広告　企画・制作／読売新聞社広告局

次世代の夢、リニア新駅を生駒へ！

「リニア中央新幹線」を奈良県生駒市に誘致するシンポジウム「リニア新駅を生駒へ！～のぞみが停まるリニア奈良駅に～」が9月29日、同市内のホールで開かれた。計画に詳しい斎藤峻彦・近畿大学名誉教授が基調講演。松村暢彦・大阪大学大学院准教授、神奈川県相模原市の中島伸幸・広域交流拠点推進担当部長、山下真・生駒市長らがリニア新幹線による関西活性策を議論した。

リニア中央新幹線とは

リニア中央新幹線は、時速500キロで走行する超電導リニアモーターカーにより、東京都を起点に、甲府市、名古屋市、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。開業は東京―名古屋間が2027年、東京―大阪間は2045年が予定されている。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る。建設費9兆300億円と試算され、中間駅も含めＪＲ東海が全額負担することになっている。

基調講演：リニア中央新幹線とリニア奈良駅に求められるもの

交通ネットを整備　観光拠点の玄関口に

斎藤 峻彦 氏

日本交通学会会長、中央新幹線沿線学者会議奈良県代表などを歴任。現在は関西鉄道協会都市交通研究所所長などを務める。

この20年間、東海道新幹線の輸送量、輸送密度は確実に増加している。しかも、乗客はのぞみに集中している。1993年、のぞみの運行が始まった当時は1時間に1本だったが2009年には、ピーク時間帯は1時間にのぞみ9本、ひかり2本、こだま2本という体制になっている。

東海道には大都市が集中するメガロポリスを形成し、陸上輸送で1日40万人が移動する大きな「交通の回廊」ができている。この大量需要を支えられるのは鉄道しかない。航空機との競争に耐える速達性、大地震や津波に備えて、東海道新幹線の代替交通路であることがリニア中央新幹線に求められる。

名古屋開業後、大阪開業が18年、もしくはそれ以上に遅れると都市機能が名古屋や東京に移るなど、地域経済の発展基盤の弱体化が進んでしまう。早期着工に向けて、関西は様々な工夫や努力をしなければならない。

リニア奈良駅に求められるのは、まずは広い範囲から乗客を引き寄せることができる大きな駅勢圏を持つこと。都市交通ネットを整備し、北摂・京阪、東部大阪、京都・山城など広範囲から来られるようにする。もう一つは、国際観光交流拠点の玄関口であること。奈良・京都という二つの古都、四つの世界遺産を持つ世界的なブランド地域の玄関口であると同時に、西日本を代表する研究開発拠点が近くにあるということは、非常に多彩な駅機能を持つことにつながる。従って、リニア奈良駅は単なる中間駅でなく、ターミナルの機能を果たせるのぞみ停車駅を目指すべきだ。

さらに、駅のコンセプトづくりも重要だ。中間駅の整備については「ＪＲ東海の負担」で行われることになった。が、同社が公表した駅の基本的な構造は切符売り場もなく、エレベーターなどの施設も必要最小限しか設置されていないというものだ。それ以上に駅を整備するには、地元が費用を負担し、創意工夫していかなければならない。

リニア中央新幹線の早期着工、リニア奈良駅のコンセプトづくりに関して、生駒市のこれからの努力、創意工夫が期待される。

■ 開会あいさつ

山下真・生駒市長

リニア中央新幹線の東京―名古屋間のルート・駅位置の決定に続き、名古屋―大阪間での議論も高まっている。奈良県内で設置される駅位置は生駒市が最適ということを、ご理解いただきたいと思う。

リニア新駅について、活発な議論が展開された

誘致のポイント

関西文化学術研究都市（けいはんな学研都市）の計画地である生駒市の「高山地区第2工区」は288ヘクタールに及び約6割をＵＲ都市機構が取得しており、新駅周辺のまちづくりや車両基地の建設が可能とみられる。

近鉄けいはんな線等の延伸により、奈良・京都・大阪方面への接続が可能な上、京奈和自動車道、第二京阪道路など、自動車による広域アクセスも良い。また、大阪に比べて地価が安く、企業等の進出も期待できる。

生駒市が誘致するリニア新駅は、1日3万人程度が利用する「のぞみ」停車駅を目指す。先端技術ビジネスの集積した「けいはんな学研都市」の一翼を担う周辺地域で、首都機能の「バックアップ」をする構想も浮上しており、国の政策的な位置付けにおいても、非常に大きな可能性を持っている。

都市との多彩な交流、企業の進出、新たな観光客の誘致など、生駒が関西の東の玄関口となり、奈良県のみならず関西全体へ大きな効果をもたらすことが期待できる。

生駒市リニア中央新幹線中間駅誘致推進協議会

発足式で決意新た

シンポジウム終了後、生駒市高山地区への新駅誘致と、東京―大阪間の全線早期開業を目指して「生駒市リニア中央新幹線中間駅誘致推進協議会」（会長・山下真市長）が発足した。生駒市議会、生駒商工会議所など計30団体と19人の特別会員で構成、約6000人の市民等がサポーターとなっている。山下会長のあいさつに続き、決議文の朗読、「リニア新駅を生駒へ！」というスローガンのコールで、積極的に誘致運動を展開する決意を新たにした。

パネルディスカッション：リニア奈良駅を関西の発展にどうつなげるか

まちづくりとの一体化　斎藤

具体性ある戦略、政策を　松村

財政力つけるチャンス　中島

学研都市発展と両輪で　山下

パネリスト

大阪大学大学院准教授　松村暢彦氏（コーディネーター）

近畿大学名誉教授　斎藤峻彦氏

相模原市都市建設局まちづくり計画部広域交流拠点推進担当部長　中島伸幸氏

生駒市長　山下　真

山下 真

2006年2月生駒市長就任、現在2期目。生駒を関西一魅力的な住宅都市にすることを目指し、様々な施策に取り組む。

中島 伸幸 氏

リニア中央新幹線駅周辺整備など、総合的な都市政策の観点から広域交流拠点都市を目指した施策に取り組む。

松村 暢彦 氏

大阪府内をはじめとして多くの自治体で、審議会などの委員として活躍。生駒市では都市計画審議会委員などを歴任。

松村　リニアによってどのようなまちを目指すのかの戦略と政策を具体的に考えないと、実りあるプロジェクトにはならない。その点で、相模原市の話は非常に綿密に考えられているという感触を受けたし、生駒市も関西全体に夢を与える話だった。最後にまとめを一言ずつ。

斎藤　1991年頃からこの議論に参加してきたが、景気浮揚のためだとか、ぜいたくすぎるのではという批判をよく受けてきた。しかし、最近そういう批判が少なくなったのは、東日本大震災の経験があったからだと思う。地震や津波が原因で、いろいろな社会資本が壊れると一体どのような混乱が起こり、大きな社会的損失が発生するのかを、私たちは見せられてきた。

私の一つの結論は、リニア奈良駅は奈良の駅であって、しかし、奈良だけの駅ではないということ。ぜひ、そういう理念に立った駅のコンセプトづくりに取り組んでいただきたい。

中島　少子高齢化社会が進む中で、地方自治体の自主的な財源の確保というのは大きな課題。リニアの駅を設置することは、地域経済を活性化させ、財政力をつけるチャンスだ。駅設置が実現すると、やがては市民の皆様に直結する行政サービスも充実していくと思う。大きな経済効果を礎とした都市運営は、これからの地方自治体の大きな使命だ。

山下　学研都市は京都、大阪、奈良にまたがっており、既に多くの企業等が立地している。駅誘致位置も京都府に隣接している。京都府や関西との連携を図りつつ、既存の鉄道とのアクセスという弱点を克服し、リニア奈良駅を生駒に持ってくることで関西発展の大きな可能性が開けてくる。

駅位置が決まるまで、これから地道に活動しなければいけない。関西全体の発展を見据えて、関係者の皆様、市民の皆様と考えていきたい。

松村　リニア中間駅の設置が決まった相模原市の取り組みを。

中島　相模原市では、私鉄の京王線、ＪＲ東日本の横浜線、相模線の三つの路線が交わる橋本駅付近の地下にリニア中央新幹線の中間駅ができる。約50ヘクタールの車両基地も、山間部に設けられる。中間駅決定の要素は、物理的なスペースがあること、鉄道3線が乗り入れる利便性、環境への影響が非常に少ないこと、県立高校の地下に駅を造る計画なので、用地の確保が比較的簡単にできることがあげられる。

一番大きなポイントは、地元自治体の要請があったことだ。私たちはリニアの駅を中心とした都市形成を考えている。モノづくり産業が非常に盛んという特性を生かしながら、首都圏南西部の玄関口として複合的な都市機能を持たせ、経済成長の拠点として周辺都市と共に発展しようとする計画だ。

松村　生駒市の構想を。

山下　生駒市には、広大な未利用地と安価な土地がある。大和平野と違い、遺跡や文化財への配慮もあまり必要ない。先端ビジネスの集積も既にあり、ポテンシャルの高い地域だ。生駒市の優位性は、客観的、合理的に明らかだと思う。課題は既存の鉄道が通っていないことだが、これも近鉄けいはんな線を延伸して近鉄京都線、ＪＲ学研都市線とつなぐなどの案がある。

リニアの中間駅の設置と学研都市の発展は、どちらも欠くことのできない車の両輪。学研都市の未来像は、交通、観光などの面で関西の東の玄関口にならなければならない。また、関西経済連合会等では、学研都市は首都機能のバックアップが可能な地域とも位置付けられている。そのためにも、リニアの中間駅の設置は必要だ。

斎藤　リニア奈良駅とリニア神奈川県駅は多くの点で駅としての機能を共有するので、奈良駅は神奈川県駅から学ぶ点が少なくない。生駒の鉄道体系は比較的弱いという指摘があるが、相模原市においても、相模線は単線、横浜線もそれほど輸送力が大きくないなど、取り組むべき課題は多い。

中島　私鉄の京王線に関しては、リニアの駅設置を見込んで、今年特急の増発をした。長期的には、今地上10ヘクタールの高架になっている部分を地下駅にどう乗り入れるかなど具体的な検討を進めている段階だ。ＪＲの2路線に関しても、複線化の協議など輸送力の増強を働きかけている。

斎藤　生駒の場合も、関西の東の玄関口、研究開発拠点が近いといった点から、駅だけではなく周辺のまちづくりと一体化して整備を進めていく必要がある。生駒市として、いかなる「まちづくりの夢」を持っているのかが重要だ。

山下　土地利用のイメージとして、50ヘクタールの土地が容易に確保できる車両基地ゾーン、首都機能のバックアップなどを担うビジネスゾーン、駅前商業ゾーン、企業の誘致を図っていく先端技術ゾーン、住宅を中心としたエコライフゾーンといった分け方をしている。リニア奈良駅ができることで、こうした将来の可能性が開けていく。

リニア新駅を けいはんな学研都市 高山地区へ！

～生駒を関西の東の玄関口に～

奈良駅として生駒に設置される優位性

1　最も直線的なルート上に立地

市が誘致を進めるけいはんな学研都市高山地区第2工区は名古屋と新大阪をほぼ直線上で結ぶルート上に位置し、総工費や所要時間を最少化することが可能です。

2　広大な未利用地と安価な土地

けいはんな学研都市高山地区第2工区（288ha）は未利用地で、約6割の土地をUR都市機構が取得済みです。この土地を活用して、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。

3　先端技術ビジネスの集積

けいはんな学研都市には、大学、研究施設、文化施設、交流施設など118施設（平成25年4月現在）が集積しています。新駅による交通アクセス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。

「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、ゆるやかな矢田・西の京丘陵などの心和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人口は伸び続け、平成25年5月1日現在では、121,250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。

生駒市役所 開発部　地域整備課
〒630-0288 生駒市東新町8-38
Tel.0743-74-1111　Fax.0743-74-1221
http://www.city.ikoma.lg.jp/

生駒だからできる、東京－奈良を最速の66分で。

LIFE THE LIBERAL NOTHING LAB TO IKOMA