



3 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)

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

- (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（首都圏～京都～関西国際空港を75分でつなぐ）

「リニアを、京都へ。」

～東京一極集中の打破，国土の均衡ある発展を目指して～

京都駅ルートと現行ルート



全国幹線旅客純流動調査(2010)をもとに推計	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

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、北陸本線、近鉄、市営地下鉄)と結節しており、広いエリアの方々がリニア効果(時間短縮)を享受できる。

- 現行ルートは、41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
- 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

大阪までの同時開業

- 国土の調和ある発展を目指し、関西・西日本の経済の地盤沈下を招かない
- 平成26年6月に閣議決定された日本再興戦略及び骨太の方針において、リニア中央新幹線の早期整備活用を明記

関西国際空港への延伸

- リニアを延伸すれば、国内唯一の完全24時間空港と首都圏がつながり、我が国の産業、学問、文化の振興や「観光立国 日本」の大きな推進力となる

「京都駅ルート」の実現

- 首都圏～京都～関西国際空港を75分につなぐ
- 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
- 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、国際的な会議都市
- 政治経済の中心である東京とともに、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