

---

令和7年度  
京阪奈新線新祝園ルート  
事業化調査

報告書

令和8年3月  
京阪奈新線新祝園ルート整備促進協議会  
日本工営株式会社

---

---

# 目次

1. 調査概要.....	1
1.1. 調査の基本事項.....	1
1.1.1. 調査目的.....	1
1.1.2. 調査の対象範囲.....	2
1.2. 調査内容.....	2
1.2.1. 鉄道整備事業における合意形成に必要な条件の調査.....	2
1.2.2. 京阪奈新線新祝園ルート延伸に向けた事業化に必要な調査・検討項目.....	2
2. 鉄道整備事業における合意形成に必要な条件の調査.....	3
2.1. 他地域における鉄道整備事業の事例収集・整理.....	3
2.1.1. 整理対象事例の抽出.....	3
2.1.2. 整理項目.....	4
2.1.3. 整理結果の概要.....	4
2.1.4. 各事業の整理結果.....	5
2.2. 京阪奈新線新祝園ルート整備に向けた要件・事業スキームの検討.....	19
2.3. 先進事例に関するヒアリング調査.....	21
2.3.1. 東大阪市（大阪モノレール延伸）.....	21
2.3.2. 宇都宮市（宇都宮ライトレール）.....	24
2.4. 概算事業費シミュレーション.....	27
2.4.1. 過年度算出時の前提条件整理.....	27
2.4.2. 本検討における更新の考え方の整理.....	28
2.4.3. 概算事業費の更新結果.....	28
3. 京阪奈新線新祝園ルート延伸に向けた事業化に必要な調査・検討項目.....	29
3.1. 必要な調査・検討項目等の整理.....	29
3.2. ロードマップの検討.....	30

---

# 1. 調査概要

## 1.1. 調査の基本事項

### 1.1.1. 調査目的

本調査は、令和7年3月に策定した「けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通計画」に位置付けられた具体的施策のうち、京阪奈新線新祝園ルート<sup>1</sup>の整備に向けた関係機関との合意形成に必要な条件を整理することを目的とする。

表 1-1 けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通計画における施策概要

事業名	① 京阪奈新線延伸に向けた事業化調査									
概要	高の原ルート・新祝園ルートそれぞれの事業化進捗に合わせて必要な調査事業（先行事例などの調査及びまちづくりへの国の補助制度活用に向けた事業化調査、関係機関との会議設置等）を行う。									
実施主体	京 都 府	京田辺市	木津川市	精 華 町	鉄道事業者	バス事業者	タクシー事業者	その他		
	○		○	○						
実施プロセス	府・市町は、先行事例などの調査及び国の補助制度活用に向けた事業化調査などの取組を進める。 また、関係機関との会議を設置し、府・市町は、事業化に向けたスキーム等の協議を継続的に実施する。									
スケジュール	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034
	事業化調査・制度検討		早期実現に向けた取り組み							

出典：けいはんな学研都市（京都府域）地域公共交通計画



## 2. 鉄道整備事業における合意形成に必要な条件の調査

### 2.1. 他地域における鉄道整備事業の事例収集・整理

京阪奈新線新祝園ルート of 整備実現に必要な要件や事業スキームの検討を行うにあたり、他地域での鉄道整備事業における整備までの経緯について、公表資料等をもとに整理を行った。

#### 2.1.1. 整理対象事例の抽出

当初、主に三大都市圏における鉄道整備事例、およびそのために活用した制度・法律について調査を行ったが、近年事業化された、もしくは事業中の鉄道整備事例は、都心部での輸送力分散等を目的としたものや、整備から期間が経過している事例も多く、今回の検討対象である精華町周辺とは事業環境が大きく異なるものも見られた。

そのため、京阪奈新線と事業環境が比較的近いと考えられるもの、および直近で事業が実施されているものとして、以下の4事例に絞って整理を行った。

表 2-1 整理した鉄道整備事例

	路線・区間名	活用した制度・法律
1	ひたちなか海浜鉄道湊線 (阿字ヶ浦 - 新駅1)	● 鉄道事業再構築事業 (社会資本整備総合交付金)
2	埼玉高速鉄道線 ※計画中 (浦和美園 - 岩槻地域)	● 都市鉄道利便増進事業 (速達性向上事業) (都市鉄道等利便増進法)
3	つくばエクスプレス (秋葉原 - つくば)	● 宅鉄法 ● 鉄道整備基金
4	北大阪急行南北線 (千里中央 - 箕面萱野)	● 都市・地域交通戦略推進事業 (社会資本整備総合交付金)
対象外	神奈川東部方面線 (西谷 - 羽沢横浜国大 - 日吉)	● 都市鉄道利便増進事業 (都市鉄道等利便増進法)
	阪神なんば線 (西九条 - 大阪難波)	● 地下高速鉄道整備事業費補助制度
	小田急線複々線化 (東北沢 - 和泉多摩川)	● 鉄道建設・運輸施設整備支援機構 「譲渡線建設費等利子補給金 (民鉄線制度)」 ● 特定都市鉄道整備積立金制度
	京急空港線 (天空橋 - 羽田空港)	● 新線建設に係る加算運賃制度
	近鉄けいはんな線 (生駒 - 学研奈良登美ヶ丘)	● 国土交通省ニュータウン鉄道等整備事業費補助 (現: 空港アクセス鉄道等整備事業費補助)

## 2.1.2. 整理項目

京阪奈新線新祝園ルート<sup>1</sup>の整備実現に向けて、初期段階での検討プロセスの参考とするため、前項で抽出した事例に対し、公表資料等をもとに、以下の項目に関して整理を行った。

- 事業化決定までのプロセス（答申、協定締結等の時期）
- 整備主体の決定に至る過程
- 関係機関による合意形成の場づくり、協議の進め方
- 整備費用の算出時期、および金額の見直し状況

## 2.1.3. 整理結果の概要

公表資料等をもとに整理した項目は以下の通りである。

整理ができない項目については、関係機関へのヒアリングや照会を通して情報収集が必要である。

路線・区間名	整理状況				要確認事項
	事業化	主体	合意形成	費用	
ひたちなか海浜鉄道湊線 (阿字ヶ浦 - 新駅 1)	△	×	△	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 2013 年度の調査業務での検討内容</li> <li>・ 湊線延伸基本計画、鉄道事業基本計画の内容</li> <li>・ 鉄道事業再構築実施計画の内容</li> <li>・ 実現する会の協議内容</li> </ul>
埼玉高速鉄道線 ※計画中 (浦和美園 - 岩槻)	△	×	△	○	<ul style="list-style-type: none"> <li>・ 県・市の実務面での役割分担</li> <li>・ 当初段階での各協議会での協議事項</li> </ul>
つくばエクスプレス (秋葉原 - つくば)	○	○	○	○	
北大阪急行南北線 (千里中央 - 箕面萱野)	○	○	○	○	

## 2.1.4. 各事業の整理結果

### (1) ひたちなか海浜鉄道湊線

概要			
区間	阿字ヶ浦 - 新駅 1 (国営ひたち海浜公園南ゲート付近)	延長	1.4km
建設主体	(公表資料では明記なし)		
運営主体	ひたちなか海浜鉄道株式会社		
開業までの 経緯	2005年12月	当時の運営会社(茨城交通)が既存区間(勝田-阿字ヶ浦)全線の廃線意向を提示	
	2007年9月	茨城県知事、ひたちなか市長、茨城交通社長が、市と茨城交通の出資による第三セクター方式の別会社を設立し、既存路線を存続することで最終合意	
	2008年4月	合意に基づき、ひたちなか海浜鉄道が発足、運営移管	
	2010年3月	ひたちなか市議会で延伸について言及される	
	2013年3月	市長が延伸を表明、調査費を予算計上	
	2013年4月	「ひたちなか海浜鉄道湊線の延伸を実現する会」発足	
	2013年度	調査業務(市発注)で4つの延伸ルート案が浮上	
	2018年8月	湊線延伸基本計画を策定	
	2020年8月	鉄道事業許可申請(翌年1月に認可)	
	2024年3月	鉄道事業基本計画変更(第1工区の先行開業)認可 第1工区工事施行認可申請 第2工区工事施行認可申請期限延長申請	
	2024年11月	第1工区の工事施行認可取得	
	2029年度	第1工区の工事完了(予定) (第2工区工事施行認可申請期限)	
事業化決定までのプロセス(答申、協定締結等の時期)			
<p>■市長による鉄道延伸表明(工事完了の約20~15年前(予定))</p> <p>○ひたちなか海浜鉄道の走行区域は運輸政策審議会答申の検討対象外であるため、事業化決定に向けた動きはひたちなか市が主導となって行われた。</p> <p>○この表明を機に、市が調査費を予算計上し、延伸ルート案の検討が行われているほか、2年後の2015年2月には、ひたちなか市に湊線延伸事業プロジェクトチームが設置されている。なお、この調査業務の検討内容は非公表である。</p>			
<p>■湊線延伸基本計画の策定(工事完了の約11年前(予定))</p> <p>○その後、ひたちなか市や湊線の延伸を実現する会(後述)等がルート案の具体化を進め、2018年8月に湊線延伸基本計画が策定された。</p> <p>○この計画に基づき事業許可申請が行われているが、基本計画の詳細は公表されていない。</p>			
<p>■事業許可申請・事業計画の変更(工事完了の約9~5年前(予定))</p> <p>○事業許可申請は、当初第1工区・第2工区を一括で申請されていた。</p> <p>○その後、新型コロナウイルス感染症の影響や物価高騰等の要因を受け、2度の工事施行認可申請延期の後、工区分けおよび工事施行認可の分割申請を行うなどの基本計画の変更がなされ、第1工区の工事を先行実施することとなった。</p>			
<p>■鉄道事業再構築実施計画の策定(工事完了の約4年前(予定))</p> <p>○工事については、鉄道事業再構築実施計画を策定し、国土交通大臣の認可を得ることで、国の補助を受けて実施予定となっている。</p>			

関係機関による合意形成の場づくり、協議の進め方

■ひたちなか海浜鉄道湊線の延伸を実現する会

- 関係機関による合意形成は、ひたちなか海浜鉄道湊線の延伸を実現する会（以下、「実現する会」）が中心となって実施された。
- 実現する会は、2013年4月にひたちなか商工会議所会頭の呼びかけにより、「ひたちなか海浜鉄道湊線懇談会」として発足し、3回目の会合から現在の名称となった。商工観光関係者、地元の学校や自治会、地域団体、公共交通事業者、市議会議員などにより構成されている。
- ひたちなか市議会の会議録によると、延伸ルートの検討や基本計画の策定等においても、事前に実現する会との協議が行われたとの記述がある。
- 会合での詳細な議題・合意内容等については公表されていない。

（第3セクター会社の設立）

- 延伸協議とは無関係であるが、当初茨城交通が既存路線の廃線意向を提示した際には、県知事、市長、茨城交通による合意のもと、現在の運営会社である第3セクター（ひたちなか海浜鉄道）が設立、運営移管されている。
- ひたちなか海浜鉄道と県、市、茨城交通の関係性については、この協議の中で決定された可能性がある。

整備費用の算出時期、および金額の見直し状況

時期	整備費用	負担内訳	備考（見直し理由等）
2010年3月	約83億円	未定	市議会において、建設費の試算として言及（根拠不明）
2018年8月	78億円	海浜鉄道：26億円(1/3) 市：13億円(1/6) 国・県：39億円(1/2)	湊線延伸基本計画にて提示 ※国・県の内訳は、基本計画では確認できない
2024年3月	59億円	海浜鉄道：18億円 自治体：41億円	変更事業基本計画にて提示 ※自治体負担分は国・県補助活用予定 ※第2工区含む費用は126億円

(参考) 事業位置図



出典：ひたちなか海浜鉄道湊線の延伸事業について（ひたちなか海浜鉄道株式会社）

(2) 埼玉高速鉄道線（地下鉄 7 号線）

概要			
区間	浦和美園 - 岩槻	延長	約 7.2km
建設主体	不明（未定と思われる）		
運営主体	埼玉高速鉄道株式会社		
開業までの経緯	2000 年 1 月	運輸政策審議会答申第 18 号で、浦和美園～岩槻～蓮田間を 2015 年までに開業することが適当とされる	
	2003 年 7 月	埼玉県、さいたま市及び岩槻市が「地下鉄 7 号線に関する基本的考え方」を 4 原則 2 課題として整理 →さいたま市・岩槻市合併により 2005 年 7 月に改定	
	2005 年 2 月	埼玉高速鉄道検討委員会より埼玉県知事に提言	
	2012 年 3 月	地下鉄 7 号線延伸検討委員会（埼玉県・さいたま市共同開催）より埼玉県知事・さいたま市長に報告書提出	
	2012 年 9 月	浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン策定	
	2016 年 4 月	交通政策審議会答申第 198 号で、浦和美園～岩槻～蓮田の延伸が「東京圏の都市鉄道が目指すべき姿を実現する上で意義のあるプロジェクト」とされる	
	2018 年 10 月	成長・発展プラン改定、第 1 期行動計画策定	
	2021 年 4 月	「地下鉄 7 号線延伸に向けた方針及び取組」を埼玉県とさいたま市で合意	
	2024 年 1 月	鉄道建設・運輸施設整備支援機構と埼玉高速鉄道に技術支援要請を実施（同年 7 月に回答を受領）	
	2025 年 3 月	地下鉄 7 号線（埼玉高速鉄道線）延伸連携会議設立	
事業化決定までのプロセス（答申、協定締結等の時期）			
<p>■国の審議会における答申</p> <p>○埼玉高速鉄道（浦和美園～岩槻～蓮田間）の延伸に関する最初の答申は、2000 年の運輸政策審議会答申第 18 号で行われており、これは翌 2001 年の埼玉高速鉄道線（赤羽岩淵～浦和美園間）開業に先立つものである。この時点では、延伸区間について 2015 年までに開業することが適当とされていた。</p> <p>○その後、2016 年の交通政策審議会による答申でも、当該区間の延伸は意義のあるプロジェクトとされているが、同答申で言及された他路線同様、開業目標年次は明記されていない。</p> <p>■県・市の連携による計画検討</p> <p>○運輸政策審議会答申第 18 号が出された 3 年後の 2003 年には、「地下鉄 7 号線に関する基本的考え方」が県・市の共同で公表され、4 原則 2 課題として整理された。</p> <p>○その後も、県・市による調査・計画検討は何度か実施されているものの、採算性等の課題から、計画の具体化や実現には至らない状況が続いていた。</p> <p>○2023 年度には、物価高や工法の精査等により、整備費用の試算がそれまでの試算の約 1.5 倍に増大したことから、一度は鉄道事業者に対する国への延伸申請の要請が見送りとなったが、翌 2024 年度には県知事と市長の連名で、2025 年度中に同様の要請を目指す方針が明らかにされている。</p>			

関係機関による合意形成の場づくり、協議の進め方

■**県・市の連携による検討会議等の実施**

- 延伸に関する地元自治体の動きは、当初段階から県・市が連携して行われており、上述の基本的考え方（2003年）のほか、埼玉高速鉄道検討委員会（2004年度）、地下鉄7号線延伸検討委員会（2011年度）、地下鉄7号線延伸検討会議（2014年度）などが共同で設立されている。
- また、調査検討費についても、2025年度の延伸線計画調査に関する費用は県と市が1/2ずつ負担することとなっているが、実務面での役割分担等については、確認できない。
- なお、沿線まちづくりについては、別途さいたま市が「浦和美園～岩槻地域成長・発展プラン」等として単独で計画検討を進めている。

■**地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸連携会議**

- 2025年には、延伸事業の早期事業着手に向けた関係機関との協議及び連絡調整を緊密に行うため、埼玉県、さいたま市、鉄道・運輸機構、埼玉高速鉄道の4者と国土交通省関東運輸局（オブザーバー）が参加する連携会議が設立された。
- 今後、都市鉄道等利便増進法の適用に向け、この延伸連携会議において、速達性向上事業に関する計画の素案等の作成に関する協議を行う予定となっている。

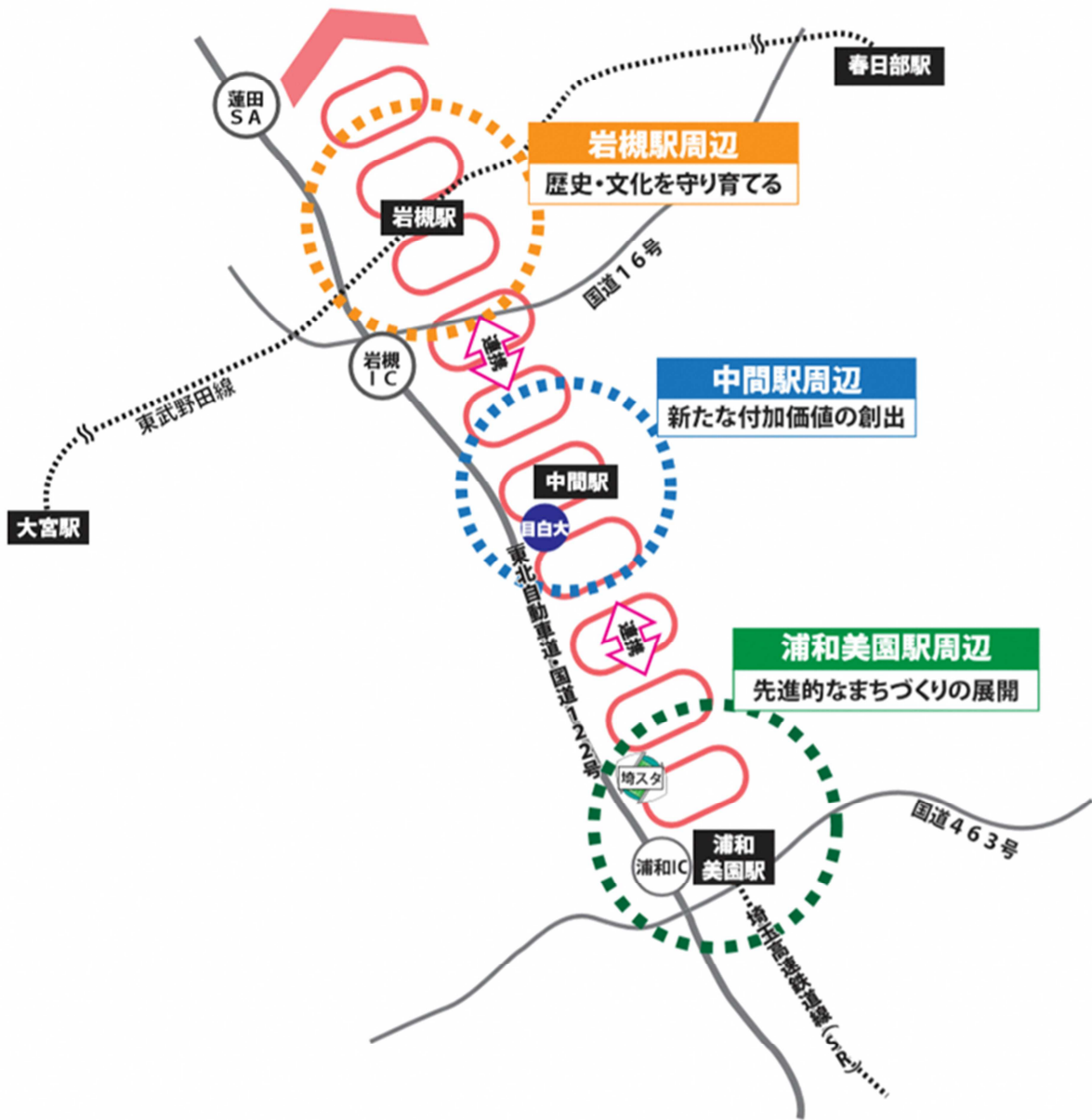
■**さいたま市地下鉄7号線延伸認可申請事業化実現期成会**

- 延伸に向けた自治体の動きを後押しする団体として、「さいたま市地下鉄7号線延伸認可申請事業化実現期成会」が存在する。これは1997年に設立された「地下鉄7号線誘致岩槻市民推進協議会」をルーツとしており、2020年に現在の名称となった。
- この協議会は、自治会、経済界、沿線大学、スポーツ等の分野の市民、企業・団体で構成されており、県・市との意見交換会や要望活動、PR活動等を行っている。

整備費用の算出時期、および金額の見直し状況

時期	整備費用	負担内訳	備考（見直し理由等）
2005年	524億円	不明	市の検討委員会で提示
2012年2月	584億円 （下限値）	不明	市の延伸検討委員会で提示
2018年2月	860億円	不明	地下鉄7号線（埼玉高速鉄道線）延伸協議会で提示
2024年1月	1,300億円	国：1/3（約430億円） 整備主体：1/3（約430億円） 地方公共団体：1/3（約430億円）	さいたま市議会特別委員会での報告（鉄道・運輸機構） ※都市鉄道等利便増進法の適用を想定
2025年3月	1,390億円	国：1/3（約460億円） 整備主体：1/3（約460億円） 地方公共団体：1/3（約460億円）	さいたま市議会特別委員会での報告（鉄道・運輸機構） ※都市鉄道等利便増進法の適用を想定

(参考) 整備構想図



出典：浦和美園 - 岩槻地域ガイド HP

### (3) つくばエクスプレス

概要			
区間	秋葉原 - つくば	延長	58.3km
建設主体	(独)鉄道建設・運輸施設整備支援機構		
運営主体	首都圏新都市鉄道株式会社		
開業までの経緯	1970年代後半	常磐線の混雑が深刻に	
	1978年	茨城県が「常磐新線」建設構想を発表	
	1985年	運輸政策審議会で「常磐新線」の必要性が認められ、計画が進められる	
	1988年	住宅供給と鉄道建設を一体的に行う「総合土地対策要綱」が閣議決定 建設区間が秋葉原～つくばに決定	
	1989年	「大都市地域における宅地開発および鉄道整備の一体的促進に関する特別措置法」（宅鉄法）が成立	
	1991年	沿線自治体の出資により第三セクター「首都圏新都市鉄道」が設立 「鉄道整備基金法」が制定、「鉄道整備基金」による無利子貸付制度を発足 宅鉄法に基づく「首都圏北東部地域における宅地開発および特定鉄道の整備の一体的推進に関する基本計画」が承認	
	1992年	首都圏新都市鉄道が「第1種鉄道事業」免許取得	
	1994年	着工（2001年6月までに全区間着工）	
	2005年	開業	
事業化決定までのプロセス（答申、協定締結等の時期）			
<p>■運輸政策審議会答申第7号（開業の約45年前）</p> <p>○1960年に出された運輸政策審議会答申第7号「東京圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」において、常磐新線は「整備は都市交通政策上喫緊の課題」として位置づけられ、東京・守谷町南部間は2000年までに整備すべき区間、守谷町南部・筑波研究学園都市間は今後新設を検討すべき区間として示された。</p> <p>○また、同答申では、「現時点では事業主体が未定であること及びその建設・運営には巨額の資金を要する等の問題があるので、答申後早期に関係者による検討の場を設け、その具体化を図るべき」と提言された。</p>			
<p>■茨城県による構想検討（開業の約30～20年前）</p> <p>○常磐新線（つくばエクスプレス）の計画は、1978年に当時の竹内茨城県知事が設置した「県南県西地域交通体系調査委員会」がまとめた「茨城県・県南県西地域交通体系整備計画調査」のなかで提起された「第2常磐線」構想が起りである。この中では、常磐線の輸送力強化のための線増に関して、「現在の常磐線沿線は既に市街地化が進展しており、用地の取得が困難であること」や「筑波研究学園都市を都心に直結させてその研究活動をサポートし、またその輸送サービス範囲を拡大して新しい地域の開発を促進する等の多様な目的に適合させるために」別線線増が妥当とされた。</p> <p>○この報告書を受けて、茨城県は1980年に制定した第二次県民基本計画で「第二常磐線の実現を図る」と規定し、プロジェクトは茨城県の主導で始動した。</p> <p>○1984年7月に茨城県議会に提出された「第二常磐線と地域開発に関する調査研究会」の報告書では、想定4ルートのうち3ルートが「採算性がとれ成立可能」、「開発利益の総額は1,000億円以上」と結論付けられた。同年9月には「第二常磐線研究会」を発足させ、開発利益の還元方法や事業主体、土地対策などの検討に入った。</p>			

#### ■事業スキームの決定（開業の約 15～10 年前）

- 常磐新線の整備にあたっては、首都圏の土地価格急騰を背景に 1989 年 6 月に成立した、大量の住宅供給と新たな鉄道整備を推進する「大都市地域における宅地開発及び鉄道整備の一体的推進に関する特別措置法（宅鉄法）」に基づき実施することとなった。これに基づき、1 都 3 県は宅鉄法に基づく開発の「基本計画」を策定し、1991 年 9 月 30 日付で運輸・建設・自治の 3 大臣に承認申請を行い、10 月 23 日付けで承認を受けた。
- これを受けて、首都圏新都市鉄道株式会社は、1992 年 1 月 10 月付で「第一種鉄道事業免許」を取得したことで、常磐新線は宅鉄法に基づく「特定鉄道」と位置付けられ、土地区画整理事業と一体的に整理が進められることとなった。

#### 関係機関による合意形成の場づくり、協議の進め方

#### ■基本フレーム策定までの検討プロセス（開業の約 20 年前）

- 運輸政策審議会答申第 7 号を受けて、1985 年 9 月、運輸省が 1 都 3 県に対して「常磐新線の整備方策」の考え方を提示し、同年 12 月に「常磐新線建設促進関係都県連絡協議会」、翌年 1 月に「常磐新線整備検討会」、2 月には「常磐新線建設促進都市連絡協議会」が発足し、運輸省と関係 1 都 3 県の間で、新線建設に向けた具体的な検討が開始された。
- この検討には、分割民営化の議論の正念場であったこともあり、国鉄は参加していなかったが、検討の結果、具体的な調査及び建設の主体として、関係の 1 都 3 県、日本開発銀行と分割民営化後の JR 東日本が出資する第三セクターを設立して、運営は JR 東日本に要請することとなった。
- 国鉄民営化後の 1987 年 9 月には、運輸省審議官（地域交通局担当）、東京都・埼玉県・千葉県・茨城県の副知事、JR 東日本副社長から構成される「常磐新線整備検討委員会」が発足し、その下のワーキング・グループで需要予測・収支計算・財源の調達方法・鉄道用地の確保等の課題を検討することとなった。

#### ■整備主体の決定（開業の約 15 年前）

- 1988 年 11 月、茨城県副知事を委員長とする常磐新線整備検討委員会が「基本フレーム」をとりまとめ、以下の内容に基づき具体化を進めることで合意した。
  - ・整備主体は第三セクター、運営主体は JR 東日本とする
  - ・国の助成は、北千住以南は地下鉄建設費補助、北千住以北は鉄道公団 P 線方式
  - ・基金を設けて、運用益を建設費に充当する
  - ・地方自治体は用地の先行取得を推進する
- しかし、JR 東日本は用地取得のリスクに対する対応と開発利益の還元策が明確でないことを理由に、1990 年 3 月、1 都 3 県に対して「地元公共団体を主体とした第一種鉄道事業として推進すべきである」との意見を示した。
- これを受け、1990 年 11 月の関係都県副知事会議において、以下の事項について合意がなされた。
  - ・事業主体となる第三セクターは、整備と運営を一体的に行う第一種鉄道事業者とする  
※ただし、運行は JR 東日本に委託
  - ・1990 年度中に第三セクターを設立し、翌年度以降広く民間から出資を求める
  - ・第三セクターへの出資金は、概ね東京都 4：埼玉県 1：千葉県 2：茨城県 3 とする
- その後、1991 年 3 月には関係都県間で「常磐新線の事業フレーム」について合意がなされるとともに、同月に第三セクターの設立総会が開催され、「首都圏新都市鉄道株式会社」が設立された。

整備費用の算出時期、および金額の見直し状況			
時期	整備費用	負担内訳	備考（見直し理由等）
1988年11月	約6,000億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>・出資金600億円</li> <li>・自治体負担900億円（用地費相当額）</li> <li>・基金を設けて、運用益を建設費に充当</li> </ul>	常磐新線整備検討委員会 が取りまとめた「基本フレーム」に記載
1991年	約8,000億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>①「鉄道整備基金」無利子貸付金（3,040億円）</li> <li>②地方公共団体による無利子貸付金（3,040億円）</li> <li>③地方公共団体による出資金（1,460億円）</li> <li>④「鉄道公団調達」による有償資金（460億円）</li> </ul> ※第三セクターへの出資金は概ね東京都4：埼玉県1：千葉県2：茨城県3とする	鉄道事業免許取得の際に 運輸省に提出した計画書に記載
1996年	1兆283億円	<ul style="list-style-type: none"> <li>①「鉄道整備基金」無利子貸付金（4,113億円）</li> <li>②地方公共団体による無利子貸付金（4,113億円）</li> <li>③地方公共団体による出資金（1,440億円）</li> <li>④鉄道会社・民間出資者による有償資金（617億円）</li> </ul>	「基本計画」の変更



#### (4) 北大阪急行南北線

概要			
区間	千里中央 - 箕面萱野	延長	2.5km
建設主体	箕面市・北大阪急行電鉄株式会社		
運営主体	北大阪急行電鉄株式会社		
開業までの経緯	1968年	「第一次箕面市総合計画」に北大阪急行線延伸事業の構想が記載される	
	1989年	運輸政策審議会答申第10号において、北大阪急行線延伸が、2005年までに整備に着手することが適当な区間とされる	
	1991年	北大阪急行延伸推進会議が設置される	
	1992年	「箕面市交通施設整備基金条例」の制定	
	2004年	近畿地方交通審議会答申第8号において、北大阪急行線延伸が位置づけられる	
	2014年	「北大阪急行線の延伸に関する基本合意書」を大阪府、北大阪急行電鉄株式会社、阪急電鉄株式会社、箕面市の4社で交換	
	2015年	都市計画決定 軌道法特許取得、鉄道事業法許可取得	
	2016年	着工	
	2024年	開業	
事業化決定までのプロセス（答申、協定締結等の時期）			
<p>■箕面市総合計画における構想（開業の約55～40年前）</p> <p>○北大阪急行は、大阪万博来場者の輸送手段として、1970年に万国博中央駅～千里中央駅～江坂駅間が開業した。このうち、万国博中央駅～千里中央駅間は万博終了にあわせて営業終了し、以降は千里中央駅が終着駅となっていた。</p> <p>○“北大阪急行線の延伸”が初めて登場するのは、1968年に策定された箕面市総合計画（第一次総合計画）である。大阪都心のベッドタウンとして著しく発展しようとする本市にとって不可欠の要件として“軌道の市域内延伸”を挙げ、北大阪急行電鉄の『「高速鉄道1号線榎阪駅から府道御堂筋線に沿って国道171号線との交点までの新設路線の延伸」の実現に積極的に努力する」と記載されている。</p> <p>○その後、1986年度を初年度とする第三次箕面市総合計画では、都市課題を解決する基本方向の一つとして、北大阪急行線の延伸が明確に盛り込まれた。「北大阪急行線及び国道423号線（新御堂筋線）の延伸」を促進しようとすると同時に、“鉄軌道・バスネットワーク”による総合交通体系の確立や、鉄道延伸に対応する土地利用の課題についても言及されている。</p>			
<p>■国・府の施策への位置づけ（開業の約35～10年前）</p> <p>○1989年に出された運輸政策審議会答申第10号「大阪圏における高速鉄道を中心とする交通網の整備に関する基本計画について」において、「北大阪急行南北線の延伸線 千里中央～箕面中部」が、「目標年次（西暦2005年）までに整備に着手することが適当である区間」として位置付けられた。</p> <p>○また、2004年の近畿地方交通審議会答申第8号「近畿圏における望ましい交通のあり方について」では、北大阪急行南北線延伸（千里中央～箕面船場～新箕面間2.5km）が、「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」として記載された。</p> <p>○さらに、2012年6月に大阪府市統合本部がとりまとめた「グランドデザイン・大阪」では、2050年を目標とする大都市・大阪の都市空間の姿を位置づける中で、「鉄道ネットワークの充実」の項において、北大阪地域と大阪都心との直結を図る施策として「北急延伸」が位置付けられている。</p>			

#### ■新たな事業スキームの設計（開業の約 20～10 年前）

- 鉄道整備に関する国の事業スキームとして、1994 年、地下高速鉄道整備事業費補助を民間路線整備に活用できるよう制度改正がなされ、これに基づき京阪中之島線等が整備された。また、2005 年には都市鉄道等利便増進法が制定されたことで、路線間の接続に対する受益調整が可能となった。
- 一方で、従来、鉄道の延伸に対する国からの補助率は 35%で、鉄道事業者の負担が大きかったため採算性が低く、北大阪急行線延伸の実現に対し大きな障壁になっていた。
- そこで、箕面市から国に対し、「社会資本整備総合交付金制度を活用した新たな整備計画」を提案、関係省庁との協議・調整を積み重ねた結果、2012 年 3 月にこれが認められ、全国初となる社会資本整備総合交付金を活用した鉄道整備が可能となった。これにより、国の補助率は 50%と大幅に上がり、その結果、鉄道事業者の採算性を確保することが可能となり、延伸事業が大きく前進することとなった。

#### ■箕面市交通施設整備基金（北大阪急行南北線延伸整備基金）（開業の約 30 年前～）

- 箕面市による整備費用負担金の支出に向けた取組として、1992 年に北大阪急行線の延伸とモノレールの（仮称）川合駅の建設を目的とした「箕面市交通施設整備基金」を創設し、大阪船場繊維卸商団地協同組合等からの寄付金を原資に積立を開始した。この資基金では、1999 年度までに計 25 億円超の基金を積み立てたが、2000 年度から 2007 年度までは運用収入を積み立てるだけの状況が続いた。
- その後、2008 年度に一般財源からの積立を再開、2009 年度からは「ふるさと寄付金」の寄付メニューにも加えた。2013 年度末には、基金創設から合わせて、寄付金約 12.8 億円、競艇事業収入から 43.5 億円、一般会計から 6.5 億円に運用収入を加えて、約 65 億円の積立額となった。
- なお、モノレール駅の建設については、その後事業計画がなくなったため、本基金は北大阪急行線の延伸のみに使われることとなった。また、当初は毎年 6 億円の基金として積み立てるよう、箕面市財政運営基本条例で定めており、2050 年までの償還を想定していたが、ポートレース事業収益金がコロナ禍の影響で増益となったことで、2023 年度に全額確保が実現した。

#### 関係機関による合意形成の場づくり、協議の進め方

#### ■北大阪急行線延伸推進会議（開業の約 30 年前～）

- ・北大阪地域整備上の大きな課題である北大阪急行線延伸の早期実現を支援することを目的に、1991 年、箕面市、箕面商工会議所、大阪北部農業協同組合及び大阪船場繊維卸商団地協同組合を構成員とする「北大阪急行線延伸推進会議」が設置された。
- ・この会議では、鉄道延伸の促進に関する調査及び広報啓発、国や大阪府等の関係機関への陳情・要望などの活動を行っており、箕面市以外の周辺自治体を「支援団体」とするほか、多くの自治会を始め各種団体等も「賛助会員」として参画した。

#### ■北大阪急行線延伸検討委員会（開業の約 20～15 年前）

- ・上記の通り、自治体や沿線関係者による延伸促進活動はかねてより進められていたものの、北大阪急行の親会社である阪急電鉄にとって、阪急箕面線（箕面駅）、阪急千里線（北千里駅）等と利用者を奪い合うこととなる北大阪急行線延伸のメリットが少なく、当初は反対の立場を取っていた。
- ・しかし、2005 年の都市鉄道等利便増進法制定により、路線間の接続に対し受益調整が可能となるスキームが制度化されたことで、学識経験者（近畿大学・斎藤峻彦教授）を座長とし、箕面市、国、大阪府、阪急電鉄、北大阪急行鉄道を構成員とする「北大阪急行線延伸検討委員会」が設置された。
- ・この委員会では「北大阪急行線延伸整備計画策定調査」を実施し、2006 年度、「北大阪急行線延伸整備計画（案）」をとりまとめた。この中で、グループ会社間での受益調整ができれば整備効果が期待されるとの結論になり、阪急グループの協力意向が得られた。
- ・その後、2007 年度には事業スキームの検討が進められ、2008 年 4 月、大阪府、箕面市、

阪急電鉄、北大阪急行鉄道の4者で『千里中央～新箕面間新線』に係る覚書を取り交わした。また、2009年度には「北大阪急行線延伸整備計画（案）深度化調査報告書」が取りまとめられた。

■北大阪急行線延伸関係者会議（開業の約15～10年前）

- ・検討委員会において、基本的な整備方針に関する関係者の合意形成は進められたものの、阪急グループの参画はグループ会社間での受益調整が可能であることが前提である一方、都市鉄道等利便増進法は北大阪急行線延伸のような単純延伸で受益調整可能な制度とはなっていないことが課題であった。
- ・こうしたなか、「北大阪急行線延伸整備計画（案）」を受け、事業実現に向けて更なる検討を進めて関係者の合意形成を図るため、延伸事業に直接的に関係する箕面市、大阪府、阪急電鉄株式会社、北大阪急行電鉄株式会社の4者で、北大阪急行線延伸関係者会議を2010年度に設置した。
- ・技術的課題や採算性の検討等、延伸実現に必要な事項を幅広く具体的に検討し、特に事業スキームについては、社会資本整備総合交付金を活用し、高架部分を軌道法（特殊街路）、地下部分を鉄道法（第一種）で整備するスキームを立案した。

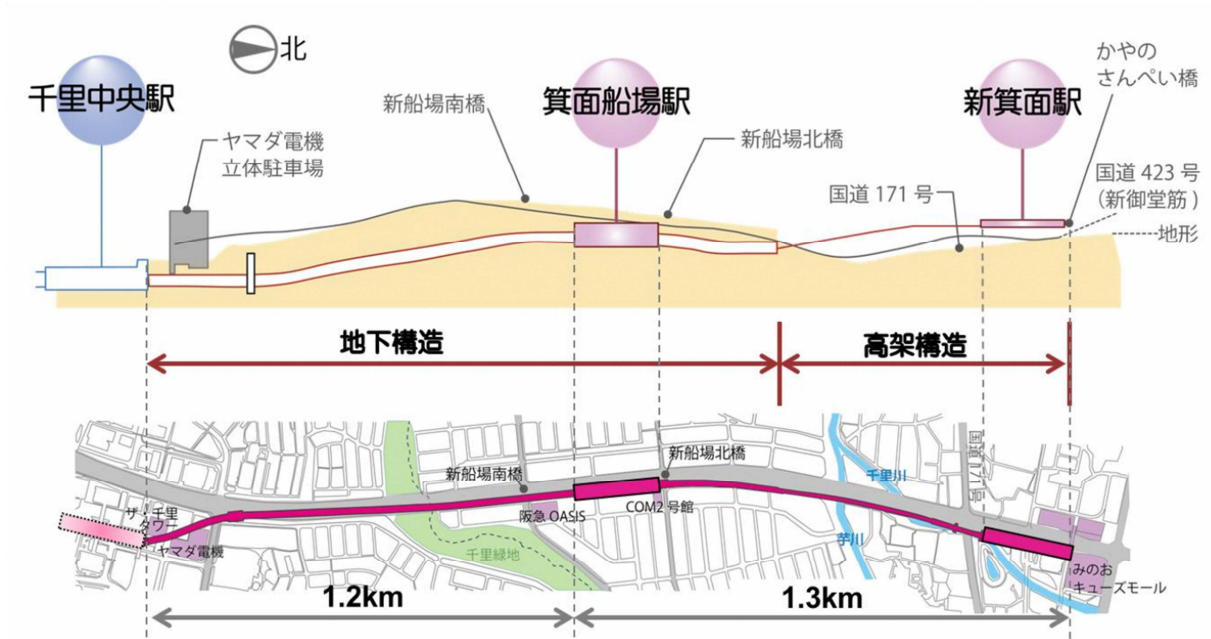
■研修派遣・人事交流（開業の約15年前～）

- ・北大阪急行線延伸に用いた整備スキーム（社会資本整備総合交付金）は、これまで鉄道延伸での活用事例がなかったため、鉄道に関する専門的知識の習得に加え、国との関係を一層密接にして延伸実現に向けた事業推進のレベルアップを図るため、2010年度から国土交通省鉄道局へ、2012年度からは同都市局へ、箕面市職員の研修派遣を開始した。
- ・また、2008年度以降は大阪府からの職員派遣を受け入れているほか、2014～2020年度にかけては大阪市建設局と、2014～2022年度にかけては大阪市交通局（大阪メトロ）との人事交流を行うことで、市職員のスキルアップやノウハウ活用を行っている。

整備費用の算出時期、および金額の見直し状況

時期	整備費用	負担内訳	備考（見直し理由等）
2016年3月	650億円	①鉄道事業者 80億円 ②国負担額 285億円（①を除いた整備費の1/2） ③大阪府 100億円（上限） ④箕面市 185億円	北大阪急行線の延伸に関する基本協定書
2017年3月	650億円	①鉄道事業者 110億円 ②国負担額 270億円（①を除いた整備費の1/2） ③大阪府 100億円（上限） ④箕面市 170億円	関連まちづくり計画の具体化にあわせて鉄道利用需要を精査し、鉄道事業者負担額を増額
2021年3月	874億円	①鉄道事業者 110億円 ②国負担額 382億円（①を除いた整備費の1/2） ③大阪府 100億円（上限） ④箕面市 282億円	資材・労務単価の上昇や、設計の深度化による構造変更などに伴う事業費増 ※基本協定書の規定に基づき、増額分は市が負担

(参考) 路線概略図



出典：北大阪急行線延伸事業ディスクロージャー2016（箕面市）

---

## 2.2. 京阪奈新線新祝園ルート整備に向けた要件・事業スキームの検討

以上の事例整理結果を踏まえ、京阪奈新線新祝園ルートの整備に向けて検討・調整が必要と考えられる要件・事業スキームについて整理した。

### (1) 整備計画策定までの大まかな流れ

前節で整理した事例では、いずれも鉄道整備構想の立案段階では行政主導での検討がなされている。その後、整備主体として想定される鉄道事業者等を巻き込んで、整備ルート、整備スケジュール、整備主体や役割分担等を定めた整備基本計画、もしくは整備基本計画に相当する方針・合意書等が定められることにより、整備に向けた動きが具体化している。このことから、京阪奈新線新祝園ルートの整備に向けても、当面の目標としては、関係する行政機関（京都府、周辺市町等）や交通事業者（近畿日本鉄道等）の合意に基づく整備基本計画等の策定を目指すことが必要と考えられる。

### (2) 整備によるまちづくりのビジョンの明確化

起終点での他線相互乗り入れを想定している、京阪奈新線新祝園ルートの整備事業の具体化にあたっては、乗り入れ先となる鉄道事業者（近畿日本鉄道）の参画が不可欠である。一方、つくばエクスプレスの事例における JR 東日本の撤退や、北大阪急行南北線延伸の事例における阪急グループの参画経緯を踏まえると、鉄道事業者の参画にあたっては、鉄道事業者にとっての参画メリットの明確化や懸念事項の解消が必要である。

このうち、参画メリットの明確化に関しては、広域的な鉄道ネットワークの形成による効果もさることながら、鉄道駅周辺の整備による沿線人口増加に伴う公共交通の需要増加に関する効果を含めて提示することが必要と考えられる。京阪奈新線新祝園ルートの場合、構想区間や中間駅の設置箇所については概ね案が絞られているものの、各駅周辺にどのような都市機能の整備を行い、それによりどのような需要が見込まれるかが不明瞭である。そのため、北大阪急行線における駅周辺への大学キャンパス整備や、関東圏の宅地需要を踏まえたつくばエクスプレスの整備事例のように、広域的な視点から鉄道整備の価値を高める駅周辺まちづくりのビジョンや方向性について、明確化を図ることが求められる。

### (3) 柔軟な整備スキームの検討に向けた取組

整備スキームの検討に関して、前節で整理した 4 つの事例では、いずれも異なる事業スキームが活用されている。ただし、下表のとおり、いずれの事業スキームについても、今後の整備計画での適用にあたっての課題が想定される。

表 2-2 既存事例での事業スキームと、京阪奈新線新祝園ルートでの適用に向けた課題

整理した事例	事業スキーム	京阪奈新線新祝園ルートでの適用に向けた課題
ひたちなか海浜鉄道 湊線 (阿字ヶ浦 - 新駅 1)	鉄道事業再構築事業 (社会資本整備総合交付金)	運輸政策審議会答申の対象外であり、運営会社も地元自治体が出資する第三セクター会社であるなど、京阪奈新線新祝園ルートとは想定される事業環境が異なり、単純な適用には支障が生じる可能性がある。
埼玉高速鉄道線 ※計画中 (浦和美園 - 岩槻)	都市鉄道利便増進事業 (都市鉄道等利便増進法)	本事例を含め、都市鉄道等利便増進事業(速達性向上事業)が活用された事例は首都圏での沿線人口が多い地域における鉄道整備に限られることから、京阪奈新線新祝園ルートとは想定される事業環境が異なり、単純な適用には支障が生じる可能性がある。
つくばエクスプレス (秋葉原 - つくば)	宅鉄法 鉄道整備基金	法律上、宅鉄法の対象地域は三大都市圏とされているが、宅鉄法に基づく鉄道延伸・新設事例はつくばエクスプレス以外になく、京阪奈新線新祝園ルートの整備に活用するためには、関係機関等との調整が必要と考えられる。
北大阪急行南北線 (千里中央 - 箕面萱野)	都市・地域交通戦略推進事業 (社会資本整備総合交付金)	本事例では、高架部分を軌道法(特殊街路)、地下部分を鉄道法(第一種)で整備するといった、当該地域の特性を踏まえたスキームが採用されており、過年度業務でのヒアリング結果等からも、今後新たに鉄道路線の延伸を行う上で、本事業の適用はハードルが高いと想定される。

これらを踏まえると、本調査で整理した事例に採用された事業スキームは、いずれも京阪奈新線新祝園ルートの整備において単純に流用することが困難となる可能性がある。そのため、京阪奈新線新祝園ルートの整備目的や体制に即した柔軟な整備スキームが実現できるよう、各種事業を所管する国土交通省の動向等も密に把握しながら検討することが望ましいと考えられる。

## 2.3. 先進事例に関するヒアリング調査

先進事例に関するヒアリングとして、現在鉄軌道の整備が進められている、もしくは直近で完了した以下の団体に対してヒアリング調査を行った。

- 東大阪市（大阪モノレール延伸）
- 宇都宮市（宇都宮ライトレール）

### 2.3.1. 東大阪市（大阪モノレール延伸）

ヒアリング結果や公表資料等をもとに、東大阪市におけるモノレール延伸事業の概要について整理した。

概要			
区間	門真市 - 瓜生堂	延長	約 8.9km
建設主体	インフラ部：大阪府 インフラ外部：大阪モノレール株式会社		
運営主体	大阪モノレール株式会社		
開業までの経緯	2004年10月	近畿地方交通審議会答申第8号において、大阪モノレール延伸（門真市-鴻池新田-荒本-瓜生堂）が位置づけられる	
	2012年6月	大阪府戦略本部会議にて、大阪モノレール延伸の検討を確認	
	2014年1月	大阪府公共交通戦略にて、大阪モノレール延伸を位置付け 大阪府戦略本部会議にて、大阪モノレール延伸の事業化に向けて、具体的な検討を行うことを確認	
	2016年1月	大阪府戦略本部会議にて、大阪モノレール延伸の事業化を意思決定	
	2016年3月	大阪府都市整備中期計画（案）（改訂版）にて、大阪モノレール延伸を位置づけ	
	2019年3月	都市計画決定、軌道法特許取得	
	2020年3月	都市計画事業認可取得	
	2020年4月	軌道法工事施行認可取得	
	2021年3月	大阪府、門真市、守口市、大阪モノレール株式会社の4者で、（仮称）松生町駅（門真市～（仮称）門真南駅間新駅）の設置に関する基本合意書を締結	
	2022年2月	都市計画変更（（仮称）松生町駅設置）	
2023年度	開業目標		
事業化決定までのプロセス（答申、協定締結等の時期）			
<b>■近畿地方交通審議会答申第8号（工事完了の約30年前（予定））</b> ○2004年10月の近畿地方交通審議会答申第8号における、近畿圏における望ましい交通のあり方の審議において、大阪モノレール延伸（門真市-鴻池新田-荒本-瓜生堂）が京阪神圏の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。			

**■大阪府戦略本部会議での協議（工事完了の約20年前（予定））**

- 大阪モノレール延伸に関する具体的な議論は、運営主体である大阪高速鉄道株式会社（2020年に大阪モノレール株式会社に名称変更）の黒字経営が続き、累積赤字の解消が見えてきたことで進められた。
- 2013年度には、事業化に向けたルート等検討業務が発注されるとともに、大阪府公共交通戦略において、「一定の条件のもと、現時点において、料金収入により運営費を賄うことができるものとして、今後、事業実施の可否について、個別に検討が必要な路線」として位置付けられた。
- その後、2016年1月の大阪府戦略本部会議において、大阪モノレールの延伸事業化の決定と、事業着手に向けて今後、関係者協議、調査設計に取り組んでいくことが確認された。この段階では、沿線4市との費用負担の方針や、モノレールと結節する新駅設置計画に関する近鉄との協議も完了していた。

**関係機関による合意形成の場づくり、協議の進め方**

**■大阪府主導での合意形成**

- 大阪モノレールの既設区間（門真市駅以北）の整備については、基本的に国と大阪府による費用負担が進められているほか、運営主体の大阪モノレール株式会社も大阪府が出資する第三セクター会社であることから、延伸に関する協議も大阪府主導で進められた。

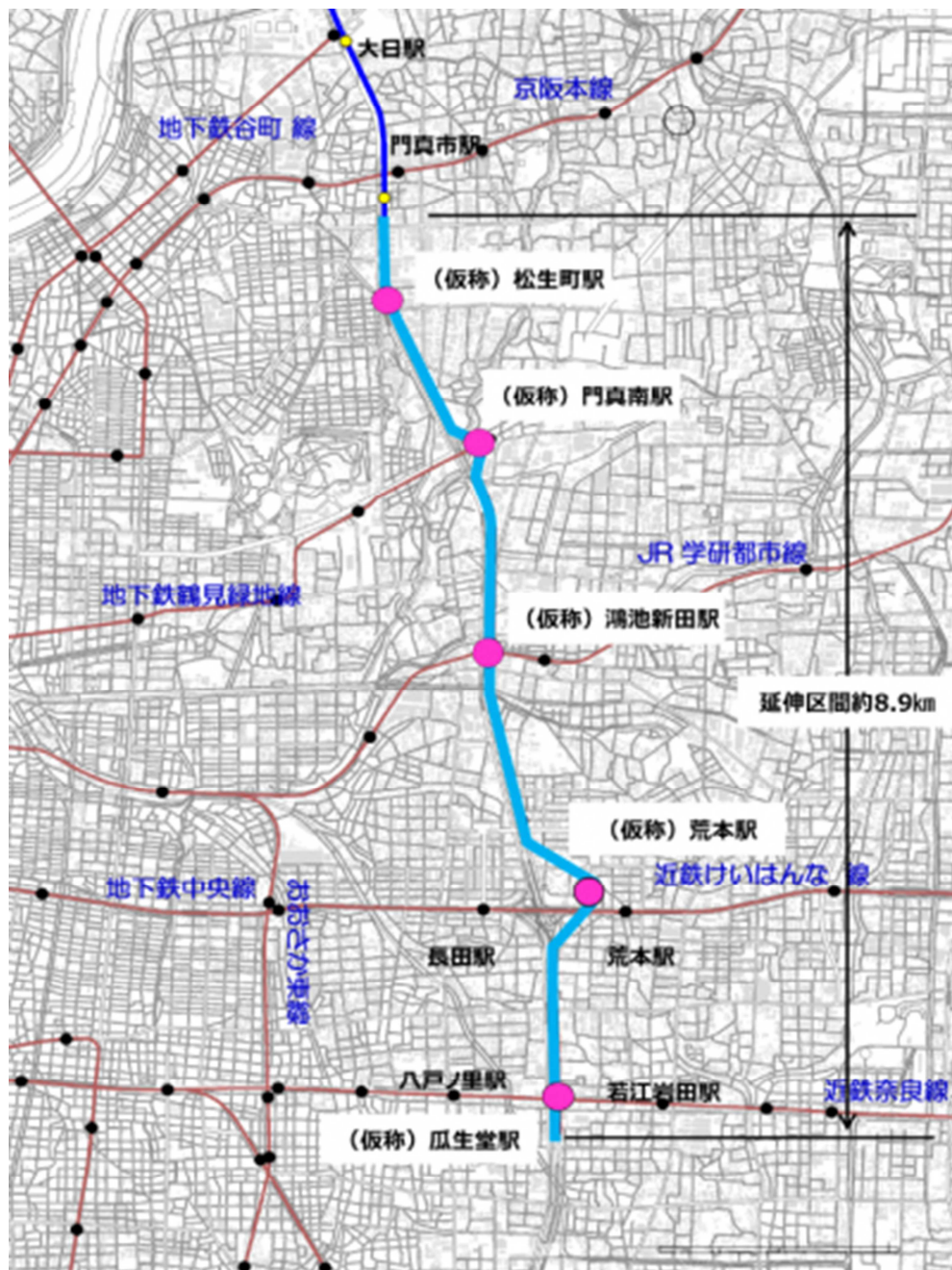
**■中間駅の整備**

- 延伸部で計画されている中間駅4駅のうち、松生町駅については延伸決定当初は建設が計画されておらず、アウトレットモールに近接する駅として、門真市と守口市の要望により設置が決定した。このため、松生町駅の整備に関する費用は、インフラ外部の整備主体である大阪モノレール株式会社ではなく、国と門真市、守口市が負担する計画となっている。
- また、東大阪市では、中間駅である荒本駅を東大阪市役所に隣接して整備することに伴い、モノレールインフラ部のほか、関連する駅前広場整備や近鉄新駅事業に対し、70億円を上限として負担することとなっている。

**整備費用の算出時期、および金額の見直し状況**

時期	整備費用	負担内訳	備考（見直し理由等）
2016年度	約1,050億円	国：約407億円 府・市：約333億円 インフラ外部（大阪モノレール）：約310億円	市議会において、建設費の試算として言及（根拠不明）
2018年度	約1,113億円	国：約430億円 府・市：約373億円 大阪モノレール：約310億円	大阪府建設事業評価審議会にて提示 ※途中駅整備計画の追加によるもの
2024年度	約1,864億円	国：約791億円 府・市：約651億円 インフラ外部：約422億円	大阪府建設事業評価審議会にて提示 ※物価等の上昇によるもの ※インフラ外部整備費は大阪モノレールメイン、一部沿線市が負担

(参考) 路線概略図



出典：大阪府 HP

## 2.3.2. 宇都宮市（宇都宮ライトレール）

ヒアリング結果や公表資料等をもとに、宇都宮ライトレール整備事業の概要について整理した。

概要			
区間	宇都宮駅東口 - 芳賀・高根沢工業団地	延長	約 14.6km
建設主体	宇都宮市、芳賀町		
運営主体	宇都宮ライトレール株式会社		
開業までの経緯	1993年	渡辺栃木県知事(当時)の意向により、栃木県、宇都宮市、宇都宮市街地開発組合において「新交通システム研究会」が発足	
	1997年度	「新交通システム検討委員会」の設置	
	1999～2000年度	新交通システム検討委員会において「新交通システム導入基本方針」を策定	
	2001～2002年度	「新交通システム導入基本計画策定委員会」を設置し、「新交通システム導入基本計画策定調査」を実施	
	2004年度	「新交通システム導入方策調査検討委員会」を設置し、「新交通システム導入課題対応策検討調査」を実施	
	2005～2006年度	「新交通システム導入課題検討委員会」を設置し、各種課題の解決策を検討	
	2007～2008年度	LRT導入における実現性・成立性を検討する「新交通システム検討委員会」を設置	
	2013年3月	「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」を策定	
	2013年11月	「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」を設置	
	2015年11月	運営会社「宇都宮ライトレール株式会社」を設立	
	2016年9月	軌道運送高度化実施計画認定、軌道法事業特許取得	
	2018年3月	工事施行認可(国土交通省)、都市計画事業認可(県)	
	2023年8月	優先整備区間約14.6kmが開業	
事業化決定までのプロセス(答申、協定締結等の時期) ※2013年以前の動きは次項に記載			
<p><b>■東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針(開業の約10年前)</b></p> <p>○宇都宮ライトレールの整備は、2013年3月、宇都宮市が「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」を策定したことで具体化した。この中では、東西基幹公共交通の実現に向けた検討を進めていく上で、LRTの「整備手順」や「事業スキーム」、さらには、一体的に取り組んでいく関連施策などの基本的な考え方が示された。</p>			
<p><b>■事業化計画策定調査等の実施(開業の約10年前)</b></p> <p>○事業化に向けた具体的な検討は、2013年11月に設置された「芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会」で行われた。この中では、導入空間や利用者数、整備・運行計画、整備効果、営業主体など、LRTの整備に向けた具体的な調査・検討とともに、LRTと効果的に連携するバスネットワークの再編等に関する調査・検討が実施された。</p>			
<p><b>■運営主体の決定(開業の約8年前)</b></p> <p>○LRT事業の営業主体については、2014～15年にかけて実施された事業参画意向調査の結果を踏まえ、宇都宮市と芳賀町が主体的な役割を担う「官民連携による新会社」を設立することとなった。これに基づき、2015年11月には、宇都宮市と芳賀町、地元の民間企業等が出資する第三セクター「宇都宮ライトレール」が、運営主体として設立された。</p>			

## 関係機関による合意形成の場づくり、協議の進め方

### ■県・市共同での検討

- 宇都宮周辺における新交通システム整備構想の発端は、1993年、渡辺栃木県知事（当時）の意向により「新交通システム研究会」が発足したことにさかのぼる。この研究会は栃木県、宇都宮市、宇都宮市街地開発組合において組織され、以降の検討についても、県と宇都宮市が共同で進める形となっていた。
- 2000年にLRT反対派の福田昭雄氏が栃木県知事に就任したことで、検討は一旦中断されたが、2004年には栃木県知事がLRT推進派の福田富一氏（前宇都宮市長）に交代したことで、同年設置された「新交通システム導入方策調査検討委員会」や、翌年設置された「新交通システム導入課題検討委員会」を通し、再び県・宇都宮市共同での検討が進められた。

### ■市主導での検討への転換

- 2006年度になると、県から宇都宮市主体で動くべきとの見解が示され、LRTの整備は宇都宮市が主体となって検討を行うことが表明された。2007年度には、LRT導入における実現性・成立性を検討する「新交通システム検討委員会」が設置され、2009年3月には委員会での検討結果報告が公表された。
- また、2007年の地域公共交通活性化再生法施行により、軌道法の公設型上下分離型方式の採用と、それに伴う社会資本整備総合交付金の拡充により事業化の目処が立った。
- しかし、この頃にはLRT整備により利用者が奪われることを懸念した既存バス路線の運行事業者（関東自動車）が整備に反対する姿勢を示したことなどにより、再び構想は停滞することとなった。

### ■整備構想の具体化と芳賀町の参画

- 2012年になると、LRT整備に反対していた関東自動車がみちのりホールディングスに経営譲渡されたことで、事業への協力姿勢が示されるようになった。
- 2013年3月には、東西基幹公共交通の実現に向けた検討を進めていく上で、LRTの「整備手順」や「事業スキーム」、さらには、一体的に取り組んでいく関連施策などの基本的な考え方として、以下の通り「東西基幹公共交通の実現に向けた基本方針」が定められた。
  - ・東西基幹公共交通に新たな交通システムとしてLRTを導入
  - ・計画区間15キロメートルのうち、JR宇都宮駅東側を優先的に整備
  - ・公共が走行空間などを整備・保有し、民間の営業主体が運行・日常の維持管理を行う「公設型上下分離方式」を採用
  - ・LRTの整備とともに、機能的、効果的に連携するバスネットワークを構築
  - ・関係機関との協力体制の構築や更なる市民理解の促進に向けた取組を実施
- この基本構想に基づき、宇都宮市はLRTの事業化に向けて、導入空間や運行計画などの各種専門的な検討を進める中、2013年10月、芳賀町からLRT延伸の要望書が提出された。これにより、以降の整備検討は宇都宮市と芳賀町の主導により行うこととなった。
- 2013年11月、芳賀・宇都宮基幹公共交通検討委員会が設置された。この委員会には、有識者委員と宇都宮市・芳賀町関係者のほか、アドバイザーとして国や県、オブザーバーとして周辺自治体や交通事業者（関東自動車を含む）が参加することとなった。以降の検討は、早期整備区間の開業以降の整備効果検証等を含め、同委員会において行われている。

整備費用の算出時期、および金額の見直し状況			
時期	整備費用	負担内訳	備考（見直し理由等）
2003年3月	当初計画区間 約250億円 全体計画区間 約360億円	事業者：242.9億円（うち 国庫補助対象35.0億円） 公共：112.4億円	新交通システム導入基本計画 策定調査 ※負担内訳は新交通システム 導入課題の検討結果報告書 に記載
2007年3月	約355億円	事業者：35.0億円（全額 国庫補助対象） 公共：320.3億円（うち国 庫補助対象225.2億円）	新交通システム導入課題の検 討結果報告書
2016年1月	約458億円	国：約229億円 宇都宮市：約206億円 芳賀町：約23億円	軌道運送高度化実施計画（案） ※見直し理由の記載なし
2021年1月	約684億円 （税別）	国：326億円 宇都宮市：313億円* 芳賀町：45億円* *うち83億円（税込）は 栃木県から補助  軌道関係：611億円 うち社会資本整備総合 交付金：289億円 車両関係：73億円 うち社会資本整備総合 交付金：6.5億円、二酸 化炭素排出抑制対策事 業費等補助金：30億円	市議会議員協議会・記者発表で 公表 ※見直し理由の記載なし

## 2.4. 概算事業費シミュレーション

京阪奈新線新祝園ルートへの整備実現に向けた財政シミュレーションとして、過年度算出された概算事業費について、直近の物価変動等を考慮した更新を行った。

### 2.4.1. 過年度算出時の前提条件整理

京阪奈新線新祝園ルートの概算事業費に関しては、「精華町における京阪奈新線に関する調査報告書」（平成 30 年度実施）において整理がなされている。本報告書では、国の「近畿地方交通審議会答申第 8 号フォローアップ調査」（平成 26 年 3 月：資料は非公表）をベースに、前提条件や原単位を設定し、試算が実施されている。また、検討対象路線は、以下の 3 ルートとされている。

- ①京阪奈新線高の原ルート（第三軌条方式）
- ②京阪奈新線新祝園ルート（第三軌条方式）
- ③新祝園ルート（LRT 方式）

これら 3 ルートの概算事業費の算出結果は以下の通りとされている。なお、京阪奈新線高の原ルートと新祝園ルートの事業費については、近鉄けいはんな線（生駒～学研奈良登美ヶ丘間）の工種別事業費削減率（工事費 67%、車両費 54%、用地費 94%、総係費 86%）を用いて補正を行い算出されている。

表 2-3 概算事業費の試算結果（平成 30 年度調査）

	路線名	京阪奈新線 高の原ルート (第三軌条方式)	京阪奈新線 新祝園ルート (第三軌条方式)	新祝園ルート (LRT 方式)
前提条件	路線延長	3.8km	6.2km	7.0km
	駅数	3 駅	5 駅	13 駅
	想定機種	高速鉄道	高速鉄道	LRT
概算事業費	工事費	約 230 億円	約 380 億円	約 100 億円
	車両費	約 20 億円	約 30 億円	約 30 億円
	用地費	約 80 億円	約 130 億円	なし
	総係費	約 20 億円	約 30 億円	約 10 億円
	合計	約 350 億円	約 570 億円	約 140 億円

## 2.4.2. 本検討における更新の考え方の整理

過年度調査が実施された平成 30（2018）年度以降、建設工事に係る人件費や資材費などは上昇傾向にあるため、本業務では、過年度調査において試算された京阪奈新線新祝園ルート<sup>1</sup>の概算事業費について、これらの物価高騰の状況の反映を行った。

検討にあたっては、概算事業費の各項目に対し、それぞれ以下の資料を活用して補正を行った。

表 2-4 概算事業費更新の考え方

工事費 総係費	● 建設工事費デフレーター（国土交通省）を参照し、鉄道軌道部門における平成 30（2018）年度と令和 6（2024）年度（暫定）の比率をもとに補正
車両費	● 直近の第三軌条方式の車両購入事例である、大阪メトロ中央線の車両費（3 編成 43.99 億円：令和 4 年時点）を適用 ● 区間内巡航速度 60km/h、運行間隔 15 分（近鉄けいはんな線生駒～学研奈良登美ヶ丘間の運行距離および日中ダイヤより設定）を想定し、3 編成分の購入費を計上
用地費	● 地価公示（国土交通省）を参照し、精華町内の標準値における公示価格の平均値（平成 30 年と令和 7 年で同一地点にて調査が実施されている 9 地点のみ）に基づき、平成 30 年から令和 7 年の増加率をもとに補正

## 2.4.3. 概算事業費の更新結果

以上の条件に基づき更新した概算事業費は以下の通りである。

表 2-5 概算事業費の更新結果

	路線名	京阪奈新線新祝園ルート (第三軌条方式)
前提条件	路線延長	6.2km
	駅数	5 駅
	想定機種	高速鉄道
概算事業費	工事費	約 469 億円
	車両費	約 44 億円
	用地費	約 132 億円
	総係費	約 37 億円
	合計	約 682 億円

### 3. 京阪奈新線新祝園ルート延伸に向けた事業化に必要な調査・検討項目

#### 3.1. 必要な調査・検討項目等の整理

2.2 節で整理した要件や事業スキームを踏まえ、今後、京阪奈新線新祝園ルートの延伸に向けて整備計画を具体化していくために、必要な調査・検討項目、および協議が必要な関係機関について、以下の通り整理を行った。

調査・検討項目	内容	協議が必要な関係機関
関係機関協議の場の設置	<ul style="list-style-type: none"> <li>・新線整備への関与が想定される沿線自治体・交通事業者等の関係者と、整備計画の具体化に向けた協議を行うための会議体等を設置する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・京都府、沿線市町</li> <li>・接続先として想定される鉄道事業者</li> <li>・既存バス事業者 (・適宜、学識経験者等)</li> </ul>
整備ルート、中間駅設置位置等の概略検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備ルートの概略(平面・断面)及び留置線・折り返し設備等の整備要否・整備箇所について、過年度検討結果を基に具体化する。</li> <li>・また、中間駅設置場所や駅施設(変電設備、換気設備、付随施設等)の条件について検討する。</li> <li>・あわせて、整備区間における地質調査や地下埋設物調査、環境アセスメント等を行い、整備計画上の支障がないか確認する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・接続先として想定される鉄道事業者</li> <li>・整備ルート上および駅周辺の地権者 等</li> </ul>
概算事業費の精査	<ul style="list-style-type: none"> <li>・以上の概略検討結果を踏まえ、概算事業費の再算出を行う。</li> </ul>	—
事業実施体制等の検討	<ul style="list-style-type: none"> <li>・整備・運営主体の役割分担のほか、補助事業等を活用した資金調達スキームを含む、関係者間での整備費用の負担内訳について検討する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・国土交通省</li> <li>・京都府、沿線市町</li> <li>・運営主体として想定される鉄道事業者 等</li> </ul>
整備基本計画の立案・合意形成	<ul style="list-style-type: none"> <li>・以上の検討結果について、整備基本計画としてとりまとめる。</li> <li>・また、資金調達スキームを踏まえ、適宜必要な関連計画(地域公共交通利便増進実施計画等)を立案する。</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>・関係機関協議参加者 等</li> </ul>

### 3.2. ロードマップの検討

前節で整理した調査・検討項目を検討する上でのスケジュール等について、ロードマップとして整理した。

