

【鼎談】日本の未来のために リニア中央新幹線を、

京都へ

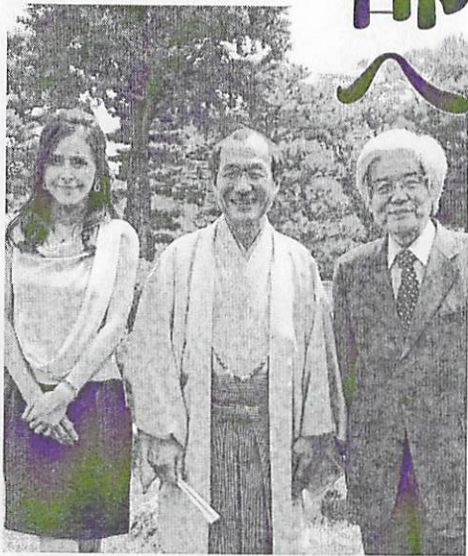
リニア中央新幹線は、超電導磁石を使った技術により、時速505キロで東京・大阪間を走行する超高速鉄道。開通すると、東京と大阪を67分で結ぶことになる。

現行計画では2027年に東京・名古屋間が先行開業。

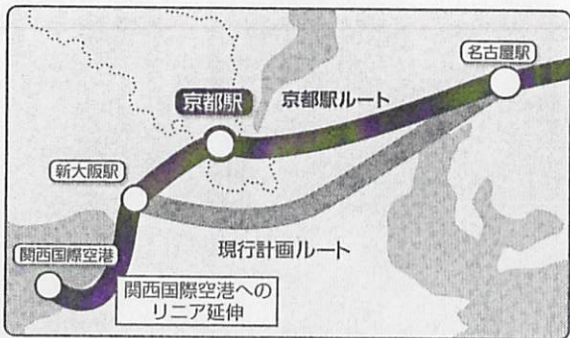
大阪までの全線開業は2045年となる予定だ。また名古屋・大阪間のルートは、「京都を通らない」路線が想定されている。

これに対し、「国家政策として最適な内容となるよう検証すべき」と主張するのが、京都市。日本の未来のために、リニア計画はどうあるべきなのか。

門川大作市長と京都に縁が深い養老孟司さん、杉本彩さんの3人が、二条城を舞台に熱く語り合った。



二条城（清流園にて）



●京都市の3つの主張

- ①東京・大阪間の全線同時開業の実現を
- ②関西国際空港への延伸を
新大坂から関空へリニアを延伸すれば、京都まで約15分、東京と関空が約75分で行ける。
- ③京都駅ルートの実現を

門川 二条城は、徳川家康が1603（慶長8）年、産に登録されています。その二条城で、リニア中央新幹線の京都誘致に向けた鼎談が行えますこと

なりました。また1867（慶応3）年、第15代将軍慶喜の退陣の移り変わりを見守ってきたお城で、

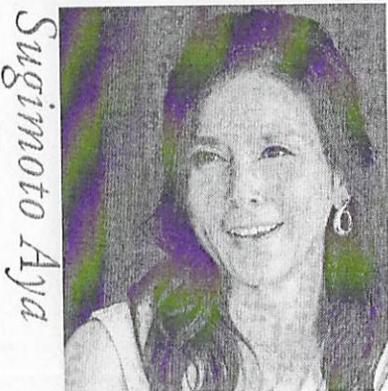
人と動物とが共生できるようなお城のある豊かな社会の実現に向け、取り組んでいます。

京都市の「3つの訴え」

大阪駅に達する「京都を通らない」路線が想定されていますね。

門川 私は、リニア中央新幹線が、日本の未来を切り拓いていくには、わが国にとって最適な内容で整備される必要があると考え、3点訴えています。まずは、「東京・大阪間の全線同時開業」。名古屋から大阪までの開業が、東京から名古屋までの開業より、18年も遅れてしまつと、その間に、名古屋から東

側だけが便利になる。例えば、関西の会社が東京に引っ越してしまふなど、関西・西日本の景気が悪くなるのが考えられます。次に、



Sugimoto Aya

すぎもとあや 1968年京都市生まれ。女優、作家、ダンサーとして幅広く活躍中。著書に小説「インモラル」「京をんな」、エッセイ集「いい男の愛し方」など。今年2月、一般財団法人動物環境・福祉協会Evaを設立。

文化、独自の産業を守り育てて発展させていくのに最適で、実際、それを実践されています。

杉本さんは、女優、作家、またダンサーとして幅広く活躍されていますが、生まれ育った京都には、いろいろな思い出があります。

杉本 はい。仕事は東京が中心になります。今も自宅は京都にあり、とても大好きな町です。動物愛護でも、京都市の家庭動物相談所にかかったり、京都動物愛護フェスティバルにお声をかけていただいたり、いろいろ活動させていただいています。

養老 私は、何よりマンガ好きです。喜んで引き受けさせていただけました。あのミュージアムにいますと、毎日、たくさんの外国人が親子連れでやってくる。マンガの殿堂を東京ではなく、日本の伝統文化の中心である京都に置いたのは、大正解でしたね。

門川 杉本さんには、昨年、京都動物愛護センターの建設・運営のために御寄付をいただきました。世界に冠たる日本一の動物愛護センターを来春にオープンするなど、

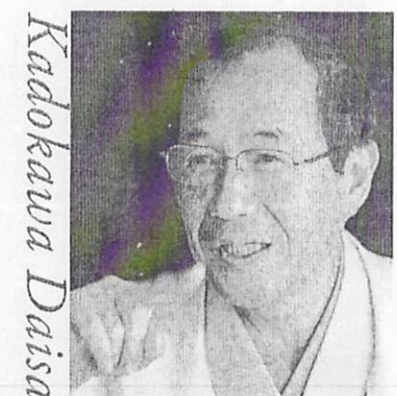


Yoro Takeshi

ようろうたけし 1937年神奈川県生まれ。解剖学者。東京大学医学部卒。東京大学名誉教授。著書に「からだの見方」（サンダーレー学芸賞）「パカの壁」（毎日出版文化賞特別賞）など。京都国際マンガミュージアム館長。

「関西国際空港までのリニア延伸」。関西は、日本で唯一の24時間飛行機が離発着できる国際空港。リニアを関西まで延ばせば、関西と首都圏がわずか75分つながります。わが国の産業、文化、観光振興の大きな推進力になる。そして最後が、「京都駅ルート」の実現です。今の計画では、千年を超えて、わが国のものづくり、精神文化活動の中心だった京都が、初めて国土軸から外れてしまふことになる。リニア開業後は、東海道新幹線の「のぞみ」の運行本数は激減し、各駅停車の「こだま」や「ひかり」が中心のダイヤになる。また名古屋での乗換え（リニア⇄東海道新幹線）には、約15分も要する可能性があります。

杉本 この問題は、よほどアンテナ



Kadokawa Daishaku

かどかわだいさく 1950年京都市生まれ。立命館大学第二法学部卒。京都市教育長を経て、2008年より、第26代京都市長に就任。世界歴史都市連盟会長、指定都市市長会副会長を務める。趣味は「人間浴」「仕事を楽しむ」。

を張っていないとかなかなか耳に入ってこないのではないだろうか。京都の町でひっそりと暮らしているような人の中には、これだけ今の京都が賑わっているのだから、静かになって、むしろいい、と考える人もおられるかもしれません。しかし、今回、改めて、いろいろな情報を集めて考えてみると、リニアのルートから日本の精神文化の中心である京都が外れるのは、とても違和感があります。経済や観光の側面からいっても、ありえない。ダイレクトに利益につながってくる問題ですし、もっとよく議論を尽くしていただくことを切望します。

41年前に決定した現行ルート

門川 問題はそればかりではない。リニア中央新幹線の現行のルート案というのは、41年前の1973年に決定されたのです。杉本 では、どうして、そのとき、京都は反対の声を挙げなかったのですか？

門川 それは、時速250キロの新幹線を前提とした、東海道新幹線の老朽化に備えた代替ルートである「第2東海道新幹線」として決定されたもので、奈良市付近を通るルートになるのは当然だと思えます。しかし、その後、リニアを導入することになり、整備

の位置づけはもとより、輸送需要量や経済波及効果等に大きな影響があるにもかかわらず、ルートの検証が行われていないのです。私たちは、京都駅南口の地下にリニア駅を設置することを想定しています。その場合、東海道本線、山陰本線、湖西線、北陸本線、近鉄、市営地下鉄などの既存鉄道とのネットワークがよく、リニア効果が西日本の広いエリアにいきわたります。私たちの試算では、京都駅ルートを選択すると、首都圏からの乗客数は現行ルートとの4倍、首都圏からの利用者による経済波及効果は2倍に上る計算になる。

養老 第2新幹線は、そもそも、災害に備えるという意味から発想されたもので、その考え自体は正しいけれど、それをリニアに当てはめるのは、無理がある。リニアから京都を外し、名古屋まで先行開業するというのでは、現在でも眼に余る東京の一極集中がますます加速してしまう。経済面はいうまでもなく、文化面においても京都を含む関西というエリアはと

京都から、リニアを

杉本 京都は、古きよきものを大事にしなが、そこで磨かれた美意識を武器にして、常に新しいものを発信してきました。そういう町には、何より利便性が求められるのではないのでしょうか。京都にいろいろな方が、内外から訪れ、そこでさらに、センスが磨かれ、それがひいては、日本全体の文化水準



京都駅は、東海道本線、山陰本線、湖西線、北陸本線、近鉄、市営地下鉄などの既存の鉄道と結ぶ。

リニア京都駅(想定)

- ①京都駅の地下に建設し、乗客は垂直移動して既存の鉄道へ。
- ②京都市内は、地下40m以上の深さで地下空間を走行。

産がありながら、それにとどまらず、さまざまな文化や芸術を創造し、それが、今、例えば、和食のように、世界から評価されています。稀有な文化都市といえるでしょう。私は、文化力と経済力の融合が、京都の役割であり、それにはやはり、リニアの京都駅誘致を実現したい。東京と京都が「双京」として並び立ってこそ、日本の未来を拓くことができると思えます。

養老 「リニア中央新幹線を京都へ」では、まだまだ、視点が東京中心になっています。私は、むしろ、「京都から、リニアを」といいたい。京都が日本の国土軸の起点になり、日本を変革して欲しい。それくらい、のびのびと、東京の一極集中の壁を崩せません。

日本の未来のために

門川 今、京都市は、全国に類のない「新景観政策」を展開中です。建物の高さ規制強化や、屋上看板と点滅式の電飾看板を全面禁止するといった屋外広告物規制、それ

に眺望景観の保全など、6つの景観政策を行っています。これは経済的に厳しいことなのですが、京都の優れた景観を守り、育て、50年後、100年後の未来へ引き継ごうという、京都人の決意の表れです。リニアについても同様です。京都だけのために誘致しているのではない。関西のため、日本の未来のために、取り組んでいく必要があると考えています。

養老 東海道新幹線が開業して50年の時が流れました。東海道新幹線も当初は、京都駅を通す計画ではなかった。当時の京都市民や経済界など京都全体が大きく動き、京都駅に停車することになり、その後、「ひかり」が止まることになったと聞いています。

杉本 京都駅に「ひかり」が止まらないこと自体、今では想像がつかみません。新幹線の時同様、将来を見据えて、正しい選択をしていただきたいと思います。

門川 「リニアを、京都へ」。市民の皆様とともに、オール京都で取り組んでいきます。



【鼎談】リニア中央新幹線を、京都へ

「京都は自然環境に恵まれているから、昆虫好きの人が多いですよ」(養老さん)「京都動物愛護センターが開館するのをとても楽しみにしています」(杉本さん)「京都は人と動物が共生できる都市を目指しています」(門川市長)

でも大切。そこはよく考えていた

だいたいと思います。

の底上げにつながっていく。そう考えると、やはり、リニアが京都を通るのは、必須だと思います。門川 京都の先端産業のルーツは、考えてみれば、概ね、伝統産業にある。焼きものからセラミックスが、醸造業がバイオを生んだ。半導体産業は、織物や染物の歴史と無縁ではない。京都は、数々の文化遺