

# 関西一魅力的な住宅都市を めざして！

- 1 市の現状と評価
- 2 今年度の新規・重要施策
- 3 リニア中央新幹線の新駅誘致について

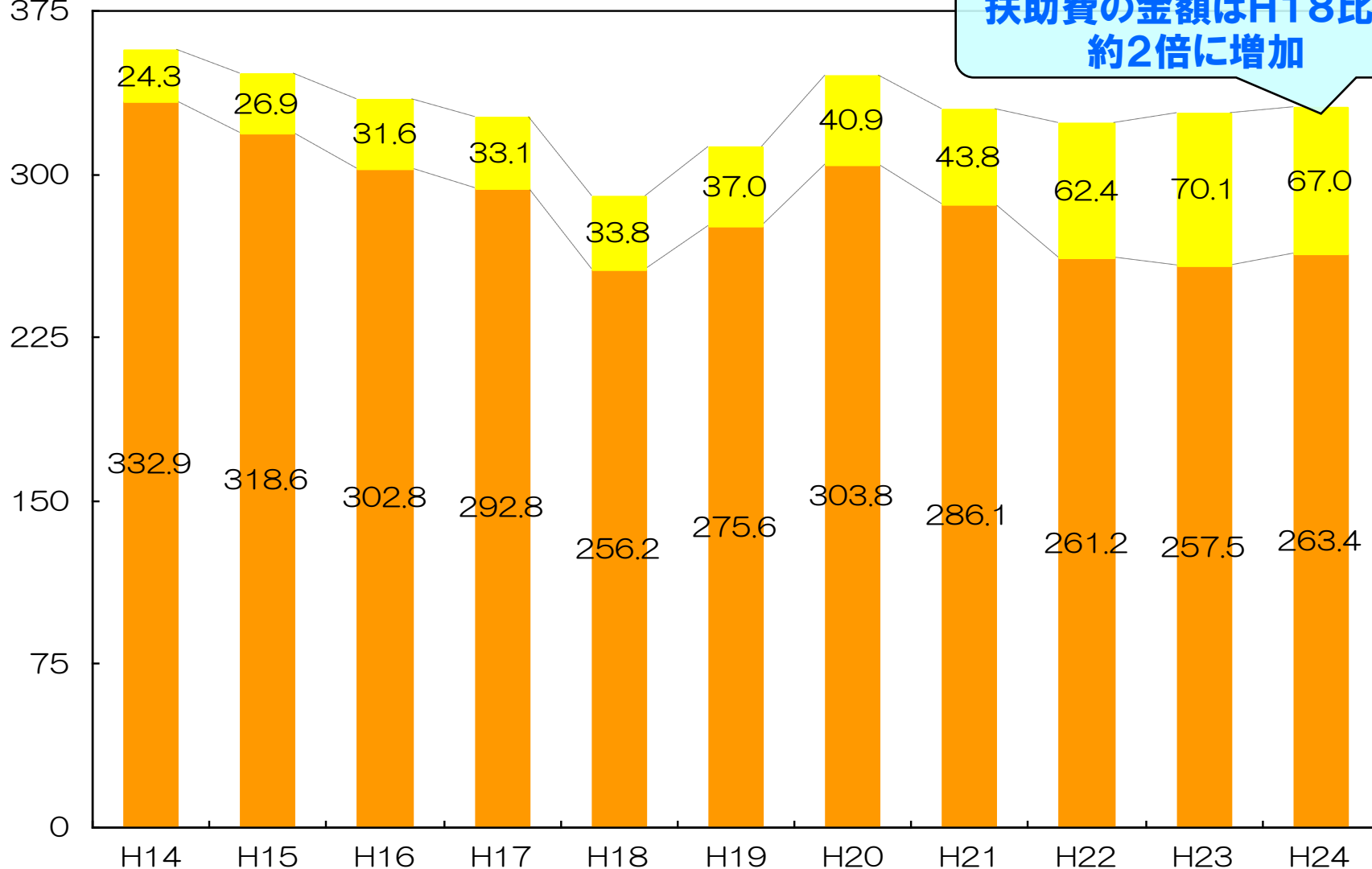
テーマ別 タウンミーティング  
(リニア中央新幹線の新駅誘致)

H24. 7. 22 生駒市役所 大会議室

# 1 市の現状と評価

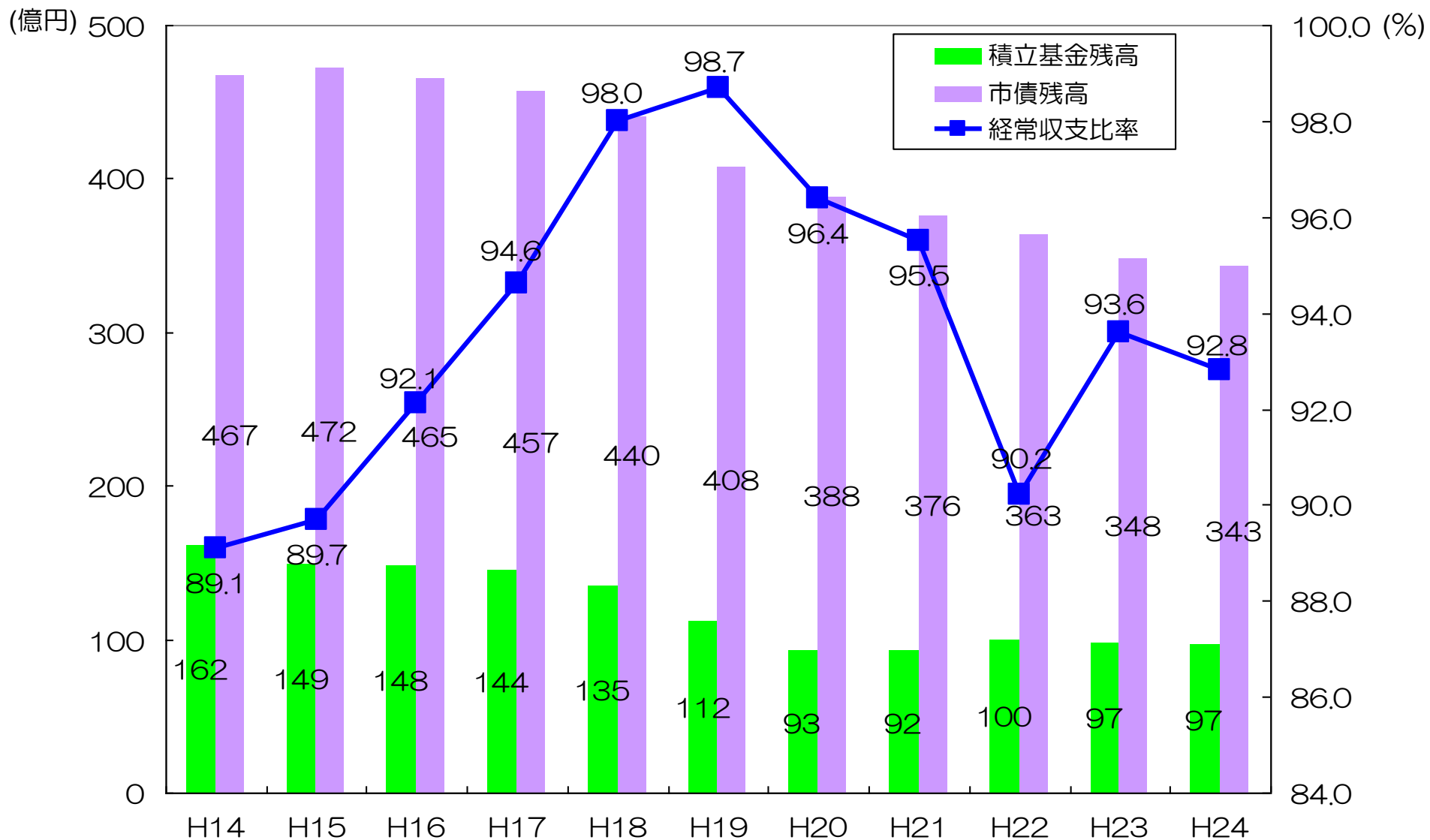
## (1) 市の財政状況（扶助費＝福祉、教育、医療等にかかる経費）

(億円) 375



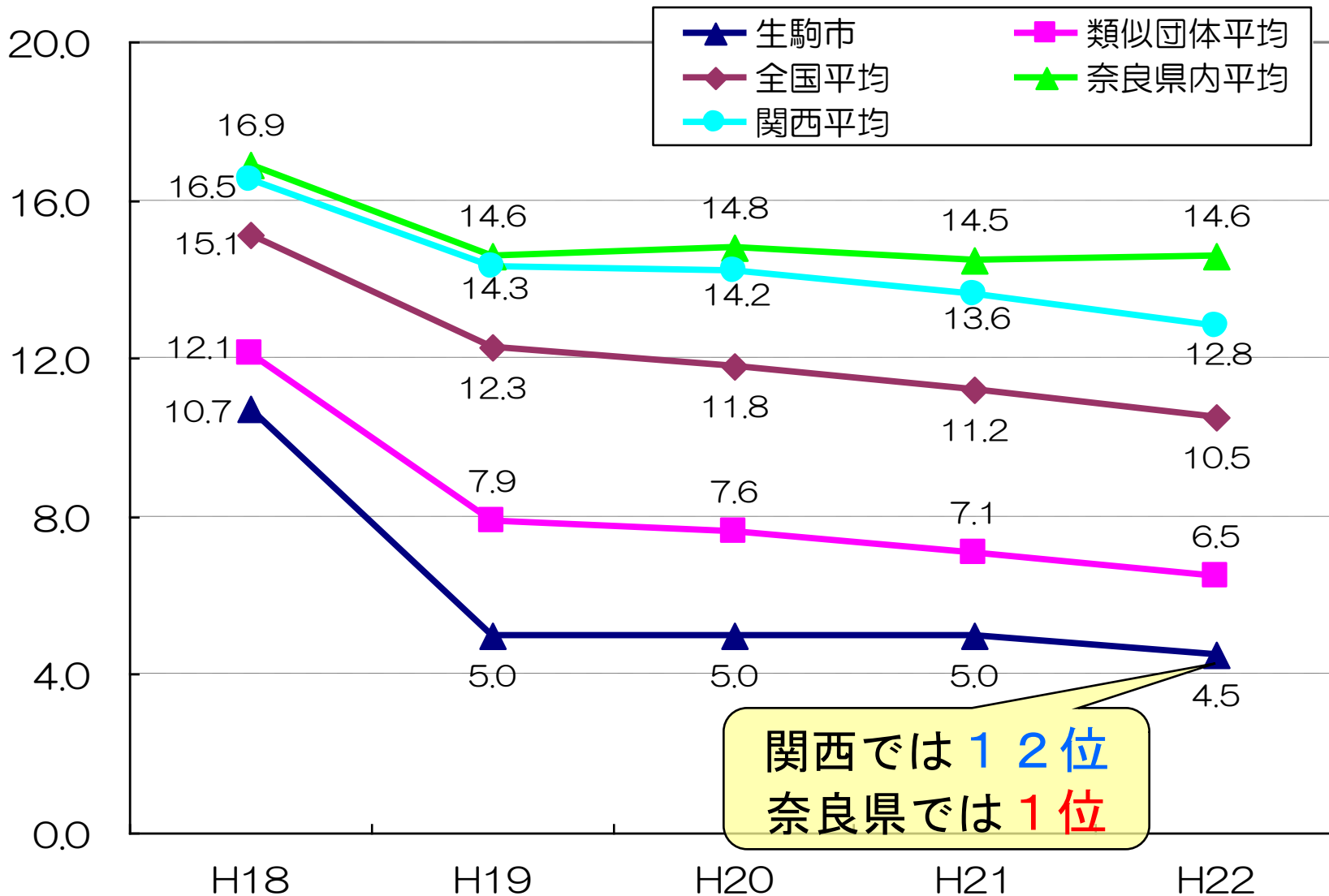
# 1 市の現状と評価

## (2) 市の財政状況 (積立基金(貯金)と市債残高(借金))



# 1 市の現状と評価

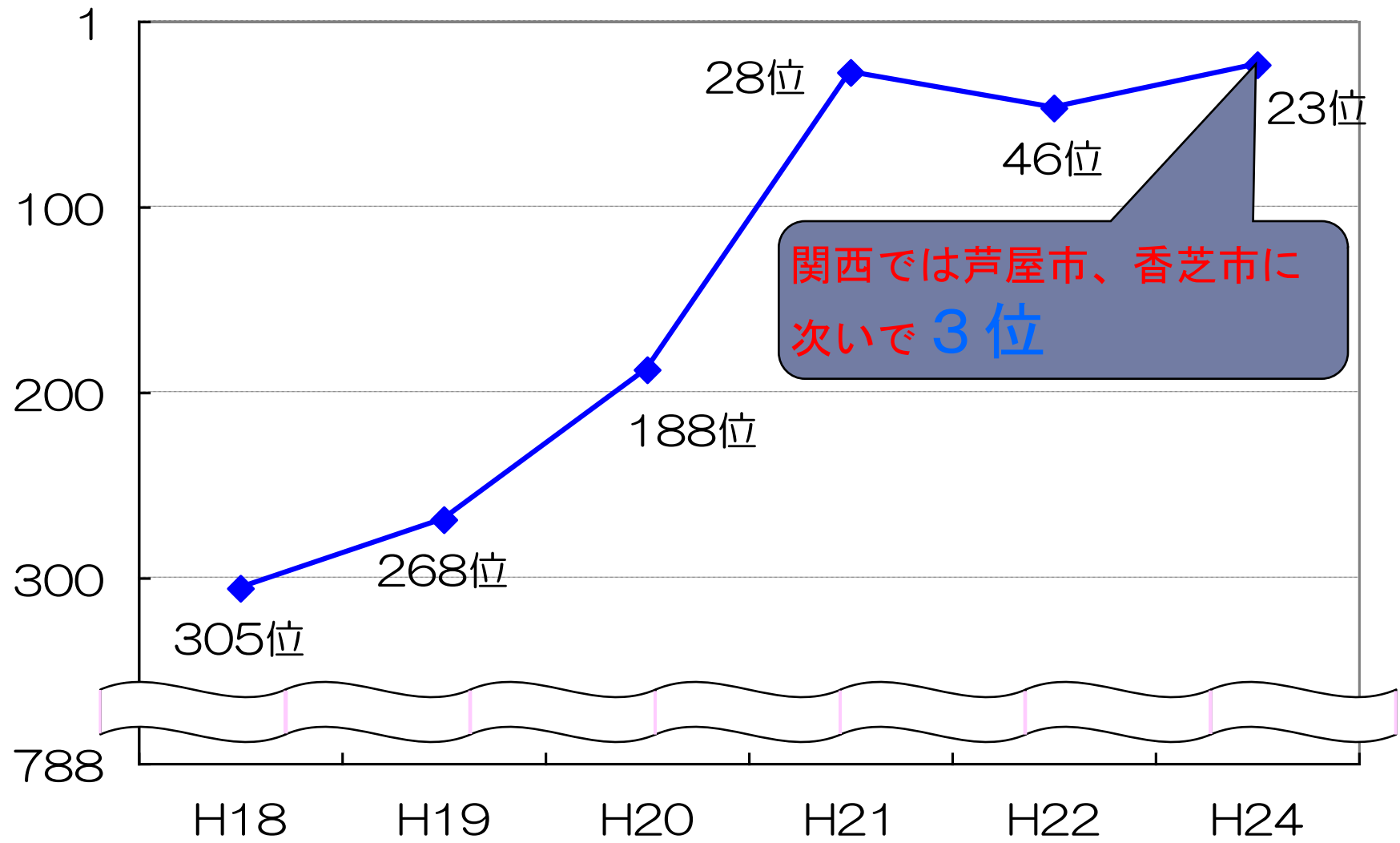
## (3) 市の財政状況 (実質公債費比率＝借金返済の負担割合)



# 1 市の現状と評価

## (4) 住み良さランキング調査(全国788都市 H24調査)

(東洋経済新報社)



# 1 市の現状と評価

## (5) 経営革新度調査 (全国707都市 H23. 10月時点)

- H23 (707市区中)
- ◆ H20 (750市区中)
- ▲ H18 (763市区中)

総合評価

関西では豊中市、京丹後市、箕面市に次いで4位

総合評価  
476位⇒225位⇒  
46位

利便度

323位⇒  
388位⇒  
118位

透明度

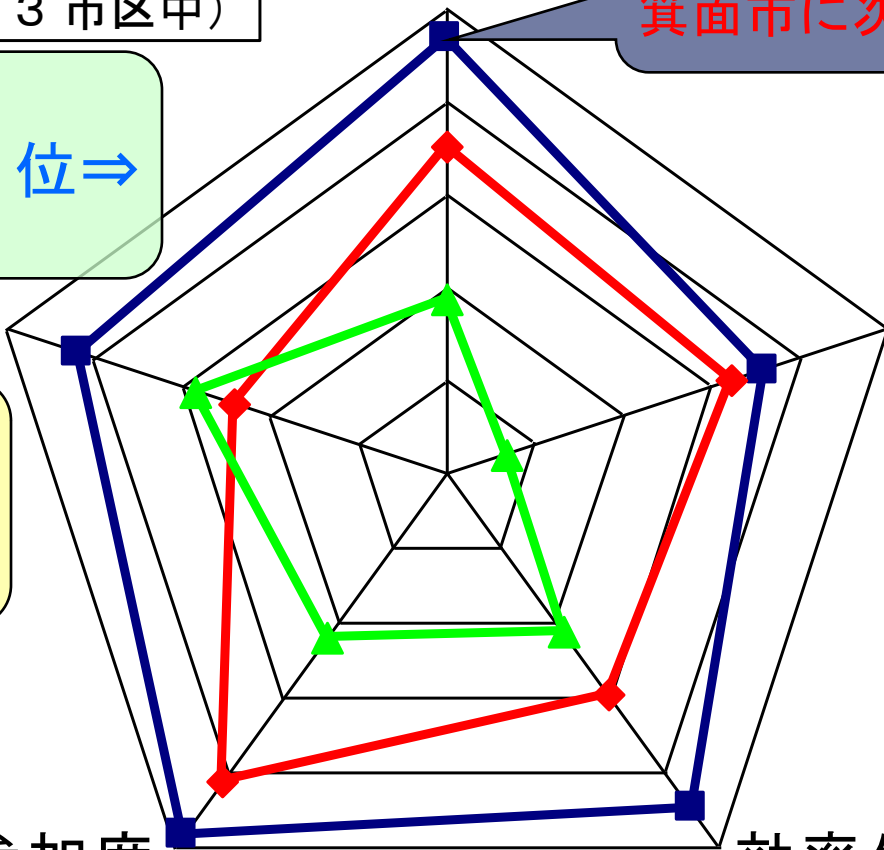
670位⇒  
268位⇒  
201位

市民参加度

465位⇒134位⇒22位

効率化・活性化度

385位⇒305位⇒72位



## 2 今年度の新規・重要施策

### (1) 市民が主役となつてつくる、参画と協働のまち

#### ○生涯学習施設における「指定管理者制度」の導入

市民サービスの向上と経費の節減等を図るため、民間活力を活かした指定管理者制度を**7月1日から**導入

- 中央公民館(『たけまるホール』)、図書会館、芸術会館美楽来、南コミュニティセンターせせらぎ、北コミュニティセンターISTAはばたき、鹿ノ台地区公民館(『鹿ノ台ふれあいホール』)

#### ○住民基本台帳カードを利用した住民票等の交付事業

市民サービスコーナーの窓口専用端末機や全国のセブン-イレブンでの住民基本台帳カードを使った住民票等の交付を推進

- 図書会館、南コミュニティセンターせせらぎ、北コミュニティセンターISTAはばたきなどの公共施設6施設と全国にあるセブン-イレブン
- 来春からローソン、サークルKサンクスでも順次利用が拡大予定
- 住民票の写し(現在のもの) **150円/1通** (窓口は300円)
- 印鑑登録証明書(外国人は除く) **150円/1通** (窓口は300円)
- 戸籍の全部・個人事項証明書 **250円/1通** (窓口は450円)

## 2 今年度の新規・重要施策

### (2) 子育てしやすく、だれもが成長できるまち

#### ○待機児童の解消に向けた私立保育所整備

年々増加する保育需要に対応し、待機児童の解消を図るため、私立保育所を合計4園整備

- H24. 10月開園予定 「うみ保育園」
- H25. 4月に3園が開園予定

#### ○生駒幼稚園預かり保育の拡大

保育所の待機児童の解消に向けて、生駒幼稚園の空き教室を利用して、預かり時間、期間、区域を拡大

- 預かり時間  
午前8時15分～30分、午後2時～5時  
長期休業中 午前8時15分～午後5時
- 預かり保育曜日  
月～金(土日祝日、年末年始を除く)
- 通園区域 就労理由に限り市内全域





## 2 今年度の新規・重要施策

(3) 環境にやさしく、自然と都市機能が調和した、住みやすいまち

### ○生駒駅前北口第二地区市街地再開発事業

市の中心市街地である近鉄生駒駅前に住宅や商業施設、図書室などの公共施設を整備し、新たなにぎわいを創出し、活性化を図ります。

- 地上5階建ての施設棟と地上13階建ての住宅棟2棟
- 屋上・壁面緑化、LED照明、太陽光パネルなど環境や景観に配慮
- 1～4階は商業施設、5階は公益施設として読書テラスや読書カフェコーナーを備えた図書室を計画



## 2 今年度の新規・重要施策

(3) 環境にやさしく、自然と都市機能が調和した、住みやすいまち

### ○夏季特別休暇の一斉取得による閉庁

過去の実績をもとに、電力使用量の多い時期に市役所の一斉閉庁（一部施設等を除く）を実施し、公共施設での節電を率先



- 一斉閉庁日：7/26(木)・27(金)、8/20(月)・21(火)
- 市民の利便性確保のため、7/22(日)、8/26(日)に市民課窓口の休日開庁を実施

### ○省エネ家電買換え補助制度・市民節電グランプリ

今夏に昨年の夏を上回る電力需給の逼迫が見込まれる中、市全体の消費電力量の半分以上を占める家庭の電力使用量の削減を強力に推進

- エアコン、冷蔵庫、照明器具（市が指定する要件を満たすもの）の買換えをした市内に居住する個人に対して費用の一部を補助
- 参加登録された世帯の中から、H24年8月とH23年8月の1人1日当たりの電気使用量を比較して、削減率が高い世帯に賞金や賞品を授与

## 2 今年度の新規・重要施策

### ○防犯灯、街路灯のLED化事業

自治会が管理している防犯灯の管理を市に移管し、LED化するとともに、市が管理している100W以下の防犯灯・街路灯についてもLED化

- 年間電力使用量 約160万kWh削減(一般家庭の440年分)
- 年間CO<sub>2</sub>排出量 約500t削減
- 年間電気料金 約2,000万円削減

(4) いつでも安全、いつまでも安心して暮らせるまち

### ○ジェネリック医薬品希望シールの全戸配布

国民健康保険制度と市財政の健全化及び市民の医療費削減等を目的として、ジェネリック医薬品利用を推進

- 保険証、お薬手帳などに直接貼れる「ジェネリック医薬品希望シール」を全市民に配布



## 2 今年度の新規・重要施策

### ○『ふくしまキッズ in いこま』の実施

東日本大震災による福島第一原発の事故の影響で、屋外活動が十分できない子どもたちを市に招待し、市内の子どもたちと野外活動などを実施

●日程 8月16日(木)~19日(日)

●招待者 福島第一原発から30km圏内の南相馬市の小学5・6年生

●本事業は、市民や事業者・団体等からの募金、寄附を原資として  
実施（余剰金が発生した場合は、復興支援として寄附）

### ○いこま国際音楽祭の開催

昨年、市制40周年記念事業として開催した『いこま国際音楽祭』を今年度も実行委員会形式で市民が中心となって、世界的に活躍する演奏家を招いて引き続き開催

●日程 10月29日(月)~11月4日(日)



### 3. リニア中央新幹線の新駅誘致について

- ・高山地区第2工区への新駅誘致
- ・東京—大阪間の全線同時開業



# 1. リニア中央新幹線計画について

- 1-1. リニア中央新幹線の概要①
- 1-2. リニア中央新幹線の概要②
- 1-3. リニア中央新幹線の意義
- 1-4. リニア中央新幹線の経緯
- 1-5. 環境影響評価について

# 1-1 リニア中央新幹線の概要①



## リニア中央新幹線の計画内容

建設線	中央新幹線
区間	東京都・大阪市
走行方式	超電導磁気浮上方式
最高設計速度	505キロメートル／時
建設に要する費用の概算額(車両費を含む)	9兆300億円
その他必要な事項	主な経過地 甲府市附近、赤石山脈(南アルプス) 中南部、名古屋市附近、奈良市附近

2011年5月27日 JR東海に対する国土交通大臣からの建設指示内容

(注)建設に要する費用の概算額には、利子を含まない。

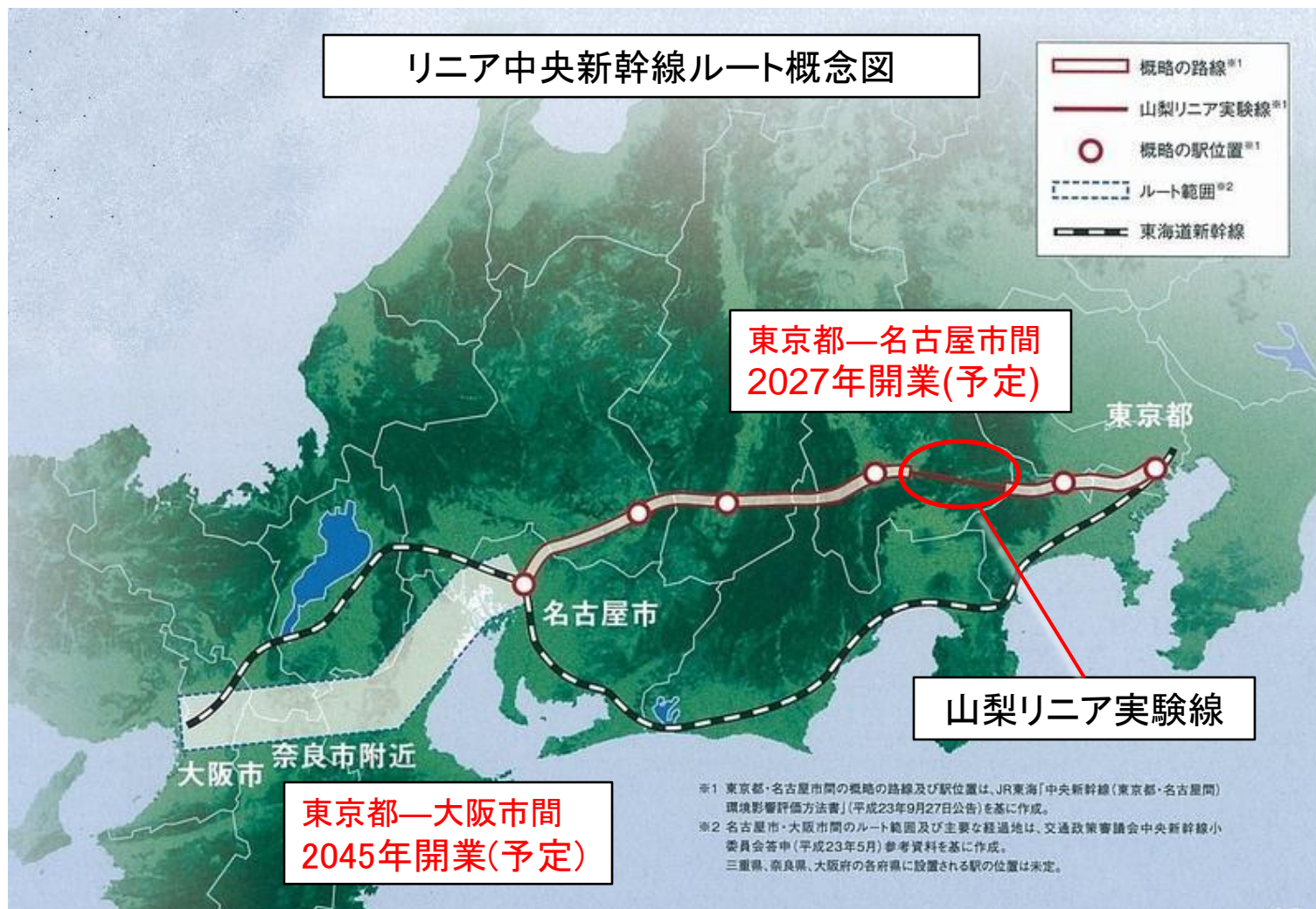
## JR東海による計画内容

	東京～名古屋間	東京～大阪間
開業年	2027年	2045年
所要時間	40分	67分
料金(対現行)	+700円程度	+1000円程度

2010年5月10日 交通政策審議会でのJR東海提示資料より

# 1-2

## リニア中央新幹線の概要②



(リニア中央新幹線建設促進規成同盟会パンフレットより)



# 1-3

## リニア中央新幹線の意義



### ○圧倒的なスピード

リニア中央新幹線は、航空機並みのスピードと新幹線の大量輸送能力を併せ持つ輸送機関であり、航空機のような搭乗手続時間がないことを考えると、実質的なスピードは航空機よりも速く、日本の交通体系に革新をもたらす。

### ○リニア都市圏の誕生

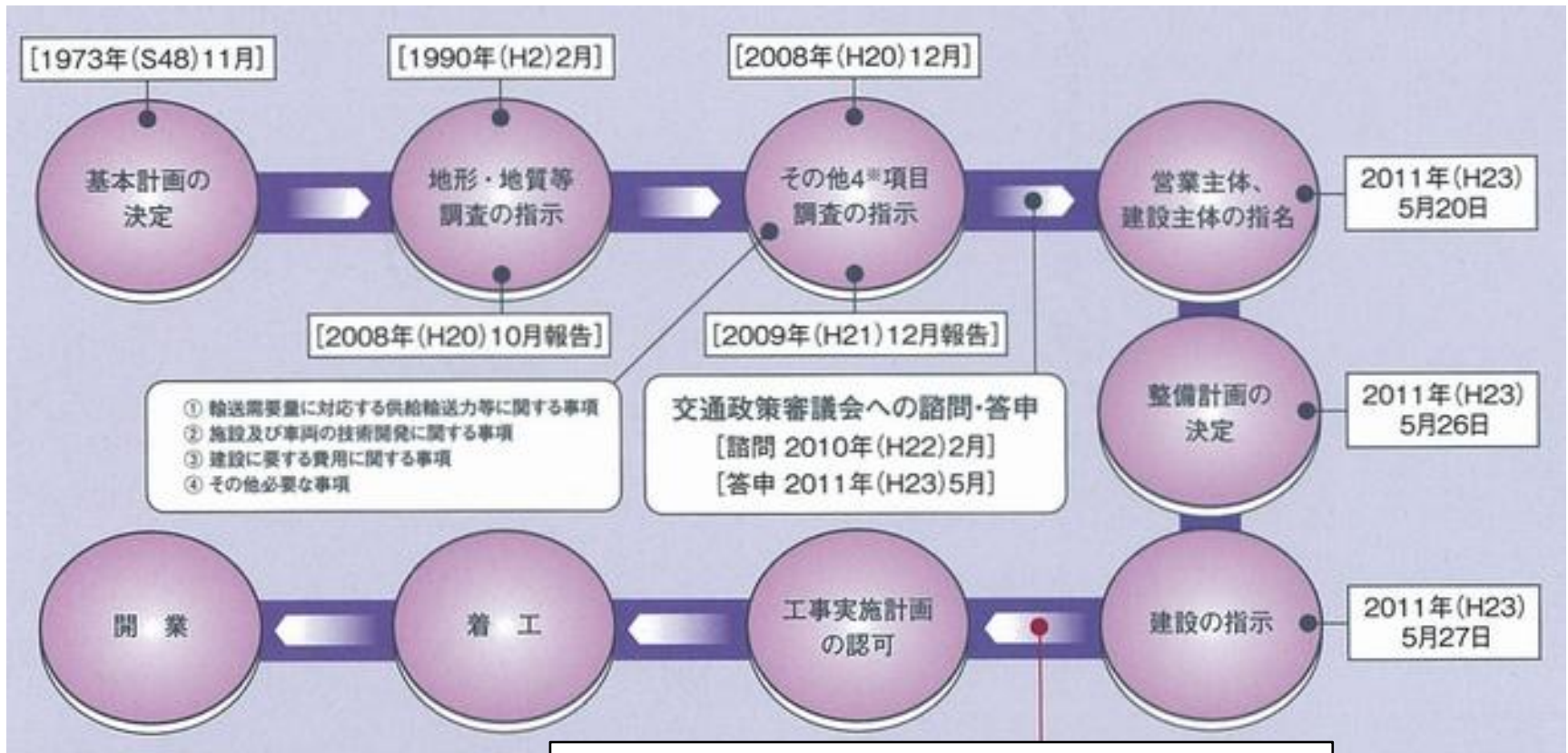
リニア中央新幹線が開業することにより、東京、名古屋、大阪の三大都市圏が約1時間で結ばれ、それらが1つの都市であるかのように機能するリニア都市圏が誕生する。リニア都市圏では、企業間の業務交通や観光交通の増加により、交流の機会が増加し、力強い経済発展と魅力的な文化の創造を導くことができる。

### ○災害に強い国土づくり

リニア中央新幹線を建設することにより、これまで主に東海道新幹線が担ってきた大動脈輸送を二重系化し(リダンダンシーの確保)、大規模災害発生時のリスクに備え、災害に強い国土づくりを図る。

# 1-4

## リニア中央新幹線の経緯



現在、東京・名古屋間 環境影響評価手続中

(リニア中央新幹線建設促進規成同盟会パンフレットより)

# 1-5

## 環境影響評価について



H23.6.7~H23.7.7  
H23.8.5~H23.8.26  
(長野県)

計画段階環境配慮書の公表(意見募集)

概略のルート(3km巾)、  
駅位置(5km円)の決定

対象事業の計画策定

H23.9.27  
H23.12

方法書の公表(意見募集)

知事意見  
H24.2

市町村長意見

調査方法の決定

現在

(調査の実施) ※猛禽類調査はH23.12から着手

調査・予測・評価、保全措置検討

H25 秋以降

準備書の公表(意見募集)

具体的なルート、駅  
位置の決定

評価書

# 1-5

## 環境影響評価について



### 調査、予測、評価する項目

(工事の実施、土地又は工作物の存在及び供用)

- 大気環境 (大気質、騒音、振動、微気圧波、低周波音)
- 水環境 (水質、水底の低質、地下水、水資源)
- 土壌環境 (地形・地質、地盤、土壌)
- その他環境 (日照障害、電波障害、文化財、磁界)
- 動物 (重要な種及び注目すべき生息地)
- 植物 (重要な種及び群落)
- 生態系 (地域を特徴づける生態系)
- 景観 (景観資源、主要な眺望景観)
- 人と自然との触れ合いの活動の場(主要な人自然の触れ合いの場)
- 廃棄物等 (建設工事に伴う副産物、廃棄物等)
- 温室効果ガス (温室効果ガス)

## 2. 超電導リニアの仕組み

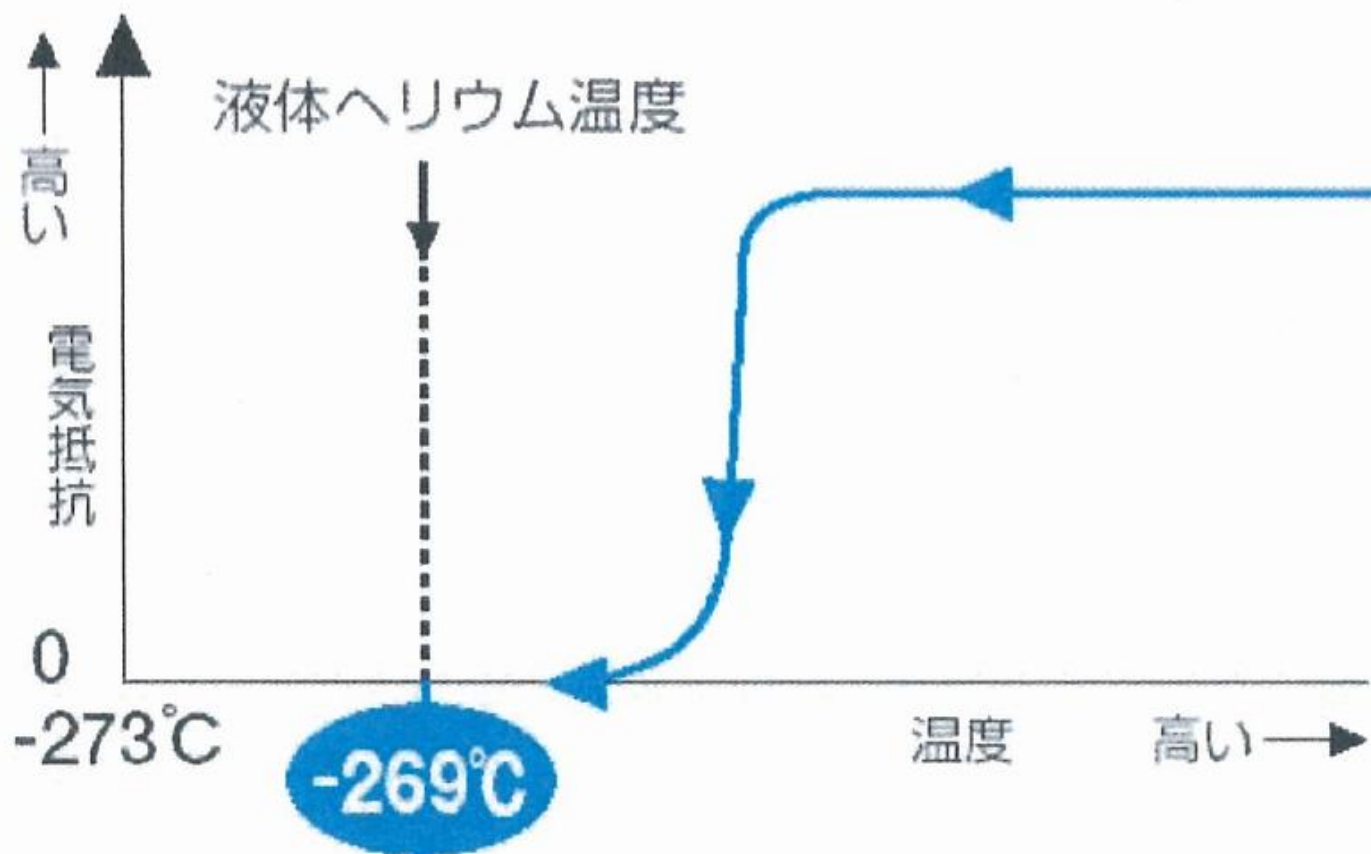
- 2-1. 超電導現象とは
- 2-2. 超電導リニアの設備構成
- 2-3. 環境への影響(消費電力)
- 2-4. 環境への影響(騒音)
- 2-5. 環境への影響(磁界)

## 2-1

# 超電導現象とは



「温度と電気抵抗の関係グラフ」



(中央新幹線(東京都・名古屋市間)計画段階環境配慮書より)

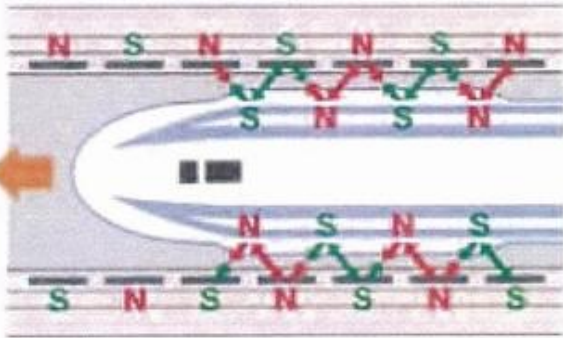
## 2-2

# 超電導リニアの設備構成

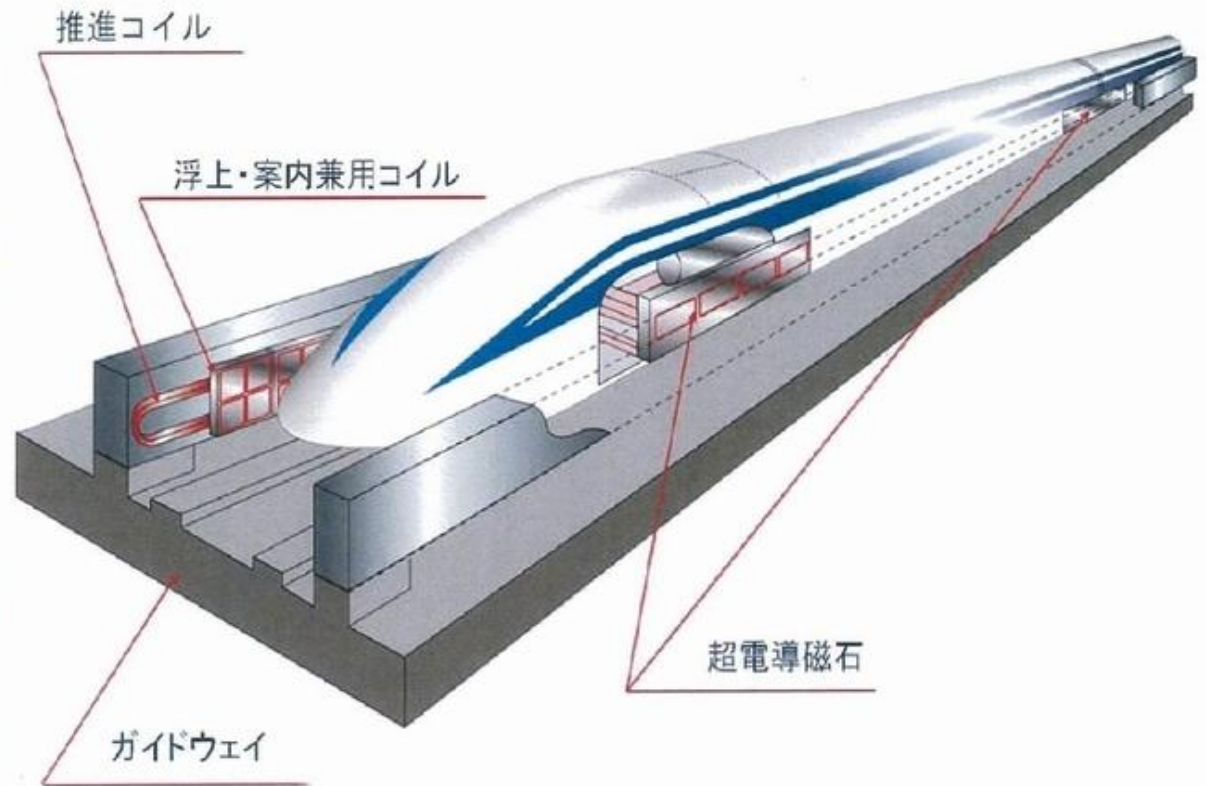
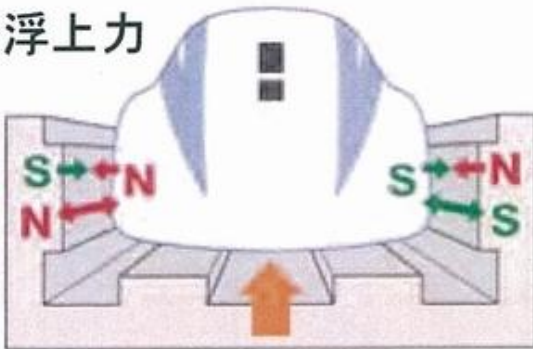


### 「推進・浮上の原理図と設備のイメージ図」

推進力



浮上力



(交通政策審議会 陸上交通分科会鉄道部会 中央新幹線小委員会資料より)

## 2-3

# 環境への影響(消費電力)



### 「リニア中央新幹線のピーク時の消費電力表」

	走行の前提条件	ピーク時の消費電力	H24夏の電力会社の供給力
2027年 首都圏～中京圏 開業時の想定	ピーク時：5本/時間 所要時間：40分	約27万kW	8,556万kW (東京電力 5,771万kW) (中部電力 2,785万kW)
2045年 首都圏～関西圏 開業時の想定	ピーク時：8本/時間 所要時間：67分	約74万kW	11,098万kW (東京電力 5,771万kW) (中部電力 2,785万kW) (関西電力 2,542万kW)

(交通政策審議会 陸上交通分科会鉄道部会 中央新幹線小委員会資料より)

(電力会社の供給力については「内閣官房国家戦略室 平成24年5月 需要検証委員会報告書」より)



## 2-4

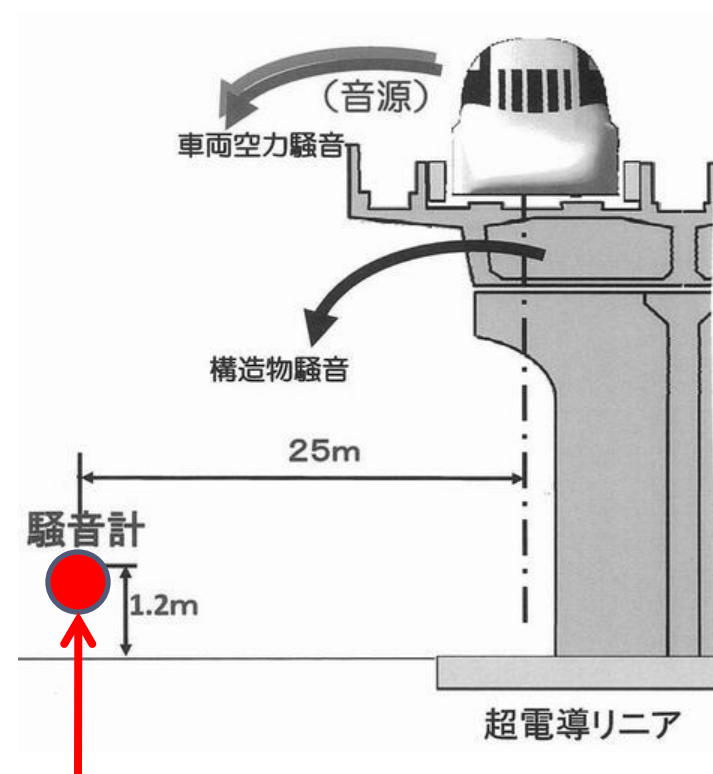
# 環境への影響(騒音)



### 「新幹線鉄道騒音に係る環境基準表」

	地域の類型	基準値
I	主として住居の用に供される地域	70db以下
II	商工業の用に供される地域等 I 以外の地域であって通常的生活を保全する必要がある地域	75db以下

(昭和50年環境庁告示第46号より)



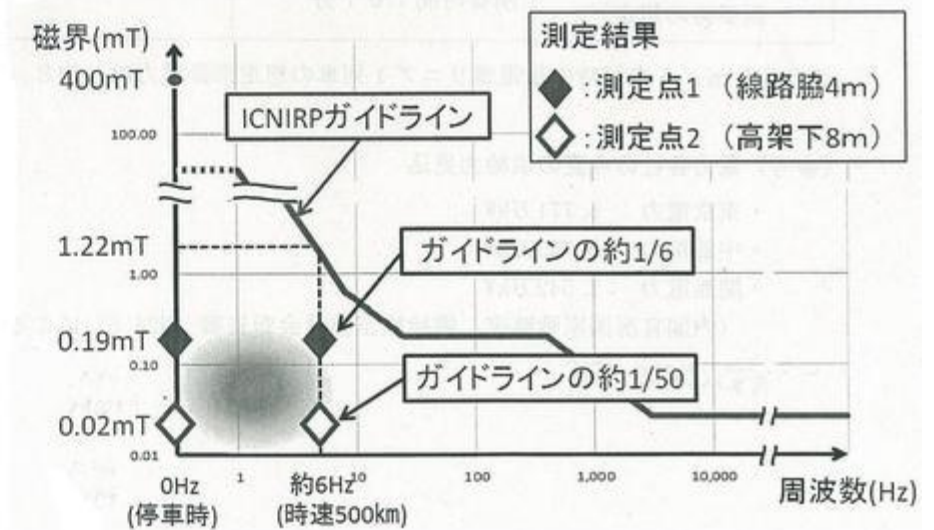
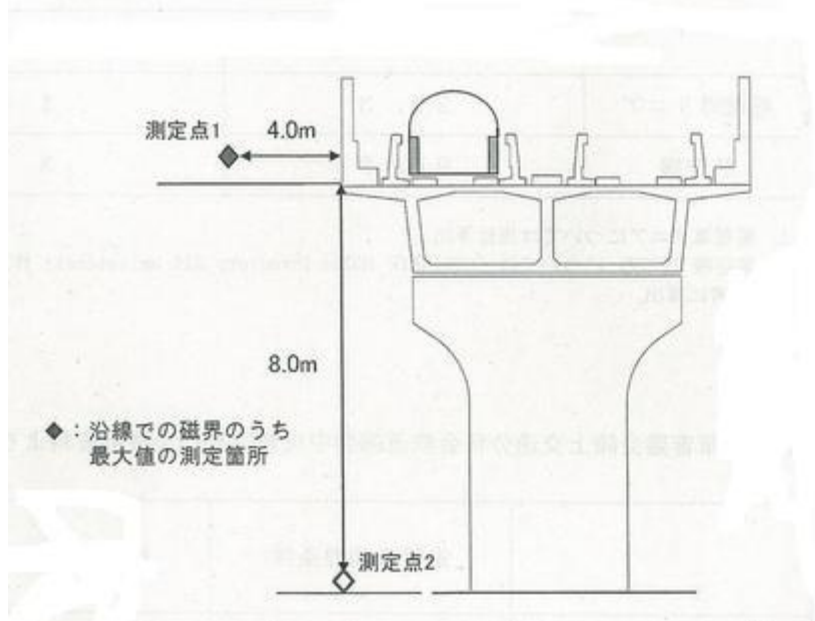
約67.5db (4両編成,500km/h走行時)

## 2-5

# 環境への影響(磁界)



## 「沿線における磁界の測定結果とICNIRPのガイドライン」



(岐阜県中津川市におけるリニア説明会資料より)

## 3. 生駒市の誘致提案

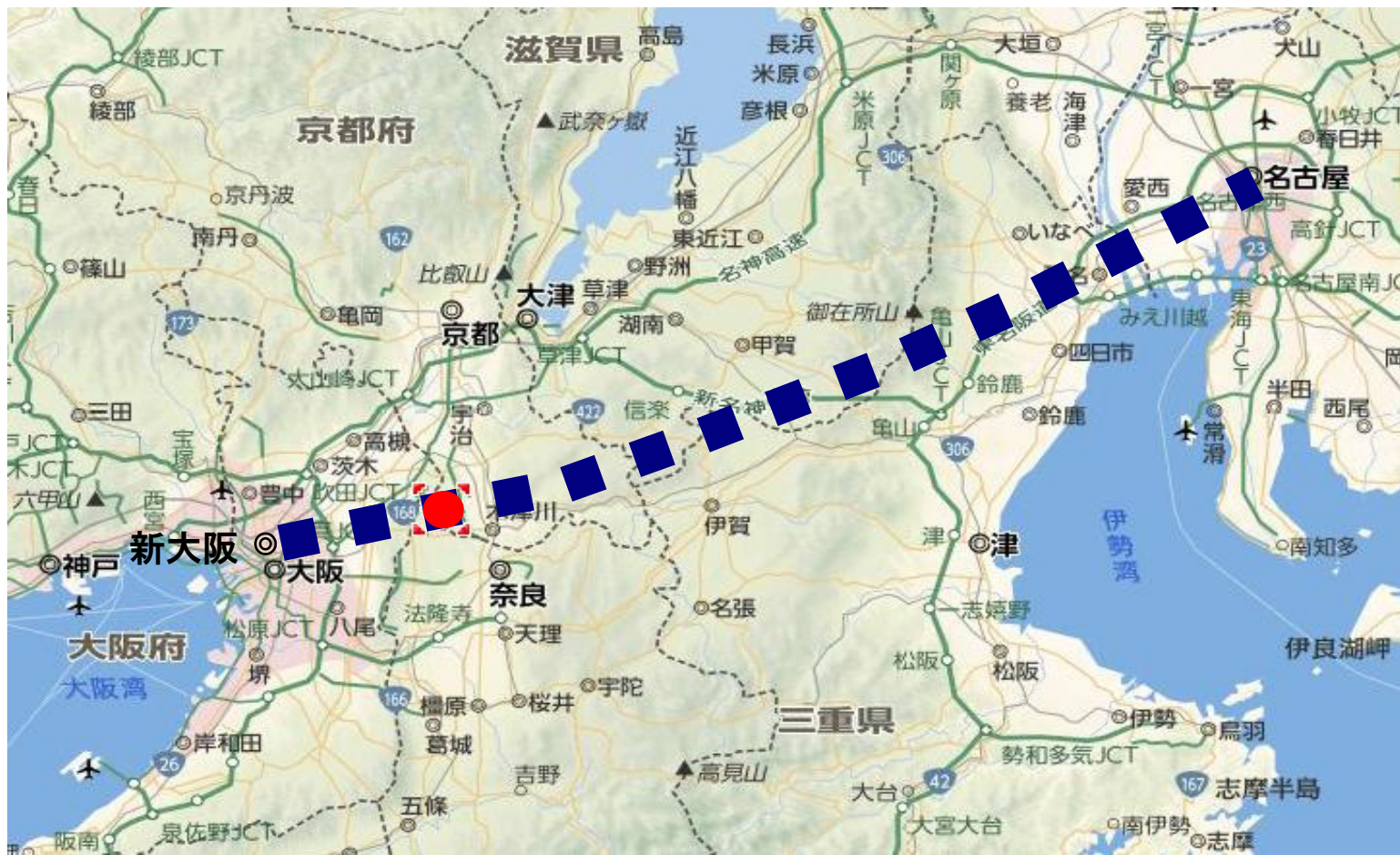
- 3-1. 直線ルート上に位置
- 3-2. 総工費が安価、所要時間も最短
- 3-3. 関西文化学術研究都市の活性化に貢献
- 3-4. 京都、奈良、大阪を結ぶ新たな交通網
- 3-5. 提案新駅と主要駅までの所要時間
- 3-6. URが保有する大規模な未利用地
- 3-7. 政府機関の誘致による副首都の建設
- 3-8. 各自治体の負担軽減
- 3-9. 奈良県、生駒市にとってのメリット
- 3-10. JR東海にとってのメリット
- 3-11. 関西全体にとってのメリット

# 3-1

## 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。



## 3-2 総工費が安価、所要時間も最短



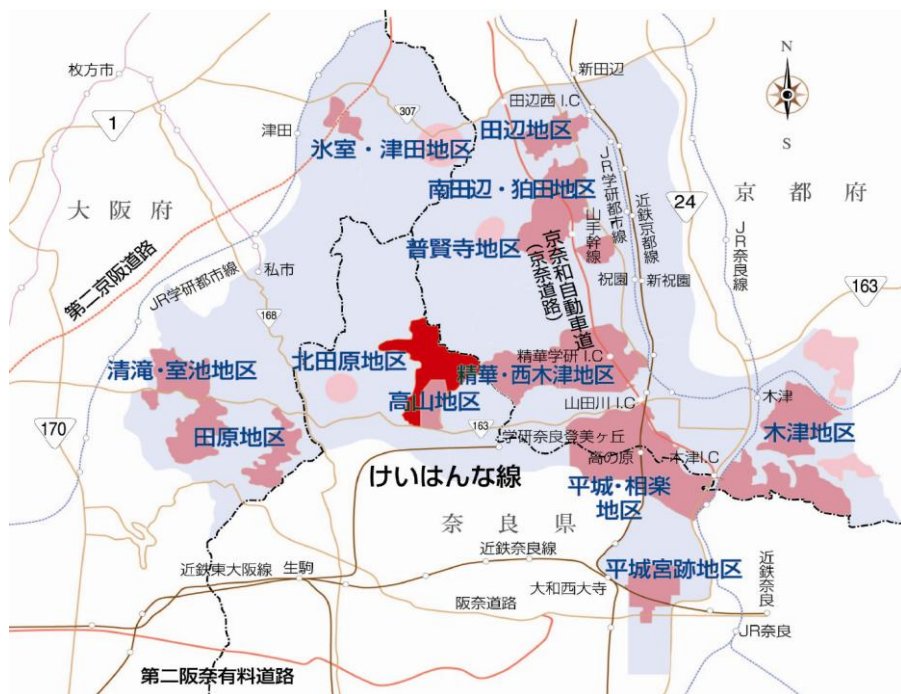
ほぼ、直線ルートで、総工事費が安価となり、所要時間も最短となる。

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	0.33兆円		0.47兆円		
		4駅	4駅		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 ・東海道新幹線のリフトアップ確保 ・重要文化財エリアが多い	

# 3-3 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

### 3-3 関西文化学術研究都市の活性化に大きく貢献



◎国内研究機関の相互連携による国家の文化・学術・研究の発展

- ・主要国内6か所の研究機関が2時間移動圏内
- ・東京から「つくば」より近くなる「けいはんな」!



(公社)関西経済連合会パンフレット「リニアを関西へ」より

# 3-4

## 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





## 3-5 提案新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

## 3-6 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。

## 3-7 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。

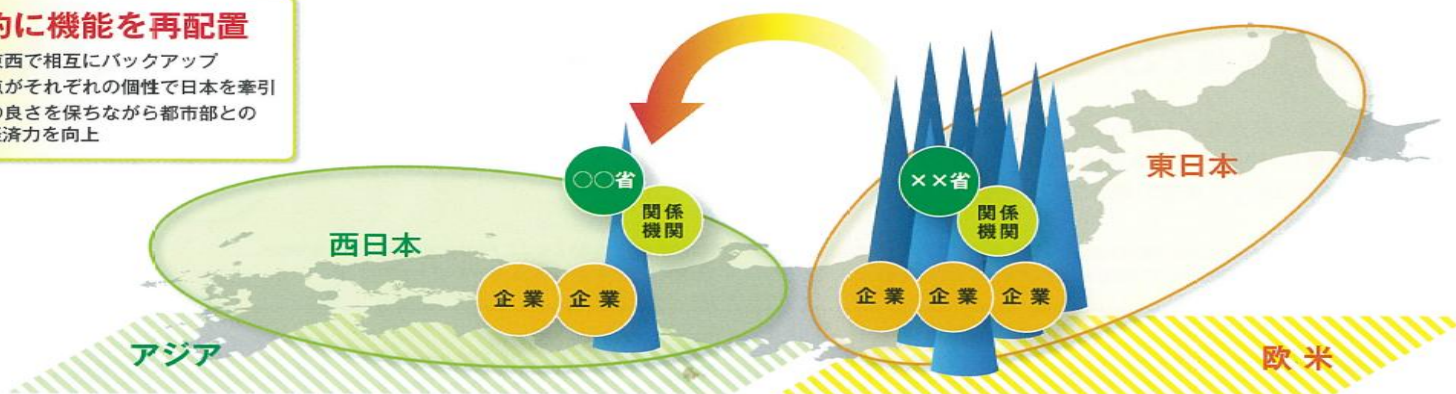
(副首都に適する理由)

- ・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。

### 都市機能の分散配置のイメージ

#### 政策的に機能を再配置

- ・日本の東西で相互にバックアップ
- ・東西拠点がそれぞれの個性で日本を牽引
- ・地方部の良さを保ちながら都市部との連携で経済力を向上



※東京一大阪間の所要時間が大幅に短縮し、東海道・中央新幹線沿線に人口約7千万人に及ぶ大交流圏が出現します。

## 3-8

# 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。

## 3-9 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。

## 3-10 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)

## 3-11 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。

## 4. 誘致の取り組み状況

4-1. 近畿圏内の自治体の動き

4-2. 生駒市の取り組み状況

4-3. 要望書に対する奈良県からの回答



## 4-1

# 近畿圏内の自治体の動き



「近畿圏内でリニア誘致に名乗りを上げている自治体」

### ○大和郡山市

平成24年2月と6月、奈良県に対してリニア新駅誘致の要望書を提出。郡山駅南部の近鉄橿原線とJR関西本線が交差する付近に新駅誘致を目指している。

### ○京都府・京都市

平成24年2月、国とJR東海に対して、経過地が「奈良市付近」とされている現在の整備計画の再考を促す提言書を提出。奈良ルートから京都駅を通すルートへの変更を目指している。

## 4-2

# 生駒市の取り組み状況



平成24年2月	○奈良県知事へ高山第2工区へのリニア中央新幹線の新駅設置を要望。
〃 3月	○奈良県知事へ新駅誘致に係る要望書、意見書を提出。 (4月末に県から口頭による回答あり)
〃 4月	○リニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会総会において、市長がプレゼンテーションを行う。
〃 5月	○生駒市議会・生駒商工会議所と共同で近鉄生駒駅前中央改札口前と市役所庁舎北面へPRサイン・横断幕の設置。
〃 6月	○市の職員へリニア誘致PR名刺を作成・配布。

今後は、リニア新駅誘致に必要な基本的事項の調査・検討を行う予定。

## 4-3 要望書に対する奈良県からの回答



- 奈良県では、これまでから要望書に対する文書での回答は行っていない。
- 要望書の提出があった3月29日当日、知事から市長に対し、県の考え方を口頭で説明させて頂いた。
- 大和郡山市や経済団体からの要望に対しても同じ扱いとし、真摯に検討する。
- 今後、リニアに関する様々な調査・検討を行い、様々な段階で、公表していきたい。そういった取組を通じて回答としたい。

# ありがとうございました!!

