

第7節 まとめ

～事例研究から見えてくること

前節まで現在計画が進行している事例と、輸出に失敗した過去の事例を取り上げた。複数の事例を詳細に考察して浮かび上がってきた高速鉄道輸出の特徴や課題には共通しているものが多く見受けられた。まず特徴としてあげられるのは、輸出が計画されている国はアメリカやアジア地域など日本との関わりが深い国が多いということである。つまり、各国に輸出が計画されたそもそもの入り口は、その国が日本と経済的歴史的なつながりが深い国であったためという点が大きいと思われる。輸出計画自体は頓挫したものの、1990年代という早い時期に輸出が計画されたのは最も日本との歴史的地理的結び付きが強い韓国であった¹。日本が輸出を目指した国が日本の地理的経済的影響力の強い国々であったとも言えるし、日本の影響が浸透している国だからこそ日本の高速鉄道を受け入れる素地があったとも言える。

それぞれの事例研究を通して最も大きな課題といえるのが高速鉄道建設に際しての資金の問題だ。インドやインドネシア、ブラジルなどの途上国においては高速鉄道建設のためのどれだけ財政的な負担に耐えられるのか、国民の生活水準が必ずしも高いとはいえない状況で高額な高速鉄道建設に対してどれだけの国民の同意を得られるのかといった課題が存在している。高速鉄道建設に伴う財政の問題は途上国だけの問題ではなく、先進国アメリカでも議論的になっており、連邦政府が建設費用を負担できるのかということについて大きな疑問が投げかけられている。高速鉄道計画を抱えるどの国においても課題になる行政の財政負担の問題を克服しない限り、日本の高速鉄道を輸出することは困難であるといえる。加えて、日本の高速鉄道の代名詞である「新幹線」をフルパッケージで輸出しようとするさらには多額の費用が発生してしまう。ただでさえ価格が高い

¹ 歴史的な結びつきが深すぎるあまりに反日感情が高まり、輸出計画が失敗したことは事例ですでに述べた。

ことがネックになっている高速鉄道のなかで、日本の高速鉄道の価格の高さは際立っている。高速鉄道を輸出するにあたって、価格の面では不利な立場に立たされている日本が、輸出を成功させるためにどのようなことができるであろうか。

さらに、政治情勢も高速鉄道建設に際して大きな課題になっていた。クーデターによる混乱が続くタイでは高速鉄道計画はあるものの、政情不安のためなかなか前進することができていない。タイの内政のみならず中国との外交関係でも高速鉄道建設は議題に上がり、中国の影響力を拡大させるための外交手段にもなっている。アメリカ・フロリダ州では州知事の交代によって高速鉄道計画そのものが中止になってしまった。アメリカの場合は自動車産業が政経財界に大きな影響力を持っており、自動車産業にとっては脅威となりうる高速鉄道建設計画に反対する意見も根強い。ブラジルでは民間企業に任せる形での高速鉄道建設を目指して入札を行おうとしているが、大統領選を考慮しその入札自体機能していない状態だ。そもそも高速鉄道に政治的要素が絡んでくるのは、高速鉄道計画が公共事業の一角を担っているからである。雇用創出や環境政策など政治が主導して行っていかなければいけない領域に高速鉄道計画は位置付けられるため、政治的な変動の影響をうけることは避けられない側面がある。重要なのは安定した高速鉄道輸出を進めるために日本はどのような政治的なアプローチをとったら良いのか、どのようにして政治的な変動の影響を抑えていくのかということだ。

このように事例研究からは、高速鉄道建設に必要な「資金」と、その資金や計画をもってくる「政治」が重要になることが見えてくる。

以上の特徴や課題を踏まえて次節では高速鉄道輸出の成功例を考察する。成功例を通して、財政的な問題をどう克服し、政治的な障壁をどのように乗り越えたのかなど、実際にどのような形で日本の高速鉄道が輸出されてきたのかについて分析してみたい。輸出の成功例では、資金調達の方法や受注の経緯に触れ、現在進行している輸出計画に示唆を与える内容になっている。