

# 明日の京都の高速鉄道検討委員会 取りまとめ

(案)

平成 23 年 4 月

## 目 次

### はじめに

#### 関西国際空港へのアクセス改善について

- 1 現状と課題
- 2 課題に対する方向性
- 3 今後の進め方

#### リニア中央新幹線について

- 1 現状と課題
- 2 課題に対する方向性
- 3 今後の進め方

### 参考資料

#### <参考>

- (1) 明日の京都の高速鉄道検討委員会 設置要綱
- (2) 委員名簿
- (3) 検討委員会開催・検討状況

## はじめに

21世紀を迎えた今、私たちは、大きな変革の時代にいることを目の辺りにしている。私たちは、これまでに生まれた様々な成果を活かしつつ、前世紀から受け継いだ諸問題や新たに生まれる諸問題を解決する必要がある。そのような中で、京都における新たな高速鉄道網を中心とした将来の交通政策の視点から、関西国際空港へのアクセス改善の問題と、リニア中央新幹線のあり方の問題について、意見を述べるものである。いずれも、京都の将来像を見据えて、その発展を期待したものであるが、京都の発展が関西全体の発展にも寄与することが期待される。

関西国際空港については、現在、特急「はるか」が京都駅から関西国際空港へ向けて運行されているが、様々な理由のため、鉄道本来の持ち味であるはずの所要時間の均一性の確保ができていないのが現状である。しかし、この特急「はるか」は、空港を持たない京都府民が海外へ向かう窓口として、また、海外から京都への誘客の手段として、重要な直通のアクセスであることから、特急「はるか」の均一のとれた高速性確保と所要時間短縮を目指した検討を行つて、早急な改善を実施することが求められる。

リニア中央新幹線は、従来の国土軸を大きく変えるプロジェクトであり、これをどのように活かして将来の京都づくりを進めるかを考えることは、極めて重要である。リニア中央新幹線のルート及び新駅の設置場所等については、路線の開業予定が2045年であることを踏まえ、将来のことを見据えた検討が求められる。また、京都のみではなく、関西全体の将来像を考えつつ、我が国全体での総合的な議論が必要である。

以上のこととを前提として、将来の京都の発展のため、ひいては関西全体の発展のために、高速鉄道網の整備についてオール京都で努力されるよう希望し、下記のとおり提案するものである。

平成23年4月

明日の京都の高速鉄道検討委員会  
委員長 柏原 康夫

## 関西国際空港へのアクセス改善について

### 1 現状と課題

関西国際空港は、海外諸都市から関西へのゲートウェイであり、観光の中心となる京都への玄関口でもある。一方で、先進的な電子機器・部品や医療器具・薬品をはじめとする関西の産業をリードする先端産業の発展にとっても大きな役割を果たしている。

京都から関西国際空港へのアクセス手段は複数存在しており、その中でも、直通で最速のアクセス手段として特急「はるか」があるが、この列車の所要時間は最速のもので75分、列車によっては100分前後を要しているのが現状であり、他の国際空港のアクセス手段と比較しても所要時間を要し、不便であると言える。

訪日観光客の誘致等を図るため観光庁共同プロジェクト「観光立国・日本 京都拠点」を実施するなど、我が国が観光立国を目指すにあたって、京都が果たすべき役割・責任は大きくなってきており、京都と関西国際空港との間のアクセスを改善することが急務であると考えられる。

### 2 課題に対する方向性

京都から関西国際空港への鉄道によるアクセスの改善の課題を克服するために、既存線の問題箇所を解決するという視点と、新線整備等の抜本的な対策という2段階の方向性を示す。

#### 緊急目標

現在、列車により所要時間に不均一が生じている特急「はるか」について、既設の軌道・周辺設備等を抜本的に改良することにより、特急「はるか」による関西国際空港へのアクセスの所要時間を、現行の特急「はるか」の最速の所要時間である75分に統一すること及び時間短縮を目指す。

#### 短期目標

大阪市中心部を貫通する地下新線である「なにわ筋線」を活用することで、新しいルートを開拓し、特急「はるか」による関西国際空港への所要時間を60分台に短縮することを目指す。

## 中長期目標

既存の新幹線を関西国際空港まで延伸する、あるいは京都と関西国際空港との間を直結するリニア新線を建設する等、全く新たな高速鉄道を新設することで、60分以内を目標とした抜本的な時間短縮を図る。

上記のプロセスにより、広域的な視点に立って、関西全体で段階的に改善し、取り組める内容には順次着手すべきである。

## 3 今後の進め方

関西国際空港へのアクセス改善は、京都のみならず近畿地方各府県にとってメリットがあることから、関係する各府県や鉄道事業者とも共同して問題解決に取り組む必要がある。

我が国においては、鉄道整備にかける予算が、道路整備の予算と比較して不十分であり、本来であれば早急に改善されるべき鉄道整備がおざなりになっている事例が散見されるため、国に対して、鉄道整備の予算を十分に確保し、もって必要な鉄道整備を推進するよう、強く働きかけていくことが求められる。

以上の点を踏まえ、

緊急・短期目標については、アクセス改善の実現に向けて、関係機関への働きかけ及び要請を実施すべき

関西国際空港へのアクセスについては、京都のみならず広域的な視点に立って関西の広域交通として議論を進めていくべき

であると考える。

## リニア中央新幹線について

### 1 現状と課題

いわゆる「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」により、東京都と大阪市を起終点とし、「甲府市附近」「名古屋市附近」「奈良市附近」を主な経過地として計画された新幹線路線である。

本計画によれば、「奈良市附近」を経過地とすることから、京都からの利用、あるいは京都への利用が不便になることが想定される。

また、本計画は、策定されてから既に30年以上が経過しているにもかかわらず、見直しや定量的な比較分析がなされていない状況である。

国として、訪日外国人3,000万人の目標を掲げ、外国人観光客の誘致を進め、経済成長分野の柱として「観光立国」を目指す中で、リニア中央新幹線が京都を通らないことは大きなマイナスになるものと考えられる。

### 2 課題に対する方向性

リニア中央新幹線は、我が国の国土構造を大きく変えるものであるが、基本計画が策定されてから既に30年以上が経過しており、また、名古屋・大阪間の開業予定もあと30年前後を要することから、ルートの検討に際しては、時代の変化に即して、最善のルート選択がなされるべきである。

リニア中央新幹線は、東京・名古屋・大阪を最短・最速で結ぶ新たな国土軸であり、直線ルートとすることが望ましいとされている。しかしながら、名古屋・大阪間の基本計画ルートは南へ迂回しているため、名古屋・大阪間について改めて、最適ルートの検討が必要である。

京都が「観光立国」を実現するための拠点となることを踏まえ、関西全体に与える経済効果等を考慮することが必要である。

さらには、国家プロジェクトである関西文化学術研究都市の発展・活性化への考慮が必要である。

これまで、リニア中央新幹線のルート案として、京都駅、京都奈良中間地点、関西文化学術研究都市を通るルートを議論してきたが、いずれにしても、京都が国際的に果たす役割の重要性、東海道・山陽新幹線の輸送実績、開業後の採算性を踏まえ、「京都」ルートの実現を目指すべきである。

### 3 今後の進め方

リニア中央新幹線に対する京都から、あるいは京都への利便性の確保を図るのはもちろんであるが、同時に近畿圏全体、ひいては我が国全体の発展に資するか否か、メリット・デメリットについて比較検討する視点も重要と言える。

京都の利便性が確保され、また、京都の魅力を最大限にいかせるよう、「京都」ルートの実現を目指し、働きかけていくべきであり、また、関西広域においても、関西にとって望ましいルート及び整備時期などの検討を行っていくべきである。