

鉄道における海外展開と国際標準化

○岡 秀敏 (京阪電気鉄道株式会社)

The Development Abroad and International Standardization
in the Railroad

○Hidetoshi Oka, (Keihan Electric Railway Co., Ltd.)

It is said that "the railway business of Japan has grown up like the creatures of the Galapagos Islands". The reason is because the business was concluded in the closed world, only for Japan. Globalization has advanced rapidly; in the field of railroad, now is the times when we must think about the development from Japan to the foreign countries. The international standardization about the railway business is the way which we could not avoid, but still just started on under the present conditions. Here, I easily speak the present conditions about an overseas development of the railway business and international standardization from the viewpoint of railway company.

キーワード：鉄道事業、海外展開、国際標準、ガラパゴス化

Key Words : Railway business, Overseas advance, International standardization, The Galapagos Islands

1. ガラパゴス島の住民

日本に本格的な鉄道が敷設されたのは 1872 年。来年で 140 年の歴史を迎える。当然のことながら、当時は輸入品で有り、鉄道における海外との関係はこの時点から始まっているのである。

当時は物も技術者も輸入品で事業を始めたのではあるが、その後日本人固有の価値観、技術と創造力で鉄道は日本において独自の進化をし始めたのである。つまり、昨今日本の技術について揶揄して言われる「ガラパゴス化」が始まったのである。後に世界中で輸送手段は急速に発達し、自動車、航空機などに代表されるように、国を跨いでモノ(自動車や航空機)が行き来するようになった。トヨタ、日産などに代表される自動車は大量に日本から海を渡り世界に、そして、航空機はアメリカやフランスなどから日本に渡ってきた。しかし、鉄道分野においてはほとんど海を渡ること無く、日本国内で増殖してきたのである。航空機はメーカーも限られることと、事故時に人命に直結することから、早くから規格化・標準化が図られ、自動車はハンドルの左右はあるものの、ほとんどどの国の自動車でも簡単に誰でも運転することができる位に統一化されている。

ところが…鉄道分野では国を跨ぐどころか、国内においても事業者が違えば運転台の機器配置や運転操方も違うのである。「ガラパゴス島」の中で、さらにそれぞれが枝分かれして分化していったのである。これは、鉄道がいわば「閉

じた世界」で事業として十分に成立してきたからであろう。車両しかり、信号システムしかりである。この 140 年間、日本では人口が順調に増加し、国土も適度に狭く、また隣町との距離も適度であったせいもあり、人々の往来が盛んにであったからである。

2. ガラパゴス島は他にもあった？

欧州各国の鉄道関係者と様々なことを話をしているうちに分かってきたことは、日本だけがガラパゴス化しているのでは無く、欧州もガラパゴス化…島の面積や経済規模は遙かに大きい…しているということである。つまり、彼らも欧州圏内でしか物事を見ていないし、独自の進化をしてきたのである。極東の島国の住民からみれば「???」と思えるようなことも彼らにとっては当たり前のことである。彼らにとっては極東の島国のことは気にもとめていなかったのである。つまり、国際規格、標準化を叫んでいる彼らもある意味ガラパゴスの住民なのである。ただ、かなり大きな島に住んでいるだけに周囲に影響が及んでいるのである。

3. 日本の鉄道の海外展開

日本の鉄道(車両などの個別材料から鉄道運行・運営システム全体までトータルで「鉄道」と称する)を海外に輸出するにあたっては、相手国の規格・標準に合わせてやる必要がある。日本の自動車メーカーは輸出用に左ハ

ンドル車を作って成功した。

規格・標準化と言う観点から見れば、日本は非常に遅れていると感じることが多い。鉄道事業者は「Super Domestic Company」なので自分たちの都合にさえ合っていれば特に規格・標準化を考える必要は無い。メーカーも、国内需要で事業が成り立っているのです、よほど大きなメーカー以外は、海外展開のことを未だ本気で考えては居ないような言動が多々見受けられる。国際化、海外市場を考えていないメーカーから部品などを供給されている鉄道事業者は海外展開なんて考えるに至らないのもある意味当たり前なのかもしれない。

まだまだ、日本国内で成長してきた「古きよき時代」の思い出と決別できていないのではないのか。古きよき時代の思い出との決別を計らなければ海外展開は無いのである。

4. 鉄道における国際標準化

海外展開するには、国際標準化が必要である。ただ、「必須」であるとは考える必要は無い。何せもう一つのガラパゴス島は巨大ではあるが、そこで行われていることがすべて正しいかどうかは別問題だからである。

しかし、現在に至るまで日本において鉄道の国際標準化、規格化への取り組みは、ごく一部の分野を除いて受動的であると言わざるを得ない。国際規格化の提案も日本発は非常に数が少なく、全体的には「防戦一方」の様相である。

今年になってようやく、規格認証機関設立の動きが出てきた。この動きは、日本の鉄道あるいは鉄道に関わる物品の海外展開に向けての非常に大きな一歩である。従来のように海外の認証機関で認証手続きをすると、言葉の問題がかなり大きい、膨大な量の書類をそろえなければならないし、時間も掛かる。また、申請をスムーズに行うために、海外の弁護士やコンサルタントを介することが通例である。一番大きな問題は、海外のコンサルタントなどを介すことで、日本のノウハウが海外に流出する恐れがあることである。モノは入手して分解して、成分分析などをすることでほぼ同じモノを作ることができる。ノウハウはなかなかコピーできないが、一度入手してしまうとそれがコピー品であるかどうかは外部からは指摘できない。つまり、ノウハウは一度流出してしまうと取り返しが付かない結果を生む可能性が高いのである。日本における国際規格認証機関設立は、手続きが楽になることはもちろんのことであるが、ノウハウ流出を防ぐことができ点でも非常に意義深いことである。今後は、この認証機関を大いに利用して、どんどん海外に進出すべきと考える。

5. 事業者の海外進出

前項では製造者の海外進出に関連する事項について述べたが、ノウハウの海外進出、つまり、事業者の海外進出について少し触れる。

私も事業者の一員ではあるが、日本の鉄道事業者は「Ultra Super Domestic Company」であると思ってい

る。鉄道事業は典型的な「地域密着型」産業であり、140年間それぞれの地域だけで十分に事業が成立してきたので、わざわざ危険を冒してまで他の地域に進出することも無かった。しかし、将来を見ると、どの鉄道事業者も沿線人口が減少することは明白で有り、それ故、今まで発展し続けてきた「地域」が縮小に向かうことが分かっている。

それにもかかわらず、海外にまで展開しようとする鉄道事業者(運輸業)は未だ出てきていないようである。

鉄道事業者の内部では、

- ・今日現在「まだ」何とか食えている。
- ・入社動機が「地域密着型だから」の社員が大半。
- ・海外事情に明るい社員が居ない。
- ・事情の分からない海外へ投資なんてできない。
- ・もし失敗したらどうしよう・・・。
- ・海外について勉強の仕方が分からない。

などの声がまだまだ大きいのではないのか。

いずれの要因も「今から」対処していかねばならない問題なのだが、どの事業者も古きよき時代のやり方、考え方の延長線にある「今の」考え方から抜け出すことができず、「海外なんて行った(進出)ことが無いので難しい」「社員が居ないからできない」と言う否定的な理由を出して自分自身を安心させてしまっているのでは無いだろうか。せめて、「元々社内に海外向けの人材は存在しないんだから・・・。」との認識くらいは持って欲しいものである。

大切なことは、今始めなければならないと言うことを認識すること。海外対応の社員の教育や採用を「今」始めても、使える人材になるには最短でも10年近く掛かるのである。10年後にやっと本格的に海外展開の体制が整うのである。

つまり、10年先を見た人的、金銭的投資は今始めなければならないのである。

6. さいごに

小さな島で育ったので海を渡るには勇気が要る。海を渡るために、まずは泳ぎを習おう。泳ぎを習うにはお金も掛かれば時間も掛かる。でも今、始めなければ海に出る前に島が沈んでしまうかもしれない。海に出ても波をかぶって息苦しいときもあるだろうし、嵐が来ることもあるだろう。でも、学ぶことは非常にたくさんあるはず。

鉄道事業者も大きな勇気を持って外界に出て行かなければならない。そのときがやって来たのでは無いだろうか。