

京阪奈新線新祝園ルート 早期延伸を求める決起大会 (報告書)



日時 令和元年11月11日(月) 19時30分～

場所 けいはんなプラザ 3階 ナイル

主催 京阪奈新線新祝園ルート整備促進協議会

決起大会（概要）

日時 令和元年11月11日（月）19：30～20：45

場所 けいはんなプラザ 3階 ナイル

参加者数 約140名

主催者 京阪奈新線新祝園ルート整備促進協議会

顧問 三原 和久 精華町議会議長

会長 杉浦 正省 精華町長

副会長 田尻 儀久 精華町商工会長

理事 粟津 康 精華・西木津地区研究機関協議会長

監事 石崎 義公 けいはんな学研都市精華地区まちづくり協議会長

来賓

関西文化学術研究都市建設促進議員連盟事務局長 衆議院議員 安藤 裕様
（代理：佐藤 大地 秘書）

国土交通省近畿地方整備局長 井上 智夫様（代理：太田 太一 都市調整官）

京都府知事 西脇 隆俊様（代理：川口 龍雄 山城広域振興局長）

株式会社けいはんな 代表取締役社長 荒木 康寛様

記念講演

京都大学大学院 工学研究科教授 藤井 聡様

大会次第

1. 開 会
2. 主 催 者 挨 拶
3. 町 議 会 議 長 挨 拶
4. 来 賓 ・ 主 催 者 紹 介
5. 経 過 報 告
6. 記 念 講 演
7. 意 見 表 明
8. ガ ン バ ロ ウ 三 唱
9. 閉 会

◎主催者挨拶

京阪奈新線新祝園ルート整備促進協議会 会長、精華町長 杉浦 正省

このたび、10月24日付けで、第7代・精華町長に就任いたしました、杉浦正省でございます。

本日は、京阪奈新線新祝園ルートの早期延伸を求める決起大会を開催いたしましたところ、ご来賓として、関西文化学術研究都市建設促進議員連盟の事務局長で、衆議院議員、安藤 裕



様、本日は代理で、秘書の佐藤 大地様、国土交通省、近畿地方整備局から、局長代理として、都市調整官の太田 太一様、京都府から、知事代理として、山城広域振興局長の川口 龍雄様、株式会社けいはんな代表取締役社長の荒木 康寛様をはじめ、町内商工業者の皆さまや、学研精華・西木津地区に立地されている企業の方々など、多数ご参集いただき、盛大に開催できますことに、心より深く感謝申し上げます。

先ほど、この決起大会に先立ちまして、精華町商工会、精華・西木津地区研究機関協議会、けいはんな学研都市精華地区まちづくり協議会、そして精華町の四者をもって、「京阪奈新線新祝園ルート整備促進協議会」の設立総会を開催しまして、正式に活動団体を立ち上げたところでございます。

さて、けいはんな学研都市は、昭和53年のいわゆる「奥田懇」の構想から始まり、昭和60年の特別措置法の施行から、今年で32年目を迎えております。学研都市建設が本格化した昭和60年代はじめの精華町は、人口1万6千人余りのまちでございましたが、現在では、倍増以上の3万7千人を超えるまでとなり、まさに精華町は、学研都市とともに成長、発展を遂げてまいりました。

こうした中で、後ほど、経過報告がございますが、京阪奈新線につきましては、平成16年の近畿地方交通審議会、答申第8号において、「中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」として、近鉄高の原駅への延伸とともに、近鉄新祝園駅への延伸が、いわば「両論併記」ではありますが、正式に示されたところでございます。

ところが、当時は、学研都市のセカンド・ステージにあって、立地が進まず、長らく足踏みをしていた時期でありました。それから過ぎること、15年。

この間、精華・西木津地区では、精華町が先頭を切って取り組んだ、立地環境整備の取り組みによりまして、研究施設のみならず、多数の研究開発型産業施設の立地も進み、今年、最後の空き地となっております、けいはんなプラザ北側のセンターゾーンにおいて

も、商業施設や宿泊施設などの立地が決定し、遂に中心クラスター、精華・西木津地区の熟成段階というところまで来たわけであります。

こうした施設立地により、この間、本町での就業者数の伸びはめざましく、昨年も、京都府様のご尽力により、奈良交通の連節バス導入といった、新たに中量輸送という取り組みも始められております。

しかしながら、東京都心と、つくば市を結ぶ「つくばエクスプレス」の開通が、筑波研究学園都市の完成と、未来に続くさらなる発展を約束したように、わが、けいはんな学研都市においても、中心部への鉄道乗り入れは、建設当初からの最重要課題でありながらも、今日まで、京都府域での取り組みは、まったくとっていいほど、進んでいない状態でありまして、近年の大阪市内を中心とする、活発な新線整備の動きの中で、京阪奈新線は、このまま忘れ去られてしまうのではないかと、そうした危機感が募っておりました。

そうした中で、たいへん遅まきではありますが、思いを一つにさせていただける皆さまと一緒に、今日、こうして盛大に決起大会を開催できましたことは、感激もひとしおでございます。お集りの皆さん、ありがとうございます。

本日は、関西圏におきます鉄道整備でも、たいへん大きな影響力をお持ちの京都大学の藤井 聡先生をお招きし、後ほどご講演をいただけるとのことで、我々一同、大いに元気を頂戴できるものと思います。

京阪奈新線の延伸が、本町のみならず、けいはんな学研都市のさらなる発展を確かなものとし、ひいてはこのまちが日本の未来に大いに貢献するための礎であることを確信し、その早期実現を心から願ひまして、開会にあたってのご挨拶とさせていただきます。

◎町議会議長挨拶

京阪奈新線新祝園ルート整備促進協議会 顧問、精華町議会議長 三原 和久

本日は、京阪奈新線新祝園ルート早期延伸を求める決起大会が盛大に開催されますことに対し、精華町議会を代表して、ご挨拶を申し上げます。

けいはんな学研都市の中心に位置する精華町は、都市建設の進展と共に交通アクセスも改善され、京奈和自動車道の整備や近鉄新祝園駅の急行停車化、また、人口や立地企業の増加などから、当面の中量輸送手段として連節バスが昨年より運行されておりますが、京都・大阪・奈良から学研都市への大量輸送の手段が無いなど、交通アクセスに関しては、学研都市建設当初からの課題であります。



とりわけ京阪奈新線は、学研都市の中心部へのアクセスを大きく向上させ、町民の利便性向上と交流人口の拡大を図るうえで重要な役割を担う交通基盤であることから、本町議会では、「京阪奈新線の新祝園駅への早期延伸を求める決議」を今年6月に、全会一致で可決したところでございます。

京阪奈新線新祝園ルートの延伸については、町民の願いでもあると考えておまして、一日も早い実現に向けて、関係機関が手を携え、実現に向けて取り組みを進めていく必要があると考えております。

本日の決起大会が実りのあるものとなりますよう、また、ここにご臨席の皆様のご健勝を祈念いたしまして、ご挨拶といたします。

◎経過報告

精華町副町長 大植 辰治

精華町・副町長の大植でございます。

それでは、私のほうからは、京阪奈新線に関
ります、これまでの経過と、現在の状況につ
きまして、ご報告を申し上げます。

前のスライドと同じ資料を、皆様のお手元
にお配りしておりますので、合わせてご覧だ
さい。



【スライド 2】

まず、京阪奈新線の延伸に関連する国の動向でございます。資料には、大きく「近畿地方交通審議会答申第 8 号」「平成 16 年 10 月」と記載しております。

なお、この審議会の位置づけでございますが、国土交通省の諮問機関でございますが、そもそも鉄道整備を行うためには、鉄道事業者が、国土交通大臣から認可を受けることとなりますが、その際、事業遂行能力や安全面とともに、この審議会での答申内容を踏まえた総合判断の中で、事業認可が決定をされます。

そういう事では、この答申での記述内容が非常に重要になってくる訳でございますが、平成 16 年の答申では、「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」として、京阪奈新線の延伸が位置づけられまして、その際、学研奈良登美ヶ丘駅から近鉄けいはんな線を延伸し、図で示しておりますように、⑤の高の原駅へ至るルート 3.8 キロメートルと、⑥の新祝園駅に至るルート 6.2 キロメートルの、2 つの路線が、示されたところでございました。

【スライド 3】

審議会答申の内容は、ここに記載のように延伸する 2 つの路線が、両論併記されております。そのうえで、「学研都市の開発等に伴い、発生する輸送需要に対応するとともに、大阪都心部と学研都市を直結する東西方向の幹線軸を形成する路線である」こと、それに、「平城・相楽地区と精華・西木津地区の開発状況に伴う新規需要の規模等を勘案し、両路線のいずれが望まれる路線として優先されるかの見極めが必要である」ことが、示されております。

【スライド 4】

ところが、10 年後の平成 26 年 7 月の審議会で示された「答申第 8 号の検証」において京阪奈新線を含む 13 の路線のフォローアップ調査が行われておりますが、京阪奈新線の延伸に関しては、全く動きのない路線として、コメントすらされておらず、このままでは次の答申において、「京阪奈新線の延伸」そのものが、消されてしまうのではないかと、強

い危機感を抱いております。

【スライド 5】

一方、こうした状況のなかで、精華町におきます、京阪奈新線延伸に関する取り組み状況でございますが、先ほどの答申第 8 号の検証がされた平成 26 年に、本日設立した、この協議会の構成団体の連名で、誘致看板を近鉄京都線と JR 学研都市線の間設置し、あわせて、毎年、国への要望活動なども地道に続けておりました。

【スライド 6】

しかしながら、遠い将来のことではなく、もし答申文書から京阪奈新線の延伸記述が削除されれば、実現の可能性すらなくなってしまうのではという危機感から、昨年度、平成 30 年度には、精華町と地域創生に関する包括協定を結んでいる、京都銀行様と連携し、京阪奈新線に関する基礎調査を行ったところでございます。

この内容は、後ほど、ご報告させていただきます。

そして、今年 2 月には京都府に対して、また、3 月には近畿日本鉄道に対しまして、京阪奈新線の早期延伸に関する要望活動を実施したところでございます。

さらに、6 月には住民の代表機関である精華町議会において、「京阪奈新線の新祝園駅への早期延伸を求める決議」が、全会一致で可決をされるなど、ここへ来て早期延伸を求める気運が高まってきたところでございます。

【スライド 7】

これが、先ほど申し上げました、京阪奈新線に関する基礎調査の結果概要でございます。

【スライド 8】

今回の基礎調査では、運行方式や運営形態、鉄軌道整備の支援制度について検討を行いました。

【スライド 9】

検討したルートとしては、平成 16 年の答申に基づいて想定し、地図に落とし込んだものを前提に、けいはんな線延伸・高の原ルートと新祝園ルート、それに参考として、LRT 方式による新祝園ルートについても検討を行いました。

【スライド 10】

結果、概算事業費は距離の長い新祝園ルートが約 570 億円と最も大きいものの、想定される利用者数は一日あたり約 25,000 人と、最も多いという結果でございました。

【スライド 11】

この 3 つのルートの検討結果では、記載のように 4 つの観点から比較評価を行い、総合

評価として、けいはんな線・延伸による新祝園ルートが最も優位性がある、という結果となりました。

【スライド 12】

なお、この基礎調査においては、単に京阪奈新線を新祝園駅まで延伸するというだけでなく、年間 5,000 万人を超える外国人観光客が訪れる国際観光都市「京都」と、「けいはんな学研都市」、そして、2025 年に開催される、大阪・関西万博の主会場で、統合型リゾートによる、国際観光拠点の形成が計画されている大阪「夢洲」とを直結する、一大観光路線の可能性についても検討を行いました。

なお、近鉄けいはんな線と近鉄京都線では、集電方式、いわゆる電気の供給方法が異なりますが、両方の方式に対応し、かつ、「しまかぜ」や「青のシンフォニー」のような、観光に特化した車両を開発し導入することにより、将来、一大観光路線に成長する可能性を秘めているとの調査結果に至りました。

【スライド 13】

最後に、今後の検討の進め方として、資料に記載のような各種団体が新祝園ルートの重要性や課題認識を共有し、あわせて、新たな支援制度の創設に向けて、国へ働きかけを行う必要があることや、新祝園ルート実現に向けて、地元が官民一体となって、積極的に活動していることを、国をはじめ、関係機関に PR し認知していただくことが重要と締めくくっております。

以上が、これまでの経過と現状でございます。これらを踏まえ、京阪奈新線新祝園ルートの早期延伸に向けた取り組みのキックオフとして、本日の決起大会を開催させていただいたということでございますので、何卒、よろしくお願いを申し上げます。

私からの経過報告は、以上でございます。ありがとうございました。

◎記念講演

京都大学大学院 工学研究科教授 藤井 聡 氏

皆様、ありがとうございます。京都大学の藤井聡でございます。今日の京阪奈新線新祝園ルート早期延伸を求める決起大会の盛会、誠にめでたうございます。

私は京都大学で交通計画、国土計画の研究をしております。その研究を踏まえて、本日は鉄道整備がいかに重要であるのか、とりわけ新祝園ルートというものが、どれだけ巨大な意味を持っているのか話したいと思えます。



まず、鉄道を作るというのはこの地域においても重要なことだと思います。ただ、真実の鉄道の有効性に対して、皆さんの期待が圧倒的にまだ低いと思います。鉄道は皆さんの想像を遥かに超越する巨大なインパクトを地域にもたらすものであります。

まず、一般社会においてはほとんど役に立たないと考えている人が多いです。インバウンドを入れて小銭を稼いだら良いのではないかと、今時の日本人は考えることがせこいです。

そういうものではなくて、鉄道はもの凄い影響があります。例えば先ほどの経過報告のなかで、新祝園ルートにすると多くのお客様が来ます、通勤・通学、特に通勤が増えているのでここに意味がある、観光ルートも作りますとありましたが、鉄道を作るというのはそんなせこい話ではないのです。先ほどの調査結果には鉄道を作ることの最も重要な部分が全くといって良いほど評価されていません。

もっとしっかり研究したら、今話していることの何百倍もの効果があるということが見えてきます。なぜそういうことが分かるのか、直感的に分かる写真を持ってまいりました。けいはんなという地域は、関東でいうと筑波研究学園都市にあたります。まず、関西の人間は東京から随分、水を空けられているということをあっさり認めましょう。

先ほど、8号答申の話がありました、そのなかでちゃんと工事しているのが1つだけです。同じ時期に東京では、23本の路線が推奨され、20本以上が着工および完了済み・整備されております。15年前に答申したことが東京では終わっています。

一方、けいはんなではコメントがあるかないかじゃないですか。その時点で東京は工事を着工して終わっています。そのうちのひとつに筑波があり、つくばエクスプレスといっ

てこれが速い鉄道なんです。昔は、東京駅から筑波大学まで、高速道路で大体 1 時間半から 2 時間位掛かりましたが、今では鉄道が通り 45 分で行けるようになり、もの凄く近くなった。

その結果、例えば八千代市では、開業時点では田んぼと少し家が建ってたようなところでしたが、鉄道が通り 10 年経つとまちが出来たんです。この辺りでいえば学園前位の大きい駅ができました。これは決して特殊な現象ではないんです。

こちらはつくばみらい市、文字通り何も無い田舎でしたが、10 年経ったら住宅地やマンション、運動場とかもできて、これだけのまちができあがりました。東大もここに柏キャンパスを作った。開業時は何もなかったのが 10 年経って、ニュー新宿みたいになっている。

京都市が何であれだけ大きいのか、それは鉄道が通ってるからです。東海道本線や新幹線が通ったからです。鉄道は一応全国通ってますけれども、途中から鉄道を通すかどうかではなくて、新幹線を通すかどうか重要になってきました。だから、舞鶴とかなかなか発展しないけれど、京都駅はどんどん発展していったわけです。

鉄道が通るか通らないかで、その地域の命運は完全に変わります。けいはんなに鉄道が通るか通らないかで、けいはんなのレベルは 3 倍にも 4 倍にも拡張します。

精華町をはじめとするけいはんなに都市開発ができたのは、何も無く土地があったからです。なぜ誰も見向きしなかったかというところは鉄道がなかったからです。鉄道がないところに誰が投資しますか。鉄道が通るか通らないかでその地域の形は全く変わります。

僕は生駒出身ですが、僕が生まれたころはまだ人口は 4 万人位だったが、今は 17 万人も住んでいるわけです。大阪には人が住んでいたけれども、大阪の都市のエネルギーが生駒山で止まっていた。そこにトンネルや道路を通すことで、都市からのエネルギーが生駒に流れ込んできたので、かなりの期間人口増加率が高い地域だった。

さて、これが鉄道がどれだけ大事かという話です。これは平成 16 年 10 月の近畿地方交通審議会答申第 8 号で、近鉄けいはんな線を学研奈良登美ヶ丘駅から延伸し、近鉄京都線高の原駅へ至るルートと、近鉄京都線新祝園駅に至るルートが書かれている。安くかつ早く近鉄京都線とつなぐのであれば高の原駅へ至るルートかなと思います。

しかし、鉄道はどこを通すかが大事です。けいはんなを国家事業として開発していくイメージがありますので、ここに色んな政府や民間の投資もしていくので、ここに通した方が良いのではないかと、余分にお金が掛かるのに近鉄京都線新祝園駅に至るルートを書いたわけです。お金が掛かっても良いものを作るなら新祝園ルートに決まっています。

そもそも、第 8 号答申を出した平成 16 年と現在では状況が全然違います。コメントが出ていないことが異常です。この辺りの研究機関や文化施設、研究開発型産業施設等の件数を示したグラフをみると、平成 16 年は 11 件しかなかったが、平成 30 年には 49 件まで増えてるわけです。平成 15 年と比べると 5 倍です。土地利用が随分変わっています。

普通のバスでは一杯になるから連節バスを走らせていますが、連節バスも一杯のようです。連節バスを走らせないといけないということは鉄道をひいてくれと、この土地の交通流動が言っているんです。マーケットの状況から鉄道を作らせないとかわいそうです。

鉄道がないにも関わらずこれだけ増えているんです。鉄道があつたらもっと増えるポテンシャルがあるわけです。この辺りの工業団地、行政が整備した立地の場所は全部売れてもっと作ってくれと圧力が掛かっている。大阪や京都、奈良にも近いのに、アクセスが悪いから時間が掛かっているだけです。アクセスを良くしたらもの凄く早く来れるので、新祝園ルートの話になるわけです。そして、鉄道で重要なのは立地と通勤です。

かつて、小林一三が阪急を何も無いところに通して、住宅地を作った。阪急不動産がお金を儲けて、阪急の電車賃でも儲けました。鉄道を通したらこうしたビジネスができるんです。そして、土日に客が少ないからファミリーランドと歌劇団を作った。これが鉄道ビジネスです。京阪神や東京の周りではだいぶ開発されたから、そういうことは最近できない。

ところが、けいはんなという田舎が 1 つまだ残っていた。近くせにこんなところを開発しないのはもったいない。

交通行動分析の研究で明らかになっているのは、1 回の乗り換えは所要時間 30 分に相当します。1 回乗り換えて 30 分で行けるのであれば、座って 60 分で行けるルートと大体選択確率が一緒になります。それ位人間は乗り換えが嫌いです。だから、この辺りの生駒の人は京都に行くのが嫌なんです。奈良市や南に出る方が楽なんです。

ところが、これが一本でつながったら生駒発京都行き電車が出るわけです。30 分の心理学的な忌避感が消滅したわけです。しかも、鉄道は斜めに通るので、5 分から 10 分は短くなるでしょう。40 分位短くなれば、このルートをいっぱい電車が通ります。

京都まで一本で行けるのなら、東大阪に住む人のニーズも取れるので近鉄ぼろ儲けです。生駒から京都行き電車が毎日出ることは、心理学的に極めて大きい効果があります。

また、駅の名前は大事でして、例えば東急東横線は元々は桜木町行きだった。これが今は横浜中華街行きになった。毎日乗っていると中華街に行ってみようという気になり、心理学的な距離を一気に縮めました。

だから、鉄道が通れば京都南部と大阪、奈良北部と東大阪の人との相互交流が始まります。そうなるとう居住地の選択が変わってきます。鉄道を通したらそこにビジネスチャンスができるわけです。

鉄道は公共投資かもしれませんが、後はほとんど民間投資ですから、放っておいてもお金が回ります。日本人は大局的に物事を見る風習を失くし、インフラを作らなくなりました。でも、中国ではヨーロッパまで港を数珠つなぎにして道路を全部作ろうとしています。お金が儲かって人が動くのが分かっているからです。けいはんな位は新祝園ルートで通さないといけない。どうぞ皆様、頑張って鉄道を作ってください。

◎意見表明

精華・西木津地区研究機関協議会（SRG）会長 粟津 康

ただいまご紹介に預かりました粟津でございます。僭越ではございますが、意見を述べさせていただきます。先ほどご紹介がございました精華・西木津地区研究機関協議会（略称 SRG）と申しますけれども、合計で 12 の企業・研究機関で構成されております。



大きくは精華地区、西木津地区に分かれますけれども、ほとんどの企業がけいはんなの大通りに隣接、建設されています。先ほどのルートを見てますと、精華大通り付近に新線が通るといってございますので、研究機関や企業の方は、これまでバス路線で通勤しておりましたけれども、鉄道が開発されますと通勤の利便性が極めて高くなるというのが一つでございます。

そして、もう一つ目が近隣の京都、大阪にもすぐさま行けるということで、非常にアクセスも向上するという風に思っております。それに伴いまして、研究機関や企業の勤務者も通過するだろうと見込まれますので、さらにけいはんな学研都市の繁栄に大きく貢献できるのではないかとこのように思います。

当協議会も全面的に協力させていただきますので、早期の実現を期待したいという風に思っております。甚だ簡単ではございますけれども、これで意見表明とさせていただきます。どうもありがとうございました。

◎意見表明

けいはんな学研都市精華地区まちづくり協議会（SLE）理事 岩本 泰一

藤井先生の講演はもの凄く勇気が出ました。

先ほど、藤井先生が仰っていたことというのは、私たちもとうの昔に気づいてましたよね。けいはんな学研都市精華地区まちづくり協議会（略称 SLE）は精華リーディングエンタープライズという会社が、2009年に立ち上がりました。

そのときは 10 社位でしたけれども、今は 30 社になっている。その 2009 年の前後、5 年位の間にたくさんの企業が立ち上がりました。そのときから、皆さんが気付いているのは、実は藤井先生は生駒に 30 年住まれて、東大阪もよくご存知であるということですから、大阪東部からの企業がたくさんいらっしゃいます。



したがって、ここの精華・西木津地区のポテンシャルというのをみんながもの凄く感じています。今日という日が来て、やはり言霊はあるんだなと思いました。ここに駅を作らないといけないという想いは僕たち SLE のメンバーはしょっちゅう言っております。仮称の駅名「けいはんなプラザ駅」まで決まっています。

また、都市伝説もあります。ここの地面の真下に東京ドーム 3 つ分の大きな空洞が当初から空けてあるという風な話もあります。なぜならば、これ位のポテンシャルが先ほどの L 字のルートである夢洲や京都駅のエッジのところに、確実に役割としてあるからです。

恐らくですけども、この計画がどんどん進んですぐに形になると思います。中小企業経営者のメンバーが SLE には多いですけども、確実に言えることは、計画を実行するための期限を設けないといけないという風に思っております。

2025 年に夢洲で大阪万博が行われますけれども、このときまであと 6 年です。早いようで十分に時間があるかもしれません。そういったところで、立地的には大阪万博に 55 分で行けるような位置にあるということをやはり認識したいことです。

それと、先ほど藤井先生仰ってましたけれども、京都へのアクセスが直接結び付くと恐らく 35 分で行けます。藤井先生は生駒に在住 30 年でもありますので、藤井先生が仰った乗り換えの苦痛や手間というものをもの凄く感じていますけれども、ただこの地面でもう 1 つ非常に強く思っていることがあります。

けいはんな学研都市は、おそらくつくばと双璧の国家プロジェクト、2 つ目の学研都市というイメージで作られたと思います。つくばの研究所にも私どものお客様はたくさんいら

っしゃいます。そのときに、こんな素晴らしいまちがあったんですかという風なお言葉をいただいています。

双壁のはずが、つくばの方たちは全然知らないということです。それはやはり、インフラの分断が理由かもしれません。企業努力してこれからも私たちの中小企業連合は思い切り頑張っていきますけれども、これでインフラの応援がありますと非常に力強いものがあります。

私たちは非常に強い夢を持っていまして、言霊を今実感しています。したがって、2025年位を目途に、けいはんな新線延伸の新祝園ルートを実現していこうではありませんか。このことは、2007年7月7日に、私がここの精華町に前精華町長である木村要様にお招きいただきまして、大阪の東地区から来た人間にとっては、こんな素晴らしいところがあるんだと思いました。ここは絶対に発展するし、発展しないといけないところだと思っています。

皆さんここから機運を高めていきましょう。このけいはんなの地には私たちの夢も実現できる場所だと思っていますので、ぜひよろしくお願いします。ありがとうございました。

◎ガンバロウ三唱

「京阪奈新線新祝園ルート」の早期延伸実現」を求め、本日お集まりの皆様のご気持ちをひとつにし、一致団結し決起することを一同で誓うこととし、本協議会の構成団体である精華町商工会の顧問、前商工会会長の吉田 一雄様の御発声によりまして、ガンバロウ三唱を行いました。



経過報告


京阪奈新線に関する状況について

令和元年11月11日
精華町

京阪奈新線延伸に関連する国の動向

【近畿地方交通審議会答申第8号】（平成16年10月）

- 「京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」として、京阪奈新線延伸が位置づけられた。
- 近鉄けいはんな線を学研奈良登美ヶ丘駅から延伸し、近鉄京都線高の原駅へ至るルート（3.8km）と、近鉄京都線新祝園駅に至るルート（6.2km）が示された。



近畿地方交通審議会
答申第8号（部分）より抜粋

2

京阪奈新線延伸に関連する国の動向

【近畿地方交通審議会答申第8号】（平成16年10月）

（答申内容）

- 京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線
京阪奈新線延伸 登美ヶ丘～高の原 3.8km

（京阪奈新線登美ヶ丘駅から近鉄京都線高の原駅へ延伸する路線）

登美ヶ丘～学研中央～祝園NT～新祝園 6.2km

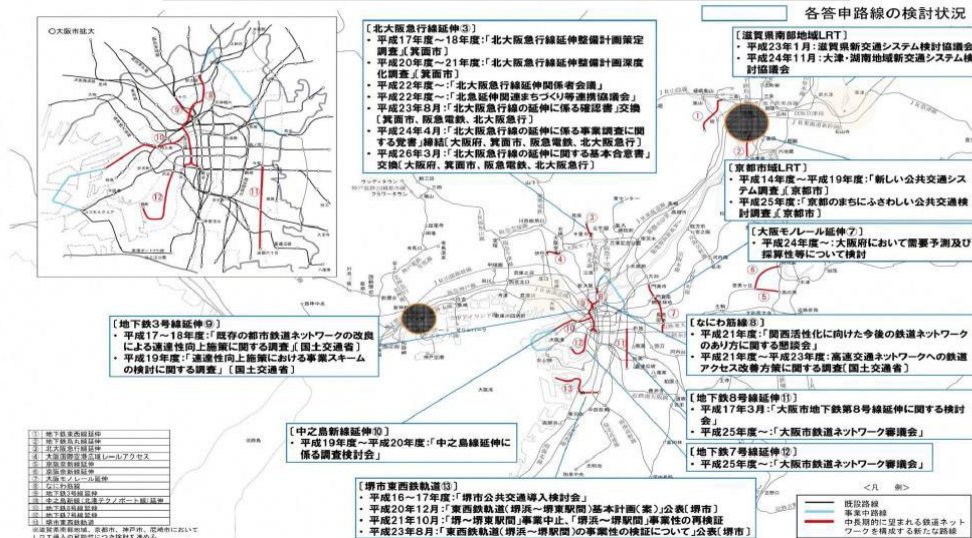
（京阪奈新線登美ヶ丘駅から近鉄京都線新祝園駅へ延伸する路線）

- ・ 関西文化学術研究都市における開発等に伴い発生する輸送需要に対応するとともに、大阪都心部と関西文化学術研究都市を直結する東西方向の幹線軸を形成する路線である。
- ・ 今後、平城・相楽地区及び精華・西木津地区の開発状況に伴う新規需要の規模等を勘案し、両路線のいずれが望まれる路線として優先されるかの見極めが必要である。

京阪奈新線延伸に関連する国、府県の動向

中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線についての検証② 近畿運輸局

京阪神圏において、中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線の主な検討状況



平成26年7月 第10回近畿地方交通審議会 答申第8号(鉄道部分)の検証より抜粋

精華町での京阪奈新線延伸に関する取り組み

【誘致看板の設置】（平成26年3月）

- 精華町商工会、精華・西木津地区研究機関協議会、けいはんな学研都市精華地区まちづくり協議会、精華町



精華町での京阪奈新線延伸に関する取り組み

【京阪奈新線に関する基礎調査】（平成30年度）

- 整備方式、支援制度、経済効果などに関する情報を整理し、京阪奈新線延伸のありかたを検討

【京阪奈新線の早期延伸に関する要望活動】

- 京都府（平成31年2月）
- 近畿日本鉄道株式会社（平成31年3月）

【京阪奈新線の新祝園駅への早期延伸を求める決議】

- 精華町議会において、早期延伸に向けて積極的に取り組むことを求める決議を、全会一致で可決（令和元年6月）

■ 精華町での京阪奈新線延伸に関する取り組み

精華町における京阪奈新線に関する
調査報告（概要）

精華町
京都銀行

7

■ 京阪奈新線延伸に関する基礎的な調査

◆ 運行方式の検討

- ・京阪奈新線延伸の運行方式として、第三軌条方式とLRT方式を検討

◆ 運営形態の検討

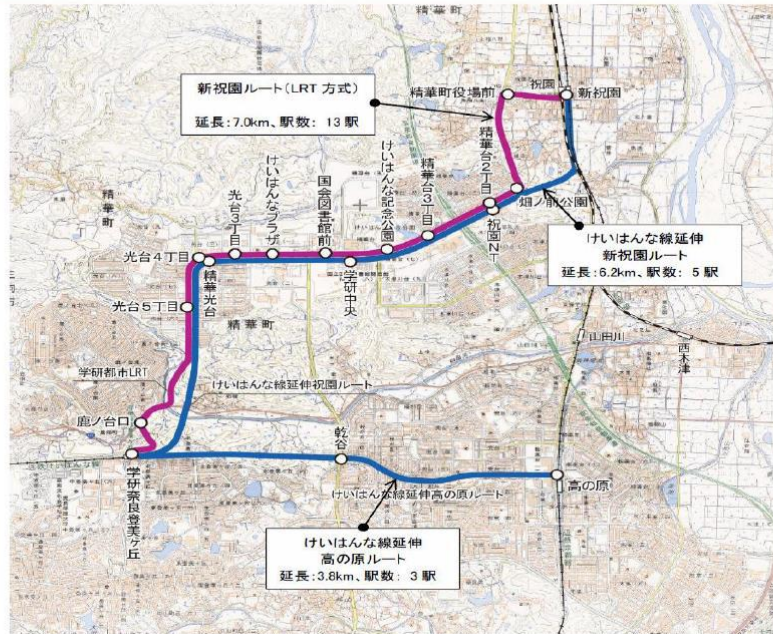
- ・公設公営方式(上下一体方式)、公設民営方式(上下分離方式)、民設民営方式(上下一体方式)検討

◆ 鉄軌道整備の支援制度の検討

- ・鉄道整備に係る国土交通省の予算制度の活用
(都市鉄道整備事業、都市鉄道利便増進事業等)
- ・LRT整備に係る国土交通省の予算制度の活用
(社会資本整備総合交付金等)

8

京阪奈新線延伸事業で検討する3つのルート



けいはんな線延伸に関する事業想定

路線名	けいはんな線延伸 高の原ルート	けいはんな線延伸 新祝園ルート	新祝園ルート (LRT方式)
事業想定			
区間	学研奈良登美ヶ丘～ 高の原	学研奈良登美ヶ丘 ～新祝園	学研奈良登美ヶ丘 ～新祝園
延長 (駅数)	3.8km	6.2km	7.0km
想定機種 運行速度	高速鉄道 (第三軌条方式) (約100km/h)	高速鉄道 (第三軌条方式) (約100km/h)	LRT方式 (約20km/h)
概算事業費	約350億円	約570億円	約140億円
利用者数	16,700人/日	25,200人/日	12,000人/日

けいはんな線延伸に関する比較評価および総合評価

路線名	けいはんな線延伸 高の原ルート	けいはんな線延伸 新祝園ルート	新祝園ルート (LRT方式)	
比較評価	広域的 交通機能	○：大阪都心部と直結・ 近鉄京都線と連絡	◎：大阪都心部と直結 ・JR学研都市線、近鉄京都 線と連絡	△：地区レベルの交通手段 (乗換が必須、第三軌条 方式に比べ低速)
	まちづくりへ の貢献度	△：けいはんな学研都市の 中心部を通らないため、 学研中央周辺の発展 への期待は少ない。	◎：けいはんな学研都市中心 部を通るため、けいはんな 学研都市の発展への貢献 が期待できる。	○：精華大通りでの都市軸 形成などによるけいはんな 学研都市の発展への貢献 が期待できる。
	事業 効率性	○：新祝園ルートに比べて 延長が短く事業費は 安い、利用者数も 減るため、事業効率は 若干良い程度にとどまる。	○：事業費は高いが、それに 見合う利用者数が見込 まれる。 ・学研中央付近の再開発に よる利用者増加が期待で きる。	◎：第三軌条方式に比べ 安価で敷設できるため、 事業効率は高い。 ・学研中央付近の再開発に よる利用者増加が期待で きる。
	その他 (観光 機能等)	△：京都～けいはんな 学研都市～夢洲直結 観光ルートは、高の原 駅で鉄道が直交する ため難しい。	◎：北陸新幹線新駅（松井 山手駅付近）に近接。 ・京都～けいはんな学研 都市～夢洲直結観光 ルートの可能性あり。	△：沿線地区を越えた波及 効果は期待できない
総合評価	○	◎	○	

けいはんな線延伸に関する一大観光路線の可能性

＜京都～けいはんな学研都市～夢洲を直結する観光ルートのイメージ＞



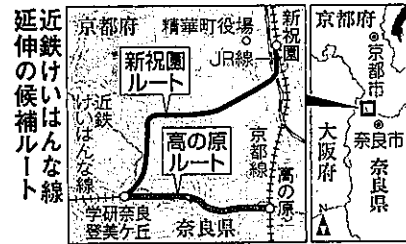
■ 今後の検討の進め方について

- けいはんな学研都市には、「けいはんな線延伸新祝園ルート」が必要不可欠である。
- 京都府や（公財）学研推進機構と連携を図りつつ、近畿日本鉄道(株)や（公社）関西経済連合会、地元経済団体、周辺自治体などと、本路線の重要性や課題を共有し、新たな支援制度の創設に向けて国へ働きかけを行う必要がある。
- 2025年大阪関西万博の開催決定を受けて、夢洲までの大阪メトロ中央線の延伸整備などが本格化することを起爆剤として活用することも有効と考えられる。
- 「けいはんな線延伸新祝園ルート」の実現に向けて、地元が官民一体となって積極的に活動していることを国はじめ関係機関にPRし、認知していただくことが重要。

けいはんな新線 新祝園延伸を

ほうその

「最重要課題」精華町が協議会



精華町は近鉄けいはんな線の終着駅である学研奈良登美ヶ丘駅(奈良市)から近鉄京都線の新祝園駅(同町)への鉄道ルート(同町)への延伸を目標として、地元自治体や企業、研究機関、住民らでつくる整備促進協議会を新たに発足させた。京都や大阪からけいはんな学研都市への交通利便性を高める狙いで、国や府として答申。学研奈良登美ヶ丘駅から①近鉄京都線高の原駅(奈良市)へのルート(約3.8キロ)②学研都市の中心部を経由する同線新祝園駅(精華町)へのルート(約6.2キロ)の2案が示された。また、延伸に伴う事業費の試算が約140億(約570億円)と高額なこともあって答申から



15年経っても延伸の具体化が進んでいない。このため、地元の精華町は杉浦正省町長を会長とする整備促進協議会を11日付で設立。同日夜の決起集会では、地元関係者ら約140人が参加し、新祝園の延伸ルートが実現すれば、学研都市への交通アクセスが大幅に改善され、京都へ約35分、2025年大阪・関西万博の会場となる夢洲へ約55分つながらる鉄道路線ができる重要性を情報共有した。

杉浦町長は「けいはんな学研都市の中心部への鉄道乗り入れは最重要課題。答申を忘れられてしまつて危機感もある」と、国や府、鉄道会社などに働きかけを強め、早期延伸の実現へ意欲を示した。(西川博明)

↑ 産経新聞(朝刊) 令和元年11月13日(水)

鉄 けいはんな線延伸促進協

近 精華町など設立 新祝園ルート要望



京都府精華町などは11日、大阪府と奈良県を結ぶ近鉄けいはんな線の新祝園駅(同町)への延伸実現に向け、整備促進協議会を立ち上げた。関係機関への要望活動などを進める方針を決めた。

けいはんな線の新祝園ルート延伸実現に向けた整備促進協議会の設立総会(京都府精華町光台・けいはんなプラザ)

近鉄けいはんな線の新祝園駅(同町)への延伸実現に向け、整備促進協議会を立ち上げた。関係機関への要望活動などを進める方針を決めた。

新祝園駅と高の原駅(奈良市)の2ルートを挙げたが、いずれも実現の見通しは立っていない。



協議会は、町商工会やまちづくり団体など4団体で構成。設立総会で会長に就いた杉浦正省・精華町長は「新祝園ルートが実現すれば、大阪・関西万博会場の夢洲から、学研都市を経て、京都を結ぶ一大観光路線になる可能性も秘めている。次期答申で祝園の文字が消えないよう、地域が盛り上がる必要がある」と団結を呼び掛けた。

↑ 産経新聞(朝刊) 令和元年11月13日(水)

新祝園駅へ早期延伸を

近鉄けいはんな線、整備促進協が決起大会

藤井京大教授 経済効果を強調

奈良市止まりになった心と筑波研究学園都市(茨城県)を結ぶ「つばきエクスプレス」の延伸を目標し、新祝園ルート整備促進協議会が11日夜、精華町光台で、新祝園への延伸で、道の必要性が増しているのけいはんなプラザで決起大会を開いた。京都大学大学院の藤井教授が延伸による効果について講演し、関係者を約140人が実現に向けて団結を誓った。

また、近畿地方交通審議会が新祝園ルートなど4団体で構成し、大会前に設立総会を開いた。(高橋道長)

「鉄道」が最重要課題

京阪奈新線新祝園ルート整備促進協議会

設立総会で
関係者ら
要望活動など展開へ

京阪奈新線の近鉄新祝園駅への延伸を求める「京阪奈新線新祝園ルート整備促進協議会」（会長＝杉浦正省精華町長）の設立総会が11日夜、京都府精華町光台1丁目のけいはんなプラザで開かれた。協議会は精華町や同町商工会、学研精華・西木津地区の関係機関で構成され、今後、同路線の早期延伸に向けた関係機関への要望活動などを展開していく。

精華

京阪奈新線の近鉄けいはんな線学研奈良登美ヶ丘駅から近鉄新祝園駅（延長6・2キロ）への延伸は、平成16年の近畿地方交通審議会の答申で「中長期的に望まれる鉄道ネットワークを構成する新たな路線」と位置付けられたが、15年経った今も計画は進んでいない。

精華町によると、同町が



決起大会であいさつする杉原会長（11日、精華町光台1丁のけいはんなプラザ）

学研精華・西木津地区に誘致した研究施設などにおける就業者数は平成20年度は488人だったが、平成30年度には2261人と約4・5倍に増加。しかし移動手段は路線バスがタクシーしかなく、朝夕のラッシュ時は2編成の連節バスを運行して中量輸送に対応しているものの、十分とは言えない状況となっている。

そんな中、今年6月に精華町協議会が同

路線の早期延伸を求める決議を全会一致で可決。計画が立ち消えないよう活動を展開しようとする今回、協議会を発足した。会長には杉原町長が就任し、同ルート整備促進に向け、啓発や要望活動に取り組むことを確認した。

設立総会後には同協議会主催の決起大会が開かれ、同地区にある研究機関の代表者ら約140人が出席。杉原会長は「けいはんな学研都市中心部への鉄道乗り入れは最重要課題。京阪奈新線の延伸が町や学研都市のさらなる発展を確かなものにし、この町が日本の未来に貢献する礎となる」と述べ、一丸となった取り組みへの協力を求めた。

訂正

19日付4面の京阪奈新線新祝園ルート整備促進協議会の記事と写真説明に杉原会長とあるのは杉浦正省会長、杉原町長とあるのは杉浦町長の誤りでした。おわびして訂正します。

↑
奈良新聞
令和元年 11月 19日 (火)

↑
奈良新聞
令和元年 11月 20日 (水)