リニア新幹線、なぜ京都に誘致

グローカルインタビュー

京都市長

門川 大作 氏

かどかわ・だいさく　1950年京都市生まれ。69年京都市立堀川高校卒業、京都市教育委員会へ。74年立命館大第２法学部卒業。一貫して教育委員会を歩み、市教委総務部長や教育次長、教育長を歴任した。2008年２月、京都市長に初当選。現在、２期目。「指定都市市長会」の副会長を務める。教育長時代には、第１次安倍内閣の「教育再生会議」委員も務めた。好きな言葉は「迷った時は困難な道を」。趣味は「人間浴」「仕事を楽しむ」。

西日本全体の経済発展に効果
奈良経由、既存インフラ生きず

JR東海が東京（品川駅）～新大阪間に整備を計画するリニア中央新幹線について、ルートから外れる京都市が京都を通るよう計画変更を求めている。同社は2027年に東京～名古屋間を先行開業させ、45年に新大阪駅まで延伸する方針。名古屋以西は、国が11年に決定した整備計画で「奈良市付近」を通ると決定済みだが、経済界とも組んで巻き返しをめざす。京都市の門川大作市長に「京都ルート」の是非や今後の展望などを聞いた。

Q 京都市は４月の組織改正で「リニア誘致推進室」を新設し、「奈良市付近」を通るとした現行計画の見直しを求める活動を強化している。なぜ京都にリニア新幹線が必要なのか。

A 京都市は京都府や京都商工会議所とともに①新大阪駅までの同時開業②関西国際空港までの延伸③京都駅を通るルートの実現――を求めている。東京一極集中が進む中、リニア新幹線を日本全体の発展にどう生かすかという視点が必要だ。単に東京・名古屋・大阪の三大都市を一直線で結ぶだけではいけない。

京都駅は西日本の主要ターミナル駅の一つ。JRの東海道線や山陰線、湖西線などに加え、近畿日本鉄道など多くの路線とも交わる。京都府だけでなく滋賀や奈良などの近隣県や、山陰・北陸地方とのアクセスにも優れる。リニア新幹線が京都駅に停車すれば、今ある鉄道網との相乗効果で西日本全体の発展につながる。

一方、現行計画の「奈良ルート」ではほとんど何もない場所に新駅が建設される公算が大きく、既存の鉄道インフラを生かせない。本格的な人口減少社会を迎えた日本は、高度経済成長期のように丘陵地を切り開き、新たな街を築く時代ではない。都市機能を中心部に集めるコンパクトシティが盛んに提唱されるように、既存の資産を生かせる効率的な投資が必要だ。市が３月に公表した試算では、京都ルートにした場合、首都圏からの利用者数は年間1200万人、経済波及効果は年810億円。経済規模や交通アクセス面での優位性から奈

禁複製・無断転載

良ルートのそれぞれ約４倍、約２倍だった。

また、歴史や文化など京都が持つ「ソフトパワー」がこれからの日本の発展に果たす役割も大きい。例えば昨年12月、和食がユネスコの無形文化遺産に登録された。これは京都の料理人でつくるNPO法人「日本料理アカデミー」の活動がきっかけで、和食が世界的に一層注目される契機になった。京都の文化は観光だけにとどまらず、様々な経済的な効果を生んでいく。リニア新幹線が通らずに、京都が日本の国土軸から外れてしまうことは国益を損ねることになりかねない。

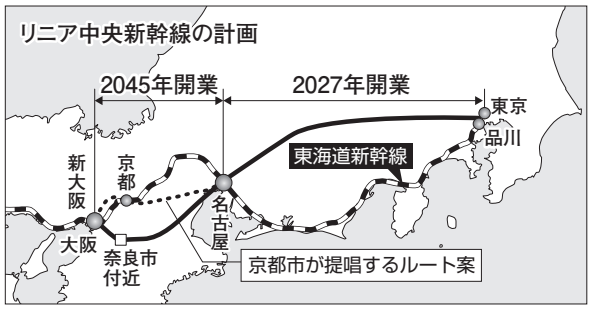

表　リニア新幹線の名古屋～新大阪間のルート比較

		奈良ルート（国の計画）		京都ルート（地元案）	
路線長		152km		146km	
所要時間		22分		25分	
建設費	路線	2.70兆円	3.17兆円	2.94兆円	3.45兆円
	駅	0.47兆円		0.51兆円	
		３駅		４駅	
利用者便益		約1880億円／年		約2070億円／年	
経済波及効果		約650億円／年		約690億円／年	

※「明日の京都の高速鉄道検討委員会」が2012年２月に公表した「提言」で示した試算

Q 現行ルートの見直しを求められる根拠はあるのか。

A 現行の奈良ルートは「全国新幹線整備鉄道法」（全幹法）で決められた、手続き上の不備があることを強調したい。全幹法の施行令では、新しい新幹線の路線を計画する際には、輸送時間の短縮や輸送力の増加が沿線にもたらす経済効果を算出することを求めている。現行の奈良ルートは1973年に決定した中央新幹線の「基本計画」をベースにしている。これは東海道新幹線のバイパス路線の位置づけで策定された路線だった。ただ、現在計画されているリニア新幹線は時速500km以上の超スピードで走行する。基本計画で想定していた時速250kmの第２東海道新幹線とは全くの別物だ。当初の計画から輸送需要量や所要時間などの前提条件が大きく変わったのだから、国は全幹法の規定通りに、経済効果を改めて算出して最適なルートを検討する必要があった。

それにもかかわらず、経済効果の再検討がされることなく73年の基本計画をそのまま踏襲する形で2011年に整備計画が決定された。全幹法での正規の手続きが踏まれていない点を国やJR東海に訴えていきたい。

京都の動きに対して「整備計画決定後に何を今さら」という批判があるが、京都では90年に「京都府中央リニアエクスプレス推進協議会」を設立して毎年誘致活動を続けてきた。「後出しじゃんけん」という指摘は当たらない。

Q 自民党は４月、新大阪までの同時開業に向け、名古屋以西の建設費約３兆6000億円を国が無利子でJR東海に貸し付ける案をまとめた。関西で同時開業への声が強まる中、京都がルート変更を求めるのは関西がバラバラの印象を与えたり、沿線の環境影響評価が遅れたりしてスケジュール全体への影響を懸念する声が出ている。

A 新大阪駅までの同時開業は京都が求めていた３点の１つ。高く評価したい。これまで国はリニア新幹線を「JR東海の事業だから」として深く関与しようとしてこなかった。今後は政府がリニア新幹線を国家戦略と位置付け、新大阪駅までの同時開業と関西国際空港までの延伸を一層強力に推進してほしい。

関空までの延伸には約9000億円の建設費がかかるという試算がある。確かに多額のコストが必要だが、東京から関空までが75分で結ばれるメリットを訴えたい。24時間運用の関空が首都圏の第３空港として利用できるのと同じことだ。リニア新幹線の関空延伸が日本全体にもたらす効果は大きい。

禁複製・無断転載

リニア誘致の看板を掲げた京都市役所本庁舎
（京都市中京区）

確かに京都の動きをけん制するような発言もある。それでも、現行の奈良ルートが経済効果の算出という全幹法で規定された手順を踏まないまま決定されているのはおかしい。道理として京都の主張は通していく。京都ルートの実現を譲ることはない。

Q 京都市は建物の高さ規制や屋外広告物の規制など全国でも例のないまちづくりに力を入れてきた。仮に京都ルートが実現して東京と１時間足らずで結ばれたら、京都の独自性が失われることにならないか。

A 東京との時間距離が縮まったとしても京都が東京のようになることはない。京都ルートをめざす根底には「東京一極集中の現状を打開したい」との思いがある。京都市は歴史都市としての魅力を高めようと、2000年代、規制緩和の流れとは逆に高さ規制や屋外広告物の規制を強化した。12年の京都市の市民１人当たり市税収入は16万4785円で大阪市と比べて約７万円も少ない。これは規制強化の影響が経済活動に出たことと無縁ではない。それでも京都市は市民の支持をバックに経済的な損失を覚悟したうえで独自のまちづくりを進めてきた。そうした取り組みの結果、京都は歴史都市にふさわしい景観が保たれている。都市間競争の中で埋没することなく、世界中から多くの観光客に加えて、国賓・公賓も京都に訪れる。

今の日本には東京に対抗しうる個性をもった都市の存在が必要だ。京都ルートが実現すれば一層多くの人が京都に足を運ぶ。東京にない、日本の魅力に触れてもらえる機会が増える。数多くある日本の歴史都市の代表として取り組みたい。

Q 年内にも品川～名古屋駅間が着工される見通しだ。今後、どのように誘致活動に取り組むのか。名古屋以西の着工時期は未定だが、誘致のタイムリミットをどう捉えているのか。

A 京都ルートの優位性を国やJR東海に訴え続けていく。３月に公表した首都圏からの利用者を想定した経済効果の試算に加えて、今後は中部圏からの利用者数を想定した試算も算出する。京都の先人は過去にも「不可能」を乗り越えて願いを実現してきた。64年に開業した現在の東海道新幹線も当初は京都駅を通らない計画だったが、京都市民の強い熱意が実り、59年の着工後に設計図を描き直して、予定になかった「ひかり号」の京都駅停車も実現させた。その熱意は今も同じだ。リニア新幹線の誘致は「前進あるのみ」だ。京都の主張を堂々と押し通していきたい。

質問を終えて▶▶

門川市長はリニア新幹線を誘致する意義を「日本の未来のため」と強調する。リニア新幹線の整備で３大都市圏間の移動時間は劇的に短縮される。ビジネス環境などが改善し、日本の国際競争力が高まるとの期待も大きい。

ただ、京都ルートは奈良ルートに比べてカーブが多くならざるを得ず、その分、速度を出せずに所要時間が若干伸びたり、建設コストが膨らんだりするといった課題を抱えている。奈良県の荒井正吾知事が指摘するように、巨大災害に対する防災上、既存の東海道新幹線とリニア新幹線のルートを離す幹線交通の多系統化という視点も不可欠だろう。

国がいったん決めた現行の計画を覆すのは容易ではない。仮に変更を実現できる可能性があるとすれば、京都市が「我田引鉄」に陥らず、そうした課題を上回る合理的なメリットを打ち出し、訴え続けることで、広範な国民の支持を得ることしか道はないのではないか。　（京都支社　**古川　慶一**）

禁複製・無断転載