

① リニア中央新幹線 三重・奈良・大阪ルートの早期実現

～速いリニアで奈良へ～

国にお願いすること

1. 「奈良市附近」の駅位置及び三重・奈良・大阪ルートを早期に確定すること。
2. 2037年の全線開業に向けた早期事業化のため、名古屋～大阪間の環境影響評価手続きに速やかに着手すること。
3. 奈良県内の工事を早期に着工すること。
4. 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。

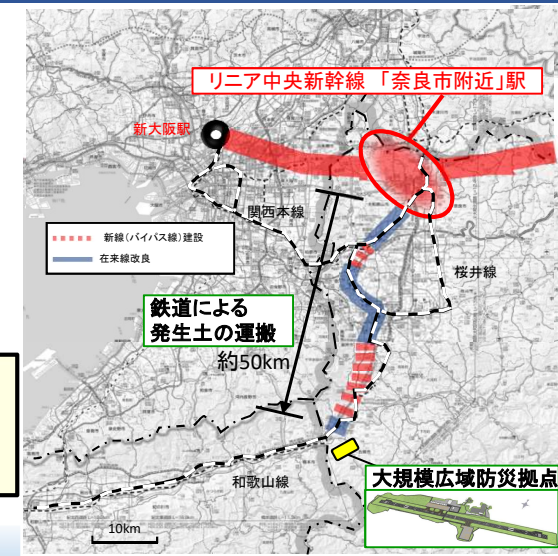


③ 鉄道による発生土の運搬

～盛土に用いる大量の土砂輸送～

- リニア中央新幹線等の建設に伴う発生土を長期的・安定的に奈良市附近から五條市まで運搬する必要。
- 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。

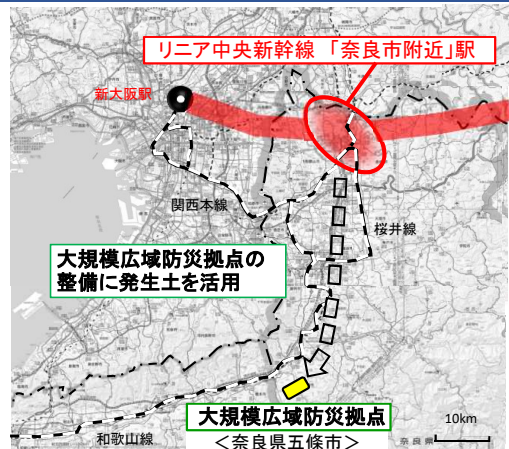
■ 関係機関・事業者との調整や技術的な検討を深めるうえで、国からもご指導・ご協力を賜りたく存じます。



② 大規模広域防災拠点整備への発生土の活用

～守り・備えを強化～

- 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整備。
- 本拠点の整備に、リニア中央新幹線等の建設に伴う発生土を有効活用。
(リニア建設に伴い県内だけで700万m³程度の発生土が想定される)



大規模広域防災拠点の整備

◆Ⅱ期:600m級滑走路を有する大規模広域防災拠点

◆Ⅲ期:2,000m級滑走路を有する大規模広域防災拠点



谷部を含め、2,000m級滑走路等の整備に大規模な盛土工事を想定



④ リニア中央新幹線—関西国際空港接続線の整備

～特急で世界遺産へ～

- 「奈良市附近」駅と関西国際空港を直結する接続線(狭軌新幹線:単線)の整備を新線建設と在来線改良の組み合わせ方式で検討。
- 関西空港からのインバウンド観光客や、関東・中部地域からのリニア利用者を、奈良・和歌山両県の世界遺産等に連続的に取り込むとともに、白浜等との観光地を結ぶルートを形成。

■ 『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。



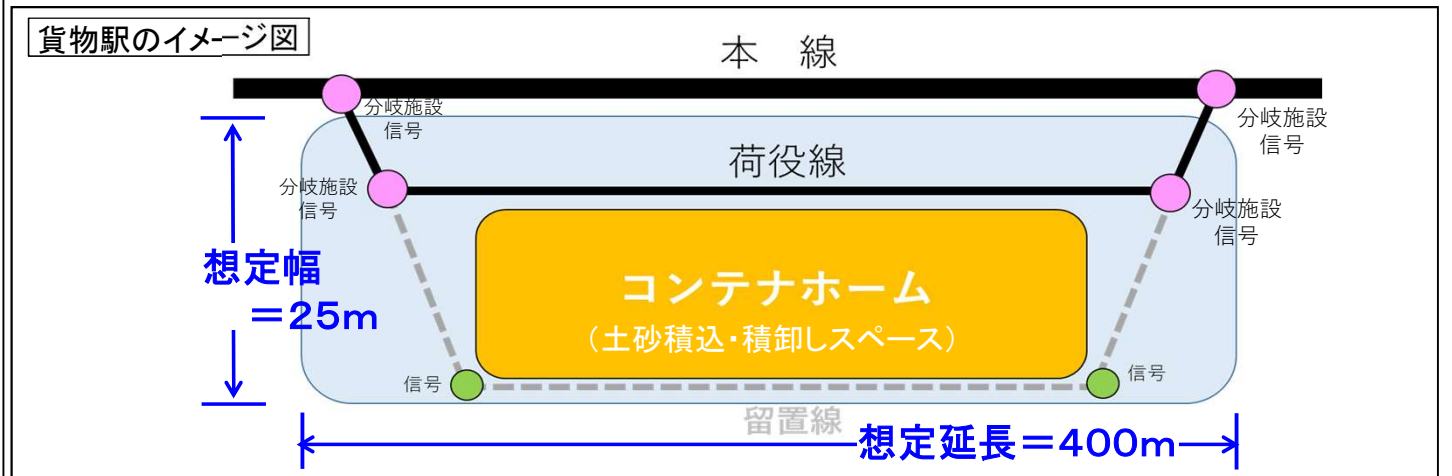
関連する構想：鉄道による発生土の運搬について

- リニア中央新幹線等の建設に伴う発生土を長期的・安定的に奈良市附近から五條市まで運搬する必要。
- 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。



<事業スキーム (イメージ)>

- ・ 奈良及び五條にそれぞれ、**土砂を積込み積卸しする貨物駅を新設**
- ・ JR関西本線及び和歌山線（在来線）を活用（設備等の改良や一部バイパス線を検討）し、土砂を運搬



<貨物駅の事例> (横浜羽沢駅 ※E&S方式にリニューアル)



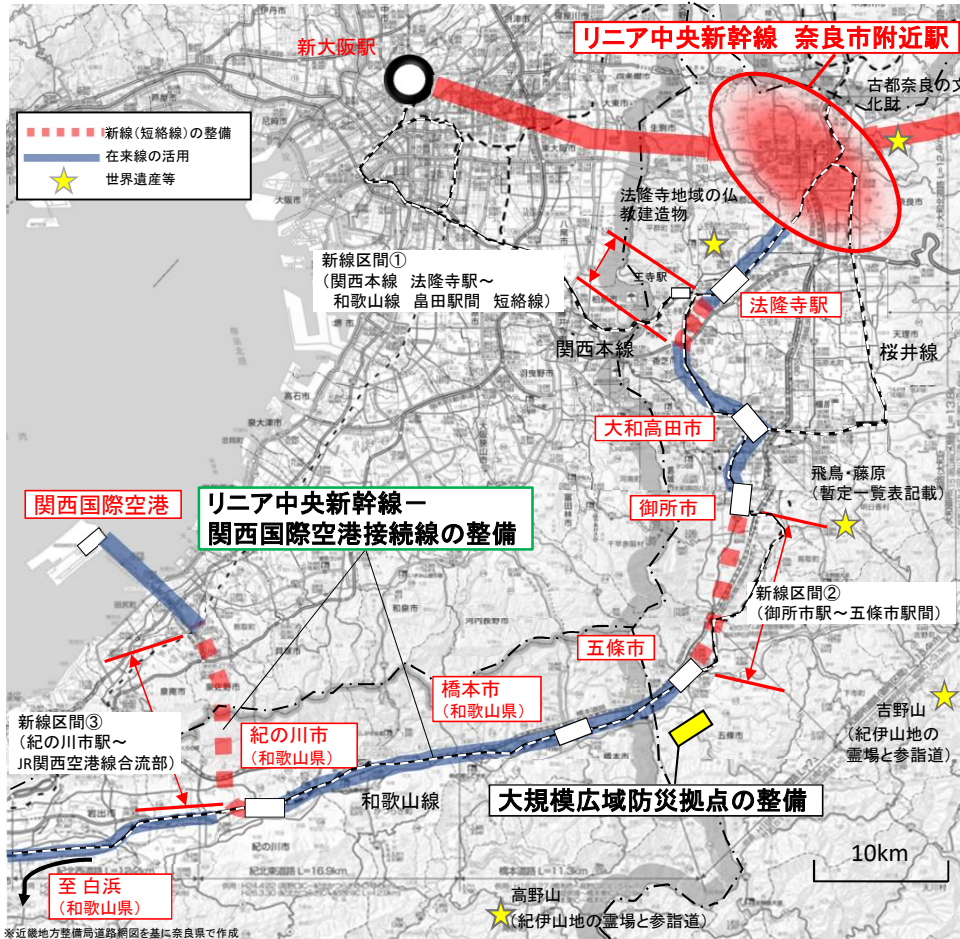
※E&S方式（着発線荷役方式）
着発線上に、荷役ホームがあり、列車が到着した直後に荷役作業を開始し、そのまま発車できるもの。

コンテナホーム A=約2.8万m²
整備費用 約17億円（用地買収不要）

出典：国土地理院撮影の空中写真(2019年撮影)

関連する構想：リニア中央新幹線－関西国際空港接続線の整備について

- リニア中央新幹線「奈良市附近」駅と関西国際空港を直結する接続線の整備を構想。
- 整備方式は、新線(狭軌新幹線:単線、最高時速200km/h程度)建設と、在来線改良の組み合わせを想定。
例えば、新線区間については地元等が出資する主体による整備(上下分離方式)を想定。
- 関西国際空港からのインバウンド観光客を奈良・和歌山両県の世界遺産等に連続的に取り込むとともに、リニア中央新幹線と白浜など近畿南部の観光地を結ぶ、より広域な観光ルートを形成。



<概要>

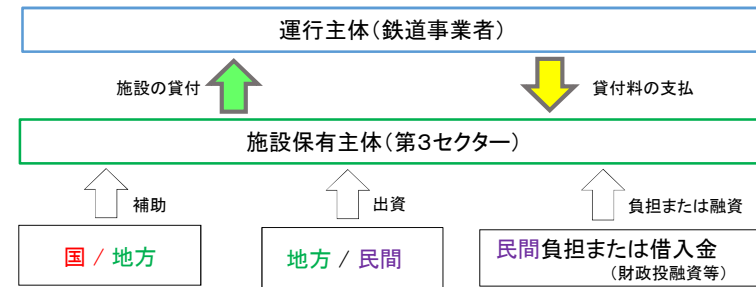
・「奈良市附近」駅－関西国際空港 総延長100km強(うち新線区間:30km程度)
所要時間 最速60分弱

(新線区間:最高時速200km、在来線活用区間:最高時速130kmを想定)

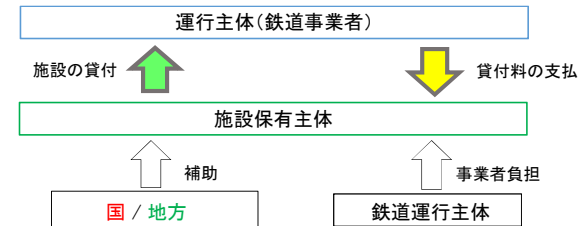
・「奈良市附近」駅－白浜 総延長約200km、所要時間 2.5時間程度

<事業スキーム(イメージ)>

(1)新線区間 【上下分離方式】



(2)在来線改良区間



狭軌高速鉄道(新線整備)



ほくほく線 特急「はくたか」

在来線改良(イメージ)



JR和歌山線 軌道の現状(最高時速85km)

- <改良例>
- ・軌道強化
(ロングレール化、重軌条化、マクラギ改良等)
 - ・駅施設改良
 - ・信号保安設備の改良
 - ・鉄道の高架化・線形改良等

<整備費等:整備新幹線や過去の在来線改良事例を基に試算>

○ 整備費:約2,500億円(「奈良市附近」駅-関西空港間の新線建設・在来線改良の合計)

※車両新造費等は含まない。サンダーバード車両等の活用も検討。

○ 借入金償還の負担がなく、運賃収入で運営費を賄う場合、約16,000人/日の利用が必要。

※上記は、現時点において、奈良県にて想定・試算したもの