

江崎報告要旨

欧州では、1993年のEU創立以来EU圏拡大による物流増大に伴うトラック輸送の増大、欧州各国間の往来の増大に伴うモータリゼーションの急激な加速のために深刻化した交通渋滞と大気汚染の問題を解決する対策として、鉄道輸送の活性化が進められてきた。その具体例が、域内の交通システムの連携を図るべくインターオペラビリティによる欧州鉄道市場の広域的統一であり、もう一つが鉄道業界自体の活性化を促進する上下分離とオープンアクセスである。上下分離とは、上部（鉄道の運行・運営）と下部（インフラの整備・管理）を担う組織を分離することを意味する。線路管理と輸送サービスは一体のものとして鉄道会社が担ってきたが、上下分離では、公的機関がインフラ整備に関与し、運行は民営化させることで、安全性の確保と事業の効率化・活性化を図ることを主眼とした。

一方、1991年に制定されたEU指令440号では、上下分離にオープンアクセスを加えることが画期的であった。オープンアクセスとは、民間事業者の誰もが運行サービスに入札できるようにする制度である。これによって、従来以上に競争原理が働くようになり、運行コストの引き下げや乗客を増やすためのサービス向上が期待されるものである。この上下分離に伴い“軌道、信号、土木等”を管理している路線管理会社と運行管理会社が分離されたのである。

このような欧州鉄道市場の自由化・民営化の流れのなか、欧州ビッグ3（ボンバルディア、シーメンス（独）、アルストム（仏））の寡占状態であった欧州鉄道市場に日本企業が参入できた事例として日立製作所の英国高速鉄道市場への参入がある。

同社は、2005年のClass395と称される高速車両（174両）および保守契約込で総額約650億円規模の受注に漕ぎ着けたのに加え、2012年にはIEP（Intercity Express Program）案件で高速車両866両と27年半にわたる保守契約で総額は約1兆円にも及ぶ。鉄道発祥地である英国での日立の成功までの過程を報告したい。それは、鉄道後進国の日本が鉄道世界最速を競い、鉄道発祥の地英国へ高速車両を輸出するまでになった経緯である。この成功を踏まえ、ASEAN諸国やインドで計画されている高速鉄道計画への参入を図ろうとしている日立を含めた日本企業の事業戦略について概観を述べたい。