

日本の未来のために **リニア**を、**京都**へ。

全国新幹線鉄道整備法

全国新幹線鉄道整備法(施行令)では、基本計画は、輸送需要量の見通し、時間短縮・輸送力増加による経済的効果等の調査結果に基づいて決定するとしています。

❁ 法第4条の趣旨

国土交通大臣は、鉄道輸送の需要の動向、国土開発の重点的な方向その他新幹線鉄道の効果的な整備を図るため必要な事項を考慮し、基本計画(ルートの主要な経過地等)を決定しなければならない。

❁ 法施行令第2条の趣旨

基本計画を決定する場合には、

- ①新幹線鉄道の輸送需要量の見通し ②所要輸送時間の短縮、輸送力の増加がもたらす経済的効果の調査の結果に基づかなければならない。

新しい国土軸となるリニア中央新幹線は、日本の未来にとって最適な内容(経済効果、既存鉄道網とのネットワーク、採算性など)で整備されるべきです。

今、取り組まなければ、リニアが京都駅を通ることはありません!!

❁ 大阪までの全線同時開業を実現する必要があります。

❁ 41年前の計画が見直されることなく進んでおり、このままではリニアは京都駅を通りません。

皆様の力を結集し、
リニア京都誘致の実現を!

配布協力: 京都タクシー業務センター
TEL: 075-672-1110

発行: 京都市総合企画局リニア誘致推進室
TEL: 075-222-3059

発行年月: 平成26年6月 印刷物番号: 第263043号



日本の未来のために

リニアを、京都へ。

国家政策として、最適なルートで整備を!



東京・大阪間の全線同時開業の実現を

関西国際空港への延伸の実現を

京都駅ルートの実現を

日本の中心，京都へリニアを！

日本の未来のために **リニア**を、**京都**へ。

リニア中央新幹線の現行計画

開業時期

東京・名古屋間 平成39年(2027年)
名古屋・大阪間 平成57年(2045年)

平成6年に関西国際空港が開港

名古屋・大阪間の整備ルート (主な経路地:奈良市付近)

昭和48年に「基本計画」、平成23年に「整備計画」が決定
今から41年前に時速250kmの新幹線を前提とした「第二東海道新幹線」とし決定されたものとなり、その後、検証が行われておりません。

大阪開業が18年遅れ

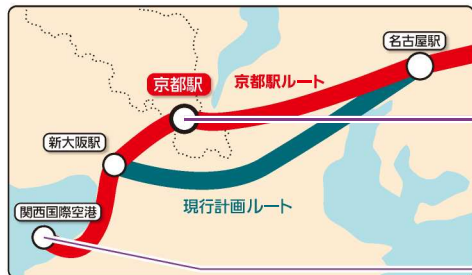
東京一極集中が加速するとともに、
関西経済の地盤沈下が危惧される。

空港と結節しない基本計画のまま

京都を通らないルートで整備

京都が日本の新たな国土軸から
外れることは国益を損なう。

京都駅ルートと現行ルート



リニア京都駅(想定)

- 京都駅の地下に建設し、乗客は垂直移動して既存の鉄道へ
- 京都市内は、地下40m以深の大深度地下空間を走行

関空へのリニア延伸

- 新大阪から関西国際空港へリニアを延伸すれば、京都駅まで約15分



東京・大阪間の全線同時開業

関西国際空港へのリニア延伸(アクセス改善)

京都駅ルートの実現

東京・大阪間全線同時開業は不可欠です

- 大阪開業は、名古屋開業から18年も遅れることとなり、このままでは、東京一極集中がさらに進み、関西の地盤沈下が危惧されます。
- 関西圏の発展とリニア整備効果の最大化のために、東京・大阪間の全線同時開業は不可欠です。

リニアで関西国際空港までのアクセス改善

- リニアによる関空へのアクセス改善により、関空の国際インフラとしての機能を飛躍的に高めることができます。
- 関空は日本で唯一の24時間の国際空港で、延伸が実現すれば首都圏まで75分で行くことができ、我が国の産業、文化振興や観光立国としての大きな推進力となります。

京都駅ルートの実現が必要です

日本の精神文化、ものづくり、学術、文化、芸術、宗教等の中心である京都が、新たな国土軸から外れることは、国家の損失です。

※ 京都駅ルートの優れたところ

- 京都駅は、東海道本線、山陰本線、湖西線、北陸本線、近鉄、市営地下鉄など既存の鉄道ネットワークと結節。乗継アクセスが便利な京都駅を通ることで、広いエリアで整備効果を楽しみ、多くの利用者や大きな経済波及効果が見込まれます。

新幹線と時速500kmのリニアは全く違う乗り物。

整備の位置づけが、「第二東海道新幹線」からリニアによる整備を前提とした「新たな国土軸の形成」に置き換わるのであれば、改めて経済効果等の調査を行い、最適なルートの比較検討を。

- 京都駅南口は、地質が固く、用地買収が不要で騒音の心配もない、地下40mに駅を設置することができます。
- 内陸にある京都は、南海トラフによる影響が少なく、津波の心配もありません。

ご存じですか？

リニア開業後は、東海道新幹線「のぞみ」の運行本数が激減し、京都と首都圏との移動が不便になります。

50年前も…

50年前、東海道新幹線は、当初は「京都駅」を通らない計画でした。しかし、当時の京都市民や財界など京都全体が大きく動き、東海道新幹線は「京都駅」に停まることになりました。



【昭和39年8月19日付 京都新聞提供】