

# 新幹線輸出なるか

## N700

## 国土交通大臣がGWに

### N21

2010. 4. 3

JR東海労東二運分会

掲示のロゴ「N」をいつもより少し大きめにしてみました。なぜ「N」を大きくしたのかというと。実はこの「N」は09年7月に走行中のN700が屋根上の絶縁版を落失する事故があり、これを機にN700の安全を願ってロゴにしました。… 09. 8. 5発行「N1」で既報… そのN700を輸出しようというのですから、つい力が入ってのことです。

本題です わがJR東海は葛西会長を先頭にして、特に米国へのリニアとN700の輸出に意欲を見せています。高速鉄道化を進めているのは米国だけでなくロシアや英国、中国など7カ国といわれています。ただ、中国に対しては「技術を盗み、危ない運転しかしないから」などの理由で断った (FACTA MARCH 2010 より) といわれています。

そんななか、マスコミは3月17日、一斉に新幹線輸出を国が後押し、国際協力銀行の融資対象、と報道し、新聞は「JR東海が…」と書きたてました。JR東海が輸出するというのは「車両、軌道、信号設備などのハードから運行管理・保守点検の技術までパッケージで受注を目指す」(同 FACTA) とも言われています。

しかし、最近は成りを潜めています。どうも日本のメーカーに比べ、カナダ、フランス、ドイツなど欧州各大手メーカーは、それぞれが車両製造・保守、制御システム、信号など全分野を手がけているのに対して、日本のメーカーは各分野ごとに分かれており一貫した製品・サービスの提供力で劣るからといわれているからのようです。

仮にJR東海が単独で輸出するなら、その多くを受け持つのは子会社化した従業員数1700人ほどの日本車輛製造株式会社と思われそうですが、日本車輛1社では多分、欧州大手に太刀打ち出来ないでしょう。特に米国は、効率的で合理的な物を選択する国のように思うからです。

しかも、輸出による利益は「通常は事業規模の3%程度」だそうです。しかし、実際にはその3%全てがJR東海の収益になるとは限りません。それとて輸出先で、トラブルもなく全てが順調に進めばのことです。これは「企業リスク」などと言っているものではありません。

葛西会長の思惑は別の所にあるように思えてなりません。前原国土交通大臣がGWに訪米し日本の優れた高速鉄道システムへの理解を促したい、と言っています。ここにこそ、その思惑と一致するものがあるのではないのでしょうか。結果として新幹線の輸出が実現できなくても「国が動く」ことを利用し、高速鉄道＝リニアに対するJR東海の積極性を強調しリニア構想を有利に展開させようというのが本音に見えてなりません。どうぞ、社員と家族を路頭に迷わさないでください。

「**自民だめ 今、ぶれてても 民主党**」

C D 頑 爺