

## 日本の鉄道インフラ輸出の明暗

### ◆見直し相次ぐ各国の高速鉄道計画

2019年2月、米国のカリフォルニア州は、州内で計画していた高速鉄道計画を縮小すると発表した。この計画は、サンフランシスコからロサンゼルスを経由しアナハイムまでの840kmを約3時間で結ぶ計画で、JR東日本などが入札参加を検討していた。しかし、総工費が8兆円超と高額な上に工期が10年以上と長いことから、カリフォルニア州は路線を縮小する方向で計画を見直す。

マレーシアとシンガポールは、クアラルンプール～シンガポール間350kmの高速鉄道建設に16年に合意した。日本や中国、欧州企業などが受注を目指していたが、マレーシアで政権が交代したことで高額な建設費が問題となり、マレーシアとシンガポール両政府は、18年に計画の延期を発表した。

タイでは、バンコク～チェンマイ間670kmに日本の新幹線技術を採用した高速鉄道を建設することで、17年に日本とタイの政府間で覚書が締結された。しかし、18年に事業化調査を行った結果、採算性が低いことが判明し、建設費の負担をめぐって日本とタイの間で合意ができず計画が中断している。

### ◆政治に左右されやすい高速鉄道計画、地下鉄では着実に成果

日本は、インフラ輸出の一環として、新幹線の海外輸出を推進している。しかし、高速鉄道は建設費が高額であり政治に左右されやすく、政権交代などにより計画が中止となるリスクがある。また、高速鉄道が高採算を確保するためには、航空機や自動車との競争上有利な300～500km程度の中距離に大都市が点在するという地理的条件が必要といわれている。この条件に適合しない計画は、詳細な事業化調査の結果、採算が合わず計画が見直される可能性がある。

一方、鉄道インフラの輸出で着実に成果をあげているのが地下鉄などの都市鉄道だ。16年にはインドのチェンナイ、19年3月にはインドネシアのジャカルタで日本企業の技術を採用した地下鉄が開通した。フィリピンのマニラやベトナムのハノイでも日本企業が参加した地下鉄の建設が進んでおり、都市の人口増加が著しい新興国への地下鉄インフラの輸出拡大が期待される。 【今村弘史】