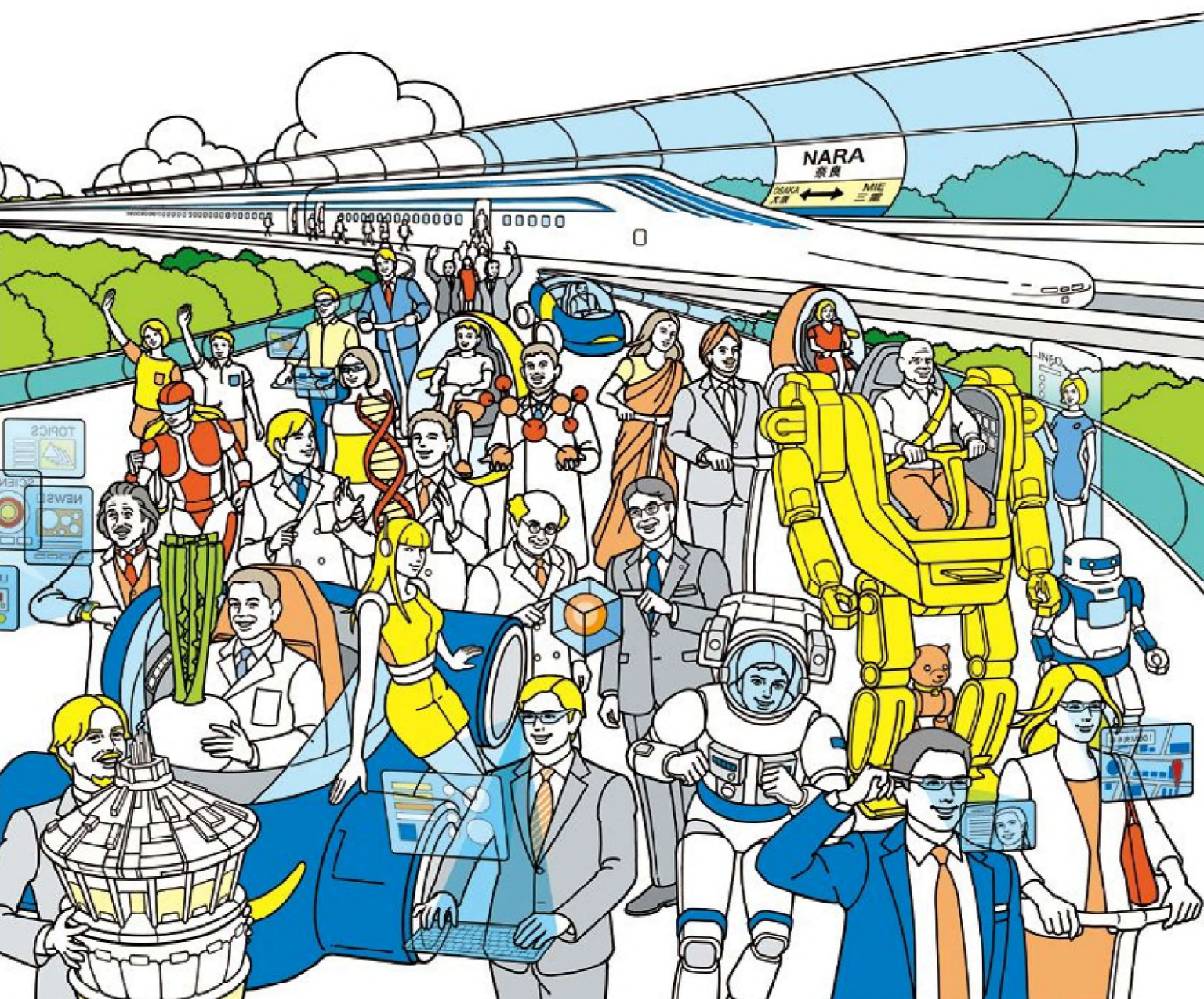


「のぞみ<sup>\*</sup>」が停まる、リニア中央新幹線「奈良駅」に！

# IKOMA

生駒だからできる、東京ー奈良を最速の66分で。



※「のぞみ」が停まるとは、急行列車が停まる駅という意味である。

# 「奈良駅」を「のぞみ」が停まる駅にするには？

1 時間に 1 本程度では、経済や観光への効果は極めて限定的！

## 「のぞみ」と「こだま」では運行本数が天地の差

現在、東海道新幹線の運行は、右記に示すように「のぞみ」と「こだま」では運行本数が異なり、「こだま」の駅では、1 時間に 1 本程度しか停車しません。リニア中央新幹線では、3 つのターミナル駅(東京・名古屋・大阪)と奈良駅を含む 6 つの中間駅が設置され、急行列車と普通列車の運行が想定されます。

そのため、急行列車の「のぞみ」クラスが停車しなければ、地域への効果は限定的となります。

のぞみ → 77 本 / 日

これでは通過駅…

こだま → 11 本 / 日

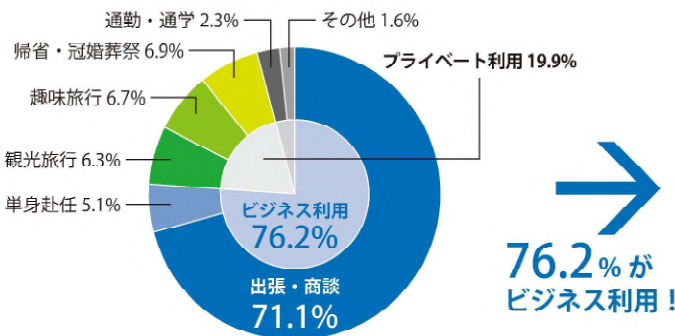
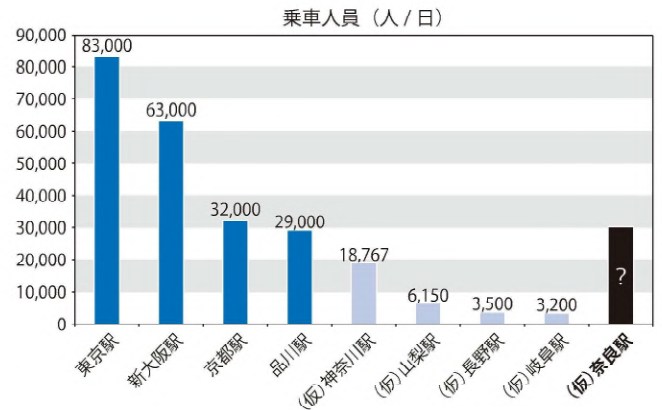
## 新幹線利用者の大半はビジネス利用者という事実！

### 一日 2.5 ～ 3 万人の乗車人員

「のぞみ」が停まる駅になるには、3 万人程度の乗車人員を見込める地域ポテンシャルが必要です。

### 新幹線利用者の大半はビジネス利用

平日の新幹線の乗客の大半はビジネス利用客となっています。奈良をはじめ京都、大阪は多くの観光資源を有していますが、年間を通じた乗車人員を確保するには、ビジネス利用客を見込む必要があります。



グラフ：東海道・山陽新幹線メディアマーケティングデータ  
新幹線ユーザー調査 (2011 年 11 月) による



図：ビジネスマンの来訪目的



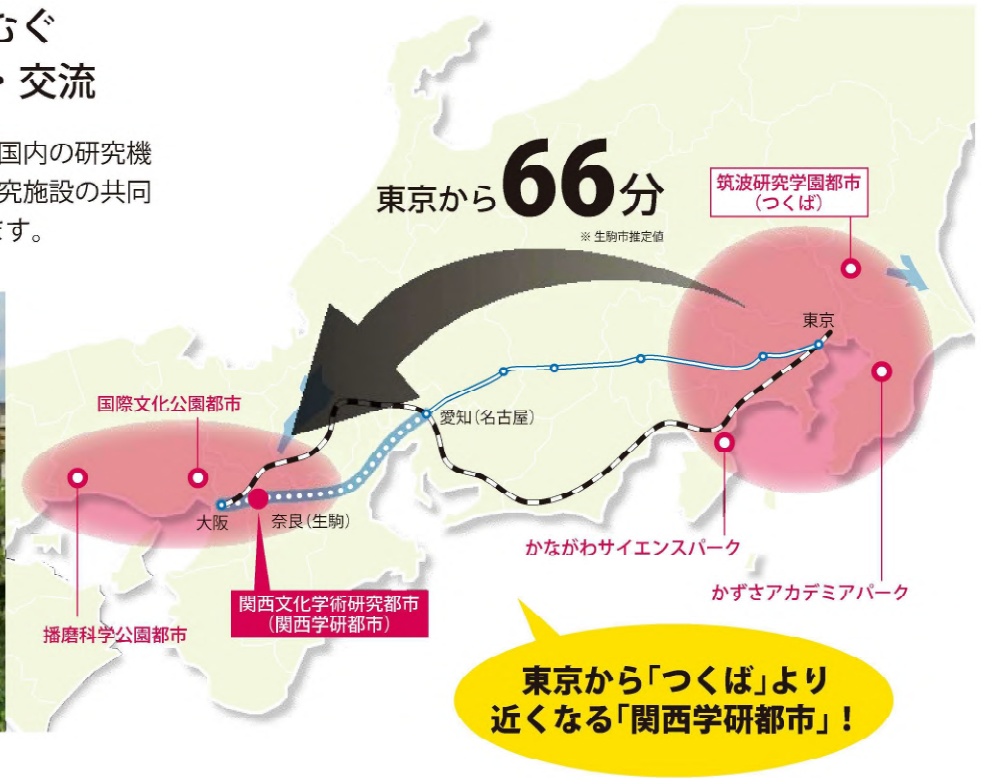
より高度な技術革新が求められるビジネスにおいて研究機関との連携は必至！

## 日本のビジネスの未来をつむぐ 主要国内研究機関との連携・交流

国際間の競争が熾烈となっていく中で、国内の研究機関のネットワークを強化し、共同研究や研究施設の共同利用等が可能な環境整備が求められています。



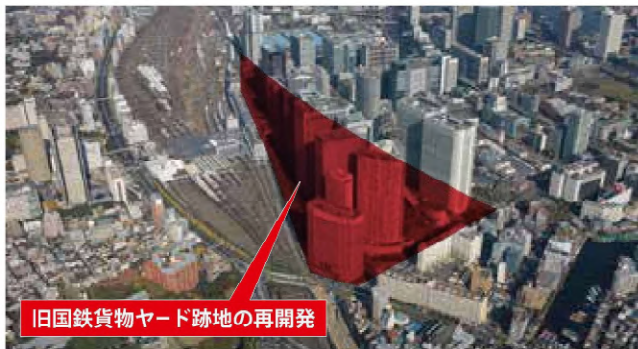
写真：関西文化学術研究都市（精華・西木津地区）



ビジネス需要にあった交通アクセスと駅周辺の開発ポテンシャル！

## 品川駅に学ぶ、「のぞみ」が東京の手前で停まる理由

品川駅に見られるように、ポテンシャルのある地区は、新たな交通アクセス整備と、街の開発促進をもたらします。



旧国鉄貨物ヤード跡地の再開発

写真：しながわ WEB 写真館 (品川区) 提供

### ■品川駅での停車背景

・駅周辺での数多くの再開発計画

- 1872 品川駅開業
- 1933 京浜急行 品川駅開設
- 1993 京浜急行空港線 羽田駅開業  
⇒品川駅と羽田空港が結ばれる
- 1998 品川インターシティ竣工  
⇒品川駅東口開発計画 旧国鉄貨物ヤード跡地(約 14.8ha)
- 2003 東海道新幹線 品川駅開業  
「ひかり」のみ全列車停車、「のぞみ」は約 6 割停車
- 2004 品川駅 港南口駅ビル開業
- 2005 品川駅 ecute(エキナカ商業施設)開業
- 2008 全列車が停車するようになる



# 生駒なら「のぞみ」が停まる。

## 立地のポテンシャル

「のぞみ」を停めるには、将来的に如何に多くのビジネス客を集めることができるかにかかっています。関西文化学術研究都市の一翼を担う生駒市高山地区は、地理的にも、国の政策的な位置づけにおいても、多くのビジネス客が集まる非常に大きなポテンシャルを持っています。

## 関西文化学術研究都市は国家プロジェクト

関西文化学術研究都市は、「関西文化学術研究都市建設促進法」に基づく国家プロジェクトであり、文部科学省の「科学技術基本計画(H23.8)」においても、研究開発拠点の一層の発展に向けた機能強化が謳われています。

## リニア新駅への鉄道アクセスは現実的

高山地区周辺の既存鉄道網は、高山地区の南側に近鉄けいはんな線が整備されており、近鉄京都線への延伸計画も国土交通省の近畿地方交通審議会答申で位置づけられています。この近鉄けいはんな線延伸計画とリニア新駅を接続することにより、奈良方面、京都方面、大阪方面へ接続することが可能となります。

## 関西文化学術研究都市を取り囲む広域道路網

「京奈和自動車道」の精華学研ICまで約7分、「第二京阪道路」の枚方東ICまで約20分と接続が容易で、自動車による広域アクセスも良好な位置にあります。

また、4車線の一般道「学研都市連絡道路」がすぐ近くに開通するので、大阪都心部へのアクセスも容易です。



## 広大な未利用地と安価な土地

高山地区第2工区(288ha)は未利用地で、約6割の土地を生駒市が取得済みです。この未利用地を活用して、新駅周辺のまちづくりやリニアの車両基地の建設が可能です。

地価も大阪市内に比べ安いので、企業等が進出しやすくなっています。

## 先端技術ビジネスの集積

関西文化学術研究都市には、大阪、研究施設、文化施設、交流施設、宿泊研修施設などが151施設(令和2年1月末時点)集積しており、その数は増加傾向にあります。

高山地区第1工区には、最先端技術の中核を担う奈良

先端科学技術大学院大学を中心に、研究施設等の集積が図られています。リニア新駅による交通アクセス性向上は、先端技術ビジネスを加速させ、日本のビジネスを牽引していく「知」の創造都市を生み出します。

## 首都機能のバックアップにおける「関西文化学術研究都市」の活用

東日本大震災の教訓から、内閣府の中央防災会議では、首都直下地震対策として、首都圏に集中している中枢機能を他の地域で「バックアップ」する必要性を指摘しています。

関西経済連合会等による「関西での首都機能バックアップ構造の構築に関する意見(H25.5.23)」では、関西文化学術研究都市は、首都機能被災時に「研究機関や知の集積機能」の役割を担い、研究活動の継続体制構築、データバックアップシステムの活用などに利用可能な地域として挙げられています。



パナソニック(株)先端技術研究所

(株)島津製作所 基盤技術研究所

(株)国際電気通信基礎技術研究所[ATR]

サントリー研究所

SCSK(株)大川センター

京セラ(株)中央研究所

けいはんなプラザ

NTTコミュニケーション科学基礎研究所

情報通信研究機構[NICT]  
ユニバーサルコミュニケーション研究所

国立国会図書館 関西館

生駒なら開発  
がスムーズ!



# 「のぞみ」がもたらす生駒と関西の未来

関西の東の玄関口になる。

## 関西文化学術研究都市の玄関口

リニア新駅整備により、関西文化学術研究都市では、首都圏等との交流が増大し、さらに多様な施設が集積することで、より進化した文化・学術研究・産業の創造拠点が誕生します。高山地区は、その関西文化学術研究都市の玄関口となります。

## 交通の玄関口

高山地区は、リニア新駅整備による首都圏等との交通アクセスの飛躍的な向上だけでなく、新駅に接続される鉄道網や周辺道路網の進展により奈良北部や京都南部、大阪東部の交通結節点となり、新たな京阪奈地域の交通の玄関口となります。

## 観光の玄関口

高山地区は、奈良・京都・大阪のいずれへもアクセスが優れているため、リニア中央新幹線の利用による首都圏からの新しい旅の玄関口となります。

これにより、多くの世界遺産を探索できる奈良・京都や商都・大阪へ国内外からの観光客の増大が見込まれます。



# 来像

## 将来のゾーンイメージ

### 車両基地ゾーン

リニア中央新幹線の車両基地や関連企業の誘致を図ります。

### ビジネスゾーン

企業の本社機能のバックアップ拠点等の誘致・集積を図ります。

### エコライフゾーン

環境配慮型の持続可能な生活環境エリアの創出を図ります。

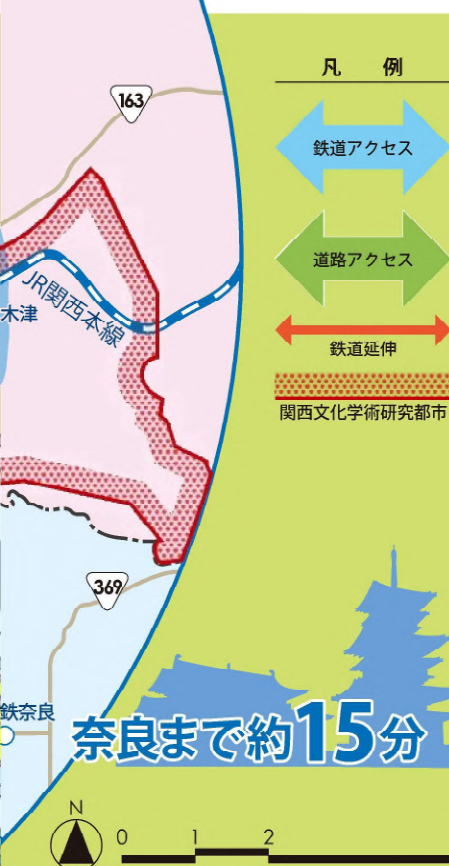
### 先端技術ゾーン

最先端技術開発を行う研究施設等の誘致・集積を図ります。

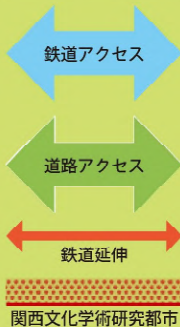
### 駅前商業ゾーン

商業施設や宿泊施設等の集積を図ります。

都府



### 凡 例



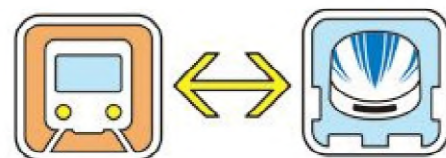
## 交通ターミナルの形成

未来像を実現するのは、左図に示す鉄道や道路のアクセス整備です。

リニア新駅整備は、近鉄けいはんな線や京阪交野線延伸等の鉄道整備や、関西文化学術研究都市を取り囲む京奈和自動車道、第二京阪道路、第二阪奈有料道路等へのアクセス道路整備を促進させ、高山地区に関西の東の一大交通ターミナルが形成されます。

## 「東京」から66分※がもたらす発展

リニア中央新幹線は約1時間で東京と奈良を結ぶこととなります。リニア中央新幹線の開通により、都市との多彩な交流を生みだし、企業の進出、新たな観光客の誘致が図れ、地元奈良県のみならず関西全体へ大きな効果をもたらします。



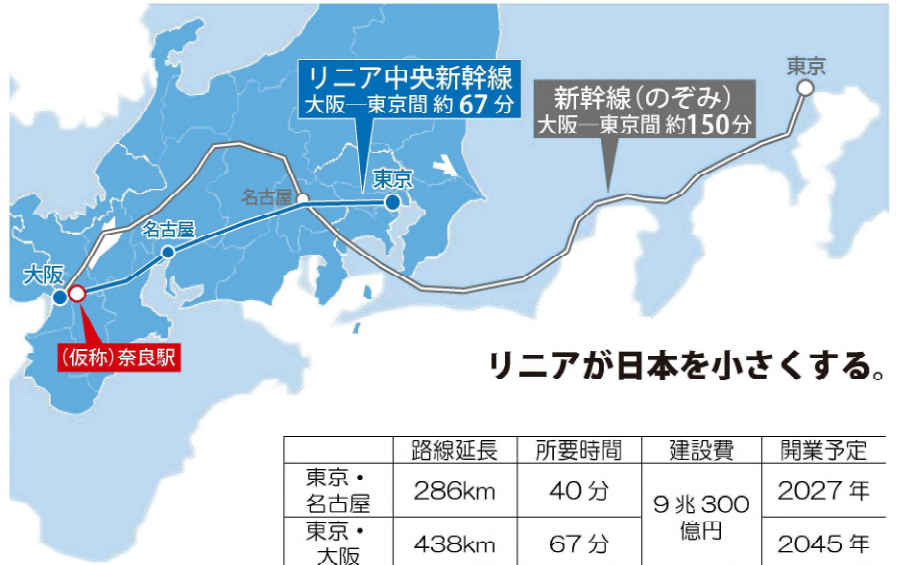
東京から **66分**

※ 生駒市推定値

## リニア中央新幹線とは？

リニア中央新幹線とは、東京と大阪を時速 500km で走行する超電導リニアモーターカーでつなぐことにより、東京都を起点に、甲府市付近、名古屋市付近、奈良市付近を主な経過地として、終点大阪市までを約 1 時間で結ぶプロジェクトです。

事業の実施主体は JR 東海で、「全国新幹線鉄道整備法」に基づいて手続きが進められています。建設費用については、中間駅も含めて全額 JR 東海が負担することになっています。



リニアが日本を小さくする。

※ JR 東海発表資料より作成

## 「奈良駅」候補地の生駒市

生駒市は、面積 53.18ha、東西 7.8km、南北 14.9km の南北に細長い形をしており、生駒山に象徴される緑豊かな生駒山地をはじめ、緩やかな矢田・西ノ京丘陵などの心とむ自然環境に囲まれ、美しい水と緑の織りなす恵み豊かな環境の下にあります。

自然環境のよさや交通の利便性から大阪のベッドタウンとして発展し、令和 2 年 1 月 1 日現在では、119,483 人となっています。また、「奈良駅」候補地を中心とする半径 10km エリア内には、大阪東部も含まれ、エリア内人口は、平成 22 年国勢調査時点で約 102 万人もの多さとなっています。



※ H22 国勢調査人口統計データより半径 10km エリアの人口を集計



次世代の夢、リニア新駅を生駒へ

生駒市は、学研都市高山地区へリニア中央新幹線駅の誘致を進めています

生駒市 都市整備部 都市計画課

〒630-0288 奈良県生駒市新東町 8 番 38 号

TEL 0743-74-1111 (内線 567) FAX 0743-74-9100

<http://www.city.ikoma.lg.jp/>

2020.2