

第2章 海外の高速鉄道輸出政策

第1章では、近年のわが国における高速鉄道輸出政策の動向について述べた。しかし、世界には日本に限らず高速鉄道輸出に躍起になっている国は他にもある。そこで、本章では高速鉄道輸出の先進国ともいえるフランスと、輸入国から新興輸出国となった中国の輸出政策について説明する。

1. 中国の高速鉄道輸出政策

まずは、世界最大の人口を誇る中華人民共和国の高速鉄道輸出政策について説明する。中国の通商政策の特徴は、発展改革委員会が国家の中期経済運営計画を5年ごとに策定しており、原則としてその「五か年計画」に基づいて政府主導で経済政策を実行していることである。2011(平成 23)年に出された「第12次五か年計画」によると、「積極的に新興市場を開拓し、輸出市場の多角化を推進する」と新興国に向けた輸出方針が明示されている¹。従来の中国の輸出相手は先進国が中心であったが、今後は新興国・途上国を新たなターゲットとする方針転換が行われたのである。具体的なターゲットは「アジア」「アフリカ・中東」「中南米」「ロシア・CIS」の4つの地域である。これら地域への輸出品目の1つとして高速鉄道が挙げられている。

しかし、同年7月23日に温州近郊で高速鉄道の列車脱線追突事故が発生し、中国の高速鉄道輸出は大きな打撃を受けることとなった。この事故の発生によって、中国の高速鉄道の安全性に対する批判が高まり、中国政府は国内の高速鉄道走行速度の制限と整備計画の一部延期を命じた。翌2012(平成24)年3月には、当面の間の高速鉄道輸出を凍結し、国内の安全対策強化と路線敷設に専念することが発表された²。

翌年になると高速鉄道輸出は再開され、中国はタイをはじめとした東南

¹ みずほ総合研究所「新興国に矛先を向ける中国の輸出振興政策」

<http://www.mizuhobank.co.jp/corporate/world/info/cndb/report/mizuhori/pdf/R205-0048-XF-0105.pdf>

² 日本経済新聞「中国、高速鉄道の輸出凍結 安全対策を優先」(2012年3月12日)
http://www.nikkei.com/article/DGXNASGM11026_R10C12A3FF2000?dg=1

アジア各国への働きかけを強めていった。中国政府は車両代金など一部を米や天然ゴムなど「物」による支払いを認めるなど、農産物や資源の輸出を強化したい相手国への有利な条件を次々と提示している。だが、度重なるタイの政情不安の影響で、中国政府の高速鉄道輸出は難航している³。同様に、インドやベトナムも中国に対する警戒・不安を強めており、高速鉄道輸出政策は進展が見られないのが現状である。

2. フランスの高速鉄道輸出政策

次に、高速列車である TGV を有するフランスの高速鉄道輸出政策はどのようなになっているのだろうか。フランスのインフラ輸出政策の特徴は、軍事・文化等の支援・協力も提案しつつ、トップ外交を展開している点である。フランス政府は、2007(平成 19)年にモロッコへのラファール戦闘機の売り込みを失敗したことを契機として、CIACI(国際契約の入札のための関係省庁委員会)を設立し、毎月 1 回会合を開催した上で、関係省庁の連携を強化し、決定の迅速化を図っている⁴。

また、フランスのインフラ輸出政策のもう 1 つの特徴は、政府関係主体と事業実施主体の連携がなされている点である。例えば、政府の委託を受けたフランス貿易保険会社(COFACE)が貿易保険業務を実施し、政府が保険を引き受けることで輸出を促進している。また、有償資金協力を実施する政府全額出資の組織である投資開発庁(AFD)や、民間部門への投融資をおこなう海外経済協力振興会社(PROPARCO)などの組織がある。

鉄道部門については、フランス国鉄(SNCF)が出資する鉄道コンサル「シストラ」が、世界各地での鉄道発注主体等に対してコンサルティングを実施している。フランス最大の鉄道車両メーカーであるアルストム社は、シストラに対して出向者を派遣し、計画段階から間接的に関与させている。このように政府機関と民間企業が強固に連携し、包括的な高速鉄道輸出政策を推進している点がフランスの強みであると考えられる。

³ msn 産経ニュース「中国、タイ輸出で外交カード 高速鉄道、コメ払いOK 「日本の技術」流出の恐れ」(2013年11月5日)

<http://sankei.jp.msn.com/world/news/131105/chn13110508240000-n1.htm>

⁴ なお、プロジェクトの内容は非公開であるため、このなかに高速鉄道輸出が含まれているかは明らかではない。