

## 第 6 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 8 月 25 日 (木)  
午前 9 時 30 分～午前 10 時 30 分  
場 所 京都平安ホテル

## 1. 開会

### ○事務局

それでは、ただいまから第6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。

本日は、奥野委員、黒田委員、須田委員が所用によりまして欠席されております。また、今朝から新幹線が遅れておりまして、上村委員が若干遅れて到着されると伺っておりますので、よろしくお願いいたします。

それでは、早速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をお願いしておりますので、柏原委員長、よろしくお願いいたします。

### ○柏原委員長

本日は第6回目の委員会でございます。よろしくお願いいたします。本日は前回の取りまとめについて若干の補足が出てまいりましたので、事務局で詳細に検討し資料を整理していただきました。それにつきまして、まず御説明いただき、続いて皆様の御意見を伺いたいと思います。

## 2. 議事（リニア中央新幹線について）

### ○事務局

では、事務局から資料説明をいたします。資料1、資料2とございますので、続けて御説明いたします。

まず、資料1「4月までの議論とその後の状況」でございます。4月に第5回委員会を開催させていただきましたが、その後、国及びJR東海に大きな動きがございました。この動きについてまず簡単に御説明いたします。

この委員会での前回までのリニア中央新幹線に関する議論をまとめますと、「東京一名古屋間のルートについては十分な比較検討がなされて決定しているのに、名古屋－大阪間のルートについては比較検討や議論がなされていないことが問題である」とされ、「名古屋－大阪間についても、関西にとって望ましいルート、整備時期について検討を行っていくべき」という方向を出しているところでありました。

その後の状況といたしまして、まず、中央新幹線小委員会が「答申（案）」に対するパブリックコメントの募集をしておりましたが、①にありますように、京都府・京都市それぞれが意見書を提出いたしました。

また②として5月12日には中央新幹線小委員会が「答申」を国に提出しました。次に③といたしまして、その答申を受けて、国から営業主・建設主体としてJR東海を指名

をしました。さらに5月26日には整備計画が決定いたしました。翌27日には建設の指示が国からJR東海になされております。

その後、7月7日に、JR東海の社長が記者会見の中で、この整備計画の中で書かれている「奈良市附近」ということについて言及されました。「計画には『奈良市附近』とは書いてあるが、『奈良県内』とは書いてない」ということを社長みずからが述べられておりまして、我々が主張しております京都府南部を含めた可能性を示されたのかなと思っておるところです。

そして⑦ですが、8月5日、それ以前に長野県内以外の中間駅の案は出ておりましたが、この日に長野県内の中間駅、飯田市、高森町の名前が出まして、南アルプスルートがほぼ示されたことになります。

こういった流れがある中で、整備計画に関する分析を、資料2に示しております。5月26日に決定をいたしました整備計画の内容を吟味いたしまして、内容の分析を試みました。この委員会の議論の中でも、「東京－名古屋間は十分に比較検討されているにもかかわらず、なぜ名古屋－大阪間は十分な議論がなされていないのか」という御意見は出されていたと思っております。

では、東京－名古屋間のルート決定に当たってどのような視点で検討がなされたのかということを見てみたいと思います。次のページに中央新幹線のルートの範囲図があります。リニア中央新幹線につきましては、中央新幹線ルート範囲図の範囲の中で地形・地質調査等がJR東海によって実施されております。基本計画におきまして、東京都、甲府市附近、名古屋市附近、奈良市附近、大阪市とございまして、丸で示したところが基本計画で表示された地域でございます。

長野県内につきましては、次に示しておりますとおり、3つのルートについて検討されましたが、最終的に「南アルプスルート」で決定をしました。中央新幹線小委員会の答申の中でも、また整備計画の中でも、この地名の中にプラスして「赤石山脈（南アルプス）」という表現が新たに入っております。

次ですが、東京－名古屋間のルートにつきましては、長野県内において「木曽谷」「伊那谷」「南アルプス」の3ルートが検討されました。比較項目といたしましては、お示しいたしておりますとおり、路線の長さや所要時分、輸送需要量、建設費等が考慮されております。これらの各項目につきまして、3ルートの比較では南アルプスルートが最も優れていると判断され、ルートが決定されております。

次ですが、中央新幹線小委員会における需要予測の視点からの検討資料をお示しいたします。ご覧のように南アルプスルートにつきましては、予想される需要量が大きいと判断されて、南アルプスルートに決定されたところでございます。

次に、費用対効果につきましても検討されておまして、南アルプスルートが優位であると判断されて、ルートが決定されております。

次のページです。「空間的応用一般均衡分析結果」という難しい名前がついております

が、いわゆる経済的効果がどうかというようなことを目的にしたものでございまして、中央新幹線小委員会におきましては、さまざまな要素を加味してルートと比較検討がなされているところでございます。

名古屋－大阪間につきましては、このようなデータによる比較検討を行うことなく、昭和 48 年に策定されました基本計画をそのまま踏襲した形で整備計画が決定されているところでございます。当委員会といたしましては、「名古屋－大阪間においても、東京－名古屋間と同様に、十分な比較検討を実施してほしい」との考えから、再度国に対して名古屋－大阪間におけるルートと比較検討を促していきたいと考えております。

次ですが、名古屋－大阪間の状況です。先ほどの図面の中で名古屋－大阪間を拡大したような形でお示ししております。この範囲内で地形地質の調査をされたということが既に公表されているところでございます。

次のページです。リニア中央新幹線の名古屋－大阪間の距離と費用ですが、国やＪＲ東海が公表しております資料では、東京－名古屋間、東京・大阪間のデータについては明らかになっておりますが、名古屋－大阪間の具体的なデータは示されておられません。したがって、名古屋－大阪間のデータを知るためには、東京－大阪間のデータから東京－名古屋間のデータを差し引きして数値を求めることになります。この東京－名古屋、東京－大阪の数値につきましては、公表された数値でございしますが、データが発表されたころには、長野県内のルートがまだ検討中でございましたので、３つのルートの数値が示されておりました。今回はこの中でも、最終的に決定した「南アルプスルート」の数値を使用して検討をいたしました。

データを差し引きますと、名古屋－大阪間は 152 キロ、そのうち明かり部分は 72 キロであること、所要時間は 27 分であること、こういったことがわかりますが、所要時間につきましては、この「東京－大阪間 67 分」から差し引きして求めた数値である「名古屋－大阪間 27 分」には、名古屋駅での停車時間が含まれていると考えられますので、実際の名古屋－大阪間の所要時分は 27 分よりも短くはなるだろうと考えられます。

こういったことを勘案しつつ、所要時間につきまして検討してみますと、東京－名古屋間を暫定開業し、その後、大阪まで延伸するという２段階の計画となっておりますが、そのイメージを示します。リニア中央新幹線がこのように２段階で整備される結果といたしまして、どのようなことがわかるかといいますと、名古屋暫定開業時から 18 年間にわたり、東京－名古屋が 40 分、名古屋－大阪が 48 分とほぼ同じ、むしろ東京のほうが近いというような時間距離になります。また、当然名古屋での乗り換えが必要となります。こういったことから、「首都圏と中京圏の関係が非常に密接になって一つの経済圏を構成するかも知れない」という状況の中で、関西圏のみがその中で取り残されていくような状況になり、関西にとって深刻な状況が長きにわたって続くおそれがあると考えられます。

このように、我々事務局といたしましても、４月以降の動きの変化の中で、与えられたデータの範囲内で検討したところでございますが、こういったことを要求していくために

は、整備計画が出された今、奈良ではなく京都を通るようなルート、といったことを実証するためにも、我々地元として何らかの具体的な提案、例えば数字を示すなどが必要なのかなと我々としても考えているところではありますが、本日委員会の中で、委員の皆様の御意見をお伺いしたいと考えております。

事務局からの説明は以上でございます。

#### ○柏原委員長

まず、今までの議論で、当委員会としてどういう方向を考えていくかということを決める必要があります。当委員会で検討を始めてからリニア中央新幹線の問題が、庶民レベルというか我々レベルでもかなり認識が深まったことは間違いないと言えます。それからルートそのものが「奈良市附近」という約 40 年前に策定された基本計画の内容が特にクローズアップされはじめ、「約 40 年前に策定された基本計画を見直すことなく進めていくことで本当にそれでいいのか」ということを言い始めたことで、関西、特に大阪でも「見直す必要があるのではないか」という雰囲気が出てきており、もう少し考えようかという話は出ています。また関西経済連合会でも、京都が盛んに言い出したので、京都ルートというのも真剣に考えないといかな、という雰囲気だけは何となく出てきたかなと思っております。

そういう意味で、先ほどから出ております「東京－名古屋間の開業時期と名古屋－大阪間の開業時期が、18 年もの長期間ずれてはだめではないか」という議論ですが、当委員会のみならず大阪の方面でも特に強く言い出しておられますので、そういった状況の変化ということも踏まえていきたいと思えます。

#### ○中川委員

今日、御説明をいただきましたのは、この 4 月以降の出来事でございますので、ここに記載していただいているとおりでと思いますし、認識としても、やはり今回の整備計画までの議論において、名古屋・大阪間については議論されていないと言えると思います。もともとの基本計画をそのまま踏襲しただけで整備計画にしている状況であることは間違いないと思います。

あと、どう見てもやっぱりこの今の世の中では、「40 年前に決めているんだから、何も考えずに何も分析せずにそのままやればいい」という考え方が、通用する方がおかしいと考えられます。やはりここはきちっと議論をするべきであるという主張を、これは京都府・京都市ともにもう既にしておられるようですけれども、なかなかこれを受けた動きにはまだ至っていないと思います。これは単に京都だけのことではなく、これだけの大変重要な幹線路線をつくるわけですから、関西全体、それから日本全体で、しっかりと議論をしていくべきであると、関西全体でしっかりと主張していくべきだと思います。

それからもう一つ、ルート以外に建設の時期に大きなずれがあるということですが、こ

これは非常に大きなことだと思います。これは関西圏のポテンシャル云々ということとも、もちろん関係しますが、純粹に利用者の側から考えても、「大阪や京都から東京へ行くのに名古屋で乗り換えなければいけない」という状況が 20 年近くも続くという、これはちょっと考えられない状況だと考えた方がいいと思いますし、この分析の中では、乗換抵抗についての見込みがやや甘いのではないかと思います。やはり、乗り換えて行くということに対する抵抗感というのは非常に大きいですから、恐らく全体の交通の流れが大きく変わる可能性があるということとも言えると思います。特に観光に関する流れなどは非常に大きく変わるだろうと。乗り換えてまで観光に行きたいかどうか、というのを考えてみると、相当大きな抵抗感があると思いますので、そういう意味で、ということは、つまりそれは関西だけじゃなくて、東京の側から見ても関西から来てくれる人が非常に大きな抵抗を感じるようになるわけですから、日本全体に対して大きな影響があると思います。これは確かに、もう少し国家的あるいはそれぞれの地域的に議論をしていかなければいけないものであると思います。

#### ○由木委員

由木でございます。私、公務が立て込んでおりまして途中退席をしなければならないものですから、御発言をお許しいただきたいと思います。

その前に、先般の五山の送り火その他の件で、いろいろと皆様に御心配をおかけいたしました大変申しわけございませんでした。お詫び申し上げます。

今回の委員会で、今後をどうするかですが、申し上げたいのは3点ございます。

1つ目は、この委員会の目的意識を再確認したほうがいいんじゃないか、ということです。と申しますのは、昨年、国の審議会が動いている段階で、「このままでは整備計画が決まってしまう」という危機意識の中で、この委員会は始まったと思いますが、残念ながら今年5月に整備計画ができてしまいました。それに間に合うように、一日も早く、意見を言うべきだと、前回の委員会のときに申し上げたと思いますが、それが果たせなかったのは大変残念に思っております。

その後、市長の指示もございまして、6月の段階で国土交通省の鉄道局長に私が面会をいたしまして、「こういう委員会をやっていて、一日も早く結論を出すので、それをきちんと受けとめてほしい。京都は全くこの件について同意していない」ということを申し上げてまいりました。そういう意味でも、委員会として「基本的に京都だ、ということ、何かまとめていただく」ことを早くやっていただく必要がまずあって、その上で「さらに検討を深める手法があるのであれば、さらに深めていく」という、委員会として運び方をお考えいただき、皆様で再認識していただけないだろうか、というのが1点目でございます。

それから2点目は、まだまだ分析が足りないということでございますが、やはりこの分析は、そもそも「30年以上も前に、国が何の根拠も示さずにルートを決めているというこ

とを迫及する」というのが一番の目的ですので、行うべきは「分析は国が行うべきだ、ということ、強く主張していくこと」だと思っております。その中で、中川委員がおっしゃいましたように、30 年以上も前に何も根拠も示さずにやったことを、作るのはまだ 30 年以上かかるわけですから、それを前提に進めていくことがおかしいと言うということと、それからやはり京都が、その当時はなかった観光立国としての拠点であるとか、あるいは今は震災を受けて代替機能も果たすべきだという意見もあると思いますので、そういった京都の機能を最大限発揮するには、それを「どう評価してルートを決めるべきかを考えるべきであるということ」を主張する」ということだと思っておりますので、これから我々が分析を加えるにしても、その主張に沿った分析が必要ではないかと思うのが 2 点目でございます。

しからば「京都としてどういう分析であるべきか」ということについて、私見を 3 点目として申し述べたいと思います。先ほど申し上げました「何を主張するか」という観点で言えば、やはり私どもの主張の基本が京都駅にルートをとることを基本に据えて主張していかなければならないのではないかと。これは、これまでに私は発言をさせていただいたことと思っております。

それからもう一つ、今御紹介いただいた名古屋以東の分析についてですが、これと名古屋以西の我々の分析とは質が違うのではないかと私自身は思っております。というのは、「のぞみ」が無くなることについてのデメリットが、名古屋以東の分析では分析されていない。というか、当然ですが、長野県内のどのルートをとっても新横浜には「のぞみ」は停まらなくなりますが、どのルートをとっても差がないので、東京－名古屋間のルート検討の際には、全く検討の対象になってないんですが、京都の場合は、奈良にリニア中央新幹線が通ると、多分「のぞみ」がなくなってしまって、京都の利便性が非常に低下するのではないかと、そのデメリットは実は非常に大きいのではないかと思っております。

中川委員が先ほどおっしゃいましたように、関西から西のほうから来る人たちは、今、京都まで直通で「のぞみ」で来ることができますが、それが「のぞみ」がなくなってしまいますと、大阪で乗り換えが必要になり、これの与える観光面等のデメリットは非常に大きくなるのではないかと思います。このように定量分析でも考慮が必要な事項みたいなものが、やっぱり関西は関西で考えていかなければいけないことがあるような気がいたしますので、東でやったものをそのままということにはならない。むしろこの委員会では、「関西として分析をしなければいけない事項は何なのか、ということを考えていく」ということは非常に意義があると思います。しかし、それを例えば数値化まで、さっき数値という話が事務局から出ておりましたけど、数値化するのは、むしろ専門的分析機関でも設けてやっていただくべき話で、このメンバーでやるのはその前の段階で、そもそも関西として「どういうことを考えて分析していかなきゃいけないのか」ということをやっていくということが役割かと、私は事務局からのお話を聞いて考えました。

大変恐縮でございますが、途中で中座をさせていただきます。申しわけございません。

#### ○太田委員

由木委員の御意見は、私と同じようなところとちょっと違うところがあります。国の整備計画がとんとんと5月に出てしまった。それまでヒアリングでも必死にこちらは言ってきたのですが、「京都はヒアリングの席の正式なメンバーじゃない」とか、そんなことがありますて、残念ながら整備計画ができてしまった。ここに至ってはむしろ、由木委員と私はここからが違うのですが、「現段階ではこちら側から、限界はあるけれども、それなりの精一杯のものを出して、国にも突きつける」ということが大事だと思います。知事も国に行きまして、大分やり合ってきました。今のところ国交省は、このリニア中央新幹線の路線問題について動きが全くないんです。普通をお願いとか、京都は観光でこうだからこうだと言うだけでは動かない、というのが、この間、行って接触してきた感触です。

これはヒアリングのときでもそのこのところをはっきり言っているわけです。幹部の方でも、せいぜい「京都南部に入るの？」という感じの発言にとどまっています。ですから、このままでは「主張だけをしていても無理だ」というのが現状だと思っています。そういう意味では、国交省までも動かすにはやはり、できる限界はありますが、客観的な提案が必要であって、それに対して、また反論してもらって、あるいは、これに基づいて「国として、あるいはJR東海として、ちゃんと主張してほしい」という、そういう俎上に上げないと動かないと、この間の感触で私は思っております。

今の計画路線に問題があることを具体的に出して、今言ったように京都の経済効果はこうだ、経済的にもこうだと、そういう具体的な主張をしない限りだめだと思います。感情的な主張だけでは説得力を持たない、ということです。ただ主張のところで、由木委員が言われたように、京都の新たな重要性とか、その辺は出していけばいいと思います。

#### ○上村委員

今日は新幹線で東京から帰ってきて、遅れまして、申し訳ありませんでした。三島と静岡で大雨がありまして、そういう中で少し電車が停まっていたんですけども、こういうのがあると、やっぱり代替としての中央新幹線の意義があるんだろうとは思っています。

まず、私が考えますのには、一旦閣議決定されたことを覆すというのは、これはやはりかなり戦術的にいろいろ練っていないとだめだと思います。私は、国土交通省のリニア担当の方々とお話をし、あるいは中央新幹線小委員会の家田委員長なんかともお話をしている感じしたのは、「とにかく今この瞬間はあんまり京都と言って欲しくない」と、「もうちょっと後だったらいい」と。何故ならば、「とりあえず着工したいんだ」ということなんですね。もう一旦5月に着工の許可を出して、そして来年から着工しますから、着工し始めてからにして欲しい、ということで。またルートのことを持ち出されて着工が遅れるというのはちょっと勘弁してほしいなというムードを私自身は感じました。

絶対に「奈良市附近と決めたから奈良」というわけではないけれども、そのことでまた議論がもとに戻って、そしてまたルートのことであって、そのことで着工できないとなる



と、これは困るんだと。だからちょっとルートについては、結構高い壁で、はじき返すようなことになるかもしれないけれども、とりあえず動き始めた時点でもう一回主張したらどうかというような、これは表では言えない話かも知れませんが、若干そういうニュアンスを言っておられて、それが恐らく本音なんだろうと思います。東京－大阪を一時間で結び、それでもってもう一度日本の国土軸を変えていく、そうすると変わってくるだろうと、こっちの方に焦点を当てていきたいというのが本音ではないだろうかと思います。

そこで、この委員会としてどういう方向か、ということは、私はやっぱり、まだ今のところ現実論で奈良と京都の中間点でいいんじゃないかというふうに、今まで、この時点でもうかなりそういう現実論になるのはちょっとまだ早いかなと。とにかくもう少しこの委員会としては、先ほどお話がありましたように、主戦論になる京都駅というのをずっと言い続けながら分析をし、そして調査をし、もうちょっと1年2年ぐらいのところは、まだ引っ込めることはなくて、着工し始めて、要はスタートを切らせてから、もう一度これを、主戦論というか、できれば京都駅がいいけれども、と思います。いろんなエネルギーが要るかと思いますが、ちょっと現実論は早いかなという気持ちはあります。

#### ○池坊委員

この委員会に何度か出させていただいてきていますが、このようないろんな意見を聞かせていただき、この意見を届けていらっしゃるわけですね。

果たしてそれが、結果的にはまだついてきていないわけなんですけど、今、現実としてどれぐらい動いてるかはこの配布資料でわかるのですが、現実として本当に国がどう思って、JRがどう考えているかというのが本当にわかりません。

この委員会で何をまとめてどういう形にして、もっと具体的に、どの機関にこれぐらいのものを形にして届けたらそれが可能なかどうか、私には漠然としていてわからないのですが、何かもっと具体的に逆に提示していただいた方が、私には意見がとても出しやすいなと思います。

毎回、具体的に今、この問題について意見が欲しいとかこれは次にここに結びつくのでいろいろ強調していただけると、お話を聞いたり、私も思いを伝えることができるのですが、今はちょっと漠然としていて難しい、というのが本音です。

#### ○柏原委員長

池坊委員のおっしゃることはよくわかります。私もこの委員会に出席する中で同じような思いを持つことがあります。

私の意見として申し上げるならば、名古屋－大阪間でリニア中央新幹線を通す。基本計画では奈良市付近を通るということが決まっておりますけども、それは約40年前の話ですから、これを「今の状況に照らし合わせて、最善の計画とは何かということをもう一度考えようよ」という主張は、これは絶対正しいと思っています。それから、中川委員がお

っしやったように、東京－大阪間を早くやろうという方向観は、もっと声を大きくして主張してもいいと思います。この主張については大阪も賛成すると思いますし、非常に力強い援軍になると思います。

それからリニア中央新幹線の終着駅として新大阪駅か梅田駅かという議論もされておりますが、多くの専門家の意見は新大阪駅ですのでそれはそのようになると思っておりますが。いずれにしても名古屋－大阪間のルートをどうするかというときに、いろいろ専門家の御意見を聞くと、奈良を通さなければならないという必然性は、無いのではないかと私自身は考えております。名古屋－大阪間のルートの速さの面、建設費用の面から言っても、約 40 年前に策定された基本計画を再度検討すべきではないかと考えております。東京・名古屋間で行われたのと同様に名古屋－大阪間においても想定しうるルートの定量的な比較分析を行って公表していくことが現実的なのではないかなと、一委員としては思います、皆様の御意見はいかがでしょうか。

#### ○上村委員

委員長のおっしゃったとおりだと思います。やっぱりこれも繰り返しですけども、何かアレルギーとして、今、京都の事を持ち出されて着工が遅れるということだけはしたくないというのがどうも本音だと私は思うのですが、とにかく東京－名古屋間はとにかく作ると。その中でしっかり、今、委員長がおっしゃったように、奈良ルートもあり、それから中間ルートもあり、そして京都駅もありの、いろんな形での具体的な考えを含めてデータを提供し、先ほど由木委員もおっしゃったように、もともと国もなぜそうなのかということを、根拠を示さなくてはいけないという、それもあると思います。しかし我々は我々で、そこのところをしっかりと分析をする必要があると思います。

#### ○太田委員

とにかく一致しておりますのは、皆様おっしゃるとおり、東京～名古屋間ができてから大阪開業まで 18 年も待てないということ。本来なら同時着工すべきだというぐらい早く、名古屋・大阪を作るべきだという、そこは一致しているところです。それから、分析をきちっとしてということをしなきゃならないと思いますけども、誰が見たって京都駅とかの方が経済効果がある、ということも多分一致していると思います。そういうことも踏まえながらですが、とにかく、先ほど上村委員がおっしゃいましたように、国のほうがちょっとサボっているといいますか、意図的とも思えるんですけども、それでこちらが具体的に何か動いていっても、国やＪＲにとっては迷惑かもしれませんが、もう東京－名古屋間でアセスメントを始めるという、そういう段取りが決まっていますから、決してそれの妨害にはならないだろうと思います。こちらの方は国ほどデータがないということはありませんが、ある限りのデータで問題を突きつけていく。それに対して向こうが決定権を持つわけですけども、こうしないと、とにかくずるずるいつてしまうかも知れない、という

思いがありますから、池坊委員も言われましたように、そういう具体的なものもここで議論していただいてまとめるという形がいいのかなと私は思っております。ただ、それにはちょっと時間が正直言ってかかるかなと。その間も何もしないのではなくて、今、検討会でこういうこともやっているというのも国にも言っておりますし、そういう動きを探ることも含めながら、これは言っていく、ということはしていきたいと思っております。

#### ○中川委員

今、大体皆さん方向は同じですが、「誰が」「いつ」「どういう動きをするのか」という、そういうところに関する戦略は、いろいろ意見があるんだなと思います。やりたい方向性は一致しているし、何をやらなければいけないかという内容についても一致しているという、こういうことなのかなと思います。今の状況ですと、奈良と書いてあるわけですから、もしそれが何か変わるということがあったら、やはり定量的なことが示されない限りは、今の奈良にとって代わることはないだろう、と。かつては、政治力の差みたいなもので動いたりしたことはもしかしたらあったかもしれませんが、今はそういうことには恐らくならないでしょうし、少なくともそれが動くためにも、定量的な何かが出ていない限りは絶対に動かないだろうとは思っています。ですから、「誰かが、いつか定量的な分析をちゃんとやらなければいけない」ということには変わりないです。

それから、最終的にはＪＲ東海もどちらがいいのかということ、いずれ計算は必ずするでしょう。会社の存亡をかけたプロジェクトでもあるわけですから、会社としても当然計算されるだろうと。そのときに計算をした結果として、もちろんＪＲ東海だけのためにやるわけではなく、国全体のことも考えながらですけれども、やはり会社としてどっちがよいのかという定量的な分析結果は大きな判断要素となるでしょう。今日の京都府と京都市の御意見の違いは、そのような計算をいつ誰がやるのかという、そういう違いなのかなと思います。

それは上村委員もおっしゃいましたように、いろいろな情勢を踏まえて考えれば、どこでどういう手を打つかというのはかなり戦略的ですから、そのあたりは私が述べることでないのかもしれないと思いますが。一つは、現時点ではもう既に「着工されないという可能性はなくなっている」と考えてもいいと思っております。今、ルート問題が出てきたからと言って、東京―名古屋間が止まるというような状況ではないと考えていいと思います。

ただ、そこで「どういうふうに」「いつやっていくか」ということについては、これはいろいろあると思いますが、今回の５月６月以来の動きを見ていてよくわかりましたのは、整備計画というのは大変軽いものだということです。要するに国土交通大臣がハンコをつければいいだけの話ということで、国会で何か決めたわけでも何でもないわけで、変えたりするようなことも別にどうということはないということが、今回の薄っぺらい決め方によってわかったと。みんな震災の方に一生懸命目を向けている間にいつの間にか決まってい

たという、この程度の非常に軽いものだというのがはっきりしたわけですね。ですから、先ほどから法律で決まっているというお話もありましたが、法律で決まっているわけではなくて、国土交通大臣がハンコを押した1枚の紙で決まっているだけですので、法律の中には何とも書いていませんので、そういう意味では、もう少しまじめに議論をしてしっかり答えを出していくという、こういうことについては十分可能だろうと思われま

す。それをいつやっていくのかについては御意見がいろいろあることですから、ちょっとわからない部分がありますけれども、着実にその準備をしていくと言いますか、ちゃんと計算をしていって、議論を進めていくということは十分しておかなければいけないことではないかなと思います。実際に計算すると、先ほどからお話をされておられますように、「今の整備計画で想定されているようなことが最適ではない」という可能性が高いということは、科学的に言えるのではないかというふうに思います。

#### ○柏原委員長

どうもありがとうございました。今日の議論はいろいろ詰まった話になってきたと思います。

名古屋―大阪間も速やかに、という方向観をきちんと出すということについては、各委員、異存のないことではないかと思ひます。それを裏づけるだけのデータ整理と、多少のニュアンスが違ふようなことをおっしゃいましたけれども、私は必ずしも定量分析をすることが、由木委員が懸念されているようなことにはならないのではないかと思ひます。例えば京都駅を通るルートを考える場合、時間的には直線ルートに劣後するかも知れませんが、観光産業の振興、経済的な波及効果、それから京都という地位、こういったことを考えると、やはり投資費用が若干高いけれども関西経済圏全体に与える効果は全然違ふと、こういう結果が出るのではないかと思ひます。それに向けてのデータ整理や検証作業が簡単にできるとは思ひませんし、いろいろ専門家の御意見、分析に頼らざるを得ないと思ひますが、現時点で我々のできる限りの整理をして、国交省やJR東海に対してルート比較を真摯に考えてくださいという主張をしていくことが将来に禍根を残さないことではないかと思ひます。

これからは事務局にお返しします。

#### ○事務局

ありがとうございました。

本日も多くの意見をいただきまして、我々事務局といたしましても、今回のこの委員会で出た意見を、できるだけそれに沿った形で作業をさせていただきたいと考えております。裏付けとなるようなデータの整理を、できる範囲で、ということでございますので、そういった作業を進めながら、この委員会の最終的なまとめに向けて進めてまいりたいと考えております。

○上村委員

ぜひ、やはり金額の問題もあわせて分析するときに出して行って欲しいと思います。かなり京都駅というのはものすごい負担だと思いますし、恐らく言ったとたんに「地元は本当に負担する気ですか」と言われるに決まっていると思います。「地元でそれだけの覚悟があって言うんでしょね」というようにＪＲ東海でも思いますので、それはある意味、府民も市民も、それぐらいの覚悟を、負担の覚悟をしてでもやるんだということがまだ固まらない限りは、「そんなに高いんだったらもう別にいらない」となっても困りますので、分析の中には金額のところも、地元がこれぐらい負担しなくちゃいけない、どれぐらいかかってくるのかということを入れていただいて。

○太田委員

今の御意見をいただいて、やはり中川委員にかなり御指導いただかないと難しいのかなと思います。柏原委員長からも中川委員によろしくということで監修をお願いしたいと思っていますし、私どももまたお願いしたいと思っています。とにかく、ここでまたそういうデータに基づいて、大いに議論をして進めたいと思います。

○中川委員

上村委員がおっしゃった地元負担なんですが、これは今の整備新幹線のスキームとか、リニア中央新幹線のスキーム、これははっきりしていない部分がありまして、地元負担をしろと言っているわけですから、当然ですが、負担をしたらリターンをもらう権利があるはずです。しかしながら、そのあたりのスキームがはっきりしていませんので、そこも一緒に議論しないといけないと思うんですね。負担をしたからにはプラスになった分は負担をした人に返るべきというスキームが今回はどうか。整備新幹線がなかなか進まないのはその部分ですね。地元で負担だけさせていながら、そこでプラスになって返ってきた部分があるときに地元で還元されるのかどうかということが全く決まっていないと、こういう状況で負担だけを押しつけているというスキームになっていますので、これが整備新幹線が長らく進んでこなかった１つの原因となっているんですね。

今の整備新幹線の場合は、整備新幹線の貸付料については、新しい新幹線を作るために使われるということになっていますから、地元が負担をしても、その分は新しい新幹線を作るために使われるというスキームになっていますので、地方は、戻ってこなくても、今のところは黙っておられますが、それも整備新幹線がもし全部できれば、今度は建設費が要らなくなって、貸付料だけが入ってくることになりますから、そのときに入ってきたお金は、負担した人に還元されるかどうかという、このことを決めておかなければいけない時期になっています。そのあたりは全く議論すらされていない状況になっています。

今回のリニア中央新幹線のスキームも、全く新しいスキームでやっているわけですから、もし負担をするのであればプラス分は返ってくるということは約束をして当たり前だと思

います。計算してみないとわかりませんが、京都の場合は京都駅に駅をつくることによって、リターンされる分がかなり多いと思われますので、それを考えると、長い目で見ればリターンがあるのではないかと思います。それも含めて計算していくべきだと思います。

○柏原委員長

今の中川委員のお話にあったとおりで、投資コストは高くなってもリターンの問題、例えば将来の京都の繁栄という経済効果がどうなるかという検証作業を今回きっちりわかる範囲で進めておいて、ＪＲ東海なり国が方向性を出してきたときに、それに対して議論がきちっとできるように準備しておかないと、慌ててやっても間に合わないと思います。

○事務局

ありがとうございます。

今回の委員会では今日賜りました御意見などを基に、どのような分析をしていくのか、どういう範囲とかどういう項目について、私どもの整理としてこういう分析をしたいという御提案をさせていただいて、また御意見を賜りながら進めさせていただきたいと思います。その間、どんなデータ等があるのかなどもしっかり把握して御報告、御相談させていただきたいと考えております。また個別に御相談に伺うこともあるかと思いますので、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○柏原委員長

どうことが考えられますか。結局ルートの時間的なこととか、それから、それに駅を作ることによる経済的な効果、投資の大きさ、それ以外に、詳細にやらなければいけない項目が多くあるでしょう。

○事務局

今日の資料２でお示ししておりますが、東京・名古屋間で国及びＪＲ東海で行われた比較、まさに距離・時間もそうですが、費用対効果、そして今いろいろとおっしゃられている間接的な経済効果など、まさに東京・名古屋間で行われたような比較分析が一つのベースになろうかと思います。ただ、そのほかに、上村委員がおっしゃいましたような負担の話とか、そういうことはまたこれとは別に出ると思いますが、基本は、この東京・名古屋間で国及びＪＲがしました比較検討がベースになろうかと思います。

○柏原委員長

そうすると、細かいところまで踏み込むのであれば、専門家にチェックしていただかないとできないのではないのでしょうか。データ分析が必要と考えられる具体的な内容や手法については、その都度委員を招集して諮ってもらわなくても、最終的な分析結果が出て提

言案策定に向けた討論が行えるようになった段階で委員会を招集して報告してもらえれば  
いいと考えます。

○事務局

次回もう少し、内容ではなくて、ある程度の結果みたいなものをお出しできるように進  
めさせていただきたいと思います。

○柏原委員長

ありがとうございます。よろしいでしょうか。

それでは、今日の委員会をこれで終わらせていただきたいと思います。

J R東海と国土交通省へきちっと提言するということが大事だと思います。実行してい  
くことが大事ですので、ぜひ早く作りましょう。

では、今日はこれで終わらせていただきます。ありがとうございました。

○事務局

どうもありがとうございました。