議　事

交通シミュレーション調査における交通動態調査について

■有識者へのヒアリング結果の確認

■交通動態調査内容（案）の確認

第３回　大和西大寺駅周辺の渋滞踏切道対策を検討する会議の議事概要について

「大和西大寺駅・平城宮跡周辺の渋滞踏切道の解消に向けた協議会」での協議に向け必要な検討を行うため、奈良県、奈良市及び近畿日本鉄道株式会社による第３回　大和西大寺駅周辺の渋滞踏切道対策を検討する会議を下記のとおり開催しました。

記

１．開　催　日：令和８年２月１９日（木）

２．出　席　者：奈良県　県土マネジメント部長
奈良市　都市整備部長
近畿日本鉄道　未来創造部長
※上記のほか、関係課等の事務方

３．議事概要

議事１　交通シミュレーション調査における交通動態調査について

＜確認事項＞

○交通動態調査の実施方針について３者で合意。

○県･市で連携して調査を進めることについて合意。

＜主な意見＞

（奈良県）調査手法の妥当性について有識者へ意見聴取を行いたいと考えている。

（奈良市）詳細な調査地点や調査時期について有識者へ意見聴取を行うべき。
近鉄へお願いしている高架化する場合の鉄道の事業運営上や技術的な内容に係る与件整理に関して、今後議論したい。

連絡先	奈良県 県土マネジメント部 リニア・地域交通課
電　話	0742-27-8102（直通） 63873（内線）
担　当	深田、豊住

近鉄大和西大寺駅周辺における交通動態調査に係る有識者ヒアリング

日　時：令和８年４月１０日(金)
場　所：テクスピア大阪（大阪府泉大津市）
有識者：立命館大学　塚口名誉教授
出席者：奈良県　リニア・地域交通課
　　　　奈良市　都市政策課

■　有識者意見(概要)

➢調査手法については、現実的な方法であり妥当であると考えられる。
なお、調査手法全般については、現場の実情を熟知する主体としての視点が重要であり、その観点から調査箇所や内容に漏れがないか改めて検討を行うことが有用と考えられる。

➢調査箇所については、概ね妥当な内容であると考えられる。
なお、駅周辺部(別添:②大和西大寺駅周辺エリア)は調査対象範囲が広く、調査断面を通過しない交通も想定されることから、必要に応じて調査箇所等を追加することで、調査精度を上げられる可能性がある。

有識者意見の詳細は以下のとおり

１. 調査手法について

・本調査は、大和西大寺駅周辺の交通動態の現状を把握することを目的とするものであり、当該地区における関連交通の起終点(コードンライン上を含む)を明確にすることが求められる。ミニ OD 調査等の手法で冒頭から OD を明らかにするという手法も考えられるが、このような手法は、限定された小規模のエリアにおいても作業量の大きさに比べて、推定精度は必ずしも高くない。

・本調査の対象地区は、鉄道駅周辺の小規模なエリアであるから、上記の手法を用いず、本調査では、ナンバープレート（NP）調査を基本に、各区間（リンク）における断面交通量（どの区間を何台通過したか）を実測し、そこから OD 交通量を推定しようとしている。このような手法は現実的な方法であり、手法としては妥当と考えられる。なお、本調査手法は、いわゆる OD 交通量の逆推定手法を簡便に利用したものとも考えられる。

・NP 調査における片側捕捉データについては、プローブデータ（ETC2.0 等）やパーソントリップ（PT）調査等により補完(発生交通量の推定など)して活用することは妥当と考えられる。なお、補完作業の具体的な方法については、調査段階から十分に検討しておくべきであることを付記しておく。

・地元自治体である奈良県および奈良市が現地の交通状況を踏まえて判断される事項ではあるが、調査手法全般については、現場の実情を熟知する主体としての視点がやはり重要と考えている。このため、調査箇所や内容に漏れがないかについて、改めて内部で十分に検討したうえで、調査エリア内において交通の流れを十分に把握しきれない懸念がある場合には、必要に応じて調査を追加しておくことで、効率的に調査の精度を上げられる可能性がある。

２. 調査箇所について

１）駅中心部（別添：①大和西大寺駅中心エリア）

・駅中心エリア内の交通動態を把握するにあたっては、調査数および調査位置は概ね妥当と考えられる。

２）駅周辺部（別添：②大和西大寺駅周辺エリア）

・駅周辺エリアにおける内々交通、内外交通および広域の通過交通を把握するにあたっては、既存の交通量推計に基づく OD データを活用しつつ、本調査結果等を踏まえて補正することを前提とすれば、調査数および調査位置は概ね妥当と考えられる。

・一方で、駅周辺エリアは対象範囲が広く、調査断面を通過しない交通も想定されることから、調査箇所に漏れがないか等について検討することが望ましい。

・また、必要に応じて、例えば、住宅地内の交差点における方向別交通量調査等を追加しておくことで、後の経路分析や OD 設定の精度向上につながる可能性がある。

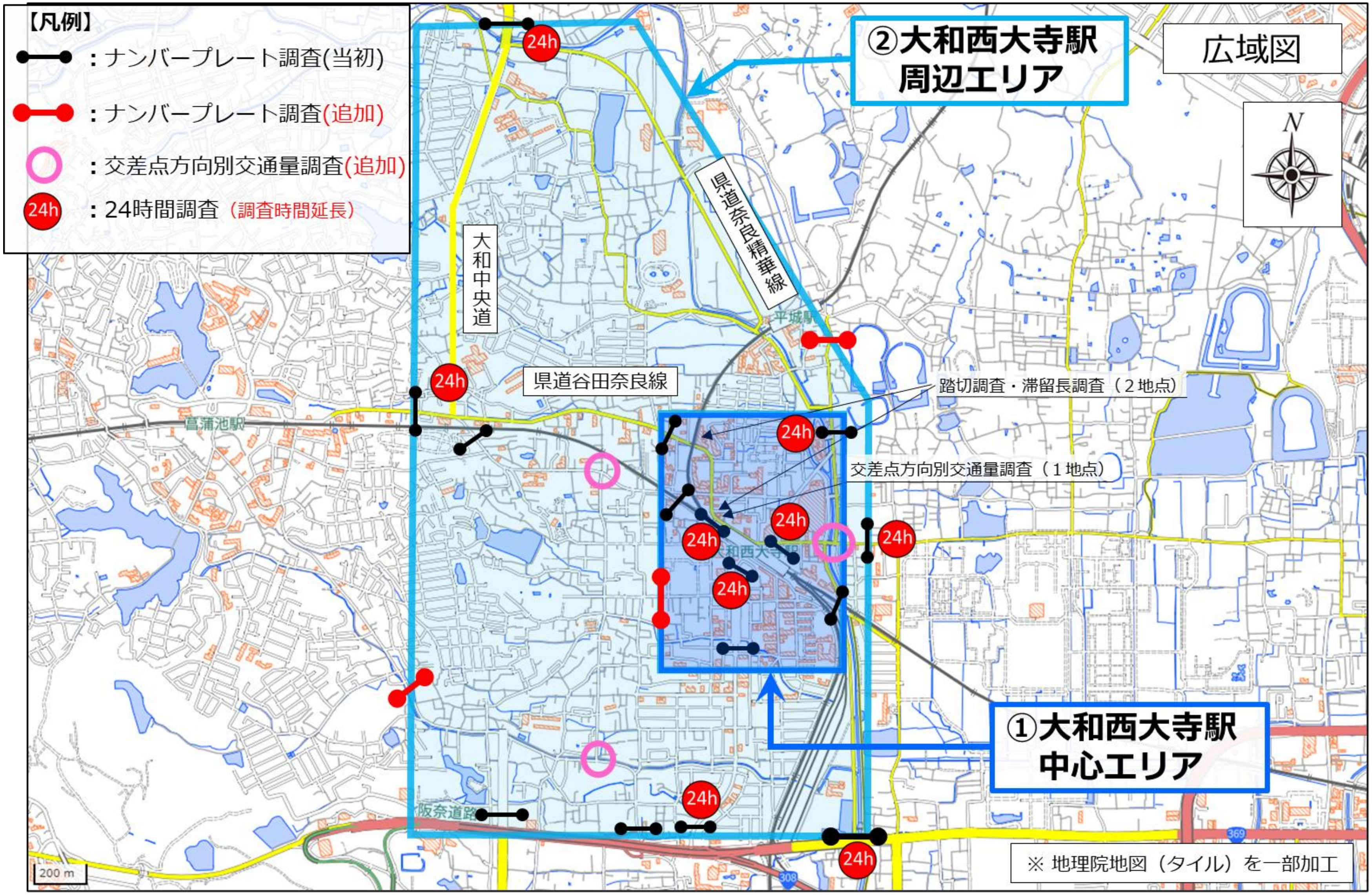
３. その他

・事業効果の検証等においてミクロ交通シミュレーションを活用する場合は、広範囲にモデルを構築するよりも、対象範囲を適切に限定した方が、より精度の高い結果が得られるため留意されたい。

以　上

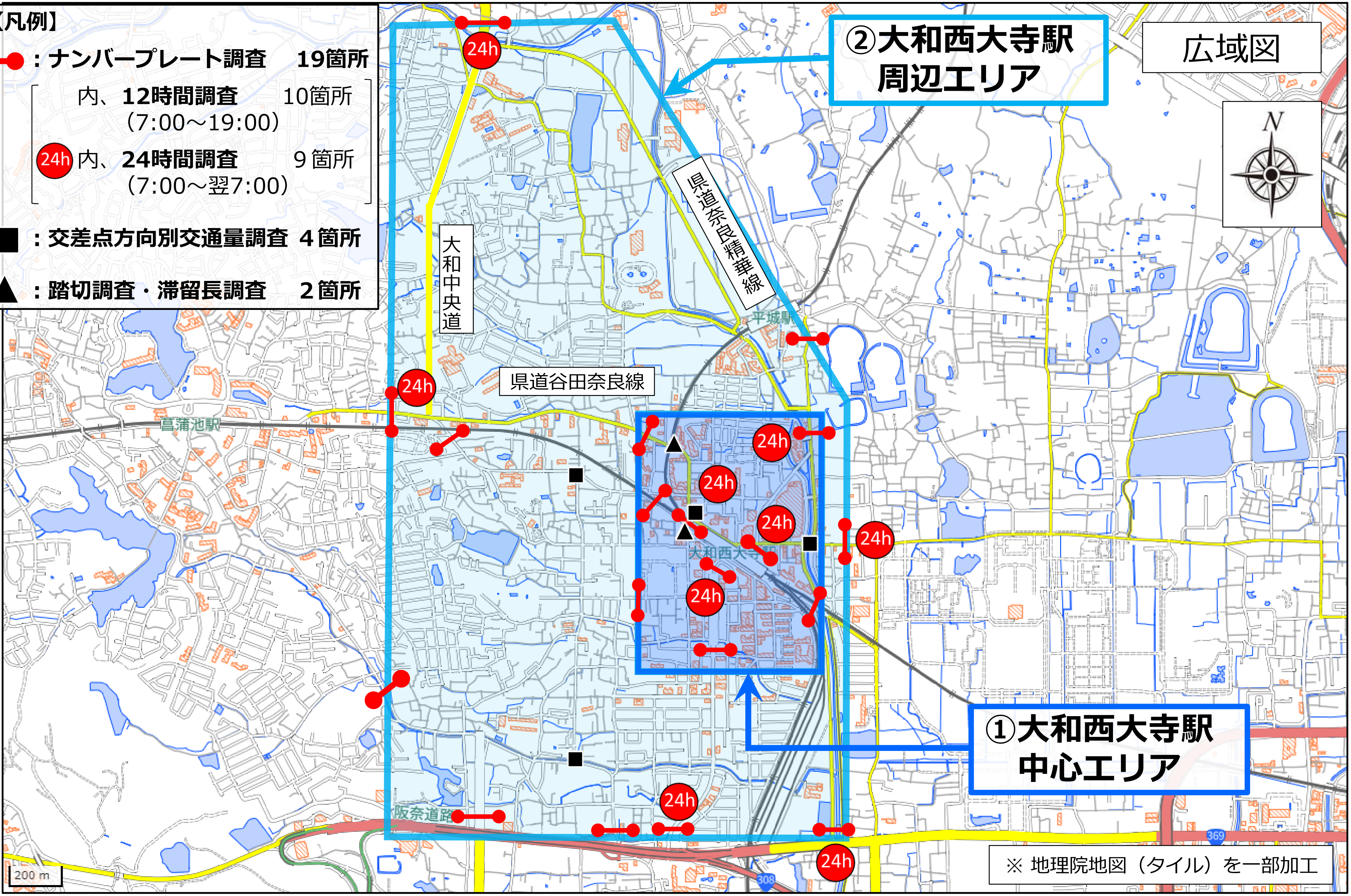
大和西大寺駅周辺の交通動態調査（案）（見直し概要）

●**有識者からのご助言**を踏まえ、調査精度向上の観点から、**地域の交通実態等の再精査を実施**
⇒**調査箇所**及び**調査時間**について見直しを行った。



大和西大寺駅周辺の交通動態調査（案）（見直し後全体図）

【凡例】
- ：ナンバープレート調査　19箇所
  - 内、12時間調査　10箇所（7:00～19:00）
  - 24h 内、24時間調査　9箇所（7:00～翌7:00）
- ■：交差点方向別交通量調査　4箇所
- ▲：踏切調査・滞留長調査　2箇所



＜概　要＞ 大和西大寺駅周辺　交通動態調査（案）

■調査目的

　高架化や周辺道路整備等の**抜本的な対策による効果を定量的に検証**するため、まずは**交通シミュレーション調査の基礎データ**となる大和西大寺駅周辺の**現況の交通流動を把握**する。

■調査実施日等

・調査日：**平日・休日の各１日**ずつ（悪天候等の場合は、各予備日を想定）

〔平日〕令和8年5月27日(水)　※予備日：令和8年5月28日(木)

〔休日〕令和8年5月30日(土)　※予備日：令和8年5月31日(日)

・調査時間：7:00～19:00（12時間）を基本に、一部箇所は24時間調査

■調査項目

・ナンバープレート調査（19箇所）、交差点方向別交通量調査（4箇所）、踏切調査（2箇所）、滞留長調査（2箇所）により、自動車等の交通動態を調査。

・自動車等の調査分類は、乗用車、バス、小型貨物車、大型貨物車。

■調査地点

・大和西大寺駅周辺地内（※資料P5の位置図に示す箇所）