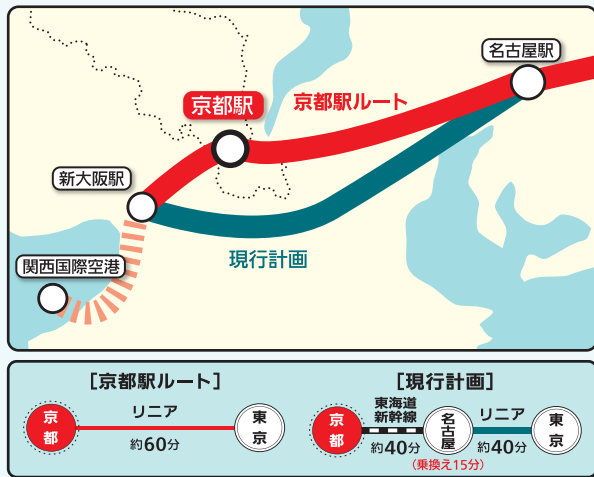


## ◎ 京都駅ルートと現行計画(奈良市附近経由)の比較

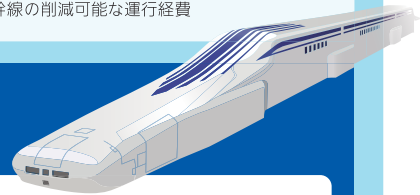


		名古屋・大阪間			
ルート		京都駅ルート		現行計画	
路線長		146 km		152 km	
建設費	路線	2.94兆円	3.45兆円	2.70兆円	3.17兆円
	駅	0.51兆円		0.47兆円	
		4駅 (三重・滋賀・京都・大阪)		3駅 (三重・奈良・大阪)	
利用者便益 ※1		約2,070億円/年		約1,880億円/年	
事業者便益 ※2		約590億円/年		約330億円/年	
経済波及効果		約690億円/年		約650億円/年	

(「明日の京都の高速鉄道検討委員会」資料より)

※1 東京・大阪間の利用者の移動時間の短縮効果を貨幣換算

※2 乗客がリニアへシフトすることによる東海道新幹線の削減可能な運行経費



## ◎ 京都のため、近畿のため、そして日本のために、リニア中央新幹線の京都誘致に向け活動します。

### Q リニア中央新幹線って何？

A 超電導磁石を使った技術により時速500kmで浮上走行する超高速鉄道で、**東京と大阪を約1時間で結びます**。現在の計画では、平成39年(2027年)に東京・名古屋間が先行開業し、**大阪までの全線開業は平成57年(2045年)の予定**です。※名古屋・大阪間の開業時期については、**最大で8年間前倒し**(実現すれば、平成49年(2037年)開業)する方向で、**国等において調整が進められています**。

### Q 京都駅は通らないの？

A 現在は、国が第二東海道新幹線(東海道新幹線のバイパス)として**昭和48年に決定した、奈良市附近を通るルートで計画が進んでいます**。このままでは**京都駅を通りません**。

### Q 京都駅を通らないとどうなるの？

A 京都が日本の文化・芸術・経済・観光などの新しい国土軸(中心線)から外れ、人の流れが大きく変わり、文化、産業などの衰退も心配されます。

### Q 東海道新幹線「のぞみ」があるから、リニアがなくてもいいのでは？

A リニア開業後は、**東海道新幹線「のぞみ」の運行本数は激減し、各駅停車の「こだま」や「ひかり」が中心のダイヤ**になります。このままでは、**京都にリニアが通らないだけでなく、「のぞみ」も減ってしまうことになるので、首都圏との移動が不便になり、国内外から入浴される方の減少も予想されます**。

### Q 京都駅を通ることによるメリットは？

A リニア中央新幹線は、新たな交通の大動脈となることから、多くの需要が見込まれるルートで整備されるべきです。東海道本線、山陰本線、湖西線、近鉄、市営地下鉄等が結節し、乗降客にとって利便性の高い京都駅を通るルートで整備することで、**より多くの人リニアの整備効果を楽しめます**。

## ◎ 昭和48年の計画が一度も検証されることなく進められていいのでしょうか？

リニアのルートは、国が昭和48年に決定した第二東海道新幹線(東海道新幹線のバイパス)としての計画がそのまま踏襲され、**一度も比較分析が行われることなく整備が進められようとしています**。21世紀の我が国の発展を展望するとき、ものづくり、

学術、文化、宗教、観光振興などの要素が極めて重要であり、京都駅を通るルートでリニアを整備する意義は非常に大きいものです。国は、国土軸としてのリニアのルートがどうあるべきか早急に検討し、**国家政策としてルートを決すべきです**。

## ◎ 東京・大阪間の早期開業は不可欠です。

競争が激化する国際社会の中で、我が国が生き抜いていくため、首都圏、中部圏、近畿圏を一体化させ、全国を牽引するスーパー・メガリージョンを形成することがリニア整備の大きな狙いの一つです。しかし、**大阪開業は、名古屋開業から18年も遅れる計画(※)となっています**。このままでは、東京一極集中がさらに加速するとともに、2,300万人の人口を有し、世界遺産をはじめ観光資源が集積

する近畿圏が、首都圏・中部圏から切り離されてしまいます。**近畿圏の発展とリニア整備効果の最大化のためには、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です**。

※名古屋・大阪間の開業時期については、財政投資の活用により、整備を加速化し、**最大で8年間前倒し(実現すれば、平成49年(2037年)開業)する方向で、国等において調整が進められていますが、それでも名古屋開業から10年遅れ**です。

## ◎ リニアで関西国際空港までのアクセスを改善！

リニアを関西国際空港へ延伸することにより、関空・大阪間は8分程度、**関空・京都間は15分程度でアクセスが可能**となります。リニアによる関空へのアクセス改善により、関空の国際インフラとしての機能を飛躍的に高めることができます。

先端産業、学術研究機関が集積し、文化観光資源が豊富な京都と関空をリニアで結ぶことは、**我が国の知識集約型産業の振興や、「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**となります。



## 京都府リニア中央新幹線推進協議会

京都府・京都市・京都府議会・京都市会・京都府市長会・京都府町村会・京都府市議会議員会・京都府町村議会議員会・京都府商工会議所連合会・京都府経営者協会・(一社)京都経済同友会・(公社)京都工業会・京都府商工会連合会・京都府中小企業団体中央会・(公社)京都青年会議所・(公社)京都府観光連盟・(公社)京都市観光協会・京都府農業協同組合中央会・京都府森林組合連合会