

平成30年度 リニア中央新幹線奈良駅設置推進会議
会議録

日 時：平成30年11月5日（月）15時15分～16時

会 場：奈良ロイヤルホテル 2階 鳳凰の間

出席者

【会 長】

奈良市長 仲川 げん

【副会長】

公益社団法人奈良市観光協会 会長 乾 昌弘

奈良商工会議所 副会頭 谷口 宗男

【会員】

元興寺 事務局長 江島 和哉

西大寺 真言律宗財務部長・西大寺執事 笹尾 正道

大安寺 副住職 河野 裕韶

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 副会長 金野 秀一

一般社団法人奈良市商店街振興会 会長 正木 康雄

一般社団法人奈良青年会議所 理事長 堀川 雅嗣

【顧問】

衆議院議員 小林茂樹 秘書 大田 誠

奈良県議会議員 猪奥 美里

奈良県議会議員 池田 慎久

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 新谷 紘一

奈良県議会議員 田尻 匠

奈良県議会議員 中川 崇

奈良市議会議長 東久保 耕也

奈良市議会副議長 森岡 弘之

奈良市議会観光文教委員会委員長 山本 憲宥

奈良市議会観光文教委員会副委員長 田畑 日佐恵

【事務局】

観光経済部 部長 梅森 義弘

観光経済部 次長 岡崎 利彦

観光経済部観光戦略課 課長 今中 正徳

観光経済部観光戦略課職員

平成30年度 リニア中央新幹線奈良駅設置推進会議

次 第

1 開 会

2 会長挨拶 奈良市長 仲川 げん

3 議 事

(1) リニア中央新幹線事業の進捗状況について

(2) 奈良県内におけるリニア誘致の状況

(3) 奈良市の取り組みについて

(4) 推進会議の活動について

(5) リニア中央新幹線奈良駅設置推進決議について

4 閉 会

(以下、議事内容)

1. 開会

【司会】

お待たせしました。ただいまより「平成 30 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、原則公開いたします。また、後日、会議録を作成しますので録音や写真撮影など、ご了承くださいませようお願い申し上げます。会議内容などにつきましては、ホームページやツイッター等でも公開いたします。なお、本日の傍聴希望者は、21 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。
(傍聴人入場)

2. 会長挨拶

【司会】

まず初めに、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。仲川会長よろしく申し上げます。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

本日はお忙しい中ご出席いただき誠にありがとうございます。また日頃から、奈良市におけるリニア新駅誘致活動に会員及び顧問としてご協力いただき、あらためて感謝申し上げます。リニア中央新幹線の東京―名古屋間におきましては、9 年後の 2027 年の開業に向け現在工事が進められているところです。一方、名古屋―大阪間におきましては、開業の最大 8 年前倒しがほぼ決定しまして、早ければ 19 年後の 2037 年には開業の可能性があります。JR 東海につきましても、環境影響評価を工事着工、2027 年の 4 年前から始めると明らかにしています。そのような状況の中で、よりわたくしどもの活動は、よりスピード感が必要になってきた、というわけでございます。新駅設置につきましては、全国新幹線鉄道整備法に基づく昭和 48 年の基本計画、そして平成 23 年の整備計画における主要な経過地「奈良市附近」という記載、さらに、平成元年の奈良県議会と奈良市議会での「奈良市に停車駅を設置する」という議決、といった経緯からも、当初より奈良市が事実上の候補地であることは明白でございます。その決定を、さらに確実なものにするべく、継続的に新駅誘致の取り組みを進めさせていただいているところです。奈良県下の他市も誘致に名乗りをあげている中、事業主体である JR 東海や国、関係機関に対し、より強く奈良市の優位性を訴えていくことが最重要課題であると考えております。そのためには、奈良市だけでなく、官民が一致協力しての誘致活動がより不可欠になります。リニア誘致の奈良市としての決意表明の場であるこの推進会議を通じて、顧問・会員の皆様のお力添えをいただき、「奈良市駅」実現を確かなものにしていきたいと考えております。

【司会】

仲川会長、ありがとうございました。

それでは、議事に入ります前に、今回新たにご就任いただきました顧問の方々をご紹介させていただきます。

衆議院議員 小林 茂樹 様でございます。今回は秘書の大田 誠 様に代理としてご出席いただいております。

【衆議院議員 小林 茂樹 秘書 大田 誠】

よろしく申し上げます。

【司会】

奈良市議会 副議長 森岡 弘之様でございます。

【奈良市議会 副議長 森岡 弘之】

よろしく申し上げます。

【司会】

奈良市議会観光文教委員会委員長 山本 憲宥 様でございます。

【奈良市議会観光文教委員会委員長 山本 憲宥】

よろしくお願いたします。

【司会】

奈良市議会観光文教委員会副委員長 田畑 日佐恵 様でございます。

【奈良市議会観光文教委員会副委員長 田畑 日佐恵】

よろしく申し上げます。

【司会】

以上でございます。

なお今回より、市議会議員の顧問につきましては、現在、議長、副議長、観光文教委員会委員長、副委員長にご就任いただいております皆様とさせていただきます。

なお、ご講演後、引き続き家田教授にもオブザーバーとしてご出席いただいております。家田様ありがとうございます。

3. 議事

(1) リニア中央新幹線事業の進捗状況について (2) 奈良県内におけるリニア誘致の状況

【司会】

それでは、お手元の次第に沿って進めさせていただきたいと思います。ここからの議事の進行は、仲川会長にお願いいたします。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

それでは、ここから私が会議を進めさせていただきます。議事(1)「リニア中央新幹線事業の進捗状況について」と、(2)「奈良県内におけるリニア誘致の現状」を事務局より報告してください。

【事務局】

「リニア中央新幹線事業の進捗と奈良県内における現状について」説明いたします。

資料1をご覧ください。「リニア中央新幹線事業の進捗状況等について」です。

「1. これまでの経緯」として、リニアの事業については、いよいよ平成26年より工事が進行しており、沿線各地で着工のニュースが日々聞かれるようになっております。

一方、名古屋大阪間についても、昨年7月、国による3兆円の財政投融資が完了し、いよいよ大阪延伸の最大8年前倒し、つまり、最短で2037年の開通が現実味を帯びてきました。従来、リニアについては、JR東海が単独で事業を実施し、2045年の全線開業を迎える、ということでしたが、今回、国による支援が行われた、ということで、我々としては、事業主体の動向に加えて、国の動きも把握し、要望活動を強化していかなければならないと考えています。現状の国の動向については、「資料の2」をご覧ください。特に、第一部の講演者である家田教授が座長を務めていらっしゃる「スーパー・メガリージョン構想検討会」は、平成29年9月第1回の会議が開催され、すでに13回の会議と、中間とりまとめの発表がされており、活発な意見交換が行われております。

次に、資料2をご覧ください。「奈良県内におけるリニア誘致の状況」について説明します。

「1 奈良県内における経緯」です。昭和54年には既に奈良県の期成同盟会が設立され、当時から現在にいたるまで、奈良市長は「副会長」を務めています。

平成元年4月には、この期成同盟会にて、「奈良市内に停車駅を設置する」と決議されています。現在、県の期成同盟会の決議では、駅位置は「奈良市附近」と表記されていますが、当時から平成20年までは「奈良市内」となっていました。

また、同じ年の12月には、奈良県議会そして奈良市議会でも同様に決議されています。

こうした状況から、本来は、奈良県内が一丸となって、リニア「奈良市」駅実現を目指すべきであるというのが、我々の考えですが、平成23年に駅設置費用をJR東海自身が負担する旨公表以降、他都市も誘致に名乗りをあげています。

こうした状況において、本市単独でも誘致活動を行う必要が生まれ、平成25年5月にリニア中央新幹線奈良駅設置推進会議、本日開催のこの推進会議を設立いたしました。

また、同じ年の12月には、「奈良県にリニアを！」の会」が結成されています。

以上ことから、当初より、「奈良市」が候補地であった、という事実は、過去においても、今後も、一切揺らぐものではないです。

こうしたなか、「2. 奈良県内の駅位置及び経過地の決定について」ですが、JR東海の当時の社長より、まず経過地については、「奈良市附近」という発言があり、更に駅位置については、昨年開催された「三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進決起大会」の中で、3府県に連携を要請したことから、奈良県にとっては非常に前向きな材料がそろってきている状況でございます。

こうしたなか、「3. 奈良県の動き」ですが、基本的な立ち位置として、引き続き、県内での誘致争いには中立の立場を表明されています。奈良県としての大きな前進としては、先ほど説明した3府県による決起大会が実現し、その中でJR東海社長の協力要請があった、ということです。また、県内他都市の状況として、「4. 奈良県にリニアを！」の会」こちらは、大和郡山市への駅設置を支持し、橿原市長が会長を務め、県内36市町村、20名の県議会議員で構成されています。不参加の自治体は、奈良市、生駒市、平群町の3自治体となります。

以上、事業の進捗と奈良県内における現状についての報告となります。名古屋ー大阪間の事業については今後、大きく変化する可能性もあり、事務局として引き続き情報収集、県との連絡を密にし、状況を注視していきたいと思っております。事務局からは以上です。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

それでは、ただいまの報告について皆様からご意見を頂戴したいと思います。ご意見がないようですので、次の議事に移らせていただきます。

3 議事

(3) 奈良市の取り組みについて (4) 推進会議の活動について

【会長：奈良市長 仲川 げん】

それでは次の議事「(3) 奈良市の取り組みについて」と「(4) 推進会議の活動について」、を事務局より報告してください。

【事務局】

奈良市の取り組みと推進会議の活動について、説明させていただきます。

資料3「奈良市の取組みについて」をご覧ください。まずはじめに、庁内組織の変遷がありましたことを、資料のとおりご報告いたします。現在、リニア推進事業については、今年4月より、観光経済部観光戦略課企画係が担当しており、観光セクションとの連携等、これまで以上に広がりのある活動を行ってまいります。

さて最近の主な活動について、「2 市長等による関係機関への要望活動」から説明します。奈良県知事及び奈良県議会議長に対しては、市長と推進会議会員が、国に対しては、国土交通省を市長が直接訪問し、要望活動を実施しています。また、観光戦略課職員の方でも、国

会議員等を訪問し、要望活動を行っています。その他、総理、官房長官、リニア沿線自治体の知事・市長、県内市町村長等には、書類等を送付しています。時間の関係もごさいますので、取り組みとして、「3 県内世論調査の実施」と「5 パンフレットの作成」の2つを重点的に説明させていただきます。

「3 県内世論調査の実施」を説ご覧ください。

資料に同封しております、「リニア新駅誘致及び観光客誘致に関する奈良県内における世論調査報告書」をご覧ください。本編については、かなり分量がごさいますので、今回は概要版に沿って、説明していきます。この世論調査は、平成29年12月、奈良県内の2000名に対し、携帯電話のアンケート機能を活用して奈良市が実施しました。「あなたは、奈良県内において、リニアの新駅はどこに設置されると良いと思いますか」という質問について、県民の58.5%が「奈良市が良い」と回答しました。また、誘致活動を行っている奈良市・大和郡山市・生駒市を除いた奈良県民についても、52.7%が「奈良市が良い」と回答しています。また、誘致活動中の3市に限定して見てみると、「自分の市にリニアの駅が出来てほしい」と考えているのは、奈良市民の82.5%で最も高く、ついで大和郡山市、生駒市が続く結果となりました。これにより、「奈良市リニア駅」は、奈良県民の大多数の意見であるということが明らかとなりました。また、誘致活動をしている3市の中で、奈良市民がもっともリニア新駅を歓迎している、ということも同時に分かりました。この結果について、今後の誘致活動の強力なツールとしていくと同時に、さらに奈良県民の皆様の支持をいただけるよう、より活動を強化していきたいと考えております。

つぎに、「5 パンフレットの作成」をご覧ください。

皆様のお手元にごさいますこちらのパンフレットをご覧ください。こちらは、平成30年3月に作成いたしました。奈良市リニア新駅を関西の中心、すなわち「へソ」ととらえ、奈良市に駅が出来ることで、関西圏に与える影響を考察しています。また裏面の地図については、遺跡の分布地図とともに候補地を示したものになっております。遺跡については、奈良県という土地柄、避けて通れないものですが、それぞれの候補地にどれだけ遺跡が分布しているか、フラットな目で一度皆様に見ていただこう、という内容です。こちらについても、今後、誘致活動のツールとして活用予定です。そのほか、引き続き積極的にPR活動を行っておりますが、本日は資料のみとさせていただきます、説明については割愛致します。

最後に、資料4「推進会議の活動について」説明します。

「2 今後の推進会議活動方針」をご覧ください。先ほど申しましたように、JR東海社長による奈良ルート表明、奈良県への協力要請、大阪延伸最大8年前倒しの決定といった状況等から、今後、より奈良県内での活動が重要となってくると考えられます。特に、来年については選挙もごさいますので、タイミングをとらまえての要望活動が重要になると考えます。先ほど、奈良県内の世論調査をご紹介させていただきましたが、今後は、「リニア奈良市駅は県民の皆様の意向である」、というところを特に要望活動の中で発信していく必要があると考えております。会員・顧問の皆様には、奈良県内での活動が急務である、ということをご理解いただき、行政では限界のある人脈の活用等の部分で、ぜひお力をお借りしていきたいと考えています。ご協力よろしくお願い致します。

最後に、「3 今後のスケジュール」です。

明日 11 月 6 日、荒井正吾奈良県知事、そして清水勉奈良県議会建設委員会委員長への要望を行います。清水委員長には、県議会議長の代理としてご対応いただきます。仲川市長とともに、谷口副会長、乾副会長にご同行頂く予定ですのでよろしくお願いいたします。

また、国土交通省等、その他関係者への要望活動につきましては、事務局による実施を今後進めてまいります。事務局からは以上です。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

世論調査では、奈良県民全体の中でも 58%、半分以上の市民の方が「奈良市」とお答えいただいています。また誘致にエントリーしている市以外にお住まいの方についても半分以上が奈良市とのことです。奈良市の提示した数字であるため、奈良市最良の数字と思われるかもしれませんが、NTTドコモさんをお願いした調査による、あくまでも公平なものです。こういうことから客観的にも奈良市がいいということが言えると思います。そのような事も踏まえて、奈良市の取り組みや推進会議での取り組みについて、特に力を入れていきたいと考えております。名古屋駅開通の 3、4 年前には、名古屋以西のアセスが始まると読んでいますので、逆算すると数年先には名古屋以西のルートが見えてくるということとなります。長年の誘致活動の総決算であり、この数年間が勝負だと思っておりますので、皆さんのご協力を賜りまして誘致活動に力を入れて参ります。

只今の報告について質問・ご意見を伺いますが、いかがでしょうか。

【奈良県議会議員：荻田 義雄】

県議会議員の荻田です。先程、奈良新聞社の記事「リニア駅は奈良県内」をお配りしましたが、超伝導リニア鉄道に関する特別委員会の竹本委員長に、奈良新聞社として取材をしたいということで、私も竹本委員長と話をしました。現在は京都府と奈良県との誘致合戦という様相になっており、京都は諦めていないようなのですが、おそらくそのまま奈良県に誘致されるだろうと思いますが、いかがでしょうか。昭和 48 年に当時の新谷運輸大臣が、リニア超伝導というのは、昭和 39 年に開業した東海道新幹線が大震災に見舞われた場合に対応すべきということで、東海道新幹線からより遠い距離で通そうということをされておりました。当時、閣議決定された品川駅、名古屋駅、大阪駅、このあたりは既に決定しておりますが、まだ駅位置が決定していない名古屋、亀山駅、そして「奈良市付近」と明記されました。当時の新谷運輸大臣だからこそ、このような名称を明記してお付けになられたのだと思います。いま、JR 奈良駅前はずいぶん変わりました。当時、北方面の平城山駅の開発についても、新谷先生がずいぶん頑張って考慮されておりました。今日の資料にもあるようなことに、新谷議員は思いを馳せてやって来られたのではないかと思います。リニアは真っ直ぐということが言われていますが、先ほど家田先生からお話いただいたように、なぜ真っ直ぐかと言うと、まず所要時間、そして費用の問題です。たぶん大和郡山市付近だと、私の考えですが 2000 億くらい余分にかかるのではないかと。あるいは所要時間でいうと 7 分差、あるいは 3 分差と言う人もおりますが、距離とともに、奈良市の方が近いのです。私は、大和郡山

市というよりも、奈良市付近と閣議決定で決まっているのであれば、それがいいと一貫して申し上げてきました。これは各市町村が大和郡山市でいいと言われていることは別の話でございます。どうしても奈良市は奈良県の北寄りに位置しますが、南はこれからおそらく八尾空港が閉鎖し、よって未来には、奈良に空港が走ることも可能ではないかというようなことも思っております。このような夢の実現に向かって頑張りたいなと思う訳でございます。結びに、なんとしても、奈良市の市民の思い、市民運動をより一層活発にしていく時期ではないか、ということをお願いして私の意見と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す。路線の長さがコストに直結するというので、京都を回ると非常に大回りですし、大和郡山市も遠回りですので、コスト面で判断されるというのは、かなり大きい、という見方もあるかと思えます。

他のご意見が特にないようですので次に移らせていただきます。

3 議事

(5) リニア中央新幹線奈良駅設置推進決議について

【会長：奈良市長 仲川 げん】

続きまして、「リニア中央新幹線奈良駅設置推進決議について」に移ります。事務局からの説明をお願いします。

【奈良市観光経済部観光戦略課長：今中 正徳】

お手元でございます、リニア中央新幹線奈良駅設置推進決議の決議（案）及び知事への「リニア奈良県駅設置に関する要望書（案）」に関しましては、事前に会員・顧問の皆様にご意見をいただいた上で作成しております。貴重なご意見ありがとうございました。それでは、「決議（案）」を読み上げさせていただきます。

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る。平成29年7月までに、政府が鉄道建設・運輸施設整備支援機構を通じ、総額3兆円の資金を東海旅客鉄道株式会社に融資したことで、リニア中央新幹線全線開業の最大8年前倒しを目指すこととなった。また、同年9月には沿線3府県及び経済団体で構成される「三重・奈良・大阪リニア中央新幹線建設促進決起大会」にて、ルート及び駅位置の早期確定と早期全線開業の実現が決議され、東海旅客鉄道株式会社が沿線3府県に対し、名古屋以西の延伸に向けた調査等の協力を要請した。

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昭和48年の基本計画及び平成23年の整備計画における主要な経過地「奈良市附近」の記載、平成元年の奈良県議会及

び奈良市議会における「奈良市に停車駅を設置する」旨の決議に基づく事実上の中間駅設置予定地として、大いに歓迎するとともに、更なる早期全線開業実現を期待する。

我々は、奈良県民長年の悲願であるリニア中央新幹線の早期全線開業及び奈良市への中間駅設置の実現のため、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強く要望する。

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 リニア中央新幹線の直進性を確保しつつ、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」を経由するルートとすること。
- 3 世界遺産「古都奈良の文化財」を有し、年間約1600万人が訪れる日本屈指の観光地であり、乗降客にとって利用価値が高く、県下最大の鉄道需要を誇る県都「奈良市」に中間駅を設置すること。以上決議する。

平成30年11月5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

続きまして、奈良県知事への「リニア奈良県駅設置に関する要望書（案）」を読み上げさせていただきます。

平成30年11月5日、リニア中間駅の奈良市内への設置実現に向け、県内社寺及び経済団体等の会員で構成するリニア中央新幹線奈良駅設置推進会議により、別紙のとおり決議を採択いたしました。リニア中央新幹線の経過地及び駅位置の決定は、奈良県の将来にとっても大きな影響を及ぼします。全国新幹線鉄道整備法に基づく昭和48年の基本計画及び平成23年の整備計画における主要な経過地「奈良市附近」という記載、平成元年の奈良県議会及び奈良市議会における「奈良市に停車駅を設置する」という決議といった歴史的経緯に加え、以下の事実からも、奈良市がリニア中央新幹線の中間駅設置に最適な地であるといえます。

- (1) 県都として県内の政治・経済・文化の中心地であり、各種研究会・学術会議・その他イベント開催等についても、利用者にとって最も利便性が高いこと。
- (2) 複数の世界遺産をはじめとする県下随一の観光資源と知名度を有し、年間約1,600万人の観光客が訪れる国際文化観光都市であること。
- (3) 県下最大の鉄道乗降者数を誇り、鉄道のみならず自動車道においても周辺他都市とのアクセス性にも優れている奈良県随一の交通結節点であり、最も交通利便性が高いこと。

こうした現状に加え、奈良市内では、「ホテルを核とした賑わいと交流の拠点整備」、奈良公園・平城宮跡歴史公園周辺の整備等の「大宮通りプロジェクト」をはじめ、リニア中央新幹線の中間駅設置市にふさわしいまちづくりが官民一体となって進行しています。

また、奈良市が平成29年に実施した調査から、奈良県民の約6割が奈良市への中間駅設置を望んでいることが明らかとなっています。このことは、県民の意向を反映したまちづくりの観点からも重要な結果であるといえます。

集客効果、利用者の利便性、交通結節機能が県内及び周辺地域最大であり、未来に向け大きな可能性を持つ奈良市へのリニア中間駅設置実現が、県民の期待に応えるとともに、県全体の発展に大きく寄与することは間違いありません。

貴職におかれては、奈良県民長年の悲願であるリニア中央新幹線中間駅の奈良市内への設置実現に向け、引き続きご尽力いただきますよう、強く要望いたします。

以上でございます。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

家田さんの話の中で、「直進性」が非常に重要なファクターであるとのことで、ある意味これは、大和郡山市でもなく、生駒市でもなく、奈良市である、ということと言える、ひとつのキーファクターなのかなと思ひまして、決議の2つ目に、「リニア中央新幹線の直進性を確保しつつ～」と書いてありますが、可能であれば事務局として、「～直進性をもっとも発揮できる～」という風に順番を変えると、より「直進性」という姿勢にインパクトが出るかな、と思ったところでございます。趣旨としては同じですが、知事や国に持っていくときに、ポイントはどこだ、となりますので、「直進性」だということ、今回のご講義の成果を反映したらいかかと思った次第です。そのあたりも含めまして、皆様のご意見をお願いいたします。そして家田先生にも、せっかく今日お忙しいのに残っていただきましたので、もしコメントがいただけるのでしたら、大変ありがたいです。

【政策研究大学院大学教授：家田仁】

奈良市に肩入れする意味ではないのですが、要望として申し上げますと、交通学上の文言として、要望書の中で「直進性」というのは用語としてどうかな、と思います。交通機関の話で、安定性などで直進性とか旋回特性と言うことがあります。皆様のご主旨から考えると、文章を逆にするかは置いておいて、「リニア中央新幹線の速達性を最大限に確保しつつなおかつ、ルート shortest を向上し…」など「直進性」ということをもう少し丁寧に言ったほうがいいのではないかと思います。これは学術上のコメントです。

もう一枚の紙の、荒井さん宛てのほうの要望書ですが、「県下最大の～」と書いてありますが、文章的には「誇るとともに」として、「鉄道のみならず」ではなく、入れるときは「高速自動車道」です。やはり普通の道では意味がなくて、「高速自動車道」を強調されるのがいいと思います。

【会長：奈良市長 仲川 げん】

ありがとうございます。そのほうがJR東海さんに対しても刺さりやすい、ということですので、直進性のところについては「速達性を確保しつつ、ルート shortest ～」等の表現で言

葉を見直したらどうか、というご提案をいただきました。知事宛ての要望書は、「高速自動車道」ということでご意見いただきました。細かい「てにをは」は事務局に預けていただく、ということで、若干の修正と家田先生のご意見を踏まえた形で、良きものにして参りたいと思います。誠にありがとうございます。この決議案と要望書は、明日、会長と共に奈良県知事、奈良県議会へ報告させていただきます。

4 閉会

【司会】

以上をもちまして、平成30年度奈良市リニア中央新幹線奈良駅設置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。

以上