

第 4 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 1 月 26 日 (水)
午後 2 時 30 分～午後 4 時
場 所 ホテル平安会館

1. 開会

○ 事務局

それでは、時間となりましたので、ただいまから第4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。これからの進行につきましては、委員長に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

それでは、委員会を始めさせていただきます。

今回は第4回目の委員会となりますので、よろしくお願いいたします。

本日の委員会の進め方につきまして、事務局からお願いします。

○ 事務局

それでは、本日の委員会の進め方につきまして御説明いたします。

本日の委員会では、まず、これまでの委員会での議論につきましての補足説明をさせていただきます。

次に、関西国際空港アクセスの改善に関する取りまとめの方向性につきまして、御討議いただきたいと思いますと考えております。

最後に、リニア中央新幹線についてです。これにつきましては、昨年12月に、国の諮問機関であります中央新幹線小委員会におきまして「中間取りまとめ」を発表されております。この内容を紹介いたしまして、中身につきまして御協議いただければと考えております。よろしくお願いいたします。

2. 議事（これまでの委員会における議論の補足説明）

○ 柏原委員長

これまでの委員会での議論につきましての補足説明について、事務局からお願いします。

○ 事務局

それでは、資料2によりまして、これまでの委員会での議論を踏まえまして補足説明させていただきます。

まず、奈良市附近の技術的な優位性について御説明いたします。

東京―名古屋間のルート決定につきましては、建設費と効果について総合的に評価されまして費用対効果が重視され、中央新幹線小委員会の「中間取りまとめ」でも、その旨が

述べられております。

奈良市附近と京都との比較をするのであれば、評価項目や条件などにつきまして、定量的で総合的に判断される必要があるものと考えております。

次に、路線に関して、トンネル区間と地上部の割合等ですが、東京－大阪間 438 キロと想定されておまして、うち 126 キロが地上部、312 キロがトンネル部となっております。約 7 割をトンネルが占めることになります。

建設費につきましては、トンネル及び地上部の個々の建設費については、まだ示されておりませんが、全体で約 9 兆円とされております。また、中間駅の建設費は、地下駅の場合は 2,200 億円、地上駅の場合では 350 億円との概算試算がされています。

また、リニア中央新幹線の上下線の離隔距離につきましては、中央新幹線小委員会の資料からの抜粋では、現行の新幹線上下線の中心線の間隔が 4.3 メートル、トンネル断面に必要な横幅は 9.5 メートルです。一方、リニア中央新幹線では上下線の中心線の間隔が 5.8 メートル、トンネル断面の必要な横幅が 12.6 メートルとなっております。図面にありますとおり、リニアの車両の方が、幅、高さともに現行の新幹線よりも小さいのですが、上下線の間隔、トンネルの断面ともに大きくなります。

最後に、道路特定財源についてですが、揮発油税収などの使い道を道路整備に限っていた道路特定財源制度を廃止されまして、平成 21 年度から道路特定財源はすべて一般財源化されております。

以上でございます。

事務局から一言お断りさせていただきます。

本日、配席の中で、上村委員には、御都合をおつけいただきまして急遽御出席をいただいております。配席図に載っておりませんが、失礼をいたしました。本当に申し訳ございません。

○ 柏原委員長

それでは、今の補足説明について何か御質問、御意見ございませんでしょうか。

大阪や奈良の駅では地下になるのでしょうか、地上に上るのでしょうか。

○ 事務局

そのあたりの情報については、まだ正確に出ておりません。ただ、いわゆる「奈良市附近」の駅がこういった位置になるのか、それによって、駅が大深度地下になるのか、もしくは地上になるのかということにかかってくるのかなと思います。現時点では、明確ではございませんが、近鉄奈良駅などのように、そういった市街地の中であれば、地下しか選択肢はないと思います。

○ 柏原委員長

京都へ駅を持ってきた場合は、京都近辺から新大阪とか梅田とかまではもう地下にならざるを得ないのでしょうか。

○ 中川委員

そうですね。その幹線の範囲になりますけれども、大深度地下になるかと。

○ 柏原委員長

学研都市の問題というのは、奈良でもいろいろ考えておられると思いますが、京都の場合でも、京都府側の学研都市に来るかどうかということも一つの選択肢であるかなと思います。ある程度、声も上げていかないといけないと思いますが、「京都に来てくださいよ」という程度のことは言えますけど、それ以上のことをどういうふうにしていくのかということですね。

このリニア中央新幹線の問題は非常に微妙ですが、駅ができることによってその地域が活性化するという事は間違いないと思います。そうすると、学研都市の京都府のあの辺りは、駅ができてよくなれば、京都府域の南部が活性化するという事も考えられますね。奈良市周辺ですと、遺跡の問題で多分ものすごく難しいと思いますので。

京都の場合、直接京都駅に入れるかどうかということも一つの選択肢としては当然あるわけです。それを積極的にそれ一本に絞って訴えていくのか。

それから、大阪の方も聞いてみましても、素人考えで言うと、新大阪で山陽新幹線につないでいくのが当然のように考えていましたが、どうもそうではなくて、大阪の財界の中では「これは東京～大阪間の話だから梅田へ出るべきだ」というような意見もあります。将来のことなのでわかりませんが、費用の問題など、いろいろ条件もありますので、それらを踏まえて、京都の意見というものはどういうふうに集約するか、最後の委員会でまとめていく必要があるかと思います。

○ 事務局

はい、わかりました。今、委員長から、非常に示唆に富んだお話をいただきました。確かにいろいろ検討すべき課題は多々あるかと思います。また、関西として何が一番いいのかというようなことも十分議論していただきたいと思っておりますので、またそういったことも含めてまとめてまいりたいと思っております。

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、次に移らせていただきますが、リニア中央新幹線の問題よりももっと近くで、我々のいろんな活動に影響があります関西国際空港へのアクセスの問題について、方向性、方向観、そういったものについて事務局から説明をお願いします。

○ 事務局

それでは、お配りしております資料 3 に基づきまして、関西国際空港アクセスの改善に関する取りまとめの方向性について、御説明をさせていただきます。

まず、「現状と課題」といたしまして、関西国際空港は関西の国際的なゲートウェイとして、観光面また産業面において大きな役割を果たしているということが言えます。

京都と関西国際空港とのアクセス手段は、公共交通機関として代表的な特急「はるか」がありますが、所要時間が長いことが問題となっております。この京都と関西国際空港とのアクセスを時間短縮すること、これが急務であるということを述べております。

次に、「はるか」の所要時間の現況のばらつき、それにつきましては従来から御説明させていただいているところでございますが、列車ごとの所要時間には結構差があるというのが、これで見えていただいております。

次に、特急「はるか」の、特に下りの列車の平日の所要時間について、グラフで示しております。これで見えていただいてもわかりますように、朝夕のラッシュ時にかかる列車が、特に時間がかかっております。中でも、飛行機の出発のピークに当たるお昼前に関西国際空港に到着するもの、それからビジネス等で諸外国から帰ってきて京都方面に来られる方、そういった朝夕の部分に特に所要時間が長く、非常に使いにくい状況だと言えます。

次に、現状の課題に述べた問題点の解決方法、いわゆる課題に対する方向性です。

短期的な目標として、この特急「はるか」が走っている路線が、例えば、通勤列車が過密であるとか、貨物線など非常に線形の悪い区間を走っているとか、悪条件が重なっているということに注目いたしまして、まずは、これらの路線の改善をして、せめて「はるか」がベストの状態、すなわち最速で走れる列車の所要時間に統一できないかということに進めてまいりたいと思います。

これにより、ビジネス用途の時間帯で見ますと、約 15 分以上の時間短縮の可能性が出てくるということで、現状の「はるか」に対する認識も変わってくる可能性があるかと思っております。

中期的には、抜本的な対策といたしまして、大阪市内で計画されています新線であります「なにわ筋線」を利用することによって、「はるか」が非常に高速で走れるようにするという事です。これが現実のものとなると、京都から関西国際空港までの所要時間は 60 分台とすることも可能で、それを目指していきたいと考えております。

長期的には、さらに新幹線なり、リニアなり、こういったものの専用線を新しく建設をして、抜本的な解決を図るということでございます。

こういった「はるか」の時間短縮メニューについて、資料では、短期目標、中期目標についてどの程度の改善が見込めるかを検証しているところでございます。

これらのことをまとめております「関西国際空港へのアクセス改善のまとめ」ということで、費用についても試算をいたしました。短期目標の場合で約 500 億円、中期で 2,000 億円から 4,000 億円、そして長期の場合ですと 4,000 億円から 1 兆 8,000 億円程度になるという試算をしております。この方向性で進めたいと思っています。

最後に、今後の進め方でございます。関西国際空港アクセスの改善についての取りまとめとしまして、1つ目として、関西国際空港へのアクセス改善は、京都のみならず、近畿地方各府県にとってメリットがある、ということが言えると思いますので、関係する各府県や鉄道事業者が協働して問題解決に向けて取り組む必要があるということです。

そして、2つ目ですが、我が国においては、鉄道整備にかかる予算が道路予算と比較して不十分であることから、本来であれば、早急に改善されるべき鉄道整備がおざなりになっている事例が散見されております。国に対して、鉄道整備予算を十分に確保し、もって必要な鉄道整備を推進するよう強く働きかけていくことが求められる、としております。

これらの2点を踏まえまして、1番目として「目標については、アクセス改善の実現に向けて、関係機関への働きかけ及び要請を実施すべき」。2番目として「中・長期的目標については、京都のみならず広域的な視点に立って、関西の広域交通として議論を続けていくべき」、このような取りまとめを考えております。

○ 柏原委員長

関西国際空港へのアクセスの問題は、すぐには解決しにくい面がありますので、段階的に整備、改善を進めていくこととなりますが、第1回の委員会で、いろいろな委員から御意見がありましたが、定時性といいますか、時間が60分、70分でもきちっと決まった時間で運航できることが最も大事だという御意見もございました。その辺はいかがでしょう。

○ 上村委員

本当に、この「はるか」は、関西国際空港の飛行機の出発の時間と連動するもので、特に朝の9時半、10時ぐらいに出る飛行機が結構多くありますし、それに間に合わそうと思うと、どうしても6時台、7時台に乗らざるを得ないのですが、そのあたりが通勤時間と相まって、もう全く泣きそうになるぐらいお手上げです。外国人の方もたくさんいらっしゃるのですが、外国人の方は、どうして遅れるのかの英語の放送もないし、また車掌さんもきちっと英語で説明できるわけでもないというので、これから関西国際空港、特にロー・コスト・キャリアとか、中国向けとかアジア向けとか、ますます便を多くして、そしてアジアの成長等を見ながら、日本にも、特に関西方面にたくさんの人を、観光客を含めて呼び込もうというときに、京都というのは観光面から外せないところですが、「はるか」の定時性、とにかく逆算して乗るわけですから、乗る方は、定時性が保証されなけれ

ば飛行機に乗れません。あと、これは関係各方面にそういった要望をするというよりも、特にＪＲです。ＪＲ西日本に協議をしていただいて、ということをぜひやらなければいけないんじゃないかと思います。

でなければ、関西国際空港から京都、京都から関西国際空港に行く団体が全部バスだということになってきます。今度、ダイヤ改正で「はるか」が減便しますが、「はるか」に乗らないからまた「はるか」を間引きする、「はるか」をまた間引きして利用客が少なくなるから採算が悪くなると、悪循環していきます。そこはぜひ、きちっと利用できるようにということをお願いしたいと思います。

それから、中期的には、「なにわ筋線」も、いつ頃かというと少しまた先かも知れませんが、これはぜひ大阪の方とも、同友会も「なにわ筋線」の早期開通に向けていろいろ動き出していると思いますし、ぜひ一緒になってやらなければいけないと思います。その働きかけというのは、具体的な働きかけにぜひ持っていきたいと思います。

○ 黒田委員

関西国際空港へのアクセスは「抜本的に何らかの方法で解決しなきゃいけない」というのは、もう関西全体が合意しているところだと思いますが、現行の「はるか」については、特にＪＲが、尼崎で脱線事故を起こされて以降、ダイヤの大幅な余裕運行といえますか、停車時間もものすごく長くって安全確認をやるという方向で運行しておられます。もっと短縮して速く、ということを思うんですけど、それは当然安全確保上やむを得ないことだとも思います。

その関西国際空港へのアクセス改善ということ、リニア中央新幹線と引っかけで議論する場合に、多分一番いいルートは、「名古屋から京都へ来て、大深度で大阪に向けて、さらに関西国際空港まで延ばしてくれる」というのが一番良いのでしょう。ただ、空港が考えているリニア中央新幹線のターミナルなどは、ターミナルとしてのＪＲ東海の収益がどの程度効果があるのか、ということで判断されてしまいます。ですから、もしやるとしたらＪＲ東海と連動して関西の財界なり自治体なりが組んでやろうというような、一つのプロジェクト提案みたいなものを出す必要があるのかなと思います。

ＪＲ東海は、今の予定されているルートで行ってしまいますと、在来新幹線のダイヤは、京都にとって、おそらく不便になる。で、「のぞみ」の客を全部取り入れないと採算がとれないということになりますので、運賃も競争運賃に設定されるでしょうし、時間も圧倒的に違うから、在来線の利便性が今よりどっと悪くなる。そうすると、ルートから外されたら今の悪いという状況ではなくて、もっと悪くなるという可能性が非常に大であるということを考えておかないといけないと思います。ですから、そういう意味では、ルートを外されたら、「在来の新幹線があるからそれほどでも」と思っただけはいけません。もうむちゃくちゃ変わると、そういう認識をまず持つておかないと、京都・滋賀・兵庫の人はみじめになるのではないかなと思っています。

○ 柏原委員長

関西国際空港の問題とリニア中央新幹線について、ちょっと調べてみましたら、大阪から関西国際空港を通過して徳島へ向けて、高松、松山、大分ですか、あっちへ通る鉄道線というのが書いてあったんですね。こちらの新幹線も非常に重要な問題ですので、このリニア後からと言いますが、短期的、中期的、長期的な目標設定と、それから今、黒田委員からおっしゃっていただきました新幹線のアクセスの問題でもあります。その辺につきまして太田委員いかがですか。

○ 太田委員

本当に関西国際空港アクセス改善は大事な問題だと思います。京都経済界の方といろいろ雑談する機会がありまして、この話で盛り上がっておったのですが、今、東京から、もちろん羽田は整備されましたけども、成田でも所要時間は36分ですか。ですから「東京圏から2つの国際空港が非常に便利で強化されている、それに対して関西国際空港は…」という話題になっていたのです。もちろん安全性というのは必要ですけども、1分でも2分でも既存の状態で設備投資をしなくてもできる工夫というのはないのでしょうか。それが出るとは言いませんが、短期・中期・長期の、短期のそのもう一つ前段階で、いや、1分も早くなりますよとか、定時性がもうちょっと確保できるとか、そういう工夫を求めるというのは、現実的に難しいのでしょうか。

○ 事務局

辞任されました須田（寛）相談役からも第1回目、第2回目の委員会で、お話がありましたが、既存の線をつないで走らせていることから、特に京都－大阪間あるいは大阪環状線の部分もそうですが、通勤列車の間を縫って走りますので、速くするというのは、今の状態からは難しいのかなということを考えています。

○ 上村委員

私は、やり方はあると思います。先ほど、黒田委員がおっしゃいましたように、尼崎の事故以来、本当に、鳥がぱっと飛んでも停めるという、すごい慎重になっていらっしゃるというJR西日本のせいもあるのですが、それに対して、ダイヤの乱れの復旧の優先順位について、まず新快速が最初に動くのですね。そういう場合に、まず新快速を優先させていらっしゃるのですね。その次が快速、そして各駅停車、その後「はるか」です。私もそれはちょっと優先順位が違うんじゃないかと。人数が多いですので、通勤時間帯に新快速を優先させるというのは、皆さんが企業や学校に遅れないようにというのはわかるんですが、その次ぐらいにはやっぱり「はるか」でしょう。でないと、飛行機の時間がありますので。ところが、復旧するのに遅れたときに見てましても、各駅停車にまで全部抜かされていく。やっと各駅停車が復旧してから、やっと「はるか」が動き出すという、この優先

順位を何とかもう少し変えるというのは。ＪＲさんのいろんな事情もあるかとは思いますが、私がたまたま乗ったときにそうだったというだけですけれども、何かやはりダイヤに対する運用は工夫の余地がある。線路を貨物線から環状線に入って、それはもう同じことですね。環状線を先に復旧させるのか、「はるか」が一番後回しなのかというのもあると思いますし、線路は変えられないけれども、一旦何かが起こったときの待ち時間に対する復旧スピードの「はるか」の優先順位ぐらいのことは、私はおおよそできると思いますので、ぜひそういったことを忌憚なくＪＲ西日本と話し合うような場面が必要です。もちろん現場は、こんな事情がある、あんな事情があると思いますけれども、そんなふうには外からは感じています。

○ 太田委員

これをまとめていただいた後は、どこまでできるかというのがあるんでしょうけれども、そういうことも含めて行政の側も、特に滋賀県とは同じ環境といいますか、多分非常に困りでしょうし、そういう連携もしながら、そしてまた経済界等とも一緒になって、ＪＲに十分お願いをしていくということは必要ではないでしょうか。

○ 由木委員

私の感想も皆さんのおっしゃることと全く同じです。私は、関西国際空港については、京都市も関わりが一步も二歩も出遅れていたかなという気がしますので、こういった方向性に沿って、府とも協力しながらやっていきたいと思います。

別の視点からの質問ですが、こういうメンバーで、項目が関空へのアクセス改善といったときに、「はるか」のことだけ書いていいのかというのがちょっと心配です。もしそれであれば、「はるか」に特化して提言すればいいとは思いますが。

ただ、関西国際空港へのアクセスというのは、道路を取り入れるかの問題はありますけれども、京都から関西国際空港までのバイパスの料金が、行き方によって若干違う問題とか。阪急と南海とが関西国際空港へのアクセスを改善するといったことが報道されていますが、これをどう考えるかということです。時間はかかるけれども安い料金で、ロー・コスト・キャリアを選択されるような方は、阪急とか南海を使っただけのように利便性を向上されるような記事を目撃したものですから、もう少し幅広い観点からの関西国際空港へのアクセスに対し、コメントする必要はないのでしょうかというのが質問です。

それと、もう一つは、アクセスと利用増と関西国際空港の魅力の増進というのは裏表の関係にあるような気がします。いくら「はるか」を定時化しても、今の関西国際空港の魅力では、本当に「はるか」が満杯になるまでお客さんが乗ると思えないので、やはりオール関西で考えるときには、関西国際空港の魅力をもっと高めることが少しでも必要なのかと、もう一つ考えると、ＪＲは、多分、空港と親和性がないというのか、ライバルだと思っている節もあるので、多分結節がよくないのだと思います。要は、地域で見たと

きの総合的な交通のあり方みたいなものを、私鉄とか、先ほど黒田委員がおっしゃった新幹線と在来線の関係とか、御指摘をいただきながら、少しずつ市内も改善しようと思っ
ていますが、関西で見たときのそういう視点というのも、今後、議論していく必要があるよ
うに思います。別の観点からの質問で申しわけないのですが、「はるか」だけの話をし
ていいのかということだけ、確認させてください。

○ 事務局

今幾つか御指導をいただきました。ここで、「はるか」のみを議論している形になっ
ていますが、実は、「はるか」以外の他の鉄道アクセス、それから、いわゆる空港バスを
含めた道路アクセスということについても、検討は事務局としてはさせていただいており
ます。

特に、道路のことに関して言いますと、いわゆる京都高速道路と第二京阪道路、これが
門真のところまで全通いたしました。これで、一定道路ネットワークとしてはほぼ完成し
た形になっているのかなと思っておりますので、鉄道アクセスと比較した形での道路の場
合は、また高速バスの場合は、というのは、それは検討する余地はあると思います。

ただ、今後どう改善するのかという点については、今のところ、すぐにアクセスでプラ
スになるところというのが私たちでは思いつかなかったもので、そういった改善という面
については資料として載せていない、そういう状況です。

それから鉄道の方です。昨日、地下鉄堺筋線と阪急京都線の相互乗り入れで、天下茶屋
一河原町間直通の列車を走らせるという記事が載っておりました。このルートは、以前に
この委員会の中でも、広軌の鉄道をもっと活用すべしという御意見をいただいていた中で、
阪急京都線は広軌高速線です。堺筋線に乗り入れるという形で、現在もネットワークとし
てはあります。ですけれども今、いわゆるロー・コスト・キャリアの問題がありましたけ
ども、値段の面で言いますと、明らかに安いんです。今、「はるか」を議論させていただ
いていますが、これはあくまで定価ベースでございしますが、先ほどの 75 分から 100 分間
という所要時間で 3,260 円程度、特急料金を合わせてかかります。

それに対しまして、阪急線経由、河原町から淡路そして堺筋線を通して天下茶屋で南海
への乗り換えルートで行きますと計 1,550 円。南海の特急「ラピート」に乗りましても
2,050 円、約 2,000 円という、こういった非常に安い料金で行けます。ただ、所要時間が
待ち時間を除いて 100 分程度はかかります。ただ、100 分といえば「じゃあ『はるか』の
一番遅いときと変わらんじゃないか」ということも事実です。だから、「はるか」の一番
遅い時間帯との比較なら、安いコースを利用しても変わらないじゃないか、というのは、
一つの大きな問題提起だと思います。また、「『はるか』はもっとスピードアップしない
といけないよ」という、そういった根拠になるのかなとも思っています。

確かに、そういった他の鉄道アクセスのルートについても、十分議論といいますか検討
していかないといけないのですが、ただ、我々がここで議論するのは、どちらかというと

スピード、時間距離の短縮ということを一番に思っていますので、そういった意味ではやはり「はるか」の高速化というのが効果的なのではないかと。いわゆる「乗り換えなし」ということが基本です。従来もいろいろ御意見いただいた中で、やはり乗換抵抗という部分もありますので、直通で行ける「はるか」ということは、やはり一義的に考えています。

ただ、この堺筋線ルートは、乗り換えは天下茶屋での一回だけで、天下茶屋の地下鉄の駅は南海の駅の真下にありまして、便利な乗り換えですので、そういったことも視野に入れつつ検討はする必要があるかなという思いがあります。

○ 太田委員

関西国際空港の関係ですけども、これは近畿の各府県、町村も含めて、皆さんも何とかならないかということは一貫していると思います。これは近畿の自治体でも議論になっていることです。それから関西広域連合の観光関係が、京都府が担当するという事になって、今後、広域観光計画を作っていく作業に入ってきておりますので、そういう中でも触れられることは触れていって、関西国際空港の魅力がさらに増していくというような意思表示はしていきたいと思っています。

○ 柏原委員長

太田委員に質問しますが、道路財源が財源化しまして、最初に中川委員から御指摘がありました、道路は道路財源でずっと進めてきたけども鉄道に回る費用、お金の部分が非常に小さいと、こういうお話がございましたが、この議論を進めていくにつきましても、財源の問題が一番大事な問題になりますね。道路特定財源の一部というか、鉄道に回していくという、そういう方向観というのはありますか。

○ 太田委員

私どもも、道路も必要なところは公共投資でするし、しかし確かに中川委員がおっしゃるように、私自身も、ちょっと日本の場合バランスを崩してきたなという思いがございます。歴史的経過もあります。それにつきましても、私ども問題提起はしていきたいと思っています。

○ 由木委員

この間までは、道路特定財源という議論ができたのですが、道路特定財源はなくなって、一般財源化されてしまいましたので、その部分もあわせての話は、今、主張としては何を言っているのかよくわからないという時代になっています。むしろ、私は先ほど申しましたが、例えば 50 年後、100 年後をにらんだ交通体系を、関西としてどうあるべきかを考え、そこにどう投資を呼び込むかというアプローチでないと、道路のお金が今までたくさん使われていたのは、もともと時代背景として右肩下がり時代であり、お金のない時

代ですから、少し鉄道にもという話ではなく、アプローチの仕方を変えて財源論をしなければいけないと思っております。今後、環境税といった話も出てくると思いますので、環境の問題とかも含めてやっていくことなどが考えられますが、道路特定財源という名称はいささか、という気はいたします。

○ 中川委員

これまでの中で出てきましたさまざまなことについて、コメントをさせていただきたいと思えます。

まず、先ほど上村委員からお話がありました、「はるか」の時間の分布というのは、明らかに優先順位の話ですね。走れば走れるはずのところを「混雑しているからゆっくり走る」というのは、これは優先順位が低いからそうなるわけで、優先順位を上げれば本来の走りでおかしくないはずです。普通は特急優先のダイヤになっていて、他の線ではみんなそうになっているわけですから、そこはやっぱり「こういう実態になっていて、それで非常に使いにくくなっている」ということを訴えていって、優先順位を少し変えてもらおうという、これはやっぱり声を上げていったほうがいいのではないかと思います。

JRの方から見ても、それがプラスになるような形に。つまり、特急である、優等列車であるということで、通勤客なども利用できるような形態も考えられると思います。もちろん「はるか」のスピードを上げれば他の列車にしわ寄せがいくということにはなるわけですが、それでも総合的に考えて幾つかの方法もあり得るのではないかと、改善の余地はあるのではないかと思います。このデータを見ますと、あまりにも所要時間の変動が大きすぎると思います。

それから、先ほど委員長からお話がありました新幹線ですね。私が言いましたのは、四国新幹線の基本計画路線のことですが、その当時は、関西国際空港はまだ計画がなかったですから、関西国際空港を通るというわけではないですが、今ある関西国際空港のそばを通っていくような基本計画路線はでき上がっていますので、そういう意味では、今議論されている中央リニア新幹線も同じ基本計画路線ですから、立場上全く同じであるということです。どちらも、もともとの構想としては中央新幹線などと同じレベルで進んでいてもおかしくないはずのレベルであるということが言えるはずです。

そこで、一つあるのは、空港への鉄道アクセスが、関西国際空港ができて、「はるか」が走り始めたころは、これは世界の中でもかなりサービス水準が高いレベルであったと思われませんが、その後、世界の多くの空港に高速鉄道が乗り入れることがどんどん進んでいる中であって、今の「はるか」はレベルが高いとは言えない。このままでいくと、次々と多くのところに抜かれていくのではないかと思います。40年間も基本計画のままほったらかしにして何もやる気がないという、こういう状態で本当に世界の流れについていけるのかということも議論をしていくべきものではないかと思います。

新幹線だけでなく、もう一つの選択肢として「なにわ筋線」というのが出てきまし

たので、「なにわ筋線」はかなり使えるツールという選択肢ももちろんあり得ると思います。この「なにわ筋線」の話は、この話だけではなくて、日本の多くの事業を見ておきますと、「言い出しっぺが負担をしなければいけない」という構造になっている部分がありまして、恐らく京都府や京都市が「なにわ筋線」に大きな声を上げられないのは、大きな声を上げると、お金を出せよと、こう言われるんじゃないかという心配もあって、ちょっと躊躇しておられる部分もあるのかも知れませんが、多くの事業が、みんなやりたいと思いつながら黙っている、恐らく負担が回ってくるのが嫌だから黙っているという、こういう構図になっていて、結局何も進んでいけないというようなことが起こっていると思われます。

ですので、そういう意味で、やはり必要なものは必要だという話はしていくことは大事だと思います。その後また財源はだれが負担するのかというようなことは起こってくるとは思いますが、それでもまずやっぱりプロジェクトとして必要であるということを主張していくというようなことはしていったほうがいいのではないかと思います。このままだと、「なにわ筋線」は非常に厳しいかもしれない。財源が見つからなくて、みんなやりたいと思っているけれどもできないという状況になっていますので、全体として一大プロジェクトであるという発想で議論をしておくべきではないかと思っております。

最後に、財源の話ですが、明らかに日本の鉄道財源は、もう本当に貧弱過ぎます。明白に貧弱過ぎます。国鉄をＪＲに改革した後、「社会資本としての鉄道を誰の責任で誰の負担で作っていくのか」という、こういう議論が全くなかったんです。ですから、ＪＲが自力でできるようなものだけが少し進んでいます、そうでないものは進んでいないという状況で、これもやっぱり世界のレベルから見て明白に遅れ始めていると考えられますので、やっぱり国全体として考えていかなければいけないことじゃないかなと思います。

道路財源については、制度上は一般財源だということだけの議論ではなくて、実際には道路ユーザーが負担をしている財源ですから、ある程度負担者に対してメリットになるようなことに使うという考え方はあり得ます。道路財源を一般財源にしている国もあれば、交通整備財源にしている国もありますけれども、基本的にもともとの負担者はそういうものだということと理解されていて、やっぱりその人たちにとって有利なものに使って、つまり、広く交通の便に資するためにそのお金を使うというのが基本的な考え的になっていると言えます。日本でも鉄道整備を含めた交通財源全般についてもっと議論される必要があると思います。

○ 柏原委員長

本当に、何をやるにしてもお金がなかったら、事は進みませんので、その辺のことも踏まえた方向性が必要です。

他に、この問題についてはいろいろと御意見もあろうかと思いますけども、一旦この辺で議論は終わりたいと思います。関西国際空港アクセスを便利なものにする方向というも

のをよく考えられて、それを実現していくということですね。体制が違いますので単純比較はできませんけど、中国の上海～杭州間の高速鉄道は、2年ほどで出来上がったと聞いています。上海～北京がまた近々完成するというようなことも聞いています。日本では、40年経って、まだこれから30年ということですから、民主主義というのは時間がかかるなということはわかりますけど、もうちょっと何とかならないかという気はします。その辺もひとつ踏まえて、方向性を出したいと思います。

それでは、この関西国際空港アクセスの問題について一応これで終わらせていただきたいと思いますので、最終回に向かって取りまとめをお願いしたいと思います。

4. 議事（リニア中央新幹線について）

○ 柏原委員長

次に、リニア中央新幹線につきまして、どういう状況なのか、事務局からお願いします。

○ 事務局

それでは、資料4に沿いまして御説明いたします。

国の中央新幹線小委員会は、この「中間取りまとめ」を基本に、今年の春ごろに取りまとめ、答申というように流れると聞いております。

本日御議論いただきました内容を、本委員会といたしましても取りまとめに反映させていただきますとともに、国の中央新幹線小委員会にも発信をするなど、京都としての主張をさせていただきたいと考えておりますので、よろしくお願いいたします。

資料4ですが、「中間取りまとめ」の位置づけに続きまして、「中央新幹線整備の意義について」とあります。ここでは、東京－名古屋－京阪神の三大都市圏を結ぶ高速鉄道路線の充実を目指していることが述べられております。三大都市圏のみならず、その他の地域の振興にもつながると述べております。

次には、東海道新幹線の新たな役割が発生すること。三大都市圏を直結することで国土軸に大きな変化があらわれるものと、日本の鉄道技術を世界にアピールできること、などがうたわれています。

また、走行方式につきましては、超電導リニア方式を採用することを述べています。

次には、東京－名古屋間については、直線的な南アルプスルートを採用すること。路線の営業及び建設は、ＪＲ東海が主体となるということがうたわれております。ルートに関しましては、今回は東京－名古屋間で議論のありました、長野県内部分について述べるにとどまっております。この委員会で議論しております名古屋－大阪間については、この「中間取りまとめ」について特に触れられておるわけではございません。

続きまして、6の附帯意見です。これは、諮問を受けました事項には直接は該当しない

が、小委員会のほうで特に重要と考えられると判断した事項を述べたものです。その、特に重要と判断した第1番目が、大阪までの開業を前倒しすることが重要であると述べております。やはり大阪開業を実現することによりまして、中央新幹線の整備効果が高まると、これも我々が主張しているとおります。あわせて、名古屋から大阪までの整備が早くなるように、国際的な優位性を確保するためにも、大幅なコストダウンが重要であるとしております。

また、③ですが、空港アクセスの関係、高速鉄道の話と関連しますが、三大都市圏において国際拠点空港と、アクセスの利便性を確保することについて触れております。

次には、環境への配慮、技術力の活用に続き、駅の数を少なくすること、駅のアクセス圏を拡大すること、沿線地域との協力関係の早期構築といった内容が触れられております。また、三大都市圏相互の移動が容易になることから、東京一極集中を避けるためにも、特に、関西圏が中央新幹線の具体的な活用方策を、関西圏全体で検討して、戦略的な地域づくりを行うことが極めて重要、と述べております。

最後に、国に対して、中央新幹線整備及びその効果を踏まえた国土政策、交通政策全般の検討をするということが述べられています。

以上が、「中間取りまとめ」についてですが、あわせましてもう1枚、資料6でお渡ししております、京都駅からのアクセス時間につきまして、簡単に御説明いたします。

この資料6につきましては、先の委員会で検討いたしました比較検討ルート、京都から奈良までの間、ここでの幾つかのケーススタディをしたときの駅の想定位置につきまして、現在の京都駅からのアクセス時間について検討していたところです。京都市と奈良市の中間付近、そして奈良市附近、学研都市、奈良市の3都市につきまして現状を検討しています。いずれも、主なアクセス手段につきましては、JRの奈良線と近鉄の京都線になるかと思われます。

JR奈良線につきましては、現在、日中に「みやこ路快速」という快速列車が京都～奈良間で運行しております。一方、近鉄京都線につきましては、特急列車が京都～近鉄奈良間を約35分で結んでいます。いずれも、昼間時間帯は1時間に2本の運行間隔となっております。これらについて比較した表を作成いたしました。

これらについて検討いたしますと、まずはJR奈良線の評価が良くありません。奈良線については、現在まだ単線区間が多く存在してします。高速運転のネックとなっていますので、複線化ということが何より必要かと考えられます。

また、リニア中央新幹線開業の折には、JR、近鉄ともに京都からリニア中央新幹線の駅までの速達列車、新幹線駅へのアクセス列車を新設することが必要と考えています。京都からのアクセス手段を確保するということでは、近鉄京都線が現在、市営地下鉄烏丸線と相互乗り入れを実施しておりまして、現状では近鉄奈良駅までの直通急行が運行されております。市営地下鉄からリニア中央新幹線の駅まで直通の速達列車の新設というのにも検討の余地があるのかなと思っております。

以上、資料につきまして簡単に説明いたしました。

○ 柏原委員長

まず、最初の頃の議論では、当然京都駅へ出るべきだという意見も多く出ていたと思いますが、いろいろと検討してまいりましたときに、その１本だけで主張していったのかどうか。京都と奈良の中間点という選択肢もあるのかな、あるいは学研都市もあるのかなと。京都府域を考えると、行政区でいくと、京都駅に来るのは京都市としては絶対いいという御意見があると思いますけど、京都府全体で考えたときに、学研都市に駅を作って京都府南部を開発するという発想も大事ではないか。そうすると、そこは奈良でも、学研都市でも、いいじゃないかなという面もあるかと思います。どうしても京都駅を通すという方向観でいくのかどうか。ほかに妥協する面があるのかどうかと、こういう面について御意見をいただきたいと思います。

○ 上村委員

皆さん、もう今さら遅いとは言われますが、まずは「京都市内を」という強硬案を言ってみるべきだと思います。

というのは、やはりリニア中央新幹線は、京都から乗る人のことを考えていますが、むしろ京都へ来る、利用者の方々にとってどこがいいと思うか、ということが大きいと思います。京都へ来る人が年間 5,000 万人、京都府も入れれば 6,000 万人、7,000 万人になります。その全国から、あるいは世界に京都に来る人の視点というのが、今までずっと、作る側、供給側の理論で立てられておりまして、もちろん昭和 47 年における決定とか、それから昭和 48 年の区域を奈良県の北側か、そういう決定もその時点にされているわけですが、しかし昭和 47 年、昭和 48 年に今のような世界というのが全部想像でき切ってなかったときだと思います。携帯電話もなかったですし、それこそインターネットもまだなかったですし、そういう時代に決めたこと、また作りやすい内容と。この話を先日もこの「中間取りまとめ」をつくった家田先生にちょっとお話をしたんですが、「10 年遅かった」とおっしゃるんです。「なんで 10 年なんですか」というと、「いやもうね、三重県や奈良県は期待しちゃってるからね」と、こうおっしゃるんです。でも、そういうことなんですかねと言っていた。

もう一つは、やはり地形的なことがあって、三重、奈良を通るルートで大阪に入る方がやはり最短距離で地形的な勾配が少ない、ということ。当時、測量した結果も出ているから、京都を通るとなると、もう一度「鈴鹿山脈をどうするんだ」とか、ルートがでこぼこするという、そういうことをおっしゃっておられましたが、私は「まず京都」、恐らく言っても無理よ、という意見はあるかも知れませんが、まずはやはり利用者の方々にとってどうなのかという視点を、もう一度、次なる国土軸の大きなリニア高速鉄道をつくる場合に、視点が抜けているのではないかとということを訴えたいと思います。

それから、奈良との中間地点だとか、学研都市だとか、その考え方も現実的にはおりにこないのかもしれませんが、まずは京都市内で付けて、それなら中間地点までリニア中央新幹線をつくってくださいと、この問題、22 分とか 40 何分かかかるんじゃないくて、それこそ京都駅から中間地点まで 10 分内で行けるように、この間のリニアをセットでつくってくれというような表現に持っていったらどうかと思います。まずは、今さらというふうに言ってしまうしないで、まずそこからでないと、中間点においてもいい案は開かれないというのが、まず1点でございます。

それからもう一つは、この小委員会の中でも、関西がしっかり関西圏で検討して戦略的な地域づくりをやるよというのをここにうたってあるんですが、確かに、2027 年に名古屋まで行って、45 年に大阪ということであれば 18 年間、この間ブランクがあるわけです。この 18 年の間に、首都圏に対して関西圏自体が非常に遅れをとるんじゃないかという気がします。ですから、2027 年に前後してこれができるようになってくるという前倒しを、やっぱり広域連合を含め関西圏で声をあげるべきでしょう。多分、これを言うと、北陸新幹線が遅れるというか、北陸新幹線に先に費用を回さなくちゃいけないから、関西圏への財政的なところへは、そっちのほうを先延ばしをすると北陸の費用が食ってしまうからというような意見が出てくるかもしれませんが、むしろあれもやりこれもやりというような、むしろ次代を先取りするような、このリニア中央新幹線をてこに、やはりもう一度、日本の国の成長戦略を考えていくという意気込みを持って。この間、胡錦濤さんがアメリカに 450 億ドルの買い物をすると行かれたときの中に、どういう買い物をなさるのかなと思って、その中の品目を見てますと、もちろん飛行機が、ボーイングを 200 機買うというのもありましたけれども、その次に多かったのが鉄道部品です。結構アメリカは鉄道部品をたくさん生産していて、アメリカの鉄道部品を中国が買って、それをまた中国がアメリカに売り込むというような戦略を立てているらしいんですけども、言いたいことは、リニアを前倒しに、アメリカからもたくさん鉄道部品を買って、リニアに必要な部品を買って、そして世界全体の成長戦略に早く持っていくというようなことで、関西圏を 2027 年に合わせて前倒しをしていくということと、「まず京都だ」と言ってから妥協点をとるべきです。

○ 黒田委員

国の小委員会で、関西で独自の地域戦略を考えて、その中で、「新幹線ルートということとを位置づけて考えるべきだ」ということは、コメントとして言っていますが、まさしく私もそうだと思います。関西広域連合がどの程度、道州制のステップを踏むかわかりませんが、私は、関西全体で考えたら、今の京都というのは、政治的な州都としては非常に立地がいいんじゃないかなと思っています。大阪はやっぱり、経済、商都でいいんじゃないかなと思っています。

そういうような考えに立ったら、世界で、「首都と経済都市とを兼ね備えている国が何箇国あるか」、あるいは「道州制の州都と経済都市と一緒になっている州がどのくらいあ

るか」、こう考えていったら、必ずしもみんな一致しているわけではないですね。「政治も経済も文化も、全部一か所」というのは、殆んどないんです。適当に州の中でバランスさせています。国の中でバランスさせているんですね。多分、私はそうでないと、今の東京的な集積のやり方で21世紀の国際都市ができていくようには思えないんですね。もうちょっと違う都市の魅力とか、特に観光なんて言い出したら、ごみごみしたビルが林立するところに、だれも観光に行こうなんて思わないですよ。私は、アメリカに行っても、ニューヨークはあまり行きたいとは思わないですよ。観光のためにニューヨークは行ったことはないですが。

そうすると、京都としては、このリニア中央新幹線は「何が何でも引っ張ってきて、ここを少なくとも関西の経済・政治・文化都市中心にする」なんていう発想は捨てた方がいいかも知れないなと思います。「京都は京都でもっと独自の生き方があるやろ」と。こっちの方がひょっとすると、奥深い繁栄ができるのではないかなとも考えられます。濡れ手に粟的な近代商業とかいうような形でなら、そういう方向があるかも知れませんが、1000年単位とか、もっと500年単位とか、最低100年ぐらいの単位で考えてみたら、必ずしも今の京都駅付近を通ることが京都にとって一番いいかどうか分からないなと思います。先ほど委員長もおっしゃいましたが、京都南部を、学研都市を中心にした、いろいろな機能の集積密度みたいなものを考えると、京都市内に持ってきてこれ以上どうしようもないなと、南の方がまだいいかなとも考えます。そうしたら京都や京都市民が今まで守ってきたこの伝統ある街並みとか文化とか、これが日本だというようなところはここしかないわけですから、これをもっとじっくり温めていった方が、京都にとってはいいんじゃないかなという気がします。

今、京都と神戸と行ったり来たりしていますが、どちらかといえば、京都が一番落ちつく。神戸は割と便利です。比較的コンパクトになっている。近畿全体で考えていったら、そういう絵の描き方がいいのではないかなと思います。ただ、私、残念でならないのは、2年前に公表された広域地方計画の中に新幹線の位置づけはあまり議論していないんですよ。みんな、「あんなもん夢の夢や」という話で、議論の俎上にも乗せてなかったんです。今と同じような議論をしていたら、多分、じゃあ州都はどうか、とか、そういう議論に発展していたはずですが、どうも最初、恐れていたのと同じように、各府県の持ってきた報告を綴ってしまったような形になって、広域地方計画は終わったんです。

ですから、私としては、そういう新幹線も含めて近畿全体のあり方を、行政・文化をどうするかというところまでなかなかいかないと思いますけど、広域連合で何とかその話の下地を作っていただくのが一番早道なのかなという気がします。

場合によっては、もう京都は、奈良、京都南部、これでもよろしいわという発表しておいて、その代わりちょっと違う戦略を考えておこうという手も一つはあるかなと思います。何が何でも京都ルートでないとあかんというわけではないと思うんですが、それは多分、附帯として、各地域別に発展性とかを考えた上で位置づけなさいよ、ということだと思います。

ます。だから望むらくは、この委員会も含めましてこれを契機にして近畿全体で、近畿の姿はどうしたらいいのか、それとリニア中央新幹線をどういうふうに位置づけるという議論がうまく起こるように、できたら関西広域連合の議題の一つに上げていただくような努力を、知事からしていただけたらいいんじゃないかと思います。

○ 柏原委員長

大変貴重な御意見をありがとうございました。

中川委員にお聞きしますが、途中の駅がありますね。甲府とか長野県とか。こういうのは、今の「のぞみ」と「ひかり」と「こだま」の関係のように、名古屋－東京直行と、途中に停まるのと別々にできる可能性はありますか。別々というか、ダイヤの組み方が、全部停まるのが、各停ばかり走るのか、名古屋～東京間はノンストップなものがあるのかというのは、どうでしょう。

○ 中川委員

これは、ＪＲ東海がお決めになることですが、一般的に考えれば、停まらないものの方が多いんじゃないかと予想されます。東京から名古屋まで停まらない便がかなり多くて、１時間に何本かは、１本とか２本とかは中間駅にも停まっていくということになる可能性が高いと思います。これは多分、直前まで決まらない話だと思います。九州新幹線がもうすぐ開業しますが、まだ確定している段階ではないようすし。

ただやっぱりリニア中央新幹線の場合は速達性を重視したものになると思います。

○ 柏原委員長

そうしますと、三重県を抜けて奈良県を抜けて大阪へ行くという場合、今でもどの列車が非常に便利だと言ってますが、「そんな本数ならもういいよ」という可能性もない話ではない。

○ 中川委員

そうでしょうね。ふたを開けてみれば、あまり停まらないなという、そういうことになることはあり得ます。上越新幹線だとか東北新幹線の駅の中にはそういう駅が幾つかありますので、結局、ダイヤとしてはそういう内容になって、中間駅は便数が少なくなる可能性が結構あるというふうには思いますね。

○ 柏原委員長

この問題は、広域連合とかそういった面にもいろいろと関連すると思いますし、黒田委員がお話のように、京都は政治とか文化の中心都市にして、大阪は商売の中心にしよう。上海と北京とか、あるいはワシントンとニューヨークとか、そういう感覚で考えるこ

とも大事ではないかという御意見でもございましたけれども、それについて太田委員、いかがでしょうか。

○ 太田委員

現実に、京都市内の人口が 150 万人ということを考えると、リニア中央新幹線を通すときに「京都市域にとって非常に便利な」という観点は、現実を考えると否定できないと思います。

一方、確かに学研都市のところが、近畿圏エリアから考えると、位置上がちょうど真ん中にあるということもあります。経済界の方から、「近畿圏の中心的な位置にあるので、もっと学研都市の大きな展開を考えるべきだ」という意見は出ておりました。ですから、私は京都市の京都駅というべきなのか、とにかく京都市、この人口の集積した、これだけの文化を持ったところに便利になるように、ということも必要でしょうし、将来展望というあたりも触れる必要があるのかなと思っております。

ただ、確かに現実的問題として、名古屋－大阪間をリニア中央新幹線でノンストップで行くと 20 分ですか。20 分の中で中間駅をどう位置づけるのかということも考慮する必要があるという思いもあります。もう少し関西の中で位置づけるとともに、やはり私どもは京都府であり京都市ですから、そこにとってどういうメリットが出てくるのか、最大限メリットを引き出しながら、探していくというところであります。

○ 柏原委員長

広域連合で関西州というのが一つの行政区として方向性がある程度、道州制になるかどうかは別ですけども、いろんなことを広域的に考えようということが少しずつ出始めていますね。そういう中で、京都市に駅をつくるべきだと。それは黒田委員がおっしゃいましたが、利用者、京都へ来られる方の利便性を考えたらまず必要だと思いますが、関西全体の経済活動の交流の中で、そういった面での行政の面から見て、強く主張していいかどうかというお話をされて、京都のエゴだと言われる懸念はないですか。

○ 太田委員

まず 1 点、今の関西広域連合、これ 1 つの自治体ですから、その中で業務というか事務が 7 つに限定されています。そういう意味で、もちろん幅広く議論することは可能でしょうけれども、観光であり、防災であり、何でありということで、そういう意味で正確に言うと、関西広域連合として交通網のところまで業務範囲になっていない。ただ、議論することはできると思いますが、「関西広域連合で何でもできるんだ」というわけではないということです。しかし近畿知事会ということでは当然議論できますし、関西全体で、今後の関西はどうあるべきか、というのは、黒田委員がおっしゃるように、もっと議論を深めるべきだろうと思っております。

ただ、今でも雰囲気として、関西はヨーロッパ連合に近いなど。つまり大阪の特徴と神戸兵庫の特徴も。どれだけうまく組み合わせていって、関西全体の力を引き出すか、というようなところでは、一致点はあるだろうと思っております。現実には、関西経済同友会は、今後もしそういう広域的なものができるならば、政治の首都は、あるいは文化の首都は京都でいいというような提言をたしか経済同友会、上村委員されていますね。そういうヨーロッパ連合的な、決して道州制を前提にしているわけじゃないですが、議論はかなりベースにあると思っております。

○ 柏原委員長

今おっしゃったように、関西の場合、鉄道網というのは各府県に私鉄が、それぞれ有機的に結びついてネットワークをつくっておられる。それにＪＲ、それに新幹線とリニアが入ってくるということになってきますと、やっぱりそういった広域的議論という中で、この問題も考えていく必要があるのではないかな、という気はします。

○ 由木委員

これからどういう関西像を目指すのかというのは、関西全体で議論を深めていくべき大変大きな課題だと思いますが、何を訴えていくのかということで考えると、須田（寛）さんから言われて、42年前は何も京都は言わなかったという話がある中で、「国家の戦略として京都にリニア中央新幹線を通さないということは、大変な損失なんじゃないですか」ということをシンプルに訴えていくことだと思います。

学研都市がどうなのかという話は、逆に言うと、国の畀というか、ＪＲ東海の畀にはまってしまう議論の展開ではないかと思しますので、今の国土のあり方として、「リニア中央新幹線を通すときに、京都というものを通さなくていいんでしょうか」ということをきちんと検証してもらいたいという主張が最もインパクトがあると思いますから、「とりあえず京都駅」とまで言う必要はないのかも知れませんが、やはり京都の集積を生かした位置取りでなくていいのかということを主張すべきではないだろうかと思っております。

今、すべての「のぞみ」が京都駅に停まっています。リニア中央新幹線ができたときに京都駅を目指すのか、あるいは岐阜羽島みたいな何本かに１本停まる駅を目指すのかという問いかけでもあるのですが、やっぱりそこは京都というものが持つ、日本の国の中での文化や観光といったもの位置づけを無視してはいけないのではないのでしょうか。こういうものは、インパクトを持って言っていくということが、一番、今の時期には大切だと思います。これまで、出遅れと随分言われてしまったものですから、なおさら、少しインパクトのある形で物事を言わなければいけないのではないかと思います。

ただ、その話と、関西としてどんな都市像を目指すのかという話は、あまり議論していないんです。この間の広域の計画でも、残念ながら、黒田委員がおっしゃるとおり、みん

ながゲラ刷りチェックだけをしていて、本当にどうあるべきかみたいな議論は、残念ながら消化し切れてないところがあります。それを関西としてはやっていく必要はあると思いますが、だからといって、今、真ん中がいいのとか南がいいのかという議論は、ここでするということではないのではと、思っております。

○ 柏原委員長

ありがとうございます。考えてみますと、名古屋から大阪まで 20 分、京都から大阪まで 5 分ぐらいで行くわけで、京都で停車させることについて技術的には問題ないんですか。

○ 黒田委員

それは、大丈夫です。

○ 柏原委員長

大丈夫ですか。5分で停まるって…。

○ 黒田委員

その分、東京から大阪へ行く人にとっては所要時間は長くなりますので、そこで長くなることと、そのことによって便利になることを比較して、どっちが有利かという、こういう比較になると思います。

○ 中川委員

ルートの問題については、今日の最初の補足の中にもありましたように、評価項目や条件などで定量的かつ総合的に判断される必要があるという、まさにこれだというふうに私は考えております。つまり、ルートというのは利用者にとって、あるいは地域にとって、あるいは国全体にとって、どれが一番いいのかということが純粹に比較されて、最も全体にとって有利だということから選ばれるべきであると思います。ですが、今のルートがなぜいいのかということが、定量的には議論されてこなかったわけですから、それは今後やっぱり先入観抜きに、どこが本当にいいのかという議論は、国民に対して一番重要なことなのではないかというふうに思います。

そういう意味で、今はもう決まってしまっているというように言えるほど、根拠がはっきり示されているわけではないと思いますので、その議論はやっぱり必ずやっていく必要があるという主張は出しておかなければいけないのではないかと思います。40 年前何を考えたのかということもわかっていますし、現在のデータを使ってどうかという、そういう比較検討のデータなどもされているわけではないと、そういう状況だというふうに思われますので、やっぱり国民全体にとって一番いいのはどれでしょうかという、そういう議論ですね、それはもっと。我々の立場から見た視点としては、そういうことでございます。

○ 柏原委員長

ありがとうございます。事務局、こういうお話を伺っていかがでございますか。御意見があれば。

○ 事務局

確かに、このリニア中央新幹線の問題につきましては、今、各委員の御意見を伺う中で、現時点で一つを想定した答えというのはなかなか委員会として出すことは難しいのかなと思っております。やはり、基本原則という意味では、中川委員がおっしゃられたような、定量的な分析が必要で、そういった誰が見ても納得できる答えというものは、当然出していきたいと思っております。その結果として、やはり由木委員らがおっしゃられたような、京都市というものについても、我々この委員会の中で非常に大きな意見をいただいているということは事実でございます。

ただ、やはりこの委員会の中で、今回、関西全体の観点から見たときに、関西の中でのどこがベストか、京都にとってのどこがベストかということよりも、いわゆる全国的、日本全国、日本の発展のためにという観点からも、関西はどうあるべきかということを出してほしいというよこともおっしゃられておるのかなとも思いますので、そういった観点も、やはりこの委員会で十分検討して答えを導き出すというようなことが必要かな、と思っております。今回の御意見を十分に踏まえた上で、次回の取りまとめにまた御提案をして、また御意見を伺うという格好にしていきたいなと思っております。

○ 太田委員

まさにそうかもしれません。そのとおりだと思います。ただ、ここは京都で作った委員会ですので、もちろん客観的に判断すれば、あるいは大所高所からの視点ということも大事だと思いますし、そういう意味での見識のあるという評価を含まれるような内容にしなければいけないと思いますけども、先ほど、由木委員が言われましたように、京都というのは強く意識というか、関西の中でもそうですし、全国の中でも、ということは打ち出していいだろうと思っております。

○ 柏原委員長

いろいろと御意見を伺いました。特に「これだけは言っておきたい」という方はいらっしゃいますか。各委員さんいかがでございますか。なかなか難しいテーマで、しかもそう簡単に進められることでもありませんし、言ったからといって、それがそのまま実現できるというものでもない、非常に難しいテーマだと思います。しかし、京都としては京都としての主張をして、ただしそのときにバックグラウンドとしては関西の全体的なありようとか、あるいは中川委員がおっしゃったように、やっぱり全体的に見て、京都に停めるのがいいのかどうかという点につきましても、検証しながら結論を出していくという、そう

いうことは必要なと思いますので、その辺のことを整理していただきまして、次の委員会に御報告いただけたらと思います。

特によろしゅうございますでしょうか。ちょっと予定時間よりは早うございますけれども、一つの方角が出たように思いますので、今日の委員会はこれで終了させていただきたいと思います。

事務局から何か事務的な報告がございましたら。

○ 事務局

特にございません。

○ 柏原委員長

それでは終了してよろしいですか。どうもありがとうございました。

次は、最終回になりますので、事務局でも全委員が御参集いただきますように、特にお願いをしておきたいと思います。ありがとうございました。

○ 事務局

ありがとうございました。