

## 2 北陸新幹線及びリニア中央新幹線の早期整備と「京都駅ルート」の実現等

北陸新幹線及びリニア中央新幹線の整備に当たり、日本の精神文化の拠点である京都をその国土軸にしっかりと位置付けていただくことが、東京一極集中の是正や人口減少社会の克服の観点からも極めて重要であることから、次のとおり求めます。

### 提案・要望事項

- (1) 北陸新幹線の大阪までの一日も早い整備と、リニア中央新幹線の東京・大阪間の早期開業
- (2) 北陸新幹線及びリニア中央新幹線の「京都駅ルート」の実現
- (3) 国内唯一の完全24時間空港である関西国際空港への延伸によるアクセス改善

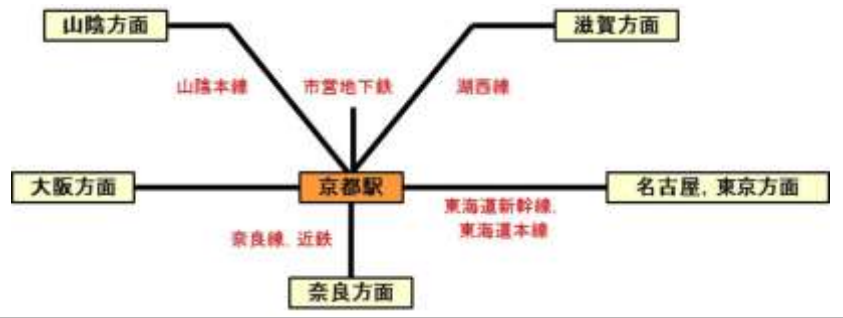


# 北陸新幹線及びリニア中央新幹線の早期整備と「京都駅ルート」の実現等



## 京都駅ルートの適格性

京都駅は、既存の鉄道ネットワーク(東海道本線, 山陰本線, 湖西線, 近鉄, 市営地下鉄等)と結節しており, 広いエリアに整備効果(時間短縮)が波及し, 日本全体の発展に貢献



## リニア中央新幹線の現行ルート

- ① 現行ルートは, 43年前に超電導リニアの技術の導入を前提としない, 東海道新幹線の老朽化や事故に備えた「第二東海道新幹線」として主要な経過地を決定
- ② 全国新幹線鉄道整備法では, 需要の動向や経済効果の調査結果に基づいてルートを決定すると明記されており, 改めて, リニアを前提とした, ルートの検証が必要

全国幹線旅客純流動調査(2010)を基に推計	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

## 北陸新幹線の大阪までの一日も早い整備及び, リニア中央新幹線の東京・大阪間の早期開業

- ① 国土の調和ある発展を目指し, 近畿・西日本の経済の地盤沈下を招かない。
- ② リニア中央新幹線の整備効果を最大限発揮するためには, 大阪までの全線同時開業を基本的なスタンスとして, 早期開業に向けた取組を推進することが必要

## 「京都駅ルート」の実現

- ① 21世紀の日本の発展にとって, ものづくり, 学術, 文化, 宗教, 観光振興などの要素がきわめて重要
- ② 京都は, 現役の御所, 全国的企業, 宗教の本山, 家元の所在地であり, また, 文化庁の移転が正式決定している。政治経済の中心である東京と共に, これからも京都が日本の文化首都としての使命を果たすことは日本の未来のため。

## 関西国際空港への延伸

- 国内唯一の完全24時間空港と首都圏, 京都がつながることで, 我が国の産業, 文化, 観光などの振興に寄与し, 「文化芸術立国・日本」, 「観光立国・日本」の実現に向けて大きな推進力となる。