

第2章 事例研究

本章では現在計画されている(もしくは過去に計画されていた)高速鉄道輸出計画について事例別に考察する。なお、分析するに足るだけの資料収集ができた事例を中心に取り上げている。

第1節 韓国

1. 基本情報¹

国土面積(2011)	10 万km ²
人口(2012)	4900 万人
人口密度(2012)	490 人/km ²
都市人口率(2011)	82.1%
実質 GDP(2011)	11162 億ドル
実質 GDP 成長率 ² (2011)	9.5%
対日貿易額(2011) 輸入・輸出	68302 百万ドル・39713 百万ドル

図表 4-2-1: 韓国の基本情報



図 4-2-1: 韓国の高速鉄道地図

出典：韓国旅行「コネスト」「韓国の交通 KTX」

(http://www.konest.com/contents/traffic_info_detail.html?id=1230)

¹ データは全て『2013/14 世界国勢図会』より。

² 実質 GDP 成長率は 2010(平成 22)年から 2011(平成 23)年の間のもので、筆者の計算による近似値である。

2、日本が韓国に高速鉄道を輸出しようとした経緯

日本と韓国が外交を行うようになったのは、1965(昭和 40)年の日韓基本条約により、両国関係を正常化させたことにさかのぼる。それからは両国の関係は同じアジア地域の近隣国として密接になり、貿易もそれに応じて盛んになった。鉄道輸出の話題に論点を絞ると、なぜ日本は韓国に高速鉄道を輸出しようとしたのかが問題となる。それは両国の鉄道システムが関係している。

韓国の鉄道は、かつて日本統治下に日本資本により鉄道が開通した経緯で、複線区間では左側通行³であり、近郊路線では動力分散式⁴がほとんどであるなど、日本の鉄道システムによく似ているため、日本の鉄道を受け入れやすいということが、鉄道輸出の背景にある。また、技術的な面での一種の戦後補償という日本側の感情も影響しているということも考えられる。現に、日本は、韓国での高速鉄道製造受注権をめぐる入札時の1992(平成 4)年までに、政府開発援助(ODA)を韓国に対して有償資金協力、無償資金協力の両面において高い実績をあげている。これは、同じ期間日本が戦後補償を行っていた中国に対しての金額ほどではないものの、他のアジア諸国と比べても多いことがわかる⁵ため、日本が韓国に戦後補償をすべきという念を抱いていたと言えるだろう。

3、高速鉄道輸出が直面した困難

このように、日本が高速鉄道を輸出することの妥当性は十分にあるにもかかわらず、実際のところ日本は輸出に失敗した。事実として、韓国に現存する高速鉄道システム「韓国高速鉄道(KTX⁶)」はフランスのTGV⁷の技術を導入したものである。では、なぜ日本は韓国への高速鉄道輸出に失敗したのだろうか。

韓国では、1987(昭和 62)年の大統領選で盧泰愚候補が京釜高速鉄道

³ 地下鉄は右側通行も多い。

⁴ 電車のようにいくつかの車両にモーターその他を分散配置し、そのセット全体で駆動させる仕組み。スピード性能に優れ、折り返し運転も容易であるなどの長所をもつ。

⁵ 外務省のデータより。

⁶ “Korea Train eXpress” の略称。

⁷ “Train à Grande Vitesse” の略称。最高時速 320km。

(KTX)の建設を公約した。その後、韓国政府は、1990(平成 2)年 6 月に基本路線を定め、1992(平成 4)年に韓国高速鉄道公団を発足させ、車両、架線、信号システムに関する入札が始まった。この入札は、日本、フランス、ドイツで争うこととなったが、最終的にはフランスの技術が採用されることとなった。この入札における日本の敗因として、円高による競争力の喪失、複線に対する考え方の違い⁸、フランスによる対日ネガティブ・キャンペーン、韓国における反日感情等⁹が指摘されている。¹⁰

また、KTX が運行している区間であるソウル～釜山を結ぶ京釜回廊は、全国の旅客輸送の 65%と貨物輸送の 67%が集中している韓国の大動脈で、都市間回廊の混雑度としては、世界最高の東京～大阪に次いで第 2 位である。この京釜回廊には、交通路として在来鉄道の京釜線と京釜高速国道が走っている。このうち京釜線は 1 日 18 万人の旅客と年間 1,200 万トンを超える貨物を輸送しており、全線複線となっているものの、大半は非電化区間で、そこを特急〈セマウル〉や急行〈ムングファ〉などの旅客列車と貨物列車が混在して運転されている。このような列車運行情勢のため、線路容量が限界に近づいていたことから、その抜本的な解決策として計画されたのが高速鉄道の開業である。¹¹よって、この区間の列車本数を減らそうとして、韓国が高速鉄道に対し、スピード、収容力などにこだわったため、安全性や環境へのやさしさを特に重視した日本の高速鉄道の競争力が劣ってしまったともいえよう。

以上のことをふまえると、日本が韓国への高速鉄道輸出に失敗した理由は、韓国の通貨ウォンに対しての円高、鉄道に求める技術の価値観の相違、根強い反日感情、といったことが挙げられる。

⁸韓国では、有事の際に、例えば、上り線が不通になったときは下り線を使って運行することができるようにしておきたいという意味で、KTX に軍事的なニュアンスを持たせたがっていたという指摘がある。その一方、日本では、新幹線の上り列車が下り線を走行することは、原則的には想定されていない(読売新聞中部社会部『海を渡る新幹線 アジア高速鉄道商戦』中央公論新社、2002, p.52-53.)。

⁹同上, pp.47-59

¹⁰ 真子, 2012

¹¹ 秋山, 2004-07