

令和 8 年度

リニア中央新幹線奈良駅設置推進会議 会議録

日 時：令和 8 年 5 月 28 日（水）15 時～16 時

会 場：奈良市役所 中央棟 B1 会議室

出席者

【会 長】

敬称略

奈良市長	仲川 げん
------	-------

【副会長】

奈良商工会議所	副会頭 森島 和洋
公益社団法人 奈良市観光協会	会長 増尾 朗

【会員】

春日大社	参事 森 誠康
一般財団法人 春日若宮おん祭保存会	会長 森島 和洋
元興寺	公益財団法人元興寺文化財研究所 事務局長 江島 和哉
東大寺	庶務執事 上野 周真
奈良観光物産製造卸組合	会長 前田 武
奈良県旅館・ホテル生活衛生同業組合奈良支部	支部長 下谷 幸司
奈良市自治連合会	南部ブロック長 市川 恵一
奈良商工会議所	副会頭 森島 和洋
奈良商工会議所青年部	副会長 池田 章太
一般社団法人 奈良青年会議所	理事長 池田 将也

【顧問】

衆議院議員	小林 茂樹
奈良県議会議員	中川 崇
奈良県議会議員	星川 大地
奈良県議会議員	松木 秀一郎
奈良県議会議員	藤田 幸代
奈良県議会議員	大国 正博
奈良県議会議員	荻田 義雄
奈良県議会議員	伊藤 将也
奈良県議会議員	永田 恒
奈良市議会副議長	道端 孝治
奈良市議会観光文教委員会委員長	柿本 元気
奈良市議会観光文教委員会副委員長	北邨 翔平

【事務局】

観光経済部	部長 松本 賀史
観光経済部	次長 柏木 徹也
観光経済部観光戦略課	課長 久島 靖広
観光経済部観光戦略課職員	

令和 8 年度 リニア中央新幹線奈良駅設置推進会議

日時：令和 8 年 5 月 28 日（木）

15 時～16 時

会場：奈良市役所 中央棟

B1 会議室

次 第

1 開 会

2 会長挨拶

3 議 事

（１）リニア中央新幹線の整備状況について

（２）令和 7 年度の活動報告及び令和 8 年度事業計画について

（３）リニア中央新幹線奈良駅設置推進会議 決議

（４）質疑応答

4 閉 会

(以下、議事内容) ※敬称略

1. 開会

【司会】

ただいまより「令和8年度リニア中央新幹線奈良駅設置推進会議」を開催いたします。
この会議は、奈良市情報公開条例第29条の規定に基づき、公開いたします。

また、後日、会議録を作成しますので録音や写真撮影など、ご了承くださいますようお願い申し上げます。会議内容などにつきましては、ホームページ等でも公開いたします。

なお、本日の傍聴は、1名の方がいらっしゃいますので傍聴を認めることといたします。ただいまより入室していただきます。仲川会長よろしいでしょうか。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

はい、お願いします。

【司会】

本日は会員12名、顧問12名にご出席いただいております。

次にリニア中央新幹線奈良駅設置推進会議の会長であります、仲川げん奈良市長からご挨拶させていただきます。仲川会長よろしくをお願いします。

2. 会長挨拶

【会長：奈良市長 仲川 げん】

本日は大変お忙しい中、会員・顧問の皆様にはご参加を賜りまして、誠にありがとうございます。

リニアにつきましては、昭和時代から奈良市においても悲願であります。特に近年停滞しておりました静岡工区につきましては、先日、静岡県との間で今後の主な対話28項目の対応が完了するなど、大きな前進が見られたことはひと安心しているところでございます。

また、JR東海が公表しておりますとおり、名古屋・大阪間におきましては概略ルートの絞り込み、また概略駅位置の設定に向けたボーリング調査が進んでおり、環境影響評価も進んでいると伺っております。

こうした動きは、奈良市といたしましても大変期待しているものでありまして、プロジェクト全体が確実に前進していくことを実感しております。

市内におきましては、昨年6月よりボーリング調査が開始されておきまして、地域の皆様にもリニア計画が身近なものとして感じられるようになってきたと思っております。

奈良の将来を左右する重要な局面に、私たちは確実に足を踏み入れているものと認識しております。

市内におきましては、先日監獄ミュージアムが開業するなど、新しい観光の流れも生まれてきているところかと存じます。また、JR東海におきましても、新たに市内での宿泊施設の建設事業計画を進められるなど、本市との連携がより一層高まっていくことを期待いたしております。

リニア中央新幹線は日本全体に大きな影響を与える事業でございますので、ぜひとも我々もこれを機に、奈良市の成長と発展のチャンスをしっかりつつかんでまいりたいと思っております。

本日も限られた時間ではございますが、皆様方から忌憚のないご意見を頂戴したいと思っておりますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

【司会】

仲川会長、ありがとうございます。それでは、お手元の次第に沿って進めさせていただきますと思います。ここからの議事の進行は、仲川会長にお願いいたします。

3. (1) リニア中央新幹線の整備状況について

【会長：奈良市長 仲川 げん】

それでは進行させていただきます。どうぞよろしくお願い申し上げます。

まず初めに、議事 1、「リニア中央新幹線の整備状況について」事務局より報告をお願いいたします。

【事務局説明要旨】

① リニア中央新幹線の概要

- ・リニア中央新幹線は、東京・名古屋・大阪を結ぶ超電導リニア新幹線であり、全国新幹線鉄道整備法に基づく整備計画である。
- ・最高設計速度は 505km/h、全線距離は 438km。主な経過地は、甲府市附近、赤石山脈中南部、名古屋市附近、奈良市附近である。
- ・全線開業により、東京・名古屋・大阪間が約 1 時間で結ばれる「スーパー・メガリージョン」の形成が期待されている。

② 品川・名古屋間の進捗状況

- ・品川—名古屋間の用地取得率は 85%、契約済み工区延長は 90%、発生土の活用先確定率は 85%。
- ・中間駅は、神奈川県駅、山梨県駅、長野県駅、岐阜県駅の 4 駅が着工済みである。
- ・主要トンネルのうち、長野県の伊那山地トンネル、山梨県の第一南巨摩トンネルが貫通している。

③ 静岡工区の進展

- ・静岡工区では、令和 8 年 3 月 26 日に、JR 東海と静岡県の今後の主な対話項目 28 項目について対話が完了した。

- ・国土交通省の「静岡地区モニタリング会議」は継続開催されており、第10回会議まで実施されている。
- ・第10回静岡地区モニタリング会議では、JR東海と静岡県の協議状況、着工後のモニタリング体制、南アルプスにおけるネイチャーポジティブの取組、山梨・静岡県境付近の先進坑の掘削状況などについて会議された。
- ・長期間続いた水資源、地質、生物多様性等に関する議論の整理が進み、協議フェーズから実行準備段階へ移行している。
- ・静岡工区の南アルプストンネル内約8.9kmについては、JR東海による安全対策を条件に、着工に向けた対応が重要な段階となっている。

④ 総工事費の増加

- ・品川・名古屋間の総工事費は11.0兆円に増加しており、従来の7.04兆円から約4兆円増となっている。
- ・主な増加要因は、物価・労務費高騰、難工事対応、設計仕様の深度化。
- ・追加の資金調達として約2.4兆円が必要とされており、資金は営業キャッシュフローと資金調達で対応予定。品川・名古屋間の開業時期はいまだ未定となっている。
- ・総工事費の増加に伴いこれまで複数の部署に分かれていた工事管理部署を一元化。コスト管理の強化と意思決定の迅速化を進めている。

⑤ 名古屋・大阪間の全体状況

- ・三重県では、亀山市内でボーリング調査が実施されており、リニア三重県駅の効果を観光、産業、暮らしへ広げ、県全体の発展につなげる「みえリニア戦略（仮称）プラン」の策定が進められている。また、亀山市では駅整備基金を設け、周辺まちづくりに必要な整備費用を計画的に準備している。
- ・大阪府では、新大阪駅をリニア・新幹線・在来線・地下鉄が集まるスーパーターミナルとして整備し、広域交通の拠点化を進める方針。

⑥ 奈良市附近駅の現状

- ・奈良県内では、2023年12月以降、市内3候補地でボーリング調査が実施された。
- ・候補地は、JR平城山駅周辺、JR新駅周辺（八条・大安寺地区）、JR関西本線と近鉄橿原線が交差する場所周辺の3か所。
- ・ボーリング調査は3候補地すべて終了しているが、必要に応じて、追加のボーリング調査が検討されている。
- ・奈良県は、県有地の提供や文献調査情報の提供、埋蔵文化財調査体制の強化などにより、ボーリング調査に全面協力する体制を整えている。

⑦ 環境影響評価の手続き

- ・ボーリング調査後の環境影響調査の手続きについては、まず計画段階環境配慮書が作成・公表され、その後、概略ルートや駅位置の検討が進む見込みである。

⑧ 奈良市の対応の方向性

- ・奈良市は、国、JR 東海、奈良県、地元団体と連携しながら、受入れと活用のあり方を検討する必要がある。
- ・具体的には、住民の合意形成、機運醸成、観光・まちづくりなどが重要である。
- ・国が方向性を示し、JR 東海が整備を担い、奈良県が誘致を進め、奈良市が地域活性化につなげるという役割分担の下、連携体制の強化をしていく。

⑨ 2026 年度リニア中央新幹線建設促進期成同盟会 (R8. 5. 27)

- ・冒頭、同会長の愛知県大村知事より、JR 東海と静岡県の間で今後の主な対話項目の対話が完了し、大井川流域の住民の皆様方への説明会を実施するなど、やっと事業を進めることができたと明確に話されていた。
- ・片山財務大臣も出席され、国土軸を強化するための素晴らしい事業であると述べ、経済圏の拡大と国際競争力の向上ということを掲げて、国、県、市町村で一気通貫でやっていきたいとのお話があった。
- ・JR 東海の丹羽社長からも、静岡工区に進展があったことにより、東京―名古屋間で事業を進められると話があった。
リニア中央新幹線の間駅である神奈川県、山梨県、長野県、岐阜県は地域再生計画を国に提出し、正式に承認された。
- ・会場では JR 東海の担当者とも、ボーリング調査についての情報交換と今後の調査協力についても確認した。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

ありがとうございました。ただいまの議事 1、「リニア中央新幹線の整備状況」につきまして事務局から報告がございました。この点について、ご質問等ございましたらお願いいたします。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

それでは、次の項目に移らせていただきたいと思います。

次の議事、「令和 7 年度の活動報告及び令和 8 年度の事業計画」につきまして、事務局から報告をお願いいたします。

3. (2) 令和7度の活動報告及び令和8年度事業計画について

【事務局】

1. 令和7年度の活動報告

① 県内外のイベント等において、リニア中央新幹線奈良駅誘致に係るブース出展を実施

- ・ けいはんな EXP02025
- ・ 大阪・関西万博奈良市ブース
- ・ 奈良クラブ奈良市民デー
- ・ 大和鉄道まつり 2025
- ・ ツーリズム EXPO 愛知・中部北陸
- ・ 道の駅クロスウェイなかまち 1 周年記念フェア
- ・ まほろばざーる 2025

(奈良市観光大使をゲストに迎え、リニアのある未来の奈良をテーマにトークイベントを実施)

- ・ 国内観光活性化フォーラムなど。

② ノベルティ制作

- ・ オリジナル巾着
- ・ オリジナルステッカー

③ 広報活動

- ・ 「しみんだより」への「リニア通信」掲載
- ・ 奈良市公式アプリ「SHIKA no ASHIATO」を活用したリニアファン倶楽部会員の募集

④ 市内リニア PR 看板掲出

- ・ 近鉄奈良駅前行基広場
- ・ JR 奈良駅東口階段
- ・ 鴻ノ池運動公園陸上競技場
- ・ 近鉄学園前駅北側歩道橋
- ・ 奈良市役所駐車場入口
- ・ 近鉄高の原改札前歩道橋

2. 令和8年度事業計画

(1) 県外向け PR

- ・ ツーリズム EXPO ジャパン 2026 (東京ビッグサイト) への出展を予定。
- ・ ならしゅわボール PR 出展を東京で実施予定。

(2) 県内向け PR

- ・クロスウェイなかまちでの「奈良市 DAYS」を実施予定。
- ・大和鉄道まつりでの PR を予定。

(3) 奈良市公式アプリ「SHIKA no ASHIATO」の活用

- ・オリジナル会員証を発行し、リニアファン倶楽部の募集を継続。
- ・リニアコラムを配信する。

(4) ノベルティ配布によるリニア PR への協力をお願い

- ・リニアデザインのクリアファイルを会議やイベントで利用いただき、PR に協力いただくよう会員・顧問に依頼
- ・リニア PR ポスターを今年度作成する予定。でき次第、会員・顧問の皆様に掲出を依頼

【会長：奈良市長 仲川 げん】

ありがとうございます。それでは、今事務局から報告がございました令和 7 年度の活動及び令和 8 年度の事業計画について、質問がございましたらお願いいたします。

～質問なし～

それでは、今事務局から報告がございました令和 7 年度の活動及び令和 8 年度の事業計画については、記載のとおり実施させていただくということでよろしいでしょうか。

それでは、リニア中央新幹線奈良駅設置推進会議の決議につきまして、事務局の方から案をご説明をお願いいたします。

3. (3) リニア中央新幹線奈良駅設置推進会議 決議

【事務局】

決議読み上げ

決 議

リニア中央新幹線は、日本の三大都市圏を約一時間で結び、巨大経済圏「スーパー・メガリージョン」を形成する、我が国の将来にとっても極めて重要な国家的プロジェクトであり、そのプロジェクトを加速するため、総額 3 兆円の財政投融资が活用されている。

沿線 3 府県においては令和 7 年 1 月に実施されたリニア中央新幹線三重・奈良・大阪 建設促進連携会議にて、国土交通省と JR 東海と連携し、情報を密にしながら、名古屋以西の円滑

な事業着手と全線開業に向けた取り組みを進めていくことを確認した。

これらの動向に関し我々は、全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画及び整備計画における主要な経過地として「奈良市附近」と明記されていることから、奈良県全域のさらなる発展のため、リニア中央新幹線の早期全線開業及び「奈良市附近駅」の概略ルート及び駅位置の早期公表に向け、引き続き官民一体となり強力な運動を展開するとともに、関係機関に対し、下記について早急に適切な措置を講じられるよう要望する。

記

- 1 国土強靱化、地方創生回廊の実現に向け、より一層早期にリニア中央新幹線の東京・大阪間の全線開業を行うこと。
- 2 大規模災害等発生時のリスク分散化のため、東海道新幹線のリダンダンシー機能を備える「奈良市附近駅」を経由するルートを早期確定すること。

以上決議する。

令和8年5月28日

リニア中央新幹線奈良駅設置推進会議会長

奈良市長 仲川 げん

【会長：奈良市長 仲川 げん】

ありがとうございます。

ただいまの決議案につきまして、皆様からご意見・質問等はございますでしょうか。

～意見・質問なし～

それでは、この内容もちまして、決議とさせていただきたいと思います。ご承認いただけるようでしたら、皆様拍手をお願いいたします。

～承認の拍手～

ありがとうございます。今後も、決議を関係各所に提出するなど、中間駅設置に向けて取り組みを進めていきたいと思っております。

引き続き、会員の皆様方には、リニアの奈良市内への中間駅誘致について、ご協力をいただきますようお願い申し上げます。

それでは、その他の質問がございましたらお願いいたします。

3. (4) 質疑応答

【奈良県議会議員 松木 秀一郎】

1月の新聞報道で、静岡工区の水資源の問題がかなり前に進んだということで、早ければ2026年度内の着工容認の可能性が高まったと伺っております。また、最短で2035年度に名古屋以東が開通するとすれば、それに連続して名古屋以西も取り掛かっていくものと理解しております。

そうすると、逆算した場合、かなり早い段階で駅位置を確定し、ルートを決定する必要があるのではないかと思います。駅位置が決まらなければルートも決められませんので、かなり短いスケジュール感になるかと思うのですが、受入れ、活用をする立場の奈良市として、スケジュール感が非常に短くなってきた場合に、その体制が整っているのか、あるいはどのようにお考えなのか、ご教授いただけますでしょうか。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

ありがとうございます。

この点につきましては、さまざまな機会を捉えて私からもJR東海の皆様に質問をさせていただくことがあるのですが、なかなか明確なお答えをいただけないのが現状でございます。奈良市内では現在、JR平城山駅周辺、それからJR新駅周辺の2か所を伺っておりますが、いずれにいたしましても、今後の市としての受入れ体制を万全に整えて臨んでいく必要があると考えております。

1つには、JR新駅については2030年と見込んでおりまして、現在もアクセス道路の整備や、JRにおける駅の設置工事が着工している状況でございます。こちらにつきましては、2030年以降、順次まちびらきをしていくということでございますので、場合によってはリニアの中間駅となった場合でも、まちびらきの第2ステージとしてしっかり対応していく考えでございます。

それからJR平城山駅に関しましては、以前から昭和の時代より候補地の1つとして考えられていたところでございますが、現在、奈良市の環境清美工場などがございますこのエリアについても、概ね10年後の移転建設に向けて議論が進んでおります。

いずれにいたしましても、まずは名古屋までということでございますが、名古屋以西についても今後速やかに駅設置をご検討いただき、駅位置が決定した暁には、市としても、当然県とも連携しながら、万全の体制を整えていきたいと考えております。

その点につきましては、我々としても、少し停滞していた部分が動き始め、スピード感が出てきた場合でも対応できるよう、前倒しで準備を進めていきたいと考えております。

事務局の方からも情報がありましたら、情報共有をお願いいたします。

【事務局】

今市長がおっしゃったとおり、時期については、なかなか明確なお答えをいただけないところがあります。

先日、JR東海とお話しさせていただいた際も、全体としてはスピード感が出てきたと感じております。先方にもボーリング調査を積極的に進めたいという意向があり、市に対して土地

の有無に関する問い合わせも増えておりますので、確実に前進していると考えております。今後決定があれば、スピード感を持って対応したいと考えております。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

ありがとうございます。追加質問がありましたらどうぞ。

【奈良県議会議員 松木 秀一郎】

ありがとうございます。

仲川会長がリニアの早期開業に向けて力を入れておられることは承知しております。その上で、駅位置を決めるにあたりましては、高速鉄道は非常にカーブを嫌う傾向があり、例えば東海道新幹線ですと半径 2,500 メートル、山陽新幹線ですと 4,000 メートルだったと思うのですが、リニアの場合、時速 500 キロのトップスピードで走行することを考えると、やはり半径 8,000 メートル程度が必要になるのではないかと思います。

つまり、直径 16 キロの円を想定すると、かなり直線的に線路を引く必要があるということになります。亀山市と新大阪の間を見ましても、かなり奈良市の北の方、あるいは奈良県を越えてしまうくらいのラインになるのではないかと思いますので、そういう意味では、やはり奈良市内にあるべきだと個人的には考えております。会長としても、できるだけ奈良市内で早期に確定することをお考えいただければと思います。

まず、その点についての見解を伺いたいのと、もう 1 点、よく新幹線が開業すると、開業した地域が東京から近くなって、結果として日帰り需要が増えてしまうということがあると聞いております。マーケットのパイ自体は大きくなる一方で、そうした懸念もあるのではないかと思います。その点についての見解、あるいは対策について、会長のお考えがあれば教えていただけますでしょうか。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

ありがとうございます。

まず 1 点目ですが、確かに奈良市以外の市町村の皆様がさまざまな活動をされていることは、我々も把握しております。しかし、何市がよいか、何町がよいかというように、小さな単位で競い合うような事業ではないと思っております。もちろん、我々としては奈良市への新駅設置を訴えていく立場ではございますが、かつての東海道新幹線のように、駅の誘致合戦を行った結果、速達性が失われたり、大雪などの際に頻繁に電車が止まるようなことになってしまつては、国家の損失であると考えております。

そういう意味では、奈良市の立場だからよいというわけではありませんが、今、松木議員がおっしゃったとおり、速達性、直進性を考えますと、やはり郡山の方までカーブしていくことによって、コスト面、技術面、時間面でも損失が生じることは、数字からも明らかでございます。

このあたりは事業の主体でございますので、どこかにおいてご検討されることになるかと存じますが、奈良市内に駅を設置した場合の考え方については、しっかりと科学的、合理的に打ち合わせていくことが重要だと思っております。

それから、2点目のいわゆるストロー効果についてどう考えるかということですが、確かに、そのような指摘をされている方がおられることは、これまでもいろいろな見解として伺ってまいりました。

一方で、奈良という場所の特殊性、あるいは今の強み、弱みということで考えますと、奈良に行きたいけれども、奈良に行く方法が分からないという方が東京方面に非常に多いとも伺います。京都のように新幹線に乗れば行き先が京都と表示されますので、非常に案内しやすいのですが、奈良に行くにはどこで乗り換えればよいのかという点で、ご案内しにくいという、ある意味、訴求力や情報発信力が乏しい部分があるかと思います。

こうした面では、潜在的な観光需要を喚起していく上で、行き先や経過地に「奈良」という名前が出るかどうか、極めて大きなインパクトを持つと思っております。以上でございます。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

では、荻田議員、よろしくお願いいたします。

【奈良県議会議員 荻田 義雄】

奈良県議会の荻田でございます。

昭和48年にリニア中央新幹線整備促進整備法というのが、当時奈良県出身の新谷寅三郎運輸大臣によって閣議決定をし、徹底されたものでございます。そして、当時の運輸大臣が、特に奈良市附近という明記はどのようにしてされたかということをお聞きしたわけです。

その中で、特に木津町と隣接する奈良市、そういう県境あたりに一つ設置をしようと。ときの政権の中でも、党の幹事長は前尾繁三郎さん、そういった状況で当然このような形になったと。

それと、先ほどから申し上げておりますように、名古屋から新大阪をダイレクトに直線で結びますと、京都府の城陽市です。そこから南に位置しますから、カーブで非常に垂れ下がるような形になっていく南の地域。そういう点では、JR東海としては、まず時間を短縮すること、安価であること、工事費が安くなることを考えますと、奈良市附近というのは、奈良県では3候補地を挙げています。郡山、八条、そして今の平城山附近ということになっておりますが、やはり理に適うのは、平城山駅ではないのか、これは私どもが何度も申し上げて参りました。

そういった状況の下で、決めるのはJR東海でございますが、もうすでに奈良市の環境影響評価も提出されておまして、今もやっているところでございます。そういった状況でございますので、利便性、あるいはJR東海として事業収益がより上げていきやすいような形づくりをされるというものは、私は平城山駅が多いんじゃないかと。そして、やはり構内に非常に大きなスペースをとっています。もともと、国鉄時代の奈良駅の機関庫があったものが、あそこへ一度移転をした。その場所は非常に広大なんです。これは、当時から新谷運輸大臣が思い入れがあるということ。あるいは、今京都府は盛んにリニアを持って来いとおっしゃっています。

だから僕は附近の県境の京都府も顔が立つ、奈良県も顔が立つという意味では、奈良市付近が非常に良いだろうと思ったりしています。

今、着実に、環境影響評価に向けての取り組みをJR東海はやっていただけてますし、自民党の党本部のリニア中央新幹線の委員会も国交省とも調整をしています、なかなか前に進ま

ないのが実態です。今後、静岡工区も含めて、前を向いて進んでいる状況ではありますので、スピード感を持って対応していただけるものと。今後奈良市としては、より一層、こういった誘致活動を積極的にしていただいて、市役所の皆さんの総力をあげてやっていただきたいし、商工会議所や青年会議所、あるいはいろんな団体の会員の方々にもおいでいただいていることですし、奈良県にとって、奈良市にとって、観光業の誘発、誘客促進には、新幹線は非常に経済への波及効果が大きいですので、皆さんでしっかり頑張っていきたいと思います。私からは意見のみ申し上げさせていただきます。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

ありがとうございました。他にご意見がございましたらお願いいたします。

【奈良県議会議員 中川 崇】

ありがとうございます。

『リニア中央新幹線の整備状況について』の資料 7 ページの「計画段階環境配慮書の公表」というところで、駅の立地なども見てくるのではないかということは従来から認識しておりましたが、ボーリング調査がまだ終わっていないということに関しまして、その前のページについて質問したいと思います。

私としては、調査が終わったものと思っていたのですが、実際には終わっていないということで驚いております。この「追加ボーリング調査を検討」というところにつきまして、今お話しできる範囲で結構ですので、どのような状況にあるのかお聞きしたいと思います。よろしくお願いします。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

ありがとうございます。

ボーリング調査について、期間が終わったのではないかというご質問でございますが、当初、3 候補地でそれぞれボーリング調査が進められており、環境面や地質面等の条件を確認しながら、配置場所を検討されていたということになります。

その 3 か所のボーリング調査が終了した後に、JR 東海さんから、より広範囲に調査を進めていきたいという意向をいただいております。

そのうえで、現在、追加の調査が行われているものと考えております。この追加ボーリング調査のスケジュールについて、事務局で把握しているものがありましたら、情報共有をお願いいたします。

【事務局】

近々ボーリング調査が行われることは確実ですが、住民の皆様への説明も必要であるため、ここでの公表は控えさせていただきますが、もうすぐ始まるという認識を持っていただければと思います。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

その調査は大体どれぐらいの期間がかかるか、相場感はわかりますか

【事務局】

大体 2 か月程度です。ただ、それ以降も順次いろいろな場所でやりたいとおっしゃっています。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

調査の結果によっては、エリアを広げたり、追加の調査が行われる可能性もあるということですね。

そうしたご相談をいただいた際には、調査場所の相談などについても、市の方でできる限り丁寧に対応させていただいているところでございます。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

他にご意見はございますでしょうか。

我々も、ここ数年は特に JR 東海とのお付き合いを深めておりまして、機会を捉えて、できる限り最新情報を共有できるよう努めております。

また、皆様方からも何かご質問、もしくは情報提供等ございましたら、積極的に頂戴できればありがたいと思っております。

それでは、進行を事務局にお返しします。

【事務局】

以上をもちまして、令和 7 年度奈良市リニア中央新幹線奈良駅説地推進会議を終了いたします。本日はお忙しい中、ありがとうございました。