

平成24年度活動方針（案）

考え方

新たな国土軸である「リニア中央新幹線」が、京都を通らないルートで整備されることは、京都のみならず、我が国にとって、大きな損失をもたらすものである。

関西全体の発展のためにも、「京都駅ルート」を推進するとともに、東京・大阪間全線の一体的かつ早期の開業、関西国際空港へのアクセス改善に向け、関西の諸団体とも連携を図りながら取組を進めていく。

京都府中央リニアエクスプレス推進協議会の活動の柱

1 行政，議会，経済，文化，学術をはじめとするオール京都による活動

①国，JR東海への要望

京都が一丸となって、国，JR東海に対し要望活動を行う。

②オール京都の機運の醸成

あらゆる広報媒体を活用し、府民に分かりやすい広報啓発を継続的に実施する。

2 関西全体での連携

①関西広域連合，経済団体をはじめとする各種団体等との連携

関西経済活性化のため、「京都駅ルート」による東京・大阪間全線の一体的な早期開業、関西国際空港へのアクセス改善の実現に向け、関西広域連合、経済、文化、学術団体等と連携した活動を図る。

3 全国レベルの「リニア中央新幹線」京都誘致活動の展開

①全国の文化，学術，経済などの分野において第一線で活躍される方からの発信

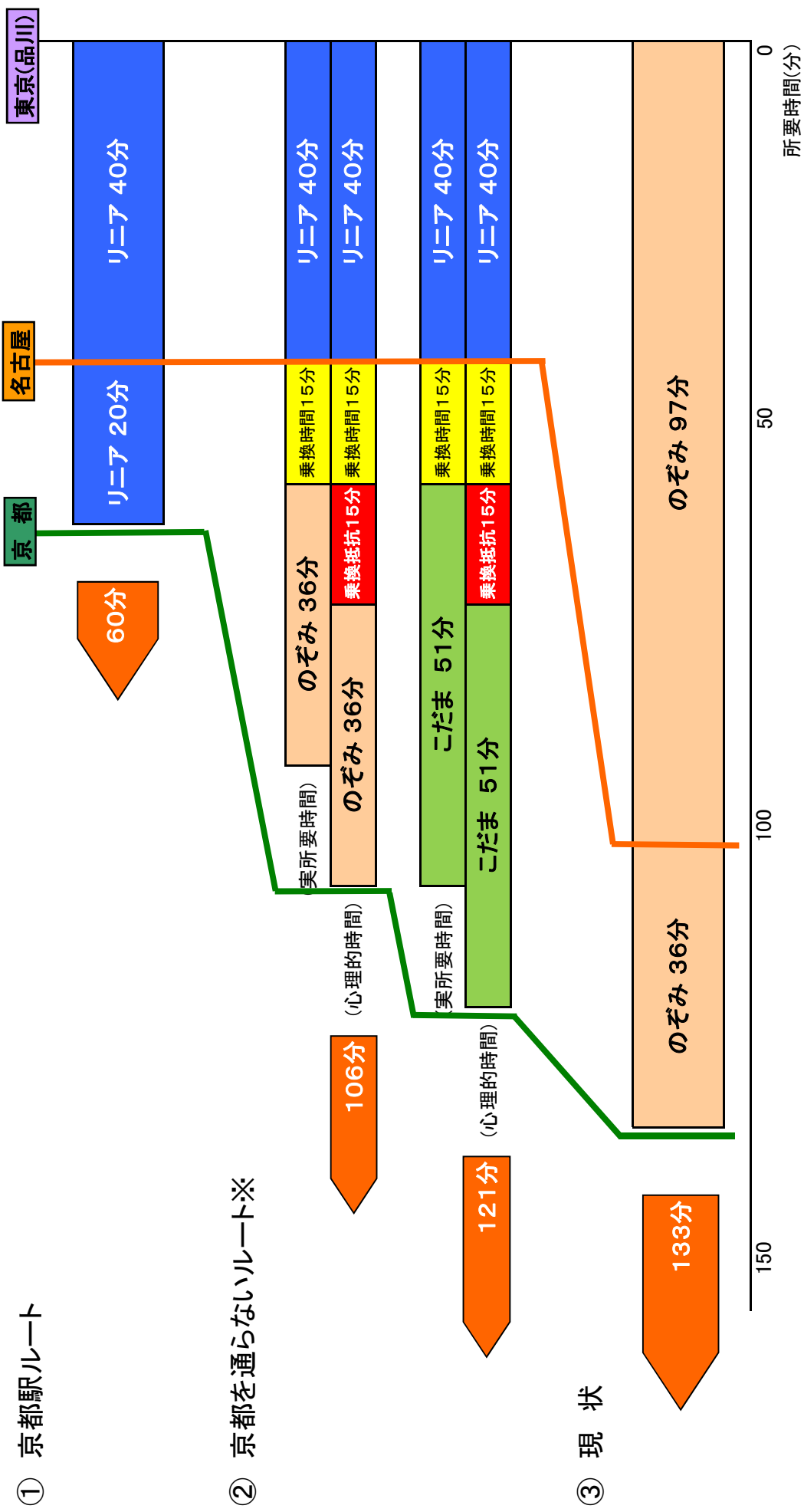
我が国の文化、芸術、学術、経済、観光等の新たな国土軸としての役割を果たす「リニア中央新幹線」の「京都駅ルート」実現は、京都のみならず、日本全体にとって必要であるとの観点から、全国の発信力のある方々の協力を得て、「リニア中央新幹線」京都誘致の意義と効果を発信する。

②首都圏等における活動

首都圏等に向けて「リニア中央新幹線」京都誘致の必要性を発信するための企画を実施する。

リニア中央新幹線「京都駅ルート」の必要性

○リニア中央新幹線のルート別移動時間

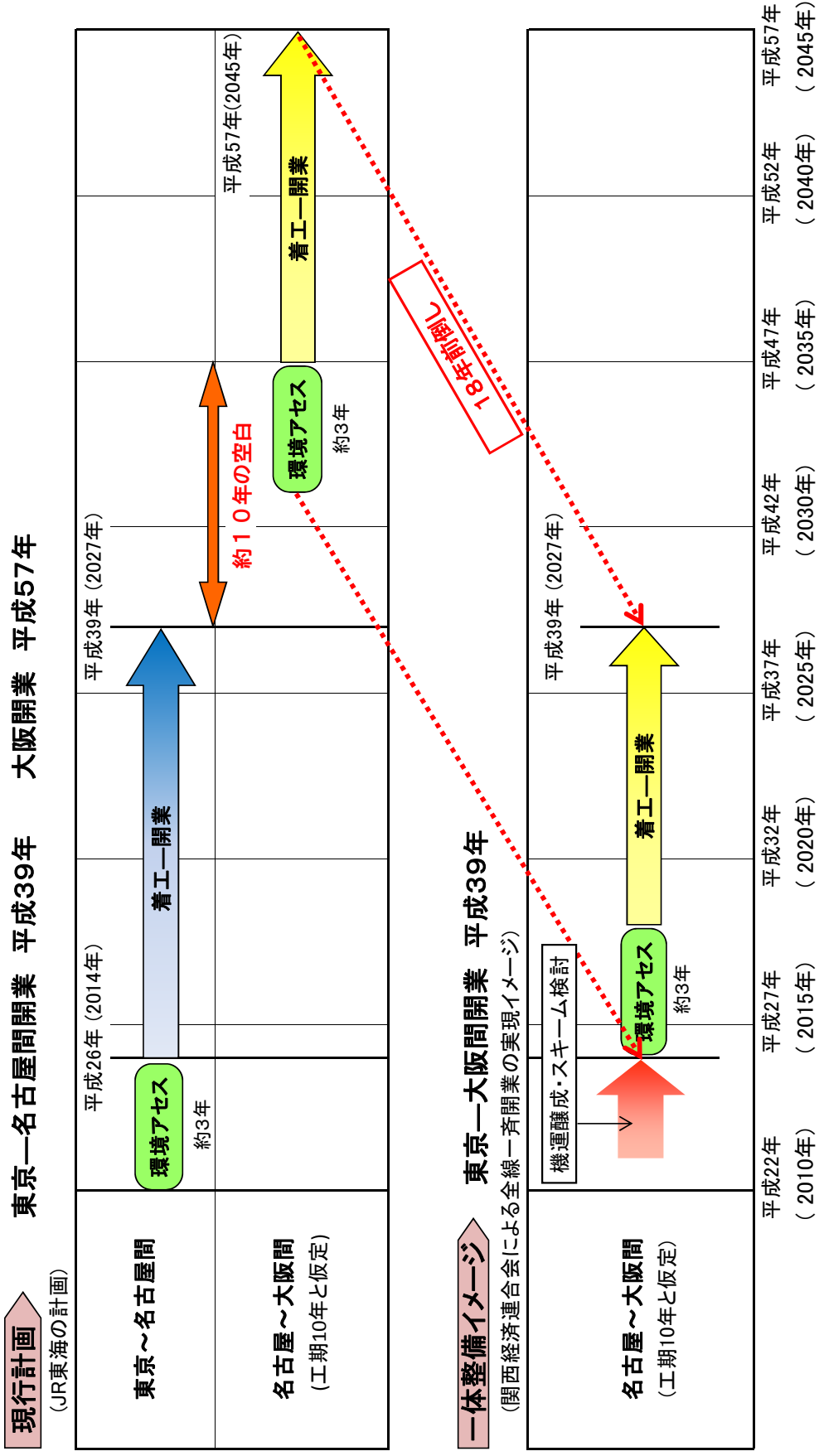


※ ・リニア中央新幹線の東京・大阪間の開業後は、東海道新幹線「のぞみ」の本数が減少し、「こだま」による入洛が主となると考えられる。
 ・名古屋での乗換時間(約15分)+乗換抵抗(心理的な抵抗感(不便さ))(約15分)と仮定している。

(関西経済連合会シンポジウムの資料(H24. 5. 21開催)を参考に作成)

リニア中央新幹線の東京・大阪間の一体的かつ早期の同時開業を行う必要性 2-1

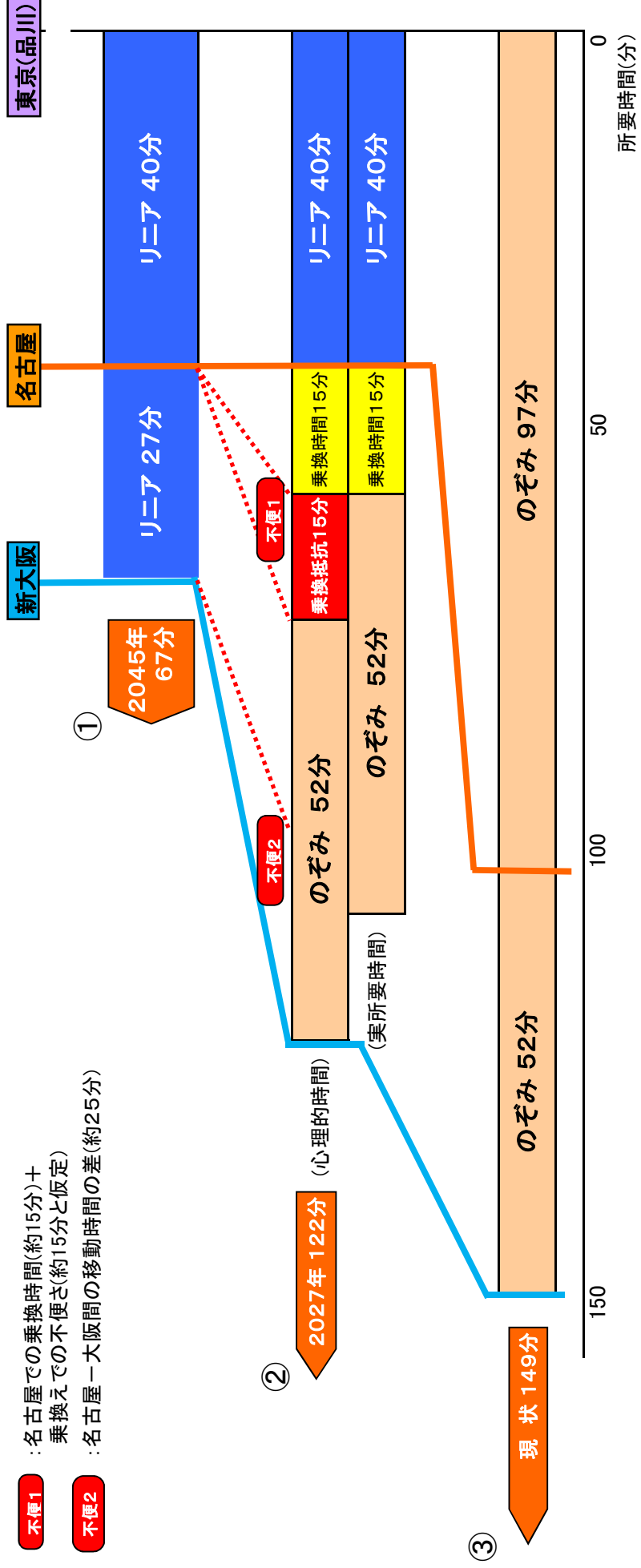
○リニア中央新幹線の大阪開業早期化について



(関西経済連合会シンポジウムの資料(H24. 5. 21開催)を参考に作成)

リニア中央新幹線の東京・大阪間の一体的かつ早期の同時開業を行う必要性 2-2

○リニア中央新幹線開業前後の所要時間(試算)



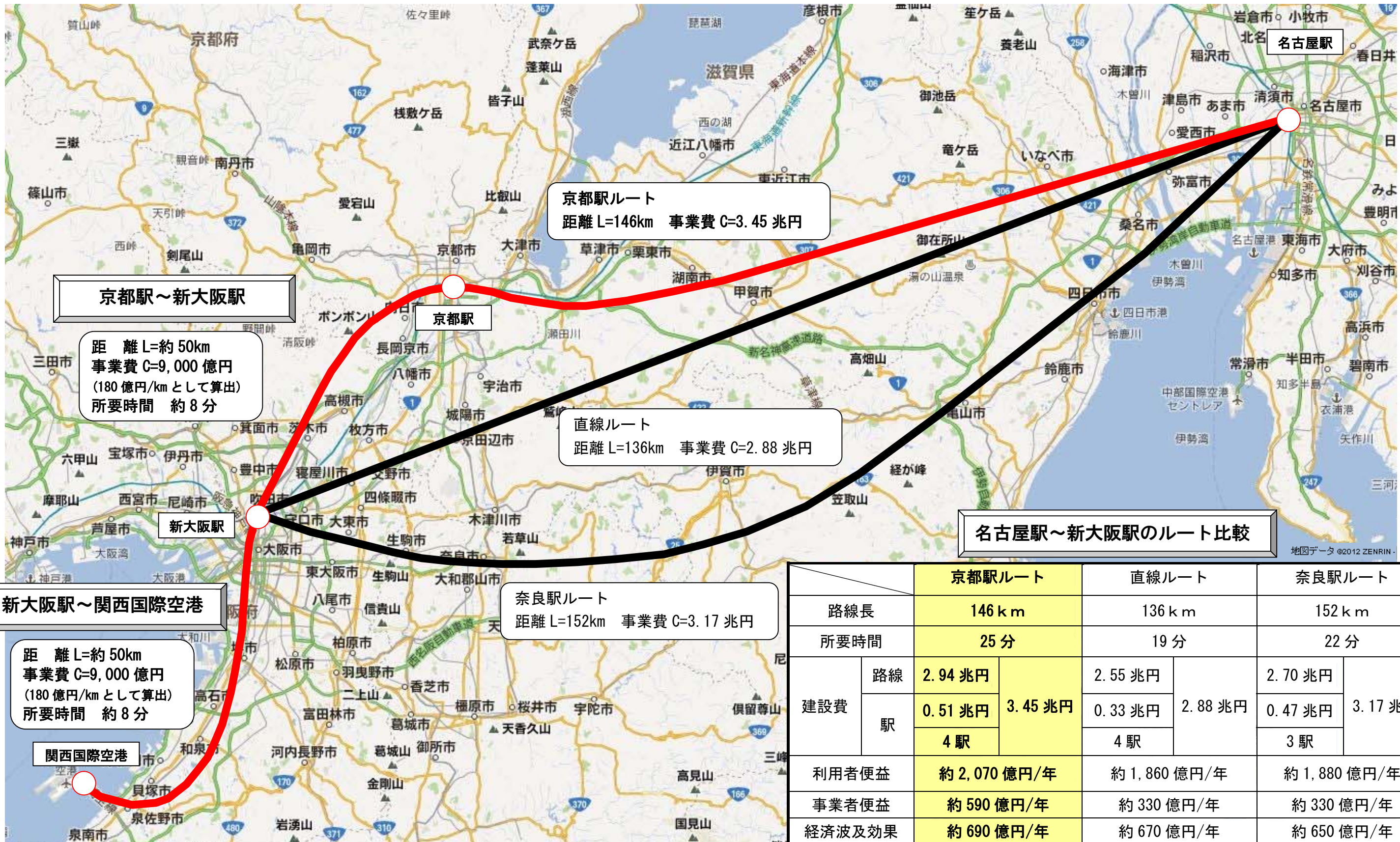
(関西経済連合会シンポジウムの資料(H24. 5. 21開催)を参考に作成)

○JR東海による計画内容

東京～名古屋間	東京～大阪間	
開業年	2027年	2045年
所要時間	40分	67分
料金(対現行)	+700円程度	+1,000円程度

(国土交通省 交通政策審議会陸上交通分科会鉄道部会 中央新幹線小委員会 JR東海提示資料より抜粋)

リニア中央新幹線の延伸による関西国際空港へのアクセス改善



「明日の京都の高速鉄道検討委員会」提言(H24.2)をもとに京都市作成