

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・ルートへの決定に向け、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〕

- ①用地取得の確実性
- ②発生土活用先の確保
- ③文化財・環境等の配慮を要する事項

〔地域において大きな関心を有する事項〕

- ④交通結節性の確保
- ⑤駅周辺のまちづくり
- 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。



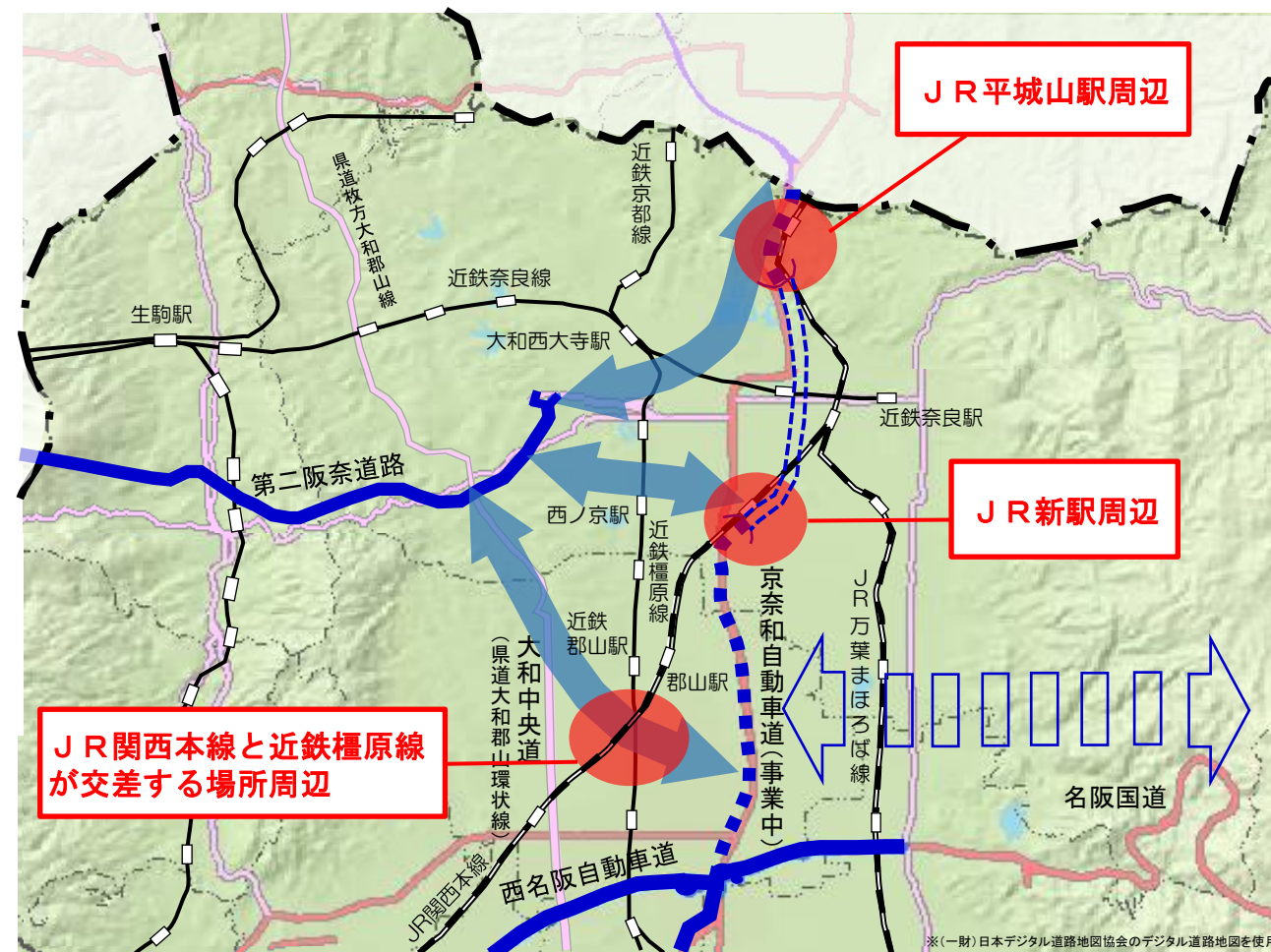
岸田総理と荒井知事・一見三重県知事との懇談
(本年6月17日)



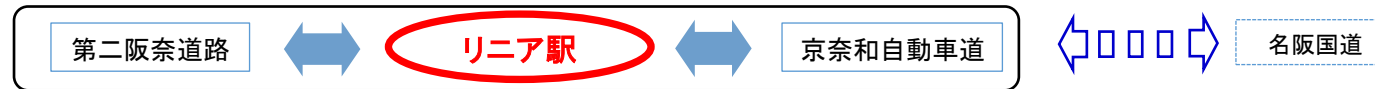
齊藤国土交通大臣へ名古屋以西区間の整備促進を要望(本年10月11日)

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

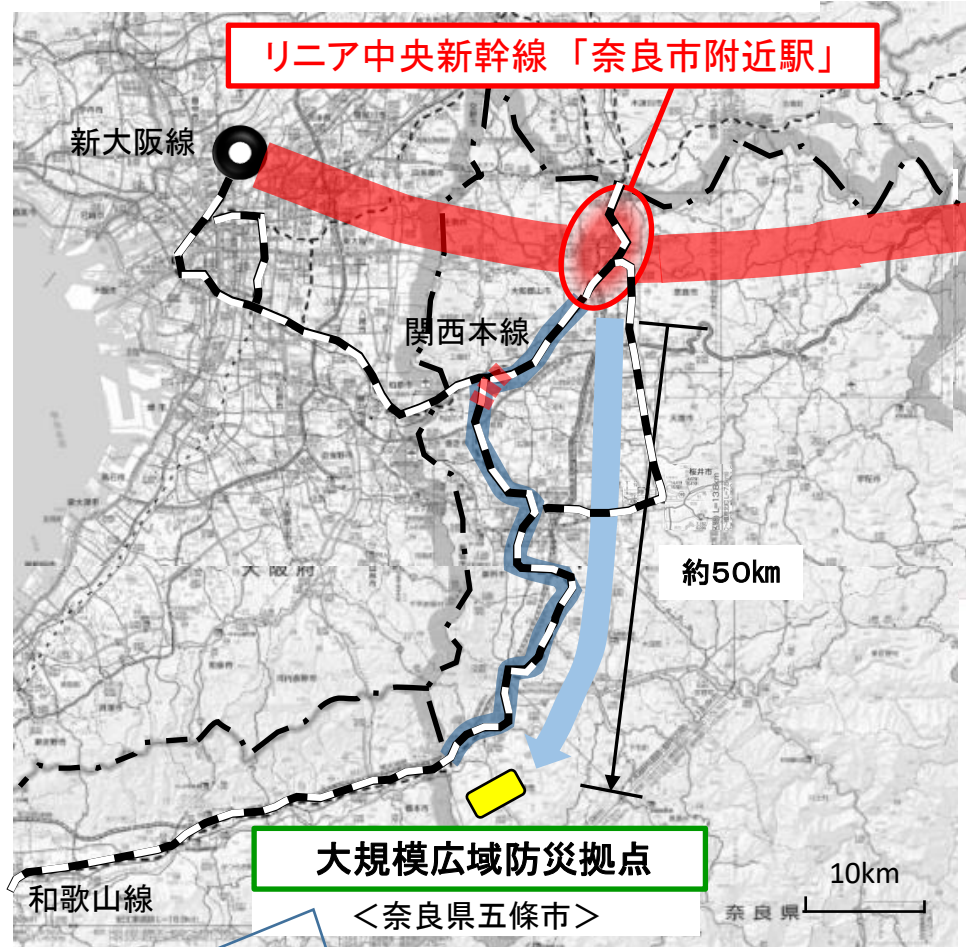


国にお願いすること

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。

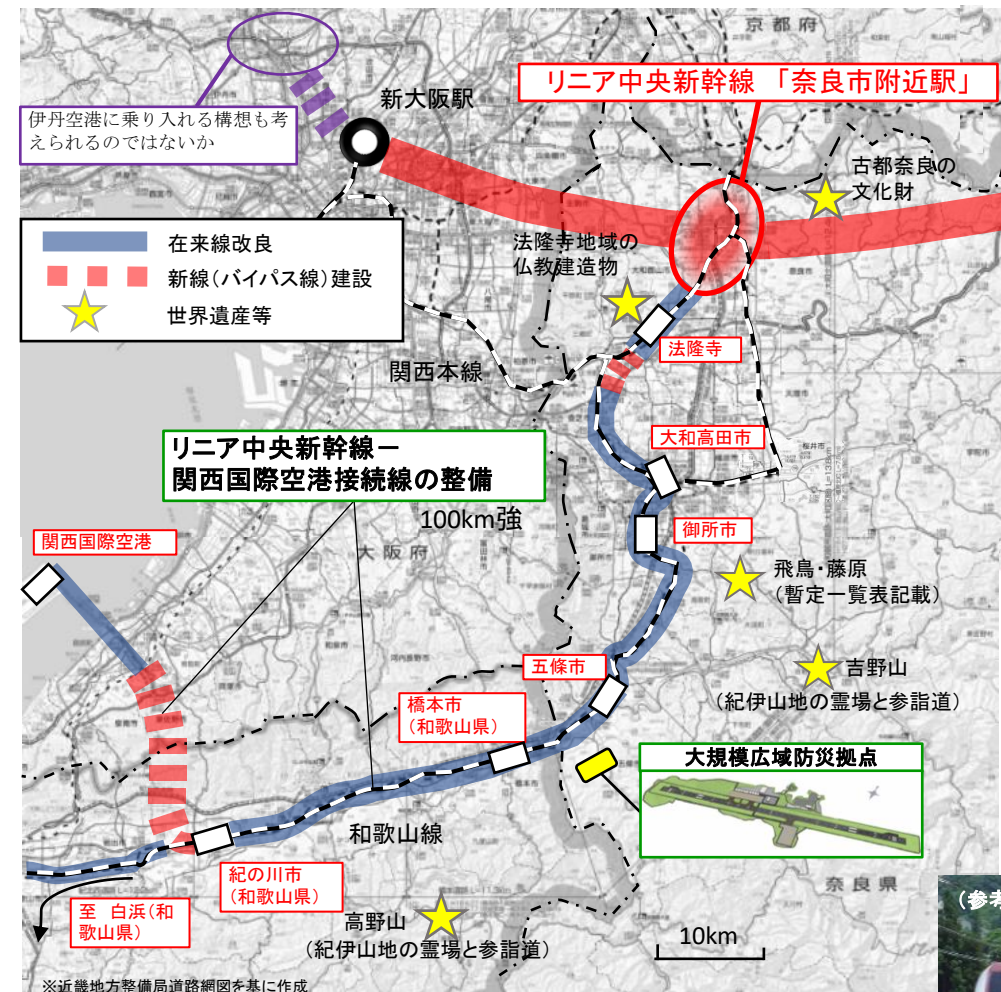


大規模広域防災拠点の整備に発生土を活用



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。



※近畿地方整備局道路網図を基に作成
 整備費: 1,900億円程度(全路線長100 km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～島田駅付近
 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。