

1 リニア中央新幹線「京都駅ルート」の実現

(国土交通省)

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。しかし、平成23年5月に決定された現在の整備計画は、今から40年前の昭和48年に全国新幹線鉄道整備法に基づく「中央新幹線」の基本計画として決定する際に、東海道新幹線の老朽化や事故に備えた代替ルートとして策定された「第二東海道新幹線」としてのルートが、その後一度も検証されることなくそのまま踏襲されたものです。

京都市が京都府や経済界と実施した試算では、利用者便益、事業者便益、経済波及効果のいずれにおいても、京都駅ルートが現行計画のルートを上回っており、現行計画のルートは、我が国の新たな国土軸として最適であるかどうかについての議論が尽くされたものとは言えません。

また、名古屋・大阪間の開業が、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しかねません。

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きた都市である京都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になるものと考えます。

京都が国際的に果たす重要性や、開業後の採算性等を踏まえ、日本の未来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、リニア中央新幹線の整備効果を最大限に発揮させるために、次の3点について求めます。

提案・要望事項

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

- 1 「京都駅ルート」の実現
- 2 「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
- 3 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

リニア中央新幹線「京都駅ルート」の実現

京都駅ルートと現行計画



○名古屋駅～新大阪駅のルート比較

(「明日の京都の高速鉄道検討委員会」資料より作成)

		京都駅ルート		現行ルート	
路線長		146 km		152 km	
所要時間		25 分		22 分	
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		3 駅	
利用者便益		約 2,070 億円/年		約 1,880 億円/年	
事業者便益		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	

※ 利用者便益とは・・・
 東京・大阪間の利用者の移動時間の短縮効果を1分当たり40円(国土交通省「鉄道プロジェクトの評価手法マニュアル」から算定)として換算したもの
 ※ 事業者便益とは・・・
 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

※平成17年度全国幹線旅客純流動調査

		京都駅ルート	現行計画	利用者数(乗降客数) ※
短縮時間	東京～大阪	△ 75 分	△ 78 分	大阪駅 11,399 千人/年
	東京～京都	△ 71 分	△ 41 分	京都駅 11,831 千人/年
	東京～奈良	△ 71 分	△ 94 分	奈良駅 1,857 千人/年
利用者便益		約 2,070 億円/年	約 1,880 億円/年	

利用者便益, 事業者便益, 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!

- 1 「京都駅ルート」の実現
- 2 「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
- 3 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