

リニア奈良駅と大規模広域防災拠点についての報告書

2024年（令和6年）9月11日 奥田 寛

関西人にとって、奈良県五條市の「基幹的」大規模広域防災拠点問題は他人事ではありません。1300万立米の土砂を要する2000m滑走路には、リニアのトンネルからの奈良県内発生土700万立米などを活用する予定だったのですから、滑走路を作らない場合、土砂を県に引き受けてもらえるかどうか、見通しがたたなくなってきたJR東海が、大阪延伸が遅れる可能性を表明するのも当然と言えます。全線開通の前倒しを悲願に、団結してきた関西政財界のスクラムに亀裂が生じ始めています。

また、この問題は、奈良県民にとっては、「滑走路の要不要」「メガソーラーの是非」というだけではなく、「山下知事によって、リニア奈良駅が、平城山駅へと誘導されることを放置しておいていいのか？」という、県民の利益を考える上でのターニングポイントにもなっています。県がリニア発生土の全量引受けに積極的でないとすると、JR八条・大安寺周辺新駅や、大和郡山市のJR・近鉄の交点といった選択は、南下して曲線になった分の延長工事費が（236億円/km）で嵩むことになるため、JR東海は、直線に近い平城山駅を選択する可能性が高くなるのです。東京との時間距離を短くしてくれるリニア、その駅周辺はインバウンドの拠点になり、産業集積地になり、自治体に法人事業税や法人住民税などの収入をもたらし、教育や福祉を充実させるための財政基盤となるはずですが、八条新駅や、大和郡山市に比べると、平城山駅は周辺に開発の余地が少ないだけでなく、京都府との境に位置しており、420億円と言われる駅の県内経済波及効果は1/2になることでしょう。駅の位置はJR東海が決めることとは言いながら、「開発の余地がある交通結節点」を選択してもらおうと、今まで県が用意周到に進めてきたJRへの支援を反故にしてしまっているのでしょうか？ JR二社との信頼関係が壊れてしまう前に、今、20年先の奈良県の姿を本気で考え、行動すべき時が来ています。

2024年(令和6年)山下知事が五條市の600m～2000m滑走路の建設にNOを出し、県議会が、知事が提案した「太陽光発電施設を含めた防災拠点の整備を検討する予算」を修正する事態に至っていますが、この問題の前提を再確認しておきたいと思います。

(A)山下知事は、なぜ「学研都市」へのリニア駅誘致にこだわるのか～生駒市高山第二工区をめぐる荒井元知事と山下知事の開発への想いは、関西の経済団体の思惑も絡んで完全にすれ違う～平城山駅推しの背景～

そもそも、山下氏は、2005年(平成17年)頃、生駒市の高山第二工区と呼ばれるUR都市機構の宅地開発計画(1994年・平成6年～)に反対する市民団体の代表などをつとめ、訴訟を起こしており、当時は「オオタカの営業地を潰すな」といったことも主張されていました。

2006年(平成18年)、山下氏が生駒市長になり、市としてUR及び県に対し計画の白紙撤回を宣言、2007年(平成19年)にURが事業中止を決定するに至りました。

2007年(平成19年)に奈良県知事になった荒井氏は、開発を進める姿勢で、2010年(平成22年)頃には、橿原市の奈良県立医科大学を高山地区に移転するアイデアで生駒市を説得しようとし、森下橿原市長が当初、附属病院だけ残して医大が転出することを容認する構えだったため、橿原市議会でも大きな議論になりました。

近鉄の生駒駅から北に伸びる学研北生駒駅が開業したのは2006年(平成18年)、荒井氏としては、けいはんな学術研究都市計画に絡むURの事情も、近鉄側が高山地区の開発とともに北生駒駅などの利用者の増加を望んでいることも理解してのことだったかと思われまます。

当時、橿原市は近鉄に病院前新駅を設置してもらうことの交換条件に、八木西口駅の

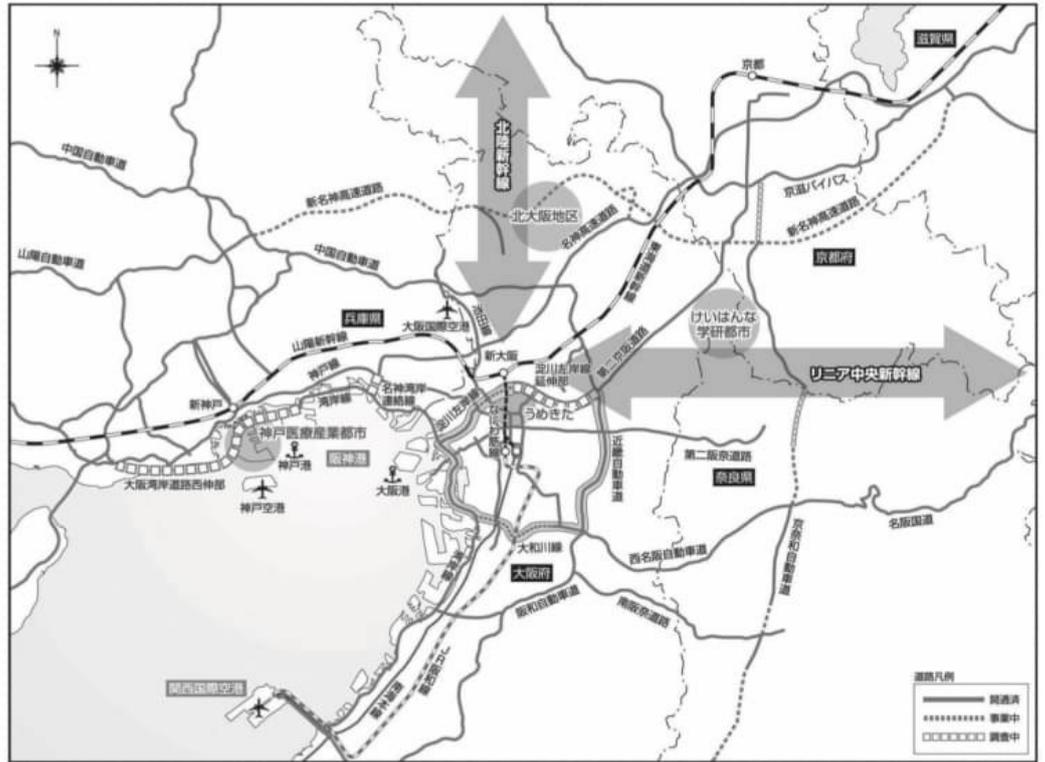
廃止を求められ、地元の反対もあってそれに応じられないといった厳しい事情があり、荒井氏としては、医大を高山に移転させて高山開発を進めることで近鉄の利益を担保し、代わりに橿原市の二駅を存続させるという構想を持っていたのかもしれませんが、大学の「附属施設」として存在する病院と、「本体」の大学が離れすぎているのはよくないという判断で橿原市議会は賛成せず、医大の移転には至らなかったため、山下氏の高山の開発阻止の姿勢も堅持されました。

そんな山下市長の高山地区に対する姿勢が激変するのは、リニア新駅が取り沙汰され始めてからのことです。

実は、2006年(平成18年)に、荒井氏の前の柿本奈良県知事らは、京都府・大阪府の知事や商工会議所会頭、関西経済連合会(関経連)会長らとともに結成していた関西文化学術研究都市建設推進協議会の名で「関西文化学術研究都市建設推進に向けて」という関係省庁宛の要望書を作成しており、この中には、「リニア中央新幹線計画の推進」の一文が入っていました。

場所を具体的にうたっていないものの、学研都市の開発とリニアを関連付けて推進しようとする、当時の関経連の立ち位置が明確にわかる資料となっています。

関経連や関西経済同友会は、2003年(平成15年)頃、あるいはそれ以前から、首都機能の移転や関西州構想など、東京への一極集中の是正を求める政策提言を行っており、首都のバックアップ候補地は伊丹空港跡地など幾つかあったのですが、10年ほど経った頃には、2011年(平成23年)の東日本大震災によるバックアップの機運の盛り上がりもあって、「国の省庁を関西に移設、新設することができれば産官学の連携で関西経済全体の活性化に繋がる」「その候補地の一つ、学研都市にリニアの中間駅が必要である」「高山地区は学研都市の中心である」といった、具体的な主張が生まれていました。



2015年(平成27年)関西経済同友会 HP より引用

<https://www.kansaidoyukai.or.jp/wp-content/upl> (リンク切れ)

2008年(平成20年)の橋下大阪府知事の登場、そして大阪都構想など、「維新」という政治力を得て、関西の財界が政治的な意見を通しやすくなっていく中で、2012年(平成24年)、山下氏は高山開発阻止から推進へと政策を急転換、奈良県に対して高山第二工区へのリニア奈良駅の誘致を求める要望書を提出するに至ります。

「高山でのUR住宅開発は反対だが、リニア新駅が来るなら開発推進」という政治的豹変の意味は、富裕層の多い生駒市の住民としては、理解出来るものだったのかもしれませんが、生駒市以外の奈良県民にとっては、高山は県内からの交通の弁が良くなって、せっかくのリニア奈良駅もあまり喜ばない感がありました。

リニア中間駅の奈良県への誘致活動は、1973年(昭和48年)の基本計画に奈良市付近を通るとうたわれて以後、1989年(平成元年)には、リニア中央新幹線建設促進奈良県期

成同盟会・奈良県議会・奈良市議会が、奈良県を「国の内外に開かれた国際観光文化・平和県として発展」させるために、「リニアの停車駅を奈良市へ」という決議を行っており、生駒市の動きは、奈良県民としては思いつきにくい唐突なものとなりました。

2013年(平成25年)9月に生駒市で行われた「高山誘致シンポジウム」のPRでは、高山から、近鉄けいはんな線の学研北生駒駅、京阪電鉄交野線の私市駅、JR学研都市線の祝園駅・近鉄京都線の新祝園駅、またはJR学研都市線と近鉄京都線の交点に接続する可能性が示唆されていました。



参考図 (2) 高山第二工区へのリニア奈良駅の誘致を求める PR

https://www.city.ikoma.lg.jp/cmsfiles/contents/0000001/1437/rinia_2002.pdf?fbclid=IwY2xjawFAnKFleHRuA2FlbQIxMAABHWieb4X

[iH5KqQXad11o8Uhd7oJpqp50UY-yVesZ2PFG7eZSViJqV3Sjo_g_aem_a8xiqRx2K8wzvtN965tYjw](https://www.city.ikoma.lg.jp/cmsfiles/contents/0000001/1437/rinia_2002.pdf?fbclid=IwY2xjawFAnKFleHRuA2FlbQIxMAABHWieb4X)



この考えでは、学研北生駒駅以外は奈良県の範囲外であり、「高山案は、奈良県民(と

奈良県の政財界)のためのものというより、生駒市とけいはんな学研都市(の開発を望む関西の政財界)のためのもの」だったと言えるでしょう。

期成同盟会・県議会・奈良市議会の決議もまた、学研都市を意識したものなのですが、当時としては、「盆地は水が多くて工事が難しくなる」「地上駅は安くつく」「リニアはカーブに弱い」といった JR からの技術的な説明に対抗出来るような人材はなく、JR 側の直線主義の主張を鵜呑みにせざるを得なかったのではないかと思われれます。

その上で、「港も空港も新幹線の駅もない奈良県にはリニアが必須、リニアが京都府に行くことを防ぐためには、ほぼ県境の平城山駅だったとしても、奈良市の範囲だということでもとまっておこう」「平城宮跡エリアが、学研都市の範疇であるということは、奈良市を選んでもらえる武器になる」という認識だったように見受けられます。

しかし、運輸省鉄道局次長の経験のある荒井氏は、そう簡単には納得しませんでした。

山下市長が県にリニア高山案の要望書を提出する前年の 2011 年(平成 23 年)は、大阪府の橋下知事が、奈良県が関西広域連合に参加してくれないことに業を煮やして、それなら、リニア新駅は京都に持っていくと言い始めた年でもありました。

関西の経営者や、彼らと意見交換をする場を持つ維新の政治家らには、上記の地図を見れば、「学研都市にリニアを」という人も多かったはずだと思いますが、橋下氏だけは、京都府の政財界と一緒にあって、あえて奈良県知事の意向を無視して、関西広域連合の仲間と JR の協議でリニア新駅の位置を決めようという挑発的な姿勢を見せていました。生駒市の高山誘致要望書には、2012 年(平成 24 年)の関西広域連合での、橋下大阪市長の同様の発言についても言及されています。

山下生駒市長としては、京都(駅・府知事)にリニアを持って行かれるくらいなら学研都市の範囲である高山でいいだろう、それなら私市駅と接続出来るメリットがある京阪電鉄などの関西の経営者たちも応援してくれるという想いだったのかもしれませんが。

しかしながら、山下氏のこうした動きは、関西広域連合に奈良県が組み込まれると、多数決負けして奈良県の利益を損なうと考える荒井氏とは根本的に相容れないわけです。

かくして2015年(平成27年)の奈良県知事選挙は、生駒市長を辞任した山下氏と三選を目指す荒井氏が戦う構図となりました。

奈良県の関西広域連合への加入の是非を争点にしようとした山下陣営でしたが、荒井氏が広域連合に部分加入すると急遽言い始めたことで争点がぼやけ、勝利しました。

ここで抑えておきたいのは、関西広域連合への奈良県の部分加入で、橋下氏の挑発が功を奏したように見えるかもしれませんが、そうではなく、荒井政権が持続したことによりリニア中間駅が京都府内になる可能性が低下し、かつ学研都市の範疇である平城山駅より、もっと南側の交通結節点が、駅候補地として模索され始めたということです。

柿本知事の時代には、学研都市・奈良市内・平城山駅案でほぼ合意していた県の政治姿勢が、荒井知事の時代では、山下生駒市長の提案に端を発して、県が、県内市町村から駅位置の希望をアンケートで聞き取りするなど、いったん仕切り直して「高山を含む、平城山駅以外の選択肢」をも検討する状況になっていたと言えます。

もともと、JR東海は、中間駅は名古屋～大阪の間を直線的に結ぶ延長線上の奈良市附近であって、京都駅はカーブがきつくなり過ぎるのであり得ないという見解でした。

橋下発言のあった2011年(平成23年)には、中間駅の建設費用は地元自治体に頼らずJRが自己負担するという方針決定により、外部からの干渉を避けつつ、奈良市附近という表現を盛り込んだ「リニア中央新幹線整備計画」が確定しました。

普通に考えれば、京都「駅」だけでなく、京都「府庁舎」及び京都「府知事」が災害に見舞われた時のリダンダンシー(代替)として奈良「県庁舎」「県知事」が選択されているとみなしていいのかもしれませんが、当時も今も、これを「奈良県内確定」と見なして安心している関係者は多くはないようです。

このJR側が使う表現では「京都駅」はあり得ないはずですが、「京都府」の最南部である精華町「祝園駅」辺りについては、名古屋～大阪の速達性、直線主義の範囲内で、ギリギリで否定されていないかもしれないのです。京田辺市などは、2019年(令和元年)に至っても、京都府に対して、精華町・木津川市を通るルートを提案しています。

詳しくは後述しますが、この、奥田寛も出席したこの2013年(平成25年)の「高山誘致シンポジウム」の後、関西の政財界は、大阪延伸の前倒しのためには、リニアは奈良でもやむを得ないという選択に進むことになりました。

2010年(平成22年)には県立医大を移転させてまで高山開発を進めようとした荒井氏でしたが、リニアでの高山開発には賛成せず、「リニア奈良駅の位置は奈良県全体・紀伊半島への波及効果を考えて選ばれるべきである」という南向きのポリシーのもと、2022年(令和4年)中の荒井知事からJRへの申し入れでは、高山は「北に寄りすぎているため」正式に候補地から外されました。

2023年(令和5年)から始まったJR東海による環境影響評価では、平城山駅、大和郡山市、八条新駅の3箇所に絞ってボーリング調査などが行われています。

山下氏は、2017年(平成29年)奈良市長選挙に出馬表明していた頃には、政策研究ネットワーク「なら・未来」が主催した候補者の意見を聞く会合で、私からの質問に答えて「リニアは奈良市でいい」と発言していたことがあります。

高山は諦めているにせよ、県財政によるリニア事業への関与をやめるという消極的な姿勢が、実質的に「平城山駅」への誘導の意味を持つことからすると、維新という政党の所属であることから当然ですが、関西の政財界を意識して「学研都市開発」へのこだわりを持ち続けているように見受けられます。

(B)リニア新駅をめぐる直線・速達主義の JR と、南下させたい交通結節性の荒井氏、大阪への早期延伸を目的に、リニアからの発生土処理が県の武器になったこと。

「奈良新『都』づくり戦略2023」(令和5年)では、それまで5カ所だった新駅候補地は高山と奈良駅周辺を除く3カ所に絞られました。

「JR・近鉄奈良駅周辺」案は、地上にも地下にも開発の余地がないことを理由に削除されています。

生駒市が高山を推す理由としては、JRの直線主義に反していないということが最大の売りでしたが、荒井氏がリニア新駅について重視するポイントは、交通結節性・県内全域・紀伊半島への波及効果、そして、周辺の開発のしやすさでした。

京都駅誘致を頑張っていた京都の政財界人と、ちょうど対極的に、新駅を可能な限り「奈良市附近」の中でも南に寄せたいと考えていたように思われます。

その意味で、注目しておきたい奈良新聞記事があります。

奈良市長選挙に出馬した山下氏と戦って仲川市長が三選された三日後、2017年(平成29年)7月12日の奈良新聞は、県と奈良市が八条新駅のまちづくりについて基本協定を結んだことを伝え、「八条地区を奈良の副都心として育てたい」という荒井知事のコメントを紹介、奈良市の新しい「南の中心地」整備が本格的に動き出すと評していました。

この二年後、2019年(令和元年)、仲川奈良市長は、八条・大安寺周辺をリニア新駅候補地として申請することになります。2021年(令和3年)以降は、県の「都づくり戦略」に、八条・大安寺地区のJR新駅が取り上げられるようになりました。

この八条新駅は2029年(令和11年)の完成を目指しており、仮線が撤去されてから京奈和自動車道のICが設置されることになっています。

明確にどちらがいいと言う表現ではないのですが、荒井氏は、大和郡山市のJR・近鉄

の交点については、こちらにリニアの駅が来るなら、新たに京奈和自動車道との（インターチェンジなどの）結節を考えなくてはならないという話もしていますので、八条新駅の方が条件的に有利と見ていたようにも思われます。

八条新駅は、2014年(平成26年)の奈良市による事業計画時点からすでに、京奈和自動車道による関西空港との結節が前提となった計画でしたが、荒井氏は自動車道だけではなく、鉄道をも、関西空港と繋いで行こうと模索を始めます。

JR 東海側の大きな負担となるリニアトンネルからの発生土の処理を県が手伝うことによって、直線主義を上回る南下の曲線のメリットを示すことが可能です。

大阪への速達性を最重視するJR東海に対して、駅を南下させようとする荒井氏の苦肉の策が、奈良と関西空港を直結する鉄輪リニアという構想でした。

新駅が関空と繋がれば、乗降客数の増加に寄与するでしょうが、そこはJR東海に響くわけではなく、この計画では、関空に至る途中に五條市があり、そこに中央リニアの発生土を運ぶことが出来るということが重要でした。

五條市は、榎市長の2006年(平成18年)には、自衛隊の誘致を検討し始め、吉野市長に代わった2007年(平成19年)に、議決によって誘致を明示していました。

2011年(平成23年)には、東日本大震災という「南海トラフの津波被害」を真剣に考えさせる事態だけでなく、紀伊半島大水害もあって、奈良県は、2014年(平成26年)～2018年(平成30年)に、「陸上自衛隊駐屯地誘致・駐屯地へのアクセス道路調査・県広域防災拠点検討」のための予算を計上しました。

後述しますが、2014年(平成26年)は、リニア大阪延伸の早期実現のために関西政財界がスクラムを組み始めた時期と重なります。

2018年(平成30年)の西日本豪雨も経て、荒井氏は秋本県議からの質問に答えて、「先日、2000mの滑走路の計画を発表した。自衛隊誘致に取り組んで来たが、県とし

て広域防災拠点の整備に着手する」と、国を待たずに県の事業として動く決意を示し、二年後の2020年(令和2年)には自衛隊誘致を差し控えるという判断に至ります。

なぜ自衛隊誘致を諦めたのでしょうか？ 尖閣諸島など海の護りに力を入れたい自衛隊と思惑が一致しなかったということもあるのかもしれませんが、あるいは、緊急防災・減災事業債の使用を総務省に認可してもらうことと関係していたのかもしれませんが。

リニアのトンネルからの発生土を広域防災拠点の埋め立てに使えるという目処がたつということは、その前提条件の一つです。

2014年(平成26年)12月、衆議院議員選挙が終わり、翌年4月の奈良県知事選挙を控えた中、東京で行われた第6回三重・奈良リニア中央新幹線促進大会では、関西広域連合代表や関経連代表が来賓参加する中で、県内のリニア発生土を県がすべて買い取ることで工事の進捗を早めるというアイデアが示されました。

「リニア中央新幹線の三重・奈良ルートによる早期の開業と全線同時開業を促進するための税制措置の新設について」という資料がそれに当たります。

https://www.pref.nara.jp/secure/295699/6th_zeiseisochi.pdf



この時の関経連側の期待はもちろん大阪延伸の前倒しですが、荒井氏にとっては、土砂の処理を引き受けることで、あわよくば駅の位置も南にという思惑が滲み出ているように思います。この「土砂の買い取り」というアイデアは、2016年(平成28年)6月の大阪延伸の8年前倒しが表明されてからは再度提示されてはいませんが、荒井氏の思考を辿るためには欠かせない材料です。

リニア新駅の候補地は、大量に土砂が発生するポイントでもあります。そこを、平城山駅-八条新駅-大和郡山市と、五條市に辿り着くJRの線路上にあらかじめ絞ってあるわけですから、JRが、この線路で土砂を運搬しない理由はなく、しかも県が莫大な容量の処分地を用意してくれているので、あちこちの処分場を抑えてトラックを四方八方

に走らせる必要もありません。

2024年(令和6年)2月の、五條市での山下知事による住民説明会の資料では、10tトラック(土量5.5t)で1日に100台入っても90年かかる計画(1300万tを満たすのに年間262日稼働?)は、非現実的という表現もあったようですが、そもそも、貨物列車を使う前提の計画に、列車を使わない算式をあてがうのはどうかと思います。

また、いかに困難であろうと、リニアを通すために三重-奈良-大阪にトンネルを掘ると、それくらいの土砂は否が応でも発生するのですし、それをJRは、10年くらいで処分する契約をたてているのであって、90年かかると決めつけるのもおかしいでしょう。

そして、一カ所に絞った場所に、輸送費の安い貨物列車で一気に土砂を運ぶことが、輸送力の劣るトラックを多数使うよりも、効率的であることも間違いないでしょう。

トラックの場合、行き先が必ずしも五條市一カ所とは限りませんので単純な運搬単価の比較は出来ませんが、貨物列車では650tを一気に運ぶため、10tトラック65台分(あるいは、土量5.5t/台で118台分)となり、運転手の人件費が1/65(1/118)で済み、処分場の整地に要する受け入れ整地費用も五條市なら不要、JR東海の処理経費としては、数百億円の差が出てくるのではないかと思います。

「都づくり戦略2020」(令和2年)では、リニアからの発生土を五條市防災拠点に運ぶためトンネルを作り、その後、関空直結リニアをそこに通すという、それまでの考えがすべてミックスされた「一石二鳥の案」が提示されています。

そして、このJR支援を兼ねた防災事業の最後のパーツと言うべきものが、JRには使えないが、県なら使うことができる緊急防災・減災事業債でした。これで、土砂の受入れ後に、現場を整地する費用の7割に国庫補助を使うことが出来るようになりました。

2020年(令和2年)、総務大臣が高市氏から武田氏に交替した年に、自衛隊誘致を諦め、緊防債の延長と南海トラフへの適応を求める要望書を総務省に提出、その後は緊防債の

使用を前提として議論が進んでいきます。

https://www.pref.nara.jp/secure/239140/1_%E7%B7%8A%E6%80%A5%E9%98%B2%E7%81%BD%E3%83%BB%E6%B8%9B%E7%81%BD%E4%BA%8B%E6%A5%AD%E3%81%AE%E7%B6%99%E7%B6%9A%E3%83%BB%E5%AF%BE%E8%B1%A1%E6%8B%A1%E5%A4%A7.pdf



私は、総務省は、いわば国庫補助の二重どりを警戒して、自衛隊を諦めることを条件に緊防債を認可したのではないかと想像しています。

(C)リニアと関西空港の直結は、五條市への土砂の運搬が無くとも県にとって有益だが、土量の計算を見れば、2000m 滑走路にはリニア発生土が必須であること。

大阪の橋下氏は、リニアの大阪側の駅を新大阪ではなく梅田にしたい、と言っていたことがあります。また、冒頭の京都市作成の図にもあるように、伊丹空港を売って、そのお金で大阪の都心部と関西空港を10分で行きつなぐリニアの新線を作るという構想もありましたが、東海道新幹線との結節を重視するJR東海には響かなかったようです。

一方で、荒井氏は、2012年(平成24年)には、第23回紀伊半島知事会議のアピールとして、三重県・和歌山県の両知事とともに、リニアは、東海道線(京都)が災害に見舞われた時のリダンダンシー(代替)となるべきことと、その便益が紀伊半島全体へ拡がることを求めました。この時の図では、奈良市側から五條市を通過して新宮市へ、そして和歌山市・白浜町方面へと、関空のすぐ近くを通る大きな方向性が示されましたが、関空(大阪府内)にはあえて触れられていませんでした。

2014年(平成26年)の三重・奈良リニア促進会議には、関西広域連合や関経連の代表などが初めて来賓出席、大阪延伸前倒しのためにはリニア発生土を(奈良県・三重県が)全部買いとっていいという思い切った姿勢で大阪勢と手をつなぎ、2017年(平成29年)12月には、リニア奈良駅から関空への直結という考え方が表明されます。

2000m滑走路計画の公表はその翌年ですが、「都づくり戦略2020」(令和2年)の資料によれば、関空へ直結と言いながらも、五條市で中央リニアの土砂を降ろすことを想定していますので、鉄輪リニアは地下トンネルであるにも関わらず、かなり湾曲した、地上の既存の鉄道とそう変わらないルートがイメージされていたこととなります。

「都づくり戦略2021」(令和3年)では、鉄輪リニアを撤回して、関空に至る最高時速200kmの狭軌新幹線を通すという表現になり、更に「都づくり戦略2022」(令和4年)では、新幹線という表現も消えて、在来線(地上)を改良して関空に繋ぐとなります。

もちろん、いずれのルートでも五條市を経由します。在来線改良事業は、王寺駅のショートカットなどが含まれており、「一石二鳥」で、土砂を運ぶためにも役に立つものとなっているのです。

後に山下知事は、京奈和自動車道で関空に行けるので、鉄道を無理に関空に繋ぐ必要が無いと評してこの計画を白紙に戻すわけですが、土砂を鉄道で運ぶことそのものについても消極的な姿勢を示していると言えるでしょう。五條市での住民説明の資料ではトラックによる試算を提示していました。一石を消せば、二鳥が消えるのかも知れません。

一方で、荒井氏の文脈では、関空への直結鉄道があれば、平時におけるリニア新駅の価値はなおさら高くなり、災害時においても、五條市防災拠点から関空と都市部のいずれにも向かうことの出来る輸送ルートを、自動車だけでなく鉄道でも準備しておけるため、防災拠点の価値をより高めるということになるのでしょう。

奈良県の県境を超えた線路が、和歌山県の紀の川市辺りから大阪府の関空へ直結出来るという発想は、奈良県が自主的に予算を組める限界を超えた話とも思えますが、和歌山県だけでなく大阪勢とも協調できた荒井氏の人脈なら、可能だったのかもしれませんが。

ただ、本稿としては、関空への直結鉄道の議論には深入りせず、その線路を使った上での中央リニアの土砂処理と、緊防債という条件等を全部揃えた上での2000m滑走路

なのであって、これらの条件が揃わなければ、600m 滑走路からの延伸はどこまで出来たかわからない、ということでまとめておきたいと思います。

災害時に自衛隊に入ってもらうには固定翼機（C-1 輸送機の最短離陸滑走距離）ための 600m は欲しい、しかし、その 600m を延長して行って 2000m にするにはお金がかかり過ぎる計画なので「地権者、JR 西日本と JR 東海（土砂運搬）、総務省（緊防債）」などの関係者の合意が出来ればやる」という二段構えの考え方だったのです。

なぜ、そう言えるのかということについては、後で示す、維新の清水県議の質問と答弁で明らかになった土砂の必要量が雄弁に物語っています。

緊防債が確保された後の 2021 年・令和 3 年 6 月に公表された「奈良県大規模広域防災拠点整備基本計画年」の概要では、一期工事は 5ha の平場。造成年度は 2021 年 1（令和 3 年）～2022 年（令和 4 年）の 1～2 年目。二期工事は 600m の滑走路の造成年度は 2023 年(令和 5 年)～2030 年(令和 12 年)で 3～10 年目。三期工事は 600m を延長しての 2000m の滑走路で 2031 年(令和 13 年)～2039 年(令和 21 年)で、11～19 年目となっています。（いずれも建設期間は別。）

防災拠点は 2022 年(令和 4 年)10 月 30 日に起工式が行われていますので、基本計画から一年程度遅れているかもしれませんが、2041 年(令和 23 年)か 2042 年(令和 24 年)くらいまでの 20 年間の事業期間の最中に、2027 年(令和 9 年)の名古屋開通以降、2037 年(令和 19 年)の大阪延伸までの 10 年間のリニアの工期を包含できていることとなります。

基本計画では、埋め立てには、近隣の新天辻工区でのトンネル事業で発生する残土のほか、「県内の公共工事発生土」を使用すると書かれています。

必要とされている土の量は、清水県議の 2019 年(令和元年)の試算で、二期工事の 600m 滑走路においては、187 万 4240 立米が不足する一方、112 万 6240 立米の土が発生するので、差し引き 74 万 8000 立米。

三期工事の 2000m 滑走路においては、2022 年(令和 4 年)の清水県議の質問に対し、深さ 50m の谷を埋めるので 1300 万立米が必要という答弁がありました。

リニア中央新幹線の事業で奈良県内から発生する土砂の量は 700 万立米、京奈和自動車道北道路のトンネルからは 80 万立米と見積もられていますので、なかなか見通しのたたない北道路トンネルが進み、600m の滑走路までで事業が終わるのなら、さほどリニア発生土にこだわらなくてもいいのかもしれませんが。

しかし、2000m 滑走路をやり抜くならば、リニアの県内残土 700 万立米を全部使い切った上に、基本計画の想定外になります。他府県からのリニア残土も 600 万立米ほど受け入れるといった考えも必要になりそうです。三重県からの発生土が 600 万立米あるかどうかは現在、公表されていませんが、奈良県も三重県も東西幅は大差ありませんし、大阪府側は明かり区間が少なそうですから、土砂に困ることはないでしょう。

繰り返しますが、この 1300 万立米が必要という情報が明らかにされたのは、大規模広域防災拠点基本計画が確定した翌年の 2022 年(令和 4 年)になってからでした。

南海トラフ地震対応のための防災拠点としての有用性を第一に、真正面から国に認めてもらって緊防債を得た上で、リニア発生土があるから、これを受け入れるという順序を踏まえているのであって、決して、リニアからの発生土の処理を奈良県が支援したいがために、大量の土砂を必要とする 2000m 滑走路事業を計画したわけではない、と主張できるようになっているわけです。

リニア発生土を埋め立てに使うという方針はかなり前から示されていますが、基本計画の文言が「県内の公共工事発生土を使う」となっているのは、有識者たちが、リニアを意識せずに防災計画を練っていたことの証かと思われます。

2014 年(平成 26 年)の「税制措置の新設について」は、三重・奈良両県が共同で作成している文書に書かれているものですので、少なくとも当時の三重県の鈴木知事には、

奈良県同様に三重県内の発生土処理に協力する考えがあったことでしょうか、毎年、この提案が示されているわけではなく、現時点では奈良県も三重県も知事が交替しており、特に奈良県についてはJR西日本の線路の改良案と2000m滑走路案の両方が停止していますので、五條市での土砂の受け入れは不透明な状況になっています。

山下知事のメガソーラー案は、大量の埋め立てを必要とせず、斜面のまま土地を活用できる事業であるという意味もあるものと思われませんが、2024年(令和6年)の西川県議からの「五條市の広域防災拠点で、消防学校を建設しようと思えば明日からでも出来るのでは」という質問に、山下知事は「リニア中央新幹線の残土で埋め立てるというふうに聞いていますので、それは10年ぐらい先かも」と、リニアの発生土を受け入れる余地があるかのような答弁をしていました。

県としてリニア事業に関係しない姿勢で、王寺駅のショートカットも止めているのに、土砂がJR線で運ばれてくることはあり得るのでしょうか。それとも、鉄道でもトラックでそちらのお金で運んで下さい、県は受け入れしかないと言うつもりなののでしょうか。

山下知事の、リニア建設発生土の受け入れについての曖昧な政治姿勢が、JRや県民らを戸惑わせています。

もしもこのまま、土砂の受け入れ準備が進まないのであれば、JRは五條市にすべての発生土を輸送することにはこだわらず、他の処分場も探しながら、なんとか全線開通を遅らせずに、しかも、想定より大きくなる経費に苦勞することになるのかもしれませんが。

ただできえ遅れかけている大阪延伸が、更に遅れるかもと表明されるのも当然ですし、中間駅の場所については、平城山駅、もしかすると京都府下という可能性も出てくることでしょうか。リニアの発生土を受け入れて支援すると表明してきた方針を転換するということは、「奈良県をあてにしているのは、リニア工事を完遂出来ない」という決断をJR東海にさせる可能性があるくらい、大きな話なのです。

駅が平城山駅になることは、山下知事としては想定内でしょうが、大阪延伸が遅れることや、駅が京都府に行くなら、さすがにそれは不本意なのではないでしょうか。

(D)リニア大阪延伸の前倒しに努力してくださった人たちの連携で、三大事業（リニア駅の位置決定・関空直結鉄道・大規模広域防災拠点）の目処がついたこと。

ここで、関係者によるリニア大阪延伸の前倒しの努力について再確認させていただきます。

私は、橋下氏の京都へのリニア誘致発言、あるいは奈良県各地での誘致合戦が繰り広げられる中で、そもそも、2027年(令和9年)に品川～名古屋開通、それより18年も遅い2045年(令和27年)に大阪延伸というスケジュールでは、大阪に本社を置く企業が東京都か名古屋をめざして引っ越していくのではないかという危惧を持っていました。

2013年(平成25年)9月に行われた生駒市での高山誘致シンポジウムでは、会場から手をあげて山下市長に、県内外各地での誘致合戦で揉めている姿勢をJRに見せるよりも、関西一丸となって大阪延伸の前倒しを求めていくべきではないですかと質問しましたが、この時の山下市長のお返事は、「延伸スケジュールはJRが決めること」という、やる気の感じられないものでした。会場におられた関西の企業経営者の方には、どのように映っていたでしょうか。

私が、田野瀬良太郎氏に大阪延伸の前倒しのご検討をお願いしたのもこの頃だったかと思います。田野瀬氏は直ちに快諾くださいましたが、あるいはそれは、私が言い出す前から同じ想いを既にお持ちだったからなのでしょう。2013年(平成25年)12月には、田野瀬太道議員が、関経連などの経済団体が主催し開催された「リニア中央新幹線大阪同時開業決起大会」に参加、その様子をSNSに投稿されています。

2014年(平成26年)7月には、大阪府下の政財界により「リニア中央新幹線早期全線開業実現協議会」が設立され、12月14日には、田野瀬議員が「リニア名古屋大阪同時開通」を公約に衆議院議員選挙で当選、12月18日には、三重県・奈良県の国会議員が招かれた東京での三重・奈良促進会議の後に「税制措置の新設について」の共同アピール等の要望活動が実施されました。

大阪延伸前倒しを重視する人たちは、京都へのリニア誘致活動にも奈良県の南下志向についても口を挟まず、一丸となることを優先するようになっていきました。

2015年(平成27年)の時点では、関西の政財界は、積極的に奈良県知事選に関わる理由は存在しなかったわけで、知事選後に、マスコミから関西広域連合への部分加入表明で流れが変わったかと問われた荒井氏が、関係ないと答えた理由が、こうしてリニアの前倒し運動と突き合わせてみると、ようやく分かってくる気がします。

JR東海は、2016年(平成28年)6月には、最大で8年間前倒しして、最短で2037年(令和21年)という新しい目標を表明するに至りました。3兆円の財政投融资の活用で財政再建期間8年間を無しに出来れば、純粋な工期だけが残るという考え方です。

この、大阪勢との連携後、三重・奈良促進会議は発展的解消を迎え、2017年(平成29年)には、三重・奈良・大阪リニア中央新幹線促進大会が始まり、同年、リニア奈良駅と関空との直結を目指す構想も打ち出されました。

2022年(令和4年)の近畿ブロック知事会では、「紀伊半島防災のための奈良県大規模防災拠点整備への支援に関する提言」が、福井・三重・滋賀・京都・大阪・兵庫・奈良・和歌山・鳥取・徳島各府県知事の連名で採択されました。

<https://www.pref.osaka.lg.jp/documents/12613/r4aki-11.docx>



「新駅の場所」について奈良県と争う立場だった京都府の知事、学研都市の開発を関西経済の起爆剤と考えていた関西の知事たちが、リニア新駅の南下願望を滲ませた

「2000m 滑走路」計画に賛成されたことは、長らく関西広域連合への全面参加を見送っていた荒井氏が、関西の政財界と仲間になれた瞬間だったと言えるかと思います。

なお、関西政財界の基本思想は、大阪都の住民投票の後、学研都市へのこだわりを弱め、大阪から「西」を向いて中国やアジア諸国の成長力を取り込んでいくという考えに軸足が移り、荒井氏の発想もまた、「都づくり戦略 2023」（令和5年）あたりでは、リニアを伊丹空港まで延伸してはどうか、第二阪奈道路をリニア新駅まで引っ張ってくればどうかと、関西のために貢献する表現が増えていきました。

こうして、近隣府県の理解を得て、大規模広域防災拠点、関空直結鉄道、リニア駅の位置決めという奈良県の未来を決定づける三大事業の大枠が、大阪延伸の前倒し（JRの負担を減らす土砂の処分）を中心に、バタバタと決まっていきました。

<https://www.pref.nara.jp/secure/261387/rinia1.pdf>



追記。大阪延伸の前倒しについて、その後の動きです。

2020年(令和2年)8月、JR東海の金子社長は静岡工区の遅れを念頭に、2037年(令和19年)の全線開業が難しくなったと発言しています。

2023年(令和5年)4月10日の奈良県知事選挙では山下知事が誕生しました。政府が2022年(令和4年)、2023年(令和5年)と連続して6月発表の「骨太の方針」にリニアの2037年(令和19年)開業をうたっているにも関わらず、2023年(令和5年)8月、JR東海の丹羽社長は2037年(令和21年)の全線開業は難しいと記者会見しています。

2024年(令和6年)6月21日の「骨太の方針」にも、2037年(令和19年)の目標は掲載されていますが、静岡県知事の交代だけでなく、奈良県知事の交代によっても、リニア事業は揺さぶられていることを理解しておかなくてはならないと思います。

(E)リニア新駅の誘致合戦を終わらせ、県内一丸へ。それが崩れる「平城山駅推し」

新駅を決定する権限は、JR 東海側にあるわけですが、近鉄との交点(高山・奈良駅・大和郡山市)を作りに行くよりも JR 西日本(平城山駅・八条新駅)の方が連携しやすいということは、あるかもしれません。

近鉄側は、当初、アクセス駅を作らないと言っていたようです。それが、アクセス駅容認に変わったのは、2022年(令和4年)の鉄道運賃の値上げの運輸審議会の公聴会への荒井氏の一般参加と、そこでの発言があったためと思われます。

余談ですが、医大病院前新駅と八木西口駅の併存を容認しない考えという近鉄側の姿勢も、この公聴会後に軟化しているのは、荒井氏が近鉄に対して、値上げの見返りに、住民の利便性の確保、つまりはそれぞれの駅の確保を求められたためかと思われます。

2013年(平成25年)に、奈良市・生駒市らを除く県内市町村の大多数が参加して結成された「奈良県にリニアを！」の会は、設立以降、大和郡山市への新駅誘致と早期の全線開通、リニア車両基地の奈良県内への誘致などを求めて来ましたが、2022年(令和4年)2月には奈良市と大和郡山市が和解、「奈良市附近駅の設置を求める」という共同要望書を荒井知事に提出しました。

同年8月の「奈良県にリニアを！」第9回以降、駅の位置要望は「大和郡山市」から、「効果を県南部を含む奈良県全体に、また紀伊半島地域にも広く普及させるため、鉄道網・道路網で各地と高い交通結節性を有した最適地」へと文言が変わりました。

奈良市は、八条新駅の副都心化を望みながらも、JRの望む平城山駅を外せない状態。奈良駅周辺が開発の余地がないという理由で外されたことを考えるなら、平城山駅よりも、八条新駅の方が開発のやり甲斐があるということも、当然、言えるでしょう。

平城山駅の場合は、京奈和自動車道の大和北道路のNEXCOが関係する有料トンネル

部分の開通の目途が立たないことを考えると、当面、大和西大寺駅や高の原駅からのバス乗り継ぎになる可能性もあり、中南和からはあまり便利に思えない点が問題です。

奈良市、生駒市・平群町を除く県内36市町村は、近鉄京都線が使える大和郡山市を望むことは変わらないにしても、京奈和自動車の奈良ICが出来たら、八条新駅は平城山駅よりはマシと言ったところでしょうか。

奈良市と大和郡山市の和解は、荒井氏による、「県内で誘致合戦をするのはやめて、駅位置はJRに任せて、とことんJRの事業を支援すれば、JRも県の意向を組んでくれるはず」という、愚直な政治観が反映されたものと思われます。

ところで、荒井氏の「都づくり戦略」の文章は、基本的に「政府予算編成等に関する提言・要望」と同じ文書を使っているのですが、山下知事の場合は、「令和6年度奈良県政策集」と、2023年・令和5年7月及び11月の「政府要望」はまったく別の文書を使っているため注意が必要です。

<https://www.pref.nara.jp/secure/304825/%E9%87%8D%E7%82%B9%E7%9A%84%E3%81%AB%E5%8F%96%E3%82%8A%E7%B5>



<https://www.pref.nara.jp/secure/304825/%E9%87%8D%E7%82%B9%E7%9A%84%E3%81%AB%E5%8F%96%E3%82%8A%E7%B5%84%E3%82%80%E6%96%BD%E7%AD%962.pdf>



<https://www.pref.nara.jp/secure/297018/12saijuten.pdf>

山下知事の「政府要望」は、「政策集」にはない「大阪・京都へのゲートウェイ」という表現が付け加えており、にもかかわらず、「都づくり戦略」に述べられている「リニア奈良駅がどこであっても、第二阪奈道路と繋ぐ」という考えは述べられていません。

荒井氏の文脈では、紀伊半島全体への波及という要望で駅を南に引っ張る努力をしつつ、その駅が、たとえ平城山駅になったとしても、そこへ第二阪奈道路を繋ぎ、交通を強化するので結果的には関西のゲートウェイになり得るという表現。

しかし、山下知事の文脈では大阪・京都へのゲートウェイと言えば当然、学研都市開発であって、JR東海により平城山駅が選択されることを、あたかも奈良県が希望しているかのように受け取られる表現になっています。

「滑走路不要のメガソーラー計画に対して、緊防債の認可の目途が立たないこと」

「今後、五條市でのリニア発生土の受け入れをするのか明言しないままに、その準備の意味があると見られていた鉄道改良をしないことを決めており、リニア早期全線開業を求める姿勢を見せてはいても、行動が伴っていないこと」

「県がリニア事業に関係しないことで、JR 東海が八条新駅と大和郡山市を選ぶ可能性を低下させ、逆に、平城山駅や京都府下を選ぶ可能性を上昇させていること」

という、山下知事の政治姿勢がいつまで続くのかによって、リニアの駅位置は左右されます。

奥田寛の個人的な想いとして。

奈良県の最南部、下北山村から東京へ行くには、いったん車で2時間半かけて近鉄橿原神宮前駅まで出て、そこから京都駅まで1時間、新幹線で東京まで2時間半と、最低でも6時間以上かけておられる方がいるかと思います。

奈良県南部は、日本国内でももっとも東京までの移動時間がかかる場所の一つです。

山下氏が当選された知事選挙には大和郡山市の候補もおられましたが、「リニアなんか要らんでしょ」といった見解を平然と語っておられたのが衝撃的でした。

試みに、下北山村に住む知人にリニアが平城山駅になった場合、亀山市と平城山駅のどちらを使うか聞いてみたところ、悩ましいが、交通費を見て考えるとの返事でした。

せっかく、奈良県内にリニアの駅が来ると言っても、平城山駅では、県南部の需要を満たしていないわけです。

奈良県の北部におられる方よりも、東京が近くなるということについて、切実な想いを持つ奈良県南部の方がおられることを、私は親身に感じていたいと思っています。

(F)大規模広域防災拠点は、「基幹的」と「県に最低一つずつ」の二種類があること

まず、これ以上は無い「南海トラフ対応のための」真っ当な資料として、「南海トラフ地震における具体的な応急対策活動に関する計画」令和5年5月23日 中央防災会議幹事会(2023年)の64ページを示します。(平成27年3月30日決定、文書の第五回改定は令和5年5月23日。五條市への言及が追加された日付は未確認。)

ここでは、国が発災時に期待する大規模な広域防災拠点として、静岡空港、名古屋飛行場(航空自衛隊小牧基地)、名古屋港、熊本空港、大分スポーツ公園の5箇所が示されており、欄外の※の注釈で、

「奈良県は、紀伊半島には大規模な広域防災拠点が無いことを踏まえて、当該エリアを広くカバーする大規模な広域防災拠点(五條市)の整備を段階的に進めている。令和4年度より救助活動拠点(候補地)として活用しており、令和7年度以降、航空搬送拠点候補地等として活用することを見込んでいる。」

https://www.bousai.go.jp/jishin/nankai/pdf/nankai_oukyu_keikaku_full.pdf



という形で五條市が取り上げられています。

この、「紀伊半島には大規模な広域防災拠点が無い」という認識は、近畿ブロック知事会の提言(2022年・令和4年)においても、「国の計画に位置付けられた大規模な広域防災拠点は近畿地方に存在しない。」という形で援用されています。

山下氏は、知事選前の動画では、南海トラフの発災時に、仮に白浜空港が被災しても、関空にも伊丹にも2000m滑走路がありますと言っていたようですが、本当に白浜空港近辺が被災していたら、関西空港及び連絡橋も被災しているでしょうし、伊丹空港は、関空を目指して飛んできた航空機の受け入れで混雑している可能性が高いと思います。

山下知事が期待を示す白浜空港は2000mの滑走路があり、隣接する旧白浜空港と並

んで発災時の重要な拠点ではありますが、近辺の道路が被災している可能性や、そもそもその位置が関西最南端であるためか、国の考える「当該エリアを広くカバーする大規模な広域防災拠点」とまでは見做されておらず、五條市拠点施設だけが広域対応できるものとされていることが分かります。

また、2019年(平成31年)3月19日参議院外交防衛委員会での堀井巖議員の質問に対して、五條市の防災拠点に滑走路があれば、「南海トラフ地震等の大規模災害がもし発生した際には津波被害のおそれもなく、また周辺の和歌山、三重、大阪、各府県に所在する防災拠点に対する後方支援機能が期待できる」「また、紀伊半島の沿岸部や孤立集落等への救命救急のための迅速な部隊展開が可能であるという地理的優位性を踏まえると、自衛隊の広域防災拠点を確保する地域として適当である」という岩屋防衛大臣の答弁が残っています。

<https://kokkai.ndl.go.jp/#/detail?minId=119813950X00420190319&spkNum=38¤t=2>



とはいえ、莫大な事業費のかかる計画です。

南海トラフ地震で大きな災害を被るのは和歌山県や三重県などの沿岸部です。

これだけ大きな範囲の災害対応計画なら、奈良県ではなく関西広域連合など、もう少し規模の大きな事業主体である方が相応しい気もします。なぜ、奈良県の事業として、県南部だけでなく、和歌山県や三重県をカバーする計画が進んでいったのでしょうか？

関西広域連合は、島根県などを含み、かつ三重県を含まないので、受益者が異なるということもあるかもしれませんが、そもそも、関西広域連合としては、大災害時に各地の防災拠点が被災した場合の代わりとなる防災物資の代替受援先に兵庫県三木市を選定済みです。今も基幹的な広域受援拠点の位置を模索中だそうですが、最も人口の多いエリアをカバーする考え方を基本にすると、五條市が選ばれるとは限りません。

また、和歌山県については、白浜空港と旧白浜空港という隣接した二つの施設が大きい

な役割を期待されており、いかに南海トラフ地震対応の受益者とはいえ、自県の沿岸部への投資が最優先であり、奈良県の施設に協力金を出す考えにはならないでしょう。

であれば、あえて和歌山県・三重県の沿岸部を考えないという判断でもよいのでしょうか？ 奈良県南部の災害対応だけを意識するなら、固定翼機による大規模な物資搬入ではなく、ヘリコプターでの物資受け入れで間に合うという山下知事の意見にうなずいてよいのでしょうか？

しかしながら、重要な資料を提示しておきたいと思います。

災害にあうのは奈良県南部に限らないし、むしろ人口の集中している都市部・発生確率の低い内陸型の地震による災害というものも、私たちは、阪神・淡路大震災から学んでいます。五條市広域防災拠点の基本計画は、南海トラフ地震だけでなく、奈良市東縁断層帯地震にも対応するということをうたっています。

2003年(平成15年)に、国土交通省近畿地方整備局が発表している「阪神都市圏広域防災拠点整備基本構想」を内閣府のHPから、引用します。

「京阪神都市圏広域防災拠点整備基本構想」の公表について

平成15年6月20日 内閣府(防災担当) 国土交通省近畿地方整備局

阪神・淡路大震災を教訓に、広域防災拠点の必要性が強く認識され、中でも府県境を越えた防災体制の要となり、国の現地対策本部や府県等も含む合同本部となる「基幹的広域防災拠点」の整備が課題となっていました。このため、都市再生本部による都市再生プロジェクト第一次決定(平成13年6月)において、東京湾臨海部における基幹的広域防災拠点を整備することと、京阪神都市圏における基幹的広域防災拠点の必要性、広域防災拠点の適正配置を検討することが決定されました。

これを受け、基礎的調査を行ったあと、平成14年3月に有識者、関係省庁、関係府県市等により「京阪神都市圏広域防災拠点整備検討委員会」を設置し（委員長：吉川和広 京都大学名誉教授）、検討を行ってきましたが、このほど、検討結果として「京阪神都市圏広域防災拠点整備基本構想」がとりまとめられましたので、発表いたします。

【検討結果の主な内容】

1 京阪神都市圏における基幹的広域防災拠点等の必要性

我が国第2の大都市圏であり、府県境を越えて稠密な市街地が連たんしている京阪神都市圏においては、大規模災害に対して、府県境を越えた広域的な災害対策活動を行うための広域防災拠点等が必要であり、さらに広域的な救援活動など災害対策活動の核となる機能を併せ持った現地対策本部機能を備えた基幹的広域防災拠点の整備が不可欠。

2 広域防災拠点の配置

救援物資の広域輸送、備蓄、広域支援部隊のベースキャンプ、災害時医療支援など、主として人やモノの広域的な流れを扱う広域防災拠点については、以下の考え方に基づき配置（基本構想P12を参照）。

○稠密な市街地が連たんするエリアの周縁部

○陸上交通の結節点付近、海上輸送のための重要港湾付近、航空輸送のための空港付近

○都市構造・都市軸に応じて方面別に配置

○各府県に少なくとも一つのゾーンを配置

3 基幹的広域防災拠点の配置

国の現地対策本部、被災府県市の責任者や指定公共機関等の責任者からなる合同現地対策本部として機能するとともに、広域的な災害対策活動を効果的に展開するため必要な広域防災拠点の機能を併せ持つ基幹的広域防災拠点については、広域防災拠点の配置の考え方に加え、本部員の参集が迅速に行えること、多方面への的確な対応が可能なことを考慮し、次の配置ゾーン内のいずれかの地点に設けるべきであることを決定（基本構想P13を参照）。

- ①尼崎市・西宮市・芦屋市・神戸市における大阪湾沿岸及び三木市に近接する地域
- ②大阪湾沿岸で、舞洲から関西国際空港までの連たんした地域
- ③稠密な市街地の外縁部で、大阪府・京都府・奈良県の府県境に近接する地域

今後は本構想をもとに、基幹的広域防災拠点の整備について、例えば関係機関による協議会を設けるなどにより、配置ゾーン周辺の土地利用、面整備事業等の動向等を見据え、既存の公共施設等の活用も十分に視野に入れつつ、整備の実現の可能性という観点からの検討、関係機関の調整を行うこととしています。

<https://www.bousai.go.jp/kohou/oshirase/h15/030620keihan.html>



引用ここまで。この資料からはっきり分かるのは、「広域防災拠点は各府県に一つ」だが、「基幹的広域防災拠点」は、近隣府県にまたがるもので、荒井氏が作ろうとした五條市の施設は後者であり、山下氏が作ろうとしているのは前者だということでしょう。

「京阪神」の方は、人口密集地における内陸型の災害に対応する計画ですので、都市の外縁部が候補地とされているわけですが、2011年(平成23年)の東日本大震災前に想定されていたもので、南海トラフ地震による沿岸部の危険というものをあまり評価していないように思われます。東日本大震災以降は、この阪神都市圏防災拠点の議論がいったん停止して、南海トラフへの緊急対応が優先されるようになりますが、だからといって、

内陸での災害の危険が減ったわけではありません。

南海トラフへの対応とともに、都市への対応も兼ね合わせ、かつ、土地を用意することが出来る場所、大阪府・京都府・奈良県の境界と言えば、高山と言いたくなりますが、将来的な道路整備もセットで考えなくてはならないでしょう。現時点では、第二京阪、第二阪奈、京奈和、西名阪といった高速道路網のいずれかに、すぐに乗り入れることが出来る場所が現実的なものかもしれません。

そうした内陸への対応という視点からもう一度、本来は国や、関西広域連合でやるべき事業かもしれませんが、緊防債と JR による土砂提供で大幅にコストダウンした結果、「奈良県の事業」として実現可能な範囲に落とし込まれた五條市防災拠点を見つめ直した時、奈良県南部だけでなく、中央構造線断層帯地震等以外の、県北中部の内陸型の地震や災害に対応できるということは、十分に評価出来ることではないのかと思います。

白浜空港は、そもそも県外ですし、奈良市の被災に駆けつけるには距離があります。

山下知事が、奈良県広域消防組合本部と奈良医大を有する橿原市に防災拠点としての役割を期待すると言いだめたことは、県内の中央(といってもだいぶ北寄りですが)から、どの方向にもトラックで行けるという意味から、五條市防災拠点と似たような思想なのであると思います。橿原市は、京奈和自動車道と、南阪奈道路に繋がる大和高田バイパスの交点を持ち、169号線で南東部にもアクセスが可能です。

ただし、もちろん600mの滑走路を作る面積はありません。

追記。山下知事と県議会は、2024年(令和6年)6月、自衛隊を誘致したいと国に要望書を提出しました。また、同年8月の奈良県災害応急対策検討部会中間とりまとめでは、滑走路がなく、埋め立ても少ない五條市防災拠点案が提出されました。

メガソーラーで緊防債の許可をとれない場合、2025年(令和7年)までの緊防債の期限が切れて、36億3000万円かかっている五條市の用地購入費を県が全額負担しなければ

ならなくなる可能性があるため、自衛隊との交渉があるとか、メガソーラーにこだわらない別の計画があるという形で緊防債を確定させておきたいのでしょうか。

記者会見では、山下知事は、五條市が自衛隊を要望しているが、という質問に対して、候補地を曖昧にしたままの返事で済ませていましたが、他の場所に持っていくことは反対運動の起きる可能性に鑑みてあり得ません。

私は、総務省の緊防債も使いながら防衛費による土地活用に期待するということは、かつての緊防債の確保の苦労を思えば無理筋だと思うのですが、山下知事や県議会はそうは思っていないということなのでしょう。

そして、難解なことに、自衛隊を誘致したいと言いながら、山下知事は、『滑走路の予定地は標高 200m 以下なのに対し、その両側は奈良県側で標高 240m 超、和歌山県側で標高 300m 超の山に挟まれており「離着陸できない空港」になった恐れがある』と 2024 年(令和 6 年)5 月 10 日の関西プレスクラブ 303 回定例会で述べており、中間とりまとめにも滑走路は描かれていません。

たとえ 2000m の滑走路を準備しても自衛隊の常駐は出来ないと荒井氏が判断したものを、山下知事は、「600m の滑走路がなくても自衛隊が常駐してくれると思っている」ことになります。これは、国防レベルの「基幹的」な南海トラフ対応ではなく、県内災害への備えに自衛隊の常駐を期待していることになり、全県で唯一、今まで自衛隊が置かれて来なかった奈良県の誘致姿勢としては、本気度が薄いように思います。

また、「緊防債を、中間とりまとめ案で認可してもらえなかった場合、土地の買い取りだけでなく、防災拠点の整備そのものを県が実施するかどうか」という論点が新たに浮上してきそうですが、山下知事の五條市の土地に対する思い入れの薄い姿勢を見ると、広域防災拠点は橿原だけでよく、「五條市の土地は、すべて地権者に買い戻してもらおう」という結論になる可能性もありそうです。

(G)財政に余裕があるのかどうか。

政治的判断のポイントは、最終的には事業費の精査になるかと思われます。

「基幹的」な大規模広域防災拠点というものは、「無料ならあってもいいが、720億円、奈良県の自腹なら、今すぐはしんどい、もっと安上がりな方法はないのか」という意見が多いのではないのでしょうか？

では、何億円くらいであれば、県民が許容出来る範囲になるのでしょうか？

そうした中で、荒井氏は、緊防債とりニア発生土の提供を受けることにより、財政負担を現実的な財政計画の範疇に落とし込むことに成功していました。

山下知事は、関連道路も含め約1000億円の事業費であると述べていますが、もう少し丁寧に確認すると720億円のほか、京奈和自動車道五條西ICから防災拠点までの自衛隊の車輛を通す道路建設費260億円、合計は980億円。

うち、720億円については、10割起債で7割が交付税措置ということは、216億円の県費負担、さらに260億円の道路費は、仮に、補助金や交付税措置が無いものとして、476億円を20年間で使っていく(23.8億円/年)ということになるかと思えます。

ここで、奈良県の債権残高の推移ですが、荒井氏が知事になった2007年(平成19年)の県債残高総額9783億円。うち交付税措置なし4496億円。16年後、荒井氏が知事退任となった2023年(令和5年)県債残高総額9067億円。うち交付税措置なし3423億円。

16年間の最初と最後を比較するなら、総額で9783億円－9067億円＝716億円の減。(45億円/年)。うち交付税措置なし4052億円－3423億円＝629億円の減。(39億円/年)

20年間で総額980億円(49億円/年)、交付税措置なしで(23.8億円/年)を使ったとし

ても、問題なく消化出来そうです。

ここに、JR線の改良費、王寺駅のショートカットで新線を敷設する金額を追加すべきかもしれませんが、仮にそれを500mで100億円くらいで入れたとしても総額1080億円(54億円/年)、交付税措置なし576億円(28.8億円/年)。

借換債を活用すれば20年ほどではなく、もっと長い期間で償還出来ますし、鉄道改良事業は、関空直結で利益があがるJR西日本の財政負担もあり得るのかもしれませんが。

いずれにせよ、交付税措置のない借金を(39億円/年)返してきた実績からすれば、無理のない数字です。そして、何よりも、この投資はリニア新駅の直接・間接合計420億円の経済効果を奈良県全体に波及させるという期待値を含んでいます。

新幹線の間駅というものは、作りさえすればよいのではなく、作ったはいいものの、使われずにいる失敗駅がたくさんあります。リニア中央新幹線の駅は、どこでもよいわけではなく、「誰か」にとって、もっとも効果の高い場所に置かれるべきです。もしも、「関西広域連合」が多くの経費を負担してJRを支援するなら、「関西広域連合」の要望を汲みながらJRが駅位置の決定を行うでしょうし、「奈良県」がJRを支援するなら、JRも「奈良県」の要望を無下にしにくくなることでしょう。

一番おかしいのは、奈良県の事業なのに広域の事業をやることで、そういう意味においては五條市の事業が県財政には重いということは間違いではないと思っています。

しかし、だからこそ、近畿知事会が奈良県事業に対する国からの支援を一緒になって要請してくれて、緊防債も約束されているわけです。山下案では、近畿知事会が応援できるような広域的な災害対応はなく、大阪延伸の前倒しもあり得ません。緊防債の許可も不明です。そして、にも関わらず、駅位置は関西政財界に慮った学研都市志向です。

どうみても、矛盾が大きすぎます。JRの意志を高度なレベルで確認する必要がありますが、まずは県民の皆さまからのご意見を待ちたいと思います。(了)