

## 第2節 アメリカ合衆国

本節では政府ではなく民間企業が主体となって輸出に向けて動いているアメリカ合衆国への高速鉄道輸出について考察する。なお、本稿では特に断りが無い限り、「アメリカ」とは「アメリカ合衆国」のことを指す。

### 1. 基本情報

#### アメリカ合衆国

面積	962.9 万km <sup>2</sup>
人口(2013)	3 億 2005.1 万人
人口密度(2013)	33.2 人/km <sup>2</sup>
GDP 実質成長率(2012)	1.8%
都市人口率(2011)	82.4%
対日貿易額	輸出 6 兆 821 億円、輸入 11 兆 1884 億円

#### カリフォルニア州

面積	41.1 万km <sup>2</sup>
人口(2010)	3725 万人
人口密度(2010)	91 人/km <sup>2</sup>
都市人口率(2010)	95.0%

#### テキサス州

面積	69.2 万km <sup>2</sup>
人口(2010)	2515 万人
人口密度(2010)	36 人/km <sup>2</sup>
都市人口率(2010)	84.7%

図表 4-2-3: アメリカ合衆国、カリフォルニア州、テキサス州の基本情報

### 2. 計画の概要

アメリカ合衆国全体での高速鉄道計画<sup>1</sup>はオバマ政権の主導で 2009(平

<sup>1</sup> 原語は Vision For HIGH-SPEED RAIL In America である。佐藤(2011)は「アメリ

成 21)年 4 月 16 日に発表された。計画の目的の大部分は、ホワイトハウス発表の声明における“reducing dependence on cars and planes and spurring economic development”―「自動車と飛行機への依存を減らすとともに、経済発展に拍車をかける」という一言に集約されていると言って良いだろう。再生可能エネルギーへの投資などをグリーン・ニューディール政策として推し進めたオバマ政権のリーマン・ショック後の不況の脱却するための経済発展とともに環境保護を目指す姿勢が感じられる。

この時の計画では新たに 10 地域<sup>3</sup>に高速鉄道路線を建設する予定であった。これらの 10 路線建設のために各州に補助金を交付し、残りの建設費は各州が独自に負担するという構造である。また、これら 10 路線は、すべて 2009 年に計画が構想されたのではなく、2009 年の連邦政府の計画発表以前から州独自で計画していた路線も含まれている。



図 4-2-4: 計画されている高速鉄道網の地図

出典:国土交通省「米国における高速鉄道構想」

<http://www.mlit.go.jp/common/000113249.pdf>

カ高速鉄道ビジョン」と訳しており、国土交通省は「高速鉄道構想」という訳を用いることが多いが、本稿では高速鉄道計画、高速鉄道建設計画と訳した。

<sup>2</sup> The White House Press Office, *President Obama, Vice President Biden, Secretary LaHood Call for U.S. High-Speed Passenger Trains*, 2009/4/16

<sup>3</sup> カリフォルニア、太平洋岸北西部、中南部、メキシコ湾岸部、シカゴ周辺、フロリダ、キーストーン、エンパイア、北部ニューイングランドの 10 地域

### 3, JR 東海連合の輸出にむけた動き

JR 東海がアメリカへの高速鉄道への輸出に乗り出したのは、2009 年に連邦政府による高速鉄道計画が発表された直後であり、輸出する予定の高速鉄道は、N700-I(N700 形の国際仕様)を中心とする東海道新幹線運行システムである。言うまでもなく、システム全体の輸出のため、JR 東海の単独ではなく、商社、車両メーカーなど 10 社<sup>4</sup>とコンソーシアムを形成して入札に臨んでいる。アメリカの高速鉄道計画が発表された 2 か月後の 2009 年 6 月に、ワシントンで葛西敬之 JR 東海会長とラフード米運輸長官が初めて会談しており、この頃から本格的にアメリカへの輸出に向けて動き出したと言って良いだろう。翌年の 2010(平成 22)年には JR 東海の代理人となって高速鉄道を米政府に売りこんでもらうことを目的に U.S.-Japan High-Speed Rail (USJHSR)社と提携している。

JR 東海が高速鉄道輸出に向けて特に力を入れて売り込みを行っていたのはフロリダ州のマイアミ~オーランド、オーランド~タンパに建設予定路線であった。しかしながら、2011(平成 23)年 1 月にフロリダ州知事に選出されたリック・スコット知事は翌月に連邦政府からの高速鉄道建設のための補助金を拒否したため、フロリダの高速鉄道建設計画を事実上ストップという形になった。それ以降、JR 東海は輸出のメインターゲットを中南部路線の一部であるダラス~サンアントニオ間などを担うテキサス州に変更している。テキサス州政府の高速鉄道の、発注元になるテキサス州高速鉄道協会(THSRTC)委員のゲイリー・フィクス氏は、週刊エコノミストの取材に対し、「過去 45 年間死亡事故ゼロ、建設から運営システムまですべてのノウハウを持ち、利益を計上している。このような高速鉄道は世界に類を見ない。新幹線システムを採用することが結局は最もコストが安い方法である」、「もちろんフランス、ドイツ、スペイン、韓国、台湾など我々の計画に興味を示す企業グループは多い。しかし具体性などの点で JR は一歩リードしている。我々は 20 年の開業を念頭に置いていたが、JR 東海の葛西敬之会長はすべて順調に進めば 18 年の稼働開始も可能だと言っている。個人的にはこのまま JR への発注となっても何ら問題はないのでは、

---

<sup>4</sup> 三菱商事、日立製作所、三菱電機、日本車輛製造、日本信号、住友商事、京三製作所、三菱重工業、新日鉄住金、東芝の 10 社

という認識だ」<sup>5</sup>と語っている。あくまで委員の1人の意見に過ぎず、これがテキサス州高速鉄道協会全体の見解とは限らないということは考慮すべきであるが、他国と比べてもJR 東海が一定の競争力を有して対抗できているとみなしていいだろう。

また、2012年にはテキサス州の民間企業(Texas Central High-Speed Railway)の幹部がヒューストン～ダラス・フォートワース間の高速鉄道を2020年までに開通すると表明した<sup>6</sup>。2009年のアメリカ政府の高速鉄道計画に基づけば、ダラスは中南部路線の途中駅、ヒューストンはメキシコ湾岸部路線の西端になるはずである。テキサス・セントラル・ハイスピード・レールウェイ社の計画はテキサス州の高速鉄道空白地帯への建設である。このテキサス・セントラル・ハイスピード・レールウェイ社は前述のJR 東海と提携しているUSJHSR社の子会社である。また、この会社の前身であるLone Star High-Speed Rail社はJR 東海が主要出資者であった。民間企業の発注においては入札という形式をとる必要もなく、大口の株主がUSJHSR社であることからJR 東海に高速鉄道を発注することの株主による反対もないため、この高速鉄道をJR 東海が受注するのは確定事項と見て良いだろう。

政府建設の高速鉄道に接続する民間企業の高速鉄道がJR 東海の規格となることは、中南部路線、メキシコ湾岸部路線に関して、JR 東海に発注することで相互乗り入れも可能な建設ができるかもしれないという点においてJR 東海にとってのアドバンテージになるといえるだろう。

---

<sup>5</sup> 『週刊エコノミスト』第89巻12号

<sup>6</sup> Culturemap Houston, *Full speed ahead for 205 MPH bullet train between Houston and Dallas? 2020 set as target date*, 2012/8/16  
<http://www.bizjournals.com/houston/print-edition/2012/05/11/high-speed-rail-to-dallas-gets-private.html?page=all>

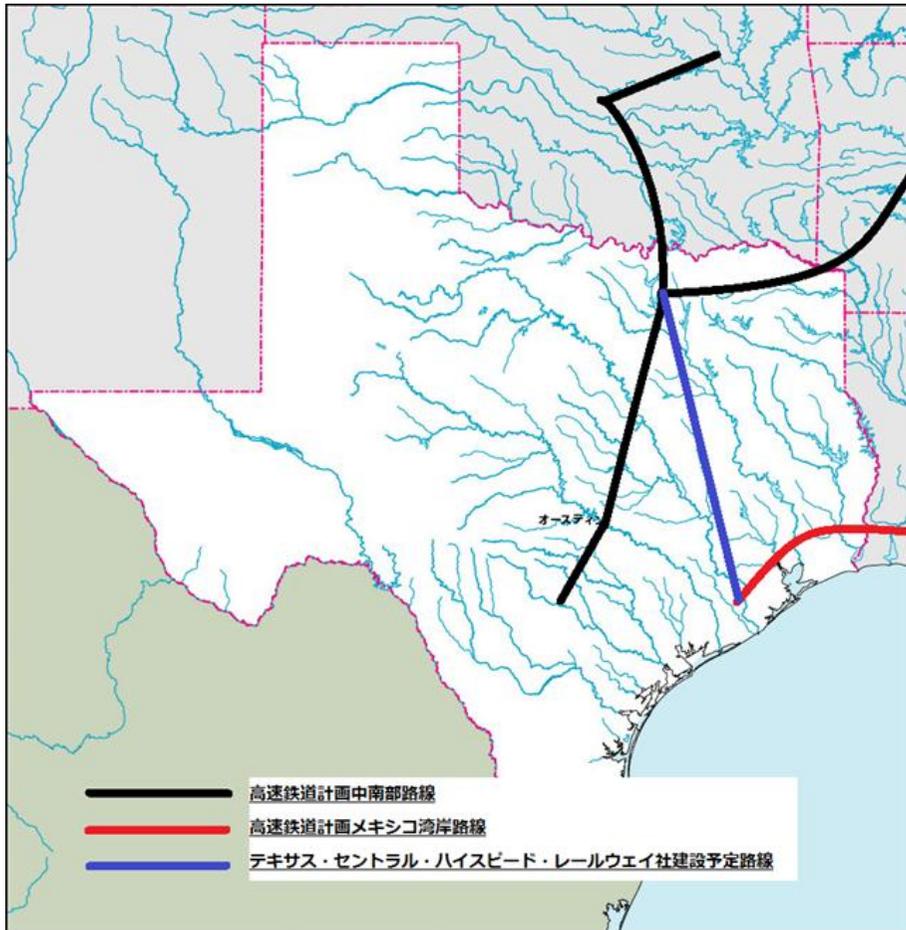


図 4-2-5: テキサス州および周辺の高速度鉄道計画路線地図

Abyss Corporation 提供の白地図フリー素材

(<http://www.abysse.co.jp/america-map/index.html>)をもとに筆者作成

#### 4, JR 東日本連合の輸出に向けた動き

JR 東日本は川崎重工と住友商事のほか、日本車両製造や日立製作所、三菱重工業などと連合を組み、カリフォルニア州への輸出に向けて動いている。カリフォルニア州で計画されている高速鉄道路線は、次の図のようにサンディエゴからロサンゼルスを経由して、サンフランシスコ、サクラメントまで結ぶものである。



図 4-2-6: 計画されているカリフォルニア州高速鉄道路線

出典:国土交通省「カリフォルニア高速鉄道計画」

<http://www.mlit.go.jp/sogoseisaku/kotsu/bunya/railway/california-zu.html>

計画では、在来線と専用線を走る区間が混在する予定のため、JR 東日本が山形新幹線などで実用化している高速専用線と在来線を両方走る、いわゆる「ミニ新幹線」の技術を活用出来ることが期待されている。

しかしこの、カリフォルニア州の高速鉄道計画は当初、2011 年の着工を予定していたが何度も延期しており、入札時期も未定である。また、後述のようにカリフォルニア州では高速鉄道建設による財政負担に州民の多くが不安を抱いており、この先の計画の先行きが明るいとは言えない。

## 5, 高速鉄道計画が直面している課題

高速鉄道計画における主に二つの課題が挙げられる。

一つ目の課題は、国内外から広く指摘されている、州の財政問題である。高速鉄道建設の費用は連邦政府から補助金が出ているが、2割については

州政府が負担しなければならない。そのため、この建設費と高速鉄道開通後の維持・運営費用が長期的な州の財政負担になることが懸念されている<sup>7</sup>。前述の通り、フロリダ州が高速鉄道建設計画を事実上ストップさせたのも財政を懸念してのことである。

実際に JR 東海連合が輸出を目指すテキサス州においては、近年歳入が減っており、2010 会計年度(2009 年 9 月~2010 年 8 月)は約 30 億の財政赤字を計上した<sup>8</sup>。また、JR 東日本連合が輸出を目指すカリフォルニア州は、格付け機関によるカリフォルニア州の地方債は他のアメリカの州と比べて低い水準にある<sup>9</sup>。カリフォルニア州に関しては、2008 年の住民投票において、55%の州民の賛成を得たため高速鉄道建設計画が承認されたが、2012 年 6 月の Los Angeles Times の世論調査<sup>10</sup>では、59%の回答者が高速鉄道建設に「今投票できるのならば反対する」と答えている。既に州政府の裁量で建設計画を中止したフロリダ州の前例があることで、他の州も連邦政府への遠慮などすることなく財政状態、世論によって建設計画を中止するという選択ができる状態にあるといえるだろう。

二つ目の課題は自動車産業との対立である。アメリカでは GM、フォード、クライスラーのビッグ 3 に代表されるような国内の自動車産業は広範な関連産業を持っており非常に影響力が大きい。その自動車産業の脅威となり得る鉄道に対して、自動車産業は様々な圧力を加えてきた。例えば、1930 年代、40 年代に GM は石油会社などと協力して設立した子会社ナショナル・シティ・ラインズ社を通して全米各地の路面電車会社や電鉄会社を買収し、それらの路線をバス輸送に置き換えるということを行っている。カリフォルニア州の高速鉄道計画についても、計画自体は 70 年代から浮上していたが自動車業界、航空業界、石油業界をバックにしたロビー団体

---

<sup>7</sup> 佐藤, 2011

<sup>8</sup> ヒューストン日本商工会・在ヒューストン日本国総領事館・ジェトロヒューストン「テキサス経済概況 2013 年—2014」

<sup>9</sup> スタンダード・アンド・プアーズ(S&P)は、2012 年時点で「A マイナス」と格付け。これは 2012 年時点の米国の州の中で最も低い水準である。

<sup>10</sup> Los Angeles Times, *Californians turn against high-speed rail project, poll finds*, 2012/7/3  
<http://latimesblogs.latimes.com/lanow/2012/06/californians-high-speed-rail-project-poll.html>

が、建設費の高騰による増税の可能性から強く反対し、何度も妨げられてきた<sup>11</sup>。カリフォルニア州に限らず、計画がある程度進行していても着工には至っていない州では、現在においても自動車業界などをバックにするロビー団体による強い反対があると考えられる。

## 6、日本企業がアメリカ合衆国への輸出において直面している課題

アメリカ合衆国の輸出に向けて日本企業が他国の企業と比べて不利な状況にある点は、日本の高速鉄道が高価格である<sup>12</sup>こととアメリカ国内の事業所が少ないことが挙げられる。

まず、日本の高速鉄道が高価格であるという点について述べる。前述の通り高速鉄道建設が計画されている州は高速鉄道建設と運用・保守の費用が財政に与える負担について懸念している。このような状況ではたとえ高品質であったとしても、一般的に高価格である日本の高速鉄道システムが受注を勝ち取るのは難しいと思われる。

次に、輸出を推し進める日本企業のアメリカ国内の事業所が少ないという点について述べる。JR 東日本連合が受注を目指すカリフォルニア州には、ビッグ 3 と呼ばれる鉄道メジャーの鉄道関連部門<sup>13</sup>の事業所、生産拠点はボンバルディア、シーメンス、アルストムの 3 社の事業所がある。JR 東海連合が受注を目指すテキサス州にもアルストム以外の 2 社の鉄道関連部門の事業所、生産拠点が既にある。一方、JR 東海連合はアメリカで高速鉄道の受注に成功した場合はイリノイ州のロシェルにある日本車輛製造の工場で車両生産を行う予定である。JR 東日本連合については受注後の車両生産の拠点は明らかではないが、ビッグ 3 ほどアメリカ国内に多くの生産拠点を持ってはいない。

---

<sup>11</sup> 中野, 2009

<sup>12</sup> トータルシステムである高速鉄道の価格比較は容易ではないが、報道等では一般的にそう書かれることが多い。また、『朝日新聞』2014 年 4 月 11 日の記事において『新幹線は高い』というイメージを打ち消すことが重要だ」と JR 東日本の担当者が語っていることから、実際の価格の高さは定かではないが「高い」というイメージを多くの国がもっていることは確かだろう。

<sup>13</sup> 各企業の事業部門の区分はそれぞれ異なる。ボンバルディアの Transportation 部門、シーメンスの Mobility and Logistics 部門、アルストムの Rail Transportation 部門を鉄道関連部門とした。

アメリカ国内の事業所が少ないことが日本企業にとって不利となるのは連邦政府の高速鉄道計画が国内雇用確保も目的としているためである。連邦政府の高速鉄道建設計画が発表された 2009 年には、公共事業において使用する鉄鋼製品等を全てアメリカ製にすることを義務付けるバイ・アメリカン条項(Buy American Provisions)が成立している。この条項が成立したことから見ても、高速鉄道計画の環境対策と並ぶ二大目的の 1 つの経済発展には高速鉄道建設による国内雇用拡大の意図も含まれていると考えられる。

もちろん、高速鉄道建設も公共事業であるためこのバイ・アメリカン条項は適用されているが、米国鉄道調達協会(Railway Supply Institute)も 2011 年に部品(鉄鋼製品)のうちアメリカ国内で生産できるのはアメリカの技術力からして 60%程度であり 100%は難しいとする白書<sup>14</sup>を発表している。米エネルギー省のバイ・アメリカン条項に関するガイドブック<sup>15</sup>によると、米国製の鉄鋼製品を使用した場合の費用が輸入製品を使用した場合の費用よりも 25%以上高い場合には輸入製品を使用してもよいという例外規程があり、高速鉄道建設においてはこの例外規定が適用されるものと思われる。

しかし、バイ・アメリカン条項が適用されず、国内の部品調達が行われなくとも、最終製品としての高速鉄道の車両はアメリカ国内で生産可能である。部品においてアメリカ国内で 100%調達が不可能である中で雇用拡大の目的を達成するためには、車両生産をアメリカ国内で行うことがより一層重要になるだろう。

実際、2012 年に近畿車両インターナショナルがロサンゼルス郡都市交通局(Metro)発注の新型都市交通電車(LRV)78 編成の生産を落札した際には、ロサンゼルス市の公務員労組やキリスト教団体などは「州内に工場を持つシーメンスや米企業に発注した方が地域の雇用に役立つ」などと主張し、

---

<sup>14</sup> Railway Supply Institute(2011), *Rail Supply Innovation and Buy America Requirements*

[http://rsiweb.org/pdfs/whitepaper\\_buyam\\_26apr11.pdf](http://rsiweb.org/pdfs/whitepaper_buyam_26apr11.pdf)

<sup>15</sup> U.S Department of Energy(2011), *A Desk Guide to the Buy American Provisions of the American Recovery and Reinvestment Act of 2009*

[http://www1.eere.energy.gov/recovery/pdfs/buy\\_american\\_desk\\_guide.pdf](http://www1.eere.energy.gov/recovery/pdfs/buy_american_desk_guide.pdf)

地域に生産拠点を持たない近畿車両の落札を問題視していた<sup>16</sup>。その後近畿車両はロサンゼルス近郊に工場建設をすることを発表したため、問題をクリアしたといえる。

しかし、落札した場合は現地に工場建設を約束する企業と既に州内に生産拠点を持つ企業を比較すると発注側にとってどちらが望ましいだろうか。言うまでもなく、後者の方が望ましいだろう。企業が雇用を創出することを望んでいるアメリカでは、企業の持つアメリカとの今までの関係が入札において重要な役割を担っている。

## 7. まとめ

本節では、アメリカ合衆国への高速鉄道の輸出の阻害要因として、計画そのものすなわち発注側であるアメリカ合衆国の問題として、州の財政問題、国内有数の産業である自動車産業との対立があった。また、欧州などの他の国の民間企業に比べて日本企業が競争劣位にある点として、日本の高速鉄道が「高い」点と、アメリカ国内での実績及び事業所が少ないため雇用創出に結びつかないのではないかという懸念を抱かれるという点を挙げた。

日本企業が抱える二つの課題は「財政に負担を与えたくない」「地元の雇用を創出したい」という発注側のニーズを満たしていないことによるものである。逆に、テキサス州では「納期が早い方が望ましい」、カリフォルニア州では「在来線と専用線を混在させて走らせたい」といったニーズを満たしている点において、日本の高速鉄道は前述の通り高い評価を受けている。これらのことから、ただ単に日本の高速鉄道そのものの評価よりも、発注側のニーズにいかに応えるかということが受注を決定づけるより重要な要素であるといえるだろう。

---

<sup>16</sup> 毎日新聞社, 2012