

# 京都誘致に関する情勢報告

## ■ 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)

## ■ 名古屋・大阪間の整備ルート

昭和48年に「基本計画」、平成23年に「整備計画」が決定 (主な経過地:奈良市付近)

## ■ 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。

## ■ 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。

オール京都で活動していくことを総会で決定(平成24年9月)

- ・ 「京都駅ルート」の実現
- ・ 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)

- 昭和48年11月 「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める**基本計画**」の決定  
(主要な経過地: 甲府市付近、名古屋市付近、奈良市付近)
- 平成元年12月 平成2年度政府予算案で、リニア山梨実験線(先行区間)を承認
- 平成2年1月 「京都府中央リニアエクスプレス推進協議会」設立
- 平成19年12月 JR東海が、南アルプスルートにより全額自己負担で建設すると発表
- 平成22年2月 国土交通大臣が、交通政策審議会へ諮問
- 平成22年7月 「明日の京都の高速鉄道検討委員会」を設置(京都府、京都市、経済界)
- 平成23年5月 国土交通大臣が、
  - ・JR東海に対し、営業主体及び建設主体を指名するとともに、建設を指示
  - ・中央新幹線の**整備計画**を決定(主要な経過地が奈良市付近のまま)
- 平成23年12月 JR東海が、東京・名古屋間の環境影響評価(現地調査)を開始
- 平成24年2月 「明日の京都の高速鉄道検討委員会」が「京都駅ルートの実現」を提言
- 平成24年9月 「京都府中央リニアエクスプレス推進協議会」総会を開催
- 平成24年10月 「リニア中央新幹線の京都駅ルート実現を推進する京都市会議員連盟」発足
- 平成25年6月 国土交通大臣が「奈良市付近を通過する現在の整備計画通りに進めることが現時点では適当」と国会答弁
- 平成25年9月 JR東海が、東京・名古屋間の環境影響評価準備書を公表し、駅の位置と詳細ルートを示す。
- 平成25年10月 JR東海が、名古屋・大阪間の費用について「(無利子融資など資金調達面で)国から特別な配慮のある提案があれば受け入れを検討したい」と発言

# 「京都駅ルート」と現行計画



		京都駅ルート		現行計画	
路線長		146 km		152 km	
所要時間		25分		22分	
建設費	路線	2.94兆円	3.45兆円	2.70兆円	3.17兆円
	駅	0.51兆円		0.47兆円	
		4駅		3駅	
利用者便益		約2,070億円/年		約1,880億円/年	
事業者便益		約590億円/年		約330億円/年	
経済波及効果		約690億円/年		約650億円/年	

(明日の京都の高速鉄道検討委員会「資料」より)

昭和48年の「基本計画」で決定された現行ルートは、リニア技術を前提としたものではなく、東海道新幹線の老朽化や事故に備えた代替ルート＝「第二東海道新幹線」



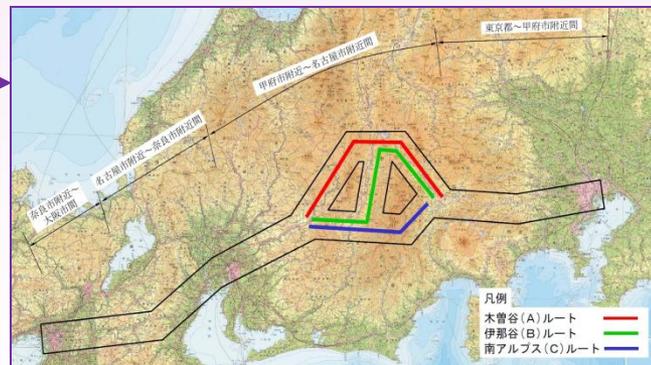
その後の社会情勢や鉄道技術の変化等を踏まえ、改めて国家政策として、我が国にとっての最適ルートを比較検討すべき

○ 東京・名古屋間は、今日的な前提条件(リニア技術等)のもとで3つのルートが検討されました。

○ 中央新幹線の「基本計画」と同時期(昭和48年)に「整備計画」が決定された北陸新幹線については、ルートの議論がされています。

※ 北陸新幹線は、「整備計画」では「小浜市付近」を通るルートで決定済。

しかし、敦賀以西のルートについて3つのルートが議論され、経済効果やコストの観点から、関西広域連合は「米原ルート」を最も優位とする考え方を国に提案しています。



交通政策審議会中央新幹線小委員会(※)においては、3つのルートが検討されました。

※ 「整備計画」決定のため、平成22年に諮問を受け、平成23年に答申

- **新たな国土軸となるリニア中央新幹線は、国家政策として我が国にとって最適なルートで整備すべきであり、国民的な議論が必要**
- **21世紀の日本の発展にとって、精神文化、ものづくり、学術、文化、芸術、宗教、観光振興などの要素が極めて重要**
- **千年を超えて国土軸の中心にあり、世界の人々を魅了し続ける京都が、これからも我が国の文化首都としての使命を果たすことは、国益に合致**

さらに、

- **京都駅は、既存の鉄道ネットワーク（東海道新幹線、東海道本線、山陰本線、北陸本線、湖西線など）と結節。乗り継ぎ利便性が高い京都駅を通過することで、より多くの需要が生まれ、採算性も向上**
- **京都府内はもとより、近隣府県の広いエリアの方々が、リニアの整備効果（時間短縮）を享受**

## ① ポスター・チラシ



## ③ 市バス・地下鉄を活用した広告 (H25. 11月)



## ② 新聞広告



## ④ 市民しんぶん (H26. 1月)



## シール・ステッカー



## 映画広報(京都市内映画館)



# 京都誘致に賛同いただいている皆様 (平成26年1月14日現在)



秋道 智彌	上田 正昭	小川 後楽	木村 重信	品川 幹雄	龍村 光峯	中野 重治	平田 邦夫	道端 進	山本 徳治
麻生 圭子	上原 恵美	荻田 築	木田 安彦	渋谷 天外	建畠 哲	中村 良夫	樋口 忠彦	光井 正人	山本巳根子
新木 直人	上村多恵子	尾崎 護	久須美宣子	白幡洋三郎	田中 誠二	中島 貞夫	深川 誠	宮崎八重子	山本 芳孝
池田 寿子	内田 昌一	朧谷 壽	久野 幹雄	ジョー 岡田	田中田鶴子	成吉 栄	福井 正興	水谷 幸正	吉澤 五郎
石毛 直道	梅原 猛	梯 義行	黒竹 節人	杉田 啓三	田中安比呂	南部 孝男	船越 徹	宗田 好史	吉田孝次郎
石田 隆一	尾池 和夫	片岡仁左衛門	栗山 信也	杉田 繁治	田端 泰子	長尾 真	船戸 潤子	村井 康彦	吉田 忠嗣
市川 猿翁	大西國太郎	片山 幽雪	久保田敏子	杉原 利朗	司 太夫	永田 和宏	富士谷あつ子	村上 周三	頼富 本宏
市田 ひろみ	大西清右衛門	笠置 明弘	河野雄一郎	杉本 明夫	塚本 能交	長田 豊臣	藤原 勝紀	村田 純一	楊 正武
井上 満郎	大谷 孝彦	柏原 康夫	小泉 淑子	鈴木 晶子	常森 壽子	西川 影戀	星川 茂一	村田 吉弘	樂吉左衛門
井上八千代	大谷 泰夫	糟谷 敏秀	小杉 善信	瀬戸口烈司	辻 弘嗣	西村 恵信	細辻伊兵衛	村松 岐夫	劉 和輝
伊藤 謙介	大橋 進也	香取 照幸	小山 明美	千 玄室	津川 雅彦	布垣 豊	堀場 厚	物部 展国	冷泉貴実子
井端 泰彦	大社 貴子	河合 雅雄	後藤 典生	千 宗左	津田 純一	畑 正高	堀場 雅夫	森田 嘉一	冷泉 為人
今城 健晴	丘 眞奈美	川村 翠	斎藤 公男	千 宗室	寺田千代乃	端 信行	ボール マッカーシー	森永 敏夫	若林 靖永
岩井 一路	岡崎 甚幸	梶田 叡一	斎藤 茂	千 宗守	東樋口 護	芳賀 徹	松井 清	森本 幸裕	渡邊 定夫
岩崎 裕美	岡田 榮	岸本 喜樹朗	坂 篤郎	高階 秀爾	藤後 幸生	平井 義久	松浜 省三	山折 哲雄	渡部 隆夫
岩淵龍太郎	岡田 節人	北見 貴志	佐藤 研一郎	高田 宏	徳久 治彦	平岡 彰信	松村 靖	山上 徹	渡邊 五郎
井尻 弘之	奥井 ゆに	衣笠 祥雄	佐藤 禎一	高松 伸	富永 茂樹	平岡 宏歸	松本美幸子	山本 和彦	和地 孝
于 修忠	奥野 史子	金(高橋)美花	潮江 宏三	竹中 徹男	中西 進	平岡 佳道	三浦 正毅	山本 壯太	

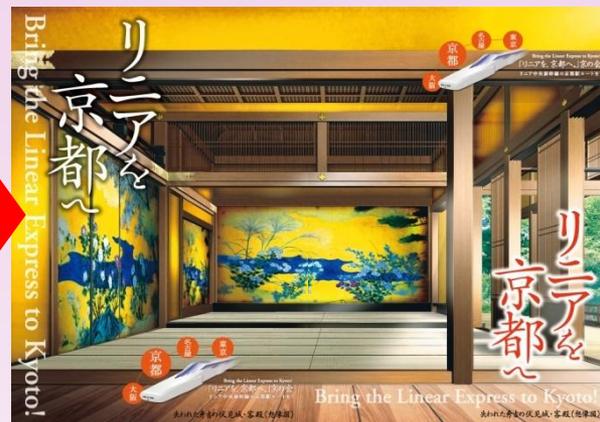
(敬称略、順不同)

# 京都の皆様による主体的な活動

- 「「リニアを、京都へ。」京の会」(事務局:高台寺) 呼びかけ人(京都観光おもてなし大使等)を中心に、国策として「京都駅ルート」実現を要望する署名活動(宛先:内閣総理大臣、国土交通大臣)を展開 PRポスター(4000枚)を作成

- (株)リーフ・パブリケーションズ 月刊情報誌「Leaf」(10万部発行、毎月25日発売)において、毎月リニア京都誘致をPR

- 京都府タクシー協会・京都タクシー業務センター 京都府内を走るタクシー7000台のリアウインドウにPR広告を掲出



## ■ 国

- ・ **国土交通大臣**(平成25年6月21日)  
「奈良市付近を通過する現在の整備計画通りに進めることが現時点では適当」と国会答弁
- ・ **国土強靱化政策大綱**(平成25年12月17日決定)  
(リニア中央新幹線について)「その超高速性により国土構造の変革をもたらす国家的見地に立ったプロジェクト」と記載

## ■ 経済界

- ・ **関西経済同友会**(平成25年10月30日記者会見)  
鳥井代表幹事(サントリーHD副社長)  
「(名古屋以西のルートについて) 関空と新大阪と京都を結ぶ方が経済効果が大きいという議論がある。関西としてどういう交通網がいいのか議論すべき」  
加藤代表幹事(日本生命副会長)「(アジアからの訪日客を取り込む観点から) 一番いいルートを議論してそれに沿ってやるべき」
- ・ **日本経済団体連合会**(平成25年11月25日記者会見)  
米倉会長(住友化学会長)  
「(ルートについて)どちらがいいかは専門家に任せた方がいい。(整備費が)安いからといって、通っても利用がない、効果がないというのでは困る。」
- ・ **関西経済連合会**(平成25年12月16日記者会見)  
森会長(関西電力会長)  
「(どちらのルートがいいかは)微妙な問題なので、今の段階で言う状況にない。(同時開業のため)できるだけ早い時期に関西の考え方が一つにまとまるよう取り組みたい。」  
リニア中央新幹線大阪同時開業決起大会(平成25年12月13日、関西広域連合等と共催)  
関西の総意として、全線同時開業に向けた活動を展開することを決議  
決議項目 ①リニア中央新幹線を国家プロジェクトと位置づけ、政府として東京～大阪間の全線同時開業を推進すること  
②名古屋～大阪間の整備にあたって、国費投入も含め、国としてその整備促進手法を主体的に検討すること

## ■ 関西広域連合

- ・ **要望活動**(平成25年11月8日)  
リニア中央新幹線全線同時開業について要望(要望先: 自民党超電導リニア鉄道に関する特別委員会、国土交通省)

