

新幹線輸出に見る貿易立国のかたち

国土交通委員会 専門員

はたけやま はじめ
畠山 肇

最近、新幹線の輸出ビジネスに関する話題がメディアを賑わせている。すでに台湾で納入実績のある商社、車両メーカーが整備構想を打ち出しているアメリカ、ブラジル、中国などでライバルの海外車両メーカーと受注競争を繰り広げているというものである。

少子高齢化が進む我が国においては、内需拡大が喫緊の課題となっているが、一方では景気の牽引役を果たす外需も昨年のリーマンショックで象徴される世界的な景気低迷によって伸び悩んでおり、国民の間には将来に対する閉塞感が漂っている。こうした中、新幹線の輸出といった大型の輸出ビジネス案件は一点の光明に映るのであろう。しかし先行きは必ずしも楽観できないようである。理由は様々あるが、実は新幹線輸出ビジネスには単に一鉄道ビジネスの成否にとどまらない貿易立国、技術立国たる我が国の将来のあるべき姿や課題が凝縮されていると思われるのである。

具体的には、第一に、我が国の新幹線事業（ここでは昭和 39 年開業の東海道新幹線のことであるが）は世界初の時速 200 キロを越す高速鉄道事業であり、例えば、ライバルであるフランスの高速鉄道 TGV も、新幹線を手本に開発されたものである。開業当初、新幹線は高速鉄道のパイオニアであったということである。第二に、しかるに新幹線はあくまでも国内の鉄道事業であったために、車両製造技術や運行システムが独自に進化を遂げ、グローバルマーケット開拓に不可欠な国際規格化・標準化への対応が遅れてしまったことである。携帯電話など言われているガラパゴス化がここでも進んでしまった。第三に、より重要と思われることは、新幹線を輸出する際は車両、信号設備などハードだけでなく、安全で安定的な運行・保守点検システムサービスも併せて輸出するということが重要であり、その点で新幹線輸出とは壮大な輸出プロジェクトなのである。

このように、我が国の生産技術、ものづくりの水準は、ハイテクや自動車以外の分野でも依然極めて高い。最先端の技術も数多くある。しかし、リスクをとらず国内マーケットに安住する間に、技術的には劣る海外の後発組にグローバルマーケットを押しえられてしまったケースも多い。新幹線もこうならなければ良いかと懸念するゆえんである。加えて、これから我が国は環境、ライフサイエンスといった新産業分野であれ従来型の重厚長大分野であれ、新幹線の例が示すようにモノとそれを駆使したサービス提供がパッケージとなった、いわば総合力がものをいうシステムサービス市場を目指し、開拓していく必要がある。今後先進国の製品は重工業製品を始め家電製品、ハイテク製品すら単品としてはコスト面で強みのある後発国の追い上げで国際競争力を失っていくことが必至だからである。

最近、新たな連立政権のもと、国土交通省内で「成長戦略会議」が立ち上げられた。ここでは、内向きといわれてきた建設・運輸産業分野の国際化を進めるための方策や官民の連携促進を検討することとされている。したがって、上記のような課題を踏まえれば、短期的な輸出促進策とか自由化策にとどまることなく、変貌著しいグローバル経済に対応した新しい次元の貿易立国、技術立国を構築するという、正に戦略的な視点をもって国としての支援策、例えば製品開発や国際展開に必要な技術支援、関係者間の連携促進、国際規格化等に関する制度改革なども検討していくことが求められよう。