

1 リニア中央新幹線の大阪までの同時開業, 関西国際空港へのアクセス改善及び「京都駅ルート」の実現 (国土交通省)

▶ 全国新幹線鉄道整備法の趣旨に基づき最適なルートの検証が必要

リニア中央新幹線の整備は、21世紀の我が国の国土軸のあり方に関わる極めて重要な国家政策であります。

このため、新たな国土軸となるリニア中央新幹線の整備ルートについては、需要予測や経済波及効果等について複数のルートを比較検討し、最適な内容（経済効果、既存鉄道網との結節、採算性等）で、国において決定されるべきと考えます。

昭和48年に決定された全国新幹線鉄道整備法に基づく基本計画では、超電導リニアの技術を前提とせず、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」として、主要な経過地が定められました。

しかしながら、平成23年5月に決定された現在の整備計画は、超電導リニアの技術の導入を前提としており、40年以上前の基本計画と比べ、需要予測、時間短縮による経済効果等に影響があるにもかかわらず、一度もルートや主要な経過地の検証がされることなく、「第二東海道新幹線」としてのルートがそのまま踏襲されていることから、今、改めて、法の趣旨に基づいたルートの検証が必要です。

▶ 名古屋・大阪間の同時開業, 関西国際空港へのアクセス改善, 「京都駅ルート」の実現

名古屋・大阪間の開業について、東京・名古屋間の開業（平成39年予定）から18年遅れることになる現在の計画では、東京一極集中が更に加速するおそれがあり、国土の調和ある発展のためには、同時開業は不可欠であります。

また、関西国際空港まで延伸し、国内唯一の完全24時間空港と首都圏がつながることで、我が国の産業振興や観光立国の実現にとって大きな推進力となります。

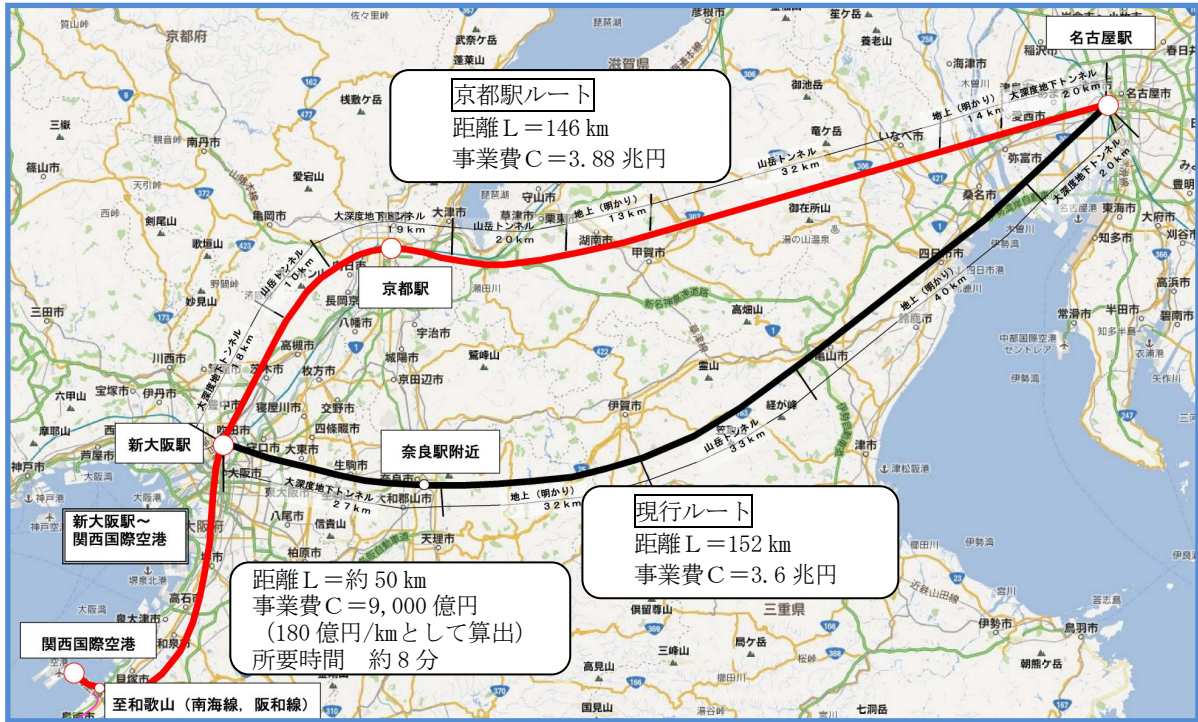
さらには、京都は、千年を超えて、日本の精神文化、ものづくり、学術、文化、芸術、宗教等の中心として、多くの国賓をはじめ、国内外の人々を魅了し続けている都市であり、リニア中央新幹線が、既存の鉄道ネットワークとの結節にも優れた京都駅を通ることは、日本の未来のために必要なことであると考えます。

つきましては、我が国にとって最適なルートを比較検討していただくとともに、国家政策として整備を推進し効果を最大限に発揮させるため、次のとおり求めます。

提案・要望事項 市・府共同提案

- 1 「リニア中央新幹線」の国家プロジェクトとしての整備及び東京・大阪間の同時開業のための支援
- 2 国際拠点空港である関西国際空港へのリニア延伸によるアクセス改善
- 3 「京都駅ルート」の実現

京都駅ルートと現行ルート



(「明日の京都の高速鉄道検討委員会」資料より作成)

全国新幹線鉄道整備法第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。

同法施行令第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。

〇リニア中央新幹線の整備に関する試算

乗客数は4倍！！

経済波及効果は2倍！！

| | 京都駅ルート | 現行ルート |
|--------------------|-----------|---------|
| 首都圏からの乗客数予測 | 1,200万人/年 | 300万人/年 |
| 首都圏からの利用者による経済波及効果 | 810億円/年 | 420億円/年 |

京都駅ルートは、既存の鉄道ネットワーク（東海道本線、山陰本線、湖西線、北陸本線、近鉄、市営地下鉄）と結節でき、京都府内だけでなく近隣府県の広いエリアの方々が、リニア効果（時間短縮）を享受

※全国幹線旅客純流動調査（2010）をもとに推計

乗客数予測、経済波及効果のいずれも、京都駅ルートが現行計画のルートを上回っている！

- 「リニア中央新幹線」の国家プロジェクトとしての整備及び東京・大阪間の同時開業のための支援
- 国際拠点空港である関西国際空港へのリニア延伸によるアクセス改善
- 「京都駅ルート」の実現