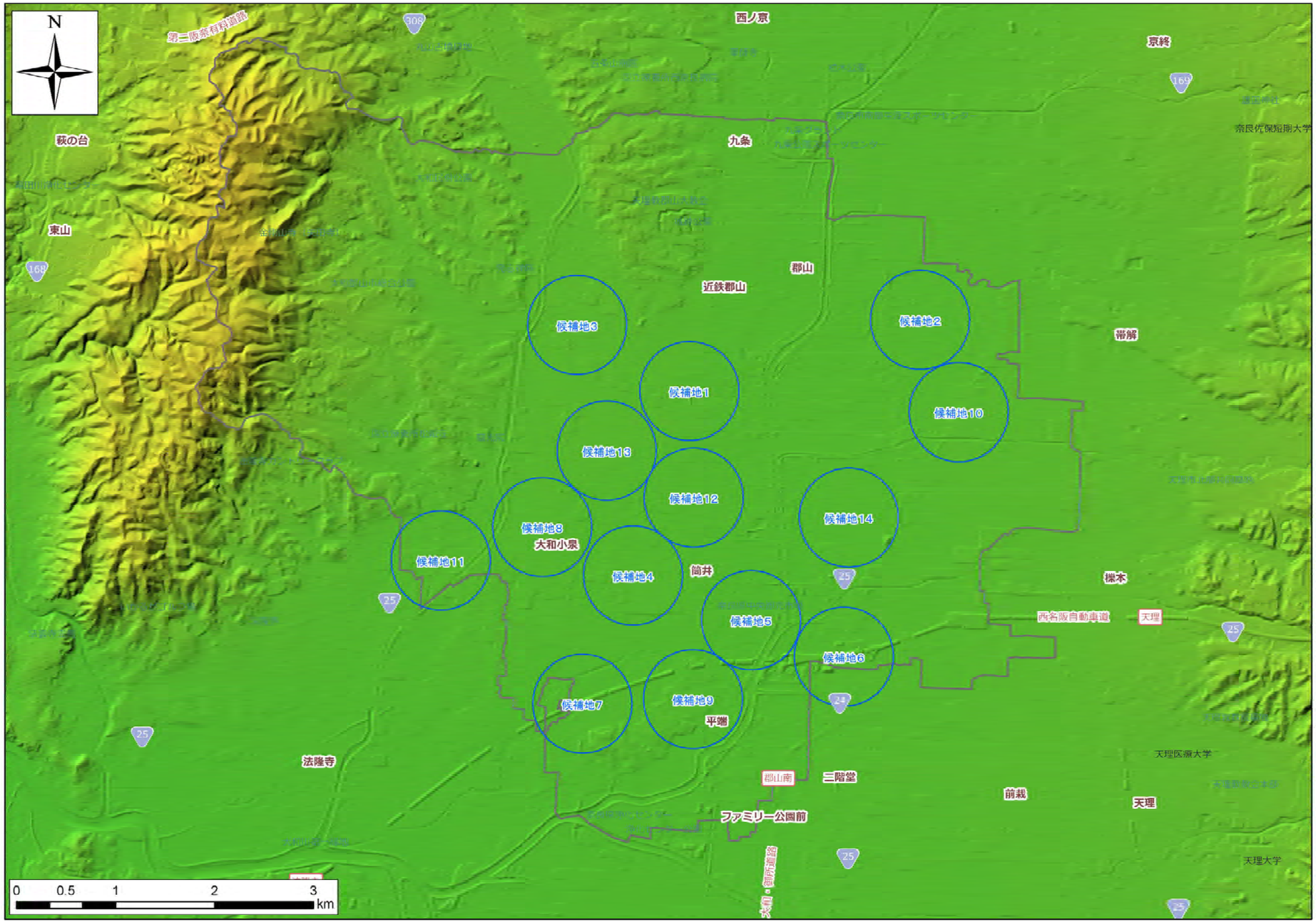


図 2.8　標高図

6）ハザードの状況

ハザード状況については、大和郡山市公開型地理情報システム（やまとこおりやまデジタルナビ）を用いて確認を行った。

新駅候補地（案）ごとのハザード状況を以下に示す。

表 2.3　新駅候補地（案）ごとのハザード状況

候補地名	土砂災害	水害	ため池
候補地１	全ての新駅候補地(案)において、土砂災害（地すべり、急傾斜地、土石流)に関する警戒区域の指定はない。	大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	複数のため池があり、一部が浸水想定区域となっている。
候補地２		大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	一部が浸水想定区域となっている。
候補地３		大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	複数のため池があり、一部が浸水想定区域となっている。
候補地４		大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	ため池があり、一部が浸水想定区域となっている。
候補地５		大部分が浸水想定区域（一部3～5m)となっている。	一部が浸水想定区域となっている。
候補地６		大部分が浸水想定区域（一部3～5m)となっている。	ため池があり、一部が浸水想定区域となっている。
候補地７		大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	ため池浸水想定区域は見られない。
候補地８		大部分が浸水想定区域（一部3～5m)となっている。	複数のため池があり、一部が浸水想定区域となっている。
候補地９		大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	ため池浸水想定区域は見られない。
候補地１０		一部が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	ため池浸水想定区域は見られない。
候補地１１		大部分が浸水想定区域（一部3～5m)となっている。	一部が浸水想定区域となっている。
候補地１２		一部が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	ため池があり、一部が浸水想定区域となっている。
候補地１３		大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	ため池があり、一部が浸水想定区域となっている。
候補地１４		大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	ため池浸水想定区域は見られない。

7）現況整理結果のまとめ

新駅候補地（案）の現況整理結果の一覧を次頁以降に整理する。

表 2.4　現況整理結果一覧表（1/2）

	候補地１	候補地２	候補地３	候補地４	候補地５	候補地６	候補地７
概要	マスタープラン上で「リニア中間駅ゾーン」に位置づけられているエリア	現況建物が少なく、幹線道路へのアクセス性が良好なエリア	マスタープラン上で「交流拠点」に位置づけられているエリア①	マスタープラン上で「交流拠点」に位置づけられているエリア②	マスタープラン上で「交流拠点」に位置づけられているエリア③	郡山 IC 周辺に位置するエリア	大和まほろば SIC 周辺に位置するエリア
建物立地状況	○	◎	△	×	×	○	×
	東側に住宅等の立地が見られるものの、中央部（線路沿い）は建物の立地が比較的少ない。	西側を中心に住宅等の立地が見られるものの、大部分には建物が立地していない。	建物は少ないが、中央部に大規模商業施設（アピタ大和郡山）が立地している。	全体的に住宅・工業施設等が多数立地している。	中央部に工業施設等の立地が見られる他、西側を中心に複数の建物が立地している。	IC 北側を中心に住宅の立地は見られるものの、施設数はあまり多くない。	全体的に工業施設等が複数立地している。
奈良県全体への波及効果							
既存鉄道路線との位置関係	◎	△	△	△	×	×	△
	JR 関西本線に近接している。	JR 関西本線に比較的近い。	JR 関西本線に比較的近い。	JR 関西本線に比較的近い。	既存の鉄道路線に近接していない。	既存の鉄道路線に近接していない。	JR 関西本線に比較的近い。
主要幹線道路との位置関係	△	○	△	○	○	◎	◎
	県道 108 号線及び 249 号線に近接している。	国道 24 号線に近接している。	県道 249 号線に近接している。	国道 25 号線に近接している。	西名阪自動車道及び国道 25 号線に近接している。	西名阪自動車道及び郡山 IC に近接している。	西名阪自動車道及び大和まほろば SIC に近接している。
土地利用状況	○	○	△	×	△	○	△
	一部が住宅用地になっているものの、大部分が田・畑となっている。	一部が住宅用地になっているものの、大部分が田・畑となっている。	比較的大規模な商業用地が見られる。	大部分が住宅用地・商業用地・工業用地となっている。	大規模な公益施設用地（奈良県中央卸売市場）が見られる。	一部が住宅用地になっているものの、大部分が田・畑となっている。	大部分が商業用地・工業用地となっている。
上位計画での位置づけ	◎	△	○	○	○	○	○
	マスタープラン上で「リニア中間駅ゾーン」に位置づけられている。	上位計画において主だった位置づけや記載はない。	マスタープラン上で「交流拠点」に位置づけられている。	マスタープラン上で「交流拠点」に位置づけられている。また、一部が「産業拠点」に位置づけられる。	マスタープラン上で「交流拠点」に位置づけられている。また、一部が「産業拠点」に位置づけられる。	一部がマスタープラン上で「産業拠点」に位置づけられている。	一部がマスタープラン上で「産業拠点」に位置づけられている。
ハザード							
土砂災害	○	○	○	○	○	○	○
	指定なし。	指定なし。	指定なし。	指定なし。	指定なし。	指定なし。	指定なし。
浸水	△	△	△	△	×	×	△
	大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	大部分が浸水想定区域（一部 3m～5m）となっている。	大部分が浸水想定区域（一部 3m～5m）となっている。	大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。
ため池	×	×	×	×	×	×	○
	複数のため池があり、一部が浸水想定区域となっている。	一部が浸水想定区域となっている。	複数のため池があり、一部が浸水想定区域となっている。	ため池があり、一部が浸水想定区域となっている。	一部が浸水想定区域となっている。	ため池があり、一部が浸水想定区域となっている。	ため池浸水想定区域は見られない。
土地利用規制の状況	△	△	△	○	△	△	○
	大部分が農用地区域に指定されている。	大部分が農用地区域に指定されている。	大部分が農用地区域に指定されている。	一部が農用地区域に指定されているものの、大部分は指定されていない。	大部分が農用地区域に指定されている。	大部分が農用地区域に指定されている。	一部が農用地区域に指定されているものの、大部分は指定されていない。
標高・地形の状況	○	○	○	○	○	○	○
	平地に位置している。	平地に位置している。	平地に位置している。	平地に位置している。	平地に位置している。	平地に位置している。	平地に位置している。

※都市計画基礎調査（建物現況図）の対象が市街化区域内のみのため、市街化区域外の建物立地状況は航空写真により確認。

表 2.5　現況整理結果一覧表（2/2）

	候補地８	候補地９	候補地 10	候補地 11	候補地 12	候補地 13	候補地 14
概要	JR 関西本線と大和中央道の結節点を中心としたエリア	近鉄橿原線と西名阪自動車道の結節点を中心としたエリア	マスタープラン上で「産業拠点」に位置づけられているエリア①	マスタープラン上で「産業拠点」に位置づけられているエリア②	近鉄橿原線沿線上のエリア	JR 関西本線沿線上のエリア	現況建物が少なく、IC・幹線道路へのアクセス性が良好なエリア
建物立地状況	×	×	△	△	×	○	◎
	中央から南側を中心に住宅が多数立地している。	中央から西側を中心に住宅が多数立地している。	県道 754 号線沿道を中心に複数の商業施設・工業施設の立地が見られる。	中央部に工業施設等が複数立地している。	全体的に住宅が多数立地している。	住宅等の立地が見られるものの、中央部（線路沿い）には建物の立地が見られない。	外周部に住宅等の立地が見られるものの、大部分には建物が立地していない。
奈良県全体への波及効果							
既存鉄道路線との位置関係	◎	○	×	△	○	◎	×
	JR 関西本線に近接している。	近鉄橿原線に近接している。	既存の鉄道路線に近接していない。	JR 関西本線に比較的近い。	近鉄橿原線に近接している。	JR 関西本線に近接している。	既存の鉄道路線に近接していない。
主要幹線道路との位置関係	○	○	△	○	△	△	○
	国道 25 号線に近接している。	西名阪自動車道に近接している。	県道 51 号線、249 号線及び 754 号線に近接している。	国道 25 号線に近接している。	県道 108 号線に近接している。	県道 9 号線及び 249 号線に近接している。	国道 24 号線に近接している。
土地利用状況	×	×	△	△	×	○	○
	大部分が住宅用地・商業用地となっている。	大部分が住宅用地となっている。	比較的大規模な工業用地・商業用地が見られる。	大部分が工業用地となっている。	大部分が住宅用地となっている。	一部が住宅用地になっているものの、大部分が田・畑となっている。	一部が住宅用地になっているものの、大部分が田・畑となっている。
上位計画での位置づけ	△	○	○	○	△	△	△
	上位計画において主だった位置づけや記載はない。	一部がマスタープラン上で「産業拠点」に位置づけられている。	一部がマスタープラン上で「産業拠点」に位置づけられている。	一部がマスタープラン上で「産業拠点」に位置づけられている。	上位計画において主だった位置づけや記載はない。	上位計画において主だった位置づけや記載はない。	上位計画において主だった位置づけや記載はない。
ハザード							
土砂災害	○	○	○	○	○	○	○
	指定なし。	指定なし。	指定なし。	指定なし。	指定なし。	指定なし。	指定なし。
浸水	×	△	△	×	△	△	△
	大部分が浸水想定区域（一部 3m～5m）となっている。	大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	一部が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	大部分が浸水想定区域（一部 3m～5m）となっている。	一部が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。
ため池	×	○	○	×	×	×	○
	複数のため池があり、一部が浸水想定区域となっている。	ため池浸水想定区域は見られない。	ため池浸水想定区域は見られない。	一部が浸水想定区域となっている。	ため池があり、一部が浸水想定区域となっている。	ため池があり、一部が浸水想定区域となっている。	ため池浸水想定区域は見られない。
土地利用規制の状況	△	○	△	○	△	△	△
	大部分が農用地区域に指定されている。	一部が農用地区域に指定されているものの、大部分は指定されていない。	大部分が農用地区域に指定されている。	一部が農用地区域に指定されているものの、大部分は指定されていない。	大部分が農用地区域に指定されている。	大部分が農用地区域に指定されている。	大部分が農用地区域に指定されている。
標高・地形の状況	○	○	○	○	○	○	○
	平地に位置している。	平地に位置している。	平地に位置している。	平地に位置している。	平地に位置している。	平地に位置している。	平地に位置している。

※都市計画基礎調査（建物現況図）の対象が市街化区域内のみのため、市街化区域外の建物立地状況は航空写真により確認。

2.2. 新駅候補地のスクリーニング

(1)スクリーニングの方法

前段で整理した新駅候補地（案）の現況整理を用いて、候補地のスクリーニングを行った。スクリーニングに当たっては、候補地ごとに算出した総合点をもとに、上位５地点を選定した。

各候補地の総合点は、評価項目ごとに、現況整理結果に基づき点数化した評価点に対し、重要度（重みづけ）を係数として乗じた値を足し合わせることで算出した。

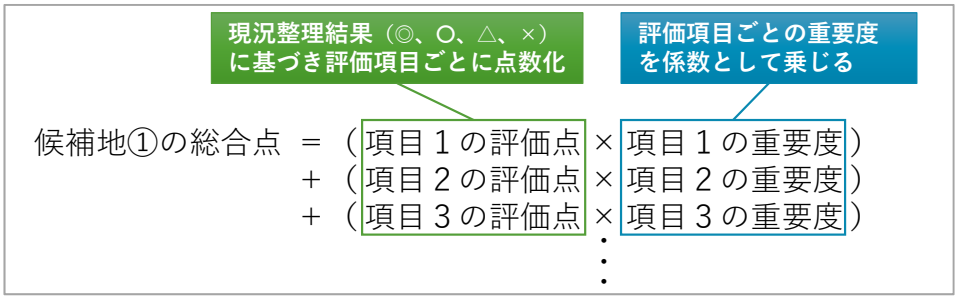


図 2.9　総合点の算出方法

1）評価点の設定

各項目の評価点は、前段で整理した現況整理結果に基づき、以下の様に設定した。

表 2.6　評価点の設定

記号	評価	評価点
◎	非常に当てはまる	3
○	十分に当てはまる	2
△	やや当てはまる	1
×	当てはまらない	0

2）重要度（重みづけ）の設定

各項目の重要度及び係数は、他のリニア中間駅の概況や市民・事業者向けに実施したアンケート調査の結果等も考慮の上、以下の様に設定した。

「既存鉄道との位置関係」「主要幹線道路との位置関係」といった奈良県全体への波及効果に資するものや既存市街地への配慮を考慮し、「建物立地状況」の重要度を高く設定している。

表 2.7　重要度及び係数の設定

番号	項目	重要度
1	建物立地状況	S
2	既存鉄道路線との位置関係	S
3	主要幹線道路との位置関係	A
4	土地利用状況	B
5	上位計画での位置づけ	B
6	ハザード状況（土砂災害）	C
7	ハザード状況（浸水）	C
8	ハザード状況（ため池）	C
9	土地利用規制の状況	C
10	標高・地形の状況	C

重要度	係数
S	4
A	3
B	2
C	1

スクリーニングとは（再掲）
✓　特定の条件などに照らして複数ある対象（候補地）の中から条件に合致する対象（候補地）を選別すること

(2)スクリーニング結果

1）スクリーニング結果一覧

前述の方法によりスクリーニングを行った結果を以下に示す。

算出した総合点をもとに上位５地点（候補地１、候補地 13、候補地２、候補地 14、候補地６）を抽出した。

表 2.8　スクリーニング結果一覧

評価項目		候補地１	候補地２	候補地３	候補地４	候補地５	候補地６	候補地７	候補地８	候補地９	候補地１０	候補地１１	候補地１２	候補地１３	候補地１４
内容	重要度														
建物立地状況	S	○	◎	△	×	×	○	×	×	×	△	△	×	○	◎
既存鉄道路線との位置関係	S	◎	△	△	△	×	×	△	◎	○	×	△	○	◎	×
主要幹線道路との位置関係	A	△	○	△	○	○	◎	◎	○	○	△	○	△	△	○
土地利用状況	B	○	○	△	×	△	○	△	×	×	△	△	×	○	○
上位計画での位置づけ	B	◎	△	○	○	○	○	○	△	○	○	○	△	△	△
ハザード（土砂災害）	C	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
ハザード（浸水）	C	△	△	△	△	×	×	△	×	△	△	×	△	△	△
ハザード（ため池）	C	×	×	×	×	×	×	○	×	○	○	×	×	×	○
土地利用規制の状況	C	△	△	△	○	△	△	○	△	○	△	○	△	△	△
標高・地形の状況	C	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○	○
総合点		39	34	23	21	17	30	28	25	27	21	26	19	35	32
順位		1	3	10	11	14	5	6	9	7	11	8	13	2	4
		⇓	⇓				⇓							⇓	⇓
候補地の選定		候補地A	候補地C				候補地E							候補地B	候補地D

2) スクリーニング結果のまとめ

本業務で実施したスクリーニング結果のまとめを以下に整理する。

【検討結果のまとめ】

- 新駅候補地（案）の現況整理結果（「2.1 リニア新駅候補地（案）の現況整理」参照）等を用いて定量的・定性的な視点によりスクリーニング整理を行ったところ、上位５か所として前頁に示す候補地が抽出された。
- 候補地の検討と並行して実施した市民・事業者向けのアンケート調査（「第 3 章 市民・事業者向けアンケート調査」参照）の結果より、スクリーニングの条件設定に当たって特に重視した内容が、市民・事業者による意見と概ね相違ないことが確認できた。

⇒以上を踏まえ総合的に検討した結果、次頁に示す候補地 A～E の５か所を本調査における最終的な新駅候補地として選定した。

※最終的な新駅設置位置は東海旅客鉄道株式会社（JR 東海）が検討・決定することに留意が必要である。加えて、新駅の候補地の決定については、地元住民の理解を重視し、十分な協議を行っていく。

3) 新駅候補地の課題整理

選定した新駅候補地において、新駅設置を検討する際の主な課題と懸念事項を以下に整理する。

表 2.9　新駅候補地の課題整理

順位	候補地名	新駅設置を検討する際の主な課題・懸念事項
1	候補地Ａ （候補地１）	・候補地内の一部が浸水想定区域及びため池浸水想定区域に含まれていることに留意が必要である。
2	候補地Ｂ （候補地 13）	・候補地内の一部が浸水想定区域及びため池浸水想定区域に含まれていることに留意が必要である。
3	候補地Ｃ （候補地２）	・既存の鉄道路線からやや距離があるため、近隣の既存鉄道駅への接続方法（シャトルバスの運行等）を検討する必要がある。 ・候補地内の一部が浸水想定区域及びため池浸水想定区域に含まれていることに留意が必要である。
4	候補地Ｄ （候補地 14）	・既存の鉄道路線に近接していないため、近隣の既存鉄道駅への接続方法（シャトルバスの運行等）を検討する必要がある。 ・候補地内の一部が浸水想定区域に含まれていることに留意が必要である。
5	候補地Ｅ （候補地６）	・既存の鉄道路線に近接していないため、近隣の既存鉄道駅への接続方法（シャトルバスの運行等）を検討する必要がある。 ・候補地内の一部が浸水想定区域及びため池浸水想定区域に含まれていることに留意が必要である。

【リニア新駅候補地（スクリーニング結果）位置図】

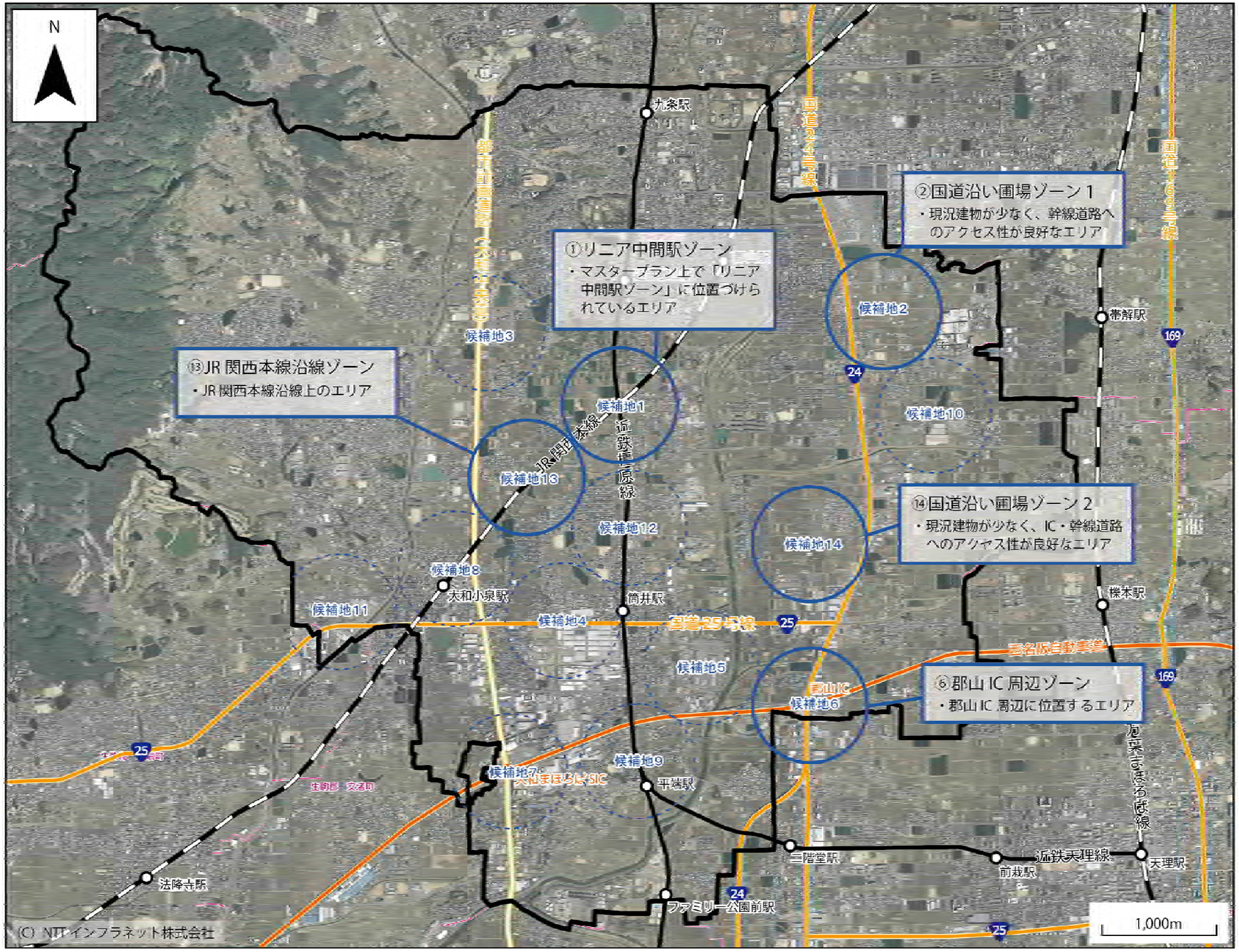


図 2.10　リニア新駅候補地（スクリーニング結果）位置図

【リニア新駅候補地（スクリーニング結果）総括表】

表 2.10　リニア新駅候補地（スクリーニング結果）総括表

	候補地 A［候補地１］	候補地 B［候補地 13］	候補地 C［候補地２］	候補地 D［候補地 14］	候補地 E［候補地６］
概要	マスタープラン上で「リニア中間駅ゾーン」に位置づけられているエリア	JR 関西本線沿線上のエリア	現況建物が少なく、幹線道路へのアクセス性が良好なエリア	現況建物が少なく、IC・幹線道路へのアクセス性が良好なエリア	郡山 IC 周辺に位置するエリア
建物立地状況	○ 東側に住宅等の立地が見られるものの、中央部（線路沿い）は建物の立地が比較的少ない。	○ 住宅等の立地が見られるものの、中央部（線路沿い）には建物の立地が見られない。	◎ 西側を中心に住宅等の立地が見られるものの、大部分には建物が立地していない。	◎ 外周部に住宅等の立地が見られるものの、大部分には建物が立地していない。	○ IC 北側を中心に住宅の立地は見られるものの、施設数はあまり多くない。
奈良県全体への波及効果					
既存鉄道路線との位置関係	◎ JR 関西本線に近接している。	◎ JR 関西本線に近接している。	△ JR 関西本線に比較的近い。	× 既存の鉄道路線に近接していない。	× 既存の鉄道路線に近接していない。
主要幹線道路との位置関係	△ 県道 108 号線及び 249 号線に近接している。	△ 県道 9 号線及び 249 号線に近接している。	○ 国道 24 号線に近接している。	○ 国道 24 号線に近接している。	◎ 西名阪自動車道及び郡山 IC に近接している。
土地利用状況	○ 一部が住宅用地になっているものの、大部分が田・畑となっている。	○ 一部が住宅用地になっているものの、大部分が田・畑となっている。	○ 一部が住宅用地になっているものの、大部分が田・畑となっている。	○ 一部が住宅用地になっているものの、大部分が田・畑となっている。	○ 一部が住宅用地になっているものの、大部分が田・畑となっている。
上位計画での位置づけ	◎ マスタープラン上で「リニア中間駅ゾーン」に位置づけられている。	△ 上位計画において主だった位置づけや記載はない。	△ 上位計画において主だった位置づけや記載はない。	△ 上位計画において主だった位置づけや記載はない。	○ 一部がマスタープラン上で「産業拠点」に位置づけられている。
ハザード					
土砂災害	○ 指定なし。	○ 指定なし。	○ 指定なし。	○ 指定なし。	○ 指定なし。
浸水	△ 大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	△ 大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	△ 大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	△ 大部分が浸水想定区域（50cm～3m）となっている。	× 大部分が浸水想定区域（一部 3m～5m）となっている。
ため池	× 複数のため池があり、一部が浸水想定区域となっている。	× ため池があり、一部が浸水想定区域となっている。	× ため池があり、一部が浸水想定区域となっている。	○ ため池浸水想定区域は見られない。	× ため池があり、一部が浸水想定区域となっている。
土地利用規制の状況	△ 大部分が農用地区域に指定されている。	△ 大部分が農用地区域に指定されている。	△ 大部分が農用地区域に指定されている。	△ 大部分が農用地区域に指定されている。	△ 大部分が農用地区域に指定されている。
標高・地形の状況	○ 平地に位置している。	○ 平地に位置している。	○ 平地に位置している。	○ 平地に位置している。	○ 平地に位置している。
総合点（順位）	39 点 1 位	35 点 2 位	34 点 3 位	32 点 4 位	30 点 5 位
当該候補地の主な強み	・土地の大部分が田畑になっており、建物の立地も比較的少ない。 ・鉄道路線へのアクセス性に優れている。 ・幹線道路（県道）へのアクセス性に優れている。 ・上位計画にて明確な位置付けがある。	・土地の大部分が田畑になっており、建物の立地も比較的少ない。 ・鉄道路線へのアクセス性に優れている。 ・幹線道路（県道）へのアクセス性に優れている。	・土地の大部分が田畑になっており、建物の立地も少ない。 ・鉄道路線に比較的近い立地となっている。 ・主要幹線道路（国道）へのアクセス性に優れている。	・土地の大部分が田畑になっており、建物の立地も少ない。 ・主要幹線道路（国道）へのアクセス性に優れている。 ・ため池浸水想定区域は見られない。	・土地の大部分が田畑になっており、建物の立地も比較的少ない。 ・主要幹線道路（国道）や IC へのアクセス性に優れている。
新駅設置に当たっての主な懸念事項	・候補地内の一部が浸水想定区域及びため池浸水想定区域に含まれていることに留意が必要である。	・候補地内の一部が浸水想定区域及びため池浸水想定区域に含まれていることに留意が必要である。	・既存の鉄道路線からやや距離があるため、近隣の既存鉄道駅への接続方法（シャトルバスの運行等）を検討する必要がある。 ・候補地内の一部が浸水想定区域及びため池浸水想定区域に含まれていることに留意が必要である。	・既存の鉄道路線に近接していないため、近隣の既存鉄道駅への接続方法（シャトルバスの運行等）を検討する必要がある。 ・候補地内の一部が浸水想定区域に含まれていることに留意が必要である。	・既存の鉄道路線に近接していないため、近隣の既存鉄道駅への接続方法（シャトルバスの運行等）を検討する必要がある。 ・候補地内の一部が浸水想定区域及びため池浸水想定区域に含まれていることに留意が必要である。

【リニア新駅候補地の概要】

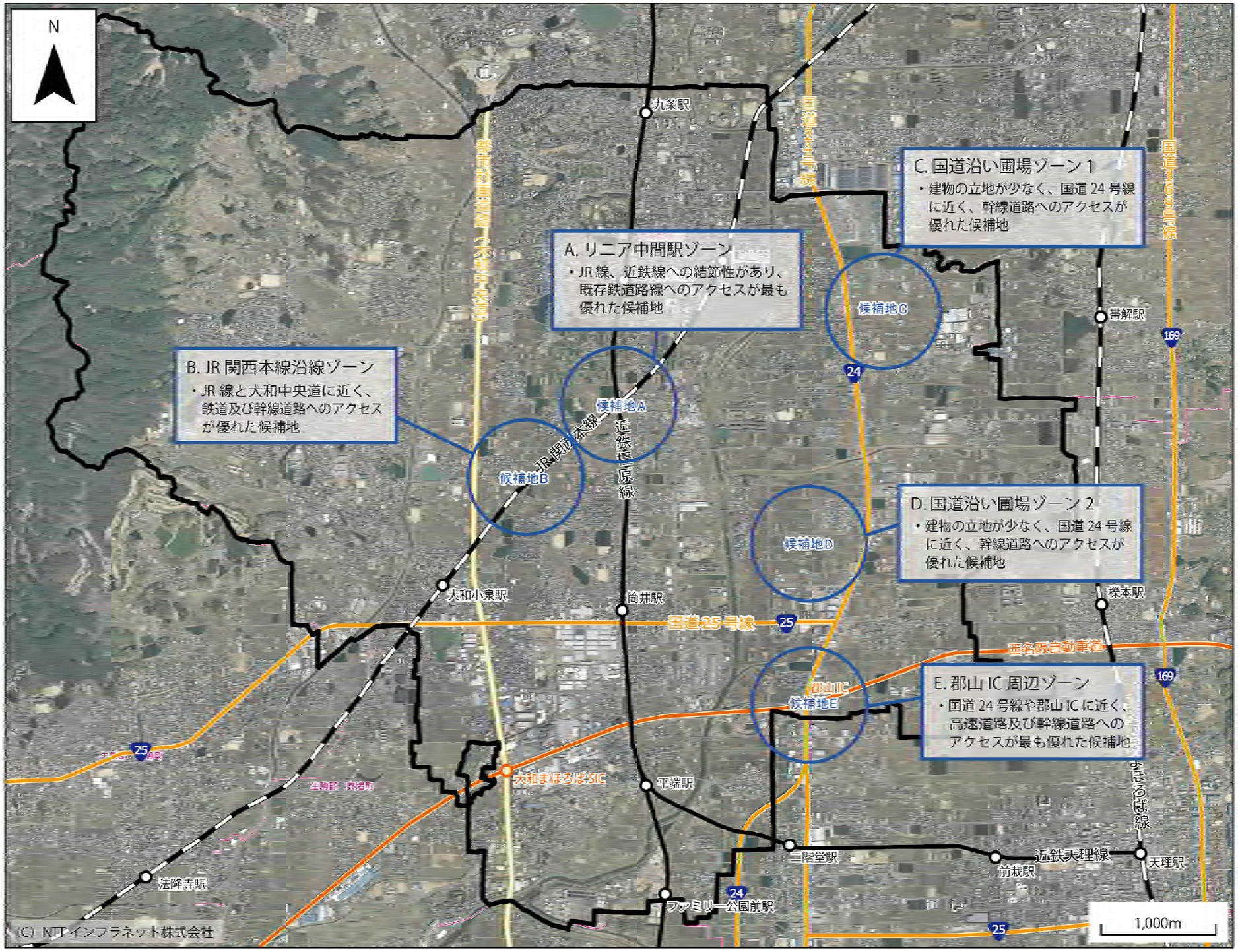


図 2.11　リニア新駅候補地の概要