

オーストラリア鉄道事情・2010年版



岡田 充治

OKADA Mitsuji

2010年11月、オーストラリア連邦政府は豪州東海岸の主要都市を結ぶ高速鉄道構想の事業化調査の手続きを公式にスタートさせた。広大な国土を有するオーストラリアだが、その人口のほとんどは東海岸の各州都（ブリスベン、シドニー、メルボルン）に集中しており、これら都市を高速鉄道で結ぶ構想は1980年代から浮沈を繰り返している。今回の構想も、その実現性には懐疑的な見方も多いが、いくつかの観点から「今回は違う」という側面も多くあり、今後の推移に注意が必要である。

本稿では、過去の経緯を含め、オーストラリアにおける高速鉄道構想の推移について述べたいと思う。

キーワード：高速鉄道構想の事業化、事業化調査の内容

1. 最初の提言

フランスのTGV開業から3年後の1984年、オーストラリアを代表する研究機関であるCSIRO（豪連邦科学産業研究機構）の会長であったワイルド博士は、シドニーとメルボルン間を、途中首都キャンベラを經由して高速鉄道で結ぶ構想を発表した。ルートの総延長は約900km、TGV方式の列車を最高速度350km/hで運行し、到達時間3時間を実現させ、開業初年度から営業収支黒字化を目論む、当時としては相当野心的な構想であった。

同構想に対し、連邦政府交通省は建設費見積りが過小であり非現実的であると反論。ワイルド博士の提言は却下されることとなった。

東海旅客鉄道株式会社シドニー事業所長

2. 民間コンソーシアムVFTの設立

ワイルド博士の構想が連邦政府から却下された同時期に、総合物流企業TNTの会長アベル氏が同構想への参画を表明し、当時勢いのあった総合食品企業エルダーズIXLとともにCSIROとの協議を開始した。銀行やゼネコン等が同構想への投資、参画を表明し、事業化調査に向けた動きがスタートする。そして1986年、TNTおよびエルダーズIXLに日本のゼネコン熊谷組が加わり、VFT（Very Fast Train）と呼ばれるコンソーシアムが設立され、翌87年には当時豪州最大の鉄鋼メーカーだったBHPが加わり事業化調査が開始された。

1990年に公表された報告書によると事業概要は表-1に示す通りで、コンソーシアム側は十分に採算のとれる事業であると結論付けている。ただし、建設に要する巨額の資金調達を可能とするため、投資家に対する税優遇措置が必要不可欠であり、また十分な採算性を確保するためには、沿線の地価上昇益を国とコンソーシアム側が分け合えるスキームが必要であると、政府側に実現のための条件を提示する内容であった。

ルートについては当初、キャンベラからメルボルンまで内陸部を通るルートと、太平洋沿岸部を通るルートが選択肢として検討されていたが、自然保護地域への影響の大きさなどから沿岸ルートは除外されることとなった。（図-1）

連邦政府および各州政府の反応だが、構想初期段階では、国土開発、地域発展の起爆剤になるものとして全面的な支持表明が主なものだったが、騒音等環境問題への懸念と、支援のための公的支出への警戒感が強まり、議会での公聴会や討論が繰り返された。

税優遇措置等の支援策に関してコンソーシアム側と政



図-1 シドニー～メルボルン間的高速鉄道ルート案

府との間で交渉が行われたが、最終的に政府側は提案を否決し、1991年にVFTコンソーシアムは解散されることとなった。プロジェクト終焉の直接的な引き金は政府側の税支援策否決だったが、不動産開発利益目的など参加企業の思惑がバラバラでまとまりがなかったことなども背景にあったと言われている。

3. スピードレイル (Speedrail) 構想

VFTコンソーシアム解散後も、高速鉄道構想への関心は途切れることがなく、2年後の1993年にスピードレイルと呼ばれるコンソーシアムが登場する。GEC-アルストム社と大手ゼネコンのレイトン社を中心に組まれたコンソーシアムは、シドニー～キャンベラ間に区間を絞り、総工費24億ドル、TGV方式の列車で到達時間75分を目指す構想を提唱し、事業化調査に着手した。

2000年のシドニーオリンピック開催決定の時期と重なり、記念すべき事業として連邦政府は支援を表明、キャンベラ首都特別区行政府とともに事業化調査に補助金を拠出した。一方、同区間に既存の在来線（州営鉄道）を抱えるNSW州当局は、既存線路を改良した上で振り子式列車を導入する案の方が現実的だとして、スピードレイル構想とは距離を置く姿勢をとった。

建設費負担や高速化を実現する具体案等をめぐり連邦

表-1 VFTの高速鉄道事業概要

区間	シドニー～メルボルン (854km)
中間駅	キャンベラ、他計12駅
列車本数	往復30本+区間列車
列車定員	400人
最高速度	350km/h、
最速到達時間	3時間(シドニー～メルボルン)
輸送量想定	年間690万人
旅客収入想定	年間14.7億豪ドル
建設費見込み	75億ドル
運営経費見込み	3.2億ドル

表-2 参入をめざした企業連合の比較

企業連合	Speedrail	Capital Rail	Inter-Capital Express	Transrapid
技術提供	GEC-Alstom	Adtrans	Siemens	Transrapid
技術方式	TGV方式	振り子方式	振り子方式	磁気浮上式
計画所要時間	80分	90分	120分	58分
建設コスト	20億ドル	15億ドル	10億ドル	15～20億ドル

政府、各州政府等で議論が活発化するが構想はなかなか前進しなかったが、1997年の時点ではスピードレイルグループ以外にも複数の企業連合が参入をめざし入札に参加する状況となっていた。(表-2)

最終的に1998年8月にスピードレイル社が優先交渉権を獲得し、計画は具体的に動き出すかに見えた。当時の新聞にはスピードレイルとロゴの入った列車モデルを前に、華々しく企業選定結果を公表するハワード首相の写真が大きく掲載された。

計画の具体化を進めるスピードレイル社側は、「政府の公的支援は必要としない」という主張を堅持していたが、政府当局側やメディアには懐疑の見方が蔓延しており、当初は積極的だったハワード首相も、過大な政府負担の責任を負わされるリスクを恐れ、徐々に消極的な姿勢に転換していった。そして2000年12月、過大な政府負担が見込まれることを理由に、計画中止が閣議によって決定され、スピードレイル構想も幻に終わることとなる。

4. 連邦政府による独自調査

これまで一連の高速鉄道構想は全て民間企業連合からの提案を政府が吟味する構図であったが、ここに至るまで連邦政府側には高速鉄道事業に関する確固たる知見や独自の政策はほとんど無かったのが実態である。したがって、連邦政府はスピードレイル提案を否決するにあたり、説明責任を果たすため、国益の観点からオーストラリアにおける高速鉄道の可能性について調査を行うことを決定した。

東海岸高速鉄道可能性調査 (East Coast Very High Speed Train Scoping Study) と呼ばれる調査は当初、2002年末末までを期限に、三段階に分けて実施される予定であった。調査には23百万ドルの連邦政府予算が投入され、2001年11月に第一段階の報告書が公開された。

調査内容は広範囲に及び、ブリスベンからシドニー、メルボルンに至る東海岸ルートにおける高速鉄道の事業性について、事業費見積りや利用可能な技術、経済効果や環境問題等について詳細な報告がなされた。高速鉄道の可能性は認めつつ、500億ドル前後という巨額な初期投資が見込まれる国家的事業であり、連邦および州政府が協調して主導していく体制が不可欠であるとされ、採算性は期待できず、国益の観点からインフラ投資の優先度を考慮して決定されるべきと結論付けられた。

これを受けて連邦政府は多額の公的資金投入が避けられないとして予定していた第二段階以降の調査を中止した。これ以降、2007年まで続くハワード政権時代に高速鉄道構想が再浮上することはなかった。

5. 政権交代以降の連邦政府の政策転換

これまで見てきたように、高速鉄道構想に対して連邦政府は一貫して「国民負担は発生させない」という姿勢を貫いてきた。また、航空政策が連邦政府主管であるのに対し、鉄道をはじめとした都市公共交通は州政府が主管しており、連邦政府が関与すべき問題ではないという役割分担がはっきりしていた。

しかし、2007年12月にラッド首相率いる労働党政権が発足して以降、交通インフラに関する連邦政府の政策は大きく転換をすることになる。国土インフラ整備諮問委員会（Infrastructure Australia）と呼ばれる諮問機関を設立し、連邦政府予算を都市交通分野に大きく配分をする等、公共交通インフラを重視する姿勢がはっきりと表れてきた。（本誌JREA2010年2月号「オーストラリア鉄道事情・2009年版」に詳述）

同委員会が2008年12月に発表した報告書のなかに、各州政府や業界団体より提出された多くの提案から今後検討すべきプロジェクトがリストアップされており、そのなかにキャンベラ首都特別区区政府から提出されていた高速鉄道計画（内容的にはVFT構想と同様のもの）が記載されていた。

このこと自体は地元キャンベラ以外ではメディアに大きく報道されることはなかったが、ほぼ7年ぶりに高速鉄道構想が連邦政府関連の公開文書に登場したとして、業界関係者の注目を浴びることとなった。

6. 高速鉄道構想の再浮上

2010年1月、レイルCRCと呼ばれる鉄道業界を代表する官民共同研究機構が「高速鉄道：オーストラリアにおける戦略的考察」と題する論文を発表した。100ページにわたる論文のなかで、世界の高速鉄道をめぐる潮流、交通体系へのインパクト、VFT構想等オーストラリアに

おける過去の経緯、交通渋滞や空港容量の限界等オーストラリアが現在抱えている問題などが述べられ、今再び連邦政府は高速鉄道実現に向けた事業化調査を行うべきだと結論付けている。

特に以前構想が却下された90年代からの変化として、

- 人口増加と道路および航空路の混雑の深刻化
- 環境問題の深刻化と意識の高まり
- 高速鉄道導入の世界的拡大（技術の進歩と汎用化）

を挙げて、高速鉄道の必要性和実現性が高まっていると主張している。

オーストラリアの人口は過去50年、年率平均1.6%の割合で増加しており、今後も堅調な出生率と旺盛な移民の流入により増加しつづけ、2050年には3,500万人程度になるとの政府機関の予測も公表されている。（図-2）

シドニー～メルボルン間の航空路線の旅客数も90年代の年間400万人レベルから現在は700万人レベルに増加しており、世界有数の旅客輸送量を誇る路線となっている。（図-3）

7. 環境政党グリーンズの台頭と総選挙

2010年4月、環境保護政策を熱心に訴えるグリーンズ（緑の党）のブラウン党首は、高速鉄道実現を政策に掲げ連邦政府に事業化調査実施を求めるキャンペーンを開始した。航空機や自動車に比べ温暖化ガス排出量が格段に少ない鉄道の優位性と高速鉄道建設による経済効果を訴える内容である。

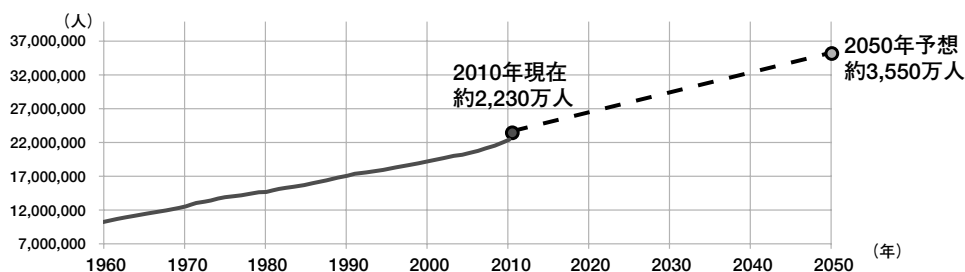
連邦上院議会でのブラウン党首による高速鉄道事業化調査実施を求める動議は、与党労働党および野党保守連合双方に否決されるなど、当初政治的インパクトはそれほど大きくはなかった。

しかし、6月に起きた労働党内紛による突然の首相交代、それに続く8月の総選挙の結果、労働党は議会の過半数を失い、大きく躍進したグリーンズが政権のキャスティングボードを握る状況が生まれることとなった。

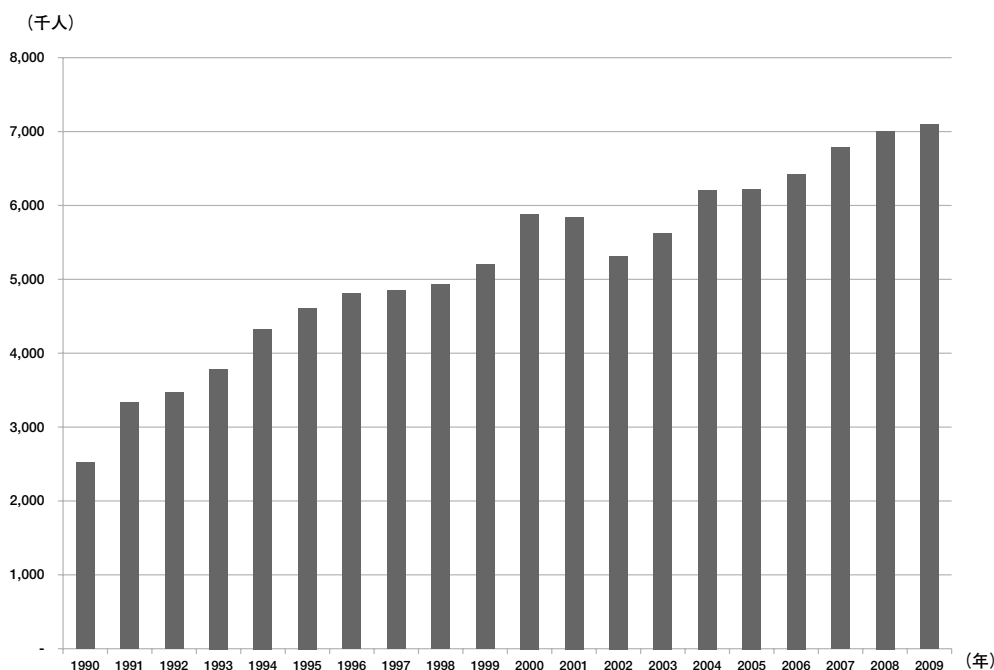
上述した8月の選挙戦の最中、既にグリーンズの台頭と苦戦が予測される状況のなか、アルバニー連邦運輸大臣はシドニー～ニューカッスル間の高速鉄道計画の事業化調査を実施することを発表した。この時点では選挙公約の一つであったが、大敗はするものの、かろうじてグリーンズおよび無所属議員の協力を得て労働党は政権を維持し、ついに事業化調査実施が正式に決定されることとなった。

8. 事業化調査の内容

10月31日、連邦インフラ交通省は事業化調査の調査項目を公表し、調査を委託する業者選定の入札手続きを開始した。調査対象となる事業は、「豪州東海岸の主要都



図一2 人口の予測



図一3 シドニーメルボルン間航空路線の旅客数

市を結ぶ高速鉄道」とされ、ブリスベンからメルボルンに至る約1,700kmの区間が対象となっているが、シドニー～ニューカッスル（約150km）をコア区間と位置付け、重点的に実現性を探るものとされている。

ニューカッスルはシドニーから北方150kmに位置する人口約30万人の工業都市で、世界有数の石炭積出港として有名である。今回このシドニー～ニューカッスル間が実現性の高い区間として浮上してきた背景には、この区間の在来線が貨物幹線列車とシドニー都市近郊旅客列車の競合の激しい区間として路線容量拡大が求められていたことと、ニューカッスルにある既存の地方空港をシドニー第二空港として活用出来れば、アルバニーズ運輸大臣にとって非常に重要な政治課題である空港問題を解決できることが期待される、という二つの要素が挙げられる。

調査は二段階に分けられ、第一段階では幅広い選択肢のなかからルートや技術仕様等を絞り込み事業の概略を描き出す作業を行い、第二段階で地質調査を含む路線の詳細設計、建設費の詳細見積り、需要および収益予測と資金調達手法等を調査することとなる。

調査期間は、第一段階の調査を2011年7月までに終え、第二段階は2012年中旬までに終える予定である。これは、3年後の次回総選挙までに結論を出すという現政権の政治的意思が表れていると言える。

9. おわりに

今後の行方については、まだまだ懐疑的見方も少なくないのが実情である。特に、90年代のVFTおよびスピードレイル構想で莫大な調査投資をしたあげく、政府に裏切られたという意識の強い産業界は政府側の本気度を慎重に探っているものと見られる。

最低でも500億豪ドル程度と見込まれる高速鉄道建設費の調達は、道路を含む全ての交通インフラ投資予算の規模が6年間で総額370億ドル（2008-2014、連邦政府国土開発中期計画）という豪州政府にとって、現実問題として簡単に賄える額とは思えない。PPPやBOTといった手法が検討されるにしても、政府の事業リスク保証は不可欠であり、実現に向けた政治の強い意志が長く続かなければ、10年前と同じ結果に終わる可能性も少なくないであろう。