



米高速鉄道計画の後退懸念

Ⅱ最大の加州路線は資金難に直面Ⅱ

中浜利太郎

時事通信社・シリコンバレー支局特派員

「小さな政府」「個人の自由尊重」

を掲げた保守派による草の根運動

「ティーパーティー（茶会）」が台頭

し、政権与党の民主党が歴史的敗北

を喫した11月2日の米中間選挙。60

を上回る与党の議席減は1938年

のフランクリン・ルーズベルト政権

以来、実に72年ぶりだった。

中間選挙の惨敗により、医療保険

改革などと並びオバマ大統領肝いり

で進められてきた、「大きな政府」を

象徴する全米13地域の高速鉄道計画

の後退が、支持基盤のリベラル派な

どの間で懸念されている。

このうち、サンフランシスコア

ナハイム間の約750キロを約2時

間40分で結ぶ最大のカリフォルニア

州縦断路線は「パブリック・プライ

ベート・パートナリシップ」（PPP、

公民連携方式）で建設される予定だ

が、日本円にして2兆円規模に上る

資金不足に、連邦議会の予算圧縮

ムードが追い打ちを掛けており、「年

明けの新たなカリフォルニア州予算

編成方針次第で、（2020年の）開

業目標時期の延期が不可避（有力経

営コンサルタント会社トンプソン・

ガレンソン・アソシエーツのトンプ

ソン代表）との見方が浮上した。

◇高速鉄道廃止が公約に

俳優出身シユワルツェネツガー知

事の3選禁止に伴い、注目選挙に数

えられた加州知事選は、善戦した共

和党新人のインターネット競売会社

「eBay（イーベイ）」前最高経営

責任者（CEO）で、経済誌『フォー

ブス』の「最強の女性10人」に選ば

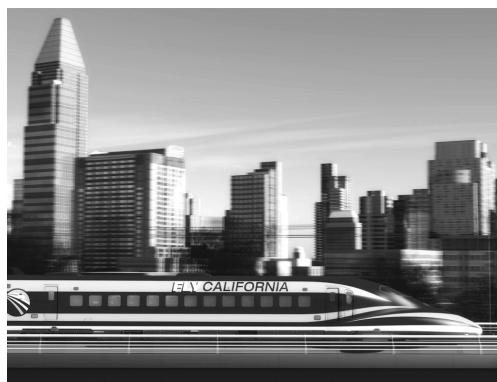
れたメグ・ホイットマン候補（54）

が総額430億ドル（約3兆570

0億円）に上る加州路線事業費を「壮

大な無駄遣い」と切り捨て、当選し

た場合、廃止すると公約したことが



日本連合が受注獲得を目指す米カリフォルニア州縦断高速鉄道のイメージ図。[写真/加州政府提供]

話題となった。

イタリアに次ぐ世界10位相当の経済規模ながら、加州は2桁に迫る失業率の高止まりと税収悪化で、州の財政赤字はこの1年でさらに3割弱拡大し、250億ドルを突破した。

ホイトマン氏は民主党牙城の地で、起業家を持つ独特の嗅覚きゅうかくを利か

せ、「身近なところから雇用を増やしてみせる」と訴えて、当選した元州知事で州司法長官を務める同党のジェリー・ブラウン候補(72)に一時は支持率で肩を並べた。

高速鉄道については、大型景気対策の一環としてオバマ大統領が打ち出した総額80億ドルに上る高速鉄道予算の3割弱相当、22億5000万ドルの配分を受けた州当局のみならず、仏中韓などの各陣営と巨額の受注レースを競う日本の官民がその経緯を固唾をのんで見守っていた。

◆ニューマネー獲得が課題

2011年1月に就任するブラウン新知事は選挙中、高速鉄道「支持」との見解を示すにとどまり、雇用や教育といった争点に比べ、表立った発言を控えていた。

これまで加州路線は、2008年

11月の住民投票で成立した州債枠99億5000万ドルに加えて、関連予算80億ドルに追加された連邦助成金23億4500万ドルのうち、最大の9億ドルを獲得済み。しかし、民間拠出を足しても、足元で200億ドル規模の資金不足は深刻だ。世界銀行や米運輸省で計画に長年携わり、現在は加州北部を拠点に、日の丸鉄道メジャーへの助言も務めるコンサルタントのトンソン氏は、「カリフォルニア州では、大型インフラがらみのPPP成功例は限られている」と指摘、米国内外のニューマネーを幅広く取り込めるかどうかガギを握ると強調した。

ブラウン新知事はシユワルツェネッガー知事に続き、綱渡りの財政運営が確実。州下院で多数派を奪還した共和党と「超党派で難題に立ち

向かう」と就任前から神経をとがらせている。また、担当部局である州高速鉄道局（HRA）幹部は、「大型景気対策の実施期限である）2012年9月末までに着工、2020年開業」に向け「州債発行をはじめとする財源問題と、期限から逆算した入札条件の詰め両面で薄氷を踏むような作業が続く」と苦境を率直に話した。

また、新知事は2011年に入るとすぐにHRA幹部人事の刷新に動く公算。州当局などによると、HRA現会長でロサンゼルス南郊アナハイム市のカート・プリングル市長の後任には、ブラウン新知事に近く、親中派で要職にある州ビジネス・交通・住宅省のボナー長官が有力視されている。

また、2010年6月には、HR

A理事会直属で車両本体から運行システムに至る具体的な入札条件や新注企業群を事実上差配するという新設のCEO職に、仏TGVを手掛ける同国重電大手アルストム米国法人トップが選任された。開店休業状態のCEOチームに新知事の影響がどう及ぶのか（日系商社幹部）にも注目が集まっている。

◇JR各社はリスク回避に動く

全米総延長約1万3700キロに上る巨大プロジェクトをめぐるのは、JR東海が日本の新幹線の強みを最大限發揮できる新線敷設の東部ボルティモアーワシントン間（約70キロ）

や南部フロリダ州のタンパーオーラード間（約130キロ）、ロサンゼルスーラスベガス間（約430キロ）の3路線を筆頭に、基幹車両「N700系」や時速500キロでの安定

走行が可能な「リニアモーターカー」を売り込み中。

一方、在来線混在の加州計画路線に關し、日本の東北、上越各線などでノウハウを持つJR東日本は2010年5月、ロスで関係当局を前に「異なる路線の鉄道を連結して運行できる柔軟性の高いシステム」と「2階建て車両で一度に多くの乗客を運べる効率性」を重点的にアピールした。序盤から欧州、アジア勢との差別化へ「好感触を感じた」（同社役員）と鼻息を荒くする。

一方で、受注レースは「資金拠出を含むリスクをどこまで抱え込むのか」（別の日系商社）という点で深謀遠慮が不可欠。茶会の台頭などの逆風を受け、米政権与党は、加州路線だけで10万人以上の雇用効果を弾いたが、日本陣営がもくろむ車両輸出

では、それが減殺されるという。受注を勝ち取るために今後、「現地合弁生産などの形で米国の雇用回復に貢献できるか」(同)が問われている。

南米に目を転じれば、ブラジルのリオデジャネイロ―サンパウロ郊外間(約510キロ)を対象に総事業費331億レアル(約1兆5000億円)に上る高速鉄道計画をめぐり、日仏両国の各企業連合が2010年11月下旬に予定された入札目前で、予想される運営赤字などのリスク負担が不明確などとして、「諸条件を見直さない限り応札しない」(関係者)とそろって態度を一変させたばかり。

一連の問題を見越した形で、日本政府は各国・地域で需要が見込めるインフラ輸出後押しのため、国際協力銀行(JBIC)の先進国向け投融资業務に都市間高速鉄道事業を加

える関連法を改正済み。しかし、入札主体の民間が「リスク丸抱えの上、国家財政を傷めかねない」(外交筋)のでは元も子もない。JR各社が鉄道の建設や運営をはじめとする海外事業リスクを直接負わず、取引業者の調整や運行管理ノウハウの提供などに対価を求める「安定したフィー(手数料)ビジネス」を志向するのはこのためだ。

アメリカが国策として次世代環境技術に取り組む高速鉄道計画に関し、最前線でロビイストを総動員し情勢分析に余念がないJR東海ワシントン事務所の前川勝彦所長は、「(先の中間選挙での)民主党大敗を受け、高速鉄道の採算検証が厳格化されるのは間違いない」と指摘。計画審議の舞台、連邦議会下院運輸・インフラ整備委員会では、与野党逆転を受け、

新任のジョン・マイカ委員長(フロリダ州選出、共和党)が先に各州の計画を一刀両断。その上で、ワシントンからニューヨーク経由でボストンを結ぶ「大動脈の『北東回廊』への導人効果が最大」と総花路線を戒めたのが関心を呼んだ。

1990年代のクリントン政権と同様、オバマ政権は2年後の再選の突破口として、リベラル路線修正と中道化を模索するとの見方が根強い。利害や思惑が錯綜(さくそう)する中で、加州計画に関与する、日系交渉当事者は、中間選挙後に高速鉄道計画をめぐり意見交換した同州共和党幹部から、「日本のシステムの優位性は言われなくても分かっている。雇用をどう増やせるかに知恵を絞ってほしい」と、くぎを刺されたという。

(なかまとしてらう)