



World
Report

California

カリフォルニア州 高速鉄道

高速鉄道プロジェクトは実現か、 計画見直ししか。

世界で最も自動車が多く、最も緻密に航空網が張り巡らされている米国。米国で旅客鉄道の存在感は薄い。鉄道と言えば大体が「貨物鉄道」を指すほどだ。そんなクルマ大国で初の「高速鉄道建設計画」にゴーサインが出たのは、バラク・オバマが第44代米国大統領に選ばれた2008年11月4日。カリフォルニア州の州民投票で、州高速鉄道建設費にあてる州債発行が認められたのだ。それから、およそ21カ月が経過した。「高速鉄道建設計画」はどれくらい進展しているのだろうか。最新の動きをレポートする。

文・写真 ● 小泉秀夫 (時事通信社ロサンゼルス支局)

California



カリフォルニア州が計画している高速鉄道のイメージ図 (提供: CHSRA)

環境保護意識の高まり、大規模公共事業による雇用創出への期待を背景に、米国カリフォルニア州で高速鉄道建設計画が動き出した。2008年11月4日の州民投票で建設費向けの州債発行を認める提案が通過、連邦政府の予算も付いた——だがここへきて、長引く景気低迷を背景に計画の先行きに不透明感も漂い始めているようだ。

2020年開業の 高速鉄道プロジェクト

カリフォルニア州の高速鉄道局 (CHSRA) が09年12月に州議会に提出した事業計画によると、高速鉄道は12年に着工。当初ロサンゼルス/アナハイムから州中央部のベーカーズフィールド、フレズノを経由しサンフランシスコまでを結ぶ区間で20年までに運行を開始、約500マイル (約800キロ) の距離を時速220マイル (約350キロ) で走行し、2時間40分で結ぶ。CHSRAが主要都市間の移動に要する「ドア・トゥ・ドア」の時間を高速鉄道と他の交通手段で試算、比較したところによると、ロサンゼルスーサンフランシスコ (以下LA-SF) 間は自動車では7時間36分、高速鉄道では3時間半。飛行機は乗っている時間は1時間20分と短い。例えば自宅から空港まで、空港から目的地までの時間を加味すると3時間26分と高速鉄道とほとんど変わらず、多くの乗客を安全に運べる鉄道の優位性が示されている。予想乗客数では、運賃を航空運賃の50〜83%に設定した場合を想定し、20年の開業年に1500



スペイン風建築のロサンゼルス・ユニオン駅舎と駅構内



米国で唯一全国展開している政府出費の旅客鉄道会社「アムトラック」アナハイム駅を発するアムトラックの列車



ロサンゼルス・ハイウェイは激しい渋滞で有名

2000万人、35年には4100〜5800万人と見通している。

LA I S F 間の運行開始後、路線はサンディエゴ、サクラメントまで延長し、総延長は1100キロ以上になる。建設に伴う雇用創出効果は、設計、建設、資材販売など60万人に達するとみられている。線路は大部分の区間で専用の線路を敷設するが、一部区間は在来の旅客路線と共用する計画だ。

08年11月4日の米大統領選挙と同時に行われた住民投票では、52・7%の賛成で建設費にあてる州債99億5000万ドルの発行が認められた。また、今年1月にはオバマ大統領がカリフォルニアの他、フロリダ州、イリノイ州など全米13の路線で高速鉄道を建設する計画を発表、景気対策法に基づく連邦政府予算80億ドルを投じると表明した。このうち、LA I S F 間の建設には最大22億5000万ドルが配分された。

カリフォルニア州高速鉄道の予想総事業費は42

6億ドルで、内訳は州債による90億ドルに加え連邦政府から170〜190億ドル、民間投資資金100〜120億ドル、地域での調達40〜50億ドルとなっており、将来のインフレなどを見込んだ結果、住民投票時の予測(320億ドル)を大きく上回っている。

環境保護意識の高まりが後押し

カリフォルニア州で最初に高速鉄道が計画されたのは、1981年にさかのぼる。イラン革命、米大使館での人質事件など中東情勢への不安から原油価格が高騰、ハイウェイの混雑悪化もあって公共交通機関導入の機運が高まった。州は民営化前の日本の国鉄と提携し、ロサンゼルスーサンディエゴ間に高速鉄道を建設する計画を策定した。しかし結局、計画は頓挫する。

この背景としてCHSRA関係者は、財源確保が厳しく民間投資が得られなかったことを指摘する。また、当時世界で運行していた高速鉄道は日本の新幹線だけで、その利便さ、快適さを体験した人が少なかったことも自動車社会全盛のカリフォルニアで鉄道が支持を得られなかった要因だ。

これに対し新しい鉄道プロジェクトは、既に州、連邦政府の予算が確保され、金融機関など民間投資家の関心も高い(CHSRA関係者)。ここ10数年の間にフランス、ドイツなどの欧州諸国や中国など日本以外でも高速鉄道導入が進み、実際に乗車したことがある米国民も増えた。その後、96年のCHSRA発足を経て鉄道導入への機

運は再び盛り上がるが、カリフォルニア州の財政悪化を背景に州債発行のめどが立たず、「変革」を旗印に当選したオバマ大統領誕生の勢いを借りてようやく、住民投票成立に至った。

公共交通機関が未発達な州民の主要な移動手段は自動車だが、ハイウェイは既に飽和状態で、ロサンゼルス地域の渋滞は全米でも最悪の部類に入り、ドライバーの不満も頂点に達している。また、カリフォルニアは1州だけで世界で12番目の温室効果ガス排出源になっており、州大都市部での交通混雑による燃料、時間の無駄は金額にして毎年200億ドルになっているとの統計もある。

そこで、環境保護意識の高まりを背景に温室効果ガス排出の少ない鉄道が改めて見直された。州は環境対策に熱心なシュワルツエネッガー知事の主導により06年、20年までに温室効果ガスの排出を25%削減する目標を義務付ける法律を制定しているが、CHSRAによると、高速鉄道導入で排出を年間5400万トン削減でき、これは毎年自動車を100万台減らすのと同じ効果があるという。

また、深刻な景気低迷は大規模建設プロジェクトによる雇用創出への期待を高めており、クリントン政権で商務長官、ジョージ・W・ブッシュ政権で運輸長官を務めたノーマン・ミネタ氏は今年5月にロサンゼルスで開かれた会議で、「全米で鉄道を求める声は確実に強まっている」と指摘。環境保護、雇用創出に力を入れるオバマ大統領の誕生で高速鉄道計画は実現に向け動き始めた。

米国鉄道市場に 日本企業も名乗り

高速鉄道システムの選定に当たり、CHSRAは日本、フランス、ドイツ、イタリア、スペイン、韓国、中国の企業らとの間で技術協力などに関する覚書を結んでいる。これら「先進諸国」の中から、州のニーズに合致した車両や機器、システムを選定する予定だ。具体的な導入方式などについてCHSRAは「現時点では未定」としているが、欧州諸国や中国は州、CHSRAへの働きかけを強めているとされ、受注競争は既に始まっていると見る関係者が多い。

カリフォルニア高速鉄道には、日本政府やJRももちろん高い関心を示している。東海道新幹線を運行しているJR東海は、葛西敬之会長がオバマ政権誕生後間もない09年1月、ロサンゼルスで開かれた環境問題に関する会議に出席し、「安全性、効率性の点で新幹線が最適」と自らトップセールスを行った。JRトップが州を訪れたのは初めてで、プロジェクト受注への意気込みを示した形だ。会議の分科会で葛西会長は、欧州諸国の高速鉄道と比べた新幹線の優位性を強調して出席者の喝采を浴び、「好意的



鮮やかなツートンカラーの車両。
カリフォルニア高速鉄道の駅構内のイメージ図（提供：CHSRA）



カリフォルニア州高速鉄道の路線図（提供：CHSRA）

に受け止めてくれた」と、手応えを感じた様子だった。

その後、ロサンゼルス周辺などの沿線自治体で、専用線路や駅舎の建設が困難だとして在来の通勤路線と線路の共有を求める声が強まったこともあり、カリフォルニア路線は山形新幹線などで在来線軌道での運行に実績を持つJR東日本が担当し、東海はフロリダやテキサスで受注を目指すという役割分担がなされた。今年5月にロサンゼルスで開かれた会議にはJR東日本から小縣方樹副社長が出席し、「異なる路線の鉄道を連結して運行できるJR東日本のフレキシブルなシステムは、カリフォルニア州に合っている」とアピール。また、「2階建て車両を保有しているのはJR東日本だけ」と、多数

の乗客を輸送できるメリットを強調した。

各国・企業の受注競争が本格化

開業に向けCHSRAは現在、高速鉄道の建設が環境に与える影響の評価（EIR/EIS）作業を行っており、この作業に今後1〜2年を要する見通し。その後11年9月〜12年10月をターゲットに州・連邦政府の承認を得てサンフランシスコ・サンノゼ間、ロサンゼルス・アナハイム間、フレズノ・ペーカーズフィールド間などのフェーズ1区間の着工にこぎ着けたい考えだ。

この間に高速鉄道の具体的な方式、受注業者を選定する運びとなる。CHSRAは方式から車両製造、運行システムなどを一

括して発注する「パッケージ方式」を希望しているとの見方もあるが、「現段階では白紙状態（CHSRA）で、各国、企業による受注競争はこれから本格化する見通しだ。

ただ、10年6月1日付でCHSRAトッブにフランスの総合鉄道関連メーカー大手で、フランス版新幹線TGVで知られるアルストムの前社長、ルロフ・ヴァン・アーキ（Roelof van Arke）氏が就任したことで、車両やシステムなどの受注ではフランスを中心に欧州企業がが然有利になったとの見方が強まっている。ヴァン・アーキ氏はアルストム以外にも、ドイツの重電大手シーメンスの社長も歴任している。

CHSRAは「ヴァン・アーキ氏はいろいろな鉄道システムを熟知しているが、カリフォルニアの方式などを決めるのはCHSRAの9人の理事」として、欧州方式に傾斜しているとの見方を否定する。日本勢も「トップが欧州出身だけに、逆に日本など他国にもフェアな決定をしてくれるのでは」（小縣JR東日本副社長）と、欧州勢を優遇しないようクギを刺す。しかし、フロリダ州などの高速鉄道計画にも積極的な名乗りを上げている欧州勢だけに、ヴァン・アーキ氏の就任は願ってもない好条件だ。

一方、新幹線売り込みみたい日本側のJRだが、欧州勢と比べると出遅れの感はない。新幹線売り込みのため4月にワシントンを訪れた前原誠司国土交通相は、欧州勢の先行を目の当たりにして、「日米の同盟関係にあぐらをかいて、日本が（契約を）取れるとの甘い期待を持つのはよくない」と危機感をあらわにした。

高速鉄道が存在しなかった米国では、時速150マイル（約240キロ）以上での走行の安全基準が年内にも策定される。この基準が、在来線を利用する欧州高速鉄道の基準を基に作られれば、専用線での走行を基本とする日本の新幹線に勝ち目はなくなる恐れもある。

日本政府は4月に、国際協力銀行（JIBC）の先進国向け投融資業務に都市間高速鉄道事業を加える法改正を行い、ロサンゼルスでの会議でもロサンゼルス総領事が資金面からの政府の支援体制をアピールしたが、会場の日本関係者からは「政府はもっと強くプッシュしてほしい」と、官民挙げての米政府などへの働きかけ強化を求める声が聞かれた。

受注に並々ならぬ意欲を示す中国

ここへきて、カリフォルニア高速鉄道の受注に並々ならぬ意欲を示しているのが中国。昨年末、湖北省武漢と広東省の広州約1000キロを約3時間で結ぶ高速鉄道を開業させた中国は、鉄道事業に自信を深めており、輸出にも力を入れている。既にトルコ、ベネズエラ、サウジアラビアなどで鉄道事業を受注、着工しているとみられ、米国への輸出にも積極的だ。

中国は機関車やシステムの製造パートナーに米ゼネラル・エレクトロニクス（GE）社を選定し、米国での受注を目指す方針と伝えられる。GEはディーゼル機関車では実績があるものの、高速鉄道で要求される電気機関車の分野では未知数。だが、世界最大の外貨保有を誇る中国は、カリフォ

ルニア州のプロジェクトに高速鉄道の技術、機器、技術者に加え、建設資金の提供も申し出ているとされ、200億ドルを超える巨額の財政赤字にあえぐ州政府にとっては魅力的なオファーだ。米紙ロサンゼルス・タイムズによると、中国鉄道省幹部が北京とサクラメントを頻繁に行き来して交渉を行っており、今年11月で任期が切れるシュワルツエネッガー知事も訪中の機会をうかがっているという。

しかし、中国に対しては他の産業同様、技術の盗用との批判が付いて回る。JR東海の葛西会長は4月に英フィナンシャル・タイムズ紙とのインタビューで、中国と日本の方針の違いを指摘した上で、安全性を損なっていると批判した。

もともと中国の高速鉄道は日本や欧州の技術を基に作られており、欧州鉄道会社にもこうした批判は強いという。カリフォルニア高速鉄道プロジェクトでも、受注業者選定の過程でこうした批判が影響する可能性もありそうだ。

高速鉄道見直しの可能性もあるか

ともかくにも、構想から30年を経てようやく動き出したカリフォルニア州の高速鉄道プロジェクトだが、実現までの道のりは平坦ではなさそうだ。

最大の障害は建設資金の確保で、州の会計検査当局は4月の報告書で計画の実現性に疑義を呈した。それによると、CHSRAの計画では建設には連邦政府から170億190億ドルの予算配分を受けること

になっているが、現在確保されているのは1月に配分された22億5000万ドルのみ。また、民間投資資金として期待している100〜120億ドルについても、投資家は公的部門からも同時に資金拠出を求めているとして、州財政への負担増につながる可能性に言及。「不十分な計画のために、高速鉄道の完成は遅れるか未完成に終わる危険がある」と警告する。

景気低迷が長引き、米国では連邦、州政府とも税収不足から財政は極端に悪化している。景気回復への実感が得られない米国民の間では、「ティー・パーティー」と呼ばれる反オバマ大統領の保守勢力が台頭。将来への借金を増やす大型プロジェクトは進めにくい政治環境だ。州債発行への住民投票を成立させ、民主党の地盤であるカリフォルニア州だが、その住民投票結果の破棄を求める運動も一部で起きている。11月に任期切れとなるシュワルツエネッガー知事の後任に誰が当選するかも、計画の行方を左右する可能性がある。現段階で、主な候補者は高速鉄道への見解を明らかにしていないが、赤字削減への圧力が強まれば計画見直しに動く可能性もありそうだ。

だが、遅ればせながら、米国でも高速鉄道導入への機は熟しつつあるというのが一般的な見方だ。ミネタ元運輸長官は、かつてリンカーン大統領が米大陸横断鉄道構想を打ち出した時、最初は誰もが「無理だ」と取り合わなかったにもかかわらず、7年後には実現させた歴史を紹介し、「やればできる（Can Do）」という精神を持つことが大事だ」と訴えている。