

第2章 第一種鉄道建設等事業の目的及び内容

2.1. 奈良線の事業経緯

奈良線の事業の経緯は以下に示すとおりである。

- ・ 明治 29 年 4 月 奈良線全通
- ・ 昭和 59 年 10 月 電化開業
- ・ 平成 3 年 3 月 京都駅 8・9 番線新設ホーム供用、昼間快速運転開始
- ・ 平成 3 年 9 月 黄檗駅、城陽駅行違い設備供用
- ・ 平成 6 年 7 月 東福寺駅行違い設備供用（平成 5 年 12 月橋上化）
- ・ 平成 9 年 3 月 J R 藤森駅開業
- ・ 平成 13 年 3 月 京都～J R 藤森・宇治～新田の部分複線化供用、J R 小倉駅開業
山城多賀駅行違い設備、木幡駅・玉水駅・上狛駅の 1 線スルー化、
桃山駅・棚倉駅の分岐器高番数化
- ・ 平成 22 年 11 月 東福寺駅で京阪との乗り換え口を設置

2.2. 第一種鉄道建設等事業の目的

国際観光文化都市である京都～奈良間を結ぶ JR 奈良線は、平成 13 年 3 月完成の第 1 期複線化事業により、京都～JR 藤森・宇治～新田間（約 8.2 k m）の複線化等の整備を行ってきており、旅客の利用が着実に増加している。一方で、単線区間が介在することによってダイヤが乱れた時の運行の安定性が低いことや行違い待ちによる所要時間の発生等、快適に利用していただくうえでの課題も残っている。これらの課題について複線化工事を行うことにより安定輸送の確立や所要時間の短縮を図るとともに、京都駅の交通結節点としての乗り換え機能の向上を目的としている。

2.3. 第一種鉄道建設等事業の内容

2.3.1 名称及び種類

- | | |
|----|-----------------------------------------------|
| 名称 | 奈良線第 2 期複線化事業
(JR 藤森～宇治・新田～城陽・山城多賀～玉水間複線化) |
| 種類 | 普通鉄道の改良 |

2.3.2 第一種鉄道建設等事業実施想定区域の位置

第一種鉄道建設等事業実施想定区域（以下、「事業実施想定区域」という）の位置は、図 2-1 に示す JR 藤森～宇治間・新田～城陽間・山城多賀～玉水間の 3 区間である。

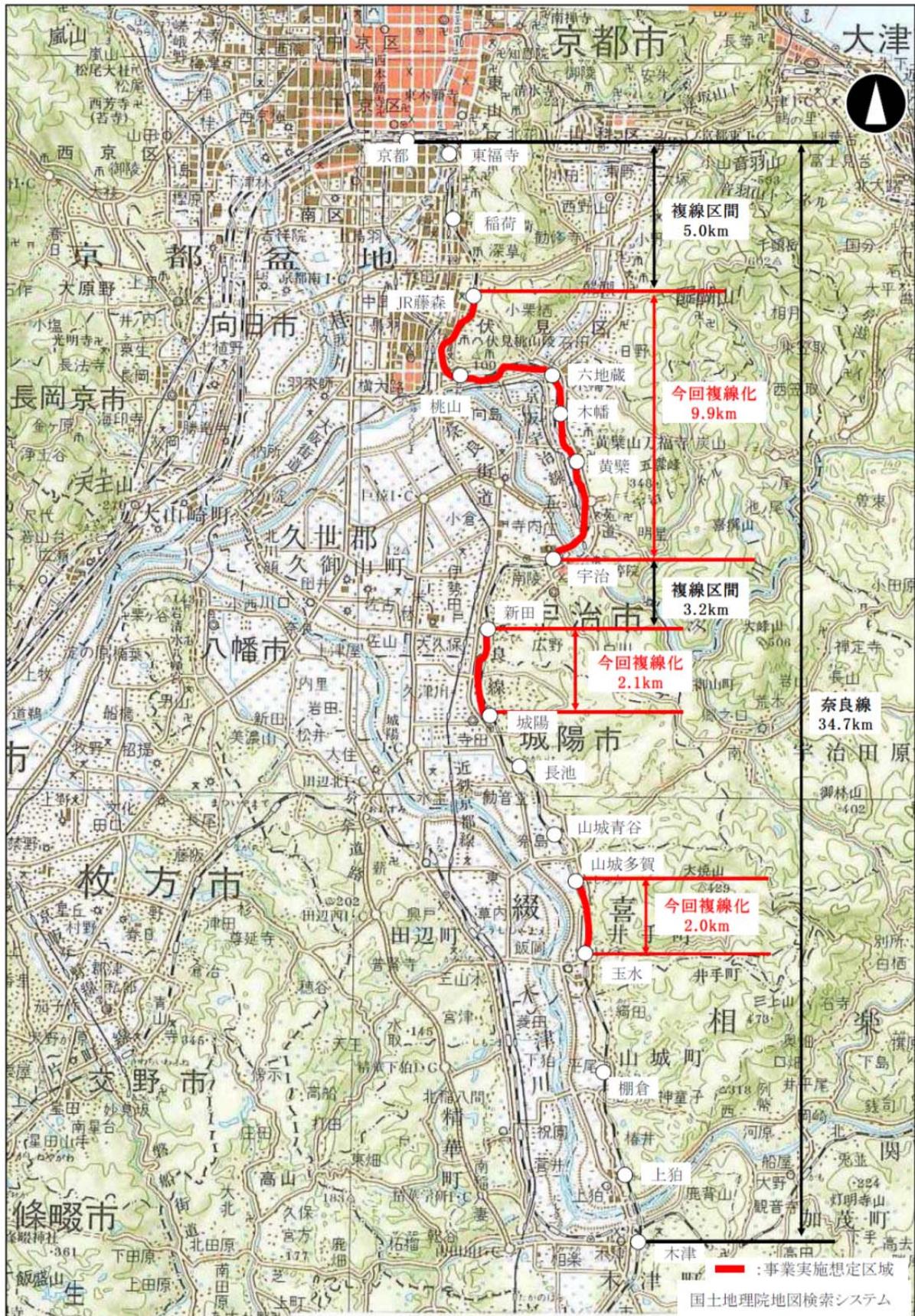


図 2-1 事業実施想定区域

2.3.3 第一種鉄道建設等事業の規模

○第2期複線化延長：14km

- ・JR 藤森～宇治間（9.9km）
- ・新田～城陽間（2.1km）
- ・山城多賀～玉水間（2.0km）

※京都～城陽間の完全複線化

奈良線総延長（京都～木津間）34.7km

線区複線化延長 22.2km、複線化率 23.6%→64.0%

2.3.4 第一種鉄道建設等事業に係る単線・複線等の別及び動力

単線・複線の別：複線

動力：直流 1,500 ボルト

2.3.5 その他の第一種鉄道建設等事業に関する事項

(1) 複数案についての考え方とゼロオプションを設定しない理由

本事業は、既存の JR 奈良線において、平成 13 年 3 月に完成した第 1 期複線化事業によって複線化した区間（京都～JR 藤森・宇治～新田）に引き続いて、第 2 期事業として残る単線区間の一部を複線化する事業である。したがって、複線化済み区間及び本事業の対象としない単線区間（城陽～山城多賀）との接続等の必要性から、事業実施想定区域全線にわたって新たなルートを選定することは現実的ではない。また事業実施想定区域の JR 奈良線に隣接する土地の利用状況は公道・民間鉄道事業者用地・住宅地・農地等であり、本事業が周辺地域の地権者等へ与える社会的あるいは経済的な影響を考慮すると、駅間の一部などで部分的に既設線とは別の新たなルートで新線を建設することも極めて困難である。むしろ既設線の改良（移設等）により可能な限り既設線近傍の当社用地を活用し、本事業により改変される区域を最小化することで、環境面や安全面も含めた総合的な影響を回避・低減することができると考えている。以上のことから、本事業は既設線の改良（移設等）を行う等により既存の JR 奈良線に沿った当社用地を極力活用しながら複線化する計画案を前提としている。

ただし、本配慮書時点ではその具体的線形（ルート）案を単一に絞り込んではおらず、次項で詳述するとおり、具体的な線形については、現地制約条件に応じて線路配置の考え方を組み合わせることにより決定していくこととしており、本配慮書段階では概ねの事業範囲を設定することをもって複数案に代えるものと考えている。具体的な線形については、今後の測量・調査・設計や環境影響評価の手続を踏まえつつ決定していく。

また、「第 2 章 2.2 事業の目的」で述べたとおり、本事業は

- ・行き違い待ちや行き違い駅での速度低下の解消による所要時間の短縮
- ・異常時の列車の遅れの他の列車への波及の低減、ダイヤ回復に要する時間の飛躍的な短縮

など速達化・安全安定輸送の向上を図る唯一の方法であり、複線化以外の方法により、課題の解決（事業の目的）は達成されないことから、当該事業を実施しない案（ゼロ・オプション）は設定しないものとしている。

(2) 事業実施想定区域の選定の考え方

事業実施想定区域の選定にあたっては、次の a) から d) までの内容を考慮し、土地の改変面積を最小限とするため、既設線の改良(移設等)を行う等により、可能な限り当社用地を活用することとする。

- a) 沿線住民の生活環境への影響が最小限となるように配慮する。
- b) 市街化・住宅地化が進展している地域や沿線道路への影響が最小限となるように配慮する。
- c) 路線の選定、土地の改変や施設の設置等に当たっては、周辺の土地利用や公共交通機関等の各種都市基盤の整備状況との整合を図る。
- d) 周知の埋蔵文化財包蔵地や歴史的な文化資源に対する影響をできる限り回避する。

本配慮書時点は、具体的な複線化計画(配線)を固める前の計画検討段階であり、上記の制約条件を考慮したうえでの単一案への絞込みは行っていない。具体的な配線計画案については今後の手続きの中で決定していくことになる。

上記の条件を含めた環境への配慮をもとに、概ねの事業範囲として下図のイメージのように①当社用地内で既設線を改築せずに新設線を構築する場合②既設線を改良(移設)して可能な限り当社用地を活用して新設線を構築する場合を組み合わせ、配線案を絞り込んでいくことを考えている。

可能な限り当社用地を活用することで環境影響の低減を図れる計画を今後検討

(※複線化区間の現地状況により①と②の概念を組み合わせ、今後線形を確定)

- ①当社用地内で既設線を改築せずに新設線を構築する場合



図 2-2 既設線の改良を行わない場合の配置例

- ②既設線を改良(移設)して可能な限り当社用地を活用して新設線を構築する場合

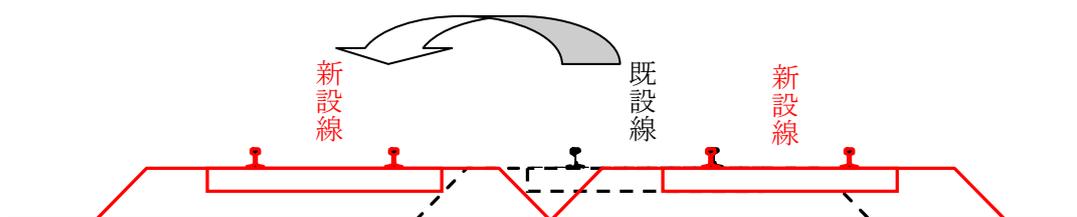


図 2-3 可能な限り当社用地を活用する場合の配置例

(3) 奈良線の列車本数

奈良線の平成 25 年 3 月時点の列車本数は以下のとおりである。

平成 25 年 3 月時点 197 本（平日上下計）

(4) 奈良線の乗車人員推移

奈良線の乗車人員の推移を図 2-4 に示した。これによると、平成 23 年度の平均乗車人員は 52,000 人で、一日平均乗車人員は平成 2 年以来、増加傾向を示している。

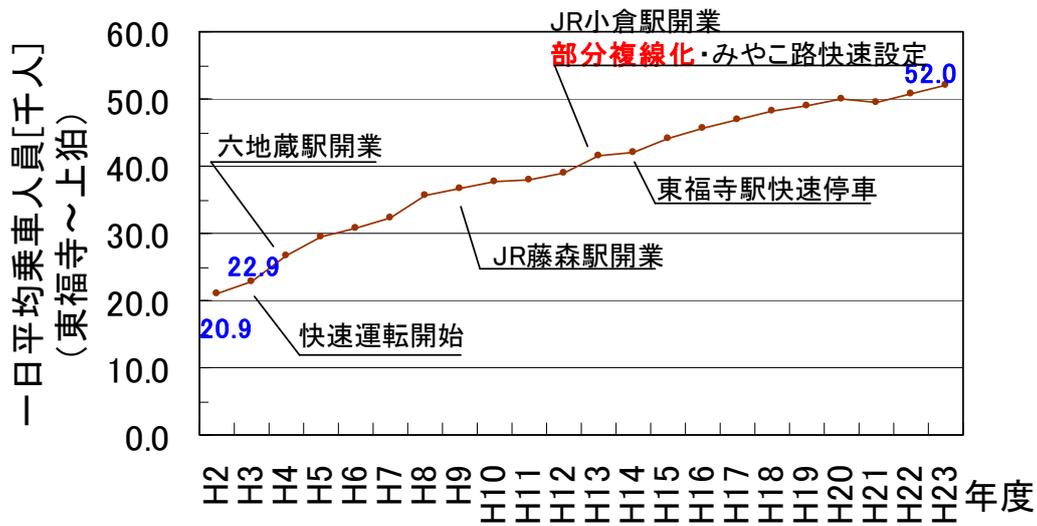


図 2-4 一日平均乗車人員の経年変化