

第 1 回 明日の京都の高速鉄道検討委員会 議事録

日 時 平成 22 年 7 月 23 日 (金)
午後 1 時～午後 3 時
場 所 ホテルセントノーム京都

1 開 会

○事務局

お待たせいたしました。それでは、定刻になりましたので、ただいまから、「明日の京都の高速鉄道検討委員会」第1回委員会を開催させていただきます。

それでは、開催にあたりまして、本日御出席の委員の皆様を御紹介いたします。

まず、正面向かって右側から、東海旅客鉄道株式会社相談役・須田寛委員でございます。その左側、京都商工会議所副会頭・柏原康夫委員でございます。あと、正面左側の席に、京都大学大学院教授・中川大委員がまいられる予定ですが、少々遅れられているようでございます。まもなく御到着だと考えております。

それでは、向かって右側から、東京大学生産技術研究所教授・須田義大委員でございます。京南倉庫株式会社代表取締役社長・上村多恵子委員でございます。華道家元池坊・池坊美佳委員でございます。本日は、御欠席でございますが、あと委員といたしまして、スポーツコメンテーターの奥野史子委員でございます。

それでは、向かって左側ですが、京都市副市長・由木文彦委員でございます。京都府副知事・太田昇委員でございます。

皆様、よろしく願いをいたします。

続きまして、開会に当たりまして、京都府知事・山田啓二からごあいさつを申し上げます。

2 山田知事あいさつ

○ 山田啓二・京都府知事

本日は「明日の京都の高速鉄道検討委員会」第1回委員会を開催いたしましたところ、委員の皆様には、本当に御多用の中、こうして御参集いただきまして、心からお礼を申し上げます。また、快くこの委員を引き受けていただきまして、お礼を申し上げます。

この委員会は、主に2つのことを御検討していただきたいと思っております。1つは、関西国際空港に対する京都のアクセスの改善の問題、もう1つは、リニア中央新幹線に対する京都の考え方でございます。ともに、非常に大きな未来への多様な戦略的な話でございます。

まず、最初の関西国際空港の問題ですけれども、この問題につきましては、大阪と兵庫の間で、伊丹の廃港か否かということが大変大きな議論になっております。ただ、私たちはこうした議論の中で、忘れてはいけないのが、伊丹空港というものが京都の観光にとって大変大きな役割を果たし、多くの人々にとって京都観光の足がかりになっているという

ことであります。そうした中で、関西国際空港への一元化ということも、これはハブ化を中心として大きな課題になっています。この課題に対して私たちはどういう形で結論をつけていかなければならないのか。実はこれは経済界も含めオール京都も含めまして、私たちはやはり、「関西国際空港へのアクセスがよくなないと、伊丹空港の廃港の問題というのはそう簡単にはいきませんよ」、逆に「関西国際空港へのアクセスがよくなったときには、この問題はやっぱり我々としても真剣に検討していかなければならないですよ」ということだと思っております。

今、関西国際空港と京都の間では、「はるか」が大体1時間15分から30分ぐらいかかっております。特に、大阪の南のほうだと、ほとんど普通列車かと思うようなスピードで運行しているのが現状でありまして、時間がかかっております。まさに、言葉のとおり関西国際空港までは「はるか」でありまして、これらが間近にならなければ、私たちはやっぱり京都を含め、日本のこれからの戦略的な観光問題も含めて、この問題に対してはなかなか前向きな回答は出せないと思っております。それだけに、関西国際空港に対するアクセスの改善、この前、第二京阪道路ができて、ある面で申しますと、車でのアクセスは非常によくなってまいりましたけれども、鉄道のアクセスが、例えば「はるか」の便が一部列車が臨時となるなど、後退の傾向まであります。これでは、私たちはやっぱり「関西の中における京都という立場を、きちっと主張していかなければならない」と思いまして、別途そういう観点から、アクセスの改善等について、委員会で結論を出していただきたいと思っているところであります。何とか、京都から1時間以内くらいで関西国際空港と結ばれるならば、伊丹の問題についても、私たちは前向きな話ができるのではないかと思っております。

もう1点が、リニア中央新幹線であります。これは正直申しますと、多分、JRからお越しいただいている須田（寛）委員からしますと、そういう面では結論が出ている話じゃないかという点があります。昭和48年に基本計画の中で、奈良市附近ということが既に明記されております。それだけに、非常に困難のつきまとう話でありますけれども、私は決して困難だけではない、と考えております。この問題につきましては、奈良県の荒井知事と何度かお話をしましたが、奈良県としても、この問題をこれから進めていくに当たっては、京都の協力は不可欠であるという認識を何度か表明していただいております。

それだけに、京都・奈良という大きな観光地を含むこの地域のリニア中央新幹線のあり方というのは、関西の未来にとっても非常に意味を持ちますし、京都にとっても間違いなく大きな、何十年後かになりますけれども、戦略的な意味を持つものでありますので、この時代の私たちが、少しでも京都の未来を考えて提言をしていくということが必要ではないかというふうに思っております。

まだまだ検討はこれからでございますが、どういう形で提言をするかということは、これから委員の皆様にお任せしますけれども、京都の未来を賭けた提言になると考えておりますので、ぜひとも熱心な御議論をお願い申し上げたいと思います。これから私どもは、

門川京都市長を初め、また京都経済界の皆様を初め、この委員会からオール京都への取り組みを発展させて、京都の未来のために頑張っていくという決意を最後まで目指していただき、私の開会に当たってのあいさつとさせていただきます。どうか委員の皆様、よろしくお願い申し上げます。

3 委員会の運営について

○ 事務局

それでは、続きまして本委員会の運営についてですが、お手元の「資料2」にあります委員会の設置要綱によりまして、委員会を進めさせていただきたいと考えております。いかがでございましょうか。

（「異議なし」の声あり）

はい、ありがとうございます。「異議なし」の声もございましたので、これで進めさせていただきます。

4 委員長選出

○ 事務局

それでは、この要綱に基づきまして、本委員会の委員長を選出いただきたいと思います。要綱によりますと、委員長は委員の皆様の互選によるものとされておりますが、事務局からの提案といたしまして、柏原委員に御就任をお願いしたいと考えております。委員の皆様、いかがでございましょうか。

（「異議なし」の声あり、拍手）

ありがとうございます。「異議なし」という声でございますので、それでは、柏原委員に、本委員会の委員長をお世話になりたいと思っております。これからの議事につきましても、委員長をお願いをすることとしたいと存じます。

委員長、よろしくお願いいたします。

○ 柏原委員長

私はこの鉄道とかインフラにつきましの知識というのは皆無に近い状態でして、新幹線に乗せてもらう、あるいは在来線に乗せてもらうぐらいで知識は全くありませんので、そういう面では、専門家の方々の御意見を伺いながら事を進めてまいりたいと思います。

実は、私、先日上高地へ行きまして、帰りに特急「しなの」に乗せてもらって、名古屋で「新幹線に乗りかえようか、どうしようか」と思ったのですが、「しなの」が大阪まで

直通するのでそのまま乗っておりましたが、名古屋から京都まで1時間 50 分くらいかかりまして、もう乗っているのが嫌になって、どうしようかなと。新幹線の威力というのを本当に実感したところでございます。

今日のこのリニア中央新幹線の話になってきますと、もっとすごい話になる、と、こういうふうに思っております。ただ、大分先の話ではございますので、現実感としてはちょっと乏しいところがありますけれど、しかし観光産業のほか、京都の各種の非常に重要な政策もございますし、学研都市の問題、そういった面につきましても影響が出てくるかなと思っております。

今、京都では「30 年後の京都をどうするか」というテーマで議論が立ち上がっておりますので、そのテーマとマッチングすることでもございますので、ぜひいい答申ができればと、このように思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、副委員長につきまして、要綱では委員長が指名するとなっておりますので、私から指名をさせていただきたいと思います。専門的な知識をお持ちでございます中川委員にお願いしたいと思いますので、よろしくお願いいたします。

それでは、一言ごあいさつをお願いいたします。

○ 中川委員

今、委員長から御指名いただきまして、大変重要な部会ではありますが、副委員長の使命を果たさせていただきたいと思います。

この高速鉄道、いわゆる新幹線を中心とした高速鉄道、これは国にとっても非常に重要なものです。ただ、東海道新幹線・山陽新幹線などができて、大変世界に先駆けて素晴らしいものを作ったんですが、近年なかなか、それをさらに国土全体に広げていくという面では、この 30 年の間、少し停滞をしているところがあったと、こういうふうに考えられるわけです。

それから、各地域におきましては、空港へのアクセスの面についても、かなり性能の高い鉄道が整備をされたりして、非常に便利になっていっているというような状況もございます。そういう意味では、この委員会で議論をするとされております内容というのは、やはり重要な内容ですし、これからの、京都だけでなく近畿全体の方向としても大変重要なことであって、多くの人のさまざまな意見を踏まえながら、活発な議論をしていかなければいけない部分もあると思います。

皆さんとの議論を通じながら、ぜひともいい方向が打ち出してしていけるように、と思います。よろしくお願いいたします。

○ 柏原委員長

どうもありがとうございました。それでは、本委員会の進め方につきまして、事務局からお願いいたします。

5 委員会の進め方

○ 事務局

それでは、事務局から、本委員会におきまして御検討いただきたい内容とスケジュールにつきまして御説明をさせていただきます。資料3をご覧ください。

まず、こういった視点でこの委員会を進めているのか、こういった点が問題であるのか、説明をさせていただきます。

日本における京都の位置づけ、これをどう考えるのかということがそもそもの発端となっておるわけございまして、京都のさらなる発展ということが、京都だけではなく、ひいては関西の発展に繋がるものであると考えております。そのためには、京都の持つ特性を生かした方法であるべき、と考えておりまして、世界の京都、日本の中の京都、の視点で、資料を作成いたしました。

中期的な考え方、長期的にどうするべきか、その他いろいろと御議論があるかと思いますが、京都を世界とどう結びつけるのかという点で、関西国際空港へのアクセスと、日本国内における京都へのアクセスといった部分でリニア中央新幹線の問題、それぞれ御検討いただきたいと考えております。

次に、本委員会のスケジュールについて御説明をいたします。おおむね月に1回程度のペースで委員会を開催いたしたいと考えております。次回開催予定につきましては、現在事務局で調整をさせていただいておりますので、また、御連絡をさせていただきたいと思います。本日、これから委員の皆様方に意見交換等をしていただきまして、その内容をもとに、次回8月の委員会のときに方向性のある程度まとめさせていただきまして、9月の3回目のところで一定のとりまとめさせていただきたいと思います。これをもって御提言をいただくというように考えております。

○ 柏原委員長

ありがとうございました。それでは、引き続きまして、委員の皆様方から御議論いただく前に、前提としまして、関西国際空港へのアクセスにつきまして、現状の状況につきまして事務局から御説明をお願いします。

6 議事

○ 事務局

それでは、引き続きまして事務局から、資料4によりまして、関西国際空港へのアクセスにつきまして御報告いたします。まず、先ほど中期的な視点及び長期的な視点と申しましたが、実は関西国際空港アクセスの問題につきましても、リニア中央新幹線の問題にし

ましても、どちらも今すぐにどうこうというようなことだけではなく、次世代に引き継ぐべき交通インフラであるということを御確認いただきたいと考えております。

関西国際空港につきましては、1963 年に関西第 2 の空港としての構想ができてから、実際に開港する 1994 年まで、30 年間のスパンでできたものでございます。リニア中央新幹線につきましても、1973 年に運輸省の告示が出てから、J R 東海が具体的な構想を 2007 年に出すまで、これも 30 年強といった形になっておりますし、また後ほど出てきますが、「なにわ筋線」の構想もそのぐらいのスパンでかかっており、将来を見据えた計画というようなことが言えると思います。

関西国際空港に関連いたしましては、京都から関西の 3 空港へのアクセスに係る資料がございます。それぞれの空港へのアクセス及び時間、費用等の一覧表、そして関西 3 空港の位置関係の略図を示しております。これによりますと、京都からですと伊丹空港が一番近く、関西国際空港と神戸空港がほぼ同じぐらいの時間距離という形がわかるかと思えます。しかしながら、神戸空港に比べますと、費用的には関西国際空港の方が若干高くなっているとか、やはり京都から関西国際空港というのは遠い、というようなイメージがやっぱり強いかなと思っております。

この特急「はるか」でございますが、京都から関西国際空港まで最速で 1 時間 15 分というふれこみでございます。次のページは「はるか」の京都からの下りの平日の所要時間に着目して作成したグラフですが、これを見ますと、1 時間 15 分、すなわち 75 分以下で到着しているのは、実は 1 本だけでございまして、昼の時間帯におきましては、おおむね 1 時間 15 分から 20 分の間です。しかし、朝夕の時間を見ていただきますと、非常に時間がかかっております。1 時間 30 分を超えているものも多数あるということがこれを見るとわかつて思います。

もし「はるか」を、京都駅から関西空港駅まで 60 分以内で、ということになりますと、30 分程度短縮することが必要となってきます。グラフには、ページの上の方に、参考といたしまして、ある日の関西国際空港の出発便の本数を参考に記載しております。これは、関西国際空港からの出発が多い時間帯、すなわち 1 時間に 10 本程度発着している時間帯を赤枠で、また、1 時間当たり 6 ～ 7 本以上出発している時間帯を青枠で示しております。こういった時間帯に発着する「はるか」の所要時間を見てもみますと、どうしても「はるか」の中でも所要時間が長い時間帯のものを、どうしても利用せざるをえないということがわかります。

次に、世界の主要空港のそれぞれの都心からのアクセス状況の一覧をつけております。これは国土交通省の統計によりまして、一部今回加筆修正等したものでございます。場所によって、いろいろと状況は変わっておりまして、都心部からわずか 10 分程度で到着できる空港もかなりありますが、30 分を超えるということになると、むしろ少数派になっております。これ 2007 年時点の統計をもとに作成しておりますが、成田国際空港についま

しては、先日 7 月 17 日に「成田スカイアクセス」という路線が営業を開始しております。これは、成田国際空港から日暮里までの所要時間が 36 分ということで、1 時間に 2 本程度の新しい特急列車が快適に走っております。こういったことを比べますと、やはり関西国際空港はまだ京都からも遠いし、大阪からも、例えば梅田、大阪駅あたりからしますと、決して便利ではないということがよくわかると思います。

これらをグラフ化したものが次のページでございます。横軸に都心と空港との距離、縦軸に所要時間をとっております。したがって、右下にいきますと、「距離は遠いけど所要時間が短い」、つまり「相対的に速い」となりますし、左上にいきますと、「距離は近いけど所要時間はかかる」、つまり「相対的に遅い」となります。これで、例えば成田国際空港を見てみますと、7 月 17 日の改善前・改善後を線で結んでおりますが、この新線が開通いたしまして、在来線最高速度の時速 160 キロ運転をしているわけですが、非常に速いアクセスに改善されたということが、これを見てもわかります。

また、国の動きでございますが、関西国際空港アクセスの改善につきましては、国土交通省も着目をしておりまして、「なにわ筋線」構想やリニア構想についても検討されているというような状況でございます。これが京都からの関西国際空港へのアクセスの現状でございます。

それでは、次に新幹線に関連をいたしまして続けて説明をさせていただきます。

旧・運輸省が「建設を開始すべき新幹線鉄道の路線を定める基本計画」という告示を出しております。これが昭和 47 年の変更で北陸新幹線が加わっておりまして、昭和 48 年の変更では、中央新幹線が加わっております。北陸新幹線につきましては、東京都から大阪市、途中の主要な経過地として、長野市附近・富山市附近となっており、その後、現在では福井県の敦賀市まではルートが決まっております。しかし、敦賀以西、大阪までのルートは決定がされておられません。中央新幹線につきましては東京都から大阪市まで、途中の主要な経過地として、甲府市附近・名古屋市附近・奈良市附近と示されております。

次のページは、北陸新幹線と中央新幹線のおおむねのルートを地図上に示したものです。青色の太線が現在営業中の新幹線でありまして、オレンジ色（長野～金沢間）が工事中の新幹線です。赤い線が北陸新幹線と中央新幹線のルートになっておりまして、点線の部分はルートが正式に決定していない、かつ、京都に関係がある区間ということになります。つまり、北陸新幹線の敦賀と大阪の間、中央新幹線の名古屋と大阪の間、この間が京都にとって大きな意味を持つということになるかと思っております。

さて、次の資料が、東海道新幹線の主要駅にかかります 1 日の平均乗降客数の統計でございます。見ていただいても、東京が突出しており、その次が新大阪というのはわかるのですが、京都は新大阪の約半分で、新横浜よりは多いという現状がございます。ということからも、東海道新幹線の中における京都というのは、非常に大きな重要な位置を占めているということがわかっていくと思います。

次に、京都市と奈良市の観光入込客数の比較をしてみますと、このように大きな差がついております。京都市の観光客の集客率というものは非常に大きいということがわらうかと思えます。

また、資料を参考として添付させていただきましたが、いわゆる関西文化学術研究都市、我々が学研都市と言っておるものの簡単な説明です。文化・学術・研究の各分野の新しい拠点としてスタートしたものでございまして、これからの新しい文化を創造・発信する都市を目指しておりまして、「けいはんな」という通称が示すように、京都と大阪、奈良県にまたがっている国家プロジェクトでございまして、あわせて学研都市を中心とした京都市と奈良間の交通網の地図を添付しておりまして、最後に関西文化学術研究都市と東のいわゆるつくば研究学園都市、これの比較をさせていただいております。

ところで、国土交通省の「中央新幹線小委員会」というものについて、簡単にコメントしておきます。リニア中央新幹線につきましては、現在国土交通省におきまして、3月から「中央新幹線小委員会」という委員会を設置して、各方面の有識者を委員として勉強会を実施しております。おおむね月1回ずつのペースで開催されており、6月と7月の2回にわたりまして、沿線都市のヒアリングがあったと聞いております。また、この「中央新幹線小委員会」におきまして、今年の8月末頃を目指して、パブリックコメントを計画していると聞いております。

以上、京都府をとりまいています高速鉄道に関する問題点及び現状報告をさせていただきました。これらの状況を踏まえまして、委員の皆様方に討議をいただきたいというように考えておりますので、よろしくお願いいたします。以上です。

○ 柏原委員長

はい、ありがとうございました。大変大きなテーマでございまして、各委員の方々も認識についての温度差もあろうかと思えますし、それぞれ御専門によっていろいろ、我々のように余り専門的知識がない者と、温度差がありますので、問題点といたしますか、この今説明されました中でそれぞれ議論すべき点をといたしますか、そういったものが、もしあれば、おっしゃっていただくようにお願いいたします。

事務局からなにかございましょうか。

○ 事務局

事務局といたしましては、論点を最初のペーパーで示しておりますので、論点に沿って御意見をいただくとありがたいと考えております。

論点のペーパーを見ていただきますと、例えば、日本にとって京都の重要性というところの下に、「視点1」「視点2」と2つ、「世界における京都」と「日本の中の京都」、こう掲げております。例えば世界と京都の中で言いますと、世界への入口となる関西国際空港と京都のアクセス改善について御検討をしていただきたいと思いますし、その中で望

ましい所要時間であるとか、その実現のためにどんな方策が考えられるのか、実現はどの程度の時期を目指してやるべきか、とか、そういったことについてまずは御議論いただけるとありがたいと思います。

○ 柏原委員長

それでは、関西国際空港と京都、市内といいますか、京都駅中心にしたゾーンと関西国際空港との関係、それからそれに関連するかと思いますが、学研都市が途中にございますので、その辺のかかわり合いというような点について御議論をさせていただきたいと思います。何か方策というのはありますか、京都として。関西国際空港と結ぶ具体的なプランというか、技術的に1時間以内で行けるという可能性というのはどういうことが考えられるのかという点について、そういう研究とか、そういうのはないのでしょうか。何か、そうでないと、勝手に飛行機でも飛ばすか、とか何かそういうところで解決する方法しかないというのでは話になりませんしね。今、大阪で、橋下知事がよくおっしゃっているようなことがありますけど、京都は違うのかどうか。技術的にできるのですか。

○ 中川委員

技術的には我が国のリニアに関してもそうですし、他の鉄道に関してもそうですけれども、技術水準は世界最高水準と言われる状況ですので、十分技術的には可能であると思います。ただ、その社会的な重要性等をしっかり吟味するということは必要ですが、リニアにしても、あるいは一般の新幹線というものにしても、建設すること自体の技術的な可能性は十分なものだと思います。

今のところ議論されておられるのは、聞いていますと、橋下知事がおっしゃっているような、「リニアで大阪から関西国際空港までを結ぶ」という、そういう構想も言っておられるようですが、これが例えば京都まで延伸することもありうると思いますし、それからさっきも出てきましたけれども「なにわ筋線」と呼ばれる大阪市内を縦貫するような路線について、これは別途検討されているわけです。これはまだどういう性格の路線になるかということなども決まっていないようですし、私もその委員会に入っておりますので、あまり言うわけにはいきませんが、なかなか決めかねている状況ですから、どうなるかはわかりませんが、可能性としては、そこはかなり高速的なものを走らせるというような考え方もあり得るでしょう。ただ、大阪の中を縦貫しているわけですから、大阪の市民の人たちが日常使うような路線にというような意見もあるということで、その辺なかなか、両方を実現しようとする、予算その他についても、難しいということで、まだ議論の途中だということです。ただ、選択肢としては、それらも含めてたくさんあり得ると思いますので、こういうところで議論をしておくということは、大変重要なことだと思います。

○ 須田（寛）委員

私は、鉄道屋でございますので、本当は実はあんまりこういうところへ来ないほうがいいのかもかもしれませんが、設置要綱を拝見して、京都と高速鉄道の関係、高速鉄道を京都のためにどのようにうまく使うかと、これからそれに対してどう持っていくといいのかという一般論を、ここで議論されるというふうに承ったものですからお受けしたのですが、リニア中央新幹線になってくると、私ども当事者でございますので大変話がしにくい。したがって、お断りした方がよかったのかなと今思っているのですが、来た以上はそうもまいりませんので、一応現実的な話を申し上げて御参考にして、むしろたたき台としていただければと思っております。「こういう問題があるんだ」ということはちょっと念頭に置いていただいた方がと思います。

まずは関西国際空港でございます。これは私どもよりもＪＲ西日本の担当になるのですが、私は計画段階で、国鉄で担当者でしたからわかりませんが、あれは最初、新大阪の駅から、紀勢本線に直通列車を出そうということから始まって、あの線路の結び方が最初考えられたわけです。あと、大阪から紀勢本線、天王寺から出ている和歌山のほうに行く阪和線・紀勢本線ですが、これが非常に不便だったので、「新大阪に持ってきて東海道新幹線に接続させたい、できたらそれは京都からだったらもっといい」ということがあって始まったものです。したがって、今ある線路を無理矢理につないだ格好でやっております、京都駅から向日町駅までは、実は梅小路経由の貨物線を使っています。一番北側の貨物線を使って、向日町駅付近の貨物線が上り本線を越えて、向日町から東海道本線へ入ります。そこから新大阪までは複々線の快速線のほうを通りますから、比較的そこはスムーズに行きます。そして、新大阪から今度は梅田貨物線を使います。この複線の貨物線を使って梅田の駅の終点の出入橋のところから、今度は大阪環状線と結ぶ単線の連絡線がありますが、そこを使って、大阪環状線の福島駅のちょっと先のところで大阪環状線の路線に入ります。その大阪環状線をずっと通って今宮駅まで行っています。今宮から天王寺の駅へ相当無理な配線を作って入って、天王寺駅から今度は阪和線の次の駅の美章園駅と天王寺駅の間のところで、また短絡線を別に作ったわけです。今度は阪和線に入って、阪和線で日根野駅を通過して、関西国際空港まで行くわけです。

したがって、既存の線路を使って、かなり無理をしてつないでいます。ここには３つの大きなネックがあります。京都に入るところにも一つあるのですが、これよりも大きいのは、梅田貨物線の出入橋のところを通るところに、相当大きな踏切があるんです。これを除去しないと、この付近でスピードアップができないということと、環状線に入るところに相当大きなカーブなり勾配があります。それから大阪環状線を走るわけですが、環状線を走る電車は、東京の山手線みたいに各駅停車の電車が主に走っているわけですから、これを追い抜く駅が途中にないわけです。したがって、追い抜きができませんので、環状線の普通電車とほとんど同じ速度で、ただ駅を通過するだけで今宮のところまで行って、そして天王寺に入るわけです。そこから美章園までの短絡線を通過して、阪和線に入ったら今

度はどうなるかという、阪和線は複線しかない。複々線になっていないので、各駅停車の電車も、快速も、特急も全部同じように走っています。ラッシュ時はたしか1時間内に3分おきで走っている。そこに入りますと、もう前の電車を追い抜けない。いっぱい詰まっているわけですから。したがって、朝夕のラッシュには、そこで時間がかかるわけです。各駅停車と同じくらいのスピードでのろのろのろのろと通過するだけで通っています。ちょうど東京付近の小田急の急行電車がそれと同じようになっていますし、中央線でも快速が詰まって、特急が立川までの間でほとんどのろのろ運転。あれと同じ状態が鳳駅ぐらいまで続きます。で、スピードを出したと思ったらもう日根野駅ですから、そこからすぐ関西空港線へ分かれるわけです。そういう条件があります。

したがって、出入橋のところのジャンクションが1つ、ここに踏切があつて非常に複雑な短絡線があります。そして、大阪環状線の中を普通列車の後追いで通らなければいけないのが2つ目。そして阪和線の中で、もみくちゃになりながら、その中に埋没しながら、走っていて、ようやく空いたと思ったらもう日根野に着く、こういう状態です。したがって、これをスピードアップするには、今一生懸命スピードアップを考えておりますけれども、今考えているのを聞きますと、出入橋のところだけは、踏切があつてはどうしてもまづいので、あそこを立体交差にして、あその線路を改良して少しスピードアップしようという構想があるやに聞いております。しかし、それ以外には阪和線にもう一本複線をつくるとか、環状線のほかにもう1本線路を引かなきゃできません。これは用地買収等で難しいと思います。そうしますと、今の線路をスピードアップすることが、昼間時はともかく、朝晩のラッシュには非常に難しいものであると思います。膨大なコストがいるということです。これは覚悟しなけりゃできません。もちろん、今から何十年も先ですから不可能とは申しませんが、それを誰が負担するのかということと、一体どういうふうにしてそういう計画をつくるのかということについての相当コンセンサスがないと、JR西日本だけが負担をしてそれをやるということは、とてもじゃないですができないと思います。そこを考えておかないと、現実のものにはならない。こう思っております。

今、「はるか」は最速で1時間15分ですが、京都～関西空港間は距離は90キロあります。もし順調にまともに走っても、在来線は最高130キロ以上は出せません。踏切が途中にある線路は、「非常ブレーキをかけてから600メートル以内に止まれないといけない」という規則がありますから。そうしますと、距離が90キロあるということは、その区間を1時間以内に走るということは、初めからほとんど不可能なんです。したがって限度があるということと、ものすごい投資をしない限りは、今のスピードを格段に上げることは非常に難しいと思います。ダイヤ上のネックを埋めるために、出入橋のところの接続を改善する能力はありますから、多少の改善ということはあると思います。したがって、私は、これで、私どもが議論する立場にあるかどうかは知りませんが、「伊丹の空港というものを、どういうふうに使うのか」という議論をやっぱり根本的にやってみないと、京都の場合、「関西国際空港だけをあてにしてやっているということになると、一つの限度が出てくる

のではないかと、こんな気がいたします。

次にリニア中央新幹線でございますが、これ非常に私長々と話をして恐縮でございますが、ここにその「京都ルート」という言葉がありまして、こういう言葉が今出てくるということは、私どもとしては、非常に当惑を感じざるを得ません。したがって「これは現実論ではない」と、これも断言せざるを得ません。「京都ルート」と言っても、これは恐らく実現はしないと思います。と申しますのは、告示で「東京都」、「甲府市附近」、「名古屋市附近」、「奈良市附近」を通り、「大阪市」に至る路線ということが書いてあります。これは法律と同じものですから、これによって、今の整備新幹線もありますし、これを変更するということは、取り上げられないと思います。これをやったらものすごいハレーションが起こりますから、大政治問題です。それをやるのは、この委員会の趣旨ではないなと思っておりますから。これを変えることは不可能に近いです。私どもの会社は、既にこれらの地域を通る前提で、調査指示を受けて調査を始めておりますので、もしここに至って、このルートが変わって、これが仮に「京都」という文言が入ってルートが変わりますと、調査のやり直しになります。したがって、リニア中央新幹線を作ること自体が、場合によると、もう断念せざるを得ないようなところに追い込まれかねませんので、「京都ルート」という言葉は、これはどういう意味で使っているかはちょっとわかりませんが、何か今の奈良市附近を通るというルートを変えるように聞こえていますけれども、奈良市附近を通るということを変えるということが現実的でないということを残念ながら申し上げます。もしこれを変えたら、私どもは、リニア中央新幹線の計画というものを根本的にもう一度やり直さなきゃいけない、場合によればできなくなる可能性さえあるということですので、これは現実的ではない。

ただ、これについてどういう問題があるかと申しますと、奈良市附近を通るということでございますけれども、奈良市「附近」としておりますね。そこで、現在のＪＲ奈良駅から京都府の木津川市の木津駅まで、７キロしかありません。その途中の、奈良駅から約４キロ弱のところが県境になります。奈良駅の附近に仮にリニア中央新幹線の駅ができるといたしますと、その駅から木津までは、自動車でも数分の距離になります。城陽市から南の町は、現在の京都駅よりも奈良駅のほうが時間的にも距離的にも近いんです。そういう所にできるんだということを考えた場合に、奈良市附近にできるであろう将来のリニア中央新幹線の駅を、京都府がどのようにうまく使うかという議論、これは私は有意義だと思います。例えば新しくできた奈良の駅から京都まで、直結の高速道路を作るとか。これは３０年先のことでですから夢じゃありません。そうなったら、京都まで恐らく３０分くらい、あるいは２０分くらいで来るでしょう。そうしたら、京都市内の駅より、よっぽど奈良の駅のほうが近くなる。城陽や宇治は、これら京都の南部は高速鉄道にまだ恵まれておりませんが、ここはもう革命的な高速鉄道のエリアになります。そうすると京都と奈良と一体とした大きな観光圏ができると思います。京都に来たお客さんを奈良に、奈良の人はみんな京都に来るように。お互いにリニア中央新幹線と今の新幹線、在来線はうまく使って。し

たがって、奈良市附近にできる駅というものを、京都府が否定するのではなしに、これを京都府に持ってくるなんていうことを言うのでなしに、奈良市附近という言葉の範囲の中でできるところに、どういうところに駅をつくるかということが決まった場合に、それをうまく京都が使うためにどうするかということを、ここで議論することが現実的じゃないかと思います。

今、近鉄特急は京都奈良間 34 分です。J R の快速は 43 分か 4 分で走っています。京都ー奈良間の距離は、近鉄では 39 キロです。J R 奈良線は、42 キロです。ほんのわずかな距離ですから、将来の、それこそ高速道路や今の近鉄線、J R 奈良線を使ったとしても、もう京都の町に駅ができるのと、ほぼ同じことですね。そういう現実論をひとつお考えいただいて、新しく奈良市附近に駅ができた場合に、それをいかに京都がうまく利用するか、それを私は考えたい。今から「京都ルート」と言ったら、これは極めて非現実的です。

私どもはあくまで鉄道屋でございますので、現実論を申しますので、先生方はひとつ大きな議論をしていただいたら結構ですが、現実的にはそういう状態だということは、お考えいただきたいところです。

それから、私は、国鉄本社におりまして、昭和 45 年に法律ができた時分から知っております。あの告示はたしか昭和 48 年にできた告示です。「奈良市附近」というのができたとき。そのときに、三重県と奈良県からものすごい陳情がありました。しかし、京都府からは何もありませんでした。その当時、「なぜないんだろうか」と本当にいぶかりました。私は京都の人間ですから思いました。京都府の先生が若干何かおっしゃった程度で、満場一致に近い状態で奈良市附近というのが決まった経緯が実はあります。それからもうずっとそのままで来ているので、今からこれを変えようという議論は、とても現実的ではない。現実的に「奈良市附近にできるリニア中央新幹線の駅を、いかに京都がうまく使うか」、それを議論していただくことが現実的です。大変水を掛けるような話をして恐縮でございますけれども、私は鉄道屋でございますので、ビジョンのないことを申し上げますが、皆さん方の意見を拝聴いたしながら、今後も御意見を申し上げたいと思います。とりあえず、たたき材料として申し上げます。ありがとうございました。

○ 柏原委員長

どうもありがとうございました。今の須田（寛）委員のお話、私は、関西国際空港とのアクセスの現実的な問題、60 分以内にということをずっと思いながら、今日の会議に出させていただいておりますけれども、望ましい所要時間というのは、多分短ければ短いほどいいに決まっていますが、「どれくらいであれば許容できるか、関西国際空港が利用しやすいか」と、こういうことかと思いますが、それが技術的な裏付けでもって、空論ではなくて、ある程度の実現可能性を含めて、何分くらいであれば許容できるかと、こういうことになろうかと思いますが、その辺のことについて、須田（義）委員、いかがでございますか。

○ 須田（義）委員

東大の須田です。私がここに来ているのは、鉄道あるいは交通の技術的な観点からお話をする、という立場だと思います。実は京都府とは縁もないので、自己紹介しておきますと、実は先ほど話のありました「しなの」号の、台車の技術的な開発を担当したのは私でございまして、スピードアップに貢献する技術開発をさせていただきました。そういうことで、エンジニアでございます。今日は関西国際空港のアクセスを経験しようと思って、わざわざ関西国際空港から参りました。先ほどの「はるか」号に乗って来まして、確かに時間がかかりましたね。そういう体験をしました。

そういうことですので、ちょっと経験をお話しさせていただきますと、日本の鉄道は、狭軌（注：線路幅 1,067 ミリ）の場合、遅いというのが定説ですね。それと先ほど私が開発に関わったＪＲ東海の「しなの」ですが、時速 130 キロです。カーブを確か本則よりも 35 キロ速く走るということで、一番早い列車だと思うんですね。狭軌のＪＲや一部の私鉄では、スピードが 130 キロくらいにしかならない。

一方、新幹線は標準軌（注：線路幅 1,435 ミリ）と言われている線路の幅が広いもので、それですと時速 200 キロ以上です。もちろん新幹線は 200 キロ以上出していますし、世界的には中国の高速鉄道もやっておりますし、各国がスピードアップをしています。京成のスカイライナーが、今度、成田スカイアクセスとして高速化しましたが、あれも標準軌を使っています。実はもっとスピード出るんじゃないかな、と私は思っているのですが、時速 160 キロです。そういうことですので、標準軌ネットワークは、うまく使えば、かなりスピードアップができるんじゃないかなと、感じはしています。幸い関西地方には、私鉄の標準軌ネットワークがあり、それは結構充実しています。阪急、京阪、近鉄は、広範囲の標準軌ネットワークであり、そういうものをうまく活用するということで、在来の鉄道でもスピードアップの可能性はあると思います。

○ 柏原委員長

ありがとうございます。それでは、この交通につきましては、経済同友会なんかで非常によく研究しておられる上村委員、御意見おっしゃっていただけますか。

○ 上村委員

上村でございます。このたびの「明日の京都の高速鉄道検討委員会」ができたことを、本当に喜ばしいと思っております。と言いますのは、今までどちらかと言いますと、京都府内あるいは京都市内の交通に関する議論というのは実際されているわけですが、やはりもう少し広域的に、どう繋がってアクセスするのかという、視野では、意外と話し合ってきていないと思います。そういった点では非常に今回の委員会の意義は大きいと思っております。また、京都経済同友会におきましても、リニア中央新幹線の問題、そして関西国際空港とのアクセスの問題、ずっと提案をいたしておりますので、本当に今回の委員

会設置は喜ばしいと思います。

そういうことで、まず、関西国際空港とのアクセスの検討ですが、「はるか」は時間がかかるということもありますし、やはり一番空港との接続で大事なものは、定時性の確保だと思います。先ほどの「非常に時間がかかっている、定時性が確保できない」ということは、これは何を意味するかと言うと、要は飛行機に乗り遅れる可能性がかなりあるということです。

私自身も一度、「はるか」の始発に乗りました。飛行機に十分に間に合うという余裕を持って。始発に乗り遅るを得ない時刻の飛行機の出発でございましたので、乗りました。しかし、非常に運が悪く、このごろＪＲ西日本は非常に慎重になっていまして、少し何かあるとすぐに遅れていくわけですが、その中で、「はるか」再運転への優先順位が非常に低いということがわかりました。というのは、京都－大阪間ですけれども、途中で、新快速に追い越されるわ、快速に追い越されるわ、各駅停車にまで追い越されて、やっと回復して、初めて「はるか」が動き出すということでした。いかに「はるか」の優先順位が低いのか。いわゆる「どこから回復させようか」というときに、まずは「はるか」から回復させるべきでしょうと私は思うのですが。先ほど須田（寛）委員からの御説明があったように、大阪に入りますと、貨物線を走りますが、信号待ち、信号待ち、信号待ち、本当に時間がかかりました。飛行機にやっとこさ飛び乗ったという、チェックイン時間ギリギリの 15 分くらい前にしか着かなかったんです。外国人客は怒っておりました。本当に怒っておりました。それに英語での説明もできないんですね。車掌さんが来るんですが、せめて英語でぐらい放送をしたらどうかと思います。どうして遅れるのかという放送もおどろきの放送で、かつ、車掌さんもきちっとした説明も外国人客にできないということで、本当に「はるか」の位置づけというのが、ＪＲ西日本において非常に低いということをつくづく感じました。これは、ぜひこの委員会の中で、こういったことが可能なのかわかりませんが、一度申し入れする、あるいはそういった事情についても、検証するとかそういう機会を委員会の中でも持ってはどうかと思っております。

それから、「なにわ筋線」の可能性がどこまであるのかということのも、今調査中ということなのでわかりませんが、「なにわ筋線」ができて、それが 30 分以内で行けるとして、京都から大阪まで 30 分ですから、合計 1 時間。1 時間というのは、ある意味定時性の確保ができるのであれば、それはそれで一つのやり方かも知れません。というのは、やはり飛行機とのアクセスですから、遅れるかも知れないということに対しては、一番避けなければならないという、そこのところはあると思います。

それから、リニア中央新幹線についてですが、先ほど「昭和 48 年に、もう決まっている、法律で決められているところだから」ということでしたが、その時点で、どうして京都として、もっと問題意識を持って、申し入れなりをしなかったかというのを今も悔やまれることです。けれども、「京都ルートを言ってくれるな」ということですが、私は、今からでも、奈良付近、三重・奈良をというルートですが、子供じみているかもしれません

が、「名古屋－大阪」というルートと、「名古屋－京都」というルートを別枠で、奈良あたりから2つに分けての路線を検討しては如何でしょうか。技術的にできるかどうか費用の点どうなのか、用地買収できるかどうか、そういったことを全部無視して考えました。リニア中央新幹線がやはり京都にとまらない、通らないということ、そして京都の南の方を通るというのは、意味がないわけですね。やはり京都市内にとまらなければ、日本にとっての京都の重要性という意味においては、意味がないと私は思います。

ですから、ぜひ名古屋－京都というルート、名古屋－大阪というルート、奈良のところでも2つに分かれるぐらいのような提案は、今からでもできないのだろうかというようなことを考えます。

それから、奈良と京都のアクセスを考えるというよりも、むしろ近いというところと言うならば、大阪－京都のほうがむしろ近いんですね、今も新幹線で十何分で行くわけですから。どうしてもそれができないのであれば、むしろ大阪－京都というところと、今度のリニア中央新幹線とのアクセスをどうかですね。それからもし、そういうところも全部不可能になった場合には、じゃ今度は、京都－名古屋。京都の人間は大阪まで行くか、名古屋まで行くしかリニア中央新幹線に乗れないわけですね。名古屋－京都間を旧来の新幹線、今の新幹線がどういうふうにスピードアップしていくのか、あるいはもうリニア中央新幹線ができれば、今走っている新幹線というのはまた全然ダイヤが変わってしまうのか、どうするのか。そうこともいろいろ心配するわけですが、まずは私は、不可能かも知れませんが、京都－名古屋、京都－東京という、そういうリニア中央新幹線の新しいルートをぜひ提案をしたらどうかと思います。まずはそれぐらいのことを言わなければ、京都にとって、京都とリニア中央新幹線というもののかわり合い方が、可能であっても不可能であっても、やはりここで声を上げなければ、おそらく後々まで、もっともっと不利なことになっていくと思います。リニア中央新幹線によって、新しい日本の国土軸が形成されていって、人の居住も含め全部変わってくると思います。このリニア中央新幹線にどうかかわっていくかということについては、まずは現実路線もさることながら、やはり日本における、世界における京都の重要性ということを、我々は声高らかに発言したいと思います。

○ 池坊委員

私は、今、京都と東京を行ったり来たりしていますけれども、基本的にほぼ関西国際空港を使いません。16年前に関西国際空港が開港されたときは、「これがハブ空港になるんだ」とすごく感動したんですが、アクセスの不便さが先なのか、関西国際空港に発着するエアラインの数が少ないので、関西国際空港はほぼ使わずに、伊丹－成田を使っています。多分出張とかで使われる方も、それが多いのではないかと現実的には思います。今のお話を聞いてまして、関西国際空港は本当に近くて遠い空港ですし、このままでは本当に国際空港ですらなくなっていくのではないかと考えております。例えば新幹線で京都から名古屋まで35分で、そこから中部国際空港は28分ということなので、中部国際空港のほうが、

関空に行くよりもずっと京都にとって便利になってくるんですね。今、皆さんすごく忙しい中で、何よりも時間が大切だと思うので、そういう意味では、やはり京都駅から関西空港まで、所要時間は 60 分くらい。これを越えてしまうと、やっぱり「はるか」には乗っていかないと思います。私はどうしても関西国際空港を使うときは、もう夜に車で空港に入ってしまいます。

今、資料を見せていただいても、1 日 30 本ある中で、100 分近くかかっているのが 2 本もあります。すると、もうそれでしたら、東京に新幹線で行って、東京から成田エクスプレスに乗ってもほぼ変わらないという現実の中で、やはり関西国際空港へのアクセスをよくするためには、まず「関国際西空港に発着するエアラインの量を増やさないといけない」というのが抜本的なものだと思うんですけれども、で、やっぱりアクセスは 60 分以内。これを超えないように、どうしていくかということ、もう皆さん伊丹になりますし、東京ですら今成田から羽田に変わってきているこの世の中で、やっぱり伊丹をどうするか、さっき知事もおっしゃいましたが、伊丹をどうするか、関西国際空港をどうするかというのは、すごくこれから大きな問題になると思います。

あと、リニア中央新幹線の件も、須田（寛）委員がおっしゃったように、ほぼ不可能ということでした。45 年、35 年後ですので、生活様式もすべて変わっていく中で、おっしゃっていたように、不可能なことを話し合うよりは、次に向かって可能なことを話すことの方がずっと意義があると私は思います。ただ奈良市附近のどの駅にとまるのかが、「いつ決定して、その駅から京都をどう生かすか」ということを話し合っていくことのほうが大切だと思います。その次の、もうそれは私たち生きてはいないと思いますけれども、その次のことを話し合っていくことが必要ではないかな。ちょっとこの議論から少しずれてはいますけれども、無理なことは無理だということで、あとはアクセスの問題もあると思うので、そこを話し合っていくのも大切なことではないかなと思います。

○ 柏原委員長

ありがとうございます。関西国際空港の話は、非常に現実的な、しかも今もう現実的に起こっているテーマでありますし、リニア中央新幹線の問題は、何かはるか 35 年先というと、多分この中でも生きている人は少ないぐらいのテーマなので。だからそのところを一緒に考えるのもかなり無理はあろうかとは思いますが、第 1 回目でございますので、ざっくばらんに御意見を聞いた上で、集約できたらと、こういうふうに思いますので、太田委員いかがでしょうか。

○ 太田委員

この会に御出席いただきましてありがとうございます。実は私も改めて関西国際空港へのアクセスの現状の深刻さに驚いております。これは、今後の日本と世界、その中の関西、京都を考えて、何としても京都から関西国際空港への 60 分以内でのアクセスを実現しな

ければならない、という思いであります。須田（寛）委員の話を聞いて、非常に衝撃を受けているわけですが、何とかそういう手がないのかと思います。例えば1年後でも、ダイヤ改正で5分や10分速めていただく、それから定時性の確保をしていただく。それから将来的には少しでも短縮して60分以内へ、そういう2つの提言があってもいいのかなと思っている次第です。

実は、今年山陰本線がやっと複線電化が完成しましたが、それは昭和54年に国鉄、現在のJR西日本に協力いただいて、一緒に事業を始めましたが、30年かかりました。相当の工事費を京都府も出しましたが、そういう長い時間がかかる問題だと、しかし逆に、だからこそ、今議論をして、少しでも、関西国際空港へのアクセスを含めて、よくしななければならないと思っております。

それからリニア中央新幹線に関しては、これも昭和48年頃の件ですが、これに衝撃を受けておまして、難しいなという思いと、しかし上村委員がおっしゃるように、今後の世界の中の京都を考えると、名古屋－京都というルートがあってもいいんじゃないかと。これも実は正直言いまして、私の中で、そうなってもいいのか、私もよくわからないところがございます。

中部国際空港との関係ですが、日本全体、京都を考えると、中部も関西も、という思いがありますけれども、やはり「関西」「中部」と狭い中で取り合っていく必要はないかもしれないけれども、しかし、関西国際空港がきちっとしないと関西はあり得ないと。そういう中で、「中部がこれだけ近いんだよ」と。この危機感を持って、関西国際空港をちゃんとしなければならないという思いです。

○ 由木委員

京都市の由木でございます。こういう機会に出させていただいて、本当にありがたいと思っております。関西国際空港の「はるか」の問題は、池坊委員がおっしゃいましたが、鶏と卵の関係にあると思います。関西国際空港の魅力そのものの問題がやっぱり根本にあると思います。今、「はるか」の乗車率は恐らく半分は切っていると思います。いつ見ても満杯にお客さんが乗っているというのは見たことがないものですから、そもそも利用がされていない。どっちが先なのか、不便だから利用されない、利用されないから不便になるという、この悪循環をどこかで断ち切らないといけないと思います。ですので、利用促進みたいなものも頭の片隅に置いておく必要があると思っております。

ただ、やはり国際空港として、特に今後の日本の国土全体を考えても、関西にハブとなる国際空港があるということは大変重要なことだと思いますので、そういう意味では、国際空港をきちんと育てるという意味でも、京都と関西国際空港とのアクセスというのは非常に大切な問題だと思います。それで、今、太田委員がおっしゃいましたが、1つはやっぱり中期的といいますか、ここ10年ぐらいの間に技術的な問題で幾つかクリア、例えば踏切の問題とかできるところもあると思いますので、そういう面はできるだけ早く

実現していただくということ、それからもう1つは、やっぱり長期的に見て、関西がこれから発展していくためには、京都と大阪との結びつきをやっぱり強めるということだと思います。

そういう面から、ちょっと次のリニア中央新幹線の話になりますけど、「関空アクセス研究会」がせっかく「リニアの導入の可能性がある」とおっしゃっていただいているわけですから、例えば大深度地下で大阪の地下を行くとか、そういうような可能性もちょっと夢物語ですけども、あるのかないのか、そういうことも議論すべきかなと思います。

それから、リニア中央新幹線については、平成2年から、京都府、京都市、商工会議所、それから議会も入って、「京都府中央リニアエクスプレス推進協議会」というものを作って、実は「京都ルート」の要望をずっと続けてきております。今までは、協議会でやってきたんですが、今年初めて京都市が単独で、国土交通省に「京都ルートを実現できませんか」という要望活動を行いました。私も、鉄道局長にも会って、須田（寛）委員と全く同じことを言われまして、非常にある意味では、強烈なパンチをいただいたんですけども、ただ、昭和48年のときに、本当にリニアというものの技術を前提に中央新幹線のルートを調査されたのでしょうか。

○ 須田（寛）委員

あれはリニア前提なんです。あの時点で。

○ 由木委員

ただ、宮崎の実験線はその後ですよ。

○ 須田（寛）委員

口頭了解がありました。「中央新幹線は、将来リニアモーターを導入すべきだと思われるので、諸調査に当たっては、リニアモーターを前提とした調査を行うこと」という事項が入っていました。甲府から名古屋へ抜ける間の山岳部分の地質調査命令というものはもう国鉄時代に出ていました。そのときには、「リニアモーターを前提にした調査をあわせてやること」という指導がありまして、それでやっています。あのルートをつくったときは、当然、ほとんどの国会議員の先生が、リニアというものを念頭に置いていたと思います。ただ、リニアの詳細は、まだ時速何キロとか固まっておきませんので、クエスチョンかもしれない。そこまで詰めたものではないけれども、リニアが前提にあったことは事実です。参考までに。

○ 由木委員

なるほど、わかりました。ありがとうございます。私の思いは、「昭和48年に、京都にいる人たちが一体何をしていたんだ」ということを、仮に今、我々が将来子どもたち、

孫たちから言われるようなことがあるとすると、それは非常に情けないなと思うものですから、チャンスがあるのであれば、やはりきちっと議論したいと思います。一番の問題は、京都市民の人たちは、こういう問題を多分、知らないんですよ。なぜそうなったのかということもわからないし、そうなっていることすら多分知らないと思いますので、やはりそこは、本当にそれでいいのか、京都としていいのかという声は、「既に決まったらから」と言われても、「うん、わかりました」となかなか素直に言えないものがあるんじゃないかと思います。

特に、世界からたくさんの方が、例えば京都迎賓館もありますので、大変国賓クラスの方から、パックスツアーのような観光客まで、京都にはたくさんの方がお見えになるわけですから、そういう意味でも、例え夢物語かも知れませんが、関西国際空港からリニアをずっと京都まで引くということが、東海さんが無理ならＪＲ西日本さんをお願いしてやっていただけないか。東京から来るということばかり考えているので、もし、例えば関西からリニアが来るみたいな、大阪から来るみたいな発想で、少し物事が考えられないのか。やはりもう少し諦めないで考えられないかなというのが、正直な思いです。

○ 柏原委員長

はい、ありがとうございます。今まで分散した議論でございますけれども、技術的なことも含めまして、中川委員。

○ 中川委員

今、いろいろと議論が出ていますが、まず一番基本的に考えなければいけないのが、日本の鉄道、高速鉄道もそうですが、高速鉄道だけではなくて、鉄道に関する政策とか財源とかといったようなものが、この 30 年間ぐらいに非常に遅れてきたということです。この 30 年間くらい、先ほど出てきました整備新幹線とか、基本計画路線とかを作るために、多くの人が相当な努力をしておられたのですが、実態としてはどうだったかという、細々とやってきたという状況です。30 年間もかかって何ができたのかというと、ほんのわずかな区間ができただけであるという状況になっています。その間、何が言われてきたかという、と、「採算のとれない無駄な公共事業」というふうにずっと言われ続けてきまして、予算の中で、一番無駄なのは新幹線だともこの 30 年間くらい言われ続けてきたわけです。

しかしながらその間、世界のいろんな状況なども変わってきてまして、世界の多くの国は鉄道を中心とした交通ネットワークを組み立て始めているという状況になって来ています。そういうところから見ても、高速鉄道を整備するというのが無駄な公共事業であると断定するのは、余り科学的な根拠はないということになります。世界中の国が無駄な公共事業に一生懸命になっているはずはないわけです。世界中の国が高速鉄道に力を入れ始めているというのは、やはり「将来の国にとって、あるいは将来の交通網にとって、高速鉄道が重要である」ということを認識しているからだということになります。

これまでのわが国における否定的な発想が根本的に変わらない限りは、とにかく何もできないという状況だというふうに考えたほうがいいと思います。整備新幹線を一生懸命頑張っておられる人たちとも、何十年間も一緒にお話をしていますけれども、ほとんど絶望感といいますか、こんな貧弱な制度のもとでよくこれだけ進めてきているものと言えるぐらいの状況だと、こういうことです。その間、世界は高速鉄道の整備をどんどん進めています。東海道新幹線ができたときは世界最高であったのはもちろんですが、現在、世界の高速鉄道を、表定速度と言いまして、基幹のスピードで比べていった場合に、順番に並べて、一番早いのは、この間中国にできました武漢と広州を結ぶ高速鉄道、これは表定速度で 300 キロに近いという状況です。日本で一番速いのは山陽新幹線ですが、これが現在 9 位です。10 年前まではフランスと日本だけが表定速度で 200 キロを超える区間があったのですが、現在世界ではそういう区間がいっぱいできまして、日本で一番速い区間が、世界では今現在 9 位ということです。東海道新幹線は現在 14 位という状況です。ですので、この間、日本で議論されてきた高速鉄道に関する議論は非常に貧困であったというふうに言わざるを得ない。その間に世界は大きく前進をしているという、そういう状況にあります。

その中にあって、このリニアというのは、非常に新しい光明ということで、多くの人たちが期待をしていると考えます。これは明らかに技術的には世界最高水準であって、また再び日本が世界の最高になるという可能性どころか、非常に十分大きな期待を持てる状況にはなっているということになります。ただこれも国として、しっかりとした制度とか財源というものが定まっていなくて、そのために、これは J R 東海さんが独自にお考えになって、一生懸命工夫をされて今の計画を出してきておられるわけですが、それでもやはりかなり年数がたってしまっています。これは想像しますに、技術的な課題でもって年数がかかるのではなくて、お金のやりくりを考えると、この年数になるという、そういうところだそうですね。

ですから、これはやはり国民全体が議論すべき、それも国家プロジェクトとしてしっかりとした財源を作って、使ってやっていくならば、もっと早くにいいものができる可能性は十分あるはずであると思います。実は、この間、韓国へ行って、講演をするようにと言われまして、日本の高速鉄道について講演をするようにと言われたのですが、何かこの 30 年間くらい何も作ってないですから、余りしゃべることがなくて困ってしまいました。ですのでリニアの話を、と思いまして、J R 東海さんにも資料を提供いただきましてリニアの話をしてまいりました。リニアの話については、向こうでも非常に興味を持って、やっぱり日本はすごいというふうに、明らかにそういうふうに見えるのですが、ただ、私は、この質問だけ少しつらかったと思うのは、「で、一体いつ完成するんですか」という質問です。「いや、大阪まで来るのが 2045 年だ」という話をしたら、やっぱり、失笑とまではいきませんし、こちらが話してますからばかにしたような顔はしませんが、明らかに、もう落胆というか、「なんだ 2045 年、なにそれ」という、明らかにそういう感じなので

す。ですから、せっかく最高水準の技術を生かしていくためには、もう少し国全体として、これを生かしていくような仕組みをまず作っていかねばいけないのではないかと思います。

これは、ＪＲ東海さんはこれまで独自に積み上げてきておられるわけですから、いろいろなお考えがあると思いますが、そういう技術を国民のために還元をする、少しでも早く、国民がその技術を使った利益を享受できることになるような、そういう方向性はやっぱり国全体で議論していかねばいけないのではないかと思います。ですので、まず申し上げたかったことは、現在の制度や財源の中だけで議論をしていていいのか、日本のこれからの将来の交通というのは、それでいいのかどうかという、そのところはやっぱり大きく考え方を変えていく必要があるのではないかと思います。1点あります。

それから、そのルートに関していろいろ話が出ていますけれども、ルートの選定というのは何を基準にするべきかという、当然ですけれどもこれは利用者の立場、あるいは国がある程度の責任を持ってやっていくのであれば、「国民全体にとってどのルートが一番いいのか」ということが純粋に今議論されるべきであるということです。優先されるべきなのは「昭和 48 年に何を決めたか」ということではなくて、「将来に向かって一番いいルートはどういうルートなのか」ということです。特に「利用者の側から見て、一番いいルートはどのルートなのか」と、そういうような視点で議論をしていかねばいけないというふうに思います。だからその中で、要するに「京都だ」「奈良だ」というような議論ではなくて、それも含めた「日本国全体にとって一番いいルートはどこなのか、利用者にとって一番いいルートはどこか」、そういうような視点から重ねて議論をしていくことになるというふうに思いますし、そうあるべきだと思います。

いずれにしても、この 30 年間余り何も進まない、法律ができたのが 1970 年なのですが、その、今から 40 年前にできた「全国新幹線鉄道整備法」が、日本における最新の鉄道計画で、その後全く作られていない。しかもその 40 年前の計画の中の出来上がった部分は非常に少ない部分であって、このリニア中央新幹線も含まれている基本計画路線というのは、1 キロたりとも工事すら始まっていないという、そういう状況にあるわけです。そのあたりの、これまでの貧困な前提の中だけで議論していったのでは、やっぱりこれからのいろんな交通計画の中での鉄道の実現というのは、なかなか見えてこないんじゃないかと思います。

ついでにというわけではないですが、申し上げておきますが、例えば、高速鉄道だけに限ったことではなくて、複線化などのような鉄道としての最も基本的なことについての議論は最近全く進んでいないという状況で、京都でこの間、園部まで山陰本線が複線化になりましたけども、これは全国的にも非常に珍しいというくらいのものです。例えば中国や韓国などは、そういったようなところにも非常に大きな投資をしながら進めていまして、既に日本の鉄道の複線化率は、韓国や中国を下回ってしまっているという、先進国の中においても複線化率は最低水準であるという状況になってきてしまっています。ですから、

こういう場も含めて、高速鉄道も含めた鉄道に関して、将来日本はどういうふうにしていくべきなのかということは、先入観にとらわれずにしっかりと議論していかなければいけない時に来てるのではないかと思います。そういう意味では、またこういうことで、いろんな科学的な議論が余りされてこなかった、計算をせずに無駄な公共事業だと言われ続けてきただけだというのが、これまでの 30 年間の現状だと思いますので、ぜひとも将来に向けて、いい鉄道ネットワークができるような議論をしていただけたらと思っています。

○ 須田（寛）委員

ちょっと、僭越でございますが、先ほど来のお話で少し誤解があるように聞こえているので、ちょっと私確認させていただきたいんですが、まず昭和 47 年当時に京都からの陳情が少なかったということを申し上げましたが、これは事実として申し上げたということです。仮にそのときに、京都が奈良・三重並みにもすごい陳情をされたとしても、やはり奈良市附近を通り、大阪市に至る路線になったと思います。なぜかと言いますと、名古屋と大阪を直線で結ぶなら奈良市附近しか通れないんです。東海道新幹線も最初は京都を通らずに、鈴鹿を通して名古屋から大阪へ直線に出そうという話があったぐらいですから。これはやはり、リニアというのは極力直線でなければいけないという問題があります。だから、それについて「何も活動的なものはなかったな」と、「京都の人間として寂しいな」と思ったことがございまして、陳情があったからそれが変わったということは、私は「ない」と思いますので、そんなに後悔される必要はないと思います。

それから資料のリニア中央新幹線の路線図ですが、これは名古屋まで実線になって、名古屋から点線になっていますが、これ実は東京から新大阪までのこの路線、実は全部赤点線がいいと思います。名古屋まで、まだルートが決まっているわけではないんです。この間にもめているところがありまして、決まっておりません。国土交通省に出した調査報告資料も実は 3 路線描いてあるはずです。これは、だから全部赤点線とお考えいただくのが正しいと思います。誤解があるといけませんので、「東京－名古屋間はもう決まっているんだ」「名古屋からの位置は決まってないから今でも動くだろう」というふうにこれをとられると、ちょっと間違いになります。両方とも同じ性格になっているということを申し上げておきたいと思います。それが 2 番目です。

3 番目に、もう 1 つ申し上げなきゃいけないことですが、先ほど「京都ルート」を入れて、「奈良ルート」と 2 つ作ったらどうかというお話がありましたが、これも大変失礼ですけれども現実的ではないと思います。なぜかと言いますと、リニアというのはポイントに非常に弱いものです。ガイドウェイごと全部動かさなければいけませんので、できることならポイントというのは、余り作りたくない、線路を 2 つに分けたくないというのが 1 つ。カーブに弱いということです。で、それが難しいというのが 1 つありますので、これら 2 本を作ったと仮定いたしますと、1 本ずつの需要というものは当然半分ずつくらいになります。両方とも採算のとれない路線が 2 つできることになりますが、これも現実問題

としてやはり不可能だろうと思いますので、あくまで名古屋～大阪までのルートが1本でないといけません。これは2本ということは考えられません。これは実務家として申し上げるんですけれども、その辺ひとつ誤解のないようにお願いをしたいなというふうに思っております。

それからもう1つの問題は今のお話で、日本は鉄道をつくるのに時間がかかると、特にこれは「お金がないから時間がかかるんだ」とおっしゃられるが、確かにそのとおりですが、仮にお金があったとしても、名古屋までの2027年という計画は、1年か2年は別といたしまして、大きくは動きません。なぜそうなるかということを申し上げておかなければいけません。日本では今、鉄道や道路を作るということは、環境に対して悪影響を及ぼす恐れがあるという視点のもとに法律は全部できています。今、調査報告を前提に、営業主体、建設主体の指名、整備計画の決定に向けて国で審議しています。奈良市附近を通るという調査報告を受けていただいてから、もう既に半年以上たっているんですけど、この審議をやっていた後、そこで初めて建設主体の指名というものがあります。

それから着工までに3年かかります。なぜかという、環境アセスメントをやらなければならない。「なぜ3年かかるんですか」と聞いたら、「絶滅危惧種の猛禽類が営巣を2回やるところを確認しなければやっちゃいけない」ことになっているのです。したがって、例えばある動物が巣をつくって子どもを産んで、3世代分の様子を見て、その動物がどういう生態を持っているかを調査をして、それとのリニアの関係を調べなければ着工できないので、3年かかります。これは短くなりません。そして、東京～名古屋間は、トンネルがありますから、工期が10年以上かかります。そうしますと今からやって2025年とか、2027年はぎりぎりなスケジュールです。お金があってもこれを大幅に繰り上げるということは不可能です。そのようなことがありますので、水を掛けるような話ばかりで大変恐縮でございますけれども、ひとつ誤解のないようにお願いしたいと思っております。

だからリニアというものがそういうふうなことです。バイパス路線、つまり2つ路線をつくって選択するとか、2つの路線を併設されるようなものではありません。

もう1つだけお話ございました。関西国際空港からリニアを使って、京都くらいまで別なリニアを作ったらどうかというお話がありました。これは、現状では不可能ではありませんが、これはJR東海がやる路線にはなりません。不可能ではありませんけれども、そこにこの超電導リニアを入れるということは、「牛刀をもって鶏を裂く」ようなもので、とてもコストパフォーマンスの面で成立しないと思います。液体ヘリウムでマイナス269度に磁石を冷却する、あんな大がかりなものは、そんな短い数十キロの路線でもちません。もし、やるなら、上海で走っているような常電導リニアです。これは浮上間隔が10ミリしかありませんから、時速300キロぐらいであれば現実的です。それで関空と京都、もし仮にリニアができれば、大阪市内を大深度地下で抜ければ、それは1時間以内、それこそ3～40分で結ばれるのでしょね。ただ、これは私のところのエリアではないので、別の議論です。

やっぱり私はあくまでも、奈良市附近を通る計画を念頭に置いた上で、それを京都でいかに利用するか。それから、関西国際空港や伊丹は兵庫県と大阪府が抜き差しならぬ対決をしておりますが、あの中に京都府が割って入って、京都としてはどっちがいいのか、そういうようなことも含めた3都市で、3府県で、あれをもう一回議論をされることが一番現実問題だと私は思います。京都府としてはどっちが有利なのか、どういうふうに押したらいいのか、関西全体としてあの3つの空港をどう使い分けるのかの議論は、京都府が参加をして、むしろ私は有力な調整役になって進めていただく、それが一番現実的な解決ではないかと思います。リニア中央新幹線につきましては、それをうまく活用することについて御議論いただくのが一番現実的ではないか。繰り返して恐縮ですが、以上考えております。

○ 柏原委員長

ありがとうございました。議論がちょっと近未来の話と、大分先の話とが混在していますので、なかなか整理しにくいところではございますが、現実の問題としては、関西国際空港と京都をどうするか。この問題というのは、非常に、今もう「はるか」の問題で非常に現実的な問題でありますから、これをどう解決するかというのは、10年先までには必ず解決していないと、関西国際空港の活用というのが京都では難しくなるかなという気がします。

それから、リニア中央新幹線の問題については、今、須田（寛）委員がおっしゃっているような問題とか、あるいはそうではなくて、根本的に国の政策として考えて見直すような余地があるのかどうかというような議論は、これは次のテーマといたしますか、今日ここで、これ以上議論・話をしても進まないと言えるだろうというふうに思います。

最後におっしゃっていただきましたリニアを関空と京都、これは大阪を通るんでしょうけど、通す技術的な問題というのは、そんなに大きな問題ではないんでしょうか。

○ 須田（寛）委員

それは大深度地下を通ればできるんです。お金の問題。技術的には多分…。

○ 柏原委員長

お金ってどれくらいかかるんですか。とんでもないお金ですとね、それはもう話にもならないでしょうけど。

○ 須田（寛）委員

大阪にも、もってもらいますよね。

○ 柏原委員長

もちろんそう、いやいや。（笑声）京都の地下鉄をあれだけ走らすのに、2,000 億ぐらいかかるんですかね。もっとかかりますか。それぐらいのレベルでいくと、大深度でリニアを走らせるというか、まあリニアでなくても、今の新幹線のような話があるとしても、あれですか、数兆円ぐらいは。

○ 中川委員

これは、日本の鉄道整備の常識というのは、線路施設も基盤施設も含めて全部運賃が賄っていくというのが、それが基本になっていますので、そのレベルで考えれば全然成立しないというふうに言わざるを得ないと思います。しかし、これは社会資本として、公共事業として、しっかりとした基盤をつくって、上で経営していく分について可能かどうかという議論であれば、相当可能性があるというふうに思います。このあたりは、やはり鉄道整備を社会資本としてちゃんと整備していくかどうかという考え方に変われるかどうかということによって、そのお金の額が変わってくるということかと。

○ 柏原委員長

今の関西国際空港との関係で、広軌といいますか、私鉄はそういう広い線路幅を持っているとおっしゃっていますね。それから京阪とか、近鉄とか、南海とか、京都につながる、全部ですね、私鉄をうまくつなげば、（「南海が狭軌」との声あり）南海は狭軌ですか。じゃあ、南海のところは別にして、ルートとして、技術的にできるものなのかどうかという、そういう既存の鉄道をある程度利用しながら、高速化というのが果たせるのかどうか、阪神と近鉄とを繋いだような、この間やりましたですね。ああいうようなことができるのかどうか。いかがでしょうか。

○ 須田（義）委員

技術的なことから言って、可能性は色々あります。ただ、最後は全部お金の話になってしまうところですが。南海が狭軌ですけども、それについては、フリーゲージトレインが開発されています。それが実際に速いかどうかは別問題として、技術としての可能性はあるということです。

それから、技術の話で、先ほど中川委員が韓国や中国の話をされたので、ちょっと私も一言、言っておきたいんですが、今まで日本は、「技術に関しては、全世界1位」というふうに自負して来たと思います。ところが、急速な低下が懸念されています。鉄道技術に関しては、中国の新幹線があり、路線自体の延長も、向こうのほうが長くなってしまったのです。200 キロ以上で走っている路線延長は、もう中国のほうが長いのです。

それと車両技術についてですが、世界には、鉄道車両メーカーにビッグ3というのがあって、その3社で世界中の鉄道車両のシェアのほとんどを押さえています。カナダのボル

バルディア、ドイツのシーメンス、フランスのアルストム、この3社が世界中のシェアを押さえています。日本の中で、日立、川崎重工とかの大きな車両メーカーはどうかというと、日本中の鉄道車両メーカー全部合わせても、ビッグ3の1社に敵わない。電気メーカーの携帯電話の状況と非常に似ているようなことが実は起きています。

そういうことから言いますと、今までは技術の蓄積があるからいいけれども、今後それこそ30年、40年の行き先を考えると、いかに技術を支えていくか、という仕組みを国家的な見地から作っていかないと、非常に危ういのではないかと思います。「技術的にはできるんだけど」、と言ってられるうちはいいですが、技術が無くなってしまっただろうしょうもない。今後の戦略や全体的な方策をぜひ提案していくことが重要だと思います。

○ 柏原委員長

はい、ありがとうございました。時間も迫ってまいりましたので、次のテーマに、どういうふうに整理していただくか、ということになろうかと思います。やっぱり関空の利用というか、関西国際空港の利便性というものをどう高めて、それを京都としては、どこまでアクセスがよくなればいいのか。さっき池坊委員がおっしゃいましたように、発着件数の問題は、京都では何ともしがたいことなので、それは国の政策なり、航空会社の問題、関空の問題だと思いますが、関西国際空港と京都の関係につきましては、やっぱりきちんと30分、50分以内であれば可能なのか、許容範囲なのか、現実の問題として、60分ということであれば利用できるのではないかということ、一つの方法としておいて、それを実現する手段、そういったものがどういうことが考えられるのかということ。そして、それについて経済的にどれぐらいのコストがかかって、いけるのかと、実現可能性について少し整理をしていただければと、このように思います。

それと同時に、リニア中央新幹線につきましては、40年前に決められた基本計画が、今からまだ数十年たって実現するという、60年とか、そういうテーマがあるかも知れませんが、その中間である今、京都としても、もうちょっと現実の問題として参画して、考えられることは考える。実現可能性があるかないかについては、もう少しいろんな面で整理しておく必要があるのかなと思います。また、須田（寛）委員がおっしゃっていただきましたように、奈良市周辺ということが、例えば城陽あたりも奈良市周辺なんですね。高の原ぐらい、学研都市ぐらいがそうなのかということもあろうかと思います。そういったことについて、決まっていることは決まっているのですが、その中で、リニア中央新幹線の問題ということを将来に向かってどういうふうに考えていくのか、全く京都へ直接入ってくるのが京都にとって非常にいい可能性がありますが、それが非常に難しいなら、次の、次善の方策ということも考えられるのではないかなというようなことを思いますので、その辺の問題点の整理は、事務局でしていただけますでしょうか。

○ 事務局

はい、また次回までには整理させていただきたいと思っております。

○ 柏原委員長

ありがとうございます。それでは、今日の議論は、皆さんの思いというか、实际的に、須田（寛）委員がおっしゃっていただきましたようなことを踏まえまして、我々はもう一度考えてみたいと思います。

それでは、今日はこれでよろしゅうございますか。

○ 事務局

はい、どうもありがとうございました。本日非常にたくさんの意見、本当に自由に御議論をいただいたかと思っております。この御意見をまとめさせていただき、次回の委員会で議論をまとめてまいりたいと思っております。

次回の委員会につきましては、先ほどスケジュールをお出しいたしましたように、8月の下旬を予定しております。また、事務局で日程調整させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いをいたします。

本日はどうも本当にありがとうございました。

最後に京都市の由木副市長から、一言ごあいさつを申し上げます。

7 由木副市長あいさつ

○ 由本文彦・京都市副市長

すいません。委員としてではなくて、事務局の一端を京都市もさせていただいておりますので、最後にお礼だけ申し上げたいと思います。本当に今日はお集まりいただき、有意義な議論をいただいて、ありがとうございました。

京都市には、港も空港もございませんので、やはり関西国際空港をどうするか、それからJR、新幹線をどうするかは、大変大事な問題でございます。京都の都市生活そのものにかかわることだと思っておりますので、これからまた委員会がございますけれども、いろいろ御意見を承りながら、私ども京都市、それから京都府さんとも十分連携し、また商工会議所をはじめとする、経済界の皆様とも連携しながら、明日の京都を目指していろいろ考えていきたいと思っておりますので、どうぞひとつよろしくお願いいたします。ありがとうございました。