

## 第 2 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 8 月 19 日 (木)  
午後 1 時 15 分～午後 3 時  
場 所 ホテル平安会館

## 1. 開会

### ○ 事務局

時間になりますので、ただいまから第2回「明日の京都の高速鉄道検討委員会」を開催させていただきます。

それでは、本日の委員会を始めます前に、欠席をされておられます委員を御紹介します。池坊美佳様、上村多恵子様、奥野史子様、須田義大様、の4名の方におかれましては、本日所用のため御欠席となっておりますことを報告させていただきます。事前に事務局で御意見を伺っておりますので、後ほど議事の中で御意見を御紹介させていただきたいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、議事に入らせていただきたいと思います。これからの進行につきましては、委員長をお願いします。柏原委員長様、よろしくお願いいたします。

### ○ 柏原委員長

それでは、進めさせていただきたいと思います。第2回目の委員会でございますが、ちょっと欠席者が多いようでございます。夏休みの関係もあろうかと思いますが、第1回目の会議を7月23日に開催いたしましたけれども、第1回「明日の京都の高速鉄道検討委員会」の資料をまとめていただいておりますので、事務局から詳細をお願いします。

### ○ 事務局

第1回の資料でございますが、本日の配付資料1に、前回の第1回委員会の開催概要についてまとめてさせていただいております。御参照いただきたいと思います。よろしくお願いいたします。

## 2. 議事（関西国際空港へのアクセス改善について）

### ○ 事務局

本日の資料につきまして御説明をさせていただきます。まず、今回の取りまとめの方向につきましてですが、まずは関西国際空港へのアクセス改善につきまして御説明をさせていただきます。

関西国際空港のアクセス改善につきましては、当面の時間短縮策、それから中長期的な目標として1時間以内を目指す、ということを考えていきたいと思っております。

関西国際空港のアクセスのあり方につきましては、現在京都駅と関西空港駅の間は、最速で73分となっております。しかしながら、90分程度を要する列車もあるという現状で

して、まず 10 年程度の短期的な目標として、最大 90 分程度の所要時間を要する「はるか」を平均的に 75 分程度とする方策の検討を考えたいと思っております。2 つ目が 20 年程度の中期的な目標を考えていますが、「なにわ筋線」を活用いたしました時間短縮の検討、それから 3 番目が 30 年程度の長期的な目標といたしまして、60 分以内を目標とした時間短縮の検討、ということで考えております。

「はるか」の所要時間の、現在ルートを利用した短縮メニューです。京都駅の「はるか」の専用ホームの使用をやめて、東海道線のホームを使用いたしますと、渡り線の関係から約 4 分間程度の短縮が可能かと思います。また、吹田信号場内の軌道強化等によりまして 1 分間程度の短縮が可能と考えております。90 分の所要時間を 75 分とする方策といたしましては、大阪環状線と阪和線において追い越し設備を新設することで可能となるかと思います。1 駅当たり約 100 億円の事業費が必要でありまして、理想的な形としまして環状線で 1 箇所、阪和線内で 4 箇所程度の新設が必要ではないかと考えております。

次に、中期的な課題としまして「なにわ筋線」でございます。「なにわ筋線」の活用による時間短縮については、関空アクセスルートに関連する整備をして、東海道貨物線の地下化及び北梅田駅の新設、これは平成 32 年に実現を予定しておりますが、これに引き続きまして「なにわ筋線」の新線が完成をしますと、事業費として、中間駅なしのケースで約 2,000 億円とされています。これだけ見ますと、関西国際空港アクセスにつきましては 69 分程度になり、1 時間以内というのは、まだちょっと厳しいのかなという感じです。

次に、長期的な目標でございます。大阪までは在来新幹線を利用して、新大阪から関西国際空港までを新設すれば、京都から関西国際空港は約 32 分の所要時間で結べるのではないかと思います。この建設費が約 4,000 億円と考えております。京都～新大阪間は、一応ここでは既存の新幹線を活用するという考え方で、後で御議論いただきますリニア中央新幹線ができたときには、それも考えられるのかなということでございます。

次に、今度はリニアで結んだ場合はどうなるかということです。大阪経由ルートで行きますと 15 分間程度。この事業費が約 1 兆 8,000 億円程度、ざっとした計算ですが、建設費が必要となってきます。このリニアを奈良ルートで考えますと、17 分程度の所要時間で、事業費にして 2 兆 1,600 億円程度の建設費ということになろうかと思います。

以上のような関西国際空港アクセスの改善策についてまとめますと、短期的な目標として、機能面の改良で約 500 億円、これで「必ず 75 分」という形を目指します。中期的な目標といたしまして、「なにわ筋線」の新設によって 66 分から 69 分、これを 2,000 億から 4,000 億円程度の投資で可能になると考えています。3 つ目、長期的な目標ですが、在来型の新幹線やリニアの新幹線の新設によって、15 分から 32 分程度を目指す形になろうかと思っております。事業費として 4,000 億円から 1 兆 8,000 億円というようなオーダーになるのかなと思っております。

関西国際空港につきましの御説明、資料に基づくものは以上のとおりでございます。

なお、今回の関西国際空港アクセスにかかる資料に関連いたしまして、本日御欠席の委員に御意見を伺っております。

まず、奥野委員に御意見をいただいております。コメントとして2点。

関西国際空港アクセスについては、「やっぱり大阪の計画ありきということで考えるほうが得策ではないか。長い目で見て考えることが重要だ」ということ。

2つ目が、関西国際空港アクセスというのは「どの電車が早いとかというよりは、やはり空港利用者専用の交通手段で行けるというのが大事ではないか」と。「例えば、伊丹に行くのにも阪急電車に乗っていききたいとは思いません」と。「スーツケースを持って通勤電車に乗るのではなくて、バスでも専用のリムジンがあるように、鉄道でも空港利用者専用の列車ということで考えてほしい」ということでございました。

上村委員からも御意見をいただいております。現状の「はるか」の問題点ですが、「定時性が確保されているとはとても言えない。ダイヤの回復に対しても優先順位が低いと思うので、はるかについて所要時間の短縮を目指すだけでなく定時性の確保、これが急務ではないか」と。現在、73分で運転できるということだが、その73分で「確実に行く、また時刻表どおりに行くということが1つの改善だ」というように言っておられます。飛行機の発着時間との関係から、「予定していたとおりに着くかということが大きなポイントだ」ともおっしゃっております。

また、「なにわ筋線」に関しまして、「もともと大阪を中心に考え、むしろ計画されたものであるので、『はるか』のためにつくる、ましてや京都のためにつくろうとされているのではないと自分としては理解している」と。「はるか」が「『なにわ筋線』をはっきり使えるものであるという視点を前提に議論するよりは、なにわ筋線の計画をもうちょっと掘り下げて調べる必要があるのではないか」と。大阪のプロジェクトであるので、もうちょっとそこも調べる必要があるという御意見をいただいております。

関西国際空港アクセスについては、大体以上のような内容になっております。よろしく願いいたします。

#### ○ 柏原委員長

はい、ありがとうございました。

今説明がありましたように、いま京都から関西国際空港へ行くのに自動車で行きますと、今1時間40分から45分ぐらいかかるのですが、第二京阪ができて非常に便利にはなって、ある程度定時性というのが保たれているようです。しかし「はるか」に乗ると定時性が信用できず、いろんな人から「ひやひやする」というようなことを聞いております。そういう点も含めて、時間短縮と定時性というテーマ。今提案されております10年、20年、30年の期間で、という考え方についてです。ここで私も理解してないのですが、「なにわ筋線」というものはどの程度議論されていて、どういう状態で、それが京都にどういう影響があると議論されているのか、説明いただけますか。

○ 事務局

まず、「なにわ筋線」につきましては、近畿地方交通審議会で「早急に整備すべき線」ということで、今、国土交通省の近畿運輸局と大阪市、大阪府が中心となって検討が進められております。説明でもさせていただきましたが、新大阪で現在「はるか」が地上の梅田の貨物線を走って、環状線の福島駅の横の地上の踏切を通過して、そして大阪環状線に入っているのですが、まず梅田貨物線部分を地下で走らせて北梅田に駅を設けるというのが東海道支線の地下化という1つのステップで、それに接続するような形で「なにわ筋線」を作ろうということで現在検討が進められております。

従来は「なにわ筋線」というのは東海道線とは別に新大阪から難波を結ぶ線ということでした。今、東海道線で「はるか」が走っているルートと「なにわ筋線」が新大阪と北梅田、梅田のヤードのところで重なっていると言いますか、計画が合わさった形になっております。その計画をベースに今2,000億円とか4,000億円とかという工事費が議論されているところでございます。

現況といたしましては、そういうレベルでございます。

○ 柏原委員長

それは実現の可能性は非常に高いわけですか。できるのですか。

○ 事務局

当然、財源の問題とかがございますので、そのあたりも含めて現在、実現の方法、要は物理的には可能なものですが、やはり財源の問題が一番問題になっていると伺っております。

○ 柏原委員長

これは、御提案ですと、20年後には繋がるということで。

○ 事務局

はい。20年後であれば、計画としては十分検討に値する計画であるということを考えていて、事務局としてもこれを活用するというのはベストだと考えております。

ただ、これについては、やはり作るためには2,000億円程度から4,000億円程度という数字が必要だということを考えていますので、今回は概算費用の中にそれを織り込んでという形になります。

ですから、先ほど説明した北梅田駅、今、東海道支線の地下化の費用はそこに入っておりません。これは既存プロジェクトで既に進んでいるものです。ただ、これに繋いで「なにわ筋線」を作る計画になっておりますので、それができれば、新大阪で京都方面からの列車が入ってくることができ、北梅田までは既にできるということで、そこに繋がれば

こういう計画ができるというのが今回のプロジェクトと理解していただきたいと思います。

○ 柏原委員長

太田委員はどうですか。京都府としてのこういった3案。大阪市と行政の調整はあろうかと思いますが、実現の可能性は3つの案でどれが一番実現の可能性があるのか、全く夢物語なのかという点はいかがですか。

○ 太田委員

これは最初に事務局から10年、20年、30年と分けて説明させていただいているものですが、とにかく当面75分なら75分、本当は50分ぐらいでという思いがありますけれども、それをいかに早く実現するのかというのが一番大事なと私は思っております。

それと、上村委員から出ておりますように、この前も言いましたように、定時性の確保ですが、鉄道を利用する1つの大きな理由が定時性だと思いますので、須田（寛）委員から前回「1時間以内になるのはなかなか難しいのではないか」ということを説明していただきましたけれども、この定時性確保を当面の第一の目標にと、私としては思っています。

それと、「なにわ筋線」ですけれども、正直なところ、私もどこまで進んでいるのか認識しておるわけではないのですが、まず大阪とJRでやる気になっていただかないと、京都だけではどうしてもやりきれない。ただ、関西国際空港を活用していくということが関西圏全体の繁栄につながるという点では一致していると思いますし、私どもも京都という立場でございますけれどもぜひ早く実現していただきたいと、関西圏全体として利益になるよということで大阪にも働きかけていきたいと思っています。

○ 柏原委員長

京都市の場合はどうですか。直接的にこれを議論されたわけですか。

○ 由木委員

「なにわ筋線」そのものについては、京都市として議論したということは特にございません。大阪市といろいろと情報交換する中で、こういう計画があるというお話は伺っておりますが、特にそれに向けてどうこうのと言えるような段階ではまだございませんので、議論はしておりません。

今回、まとめていただいたのを拝見しましたけれども、やっぱり将来が暗いなという感じが率直な印象です。前回は「60分ぐらいでないと、なかなか関西国際空港の利用とも結びつかないのではないか」という議論だったと思いますけれども、60分という目標を達成しようとする、前回私はリニアの話をしましたけれども、かなり大胆な投資をしないと難しいということが今回の事務局のまとめなのかなと思います。

それでは、最終的にどうするかということで提案されたのが、定時性を確保しようとい

うことなのだろうと思いますので、これは我々として非常に大賛成です。やはり、どの電車に乗っていつ着くかわからないのでは利用しようとは思えないと思います。

ただ、これを議論する際には、コストの面は出ているのですが、本当に 75 分になったときに、メリットはどのぐらい出るのかということもある程度考えておかないと、本当にそれに見合うメリットが出てくるのかなというふうに考えています。

それから、中期の「なにわ筋線」の話は、私もどう考えていいのかよくわかりませんが、少なくともこの 2,000 億とか 4,000 億とかというのを見合わせてみると、京都から関西国際空港へのアクセスが改善されることで出すということではないはずなので、ここはやはり本来目的の「なにわ筋線」の事業として、コストがどれぐらいかかき、どのようにで上がるのかという話と、それを京都が関西国際空港アクセスとして本当に利用できるものなのかということ、利用した場合にどのくらいメリットがあるのかという話をもう少し整理して、きちんと考えていかないといけないかな、とは思っています。

ただ、実現すれば悪い話ではないと思うので、応援をするという意義はあるのかなというのは、まだ私個人のレベルですが、考えております。

ただ、市としてそういうレベルでのお話をしたことはございません。

#### ○ 柏原委員長

ありがとうございます。中川委員、技術的な面というのは、こういった最初の 10 年間で 75 分の定時性を確保、あるいは「なにわ筋線」の計画で高速化することは実現可能性の高いものなのかというようなことについてはいかがでしょうか。

#### ○ 中川委員

先ほどからのお話にありますように、技術的には可能だと思います。ただ、やはり財源の問題が一番です。「実現可能性があるかどうか」ということで言えば、現在の日本の鉄道整備制度及び鉄道整備財源を前提とするなら無理であるというふうに考えなければいけないと思います。

これは前回もお話ししましたが、日本の鉄道整備制度、特に国の財源としての鉄道に投資されている額が極めて少ないという状況ですから、そういうところが変わっていけば十分に可能になると思います。

例えば、「なにわ筋線」についても、2,000 億とか 4,000 億とか書いてありますけれども、1 年で 2,000 億や 4,000 億を使うわけではありません。何年かに分けて使う数字ですから、そういう意味では道路整備費などと比べますとそんなに大きな額ではないのですが、現在の国の財源の中では道路整備に比べると、数十分の 1 ぐらいしか鉄道には回ってきていないという状況です。

ですから、我々として声を出していかなければいけないのは、こういったプロジェクトは、地域にとっても重要だし国民にとっても重要であるので、もっとしっかりとした財源

を交通の全体のバランスの中で確保していくべきだという主張をしていくことであって、そうすれば、十分実現可能だと思います。わかりやすく言えば、「道路と同程度の制度や財源であれば十分可能である」はずのものであって、こういった交通整備に税金を投資するのが優れているのか、そういう議論が成熟していけば可能性があると思います。

それと、やっぱりそういうことについて、そもそも当面の採算だけで評価をしてきた鉄道整備に関する考え方自体を少し新しい方向に変えていくべきではないかと思います。そういうことも含めて提案するのであれば可能性もあるだろうということです。私たちは諸外国と財源の比較計算も行いましたが、日本の鉄道財源は非常に乏しい状況だと言えます。それが変わっていけばと思います。

○ 柏原委員長

今の道路と鉄道の関係で何か行政サイドでの問題意識はないですか。道路ばかりやっているのではなく、鉄道の優位性、実力というのは、鉄道整備にお金を使えば、もっと公共交通に関しての整備が進むのではないかというお話でございましたが、その点についての問題意識といいますか、そういうのはどうですか。

○ 事務局

今、委員長からお話がありましたように、また中川副委員長からもありましたように、日本における鉄道整備ということに対する補助制度であるとか、国費の使い方というのは確かに全然十分ではないし、ほとんどないに等しい、新幹線しか作っていないという感じがするところが大きくあります。

京都府におきましても従来から道路整備、これは道路も非常に遅れていたということで、道路整備についても整備を頑張ってまいりましたが、鉄道整備につきましても、例えば山陰本線の複線化だとか奈良線の複線化だとか、こういったものも京都府の重要施策として従来から進めてまいりました。

ただ、例えば山陰本線の複線化でも、そこで表示しております費用というのは、基本的にＪＲ西日本と京都府、京都市及び沿線市町の費用でもって賄って建設や複線化を進めてきたということでして、こういった在来線に対する施設、設備の改善ということに対しては、国がそれを補助してやっていくというような形になってないというところがありまして、これは非常に問題ではないかと思っております。別に山陰本線だけがどうこうということではないのですが、各在来線の整備ということに関しては非常に厳しい状況だなと思います。

○ 柏原委員長

須田（寛）委員、いかがですか。国の予算の使われ方とか運営とか聞かれて。



○ 須田（寛）委員

今、お話がありましたように、「鉄道のアクセスで行くのか、自動車で行くのか」という議論が基本的には必要ですね。

例えば、京都から関西国際空港へ行く直通の高速道路があれば、それはあつと言う間に解決するわけです。これは膨大に金がかかりますよね。しかし、伊勢湾口に橋をかけるといふようなことまで国では議論しているわけですから、それを考えますとうんと安いです。

そういう議論は現実的な内容でやっぱり1回してみる必要がありますね。それから、鉄道でアクセスをやっていかなければ、ということになったときに、「はるか」の問題は出てくる。徹底的に改良をやるのならこのときだと思います。

「はるか」の件ですが、元担当者として具体的に申し上げますと、京都駅の専用ホームの話があります。これは今30番線へ入っています。なぜ上りの「はるか」が速度制限になっているかと言いますと、30番線というのは行き止まりホームです。行き止まりホームに電車が入線するときには、時速25キロに速度を落して最徐行で行かなければならないのです。京都駅でも0番線ホームに入る列車はスルー構造で速度制限がありませんから、それで数分程度の短縮は可能でしょう、多分。「はるか」は東海道本線の複々線の外側線を通っていますから、0番線にも30番線にも簡単に入れます。そんな大きな影響はないでしょうけれども、若干の時間短縮ですね。

それ以上に大きいのは、今「はるか」は30番線ホームを出ますと、1回山陰本線の線路に入ります。山陰本線は複線化と言ってますけれども、梅小路まで単線があります。それから梅小路から貨物線を使って、向日町に行く貨物線、一番外側の5本目の一番北側の線ですが、それを通ります。貨物線ですから速度があまり上げられない。向日町駅のところに立体交差があつて、勾配をつけて橋を渡って橋梁で本線をまたいで、そして本線に合流ですね。

だから、これは0番線か、あるいは3番線、2番線とか、その問題だけならもっと改良できるのですが、ただここで最大の問題点は、「折り返し列車をどうするか」ということです。0番線は「雷鳥」とかの直通列車がいっぱい入ってくる線で、あそここのところへ長く停めておくわけにはいかないのです。駅に着いたらお客様をすぐ降ろさなければいけない。そして0番線は西へ出られないのでそこでの折り返しはできず、一度、鴨川の辺へ引き上げて、それで一度とめておくことになります。そこで掃除をしたり車内整備をしたりして、そして4番線か5番線に入るんでしょう。このホームも電車線なのですから、もう本当に1分か2分しか停められないんです。新快速電車なんかが次から次へと入ってくるホームで、大きな荷物を持っているお客様がそんなに短い時間に乗り降りできるとは思えません。そうすると、折り返しに線路を変えることは何でもないと思うのですけれども、確かに実現できるような線路の使い方の提案があるのは事実ですが、折り返し運転のいろんなお客様の乗り降りとか、清掃とかそういうものをどこでやることにしているのかな、という気がするのです。今使っている30番線は「はるか」専用ホームですからこういう

制限がなく、それらのことができるわけです。それが1つの大きな問題だと思います。

私は現実論を申し上げますけれども、鉄道利用が是になった場合の現状ですが、やっぱり大阪と一緒にやっていくことにしたらいいと思います。京都だけでやりますと「京都だけがお金を出せ」となるに決まっていますから。大阪もこういう改善の仕方についても関心があるだろうし、特に阪和線や出入橋の踏切、環状線に上がるところ、ああいいうところはＪＲ西日本も大阪市も、地下路線にして地下へ入れるようにしたいと言っていますね。これは具体的に検討の余地があるということです。それから、阪和線もいつまでもああいいう状態でいいと思ってないものですから、ＪＲ西日本は通勤輸送のためにも何とかしないといけないと思っているわけですから、大阪と京都が共同して要請すれば、この議論は現実的にあり得ると思いますね。そういう議論が一番現実的だと思います。どういいうことかという、阪和線にもう少し待避設備をつくって、ラッシュのときでもスムーズに電車が流れるようにする。通勤のためにもなるし、大阪の方も便利になる。今、出入橋のところの大阪環状線に入る線に踏切があって大問題になっているわけですから、これは早急に改善する必要がある。しかも「はるか」の問題だけでなしに、南紀に入る「くろしお」という列車に同じ問題がありますから、これはＪＲ西日本も問題意識を持っているし、大阪市も大阪府も問題を持っていることですから、それと共同して、その結果「はるか」が便利になりました、ということになるならば、そんなに難しい話ではないと思います。だから、現実的なことを言えば、環状線や阪和線の対策を大阪府、市とＪＲ西日本と共同でやったらどうでしょうかという提案をしていく。これが現実論ですね。それが一番いいと思います。

「なにわ筋線」はその次に出てくる現実案ですね。これは案としてはいいと思うのですね。ただ、「なにわ筋線」は空港に列車を通すための待避設備が必要です。待避設備がなかったら阪和線と同じ問題がどうしても出てくる。

阪和線の増強も将来やるわけですから、順を追って申し上げるならば、環状線に入るところと阪和線の改良について、大阪府、大阪市とＪＲ西日本と共同の問題意識を持って提案してやっていくと。将来、「なにわ筋線」に入るときは、これらと一緒にやって「なにわ筋線」をうまく使いましょうという議論で「なにわ筋線」の計画に入れてもらう、そういうやり方が一番いいと思うのですね。段階を追って「なにわ筋線」を使うステップを踏めるのではないかと。そして、その方が現実的であると思います。

リニアの問題も確かに1つの案でしょうけれども、これは膨大な金がかかるのです。この前申し上げたかもしれませんが、これは「牛刀をもって鶏を裂く」ような話でありまして、リニアに何兆という金をかけて、ということは現実的でないと思うので、これはかなり難しいと思います。それで御注意いただきたいのは、後で出てくる話になるのですが、京都駅にリニアの新幹線が入ることは現実的に不可能です。

したがって、さっき申し上げたように、まず環状線・阪和線の増強を大阪とＪＲ西日本と一緒にやっておやりになる、計画をしていく。それを使って「なにわ筋線」の開通まで

は「なにわ筋線」に乗っかる。これは大阪と利害が共通ですから、一緒になっておやりになる。私はそういうことを考えれば今の議論は成り立つと思います。

○ 太田委員

今の須田（寛）委員のお話の関連になりますけれども、京都と大阪が連携するだけではなくて、環状線なり阪和線なり、あるいは「なにわ筋線」までは兵庫にとってもプラスになるわけです。それから、場合によっては和歌山にとっても。

○ 須田（寛）委員

いろんな方面で共同すればいいんです。京都だけではないわけですね。全部参加すれば。

○ 由木委員

今の須田（寛）委員のお話は大変示唆に富んだお話であって、やっぱり関西の都市間のアクセスをどうするかという全体の中で考えていくというのは大変重要な視点だと思います。

そういうアプローチをぜひこういう委員会でも必要だということを言ったらいいのではないかと思います。

それから、ちょっと前に戻って、中川委員が発言された国の財源の問題なのですが、私も国土交通省から来ているので国土交通省の意見ととられても困るんですが、道路については、少なくとも有料道路、高速道路を無料化するという話になっています。要は、受益者負担、利用者負担を税金に振りかえていくという方向になっているのです。もっと広い意味で言うと、道路特定財源という制度をなくして、広い意味でのガソリン税など、受益者からの負担で道路をつくるという制度そのものの変更が国でなされているのだということで、そのときに「そもそも交通全体のネットワークとして鉄道と道路の役割分担みたいなものを当然考え直してしかるべきだ」というふうに私は個人的には思います。やっぱり高速道路のネットワークを、今までは利用者負担で考えられていた計画が、無料化されると大きく変わるわけですから、では、それでは全部道路に税金を本当に投資していいのかな、という議論をやったりきちんと、そうでないならばそうでないの投資の議論をする。都市鉄道を含めて、京都の中の地下鉄、そういった都市鉄道も含めて議論をやっていくべきだと私は思いますし、それはむしろそうあるべきであるという提案みたいなものはあるべきだというふうに私は個人的に思っています。

○ 須田（寛）委員

この議論の中で、ここではそこまではできないと思いますけれども、そういうふうに国レベル、地域レベル全体で最もよい交通体系と交通の役割分担、これについては根本的な議論が必要であるし、問題提起はやっぱりしておくべきだと思います。

それから、今も由木委員がおっしゃったのですが、本当はこの関西国際空港アクセスがなくても当然改善されてしかるべきものなのです。それと一緒にやると。その結果、関西国際空港アクセスがうまくいったということ。大分幅広く利害を糾合して、京都以外の他市町と一緒にやっていくという姿勢が必要で、関西国際空港のためだけに、京都の関西国際空港アクセスのためだけにやるという議論ではちょっと議論が進みませんので、今、由木委員が言ったように、鉄道と道路の役割分担をもう一遍考え直して、そのベースの上に立って鉄道はこうしたらいいという議論が望ましいのではないかと思います。

○ 中川委員

ただいま由木委員がおっしゃった話に関連してですが、ガソリン税などの燃料税が道路にしか使えないとなっているのは、先進国の中では日本だけと言ってもよいですね。一般財源になっているところはありませんけれども、多くの場合、交通整備財源として鉄道などの公共交通にも使えるようになっているという状況にあるわけで、当然、交通体系全般を考えながら、どこに投資すべきかという議論があるわけですね。そのようにして使い道は考えていかなければいけないということだと思います。

○ 太田委員

議論が余り離れるとあれなのですけども、中川委員に一つだけ教えていただきたいのですが、アメリカでもヨーロッパでも環境問題あるいは定時性の問題とかいろいろありますが、世界の主な流れは高速鉄道網整備の方向にある、という理解でいいのでしょうか。

○ 中川委員

そうですね。高速鉄道の整備については非常に各国とも熱心に行っています。

財源については新規事業ということで、実際に各国ともいろいろ大変だと言えますが、鉄道整備に重点を置き始めていることは大きな傾向になっていると思います。高速鉄道については、それぞれ各国でかなり違う制度ですが、整備財源を工面して整備して行っているということですね。

○ 柏原委員長

事務局に確認をさせていただきたいのですが、ここでの「定時性」というのはどういうことでしょうか。

○ 事務局

定時性といったときに、1つは「時刻表どおりに走る」ということの定時性と、「どの列車に乗っても75分で行ける」という意味の定時性といった2つの意味がありまして、1つ目の「時刻表どおり」というのは、上村委員もよく言っておられますが、時刻表どお

りで行くのならそのつもりで列車に乗るよという意味の定時性。それと、「どの列車に乗っても 75 分で行く」というのは、これは確実に 75 分の距離感を持った意味の定時性、この 2 つあると思います。

今、ここで 75 分というオーダーの数字、ここで考えていますのは、「どれで行っても 75 分で行くための定時性」の確保のためには様々な改良が要る、というお話をさせていただいておまして、それは機能面の改良で一定レベルまで整備することは可能であるというふうに思っております。

最初の方の「時刻表どおり」の定時性というのは、実は定時性を阻害している大きな要因というのは、例えば踏切事故であるとか、お客様の急病とか、そういったことで列車のダイヤが乱れるということでの定時性というのがあります。これについては完全にゼロにするということは実際にできないのです。

ただ、例えば踏切 1 つとってみますと、やっぱり地上を走る鉄道というのは踏切事故の可能性をどこまで行ってもゼロにできないですが、高架鉄道であればその可能性は極めて少なくなるでしょう。例えば、ホームから人が落ちたとかそういったことに対しても、普通のホームでは危ないかもしれないけど、例えばホームドアをつくれば比較的減らすことができるでしょう。

だから、それはやっぱり鉄道の整備の中でもいろいろのことがあります。今回は、実はその定時性というのは 75 分で行けるという意味の定時性で、ここは出させていただいているところでございます。

#### ○ 柏原委員長

定時性が確保できるということは非常に大事なのですね。自動車で行くよりも「はるか」に乗ったほうが定時性が確保できるという意味で利用される方がおられますよね。

ところが、最近の J R は遅れるという話を聞きますのでね。事故によって遅れるというのは道路も一緒なのだけれども、最近道路で余り遅れるということはないですよ。だから、そういうことを一体どこまで議論したらいいのかというのはわかりませんが、要はきっちりダイヤどおりに走れる体制が大事ではないか、しかし、それは我々の力ではなくて、J R 西日本の力ではないのでしょうか。かつて J R は 1 分遅れとかいうのはあったけれども、最近では 5 分遅れというのを平気でやっているようなところがあって。

#### ○ 須田（寛）委員

今、大きいのは人身事故なのです。人身事故というのは、プラットホームでお客様が電車に接触してちょっとしたけがをしたとか、あるいは状況にもよりますが、そのような人身事故をしたら、その場合ですと必ず後で警察の現場検証があるのです。1 時間かかる場合もあります。そうすると、1 時間とまりますので、それを復元するのに午前中いっぱいかかる。そうすると、事故が起きて何時間たっても 5 分とか 10 分遅れる。

その接続がありますから、例えば東海道線が遅れたら奈良線が遅れていくとか福知山線が遅れていくとか、今はネットワークになっていますから全部に波及しますので、関西空港線に1時間の遅れがある、京都一大阪間で仮に午前が発生したとすれば、それが復旧するのは午後になります。

今は飛び込みによる人身事故が多いですね。そうすると、ダイヤが大幅に乱れることになるのですよ。だから、関西空港線の場合は、復元力のないところがありますと、1日かかる可能性だってありますね。それが遅れ遅れで1日中もとに戻せない。だから、その辺の情勢は踏切の改良とか、人身事故をなくすために、ホームにホームドアをつけるとかそういうことをやっていかなければならない。そこまでむしろ考えてやるべきなのかどうかという議論があるわけですね。

○ 柏原委員長

関西国際空港へのアクセスの問題はすぐにどうこうということではないのですが、その問題というのは一方では伊丹空港の利用の問題に多分影響する。伊丹ですと、大体40分から50分ですかで行けますね。これを、もし関西国際空港アクセスの問題が無理だと、時間短縮できないとなると、例えばですが、京都縦貫道が大山崎とつながりますよね。亀岡まで行って伊丹空港へ高速道路を走らせてとなると、もっと短くなりますよね。伊丹まで行くのに。

○ 事務局

亀岡から伊丹をつなぐということですね。

○ 柏原委員長

ええ。そうすると、関西国際空港に行くよりも伊丹から成田へ行ったほうが早いよ、ということにもなりかねませんのでね。だから、この問題を考えるときに、余り悠長なこととか、それから大きな改善ということになると、進まないということになりかねないと思うのですね。これは思いつきで詳しく調べたわけではありませんけれども。

だから、その辺のところも視野に入れて、伊丹空港の問題というのは京都にとっては非常に重要な問題です。中川委員のお話ですと100万人だか150万人以上の人口の都市で空港がないのは京都くらいだそうです。

それから、どれだけのお金を使ってどれだけの効果が出るかという視点も非常に大事だと思いますけれども、今それぞれの委員の方がお話いただきましたように財源の問題、それから投資効果、そして利便性、そういったことを含めまして、非常に難しいという気がするのです。だから、どうするのかなという議論が、もう少し関西国際空港を守るために頑張るのか、京都の住民のための利便性を考えるのとはちょっと違うかなという気がしないではないのです。

ですから、まとめていただくにあたって、今、委員の方々がおっしゃいましたけど、やっぱり鉄道と道路の問題は同時にする必要はないけれども、やっぱりそういう視点をいろんな場面で議論していく、ということだけは明確にしておいた方がいいと思います。それと、関西国際空港だけの問題ではなくて、やっぱり伊丹とのかかわりで京都の場合はどうアクセスするかというテーマも、直接的ではなくても、それはメインテーマにしなくてもいいと思いますけれども、やはり考えておくべきではないかという気がするのです。

それでは、次にリニア中央新幹線の問題に移りたいと思います。リニア中央新幹線の問題につきまして、内容を先に説明していただきましょうか。

### 3. 議事（リニア中央新幹線と京都のあり方について）

#### ○ 事務局

リニア中央新幹線につきまして、事務局から資料の御説明をさせていただきます。リニア中央新幹線と京都のあり方ということですが、基本計画の策定時に想定されましたルートに対するアクセスがどうであるのかということの検討と、それからケース・スタディーということでまとめさせていただいております。

まず現計画、「奈良市附近」と申しておりますが、これとのアクセスがどうであるかというところの検討です。京都からのアクセスにつきましては、JR奈良線の快速で44分、近鉄の特急で35分、それぞれ奈良というのはJR奈良駅・近鉄奈良駅と想定しておりますが、そういう距離になります。「のぞみ」で名古屋まで37分、「こだま」で51分という距離であるということを前提に、そのリニア中央新幹線と京都のあり方について検討していきたいと思います。

次に、関西国際空港リニアを利用した場合に、京都からのアクセスがどうであるかということの図表をつけています。これでいきますと関空リニア、先ほどリニアで奈良経由で関西国際空港にアクセスした場合ということで、京都ー奈良間は約40キロでございますので、単純に計算いたしますと、7分という所要時間になろうかと思います。

これらの諸条件をもとに、京都から東京までの所要時間がどうであるかということを次のページでまとめておるところでございます。

現計画ルート、経由地が奈良市附近となった場合では、京都から東京方面へ移動する場合、東海道新幹線経由で名古屋まで37分ということになっております。奈良まで近鉄特急で34分ということでございます。これをもとに、関空リニアを奈良まで利用した場合と名古屋まで現在の新幹線を利用した場合、これをそれぞれ計算いたしますと、名古屋回りで東京までが92分、そして奈良回りで107分から104分、新大阪回りで97分という形になります。京都、新大阪、奈良の3都市と東京との所要時間は表にしておりますが、これまで東京に一番近い都市からリニア中央新幹線に乗ると京都が一番遠い都市になってし

まいます。今までは京都が一番近かったのですが、これによると、一番近いのがノンストップのリニアが停まるであろう新大阪で 65 分程度。奈良については各駅停車タイプ、今の「こだま」タイプのリニアが停まると仮定いたします。各駅に、1 駅とまるごとに 5 分程度のロスがあるということで検討いたしますと、85 分程度と思われます。先ほど言いました京都の最短のコースというのが、名古屋まで在来の新幹線、名古屋からリニア中央新幹線で 90 分ということになりますので、所要時間でも一番長いですし、なおかつこれに乗換抵抗という部分が出てくるということでございます。

この検討によりまして、リニア中央新幹線が仮にできたとしても、奈良まで関空リニアで行って乗りかえると、その 85 分にさらにリニアの所要時間がかかりますので、関空リニア経由で行きますと、107 分の所要時間がかかるということになるかと思えます。乗りかえ時間は 15 分を検討しております。

その上で京都から名古屋の利用者、これは東海道新幹線を使い続けるということになります。資料は現在の京都駅の新幹線の時刻表でございます。この中で、ダイヤモンドがついておりますのは季節列車、臨時列車と言われるものですが、定期列車だけでカウントいたしますと、少なくとも「のぞみ」及び速い「ひかり」のタイプとあわせて 5 本の列車がノンストップで走っています。これ以外に各駅停車タイプが 2 つあるわけで、今 7 本あるわけですが、東京への最短が、在来型新幹線で名古屋に行くということを考えますと、今後とも現在と同等レベル、ここでは 1 時間 4 本程度の改正、「のぞみ」タイプといえますか、ノンストップタイプが確保される必要があろうということが言えます。本数が減少いたしますと乗車機会も減少するわけで、大きく利便性が低下するということになります。

次に、奈良市附近のアクセスの改善の必要について御説明いたします。奈良市附近ということで考えますと、ここへのアクセスの鉄道、現在は近鉄京都線及び JR の奈良線等があるわけですが、この京都の南部地域からのアクセスということを考えると、JR の奈良線、片町線、それから関西本線や京阪奈新線、これは近鉄線ですが、こういったものの整備が必要となってきて、まだまだ在来線の整備がかなり要ることになってくるのではないかと考えております。

こういったものをまとめさせていただきますと、京都－奈良間のアクセスにつきましては、仮にリニア中央新幹線ができたとしても、東海道新幹線を利用して名古屋での乗り換えが最速となります。関西国際空港をつなぐ高速アクセスを整備いたしましても、やはり名古屋乗り換えの方が有利になるのではないかと考えます。

また、リニア中央新幹線が京都駅を通らない場合、京都と名古屋間の利用者は東海道新幹線に残ることになります。これはとりもなおさず在来の新幹線の現在と同程度の利便性の確保が課題だと思っております。奈良線を初めといたしましたアクセス路線の整備も必要となるのではないかと考えます。

また、京都駅の駅勢圏につきましては、京都駅から 30 分以内にアクセスできる地域の人口が 278 万人いるということ、それから京都～関東地方間の利用者につきましては、全



国幹線流動調査によるますと、860 万人いるというようなことが現在のデータとして上がってきています。

次に、府内ルート、ケース・スタディーについて御説明いたします。この資料によりまして、ここで3つほど大きく書いております。計画が1973年に計画されて、大阪までの完成が2045年というかなり長い長期的な計画でございます。現時点で利用者にとって一番便利、いわゆる一番大事かということ、府内ルートでケース・スタディーを実施していただきました。

その前提として、我々問題意識として、リニア中央新幹線の名古屋－大阪間については、73年の基本計画策定時においても、その後においても定量的なルート比較分析は実施、公表されていないのではないかとということ。それから、ルートは運営主体と想定されるJR東海及び事業者、国全体にとってもっとも優れたものが採用されるべきであり、定量的な部分が不可欠であると考えること。ルート比較に当たっては、事業者の採算性、利用者の便益、環境負荷、地域経済、観光振興、その他社会的影響が総合的に評価されるべきであるということです。

このような3点をもとに京都市内、京都駅を想定する案と京都と奈良の中間点に位置づける案、それから学研都市を含みます奈良市周辺、奈良市附近の案で比較検討をしておるところです。

その後、各案の比較ということで表を2ページにわたって載せております。視点としては、駅勢人口や観光入り込み客数、うち外国人の宿泊客数、コンベンションの数、宿泊客の動向、交通結節点、これは鉄道関係での交通結節点として現在どういったものがあるのか、交通結節点として道路関係、そしてどういったものがあるのか、それからリダンダンシー、新幹線が万が一、災害等が起こった場合における代替措置としてどのようなものがあるのか、それとそれぞれの整備に当たってのコスト、そういったものの各案の比較をさせていただいたところでございます。

こういったものを比較した上で、具体的に表形式にまとめておりますので、個別の評価をつけさせていただいておりますが、これを御参照いただければと考えております。とりあえず、これを検討いたしました上で、京都を経由しない場合、これがどういったことがあるのかということ、これについて取りまとめております。

1つは、乗換抵抗への配慮が必要ではないかということでございます。乗換抵抗は、乗り換え1回当たり30分程度の所要時間に匹敵しておりまして、特に観光客の乗換抵抗は大きく、大きな荷物を持った利用者、旅行客や子供連れの利用者、リピーターの乗換抵抗はさらに大きいとされております。これは山形新幹線の新在直通の調査においてこういったことが言われております。また、在来新幹線の列車本数の確保という観点につきましても、京都駅での利便性の確保のためにもリニア中央新幹線、例えば名古屋駅と京都駅間の在来新幹線の利便性確保、現状と同等レベルで必要であるということも言えるかと思えます。これを確保するためには、相当の経費がかかるのではないかと考えてございます。

こういったことを考えますと、国として訪日外国人 3,000 万人の目標を掲げて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していると国のほうは宣言しておりますが、リニア中央新幹線が京都駅を通らないということは、大きなマイナスになるのではないかと考えております。

こういったケース・スタディーのまとめといたしまして、3項目挙げさせていただいております。

1つ目が基本計画ルートに比べて京都市を經由するほうが優位性を認められるのではないかと。2つ目が中間案は京都市案に比べて低コストではございますが、駅の立地条件という点で言いますと、劣るのかなということです。基本計画ルート案の中では奈良市案、奈良市中心部に比べると、学研都市を經由するほうがコスト面等を考えますと優位性が認められるというようなことが言えるのかなということでございます。

資料は以上でございますが、事前に本日御欠席の委員のコメントをいただいておりますので、御紹介をさせていただきます。

まず、奥野委員でございます。奥野委員の御意見といたしまして、「リニア中央新幹線については、京都からの利便性もさることながら、京都に向ってこられる利用者の視点で考えることも大事ではないでしょうか。観光だけでなく京都に行く必要のある方は相当数あると考えており、その需要をどう満たすのかという観点で公正に判断すべき」だということでございます。

もう一点が京都奈良中間案についてでございます。「交通結節点費用などを考えて整備しなければならない難しいという部分もございますが、京都人から見てもリニア中央新幹線にできるだけ早く乗るということを考えると、京都駅案に次いでやっぱり京都から近いというところはこの中間案です。自分としては東京に行くときに、空港もないので当然新幹線に乗るということなのですが、将来リニア中央新幹線が奈良市附近にできたら、名古屋経由が足し算しますと短時間だということはわかるけれども、仮に 40 分間、新幹線に乗って、その上、リニア中央新幹線に乗り換えるというのは非常に抵抗がある」と。「中間案の駅に、仮に例えば在来鉄道で 10 分ぐらいで行けるのならば、トータルの時間よりは早くリニア中央新幹線に乗って乗り換えなしで東京に行きたいと考える。中途半端に乗りかえるより、例えば自分は京都駅までも地下鉄に乗っていつている」と。「地下鉄にあと 20 分余計に乗ってリニア中央新幹線に乗れるなら、そのほうが便利ではないか」といった御意見でございます。

それから、上村委員につきましても書面で御意見をいただいております。「リニア中央新幹線は奈良市附近に駅ができたとしても、その駅に停車する列車の本数を考える必要があるのではないかと。かなり本数が限られてくる可能性が大きいと思われる。奈良市附近に新駅ができて乗り換えについては、待ち時間等も考慮すると、京都からの利用者にとっては数字以上に不便さを感じると思う。15 分と資料では示されているが、乗換時間のシミュ

レーションでは、実際もっと時間がかかるように思う。15 分のシミュレーションというのは困難ではないか」というように考えるということでございました。

また、中間地点案については、現状において鉄道ではかなり時間がかかるという御意見でした。一方、高速道路でのアクセスは手段が限られるということから、アクセス面で案として中途半端だと考える。そういった視点でなく、交通結節点として意味のある京都市内立地を検討対象として重視する必要があるのではないかという御意見もいただいております。

以上、御欠席の委員から事前にいただいております御意見について御紹介をさせていただきました。

事務局から一言申し上げておきたいと思いますが、ただいま国の中央新幹線小委員会において、パブリックコメントが募集されております。本日の委員の皆さんの御議論を生かしながら京都府、京都市及び経済界といたしまして、国土交通省の小委員会に対してパブリックコメント、意見を述べていきたいと考えておりますので、本日御意見を出していただければと考えております。

以上でございます。よろしくお願いいたします。

#### ○ 柏原委員長

はい、ありがとうございました。

今から 40 年前に決まっているという話を前回聞きまして、生まれてはおりましたけど、余りそういうことは知らずにこうしておりますので、それは 1 つの案ということでございまして、その後、一応決まりまして、非常に大きなプロジェクトですので、それと京都の関わりについては真剣に考える必要があろうということです。

ただ、一つだけ須田（寛）委員にお伺いしたいのですが、東京から名古屋のルートについてですが、山梨県を通っていくのですね。名古屋に行って、名古屋から奈良を通過して大阪へ来るのですが、現在の東海道新幹線は、人口集積地をずっと通ってきていますね。静岡・愛知を通過しているのですが、その経済的な利便性というか、効果というか、これは非常に大きいものがあると思うのですが、このリニア中央新幹線は東京、名古屋、そして大阪と。途中でどこに停まるかわかりませんが、こういう流れになっています。そういったことを考えたときに、これは東京と名古屋と大阪だけの利便性を重要視したものであるように思えるのですけれども、その辺のお考えはどうでしょうか。

#### ○ 須田（寛）委員

議論は昭和 45 年に法律ができて、48 年に告示ができていますが、あのとき私は担当課長でした。課長ですから何ら発言力は持ちませんが、議論を聞いておりまして、相当入念な議論をしているのです。超党派のリニアの期成同盟と言っている議員連盟がありま

して、そこで侃々諤々とやって、これは超党派の結論ですから、今の政府もあの方針については恐らく反対することはないと思います。それで、そのときの議論で中央新幹線を計画することになったわけです。そのいきさつを申し上げますと、あくまで東海道新幹線と相互補完関係、いわゆるバイパスであり、北海道や九州の地域開発路線とは違うという位置づけがなされておりました。

そのときにもう一つありましたのがリダンダンシーという発想がございまして、ここにも書いてありますけれども、今の新幹線と同じところを通したのでは、災害の場合の担保にならないと。それから、国土の均衡な発展も加味するということがあつて、今の新幹線の通過しているところを極力通さないようにすると。それは、人口が多い少ないというよりも、違うところを通したほうがいいということです。それから、工事もそのほうがやりやすいということがあつたと思いますが。それで極力、既設の新幹線とは違うところを通すことになりました。横浜も通りませんし、静岡県もタッチしませんし、岐阜県も西部のほうはタッチしない、愛知県は名古屋しかタッチしない、滋賀県を通らない、京都府も通らないという案ができました。名古屋だけ違うのですね。名古屋は伊勢湾が湾曲しているという地形的な問題と、名古屋あたりで1箇所結節点を作っておきませんと、今の東海道新幹線との相互補完効果で乗り継ぎのお客様への配慮が必要、直通するお客様が圧倒的に多いのですが。それで、名古屋も含めてですが、お客様が使い分けをする。ある程度東海道新幹線にゆとりができた状態で「ひかり」を増発して両方で対応するわけです。

したがって、今おっしゃったようなお考えのある方も当時いらっしゃいましたけれども、結果的には今の東海道新幹線と役割分担をしていると。直通路線とそれ以外の途中の間をきめ細かくやる路線と基本的に分けると。快速線と緩行線みたいなことで、そういう役割があるということは事実です。同じところを通さないという発想になっていますから、私どもは、そこら辺は相当議論していただきたいのです。国土計画との関係についても当時の運輸省、今の国土交通省ですね。それから財務省と協議しておりましたので、これは相当議論がなされたわけです。

問題になりましたのは長野県の部分だけです。先に言ったように3つのルートを調査しています。なぜかという、あそこは糸魚川・静岡構造線とか中央構造線とかいう非常に地形が難しいところです。あれをストレートにトンネルにすると、工事できるのかどうかということについて、まだ当時の技術では疑問があつたのです。それで、3つのルートに分けて調査をせよという指示があつたので、あそこは3つに分れているのです。そしたら、長野県が、伊那谷を通る方が、ということで、あそこはまだ調整できてないのは、そのときの経緯からなのです。調査の結果、3路線とも現在の工事レベルであれば十分に可能となりましたので、今私どもは直線路線で考えております。北回りルートは考えておりません。それは「直行路線でない」と意味がないということなのですね。その辺が違うということです。

○ 柏原委員長

ありがとうございました。今のようなお考えで法律はできたようですが、将来の日本の経済発展にどうかかわるか、特に京都の場合は非常に重要な要素になってこようと思いますが、太田委員の御意見は。

○ 太田委員

須田（寛）委員の前回の発言、今日の発言で、正直言いまして迷うところもあるのですが、決して地域エゴという意味ではなくて、京都、奈良地方ぐらいの日本の中で持つ国際性あるいは日本として世界に対する文化の発信ということになると、「リニア中央新幹線を通じたアクセスが非常にいように地元としてはしたい」というのが当然だろうと思います。また、それが京都だけではなしに、先ほど申し上げましたように、日本のためにもなるだろうと思います。そういう意味では非常に素人でございますけれども、できれば京都駅の近くにと、しかし、それは物理的にもなかなか難しいということであれば、それとともにいかに直線的に持っていくかと。そうすると、名古屋から新大阪というのが1つのルートだと思いますが、直線で持ってくると、奈良というよりは学研都市か、あるいは城陽市あたりを通るようになるのかなと思います。その結節点の駅と京都駅とを短時間で結べば、今、奈良線の整備をすれば、あるいは近鉄線も整備すれば、所要時間は15分ぐらいになるのか、20分ぐらいになるのかと思います。そういう意味では、ここで議論を深めていただければいいのですけれども、京都駅経由が本当にだめなのかどうか、それと今申し上げましたようなお話を、個人的にですけど考える次第です。

○ 由木委員

前回も須田（寛）委員から大変厳しい御指摘をいただいておりますけれども、この点は私、前回申し上げた基本認識から変わっておりません。京都市としてになると、1つは京都市民が「40年弱前に決められたからこれは動かさません」ということについての議論というのは、ほとんど認識がないと思います。

例えば、先ほど須田（寛）委員から大変丁寧に説明をいただきましたが、市民感覚から言うと、「長野は3ルートどれか、というような議論がまだあるのに、京都についてはたまたま奈良市附近と書いてあるだけで、その議論すら許されてない」というふうに思える」とすると、それはなかなか市民的な理解は得られないかなというのが1つであります。

それからもう1つは、今日、事務局に作っていただいたデータにもありますけれども、恐らく当時は、先ほどもおっしゃったように、リダンダンシーの問題とか「やっぱり直線で結んだほうが早くていいよね」という問題が一番のプライオリティー（優先順）を置かれてつくられた路線なのだと思うのですが、恐らくでき上がるのは2045年以降であると思うのですけれども、今の目で見ても本当にそうだろうか。定量的な調査を全部やらなければいけないというのは別問題としても、国全体あるいは京都市の今後のあり方と国との関

係を考えても、やはりそれで「声を上げられない」というのは、そうではないのではないかという気持ちがあります。トータルの議論はあるとしても、京都としては、日本に置かれている京都市を観光の柱とするいろいろな文化の位置づけや京都市はこうありたいという将来像を考えて、リニア中央新幹線のアクセスについて、京都市がベストですから、いろいろな制約もあるかも知れないけれども、できるだけ実現できるような手法を考えてもらいたいと提案することは、ある意味当然なのかなというふうに思っております。

#### ○ 中川委員

今のお話にもありましたように、基本的にルートというのは、どういうものであるべきかという、全体にとって一番いいルートが選ばれるというのが原則であると思ひますし、そういう意味ではこれまで定量的な比較分析がなされていない状況であるということです。なので、もちろん昭和 40 年代にルートをお決めになったときには、当然その時点での綿密なデータをもとに、その時点でメリットのあるルートが選ばれているのだと思ひますが、これから将来に向けて作っていくわけですから、改めて将来に向けて「一番いいルートはどこなのか」ということを少なくとも定量的に分析をして、多くの人にそのことを示していくことが必要だと思ひます。このことは、特に今の時代にはどうしても必要なことではないかと思ひます。

先入観的にどちらがいいということではなくて、やはり客観的に見てルートについては、J R 東海さんがやるのか国がやるのかという議論はあるかも知れませんが、少なくとも何らかの形で定量的に精査して、国民に対して知らせていくべきではないかというふうに思ひます。恐らくルートに関して、J R 東海さんと国全体の利益が違ふということはないのではないかと思ひますので、定量的にきちんとした比較をするというのが必要だと思ひます。

#### ○ 須田（寛）委員

若干概念が違ふかもしれませんが、私ども J R 東海はプロジェクトを推進しておる立場ですから、ちょっとその辺は御理解いただきたいと思ひます。

まず、名古屋から大阪までの間のルートにつきましては、長野のような地質上の問題がございませんので、ルートは 1 本の調査しかやっておりません。また奈良市附近を通るという前提のルートで調査チームを設けてやってきた計画でございます。したがって、他のルート、比較ルートは考えていなかったのです。長野の方は地形の関係で 3 つのルートを調査いたしまして、それぞれ可能だという結論を得たのでございますが、私どもは最もコストの安い、最も効果の高い直線ルートでやると申し上げております。今長野県にはむしろ御理解をいただく努力をしているという段階だと思ひますので、私どもはリニアの性格上、あくまで直線に近いルート、これは避けて通れないと思ひますので、それでやらせていただきたいと思ひます。

と申しますのは、このプロジェクトは全部ＪＲ東海のお金を出してやる民間プロジェクトなのです。もともと国土計画の非常に大きなプロジェクトでございますから、国土交通省の御指示もいただき、そしてまた中央新幹線の整備として法律に基づいてやっております、いろいろそういった意味で国の意向も伺いながらやっていきたいと思っておりますが、あくまで民間プロジェクトです。そうすると通常、プロジェクトが成功するものは「実施可能なルート」でなければできません。それ以外となるとできなくなる可能性がありますので、ここはひとつ御理解いただきたいと思っております。

そこで、今の内容について申し上げたいのでございますが、前の繰り返しになるかも知れませんが、この中で京都市と中間地点という２行の比較案がございます。比較でございますからいろんな案が出てくるのだと思いますが、これは現実の計画ではないということでございますので、私どもとしては「これには反対せざるを得ない」ということです。これらの案が出たらそう申し上げざるを得ないと思っております。

なぜそう申し上げるかといいますと、実は全国新幹線鉄道整備法に基づいて、調査指示を受けて調査をして、昨年末にその調査を国土交通省に提出しております。それを国土交通省に見ていただいて、交通政策審議会において中央新幹線の営業主体及び建設主体の指名並びに整備計画決定に関する審議をいただいているわけです。この審議もかなり進んでおりまして、来春ぐらいには結審されて、おそらく私どもに建設主体の指名がいただけるようなところまで来ているわけです。はっきり申し上げて、煮詰まって大詰めに近いところまで来ているというのが私の認識です。したがって、「東京から甲府市附近、名古屋市附近、奈良市附近を通り大阪市に至る路線」というのを仮に変えて、「奈良市附近」を削って「京都市附近」というのを入れるといたしますと、調査がやり直し、出直しになります。はっきり言うと、今までの調査が全部無効になるわけです。出し直すのに大変な時間がかかります。私どもは長年の調査をやった結果、「やっぱりこのルートが最適だ」と確信をして出しているわけでございますので、これを今から変更して出すということは私どもとしてはできません。もしどうしても、ということだったら、このプロジェクトをやめるというニュアンスに近い議論になります。私は今、ＪＲ東海の相談役という立場でし、「このプロジェクトをこの法律に基づいてこのやり方で推進しよう」ということで手続を常にとってきた経緯がございますので、京都市案や中間案が入っているものについては、私はどうしても「認められない、反対せざるを得ない」というふうに申し上げざるを得ない、と思っております。

そういう前提に立ちますが、逆に言ったらいろいろと心配ないように、今後についてコメントいたしますけれども、「名古屋－京都間が在来新幹線を使わざるを得ない」ということについて、そのほうが便利だというお話です。リニア中央新幹線開通で新幹線の本数が減るのではないかと御批判がありますが、従来の新幹線を今よりも不便にするようなことは全く考えておりません。と言いますのは、東海道新幹線を通らないところを中央新幹線は通っておりますから、例えば岐阜羽島とか米原とか浜松、静岡、三島、そういうところ

は全部関係ないわけですから、横浜もないわけです。そういったところを考えれば、在来  
の東海道新幹線は今より不便になることはない。今さっき時刻表がございましたが、東海  
道新幹線は最小3分間隔で2本の列車が走っている時間があります。米原まで3分間隔  
で2本、この2本の3分間隔走行を1本にするようなことはあるかも知れません。しかし、  
それは不便にならない程度です。さっき申し上げたように、回数は確保いたしますから。  
だから、東海道新幹線が名古屋で乗りかえるのに不便になることはない。これははっきり  
申し上げたいと思います。

それからぜひとも名古屋市附近―奈良市附近―大阪市というルートで私どもが進めるこ  
とについて、御理解いただきたいと。それに反することがここに書かれますと、大変難し  
い立場になるということを繰り返して申し上げておきたいなと思っております。極端なこ  
とを申し上げますと、実はこの委員をお引き受けしますときの認識では、京都と高速鉄道  
のあり方を広く議論するためはずでした。それがリニア中央新幹線の問題に絞られてき  
て、リニア中央新幹線のルート変更まで出てくるような議論になるということは、ちょっ  
と予想外でございました。今思うと、「就任しないほうがよかったのかな」と、ちょっと  
反省をしているわけですが、就任いたしました以上は、申し上げるべきことはちゃんと申  
し上げますが、最後の案がどのようにまとめられるかは存じませんが、仮に「奈良市附近  
を通るルートを京都に変える要望書を出す」としますと、私としてはプロジェクトを出直  
すといえますか、足を引っ張ることになりかねないということになりますので、私の立場  
ではこの委員会に参加できなくなります。最悪の場合は辞任を申し上げざるを得なくなる、  
ということも、実は今悩んでいるわけでございます。

しかし、非常に現実的な御意見もございまして、私もこの場に出て大変勉強になりました  
し、私としてはそういうことはなるべくしたくないのですけれども、立場上、もし京都  
ルートというような話が出てきたり、あるいはルートを変えてというような話が出てきた  
り、京都に駅を作れとか、中間に駅を作れとかいう議論が具体的に出ますと、とてもでは  
ないが、私としては反対をせざるを得ないということになります。

ただ、一つだけ申し上げておきますと、奈良市附近と言いました場合、奈良市に駅がで  
きるだろうと思われています。京都府からどのようにすれば一番アクセスしやすいか、そ  
のためにどういうことをしなければいけないのか、どうすればどういふうに京都のため  
に便益があるのかということについては、京都と奈良でよく御相談いただいて、当然それ  
ぞれ関係がございまして、奈良市の御理解をいただかなければできませんので、その点  
で行きましても十分議論の余地があると思いますが、奈良市附近を通るということだけは  
私どもの調査結果で変えることはできません。これだけはそこに書いていただきませんと  
立場上脱退せざるを得ないので御理解いただきまして、奈良市附近の新しい駅を京都がど  
うしたらうまく使えるのか、どこにつくればそれができるのか、そしてどういふうなア  
クセスを考えて、どういう設備にしていこうかということは十分議論の余地がございま  
すから、そこら辺に重点を置いた議論にしていただけないかなということをお願い申し上げて



おきたいと思いますので、御理解いただきたいと思います。

それから、もう一つ御提案なのですけれども、実は私、これに就任させていただいたときに、京都全体の鉄道の意見を考えるということがありましたから、当然あると思った議論で1つ欠けていると思いましたが北陸新幹線です。これが実は京都府を通るということです。これについての議論が何ら無いのでありますけれども、この新幹線はまだこれからでもルートが決められる状況にあるわけです。敦賀までは決まっているわけです。そこから先は白紙なのです。一つは小浜に出てから京都府の丹波地域を斜めに縦断して、京都府のどこに駅を作るかの議論はありますが、それから新大阪に行くのですね。もう一つは湖西線を通る案。これは湖西線を改良すれば十分ありえますし、この場合は山科にどう入ってくるかという議論がありまして、そこら辺がまだはっきりしない。もう一つ案が敦賀から米原までの中京新幹線というのを計画していたのです。それにつきまして、米原で接続という案もあるわけです。これは滋賀県がどういう意向だとはっきりしないと。米原から、東海道新幹線の米原からの乗り入れについては、今の東海道新幹線のダイヤの状況では乗り入れが全部できませんので、乗り換えという議論がありますが、その議論は全くされておられません。京都府に関係あるわけですから、どこに駅をつくる、どういうふうなルートで来てしてほしいかということは、今からでもまだ遅くはない。その議論がなぜないのだろうということが不思議です。仮にできますと、京都府の北部の方に、場所はわかりませんが、駅ができます。湖西線の案だったら京都駅の下に駅ができるようなこともあるかも知れませんが…。京都駅が真ん中にある、南には事実上、南京都と言っていいようなところに奈良市附近のリニア中央新幹線の駅ができるわけです。そうすると、京都府に3つ高速鉄道の駅ができます。こんな府県は他にありません。そうしたら、その3つの駅を上手にお使い分けになって、都市機能を分散させておやりになれば、京都府は平面的に幅広く高速鉄道を介した、全国にまれに見る新しい近代的な府になります。これは間違いありません。

滋賀県の湖西線の西大津駅を作ったときに、今は大津京駅と言いますが、あれは地元は反対したのです。大津駅を通せと言われて。そしたら、現在大津駅を中心した昔の都心の他に西大津に副都心ができ。しかし、分散してかえってよかったというようなことを言っておりました。

あれと同じようなことが京都であれば、こんな便利なものはないわけです。その議論が欠落しているような気がするのですね。

そうすると、京都の南に近いところにリニア中央新幹線の駅があるということは、京都府にとっては私は非常にベターなことではないかと思うのですね。そんなふうこれを前向きに受けとめていただいて、「奈良市附近の駅をうまく使うのだ」とこの議論を集約していただきたい、ということを実は私はお願いせざるを得ないのです。

これまでルートを変えるという議論はほとんどありませんでした。機会はありましたけれども。何遍も議論をされたのですけれどもね。横浜あたりからは相当強硬にありまし

たけれども。そういったような状況がございますので、私がここにおらせていただく以上は、御理解いただきたいのは、もう少し幅広い議論をいただきたいと。北陸新幹線のルート、現在の京都駅、この南のルート、面的な広がりがあると思いますので、よろしくお願いいたします。

○ 柏原委員長

ありがとうございました。

そういう御意見であります、我々は専門家でも何でもありませんので、はじめて聞いた話ばかりで議論が始まっています。今、おっしゃったようにこのプロジェクトに携わっておられた方の御意見ですから大変重い御意見でございます。それはそれとして承っておきたいと思いますが、これをまとめまして、それぞれの専門家以外の、中川委員は専門家ですけれども、意見は、やっぱり京都を通すと、あるいはそれができないのなら中間点を通すという意見がある、それが須田（寛）委員の御意見では 40 年前から決まっていたと、要するに決めてきたものを今さら…。

○ 須田（寛）委員

40 年前に決まっていたルートというよりも、議論はする機会は何度もあったのです。そのときに議論が少なかったということは間違いないと思います。リニア中央新幹線は、平成 2、3 年ぐらいから、何度もこういう議論はございましたけれども、京都府は議論が出なかったです。今のルートがいかにという議論もいいという議論もない。ルートがもうそれは決まっているのだという御議論だったかもしれませんが、それはなかったと。奈良県は猛烈な要請がありました。柿本知事の頃ですけれども、大変な議論がありまして、とにかく京都からは、多少はあったのかも知れませんが、議論がありませんでした。チャンスはあったのだけれども、出なかったと申し上げたほうがいいと思っています。40 年前の告示に固執して、「今決まっているから」と言っているのではなくて、その議論の場があったけれども出なかったと。したがって、ここ 2 年間、ほとんどそういう議論がなかったもので、そのまま進んで行かざるを得なかった。

ここに至ってルートが急に変わるの、ここまで来たのでちょっと御勘弁いただかないと私どもは持たない。事業プロジェクトを場合によってはやめざるを得なくなる。当社が自力でやらなければ、他の整備新幹線が終わるまでこの事業は凍結されるわけですから、私はかえってマイナスではないかという気がするのですけどね。そういうことをちょっと申し上げたい。議論の場は何度もありました。

○ 柏原委員長

というようなことらしいですが、我々は庶民感覚からいくと、そういう議論は全く聞こえてこなかったわけですからね。

○ 由木委員

1 つだけ事実関係を説明させていただきたいと思いますが、リニア中央新幹線は平成になってから出てきて、京都も全く声が出ないということはございませんで、平成 2 年に京都府、京都市、商工会議所、市・府議会で、「京都府中央リニアエクスプレス推進協議会」というリニアの協議会を作りまして、そこで京都ルートを検討させていただきたいという話を平成 2 年のときから毎年要望活動をさせていただいておりますし、須田（寛）委員のところまで上がっていかなかったのは力不足だったのかも知れませんが、地元としてはそのときから少なくとも京都ルートというのは検討されてしかるべきであるということで議論をしてきたことは事実でございます。

○ 須田（寛）委員

おっしゃるような議論は、たしかに私は京都の記憶がないのですけどね。当時、社長だったので余り大きな声で上げていただけなかったのかもわかりません。しかし、横浜からはありました、議論はあらゆるところからありました。しかし、最終的にそれを決定づけるような状況まで議論は昇華しなかったという感じがしてならないのです。だから、決して憶測ではないのですけれども、ごく自然に直線ルートにしたらこういうふうになるなという議論だったと思うのですね。そういうふうなことでできてしまったと思います。

したがって、私どもの思い込みがあればしているのかもしれませんが、私はそんなふうな印象を持っています。

もう一つ理解しているのは、これは私どもが京都府に対する思い込みがあります。新しい工事は一切やらないのだ、ということで、昭和 40 年代から申し上げただけけれども、新しいことは一切やらないのだ、「反対の人が多くは一切やらない」ということで、京都には断られた。これは間違いなしです。そういう意識がどこかにまだ私どもの中にあるのかもわかりません。今の京都府は違うとしても、当時の、今から 30 年以上前の京都府は「一切こういうふうな交渉はやりたくない、何もしなくていい、一切御勘弁願いたい」という状況で相当な期間がありました。駅 1 つ作っていただくのに大変だったのです。そういう時期があったから、そういう要望活動の印象がどうも私どもにはないということは事実だったのです。申しわけございません。

○ 太田委員

そのような御立場で御参加いただきまして本当にありがとうございます。それはそれといたしまして、先ほど由木委員もおっしゃったように、平成 2 年から府、市、経済界で京都にリニアを、ということで運動をしていた。その運動がちょっと弱かったのかも知れませんが、

ただ、もう一つ申し上げておきたいと思いますが、昭和 48 年から決まっているとおっしゃいましたが、学研都市構想ができたのが、昭和 53 年以降でして、御存知のように

今は国家プロジェクトとして推進されていまして、「奈良市附近」といいますと、大体この学研都市のところにかかってくるということでございます。そういう意味で、京都駅にどこまで近くとかということを私どもは思いますけれども、48 年当時といろいろ変わっていくということも事実ではないかと思っていますのです。少なくとも近畿全体を見ますと、ちょうど学研都市のところが本当に真ん中になるわけでございますね。そういった意味では、京都市があり、そして学研都市があり、そういうところからするとどうだろうか、と思うのです。

○ 須田（寛）委員

学研都市というものが奈良市附近という範疇の中に入り得るのならば、学研都市というのは奈良県にもまたがっていますね。そうすると、奈良市附近という議論の中に入るような場所がもしあるとすれば、それは検討の項目の中に入るかもわかりません。具体的な細部のルートについては全然外に出しておりませんし、これは勝手に出すことはできませんのでまだ中にありますけれども、さっきのように幅のある議論ですから、奈良市何番地ではありませんので、そのオーダーの中でどこまで奈良市附近というものがあり得るのか。私はその議論は十分あり得ると思いますが、中間案とか京都駅というのはちょっと御勘弁いただきたいということです。

○ 太田委員

もう一つ、これは教えていただきたいのですけれども、なるべくリニアの場合は直線コースということでございました。これは理解できます。名古屋市と甲府市附近は固定されていると。それで、新大阪あたりというのも固定されていると。そうすると、真っ直ぐ結びますと、先ほど事務局が中間案を出したのは、ちょうど城陽市のあたりが真っ直ぐのコースになるという意味で、そこまで奈良市附近という幅があるのではないかとも思うのですが。

○ 須田（寛）委員

それはちょっと拡大解釈でしょうけど、これは私どもが決めるというよりも、むしろこれから国のほうでいろいろ御判断いただくことになるかもしれませんが、余り奈良市附近というものを幅広く拡大解釈していきますと、「京都だって奈良市附近ではないか」という議論になりますね。それはちょっとやっぱり奈良市という行政区画というのを念頭に入れざるを得ないなと思いますが、奈良市の 3.5 キロ北は京都府なのですね。そう考えますと、例えば奈良駅にリニア中央新幹線の新駅ができたとしても、京都の府境からは 3 キロしか離れてないわけです。だから、木津川市を初め宇治市から南の場所は全部京都駅より奈良のほうが便利なんですね。

そう考えていただくと、京都府で言えば、奈良市附近にできるということは南京都にで

きるのと同じことなのですね。そこはひとつ、幅広く度量のあるお考えで、さっきどなたかがおっしゃっていたけれども、京都へ来る人のことも考えながら、公平な見地で考えるという御立場に立っていただきたいなと。

地元の働きかけみたいになりますと、この委員会自体が非常に政治的なものになるような気がしてならないのです。というのも政治家ではございませんし、そういう政治的な期成同盟会的なものに私は入れていただいたことはないと思っておりますので、その意味合いでも、ぜひとも「学識経験者の皆さん方の御意見の集約」ということでお願いしたいな、ということで、申し上げておきたいと思います。

○ 柏原委員長

はい、ありがとうございます。

この問題は非常に難しいと。事務局にお返ししますけれども、これは最終案というか、次に集まるときには、よく整理をしてまとめていただきたいと思いますが。須田（寛）委員が脱退されるのも困りますしね。

○ 須田（寛）委員

少数意見ですから、私が脱退して多数意見を書いていただいてもそれは構いません。

○ 柏原委員長

そうではなくて、やっぱり少数意見は少数意見として、しかもプロの御意見ですから、それは尊重していかなくてはいけないと思いますし、それを踏まえながら「京都の思い」というものをやっぱり伝えていかなければいけないと思います。その点は事務局に上手くまとめていただきたいな、ということをお願いしておきたいと思います。

時間も参りましたので、今日の議論は非常に密度の濃い議論になりましたけれども、この辺で終わらせていただきたいと思います。

○ 須田（寛）委員

今申し上げたとおりのことですが、この委員会の取りまとめが「京都ヘルートを変更しなければいけない」というようなことになると、私がこの委員会におれなくなりますので、今日の議論は、ぜひ議事録に残しておいていただきたいと思います。よろしゅうございますか。本当に御苦勞だと思いますけれども、また御相談申し上げたいと思いますので、何とぞひとつ、うまく公平な見地で御判断いただくことを期待していたします。

○ 柏原委員長

それでは、これで今日の委員会を終わりたいと思います。

#### 4. 閉会

##### ○ 事務局

柏原委員長、本当にどうもありがとうございました。本日貴重な御意見を皆さんからお寄せいただきまして、本当にありがとうございました。委員長の御指示いただきましたように、本日の御議論をもとに、次回に中間取りまとめの案をつくってまいりたいと存じます。先ほども申し上げましたように、国土交通省の中央新幹線小委員会のパブリックコメント募集期間との兼ね合いから、皆さんの御意見をお伺いする場といたしまして、御出席者が少ないにもかかわらず委員会を開催させていただいたことにつきまして、まことに申しわけございませんでした。次回は、できる限り多くの委員の皆さんに御出席いただける日程を設定いたしまして委員会を開催したいと思っておりますので、よろしくお願いいたします。

本日はどうもありがとうございました。