

日本の新幹線輸出、後退と前進

◆巨額の建設費を理由に各国で高速鉄道計画の見直し相次ぐ

2021年1月、マレーシアとシンガポールの両政府は、クアラルンプール～シンガポール間350kmを結ぶ高速鉄道計画の中止を発表した。この高速鉄道計画は16年に合意されたもので、日本や中国、欧州企業などが受注を目指していたが、マレーシアの財政悪化を背景に建設が延期されていた。新型コロナの影響でマレーシアの財政がさらに悪化したことで、正式な計画中止に至った。

マレーシアとシンガポール以外でも、米国のカリフォルニア州のサンフランシスコ～アナハイム間、タイのバンコク～チェンマイ間などで高速鉄道計画があり、日本は受注を目指している。しかし、巨額の建設費がネックとなり、カリフォルニア州では計画が縮小され、タイでは計画が中断されている。

◆テキサス州では計画の実現へ前進

一方、米国テキサス州のダラス～ヒューストン間で高速鉄道を計画しているテキサス・セントラル社は、20年9月、高速鉄道の安全基準制定および環境評価の連邦政府の手続きが完了したと発表した。これにより実現へ大きく前進し、早ければ21年内に着工し、26年には営業開始となる。この高速鉄道にはJR東海が全面的に協力しており、東海道新幹線ベースの車両が走る計画になっている。

日本は、インフラ輸出の一環として、官民を挙げて新幹線の海外輸出を推進している。テキサス州の高速鉄道計画に対しても、海外交通・都市開発事業支援機構を通してこれまで約78億円の投資を実施している。高速鉄道計画は建設費が巨額であり、経済情勢や政権交代などにより計画が中止となるリスクがある一方、実現すれば、車両だけではなく、建設、保守、信号システム、運行サービスなど多くの分野で日本企業の受注が期待できる。また、注目を集めやすいインフラであることから、日本の技術力をアピールする機会にもなる。

バイデン政権は、景気対策のためのインフラ投資として、航空機に比べて環境に良いとされる高速鉄道の整備に言及している。新型コロナの感染拡大による移動需要の縮小という逆風はあるが、順調な計画実現が期待される。【今村弘史】