



地域(亀山市)と連携の取れた三重県づくり

三重県議会議員 長田たかひさ

2023年1月
No.56



事務所
〒519-0124 亀山市東御幸町233-2
TEL 0595-82-8700 FAX 0595-82-8775
ホームページ <http://www.enjoy-nagata.jp/>

所属委員会等
●環境生活農林水産常任委員会 委員
(環境生活部、農林水産部、海区漁業調整委員会、内水面漁場管理委員会の所管及びこれに関連すること。)
●予算決算常任委員会 理事
●議会運営委員会 委員

◇皆様のご意見をお聞かせ下さい◇

一般質問(令和4年11月29日)から

リニア中央新幹線三重県駅の早期決定に向けて

- Q. 三重県としてのリニア中央新幹線の県内駅候補地案が決定された。2023年度中に、名古屋・大阪間の環境影響評価の手続きが開始され、『計画段階環境配慮書』で概略ルート(3km幅)と概略駅位置(直径5km円)が示されていくようになると思われるが、2023年以降の見通しはどうか。
- A. JR東海に対し、なるべく早いタイミングで環境影響評価に入れるよう要請をしてきた。また、ルート、駅位置に関しては、三重県は他県に比べてリニア中央新幹線の通る区間が長く、それによって駅位置の検討要素も増えてくるという意見を聞いたので、ある程度のポイントが分かってきた時点で説明して頂けるよう、あわせて要請をしてきた。

駅候補地案概略位置図



リニア中央新幹線の全線開業に向けたスケジュール

年	2022	2023~2026	2027	2037(最短)
内容	<p>7月 【リニア中央新幹線建設促進 三重県期成同盟会】 (書面決議)</p> <p>11/4 【リニア中央新幹線建設促進 三重県期成同盟会】 「三重県駅」としての駅候補 地を決議</p> <p>11/18 JR東海へ要望</p>	<p>JR東海による環境影響評価</p> <p>計画段階環境配慮書 環境影響評価方法書 環境影響評価準備書 環境影響評価書</p> <p>※詳細な路線及び 駅位置等の絞り込み</p> <p>概略ルート (3km幅) 概略駅位置 (直径5km円)</p> <p>具体的な ルート及び 駅位置</p>	<p>JR東海から国土交通省へ 工事実施計画を申請</p> <p>国土交通省による認可</p> <p>JR東海が建設工事に着手</p>	<p>全線開業予定</p>

駅候補地調査概要

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