

## 【米国】

## テキサス高速鉄道事業に関する現地調査結果について

福原 和弥 ワシントン国際問題研究所 次長

## 1. 概要

テキサス高速鉄道は、日本の新幹線技術を使用し、テキサス州のダラスからヒューストンまでの約 240 マイル（約 390km）を接続する事業であり、民間企業のテキサス・セントラルが事業主体として検討を重ねてきたものである。

2024 年 5 月 21 日に、同高速鉄道予定地であるダラスからヒューストンまでにかけて、JR 東海ワシントン事務所の皆さまとともに、現地を確認した。

以下、テキサス・セントラルのホームページ等<sup>1),2),3),4)</sup>を基にテキサス高速鉄道の概要等について整理した上で、今回の現地調査結果について報告する。

## 2. テキサス高速鉄道について

## 2.1 主な特徴

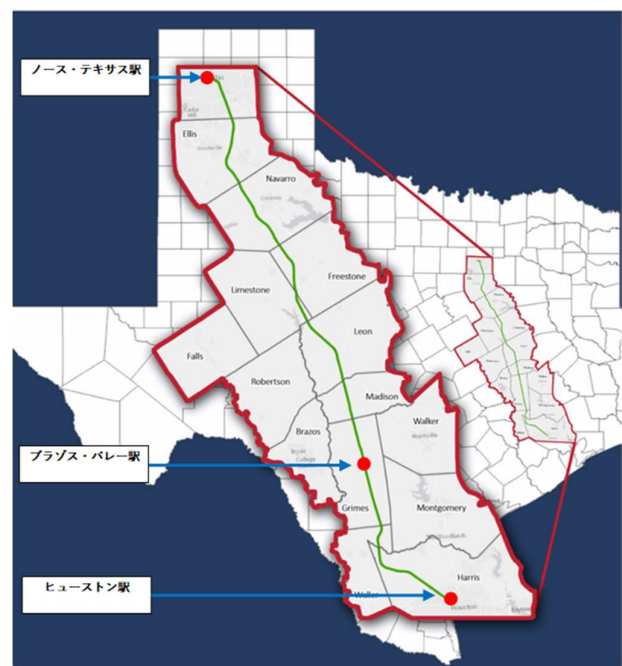
テキサス高速鉄道は、時速 186 マイル（約 300 キロ）で運行を開始し、ヒューストンからダラス間の所要時間を 90 分未満にする予定である。列車の最高速度は時速 205 マイル（約 330 キロ）まで引き上げられることとされている。同高速鉄道は、ヒューストン-ダラス間の移動時間について、自動車より 90 分、飛行機より 60 分短くすることが想定されている。

路線は、信号なども含めて新幹線と同様の技術を用いた専用線を敷設する予定である。また、車両は、8 両編成の N700S をテキサス仕様に改造を施して導入する予定（推定 400 名を定員として想定）であり、座席は通路を挟んで「2×2」に配置されるとのことである。

運行頻度はピーク時間帯には 30 分に 1 本、オフピーク時間帯は 1 時間に 1 本の頻度の運行を想定されている。路線については、人や動物、車両等の往来を最大限確保するため、線路の 50% 以上を高架橋にすることとしている。なお、運行面については、テキサス・セントラルは、2018 年 10 月に、スペイン国鉄「レンフェ」と運行面でのパートナーシップを締結している。

## 2.2 予定路線

予定路線のマップは以下のとおりである。



出典) テキサス・セントラルのウェブサイトの予定路線のマップに筆者が旅客駅の情報を加筆

図-1 予定路線のマップ

## 2.3 旅客駅

中間駅を含めて以下の 3 駅が建設される見込みである。

## ① ノース・テキサス (North Texas) 駅

ノース・テキサス駅は、ダラスのダウンタウンのすぐ南、州間高速道路 30 号線と州間高速道路 35 号線のインターチェンジに近い、シダーズ地区に設置される予定である。

## ② ブラズ・バレー (Brazos Valley) 駅

ブラズ・バレー駅は、テキサス高速鉄道の唯一の中間駅であり、グライムス郡のハイウェイ 30 沿い、ハイウェイ 90 のすぐ西、カレッジステーションとハンツビルのは

ぼ中間に位置するローンズ・プレーリー地区の 60 エーカーの土地に設置される予定である。また、テキサス A&M 大学キャンパスとブラズ・バレー駅を直接結ぶシャトル・サービスも計画されている。この駅からダラスまでは約 50 分、ヒューストンまでは約 30 分である。

### ③ヒューストン (Houston) 駅

ヒューストン駅は、ヒューストン北西部の US290 号線と州間高速道路 610 号線のインターチェンジに近いノースウエスト・モールに設置される予定である。

## 2.4 近年の主な動き

- 2020 年 11 月 3 日、米国運輸省が新幹線技術の安全性基準に関する規則 (RPA) 及び本事業の環境影響評価 (EIS) を公布。米国において初めて日本の新幹線技術の安全性が正式に承認。
- 2022 年 6 月 24 日、テキサス州最高裁がテキサス・セントラルに対し、鉄道沿線の土地収用権を認める判断を下す。
- 2023 年 8 月 9 日、アムトラックが本事業への参画を検討している旨を公表。
- 2023 年 12 月 8 日、米国運輸省は、アムトラックが本事業実現に向けた更なる検討のために申請していた「回廊選定開発補助金※」の交付を決定・公表。

※ Corridor Identification and Development Program といい、今後優先的に開発すべき鉄道路線を選定し、事業計画策定に係る経費を補助するものである。当初交付額 50 万ドル。米国運輸省との協定を締結の上で進捗に応じて追加交付されること。

- 2024 年 4 月 10 日、米ホワイトハウスが日米首脳会談後に公表したファクトシートにおいて「米運輸省と日本の国土交通省が新幹線技術を活用したテキサス・セントラル高速道路計画をアムトラック (全米鉄道旅客公社) が主導することを歓迎した。このプロジェクトは、新幹線技術を活用するものであり、最近、米連邦鉄道局 (FRA) の回廊選定開発補助金プログラムとして選定された。プロジェクトの開発取組及びその他の要件が成功裏に完了すれば、本プロジェクトは、資金調達及び融資の将来的な機会を得る可能性がある。」と記された。

## 3. 主な事業予定地の状況

### 3.1 全体について

テキサス高速鉄道の路線について、ダラス方面からヒューストン方面にかけて車で移動し、予定地の調査を行った。

全体としては、比較的フラットな地形を高速鉄道が通るという印象であった。路線が横切る川は 1 つ (ダラス南部のトリニティ川のみ) であるため橋梁は 1 つのみ、山もなくトンネルも不要であり、工事は比較的行いやすいように思われた。

以下、ダラス方面からヒューストン方面にかけて、現地調査結果を報告する。

### 3.2 個別状況

#### ①ノース・テキサス駅

ノース・テキサス駅は、トリニティ川の河川敷エリアに位置する予定とのことである。

以下写真の赤枠内に駅を設置予定であり、その周辺に多くの車両を駐車できる立体的な駐車場を建設予定とのこと。高速鉄道の利用にあたっては、米国の空港利用と同様に、車で高速鉄道駅までアクセスし、その後、高速鉄道を利用するという形態が想定されている。



図-2 ノース・テキサス駅予定地 (筆者撮影)

#### ②車両基地 (ノース・テキサス駅周辺)

車両基地については、ノース・テキサス駅周辺とヒューストン駅周辺の 2 か所に建設する予定であり、ノース・テキサス駅周辺の方が小規模、ヒューストン駅周辺の方がメインとなることを想定しているとのことである。



図-3 車両基地（ノース・テキサス駅周辺）予定地（筆者撮影）

### ③鉄道路線

ダラスからヒューストンに向かう途中から、以下写真のとおり、送電線が長い区間にわたり通っている。幅広な敷地が利用されているので、そこを路線として活用することを想定しているとのこと。



図-4 鉄道路線予定地（送電線そば）（筆者撮影）

### ④ブラズス・バレー駅

途中駅であるブラズス・バレー駅は、上述のとおり、テキサス A&M 大学キャンパスをつなぐことを意識した立地となっている。同駅からは、テキサス A&M 大学キャンパスを繋ぐためのシャトルが出ることを想定しており、多くの車両を駐車できる駐車場も建設予定とのこと。

なお、ブラズス・バレー駅予定地の周辺には、テキサス高速鉄道計画に反対する看板を立てた家が1件あった。



図-5 ブラズス・バレー駅予定地（筆者撮影）

### ⑤ヒューストン駅

ヒューストン駅は、ヒューストン北西部の US290 号線と州間高速道路610号線のインターチェンジに近いノースウエスト・モールに設置予定とのことである。多くの車両を駐車できる駐車場も建設予定とのこと。

ヒューストン北西部郊外には、下記写真のとおり、高速道路が立体で輻輳し、かつ、貨物鉄道が走るエリアがある。同高速鉄道は当該エリアを通過しなくてはならないので、この輻輳したエリアをどのように通過するかという点については設計・建設が困難になる可能性があるとのことである。



図-6 ヒューストン駅予定地（筆者撮影）



図-7 ヒューストン北西部郊外の高速道路が輻輳しているエリア（筆者撮影）

#### 4. 所感

全米第4位の人口を抱えるヒューストン市と全米第9位の人口を抱えるダラス市を繋ぐテキサス高速鉄道事業は、両都市を短時間で結ぶことにより、高い経済効果が期待されるとともに、両都市間の州間高速道路 45 号線の混雑緩和にもつながるものである。

今回、現地調査を行った印象としては、上述したとおり、全体としては、比較的フラットな地形を高速鉄道が通るといえるものであり、各種条件がそろえば、比較的少ない難工事箇所のみで、建設が進むことになると感じた。ステイクホルダーとも十分に調整しながら、必要な資金や用地を確保し、一つ一つ着実に事業を進めることが重要である。

ノース・テキサス駅はダラスのダウンタウンから比較的近いので利便性は高いが、ヒューストン駅はヒューストンの北西部に位置し、ダウンタウンまで車で 20 分～30 分程度要するエリアとなる。ダラス及びヒューストンともに、高速道路が輻輳し、幅広な道路が充実するなど、自動車での移動を前提とした都市構造となっている。そのため、ファーストワンマイル及びラストワンマイルという観点からも、両駅とも容量が多く、利用しやすい駐車場を確保すること、また、バスや鉄道等の公共交通との接続やライドシェア利用のしやすさを確保することが重要であると感じた。

さらに、より一層の経済効果の創出や高速鉄道の需要増に繋げるためにも、旅客駅周辺の開発などが効果的に行われることも大事であると考える。

米国初となる日本の新幹線技術を使用するこのテキサス高速鉄道プロジェクトが近いうち実現し、人々の生活や経済のみならず、日米二国間の強固な関係性構築にも大きく貢献することに期待したい。

#### 引用・参考文献・出典資料

1) Texas Central ウェブサイト

<https://www.texascentral.com/>, (参照 2024-05-22)

2) 海外交通・都市開発事業支援機構. “米国テキサス高速鉄道事業について”. 2023-12-28. <https://www.texascentral.com/>

3) The Dallas Morning News. “Texas Supreme Court says company can use eminent domain for Dallas-Houston bullet train”. 2022-06-24.

[https://www.dallasnews.com/business/local-](https://www.dallasnews.com/business/local-companies/2022/06/24/texas-supreme-court-rules-30-billion-dallas-to-houston-bullet-train-can-go-forward/)

[dallas-to-houston-bullet-train-can-go-forward/](https://www.dallasnews.com/business/local-companies/2022/06/24/texas-supreme-court-rules-30-billion-dallas-to-houston-bullet-train-can-go-forward/), (参照 2024-06-24)

4) 外務省. “ファクトシート：岸田総理大臣の国賓待遇での米国公式訪問（和文（仮訳））”. 2024-04-10.

<https://www.mofa.go.jp/mofaj/files/100652150.pdf>