

# 1 リニア中央新幹線「京都駅ルート」の実現

(国土交通省)

東京・名古屋・大阪を最短・最速で結ぶ新たな国土軸であるリニア中央新幹線につきましては、平成23年5月に決定された国の整備計画においても「奈良市付近」が主な経由地とされており、整備ルートに京都が含まれていません。

リニア中央新幹線のルートは、定量的な分析により、事業者の採算性、利用者の便益、地域経済、観光振興その他の社会的影響等を総合的に評価し、国全体にとって最も優れたものが採用されるべきでありながら、昭和48年に告示された全国新幹線鉄道整備法に基づく「中央新幹線」の基本計画策定時から今日に至るまで、名古屋・大阪間ルートの定量的な比較分析は行われておりません。

京都市におきましては、かねてから、京都府や京都府商工会議所連合会等とともに、リニア中央新幹線の整備推進及び京都を通るルートの実現に向けて、要望を重ねてきたところであり、平成22年7月には京都府、京都府商工会議所連合会と共同で設置した「明日の京都の高速鉄道検討委員会」において、関西全体に及ぼす経済効果について検討され、平成24年2月に「京都駅ルートが最適である」との提言が発表されております。また、大学や文化・観光、メディア界も含めたオール京都の体制で京都の未来像を議論する「未来の京都を考える懇話会」におきましても、リニア京都ルートを含む「人・ものをつなぐ交通インフラの整備」を提案しております。

京都市は、千年を超えて都であり続けた世界的にも稀有な都市であり、我が国の文化、芸術、学術、宗教、伝統産業、観光等の中心として、多くの国賓をはじめ、世界の人々を魅了し続けている都市であります。加えて、歴史的にも京都は日本の交通の要衝であり、首都圏における大災害等の発生に備える観点からも、新たな国土軸となるリニア中央新幹線が、京都市を通らないルートで整備されることは、百年後、千年後の我が国にとって大きな損失をもたらすと考えます。

将来的な京都と関西国際空港とのアクセス改善も見据え、リニア中央新幹線の京都駅ルートを実現し、京都へアクセスするための広域交通網を充実することは、関西全体に大きな経済効果をもたらすものであり、京都市が国内外に果たす重要性も踏まえ、次のとおり提案します。

## 提案事項

リニア中央新幹線の京都駅ルートの実現

京都市・京都府共同提案

## 「世界の文化首都・京都」

### 【国際文化観光都市】

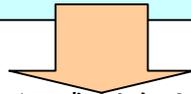
- ・ 入洛観光客 5,000 万人の達成（平成 20 年）
- ・ 外国人宿泊観光客数は、平成 15 年～20 年の 5 年間で倍増（平成 15 年 45 万人 ⇒ 平成 20 年 94 万人）

### 【ものづくり都市】

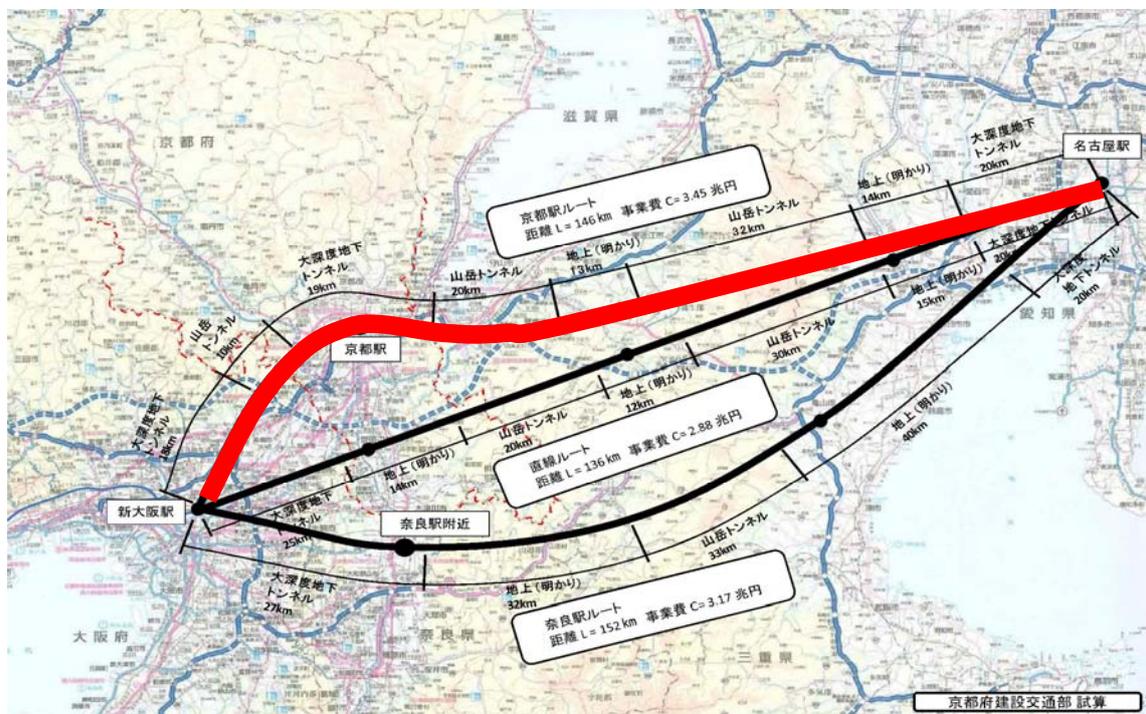
- ・ 伝統産業からベンチャービジネスまでの多彩な中小企業が集積
- ・ 国内外の市場で高いシェアを誇る研究開発型企業が多数立地
- ・ 国や民間企業の研究所が多数設置

### 【大学のまち】

- ・ 政令市で最多の大学が立地（大学・短期大学数 37 校）
- ・ 人口に対する学生数の割合は全国最高（約 10%）
- ・ 大学のまち交流センターを拠点として、大学連携の力を生かした先駆的な取組



## 「明日の京都の高速鉄道検討委員会提言」（平成 24 年 2 月）における名古屋・大阪間のルート比較



	京都駅ルート	直線ルート	奈良駅ルート
想定駅	京都駅	長池駅付近	奈良駅付近
路線長	146 km	136 km	152 km
所要時間	25 分	19 分	22 分
建設費	3.45 兆円	2.88 兆円	3.17 兆円
利用者便益	約 2,070 億円/年	約 1,860 億円/年	約 1,880 億円/年
事業者便益	約 590 億円/年	約 330 億円/年	約 330 億円/年
経済波及効果	約 690 億円/年	約 670 億円/年	約 650 億円/年

東京～名古屋間と同様の判断をすれば、名古屋～大阪間においては、利用者便益、事業者便益、経済波及効果のいずれの点でも京都駅ルートが高い。



**京都駅を通らないルートでのリニア中央新幹線整備は、地域経済に大きな影響を与え、観光立国を目指すわが国にとって、大きな損失に！**