

決 議

リニア中央新幹線は、我が国の三大都市圏を東海道新幹線・北陸新幹線と異なるルートで超高速で結ぶことにより、大規模災害発生時に備えたリダンダンシーを確保するとともに、本県を含むこれまで国土軸に含まれていなかった地域の活性化を図り、均衡ある国土の発展を目指す国家的プロジェクトである。

今から約50年前の1973年（昭和48年）には、全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画に主要な経過地として「奈良市附近」と定められ、2011年（平成23年）に決定された整備計画でも改めて「奈良市附近」が主要な経過地として明記されている。

現在、東京・名古屋間の建設工事が進められているところであるが、2016年（平成28年）には、政府において、財政投融资の活用により全線開業を最大8年前倒しすることとされた。これを踏まえ、本県では13年後の2037年（令和19年）に迫った全線開業に向け、「奈良市附近駅」設置を本県の発展に向けた諸政策の基軸とし、本県全体、ひいては紀伊半島全域のゲートウェイとなるよう取組を進めているところである。

こうした中、昨年12月には、東海旅客鉄道株式会社が「計画段階環境配慮書」の作成に向けた作業として、本県において概略ルートの絞り込み・駅位置選定のための地質調査を開始し環境影響評価に着手した。

また、本年6月に政府が閣議決定した「経済財政運営と改革の基本方針2024（骨太の方針）」において、引き続き最速2037年全線開業を目標とすること及び、名古屋以西について駅の整備に関する検討の深度化など、沿線自治体と連携して駅周辺を含めたまちづくりを進めることが明記され、名古屋以西区間の進捗を図ることに係る政府の方針が明確に示されるなど大きな動きが出てきている。

これらの動きを受け、三重・奈良・大阪の3府県においても、行政課題を共有し、連携をより深めることを目的に「リニア中央新幹線三重・奈良・大阪建設促進連携会議」を設置し、検討を始めたところである。

環境影響評価法に基づく手続に着手されると、駅位置及び県内ルートが事実上決定し、工事実施計画の認可、そして着工に向けた動きが具体化することになる。このように、本県が長く求めてきた「三重・奈良・大阪ルート」の早期事業着手に向け、大きな一步を踏み出す環境がいよいよ整ってきたところである。

今後、「奈良市附近駅」の位置及び県内ルートの決定に当たっては、本県として、事業主体である東海旅客鉄道株式会社と密接に連携しながら検討を進め、本県発展のまたとない機会であるリニア中央新幹線の整備効果が最大限発揮されるものとなるよう、取り組むことが重要である。

以上を踏まえ、本県の自治体、経済団体及び関係者が一致協力し、以下の事項の実現に向け、強力な運動を展開するものとする。

- 1 (1) 約50年前からの決定事項である「奈良市附近駅」設置の実現に向け、駅位置及び「三重・奈良・大阪ルート」を早期に確定させるべく、早期に名古屋・大阪間の環境影響評価法に基づく手続に着手すること。

(2) 「奈良市附近駅」の位置は、リニア中央新幹線の整備効果が観光・経済面など県内全域に広範に及ぶよう、交通結節性や地域の将来的な発展可能性といった諸要素を十分に考慮したものとする。
- 2 リニア中央新幹線の整備効果は、全線開業してこそ最大限に発揮されるものであることを踏まえ、13年後の2037年に東京・大阪間全線が確実に開業できるよう、駅位置確定を含めた全線開業に向けた道筋等を示すとともに本県区間を含む名古屋以西区間の工事に早期着工すること。
- 3 名古屋・大阪間の車両基地は、大阪のターミナル駅の近傍である奈良県内へ設置すること。

以上、決議する。

令和6年9月2日

リニア中央新幹線建設促進奈良県期成同盟会