

石井伸一著「日本の交通の現状と将来 - 陸・海・空の交通政策を取り巻く問題点と今後の課題 - 」
じゅん刊世界と日本、第 1172・1173 号、内外ニュース 2010 年 10 月 1・15 日発行

日本の交通の現状と将来 - 陸・海・空の交通政策を取り巻く問題点と今後の課題 -

1. 海外展開が現実化する高い潜在力の鉄道

(1) 来日した外国人の新幹線に対する評価は非常に高い。何よりもその利便性、快適性、高速性にその驚きを隠さない。中でも、フランス人が TGV よりはるかに静かであり、乗り心地がよいと言ったときは驚きであった。

(2) 1964 年の開業以来大きな事故がなく、しかも改善・高速化を重ね、東京～大阪の 500 ㎞が 2 時間半、1 時間に数本(約 10 分ごとに)運行しているという事実は、もっと日本の新幹線の世界的な地位を高いものにしてもおかしくはない。500 ㎞といえば、世界的に見ると航空輸送が主流である。特に鉄道が発達しているといわれる欧州でさえ、200 ㎞程度の都市間距離でも航空輸送は健在である。例えば、TGV は区間距離約 200 ㎞強のパリのシャルルドゴール空港と EU の首都、ベルギーのブラッセルをつないでいるが、パリ(シャルルドゴール空港)とブラッセルの間には航空路線も存在する。日本では東京～名古屋(約 350 ㎞)以下の距離である。日本の新幹線は、世界的にみると航空輸送に代替する高速輸送市場を担っているのである。こうした事実も、海外からみれば、日本の高速鉄道(新幹線)の優位性を物語っており、この高い潜在力をもっと知ってもらう必要がある。

(3) オバマ政権の誕生とともに、米国が打ち出したグリーン・ニューディール政策が追い風となり、鉄道輸送に脚光が浴び、ロサンゼルス～サンフランシスコへの計画が進みだした。またかねてから東海岸のボストン～ニューヨーク～ワシントンは人口密度が高く、鉄道輸送に適していると関係者から指摘されてきた。

(4) 他方、BRICs においても高速鉄道に関する関心が高まっている。BRICs は、その国土の広さ、経済的な潜在成長力から長距離高速輸送に関して、鉄道輸送が果たす役割が高いためである。

(5) ロシアのモスクワ～サンクトペテルブルグ高速鉄道運行プロジェクト(区間距離約 650 ㎞)が進行中であり、特にウラル山脈から西側のヨーロッパロシアは比較的適度に 100 万都市が

分散しており、モスクワとその近郊のニジニ・ノヴゴロド間、エカテリンブルク～チェリヤビンスク間(いずれも 200 ~ 300 ㎞の区間距離)などにも高速新線の計画がある。

(6) ブラジルではリオデジャネイロ～サンパウロ～カンピーナス間に高速鉄道計画(区間距離約 500 ㎞)があり、2014 年に開催されるサッカー・ワールドカップに合わせて開通を目指している。

(7) インドは高速鉄道の導入に本格的に乗り出した。ニューデリー(デリー)～ムンバイ～チェンナイ～カルカッタの 4 大都市を結ぶ貨物高速鉄道構想といった大構想の他、地域的にはアーメダバード～ムンバイ間、アムリットサル～ニューデリー、ニューデリー～ラクナウ間、パトナー～カルカッタ間、チェンナイ～バンガロール間といずれも 400 ~ 600 ㎞程度の区間距離の地域で構想されている。

(8) 他方、途上国では、ベトナムのハノイ～ホーチミン間(直線で約 1300 ㎞、鉄道距離で約 1630 ㎞とされる)には、現地政府が日本の ODA に高い関心を示しており、円借款での南北高速鉄道建設計画がある。

2. 今後は戦略的な対応が必要な鉄道の海外展開

(1) 日本の新幹線のライバルは、事実上フランスの TGV であると思われる。また、車両単独で見ると、カナダ、ドイツ、フランス、イタリアと競合相手が増える。しかし、これからアジアをはじめとする新興国での競争相手は、本当にそうだろうか。

(2) 確かに、技術力の高い日本の競争相手は先進国と考えるのが普通である。韓国高速鉄道(KTX)はフランス(TGV)とのコンペに敗れたものの日本の優位性が評価されたのも事実である(2004 年の運行開始後、運営・オペレーション関係で問題が多発し、日本の新幹線の運営方式を学びたいと日本の関係者に支援を求めてきた。しかし TGV 方式の韓国高速鉄道に日本の技術者ができることはなく、また利用者からは車両の半分の座席は固定式のために後ろ向きに高速走行する不快さを指摘され、他にも騒音問題含めて問題が多発している)。

(3) 他方、最終的に受注競争に競り勝った台湾新幹線は、計画・建設段階では仏・独連合側が入っていたこともあり、日本の新幹線が導入されたものの、当初進められた欧州システムを基準で、分岐器はドイツ製、列車無線はフランス製、車輛などは日本製という日欧混在システムとなっている。笑い話になっているが、洗車装置が欧州規格であったため、日本の新幹線には合わず、洗車できないといった齟齬も生じている。これら韓国、台湾の導入の際に、日本が不利

であったのはひとえにコストの問題である。

(4)このコストが今後、アジアやブラジルその他新興国での勝負を決定づける。そのときの競争相手は、先進国ではなく、中国である。中国は既に、日本のコストの 5 分の 1 の価格、しかも整備スピードも極端に早い。工法が違うのである。中国は、ASEAN 諸国とは陸続きであり、しかもベトナム・ハノイとは現在でも北京との間での鉄道便があるなど、中国と密接に関わってきている。日本国内のマスコミによれば、日本がベトナムの新幹線の権利を得たような記事報道がなされているが、「陸続きであり国境交通の連続性を重要視するであろうことは容易に想像できるし、しかも日本のコストの 5 分の 1 で整備可能であるとする日本の新幹線を採用する理由は全くなくなる」のではないか。

(5)対策として考えられるのは、中国以外の他国との連携である。海外に日本の技術を移転させ、安く作る方法を考えねばならない。ベトナムを押さえようと思うなら、なおさらである。今のやり方では、将来必ず中国に油揚げを攫^{さら}われてしまいそうで、見てもらえない。

(6)日本の陸海空の交通の問題点の根本は、官民連携体制ができないことではないか。前述したハブ国家は、国も民も一体である。海外に出て戦おうという気概が本当にあるのなら、戦略をまず立て、それにあわせて適切な協力体制をとる必要がある。オールジャパンなど高コストで世界では誰も相手にしてくれない。そのとき、どこの国と組むのが適切か、どのように組むべきかを議論することこそ重要なテーマである。

3. 競争が業界を活性化し、国際展開力をつける

(1)総合交通に始まり、特別会計問題、道路特定財源、ハブ論(空港、港湾)、そして交通インフラの海外展開を論じてきた。

(2)最後に、運輸産業論を一言、語らねばならない。例えば、航空業界を例にとると、経営再建中の日本航空、LCC ビジネスを開始すると発表した ANA の一方で、2010 年 10 月、羽田が再拡張し、空港容量が拡大する中で、海外からの LCC が日本を目指してやってくるようになった。日本航空の経営破たんまでは予測できなかったが、LCC 日本への乗り入れは予想していたとおりであった。

(3)今後、アジアの航空業界は激変していく。欧州、米国のメガキャリア(大手航空会社)がそれぞれ 3 社に統合・吸収されているのを見るにつけ、アジアにその時代が訪れるのはいつか、その姿はどのようなものかといつも考えている。できれば、日本がアジアの再編を主導できる

立場に立つにはどうすべきかと。

(4)交通インフラが充実すると、運輸産業の競争が活発化する。需要よりも運航権益が大きい場合、供給過多により、価格下落も激しくなる。運輸産業は社会のインフラとしての使命を持ちつつも、企業経営としては上場企業として成長戦略を描かなければならない、という二律背反を常に抱えた業界である。であるからこそ、官と民のパートナーシップが重要であり、ましてや国際展開、つまり外で戦おうとするときは、もっと強固な協働体制をとる必要がある。その方法論は今、模索され始めた。固定観念にとらわれず、攻めるべき相手は誰か、相手にとって何が重要かをじっくり考え、柔軟に対応策を練っていく必要がある。このような議論ができる体制があって初めて、日本の交通インフラの未来が開けてくる。

[コメント]

日本の潜在能力がこれほどあるのなら、次の課題はこれらをどう顕在化し、世界の人々に役立つことにより、日本の成長のエンジンの1つにするかだ。日本は国家の戦略をもって石井先生の具体的提言を実行に移すべきだと確信する。やるべきは今だと思う。

- 2010年10月7日 林 明夫記 -