



風力発電の電気を一部使用して走行する電車 (マルメ、スウェーデン)

海外トピックス

イギリスの高速鉄道計画「ハイスピード2」

小 役 丸 幸 子 調査研究センター主任研究員

2010年3月11日、イギリス運輸省は、国内の高速鉄道建設計画を発表した。この高速鉄道は「ハイスピード2」という名称でこれまで検討されてきたものであるが、今回の発表では、その第一段階としてロンドン～バーミンガム間の建設計画が提示されている。

1. ハイスピード2計画までの歩み

これまで、イギリスにおける高速鉄道路線といえば、2007年11月に全線開業したロンドン～英仏海峡トンネル間を結ぶ「ハイスピード1 (英仏海峡トンネル連絡線)」であった。ハイスピード1ではユーロスターのほか、2009年12月からは、ハイスピード1を含めたイギリス南東部の一部在来線において、日立製の高速鉄道車両 (最高速度225km/h) が走行している。一方、イギリスの最大幹線である西海岸線の改良は2008年12月に完了したが、最高速度は200km/hにすぎず、ヨーロッパ大陸や日本で走行しているような、いわゆる“高速”鉄道とはいえないのが実状である。

そこで、イギリスでは2007年頃から高速鉄道に

関する議論が行われてきたが、ついに2009年1月、イギリス運輸省は新たな国内高速鉄道路線案として「ハイスピード2」を発表し、2010年3月にその計画概要を明らかにした。

2. ハイスピード2とは

「ハイスピード2」は、最高速度400km/hに対応可能なロンドン～スコットランド間を結ぶ高速新線であるが、そのうち、ロンドン～マンチェスター間を中核区間としている。また、ロンドン～バーミンガムまでは1本の路線であるが、バーミンガムから北方面に向かっては2方向に分岐する。一方はバーミンガム～マンチェスター～グラスゴウの西側路線、もう一方はバーミンガム～リーズ～ニューカッスル～エジンバラの東側路線である。これらの全路線長は540kmであり、ハイスピード2全体としての予算は300億ポンド (1ポンド=140.80円) である。

ハイスピード2の完成により期待されているのは、ロンドンと主要都市間の所要時間の大幅な短縮で、計画では次の通りである。

- ・ロンドン～バーミンガム：〔現在〕1時間24分 → 〔ハイスピード2完成後〕49分

- ・ロンドン～マンチェスター：〔現在〕 2時間8分 → 〔完成後〕 1時間20分
- ・ロンドン～ニューカッスル：〔現在〕 3時間9分 → 〔完成後〕 2時間37分
- ・ロンドン～エジンバラ / グラスゴー：〔現在〕 4時間30分 → 〔完成後〕 3時間30分

なお、ハイスピード2のロンドン発着駅はユーストン駅となる予定(ハイスピード1のロンドン発着駅はセント・パンクラス駅)であり、同駅には高速路線用に10、在来線用に14のプラットフォームが整備される。これに伴い、ユーストン駅は10億ポンドをかけて改修されることになる。

また、路線の建設にあたっては、第1期建設区間として、まず、ロンドン～バーミンガム(190km)が挙げられている。実際にどのルートを通るかなどはまだ決まっておらず、これから具体的に検討されることになる。加えて、住民ヒアリングや法的手続き等、さまざまな手順を踏むことを考えると、第1期建設区間の着工は2017年以降となり、2026年の開業を目指すことになる。第1期工事の建設費は158億ポンドから174億ポンドとなる見込みである。なお、今後の詳細なスケジュールや第2期以降の計画等については未定である。

3. 今後の課題

ところで、ハイスピード2の建設において、最大の問題は建設費である。民間コンサルタント会社によると、ロンドン～マンチェスター間だけでも建設費が275億ポンドに上ると試算されている。ハイスピード2全体の予算は前述したように300億ポンドであるため、試算ベースではあるが同区間だけでその9割を占めることになり、計画全体として資金不足となることが推測される。

国は高速鉄道計画を推進しているものの、財政的な負担はできるだけ回避する考えであり、ハイスピード1の時と同様に、民間に事業を委託する形になるものと思われる。また、駅の建設・改修についても、政府主導で財源の手当てを行う考えであるが、基本的な手法としては官民協力のPPP(Public Private Partnership)を検討している。ただし、たとえ景気が上向くにしても、民間コンソーシアムに多大なコスト負担をさせるのは難しく、どのように建設費をまかなうかが今後の最大の焦点である。

現に、国が進めていた、1970年代に製造された古い都市間鉄道車両を2013年から2018年末までに最大1,400両の新規車両に取り替えるという都市間鉄道整備プログラムも、イギリスがいまだ完全に不況から脱しておらず、旅客輸送量も伸び悩んでいることを理由に、正式契約を目前にして足踏み状態となっている。加えて、イギリス議会からも、高速鉄道整備に反対するものではないが、少なくとも今後10年間は鉄道投資を抑制すべきという声があがっているのも事実である。高速鉄道の重要性は認識しつつも、それ以前に、まずは、鉄道の電化などネットワークの全体的な底上げを図ることが最優先ではないかという考え方が根底にある。

このような厳しい状況下であるだけに、完成までに巨額の費用と長い年月を要する高速新線を新たに建設するという事は容易ではない。だが、幹線高速交通網を強化することは国の経済発展に寄与するものであり、しかも、環境への配慮から鉄道の整備は時代の追い風を受けている。さらには、ヨーロッパのみならず、アジアやアメリカにおける高速鉄道の流れに取り残されないようにするためにも、イギリス政府としてはハイスピード2計画を断固として進めていく考えである。