

会長講話

「技術・ノウハウから見た日本の鉄道の特異性 ～海外展開に向けての心配事～」要旨

1. インドへの高速鉄道輸出の心配事

- 日本の常識を世界の常識と勘違い

日本の技術が世界一と思い込み、明らかに遅れている事実を知らない。

今作っている整備新幹線は時代遅れそのもの

～ 日本の新幹線はガラパゴス化している。

山陽新幹線以来線路の進歩はほぼ停止

最高速度 260km/h 規格のまま。一方で、中速鉄道が無い不自然さ。

- 海外で活躍中の日本の技術者が、日本の鉄道 JR と勘違いしている。

民鉄にこそ日本の鉄道の実力がある。

～ 高性能電車 ATS 端末駅 待避駅

ダイヤ [緩急結合 と 地域分離型] 踏切制御

- 日本流を実現するのが相手国にも良いことと勘違い

相手の立場で考える姿勢が弱い。

～ インドに「新幹線方式」を導入する場合、他地域と繋がった際を考

えればゲージ、電気方式、運用等で悩むはず。

- 相手国の希望は実は全く異なっている

E5 を輸出したら中国が 格好の攻撃材料にして 中国流に乗り換えさせる。

「日本は無駄なものを高く売りつけた」ことを容易に実証してみせる。

～ 長すぎる流線型は、本来、有効床面積にして稼ぐべき場所

あの長いノーズはインドでは不必要。もっと輸送力が要るのでは。

特にインドのために何ができるかすべきか

～ インドの乗客のため、鉄道員のため、鉄道産業のため

(今の要望から未来の要望まで)

列車の構成法 在来鉄道との関係

特にサービスレベル別の容量と価格は大 変重要

要員の養成 技能・技術の移転 将来の自主技術開発への助力
上手くやれば 日本のためでもある。

日本の部品メーカーは、対中国輸出車両数はゼロでも中国で稼いでいる。

高速鉄道の輸出は米国以外には無理か

2. ではどうすべきなのか

= 中国主導での日本流高速鉄道の世界展開

中国が主導すべき理由

中国の強み = 人材・資金力・活力・国際性 [日本との相対力として]

中国の弱み = 経験・真の開発力・安全性

= 日本の都市鉄道

日本流の都市鉄道を世界展開すべき理由

失敗を含めた豊富な経験

まだ間に合う日本流の都市 鉄道の東アジアの大都市への展開

中国の都市鉄道はまだ低レベル

欧州の都市鉄道は低密度都市向き

うかうかしているとこの分野にも中国が進出する兆しあり

既に、ご用聞き政策で欧州メーカー「B社」が中国に進出している。

日本のノウハウには捨てがたいものが多いがある。

京急・阪神流都市鉄道を東アジアへ。