

## はじめに

1964(昭和 39)年 10 月 1 日に東海道新幹線が開業してから今年で 50 年を迎えます。東海道新幹線の歴史と自分の思い出を重ねあわせている方も多いのではないのでしょうか。思い返せば当会最初の研究誌で取り上げたテーマは東海道新幹線でした。東海道新幹線が開業して以降も東北、上越、山陽、九州新幹線など日本には数多くの高速鉄道路線が誕生しました。その間に様々な技術革新がなされ、個性的な高速鉄道車両も導入されてきています。

国内で親しまれ一定程度の発展を遂げた「新幹線」は、今その将来の道筋を海外へ向けようとしています。技術国日本を象徴する「新幹線」を海外に輸出してはどうかという議論が近年高まりを見せているのです。日本の高速鉄道の代名詞とも言える「新幹線」を輸出することは、日本の鉄道関連企業にとって大きな利益になり得るし、他国のインフラ建設支援に関わることは日本にとっても大きな利益になり得ます。では現在のところ「日本の高速鉄道輸出」は成功し、軌道に乗っているといえる状況であるかと問われると、必ずしもそうではないと言わざるをえません。

一体なぜ日本の高速鉄道輸出はうまくいっていないのでしょうか。この疑問が今回の研究の始まりです。加えて、輸出の成功事例があるとしたらそれはなぜ成功したか、今後も高速鉄道を輸出していくとしたら、どのようなことをしていく必要があるかという疑問にも向き合い、「日本の高速鉄道を輸出する」ということについて一度立ち止まって考えてみようというのがこの研究の趣旨です。

次に、なぜ「高速鉄道」に限った輸出の話をするのかということについて触れておきます。ひとつは既述のように今年が東海道新幹線開業 50 周年という日本の高速鉄道にとって節目の年であり、これから先の日本の高速鉄道について考える良い機会になると思ったからです。もう一点の理由

としては、高速鉄道以外の鉄道の輸出は今も昔も盛んに行われており、一定程度成功していると考えられ、鉄道輸出の次の段階としての「高速鉄道輸出」を議論すべき時なのではないかと思ったからです。なお、高速鉄道以外の鉄道輸出については、後のコラムで取り上げています。

本研究誌では「日本の高速鉄道輸出を考える」という内容を軸に、今後の高速鉄道輸出のあり方について議論を進めていきます。

第一部では高速鉄道の定義を行い、なぜ高速鉄道を輸出する動きが生じているのかという点について考察します。第二部では高速鉄道輸出を日本政府はどのように位置づけており、支援しているのかということについて論じます。第三部では日本が参入していくことになる海外の高速鉄道市場がどのような様相なのかということについて分析します。第四部ではまず日本の鉄道輸出史を概観し、高速鉄道輸出がその輸出史の延長線上にあることを確認します。その後、事例研究として構想段階の輸出計画事例や過去の輸出計画の事例をそれぞれ取り上げ、事例に内包される課題や輸出成功要因などを考察します。第五部は、本研究誌の結論部にあたり、これまで議論してきたことのまとめと、今後日本が高速鉄道の輸出を行う上でのあるべき姿について当会なりの考えを提示しています。

以上の内容に加え、「超電導リニアの海外輸出」と「高速鉄道以外の鉄道海外輸出」というコラムを設けています。日本の高速鉄道輸出を考えるというテーマと関連する内容になっています。

この研究誌が、現在進行中の高速鉄道輸出計画について知っていただくとともに、今後の日本の高速鉄道輸出について考えていただくきっかけとなれば幸いです。

一橋大学鉄道研究会 2014 年度研究担当

## 部長