

「みえリニア戦略プラン（仮称） 最終報告（案）」に対するご意見と県の対応、考え方

対応区分

- ① 反映する：最終案に意見や提案内容を反映させていただくもの（1件）
- ② 反映済：意見や提案内容が既に反映されているもの（5件）
- ③ 参考にする：今後の取組に意見や提案内容を参考にさせていただくもの（19件）
- ④ 反映または参考にすることが難しい：県の考え方や、施策の取組方向等と異なるもの（6件）

意見番号	報告書該当箇所	該当ページ	ご意見・理由	対応区分	ご意見・理由に対する考え方
1	2 リニアがもたらすインパクト	p3	在来線などの既存の公共交通とのアクセスを考慮して欲しいです。 新名神、土山SAに（四日市市～京都間）バス停がありますので、そちらへのアクセスも御一考願えれば、幸いです。	②	戦略3戦略を支える基盤づくり（1）リニア三重県駅を核とした交通ネットワークの形成のなかで、鉄道ネットワークの強化・充実、高速バス路線開設含む新たな二次交通の形成に取り組むこととしています。
2	2 リニアがもたらすインパクト 災害リスクの分散	p11	リニアの名古屋－大阪間ルートは「災害リスクの分散」に逆行している。 計画の名古屋－大阪間ルート内の伊勢湾沿岸部は南海トラフ地震の想定震源域に含まれる。中央防災会議発表の資料によれば、南海トラフ地震の切迫度は高く、理論上最大クラスの場合には伊勢湾沿岸部の広い範囲で震度6強～7の激しい揺れが想定される。このような危険な地帯にリニアのルートを設定することは危険で、危険な地帯を避けるのが地震対策上の合理的な選択である。伊勢湾沿岸部は軟弱地盤である。トンネル内は震度6強～7の大地震が起きても安全であるとの主張には科学的な根拠がない。しかも、大地震が起これば、地上では広範囲で家屋倒壊、火災、津波などが発生して大混乱となる。停電の下、地下深いトンネルからの脱出・救出は極めて難しい。 従って、南海トラフ地震リスクを軽減するため、ルートは伊勢湾沿岸部を避けるべきである。しかし、名古屋から亀山に至るルートとして震源域を大きく迂回することはリニアの高速性の特徴などから難しい。現在の東海道新幹線ルートは関ヶ原から滋賀県を通っており、南海トラフ地震の震源域を避けた形になっており、こちらの方が遥かにリスクは少ない。「災害リスクの分散」がp.11に掲げられているが、亀山にリニア三重県駅を設ける名古屋－大阪間のルートは「災害リスクの分散」に逆行し、災害リスクを高めるものとなっている。	③	名古屋・大阪間のルートや駅位置などについては、今後、JR東海による環境影響評価の手続の中で示されることとなります。リニアの整備にあたっては、駅をはじめとした施設全体の巨大災害リスクに対する強じん性を高めることなどを、事業主体であるJR東海に求めるとともに、災害に備えた取組については、ご指摘の趣旨も踏まえつつ、今後の参考とさせていただきます。
3	2 リニアがもたらすインパクト 災害リスクの分散	p11	南海トラフ地震による東海道新幹線への影響は書かれているが、リニアの災害状況は何も起こらないことが前提になっているが、本当に大丈夫なのか？	④	リニアの整備にあたっては、駅をはじめとした施設全体の巨大災害リスクに対する強じん性を高めることなどを、事業主体であるJR東海に求めてまいります。
4	4 めざす三重の姿に向けての3つの戦略 戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出	p15	若者の県外流出が増える中で、県内の高校生以下の若者がリニア開通予定の三重県にどれだけ期待しているのか調査していただきたいと思いました。	③	日本全体で人口減少が進む中、リニア開業がもたらす効果を最大限活用することが重要で、リニアの開業は、本県の発展にとっても大きなチャンスであると考えています。いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。
5	4 めざす三重の姿に向けての3つの戦略 戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出	p16	県外からの移住希望者で子育て中の女性が働きやすい職場づくりとあるが、三重県の男女賃金格差はワースト2位であることを踏まえた格差を是正するための対策がない。	③	いただいたご意見も参考としつつ、引き続き、関係機関とも連携しながら、必要な取組を進めてまいります。
6	4 めざす三重の姿に向けての3つの戦略 戦略2 新たな玄関口からはじまる観光交流の拡大	p17	高速交通機関がない都道府県は山梨、三重、奈良県ということでこの3県にリニアを通すということが？？？名古屋から各駅停車するの？？？	④	リニア中央新幹線は、東海道新幹線とともに三大都市圏を結ぶ大動脈の二重系化をもたらし、さらに高規格道路ネットワーク等とつなげることで、高速交通ネットワークの多重性・代替性が強化され、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ルートを計画されています。なお、名古屋・大阪間のルートや駅位置などについては、今後、JR東海による環境影響評価の手続の中で示されることとなります。
7	4 めざす三重の姿に向けての3つの戦略 戦略2 新たな玄関口からはじまる観光交流の拡大 戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大	p19, p22	桑野市観光協会の体験観光、みやぎ大崎観光公社の着地型観光(体験プラン)、全国農協観光協会の援農・体験交流のように、産業体験をより充実させて一覽にさせていただけると分かりやすくなると思います。理由は、観光で訪れた際に、何か産業体験をしたくても、何があるか分からないことがあり、できずに帰ることになるのは、もったいないからです。 三重県でも、三重県産業観光推進協議会の会員企業紹介や三重県観光連盟の三重の体験旅のように、体験を地域や企業ごとに分けて、一覽で体験が紹介されているページに、予約できる箇所があり、すぐに申し込みできるため、参加しやすくなっています。さらに、より充実させていただければ、ありがたいです。いずれの情報も公式サイトが出典です。リニア三重県駅で、分野ごとに体験のスタンプラリーや、かるとで、特産品と体験できる場所を知ることができれば、より楽しくご参加いただけて、地域活性化につながると思います。	②	戦略2新たな玄関口からはじまる観光交流の拡大のなかで、リニア三重県駅や地域交通拠点の独自性や魅力を向上させる取組をすすめることとしています。いただいたご意見も参考としつつ、引き続き、関係機関とも連携しながら、必要な取組を進めてまいります。
8	5 戦略を支える基盤づくり (1) リニア三重県駅を核とした交通ネットワークの形成	p26	リニア中央新幹線は従来の鉄道と異なり、利用者以外の人は実物を見るのが難しいイメージがあります。駅構内にはガラス張りエリア、駅の広場で展望デッキの設置等、利用者以外の人でもリニアが見られる空間があってもいいと思いました。	③	今後、駅や駅周辺のデザインを検討していく中で、いただいたご意見も参考としつつ、引き続き、関係機関とも連携しながら、必要な取組を進めてまいります。
9	5 戦略を支える基盤づくり (1) リニア三重県駅を核とした交通ネットワークの形成 (2) リニア三重県駅を核としたまちづくり	p26, 27	新幹線などの開通によるストロー現象について僅かに触れられているものの、その現象の起きた後の現実、想像よりも大きな影響があることは、今までの日本各地の状況からも明らかです。例えば金沢のお寿司屋さんに若者の就職が激減し、志す者が皆東京へ流れていると嘆いている店主のインタビューを見たことがあり、観光客が増えても地元のお店を支える地元の若者が少なくなり廃業に追い込まれるお店が増えることも現実です。ストロー現象は、起きてからでは取り返しが効かず、せっかく夢に見たリニア駅の開業を、未来の地域住民にとって残念な結果に終わらせまいようこれまでのストロー現象が起きている地域を学習して、計画段階から対策が必要と感じました。 提案「リニアモーターカー車両を撮影できる駅を作る」 YouTubeなどでよく見る駅のホームに脚立を持ち込み、駅員ともめる「撮り鉄」の映像や撮影のため他人の敷地に勝手に入り込み、トラブルを起こしている映像に、憤りを感じたことがあると思います。駅ができると必ず対策が必要になり、どれだけ工夫をしても必ずどこかで撮り鉄との衝突が起きるのが常です。ましてや今回はリニアモーターカーという待ちに待った車両で、さらに他の地域のリニア駅は地下駅がほとんどなのに三重県の計画駅は地上になると予想されさらに撮り鉄対策が重要になります。最初から問題が起きそうだと予想されるならば逆に取り撮り鉄にやさしい駅を建設することが最善策と言い切れます。 駅の東側と西側にサーキットウイングのような作りで写真三脚がおける一人用撮影ブースをたくさん作り、時間貸しで利用してもらおう。例えば1時間300円、6時間2500円、12時間4000円。そのスペースを利用したい撮り鉄が全国から集まります。駅内や地域住民とのトラブルは一気に減少するはず。日の出や沈む夕日のアングル雪の白雨の白夏空や山の景色などとともに撮影するためどんなに僻地に駅があろうと毎日たくさんの撮り鉄が訪れます。ストロー現象で減少する人口よりも多い若者がやってくるはず。そしてそこから世界中に発信されるリニアの写真はすべて三重県の景色。ここがポイントです。三重の風景がリニアの写真と共に記憶に残るのです。 リニアの写真が取れる駅としてニュースになり世界中から取材があるはず。そして新たな観光スポットとして名所になりそうならば何もなくても街ができるはず。撮り鉄仕様のホテルやレストランカメラが主役なので家電量販店お土産物など。ストロー現象を止めなくとも別のアングルで活性化していくはず。駅の中に撮り鉄専用の結婚式撮影スポットや家族写真撮影スポット車両を見ながら食事ができるレストランやカフェ。とにかくリニアの写真動画が撮れる！というコンセプトで駅を設計すること以外まちづくりの未来はないと思っています。 最終案をみるとリニア駅ができ今以上に活性化すると予想の三重の地域は今も観光地であるところの増加が主になっており駅の出来る亀山の増加はほとんど変化がないことがもったいないのです。亀山市は鉄道遺産がたくさんある国鉄の町が始まりです。リニアきっかけで訪れる撮り鉄観光客に向けて現存する鉄道遺産を使いもっと魅力ある観光地へと変化できるのは容易なこと。鉄道の町復活の第一歩がストロー現象に負けない未来への第一歩だと確信しています。日本国内に鉄道ファンがどれほどの数存在しているか。撮り鉄だけでも200万人と言われてます。リニアが開通すれば一目見たいと思う人もたくさんいます。リニア実験施設への体験募集が毎回すごい倍率になるのだから写真撮影できる駅となれば訪れる人は撮り鉄だけではありません。今までの鉄道と撮り鉄との数々のトラブルから存在自体が迷惑だと思われ排除対象になりがちな方々を味方にする。リニア三重県駅は撮り鉄にやさしい駅を目指し三重県で伊勢志摩と同じくらい亀山市が旅行の目的地になれば必ずストロー現象対策になると思います。 この案は他の地域ではまだ計画されていません。三重県がバイオニアになり世界中に発信できる拠点となりうるリニア駅です。仕事や生活圏ライフスタイルなどの活性化将来像はきつとどの地域の計画案にも同じようなことが記載されているはず。三重県独自の案をここでまとめることが今までの伊勢神宮と鈴鹿サーキット長島温泉だけ？の全国区の代名詞を増やすことにつながると思います。大きな予算変更も必要ないはず。私が生きているうちに三重県駅からリニアに乗れるかはわかりませんがこんな素敵な計画が進んでいると思いつきの余生を夢見しています。	③	リニア三重県駅を多くの方に利用いただき、目的地としてのリニア駅及び駅周辺の魅力が高まるよう、いただいたご意見も参考としつつ、引き続き、関係機関とも連携しながら、必要な取組を進めてまいります。

意見番号	報告書該当箇所	該当ページ	ご意見・理由	対応区分	ご意見・理由に対する考え方
10	5 戦略を支える基盤づくり 6 リニアとともに歩む「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクト	p26～30	既存の公共交通機関との結節を重視してほしい。 特に関西本線亀山駅は構内に遊休地が多く駅構内にリニア駅を設けるべきである。 関西本線亀山から伊賀地方に向け関西本線を利用しやすくしてほしい。	②	戦略を支える基盤づくり（1）リニア三重県駅を核とした交通ネットワークの形成の取組で、鉄道ネットワークの強化・充実、新たな二次交通の形成に取り組むこととしています。
11	5 戦略を支える基盤づくり 取組3 リニアを生かした防災上の効果の最大限の発揮	p27	「リニアを生かした防災上の効果の最大限の発揮」について、災害時でも安全に運行・利用できる前提条件を示し、災害への対策という視点もアピールしていくべきだと感じた。 (理由) 三重県は、南海トラフが起こった場合の被害地域として想定されるため、災害対応力を高めるうえで非常に重要な視点であるから。	③	リニアの整備にあたっては、駅をはじめとした施設全体の巨大災害リスクに対する強じん性を高めることなどを、事業主体であるJR東海に求めてまいります。いただいたご意見については、今後の参考とさせていただきます。
12	5 戦略を支える基盤づくり 取組2 リニア駅周辺及び隣接する地域を含めた広域のまちづくりの検討 7 ロードマップ 取組3 県外からの移住希望者に選ばれるとともに定住が促進される三重に	p27, p42	利便性が良い駅近くは、企業は勿論、そこで働く人にとって必要な拠点ではあります。その環境は、障害者や高齢者にとっても生活圏が広がる重要な土地でもある。外国人投資家や外国人資本などを含めた土地取引規制を厳しく取り締まり、無秩序な開発を避け日本企業とそこに働く者、そして土地の住民を中心とした都市開発に重点をおいた取り組みを期待します。 駅近物件を企業、公的機関、教育機関、商業地、居住地、医療・介護区域の棲み分けと不自由な企業で働く人も、高齢者も障害のある人がモビリティを含めた通行と乗り入れが配慮された都市作りを三重県の担当者様に今後期待しております。 住みやすい街は制度的なソフト面と街づくり等のハード面の両面から整えて頂き移住希望者が多くなることも期待します。	③	魅力あるリニア三重県駅の空間のデザインやリニア駅周辺及び隣接する地域を含めた広域のまちづくりについて、いただいたご意見も参考としつつ、引き続き、関係機関とも連携しながら、必要な取組を進めてまいります。
13	6 リニアとともに歩む「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクト	p28	リニア三重県駅を核とした交通ネットワークの形成は実現性に欠ける。 仮にリニアが全線開業したとして、1時間に1本程度しか列車が来ないリニア三重県駅を利用するより、本数の多い名古屋駅を利用する方が遥かに利便性は高い。客観的に見て、リニア三重県駅は県民にとって利用価値が低く、「核」となりえない。名古屋駅では現在の新幹線と同様に発着する便数は多く、例えば、10分間隔程度で発車すると推定される。名古屋駅を中心としたアクセスの利便性の向上が図られるのであれば、多額な予算を投入してリニア三重県駅へのアクセスの新規整備をするメリットは殆どない。リニア三重県駅の建設は費用対効果の点からも無駄な投資に当たる。 また、リニア三重県駅へのアクセスについて、p.26に「既存鉄道の利便性の向上」、「既存鉄道の速達化や多頻度運行」とある。しかし、日本の人口は急速に減少しつつあり、三重県も過疎化問題に直面しており、「核」に相応しいリニア三重県駅の乗降客数を期待するには無理がある。社会状況の急激な変化とリニア全線開業時期の不透明の情勢下、三重県駅へのアクセスについて利便性の向上を図るために各鉄道会社が多額の資金を必要とする新規整備を進めるとは考え難い。リニア三重県駅を核とした交通ネットワークの形成とそのためのアクセスの新規整備は実現性に欠ける。実現の見通しを欠くバラ色の未来ではなく、県内の地域公共交通が直面している厳しい現状を踏まえ、リニア三重県駅を前提としない持続可能な地域公共交通のネットワークの形成・維持こそ努力するべきである。	④	品川、大阪方面の駅勢圏で提示しているとおり、リニア三重県駅のポテンシャルは高いと推定しています。既存交通網とのアクセス強化は、開業効果の県内全域への展開を考える上で重要なポイントと考えています。
14	6 リニアとともに歩む「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクト	p29	リニア名古屋駅直結交通の線が多く、何を意味するのか分かりにくい。すべての鉄道路線をつないでただけではないのか。	③	赤色の矢印は、フェーズⅠ（先行開業）の北ブロックエリアにおいて、リニア名古屋駅から県内各地に直結する主に鉄道ネットワークの交通軸により生まれる人の流れを表現しています。このリニア名古屋駅直結交通により、リーディング・プロジェクトを構成する戦略1から3の各取組をより円滑に促進していくこととしています。
15	6 リニアとともに歩む「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクト	p31	ターゲット層を高齢の夫婦や子供のいない夫婦に絞ることで、より効果的に魅力を感じてもらい移住・定住に繋がると考えている。理由としては、亀山から車でも在来線でも熊野・尾鷲には約2時間かかるので、移動での疲労と、観光資源が農林水産体験・歴史文化遺産が多いので、小さい子どもや若い世代は余り楽しむことができず、魅力を感じなくなったり、また来たいと思うことがなくなるのではと考えるからだ。徹底的にターゲット層を絞り込むことで、市町と観光客のミスマッチがなくなり、より魅力が向上していくと考えている。	③	移住・定住に向けてのターゲット層の絞り込みについては、いただいたご意見も参考としつつ、引き続き、関係機関とも連携しながら、必要な取組を進めてまいります。
16	6 リニアとともに歩む「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクト	p37, p38	大きな課題としてリニア三重県駅からの三重県内のさまざまな観光地や都市への交通手段の少なさがあつた。その対応として、空飛ぶ車、カーシェアリング、自動運転などの交通ネットワークに関して言及されていたが、まだ一般的な普及や開発は不十分なため、技術の進展に着目しつつ、交通手段の選択に注意していく必要があると考えた。	③	導入可能な様々なモード（交通機関）の運行距離、速さ、輸送力などの特性を考慮しつつ、リニア三重県駅とのアクセスや県内外の地域間や拠点周辺のアクセスを確保していくために、既存の交通ネットワークの活用と次世代モビリティの導入を組み合わせて、リニア利用者や地域住民の県内移動の選択肢を増やしていくこととしています。交通手段の選択については、ご指摘の趣旨も踏まえつつ、今後の参考とさせていただきます。
17	6 リニアとともに歩む「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクト	p38	料金、速さ、安全性、乗り換え回数で伊勢以南へは1時間以上かかるとなると近鉄特急で名古屋から行ったのと変わらない。新たなモビリティの導入で財政負担が生じるが県や自治体からの持ち出しが膨大になるのでは？	③	新モビリティ導入については、ご指摘の趣旨も踏まえつつ、今後の参考とさせていただきます。
18	6 リニアとともに歩む「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクト	p39	この図ではリニア三重県駅の位置がエリアCのゾーンに近いが、まだ絞り込まれていない。決まったかのような誤解を生む可能性がある。この内容と亀山駅から10分かかるところは整合しているのか。鉄道を利用して亀山駅とつなぐことも、まだ決まっていない。リニア三重県駅から県内主要市街地へのアクセス方法は重要で鉄道が高速道路で行うのかの選定にも大きく影響する。3本の破線円のそれぞれの中心の根拠は何か？	①	名古屋・大阪間のルートおよび駅位置などについては、今後、JR東海による環境影響評価の手続の中で示されることになるため、誤解のないように表現を修正します。
19	6 リニアとともに歩む「みえのり・デザイン」リーディングプロジェクト	p39	三重県の中間駅周辺エリアに立地が想定される施設項目としては多すぎて現実的ではない。想定とはいえ、過去の資料のままではなく見直しが必要ではないか。	③	リニア開業の効果を最大限活用するための具体的な施設の検討については、ご指摘の趣旨も踏まえつつ、今後の参考とさせていただきます。
20	資料編 1. リニア開業による時間圏の変化	p53	リニア三重県駅開業により、乗り換えでJR亀山駅を利用する人が増えると思いますが、JR亀山駅の休憩所が拡充されると利用しやすくなると思いました。	③	乗換の既存駅休憩所の拡充については、ご指摘の趣旨も踏まえつつ、今後の参考とさせていただきます。
21	基盤づくり	p73	73頁の基盤作りにある、カーシェアリングの基盤の強化はしないとイケないと感じる部分は多いです。実際に自分が見た物の例ですが、駅の近くにカーシェアの施設(車?)を設置して、観光客の足になるように基盤を固めているように見えたことがあるため、カーシェアの基盤を固めておく必要があると思います。	②	戦略を支える基盤づくりで地域交通拠点の交通サービスを高めるため車等のシェアリングの充実に取り組むこととしています。
22	全般		リニアが開通した際に思うのは、開通して上手く行くのは北勢、中南勢地域になるのではないかと感じます。名古屋に近い北勢地域、県庁所在地のある津市、伊勢神宮のある伊勢市や観光資源が豊富な南勢地域などの地域はリニアの恩恵を受けられると思いますが、熊野市や尾鷲市などの東紀州地域はリニアの恩恵は関係ないと考えられます。	④	フェーズⅠでリニアによって大都市から身近になることを契機に、固有の歴史・自然とのふれあい、主要産業である農林水産業の体験などの観光を通じて東紀州の魅力を感じてもらい、産業振興や移住・定住につながる取組を展開していくことや、フェーズⅡでのリニア三重県駅を核とした広域観光モデル創出プロジェクトを展開していくことにより東紀州地域にも様々な効果の波及があるものと想定しています。

意見番号	報告書該当箇所	該当ページ	ご意見・理由	対応区分	ご意見・理由に対する考え方
23	全般		災害等に伴い、リニアでの支援物資、貨物等の輸送を取り込んでみてはどうでしょうか。バラ、台車、パレット等での輸送可能な状態での荷物の積み込み運び出し、その為に三重県の駅の構造についてもその様な造りにしておけば応用が効くかも	③	リニアを生かした防災上の効果を最大限に発揮するため、いただいたご意見も参考としつつ、引き続き、関係機関とも連携しながら、必要な取組を進めてまいります。
24	全般		私は今年大学に進学したが、ほとんどの友人は県外の大学に進学している。その理由として考えられるのは、県内の大学の少なさである。県外には学びたい学科があるが、三重からは通うことができない「交通の不便さ」がある。しかし、リニアが開業することで、三重県にいながら東京、大阪、名古屋などの都市圏への進学や就職の選択肢が広がると考える。私も、私の友人も三重県が大好きだが、仕方なく三重県を離れる人がある。リニアの開業を通して、三重県にいながら自分の夢を叶えることができることを願っています。リニアの早期実現を心待ちにしています。	②	リニアの速達性を生かした交通ネットワーク強化等の取組により、都市部の企業や大学への通勤・通学が選択可能な三重にしていこうとしています。
25	全般		先行き不透明なリニア三重県駅に県の将来を託すような戦略は危うい。 2027年開業を目標に2014年12月に着工した品川―名古屋間のリニア工事は次々と問題が発生し、計画は大幅に遅れている。JR東海自身も2024年3月に品川―名古屋間の開業は早くても2034年以降で、開業時期は現時点では不明と発表した。しかも、超電導リニア浮上方式は人類未踏の技術であるため、土木工事終了後に営業レベルでの安全走行テストには少なくとも数年を要する。結局、品川―名古屋間の開通は早くても2040年代と考えざるをえない。 また、JR東海は、品川―名古屋間の総工事費が大幅に膨れ上がり、2035年開業とした場合11兆円に上ると発表した。名古屋―新大阪間の工事について、JR東海の社長は財務面から品川―名古屋間の工事が終わってからになると述べた。結局、大阪までの全線開通は早くても2050年代となる。 全線開通が2050年代以降となれば、それまでに南海トラフ地震が発生する確率は極めて高い。南海トラフ地震が発生すれば、日本経済が大混乱に陥り、リニア計画は頓挫する事態に直面すると予想される。頓挫の可能性はそれだけではない。採算性や環境問題などから運航停止した超音速旅客機コンコルドや、設計変更を繰り返して開発途中で中止となった旅客機MRJのように、リニア計画も採算性、安全性、環境問題などで行き詰まる可能性は小さくない。 ところが、三重県は確たる見通しもないリニア全線開業に大きな期待をかけ、「みえリニア戦略プラン（仮称）」にバラ色の未来を描いている。全線開業の時期どころか完成できるかどうかとも不透明にもかかわらず、「フェーズⅡ」とする「リニア三重県駅を核としたプロジェクト」に三重県の未来を託すような「みえリニア戦略プラン（仮称）」は絵空事であり、多くの県民に余計な負担と沈滞をもたらすことになる。このような戦略は危うい。三重県の特徴を生かした独自の将来ビジョンとその堅実なロードマップこそが望まれる。	④	今後のリニア中央新幹線事業の動向について、注視してまいります。
26	全般		県北勢地域での大深度トンネル掘削は沿線住民の生活を脅かす危険がある。 リニアの名古屋―大阪間の詳細は未だ示されていないが、沿線住民の生活にとって懸念される深刻な問題の一つに大深度トンネルの掘削がある。地下水が豊富な北勢地域の大深度（地下40m以深）で直径約14mのリニアのトンネルを掘削した場合、地下水脈の切断やトンネル内での大量の湧水により地下水水位が低下し、地盤沈下、陥没等が起こる危険性が極めて高い。現に、陥没事故の恐ろしさは調布市の東京外環道や埼玉県八潮市の例で明らかである。リニア工事による地下水水位の低下と水枯れの問題は、瑞浪市大湫や山梨県実験線の笛吹川流域で既に起きている。また、東京都品川区では工事に伴い地盤隆起も発生した。工事区間沿線の住民生活を脅かすこのような事態に対し、JR東海は適切な対応ができていない。しかし、「みえリニア戦略プラン（仮称）」最終報告（案）では、リニア計画の不都合なこれらの問題には全く触れていない。リニアの沿線住民の生活が脅かされないことがないよう、現に問われている課題とその対策についても戦略プランの中で具体的に述べるべきである。	④	地盤沈下や陥没、水枯れ等工事にかかる問題につきましては、事前の対策を講じるなど、事業主体であるJR東海に必要な対策を求めてまいります。

意見番号	報告書該当箇所	該当ページ	ご意見・理由	対応区分	ご意見・理由に対する考え方
27	全般		<p>1 現行プランについて 現在検討されているプランは、リニアの利便性に過度に依存しており、名古屋・大阪、ひいては東京への人材・資本の流出（ストロー化現象）を招くリスクが極めて高いものです。三重県の最大の強みは、「北勢地区の強力な製造業」と「低地価・低固定費に立脚した高い実感可処分所得」にあります。大規模な複合ビルを並べるコルビジェ型の都市開発は、この低固定費というアドバンテージを破壊し、三重県を均質化された街に変貌させるおそれがあります。このような都市の劣化コピーに移住者はひきつけられず、U I J ターン事業も破綻するおそれがあります。</p> <p>2 U I J ターンの課題 U I J ターン希望者が移住を躊躇する要因は、娯楽や買い物の選択肢不足に加え、自己のキャリア特にキャリア女性の技能を活かせる知的生産現場の欠如にあります。また、地方の魅力は、多様性と街路の活力を重視する「ジェイコブズ型」の都市設計に依存するが、そもそも流入人口（瞬間的にせよ）が少なければ地場商業は成立しません。リニアという「大動脈」を活かすには、県内を巡る「動脈」はもとより「毛細血管」の整備とそれにひもついた高度な産業の創出が不可欠です。</p> <p>3 提案内容 (1) 中勢・伊賀製造業の高付加価値化 低付加価値にとどまっている中勢・伊賀の製造業をJMU（ジャパンマリンユナイテッド）津事業所及び技術研究所を核とした「A I ・ロボティクスR & Dハブ」により再定義します。 ア JMUの巨大建造現場をテストベッドとして開発されたロボティクス技術を伊賀・中勢のサプライヤーへ横展開するとともに、これらをA I による生産管理等により効率化を達成し、高付加価値化を達成します。 イ 上記に係るR & Dは裁量労働やリモートワークとの親和性が高いR & D職を創出し、専門職の有力な受け皿となるとともに、キャリア女性の受け皿ともなります。 (2) 東紀州の宇宙産業垂直統合 東紀州を観光依存や第1次産業依存から脱却させ、和歌山県串本町のスペースポート紀伊と連動した宇宙R & D拠点化を達成します。 ア JMU津で「海上発射プラットフォーム」を建造し、その運用拠点を東紀州に整備します。 イ 伊賀・中勢で製造された精密部品を東紀州で最終組み立てし打ち上げるという「県内垂直統合型サプライチェーン」を構築します。 (3) 毛細血管インフラとしてのレベル4自動運転 ライトレールトランジット（LRT）のような高額インフラを避け、既存道路を活用したレベル4自動運転バス・タクシーを高頻度運行させます。 ア 自家用車を使わなくてもよいような「ジェイコブズ型」のウォークアブルな歩行者中心街を再生し、地場商業を活性化 イ 自動運転に伴う技術的・社会的・法的課題の解決のためのR & D拠点化することにより理系のみならず文系の知的職域をも確保して、キャリア女性の受け皿を形成します。</p> <p>4 分析 (1) 中勢・伊賀製造業の高付加価値化及び東紀州の宇宙産業垂直統合 ア リアルオプション分析 不確実性の高い大規模投資に対して段階的に投資を判断する柔軟性を価値として判断しました。 (ア) 分析の前提 総額1兆円規模の投資（10年計画で前段5年で5,000億円、後段5年で5,000億円規模）を立ち上げ期の収益空白を織り込みつつ社会的割引率2.2%かつ悲観的シナリオで分析 (イ) 算出結果 a 資産価値：2,520億円 10年間の累計便益をSDR2.2%で割り引いた現在価値 b 静的NPV：▲2,480億円 単純計算では赤字であり、民間単独では投資不可 c 放棄オプション価値：1,820億円 後段の投資5,000億円を中止できる権利としての便益 d 成長オプション価値：850億円 前段の成功を足場に、東紀州の宇宙市場へ独占的に参入できる権利としての便益 e 戦略的総価値：5,190億円 f 費用便益比（B/C比）：1.038 (ウ) 立ち上げ期の収益空白を織り込んで、段階的投資という意味決定の柔軟性を含めれば、投資の妥当性は数学的に証明できます。 イ 産業連関分析 総額1兆円規模の直接投資が三重県内の各産業へどのように波及し、最終的にどれだけの経済実利を生むかを算出しました。 (ア) 分析の前提 県内消費自給率を県民の購買特性を反映し50%まで厳格に割引するとともに、伊賀・中勢サプライヤーによる内製化を軸に産業自給率を調整 (イ) 算出結果（10年間） a 直接波及：5,800億円 b 生産波及：8,004億円 c 消費波及：3,108億円 d 生産誘発総額：16,912億円 投資総額に対して、1.6倍以上の経済循環を創出し、これは、沖縄航空産業クラスターと同水準です。 e 雇用創出：32,063人 (ウ) サプライヤーがJMU津と連携し、県外に産業を流出されない体制を構築することで地域経済を再定義するのに十分なインパクトをもたらすものと思慮します。</p> <p>(2) 毛細血管インフラとしてのレベル4自動運転 ア 費用便益分析 (ア) 分析の前提 分析期間20年、初期投資150億円、社会的割引率2.2%、津駅～大門・丸之内～なぎさまち～津新町駅間で分析 (イ) 算出結果 a 交通利便性向上：95.1億円 利用者数8,000人、時間短縮5分、単価2,440円/時 b 健康増進・医療費削減：99.6億円 5万円/人・年抑制、対象2万人 c 犯罪・事故抑制：37.4億円 A I による監視。自走運転による損失回避 d 運営コスト削減：74.7億円 自動化による人件費削減 e 環境・GX便益：12.5億円 CO2削減価値 f 合計便益：319.3億円 g 合計費用：268.0億円 初期投資150億円と運営費累計10億円/年の現在価値の合計 h 費用便益比：1.19 採択基準の1.0を大きく上回っています。</p> <p>イ 産業連関分析 総額150億円規模の直接投資が三重県内の各産業へどのように波及し、最終的にどれだけの経済実利を生むかを算出しました。 (ア) 分析の前提 ソフトウェア市内内製化により自給率90%としました。 (イ) 算出結果 a 直接波及：123.0億円 b 生産波及：93.5億円 c 消費波及：52.2億円 d 生産誘発総額：268.7億円 投資総額に対して、1.8倍以上の経済循環を創出します。 e 雇用創出：850人 自動化を前提としているため、雇用創出効果はほとんどありませんが、300名程度の潜在的なキャリア女性の受け皿を創出可能です。 (ウ) 維持管理費が膨らむ巨大建築構造物よりも技術によってコストを制御する技術集約型ジェイコブズ型都市の方が財政的なリスク耐性が高いと思慮します。</p>	③	新たなライフスタイルの創出に向けて、産業政策、交通インフラ整備については、ご指摘の趣旨も踏まえつつ、今後の参考とさせていただきます。

意見番号	報告書該当箇所	該当ページ	ご意見・理由	対応区分	ご意見・理由に対する考え方
27	全般		<p>5 結論 現下、三重県が直面しているのはリニアという巨大インフラを「都市への従属」の道具とするか、「地方の自律」を果たすためのエンジンとするかという決定的な分岐点です。 三重県の真の強みは、都市の模倣たるコルビジェ型ではなく、北勢の強固な製造業、低固定費がもたらす高い実感可処分所得、そして東紀州まで広がる多様な地理空間こそが他県には真似できない唯一無二のアセットです。三重県が目指すべきは、リニアという「大動脈」にレベル4自動運転という「毛細血管」を通わせ、そこにA I ・ロボティクスや造船・宇宙産業といった高度な知性をめぐる事です。J MU津を核とした海上発射場建造から東紀州での最終組み立て打ち上げに至るまでの垂直統合型サプライチェーンの確立はその象徴となります。 また、この戦略は、U I Jターナー者が懸念する「職能のミスマッチ」を解消し、キャリア女性や高度専門職が豊かな生活環境（ジェイコブズ型の街）と世界最先端の仕事を両立できる基盤を提供します。「みえリニア戦略プラン」は、単なる交通網の整備計画であってはなりません。三重県を持つ独自のポテンシャルをデジタルと技術でレバレッジし、日本有数の自律型産業県へと進化させるための国家プロジェクトへ昇華させるべきです。加えて、経済安全保障関連予算や宇宙戦略基金、田園都市関連予算等国家予算との整合性も高いです。 以上のように、依存から自律のためのプランの抜本的な見直しと未来への果敢な挑戦を要望いたします。</p> <p>6 その他 (1)私が現在居住しています青森県青森市は新幹線駅建造と青森駅のコルビジェ型都市開発において失敗し、ジェイコブズ型への移行を果たしている地方都市の代表例であります。このように、大規模建築物による弊害を許容しうる大都市でない限りは、失敗するという事は枚挙にいとまがありません。また、毛細血管インフラとしてのレベル4自動運転に関しては津市に対しても同様の提言を実施しております。</p> <p>(2)「みえリニア戦略プラン」やその他の三重県の地方創生計画には観光を前面に押しだしている印象をぬぐえませんでした。以下、観光産業の構造欠陥について記述します。産業連関表は、ある産業で1単位（1億円、10億円等）の需要が発生した際、それが他のどの産業に波及し、最終的にどれだけの所得を生むかを可視化します。観光に対する批判の核心は、この波及の連鎖が地域内で断絶している点にあります。例えば、地方で外資系高級ホテル（観光の高付加価値化）が10万円のディナーを提供しても、その食材が東京の商社経由で海外から調達されれば、生産誘発効果は地域外へ流出します。特に、外資系ホテルはブランドガイドラインに基づき、特定の海外製品やシステムを導入することが多く（それでブランド価値を担保している側面もある）地元での調達率は低くなります。また、観光は製造業に比べ、機械設備などの資本財への波及が少なく、清掃、リネンサプライ、接客等の低単価なサービス労働への波及に偏ります。結果、産出額のわりに、地域住民の所得を押し上げる付加価値誘発係数が低くなる傾向があります。観光の高付加価値化が末端のサプライヤー（食料品・リネン等）を救わない理由としては、産業間の価格決定権の格差にあります。高級化に成功したホテル等の付加価値内訳を見るとその多くは営業利益として計上されます。一方で、リネンサプライや清掃などの周辺産業は依然としてコスト部門に据え置かれます。例えば、ホテル側が1泊10万円から20万円に値上げしてもベッドメイキング1部屋当たりの委託料が数%しか上がらなければ、現場労働者の賃金は増えません。この分配のゆがみにより、観光地が華やかになっても地域住民の生活実感が向上しないという乖離が生じます。特に「域外資本による利益の持ち出し」は経済学的に「所得の地域外流出」として最も厳しく批判されるべきです。大手資本や外資系資本が集客から決済、運営までを垂直統合（自社グループ完結）すると、地域に残る付加価値は、最低賃金レベルの給与とわずかな固定資産税のみとなります。また、域外資本にとって、地方の景観や安価な労働力は使い捨て可能な資源になりがちです。観光インフラの維持には地元の税金が投入されるため実質的に「地域がコストを負担し、域外資本が利益だけを吸い上げる」という公共財のフリーライド状態が発生します。現下、観光政策が高付加価値化を求めているものの、その中身が単なる富裕層向けの値上げに終始している限り、高級リゾート内だけで経済が完結し地域住民の生活圏は隔離される（経済的隔離）、地域の中小企業が高度な要求にこたえるための投資を強いられながら利益を搾り取られる（サプライヤーの周辺化）、地元の伝統産業が観光の下請けに変質し本来持っていた独自の市場競争力を失う（レジリエンスの喪失）、といった構造的批判は免れません。以上の様に、観光は主力の産業にはなりませんが、アルバイトやパートといった労働需要には適するため、サブの産業としては裾野が広く適切です。</p> <p>(3)日頃より三重県政に尽力されている職員の方々の能力は非常に高いものと推察しております。そのため上記のような課題（ストロー化現象、コルビジェ型の問題点、北高南低の産業構造、観光産業の問題点）についても、すでに十分に把握されているものと信頼しております。しかしながら、県が策定している諸々の計画においてはそれらが反映されていないように感じます。課題が明確であるにもかかわらず計画の抜本的な是正や軌道修正が行われないのは問題です。優秀な人材が揃っている組織であるからこそ、前例踏襲や既存の枠組みにとらわれず、現場の実態に応じた「生きた計画」への見直しを強く求めます。職員の方々がその能力を最大限に発揮し、是正すべき点は速やかに是正できる組織風土の醸成と仕組みづくりを期待しております。</p>		
28	全般		<p>人口減少が始まっている中、開業するころ（2040年頃）1億人を下回り、利用率（乗車率）も採算がとれる見込みがあるのか疑問。 赤字の在来線は廃線の方向であり、亀山駅を誘致することが決まったようなプランに賛同するだけでよいのか。県民の暮らしが豊かになるのはリニアが在来線かもっと県民の意見を聞いてもらいたい。</p>	③	<p>日本全体で人口減少が進む中、リニア開業がもたらす効果を最大限活用することが重要で、リニアの開業は、本県の発展にとっても大きなチャンスであると考えています。いただいたご意見につきましては、今後の参考とさせていただきます。</p>
29	全般		<p>1. はじめに：リニア構想への賛成と解決すべき二つの問題点 三重県や国が考えるリニア中央新幹線の構想は完璧であり、リニアを開通させることを、全面的に賛成します。東京や大阪などからわずかな時間で三重県に到達できるこのプロジェクトは、本県にとって歴史的・経済的な好機です。しかし、この壮大なプロジェクトを成功させ、三重県がその恩恵を十分に受け取るためには、問題点が二つあります。 一つ目は、リニア開通により、これまで三重県の移動を支えてきた近鉄の名阪特急の利益が下がるという懸念です。 二つ目は、東京や大阪方面からリニアで移動して、亀山でリニアを降りた後の交通機関や歩道が少し不便であるという点です。具体的には、JR関西本線の一部は電化・複線化されていますが、リニア駅から津駅を結ぶ紀勢本線や、伊勢に向かう参宮線がいまだに非電化・単線区間であるという不便さがあります。さらに、鈴鹿市をはじめとする地域ではバスが1時間に1本しか来ないという不便さがあります。また、歩道の未整備や、犬のフン、不法投棄、銀杏の臭い・下水道のおいといった歩道に関する不便さがあります。大阪や東京といった都市部から訪れる人々を迎え入れるには不便さが少し目立ちます。 この二つの問題点を解決するためには、まず、リニア利用者の増加に伴う名阪特急の収益減という問題に対して、国や県・近鉄は近鉄が「速さ」ではなく「移動の質」でリニアと共存できる環境を整えるべきです。近鉄は「ひのとり」「しまかせ」「あをによし」といった特別特急を名古屋駅から伊勢志摩方面へ向けて大幅に増発させ、観光の主役としての役割を強化させてください。同時に、近鉄の伝統である1000系・2000系などの旧型の一般車両（普通・急行など）を残すことを全廃し、最新型車両（8a系）へ一掃すること、および汎用特急（サニーカーとACE車両）の格差特急をなくし、品質を平準化することが不可欠です。さらに、全駅の8両編成対応化とホームドア整備を推進し、一般車（普通・急行など）へのJRでいうグリーン車やAシートのような、有料座席導入や戦略的な運賃・特急券の値下げにより、JRと互角以上の集客力を確保してください。</p> <p>二つ目の問題である、リニアから降りた後の不便さを解決するために、JR、伊勢鉄道、バス網、そして駅周辺の街を再開発する必要があります。第一に、JRおよび伊勢鉄道の改善です。リニアから降りた後のJR在来線のアクセス向上を見据え、桑名～津～伊勢間の完全複線・電化を断行してください。また、亀山から河原田（関西本線）・河原田から津（伊勢鉄道）・津から亀山（紀勢本線）を東京や大阪のように環状線化させることで効率が上がります。そのために、伊勢鉄道区間はJRが快速みえ号や特急南紀を走らせているように、環状線用の電車を走らせる必要があります。具体的には、4線路化を行います。4線路のうち2線路はJR環状線専用の線路で、残り2線路は、伊勢鉄道専用の線路です。従来の伊勢鉄道の車両は今まで以上に高頻度運転を行うことで伊勢鉄道の利益も守ることが出来ます。第二に、三重交通のバスの便利さの強化です。まずは、三重交通等のバス運転手の待遇（給料・福利厚生）を県が強力に支援して引き上げ、人員を確保した上で、鈴鹿市などでも「15分間隔運行」を実現してください。併せて、主要な市町村（桑名市・四日市市・鈴鹿市・津市・松阪市・伊勢市・亀山市など）で路面電車や愛知県長久手市のリノモのようなモノレールの導入も検討し、渋滞に左右されない都市移動網を構築すべきです。第三に、生活・歩行環境の劇的な改善です。津駅、伊勢市駅、JR四日市駅周辺の再開発により、近鉄四日市駅のような規模のデパートを増やしてください。同時に、歩道を整備し、臭気の原因となる銀杏を桜や紅葉へ植え替え、県雇用の清掃員やボランティア・政争のアルバイトを募集・配置して犬のフンや不法投棄をなくして「日本一美しい歩道」を整備してください。これにより、大阪・東京圏からの来訪者が「三重はどこを歩いても美しい」と感じる受入環境を整えることができます。 これらの投資には巨額の予算が必要ですが、知事や市長・内閣総理大臣の支持率の低下や社会不安を招く「増税」は絶対に行うべきではありません。国の「財政投融资」による超低利融資を最大限に活用するとともに有年金フルエンサーによるリニアや三重県の交通情報の発信や交通機関の強化に関する募金や良質な返礼品が返ってくるさと納税など増税の代替案がたくさんあります。それらの資金を県の予算として扱ったり、J R東海や伊勢鉄道・近鉄に支援するべきです。 リニアの構想は完璧です。あとはそこから繋がる三重の交通を完璧に整えるだけです。東京や大阪という巨大な拠点から最短時間でつながるこのチャンスを逃さないためには、予算の制約を理由とした現状維持は最大の失策となります。リニアという完璧な礎の上に、最高水準の公共交通と美しい街並みを築き上げ、次世代が誇れる三重県を実現することを強く求めます。</p>	③	<p>利用者の皆様が目地的に応じてリニア駅までスムーズに移動できるよう、必要な道路ネットワークの整備や鉄道ネットワークの強化・充実に向けた検討について、いただいたご意見も参考としつつ、引き続き、関係機関とも連携しながら、必要な取組を進めてまいります。</p>

意見番号	報告書該当箇所	該当ページ	ご意見・理由	対応区分	ご意見・理由に対する考え方
30	全般		<p>観光での来客数が増えるとするが、それ予想として妥当か。かつて、地方空港をつくり、観光、産業誘致を試みたが、ほとんどが失敗であった。三重は、空港をつくらなかったがゆえに、無駄なインフラを抱えることにならなかった。人口減少傾向のなか、観光客が増大し続けるという前提でいいのか。しかも先行開業予定も早くても7年延期と言われる。そのような先のみえない計画をもとに、三重の産業、交通の今後を考えることは有効か根本的に発想がちがっていないか。</p> <p>移動時間の短縮が、交流人口を増やす、移住を増やすという予想は、妥当か。交流人口の実態は、長距離の移動よりも交流先の魅力ではないか。移住ならなおさらである。リニア開通をもって交流人口、移住者が増えるという想定も甘いと考える。</p> <p>先行開業で名古屋まできて、観光や事業活動で来県する人の交通の便や受け入れ施設など桑名、四日市、鈴鹿、津などで先行的に投資、建設整備をすすめることになる。その後、亀山駅が何年か後にできたとしたら、そのインフラや産業は、継続するだろう。だとすると亀山駅で下車する必要は限りなく低い。亀山市が、20年先になるかもしれないリニア駅にあわせてまちづくりを進めることも現実的ではないし、そもそも両立はありえない。</p>	③	<p>本プランは、リニアがもたらす効果を県全体に波及・発展させるために、リニアとともに本県が歩む将来の「めざす三重の姿」を明らかにするとともに、それを実現するために重点的に展開するプロジェクトについて取りまとめたものになります。今後、いただいたご意見も参考としながら、必要な取組を進めてまいります。</p>
31	全般		<p>本件「みえリニア戦略プラン（仮称）最終報告（案）」（2025年12月16日・12月25日修正版は、下記の理由で、下記に示した観点のように住民の暮らしに責任を負う観点から、いったん撤回して、全面的に修正されるべきである。</p> <p>本件「最終報告（案）」の基本的スタンスとして、この間県内市町を3つのブロック（北・中・南）のうち、北ブロックにおいて出された意見を反映させたものと見ることができる。それは、「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」という国家的プロジェクトのもとで、品川名古屋間の「工事完了」後、「後期の見通しが立った段階」と予想される2027年以降に「改めて工事完了予定時期の変更の認可申請」をすとしてつつ、三重県内においては、2024年3月に策定された「三重県リニア基本戦略」で示された「リニア時代の新たなライフスタイルの創出」、「新たな玄関口からはじまる観光交流の拡大」、「新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大」の3つの戦略のもとで、県内を北、中、南の3ブロックに分けて、「戦略1 暮らし方・働き方部会」「戦略2 観光・交流部会」「戦略3 産業・経済部会」および「基盤づくり部会」の4つの部会を設置したなかでのとりくみであった。</p> <p>そして本県リニア中央新幹線についての「基本戦略」および「戦略プラン（仮称）最終報告」は、いずれも三重県においてリニア中央新幹線を活用した県土における交通・産業政策として位置づけられると思われる。また本件計画は、上記の手順において、順次固定化され、現段階において、「戦略プラン」の最終報告段階まで進展してきたということができる。そこでは、東海旅客鉄道株式会社が事業主体である本件リニア中央新幹線を活用した県土開発構想は、「基本戦略」および「戦略プラン最終報告」の段階まで進展したことにより、産業・交通政策として固定化されたとみるべきである。</p> <p>しかしながらこのことは、上記「基本戦略」および「戦略プラン最終報告」において考慮されなかったことからについては、考慮されないものとして位置づけられたというしかない。</p> <p>この場合、昨今リニア中央新幹線の工事が実際に実施されている区域では、リニア中央新幹線トンネル工事の影響によって、現場のほぼ真上にある東京都品川区の道路が隆起した（東京）、リニア中央新幹線のトンネル工事現場から、有害物質の六価クロムを含んだとみられる汚水が近くの川に流出した（山梨県）、リニア工事残土置き場候補地の真下に断層の可能性（静岡県）、残土から要対策土が発見された（長野県）、リニア中央新幹線のトンネル掘削工事の影響でため池の水枯れや地盤沈下が発生した（岐阜県）、等のトラブルが発生している。いずれも、住民の生活に密接な影響を与えるものであり、リニア工事以外においてすらも同種の問題が発生した場合には、地方公共団体として座視しえない問題を含むものである。</p> <p>三重県内で同種のトラブルが発生した場合、少なくとも三重県は、このようなトラブルに対し「想定外」として責任を取らないつもりなのか——なかったことにしてしまうつもりではないのか——、このような疑問・不信感が出てきても当然である。</p> <p>上記「基本戦略」は、災害対策について、「東京・大阪間の東海道新幹線との二重系化による災害に強い国土を形成する」とするなど、〈リニア中央新幹線の建設自体が〉全国的・日本列島の視点から見ると災害対策に資するとする認識のようである。しかしながらここで三重県政が考慮すべきは、このような「国目線」での事業実施ではなく、三重県が地方公共団体として、憲法および地方自治法において担わされている責務とは何か、という観点である。</p>	③	<p>リニアの整備にあたっては、駅をはじめとした施設全体の巨大災害リスクに対する強じん性を高めること、また、地盤沈下や陥没、水枯れ等の問題につきましても、事前の対策を講じるなど、事業主体であるJR東海に必要な対策を求めてまいります。なお、地方公共団体の役割については、ご指摘の趣旨も踏まえつつ、今後の参考とさせていただきます。</p>
			<p>もとより地方公共団体である三重県は、日本国憲法および地方自治法において国との対等協力の関係にあると位置づけられ、そしてより積極的には、地方自治法1条の2第1項により「地方公共団体は、住民の福祉の増進を図ることを基本として、地域における行政を自主的かつ総合的に実施する役割を広く担うもの」と位置づけられる。これに対してそこでは国に対し、「国際社会における国家としての存立にかかわる事務、全国的に統一して定めることが望ましい国民の諸活動若しくは地方自治に関する基本的な準則に関する事務又は全国的な規模で若しくは全国的な視点に立つて行わなければならない施策及び事業の実施その他の国が本来果たすべき役割」に関する事務が重点的に配分される一方で、地方公共団体には、「住民に身近な行政はできる限り地方公共団体にゆだねることを基本」に事務配分がされるとされる。この地方自治法1条の2の2の2の項の趣旨は、地方公共団体が、行政各分野を超えた行政活動を、それぞれ機械的に縦割りに実施することなく、もしもそこで何らかの「住民に身近な行政」の必要性が発生した場合、「住民の福祉の増進」の観点から「地域における行政を自主的かつ総合的に実施する役割を広く担う」こととされていると解せられる。この場合、リニア中央新幹線について適用される根拠法は東海旅客鉄道株式会社の場合は全国新幹線整備法や、あるいは鉄道事業法であるかもしれない。しかしながらその路線の場所を提供する三重県が重視すべきは、災害防止・環境保全、あるいは県民の日常生活の維持という観点である。</p> <p>このようなみずからの県民の暮らしや安全の視点が欠落した、全国的日本列島の視点のもとで、三重県は三重県民に対してどのように責任を負うつもりなのか。三重県は、ただちに本件「みえリニア戦略プラン（仮称）最終報告（案）」をいったん撤回しなければならないと考える。三重県当局は、この間各地で発生しているさまざまなトラブルが三重県において発生することのないように行政各分野に横断的に対応する視点のもとで、災害防止・環境保全、あるいは県民の日常生活の維持といった行政各分野に総合的横断的に目配りしながら、県民の暮らしに責任を負う姿勢のもとで本県事業にあたらなければならないのである。</p>		