

リニア中央新幹線中間駅の 誘致について

平成24年9月 生駒市



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



1. リニア中央新幹線「奈良駅」に
「のぞみ」を止めよう！！

奈良駅の効果を 最大限に発揮するためには・・・



★「のぞみ」クラスが停車し、
関西第2の玄関口になる必要がある！

[東海道新幹線]

●のぞみ --74本/日以上 ●こだま --- 11本/日

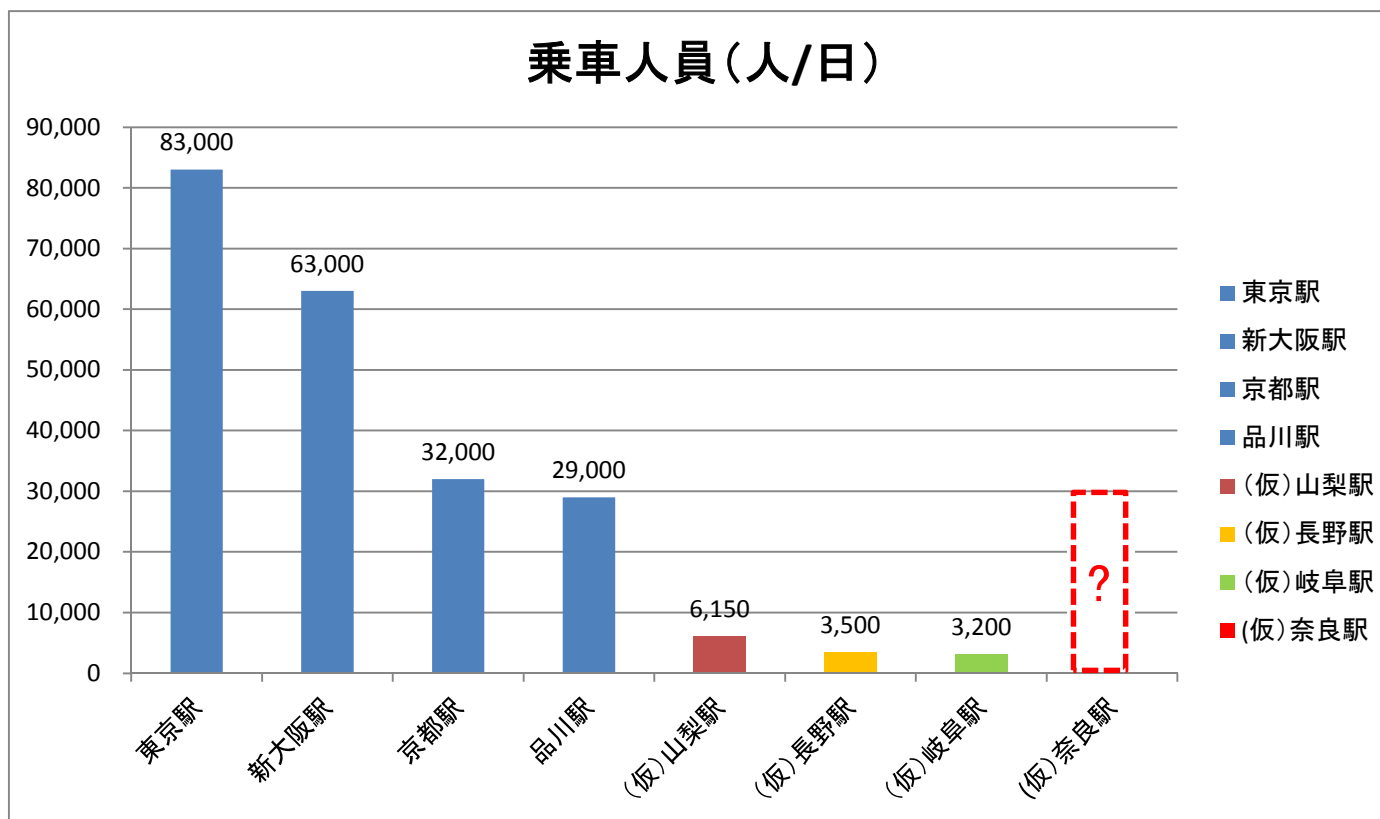
(東京—新大阪間下りの本数)

1時間に1本程度では、
奈良全体の経済や観光への
効果は極めて限定的！

「のぞみ」クラスが停車する駅 とするためには・・・(その1)



★のぞみが停車するためには、
乗車人員が2.5～3万人／日以上は必要？



※東京、新大阪、京都、品川は東海道新幹線のための乗車人員：JR東海HPより作成

※リニア新駅は、各自治体による予測値より作成。但し長野駅についてはJR東海作成資料による。

「のぞみ」クラスが停車する駅 とするためには・・・(その1)



★京都・大阪への多数の乗客を
奈良駅を経由させて取り込む！

▪奈良県への観光客数 4,400万人/年 (H22)

(奈良県観光客動態調査より 平城遷都1300年祭により対前年比27%増)

※京都府への観光客数 7,700万人/年 (H22)

(京都府観光入込客調査より)

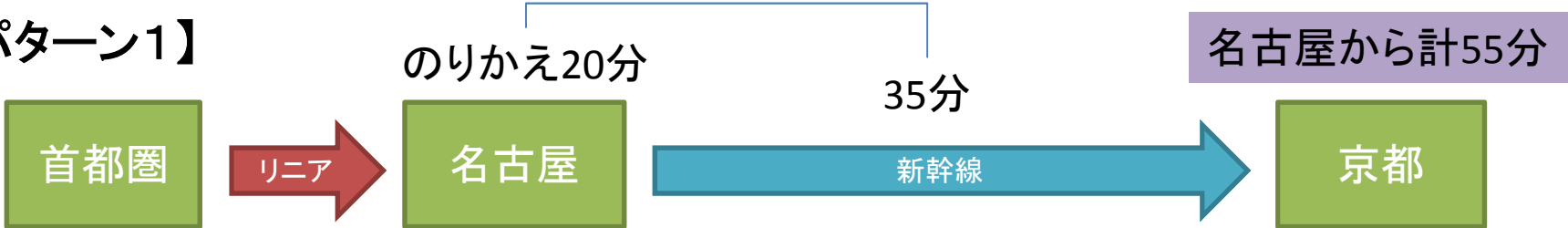
※大阪府への観光客数 1億5,700万人/年 (H22)

(大阪府観光統計調査より)

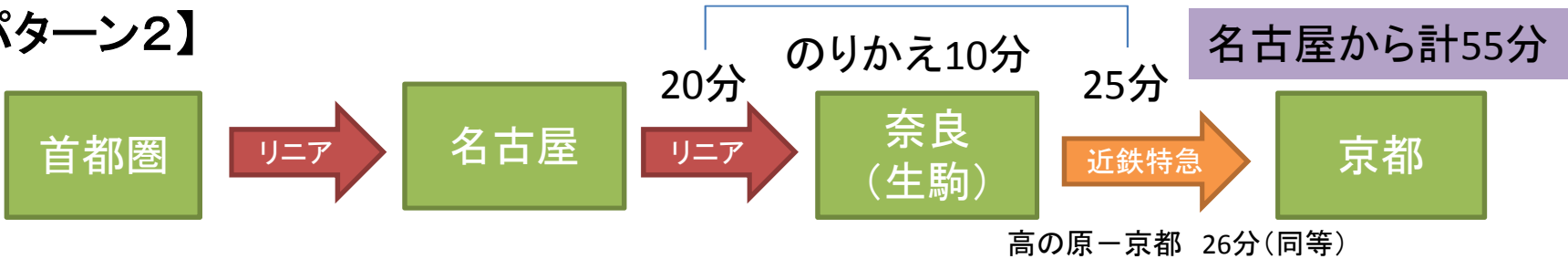
京都へのアクセス時間（その1）



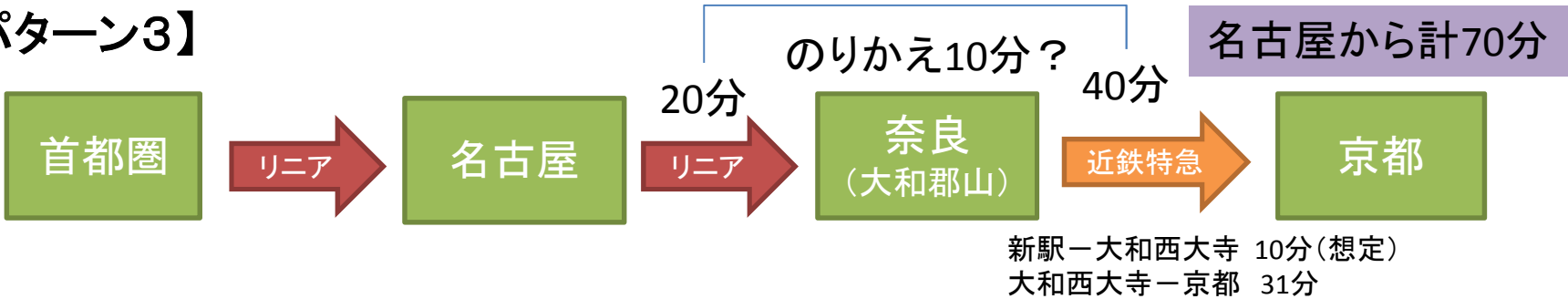
【パターン1】



【パターン2】



【パターン3】



※【パターン3】では、【パターン1】に到底太刀打ちできない！！

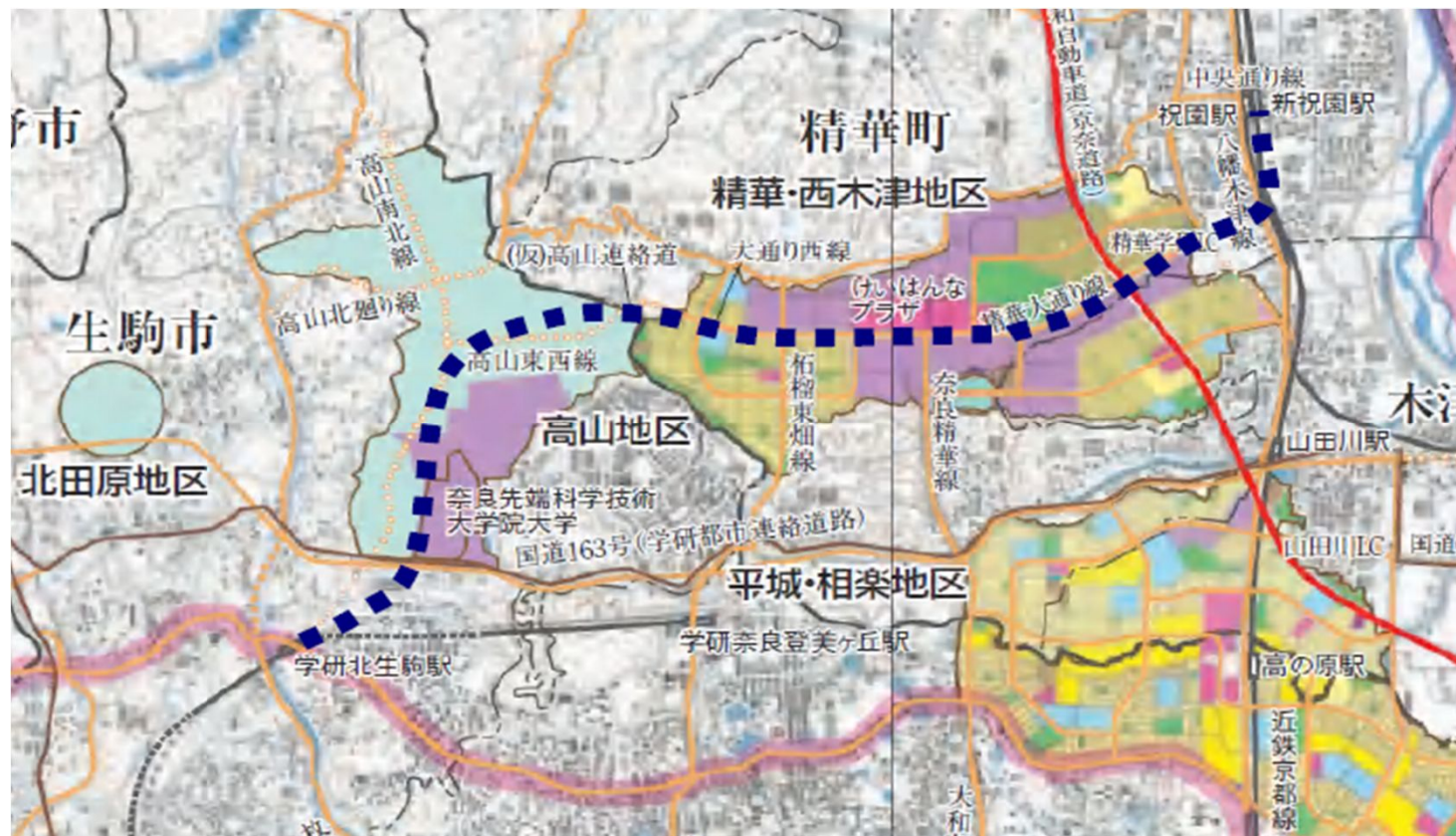
京都へのアクセス時間（その2）



近鉄けいはんな線の延伸計画

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

※【パターン2】の時間は近鉄けいはんな線の延伸を考慮



「のぞみ」クラスが停車する駅 とするためには・・・(その2)



★ 駅勢圏人口が多い方が有利！

近鉄奈良線、京都線、橿原線は、両案に共通するとして・・・

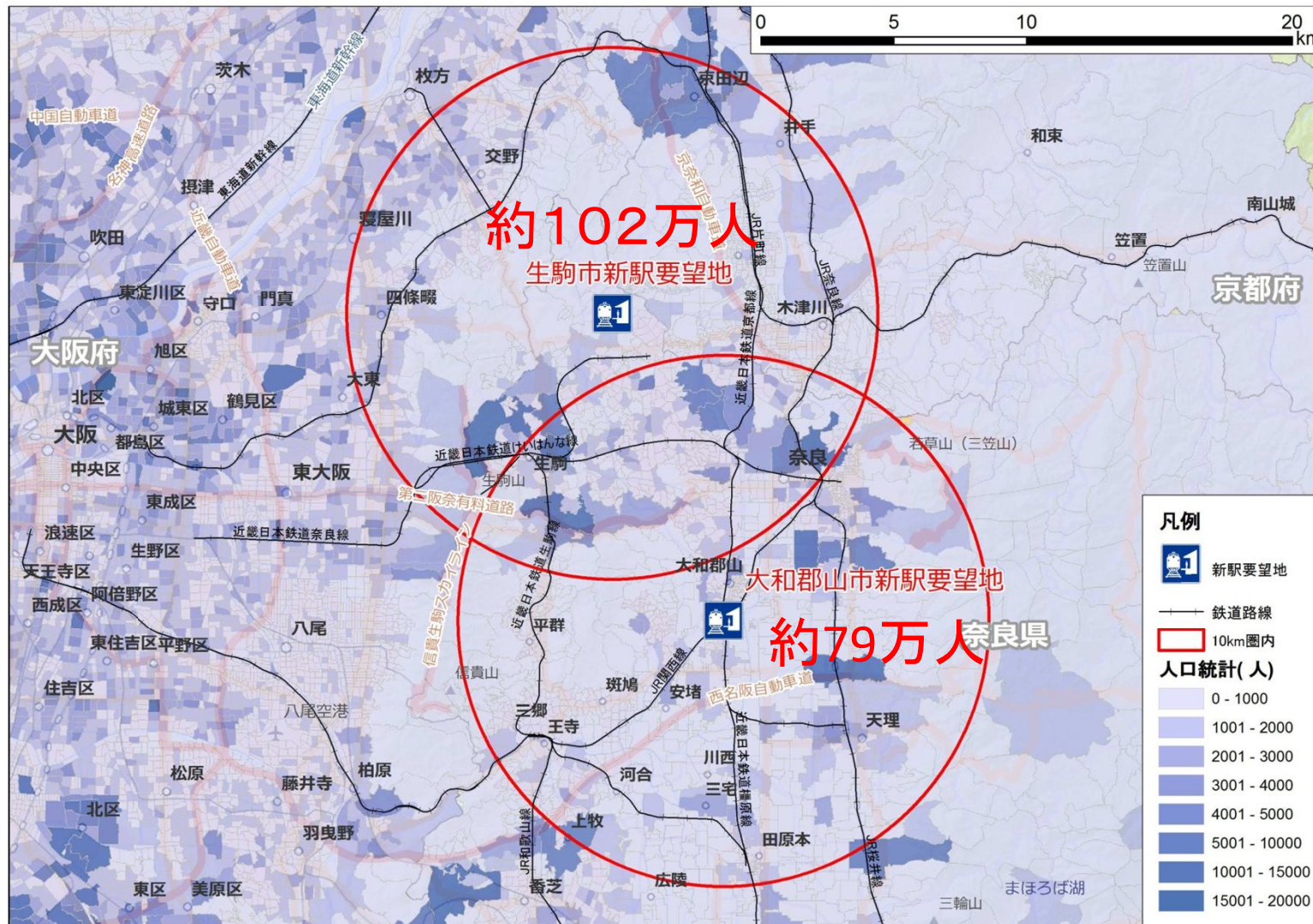
■ 生駒市設置案

- ・JR学研都市線沿線 約 58万人(H22)
- ・近鉄けいはんな線沿線 約 43万人(H22)

■ 大和郡山設置案

- ・JR大和路線沿線 約 54万人(H22)

駅から10km圏域の人口



※H22国勢調査人口統計データより生駒、大和郡山の新駅候補地からそれぞれ10km圏域の人口を集計

「のぞみ」クラスが停車する駅 とするためには・・・(その3)



- ★全国レベルでの交流人口が
生まれるような機能・施設の整備が必要！
(⇒学研都市 高山地区第2工区で整備可能)

■新横浜駅での停車背景

- ・全国レベルのイベント等が開催される
機能・施設の駅周辺での整備
- ・駅への鉄道アクセス整備

■品川駅での停車背景

- ・駅周辺での数多くの再開発計画

<参考資料:東海道新幹線 新横浜駅「のぞみ」停車までの年表>

【新横浜駅】

- 1964 駅開業。
- 1976 ひかりが停車開始。東京～新大阪の1往復のみ停車。
- 1985 横浜市営地下鉄3号線が延伸開業し、終着駅となる。
ひかりが毎時2本停車。
- 1988 横浜線に快速が設定され、停車駅となる。
- 1989 横浜アリーナ開業。
- 1992 のぞみ開業。のぞみの下り列車の一部が停車。
新横浜プリンスホテル開業。
- 1994 新横浜ラーメン博物館開館。
- 1996 ひかりが毎時4本停車。のぞみの上り列車の一部が停車。
- 1998 日産スタジアム開場。
- 2000 東京から博多行の全てののぞみが停車。
- 2003 山陽新幹線直通の全てののぞみが停車。
- 2008 全列車が停車するようになる。毎時ひかり2本、のぞみ9本。

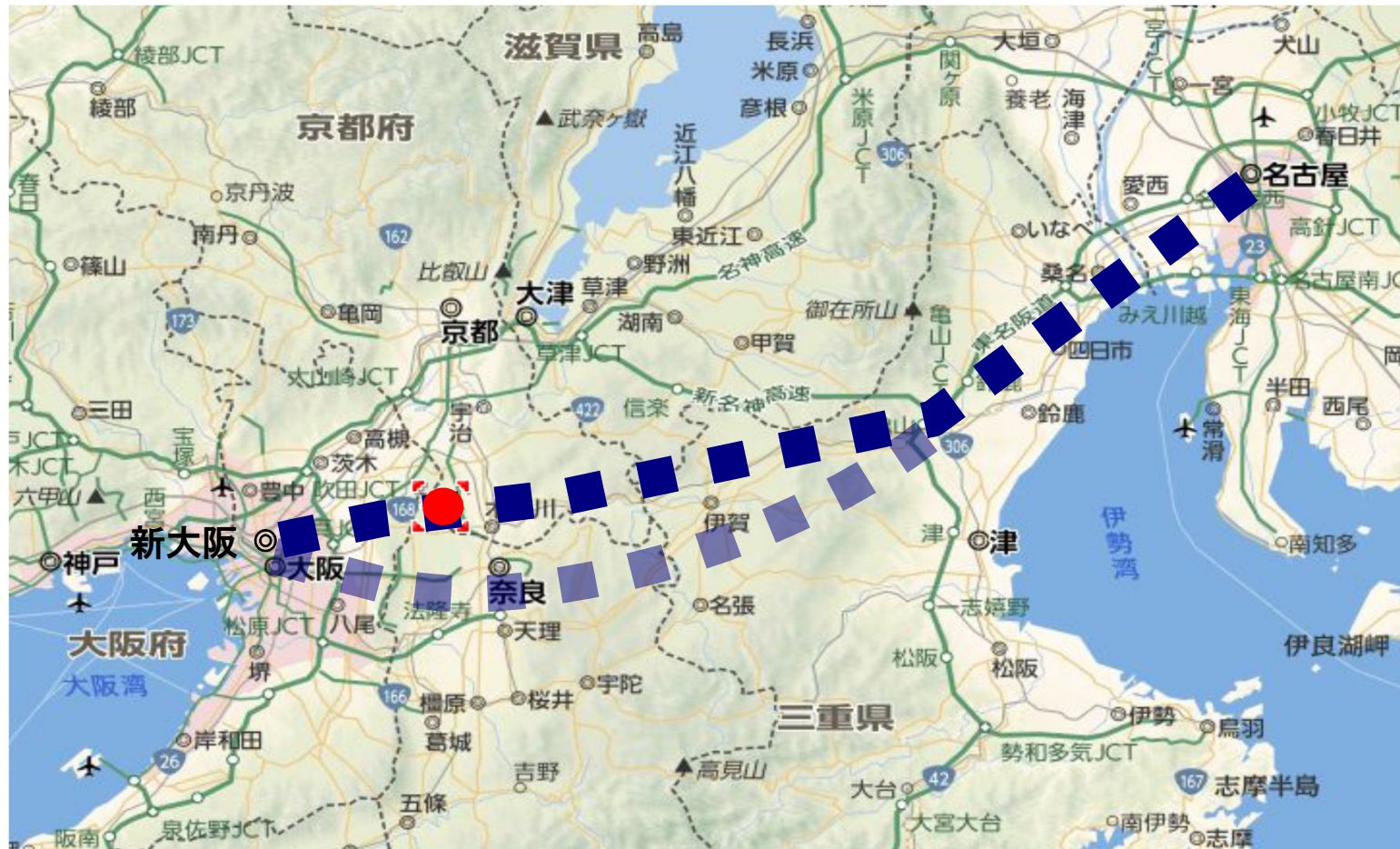


2. リニア中央新幹線「奈良駅」を生駒市 高山地区第2工区へ設置するメリット

名古屋－新大阪間を 直線ルートにすると・・・



- 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。



JR東海にとってのメリット



- ①最も直線的なルート上に位置し、所要時間が最短
- ②他都市に比べ、ルート上に史跡等の支障物件が少なく、建設費が増加するリスクや工期が伸びるリスクが小さい。
- ③都市再生機構が用地を取得しているため、個別用地交渉が不要であり、経済的・工期的にもメリットが大きい。
- ④高山地区第2工区のリニア新駅整備を中心としたまちづくりによる利用需要の喚起
- ⑤車両基地建設用地の確保が容易

奈良県にとってのメリット

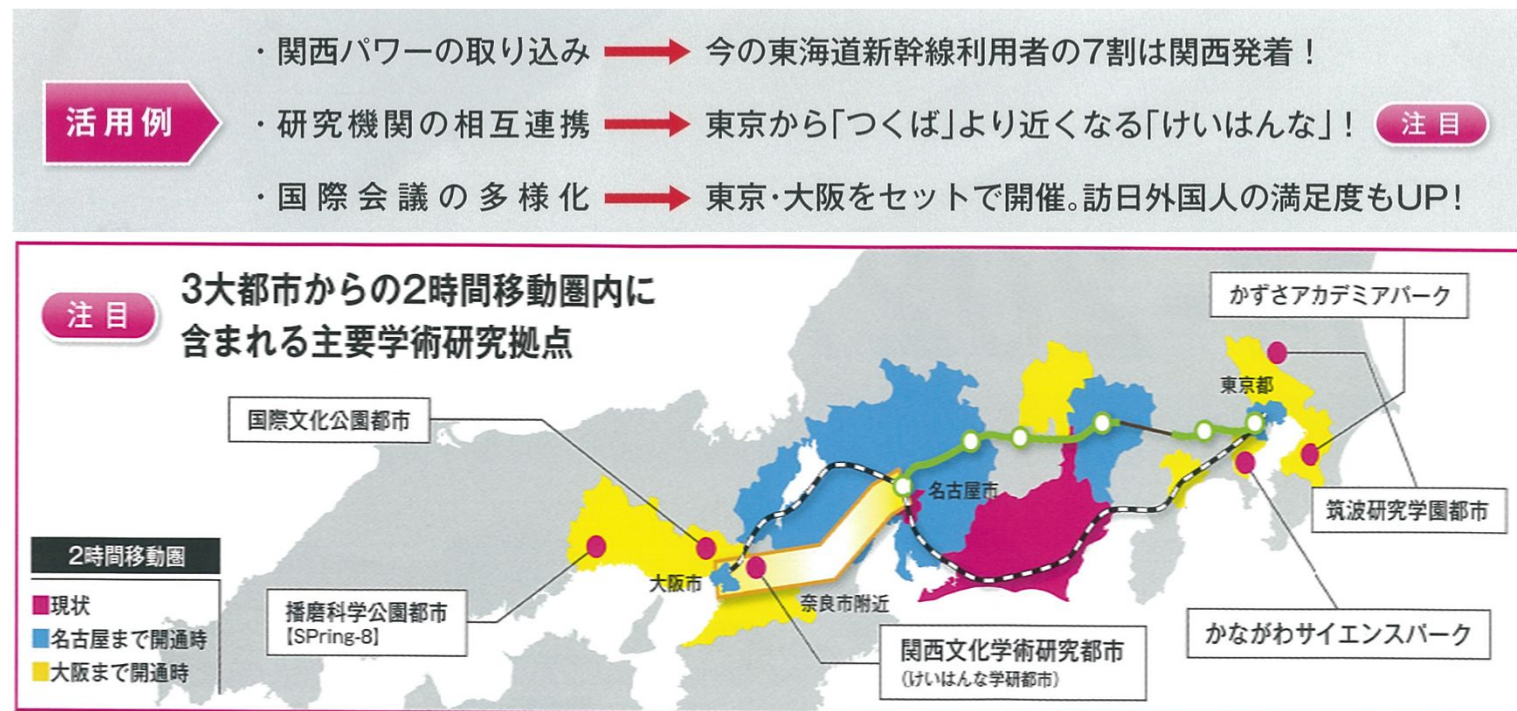


- ①リニア中央新幹線の「のぞみ」が停車することにより、観光客が増大。
- ②鉄道との結節性を100%確保。
- ③関西文化学術研究都市（奈良県域）に企業集積が進むことにより、法人県民税、法人事業税の大幅アップ。（県民全体への還元）

奈良県にとってのメリット



④ 関西文化学術研究都市（奈良県域）において、アクセス性向上による連携・交流の活性化。



(公社)関西経済連合会パンフレット「リニアを関西へ」より

奈良県にとってのメリット

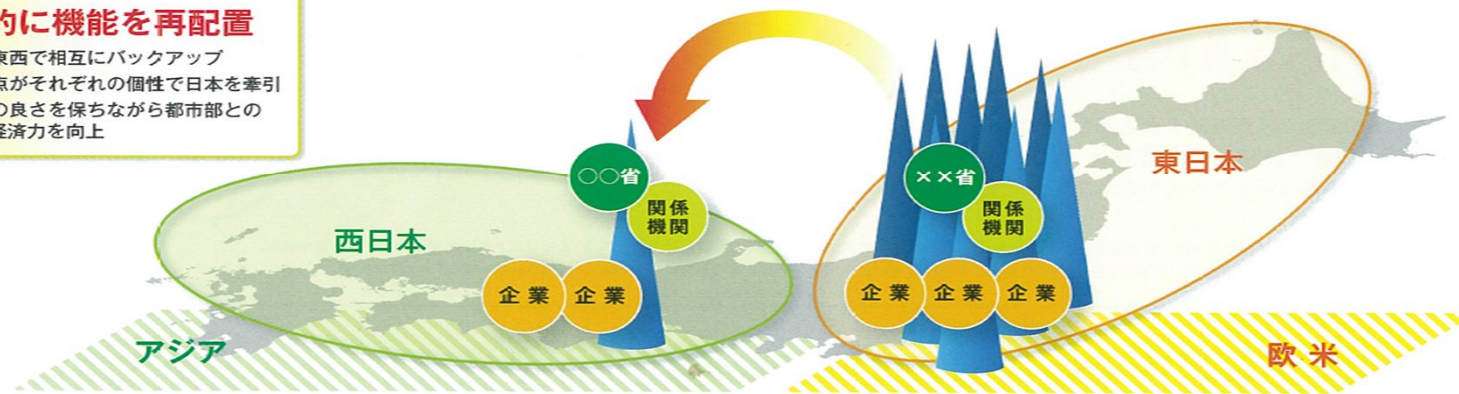


⑤副首都が関西文化学術研究都市（奈良県域）に設置される可能性。

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―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。

(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. リニア中央新幹線の 「ルート」および「中間駅」決定の内実

～ 地元要望は受け入れられる？～

東京－名古屋のルート決定経緯



【国鉄時代】 候補ルートは3つ

【H1.6 リニア建設促進長野県協議会】
長野県は伊那谷(B)ルートで推進決定

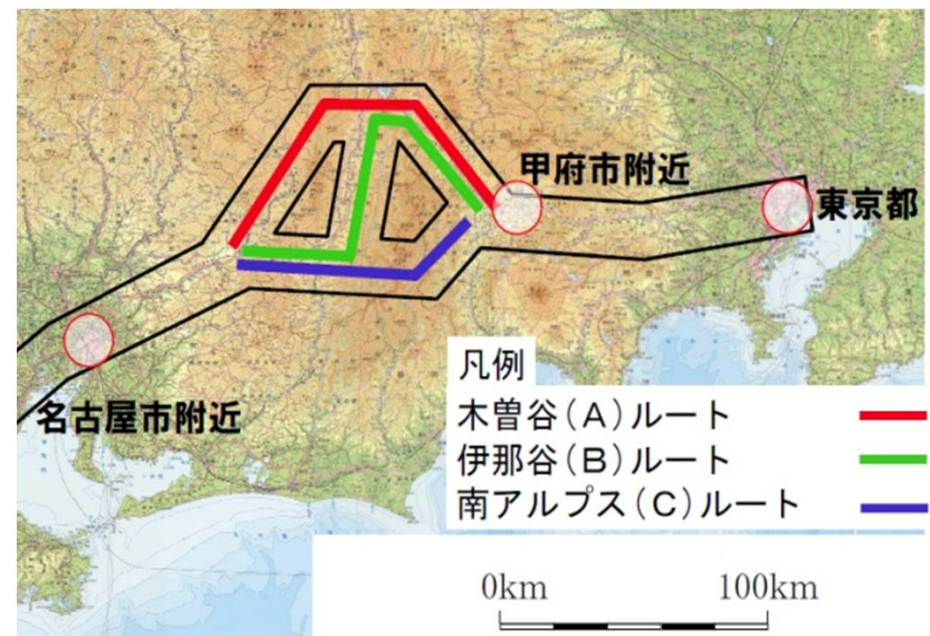
【H19.12 JR東海】
JR東海が自己負担での建設と南アルプス
ルート(C)での推進を表明

【H22.6 長野県知事】
(交通政策審議会中央新幹線小委員会にて)
約20年Bルート推進は大変重い、中立
公正な結論を求める

【H22.10 交通政審中央新幹線小委員会】
費用対効果 Cルート 1.51
Bルート 1.24

【H23.5 交通政審中央新幹線小委員会】
(答申：整備計画の決定)
南アルプス(C)ルートで決定

中央新幹線ルート範囲図



出典) 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
参考資料より

「直線ルート」 (南アルプスルート)の決定根拠



- **相対的に効率的な投資となる。**
(延長が短く速達性に優れる結果、需要が相対的に多くなる。)
- **経済効果が最も高い。**
(生産額の増加など)
- **JR東海の事業リスクが最も低い。**
(建設費用が低く、輸送需要量が大きい。)

※「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」の
答申(交通政策審議会・中央新幹線小委員会) より

既存鉄道駅とのアクセスは・・・

(その1)



◆既存鉄道駅との結節はない状況？

	概略ルート上の 新駅要望位置	既存鉄道駅との距離
山梨県	甲府市 大津町周辺	JR中央本線甲府駅から約7km JR身延線小井川駅から約3km
長野県	天竜川右岸平地 (飯田市座光寺地区・ 高森町)	JR飯田線飯田駅から約5km JR飯田線元善光寺駅、下市田駅から 約1km
岐阜県	JR中央本線 美乃坂本駅に近接 (または併設)	JR中央本線中津川駅から約4km JR中央本線美乃坂本駅から約1～2km

既存鉄道駅とのアクセスは・・・

(その2)



某自治体ヒアリング概要 (H24.7.13)

- JR東海は、様々な状況を鑑みてルートを設定しており、あくまでも、**東京一名古屋一大阪ルートを中心に**考え、中間駅は二の次かと思われる。
- JR東海は、技術的制約条件、地形、地質等の制約条件を考慮して概略ルートを定め、その**概略ルート上において、技術的に設置が可能であること、利便性が確保されること、環境への影響が少ないこと、用地確保が可能であることを条件に中間駅の位置を決めると**思われる。
- JR東海は、**在来線との結末は考えていないように**思われる。

経営の自由度を保ちたいJR東海 (その1)



JR東海社長の我慢も限界？ リニア大阪早期開業論に「ありえない！」
産経新聞記事(2012.7.17) 抜粋

- 我田引鉄でリニア効果を取り込みたい沿線の経済界や自治体に対し、政治介入を避けて経営の自由度を保ちたいJR東海がついに猛反発。
- 国家的な大プロジェクトを民間企業が単独で手がけるのは、資金や能力の面で大きな負担となる。それでもJR東海が“自前主義”にこだわるのは、国や自治体などに資金などを頼ることで、計画に「口出し」されるのを嫌がっているためだ。
- 中間駅の建設費用を負担する方針を打ち出した際、山田社長は「中間駅で議論しては進まない。私たちがやって早く開業する」と強調した。
- 山田社長の強硬姿勢には伏線があった。山田社長は昨年2月に名古屋市内で開いた会見で、「今のところ東京－名古屋間をやり切ることしか頭にない。あまりにぎやかに議論してほしくない。冷静になって」と、加熱する誘致活動の沈静化を遠回しに求めていた。

経営の自由度を保ちたいJR東海 (その2)



リニア大阪早期開通は「気楽なご意見」



JR東海は経営の自由度を保つため、全事業費を国や自治体に頼らず自己負担する考え。大阪への開通は2045

JR東海の山田佳臣社長は9日、大阪市内で記者会見し、2027年に品川―名古屋間で開業する予定のリニア中央新幹線について「民間会社の経営を考えれば、名古屋までやって経営体力が回復してから大阪に入るという二段階方式しかありえない」と従来の考え方を改めて強調した。

京都経由ルートは「不思議なこと」

JR東海社長 従来の考え強調

年をめどにしている。これに関連して、「(関西では)民間が資金を出すことで大阪への開通を早められるという意見もある」という質問に対し、「気楽なご意見だ。利子がなく、利益が出たら返せばいいというお金があれば成り立つが、そんなものが世の中のどこにあるのか」と切り捨てた。

京都の自治体や経済界から、ルートを奈良から京都経由に変更を求める意見が出ていることについては、「どういった地点を通るかは法律(全国新幹線鉄道整備法)に定められており、法律を読めば分かる。分かなければ国土交通省に聞けばいい話。不思議なおことをおっしゃるとい感じはある」と語った。

(笹井継夫)

朝日新聞記事
(2012.7.10)より