

「リニア中央新幹線に京都駅は必要とお考えでしょうか？」

平成 26 年 6 月 10 日

●できれば実家の前に駅をさんからの質問

西田先生の動画内に「リニアを、京都へ。」と書かれた旗が飾ってありましたので質問に至りました。私も京都出身であり、京都（特に終点）に駅を作る事は悪くないと思いますし理解できますが、同時に日本国民である為素直に共感できません。これは多くの国民や JR 東海も同じ考えを持っていると思います。京都府選挙区当選という事から答え辛い質問になると思いますが、西田先生の意見をお聞かせ下さい。

●西田昌司の答え

京都市長や京都の経済界の方々と話をすると彼らは当然「リニアを京都へ」と言います。しかし、彼らには「あなた方がそのように言うのは自由ですが、リニアが京都を通ることによってどのように国全体に資するのか、それを筋道を立てて示せなければリニアは京都には来ません」と私の考えを伝えています。

東海道新幹線（昭和 39 年 10 月 1 日に開業）の現在の所有者・運営者は JR 東海ですが、東海道新幹線は国鉄時代に作られましたし元々は国のものです。東海道新幹線は東京オリンピック（期間は昭和 39 年 10 月 10 日から 10 月 24 日）の開催に合わせて計画された国家的プロジェクトでしたし、名神高速道路と並んで当時の国土軸形成の要でした。さらに昭和 48 年には東海道新幹線の代替路線として（起点を東京都、終点を大阪市、主要な経過地を甲府市附近、名古屋市附近、奈良市附近とする）中央新幹線の計画が立てられました。当時は既存の新幹線による路線をもう一つ作る話だったのですが、その後に研究を重ねた結果、現在では時速 500 キロメートルで走る超電導磁気浮上方式による新幹線

の実用が可能となったのです。

リニア中央新幹線の運営者である JR 東海は元々は国有鉄道だったのですが、巨額な債務を抱えていたために 1987 年に国鉄は地域別の旅客鉄道会社に分割民営化され、JR 東海はその中の一つです。債務の多くは国鉄清算事業団（1998 年に解散）に負わせたのですが、黒字体質となった JR 東海は上場を果たして完全民営化（政府は JR 東海の株を保有していない）しました。

民間企業が国に口を出されることなく自社の利益が最大になるよう自由に経営したいと考えるのは当然ですが、しかし JR 各社の場合は債務を他の法人に負わせていますし、その上に北海道のような採算性の低い地域は JR 北海道という他の会社に背負わせて分離したからこそ JR 東海は資金余剰になっているのですから、JR 東海が純然たる民間企業ではないのは言うまでもないことです。

リニア中央新幹線の事業費は、莫大な利益を得ている JR 東海が負担することになっていますが、東京—大阪間を開通させようとするに 10 兆円近くの事業費が必要ですし、そこまでの多額の費用を一度には調達できないということではまず 2027 年に東京—名古屋間を開業させ、その 18 年後の 2045 年に名古屋—大阪間を開業させるという現時点では 2 段階方式の計画となっています。しかし、今でも東京に大きく差をつけられている大阪が 18 年の遅れを喫してしまえば大阪のさらなる地盤沈下は目に見えていますので、ここは何としても大阪同時開業にこぎ着けたいところです。世界の最先端を誇る日本のリニア技術は国鉄時代の莫大な技術開発投資に負うところが大きいのですし、リニア中央新幹線は非常に公共性の強いプロジェクトですから、その計画を JR 東海の都合で「まずは名古屋まで」と勝手に決められたら困ります。

私は、リニア中央新幹線を成田国際空港と関西国際空港とを結ぶ「成田—関空エクスプレス」にしたいと考えています。利用者の多い伊丹—羽田間の旅客はリニア中央新幹線が代わりに運ぶことによって、その空いた発着枠を

他の地方都市や海外への路線に回すことも可能です。首都圏には完全 24 時間運用の空港はありませんし、関空が国内唯一の 24 時間空港ですが、その関空と首都圏が 1 時間で結ばれるとなるとその経済効果たるや計り知れません。

昭和 48 年の中央新幹線の計画では奈良市附近を経過地とすることになっていましたが、関空と新大阪をリニア中央新幹線で結ぶとなると、リニア中央新幹線の最小曲線半径は 8 キロメートルということもあって（奈良市附近の北側に位置する）京都市附近を通る方がより自然です。奈良市には遺跡が沢山あって工事のしようがないという事情もありますし、関空と新大阪を結ぼうとすれば必然的に京都市に近づいてくるということです。京都駅になるか、あるいはもっと南になるかはわかりませんが、京都市長には「京都への誘致が目的なのではなく、リニア中央新幹線を関空に繋ぐことで結果的に京都に来ることになるのですし、そのような立場での運動をしなければなりません」と私の考えを伝えています。

但し、リニア中央新幹線が通らない奈良がリニア中央新幹線の恩恵を享受できないわけではありません。リニア中央新幹線を、第二京阪道路・京奈和自動車道・JR・近鉄といった既存のインフラと上手く連携させることで十分に恩恵を受けられますし、何と云ってもリニア中央新幹線が関空に繋がることで近畿圏全体が大きな恩恵を受けることになるのです。

京都市の北側には、宝ヶ池に隣接する国立京都国際会館がありますが、京都駅から国際会館に行くのに現在は地下鉄で 20 分くらいかかります。しかし、地下を掘って高速道路を通してしまえばほんの 5 分程度で着いてしまいます。関空と京都をリニア中央新幹線で結び、さらに高速道路で国際会館まで結んでしまえば、関空に降り立った海外からの旅客が 1 時間もかからずに国際会館に着くことになり、京都サミットも夢ではありません。日本の伝統文化の発祥の地である京都でサミットを開催するとすると東京での開催とはまた違った趣となりますし、京都を世界にアピールすることは京都だけでなく日本全体にとってもプラスになります。（ちなみに、高速道路は平面交差

がないために警備が非常に楽というメリットがあります。)

以上に述べたようなりニア中央新幹線のビジョンについて、私は党内や国会において訴えてきました。自民党内のりニア中央新幹線建設促進議員連盟は、大阪同時開業に止まらずに関空をも繋ぐ大国家プロジェクトとして実現させるよう決議し、政府に要望しているところです。りニア中央新幹線は非常に夢がありますし、上手く周りを巻き込んで前に進めれば日本を大きく変えるマジックとなるプロジェクトです。皆さんには是非とも応援をよろしくお願いします。

反訳：ウッキーさん

Copyright：週刊西田 <http://www.shukannishida.jp>