

# リニア中央新幹線の京都誘致の実現等について

【担当省庁】国土交通省

## 京都府・京都市共同提案

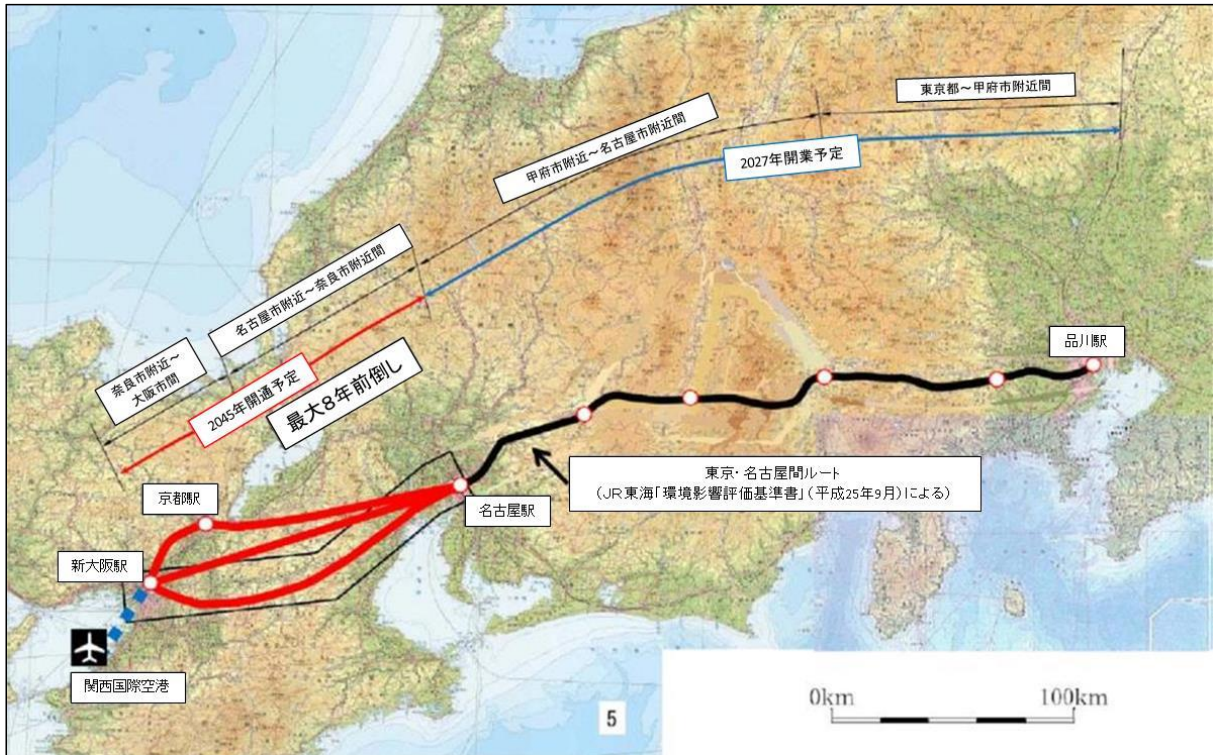
京都を通る整備ルートを選定と大阪までの早期開業について、積極的に検討していただきたい。

### 【現状・課題等】

- 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めると規定されており、リニアを前提としたルートの検討が必要
- 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、東京から大阪までの早期開業が必要

|             |                           |
|-------------|---------------------------|
| 京都府<br>の担当課 | 建設交通部 交通政策課(075-414-4360) |
|-------------|---------------------------|

■リニア中央新幹線の現状計画図



■ルート比較検討

- ▶ 「京都駅ルート」の経済波及効果の試算は約 690 億円

|        | 京都駅ルート     | 学研ルート<br>(直線ルート) | 奈良駅ルート     |
|--------|------------|------------------|------------|
| 想定駅    | 京都駅        | 長池駅附近            | 奈良駅附近      |
| 路線長    | 146 k m    | 136 k m          | 152 k m    |
| 所要時間   | 25分        | 19分              | 22分        |
| 建設費    | 3.45兆円     | 2.88兆円           | 3.17兆円     |
| 利用者便益  | 約2,070億円/年 | 約1,860億円/年       | 約1,880億円/年 |
| 事業者便益  | 約590億円/年   | 約330億円/年         | 約330億円/年   |
| 経済波及効果 | 約690億円/年   | 約670億円/年         | 約650億円/年   |

※明日の京都の高速鉄道検討委員会

(参考)

有識者や京都市との共同検討において、経済波及効果では「京都駅ルート」が、速達性・建設費では「学研ルート(直線ルート)」が、リダンダンシーでは「奈良駅ルート」が有利との分析結果が示されている。