

## 第 7 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 12 月 21 日 (水)  
午前 10 時～午前 11 時 50 分  
場 所 京都平安ホテル

## 1. 開会

### ○ 柏原委員長

それでは始めさせていただきます。

今回は、龍谷大学の経済学部の中垣先生をお招きいたしまして、リニア中央新幹線の経済的な効果等について、もう一度検証して、そういったものの裏づけを得ながら、最終的な提言を作り上げていきたいということでございますので、まず最初に中垣先生から御発言をお願いいたします。

### ○ 中垣教授

龍谷大学の中垣と申します。どうぞよろしくお願いいたします。

大変難しい仕事で、どこまで今後利用していただけるような数字が出たのかは、私も甚だ心もとないところもございます。何分にも本当に先の話でございます。また後ほど、御報告、説明させていただきたいと思います。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す。

それでは、事務局から、進行につきまして説明をお願いします。

## 2. 議事（リニア中央新幹線について）

### ○ 事務局

それでは、資料の説明をいたします。

なお、本日、黒田委員と須田委員が御欠席されております。よろしくお願いいたします。

それでは、資料の御説明をさせていただきます。今回は、前回の委員会でお話いたしましたとおり、リニア中央新幹線のルートごとに、定量的な比較検討分析をすることといたしました。

比較検討いたしますルートにつきまして、御説明をいたします。

まず、資料1です。ここでは、リニア中央新幹線に係ります各種の分析検討についてでございます。まず、リニア中央新幹線のルートにつきまして、3つのルートを想定して比較検討をいたしました。

まず「北ルート」といたしまして、現在の京都駅を経由するルート。次に「直線ルート」といたしまして、名古屋駅と新大阪駅をほぼ直線に結ぶルート。そして「南ルート」といたしまして、奈良駅附近を経由するルートの3つです。このうち「南ルート」の「距離：152km、うち明かり区間：72km」とは、JR東海が既に発表いたしております資料の

数値に準拠しております。「北ルート」と「直線ルート」の数字につきましては、距離につきましては、事務局の想定値です。事業費につきましては、「南ルート」の数値から距離単価等を計算いたしまして換算いたしました。

次に、比較を行います3ルートについて具体的に内容をお示しいたします。まず、ルートの概要としまして、各ルートの距離、所要時間、建設費等を比較しております。「南ルート」の各項目の数値につきましては、ＪＲ東海や国の中央新幹線小委員会において公表されております数値から引用しております。また、「北ルート」、「直線ルート」については、「南ルート」から換算いたしました数値で試算をいたしました。

次に、利用者便益でございます。これは所要時間が短縮されたことによる利益を金額に換算した数値で比較しております。その次にあります事業者便益とは、リニア中央新幹線がどのルートを採用するかによりまして、東海道新幹線の経費がどれだけ削減することが可能か、つまり事業者でありますＪＲ東海がどれだけ経費削減できるか、という観点から数値化したものでございます。

さらに、経済波及効果なり影響の評価について比較をしております。名古屋－大阪間の各ルートにつきまして、費用面から比較しました結果を詳しく見てみます。費用の面から見てみますと、「直線ルート」がやっぱり一番安価になります。「北ルート」が一番高くなるというような形で計算されております。

次は、利用者便益及び事業者便益における比較です。利用者便益といいますのは、簡単に言いますと、「所要時間が1分短縮されることによる利益を金額に換算する」という考え方でありまして、「単価」と「短縮時間」、そして「影響を受ける人数」との3項目を掛け合わせて算出いたします。従いまして、対象となる人数が多ければ多いほど、また時間短縮の幅が大きければ大きいほど、大きな便益が生じます。

その中で3つのケースを考えておりますが、「基本パターン」と表示しておりますものが、平常に使われる数字をもとに計算をしております。「ケース1」ですが、これにつきましては、乗換抵抗として、30分を加えております。それだけ時間短縮の利益が失われると仮定しての試算で、乗り換えの際にかかる心理的抵抗感、つまり「面倒くさい」という感覚、これを加味いたしまして、乗り換え1回について30分と仮定いたしました。先ほどの3ルートの比較検討では、この数値を採用しております。

次に、事業者便益です。これは事業者であるＪＲ東海がどの程度の経費削減ができるかについての試算です。これは後で詳しく説明いたします。これら各種の便益を総合いたしますと、「北ルート」が最も便益性が高いという結論になります。

次の事業者便益ですが、事業者便益の分析につきましては、事業者であるＪＲ東海が東海道新幹線の経費を削減できることによって受ける利益の検討です。リニア中央新幹線が開業いたしますと、現在の東海道新幹線の利用客がリニア中央新幹線に移りますので、その分、東海道新幹線の必要経費が削減できるということです。この想定に基づきまして、事業者であるＪＲ東海にどのぐらいの便益をもたらすのかを試算したものでございます。

次のページですが、リニア中央新幹線の整備時期に関する分析と検討です。現在の東海道新幹線では、最速列車が「のぞみ」ですが、東京―新大阪間で 145 分を要しております。2027 年にリニア中央新幹線、仮に東京―名古屋間が暫定開業した場合ですが、このとき、東京―大阪間は名古屋での乗り換えが必要である上、東京・名古屋間の所要時間が名古屋―大阪間の所要時間より短くなるという逆転現象が起こることになります。リニア中央新幹線が大阪まで開業する 2045 年まで 18 年間、今の想定ですとこの状態が続くということでございまして、関西にとりましては、これは見過ごせない状況であると考えております。

次に、先ほど簡単に説明いたしました経済波及効果ですが、これは画面で簡単に御説明いたします。これにつきましては、龍谷大学経済学部の西垣教授に分析をしていただきました。想定いたしました 3 つのルートにつきましては、京都及び奈良にもたらす経済波及効果、これを対象として分析をいたしました。国の中央新幹線小委員会の需要想定からいいますと、リニア中央新幹線開業後は 680 万人増加する、1.5 倍ぐらいになるということが示されておりますので、これを前提とした経済換算をいたしましたところ、「北ルート」では 1 年当たりで約 690 億円、「直線ルート」では 1 年当たりで 670 億円、「南ルート」では 1 年当たりで 650 億円と、こうなりまして、「北ルート」が最も大きな経済効果が出る、と言えます。

今出ておりますように、この増加分につきまして、いろんな経済効果を、観光、仕事、私用その他いろんな分類でもちまして経済換算をさせていただき、この数字を出させていただいたところがございます。JR 東海で、大阪圏域の生産額の変化が 2,000 億オーダーぐらいという数字がありますので、京都、奈良の断面で考えますと、このぐらいのオーダーの数字が妥当なところかなと考えているところです。

以上でございます。

○ 柏原委員長

ありがとうございました。今の説明は非常に大ざっぱというか、もう少し細かい説明をいただけますか。

○ 西垣教授

それでは、先ほど事務局から御説明いただきました経済波及効果につきまして、少し補足説明させていただきます。

この仕事をお引き受けいたしました時点で、この委員会において、利用者便益と事業者便益という 2 つの、コスト便益の中でもかなりコアとなる部分は既に推計が終わっていたということでございました。そこで、これに続けて経済波及効果を考える際に、2 つの方法がございます。

1 つの方法は、委員会で推計されました利用者便益と事業者便益をスタートラインといたしまして、これらのいわゆる時間短縮効果、それから、在来新幹線の便数減のコスト節

約効果が、経済の生産活動、消費に対する需要にどのように波及していくのかという市場連関を考える効果です。

それから、もう 1 つは、リニア中央新幹線の開通に伴う利用客の増加が、観光を初め京都や奈良の地域経済にどれだけの波及効果をもたらすのかという考え方です。今回は波及効果の分析、この 2 番目の、観光を初めとした京都・奈良の地域経済にどのような影響を及ぼすのかという観点を中心に考えさせていただきました。なお、1 点目につきましても推計はいたしました。利用者便益、それから事業者便益と比較的類推可能な形で、新たな生産効果、需要効果が出てきたところでございます。

この観光を初めとする地域経済に対する波及効果の推計でございますが、先ほど御説明いただきましたように、ルートごとに大体 700 億円程度という結果となりました。それに關しまして 3 点ほど、ご覧いただくに当たりましての注意点を述べさせていただきたいと思ひます。

第 1 に、一番大事になりますのは、利用者がどの程度増加するかという推計です。この推計でございすけれども、新交通機関の開通に伴う利用者増の推計というのは、ただでさえ、そして、直近で 3 年先、5 年先でも、かなり難しいことです。今回は、名古屋・大阪の開通が 30 年以上先ということでございまして、ほとんど何か経済的なロジックや、説得的な根拠を持ちながら推計していくというのは非常に難しいことになります。それから、時間の制約もあり、本当に粗々のアプローチをせざるを得なくなりました。

そこで、今回は、国の中央新幹線小委員会が予測いたしましたリニア中央新幹線の開通に伴う「利用者増 1.5 倍」という数字をベースとして使わせていただきました。この値を使うことによりまして、今後、この委員会で「提言」をまとめられたうえで、中央の政策決定機構とキャッチボールをされることになると思ひますけれども、そのときに考え方の足場を揃えるという意味でも非常に議論を進めやすいかと思ひております。そのようなことも考えながら、小委員会の予測する、飛行機からの需要振りかえや、自家用車利用からの需要振りかえなどを合計して 1.5 倍の需要想定を使わせていただきました。

次に、3 ルートの比較という観点から、京都と奈良に帰着する利用者がどの程度かという推計を行う必要があります。これはルートごとに、「北ルート」、「直線ルート」、「南ルート」に関して予測することになります。このような予測も近未来においてもなかなか難しいのですが、開通がかなり先ということですので難しいところです。そこで、かなり大胆な発想でやらせていただいております。

「北ルート」は比較的現在の東海道新幹線に近いルートでございす。そこで、現在の利用客帰着である、京都が 11.8 に対して奈良に帰着する利用客が大体 1.8 という、この 11.8 対 1.8 という数を基本に考えさせていただきました。利用者 1.5 倍増の帰着割合を、「北ルート」では 11.8 対 1.8 で、「直線ルート」では、大胆に京都と奈良で半々、つまり乗降客は大体 680 万人ほどありますけれども、それが京都に 340 万人、奈良に 340 万人帰着すると考えています。それから、「南ルート」では、この 11.8 対 1.8 を逆に使いま

して、奈良に 11.8、京都に 1.8 という数になっております。

これにつきましても、何かもう少し根拠をもった値を探っていく必要があろうかと思えます。そして、京都か奈良かという視点の比較に加えて、オール関西という視点を比較の対象ととり、この 3 ルートの比較が関西全体、すなわち、京都プラス奈良でどの程度の差をもたらすのかという、その観点も重視しました。

このような利用客の振り分けが終わりましたら、第 3 番目に、これを地域経済に及ぼす波及効果の経済予測につなげていくことになります。それに関しましては、通常、産業連関表が使われます。利用者の増加を産業連関表を用いて地域経済に波及させていく作業ですけれども、時間の制約から、産業連関表の逆行列表からいわゆる波及係数を求めて、それを使わせていただきました。

この表では、京都だと 1.3 倍、奈良だと 1.2 倍というような経済波及効果係数が出ております。これはすべての産業に対して、最終需要の増加にどの程度の波及をもたらすのかを、1.3 倍か 1.2 倍かという数字で示してあるところでございます。もし産業連関表を回すとすれば、産業ごとに異なる波及効果が計測できます。例えば観光需要から非常に大きな影響がおよぶ飲食業、あるいは交通産業といったところでは、京都で 1.4 倍程度と少し高いものになります。そういう意味では、この全産業平均で 1.3 倍というのはかなり高い数値ということもできます。

それから、利用客の増加に伴いまして、今回、経済波及効果を推計するために利用形態別の一人当たり需要係数を用いました。観光利用は全体の 22% ぐらいですけど、現在、日帰りの観光客の 1 人当たり需要額が、京都で 8,800 円強、奈良で 6,200 円強となっています。

それから、仕事での利用、私用・その他につきましては、全国的な値しかありませんでした。仕事につきましては、全国平均でビジネス客が 1 日大体 1 万円使うということです。それから、私用その他につきましては、ちょっと根拠は薄いのですが、その半額使うということで試算させていただいております。それぞれの利用客数に、これらの係数を掛けて波及効果を計算させていただきました。利用者増の 6,800 万人について、宿泊者の増加は見込んでおりません。従いまして、その意味でも、この推定値というのはかなり堅い、確実な線をねらった推定値と考えていただいたら結構かと思えます。

このような形で推計いたしましたのが、試算結果としての「北ルート」、「直線ルート」、「南ルート」ごとの、京都府と奈良県への波及効果ということでございます。やはり「北ルート」が一番大きくなっておりますが、大体、京都・奈良で年間 700 億円弱という数字でございます。

最後に、これらの数字のいわゆるスケール感につきまして、一言申し添えたいと思えます。例えば「北ルート」を通ったときの京都府の 607 億円という波及効果がございます。これは、現在の京都府の経済との関係で申しますと、京都府の県民総生産が大体 7 兆円から 8 兆円というオーダーですから、その 1% 弱ということになろうかと思えます。それ

から、もう一つは、中央新幹線小委員会の経済効果分析の中で、大阪圏内において生産額が 2,300 億円、それから、最終的な純帰着便益として 1,600 億円という数字を予測しておられますけれども、これに対しまして、今回出てきた値は大体 700 億弱というところで、京都プラス奈良の経済の相対的なポジションから言ったら、まずおさまりのいい値かと思うところでもございます。

補足は以上でございます。

○ 柏原委員長

はい、ありがとうございました。

なかなか難しい話で、すぐに理解することは難しいですが、これは、関西にとってはどっちを通ってもあんまり変わらないということですか。

○ 西垣教授

この値は京都と奈良の合計という値で示させていただいております。その2つの県の合計という意味では、そんなに大きな差は出ませんけれども、途中で置きました利用客の増加が「北ルート」において京都と奈良で 11.8 対 1.8、「南ルート」の場合は 1.8 対 11.8 という大胆な想定を変更すると、京都と奈良の振り分けはかなり変わってきます。ただし、今回は県ごとの波及効果の差自体を見ていただくというよりは、むしろ「京都と奈良の合計で、ルートの変更の差がどの程度出るのか」というところも見ていただきたいと思っています。

○ 柏原委員長

いかがですかね。こういう経済分析、明確にもっと極端に出るとよくわかるのですが。

○ 西垣教授

そうですね。ここでは新しい利用客の増加を、「北ルート」と「南ルート」とで対照的に分けておりますけれども、何らかのロジックを使ってやっていかなくはいけないのかなと思います。

○ 柏原委員長

1つ質問してもよろしいですか。今ですと、この経済効果というのは東京から大阪まで、しかも京都に「のぞみ」は全部停まるという、こういう形ができ上がっておりますけれども、リニア中央新幹線ができ上がったとき、例えば、名古屋を出発した後、三重で停めて奈良で停めて大阪と仮定した場合。今のように「のぞみ」が京都に停車して観光客をどんどん運んでくれている状況というのは、今、京都にとっては最高の状況だと思いますが、リニア中央新幹線が通ることによって、その最高の効果というのは減殺されると思います。

リニアが京都へ停まれば変わると思いますが、よそへ行くとかなり影響が出るわけです。その辺の数字が出るかどうかわかりませんが、感想でもいいです、西垣先生、いかがでしょうか。

#### ○ 西垣教授

実はそういったようないわゆる流動を予測するというのは非常に難しいところがございます。難しいですし、それがまたいわゆる波及効果等々の中心になるということでもございます。委員長がおっしゃいましたように、例えば「北ルート」であれば、現在のいわゆる在来新幹線の京都駅の近くを通ります。したがって、期待できることは、今の「のぞみ」効果と先ほどおっしゃいましたような、そのような効果を継続するのかなというふうに思います。

それ以外は、新たなラインということになります。新たなラインに伴って旅客流動がどのように行われていくのかにつきましては、幾つかの難しい関数を使って推計することになります。そのあたりのところは、むしろ中川先生のほうが御専門かと思うのですが、なかなか難しいところがございます。

さらに、「直線ルート」であったり、「南ルート」であったりしますと、京都への利便性というのは、東京からは名古屋で「のぞみ」に乗りかえる、大阪以西からは大阪から「のぞみ」に乗りかえることで変化します。また、それらの一連の需要を同時に予測しなければなりません。

#### ○ 柏原委員長

今、西垣先生の御指摘で重要だと思いますのは、リニア中央新幹線が京都駅に停まらないとなると名古屋まで来て「のぞみ」に乗りかえないといけなくなる訳でそれなら大阪まで早く来てくれるな、と。名古屋で止めておいてくれと、京都のエゴでいけば、そういうことになると思います。先日も関西経済連合会の会議資料で、とにかく早く大阪に来てくれという内容が書いてあったので、そんなことないと。京都に停めないのなら、京都は大阪まで早く来てくれとは言わない、と、ちょっと冗談半分で言っておいたのですがね。経済的効果からいうと、今、先生がおっしゃったように、名古屋で停めて「のぞみ」に乗りかえるなら、「大阪まで来んほうがよろしいね。止めておいてくれ」ということになるわけですね。

その辺のところで、京都は微妙で、しかし重要なポジションにあるので、いろいろ考えると、そうは言ってもオール関西でやろうかと言っているのに、京都だけ「大阪まで早く来んでもええ」というのも、ちょっと言いにくいなという、そこら辺もあって、あんまり真正面から言っておりませんが、その辺は中川委員、いかがですか。



○ 中川委員

京都にとっては、「京都を通らないルートであれば、名古屋まで来ているのと大阪まで来るのでは、ほとんど便益は変わらない」というのは確かにその通りのように思います。大阪まで来ると、名古屋への東海道新幹線が不便になるかも知れませんが、かえってマイナスになることも考えられます。それから、京都だけではなくて、恐らく滋賀も同じ状況だと思います。

○ 太田委員

もし事務局から情報があれば、中川委員も情報をお持ちならばですけども、ＪＲ東海としては、東京・名古屋・新大阪と言っておりますけれども、それ以外のところは「各県に１駅はつくりましょう」ということも言っていて、その１つに残念ながら「奈良市附近」というのがあるわけで、こちらはそれに異議を出しているわけですけども、中間駅にはどの程度の列車を停めることを考えているのか。つまり、ＪＲ東海が今発表しているのは、東京－名古屋は４０分、東京－大阪は全部で６７分ということしか発表していないと思います。こんな速度ですから、中間駅に停めようとするば、減速して停めて、また加速する。かなり所要時間がかかってくる。所要時間がかかるというのは、リニアとしてみたら、スピードそのものが一番の売りですから、その売りが減じていく。中間駅が仮にできても、そこで１時間１本の停車ではほとんど意味をなさないというようなことがあると思いますが、その辺の情報は何かないでしょうか。

○ 上村委員

今の太田委員に対する答えではないんですが、今のお話でいくと、私はある程度、実需の需要ありきだというふうに判断になるんだろうと思います。中間駅でも実需が無いことには話にならないでしょうし、やはり需要がすべてをまとめていくのであろうとは思っております。

西垣先生には、本当に将来に対するシミュレーションがしきれないものを、仮定を置きながら数字に今回出していただいて、私は本当にいいたたき台ができてよかったと思います。これをベースにＪＲ東海と、あるいは国の許可を出すところとどういような議論なり意見交換をしながら、立場なり意見を言っていくかという中で、非常にいい数字だと思います。できれば「北ルート」と「南ルート」なんですけれども、私は１．５倍、あるいはここでの利用者便益よりも、もう少し大きな差が出るんじゃないかなと思えて仕方がないんですね。やはり関東方面からだけではなく、恐らくそれはリニア中央新幹線ができてできなくても、西から、九州・中国から、今回九州にも新幹線ができたことで随分また便利になってきたわけですけども、それで証明というか、実質上がってきている。やはり直通のルートで行ければ、いかに需要が上がってくるかというのは、これは確実だと思います。乗り換えというのは、やはり物すごい乗換抵抗がありますので、直行で行けるのと

乗り換えをしなくちゃいけないのとでは、数字の上ではプラス何分で所要時間がこうだというふうに思いますけれども、現実、我々が乗り物で乗り換えをするか否か、直行便で行けるかどうかというのは、物すごく気持ちの上での抵抗感が乗り換えに多いですから、やはりできれば「北ルート」の方がもう少し 1.5 倍以上に需要予測を上げていく、そういう数字の上で J R 東海と交渉してはどうか。これはある意味、先生の差をたたき台にしながら、いろんなロジックを出しながら、そして最終的に「提言」にまとめながら、それがまたたたき台になるわけですから、たたき台としては、ここでも利用者便益、事業者便益、かなり高い数字が「南ルート」には出ておりますけれども、さらに利用者便益が高いのではないかと、もう少し事業者便益も高いのではないかと考えておきまして、そういうものをこの場で少しロジックがより可能になるような意見を出し合っていけばどうなんだろうというふうに思います。西垣先生、何か例えばこういうロジックであればこの表は上がるよ、というのがあれば教えていただきたいと思います。

○ 西垣教授

直観的にはやはり「北ルート」の方が観光客の方の需要も多いなというのは、それは現在の利用のデータを見ましても、最終的に京都に到着する旅客と奈良に到着する旅客との差が先ほど 11.8 対 1.8 と言いましたけれども、その数字を見ても、やはり「北ルート」のほうが多分観光客の利用者は増えるだろうなと思います。直観的には、おっしゃっていましたとおりだと思います。

今回の推計では、実はちょっと時間がなかったものですから、これを超えるようなロジックを使えなかったもので、こういった割り振りになっていると御理解ください。新しい交通機関が開通したというようなシミュレーションにつきましては、現在でも整備新幹線が着々と延長しておるわけですから、多くのコストベネフィット分析が行われております。それらも参考にしながら、もう少しロジックを使うと、先ほどおっしゃいましたような、「北ルート」と「南ルート」の差は少し増えるんじゃないかなという直感を私は持っております。それはまた今後、もう少し時間をかけて考えさせていただきたいと思います。

○ 上村委員

もう少し差を出したいですね。もう少し、差を出して J R 東海と議論したいです。

○ 柏原委員長

これは先生、「南ルート」と「北ルート」は着地配分が 11.8 と 1.8 で、南・北でまた逆になっておるわけですが、これが単純に逆になるかなという疑問があります。観光資源も京都と奈良と比べるとはるかに京都のほうが多いとなると、単純に逆にさせるとのこと自体はちょっと無理があると思いますが。

○ 西垣教授

先ほど言いました時間をかけての推計というのは、先ほどおっしゃっていただきました要素を加味した関数で推計するというので、本日の結果を超える仕事をしようと思ったら、そういったことに取り組まざるを得ないと思っております。それらによって、またルート間の差が明確になると思います。

○ 由木委員

恐らくこの波及効果分析は、やり始めたら切りがないと思います。今回は西垣先生に一定の想定を置いて出していただいた数値ですので、この想定の中で出していただいた数値としては、やはりこういうことなのかと思います。

ただ、もちろん細かく考えていけば、まだ埋めなければいけないところはたくさんあって、680 万人乗客が増えるというのは、恐らく「奈良ルート」での国の想定数値だと思うんですけども、「京都ルート」にすれば、それがもっと増えるかも知れないという、ベースの問題も多分にあると思いますし、今まさに委員長がおっしゃっていた配分がこの配分になるのかというのは、多分、条件でもっと変わってくると思います。

ただ、私は「提言」を早くまとめて、とにかく主張を打ち出すということがやはり必要なのではないかなと思います。前回もちょっと申し上げましたけれども、この道に入っていくと、多分、時間をかければかけるほど精緻にはなりますが、本当に正しいかどうかはだれもわからないような世界に入ってしまうので、むしろ「西垣先生にやっていただいた想定でこうなる」ということを明記の上で、「提言」としてまとめていただくというもののほうが、いろんなインパクトを考えると意味があるんじゃないかなと思います。

その際に、上村委員がおっしゃったように、今後余地があるみたいなことを幾つか例示で書いておけば、時間の問題、お金の問題もいろいろありますので、完全ではないということだけ明記しておけば、これはこれで私は1つの結論として世の中に出すこと自体は意味があるかなと考えます。

○ 奥野委員

先生方がおっしゃったように、この北と南でもう少しはっきりと明暗が出ていれば、非常に出しやすかっただろうというのは思いますが、やっぱり 30 年先ということをいろんな視点で考えると、なかなか出しにくい数字なんだろうなというのを、これを見て感じています。ただ、やっぱり早く国に対して「提言」を出さなければ、この間の選挙で大阪があんなふうにスピード感を持っていろんなことを国に対してずばずばおっしゃっているという現状があるので、一般的な感覚から言うと、その流れに遅れないというのは大事なかなと思います。ただ、その上で、リニア中央新幹線が停まる駅、先ほどから通るところは1県ごとに停まっていくということなんですけど、これは逆に考えると、名古屋から大阪までは直線ですばっ行ったほうが、普通に考えたら、その方がすっきりするんじゃない

かなというような個人的な感想ではあって、東京から名古屋の間というのも、停まってしまったら全然リニアの意味を発しなくなってくるんじゃないかなという、これはそもそも論になってしまうんですが、そうすると、東京・名古屋・大阪という、その3駅の間でやっていただいて、京都というのは現在の「のぞみ」を使うというのも1つなのかなと、先ほどの御意見を聞いていたら、そういうふうにも思うのですけれども、非常に難しいなという感想を持っています。

○ 柏原委員長

ありがとうございます。

私もこの委員長を仰せつかってから、その辺の経済的なこととか、「のぞみ」がどれぐらい削減されてどれぐらい不便になるのかとか、いろんなことを考えております。今、奥野委員がおっしゃったような御意見を言う方も多くおられます。

だから、その辺の整備というか、それから、でき上がったときにどういう効果が出てきて、どういう不利益をこうむるかということが、なかなか想定しにくい。前提が変わりますのでね。大変難しいものではあるかと思いますが、しかし、今、やはり一定の結論を出す必要性はあるという気もします。

○ 池坊委員

私も当初から感じておりましたが、先ほど由木委員がおっしゃったように、この会で波及効果や分析について何度も何度も話し合い、30年後にでき上がっている真実に一番近い答えを出したとして、仮にそれが「提言」になったとしても、そのときはもう間に合わないと思います。30年後のものというのは、今、委員長がおっしゃったように逆算していつ、いついつまでに、やはり、何らかの方向性、「提言」をしてこそ初めて生きてくると思います。分析も波及効果も大切ですが、やはり方向性を早く国とJR東海に出すことがまずは先決ではないのかというふうに私は思います。

○ 事務局

すみません。先ほど、停車の間隔につきまして、太田委員のほうから御質問がありました。その点につきまして、御説明させていただきたいと思います。

平成21年にJR東海から出されている調査報告書によりますと、その中のいろんな試算の前提にしているデータとして書かれているのが、1時間当たりの列車本数が片道で最大8本、うち1本が各駅停車ということです。8本のうち7本がいわゆる通過型で、各駅停車が1本ということで、1時間に1本は各駅停車が走るということを前提にいろんな計算をされているようです。

○ 柏原委員長

今の「こだま」は1時間に2本ですか、1時間に1本ですか。

○ 事務局

現在の「こだま」は、1時間に1本です。それ以外に名古屋・新大阪間では各駅に停まるタイプの「ひかり」がありますので、実質的には1時間に2本の乗車チャンスという形になります。

○ 柏原委員長

私は観光協会の会長や観光連盟の会長もしておりまして、観光のことが頭の半分ぐらいを占めておりますので、リニア中央新幹線の問題というのは、産業、事業者の通行の利便性というよりも、観光客がどういうふうに動いてしまうのかという懸念が頭を離れませんものですから、なかなか割り切れたようなことを言えませんが、しかし、この辺で方向感を出して決着をつけるという御意見もございます。これはやはり決着をつけることになろうかなと思います。

そこで、ここで「京都としてはこうありたい」という、学識経験者とか政府はそんなことを言う「自分たちはこうやりたいんだ」というJR東海の主張というのはあるでしょうけれども、京都としては絶えず「こうしたい」という主張を強く出すとかね。いやいや、JR東海がうまく考えてくれよというレベルか、微妙なところはあるんですけども、観光協会の会長としては強く主張してほしいなと感じるところですが、提言についての御説明に移ってよろしいでしょうかね。

### 3. 議事（「提言」について）

○ 事務局

それでは、資料2として、「提言（案）」につきまして御説明をいたします。

4月に開催いたしました第5回委員会におきまして、「取りまとめ」という形で皆様に御議論をいただいたところでございます。内容について、当時、一定御理解をいただいたところではございますが、その後の情勢の変化及び経済波及効果等の定量的な分析結果、こういったものでしっかりと裏づけをいたしまして、これを踏まえて修正しておりますので、一通り御説明をさせていただきます。

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及びリニア中央新幹線の問題、この2つのテーマにつきまして取り上げる。そして、それぞれの問題について検討を加えて、これが京都の発展、ひいては関西の発展につながるものであるというように書いております。

次に、「関西国際空港へのアクセス改善について」という項目がございます。まず、現状と課題ですが、現在の関西国際空港アクセスについて、どんな面が問題であるのか。こういった問題提起を行っています。今、ＪＲの特急「はるか」が京都駅と関西空港駅を結んでおります。他の国際空港とのアクセス手段と比較しても、所要時間が長くなっていることから、外国からの観光客を京都へ迎えるにしても、京都と関西国際空港とのアクセス改善が必要ではないかというように考えております。

次に、「課題に対する方向性」でございますが、関西国際空港アクセスをどう改善していくかの方向性を示しております。「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、緊急目標、短期目標、中長期目標というのを定めまして、段階的に改善していく方向をお示ししております。

「今後の進め方」といたしましては、鉄道整備の財源の話、これが一番の問題ではなかろうかと思っておりますので、これについて、国に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きましては、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こと、こういったことを掲げていくということで結んでおります。

次に、リニア中央新幹線でございます。最初に「経緯と現状」ということで、ここではリニア中央新幹線のルート決定に当たりまして、東京－名古屋間についてはいろいろなルートの比較分析が行われたにもかかわらず、名古屋－大阪間については検討もされずに、昭和 48 年の基本計画のままに整備計画が策定されているということを問題点として指摘しております。

次に、「課題」といたしまして、名古屋－大阪間のルートの検討に際しましては、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、これを基本的な考え方といたしまして、観光立国を目指していることから、京都との関係は重要であること。東京－大阪間を直結することによって機能を十分に発揮し、効果があることなどから、東京－大阪間の一体的整備の必要性があることを述べております。

次に、「分析及び検討」といたしまして、名古屋－大阪間において３つのルートを想定いたしまして、それぞれのルートについていろんな面で比較分析を行っております。「提言（案）」の後ろに「別添１」といたしまして、ルート比較の一覧表等を新たに加えております。また、整備時期といたしまして、名古屋暫定開業の状態では、関西圏のみが取り残される状況が危惧されることについて指摘をしているとともに、「別添２」におきまして図示をしております。

「今後の進め方」ですが、京都の優位性に着目しつつ、関西にとって望ましいルートを検討することを基本に、東京－大阪間を一体的に整備することが必要であるとしておるところでございます。

最後に、本文のリニア中央新幹線の分析検討に対応いたします「別添１」、「別添２」を添付しております。その後にく参考資料＞でございますが、４月の第５回委員会に諮りました「取りまとめ」に添付したビジュアルの資料、これを添付しています。関西国際空

港アクセスにつきましては、特急「はるか」について、その後のダイヤ改正等を考慮して、最新の時刻表に基づいたデータに変更いたしました上、体裁等も整えているところでございます。また、委員名簿等をつけておるというところでございます。第7回の委員会の日程につきまして、本日の日程を入れて開催状況という形でまとめさせていただいております。

以上が、今回お示しいたします「提言（案）」の概要でございます。

○ 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、関西国際空港アクセスの問題、リニア中央新幹線、2つの説明がありましたけれども、関西国際空港アクセスは、本当はもうちょっと議論したかったと思いますね。とにかく関西国際空港をもうちょっと何とかしなければというのが非常に強いんですね。こんな悠長でいいのかと誰かおっしゃっていましたが、私もその気持ちで、この間も私は関西経済連合会の「けいはんな」の学研都市を担当しておりますので、要望を見たんですけれども、国土交通省あたりは地元で考えろと、こういうことですよね。地元からもっと中央に言い出さないと、なかなか動かないということですから、30年後に変わっていない可能性があると思うんですね。だから、いろんなことを考えると、東京ではこの間、周辺の道路をつなぐのを1兆円でやるというのが出ましたね。関空新幹線、1兆円あれば、1兆円もかからないですかね。

○ 事務局

わかりません。

○ 柏原委員長

それぐらいの規模でできるということですがけれども、もうちょっと強力に、もっと早く何とかならんかというね。

中川委員から、国際空港で新幹線がないような空港はないという御指摘もありましたけれども、もっと強力にという気持ちはあるんです。その辺、どうですか。

○ 太田委員

柏原委員長がおっしゃるとおりでして、東京の環状道路の話がありましたので、すぐに反応しなければ、ということで新名神の要望に行ってまいりました。その前の経過も申し上げますと、今、新名神は滞っている状態になっています。4月から動き出した「高速道路のあり方検討有識者委員会」で、新名神を含めた、大都市・ブロック中心都市におけるネットワークの緊急強化を最優先にする、というところまでは来たのですが、情報が発達すれば発達するほど、東京中心で回っているような感じになりまして、本当に関西とかは置き

去りになっている印象があります。

ですから、行かないと、顔をつきあわせてがんがんやらないと話にならない。もうインターネットに載っている情報は生きた情報じゃない感じです。逆に、そういう時代になっているということを感じます。ですから、関西国際空港にしてもリニア中央新幹線にしてもそうですが、新名神にしても、がんがんやっていく。この要望がどうか、というのはありますが、その実態を、関西がここまで来ている危機感も含めて訴えかけていく以外にない、という思いをしております。ですから、悠長なことを言うんじゃないで、これをもとにどんどん打って出るということが大事だろうと思っております。

○ 柏原委員長

ありがとうございます。

私も全然知りませんが、この委員会に入って初めて教えていただいたんですけど、昭和46年1月18日の運輸省告示第17号の中に中央新幹線のことが書いてあるんですけども、四国新幹線というのがあるというのを中川委員に教えていただいて、大阪からこの南へずっと新幹線を通して四国へ渡って大分まで行くという新幹線ルート、これは計画に書いてあるので、これを使えば関西国際空港ぐらいますぐですね。関西国際空港ぐらいますと、法律に書いてあることですから、言って怒られることはないと思うんですね。これは強力に言っていかなという感じがします。これが30年となると、初めから感じておるんですけど、もうちょっと短くするわけにはいかないのかと。中長期目標は30年と想定されておるんですね。

○ 事務局

そうです。中長期ということになりますと、30年と、明記をしているわけではないですが、それぐらいのスパンかなと思っています。

○ 柏原委員長

「なにわ筋線」の問題がありますけれども、できるところからやるという手はあると思うんですが、やっぱり強く主張すべきものは強く主張しておった方がいいかなという感じはしますけどね。

○ 由木委員

行政だけではなかなか言いにくいことをここで1回びしっと言ってもらいたいということは、大変大切だと思いますので、関西国際空港アクセスのお話も中長期目標が、私も60分以内とかもうちょっと短くするとか、30年よりもうちょっと早くやるというのはあってもいいかなと思います。

最初に申し上げたかもしれませんが、JR東海ばかりがリニアをやるんじゃないで、新



大阪からリニアをＪＲ西日本に頑張って引いてもらうということは、関西の発展を考えると本当にあっていいのかなと思います。

やはり関西国際空港とのアクセスの改善というのは非常に重要だと、インパクトを持つと言うということが大切かなと思います。

それと、１つ気がついたことで、もし皆様がそれでよければということなんですが、３ルートの名前ですが、北と直線と南で、北と南が若干どういうルートかわかりにくいので、「北ルート」は「京都駅ルート」、「南ルート」は「奈良駅ルート」と書いたらどうかなと思いましたので、御検討いただければと思います。

#### ○ 上村委員

まず、関西国際空港アクセスの問題ですけれども、来年の７月にいよいよ伊丹と関西国際空港が統合されていくわけですが、恐らく大阪の新しい市長は今も伊丹を廃港にすべしというのを言っておられますので、この話題がまた出てくると思われるんですね。伊丹廃港に関しても、伊丹を廃港して関西国際空港に集中する、国際線、国内線ともに関西国際空港に集中させていくという、それが１つのホールディングスの大きな役割でもあって、そういう形で恐らくかなり加速度的に進んでいくんだろうと思っています。

そのときに、今、兵庫県と大阪府は伊丹廃港に関して対立をしておりますけれども、もし本当に伊丹を廃港するとなった場合には、すべての伊丹の国内線が関西国際空港に持っていかれるわけですから、関西国際空港とのアクセスというのはもっともっと改善されていかなければ、京都市にも京都府にも大きな問題が絡んでくるわけなので、ぜひもう少しインパクトのある書き方をして、関空伊丹ホールディングスとして、その次に起こってくる伊丹廃港に関しても、関西国際空港アクセスの問題に絡めてぐっと入り込んでいくことが必要であろうと思います。そのためにも、もう少しインパクトのある書き方が必要であると思います。それがまず関西国際空港アクセスに関してです。

リニア中央新幹線に関しては、まず前提として、前の委員会でも申し上げたんですけれども、この委員会でもまとめて今どれぐらいの声の大きさがいうか、これは非常に難しいところがありまして、時期とタイミングを見て強く言わないと。東京・名古屋の２０２７年の完成の分に関して、とにかく今、環境アセスメントをやっていて、これが終わればすぐに着工させたいということのようです。「着工の足音を聞いてから、この京都の課題が出てくるといいな」というのが、どうもＪＲ東海と国の動きのようでして、「今、議論が後戻りさせられるのはつらい」というようなことが一方であって、「今うんと騒がれると、名古屋までの着工ができなくなるのではないか」ということがあって、より強く門前払いしている。その背景があるということは頭の後ろに置きながら、しかし、私は意見として、今までこの委員会でも強く主張をしてきておりますように、やはり京都市内を通る「北ルート」を強く訴えていくべきではないかと思っております。

以前から申し上げますように、やはり日本の中の京都、世界の中の京都の玄関が、

たとえ1時間に1本であろうとも、事業は実需で決まっていくわけですから、最初はそういうふうが始まっていても、また需要が大きければ変わっていくはずですし、また、需要はそれ以上にあると私は思っております。西垣先生の本当に御苦勞のシミュレーションの中にもありますように、利用者便益、事業者便益、経済波及効果を含めて、やはり「北ルート」、誰が見ても私は「北ルート」だと思います。

ですから、もう一度、このシミュレーションをやり直しというのではなくて、先ほど委員長が御指摘のように、京都と奈良との帰着を11.8対1.8と1.8対11.8で作るのではなくて、京都は目分量かも知れませんが。しかし、西垣先生、このところの「北ルート」のところだけは、こういう配分ではなくて、もう一度、経済波及効果、利用者便益のところは、今の数字よりも少しだけ修正を加えていただきまして、これは誰が見ても「北ルート」じゃないの、と、むしろJR東海が見ても、事業者便益から見れば完全に事業者自体が費用対効果が高いところに作るのは当然だよねと思えるようなものにして頂きたい。JR東海は上場している民間企業でございますから、当然、その判断が働くふうに自然に持っていくというような数字のつくり込み。それに対して、JR東海はJR東海での御意見があると思いますけれども、しかし、何となく漠然と利用者便益、事業者便益、経済波及効果があるだろうなと思っていたのが、今日は本当にこういう形で数字が出てきて、やはりそうなんだ、というのが実感でございます。

ですから、この表の中の分析及び検討のところに、ぜひこの表からとっておられますけれども、事業者便益の欄も増やしていただきまして、さっきの数字の作り込みも、ちょっと11.8対1.8ではないところで、もう一度、数字を作っていただき、ぜひ少し北と南の差をつけて、私は「北ルート」という形でこの委員会ですっきり主張していくべきでないかという意見でございます。

#### ○ 柏原委員長

はい、ありがとうございました。

それぞれ御意見はありますけれども、技術的な問題やいろいろな経済効果の問題が議論の中に出ていましたけれども、もう1つ、盛り込めたらなと思いますのは、ビジット・ジャパンという外国の方々を迎えるときに、やはり京都という位置づけというのは、中央でどの程度意識されているのかどうか分かりませんが、我々は極めて強く意識していますね。日本の中の京都という、そういうものの中で、こっちへ通らんというのはあり得ないのじゃないかというのが1つ。

もう1つは、これはこの委員会ではなく、別のところで議論させていただくところですが、リスク分散という面で、皇室は京都にお住まいいただきたいなという希望はあります。それはすぐに実現することでもないし、表向きの議論でもなかなか難しい面がありますから、これとは関連させるわけにはいきませんが、これからまた女性の宮家の問題なんか出てきたら、ますます京都の重要性というのは出てくるわけですね。日本の国

のありようの中でも、やっぱりそういう経済とかいうものとは全然違う世界のことも頭の片隅の中に入れておいた方がいいのと違うかという気持ちがあります。

そういう中で、やっぱり京都を主張するというのを、客観性を求めてきたけど、強く主張するほどの機運はなかったということですね。だから、どのルートがいいのか、ということは、京都にとっては「京都ルート」しかないと思います。関西全体を考えるか、あるいは国全体を考えたときに、じゃ、どうなのかと言ったら、じゃ、「直線ルート」かなとか、あるいは、他のことを考えるなら奈良かなと、こういうことになっておるわけですが、この委員会としては京都、「北ルート」をしゃにむにでも主張するのか。いやいや、もうちょっと客観的にもつながる判断をなさいよと言われるのか。この辺について最終的に御意見を聞いてまとめたいということでございます。

#### ○ 中川委員

先ほどからさまざまな御意見があったわけですが、やはりもっと急がなければいけないとか、やっぱり今、行動しなければいけないというお話がありまして、それは全くそのとおりだと思います。むしろ、遅れ過ぎてきたと言わざるを得ないぐらいの状況だということは、やっぱり認識しておかなければいけないと思います。

私は地方の人たちともいろいろと話をしますが、恐らく京都ほど都市間交通に関して鈍感であるようなところは他にはないのではないかと思います。これまで京都は努力しなくてもどんどん進んでいったというか、幹線上に常にありましたからそれでよかったのかも知れませんが、やはり周りの状況は非常に厳しくなっています。

例えば今週中かも知れないと言われてはいますが、整備新幹線の北陸新幹線の金沢・敦賀間の着工が決まる可能性が出ています。同時に、北海道新幹線の函館－札幌間も、九州の西九州、諫早－長崎間も着工になりそうということで、このことによって、整備新幹線に残るのは敦賀－大阪間だけになるという状況になっているわけですね。

先週来、北陸のメディアの方などから私のところに問い合わせとか質問とかがたくさん来ていますが、少なくとも関西のメディアの人から、北陸新幹線着工について聞かれたことは全然ないというか、京都・大阪は北陸新幹線の沿線だということすら知らないのではないかなと思うぐらい、何も反応がないような状況ですね。

それから、リニア中央新幹線も同じであり、名古屋まではかなり着実に進んでいきますけれども、名古屋から西側はかなり遅れているという状況です。日本の新幹線全体のネットワークの中で、結局、最も遅れている地域になっているということです。北陸新幹線の敦賀以西とリニア新幹線の名古屋以西、これが非常に遅れているということで、以西問題と言っている人たちもいるぐらい、大変大きな問題だと普通は感じる筈なんですが、この地域の人たちはあんまり感じていないというような気がします。このことは大変重要であると認識しておかなければいけないと思います。

それから、委員長が先ほどから繰り返しおっしゃっていましたように、観光への影響と

いうことであれば、乗換抵抗というのは極めて大きいと思います。乗り換えなければいけないのと、直接行けるのとではやっぱり全然違いますので、そういう意味で、関東から京都へ行くときに名古屋で乗り換えなければいけないという状況は、相当大的なマイナスになるということは否めないと思います。

関西国際空港アクセスについては、これもやっぱり大変重要な話で、先程も申し上げましたが、以前も指摘はしましたが、国際観光都市と呼ばれるようなところで国際空港を持たないような都市が世界中に幾つあるかと考えれば、ほとんどないと。国際観光都市というのは国際空港を持っていて当たり前だ、と言うべきです。でも、京都で今から空港をつくるなんていうことは普通は考えないでしょうから、そういう意味では関西国際空港アクセスというのは、やはり京都にとっては極めて重要な課題だと考えなければいけないと思います。

四国新幹線の話もありまして、今年は新しく中央新幹線が整備計画路線になったわけで、これまで基本計画路線というのは全く進んでいませんでしたけれども、少しずつ基本計画路線がどうなるかという議論が始まりつつあります。

それから、整備新幹線の敦賀・大阪間以外は着工されることになりそうですので、だったら次はどうなるかという議論が始まりかけています。私は今月の初め、四国経済連合会の方々が開催されました四国の高速鉄道を考える会というところで講演をするように言われまして、講演に行ったんですけども、四国でもやはり改めて高速鉄道をきちっと考えていこうということで、いろいろと議論をされておられます。やっぱりそういうことも念頭に置いておくということは大事なことはないかと思います。

いずれにしても、そういうことを踏まえて、今回、「提言」をまとめられるということですけども、「提言」をまとめるぐらいで対応できているのかどうかということですね。やっぱりもっとしっかり対応しなければいけない状況にあるのではないかと思いますので、「提言」の中でそういうことをしっかり書き込んでいくことはもちろんですけども、この後、何をやっていくのかという、その戦略について、相当真剣に考えておく必要があると思います。

#### ○ 柏原委員長

どうもありがとうございました。

最後、一言ずつお聞きして、それをこの中に盛り込むべきものがあれば盛り込んで最終的な提言に仕上げたいということで、何かありましたら、つけ加えることとか最後の感想等どのようなことでも構いませんのでどうぞ。

#### ○ 上村委員

先ほど申し述べましたように、リニア中央新幹線に関しましては、「今後の進め方」等のところでの「京都ルート」という言い方、表現になっているわけですが、私は「北ルー

ト」という言い方はしないほうがいいと言いますか、「直線ルート」も「京都ルート」になってしまうわけですね。ですから、はっきり「京都ルート」イコール「北ルート」であるとしっかり書くべきだと思っています。この中間駅のところがちょうど「直線ルート」ですと京都と奈良の間という形になってくるわけですが、この辺の書き方が曖昧なのが私は気になるところです。「京都ルート」というのは何かをお聞きしたいぐらいで、「京都ルート」イコール「北ルート」というふうに理解していいんですか。それとも、「北ルート」と「直線ルート」というものは、2つ入って「京都ルート」と呼ぶのか。多分、これを読まれる方も思うと思いますので、私は「京都ルート」という言い方でなしに、3ルートの比較の中でしっかり「北ルート」を我々はまとめていく、としないと。今のままの表現だと、結局「3ルートともよく考えてね」というような曖昧な提言になるので、受けとめる方も「京都のことも、ちょっと忘れないで考えてくださいね」程度にしか、多分、受けとめないと思います。

ですから、しっかりそこは書き込んでいくべきではないか。むしろこの委員会でしっかり「北ルート」である、という意志確認をするならする。要は、京都のこともちょっと考えてくださいねという程度でいいのかという、その強弱も含めてはしっきりするべきではないかと。私は「北ルート」をもっとしっかり書き込むと、そういう意見でございます。

#### ○ 柏原委員長

由木委員がおっしゃっていたように、「北ルート」というのを「京都駅ルート」というふうにすれば、という意味ですかね、これは。「直線ルート」は長池駅あたりを通るんですね。だから、「京都駅ルート」と「直線ルート」と「南ルート」にするか。「南ルート」にするなら、奈良のどこはわかりませんが、まあそういうことですね。法律上は「奈良市附近」ということになっていますから。

その辺は何か異論とか御意見はありませんか。

では、これは事務局で整理させていただいてよろしいでしょうか。

(全員異議なく賛同。)

それでは、それで整理させていただきます。

#### ○ 池坊委員

私も、京都に生きている私たちが、関西国際空港にしろリニア中央新幹線にしろ、より便利なものを求めるのは当然だと思います。私たちが外に出るとき、また、海外からお客様がお見えになられるときに必ず京都に立ち寄っていただきたい、京都を見ていただきたいと思って願うことは当然のことだと思います。数字上の取り組み・分析をJRもこれからもされていかれるとは思いますが、私たちがどんなに「京都のことしか考えていない」と言われても、京都で生きている私たちが自分たちにとって一番便利であり、強い気持ちで願っている、必ずこうしたいと願っているということを、重なりますが、京都に生きて

いる人たちが自分たちにとって便利であり、お客様を1人でも多くの方をお招きしたいというのは当然だと思うので、そういう言葉をぜひ入れていただきたいなと思います。さっき由木委員がおっしゃったように、この提言ができた後に、本当にこれができ上がりではなくて、より私たちが会を重ねていたものが形になるように、これからのこともぜひ考えていただきたいと、本当に形にさせていただきたいなというのが願いです。

#### ○ 奥野委員

先ほど、委員長が大人の対応という言葉が使われたんですが、大人として関西全域のことを考えて冷静に判断してということを考えれば、もしかしたら中央にズバッと通すのがいいのかな、という気もするんですが。ただ、今、私は子どもが3人おりまして、自分の子どもだけではなくて、京都に住む子どもたちの将来ということ考えたときに、やっぱり普通に考えると、昔、京都に都があって、奈良にもありましたけれども、御所があって、本当にすばらしい文化を持っている京都の地に多くの方が今来てくださっているという現状、観光もそうですし、経済もそうですし、いろんなことを考えたときに、今の京都の子どもたちが誇りを持っており、京都で生まれて京都で育って、京都で大人になってよかったと思えるようなことを考えたときに、新幹線が京都に通ってこれだけ京都が栄えたという経緯があったと思うんですね。

それを考えると、今から30年後なんですが、リニア中央新幹線が通らなかつたらと普通に考えたら京都と奈良は逆転するという、根本的な話なんですが、そういうことを考えたら、やっぱり京都市民としては京都へ通してほしいというのが本音の部分です。それが多くの京都市民の気持ちでもあると思うので、京都駅の近くに通るということを強く提言して、「通して欲しい」ということを強く提言していくべきだと思います。

私もこの委員会の中でいろいろ考えて、関西全域なのか、心の揺れが自分の中でもいろいろあったんですけど、やっぱり最終的に考えると、それは「通らんと大変なことになる」というような思いが正直自分でもあるんですね。

なので、強く提言していただきたいのと、やはり今も関西国際空港は使いますので、中長期というところの年数とかも書いてはいないんですが、ここをもう少しはっきりと数字的に打ち出す。何年以内というのを、長くだらだら受け取られるよりは、はっきりと10年なのか、20年だと結構長いですね。短期間、緊急、短期、中期という部分の短期と中期、中長期というのがどうなんでしょうか。

#### ○ 事務局

事務局といたしまして、この「提言」をまとめるに当たって、皆様にいろいろと材料は出させていただきかと思っています。「緊急目標」というのは、まさに今すぐにでも対応すべきもの、というイメージで出させていただきましたし、「短期目標」というのは、いろんな計画が既に構想段階から実現段階になりつつある。例えば、ここのメインになり

ます「なにわ筋線」でございますが、これは関西圏、特に大阪の方で具体的に今、北梅田の開発と接続するということで動き出しておりますので、そういった形で実現性が高いメニューでございますので、これは必ずやり遂げる、やり切る。それを1年でも早く、という思いで短期までを考えております。

一方、「中長期目標」は、現時点においてはまだまだ、我々からこうあるべきという提案をして実現に向けていく、そういった段階がまだまだあるのかなと。ですから、現時点でこれを実現するために、10年とか20年とかいう数字をなかなか出しにくいというか、そういったことをイメージして、中長期と短期の差があると考えております。

ですから、短期をまずはしっかりと早期にやり切るように、今後調整を進めていく必要があるのかな、と考えております。

○ 柏原委員長

それはわかりますけど、今、奥野委員がおっしゃったように、新幹線ルートまで決まっておるわけですから、もっと強い要望をあらゆるところに出して作り上げていく、あるいはもっと短期間で何とか解決していこうということが大事なと思いますから、その辺の項を少し修正した方がいいと思います。

○ 由木委員

質問ですが、このルート比較の表の中で、建設費について3.45兆円、そして地下駅に2,200億円と書いていますけど、建設費に駅の建設費は入っていないのでしょうか。

○ 事務局

建設費の中に駅の費用は含んでおります。いくら駅の数のカウントしているか、ということを下のところでは駅数という形で表示しています。

○ 由木委員

駅の建設費を含んでいるのなら、私は2つも項目を出す必要はないと思うので、駅のところの表のかわりに、上村委員がおっしゃったように、事業者分析の数値をお入れになったらいかがでしょうか。

それで、私の意見ですけれども、最初から申し上げていると思いますが、私は基本的に京都駅のルート、リニア中央新幹線についてはきちんと京都は発信をすべきだと思っております。これは決して我田引水ではないと私は思っています。

1つは、今、残念ながら、京都のルートというのは歯牙にもかけられていないというのが実際のところで、要するに土俵には全然上がっていないわけです。その理由には、上村委員がおっしゃったような、「とりあえず名古屋までを何とかしたい」という思いがあって、例えば、私が国土交通省の鉄道局長に、この話をするとうそく嫌な顔をされるんです

ね。やっぱりインパクトのある形で主張することがまず大切かなと思いますので、そういう意味では、やっぱり京都駅、京都市という真ん中に持ってきてほしいという言い方が、一番インパクトがあるんじゃないかというのが1つ。

それから、もう1つは、長野でルートをどうするかが新聞を賑わしていましたが、国土軸から考えて、長野県内のどのルートにするのかという議論と、京都を通すか通さないかという議論は全く質が違う議論だと私は思います。これからの日本の国土軸を形成する上で、「京都を通さないルートということが本当にあり得るのか」ということを、京都の人はもっと堂々と私は言うべきだというのが2点目。

3点目は、関西がこれから日本の中でもっと頑張っていかなければと思うんですけども、そのためにも関西国際空港とのアクセスはすごく重要だと思いますが、関西のことを考えても、やはり京都の位置づけが奈良と同等に語られることはちょっと考えられないので、きちんと京都の人は京都の位置づけを関西の中でも主張していくということが必要なんではないかというのが3つ目の理由です。

4つ目は、池坊委員もおっしゃっていましたが、これからいろんな主張をしていく上で、京都の人の心情に一番沿っているシンプルな主張が一番しやすいと思います。まだ、京都の中でもリニア中央新幹線の話というのは夢物語みたいな話で語られるんですが、中川委員がおっしゃったように、実は全く遅い話で、これからいかにこの「提言」をスタート台にしてきちんと主張を積み重ねていくかということが大切だと思います。その上でも京都の人の思いに素直に沿って京都駅を念頭に置いた主張を展開することがシンプルで一番強いインパクトがあるのではないかと考えております。そのようなまとめ方をしていただければ一番いいかなと思います。

#### ○ 柏原委員長

ありがとうございました。

京都府の場合は、「けいはんな」という学研都市をどうしようかという議論は常に片一方にあります。学研都市が発展しないのは交通アクセスが悪いという要素もあります。京大も「けいはんな」にいろんなものを作ろうかという話と、あそこはなかなか研究者が行きたがらないという意見もありますね。私は「けいはんな」もやっておりますから微妙な立場ですけど、そういう観光の面といろんなことで集中することは多いですが、今、由木委員がおっしゃったのも、京都市は本当に共感するところもあると思うんですが、今度、広域、京都府ということで考えていくと、やっぱり少し違うかなという気もしておりますので、そのまとめ方は難しいなと思うのですが、太田委員はいかがでしょうか。

#### ○ 太田委員

私もいろんな御意見をいただきながら、ずっと考えてまいりました。確かに日本における京都、世界における京都、これを大事にしなければならないというのは、これは一致し



た思いでございます。

一方、関西全体が落ち込めば京都も落ち込むというのがありますし、その逆もあります。今は関西全体が落ち込んでいるという危機感の中で、いろんな現象が起きております。そういう意味では、関西の発展につながって、しかし、私たちの地盤は京都府という地盤に置くというようなことですので、そういう今の御意見をいただきながら、学研都市を含めた京都全体の広域的発展も、これもまた委員長がおっしゃったようなことを考えて、最終的な取りまとめをするべきだと思っています。

1点、中川委員の御指摘の関連でございますが、京都の甘えということで、私は厳しく自戒しなきゃならないと思いますのは、交通網の整備のときに京都は特別だからということで、非常にお金を出すことを渋るんですね。奈良線を今、高速化・複線化を進めておりますけれども、よそのところでは、JRは完全に民間会社ですから、もう採算の合わないところは負担をしてまでしない、というのが基本です。安全面は確かにやりましょうということですが。ですから、よそではJRはほとんど負担なしで、公共がお金を出して整備しているというような実態です。ただ私どもは、それでは京都は済まされないんだ、やはりJRに負担してもらおうということで進めておりまして、余り卑下して、こちらから「いやいや、お金は出しますからやってくださいよ」という言うべきじゃないんですけれども、しかし、やはり交通網の整備を考えれば、「府民、市民も理解した上で公共がお金を出す」という思い切った投資をしないと進まないということもあると思います。そういう意味では、私どもも心してやらなければならないと思っております。

もう1つ、具体的に申し上げますと、関空の面で言えば、委員長がおっしゃるように、今、関西広域連合で広域観光計画を作っておりますので、観光の観点も少し入れて、そういう意味でも、観光の重要性、広域観光、そして関西国際空港アクセスの重要性みたいなものを少し入れて迫力を出していくべきだと思っております。

以上でございます。

#### ○ 柏原委員長

ありがとうございます。関西国際空港アクセスの新幹線というのは中長期目標の中に入るんですね。

#### ○ 事務局

関西国際空港アクセスのまとめのところを見ていただきますと、後半のビジュアルページの＜参考資料＞の箇所ですが、これの2ページ目の下、「【関空へのアクセス改善】まとめ」というところです。ここで、「現況」、「緊急」、「短期」、「中長期」とありますけれども、この「中長期」の項目では、新たな高速鉄道、具体的に言いますと、新幹線型のものを新たに整備すると、ここの「中長期」になっておりまして、概算費用について、下から上までかなり大きな差がありますが、最大で1兆を超えるという数字になるのか、

ということで計上しております。これがいわゆるリニア方式も含めた新幹線を検討しているということです。

○ 柏原委員長

これもやっぱりもっと明確に言った方がいいですね。

それから、これはこの中に入れるのかどうかわかりませんが、中川委員の指摘もありますけど、道路整備とか鉄道整備、もっと官民挙げて推進する組織体、地方に行ったら「〇〇線何とか」って看板がありますよね。ああいう迫力が京都はないと思いますね。これは行政としてはお考えになっていますかね。まだそこまで行っていないですか。

○ 事務局

高速道路については、京都縦貫自動車道、新名神高速道路を含めて、いろんな団体があって、また経済会とも連携して活動をさせていただいております。ただ、一方、鉄道に関しては、必ずしも高速道路と比較すると、まだそういう組織だった活動はできていないということで、こういう提言をいただいたのを受けて、定量的な分析もしていただきましたので、またＪＲ東海等に対しても、ただ単にお願いしますだけではなくて、私どもなりに分析していただいたもの、数字をもって意見交換を申し込みに行くとか、そういったような積極的な活動をやっていきたいと考えております。

○ 柏原委員長

もう１つだけお聞きしておきたいのは、さっきから御指摘にありますように、北陸新幹線は敦賀までルートが決まっていると、敦賀以西は決まっていないと。湖西線ルートは風がきつくて難しいとか、米原ルートは、今は東海道新幹線が混んでおってなかなか難しいとか、いろいろありますね。例えば湖西線がいいなら風の問題というのは技術的にクリアできるのかどうかというような議論、整理というのはできていますか。

○ 太田委員

委員の立場を離れて、京都府の広域交通の観点から申し上げます。

今、実は関西広域連合でも、関西の広域交通をどうしようかということを今もその話をしております。ただ、そこに任しておくわけにはいかないということで、京都府も広域交通の検討会をやっておりまして、その１つが北陸新幹線で、今、中川先生にお世話になっているわけでございますけれども、主体的にやっております。

さらに、今後の話ですけれども、京都府だけではなくて、日本全体のバランスをどうっていくのか。そうすると、先ほども出ておりましたが、国土軸は実際には今１つしかない。かつて、日本海国土軸とか紀伊半島を通過して第二国土軸とかを言われていましたけれども、もう一度、国土軸議論を地方の側からしていこうということで、今、知事会で議論

しております。

その上に立って、日本海国土軸みたいなものも打ち出していかなきゃならないのではないか。広域団体としての京都府としては、京都の北部も含めてどう発展していくのか。北部が発展すれば南部もさらに発展する。そして、関西も発展するというような関連の中で、いろんな施策を打ち出していきたいと思っています。

そういう意味では、北陸新幹線の問題がありますけれども、敦賀までは工事決定がされそうです。それ以降をどうするのかというのは、非常に長期的なもの、そして、現実はどうするのかという、その2つでもって考えていくべきだと。このリニア中央新幹線についても、名古屋までがすぐ通って、先ほどの報告にありましたように、名古屋－東京の方が名古屋－大阪よりも時間的に近くなると、そうなった状況を10年も20年も座視しておいていいのかと。これはやっぱり許されない。そういう意味では、本来ならば「大阪までを同時着工しろ」というぐらいを言わないと関西は落ち込んでいく。北陸新幹線についても2014年度には金沢までできるけれども、その後、当分できない。それで関西はいいのか、というような、そういう時間との勝負といえますか、そういう観点も必要だろうと思います。

とにかく交通の整備について、これは基盤ですので、懸命に取り組んでまいりますし、先ほど、関西国際空港の話にありましたけれども、ここの提言をまとめていただいた関西国際空港アクセスについて運動していくようなものを作っていかなければならないと思っています。

リニア中央新幹線の関係は、リニアの協議会がありますから、ここの「提言」をいただいて、京都経済会と一緒にいるリニアの協議会で、京都市を含めて、どういうふう具体的にしていくのかという相談をまずしていきたいと思っています。

#### ○ 柏原委員長

わかりました。時間をとってしまいましたけれども、最後ですのでお許しいただきたいと思いますが、いろんな御意見をいただきましたので、このたたき台の「提言」をベースにして、私と事務局で字句の訂正とかしながら「提言」をまとめさせていただいてよろしゅうございますでしょうか。そのときに、確認させていただきますけれども、やっぱりベースは「京都駅ルート」を強く書くということだけはよろしいですかね。いろんな問題があるかもわかりませんが、私は「京都駅ルート」はやっぱり強く主張すると。あと、もちろんJR東海との間の妥協点とか、そういう譲歩はもちろんいろんな形で前後あるでしょうけれども、京都の気持ちとしては、ぜひ、「京都駅ルート」を考えて欲しい、ということを基本ベースにしてまとめる、ということでよろしゅうございますでしょうか。

(全員異議なく賛同。)

ありがとうございました。

大変長い時間ご議論いただきまして、ありがとうございました。おかげ様で、私自身は

随分、鉄道についての勉強させていただきました。交通の問題についても勉強させていただくという、非常に貴重な経験をさせていただきましてありがとうございました。委員の皆様には、大変お忙しい時間をお越しいただきましてありがとうございました。これで委員会を閉じさせていただきたいと思います。どうもありがとうございました。

#### ○ 事務局

皆さん、ありがとうございました。委員の皆様方におかれましては、本当にお忙しい中、御出席をいただき、貴重な御意見をたくさんいただきました。ありがとうございます。事務局からも厚く御礼を申し上げます。

この「提言（案）」につきまして、本日、皆様からいただきました御意見を反映させていただきまして、最終的な「提言」としてまとめたいと考えており、今後はいろいろな場面で、行政及び経済会の活動に活用していきたいと考えております。よろしくお願いいたします。

今回、関西国際空港アクセスへの改善及びリニア中央新幹線につきまして、御審議をいただきました。そして、今回、「提言（案）」の取りまとめまで決まりました。本委員会では、一応、今回で終わりということではなく、また新たなテーマが見つかりましたら、そのときにまたお集まりいただきまして御議論をいただき、方向性を示していくという形にさせていただきたいと思います。また、その際には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。