

## 第5回 明日の京都の高速鉄道検討委員会 議事録

日 時 平成23年4月26日(火)  
午後2時～午後4時  
場 所 京都平安ホテル

## 1. 開会

### ○ 事務局

それでは、時間になりましたので、ただいまから第5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、議事に入らせていただきます。進行につきましては、委員長にお願いをしておりますので、よろしくお願ひいたします。

### ○ 柏原委員長

それでは、進めさせていただきます。大変お忙しい中、委員の皆さんお集まりいただきましてありがとうございます。

本日が第5回目ですが、本日の議事の進行につきまして、事務局からお願ひします。

### ○ 事務局

それでは、本日の委員会の進め方ですが、今回を最終回としたいと考えております。よろしくお願ひいたします。

なお、本日は、上村多恵子委員が所用で御欠席をされております。事前に上村委員の御意見をお伺いしておりますので、後ほど議事の中で御紹介をさせていただきます。

まず、資料1といたしまして、前回の委員会の概略をまとめております。ご覧をいただければと思います。

次に、この委員会におきまして、これまで御議論いただきました内容を、資料2「取りまとめ（案）」としております。これにつきまして、本日、委員の皆様に御議論いただきたいと思っております。

## 2. 議事（「取りまとめ（案）」説明）

### ○ 柏原委員長

それでは、内容説明をお願いします。

### ○ 事務局

それでは、「取りまとめ（案）」について御説明いたします。

まず、「はじめに」といたしまして、京都から関西国際空港へのアクセスの問題とリニア中央新幹線の問題について取り上げること。そして、それぞれの問題について検討を加え、これが京都の発展、またひいては関西の発展につながっていくものであると述べております。

次に「関西国際空港へのアクセス改善について」です。

「現状と課題」ですが、現在の関西国際空港アクセスにおいて、どのような面が問題であるかという問題提起を行っております。JRの特急「はるか」が、他の国際空港のアクセス手段と比較しても、主要な都市からの所要時間がかなり長くなっています。「外国等からの観光客を京都に誘致する、誘客するためにも、この国際観光都市である京都と関西国際空港との間のアクセスの改善が必要ではないか」としております。

次に「課題に対する方向性」といたしまして、関西国際空港アクセス、中でもJRの特急「はるか」の現状をどのように改善していくのか、ということを主題といたしまして、既存線の問題箇所の改善、それと、新線整備等による抜本的な解決、という2段階の方向性を示しております。その中で、緊急の課題として、既設の軌道、周辺整備等を抜本的に改良して特急「はるか」の定時性の確保を目指すこと。次の目標として、「なにわ筋線」を活用した新しいルートの開拓による所要時間の短縮。中長期的な目標として、新幹線やリニアなど全く新しい高速鉄道を整備すること。このように段階的に改善していく方向性をお示しいたしております。

「今後の進め方」ですが、鉄道整備の財源の話が一番大きな問題ではなかろうかと考えておりますので、この点につきまして、国に対して強く働きかけていくこと。そして、関西国際空港アクセスの問題については、京都のみの問題ではなく、関西全体で考えていかなければならないということを考えております。

次に、「リニア中央新幹線について」です。「現状と課題」でございますが、問題点といたしましては、昭和48年の基本計画に記載されておりました「奈良市附近」というルートにつきまして、策定されてから30年以上が経過しているにもかかわらず、何らこれを見直すとか、これが妥当であるという検証がなされておらず、その後も何ら見直し、比較分析がされていないことについて、問題ではないかと考えております。

「課題に対する方向性」といたしましては、ルートの検討に対し、「時代の変化に即した最善のルート選択をするべき」であるとしております。基本計画では、名古屋-大阪間が直線になっておらず、南側に迂回をしております。このような状況を踏まえまして、最適、最善のルートを検討する必要があるのではないかと考えております。その中で、各地のルートについて議論し、京都ルートの実現を目指すべきであるとしております。

「今後の進め方」としましては、京都の利便性を損なわないようにすることと、関西において望ましいルートを検討すること。これを基本といたしまして、関西広域において検討していくべきではないかと考えております。

まとめとして、参考資料等を付けさせていただいております。

以上が、「取りまとめ（案）」の概要でございます。

本日御欠席の上村委員の御意見を御紹介いたします。

上村委員につきましては、事前にこの資料をお持ちして御説明をいたしました。

関西国際空港アクセスにつきましては、「はるか」の利用客の減少により、この春から減便となっております。そういったことで、さらなる利用客減になることは悪循環であるということを踏まえまして、

「特急『はるか』の定時性を確保する必要性をもっと強調するべきではないか、関西の中でも、京都は特に状況がよくないことから、こういったことは強く言っていく必要がある。関西国際空港へのアクセスの問題については、本来ならば早急に解決されるべきものであり、10年、20年というようなスパンではなくて、JR西日本への申し入れも含めて動けることはあるだろう。今後については、具体的に何をするのか。京都の主体性をはっきりさせて具体的な方策を考えていくべきであろう」

という御意見をいただいております。

リニア中央新幹線についてですが、

「ルートの問題については、こういった状況になっているということを知らない人が多いのではないか。府民・市民に問題の存在を知らしめて議論をしていくべきだ。京都市内であれ、学研都市であれ、駅の費用負担をしてもいい。何が何でも、と、地元住民が動かないと、現実的な話にならないのではないか。東京一極集中について見直す動きがあり、多極分散型社会に変わろうとする現状を踏まえ、日本の国土軸をなす中央新幹線について、東日本大震災以降、もう一度議論をするべきではないか。ルートに関しては、南海・東南海地震等を含めて安心・安全を確保するということを考慮しながら、国土軸のあり方の中で位置づけをしていくべきだ。今回、震災があったということが見直しの大きなきっかけの時期ではないか」

と、上村委員から御意見をいただいているところでございます。

以上、今回、事務局から提出いたしました資料の概略の説明と、本日御欠席の上村委員の御意見の御紹介をさせていただきました。

### 3. 議事（関西国際空港へのアクセス改善について）

#### ○ 柏原委員長

それでは、まず、関西国際空港へのアクセスの問題について御意見をいただきたいと思います。従前から委員会で改善をしていこうと、上村委員からも「もう少し早くしたほうがいいんじゃないかな」という御意見もあったかと思いますが、そのあたりから、皆さんの御意見をお伺いしたいと思います。

○ 須田（義）委員

私は東日本から参りましたが、防災については東日本大震災、3月11日以降、いろんなことから、考え方を少し変えるべきじゃないかと思っています。やっぱり防災の視点が必要じゃないかということで、空港については、災害時の空港の役割というのは結構大きいなと感じました。当然「関西国際空港を拠点として」ということは、非常に大きな意味を持つネットワークじゃないのかなと思います。だから、これをうまく連携させていければいいと。

○ 柏原委員長

確かに、今回は、関西国際空港とリニアの問題になっておりますが、3月11日以降の仙台空港の問題にしましても、空港の役割というようなことが現実の問題として認識できたように思いますので、全体的な交通体系の中で考えていく必要があるかなと思います。貴重な御意見として承ります。

○ 奥野委員

上村委員の御意見にありましたように、「今すぐできることが、もうちょっとあるんじゃないかな」ということ、早急に検討してしかるべきではないかなと思います。

やっぱり不便ですね、関西国際空港に行くということが。不便だなと感じる部分があるので、できるだけ早め早めでというのは、つまり10年後に完成しているというふうに目標設定をするというのは、「10年以内に必ずこうなっていかなければいけない」という非常に強い意志を持って目標設定をしていかなければならぬことだと感じます。

空港の重要性についても、やはり震災でいろいろ考えるところもありました。関西国際空港と伊丹であったり、関西国際空港と神戸空港であったり、京都の空港はないので、関西を大きな、一つの関西という領域の中で、空港同士の連携をやはり考えるべきかなと。そこを、もう一言入ってもいいかなという気はしました。

○ 由木委員

関西国際空港アクセスの改善の取りまとめそのものは、今まで議論が尽くされていると思いますので、とりたてて何かおかしいと思うことはありません。ただ、皆さんのが今おっしゃったように、少なくとも3月11日以降は国のあり方をもう一回考え方を直すべき契機になっているので、リダンダンシーなどを含めた観点を最初の「はじめに」のところに少し触れていただくなど、「今までの流れの中だけで議論をしていいのか」という問題提起もしておく必要があると思います。関空の話とは直接リンクしないのですが、ざっと拝見して思いましたので、意見として述べさせていただきます。

## ○ 黒田委員

関西国際空港の問題でいいますと、今、大阪湾岸域の津波対策をどうするかという委員会がやっと終わりまして、結論をこの3月にまとめている途中で、東北の震災が来ました。それで、大阪湾岸域としては再度やり直すことにしています。今朝ほどの新聞によりますと、南海トラフが動くと、四国の沿岸でも20メートル以上の津波が来た痕跡が残っているというようなことが出ておりました。そういうことを考えますと、関西国際空港は今、東海・東南海・南海地震が不連続に3回起きたとしても大丈夫だという設計にはなっているのですが、今回のように連発して短時間で来ると、多分もたないだろうということが考えられるわけです。そういう状況の中で、関西国際空港と新大阪ないしは京都も含めてリニア等で結ぶときに、どういう構造があり得るのかなということを考えておかなければいけないなと思っています。

もう一つは、大阪湾の第二湾岸線の高速道路です。第二の湾岸線を作ろうという構想が昔からあるわけですが、そういう第二の湾岸線のルートを利用した新しい関空へのアクセスが、鉄道線と道路を併用するような構造で、できる可能性があるかどうかといったようなことがあわせて考えておかなければいけないと思ってます。JR東海が考えている、奈良市附近、京都府南部の方面をかすめて大阪へというルートをそのまま延長するしたら、多分リニアの線形では、関西国際空港まで延長するのは構造上難しいのかな。中川委員が御専門ですので、中川委員から多分補足していただけることと思いますが。

いずれにしても、今回の震災と日本の国土構造を考えると、多くのところで議論されているように、「あらゆる機能が東京一極集中では、これはもう大変なことになるな」ということは、全国民が皆、今共有している価値観だと思います。その中で、「じゃあどういう機能を関西が本当に受け持つべきか」ということと、じゃあそのリニア中央新幹線を、今大阪までの区間の話しかしてないんですが、その西はどうするのか。その西の動かし方によって大阪のどこ、近畿のどこを通るかもかなり影響を受けるわけですから、関西の全体を考えることも大切ながら、もう少し日本の国土構造として、全体としてはリニア中央新幹線というのはどういう日本の幹線交通機関としての新交通の構造とルートを持てばいいのか。最近、地震が起こってから、日本海国土軸構想というものが再び盛り上がりつつありますが、そういうことも含めながら現段階では、一応計画としてリニア中央新幹線が大阪まで来ることがほぼ確実ですので、その西はどうするのかということは頭に入れて、関西はどのあたりを通過したらいいのかな、ということを考えなければいけないと思います。問題は、事業主体のJR東海は西日本のことなんて、つまり大阪より西のことなんて考えるわけがなくて、彼らは大阪で完結している形になっている。こういう事業のあり方は本当にいいのかなと疑問に思っています。これは、新幹線というのは、単なる一私企業の一路線の鉄道じやなくて、日本の根幹を決めるような新交通体系ですから、ある区間だけ、ある一企業が自分たちの企業にとって最適なように決めて、もうそれで終わりということで本当にいいのかなということはちょっと疑問に思っていました。我々としては、日本の

国土構造を考える上で、このリニア中央新幹線というのは、一企業任せでいいのかという問題提起をすると同時に、国土構造全体として、事業主体も含めて考え直す必要があるのではないかという問題提起はしておいた方がいいんじゃないかなと考えています。

○ 池坊委員

私は、「取りまとめ（案）」を見せていただいて、これまでの4回のことがとてもよくまとめられているなと思いました。先ほど上村委員や奥野委員からもあったように、この検討委員会で委員をさせていただいている以上は、自分が生きている間、リニア中央新幹線は無理かもしれませんけれど、せめて元気な間に、改善していく「はるか」には乗りたいと思います。

今、お話をありましたように、「東京一極集中ではいけない」とみんなが思っている今こそ、「はるか」や関西国際空港をどのようにもっと使っていくか。関西国際空港を使うということは、「はるか」を使ってもらうことにつながると思います。その「はるか」がどうして不便なのかと言えば、バスやタクシーは渋滞もしますし、「はるか」なら時間も読みます。

また、ひとり分の運賃もタクシーに比べると安いです。ですから「はるか」は一番便利であるはずなのにみんなが利用しないのは、やっぱり圧倒的に時間がかかるからだと思います。これは、資料にも載っていますが、車と同じぐらいの所要時間ならば、圧倒的に、渋滞とかも考えなくていいので、皆さん「はるか」を利用されると思います。ただ、「はるか」はこれまで強風で止まったりしたこともあったと思います。そういう安全性とかも、こういうときにもう一度見直していただきたい、と希望します。でもやっぱり、これは圧倒的に時間短縮が必要ではないかと思いますし、本当におっしゃっていたように、今こそ関西国際空港をもっと利用するお客様をもってきたいならば、「はるか」をここで本当に改善するべきだと思うので、3年を目安ぐらいにぜひ改善していただきたいと思います。10年後に、また同じ話をしているんじゃないかなという不安があるので、ぜひ本当に3年以内にと願うところです。

○ 柏原委員長

ありがとうございます。確かに、そういう懸念が常にあります。議論してそれで終わりということにならないように、計画を作りながら考えていく必要があると思います。

○ 太田委員

先ほどから出ております、防災を意識してという思いは非常にございますので、そこを修正といいますか、大前提にした形で修正する必要があると思います。

もう一つ、私もどう書いていいのか迷っているところですが、ビジョンの「課題に対する方向性」の①の「緊急目標」のところで、「既設の軌道周辺設備等抜本的に改良するこ

とにより」云々ということで、この文言だけ読むと、「抜本的に改良する」とあると、先ほど池坊委員がおっしゃったように、時間がかかるイメージがあります。何かもう少し、もっと緊急的にできるんじゃないかと、表現を何とか工夫できないかどうか。表現だけの問題ではないかも知れませんけれども、抜本的に変えようというと、非常に時間がかかりそう、というイメージがあります。

○ 中川委員

今、いろいろとお話がありましたので、いくつかお話しさせていただきます。

まず、「はるか」について、やっぱり早く、時期的に早くという意見が非常に多かったと思います。ぜひそれをを目指すべきだというように思いますし、この中でも「緊急目標」と書いていただいているので、すぐに取り組むということだと思います。

少し所要時間が不均一なんですね。75分から105分まで所要時間がばらついているという話と、それと75分そのものを70分、65分に縮めていくという話と、これは対策としてやるべきことはまた違う部分がありますので。そういう意味では少なくとも、物理的には75分で走れるわけですから、全列車75分で走れるようにするという、これはやっぱり超短期目標として。要するに、早い話、ダイヤの組み方だけでも実際にはできるわけです。そのことによって、もちろんしわ寄せを受ける部分が出てきたりはしますが。しかし、特急列車でこれだけ運行時間が列車によって異なるというのは、ちょっとないんですね。普通はやっぱり、特急列車のスジをちゃんと書いて、それに合わせて他の列車もちゃんと考えていくというですから、これはダイヤの組み方としての優先順位は極めて低いからだと思いますので、そういう意味では、まず75分での現実化というのは、相当短期にやるべきだということで主張するということ。これは鉄道事業者との交渉というか、そういうことになるわけですけれども。その重要性を主張してやっていけば可能だと思いますので、まずはそれでやっていく。その後、どうしても75分をずっと速度保存していくために、いくつか改善案について、参考資料に上がっていることについてはもちろんまた検討していくし、これは多少時間がかかるしていく話ではあると思います。それでも、今、お話がありましたように、すぐに取り組んで、できるだけ早くやっていく。工事に要する期間ぐらいはどうしても必要だけれども、それ以上、どうしようこうしようとを考えている時間はなくすべきであって、そういう意味では、緊急を要すると書いていただいているが、そういう形で取り組んでいただくのは必要ではないかと思います。

それから、黒田委員から、その区間だけ考えるんじゃなくて、その後どうやっていくのかというようなお話もありましたので、参考までにお話をいたしますと、日本の現在の新幹線は、できてから46年、47年くらいですけれども、例えば、日本のすぐ後に新幹線を作り上げたフランスとかドイツとかに比べて、地方での展開が圧倒的に遅れています。フランスとドイツは既に、具体的にはTGVとICEですけれども、人口20万人以上の都市ではほぼ網羅されているという状況です。日本は20万人以上の都市の60%ぐらいしか

行っていないという状況で、非常に遅れているということですね。フランスの地方都市ではクレルモンフェランという町だけ、ドイツはケムニッツという町だけという状況になっていますけれども、日本は展開が遅れている。

なぜ、展開が遅れているかというと、フランスやドイツのシステムでは、在来線も活用できるシステムにしたことが、展開が早まった一つの理由です。ということは、日本が立派な新しい線路を作ることによって高速化を目指すというシステムを採用したのは、それはそれでいいんですけども、それを採用したのであれば、それをその活かし方、どうやって地方に展開するかということは、考えておかなければいけなかつたと思います。そのことについてはあまり考えていなかつたということです。

だから今回もリニアという全く新しいシステムで、これも在来線の乗り入れが全くできないシステムを導入しようとしているわけですから、それを使うことによって、その後の国全体のネットワークを一体どうしていこうかという、この議論はやっぱり必ずしておくべきであると思います。現在の議論は大変貧弱な議論というんですか、鉄道ネットワークの将来性に関する議論は不足しているように思いますし、それは先ほどから何度もお話をありました災害時等に備えた、そういうことの展開も同様です。

まずは、関西国際空港のアクセスについては、そういう意味でぜひ早く取り組んでいくものはすぐ取り組むことが必要だと思います。

それから、やっぱり関西国際空港自体の問題。我々はもう既にヨーロッパに行くときには成田まで乗りに行くという状況になってしまっていますが、アジア方面しか利用できないという、そういうような状況になってしまってますので、そういう意味では、それ自体を改善していくかなければならない。関西の人が外国へ行くときは関西国際空港から出られるようにしていかなければいけませんので、そういうことを含めて考えれば、関西全体として、アクセスを改善していくというのは重要課題だというふうに考えております。そういう議論で取り組んでいただきたいなと思います。

### ○ 柏原委員長

今、お話をいただきましたように、全体的に関西国際空港へのアクセスの問題は、長期的なことは、皆さんの御意見のとおり 30 年後のことまで、はっきり言って今わからないことで、あまり現実感がない感じがしますが、少なくとも、この「はるか」の 75 分の統一的な時間を守った運行が次の課題として取り組んでいくべきだ、という意見としては、皆さん共通認識ではないかなと思います。10 年後同じことを言うようなことでは、これはやっぱり、何と言っても関西国際空港の活用という面でも必要じゃないかなと思います。皆さんの御意見を取り入れて、ぜひそういう点は強調していただいたらというふうに思います。

次の「なにわ筋線」の問題は、あるいは新幹線の問題は、次のリニアの関連でも出てくるかもわかりませんが、それは後でよろしゅうございますでしょうか。

#### 4. 議事（リニア中央新幹線について）

##### ○ 柏原委員長

それでは次に、リニア中央新幹線の問題について、御意見を伺いたいと思います。

先ほど、黒田委員の発言にもございましたように、東京一極集中の問題から、こういう非常に大きなダメージの地震とか津波とか、防災上の問題からももっと広く考えて、そしてその中から御意見を、と思います。リニア中央新幹線については、京都としては、大変深刻というか、中央新幹線小委員会の「答申（案）」にも触れられておりますが、新幹線の「のぞみ」の本数は、多分極端に減るだろうと。「ひかり」と「こだま」に新幹線はなっていくんじやないかというようなことが触れられております。京都の場合はその問題が非常に大きな影響を及ぼすということで、そういうことを踏まえまして、このリニア中央新幹線について、御意見を伺いたいと思います。

##### ○ 事務局

委員長すみません。これからリニア中央新幹線の議論をいただくのですが、実は、先日、国の委員会である「中央新幹線小委員会」で「答申（案）」が出されておりますので、その御説明を事務局からさせていただきたいと思います。

##### ○ 柏原委員長

はい、どうぞ。

##### ○ 事務局

それでは、お手持ちの資料があるかと思いますが、国の「中央新幹線小委員会」というものがございまして、この中で「答申（案）」が出ております。こちらについて、御説明させていただきます。

この資料3・資料4の「答申（案）」につきまして、前回御紹介いたしました「中間取りまとめ」からの変更点を中心に申し上げたいと思います。

まず、中央新幹線整備の意義についてです。まず、「三大都市圏を高速かつ安定的に結ぶ幹線鉄道路線の充実」ですが、「今般の東日本大震災の経験を踏まえても、大動脈の二重系化により、災害リスクに備える重要性は更に高まった」の一文が加わって、強調されております。

次に、③といたしまして、東海道新幹線の輸送形態の転換と、沿線都市群の再発見でございます。ここでは「のぞみ」型が停車しない駅における利用機会の増加が述べられております。

次に「走行方式について」ですが、耐震性についての優位性が説明されております。

次に「営業主体及び建設主体について」です。東日本大震災のような不測の事態が発生

したときにおいても、東海道新幹線の安定的な収益力により、JR東海の経営の安定性が維持できると判断されているところです。

次に3ページでございますが、次の「整備計画について」は、今回の「答申（案）」で新しく追加された項目でございます。

4ページに入りますが、次に「附帯意見」です。まず、「大阪までの早期開業のための検討」です。名古屋－大阪間の整備については、経済社会情勢等を勘案しながら継続的に早期整備、開業のための具体策を検討すべき、と引き続き述べられております。

5ページでございます。「中央新幹線の整備効果拡大のための駅の整備のあり方について」でございます。中央新幹線の駅は、空港に類似する役割を担うものだという位置づけで、それにふさわしく整備することが望まれる、としております。

次に「駅の設置に関する沿線地域との協力と重要性」ですが、これは、今回加わった新しい項目です。共有地の建設費用の負担について、建設主体が、駅の位置については、沿線地域の発展を考えて最大限努力をすべきであり、沿線地域と調整をすること、とされております。

また、駅の建設費用の負担につきましては、建設主体がみずからの考え方を示すべきであるとなっております。いずれも、場合によっては国がかかわっていくことが望ましいとされております。

一方、沿線地域に対しては、建設主体が大阪早期開業のためにコスト縮減に努めていることに配慮することを求めております。

6ページでございます。次の、「中央新幹線の整備評価を踏まえた沿線地域の交通体系の検討」の項目も、新しい項目です。ここでは、中央新幹線の整備効果を最大限に波及させるため、国、JR東海、沿線自治体、沿線交通事業者等が中心となって、沿線地域の利便性の維持向上を図ることを検討すべきである、と述べております。

次は、「戦略的な地域づくりの重要性」でございます。「今後、関西圏における中央新幹線整備の意義について、議論が活性化することが期待される」と追記されております。

以上が、中央新幹線小委員会の今回の「答申（案）」の概略でございます。

○ 柏原委員長

これは、今までの考え方から修正されたというようなことでよろしいですか。

○ 事務局

そうですね。この中で関西のところで「関西圏における中央新幹線整備の意義について議論が活性化することが期待される」と、こういう項目が入っているということは、我々の委員会も含めて、「名古屋－大阪間を早期に延伸すべき」だという議論、それと、そのルートの議論を含めて、どういうような関西圏における意義をこれに見出すのかというようなことが今後議論されて、いい方向に持っていくべきと、こういうことではないかと

思っております。

○ 柏原委員長

この資料3の5ページの⑦で、駅の位置について云々という箇所がありますね。「沿線地域の発展に最大限の努力をすべき」と明記して、大阪早期開業に向けて駅の位置とかそういうことは、沿線地域と調整するとか。ということは、沿線の中で、「ルートは決まっているけど駅を考える」ということなのか、「ルートも含めて駅を考える」ということなのか、どっちでしょうか。

○ 事務局

少なくとも、今回の答申は従来の中央新幹線というものをベースにつくられていますので、あえてルートの議論については多分触れられてない。特に、名古屋－大阪についてはルートの議論はされてない。つまり、基本計画を前提とした「答申（案）」になっているものと思われます。ただ、ここに意味深に書いてありますのは、駅というものは、結局、沿線地域の発展に資するようなものでないといけないし、そういうことについて最大限努力するべき、ということでございますので、我々がやっているような議論で、駅の位置をどうするべきか、ということを議論することで、一定、今後反映していただくことがあるのではないかと思っております。

○ 柏原委員長

わかりました。その深い議論は、どっちでも考えられる、どっちでも解釈できるかと思いますので、その辺のことについては少し待って、このリニア中央新幹線のルートの問題、名古屋－大阪間で我々が直接関わるのは、京都を通すという意見、それから、そこまで言わなくてもという意見、学研都市で考えたらどうかという意見、そういうものがわかつたかと思いますが、この3月11日の地震以来、関西に東京の都市機能というものを、あるいは政治の中枢部分を一部というか、代替機能の体制づくりをするということが必要ではないかという議論も出てきておりまして、やっぱり議論は、大阪の場合は近畿財務局であったり、近畿通産局であったり、一局でありますけども、これを支社に格上げして西日本は全部ここで副大臣を置いて、いつでも代替できるような機能を持ってつくるべきではないかという議論も始まっているようでございますが、そういうことを含めまして、あるいはまた、先ほど空港の問題、それから鉄道の問題、道路の問題という全体的な交通体系といいますか、そういうものも含めまして、その中でこのリニア中央新幹線の全体的なことを考えるべきであるという御意見もあろうかと思います。その中で、京都の主張をどこまで主張していいのかどうかということも含めまして、御意見をいただけたらと思います。

○ 須田（義）委員

既に、今いろんな御意見が出ているように、防災あるいは来るべきあらゆる災害ということを考えると、やっぱり都市機能、いろんな機能を分散するということが非常に重要なと思ってます。特に、電力問題。東京は今、地下街でも暗くて陰気な感じになってしまっていますし、エスカレーターだとかやたら止まっていますし、階段ばかり歩かされる、そういう状況ですね。何か 10 年ぐらい前に戻ってしまったような、そんな状況です。そういうことから考えると、やはり関西に元気になっていただくような議論は非常に、日本のために重要だと思っております。

それと、先ほどから話があるように、ネットワークが重要です。鉄道だけではなく、航空とか高速道路とかいろんなものを有機的につなぐネットワークというのが、非常に重要なことが今回の教訓だと思います。そういうことから、このリニア中央新幹線を、少なくとも既存のネットワークにうまく連結する形で整備していくことが、非常に重要なことだと思います。そういう観点で、京都がどういう役割を果たすのかというふうに議論を展開すればいいんじゃないかなと望んでおります。

○ 柏原委員長

行政的には、関西広域連合というのができまして、京都は観光と、何でしたっけ。

○ 太田委員

関西広域連合は一つの自治体でございますので、いわば権限をそこが持つとなると、機械的にその都道府県の権限が外れていくということで、各議会の承認が必要となるのですが、関西広域連合を作るに当たって「7項目については広域連合で持とう」ということで、大規模災害関係が一つ。それから、広域観光関係が一つ。それから産業関係でも広域的な産業関係とか、そういうことで決めております。議論は、他のことも含めてすることは、問題はありませんけれども、権限としては、そういう項目に限定されています。

○ 柏原委員長

少しずつそういうものを実践しながら、政策機能といいますか、より国の代替ができるような進め方とか。そういう中で、交通体系の今ネットワークに出てございます。確かにリニアの問題が進んでまいりましたけれども、空港それから道路、鉄道という、こういったところについては、ぜひ総合的に考えていく中で、このリニア中央新幹線の問題も含めて、その中で京都を考えるという、そういうことになると思います。

○ 奥野委員

やはり震災の後で、「じゃあ、想定外なく、関係なくリニアは本当に安全なのか」と思っています。耐震性に優れているということは、リニアはそういうふうに言われておりますし、

ただ、やっぱり素人的には本当にリニアって、揺れて大丈夫なのかというところ、根本的な部分ですごく安心をさせてほしいなという思いがあります。あと、リニア中央新幹線が想定されているルートというものが本当に安全なルートなのかどうか。根本的に想定外ということなく、絶対的な安全というものを、これから作るすべてのものに対して国民全体が求めていると思うので、そこはやはり国を挙げてきちっと考えていかなければいけない部分だと思います。それに関連して、住んでいる人たちに対して安心を提供するというものは、きちんと説明をすること。もちろん、駅ができるあたりの人に主な負担ができるときますし、それに対してその対価を払うことに対しては、きちんと説明をしていかなければいけないということを感じます。

この小委員会の「答申（案）」の中で、沿線地域の発展に資するよう最大限の努力をすべきという文言があることを考えると、こちらの「取りまとめ（案）」にある、国家プロジェクトである関西文化学術研究都市の発展と活性化というのは、もちろん関西もそうですし、国を挙げても重要な施策ですから、ここを学研都市というものを大きく駆使していく、今後の京都の発展のために一つ重要な部分かなと思います。今やっぱり学研都市へのアクセスというのは非常に不便ですし、一方、京都駅を通せというと、非常にまた無理な話だと思いますし、そこまでの必要、あれば便利ですけども、なくてもいいんじゃないのという思いもありますので、学研都市をこれからどう活用していくかということを考えるときに、そこを取り上げてあるのはいいのではないかと思います。あと、これができた後、これがまた「取りまとめ（案）」を、私はこのままで大丈夫だと思うんですけど、府民の方がこれをどこまで理解されているかというのが、ここの委員会でもいろいろ話し合っているのですけれども、府民がどういうことを求めていて、これにどんなふうに理解をしているかというのは、意識調査というか、アンケートというか方法は考えるべきだと思うんですけども、上村委員の御意見にもありましたが、一般の方にもう少し周知徹底をしていくて、府民の要望がさらに高まっていけば、もっと国に対して声を上げていけるかと思いますので、そういうふうな方向性があってもいいのかなと思います。

### ○ 柏原委員長

ここは、議論の分かれるところかもわかりません。京都駅に乗り入れるという意見。それから、学研都市も重要な地域の発展のために学研都市、というのは、一つの根底にあるので、あれを活用するためにはぜひ新幹線を持っていくという議論もあるかと思います。学研都市の場合に、高山地区（生駒市）という話も言われておるので。

それから、府民の問題、府民の意識といいますか、私もこのリニア中央新幹線の問題、この委員にさせていただいた上で、「昭和 46 年、47 年に法律が決まっていました」と須田（寛）さんから怒られて、「そんなこと今さら言うか」とお叱りを受けたような。それを 40 年前の話でしょうと、こういうふうに思って、府民の方はほとんど知らんと思うので、この間から一生懸命ロータリーで商工会議所の会議でこの話をして火をつけて回って

いますけれども、なかなか火はつかない。おっしゃるように、みんなが考えて声を一つの方向で、よしそれでいいよと、こういうバックアップがないと、事は進んでいかないかと思います。

○ 由木委員

私も、基本的には柏原委員長がおっしゃったところが、最も大事なポイントだと思っています。といいますのは、今回配布された資料にある、国の中委員会の「答申（案）」の8ページには、さらっと「整備計画について」という表があり、「主な経過地」として「奈良市附近」と書いてありますが、これは大変なことだと思います。今まで、「昭和48年の基本計画に『奈良市附近』と書いてある。だからしょうがない」と、JR東海の須田（寛）さんから随分言われていたのですけれども、今度の整備計画には、また「奈良市附近」という記載が出ている。前の文章を読んでも、ここ部分のルートについて、何か検討したというのはどこにも書いていません。そういう議論も全然されてないにもかかわらず、基本計画が整備計画になってしまふことを看過していくことについては、要するに我々が、「30年前に京都の人は一体何をやっていたんだろう、というふうに思われる」ということが、今、現実に起こりつつあるということではないかと、私はそれが一番危機感としては大きいです。

そういう意味では、京都市の副市長として、ぜひ京都駅にルートをと強く思っておりますけども、「ルートがどうこう」と言っている場合ではなくて、「ちゃんと京都を考えて、きちんと評価した上で、ルートは決めて欲しい」ということについて、意識をきちんと高めていくことが、今何よりも求められていることかと思っております。

従って、ルート等はいろいろな整理の中で、議論されると思いますので、むしろ、今委員長がおっしゃったように、意識をきちんと持って物を言つていかないと、何か知らないうちに「もう決まっています」というふうに言われ続ける立場に京都は置かれてしまうと思いますので、そういうことがどこかにテンションされていくと、よりいい方向のではないかと思っております。

○ 柏原委員長

ぜひその辺は、提言を整理していく中でお願いしたいと思います。

それから、奥野委員から少し御意見が出ていました、「想定外のことがリニア新幹線で起こらないのか」ということ。想定外のリスクも高い感じで想定していかないと、という提案、それについて。

○ 須田（義）委員

非常に難しい話で、今まさに原子力発電所で起こっています想定外ということが、大きく取り上げられて、いろんな問題になっている状況であります。もともと鉄道は非常に安

全性が高いということについて、その中で「フェールセーフ」という概念があって、何か問題があってもその機能を維持するということを優先させ、機能が維持できなくなつてだめになつてしまふときでも安全側に作用する。こういう思想を言います。基本的にはそういう思想のもとでやつてゐるので、本当にダメになつたときにも、最悪の事態は避けましよう、そういう基本的な設計にはなつてゐるということです。ただ、線路がなくなつてしまつたというようなときに、本当に大丈夫かといふと、そこら辺は程度の問題かと。基本的には安全を優先させる思想でございます。

○ 柏原委員長

それでは、先ほど全体的な交通体系、そいつたものも含めてという御意見。それについてもう一度全体的な視点では。

○ 黒田委員

先ほど中川委員が御指摘されましたが、リニア中央新幹線の「リニア」という文字を外して「新幹線」と考えていくとどうなるか。昔から考えられていたことは、国土全体の新幹線ネットワークをどういうふうに広げていつたらいいかということからルートが決まつていると思います。つまり、事業化されていないところの空白地帯がちょうど中央新幹線ルートに当たつてゐるというところで、これから技術が進歩していって代替交通機関としてのリニアが考えられて、リニアにしようということになって、慌ててゐるわけですが、翻つて考えて、これがリニアでなかつたら別に何か慌てることがあるのかということですね。関西にとつたらどうなんだろうか。多分そのルートを考えるとしたら、既存のネットワークと、とにかく有機的に結合できるルートでないと困る。この大阪－東京間だけがもう完結で、他とのネットワークがなかつたら、何のための新幹線かわからないわけですから。そういうことで考えると、関西では、国の委員会が決めている、奈良、京都南をかすめて新大阪というルートは、当然のことながら空間的な意味で言うと、新幹線ネットワークとしてはこれでバランスがとれた構造になるなど。リニアという文字を外せば。しかし、今回のルートはリニアですから、実は新ルート新幹線が在来新幹線ネットワークじゃなくなつてくるというところが大きな問題だと思います。

ですから、私たちはリニア新幹線と在来の新幹線のサービスの使い分けというのは、JRがどう考えているのかということの方が多い、他のネットワークから考えたら重要なわけです。在来の新幹線では「のぞみ」サービスを堂々と「走らせます」ということを言ってくれるのかどうか。我々が問題すべき点が残つてゐるということと、関西全体の構造から考えるなら、学研都市から今の新大阪ルートでもよいですが、本当に問題なのは、やはり関西国際空港へのアクセスとなつてくる。だから、何とか関西としては、大阪と関西国際空港を結ぶ新幹線、在来型でも僕はいいと思うんですけど、このルートは何とかしたいということを、やっぱり合わせて言わなければいけないなと思います。

だから、当面の話は、先ほど、「はるか」をどう改善するかという問題だと思いますけど、やはりこのリニア新幹線ネットワークと、空港が高速鉄道で結ばれないと関西は苦しい。拠点空港の機能を考えるということが附帯意見として付けていただいているわけですから、何とかこの在来型の新幹線でもいいから大阪と関空を結ぶことを関西全体としては考えなければいけない。それが、多分一番重要なポイントだと思うんですね。リニア中央新幹線が仮に新大阪を通らずに、奈良をかすめて関西国際空港まで入ってしまったらどうなるのかというルートを今地図を見ながら考えたんですけど、そうしますと既存のネットワークが死んでしまいますから、もう割に合わないということは目に見えていますから、これは望ましいけど、ありうるかと言われて考えたらあり得ない。そうすると、やっぱり関西としては、新幹線ルートと関西国際空港をどう結びつけるかということが最大の主題に絞られるのではないかということですね。

学研都市に仮にリニア中央新幹線の駅ができたら、ここは広域関西のシンボルとしてポテンシャルが上がるのではないかというようなことも少し考えますので、いざとなったらこのルートでもいいなと思います。これに対応する対応の仕方を考えておいたほうが得かなというようなことを頭の中では考えておいたほうがいいと思います。

一つだけ確認したいのですが、参考資料に「はるか」の所要時間のばらつきの資料があります。これには調査日時が全然入っていないのですが、いつ頃のデータですか。多分これは6年前の尼崎事故以降にとられた話ではないかな。あれ以降、ダイヤ編成が全然変わって、とにかく余裕、余裕というわけで、特に長距離路線の、新快速とかは乱れ放しです。多分、尼崎事故以前はこんなにばらつきがなくて、もっと速かったんじゃないかなという気がしてるんですけども、JRに今もとに戻せと言っても絶対これは無理だと思います。事故から6周年でいろいろ特集を組まれましたが、こういう状況の中でダイヤをもとに戻せというのは、かなり難しい注文をしていることになるかなと思いますから。ただ、「はるか」はJRにとっては収入が少ないかもしれませんけど、ダイヤの優先順位は上げてくれということぐらいは言えるかなという気がします。いずれにしましても、これは資料ですから、いつの資料かということは明記しておかないと、こんな運転じゃないですよと言われても困りますし、それだけはちょっと確認しておきたいと思います。

## ○ 事務局

資料の「はるか」の平日の所要時間のグラフですが、昨年度、平成22年3月ダイヤの時点のデータです。確かに、最近は非常に余裕のあるダイヤをJR西日本が組んでおられます。そういう面もこの赤字が込み入っている一つの要因なのかも知れないと判断しております。

## ○ 柏原委員長

今、黒田委員のお話の中に、リニア中央新幹線が新大阪に止まるだろうという御意見で

ございましたけれども、JR東海は梅田へ入れようということを考えていたとか。その辺は、「日本の交通体系を考えるときに、事業者だけのエゴで作ってはいけない」という御意見でございまして、当然、JR西日本のそれぞれの主張、考えというのをできるだけ、というのは、常識的にはそうだろうと思いますが、その辺はちょっと頭の隅に置いておいたほうがいいと。

リニア中央新幹線について、リニア中央新幹線ができると東京～京都、まあ京都を通りの話ですけど、大阪までとかいかがでしょうか。

#### ○ 池坊委員

リニアが早くできてくれると本当に便利ですし、いいなと思います。「はるか」は最短として75分、リニア中央新幹線はもう少し先の話にはなると思いますけれども、やはりいろんな御意見があつて妥協案も出たと思いますが、もう少し具体的に優先順位としてこの委員会の中で、まずはこれができないか、できることとできないこと、今おっしゃいましたが、学研都市であれば可能性があるんじゃないとか、そういう可能性とか私は全然素人なのでわからなかつたのですけれども、わかつていらっしゃる先生方にお伺いして、もう少しできる可能性が高いものを具体的に優先順位として出していけば、いいのではないかと思います。私の中でまだまだリニア中央新幹線を漠然としていて現実味がないというところは確かになんですけども、もう少し具体的に優先順位をつけて、実際知らない京都府民と市民が多数だと思いますので提案していけばどうかなと思います。

#### ○ 柏原委員長

確かに、この「取りまとめ（案）」の中でも、そういう微妙な文章で書いておりまして、どこまで大胆に書いたらいいのか、最初から京都駅だけじゃなくて、学研都市ということもなくはないのですが、それをはっきり言ってしまつていいのかなという、多少そういう微妙なところがありますね、これは。その辺のことをどうしていくかという思いも今、委員のおっしゃった、さっき奥野委員の御意見にもございました。その辺の問題と、京都市内へのアクセスの問題で、そういったことを含めてどうだろうかと思いますが、その点いかがでしょうか。

#### ○ 太田委員

先ほどからの御意見も踏まえて申し上げておきたいと思いますけれども、あまり今までリニア中央新幹線のことが関心になってなかつた中で、「昭和48年にこんなのがあったの？」ということが、多分多くの方の実感だろうと思います。国の方で、中央新幹線の小委員会が動き出すと耳にして、正直言いましてこれは昭和48年のままというわけにはいかないということで、この委員会を設置させていただいたという経過がございます。また、リニア誘致の協議会は、経済界と府・市でありますけれども、これを契機に国でも動いて

おりますので、私どもも、この答申をいただいてどういうふうに動いていくかということについては考えていきたいと思っております。また、御指摘がありましたように、府民の関心といいますか、世論が必要ということで、いろいろな形での考えていただく機会、京都府、あるいは京都府を超えた関西全体の交通基盤整備、それをどうしていくのかということを考えていただくようなことは提起していきたいと思っております。

それから、関西広域連合は、先ほど申し上げました機能を持っておりますが、どうあるべきかというのを考えていく、そういう場になると思っております。現にそういう対応はされていますが、そういうところにおいても、国の方針、国土利用の方針、あるいは国の行政機能の方針を検討していくというようなことも必要だろうと思いますし、それから分権を途中でやめるわけにはいかない、これから日本の方針として、国としての必要な仕事をして、地方が、地域が自立して仕事をしていくと。そのためにこういう権限は地方にあった方がいいと、こういうようなことで今まで来ていますので、これを進めたいと思っております。

#### ○ 柏原委員長

京都のエゴ的な主張になってはならんと思いながら、さりながら京都の事情もやはり相當あるかなという気持ちもないではないですが、全体的に、公正な立場で、中川委員いかがですか。

#### ○ 中川委員

名古屋以西については客観的なルート比較が行われたわけではないという、このことについては、公正な立場から見て明白であると思いますので、そのことについての指摘は当然しておくべきだと思っております。それで、先ほどの由木委員から提起されました、今のお答えにも多少話がありましたように、整備計画に関する記述、答申の8ページ、これはやっぱり緊急の、直近の課題として非常に重要ですね。小委員会の他の回のものを読んでも、名古屋と大阪の間についてのルートに関するることは、全く議論されていないにもかかわらず、ルートに関係することをこの「答申（案）」の中に明記しようとしているわけで、ルートに関することをこの中に書くのであれば、「名古屋と大阪の間のどこがふさわしいのか」というのを調べて、分析をしてから書かなければいけないということですね。特に、基本計画のまとめが書かれているわけではなくて、基本計画に書かれていない赤石山脈だとかという、新しいことも書いているわけです。東京と名古屋の間については、ちゃんと議論しているということですので、名古屋以西については本当にそれが国全体にとって一番いいのかどうかということは議論しないまま流されているんじゃないかということですし、このままだったらやっぱり、40年前に京都はなにもしなかった、というのと同じではないでしょうか。整備計画に経由地が書いてあるからといって、必ずそれが絶対的であるというわけではないということで、これが書かれたからといって確定ではありません

んけれども、ただやっぱり整備計画という計画を策定して発表している以上、根拠が明確でない話を書いているのはおかしいということは指摘をしておかなければいけないと思います。これは喫緊の課題です。

○ 柏原委員長

今の話は非常に大事なことだと思いますので、これは重要なテーマとしておきたいと思います。

それでは、全体的な御意見、それぞれ委員からお伺いしましたけども、ここで、これだけは言っておきたいということがございますか。

○ 太田委員

先ほど申し上げたようなことで、記述の仕方ということでもあるのですが、この京都の記述のところが、観光立国とか、国際的に果たしている役割とか、こういうことを具体的に言っているわけですが、やはりこれから日本を考えると、観光だけで京都を考えるのではなくて、日本における文化的優位性といったらあれですけども、国際社会の中での日本、そしてその中で京都の文化的業績みたいなそういう位置づけが京都に少しできるべき、そういう表現をもう少し工夫できないかと思います。

それと、中川委員がおっしゃるとおり、この案文によります「計画は既に 30 年以上が経過し」というあたりを、もう少し掘り下げて、「検討されていない」というのをきちんと書く必要があると思っております。

○ 柏原委員長

「世界の中の京都」とよく言われますし、やはり京都って文化資源が多いですから、関西国際空港というのは京都空港に名前を変えたらどうかと。やはり京都というものを世界にアピールするというか、世界の中の認識度が違うと思いますので、その点もぜひ工夫していただきたいところかなと思います。

私は、たまたま京都の、京都市、京都府の観光の会長をさせていただいておりますので、観光の問題、観光客の誘致については、どうしてもこのリニア中央新幹線の問題は避けて通れないというか、「何としても京都へ」と、こういう思いが強いです。観光立国、それを進めていこうという日本の一つの産業の転換という構造の中で、京都を抜きにした、京都のアクセスを不便にするようなことはあってはいけないという気は持っています。そういう意味で、リニア中央新幹線の問題は非常に重要なと思っておりますので、強いインパクトで発信をしていきたいと思います。

本日、御議論の中で、非常にいろんな御意見をいただきました。やっぱり何度も申し上げますけれども、交通体系というのは一つだけではなく、全体的な日本の交通体系というものを考えていく中で、リニア中央新幹線の問題も関西国際空港のアクセスの問題も入れ

て考えていこうという、そういった非常に重要なテーマでありました。黒田委員からもありましたとおり、JR東海という問題ではなくて、国全体の交通体系のありようとしてリニア中央新幹線ということは計画していただいて考えようではないかとも思います。そういう大きな、これから具体的なそれぞれのテーマで京都に、という問題もあります。観光の点から言いますと、今、朝3分置きに東京へ走っている「のぞみ」が、これは大幅に削られてしまうのではないか。当然、JR東海の社長なら、私でも考えると思いますので、当然減らすと思います。これがまず「答申（案）」に書いてあるんですよね、そういう沿線の活用をしながら云々と書いてあるのは、これは今の既存のところへもうちょっと多く停めていって、「のぞみ」の分を例えば熱海とかに回すとか、そういう面も含めまして、認識をしておく必要があるかなと思います。だから、京都にとってはそういう非常に大きなダメージになるだろうということは想定していく必要があると思います。

全体的には、御意見いただきましたものを、今は確定ではなくてまとめの案として提起しておりますけども、今日は非常に重要な御意見が多かったと思います。そういったものを整理して、この案を修正していただいて完成と思っております。その修正の案は私に御一任いただいてよろしゅうございますか。

（全員異議なく賛同。）

ありがとうございます。では、修正を加えていきたいと思います。

#### ○ 黒田委員

国の中委員会の「答申（案）」が出てきます。これは部会、それから審議委員会に上がっていくと思いますが、スケジュールはどうなっていますか。私も他の審議委員会でメンバーになっていますが、この件は全く知らされていませんでした。この「答申（案）」について、まだパブリックコメントを受ける時間があるのかどうか。前回の「中間とりまとめ」の部分をパブリックコメントで、と書いてありますが。

#### ○ 事務局（京都市）

パブリックコメントはされておりまして、京都市からは実施の都度、意見を提出しております。

#### ○ 黒田委員

どうして関西一丸でコメントを出さなかつたのかなと思いますが…。

#### ○ 事務局（京都市）

できる限り出しませんか、という話は、例えば大阪市や神戸市にはいたしましたが、各自治体の御判断だったかと。パブリックコメントについては「大変重要な問題なので、少なくとも客観的な根拠をもって名古屋から大阪まではきっちりと決めるべきだ。そのとき

に京都の重要性というのは無視してはだめだ」という意見を、京都市から出しております。審議会のスケジュールは確認いたします。

○ 黒田委員

中川委員が御指摘されたようなルートの効果とかそういう結果を要するに公表すべきだというようなことは、コメントとして出しましたか。

○ 事務局

何かそういう客観的なものをきちんと評価の上、ルートを決めるべきだとは書いております。

○ 黒田委員

最終審議会までに、これが正式整備計画として、この案として上がっていますが、例えば、パブリックコメントを多分もう一回あるかと思います。何としても、関西全域で全市町で全部出せというような形でやっていただいたほうがいいと思います。

他の審議会に属しているのですけれども、パブリックコメントは、無視できないんですよ。

○ 柏原委員長

この議論が進んでいて、政治家の先生から「実は関西、京都でこういう議論になっていると。話を聞いて、その結論によって考えていきたい」と言われました。みんな一応関心は持っていただけてきていると思います。

## 5. 閉会

○ 柏原委員長

皆さん、お忙しい方々、それぞれの形で来ていただきまして、非常にありがとうございました。非常に充実した議論でございました。ありがとうございました。

○ 事務局

ありがとうございます。補足させていただきますと、今、お話のありました小委員会につきまして、現在出されておりますのが「答申（案）」でありまして、本日御紹介させていただきましたものです。前回の「中間取りまとめ」のときもパブリックコメントがございましたが、今回もパブリックコメントが募集されております。前回のときは、まだこの委員会の議論の真っ最中でありましたが、京都市も出しましたし、京都府も京都府として

意見を提出いたしました。

今回は、委員会で一定の取りまとめができましたので、どういう形でパブリックコメントを出すのか、少なくともこの府なり、市なり、商工会連合会という形でこの委員会を持たせていただいておりますので、そういう形で合同して意見を出すとか、そういうことも検討してまいりたいと思っております。

今、黒田委員がおっしゃったように、まさに我々が今回出させていただいた、こういったいろいろな意見を国に伝えていく必要があるかと思いますので、そういう方向で出していきたいと思います。

もちろん、多くの意見を出すということで、数多くという御意見もあるかと思いますので、そのあたりは調整をさせていただきまして、少なくとも意見を国に届けていくということが大事だと思っております。

委員の皆様におかれましては、本日お忙しいところ御出席いただきまして、また、この委員会の最終回に至っても貴重な御意見を、本当にたくさん出していただきました。厚く御礼申し上げます。

柏原委員長からお話がございましたように、今回「取りまとめ（案）」に、本日委員の皆様方からいただいた御意見を反映させていただきまして、取りまとめさせていただきたいと思っております。関西国際空港へのアクセスの改善、そしてリニア中央新幹線につきまして、今回取りまとめいただきました。

一応、先ほど申し上げましたように、今回が最終回ということで考えております。委員会としてこのテーマについては最終回ではございますが、委員会としては終わるということではなく、新たな広域交通、将来の交通にかかるテーマが見つかりましたら、また御議論をいただきたいと考えております。また、方向性等を示していただければと考えておりますので、その際はまたよろしくお願ひをしたいと思います。

それでは、京都府の太田副知事から一言ごあいさつをさせていただきます。

### ○ 太田副知事

それでは、お礼のごあいさつを申し上げたいと思います。

昨年7月に委員会を発足して、5回の委員会を開催いたしまして、一つのテーマについて熱心に懇談し、取りまとめという流れだったかと思います。柏原委員長からの御発言にもありましたように、今日は非常に有意義な御意見が多様に出たということでございますので、今日の原案をもとにして委員長と御相談しながら事務局と、そして、私もまた話を聞かせていただいて、皆様方の趣旨に合った形で、そして次の力になるようなそういう取りまとめにしていきたいと思いますので、よろしくお願ひしたいと思っております。

広域交通なり、基盤整備なりというと、本当に先の長い話で、よく冗談で「もう生きている間にはなあ」と言っております。しかし、今、一つ一つそういうことを真面目に、今後の社会、そして日本のあり方、京都のあり方、関西のあり方を議論を深めていくことが

大事だと思いますし、それをずっと府民の方々に広げていって、本当に深みのある多様な議論をしていくというのが、豊かな社会、豊かな京都を作っていくことになっていくと思っております。

そういうことで、今後ともテーマを選んで、また皆様の御見識をいただければありがたいと思っております。

このまとめにつきましては、私どもの知事、そして門川市長、立石商工会議所連合会会长と共に御提出させていただいて、そして、先ほど申し上げましたように、リニアの協議会がございますから、そこで活動にも繋げていきたいとも思っております。

以上をもちまして、お礼のごあいさつとさせていただきます。本当に御多忙の中ありがとうございました。また、委員長どうもありがとうございました。