

別添資料

リニア中央新幹線の間駅 設置について

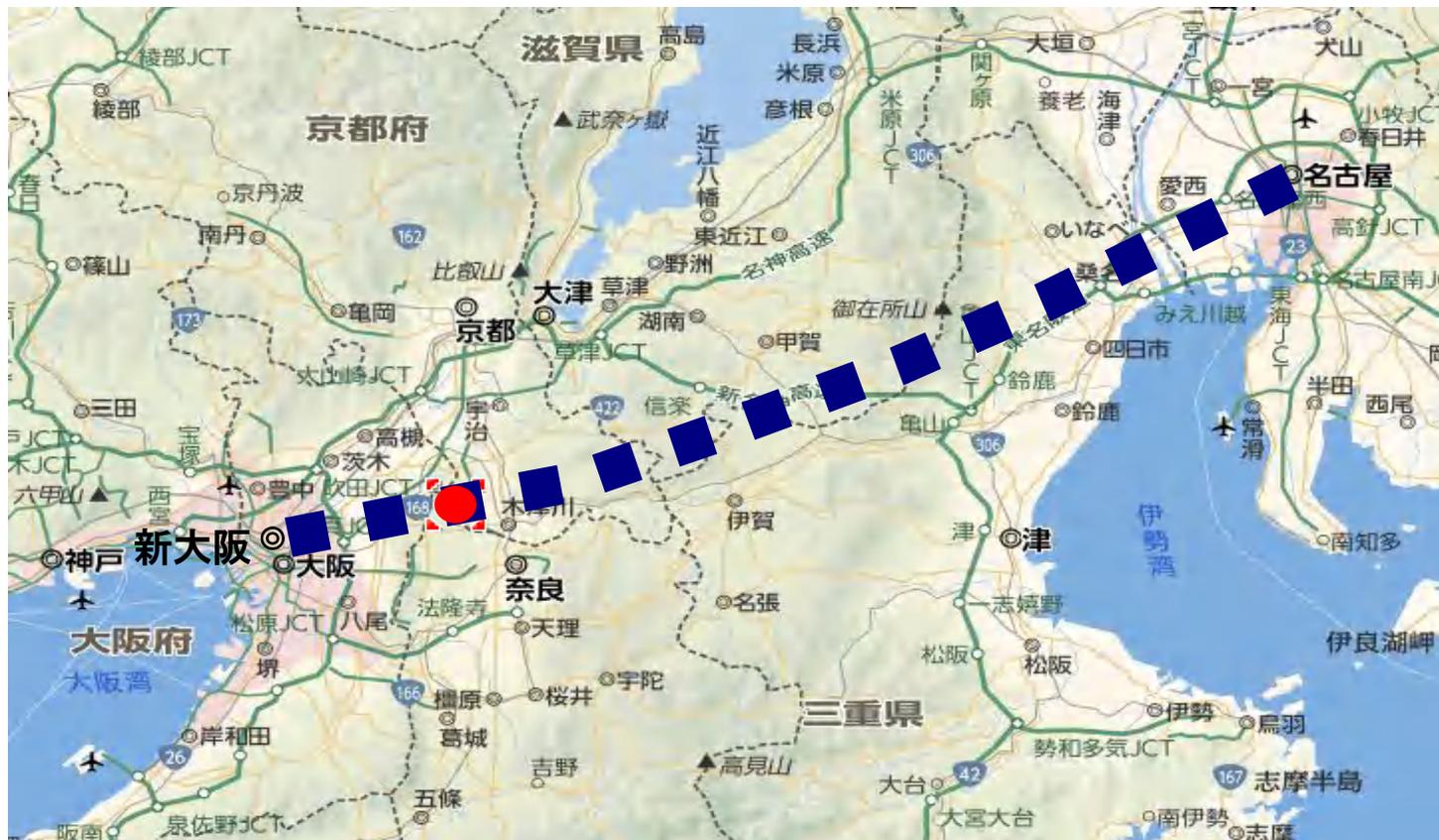
(設置要望位置)

関西文化学術研究都市 高山地区第2工区

平成24年2月 奈良県生駒市

1: 直線ルート上に位置

高山地区第2工区は、名古屋と新大阪をほぼ直線で結ぶルート上に位置する。



2: 総工事費が安価、所要時間も最短

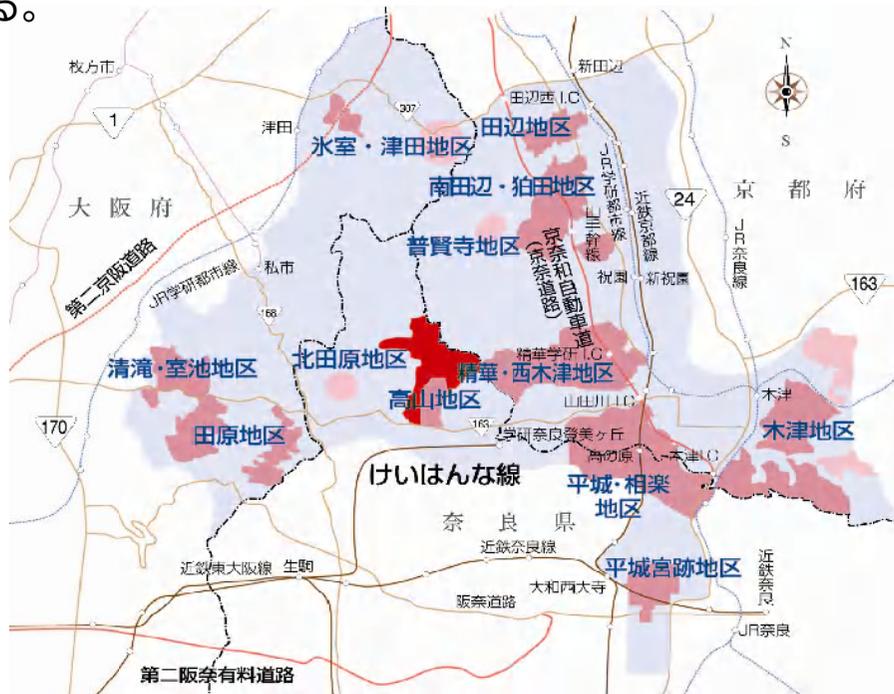
ほぼ、直線ルートで、総工事費が安価となり、所要時間も最短となる。

参考

項目		京都駅ルート		直線ルート		奈良駅ルート	
ルート概要 名古屋～新大阪間 (東京～新大阪間)	延長	146km		136km		152km	
	想定駅	京都駅		長池駅附近		奈良駅附近	
	所要時分	25分(70分)		19分(64分)		22分(67分)	
	建設費	線路	2.94兆円	3.45兆円	2.55兆円	2.88兆円	2.70兆円
駅		0.51兆円 4駅	0.33兆円 4駅		0.47兆円 3駅		
利用者 便 益	短縮時分 (東京～新大阪)	△75分		△81分		△78分	
	便 益 費	約2,070億円/年		約1,860億円/年		約1,880億円/年	
事業者 便 益	東海道新幹線 運行経費減	約590億円/年 (現状に対して列車*。90%減)		約330億円/年 (現状に対して列車*。50%減)		約330億円/年 (現状に対して列車*。50%減)	
経済波及効果		約690億円/年		約670億円/年		約650億円/年	
駅の評価 周辺地域の将来性		地下駅(2,200億円) 駅勢圏人口:222万人 ・既存の交通結節点に接続 ・八条通地下に設置可能		地上駅(350億円) 駅勢圏人口:66万人 ・南北鉄道軸との接続(JR奈良・近鉄) ・高速道路結節点との接続可能 ・京阪奈学研都市等開発の進展		地下駅(2,200億円) 駅勢圏人口:80万人 ・東海道新幹線のリダンダンシー確保 ・重要文化財エリアが多い	

3: 関西文化学術研究都市の活性化に大きく貢献

関西文化学術研究都市は、京都・大阪・奈良の三府県にまたがる豊かな自然・歴史・文化的環境と地理的に有利な条件に恵まれた京阪奈丘陵に立地しており、産・学・官の密接な連携の基に文化、学術、研究、産業の新しい拠点を形成するとともに、未来を拓く知の創造都市として、魅力ある居住環境、都市環境の創造を目指し、近畿圏のみならず、全国の、世界の文化学術研究機能との連携、結合を目指す国家プロジェクトである。



関西文化学術研究都市図

リニア中間駅を起爆剤に、さらなる
研究施設や産業施設の誘致

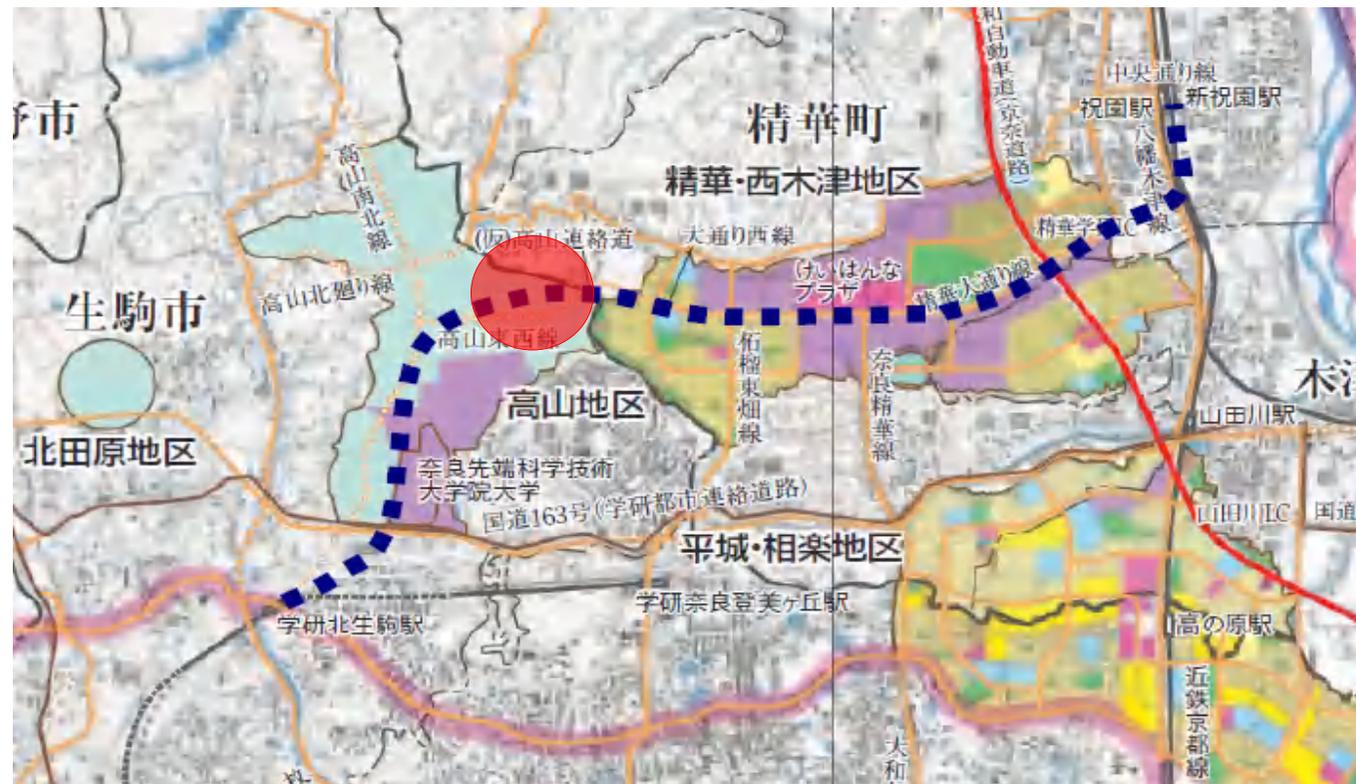
↓
学研都市の活性化

↓
関西再生

↓
国家の文化・学術・研究の発展

4: 学研都市クラスター間の結合と 京都、奈良、大阪を結ぶ新たな交通網

近鉄けいはんな線の延伸により、学研都市クラスター間を有機的に結合すると共に、近鉄京都線と近鉄けいはんな線の相互乗り入れにより、京都、奈良、大阪を結ぶ新たな鉄道ルートが誕生



5: 提案中間駅と主要駅までの所要時間

- 近鉄奈良駅まで 鉄道 約20分 車 約20分
- JR奈良駅まで 鉄道 約20分 車 約20分
- 京都駅まで 鉄道 約30分 車 約45分

6: URが保有する大規模な未利用地

- 高山地区第2工区は、約288haの未利用地(市街化区域)で、その約6割を(独)都市再生機構が保有していることから、地上駅及び付帯施設の用地を必要なだけ確保できる。
- 土地区画整理事業を行うことにより、地権者との個別の用地買収交渉が不要。
- 以上のことから、早期着工が可能で、さらに駅を中心とした新しいまちづくりも可能。

7: 政府機関の誘致による副首都の建設

- (独)都市再生機構が保有する土地に首都中枢機能の補完的役割を担う政府機関を誘致し、首都圏で予想される直下型地震に備える「副首都」の建設を視野に入れることができる。

(副首都に適する理由)

- ・大規模なURの保有地。
- ・交通アクセスに優れている。
- ・災害が少なく、東南海等地震の影響が少ない。
- ・但し、課題は陸上自衛隊祝園弾薬支処。

8: 各自治体の負担軽減

- 駅付帯施設の建設、近鉄けいはんな線の延伸費用は、奈良県、京都府、両府県市町村が適切に負担を分担することにより、各自治体の負担を最小限に抑えることが可能。

9: 奈良県、生駒市にとっての主なメリット

- 高山地区第2工区の土地活用の問題が解決。
- 駅舎や駅付帯施設、研究・産業施設、住宅等の立地が進むことにより固定資産税や法人関係税、住民税が増収。
- 保全する区域については、森林整備を進めることにより土地の荒廃をストップ。

10: JR東海にとっての主なメリット

- ほぼ直線ルート上に位置しており、総工費、所要時間を最小化することが可能。
- 高山地区第2工区内に関しては駅舎予定地や高架部分の線路予定地の個別の買収交渉が不要。
- 早期着工が可能。
- 高山地区第2工区の広大な土地を利用し、操車場を建設することが可能。
(東京・名古屋間の現在の予定地は相模原と中津川)

11: 関西全体にとっての主なメリット

- 関西文化学術研究都市の活性化による関西全体への好影響。
- 早期着工により、2027年の名古屋までの開業に合わせた新大阪への延伸が現実化。
- 近鉄京都線から近鉄けいはんな線への乗り入れが可能になれば、京都、奈良、大阪が直結。