

## 米国ワシントンD.C.での高速鉄道セミナーに見る米国高速鉄道整備構想の動向

米国では、2009年2月にオバマ大統領によって署名された米国回復・再投資法に基づく景気対策が進む中、同法に盛り込まれた高速鉄道整備への関心が高まっています。2010年1月28日には、雇用創出策の一環として、米国回復・再投資法から80億ドルを投じて全米13路線の整備を進めることが決定され、日本をはじめ、世界各国の高速鉄道事業関係者が米国市場への参入を目指して活動を活発化させています。

そうした中、1月21日には首都ワシントンD.C.において、米国連邦議会議員や日本の鉄道事業関係者等の参加のもと、日本政府等の主催による「高速鉄道セミナー」が開催され、愛知県サンフランシスコ産業情報センターにおいても、米国の産業動向調査のため、このセミナーに参加しましたので、その内容をご紹介します。

### <高速鉄道セミナーの概要>

今回のセミナーは、米国の首都ワシントンD.C.において、日本の国土交通省、外務省、経済産業省、財団法人運輸政策研究機構の主催により開催され、米国政府関係者、議会関係者のほか、日本のJR東日本、JR東海、総合商社、車両製造企業等の高速鉄道事業関係者など約300名が参加して行われました。事前の参加登録で予定人数に達するなど、本セミナーへの関心の高さが窺われました。

会場となったセントレジスホテルでは、セミナー会場のほか、日本の新幹線技術を紹介する展示会場も設けられ、JR東日本、JR東海による展示や車両・部品製造企業による展示も行われ、米国関係者らが熱心に見入る様子が見られました。



セミナーでは、馬淵国土交通副大臣による開会挨拶を皮切りに、基調講演では、ラフド米国運輸長官をはじめ、連邦議会議員やアメリカ公共交通協会幹部らが招かれ講演を行いました。このほか、日本からは財団法人運輸政策研究機構やJR東日本、JR東海の幹部による日本の新幹線技術・システムに関するプレゼンテーションや日米の

鉄道事業専門家らによるパネルディスカッションも行われました。

### <米国関係者から高い関心を示された日本の新幹線での実績>

冒頭、日本の馬淵国土交通副大臣が登壇し、昨年 11 月に鳩山総理がオバマ大統領に日本の新幹線を紹介するDVDを手渡して日本の新幹線技術をPRしたことに触れるとともに、「日本の新幹線は、①安全、安心な輸送、②低炭素社会の実現、③交通渋滞の減少、に貢献するものであり、米国でも役立ててもらえる。」と訴えました。

続いて、コリーン・ブラウ  
ン下院鉄道交通小委員会委員  
長は、自らが1992年から高速  
鉄道に携わってきた経験に触  
れつつ、「アメリカは最初に鉄  
道を発達させた国である。高  
速鉄道を導入するのであれば、  
それが機能するのかわかり  
見る必要がある。日本は最も  
よい高速鉄道を持っていると



聞いているが、ヨーロッパ、日本どちらがよいのかきちんと説明してほしい。近々日本に行きたい。」と述べるとともに、「米国運輸省が基準を開発中である。政府のリーダーシップが大事であると考えている。」と述べ、日本の新幹線への関心を示すとともに、米国での実現には政府のリーダーシップが必要であるとの認識を示しました。

また、ラフッド運輸長官は、「日本は高速鉄道のリーダーである。高速鉄道はそれ自体の発展だけでなく、経済の後押し、雇用の創出にもつながることが大事である。」と述べ、米国での高速鉄道事業への参加事業者が米国内で生産を行い、雇用拡大に貢献することについて希望を述べました。さらに、ジェームズ・オーバスター議員も、「ボーイングは787ドリームライナーで日本のメーカーと協力している。そういうようなことをさらにやっていけると思う。」と述べるとともに、「アメリカは今、岐路に立たされている。懐疑的なアメリカ人は多いが、次世代のアメリカにとって必要なものである。」との認識を示しました。

このほか、ジョン・マイカ下院運輸・インフラ委員会筆頭委員は、「3年前に民間が高速鉄道で競争してくれればと思って法案を通したが、その後、スローモーションで進んでいる。これからの高速の動きを期待している。中国は米国よりも早く進めている。(現状からみると課題も多く)フロリダ州しか希望が持てないかもしれない。どこからスタートするべきかであるが、私たちは成功する事例を示さないといけない。行政よりも民間部門の中での成功事例を示さないといけない。悲観的な話もしたが、民間部門と協力して成功させたい。」と述べ、実現に向けては、成功事例を作って着実に進めるべきであるとの認識を示しました。

### <日本での実績をベースに、米国に適した形で貢献することを訴えた日本の関係者>

国土面積や人口密度をはじめ、様々な相違が見られる日本と米国ですが、セミナーでは、日本の高速鉄道関係者から、日本の新幹線の安全性や快適性、低エネルギー消費などの特徴がPRされ、また、日本での成功実績をベースに、米国に適した形での提案を行うことで貢献していく考えであることが表明されました。

とりわけ、JR東日本の清野社長からは、E4系新幹線についての説明がなされ、高速、多頻度、大規模収容、トータルサービスの提供などの特徴や、地域経済にも大きなインパクトを与えるものになることが紹介されました。また、続いてJR東海の森村専務取締役からは、「1964年の東京・大阪間の開業以来、事故による死者はゼロである。年間の平均の遅れは1分以下で、概ね0.5分くらいである。N700-I系新幹線の特徴は、高速で効率のよい交通、低エネルギー消費、少ないCO2排出、安全で時間厳守であること、があげられる。」との説明がなされるとともに、「ハードウェアとソフトウェアを一体でとらえて安全と高品質を確保してきており、米国でもトータルシステムで貢献したい。」との表明がありました。また、愛知県小牧市内に同社が所有する新幹線のR&Dセンターについても触れ、「日本は地震の多い国であり、R&Dセンターで地震に対する研究も行っている。地震に対する対策としては、①構造を強くすること、②脱線への対策をすること、があげられる。」と述べ、技術的優位性についても紹介しました。

このほか、川崎重工車両カンパニー・プロジェクトロボ部の石塚本部長は、台湾や中国に高速鉄道車両を輸出してきたことや、米国において1979年以来、3,549両を受注してきた実績や同社の米国国内での鉄道車両工場について紹介し、雇用増を通じて米国での高速鉄道プロジェクトと米国経済に貢献していくことを表明しました。

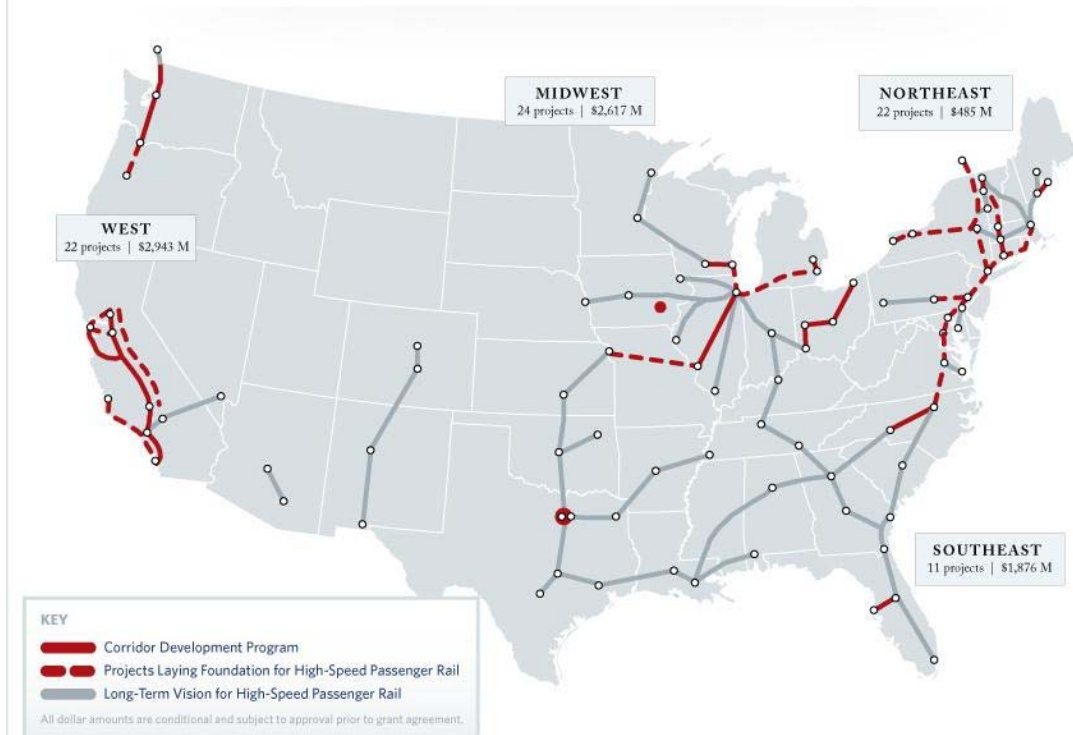
### <いよいよ動き出す米国の高速鉄道整備>

日本政府の主催により開催された今回のセミナーでしたが、日本の新幹線の成功実績は、米国の高速鉄道整備事業をリードする関係者からも高い関心をもたれていることが感じられ、近々日本を訪問し、詳細を知りたいとの発言がなされるなど、米国の政府、議会内でも議論が急速に進み始めていることがうかがえました。

米国での高速鉄道整備事業には、日本のみならず、アジア、欧州の国々からも活発な働きかけが行われていますが、セミナーを通じた関係者の共通認識は、技術、採算、雇用創出、経済効果といった評価で最適なシステムはどれかということのようです。

このセミナーから1週間後の1月28日、米国政府は、全米で13路線の整備を決定し、米国回復・再投資法から80億ドルを投じることを発表しました。雇用創出への大きな期待が込められた形での発表となりましたが、オバマ大統領は、先行モデル事例として注目されるフロリダ州のタンパ・オーランド間での事業化決定を記念してフロリダ入りするなど、オバマ政権の高速鉄道整備に対する意気込みを強く感じさせるものとなりました。

# HIGH-SPEED PASSENGER RAIL PROGRAM



<出所：ホワイトハウス・ホームページ>

愛知県は新幹線の生産、研究開発が行われる地域でもあります。愛知県サンフランシスコ産業情報センターとしても、米国の景気対策、産業政策、運輸政策、環境政策にも大きな影響をもたらすと考えられるこの高速鉄道整備構想の動向について、引き続き注視していきたいと思っております。