

現地報告

三菱重、日立、JR東は期待するが それでも東南アジアで 中国の高速鉄道が選ばれる理由

北川 宏

（「週刊ワイヤー」編集長／バンコク在住）

中国の幕引きで日本勢優位か

当面、主戦場は ASEAN（東南アジア）――。この地域を中心に、世界で激しい高速鉄道の受注争いを繰り広げている日本と中国。中でも、最も旬な舞台は、マレーシア・シンガポール（約350km）間を巡る戦いだ。

計画が水面下に浮上し始めた2015年から、両国は国を挙げたセールス合戦を展開。互いの一挙手一投足に対して、相手国が敏感に反応する状況が続いてきた。

昨年11月に安倍晋三首相が、来日したシンガポールのトニー・タン大統領と会談すると、中国メディアは「日本の新幹線技術が優位だったのは過去で、今は中国の方が上殘念だが日本は片思いに終わるだろう」と過敏に反応。

そもそものはず、遡ること1年前

に、アジア最大級の建設大手、中國鉄路工程總公司（CREC）が、マレーシアの国有投資開発会社ワン・マレーシア・デベロップメント（1MDB）の子会社・バンダード・マレーシアに出資を表明。

この会社が手掛ける、首都クラランプールでの都市再開発の中核事業には、同国とシンガポールを結ぶ高速鉄道の発着駅も含まれ、「高速

鉄道建設の受注に向けた布石」と言うわけだ。

日本にとって、本当に欲しいのは鉄道建設に強みを持つCRECが

発着駅を押さえる意味は大きい。

日本にとつては、『片思い』と揶揄されても仕方がないほどのビハインドだった。

ところが、事態は急変する。今

年5月、マスター・デベロッパーであつた前述のCRECとマレーシアの不動産開発会社の企業連合が、バンダード・マレーシア社の株式取得代金を期限

まで支払わず、契約が失効したと発表され、多くのメディアや専門家が驚いた。

マレーシア情勢に詳しい、在タイエコノミストはこう話す。

「外貨流出、つまりは資金流出による人民元の下落を嫌がり、外貨規制を強化する中国政府が、国益につながらないと判断し、止めさせたのではないか」――。

中国にとって、本当に欲しいのは鉄道建設受注であり、マレーシアの再開発事業はその布石に過ぎない。だからこそ、当時巨額負債（1兆円以上と目される）を抱えていた、国有の1MDBを救う形での参入は、マレーシア政府に恩を売るチャンス。

日本側としては、再開発事業に投資することで鉄道受注を有利にする狙いがあつたはずだ。

しかも、偶然か「バンダード・マレーシア」の中国出資がなくなつた報道

とほぼ同時期（5月2日・7日）、石井国土交通大臣が、マレーシア、シンガポールに出向き、JR東日本や日立、三菱重工など鉄道関連事業を携わる日本企業らと、高速鉄道に関するシンポジウムに出席した。

当然、マレーシアとシンガポールの高速鉄道プロジェクトの政府要人とも会談し、積極アピールを図るトップセールスを展開した。

国交省によれば、マレーシアでは、ハミッド陸上公共交通委員会議長やラーマン首相府大臣、ジョハリ第二財務大臣、リオ運輸大臣、一方シンガポールでは、コーエン運輸大臣やウォン国家開発大臣らと会談。マレーシア政府に恩を売るチャンス。日本の新幹線の優位性、人材育成支援、現地企業との協働について説明するなど、精力的なトップセールスを図つたと言う。

一方、マレーシアの地元紙は日本



現在マレーシアで走る最高時速140kmのETS。日本の技術が盛り込まれている

の売り込みについて、ラーマン大臣のコメントとして、「事業費が1兆6000億円にもなる高速鉄道プロジェクトに対し、（日本は）コスト競争力を話していたが、こちらからは技術移転も必要だ」と伝えた。

再び攻勢に転じた中国の底力
ともあれ、中国勢の幕引きに、日本連合はチャンスとばかりに動き出したのだが、これがまたしても中国を刺激しているようだ。

マレーシアのナジブ首相が、前述した失効報道後の5月13日、中国の大手不動産デベロッパー「大連万達集團（ワンダグループ）と「バンダ・マレーシア開発」のマスター・デベロッパーについて協議を開始したと電撃発表したのだ。

しかも、CRECは開発事業からは降りたものの、高速鉄道受注を諦めてはいなかった。マレーシア紙の記者が中国・北京でCREC幹部に取材。

それによると、CRECは、これまでの中国国内での2万km以上に及ぶ鉄道運営の実績を語ると共に、「任せてもらえば世界で最も高い品質の鉄道運営を実現できる」と意欲を語つたという。

これで、前述のエコノミストの「中国政府がNOを出したから」との予想が外れたとも言い切れない。アジアの大國「中国」は、二枚舌や搖さぶりはお手の物。日本の「官民挙げて」に対抗し、「そう来たか」と言わんばかりに、だったら、中国の巨大企業2社を投入し、どちらも取つてしまふ実力行使に出たのかかもしれない。

しかも、ある報道では、CREC



昨年の洪水で破壊されたバンコク～マレーシア間の鉄道（筆者）

両天秤にかけるインドネシア

同高速鉄道受注の争いは、まだまだ二転三転しそうだが、中国の凄さはなりふり構わずの力技にある。

が香港鉄道（MTR）と協力して応札する可能性も取り沙汰され、同案件の行方は混迷を極めてきた。いずれせよ、マレーシア・シンガポール間の高速鉄道計画の国際入札は、今年10～12月期に実施される見通しだ。



中国とのドタバタ劇にも耐えるタイのアコム運輸相（筆者）

ネシアのジョコ・ウイドド大統領出席のもと、大々的に起工式が行なわれた。

ところが、起工式から1年がたつても建設のメドが全く立っていない

と言う。これは、中国が資金を出し済つているためで、当初予定していた2019年の開業は極めて困難な状況だ

そうだ。
これには、インドネシアの鉄道関連事業者だけでなく、国のトップであるジョコ大統領まで「発注後2年が経過しているにもかかわらず、

逆に、そこにつけるスキがあるのも事実。ご存知のとおり、日本と

中国の鉄道受注合戦は、今に始まつたことではない。

記憶に新しいのが、日本と激しい受注合戦を繰り広げたインドネシア首都ジャカルタと西ジャワ州バンدون間（約140km）を結ぶ高速鉄道計画だろう。

当時、日本は円借款（低利融資）による新幹線方式を推したが、中国は融資返済に対する政府保証を不要とすることで、2015年に受注契約を結び、翌年には、インド

ないと、耳を疑う通達をインドネシア側に伝え、同国側も「話が違う」と困惑する事態が発生。

加えて、中国側は「土地収用が完全に終わらなければ資金提供はしない」と追加条件まで突きつける始末で、まさに開いた口が塞がらない状態で、インドネシア側も翻弄させられている。

土地収用を完全に終わらせるには時間とコストがかかる。これでは、2019年の完成など間に合うはずがない。

ジョコ大統領にとって、高速鉄道は自らの公約の目玉事業だ。この悲劇とも言える現状（誤算）を打破すべく、日本に助け舟を願い出た。「大統領の側近が訪日し、日本の国土交通省に別の路線の高速化を持ちかけ、日本側は承諾し、協力姿勢を示したそうです」（事情通）。

この路線が、ジャカルタとスラバヤを結ぶ既存鉄道の高速化だ。とは言え、日本側も先の教訓を忘れたわけでもないだろう。

自ら（日本が）事業化の調査をした路線を奪われ、挙句の果てに、中国の甘い汁に唆されたとは言え、インドネシア政府には梯子を外さ

すでに中国ではラオス国境に向け昆明から南下する高速鉄道の建設が急ピッチで進んでいる



れている。いわば浮氣して逃げた相手が、浮氣相手に騙されたからやつぱり許してと言っているようなものである。

しかも、にわかに信じがたいのが、先日の中国・北京で開催された現代版のシルクロード経済圏構想「一帯一路」の国際会議で、ジョコ大統領と習近平国家主席が首脳会談している点だ。

この中で、ジョコ大統領は、中國



タイの都市間鉄道ではすでに日本製車両が走る（筆者）

が、タイにもしれない。先日、同国と中国が共同整備する高速鉄道事業の内、バンコクー東北部ナコーンラチャシマー間（250km）が、近々閣議決定され、年内にも着工されるとタイ副首相が発表した。

承認後は、タイ国有鉄道（SRT）が中国側に設計を任せ、工事業者を選定し、着工となる。

そもそも同計画は、同完成後に延伸され、ラオス国境に接する東

側にインドネシア国内3地域（北スマトラ州、北スラウェン州、北カリマンタン州）の鉄道事業も含む、大規模インフラ事業での協力を提案したそうだ。

自国の発展への寄与を考えるのは当然だし、直接的に日本への提案内容と関係はない。

しかし、あれだけ不信感を抱いて

いる様子だった大統領が、それでも中国に擦り寄る姿勢は、中国がアジアの大國であり無視できないからだろう。

日本は、同じ轍を踏まないよう、慎重に見極める必要はある。

糸余曲折のタイ中高速鉄道

インドネシア以上にしたたかの

が、タイかもしれない。先日、同

国と中国が共同整備する高速鉄道

事業の内、バンコクー東北部ナコーンラチャシマー間（250km）が、

近々閣議決定され、年内にも着工されるとタイ副首相が発表した。

承認後は、タイ国有鉄道（SRT）が中国側に設計を任せ、工事業者を選定し、着工となる。

そもそも同計画は、同完成後に延伸され、ラオス国境に接する東

北部ノンカーカイ県まで伸びる。そして、すでに中国・昆明から南進が始まっている高速鉄道は、ラオスを縦断した後に同線路とうながり、晴れてバンコクまで届くと言う。

ちなみに、タイはもう1本の高速鉄道計画（チエンマイー・バンコク）は、日本が請け負うことで合意形成ができている。

タイにとって日中両国共に切っても切れない間柄なのは周知のとおりだ。彼らのご先祖様は中国から南下し、多くの財閥系企業は中華系である。

一方、自動車や家電といったタイ経済を支える製造業の多くを日系企業が占める。いわば日系企業なくしてこの国の経済は成り立たないのだ。

数年前からタイでも、高速鉄道計画の受注を巡って日本と中国が競い合った。一時は、タイ政政府がのらりくらりと両国に擦り寄り、どうちつかずの姿勢を示したこともあるたが、最終的には、高速鉄道計画を2路線にし、両国に分配した。

だが、そんなタイでも中国は本領

速鉄道計画は前政権下で浮上し、同国政府は日本と中国のどちらかに頼むかを悩んだ。すると、中国側は「建設資金はコメと交換でよい」、という、これまたウルトラCの提案で勝ち取った。

ただ、同計画は、2014年のクーデターによって一旦白紙となる。そして、現暫定政権で改めて合意が図られたが、今度は資金面（建設予算）で折合いがつかず、着工予定が二転三転。いわゆる「〇度目」の正直、的な話で今に至る。

中国としては、「一帯一路」という野望に沿って、中国・昆明から、果てはマレーシア、シンガポールとつなげる、アジア縦断鉄道を是が非でも受注したいはず。

残された戦場は、バンコク・マレーシア鉄道（約1500km）の高速化だろう。すでに、タイのアーコム運輸相は「マレーシアと協議して進めらるが、どちらにせよ他国の支援が必要だ」と日本と中国の想定を示唆する。

仮に、冒頭のマレーシア最大の開發や、同国とシンガポールをつなぐ高速鉄道を中国が受注すれば、日本のつけるスキはない。