

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

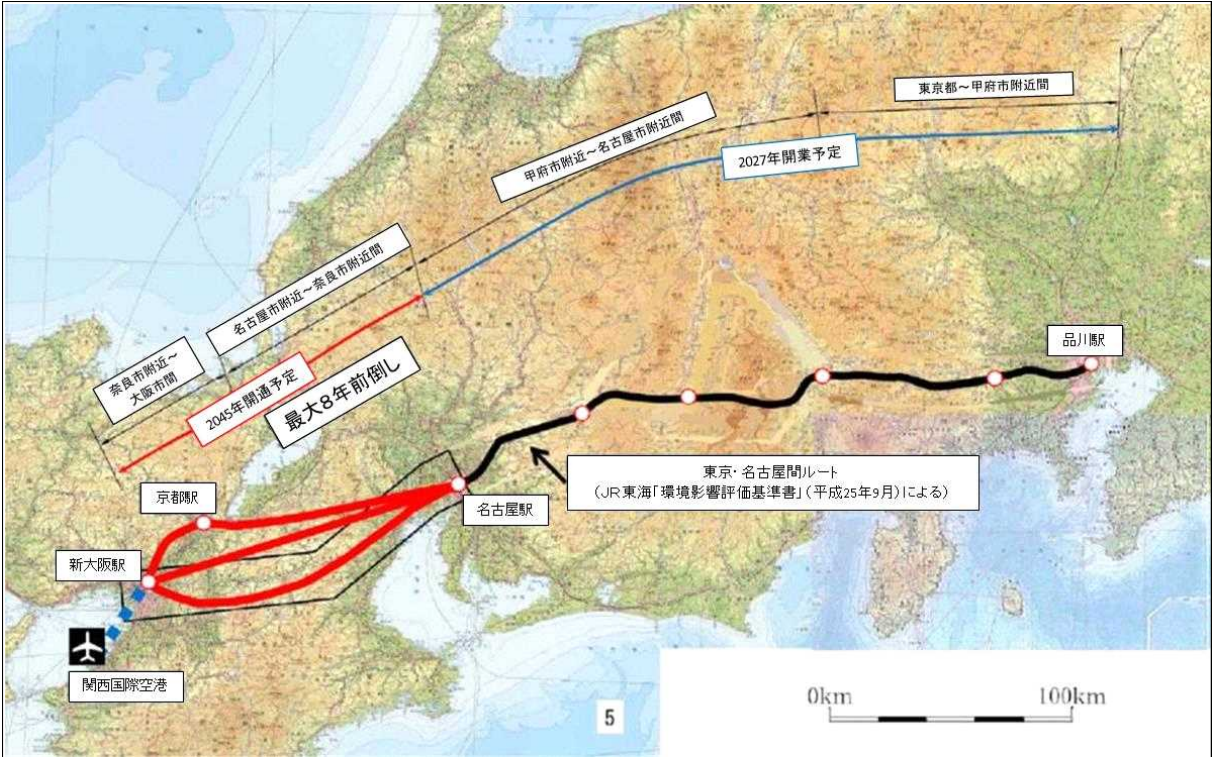
京都を通る整備ルートを選定と大阪までの早期開業について、積極的に検討していただきたい。

【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定す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 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 (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。