

## 「三重県リニア基本戦略（仮称）」中間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（28件）
- ②反映済：意見や提案内容が既に反映されているもの（2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（57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（3件）

意見番号	中間案該当箇所	該当ページ	「三重県リニア基本戦略(仮称)」中間案に対するご意見概要	対応区分	ご意見概要に対する考え方
1	1 戦略策定の趣旨(1)はじめに	1	1.リニアは東京・名古屋大阪間の時間短縮を大幅にすると言うが、地下深く潜るための時間ロスを考慮すればたいした短縮にはならず、セールスポイントにならない。リニアはスピードを2倍にすると電気エネルギーは4倍になり省エネにはならない、無駄な投資、事故が起これば逃げようがない危険、乗る気にはならない。止めた方がよい。巨大な経済圏と言うが、分権が必要な時代に過密都市は分散するべきです。方向を変えるチェンジが必要です。 2.三重県駅は作る必要がない、三重の北の端に駅を作る発想が不明。新たに接続のインフラが必要になる。それは無駄で不要。関西線の廃止ができており、紀勢線(多気から新宮)の廃止まで想定される中では、現状の路線に電化などに投資し、活性化・便利化した方がよい。17頁の三重県の地図は明白にしている。紀勢本線の廃止が提案されれば三重県は惨憺たる公共交通のない「ローカルな地」となる可能性が大である。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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续の中で示されることになるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。
2	1 戦略策定の趣旨(1)はじめに	1	リニアは必要ない。「日本中央回廊」。 37年全線開業も亀山市内にリニア三重県駅が設置される予定も。	④	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。 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续の中で示されることになるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。
3	1 戦略策定の趣旨(2)戦略策定の趣旨	2	県内の交通ネットワークをリニア三重県駅中心に構築する構想は空論です。 三重県リニア基本戦略(仮称)中間案の「戦略策定の趣旨」の中で、「リニア三重県駅を中心に新しい三重の未来デザインを描く、またとない機会です」、「リニア三重県駅は、多くの人、モノ、情報が行き交う新たな玄関口となり、…本県が飛躍的に発展するチャンスとなります」と記されていますが、県内の交通ネットワークをリニア三重県駅中心に構築するとの構想は現実離れしているのではないのでしょうか。 「三重県リニア基本戦略(仮称)中間案」では公共交通機関の役割を重視せず、「実用化が進む自動運転や空飛ぶクルマなどの次世代交通」を掲げていますが、この「次世代交通」以前に解決すべき交通ネットワークの課題が多くあります。現在、国道1号線をはじめ、県内の至る所で日常的な渋滞が起きている県内の交通問題をいつまでどのようにして解決するのでしょうか。「自動運転や空飛ぶクルマ」が渋滞問題の解決策ですか。省エネルギーが求められる今、公共交通機関の効果的な活用が非常に重要です。しかし、「三重県リニア基本戦略(仮称)中間案」では「既設鉄道網とのアクセス強化」、「既設鉄道網の利便性・快適性の向上」とあるものの新しい「交通ネットワーク」構想では人口減少が進む中での公共交通機関の将来像には触れていません。この構想の「未来デザイン」は現状からあまりにかけ離れた空論です。 現在、県内の主要な公共交通機関は近鉄線で、利用者数が圧倒的に多い状況です。他方、JRの利用者数は少なく、列車本数も僅かです。しかも、JR西日本は亀山ー加茂間の廃線を提案していると伝えられています。リニア三重県駅を設置するとされる亀山市は利用者が圧倒的に多い近鉄線から遠く離れています。大多数の県民には公共交通機関を使って亀山へ移動するのは非常に不便です。リニアの駅ができたとしても、現状では人の流れが大きく変わるとは到底考えられません。「リニア三重県駅を中心に新しい三重の未来デザインを描く」ことが、「三重県が飛躍的に発展する」ための現実的な将来構想と言えるのでしょうか、極めて疑問です。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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续の中で示されることになるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。
4	1 戦略策定の趣旨(2)戦略策定の趣旨	2	またとない機会とか、飛躍のチャンスとか、将来のイメージとか、夢か悪夢かのすり寄り止め、足もと深く見つめ地に着いた構想を計画して欲しい。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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续の中で示されることになるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。
5	2 特に留意すべき社会情勢の変化	3	「南海トラフ地震の発生率は今後30年間で約70～80%となっており…三重県としては災害後迅速かつ的確に…必要があります」と記載されています。リニア新幹線の名古屋ー大阪間ルートに関して地震リスクが極めて高い三重県の伊勢湾沿岸部にルートを設定することは、いくつもの活断層帯があるところを横切ることになるのではないですか？不安がいっぱいです。	①	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国家的プロジェクトです。 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续の中で示されることになります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。  ※ご意見をふまえ、「3 リニア開業がもたらす効果(2)懸念される課題」に巨大災害リスクについての記述を追加します。
6	2 特に留意すべき社会情勢の変化	3	・「新たな二地域居住が可能となります。こうした新しい生活スタイルは、地方での豊かな自然・生活環境、自己実現、ふるさと回帰等への志向に応えるとともに、地域活性化の面でも期待」とあり、5ページの懸念される課題として「大都市圏への企業や労働力、居住者などの流出といったストロー現象が懸念されます。」とあるが、意味が正反対でおかしいのではないかと。	①	戦略の中では、戦略策定にあたって特に留意すべき社会情勢の変化として、暮らし方・働き方の変化を挙げており、二地域居住が可能となるなど、新しい生活スタイルによる地域活性化が期待されます。一方で、交通が便利になると大都市圏へのストロー現象が懸念されますので、リニア開業に先んじて「三重県人口減少対策方針」に基づく取組を進めるとともに、リニア開業に向けて、戦略1の中で関係人口・交流人口の増加、移住・定住につながる取組を検討してまいります。  ※ご意見をふまえ、「3 リニア開業がもたらす効果(2)懸念される課題」において、課題に対する県の取組を示しながら、記載を再整理します。

意見番号	中間案該当箇所	該当ページ	「三重県リニア基本戦略(仮称)」中間案に対するご意見概要	対応区分	ご意見概要に対する考え方
7	2 特に留意すべき社会情勢の変化	3	<p>「2 特に留意すべき社会情勢の変化」(3ページ)として「生産年齢人口の急激な減少ー2020年に約103万人であったのが2040年には約79万人に大きく減少」をあげているが、生産年齢人口(15歳から64歳まで)は新幹線やリニアの利用が最も多い年代層で、この層の減少はリニアの採算が合わなくなる重要なことだ。</p> <p>次の「暮らし方、働き方の変化」として「テレワークの導入等の働き方改革がより進展しつつあり」をあげているが、テレワークの導入等で企業の出張などが減り、リニアの需要が減ることになる。</p> <p>最後に「巨大災害リスクの切迫ー南海トラフ地震の発生確率は、今後30年間で約70～80%」をあげているが、この南海トラフの想定震源域と三重県のリニアルートがほぼ重なり、「巨大災害リスク」が大きくこの事業はやるべきではないことは明らかだ。</p> <p>ところが基本戦略案では、南海トラフ想定震度の最大値の分布図で震度7の地域とリニアルートが重なる図を載せ、「リニアを活用して防災力の強化を」と書いている。</p> <p>南海トラフ地震の強さ、規模、範囲の巨大さや伊勢湾沿岸部の地盤の弱さ、養老ー桑名ー四日市断層帯や布引山地東縁断層帯など活断層が走っていることなど考えればリニアは危険でやめるべきとなるはずだ。</p> <p>また亀山市内の活断層はどこにあるのか。以下は2012(平成24)年3月に改訂された「三重の活断層」(県防災危機管理部:発行)より。</p> <p>一つは「鈴鹿東縁断層帯」で、岐阜県や藤原岳断層から菟野断層を経て野登山に至る断層(長さ約50km)。</p> <p>「将来の活動」として「断層帯全体が一つの区間として活動した場合、マグニチュード7.5程度の地震が発生すると推定される。」と。</p> <p>ちなみに能登半島地震は、マグニチュード7.6。</p> <p>もう一つは、「布引山地東縁断層帯」で、亀山市(白川地域から関)から津市を経て松阪市に至る断層(長さ約33km)。</p> <p>「将来の活動」として「断層帯の西部(亀山の白木断層から一志の小山断層まで)と東部それぞれが一つの区間として活動した場合、西部ではマグニチュード7.4程度の地震が発生すると推定される。」と。</p> <p>この二つとも、もし動けば能登半島地震クラスのマグニチュードとなり、大きな被害が予想される。</p> <p>またリニアの県内予想ルートを見ると、伊賀市へ抜ける場合、この活断層を横切る可能性が大きい(活断層の近くを通ることだけでも危険)。</p> <p>やはりリニアを通すリスクは大きい。</p> <p>ところが県は「リニアは地震に強い」という安全神話にとっぶり。</p> <p>東日本大震災でもろくも崩れ去った「原子力発電の安全神話」を思い出す。</p> <p>以上の通り、どれもリニアが要らなくなる「社会情勢の変化」なのになぜか、リニアが必要という結論になっている。</p> <p>これだけでもおかしい基本戦略だ。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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になります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>
8	2 特に留意すべき社会情勢の変化	3	<p>巨大災害リスクの切迫で「南海トラフ地震の発生確率は今後30年間で約70～80%」となっており地震等により甚大な被害の発生が予想されると認識されているのであればリニア中央新幹線を三重県内を通過させることについて真正面から検討しなすことが必要と考えます。</p> <p>能登半島地震で地盤崩壊をおこしている現状を見てもお分かりと思います。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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になります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>
9	2 特に留意すべき社会情勢の変化	3	<p>(1)人口減少、高齢化(2)デジタル技術の進展(3)暮らし方働き方の変化(4)巨大災害のリスク切迫の4点の留意すべき社会情勢の変化を考えると、莫大な費用と年月をかけ、地下トンネルが80%を超える技術的にも困難をとめない、自然を破壊する恐れもあるリニア新幹線の推進と県内駅誘致が、これらの社会情勢の変化を受け止めて、これからの三重、亀山市の未来を構想していくことにつながると考えることはできない。人口減少と高齢化に対するには、より高速で移動する交通手段の建設が課題解決になるのではなく、社会の変化や情勢にみあった地域内での公共交通機関、交通手段の整備こそが課題ではないか。デジタル技術の進展は、コロナ禍でリモートワークやオンラインでの意思疎通が広がったなかで物理的な人の高速移動の必要性がビジネスの世界でも減少している。暮らし方働き方の変化もそれにともなって人の必要以上の移動を必要としないようになっている。情報化によって高速鉄道の必要性はなくなっている。</p> <p>観光に力を入れることも必要であるが、現在の交通機関の実態と利用を考えてみても、名古屋から近鉄、大阪方面からも近鉄の利用で十分で利便性が高い。亀山駅と異なる場所にリニア席を誘致しても、亀山経由で三重県内の観光地へ移動するメリットはない。予想されるような乗降客の増大には、根拠がないし可能性も低い。</p> <p>暮らし方の変化でいえば、地球環境問題、気候危機対策の脱炭素化、省エネ化、再エネ化という国際的な課題の解決にむけて国、都道府県、市町村自治体も市民、企業との協力し、政策を進めていく必要がある。今の鉄道よりも電力を使用するリニアは、省エネ化という時代の課題に適する交通機関ではない。観光客にとっては1時間程度(首都圏からの)の時間短縮よりもゆったりと景色や移動の時間を楽しむことが重要である。交流人口も三重県ゆえの山、川、平野と多様性に富む、自然と文化を楽しむことが魅力になる高速で移動することが可能性なるから交流人口が増えるのではなく、交流したくなる魅力ある地域を他地域の市民と共につくることが重要だ。高速鉄道をつくれれば、人とモノとが集まるという時代はもう終わっている。さらに巨大災害のリスクを考えるとリニアは、それに対応することができない危険性を持つもので、災害時の新幹線や鉄道の代替として人やモノを運ぶことにも不向きである。活断層を横切ったちで地下を通るリニアの地震による被害を考えると、災害対応に適した交通機関とはいえない。結論してこの基本戦略を立てる前提になる社会情勢の変化をふまえるとリニアの推進と駅誘致がそれにもあったものではないと考えざるを得ない。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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になります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>
10	2 特に留意すべき社会情勢の変化	3	<p>列挙された「社会情勢の変化」はリニアによって解決する問題ではなく、まさにリニアは要らない、リニア以外にお金をお金かける必要があることを示している。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>
11	3 リニア開業がもたらす効果 (1)リニアがもたらすインパクト	4	<p>三重県から東京まで60分 素晴らしい時間が実現するのですか？ 孫が東京で暮らしています。 リニアの実現に向けて期待しています。</p>	①	<p>リニアへの期待のご意見をいただきありがとうございます。</p> <p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <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大きなチャンスであると考えています。</p> <p>今後、本戦略が示す「めざす三重の姿」の実現に向けて、行動計画となる「みえリニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手し、具体的な施策や事業を検討してまいります。</p> <p>※ご意見をふまえ、「3 リニア開業がもたらす効果 (1)リニアがもたらすインパクト」にリニアがもたらすインパクトについての記述を追加します。</p>
12	3 リニア開業がもたらす効果 (1)リニアがもたらすインパクト	4	<p>「時速500kmのスピードで、東京と約60分、大阪と約20分で結ばれ、国際空港とのアクセスも格段に向上します」と記載されていますが、現在、県内の主要な公共交通機関は近鉄線が圧倒的に多い状況で、リニアの駅ができることとされる亀山は近鉄線から遠く離れています。東京に行くなら近鉄で名古屋に出て、名古屋駅からリニアに乗れば高速移動効果十分得られるはずで、わざわざアクセスの悪い亀山駅から乗車する必要もないと思います。</p> <p>県全体にアンケート調査をされてはいかがでしょう。よろしくお願いたします。</p>	①	<p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p> <p>また、具体的な取組を検討するにあたっては、東京・名古屋間、東京・大阪間の段階的な開業を見据え、それぞれのステージに応じた取組を進めることが必要だと考えています。</p> <p>リニア三重県駅は、東京方面だけでなく大阪方面への県民の新たな移動手段になるとともに、近隣県からの利用も期待されます。</p> <p>県民の皆様が目的地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・充実に向けた検討を行ってまいります。</p> <p>※ご意見をふまえ、「4 めざす三重の姿(2)」および「6 基盤整備を支える基盤づくり(1)取組3」の中に、東京・名古屋間の先行開業についての記述を追加します。</p>

意見番号	中間案該当箇所	該当ページ	「三重県リニア基本戦略(仮称)」中間案に対するご意見概要	対応区分	ご意見概要に対する考え方
13	3 リニア開業がもたらす効果 (1)リニアがもたらすインパクト	4	<p>「時速500kmのスピードで、東京と約60分、大阪と約20分で結ばれ、国際空港とのアクセスも格段に向上します」と記載されていますが、三重県民なら、名古屋駅から乗ればリニアの高速移動効果は十分に得られるはずで、何もアクセスの良いくない三重県駅(亀山)まで行く必要は少しもないと考えます。</p> <p>北勢地域の県民はもとより、中南勢地区に居住する県民にとっても、亀山にわざわざ出向くより、名古屋駅を利用する方を選ぶのではないのでしょうか。亀山へ誘導しようとするれば、相当大規模な道路整備、鉄道整備が必要ですが、その具体的ビジョンは用意されていません。これらの意見は、一般の県民の方々は誰でもそう思っておられることと推測します。だから世論の盛り上がりが出ていないのです。リニア三重県駅ができればいいなど本当に直観で喜ばれる県民がどの程度おられるのか、県民世論調査をしてはどうでしょうか。リニア駅はJR東海が建設するのでしょうか、周辺整備は受益者負担ということで県や市町負担になるのでしょうか。その予算は示されていません。おそらく、高額の税金が投入されることになるのは必定です。だからこそ、夢だけを追うのではなく、情報をきちっと県民に公開し、大方の県民の納得の上で議論を進めるべきだと考えます。</p>	①	<p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p> <p>また、具体的な取組を検討するにあたっては、東京・名古屋間、東京・大阪間の段階的な開業を見据え、それぞれのステージに応じた取組を進めることが必要だと考えています。</p> <p>リニア三重県駅は、東京方面だけでなく大阪方面への県民の新たな移動手段になるとともに、近隣県からの利用も期待されます。県民の皆様が目的地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・充実に向けた検討を行ってまいります。</p> <p>※ご意見をふまえ、「4 めざす三重の姿(2)」および「6 基盤整備を支える基盤づくり(1)取組3」の中に、東京・名古屋間の先行開業についての記述を追加します。</p>
14	3 リニア開業がもたらす効果 (1)リニアがもたらすインパクト	4	<p>パンフレットや資料に係れている利便性は総て亀山駅が基準になって書かれています。三重県の玄関を亀山駅とした場合が書かれています。亀山市内に3か所の候補地を設けた場合の利便性は全く書かれていません。これは明らかに詐欺ではありませんか。</p> <p>例えば、井田川駅近くにリニアが乗り入れた場合、リニア亀山駅から、降りて井田川駅に行き、そこから亀山駅に行き、津方面や奈良方面に帰ることになります。名古屋方面は井田川駅を使うと早く帰れます。東京へ行く場合は、井田川が一番早いが、津や上野方面は亀山駅と井田川駅の乗り継ぎ時間が発生するのです。井田川駅と亀山駅の列車の本数が少ないと、乗り継ぎに1時間もかかっていたら、リニアに乗って行く意味がありません。しかし、乗り継ぎに1駅あったなら、どうしても20分はかかりましょう。リニアの到着に合わせて、亀山駅と井田川駅の乗り継ぎ列車を運転する必要があります。また、井田川駅においても、リニアの到着に合わせた列車のダイヤが必要です。</p> <p>一番良いのは、亀山駅に直接乗り入れることです。そうして、リニアが亀山駅に覚略する時間に合わせて、名古屋の方や、津の方面、上野や奈良の方面から、特別急行列車が到着して乗客を降ろし、又、リニアから下車した乗客を乗せてそれぞれの方面へ帰っていくダイヤを作ることです。このリニアを利用する乗客の考え方が全く抜け落ちています。</p> <p>私から言うと、リニアは亀山に来るなどJRに言っているようなものです。亀山市に来てもらうならば、亀山駅と直接ドッキングするのが筋です。三重県や亀山市がもっと汗をかかなくていいです。今の案は、JRに勝手に亀山に、来たら乗ったぞ。と言っているようです。ということは、JR側から見たら乗り降りする乗客は少なくなりますから、せっかく中間駅が出来ても、ほとんど止まってくれないのと違いますか。</p> <p>一番良いのは亀山駅とドッキングし、リニアのダイヤに合わせた特別列車を名古屋方面から、伊勢方面から、奈良や上野方面から亀山に到着させる特別なダイヤを用意してJRに協力すると伝えることです。そうすれば、パンフレットのような効果が出ます。</p> <p>乗客の立場に立って、もう一度よく検討してください。今の計画は、乗り降りする乗客の立場がすっぽりと抜け落ちています。</p>	②	<p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p> <p>また、ご意見のとおり、リニア三重県駅から各地への所要時間についてはルート・駅位置が決まっていなため、亀山駅を基準として算出しています。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であり、今後、基本戦略をふまえた具体的な施策や事業を検討していく中で、交通事業者とも調整を進めてまいります。</p>
15	3 リニア開業がもたらす効果 (1)リニアがもたらすインパクト	4	<p>時間効果はすでに述べた通り、たいしたことはない。大きすぎる。インパクトなどない。本質はインフラ・生活基盤である。首都圏・中部圏・近畿圏が一体化とは妄想だ。新幹線建設のときも、各県が一体化が宣伝されたが常套手段である。過密都市に人口が集中するだけである。中小企業がつぶされるだけやめるべきだ。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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す、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>
16	3 リニア開業がもたらす効果 (2)懸念される課題	5	<p>リニア駅本体及びリニア本線の存在が、沿線地域や景観等に及ぼす影響は騒音や機械音などのトラブルや街の雰囲気が変わってしまう事態を引き起こす可能性があると思います。また、リニアだからこその発生する新たなトラブルも出てくる可能性もあると思います。一度、駅や線路を作ってしまうと開業後に発生するトラブルを改善することは時間もかかり、改善できない点も出てくるかと思いますが、想定外の出来事を防いでいくためにも事業主体であるJR東海との連携は重要だと考えます。</p>	①	<p>景観への影響や、騒音や機械音といった工事に伴う懸念につきましては、これまでの事例をふまえ課題の未然防止につながるよう、事業主体であるJR東海に必要な対策を求めるとともに、解決に向けて連携して取り組んでまいります。</p> <p>※ご意見をふまえ、「3 リニア開業がもたらす効果(2)懸念される課題」において、課題に対する県の取組を示しながら、記載を再整理します。</p>
17	3 リニア開業がもたらす効果 (2)懸念される課題	5	<p>「3 リニア開業がもたらす効果」(5ページ)では、ストロ一現象への懸念が書かれている。間違いなく、リニア開業により東京への一極集中はますます強まると考える。それなのに県は開業に先んじて人やモノを呼び込む取り組みを進めたいと考えているが、リニアが開業すれば結局はストロ一現象で都市部への流出が起こることになり、「開業に先んじて」というのは対策にはならない。</p>	①	<p>交通が便利になると大都市圏へのストロ一現象が懸念されますので、リニア開業に先んじて「三重県人口減少対策方針」に基づく取組を進めるとともに、リニア開業に向けて、戦略の中で関係人口・交流人口の増加、移住・定住につながる取組を検討してまいります。</p> <p>※ご意見をふまえ、「3 リニア開業がもたらす効果(2)懸念される課題」において、課題に対する県の取組を示しながら、記載を再整理します。</p>
18	3 リニア開業がもたらす効果 (2)懸念される課題	5	<p>建設発生土の処理をJR東海に丸投げして、一体どこに捨てるのかその場所さえ考慮されておらず、さらなる環境破壊につながります。</p>	①	<p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>建設発生土の処理といった工事に伴う懸念につきましては、これまでの事例をふまえ課題の未然防止につながるよう、事業主体であるJR東海に必要な対策を求めるとともに、解決に向けて連携して取り組んでまいります。</p> <p>※ご意見をふまえ、「3 リニア開業がもたらす効果(2)懸念される課題」において、課題に対する県の取組を示しながら、記載を再整理します。</p>
19	3 リニア開業がもたらす効果 (2)懸念される課題	5	<p>・懸念される課題の中に、リニアは新幹線の3～4倍の莫大な電力を使うことが記載されていない。自然破壊、環境破壊することをどう考えているのか。持続可能な社会を目指す目標とかけ離れている。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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す、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>
20	3 リニア開業がもたらす効果 (2)懸念される課題	5	<p>ストロ一現象を食い止める必要性がのべられていますが、そもそもリニアの発想が巨大都市圏をつなぐことに狙いがあり、中間駅は、その主たる目的ではないことです。巨大都市圏をつなぐという発想そのものが巨大都市圏に人と情報を集中させることにつながります。これを食い止めることはそもそもも目的に反することですから、不可能です。日帰り旅行者が増えるという懸念ですが、宿泊客の増大もふくめてインバウンドによる観光人口の増大が、観光地の市民の生活をおびやかす要因になっているのは、世界の著名な観光地の深刻な問題です。観光依存の経済政策を環境保全の観点からも見直すべきです。新たな構造物の建築や道路整備などインフラ整備は、地域のあり様を大きく変えます。亀山市の住民のくらしの利便性を高め、よりくらしやすい地域を持続的につづけていくために必要な財政をリニア駅建設と周辺整備に使うこととなりますが、地域住民にとっての必要性は高くありません。膨大なインフラ整備の費用とそれともなう他の分野の財政削減は地域住民サービスを低下させ、反発や批判も起こります。ここに見られる経済発展の発想は、すでに終わっているインフラ整備をベースにした経済発展の発想で、時代状況から見ても、1990年代に見直しが始まっている政策です。交通網の整備による企業誘致という経済発展政策がすでに時代を終えつつあることも認識すべきです。リニア駅誘致が企業誘致にむすびつくという前提そのものが崩れています。工事にともなう残土処分もすでに工事が始まっている地域でもなかなかスムーズに進んでいません。JR東海の地域への対応も誠実性を欠いているという報道や出版物もあり、懸念がそのまま、三重、亀山市のも起こると考える方が妥当です。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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す、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>ご意見のとおり、交通が便利になると大都市圏へのストロ一現象が懸念されますので、リニア開業に先んじて「三重県人口減少対策方針」に基づく取組を進めるとともに、リニア開業に向けて、戦略1の中で関係人口・交流人口の増加、移住・定住につながる取組を検討してまいります。</p> <p>また、残土処分など工事に伴う懸念につきましては、これまでの事例をふまえ課題の未然防止につながるよう、事業主体であるJR東海に必要な対策を求めるとともに、解決に向けて連携して取り組んでまいります。</p>

意見番号	中間案該当箇所	該当ページ	「三重県リニア基本戦略(仮称)」中間案に対するご意見概要	対応区分	ご意見概要に対する考え方
21	3 リニア開業がもたらす効果 (2)懸念される課題	5	リニア中央新幹線の工事は、全国的に進んでいない。一見すると静岡県知事が工事を止めているかに報道されているが、しかしながらもっと進んでいないのは、大都市部の大深度地下空間をはじめとした平地部の地下部分の工事である。この点、東海旅客鉄道株式会社が国土交通省に提出した「2022年度における環境調査の結果等について」(各都県版)を参照していただきたい。そこでは、山梨県や長野県内の山間部のトンネル工事は一定程度進んでいるものの、平地部分の地下トンネル工事がまったく進んでいないことが示されている。このことは何を意味するのか。この間、東京・調布市内で外環道トンネル工事現場の真上の道路が陥没する事故が発生した。おそらく同様の事態の発生が各地で危惧されているのではないか。三重県は、まずこのことについて、詳細に事実関係を調査することが求められる。 リニア中央新幹線構想は、全長約440キロメートルにわたって、ほぼ直線コースでつなごうとするものである。しかし少し考えればわかるように、それは赤石山脈などの山間部を貫通させ、場合によっては平野部分の地下の軟弱地盤を掘り進め、そして木曾三川などの大規模河川の地下を通そうとするものである。ここでは、それぞれごとの地盤等の事情によって相当な難工事となることが予想される。そして重要なことは、その途中で1箇所でもつながっていない箇所が発生した場合、全線の営業運転が不可能となる。この工事は、それほどまでに難工事である。三重県はこの点においても東海旅客鉄道株式会社から工事の実施可能性を正確に聴取するとともに、みずからの責任で文献調査および実地調査等を行うべきである。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。 工事に伴う懸念につきましては、これまでの事例をふまえ課題の未然防止につながるよう、事業主体であるJR東海に必要な対策を求めるとともに、解決に向けて連携して取り組んでまいります。
22	4 めざす三重の姿 (1)新たな玄関口から始まるこれからの時代に選ばれる三重	6	新たなリニア広域生活圏について 駅の近くに大規模な学園都市をつくるのがいいと思う。 <理由> ・三重県に住む人が増えるから ・人が多く集まることでコンビニや飲食店など店が多くできて活気にあふれるから	①	本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 今後、本戦略が示す「めざす三重の姿」の実現に向けて、行動計画となる「みえリニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手し、いただいたご意見なども参考としながら、具体的な施策や事業を検討してまいります。 ※ご意見をふまえ、「5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略 戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出」のイメージの中に、説明を追加します。
23	4 めざす三重の姿 (1)新たな玄関口から始まるこれからの時代に選ばれる三重	6	観光・ビジネス交流とあるが、地場産業の農林水産業の衰退は放置され、どこに活路を見出すのか。	①	本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。 戦略3において「新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大」を掲げています。例えば、実装実験場所を積極的に提供することで、農林水産業をはじめとする県内産業について、スマート化による担い手確保や生産性向上を図り、持続可能な県内産業へと繋げるなど、今後、具体的な施策や事業を検討してまいります。 ※ご意見をふまえ、「5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略-戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大」のイメージ図の中に、説明を追加します。
24	4 めざす三重の姿 (1)新たな玄関口から始まるこれからの時代に選ばれる三重	6	三重県駅に予定されている地域は交通網としてはJR在来線と高速道路しかなく、空飛ぶクルマとか自動運転など円滑な乗換手段など想定できない。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、リニア三重県駅を新たな玄関口として、リニア開業がもたらす効果を最大限に引き出し、その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の取組の方向性をとりまとめたものです。 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續の中で示されることになるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。
25	4 めざす三重の姿 (1)新たな玄関口から始まるこれからの時代に選ばれる三重	6	ここで述べているリニア駅誘致にもとづいて目指す三重の姿そのものがすでに成りたちません。社会情勢の変化に対応していません。リニアのような危険でエネルギー消費の高い、必要性のない高速移動の手段ができることで暮らし方、働き方が今の日本や世界が必要とする方向へ変わるとは考えられません。しかも東京名古屋間の完成さえ、期限を確定できないで延長され、費用も追加されています。そのような不確定な事業をもとに地域の再生の構想を立てることではないのでしょうか。三重県ゆえの特徴ある地域性をつくるのはリニアでなく、今の三重の自然や歴史、文化、地域性や産業を活かした持続性のある発展です。リニア依存で何か解決されるという発想はやめるべきです。亀山市は、かなりの財政をつぎ込んで駅前再開発事業を行いました。駅前の活性化には程遠い状況です。それは、ハード事業をすれば活性化するという再開発計画にあり、そこに市民参加で主体性のある事業は生まれません。リニア誘致も同じ失敗を繰り返すでしょう。リニア駅を誘致してもインフラ整備で駅周辺整備されるかもしれませんが、亀山市内の交通機関が充実するわけではありません。駅周辺に飲食店などができるかもしれませんが、それが地域の再生につながるということは考えられません。地域の住民になんのメリットもありません。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、リニア三重県駅を新たな玄関口として、リニア開業がもたらす効果を最大限に引き出し、その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の取組の方向性をとりまとめたものです。 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續の中で示されることになるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。
26	4 めざす三重の姿 (1)新たな玄関口から始まるこれからの時代に選ばれる三重	6	「リニアで人口減対策」とは！ 三重県にリニアの駅をつくと税金が使われる。それよりも企業の賃上げや、子育て支援に学校給食を無償化をして、三重県に住み続けられるようにした方が人口減対策となるのでは！	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、リニア三重県駅を新たな玄関口として、リニア開業がもたらす効果を最大限に引き出し、その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の取組の方向性をとりまとめたものです。 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續の中で示されることになるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。
27	4 めざす三重の姿 (1)新たな玄関口から始まるこれからの時代に選ばれる三重	6	リニア時代のスタイルとは何なの、リニアは生活基盤の鉄道に過ぎない。人口減少で新幹線ですら赤字とJRの社長が言っているのに、連絡道路など作っても無駄、投資は止めるべきだ。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 リニア時代の新たなライフスタイル(暮らし方、働き方)とは、三重県の豊かな自然・文化の中で暮らしながら、都市の多様な仕事・学び・文化・娯楽を手に入れ、リモートワークと高速移動による通勤・通学を組み合わせた柔軟な暮らし方や働き方を想定しています。 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續の中で示されることになるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。
28	4 めざす三重の姿 (2)選ばれる三重となるために	7	「リニア駅からの乗り換えの効率を追及し、出発地から目的地まで円滑に移動できる環境を目指す」と書かれているが、実現できるのかと思った。理由は、在来線の本数の少なさや、バスの運転手が不足し本数を増やせない可能性もあると思ったからだ。	①	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であり、今後、本戦略が示す「めざす三重の姿」の実現に向けて、行動計画となる「みえリニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手し、具体的な施策や事業を検討していく中で、交通事業者とも調整を進めてまいります。 ※ご意見をふまえ、「4 めざす三重の姿 (2)選ばれる三重となるために」に既存の交通インフラを最大限活用する旨の記述を追加します。
29	4 めざす三重の姿 (2)選ばれる三重となるために	7	前提が間違っており、過大な期待と根拠のうすい願望になっています。三重の実態とポテンシャルを大切に持続可能は県、自治体の地域づくりを構想すべきです。防災、減災の視点から考えても、リニア推進はありえません。来るべき南海トラフ大地震をふまえて、新たな複合災害を生み出す危険な地下を通るリニアの推進はありえません。交流人口や観光客が多く到来することそのものが災害時の救援の必要性を増大させます。増えればいいというものではありません。適正な交流人口、着実な観光客を想定した持続性と安全性の高い経済政策を考えていく上でも、リニア駅誘致は、それに反する発想(より多くの人を三重に呼び込むための手段)になっていると思います。能登半島地震の被害状況をみるにつけ、地震対策を考えても事故時の被害の大きさを考えても、地震の多い日本にふさわしい交通手段とは言えないと考えます。 結論ですが、前提の社会情勢の変化に気候危機・環境問題の深刻化を加え、対応を再度検討し、リニア推進と駅誘致を見直し、それに依存しない県独自、亀山市の独自の未来構想を立てるべきと考えます。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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續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、災害に備えた取組を検討してまいります。

意見番号	中間案該当箇所	該当ページ	「三重県リニア基本戦略(仮称)」中間案に対するご意見概要	対応区分	ご意見概要に対する考え方
30	5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略 戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出	10	リニアで通学・通勤など考えられない。	①	本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。 リニア開業後には、テレワークとリニアでの出張・通学の併用など、職業や進学の選択の幅が広がると考えています。 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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。  ※ご意見をふまえ、「5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略-戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出」のイメージの中に、説明を追加します。
31	5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略 戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出	10	「5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略」(8,10ページ)に、「都市部の企業や大学への通勤・通学が選択可能な三重に」とあるが、現実問題としてリニアで東京に通学しようとすれば多額の通勤・通学費用がかかる。 例えば、JR東海で東京-豊橋間で通勤定期は、1ヶ月205,060円もかかる(通学でも同じことが言える)。 「選択可能」となっても経済的にどれほどの人が負担可能なのか、実現性はあるのか聞きたい。	①	本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。 リニア開業後には、テレワークとリニアでの出張・通学の併用など、職業や進学の選択の幅が広がると考えています。 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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。  ※ご意見をふまえ、「5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略-戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出」のイメージの中に、説明を追加します。
32	5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略 戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出	10	「リニア三重県駅に新たな賑わいの場としての機能を創出」とあるが、どのような物を中心として機能を創出するのか決まっているのか？	①	本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。 今後、本戦略が示す「めざす三重の姿」の実現に向けて、行動計画となる「みえリニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手し、いただいたご意見なども参考としながら、具体的な施策や事業を検討してまいります。  ※ご意見をふまえ、「5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略 戦略2 新たな玄関口からはじまる観光交流の拡大」のイメージの中に、説明を追加します。
33	5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略 戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出	10	「リニア時代の新たなライフスタイルの創出」ではリニアとは全く関係ないことが書かれていると思います。	②	本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。 なお、戦略1では、リニアによる高速移動の利便性やリニア三重県駅での賑わいの創出など、いずれもリニア開業を契機とした取組について記述しています。
34	5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略 戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出	10	リニアの三重県駅から、都市部へのアクセスが便利になるということだと思いますが、北勢地域からはわざわざ亀山まで出てから都市部へ、ということはないと思いますし、南勢地域も既存の近鉄を利用して都市部へ向かう人が多いと思います。 そうすると、リニアの三重県駅を利用する人は限られます。 利用者が少ないと見込まれるのに、大型の施設を作ることは無駄だと思います。 リニアの三重県駅の設置自体に反対します。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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す、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 具体的な取組を検討するにあたっては、東京・名古屋間、東京-大阪間の段階的な開業を見据え、それぞれのステージに対応した取組を進めることが必要だと考えています。 また、リニア三重県駅は、東京方面だけでなく大阪方面への県民の新たな移動手段になるとともに、近隣県からの利用も期待されます。 県民の皆様が目的に応じてリニア駅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・充実に向けた検討を行ってまいります。
35	5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略 戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大	14	意見:リニアを活用した防災力の強化についてリニアの震災時の機能やなぜ有効なのかについてイメージ図などを活用した説明が必要なのではないか。 理由としては、能登半島地震という大きな地震が発生し、南海トラフ地震などの巨大災害に対する危機感が高まっているという印象があるからです。	①	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す、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国家的プロジェクトです。 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、災害に備えた取組を検討してまいります。  ※ご意見をふまえ、「3 リニア開業がもたらす効果(1)リニアがもたらすインパクト」にリニアの災害時の有用性などの記述を追加します。
36	5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略 戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大	14	リニアの名古屋-大阪間ルートは「防災力強化」とは真逆です。 リニアの名古屋-大阪間ルートは、名古屋と亀山の最短コースをとれば三重県の伊勢湾沿岸部を通ることになります。伊勢湾沿岸部は軟弱地盤で地震リスクが極めて高く、ここにルート設定をすることは非常に危険です。「三重県リニア基本戦略(仮称)中間案」の中に「リニアを活用して防災力を強化する三重に」とありますが、これは全く理解できません。 現在、日本列島は地震活動期のただ中にあり、南海トラフ地震は切迫しています。南海トラフ地震の震源域は陸域の地下深くまで広がっており、南海トラフ地震が発生した場合には名古屋付近、三重県、奈良県、大阪府の広い範囲で強い揺れが想定されています。とりわけ、南海トラフ地震が理論上最大クラスとなった場合には、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ています。また、名古屋-大阪間にはいくつもの活断層帯があり、リニアのルートはこれらのいくつかを横切ることになります。 この内の養老-桑名-四日市断層が動いた場合には、県の北勢地域の広い範囲で震度7が予想され、最悪の場合、断層のズレ破壊が路線を直撃することがあります。地下トンネル内では巨大地震に対してリニアが安全という確実な保障はありません。地下では地上より揺れが小さくなるの法則性もありません。 JR東海はリニアを南海トラフ地震対策としての東海道新幹線のバイパスと位置付けると説明しています。名古屋-大阪間に関しては、検討中のリニアのルートと比べて現在の東海道新幹線の方が南海トラフ地震の震源域から離れており、地震リスクが遥かに低いと考えられます。県の北勢地域を経由する名古屋-大阪間ルートは南海トラフ地震に備えた東海道新幹線の代替路線としての役割は果たせません。 また、南海トラフ地震が発生してリニアがトンネル内に閉じ込められた場合には、救出活動は地元自治体が担うこととなりますが、大地震発生後の地元自治体は地元住民の救助活動で手いっぱいとなり、リニア乗客の救出が大幅に遅れることは確実です。名古屋-大阪間のリニア建設は三重県と沿線自治体にとって「防災力を強化する」どころか、逆に大きな負担になってしまいます。名古屋-大阪間のリニア建設が何故三重県の「防災力を強化する」ことになるのでしょうか、理解できません。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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す、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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になります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。
37	5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略 戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大	14	・南海トラフ地震のリニア建設・運転中に必ず起きる。 ・1つは、リニア地震がこの地震に耐えられない。地震が起きれば当然リニアはストップする。そうすれば、地震の直げきをうけ、ガードレールなどが破損して惨事となる。特に名古屋から亀山にかけて南海トラフの地震域を通り、深度7程度の地震にみまわれる。 ・2つめには、この防災対策は市町の責任となる。深さ40mの大深度における、乗客の救助等が可能か、防災計画もあいまい ・防災力を強化するどころか、リニア震災として大きなかこんを残すこととなる。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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す、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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になります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。
38	5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略 戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大	14	リニアを活用して防災力など到底想定できない。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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す、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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になります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。

意見番号	中間案該当箇所	該当ページ	「三重県リニア基本戦略(仮称)」中間案に対するご意見概要	対応区分	ご意見概要に対する考え方
39	5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略 戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大	14	<ul style="list-style-type: none"> <li>・「取組3 リニアを活用して防災力を強化する三重に」どこが防災力強化につながるのか。安全という思い込みが怖い。</li> <li>・JR東海は、リニアは10cm浮上しておりガイドウェイの中心に保たれるため地震時に車両が脱線することはないとの事であるが、それは高速走行時のみである。大地震で緊急停止、減速すると車輪走行となる。激震直撃で脱線事故となるのではないか。</li> <li>・活断層を串刺しするように横断するコースで、南海トラフ地震震度6～7予想の激震地帯を走る。新幹線よりもコースが危険でリスクが大きい。</li> <li>・地震時に少しでもガイドウェイにズレが生じれば、ガイドウェイとの間隔約10cmのリニアは激突になるのではないか。</li> <li>・86%がトンネルであり、地上への非常口は5キロごとにあるエレベーターとさく。緊急停止できたとしても南海トラフ地震では広範囲の停電の可能性もありどうやって地上へ避難できるのか。</li> <li>・大震災が起きれば、沿線自治体は乗客の救出の大きな負担がのしかかり、地元住民の救出が遅れる。</li> <li>・リニアは防災力強化どころか、逆に被害が拡大、複雑、深刻化する。</li> <li>・地震学者によると、リニアに関して地震の専門家はおらず、地震の安全性の検討はされていないとのこと。地震に強いというJR東海の話だけでなく、地震学者の意見を聴いていただきたい。</li> </ul>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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す、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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になります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>
40	5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略 戦略3 新たな玄関口から生まれるビジネス交流の拡大	14	能登半島地震を経験して、交通機関も大変ダメージを受け、復旧のメドが立たない状況です。地下50mのリニアの救助はとても無理です！！南海トラフ地震がいつ起こるかわからない採算も全く合わない。こんなリニアはただちに中止することを求めます。	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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す、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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になります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>
41	6 基本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	16	<p>「リニア三重県駅を利用する場合よりも、近鉄名古屋線・JR関西線でリニア名古屋駅に向かった方が優位性が高い地域においては、リニア名古屋駅との時間距離の一層の短縮(乗り換え利便性の向上、高速化)を図る」という観点を盛り込んでほしい。</p> <p>(理由)</p> <p>○亀山市のリニア三重県駅候補地の位置関係から、リニア三重県駅が利用可能になることで、主にこのエリアよりも南あるいは西の市町にお住まいの県民の方は大いに利便性が高まりますので、基本戦略はそれに沿って作成されているとお見受けします。</p> <p>○一方、桑名地区・三河地区は、近鉄名古屋線とJR関西本線の桑名駅、富田駅、四日市駅を拠点として、養老鉄道、北勢線、三岐線、湯の山線、四日市あすなろ線が県民の主要な移動手段となっています。そのため、これらの沿線の県民にとっては、リニア三重県駅に向かい『各駅停車型』に乗って名古屋駅から『速達型』に乗り換えるよりも、桑名駅、富田駅、四日市駅から特急あるいは急行で、直接名古屋駅に向かった方が、乗り換える手間がかからず早く到着します。</p> <p>○また、17ページ左図の『主要なクロスポイント』に位置付けられていない、鈴鹿市南部の市街地にある「近鉄名古屋線白子駅」は特急停車駅であるため、リニア三重県駅に向かうよりも、近鉄特急に乗り換えて40分で直接名古屋駅に到着でき、そこから『速達型』に乗ることが出来ます。なお、白子駅から津駅・亀山駅を経由して井田川駅に向かった場合、およそ2回の乗り換え時間を含め50分かかり、そこからさらに、『各駅停車型』に乗り換え12分かかり名古屋駅に到着しますので、やはり近鉄名古屋線の方が優位性が高いです。</p> <p>※反面、鈴鹿市北部にある、急行停車駅である「近鉄名古屋線伊勢若松駅」の場合は、鈴鹿線があるため、平田町駅からリニア三重県駅エリアまでの5～6kmほどの距離の移動手段を手当できれば、リニア三重県駅の方が優位性が高いです。○亀山市を除いた北勢地域9市町は77万人が居住しており、これは三重県人口178万人のおよそ43%にあたります。また、この9市町は、総生産額でも県内全域8兆4115億円のうち、4兆4092億円(およそ52%)を生産しています。この地域がより一層、活力のある地域となることも、三重県全体のさらなる発展に貢献すると考えますので、この地域の県民が、「リニア三重県駅」の設置だけでなく、「リニア中央新幹線開業」の恩恵を被ることができるような基本戦略の策定を進めていただきますようお願いいたします。</p>	①	<p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>今後、本戦略が示す「めざす三重の姿」の実現に向けて、行動計画となる「みえリニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手し、具体的な施策や事業を検討してまいります。</p> <p>また、具体的な取組を検討するにあたっては、東京・名古屋間、東京・大阪間の段階的な開業を見据え、それぞれのステージに応じた取組を進めることが必要だと考えています。</p> <p>リニア三重県駅は、東京方面だけでなく大阪方面への新たな交通手段になるとともに、近隣県からの利用も期待されます。</p> <p>県民の皆様が目的地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・充実に向けた検討を行ってまいります。</p> <p>※ご意見をふまえ、「4 めざす三重の姿 (2) 選ばれる三重となるために」に東京・名古屋間、東京・大阪間の段階開業を見据えた記述を追加します。</p>
42	6 基本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	16	国道1号線や国道23号線など、四日市周辺の渋滞に困っています。リニアに合わせて飛躍的に改善されることを期待しています。	①	<p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>今後、本戦略が示す「めざす三重の姿」の実現に向けて、行動計画となる「みえリニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手する中で、リニア三重県駅と地域交通拠点をスムーズに移動できるよう、道路ネットワーク強化に向けた取組についても検討を進めてまいります。</p> <p>※ご意見をふまえ、「6 基本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」に県内外との道路ネットワークの強化についての記述を追加します。</p>
43	6 基本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	16	<p>リニアが出来て、駅から降り立った乗客が、三重県中の目的地に行くためには、亀山のリニア駅から、別の移動手段を利用する必要があるため、とてもいいと思いました。</p> <p>しかし、個人的に感じた問題点があります。</p> <p>自分は志摩市に住んでいるため、志摩市を目的地とした観光客視点で少し記載します。</p> <p>里帰りや、志摩スペイン村に行くために、リニアを用意した人が、真っ先に直面する問題としては、終バス、終電の時間。そしてそれらの本数にあると思います。</p> <p>最終のリニアで亀山にたどり着いた場合、そのリニアの到着時間、終日のリニアの時間に合った時間のバスや電車が無ければ、そこで立ち往生してしまうという、三重県で非常に苦い思いをされる可能性があると感じました。</p> <p>亀山から、電車などで来ようにも、行きついた先で、その地域のバスや電車などの最終便が終わっていたら、同じ結果になってしまうので、三重県中のダイヤの見直し、増便をする必要があると感じました。</p> <p>また、これらは、多ければ多いほどいいという訳ではないとも思っていて、バスや電車を運行するには多大な維持費がかかるため、三重県の交通会社などに委託したとしても、「在るだけで負荷がかかっている」というものになりかねないので、とても慎重な調整が必要だと感じました。</p>	①	<p>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であり、今後、本戦略が示す「めざす三重の姿」の実現に向けて、行動計画となる「みえリニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手し、具体的な施策や事業を検討していく中で、交通事業者とも調整を進めてまいります。</p> <p>県民の皆様が目的地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・充実に向けた検討を行ってまいります。</p> <p>※ご意見をふまえ、「4 めざす三重の姿(2)」に既存の交通インフラを最大限活用する旨の記述を追加します。</p>
44	6 基本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	16	<p>次世代交通に対応することも重要ではあるが、既存インフラの価値を最大限高め効果的に活用することこそ重要であるとする。</p> <p>例1)費用面や構造面での課題はあるものの、新湯駅や武雄温泉駅のように、在来線(特急)と新幹線(リニア)とで、対面乗り換えが可能になれば、名古屋駅で近鉄線と乗り継ぐ場合より、迅速かつバリアフリーな乗り換えが実現し、利用促進に繋がるのではないだろうか。</p> <p>※関西線(JR西日本区間)を通り、名古屋～奈良間を結ぶ定期列車の設定とリニア駅への接続(対面乗換)、リニア駅及び現行亀山駅を経由した、伊勢・南紀方面への直通優等列車の設定なども合わせて重要と考える。</p> <p>例2)亀山市のリニア中央新幹線中間駅 設置・開業による影響把握調査によると、亀山市周辺(県外含む)地域の人にとっては、東京等の移動の際にリニア三重県駅を利用した方が便利という調査結果も出ているため、周辺(県外含む)地域とのアクセス道路(一般道及び高規格道路、有料道路含む)の整備を広域に拡充することで、効果的な利用促進につながるのではないだろうか。</p>	①	<p>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であり、今後、本戦略が示す「めざす三重の姿」の実現に向けて、行動計画となる「みえリニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手し、具体的な施策や事業を検討していく中で、交通事業者とも調整を進めてまいります。</p> <p>県民の皆様が目的地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・充実に向けた検討を行ってまいります。</p> <p>※ご意見をふまえ、「4 めざす三重の姿 (2) 選ばれる三重となるために」に既存の交通インフラを最大限活用する旨の記述を追加します。</p>
45	6 基本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	16	<p>いまの鉄道とはぜったいに繋げる必要があると思います。</p> <p>新幹線でも、利用客の少ない駅は新幹線の単独駅ばかりです。便利にするためには、在来線との乗り継ぎは一番考えなければいけないことだと思います。</p> <p>せっかく亀山に新駅ができるのだから、津からも四日市からも伊賀からも行き来がしやすいようにできたらすごく便利になると思います。</p> <p>例えば、亀山インターの付近に駅を作るとしたら、亀山から新駅の間を電化して、四日市からも津からも列車が着くようにはできないでしょうか。すごく便利になって、東京や大阪に行く人たちはみんな利用するようになると思います。</p>	①	<p>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であり、今後、本戦略が示す「めざす三重の姿」の実現に向けて、行動計画となる「みえリニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手し、具体的な施策や事業を検討していく中で、交通事業者とも調整を進めてまいります。</p> <p>県民の皆様が目的地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・充実に向けた検討を行ってまいります。</p> <p>※ご意見をふまえ、「4 めざす三重の姿(2) 選ばれる三重となるために」に既存の交通インフラを最大限活用する旨の記述を追加します。</p>

意見番号	中間案該当箇所	該当ページ	「三重県リニア基本戦略(仮称)」中間案に対するご意見概要	対応区分	ご意見概要に対する考え方
46	6 基本戦略を支える基盤づくり (2)リニア三重県駅を核としたまちづくり	18	リニア三重県駅周辺も魅力的な目的地にするには、駅が駅周辺に三重県の観光地や産業の紹介、特産物の販売だけでなく、少しだけものづくりを体験する所を設置したり、三重県民のインタビューや三重県の特産品の作り方を動画や広告で紹介したりする民間企業を募集して良いものには補助金をつける良いのではと思います。理由は、ものづくりを体験したくてもできる場所が少ないうえに少しだけ体験するもっと体験したくなり、現地で体験してもらえし、インタビューや特産品の作り方についてあらゆる業種の紹介が貴重でそれを見て興味を持ち、現地に行きたくなり、訪ねると現地で観光や交流につながるからです。ものづくり体験施設の例としてファブ施設があります。ファブ施設とはアナログ・デジタル工作機器が利用可能な施設や誰でも利用できるものづくりに特化したコワーキングスペースで全国に154施設があり、近年、増えています。既存のものづくり体験施設と併用できれば、あらゆる人が体験したくなり、体験するために三重県を訪れ、住むきっかけになります。	①	本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。 リニア三重県駅を多くの方に利用いただけるよう、観光や物産のPRやものづくり体験など、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、効果的な機能配置について検討を進めてまいります。  ※ご意見をふまえ、「戦略2 新たな玄関口からはじまる観光交流の拡大」に、リニア三重県駅の魅力についての記述を追加します。
47	6 基本戦略を支える基盤づくり (2)リニア三重県駅を核としたまちづくり	18	駅周辺、隣接地域に「飲食・物販、宿泊などのサービス機能の立地のほか、生活拠点、産業・ビジネス、医療・教育、研究・開発、防災などの機能立地が期待できるポテンシャルの高いエリアとなります」と記載されていますが、地方のリニア駅に果たしてそのような効果が期待できるのか、疑問があります。東海道新幹線建設当時、岐阜羽島駅、新富士駅など、アクセス困難な地域に駅を建設することについて問題視されたことがあり、政治駅などと呼ばれていたように思います。実際に、これら駅周辺は広大な駐車場があるだけで、新幹線駅を中心に生活、ビジネス、教育、研究の拠点が形成されたことはありません。コンサルタント会社に委託した調査報告書にも、課題として指摘されています。こうした先例がありますので、現状はどうか、詳細な調査が必要ではないでしょうか。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。
48	全般		今は少し地味な三重県ですが、リニア新駅を起爆剤として、この基本戦略案に示されているような魅力的な三重県になることがとても待ち遠しいです。	①	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。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。 今後、本戦略が示す「めざす三重の姿」の実現に向けて、行動計画となる「みえリニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手し、具体的な施策や事業を検討してまいります。  ※ご意見をふまえ、「4 めざす三重の姿」に、これからの時代に選ばれる三重のイメージなどの記述を追加しました。
49	全般		地域の実情に鑑みて、リニア駅へのアクセスに、マイカーを選択される利用者に対しても、配慮していただけると、幸いに存じます。	①	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であり、今後、本戦略が示す「めざす三重の姿」の実現に向けて、行動計画となる「みえリニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手し、具体的な施策や事業を検討していく中で、交通事業者とも調整を進めてまいります。 県民の皆様が目的地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・充実に向けた検討を行ってまいります。  ※ご意見をふまえ、「6 基本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」に県内外との道路ネットワークの強化についての記述を追加します。
50	全般		三重県は伊勢神宮が有名となり観光客も増えながらも交通の弁が悪いためか、なかなか外国人観光客が増えていないところがあります。リニアができることで観光客が増えることが期待されると思います。また、主要都市に行く時間が短くなることで、三重県に在住しながら通勤することも可能となることが期待されます。さらに、専門的な治療を受ける際に距離や時間で諦めていたことを諦めずに治療することも出来るため、是非リニアを実現していただきたいとします。私の住んでいる名張は人里離れており、観光地としても遠方から来ていただくことが困難な位置にあります。三重県の中でも外れにあるため不便なおおいのですが、リニアを通じて街が発展することを期待したいです。	①	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と考えています。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。 今後、本戦略が示す「めざす三重の姿」の実現に向けて、行動計画となる「みえリニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手し、具体的な施策や事業を検討してまいります。  ※ご意見をふまえ、「5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略-戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出」のイメージの中に、説明を追加します。
51	全般		3か所の候補地には、それぞれJRの駅がある。 1 それぞれが決まったら、リニア亀山駅と改称し、三重県で1番の品格のある駅に格上げする。 2 在来線の亀山駅とリニア亀山駅間は、複線電化する。 3 リニア亀山駅には4つのプラットフォームを設置する。一つはリニア専用の名古屋行、もう二つめはリニア専用の伊勢方面行、三つめは、リニア専用の伊賀から奈良行き、4つ目は、在来線専用のプラットフォームとする。 4 リニア到着時間に合わせて、各方面から、3か所の専用プラットフォームに特急列車が到着し、また、リニアの乗客を乗せて戻って行く。 5 在来線の亀山駅はとも広いので、リニア専用の特急列車のメンテナンス駅として、又、車両基地として活用して行く。しかし、亀山駅はリニア亀山駅の格下の存在になり果てる。在来線の亀山駅は、リニア亀山駅周辺が、一気に発展して行くが、直接の乗り入れを拒んだ結果、落ちぶれて行くことになるが致し方ない。 6 3か所のうちどこにリニアが乗り入れるか知らないが、乗り入れを許した駅は、三重県1の駅となり、周囲は一気に発展して行く。 乗客としては、そのようにしてもらわないと、折角のリニアが宝の持ち腐れになる。  よろしく願いたします。	①	本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。 今後、本戦略が示す「めざす三重の姿」の実現に向けて、行動計画となる「みえリニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手し、いただいたご意見なども参考としながら、具体的な施策や事業を検討してまいります。  ※ご意見をふまえ、「4 めざす三重の姿 (2)選ばれる三重となるために」に既存の交通インフラを最大限活用する旨の記述を追加します。
52	全般		本当に三重県亀山市にリニアは走るのですか？ 三重県は空港も新幹線も無く過疎地になっているのが本音です リニアが開設され三重県に駅が出来ないと益々後が無くなると思っていますので、是非でもリニアを走らせて下さい	①	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と考えています。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。 今後、本戦略が示す「めざす三重の姿」の実現に向けて、行動計画となる「みえリニア戦略プラン(仮称)」の策定に着手し、具体的な施策や事業を検討してまいります。  ※ご意見をふまえ、「3 リニア開業がもたらす効果 (1)リニアがもたらすインパクト」にリニアがもたらすインパクトについての記述を追加します。
53	全般		・三重県の中心が亀山市であるような書き方になっている。津市や四日市市からのアクセスの公共交通機関整備計画も具体的にないまま、机上の空論でしかない。  ・リニア乗車時間のみで便利さをはかることはできない。リニアに乗って大学通学などありえない。定期代がいくらになると考えているのか。	①	本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。 リニア開業後には、テレワークとリニアでの出張・通学の併用など、職業や進学の選択の幅が広がると考えています。 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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。  ※ご意見をふまえ、「5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略-戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出」のイメージの中に、説明を追加します。
54	全般		「6 基本戦略を支える基盤づくり」(16～19ページ)に、「リニア三重県駅を核とした交通ネットワークの形成」や「リニア三重県駅を核としたまちづくり」があり、ここにあげられた事業をやれば、亀山市がとてつもなく大きな負担をしなければならなくなる。 基本戦略中間案では、バスなどの交通拠点整備、駅前広場・周辺の整備、駐車場の整備やリニア駅と高速道路を直結する道路整備、道路ネットワークの強化、交通基盤の整備、さらに既存鉄道網とのアクセス強化など一体いくらかかるのか想像もつかないほどの事業費だ。 まだまだある。 三重県駅周辺は、「飲食・物販、宿泊などのサービス機能の立地の他、生活拠点、産業・ビジネス、医療・教育、研究・開発、防災などの機能立地が期待できるポテンシャルの高いエリア」となるからその立地を生かすための事業費も必要となる。 リニア岐阜県駅ができる中津川市では、リニアのまちづくりとして400億円もの事業が計画され、その多くの事業費を市が負担することになっている。 県は基本戦略にこれほどの事業を盛り込んでも痛くもかゆくもない。 事業費の負担は、地元が潤うのだからという理由で亀山市に負担を求めてくるのだろうから(中津川市の例による)。 亀山市民としてどれほどの市民負担となるのかもわからない、また亀山駅設置の効果も見込めない事業に多額の予算を使うことには反対だ。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。

意見番号	中間案該当箇所	該当ページ	「三重県リニア基本戦略(仮称)」中間案に対するご意見概要	対応区分	ご意見概要に対する考え方
55	全般		<ul style="list-style-type: none"> <li>人口減少、リモートワークであり、観光も交通のネットワークが悪くリニアの需要が高いと思えない。</li> <li>リニアより既存の公共交通、生活交通を充実させたほうが環境保護となり、地域は活性化と思う。</li> </ul>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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续の中で示されることになるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>
56	全般		<ul style="list-style-type: none"> <li>亀山に駅ができたとしてもそこに行くまでの交通手段が確保できないと利用客は見込めないのでは</li> <li>地震などの緊急事態が発生した場合乗客等の救出は各自治体が負うことになるが、地域住民の災害救助に加えてそこまでの救援体制がとれるのか疑問です</li> <li>多額の費用、税金を投入し、自然を破壊し、利用も見込めず、活断層の問題もかかえるリニア建設には、反対です。</li> </ul>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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续の中で示されることになります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>
57	全般		<p>リニアの駅誘致に反対します。「リニアは夢を乗せてくる」だけでなく「大きな負債を乗せてくる」からです。</p> <p>名古屋港にある「鉄道博物館」で、新幹線とリニアの映像による「スピード体験」ができます。「新幹線とは次元の違うスピードに酔うこと」はできますが、ルートの80%以上がトンネルという代物には「一度乗れば十分」ということになるでしょう。しかし負債は「乗りたい人も、否定的な人にも平等にかかって」来ます。</p> <p>そもそもリニアは、JR東海の葛西社長が構想をぶち上げた際「ペイできない」とさえ言い切った代物です。それをカバーするために葛西氏自らが安倍首相に取り入り、3兆円を出させました。</p> <p>この3月に北陸新幹線が敦賀まで延伸されますが、22・3・5付け毎日新聞の記事に見るように、「新幹線駅のために自治体財政が破綻・・・」という事例が、亀山市にも当てはまりそうです。</p> <p>高岡市の場合「新幹線の駅は、北陸線の駅から2km程離れ、その整備と周辺開発、道路整備などで巨額の負債を負った」ということです。</p> <p>亀山市の場合も、現亀山駅や市中心街を外れた井田川付近が有力なようですが、駅の負担は全部亀山市と三重県に負われるのでしょうか周辺整備も含めると莫大な負担にならざるを得ません。</p> <p>中津川市の駅も飯田の駅も、その中心部から大きく外れ「駅はできたがその後のアクセスは？」と、疑問とともに不安が噴出さざるを得ません。仮に井田川駅周辺に新駅ができたとして、その後はどうなるのでしょうか。1時間に1本停止するとして、その後のアクセスとしてJR東海は関西線や紀勢線の充実、強化方針を持ってはいません。</p> <p>財政に限らず、知事の言われるように「スロー現象」、地質や残土、地下水など様々な危惧はありますが、いずれにせよ人口減少に向かう三重県全体から考えても「夢を見ている場合ではない」というのがリニアです。そこに莫大な金をつぎ込むより、紀勢線や関西線の近代化、便数の増加に向けてJR東海と協議の場を設けることのほうが切実で大事なことを考えます。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>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续の中で示されることになるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p> <p>また、交通が便利になると大都市圏へのスロー現象が懸念されますので、リニア開業に先んじて「三重県人口減少対策方針」に基づく取組を進めるとともに、リニア開業に向けて、戦略1の中で関係人口・交流人口の増加、移住・定住につながる取組を検討してまいります。</p>
58	全般		<p>年始め元旦に地震が起こりました。ほとんどが地下を通るリニアはとてもこわいです。あの地震がリニアに乗っている最中に！と思ったらとても乗れないです。反対します。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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续の中で示されることになります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>
59	全般		<p>日本は大きな地震が全国で発生していて、復旧に10年以上の年月がかかっています。何か新しく開発する産業に対して地方の活性化、経済効果ばかりを言っていて、ますます気候変動に繋がると思っています。これ以上開発はやめて下さい。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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续の中で示されることになります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>
60	全般		<p>地震大国の日本にリニアを通すことは愚か以外の何ものでもないと思います。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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续の中で示されることになります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>
61	全般		<p>リニア新幹線は必要が無いと考えます。</p> <p>速さだけがメリットでしょう。その代償のデメリットが多すぎます。</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>トンネル掘削等の環境破壊は、地表も地中も計り知れない。</li> <li>工事の経済負担が計り知れない。</li> <li>開通後を予測しても、南海トラフ巨大地震等予測される地域で、巨大地震が起きたら地中のリニア利用者はそのまま犠牲になることは推測される。</li> <li>そんな危険にさらされるものを利用しようとは思わない。</li> <li>既存の新幹線と飛行機で十分です。</li> </ul> <p>県の財政をこの無用の長物に使わないで！</p> <p>三重県にとっても、この地中掘削の危険と残土公害と財政支出も、計り知れない負のスパイラルです。</p> <p>賢い再考で、リニア計画に参加することを止めてください。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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续の中で示されることになります。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や、トンネル掘削に伴う環境への影響といった工事に伴う懸念について、これまでの事例をふまえ課題の未然防止につながるよう、事業主体であるJR東海に必要な対策を求めていきます。また、県としても、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>
62	全般		<p>地震大国日本ではリニアは無理です。東南海地震が30年以内におきると早くから発表されている中、能登半島地震がおき、いろんな事が明らかになりました。リニアで言えば80%以上がトンネルで、停電し、崩れたらどうなるのか？地下50メートルからどんなにして上がってこれるのか、生き埋め状態になるのではないのか。リニアがマグニチュード7～8の巨大地震に耐えられるわけがありません。今のうちならやめることはできます。どうか中止してください。亀山市内には活断層が入り混じっていて、巨大地震がおきた場合、考えられないような事態が予想されます。リニアどころではありません。又、木曾川三川の地下は地盤が軟弱地盤と言われており、危険な事態が想定されます。又、リニアの強力な磁力、電磁波による乗客の体への影響が明らかになっていません。自然破壊、残土問題、水問題、人口減少の中、運行して採算が合うのか等々たくさん問題点が考えられます。</p> <p>リニアは無理です。どうか中止してください。お願いします。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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续の中で示されることになります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>



意見番号	中間案該当箇所	該当ページ	「三重県リニア基本戦略(仮称)」中間案に対するご意見概要	対応区分	ご意見概要に対する考え方
63	全般		三重県には何の恩恵もたらさない。県内の移動は近鉄やバスで十分であり、多額の税金を使って進めるのは県民として負担が増す。自然が破壊され、地震大国、原発が設置されている国土に走らせるべきではない。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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になります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。
64	全般		ここ数年、全国各地で大きな地震災害が続いている。地震大国ともいえる日本において、リニア新幹線構想を進める方針はあり得ない。強く反対します。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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になります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。
65	全般		計画がもちあがった時から反対だった。ほとんどがトンネル、地下ということで、工事でこれ以上日本の土地を痛めることに抵抗がある。いくら事前調査をしても人間のやること、経済的な制約のある中で予定地の人々の暮らしを成り立たなくしてしまうこともあるのではないかと。また、新幹線の4倍の電力を使うということで、気候危機に拍車をかけてしまうのではないかと。そして、今年元旦に起こった能登の地震を見て思った。絶対来ると言われている南海トラフ地震が起こったならば、山あいを走るリニアの乗客、工事関係者の救出は、自治体としては絶対に無理であろう。手が回らず見殺しになってしまうのでは。ますます反対の念を強くもった。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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になります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。
66	全般		・「国家的」プロジェクトと言いながら、政府は「民間企業の計画だ」という姿勢をとり、責任を取る姿勢にない。JR東海が示す考慮事項には「活断層は、回避する、もしくはやむなく通過する延長をできるだけ短くする。脆弱な性情を有する地質についても回避する。もしくは…」 「生活環境保全の面から、市街地・住宅地化が進展している地域をできる限り回避する」とあるが、路線該当地区である四日市市長は「JR東海がルート選定にあたっては適切な検討がなされるものと考えておる」など、懸念される事案に全く対応しようという姿勢が見られず、逃げ口上のみは無責任な態度である。四日市市の市街地・住宅地は回避されるのか？ ・路線計画では四日市市で伊勢湾岸地域を通ることになり、震度6から7と予想される地域で、地上の被害によっては、脱出・救出活動は困難である。予想される計画では四日市市の地下を大深度で通ることになるが ・シールドマシンでの掘削によって地盤の軟弱な箇所では地表面への影響があることは東京の外環道工事によって真上の住宅地に騒音や、地盤の陥没等が起こっていることから明らかである。川崎の調査掘削で影響なしとされたことが、他地域に当てはまるわけではない。 ・掘削によって出る残土の推定量や、どこへそれを捨てるのか、県外に依存はできない。残土によっては有害物質が含まれ、岐阜県では「要対策土」処理が問題視されている。残土を運ぶルート、交通網の整備、運搬車の乗員確保、運搬経路近隣への影響いずれも問題である。 誘致をするなら少なくとも県はJR任せにせず、これらの問題点を「県内ルートや駅位置の確定後に地域の方々の方々の声を聞きながら…」ではなく、それぞれ「先んじて」検討し対処できる案を考えたいうえで責任をもって基本計画を立てるべきである。問題が生じた後では取り返しがつかないこともある。対処できないならリニア中間駅計画に三重県は反対すべきである。静岡県知事の方針を見習うべきである。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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になります。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や、地盤の陥没や建設発生土といった工事に伴う懸念について、これまでの事例をふまえて課題の未然防止につながるよう、事業主体であるJR東海に必要な対策を求めていきます。また、県としても、災害に備えた取組を検討してまいります。
67	全般		(1)～(4)でこれだけの社会変化を予想(需要が少ないと)されるのに、4ページでバラ色の効果を言うのはいかなるものか、ビジネススタイル、生活スタイルの変化で移動自体が速達性を必要とせず、採算性に疑問あり。また、災害リスクの分散とあってJR東海はリニアを東海道のバイパスにするとしているが、南海トラフ地震が切迫している現状に疑問を感じざるを得ない。もう一方で、三重県にリニアの中間駅が出来たとしても、新幹線ができると既存の鉄道が赤字を理由に切り捨てられる恐れが、過去の例をみれば明らかである。既存の鉄道を守ってください。よって、わたしはリニア中央新幹線計画の中止をもとめます。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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になります。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、災害に備えた取組を検討してまいります。
68	全般		リニア中央新幹線は、その構想時から50年以上経っており、三重県に駅を誘致する前にその必要性、災害時の安全性、経済的に採算がとれるか等々を検証すべきである。 1. 建設費は9兆3百億円(当初)とされ、JR東海が全額負担としていたが、途中で3兆円は国の財政投融资を使うと変更した。税金の投入なので、国民に対する説明責任がある。 2. 全長の86%が地下であり、活断層、地下水源帯を横切ることから、大地震の際の災害を、地震専門家の見識を必要とする。水資源の枯渇も想定されており、大井川では毎秒2tの水量減が想定されている。 3. 他にも、残土処理がまだ1/3も未決定。 4. 現在の新幹線の3.5倍もの電力を消費することも大きな問題である。 5. 2008年に完成した、諫早湾干拓事業は、漁業資源の破壊をもたらした。1千万円の年収があった漁民(タイラギという高級貝を採っていた)が、諫早湾が堤防により締め切られた後は全く収入がなくなった。 このように、自然破壊は取り返しのつかない損害を生じることが、県は理解して戴きたいと思います。また、最近の自然災害の回数が増え、規模も大きくなっていることを考えると、国力の低下の中で税金の使い方はよくよく慎重に考えるべきだと思います。それは県の予算についても同様です。 2013年9月、当時の山田佳臣JR東海社長が「リニアは絶対にペイしない」と記者会見で語っています(週刊金曜日、2021.12.10)。リニア新幹線の工事は本当に必要なのか、工事を中断して国民に語るべきだと思います。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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になります。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や、自然破壊といった工事に伴う懸念について、これまでの事例をふまえて課題の未然防止につながるよう、事業主体であるJR東海に必要な対策を求めていきます。また、県としても、災害に備えた取組を検討してまいります。
69	全般		地盤についての不安があり、リニア建設に反対します。 自然をこれ以上壊すことはやめてください。 時間短縮より、自然を大切にしてください。環境をこれ以上破壊しないでください。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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になります。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や、自然破壊といった工事に伴う懸念について、これまでの事例をふまえて課題の未然防止につながるよう、事業主体であるJR東海に必要な対策を求めていきます。また、県としても、災害に備えた取組を検討してまいります。

意見番号	中間案該当箇所	該当ページ	「三重県リニア基本戦略(仮称)」中間案に対するご意見概要	対応区分	ご意見概要に対する考え方
70	全般		<p>リニア戦略、中間案に反対です。</p> <p>・農業者の立場から、環境を破壊し、地下釜を掘削することによる水への懸念。田畑への影響は避けられない。居住区であっても地盤深くとは言え、ルートを想像するに通りであろう四日市市の海沿いの地盤はかなりの軟弱地盤で、多大な影響が出ることが想像できる、</p> <p>・そもそもおかしいルート</p> <p>何故真つすぐ走って早い乗り物が、わざわざ南下してそして大阪に抜けるのか？</p> <p>土地の利権ありき、工事の利権ありきとしか思えない。</p> <p>経済的にもお金を余分にかけてまで遠回りする意味を説明出来て居ない。</p> <p>・亀山に駅？</p> <p>誰が利用するのか謎過ぎる。</p> <p>四日市から東京名古屋に出るのに、先ず亀山に出る意味が無い。</p> <p>東京から亀山で乗り降りする意味も説明しきれていない。</p> <p>亀山駅から、三重県内へのアクセス、観光などに繋げる案も、全く県民にすら説明出来て居ないし、その合理性を証明出来ない。</p> <p>・県内自治体、それぞれ交通機関に対しての問題は山積している。</p> <p>そこにお金を使うべき。</p> <p>・50年後、100年後、環境も含め、市民・県民の暮らしに活かせる、次世代に残せる考えを先ず持つことが大事。</p> <p>県民が納得説明が全く出来て居ない今、先ずそこから始めるべき。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>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になります。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や、環境破壊といった工事に伴う懸念について、これまでの事例をふまえて課題の未然防止につながるよう、事業主体であるJR東海に必要な対策を求めていきます。また、県としましても、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>
71	全般		<p>自然破壊につながるリニアには反対します。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>
72	全般		<p>自然を破壊するリニアは要らない。 リニア反対</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>
73	全般		<p>リニア新幹線反対。 自然破壊させるリニアは必要でない。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>
74	全般		<p>まず根本の問題として三重県はリニア亀山駅の乗降客数を1日何人と想定しているのかわからない。これがかかりしないとどのような施設が必要でどれぐらいの規模かが出てこない。これは計画としては根本的な欠陥だ。</p> <p>この予想乗降客数については、亀山市がコンサルに委託したリニア駅に関する調査の2022年の中間報告書(情報公開請求で手に入れた)で、開業後の三重県駅の乗降客数については、甲府駅の約12,300人/日、長野駅の約6,800人/日、岐阜駅の約7,000人/日の想定を示し、『都市規模から想定すると三重県駅もこれら中間駅と同程度かそれ以上の乗降客数の想定が予測』と書いている。</p> <p>これに対して私は2022年5月26日のブログで、『リニア問題の著書が多い橋山禮治郎先生が書かれた「リニア新幹線 巨大プロジェクトの「真実」(集英社新書)の中で、「利用価値の低い中間駅」の項で次のように書いている。</p> <p>「山梨県が2012年7月に公表したリニア開業時点での県内のリニア乗降客が1日当たり12,300人と予測。1時間に上下線1本(上下で16本)で計算すると、1時間当たり769人となるが、リニアの一編成の定員は、約千人。</p> <p>もし甲府だけでこれほどの乗降客があれば、乗りたくても乗れない利用者が出てくることになる。いかに非現実的な予測か、誰でもわかることではないだろうか。』という指摘を紹介した。</p> <p>もし岐阜県駅並みの7,000人/日と想定すれば、1本当たり438人もの乗降客数となる。</p> <p>リニアの一両編成の乗客が千人程度らしいが、1本当たり438人が亀山駅で乗り降りすることになる。</p> <p>ちなみに2021年度のJR亀山駅の乗降客数は、3,355人/日だからリニア亀山駅の予想乗降客数(7,000人/日)は、JR亀山駅の乗降客数の2倍以上となる計算だ。</p> <p>現在、JR亀山駅を利用しているのは通勤、通学の人たちが圧倒的に多いが、一時間に一本しかないリニア亀山駅をこれほど利用するとは考えにくいだろう。</p> <p>どう考えてもリニア亀山駅の利用が多くなるという予測は無理筋だ。</p> <p>リニアを推進する県や市は、リニア亀山駅の予想乗降客数を明確に示すべきだ。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>

意見番号	中間案該当箇所	該当ページ	「三重県リニア基本戦略(仮称)」中間案に対するご意見概要	対応区分	ご意見概要に対する考え方
75	全般		<p>三重県リニア基本戦略(中間報告)は、三重県駅と称しているが、実質的には「亀山駅」なので、以下「亀山駅」という。</p> <p>第1 メリットに関する意見</p> <p>1 「三重県駅」の三重県の部分に「奈良県」や「山梨県」を置き換えても通用するような文章は、分析や考察の独自性や創造性に欠けるものであり、プレゼンとしての意味は希薄である。山梨県や長野県の報告書と本文・同趣旨の箇所は削除して評価されるべきである。</p> <p>2 バラ色の期待論ばかりで展開されていて、亀山駅の利用者として、どのような利用者をターゲットにしているかの基本戦略が描かれていない掘り下げ不足の中間報告である。</p> <p>① 県外利用者や海外利用者のマーケティングを実施していない。</p> <p>ア 県外利用者は名古屋駅で下車して近鉄名古屋線で伊勢方面に向かうが、この流れが亀山駅の新設で大きく変化するごとの論証がなく、掘り下げ不足の中間報告である。</p> <p>イ 海外客は、セントレアから船で津港に着き、レンタカー、バス、近鉄で伊勢方面に向かう流れができています。この流れが亀山駅の新設で大きく変化するごとの論証がなく、掘り下げ不足の中間報告である。</p> <p>② 県内利用者のマーケティングが実施されていない。</p> <p>ア 津市以南から東京に行く場合、近鉄を利用し、名古屋駅からリニアに乗ることが、最大の便利ルートであるが、この流れが亀山駅の新設で大きく変化するごとの論証がなく、掘り下げ不足の中間報告である。</p> <p>イ 亀山駅利用の場合、こたまたりリニアに乗り、名古屋駅でのぞみリニアに乗り換えることになるが、アのルートを選択する場合との費用対効果(時間×運賃)を検討しておらず、掘り下げ不足の中間報告である。</p> <p>③ 亀山駅を基本的には交通通過点としてしか描いておらず、掘り下げ不足の中間報告である。亀山市は伊勢湾に接していない内陸部にあり、伊勢地方のような観光資源に乏しい。亀山駅を利用する観光客は、伊勢方面への通過点としてしか把握しておらず、掘り下げ不足の中間報告である。</p> <p>④ 夢物語のプランクで失敗に終わったセントレア空港行きの日四日航路と伊勢航路の失敗の教訓が生かされていない。当時の夢物語のプランニングの繰り返しをしていないか検証されるべきである。</p> <p>第2 デメリットに関する意見</p> <p>デメリットの検討に必要なことは、工事中と完成後の環境破壊と災害対策である。</p> <p>1 地下トンネル方式となった場合、工事中に発生する水抜けへの配慮が欠けている。農業用水や生活用水(風呂、洗濯)で使用されている井戸の存在の調査もない。地下水系が変化し、河川が干上がることへの農業用水への配慮に関する調査もない。</p> <p>2 地下トンネル方式となった場合、工事中に発生する大量の建設残土の土量の予測と処理地の確保のプランもない。</p> <p>3 能登半島地震では、崖崩れによる道路の寸断と地盤の4mの隆起が報道されている。南海トラフへの対処が見えてこない。地下トンネル方式となった場合、トンネルの地盤隆起やトンネル内の落盤による乗客の閉じ込めの危険にどのように対処し、乗客を救済するかのプランが見えてこない。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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や、地下水系の変化といった工事に伴う懸念について、これまでの事例をふまえて課題の未然防止につながるよう、事業主体であるJR東海に必要な対策を求めています。また、県としましても、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>
76	全般		<p>三重県内の駅設置に関する費用がいくらになり、それを誰が負担するのか明記されていない。特に北勢地域やその他の地域においても、東京方面を利用する住民は、各駅に停車する必要のない便に乗るべく、名古屋駅を利用することが多いと容易に推測されるにもかかわらず、三重県内の駅を利用する県民の需要があるのか調査の結果の記載がない。</p> <p>一民間企業の事業にもかかわらず、国費をはじめとする税金を投入する規模の記載もない</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>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となるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>
77	全般		<p>リニアは安全確保に不可欠な「完成した実用技術」のレベルに未だ達していません。「三重県リニア基本戦略(仮称)中間案」の基となっているリニア中央新幹線計画がかかえる重大な問題の一つに、リニアの技術が未だ開発途上にあり、「完成した実用技術」に到達していないことがあります。品川―名古屋間で工事は行われていますが、リニア中央新幹線計画がJR東海の想定通りに成功するかどうかは未だ流動的と言わざるを得ません。</p> <p>超電導磁気浮上リニアモーター方式の鉄道は、従来の新幹線の技術と全く異なる未踏技術です。同様の技術開発に取り組んでいるライバルのプロジェクトはなく、競争しながら技術を磨いていく環境がありません。鉄道は多数の人命を毎日預かる事業で、公共交通機関としてリニアの営業運転を行うには、技術的信頼性、耐久性、安全性を高いレベルで確保し、リニアを「完成した実用技術」として確立させることが大前提です。これがJR東海の第一義的責任です。時速500kmともなれば事故のリスクは増大し、事故が起きれば数百人の犠牲者が出る大惨事になる危険があります。万一、機器の故障や異常事態が発生した場合でも対応力が十分に確保できなくてはなりません。しかし、JR東海はリニアの「実用技術」としての到達点について明らかにしていません。</p> <p>超電導磁石は車両の外側に固定され、振動の負荷がかかり続けます。一方、磁石の超電導状態を保つには超低温に冷却し続けなくてはなりません。厳しい条件の下で一編成当たり数十ユニットある超伝導磁石を上下線の全ての列車でクエンチ現象を起こすことなく安定的に超電導状態に保つことが必須です。営業運転の場合、上下線合わせて10本程の列車を同時に運行させるものと思われませんが、現在の試験走行はこの課題について未だ営業運転レベルに至っていません。</p> <p>また、リニアは複雑な走行原理を採用した結果、故障する可能性のある箇所を増やしています。1編成の試験運転と営業運転とは大きな違いがあり、営業運転レベルの試運転走行の段階で新しい課題も発生すると考えられます。このため、リニアの設備が完成した後も、リニアが未踏技術であるため営業運転を開始するまでには様々なテストを行って基礎データを収集することが不可欠です。現段階では保安技術向上のための経験の積み重ねが不十分であるにもかかわらず、計画推進者が計画を急いでいる状況は極めて重大です。このような現状で、三重県が民間企業であるJR東海のリニア計画に過大な期待を掛けるのは無謀かつ危険であると考えます。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>リニア中央新幹線の技術の安全性などは、事業主体であるJR東海により検討されるものと考えていますが、事業を進めるにあたっては、更なる技術開発や環境・安全対策への一層の取組を図るよう求めてまいります。</p>
78	全般		<p>【1 戦略策定の趣旨】について</p> <p>(1)「巨大な経済圏」によって三重県がどのような便益を得られるのか不明である</p> <p>三重県リニア基本戦略(仮称)中間案の中で、「巨大な経済圏を生み出します」、「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」と記しています。しかし、リニア開通に伴って周辺地域にどのような経済効果や交通便益が与えられるかについての具体的な検討が行われていません。</p> <p>また、新幹線の岐阜羽島駅を見れば明らかとなり、亀山駅が作られても、付近は閑散として経済効果はほぼないのが現実である。</p>	③	<p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>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となるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>
79	全般		<p>(2)県内の交通ネットワークをリニア三重県駅中心に構築する構想は現実的か</p> <p>三重県リニア基本戦略(仮称)中間案の「戦略策定の趣旨」の中で、「リニア三重県駅を中心に新しい三重の未来デザインを描く、またとない機会です」、「リニア三重県駅は、多くの人、モノ、情報が行き交う新たな玄関口となり、…本県が飛躍的に発展するチャンスとなります」と記されていますが、県内の交通ネットワークをリニア三重県駅中心に構築するごとの構想は現実的でない。この構想の「未来」はリニア全線開通予定の2037年が目標達成年でしょうか、具体的には記されていますが、「三重県リニア基本戦略(仮称)中間案」では公共交通機関の役割を重視せず、「実用化が進む自動運転や空飛ぶクルマなどの次世代交通」を掲げていますが、この「未来デザイン」は現状からあまりにかけ離れています。</p> <p>亀山と県内の市町をどのようにつなぐのか、全く具体的な構想が示されずおらず、亀山とのアクセスを「自動運転や空飛ぶクルマ」により可能であるかの如く描くのは、夢物語である</p> <p>「三重県リニア基本戦略(仮称)中間案」では「既設鉄道網とのアクセス強化」、「既設鉄道網の利便性・快適性の向上」とあるものの新しい「交通ネットワーク」構想の具体的な内容とその構築に至る戦略的道筋が示されていませんし、その財政基盤も示されていません。</p> <p>現在、県内の主要な公共交通機関は近鉄線で、利用者数が圧倒的に多い状況です。他方、JRの利用者数は少なく、列車本数も僅かです。リニア亀山駅は近鉄線から遠く離れています。周辺地域の住民が公共交通機関を使って亀山へ移動するのは非常に不便なのが実情です。リニアの駅ができたとしても、現状では人の流れが大きく変わるとは到底思えません。それどころか、JR西日本は亀山―加茂間の廃線を提案している状況です。現在の人の流れを大きく変えるため、公共交通機関の整備強化について県としてのどのような「基本戦略」を取るのか分かりません。</p>	③	<p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <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。</p> <p>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となるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>
80	全般		<p>【2 特に留意すべき社会情勢の変化】について</p> <p>(1)社会的要請に基づいた妥当かつ明確な目的が欠落</p> <p>リニア中央新幹線計画は社会的要請に基づいた妥当かつ明確な目的が欠落しています。当初、JR東海がリニア中央新幹線計画の目的と必要性について掲げていたのは、経済成長に伴う輸送力増強の必要性、東海道新幹線の老朽化対策と東海地震対策としての代替路線の必要性、移動時間短縮の必要性、の3点でした。輸送力増強の必要性に関してはバブル経済の崩壊と人口減少に伴って需要が大きく落ち込み、その根拠が失われました。東海道新幹線の老朽化対策は早急に取り除けるべきで、代替路線の建設とは別個の課題です。地震対策については、ルート上に多くの活断層と中央構造線があり地震リスクは高い上、もしリニアの運行中に南海トラフ地震が起きれば全線で大規模な被害が同時に発生する恐れがあります。移動時間短縮については、IT技術の発達やテレワークの普及などによって移動手段の大幅な高速化は社会的に求められていません。結局、JR東海が掲げていたリニア計画の目的と必要性は根拠のないものでした。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>

意見番号	中間案該当箇所	該当ページ	「三重県リニア基本戦略(仮称)」中間案に対するご意見概要	対応区分	ご意見概要に対する考え方
81	全般		(2)「カーボンニュートラル」に反する エネルギー効率の悪いリニア計画は2050年カーボンニュートラル実現という人類的要請に逆行しています。気候変動対策への取組みの重要性と緊急性が叫ばれている今、エネルギーを大量消費するシステムは時代の要請に逆行するものです。強く求められているのは省エネルギーの取組みです。これに対し、リニア新幹線は現行の東海道新幹線と比べ、3～4倍もの電力を消費すると指摘されています。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 リニア中央新幹線のエネルギー効率等については、事業主体であるJR東海により検討されるものと考えていますが、事業を進めるにあたっては、更なる技術開発や環境・安全対策への一層の取組を図るよう求めてまいります。
82	全般		(3)リニアを活用することで高まる地震リスク リニア新幹線の名古屋-大阪間ルートに関して、地震リスクが極めて高い三重県の伊勢湾沿岸部にリニア新幹線のルートを設定することは危険です。「三重県リニア基本戦略(仮称)中間案」の中に「リニアを活用して防災力を強化する三重に」とありますが、名古屋-大阪間のルートは地震の危険地帯を貫きます。現在、日本列島は地震活動期のただ中であり、南海トラフ地震は切迫しています。南海トラフ地震の震源域は陸域の地下深くまで広がっており、南海トラフ地震が発生した場合には名古屋付近、三重県、奈良県、大阪府の広い範囲で強い揺れが想定されています。とりわけ、南海トラフ地震が理論上最大クラスとなった場合には、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ています。また、名古屋-大阪間にはいくつもの活断層帯があり、リニアのルートはこれらのいくつかを横切ることになります。この内の養老-桑名-四日市断層が動いた場合には、県の北勢地域の広い範囲で震度7が予想され、最悪の場合、断層のズレ破壊が路線を直撃することがあります。地下トンネル内であっても、巨大地震に対してリニアが確実に安全という保障はありません。 JR東海はリニアを南海トラフ地震対策としての東海道新幹線のバイパスと位置付けると説明しています。名古屋-大阪間に関しては、検討中のリニアのルートと比べて現在の東海道新幹線の方が南海トラフ地震の震源域から離れていて、地震リスクが遥かに低いと考えられます。県の北勢地域を経由する名古屋-大阪間ルートは南海トラフ地震に備えた東海道新幹線の代替路線としての役割は果たせません。 名古屋-大阪間のリニア建設が何故三重県の「防災力を強化することになるのかも理解できません。南海トラフ地震が発生してリニアがトンネル内に閉じ込められた場合には救出活動は地元自治体が担うこととなりますが、大地震発生後の地元自治体は地元住民の救助活動で手いっぱいとなり、リニア乗客の救出が大幅に遅れることは確実です。名古屋-大阪間のリニア建設は三重県と沿線自治体にとって「防災力を強化する」ところか、逆に大きな負担になってしまいます。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 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、災害に備えた取組を検討してまいります。
83	全般		【「3 リニア開業がもたらす効果」について】 (1)現実離れた需要予測 リニア中央新幹線計画は経済性・採算性が欠けています。社会状況は激変し、当初に想定した過大な需要予測は全く現実離れしており、リニア中央新幹線の採算が取れる見込みはなくなっています。しかも、着工後多くの難工事に直面し、建設資材の高騰も起きる中、工期が予定よりかなり長引く見通しとなり、建設費は膨れ上がる状況になっています。財務状況の悪化は避けられません。完成後も、リニアは高い精度での整備と保守管理が不可欠で、メンテナンスにも巨額の費用を要します。リニア中央新幹線計画は収支・採算面及び費用対効果の点で既に行き詰っていると云わざるをえません。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 なお、リニア中央新幹線計画による収支や採算等については、事業主体であるJR東海により検討されるものと考えています。
84	全般		(2)営業運転に必要な保安技術が未完成である リニアは安全確保に不可欠な「完成した実用技術」のレベルに未だ達していません。超電導磁気浮上リニアモーター方式の鉄道は未踏技術です。同様の技術開発に取り組んでいるライバルのプロジェクトはなく、競争しながら技術力を磨いていく環境がありません。公共交通機関としてリニアの営業運転を行うためには、技術的信頼性、耐久性、安全性を高いレベルで確保し、リニアを「完成した実用技術」として確立させることがJR東海の第一義的責任です。しかしながら、現状では、リニアの技術は未だ開発途上であり、「完成した実用技術」とは言えません。営業運転の場合、上下線合わせて10本程の列車を安定的に同時に運行させる必要がありますが、現在の試験走行は未だその段階に至っていません。現段階では保安技術向上のための経験の積み重ねが不十分です。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 事業を進めるにあたっては、事業主体であるJR東海に対し、更なる技術開発や環境・安全対策への一層の取組を図るよう求めてまいります。
85	全般		(3)「建設発生土の処理など工事に伴う課題」が未解決 リニア中央新幹線計画は地域環境及び生活環境に及ぼす負荷に対する対策が極めて不十分です。品川-名古屋間の工事進行に伴って、各所で環境負荷に関する様々な課題が持ち上がっています。具体的には、建設残土処理の問題、トンネル建設による水資源(地下水と河川の水位・水量・水質)への影響、トンネル掘削に伴う地盤沈下・地盤崩壊リスクの問題、活断層を横切るトンネルでの大量の湧水噴出の懸念、工事に伴う車両往来(大型ダンプ、作業用重機、資材運搬車両など)による地元の市民生活への負荷、などの問題の速やかな解決が求められています。JR東海は、今の所、これらの問題を解決する適切な対策を行わず、沿線住民の声に背を向けたまま工事を強行しています。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。 建設残土処理といった工事に伴う懸念につきましては、これまでの事例をふまえ課題の未然防止につながるよう、事業主体であるJR東海に必要な対策を求めるとともに、解決に向けて連携して取り組んでまいります。
86	全般		【「4 めざす三重の姿」について】 (1)利用客数の予測 リニア三重県駅の想定乗降客数は1日平均何人としているのでしょうか。その内訳をどのように想定しているのでしょうか。楽観的な期待値ではなく、実現性のある見通しを示すべきです。例えば、東日本方面から伊勢志摩へ向かう観光客の多くは、現在名古屋駅で近鉄に乗り換えて現地を訪れていると思われます。このルートは近鉄特急の本数も多く快適で非常に便利です。この観光客が本数の少ない不便な亀山の駅で乗降するルートに変更するとは思われません。例えば、四日市の住民がリニアを利用する場合に当てはめてみても、わざわざ亀山の駅まで行くよりも、列車本数の多い近鉄線を利用して名古屋駅に出た方が遥かに便利です。しかも、名古屋駅ではリニアの列車本数も多いと思われるから待つ時間も少なく乗車できます。一方、亀山の駅は不便な上に、停車するリニア列車は1時間に上下それぞれ1本程度と思われ、タイミングが悪ければ長時間待たねばなりません。また、亀山の駅でリニアから下車した場合も、駅からの移動がスムーズにいかないことも予想されます。はたして県内のどれだけの人が亀山の駅を利用しようとするでしょうか。リニア三重県駅が「多くの人、モノ、情報が行き交う新たな玄関口」となる構想は説得力に欠けます。このような無理筋の構想に三重県はどれだけの投資を行うつもりでしょうか。	③	日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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国家的プロジェクトです。 本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。 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となるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。
87	全般		【「5 時間短縮の意味」について】 亀山駅から名古屋駅まで15分、名古屋駅から東京駅まで40分で行けるというが、三重県から東京までの通勤・通学をする人はいない。交通費をすべて国が負担するのなら別であるが、多額な交通費を使って 通勤・通学することなどありえない。 名古屋・東京間が40分は、ほぼトンネルの中であるから、旅行者にとっては全く魅力のない線路であり、ビジネスパーソンにとっても気が滅入る空間であるので、どれだけ利用者がいるか疑問である。	①	本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。 リニア開業後には、テレワークとリニアでの出張・通学の併用など、職業や進学の選択の幅が広がると考えています。 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となるため、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。  ※ご意見をふまえ、「5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略-戦略1 リニア時代の新たなライフスタイルの創出」のイメージの中に、説明を追加します。

意見番号	中間案該当箇所	該当ページ	「三重県リニア基本戦略(仮称)」中間案に対するご意見概要	対応区分	ご意見概要に対する考え方
88	全般		<p>全体を一瞥するなかでわかることは、今回の「三重県リニア基本戦略(仮称)」中間案(以下、「中間案」と略する)において、自然災害対策および環境保全対策が後景に退いていることである。このことは、単純に三重県が強力な推進の立場にあるというだけでなく、その推進体制づくりの観点にも問題があるものと考えられる。以下この点について指摘する。</p> <p>今回の「中間案」に特徴的なことは、全国的な交通手段整備の観点からのみこの構想が推進されていることである。それは、広域交通・リニア推進課がこの「中間案」について担当していることに典型的に示されている。そしてこのような姿勢のもとで、大規模公共事業にあたって、本来優先的に考慮されるべき災害対策および環境配慮という事項が、全国的な新幹線整備に劣後してしまうという結果に直結しているのである。</p> <p>たしかにこの「リニア基本戦略」は、災害対策等について述べていないわけではない。しかしながらそれは、3ページの「2 特に留意すべき社会情勢の変化」という箇所において述べられている。しかしながらその災害対策という観点は、全体としては逆に、たとえば1ページの「1 戦略策定の趣旨」においてみられるように、「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など、わが国の新たな国土の大動脈として経済社会を支え、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」と位置づけられていること、また「(4)巨大災害リスクの切迫」として「……地震等により甚大な被害の発生が予想される三重県としては、災害発生後、迅速かつ的確に緊急対策活動を実施する必要があります」とある箇所、および14ページの「5 めざす三重の姿に向けての3つの基本戦略」において「災害に備えたバックアップ機能の強化、リスクの分散」について言及した箇所など、むしろリニア中央新幹線の建設そのものが日本全体の災害対策であるかのような位置づけにされている。</p> <p>南海トラフ型大地震の震源域に隣接し、あるいは近畿地方の地形に特徴的とも言える鈴鹿断層帯などの大規模な活断層を何箇所も抱え、直接的にくるかのような路線を設定せざるをえない三重県においてリニア中央新幹線名古屋大阪ルートを設定するとしたら、営業運転開始後に大地震が発生した際にどのような対策が、しかも市町村として取られるべきか、まったくも指摘もない。あるいは、環境保全対策についても、5ページの「3 リニア開業がもたらす効果」の「懸念される課題」として「建設発生土の処理など工事に伴う課題」については、これまでの事例をふまえて課題の未然防止につながるよう、事業主体であるJR東海に対し必要な対策を求めるとともに、解決に向けて連携して取り組む必要があります」とされているにとどまる。熱海市で発生した盛り土崩壊などの可能性など、顧慮もされていない。</p> <p>このように災害および環境保全対策についての言及・指摘が希薄なのは、〈まずはこの計画を交通政策として確定し、あともどりのできない状態にしたうえで、その後の「できるかぎりでの」災害・環境保全対策を講じる〉という姿勢の帰結である。そしてそれは、本件の担当をもつばら広域交通・リニア推進課がなっていること、逆にいえばこれまでの段階で、災害対策な環境対策を担当する部局が関与していないことの当然の帰結である。</p> <p>このようなやり方は、結局のところは県民にとって最も重要な、災害・環境保全対策を後回しにしてしまうことに直結するのである。そしてその結果、県政として三重県民の生命や財産の保護をながいがしろにすることにつながることは、誰の目にも明らかである。地方公共団体の役割は、「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」(地方自治法1条の2)というものである。そして三重県の長である知事には、執行機関として、国の府省とは異なって総合行政主体としての権限が付与されている。そうすると、今回の「三重県リニア基本戦略」に見られるような「まず交通政策ありき」「災害・環境保全対策については後回し」とするのではなく、総合行政主体にふさわしく、今回の基本戦略についても、まずは災害・環境保全対策に配慮したものと作りなおすべきである。</p>	③	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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す、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンです。</p> <p>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や、工事に伴う懸念について、これまでの事例をふまえて課題の未然防止につながるよう、事業主体であるJR東海に必要な対策を求めていきます。また、県としましても、災害に備えた取組を検討してまいります。</p>
89	全般		(反対) 三重県民にとって必要を感じない。	④	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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す、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>
90	全般		反対します	④	<p>日本が持続的に発展していくためには、生産性の向上が必要であり、リニア中央新幹線は、その一翼を担い、また、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す、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国家的プロジェクトです。</p> <p>本戦略は、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の取組の方向性を示すビジョンとなります。</p> <p>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、それらをふまえ、リニア開業の効果を最大限活用できるよう取り組んでまいります。</p>