

なるかテキサス新幹線

官民ファンド出資計画

米南部テキサス州の高速鉄道にJR東海の新幹線を導入する計画に、日本政府がつくった投資ファンドが出資する方針を決めた。ただ、巨額の建設費の確保など課題も多い。自動車大国の米国で、初の「シンカンセン」は実現するのか。

日本企業が米国でめざす新幹線計画

サンフランシスコ～ロサンゼルス	ダラス～ヒューストン	ワシントン～ボルティモア
約840* _{キロ}	約400* _{キロ}	約60* _{キロ}
所要時間: 3時間以内	約1時間半	約15分 (リニア新幹線)
JR東日本	JR東海	JR東海



計画では、日本の東海道新幹線で使われている「N700系」をベースにした

新幹線を入れ、ダラスーヒューストン(約400キロ)を約1時間半で結ぶ。開業

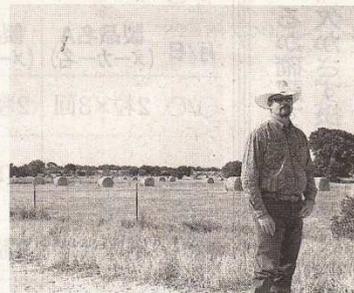
は21年をめざしている。

全米第4の都市ヒューストンの人口は約210万人、同9位のダラスは120万人。両都市の間は、車では約4時間、飛行機で約1時間の距離だ。事業主体の「テキサス・セントラル・パートナーズ」(TCLP)のティモシー・キース

最高経営責任者(CEO)は「車には遠く、飛行機には近い。高速鉄道に最適な距離だ」と話す。

地元不動産開発会社などから7500万ドル(約92億円)の出資を確保したのに

テキサス新幹線の建設予定地近くの牧場を所有する、カイル・ワークマンさん。米テキサス州ジュエット



続き、官民ファンド「海外交通・都市開発事業支援機構」も、3千万〜4千万ドル(37億〜49億円)を出す。だが、120億ドル(1.5兆円)を超えることされる建設費の確保はそう簡単ではない。連邦政府の補助金がつく西海岸のサンフランシスコーロサンゼルスの高速度鉄道の計画などと違い、こちらは民間の事業として進める。中国などの競争相手と入札で競合することなく新幹線を導入できる利点はあるが、リスクが高い長期の投資に民間のお金を呼

び込む難しさがある。建設予定地の反対も無視できない。ダラスとヒューストンのほぼ中間にある町のジュエットで、牧場を持つカイル・ワークマンさん(40)は、昨年計画を知り、反対活動を続ける。「どんなにお金をもらっても、土地を手放すつもりはない。テキサスの人の多くは車を使う。そもそも採算性が疑問だ」と話した。近くには森や草原が点在する丘陵地帯が広がっている。

建設費確保なお課題

(ダラス 五十嵐大介)

支援機構は昨年10月、インフラ輸出を進めようとする米政府で経営が成り立つのか、心配もある。日本の新幹線は東海道と山陽などをのぞけば、施設を国が保有するなど公的支援を前提にしている。テキサス州の計画は米政府や州政府はかわらず、将来の運営会社が全責任を負う。

日本は、インドネシアの高速鉄道事業で中国に「逆転負け」した。今回の支援決定には、新興国での受注が思うように進まないことへの、政府の焦りも透けてみえる。

(鈴木毅、野口陽)