

決議（案）

リニア中央新幹線は、将来の日本を支える新たな国土の大動脈として、関東・中部・近畿圏の交流、連携を一層強化させ、人口約 7000 万人の新たな交流圏域を形成することにより、世界中からヒト・モノ・カネを呼び込む巨大な経済圏を生み出し、停滞する日本経済の再生に向けた動きを加速させ、さらに日本を大きく成長させる原動力となる国家的プロジェクトである。その開業の効果は、三重県においても、観光や産業経済、県民生活等の様々な分野に波及し、本県のさらなる発展に大きく寄与するものである。

令和 6 年 7 月には、リニア中央新幹線の三重・奈良・大阪ルートを前提とした詳細なルート・駅位置の早期確定及び早期全線開業に向け、連携して取り組むため「リニア中央新幹線三重・奈良・大阪建設促進連携会議」を設置した。また、同月に岸田文雄内閣総理大臣（当時）が来県し、J R 東海によるリニア三重県駅の駅位置及びルート選定のためのボーリング調査箇所を視察された。岸田総理からは、最速 2037 年の全線開業に向けて整備が適切に進むように必要な支援を実施するとともに、リニアの整備効果が最大限発揮されるよう、駅周辺を含めたまちづくりを全面的に支援する旨の発言をいただいたほか、上記連携会議について、国土交通省と J R 東海を正式メンバーに加え、取組を加速させる旨を表明いただいた。

このように、令和 5 年 12 月に名古屋・大阪間の環境影響評価の着手が発表されて以降、三重・奈良・大阪ルートの早期事業着手に向けた環境がいよいよ整いつつある。

一方、東京・名古屋間については、平成 26 年 10 月に認可された工事实施計画により、建設工事が進められているが、現在、困難な諸課題に直面している。

まずは、この区間の事業を早期開業に向けて着実に進めるとともに、開業後連続して行くとされる名古屋・大阪間の速やかな事業着手、一日も早い全線開業へと確実につなげていく必要がある。

さらに、リニア中央新幹線は、東京・大阪間の全線が開業されてこそ機能が完全に発揮される事業とされているが、名古屋・大阪間については、整備計画において奈良市附近が主要な経過地とされているもののルートや停車駅の設置が未だ決定されていない状況にある。

このため我々は、リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会の事業目標に則り、三重・奈良・大阪ルート及び県内への停車駅設置の早期確定と東京・大阪間の一日も早い全線開業に向けて、次の事項について一致協力して強力な運動を展開するものとする。

- 1 一日も早い全線開業の実現に向け、東京・名古屋間については、工事实施計画に基づき着実に事業を進め、早期整備を図ること。特に、未着工区間については、国、J R 東海及び関係者による協議を迅速に進め、早期着手を図るとともに開業時期を示すこと。

- 2 名古屋・大阪間については、事業促進に向けた環境整備を着実に図ることができるよう、三重県内の概略ルート及び駅位置の早期公表に向けた準備を連携、協力して進め、環境影響評価法に基づく計画段階環境配慮書の早期公表を行うこと。そのうえで、詳細なルート及び駅位置を早期に確定し、2045年から最大8年前倒し（最速2037年）の開業が確実なものとなるよう、工事の早期着工を図ること。
- 3 県内の停車駅位置の確定に向けては、鉄道や高速道路によるアクセス利便性等を十分に勘案し、リニア中央新幹線の整備効果を県内全域に波及できる場所となるよう、次のとおり進めること。
 - ① 三重県駅は、リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会が令和4年11月に示した亀山市内の3つのエリアから選定し、その場所を提案すること。
 - ② 選定にあたっては、リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会が、それぞれの駅候補地について「開発の実現性」「交通利便性」「将来の発展可能性」の観点から評価した、メリット・デメリットを十分に踏まえ、建設コストなどの事情・判断のみによって選定されることがないようにすること。
 - ③ 提案にあたっては、選定の考え方や具体的な調査結果の内容について、機会を設けリニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会へ十分に説明すること。
- 4 リニア中央新幹線の整備にあたっては、巨大災害リスクに対するリダンダンシーの確保に資するよう、駅を始めとした施設全体の災害に対する強靱性を高めること。

また、技術開発等による大幅なコストダウンに努めるとともに、東京・名古屋間の工事等を検証し、今後の安全かつ円滑な事業実施につながる事前の対策を講じるなど、一日も早い全線開業のための方策を引き続き検討すること。
- 5 リニア中央新幹線の開業効果を高めるため、交通ネットワークの充実・強化や、駅周辺の魅力あるまちづくりに向けた事業への支援・協力等、地域の活性化に資する取組を積極的に講じるとともに、引き続き関係者による意見交換等の機会を定期的に設けるなど、緊密な協力関係の構築に努めること。

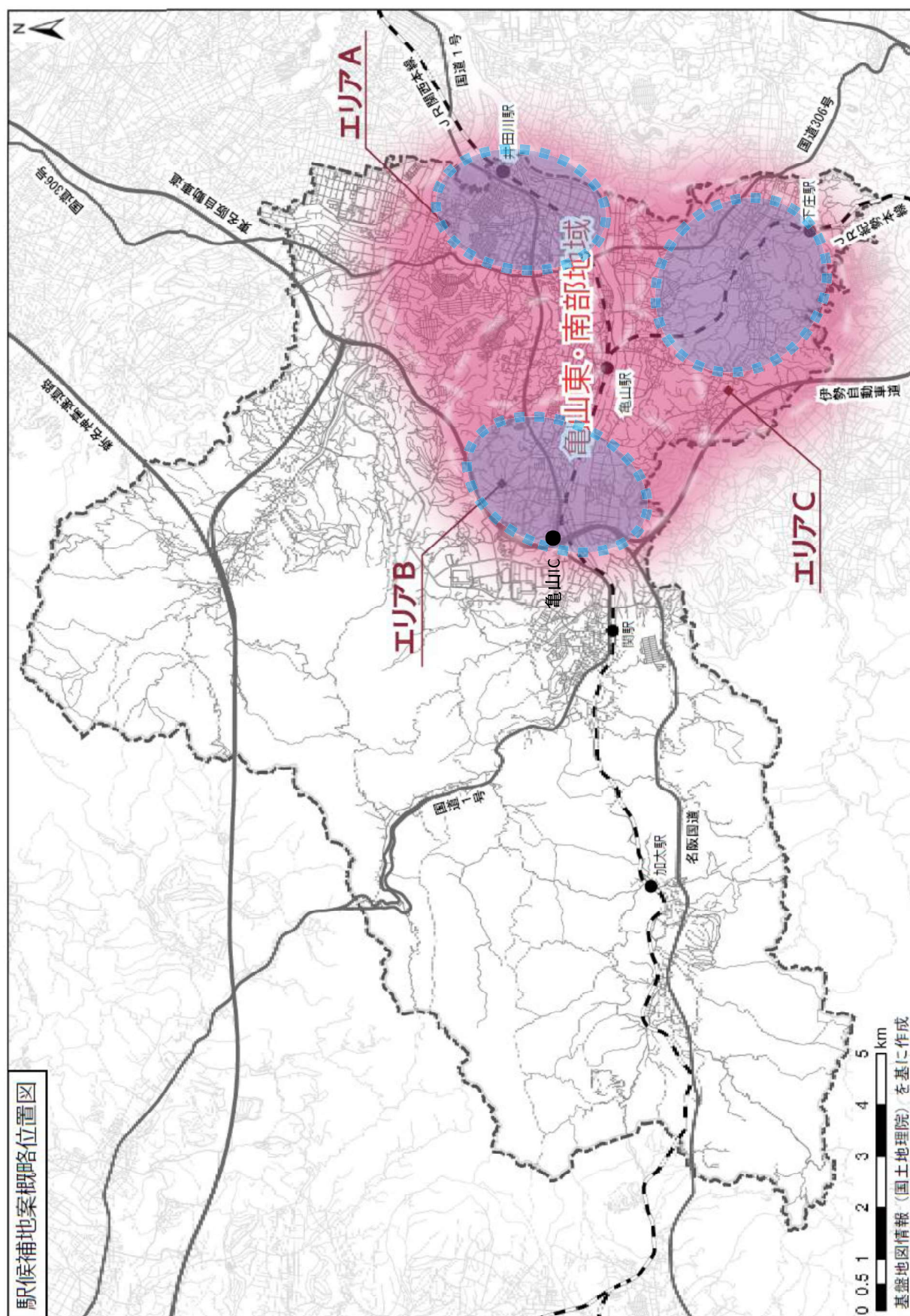
以上決議する。

令和7年6月30日

リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会

【参考】リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会令和4年度臨時総会資料

リニア中央新幹線建設促進三重県期成同盟会提案 駅候補地概略位置図



駅候補地調査概要

	開発の実現性	交通利便性	将来の発展可能性
まとめ	エリアA、Bにおいては、河川洪水浸水及び液状化、Cでは土砂関係災害の危険性がある区域が含まれるが、それぞれ対策によるリスク低減が可能。	各リニア駅へは、公共交通、自動車交通ともに県内から120分以内で到着できる。 目的地（品川駅・新大阪駅）と交通手段によって、県民が一番多く利用するリニア駅候補地は、大差があるとは言いがたい。	エリアABCとも、産業・観光面での発展が期待できる。事業所立地促進効果はABC間で大差があるとは言いがたい。 ※駅周辺の開発可能性については、駅の位置等が判明してから判断
エリアA	●鈴鹿川、安楽川、棕川による洪水浸水区域が含まれるが、造成面高調整によるリスク低減が可能。 ●地震による液状化の危険性がある区域が含まれるが、対策工法によるリスク低減が可能。	●JR関西本線、国道1号、鈴鹿亀山道路からのアクセス性が高い。 ●A駅を選択する県民の人数が一番多い⇒リニア駅まで公共交通を利用し、新大阪駅に行く場合。 （参考：リニア駅まで自動車を利用し、品川駅に行く場合。）	●亀山市北東部（能褒野町付近）や鈴鹿市西部（平田町付近）の産業拠点や鈴鹿サーキット等に近く、産業・観光面での発展が期待できる。
エリアB	●鈴鹿川、棕川による洪水浸水区域が含まれるが、造成面高調整によるリスク低減が可能。 ●地震による液状化の危険性がある区域が含まれるが、対策工法によるリスク低減が可能。	●東名阪自動車道、名阪国道、国道1号からのアクセス性が高い。 （参考：B駅を選択する県民の人数が一番多い⇒リニア駅まで自動車を利用し、新大阪駅に行く場合。）	●産業拠点（亀山・関テクノヒルズ）や関宿の歴史文化資源にも近く、産業・観光面での発展が期待できる。
エリアC	●土砂関係災害の危険性がある区域が含まれるが、造成工事によるリスク低減が可能。	●JR紀勢本線、伊勢自動車道からのアクセス性が高い。 ●C駅を選択する県民の人数が一番多い⇒リニア駅まで公共交通を利用し、品川駅に行く場合。	●津市の産業拠点（中勢北部サイエンスシティ）や、鈴鹿サーキットにも近い。また、3エリアの中で県南部の観光地とのアクセスでの優位性があり、産業・観光面での発展が期待できる。