

# 明日の京都の高速鉄道検討委員会

## 提 言（案）

平成23年12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 経緯と現状
- 2 課題
- 3 分析及び検討
- 4 今後の進め方

#### 別添資料

- 別添 1 3 ルートの比較について  
別添 2 所要時間について

#### < 参考資料 >

- ( 1 ) 関西国際空港へのアクセス改善について
- ( 2 ) リニア中央新幹線について
- ( 3 ) 明日の京都の高速鉄道検討委員会 設置要綱
- ( 4 ) 明日の京都の高速鉄道検討委員会 委員名簿
- ( 5 ) 明日の京都の高速鉄道検討委員会 開催状況と検討内容

## 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当たりにしている。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って、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年とされていることを踏まえ、将来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。

以上のことを前提として、関西国際空港を拠点空港として地位を高め、広域災害時の補完機能としての観点も考慮していくためには、空港・道路・鉄道の既存のネットワークを上手く連携させることをさらに検討していくことが必要である。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12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、また、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が長く、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、既存線の問題箇所の解決と、新線整備等の抜本的な対策という段階的な改善の方向性を示す。

#### 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時間を、現行の特急「はるか」の最速の所要時間である75分程度に統一すること及び時間短縮を早急に実現することを目指す。

#### 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、取り組める内容から早急に着手すべきである。

### 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、鉄道整備にかかる予算が、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早急に推進するよう、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 経緯と現状

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「中央新幹線」を超電導磁気浮上式鉄道（以下「リニア中央新幹線」という。）により整備しようとするものである。

リニア中央新幹線という新たな国土軸を担う高速鉄道の計画は、関西、とりわけ京都に大きな影響を与えることから、平成 22 年 7 月より本委員会において議論を行うとともに、本委員会、京都府及び京都市においては、名古屋・大阪間のルートについて十分な検討がなされていないことから、比較検討を国に求めてきたところである。

しかしながら、東京・名古屋間のルートについては比較分析を実施したにもかかわらず、名古屋・大阪間は基本計画から何ら検討なしに、本年 5 月に整備計画が策定されたところであり、極めて残念なことである。

また、整備計画では、2027 年に名古屋までを暫定開業し、2045 年に大阪までを開業させるという段階整備計画により整備することとしている。

### 2 課題

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、東京・名古屋間のルート決定は比較分析を基に策定されたが、名古屋・大阪間は、基本計画が策定されてから十分な検討がなされないまま、既に 30 年以上が経過しており、また、名古屋・大阪間の開業まであと 30 年前後を要するとされていることから、ルートの検討に際しては、時代の変化に即して、また、将来を見据えた、比較検討を基に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。

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。

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、従来にない全く新しいシステムの交通機関となることから、災害時の対策等を十分に考慮した車両設計やルート選択が求められ、十分な対策を施すとともに、その安全性について国民に説明がなされるべきであると考ええる。

整備計画では、まずは名古屋までを 2027 年に暫定開業させ、18 年後の 2045 年に大阪までの開業が計画されているが、本計画は東京・大阪間を直結することで初めてその機能を十分に発揮し、効果を得ることができるものであることから、整備効果を最大限発揮させるために東京・大阪間の一体整備が必要である。

### 3 分析及び検討

#### 1) ルートについて

本来、国が比較分析を実施すべきであるにもかかわらず実施されなかったため、東京・名古屋間のルート比較を参考に比較検討を実施した。

(別添 1 参照)

	北ルート	直線ルート	南ルート
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
駅	地下駅(2,200 億円)	地上駅(350 億円)	地下駅(2,200 億円)
利用者便益	約 2,140 億円/年	約 1,860 億円/年	約 1,880 億円/年
経済波及効果	約 690 億円/年	約 670 億円/年	約 650 億円/年

東京～名古屋間と同様の判断をすれば、名古屋～大阪間は、利用者便益、経済波及効果では北ルートが高い。また、延長及び所要時間では直線ルートが短く建設費も安価である。

## 2)整備時期について

(別添2参照)

リニア中央新幹線が段階整備される結果、名古屋暫定開業時から18年間は、東京・大阪間は名古屋乗換で103分となり、東京・名古屋間の所要時間が名古屋・大阪間と同じ時間距離になるとともに、名古屋で在来新幹線からリニアに必ず乗換が必要となるなど、首都圏と中京圏との関係が密接となり一つの経済圏を構成する一方で、関西圏のみが取り残されるような状況が危惧され、関西全体にとって深刻な状況となる。

## 4 今後の進め方

リニア中央新幹線については、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。

重要な国土軸である東京・大阪間を結んでいる現行の新幹線ルート上に京都が位置していることで、学術的な集積に触発された先端産業が京都に立地している産学両分野における優位性、また、京都の魅力である文化的優位性を最大限に活かせるよう、「京都」ルートの実現を目指し、働きかけていくべきである。

また、関西全体にとっても、交通ネットワークの構築の可能性を考慮しつつ、「3ルートでの分析及び検討」での比較検討を踏まえ、国及びJRR東海においても、名古屋・大阪間の具体的なルートの比較検討を早急に実施し、京都、関西にとっても望ましいルートとすべきである。

さらに、リニア中央新幹線の整備効果を最大限発揮させるために、名古屋・大阪間のルートを確定させ、東京・名古屋間に遅れることなく、東京・大阪間の全線を一体的かつ早期に完成させるべきである。

あわせて府民に情報提供をしていくことで、リニア中央新幹線について府民意識を高め、議論を活性化させていくことも検討すべきである。