

# リニア中央新幹線「京都」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、京都市では、京都府、京都府商工会議所連合会等とともに、平成2年1月に「京都府中央リニアエクスプレス推進協議会」を設立し、国家プロジェクトとしてのリニア中央新幹線の整備推進及び「京都」ルートの実現に向け、要望を重ねて参りました。

さらに、平成22年7月に、京都府、京都府商工会議所連合会と連携して、「明日の京都の高速鉄道検討委員会」を設置し、京都の将来像を見据え、リニア中央新幹線のあり方について検討して参りました。

しかしながら、平成23年5月に決定された国の整備計画においては、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」の基本計画が前提とされており、整備ルートに京都が含まれておりません。

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年の基本計画策定時から今日に至るまで、ルートの定量的な比較分析は公表されておりません。

京都市は、日本人の心のふるさととして、国内はもとより、世界中から年間5,000万人の観光客が訪れる国際文化観光都市であると同時に、和の文化と生活を支えてきた伝統産業から世界水準の先端産業に至るまで、多彩な「技」が織り成す「ものづくり都市」であり、さらには「知」の源泉である創造性に富んだ大学が集積する「大学のまち」でもあります。

京都を通らないルートで、新たな国土軸となるリニア中央新幹線が整備されることは、産業や学術の停滞により地域経済に大きな影響を与えるだけでなく、「観光立国」を目指すわが国にとって計り知れない大きな損失をもたらすものであります。

関西全体に与える経済効果を考慮するとともに、また、国際文化観光都市として国際的に果たす役割の重要性を踏まえ、次のとおり要望いたします。

## 要望事項

リニア中央新幹線の路線決定に当たり、京都市を通るルートの実現

所管の省庁課：国土交通省（鉄道局幹線鉄道課）

京都市の担当課：都市計画局 歩くまち京都推進室 公共交通ネットワーク課長 吉田良比呂

TEL 075-222-3467

リニア中央新幹線は、昭和 48 年の運輸省告示である「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」を前提としており、整備ルートには京都が含まれていない。

国土交通省では、中央新幹線小委員会の答申を踏まえ、平成 23 年 5 月 26 日には、リニア中央新幹線の整備計画を決定し、平成 23 年 5 月 27 日には、JR 東海に対し、整備計画に基づいて建設を行うことを指示した。



【中央新幹線の建設に関する整備計画】

建設線	中央新幹線	
区間	東京都・大阪市	
走行方式	超電導磁気浮上方式	
最高設計速度	505キロメートル／時	
建設に要する費用の概算額(車両費を含む。)	90,300億円	
その他必要な事	主要な経過地	甲府市附近, 赤石山脈(南アルプス)中南部, 名古屋市附近, 奈良市附近

出典：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の「中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画の決定について」の答申における参考資料より抜粋

【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业が多数立地
- ・ 国や民間企業の研究所が多数設置

【大学のまち】

- ・ 政令市で最大の大学が立地 (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

**京都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**

リニア中央新幹線に関する京都市の取組

- ・ 京都府中央リニアエクスプレス推進協議会  
政府への要望活動や特別講演会の開催を通じて、中央リニアエクスプレスの京都への誘導を図るため、平成 2 年 1 月に設置。
- ・ 明日の京都の高速鉄道検討委員会  
京都府における将来の高速鉄道のあり方についての検討に当たり、専門的見地から指導助言を求めるため、平成 22 年 7 月に設置。