

三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進決起大会

日 時 平成29年9月11日（月）13時30分～
会 場 リーガロイヤルホテル（大阪）3階「光琳」

次 第

- 1 開 会
- 2 ご来賓挨拶
- 3 ご来賓紹介
- 4 大会決議
- 5 閉 会

三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進決起大会 決議文（案）

リニア中央新幹線は、東京・名古屋・大阪間の時間距離を飛躍的に短縮し、三大都市圏が一体化したスーパー・メガリージョンを形成するとともに、東海道新幹線との日本の大動脈の二重系化による災害に強い国土を形成するなど、我が国の成長戦略を遂行する上で、極めて重要な社会基盤であり、全線開業してこそ、効果が最大限に発揮されるものである。

名古屋・大阪間を結ぶリニア中央新幹線は、全国新幹線鉄道整備法に基づき1973年に決定された基本計画及び2011年に決定された整備計画において主要な経過地として「奈良市附近」と明記されており、近畿の中心部を横切る新たな大動脈として、我が国の東西二極の一極を担う近畿全体のポテンシャルを高め、国内外との対流を大きく促進させるとともに、災害に対する東海道新幹線とのリスク分散を可能とする。

また、大阪・関西では2019年ラグビーワールドカップ、2021年ワールドマスターズゲームズの開催が予定されており、現在、国を挙げて誘致活動を展開している2025年日本万国博覧会が実現すれば、これらを契機として、大阪・関西へさらなる訪問客の増加を促し、リニア中央新幹線の全線開業との相乗効果により、我が国のさらなる飛躍・発展につながることを期待される。

現在、東京・名古屋間について、2027年の開業に向けて東海旅客鉄道株式会社が工事を進めているところであるが、名古屋・大阪間について、昨年度、総額3兆円の財政投融資の活用により、当初予定時期より開業が最大8年前倒しすることが決定された。これにより、リニア中央新幹線の「一日も早い全線開業」に向けた取組みは新たなステージに入った。

今後、一日も早い全線開業の実現に向け、東京・名古屋間の工事を着実に進め、早期にその目途を立てるとともに、名古屋・大阪間については、一刻も早く、環境影響評価の手続きを始め、「奈良市附近」を主要な経過地とした基本計画及び整備計画に基づき、ルート・駅位置を早期に確定し、開業8年前倒しを現実のものとしていくことが必要である。

名古屋・大阪間のルート・駅位置の早期確定により、三重県及び奈良県においては、地元における様々な協力体制の構築と、駅周辺のまちづくり・駅交通アクセスの検討に着手することが可能となり、大阪府においても、地元自治体の協力体制の構築と新幹線等の広域交通結節点に相応しいターミナル駅として、必要な検討期間を確保することが可能となる。

以上を踏まえ、三重県、奈良県、大阪府の自治体及び経済団体が一丸となり、「三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進会議」等による新たな取組みをスタートさせるとともに、国との連携を図り、東海旅客鉄道株式会社に協力していくこととし、以下のとおり決議するものとする。

一、リニア中央新幹線の全線開業による経済効果を最大限発揮させるため、名古屋・大阪間の工事を速やかに着工するとともに、一日も早い全線開業を実現すること。

一、基本計画及び整備計画に示された「三重・奈良・大阪ルート」を前提とした、ルート及び駅位置を早期に確定すること。そのため、概略ルート及び駅の概略位置の早期公表に向けた準備を連携、協力して進め、環境影響評価の手續に速やかに着手すること。

一、駅位置の検討に際しては、その効果が近畿全体に及ぶ交通結節性の高い位置とするとともに、乗客の乗換え利便性を十分に確保すること。特に、ターミナル駅については、新幹線等の広域交通結節点に相応しい交通アクセスや周辺まちづくりに関する検討に十分な時間を要することから、一日も早い着工を実現するため、早い段階から協議・調整をすること。

2017年 9月11日

リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会
リニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会
リニア中央新幹線建設促進三重県・奈良県経済団体連合協議会
リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会

ニッポン 再興!

○SAKA

NAGOYA

TOKYO

リニア中央新幹線
大阪—名古屋—東京、1日も早い全線開業の実現を!

リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会

早期全線開業で

リニア効果を最大化

ニッポン再興!

リニア中央新幹線の 早期全線開業の実現を目指して

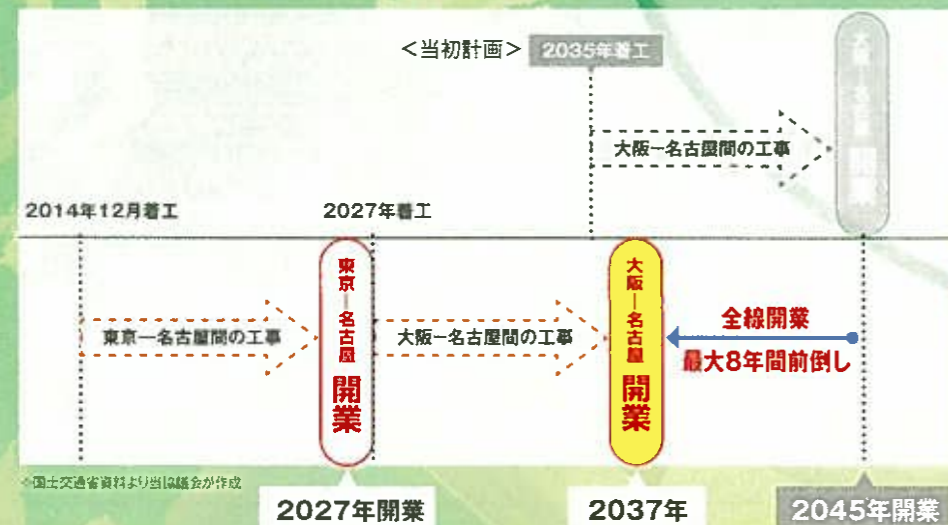
リニア中央新幹線は、大阪—名古屋—東京間を1時間で結ぶことで、**スーパー・メガリージョン**を形成する国家的プロジェクトであり、その効果を最大限発揮するには、**1日も早い全線開業を実現**しなければなりません。

JR東海(建設主体)の当初計画では、東京—名古屋開業は**2027年**、大阪—名古屋開業は2045年。

この間18年の期間がありました。が、財政投融资の貸付けを活用することにより、全線開業までの期間を**最大8年間前倒し**することを目指すこととなりました。

協議会では、さらに**1日も早い大阪—名古屋間の着工、開業の実現**に向け、取り組みを進めていきます。

《8年間前倒しの整備スケジュール》



早期全線開業で
最大化する

3つの効果

効果
その

1

日本の国際競争力を向上
(スーパー・メガリージョンの構築)

※スーパー・メガリージョンとは、リニア中央新幹線により首都圏・中部圏・関西圏が一体化した拠点(1時間圏内)

効果
その

2

日本の
大動脈を二重化
(国土強靱化の促進)

効果
その

3

日本経済を
活性化
(地方創生を加速)

全線開業による増大効果

年間**6,700億円**

※東京—名古屋開業による経済効果との差

3つの核を持つ巨大経済圏の誕生でヒト、モノ、コトが動き出す。

(大阪—名古屋—東京を1時間でつなく巨大経済圏)

1 日本の国際競争力を向上

成長著しいアジアの巨大経済圏に対抗

リニア中央新幹線の全線開業が実現することで、3大都市圏が一体化し、人口7,000万人、国内総生産約300兆円(日本のGDPの約6割を占める)の世界最大のスーパー・メガリージョンが形成され、成長著しいアジアの巨大経済圏に対抗することができます。

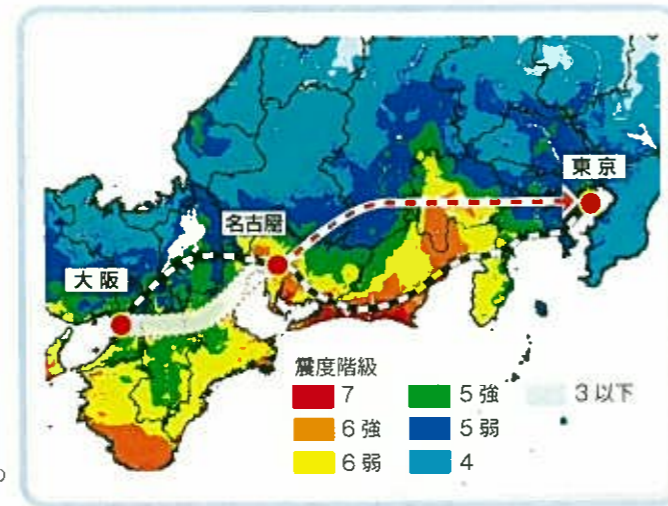


※「大交流リニア都市圏」は「中央新幹線沿線学会編『リニア中央新幹線で日本は変わる』2001(H13)年8月」を参考に、東海道・中央新幹線の15都府県を想定
※人口は2010(H22)年国勢調査人口等基本集計結果に基づき作成
※国内総生産は2011(H23)年県民経済計算統計表に基づき作成

2 日本の大動脈を二重化

東西の断絶リスクを大幅に軽減

リニア中央新幹線の全線開業が実現することで、日本経済の大動脈である、大阪—東京の二重化が完成。今後30年以内に60%~70%の確率で発生するとされる南海トラフを震源域とするM8以上の大地震発生等による、東西の断絶リスクを大幅に軽減することができます。

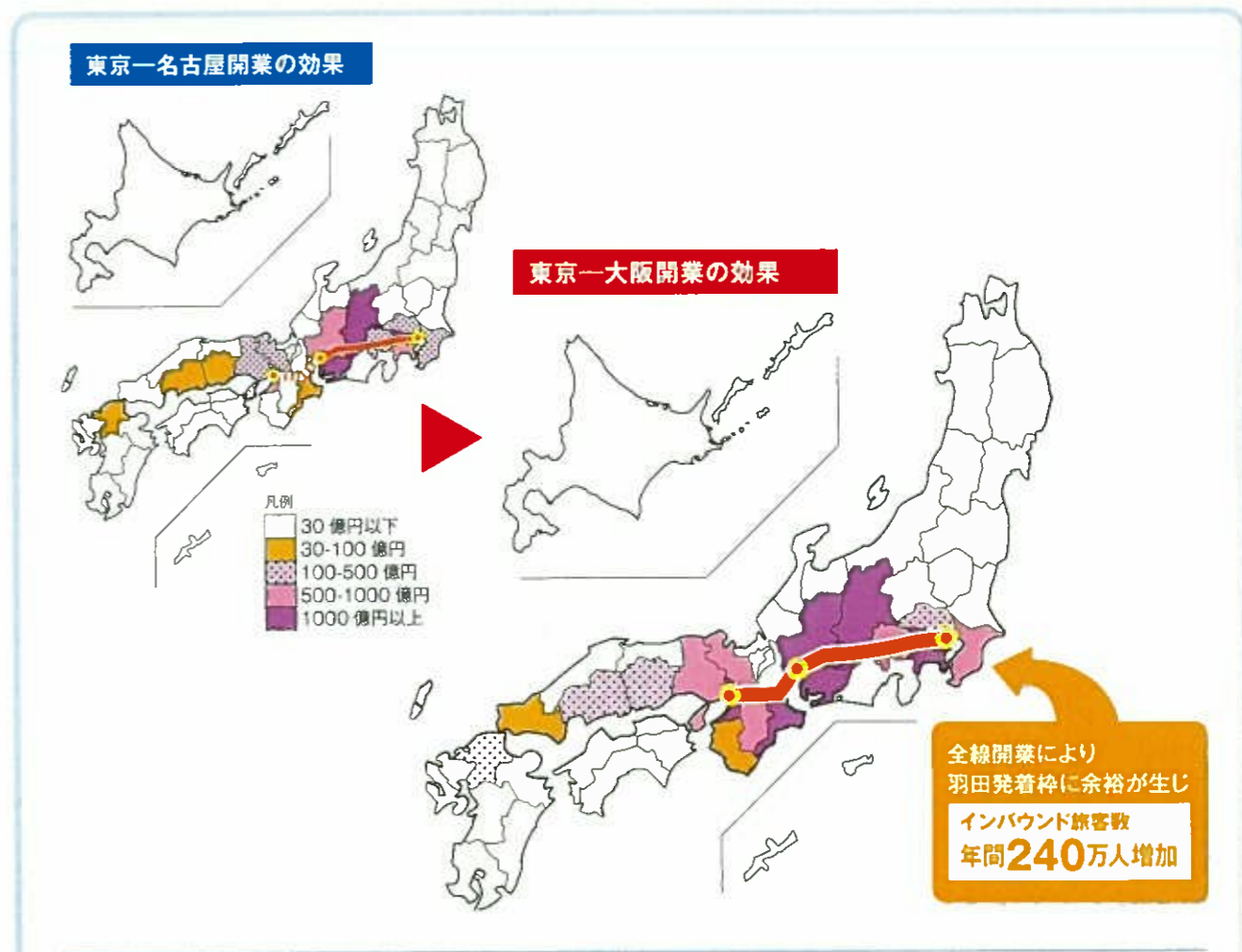


出典 内閣府南海トラフの巨大地震モデル検討会(2012(H24)年8月29日)の地表震度分布図(陸側ケース)を基に作成

3 日本経済を活性化

全国の広範囲に経済効果が波及

リニア中央新幹線の全線開業が実現することで、名古屋までの暫定開業に比べ、更なるビジネス効率の向上・観光需要創出等により、全国で年間6,700億円の経済効果を創出します。その効果は首都圏、中部圏、関西圏のみならず、中国、九州地方など全国の広範囲に波及します。



開業による経済効果(全国・年間)	東京—名古屋開業	東京—大阪開業
合計	8,900	15,600
産業活動誘発効果(ビジネス)	4,400	7,100
観光誘発効果(国内観光)	2,200	3,300
観光誘発効果(インバウンド)	2,300	5,200

(単位:億円)

効果差
年間6,700億円

大阪—東京を直結することで、初めて機能を発揮!

全線開業により、鉄道の4時間圏域が大幅に拡大!

東京からの4時間圏は、福岡、徳島、鳥取まで拡大

東京(品川駅)からの所要時間 (単位/時間分)	
	現在 全線開業
→ 岡山	3:20 2:10
→ 広島	3:50 2:50
→ 博多	5:00 3:50
→ 和歌山	3:30 2:20
→ 鳥取	5:00 3:40
→ 高松	4:20 3:10



大阪(新大阪駅)からの所要時間 (単位/時間分)

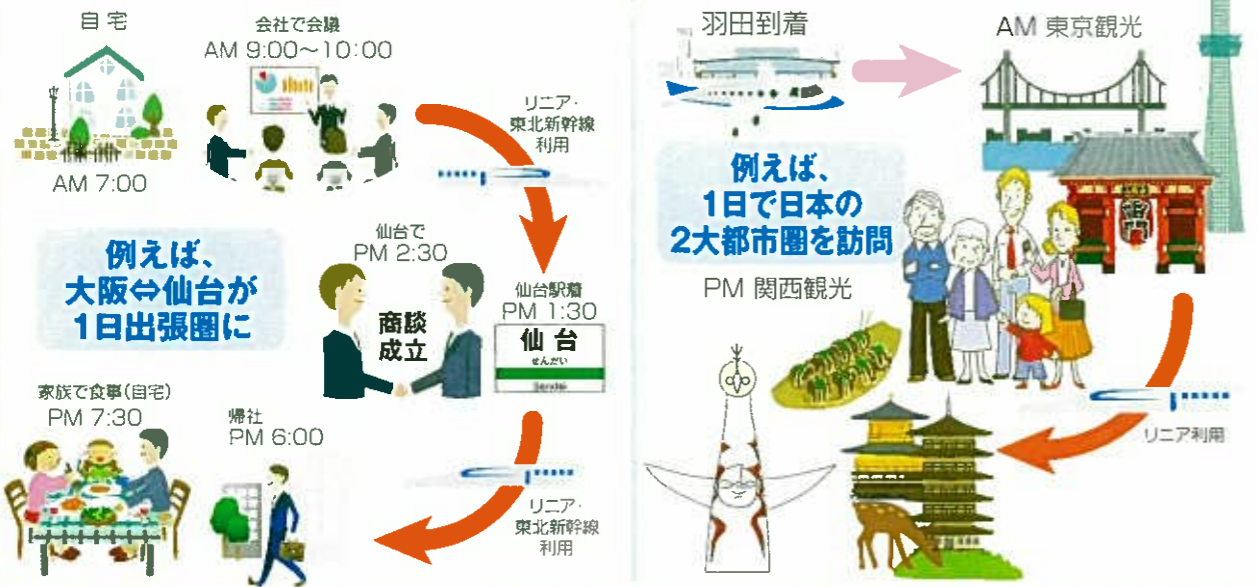
	現在	全線開業
→ 宇都宮	3:40	2:30
→ 徳島	4:20	3:20
→ 仙台	4:20	3:20
→ 盛岡	5:00	3:50
→ 新潟	4:50	3:40

※所要時間は2014(H26)年春の時刻表等をもとに設定
全線開業時の新大阪または品川の乗換えは15分を設定

ビジネス

新たな交流・移動の例

観光



スーパー・メガリージョンがもたらす企業行動等への影響と効果

調査概要

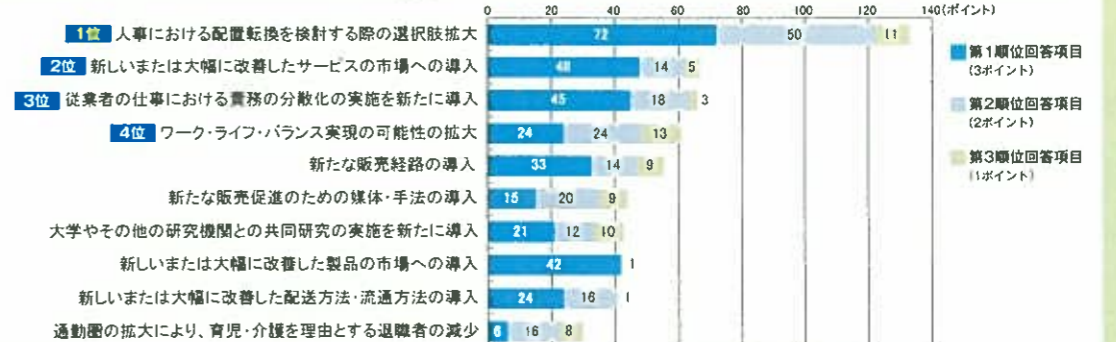
調査時期: 2015年11月2日~12月4日
 調査対象: 関西経済連合会会員企業1,026社、大阪商工会議所会員企業1,079社
 回答企業数: 125社
 属性: 製造業45.6%(57社)、非製造業54.4%(68社)
 資本金3億円以上59.2%(74社)、3億円未満40.8%(51社)
 本社立地場所 関西圏82.4%(103社)、首都圏29.6%(37社) ※ 二本社制の企業を含む

調査結果 ~リニア中央新幹線により東京・大阪が約1時間で結ばれた場合の効果~

●企業において期待される効果

<企業アンケート>

東京・大阪間が1時間で結ばれることについて「期待される効果」や「イノベーションの可能性」などについて、最も当てはまると思う項目(3つまで・一部抜粋)



<企業ヒアリング>

- 東京・大阪間が約1時間で結ばれることにより、労働分野・働き方へのインパクトが大きいと思われる。
- 育児・介護による退職者の減少、女性労働力の活用拡大などが期待できる。
- 女性や高齢者にとっての労働環境が改善され、国内における労働力人口の不足問題が解消されるとともに、社会保障費の削減や税収の増加により、財政再建にもつながることが予想される。

東京・大阪が約1時間で移動可能となることに伴う時間的制約の軽減は、**人事異動や配置転換の選択肢拡大**をもたらすことで、**組織のあり方を大きく変え、働き方を多様化**させる可能性がある。

●圏域において予想される影響

<企業アンケート>

本社所在圏域において予想される好影響 (3つまで・一部抜粋)



<企業ヒアリング>

- 東京・大阪間の時間的制約が小さくなることにより、人的交流が活発になる。
- 大学や研究機関との新たな共同研究の機会が増えることが期待でき、その結果としてイノベーションが起こることも期待できる。
- 観光資源の豊富な関西圏においては、移動時間が短くなることにより内外からの需要が高まる。

スーパー・メガリージョン形成は、人的交流を活性化させ、**イノベーションや新しい成長産業創出の推進要因**になり得る可能性がある。その結果、**生産性と働き方に関する変革**をもたらすことが期待される。

スーパー・メガリージョン形成への期待

リニア中央新幹線全線開業によるスーパー・メガリージョン形成により、

- イノベーションの促進、新産業の創出 → 国際競争力及びGDPの向上
- 人事異動や配置転換の選択肢拡大や働き方の多様化 → ワークライフバランスの大きな変革が期待される。