

総 会 次 第

1 開 会

2 主催者挨拶

3 来賓祝辞

4 来賓紹介

5 議 事

第1号議案	令和3年度事業報告について
第2号議案	令和3年度収支決算報告について
第3号議案	令和4年度事業計画（案）について
第4号議案	令和4年度収支予算（案）について

6 説 明 「中央新幹線計画の近況について」

7 総 会 決 議

8 閉 会

決 議 (案)

リニア中央新幹線は、我が国の三大都市圏を東海道新幹線・北陸新幹線と異なるルートで超高速で結ぶことにより、大規模災害発生時に備えたりダンダンシーを確保するとともに、本県を含むこれまで国土軸に含まれていなかった地域の活性化を図り、均衡ある国土の発展を目指す国家的プロジェクトである。

今から49年前の1973年(昭和48年)には、全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画に主要な経過地として「奈良市附近」と定められ、2011年(平成23年)に決定された整備計画でも改めて「奈良市附近」が主要な経過地として明記されている。

現在、東京・名古屋間の建設工事が進められているところであるが、2016年(平成28年)には、政府において、財政投融资の活用により全線開業を最大8年前倒しすることとされた。これを踏まえ、本県では15年後の2037年(令和19年)に迫った全線開業に向け、「奈良市附近駅」設置と関連する事業の実現を本県の発展に向けた諸政策の基軸とし、取組を進めているところである。

こうした中、本年6月に政府が閣議決定した「経済財政運営と改革の基本方針2022(骨太の方針)」において、「リニア中央新幹線について、(中略)全線開業の前倒しを図るため、建設主体が2023年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手できるよう、沿線自治体と連携して、必要な指導、支援を行う。」との記述が新たに盛り込まれ、名古屋以西区間の進捗を図ることに係る政府の方針が明確に示されるなど、新たな動きが出てきている。来年2023年に環境影響評価手続きが開始されると、駅位置及び県内ルートが事実上決定し、工事実施計画の認可、そして着工に向けた動きが具体化することになる。このように、本県が長く求めてきた「三重・奈良・大阪ルート」の早期事業着手に向け、大きな一歩を踏み出す環境がいよいよ整ってきたところである。

今後、「奈良市附近駅」の位置及び県内ルートの決定に当たっては、用地取得の確実性、発生土活用先の確保、文化財・環境等への配慮といった工事に直接関わる事項、また、交通結節性の確保、駅周辺のまちづくり、地域全体の将来的な発展可能性といった地域において大きな関心を有する事項が、重要な要素となる。これらの事項について、本県として、事業主体である東海旅客鉄道株式会社と密接に連携しながら検討を進め、本県発展のまたとない機会であるリニア中央新幹線の整備効果が最大限発揮されるものとなるよう、取り組むことが重要である。

以上を踏まえ、本県の自治体、経済団体及び関係者が一致協力し、以下の事項の実現に向け、強力な運動を展開するものとする。

- 1 (1) 約50年前からの決定事項である「奈良市附近駅」設置の実現に向け、駅位置及び「三重・奈良・大阪ルート」を早期に確定させるべく、骨太の方針に記載されたとおり、来年2023年から名古屋・大阪間の環境影響評価手続きに着手すること。
(2) 「奈良市附近駅」の位置は、リニア中央新幹線の整備効果が本県全体さらには紀伊半島全体に広範に及ぶよう、交通結節性や地域の将来的な発展可能性といった諸要素を十分に考慮したものとする。
- 2 リニア中央新幹線の整備効果は、全線開業してこそ最大限に発揮されるものであることを踏まえ、15年後の2037年に東京・大阪間全線が確実に開業できるよう、本県区間を含む名古屋以西区間の工事に早期着工すること。
- 3 名古屋・大阪間の車両基地は、大阪のターミナル駅の近傍である奈良県内へ設置すること。

以上、決議する。

令和4年11月18日

リニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会

(参考)

令和4年11月

奈良県政府要望資料

(リニア中央新幹線関係)

①15年後のリニア中央新幹線全線開業・「奈良市附近駅」設置に向けて



「骨太の方針」に、来年2023年からの名古屋以西区間の環境影響評価着手に関する方針を記載いただくとともに、岸田総理からも駅位置・ルート決定に向け、知事がリーダーシップを発揮するようご要請をいただくなど、積極的に推進する姿勢を示していただいていることに、心より感謝。

○ 来年2023年から環境影響評価手続きが開始されると、**駅位置及び県内ルートがほぼ決定**。工事実施計画の認可、そして着工に向けた動きが具体化。

○ 「奈良市附近駅」位置・ルート決定にあたっては、以下の要素が重要。

【工事に直接関わる事項】	【地域において大きな関心を有する事項】
①用地取得の確実性	④交通結節性の確保
②発生土活用先の確保	⑤駅周辺のまちづくり
③文化財・環境等の配慮を要する事項	⑥地域全体の将来的な発展可能性

○ 本県出身の新谷寅三郎運輸大臣が1973年(49年前)に基本計画に位置づけられた「奈良市附近駅」の位置、県内ルートの決定に向けて、JR東海をはじめ関係者とも連携しながら、全力で取り組みます。



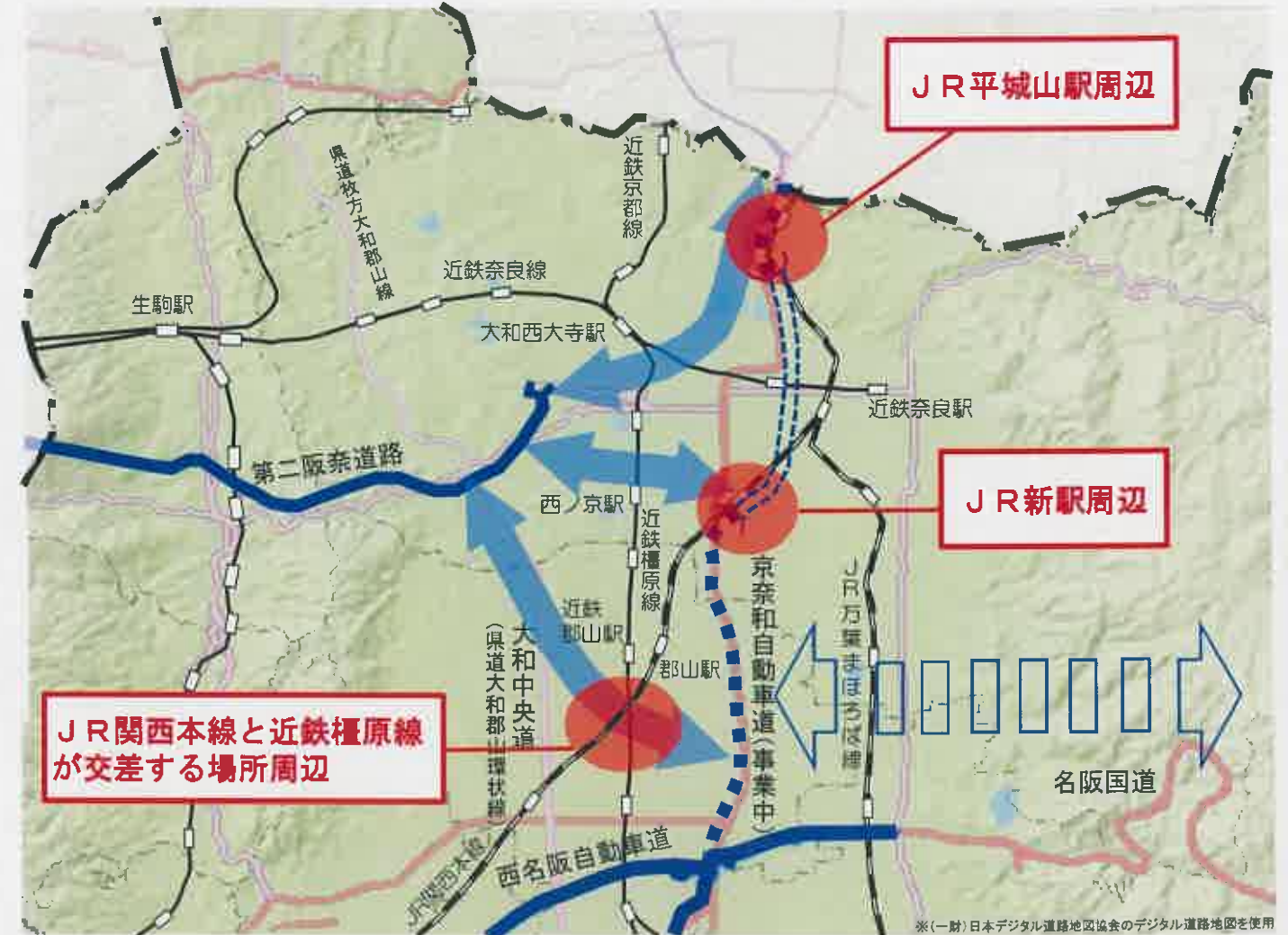
岸田総理と荒井知事・一見三重県知事との懇談
(本年6月17日)



齊藤国土交通大臣へ名古屋以西区間の整備促進を要望(本年10月11日)

②リニア駅への直結アクセスと県内高速道路網の形成

○ 在来線や高速道路との結節性を考慮すると、**事実上、下記の3つが「奈良市附近駅」の重点候補**。



○ リニア駅への直結アクセスと県内高速道路網のボトルネックの解消



国にお願いすること

1. 「奈良市附近駅」の位置及び三重・奈良・大阪ルートの**早期確定**のため、来年2023年から名古屋・大阪間の環境影響評価に着手すること。
2. 2037年の東京・大阪間全線開業に向け、本県区間を含む名古屋以西区間の工事に**早期に着工**すること。
3. **車両基地**を大阪のターミナル駅の近傍である**奈良県内**に設置すること。

③五條市の大規模広域防災拠点整備にリニアの発生土を活用

- 南海トラフ巨大地震等に備え、紀伊半島全体の救助・支援活動拠点として2,000m級滑走路を有する大規模広域防災拠点を五條市に整備。
- 大規模広域防災拠点の整備に、リニア中央新幹線の建設に伴う発生土を活用。環境への配慮や脱炭素にも貢献する鉄道による輸送を検討。
- 発生土の運搬に際し、一部バイパス線の建設や線形改良を実施。

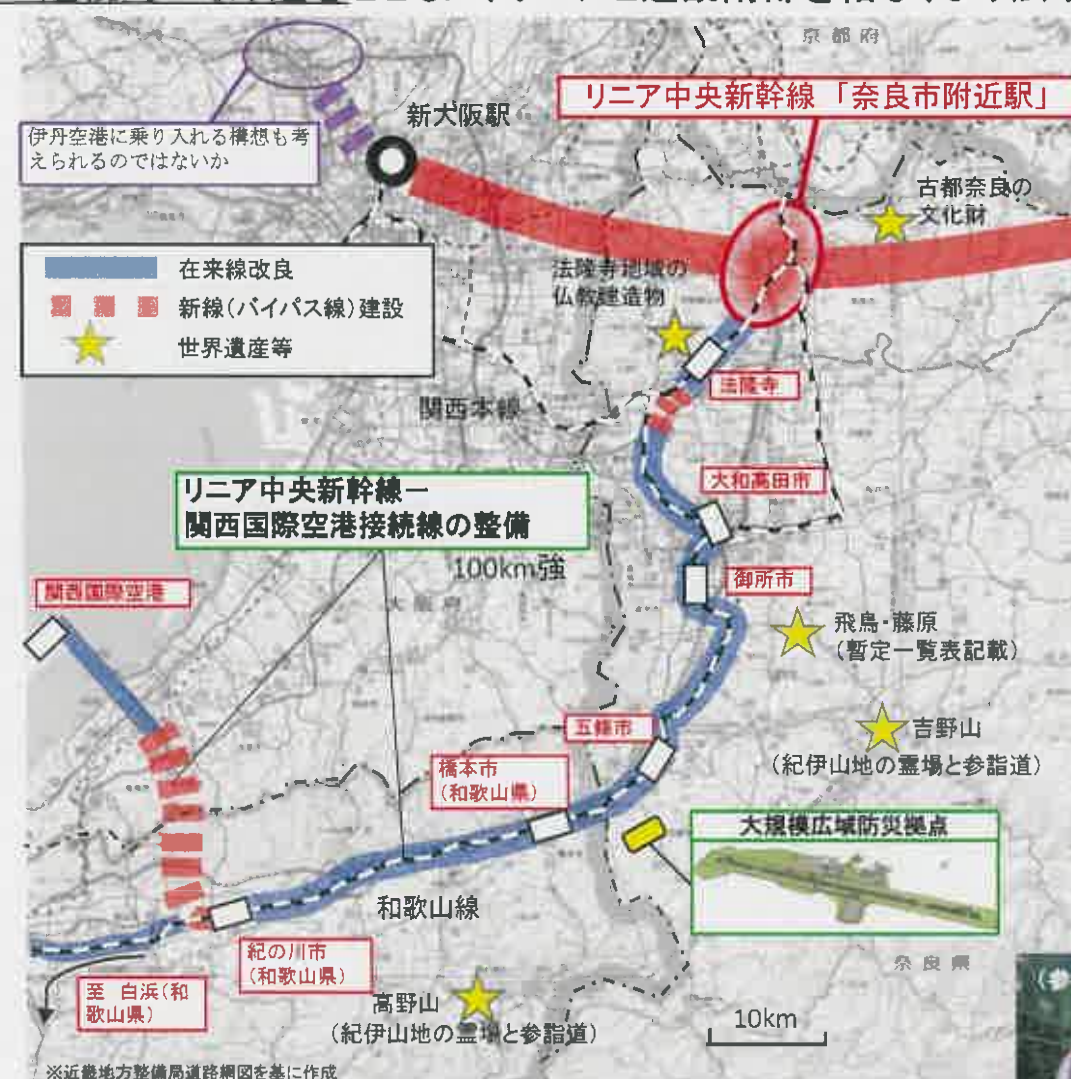


大規模広域防災拠点の整備に発生土を活用



④リニアの整備効果を最大限に活用(鉄道との結節性:関空接続線等)

- 在来線改良と新線建設の組み合わせ方式で検討。(在来線活性化や事業費低減等の観点から、できる限り在来線を活用)
- 発生土運搬のために改良した線路も活用するとともに、和歌山線と関西国際空港を結ぶルートの新設。
- 関西空港からのインバウンド客や、関東・中部からのリニア利用者を、本県の世界遺産等に連続的に取り込むとともに、リニアと近畿南部を結ぶ、より広域な観光ルートを形成。



整備費: 1,900億円程度(全路線長100km強)
 ※整備新幹線や過去の在来線改良事例を基に試算。車両調達費等は含まない。
 新線建設: 法隆寺駅付近～畠田駅付近
 紀の川市駅付近～JR関西空港線合流部



国にお願いすること

■ 『ポスト整備新幹線』を見据えた新たな鉄道整備スキームの1つとして、具体化に向けた検討を深めるうえで、国からもご指導・ご協力を賜りたく存じます。