


 巻頭言

# 日本の鉄道技術の 海外展開について思うこと

一般財団法人運輸総合研究所 会長  
宿利 正史



私がインドの外務大臣ジャイシャンカル氏と初めて会ったのは、2016年の2月、インド外務省の外務次官室であった。同氏は当時、モディ首相の側近中の側近の1人として外務次官の職にあり、私は国際高速鉄道協会（IHRA）理事長としての2度目の訪印であった。

この訪問の2か月前、2015年12月に、安倍首相（当時）とモディ首相の首脳会談において、ムンバイとアーメダバードを結ぶインド初の高速鉄道の建設について、日本の新幹線方式を採用することが決まった直後のことである。

この会談の中で同氏は、インドが新幹線方式に決定した背景について、決定の当事者として、「日本の技術は、これまでに2度にわたってインド社会の躍進（ジャンプアップ）に貢献した。最初は、1980年代のマルチスズキによる自動車産業の発展で、中間層の生活や考え方を変革した。2番目は2000年代の日本の支援によるデリーメトロの成功で、市民が地下鉄を利用して通勤するという生活スタイルが定着した。そして今度は、日本の新幹線技術によってインドの高速鉄道を成功させることで、インドの社会・経済に大きなインパクトを与え、変革（トランスフォーメーション）を起こしたい。」と確信をもって語っていたことを、今でも鮮明に覚えている。

このジャイシャンカル氏の発言こそ、日本の新幹線技術を海外の国々に展開することの真の意義や価値を端的に示している、と言ってよい。

2014年4月に発足したIHRAの活動の目的もこれと全く同じであり、広く世界の国々に対し、“新幹線とは単なる高速の輸送システムにとどまらず、経済や社会、人々のライフスタイルを変革（Transformation）し、国や地域を大きく創り変えるものである”ことを伝え、啓発し、そして新幹線システムを国際標準として確立することを目指している。

IHRAは発足時から、新幹線を運行するJR4社（その後JR北海道を加え5社）と共に、台湾高鉄からも理事として参加し、日本と台湾が一体となって取組みを行っている。

いずれインドが、ムンバイ・アーメダバード間の高速鉄道を完成し、開業する暁には、インドを加えて、日本、台湾、インドの“新幹線トリオ”として、世界に対する発信を一層強化できることを楽しみにしている。

さて、話は40年近く前にさかのぼるが、私とJARTSとの縁は、1984年に私が在インドネシア日本国大使館一等書記官としてジャカルタに赴任した時からである。

当時インドネシアは、開発独裁政権として30年以上にわたって君臨した第2代大統領スハルトの全盛期に当たり、日・インドネシア関係は極めて良好であった。日本の対インドネシアODAの額は、援助国たる日本側から見ても、被援助国たるインドネシア側から見ても、他国をはるかに凌ぎ第1位であった。私が担当する運輸関係は、鉄道、空港、港湾、海運、造船、船員教育、海上保安、観光と多岐にわたって多くの案件が動いていたが、その筆頭格は言うまでもなく鉄道であった。

その鉄道プロジェクトの中心は、「ジャボタベック圏鉄道近代化事業」という、ジャカルタ首都圏の通勤の足として、首都圏内の8つの鉄道路線、これらはかつてオランダの植民地時代に敷設され、インドネシア独立後ほとんど手を入れることなく使われていたものであるが、その大改良を行うもので、JICA（当時）による開発調査（F/S）を経て、円借款により軌道改良、複線化、電化、高架化、信号改良、駅改良、車両調達、車両基地整備など文字通りフルセットのプロジェクトであった。このプロジェクトのために、私の着任時には既

に国鉄（当時）から、土木、車両、電気、運転の各分野のJICA専門家4名がインドネシア運輸省の陸運総局に陣取って活躍しておられた。また、これらのJICA専門家とは別に、JARTSからも多くの専門家の皆さんがこのプロジェクトのために現地に派遣され、円借款によるプロジェクト・マネジメントに精力的に従事しておられた。

もちろんインドネシア側も非常に力が入っており、総責任者のギリ陸運総局長（後に運輸大臣に就任）とのたび重なる会談や、日本からの出張者を含めた日本側の関係者とインドネシア政府関係者との打合せや現地調査が、この3年間頻繁に行われた。ギリ陸運総局長は、名門バンドン工科大学出身の極めて優秀なテクノクラートで、インドネシアの鉄道近代化にける情熱と責任感、私には、今インド高速鉄道公社総裁の重責にあるカレ氏と重なり合う。

今振り返ってみても、“暑い”国の“熱い”思い出であるが、インドネシア政府の日本の鉄道技術に対する強い期待と、それに懸命に応えようとする日本の鉄道技術者たちの強い使命感に根差した献身は、日本の鉄道技術を海外に伝えることの意義や価値の何たるかを如実に物語っていた。

そのジャカルタを、昨年（2020年）2月に訪れた。私が会長を務めている（一財）運輸総合研究所が主催する「鉄道整備と沿線開発に関する国際セミナー」への出席のためである。

この機会に私は、その前年2019年3月に開業したジャカルタMRT南北線に初めて乗ってみた。円借款によるインドネシア初の地下鉄であるが、日本の最新の技術が取り入れられ、駅施設も、車両も、運行状態も良好で、極めて快適であり、あたかも日本の地下鉄新線に乗っているかのように思えた。MRT南北線フェーズ1の地下区間5.9kmは、市内中心部タムリン通りにある日本大使館の目の前から、タムリン通りとそれに続くスティルマン通りの地下を通して、クバヨラン・バル地区の入口当たりで地上部に出るが、この地下区間こそ、私がかつて3年間にわたって、クバヨラン・バルの自宅から大使館への往復に、あるいは夕方一旦帰宅して、再び夜の会合に出かけるたびに通った大通りである。

私が赴任していた当時は、日本の鉄道関係者は口を揃えて、ジャカルタやバンコクは地盤が悪すぎるので地下鉄の建設は無理だと言っていたが、その後バンコクは2004年に同国初の地下鉄ブルーラインを開業させ、それに遅れること15年、ジャカルタにも地下鉄が登場することとなった。いずれも円借款により、日本の優れた地下鉄建設技術を用いて実現したもので、ジャカルタMRTの整備によって、通勤・通学など市民のライフスタイルが大きな変化を見せつつある。

これこそ、20年前のデリーメトロの整備によるインド社会の変革と同じである。

そして同時に忘れてはならないのは、ジャカルタMRT南北線事業の成功は、私が赴任していた時期を含めその前後の期間を通じての、長年にわたる日本のインドネシアに対する鉄道技術協力の蓄積の延長線上で実現したという事実である。

以上のいくつかの例からも明らかなように、ASEAN各国やインドその他南アジアの国々においては、鉄道のみならず空港、港湾など運輸分野における日本の技術や協力に対する期待には極めて大きなものがある。

このような事情を踏まえ、運輸総合研究所では、本年4月1日から新たにバンコクに活動の拠点を設置した。名称は「アセアン・インド地域事務所」、略称は「AIRO」（アイロ）である。日本から派遣の5名の常勤の研究員（国土交通省4名、鉄道・運輸機構1名）と現地採用職員2名、そして非常勤の所長（専務理事が兼任）という体制で、ASEAN及び南アジア地域の運輸・観光分野を担当する。現地における研究調査やセミナー・シンポジウム等の開催、各国の政府や研究者、実務者等との連携・交流などを行うことによって、その目指すところは「運輸・観光分野におけるASEAN・南アジアと日本との結びつきをより緊密かつ強固なものとする」ことである。

JARTSの関係者はもちろんのこと、運輸・観光分野の政府機関や多くの企業・団体・学界の皆さんにJTTRI AIROを大いに活用していただければ幸いである。

ところで、昨年JR東日本による品川開発プロジェクトのエリア内で出土した「高輪築堤」について、私見を一言。私は報道を通じて承知するだけではあるが、この土木構造物は1872年に日本で最初に開業した新橋・横浜間の鉄道の遺構であり、2015年にユネスコの世界文化遺産として登録された「明治日本の産業革命遺産」、例えば三菱長崎造船所などに匹敵する「顕著な普遍的価値」を有する文化遺産に相当すると考えるが、如何で

あろうか。

奇しくも来年（2022年）は、日本の鉄道開業から150周年の節目の年に当たるが、その原点たる高輪築堤と、その後150年にわたって絶え間ない進化・発展を遂げた現代の在来鉄道と、世界初の高速鉄道「新幹線」と、そして同じく世界初の「超電導リニア新幹線」が並存する品川・高輪エリアこそ、日本の鉄道の歴史の生きた博物館であり、世界で唯一無二の掛け替えのないエリアとなることは間違いないと思うが、如何であろうか。

高輪築堤の現地完全保存と国際ビジネス交流拠点を目指す都市開発とが上手に両立できる知恵を、関係者の努力によって何とか見つけ出してほしいものである。

さて話を元に戻すと、日本の鉄道の始まりは、「長州ファイブ」の渡英に端を発した、伊藤博文や井上勝などの先人達の先見の明と、E.モレルなどの英国人技師と英国の鉄道技術の賜物であり、この1件をもって、明治日本の近代化の歴史の中に英国はしっかりと刻み込まれている。

経済の発展や社会の変革を目指す新興諸国にとって、最新の都市鉄道や、ましてや高速鉄道の整備の持つ意味は日本の明治期における鉄道と同じであり、その整備・運営の過程で日本の鉄道技術や技術者が果たす貢献は、明治期の日本の近代化における英国に相当する。

近年、日本の鉄道の海外展開が、「インフラ輸出」の名のもとに、成長戦略の重要な柱として、経済対策・産業政策の観点から語られることが多いが、もちろん私も、そのような意義を評価しないものではないが、先の実例に見るように、日本の鉄道技術の海外展開は、そのことを包含して余りあるもっと大きな国家的な意義を有するものであろう。

現在の日本の取組みは、政府と民間が連携しつつ、政府高官によるトップセールス、政府によるODAその他の政策支援、そして民間企業による企業努力から成り、大枠は整っていると見てよい。

しかし、現実の場面では、とりわけ高速鉄道のような巨大な、かつ、相手国の政治に左右されやすい鉄道プロジェクトにおいては、あらかじめ想定し難い様々なリスクを考慮して、民間企業としては対応できない、あるいは躊躇するケースが現に出てきており、今後も同様の事態が十分に起こり得る。特に、近年PPPやコンセッション案件が増える中では、なおさらそうであろう。

日本の鉄道関係企業が、それぞれの分野では世界で最高水準の、あるいは優れた技術を有していながらも、国際競争の場面では諸々の課題を抱えている現状を踏まえれば、現在の取組みのままでは「大魚」を逸しかねない。もっと端的に言えば、確実に「大魚」を得るためには、現在の仕組みでは不十分である。

日本として、相手国や地域との間で将来にわたる確かな友好・信頼関係を構築し、そしてそれを維持・発展させていく上で必須と判断される特定の重要な鉄道プロジェクト、つまり「大魚」については、日本の関与についての最終的な成否を民間企業の国際競争力と経営判断に委ねてしまうことは避けるべきである。政府が、外交、安全保障等の総合的な観点から大局的な判断を行って「大魚」を特定した上で、民間企業に最善の努力を求め、それでもなお生ずるリスクについては、国が責任を持ってカバーする。そのための仕組みを整えて、「大魚」を確実に獲りにいくことが必要ではないだろうか。

そして、この場合の国の負担は、決してネガティブな負担と考えるのではなく、鉄道の整備・運営、技術移転、人材育成などのプロセスを通じて、相手国や地域との間で将来にわたる強い信頼関係と繋りを構築するための戦略的な投資であると考えてはどうであろうか。あるいは、もっと戦略的に考えれば、「自由で開かれたインド太平洋」を実現するための日本政府としての国際貢献であると考えてもできよう。

国がしっかりとしたセーフティネットを用意した上で、民間企業に精一杯汗をかいてもらう、このような仕組みができないものかと私は思っている。

日本が、「貧すれば鈍する」ならぬ大きな志をもって、日本の優れた鉄道技術の海外展開に積極的かつ戦略的に取り組むことを期待したい。

#### 〈備考〉

鉄道を含む「交通インフラ海外展開をめぐる現状と課題」については、国土交通省の藤井直樹国土交通審議官による優れた論考が、運輸総合研究所のHP及び同研究所発行の「運輸政策研究」（Vol.23・2021年2月28日発行）に掲載されている。政策当局の責任者の立場から、冷静かつ客観的に、かつ本質的な課題にしっかりと踏み込んで、わかりやすく記述された秀作である。