

鉄道ビジネスから 世界を読む

小林邦宏

Kobayashi Kunihiro

構成 田中茂朗

図版作製 アトリエ・プラン

はじめに

中国に負けた現実を直視する

2015年9月、インドネシア政府が首都ジャカルタと第3の都市バンドン間（約150 km）で計画を進めてきたインドネシア高速鉄道建設のプロジェクトを、中国が落札した。具体的には、中国の国有企業である中国鉄建がインドネシアの国有企業連合と設立した合弁会社がプロジェクトを進めることとなった。

当時、欧米社会はこのニュースに接しても「また中国か」という程度の印象しか受けなかったかもしれないが、日本の経済界に走った衝撃は甚大だった。じつは、このプロジェクトは、インドネシア政府が計画を正式決定する以前の08年から、日本の政府と企業が一体となって積極的にアプローチし、リードしてきた案件だったのだ。15年3月に中国がこのプロジェクトの入札に参加することを表明すると、東京を訪問したインドネシアのジョ

コ大統領に当時の安倍首相が面会し、トップセールスも展開した。

しかし、安倍元首相との会談からわずか数日、ジョコ大統領は3月26日に北京を訪問して習近平国家主席と面会。そして、この直後に中国政府はインドネシアの高速鉄道計画への支援を大々的に発表し、実際に落札へと漕ぎ着けたのだ。安倍元首相を神輿みこしに担いだ日本の経済界は、完全に面目を潰された格好となった。

本書では、この事例を入り口として、中国が近年特に鉄道ビジネス（インフラ開発支援）の分野で圧倒的な勢いを示しつつ参入しているアフリカ諸国に視野を展開しているかと考えている。

私は現在、〃旅するビジネスマン〃として世界を舞台にビジネスを展開しているが、大卒卒業後は住友商事に就職して経験を積んだ。同社も、日本の新幹線技術にとって初の海外輸出となった台湾の高速鉄道プロジェクト（07年開業）に参加した実績を持つが、おそらく中国の国有企業が入札の競合相手となれば今後、勝ち目はないだろう。日本だけでなく、中国台頭以前は鉄道ビジネスの分野で世界に次々と進出していたシーメンスなどのヨーロッパ企業も同様だ。

まず「なぜ、勝てないのか？」を考える必要があるだろう。しかし、そのまえに、現実を直視しなければならない。インドネシアの高速鉄道プロジェクトでの敗北を、まず完全な敗北として認めなければ、その理由を論理的に導き出すことは難しいだろう。インドネシアの案件も、入札で勝負が決まった以上、インドネシア政府にとって中国側の提案がコスト面で日本案よりも魅力的だったのは間違いない。

インドネシア高速鉄道の案件でも、日本側は中国案の圧倒的低コストに対抗するために、たとえば新幹線で用いられている運行管理システムや、インターネットを利用した予約システムなどの「付加価値」をアピールしたはずだ。しかし、実際のところ、鉄道を建設して運行するだけなら、鉄道にとってこれらのハイテクは必ずしも必要ではない（その理由は第1章で詳述する）。日本は、自らの技術力への過信から、この鉄道ビジネスの本質を見落としてはいないだろうか。

本書では、中国経済の圧倒的力をはじめとする世界の現実を直視した上で、私たち日本のビジネスマンが自分たちの特長を活かす形で、いかにビジネスを展開するかを考えていきたい。

複数のスタンダードがビジネスチャンスを生む

現在の世界（少なくとも西側先進諸国）では、「ダイバーシティ」と「グローバル・スタンダード」というふたつの概念が強い影響力を持っている。

しかし、ふたつの概念は前者が「価値観の多様性を重視せよ」と訴え、後者は「世界的な基準が必要だ」と説いている。矛盾するように思えるふたつのキーワードで語られる現代社会の実像は、いったい、どのようなものなのだろうか。

じつは、2022年2月から始まったロシアのウクライナ侵攻も、ロシアのプーチン大統領がウクライナのEU（欧州連合）、NATO（北大西洋条約機構）への接近を嫌ったためといわれているが、鉄道を巡るスタンダード争いという視点で見ると非常に興味深い。おそらく、鉄道の軌間（左右のレールの幅）は人類に最初のスタンダードを要求したはずだが、現在でも鉄道の世界には複数のスタンダードが併存している。

その多くが旧ソ連時代に整備されたウクライナの鉄道網は「ロシア軌（間）」と呼ばれる広めの軌間だ。これに対してバルト3国やフィンランドの一部などを除くEU圏や北米、中国などの鉄道や日本の新幹線は「標準軌」と呼ばれる、もうひとつのスタンダードで統一されている。そのため、現在でもウクライナの鉄道が国境を越えて行き来できているの

はロシアなど旧ソ連圏の衛星国だけだ（ポーランドはほとんどの線路が標準軌のため、国境を越えるときは台車を替える）。

仮にウクライナがオデーサなど黒海沿岸の港湾を失えば、新たな輸出ルートを確保するため、EUと同じ標準軌の新鉄道網の整備に向かう可能性がある。その際に、ウクライナの復興支援という名目で、中国が自分たちのスタンダードで鉄道建設に手を差し伸べることも十分にあり得るだろう。

そうなれば、プーチン大統領にとっては、まったく皮肉な結果が待っている。

私が世界中を旅しながら、特にアフリカ諸国で目にしてきたメイド・イン・チャイナの鉄道は、世界の実像に迫る上で数々のヒントを秘めているはずだ。中国からアフリカ国家などへの開発支援は、従来のIMF（国際通貨基金）、世界銀行を中心とした途上国開発援助をグローバル・スタンダードとするならば、明確にそれとは異なる価値観を持っている。

たとえば、アフリカの南西部に位置するアンゴラは、1979年からのジョゼ・エドゥアルド・ドス・サントス大統領による長期独裁政権下にあった2004年、IMFからの融資を断り、中国輸出入銀行から20億ドルを借り入れている。これは、汚職に対する取り

組み強化を条件とするIMFの融資案をドス・サントス大統領が嫌ったためだといわれているが、中国からの融資を受けて以降、08年までの5年間平均でアンゴラは10%を超える経済成長を実現。従来のスタンダードとは異なる価値観を持つチャイナマネーによってもたらされた成功は「アンゴラ・モデル」と呼ばれ、世界的にも認知されるようになった。

私は、そもそも「複数のスタンダードによる価値の格差があるからこそ、国境を跨いだダイナミックなビジネスが成立する」と考えている。

たとえば、幕末の日本と欧米列強の間には、金銀の交換レートで異なるスタンダードが存在していた。日本国内の金銀交換レートは1・5で固定されていたが、日本の開国と同時に交易を求めてやって来た欧米列強では1・15のレートが定められていたのだ。つまり、この価値観のギャップを利用して、日本に持ち込んだ銀を欧米列強側が本国よりも3倍有利なレートで金に交換して儲けられたということだ。

阿漕あこぎな商売のように思えるかもしれないが、こういった価値観と価値観の隙間で利益を上げるのは、そもそも、私のような商社マンが得意としてきた仕事だ。ある国では市場で廃棄されていたイクラなどの魚卵を、別の国で高級食材として売る。それは、商社ビジネスのダイナミックな成功例だ。

そして、その際に成功の背景となったのは、ある国の「魚卵は捨てる」というスタンダードと、輸出先の国の「魚卵は高値で取引される」という異なるスタンダードの間にあった価値観のギャップであることは再確認すべきだ。複数のスタンダードを常に自分の内に用意しながら、それらとの関係でどこもビジネスをすれば最大の利益を得られるかを考える。この視点を持ち合わせていなければ、現在の社会でビジネスを展開し、成功することはできないはずだ。

「アンゴラ・モデル」の行方

チャイナマネーによるアンゴラ・モデルの一例が、02年まで続いたアンゴラ内戦によって破壊されたベンゲラ鉄道の再建である。そのほかにも中国はアンゴラでインフラ整備全般を広く担い、中国語で「鬼城（ゴーストタウン）」と呼ばれる新都市・キランバなどの整備もおこなった。それもこれも「開発途上国に対する支援は、貧困削減などの効果が期待できる国にIMFが提示し、求める構造改革とセットで供与するべき。そして、IMFは国家の破綻を防ぐ、最後の貸し手^①である」という途上国の開発援助に関するグローバル・スタンダードとは価値観の異なる次元でアンゴラと中国の関係が結ばれた結果である。

そして、アンゴラのようなケースは、アフリカはもちろん世界の隅々にまで拡がろうとしている。ここ最近では、中国から融資を受けたもののデフォルトに陥ったスリランカの例や、アフリカと同様に中国がインフラ投資を進めようとしている南太平洋の島嶼国とうしょこくに関するニュースが盛んに報じられている。中国が掲げる「新たなスタンダード」、あるいは「もうひとつのスタンダード」が現実的に普遍性を持ちつつあるのだ。アンゴラのロビトとタンザニアのダルエスサラームを結び、19年に開通した「アフリカ横断鉄道」も中国からの援助（融資）によって実現した。ケニアでも、雄大なサバンナの大地を切断するように、中国からの融資で敷設された「モンバサ・ナイロビ標準軌鉄道」が延伸を続けている。これらのアフリカ諸国に対する中国からの融資は、そもそもの契約内容もIMFや世界銀行の融資とは価値観の異なるものだ。たとえば、アンゴラ・モデルを生んだ融資では、アンゴラ経済の主力である原油輸出を担保に取っている。天然資源の輸出で得られる利益を融資の担保として差し出すというのは、国家の基盤である国土を経済活動の発展の見返りとして割譲するのに等しい行為だろう。そのため、民主主義国家ではスタンダードとして、手続きを進める上で「国民投票」などの法律上のハードルが設けられているはずで、IMFや世界銀行からの融資はこのような担保は要求していない。

アフリカの現実

では、なぜ実際に、アフリカ諸国などでは「開発融資契約」と呼ばれる、従来のスタンダードを無視した契約が結ばれたのだろうか。最大の理由は、アフリカ諸国との開発融資契約の内容に関して、債権者・債務者の双方に守秘義務が課されている点にある。仮に金欲に溺れた独裁者ならば国土や資源は自分の欲望を満たすためには絶好の材料だが、そんな融資契約の内容が公開されれば国民からの糾弾は避けられない。ヘタをすれば売国奴として公開処刑されるかもしれない。その極秘案件も、コロナ禍で各国の財政問題（特に対外債務）に注目が集まる過程で、ようやく一部が明るみに出た。

IMFや世界銀行が中心となる従来型スタンダードの開発支援体制では、「貧困の根絶」や「政治の浄化」といった公益を条件として掲げている以上、融資された金額がどこに支出され、どのような成果を上げているかを示す情報の開示が必要不可欠である。それは、独裁政権にとっては都合がわるい。そして、いずれ契約の内容が明るみに出るとしても、独裁者も権力が永遠でないことはわかっている。

アンゴラ・モデルのような「成功例」が将来的に矛盾や問題点を指摘されることがあったとしても、その頃には独裁者個人はこの世にいない可能性が高い。

「それよりも、自分の在任中に高度経済成長を実現することだ。成長によって汚職は覆い隠せる」

亡国の権力者が、そう考えたとしても不思議はない。そして、この「太く短く」の理念こそが、新たな時代にスタンダードとしての地位を確立しつつあるように思える。

しかし、一方で、こういった危険を含んだ中国からの開発支援（融資）を従来型のスタンダードに照らし合わせて「ルール違反だ」と批判するのは、その従来型スタンダードを信奉している欧米諸国の視点ではない。

後述するが、中国のアフリカ支援は近年に始まったことではない。建国直後の1950年代から長期的ヴィジョンをもって進めてきた国策だ。50年代といえば、中国もまだまだ貧しかった。そんな時代から、欧米のスタンダードとは異なる視点でアフリカ支援を続けてきたのだ。

さらにいえば、中国人が海外に出て鉄道建設に従事するのも、アフリカが最初ではない。1869年に米国のネブラスカ州オマハからカリフォルニア州のサクラメントを結んで開通した大陸横断鉄道建設には、数万人規模で中国人が従事していた。彼らは苦力クーリーと呼ばれ

た労働者で、奴隷制廃止後の米国で奴隷に代わる労働力として期待され、中国大陆から米国へ約10万人が渡ったといわれている。

米国の大陸横断鉄道建設には、もちろん苦力だけでなく奴隷制度から解放されたアフリカ系米国人も加わっていた。現代のアフリカ人のなかにも、中国人を「かつて、ともに働いた友」と捉える人がいてもおかしくないだろう。少なくとも、大陸横断鉄道建設で自分たちに苦役を強いた白人社会よりは親近感を覚えるに違いない。

スタンダードとは、なにか。なにを信じて生き、ビジネスを展開していけばいいのか。この疑問に答え、多様性とマルチ・スタンダードの時代に生き残る術を、本書を通じて示すことができればと考えている。

目次

はじめに

中国に負けた現実を直視する／複数のスタンダードがビジネスチャンスを生む
「アンゴラ・モデル」の行方／アフリカの現実

第1章

鉄道ビジネスがデザインする 「権力」と「国家」

アフリカは鉄道ビジネスのフロンティア／ESG投資としての鉄道
居抜き物件を利用する中国／アザデガン油田の教訓とサハリン2
「南南協力」という中国のビジネスマインド／国連制裁の煽りを受けたザンビアを救う
スタジアム外交に見る21世紀の「パンとサーカス」／独裁者とスタジアム

鉄道が実現する「権力が反映された国土」／「コンパクトシティ構想」と鉄道市街の「15km手前」に新設された駅／世界が求める「スタンダード」とは？
コラム ケニアで水産ビジネスを新規展開

第2章

中国の融資の罠と グローバル・スタンダード

鉄道ビジネスの現実／コストは安全性に優先する!?

「グローバル・スタンダード」を巡る米国の戦略／日本の苦い経験

鉄道におけるスタンダード争い、ゲージ戦争／ベルリンの壁と「鉄道の壁」

新自由主義経済とグローバル化／オフサイド・トラップ

融資の罠

コラム 中国ビジネスで押さえておくべきポイント

第3章

欧米のスタンダードか

中国のやり方かの二元論を超える

東南アジアで繰り返された「華人排斥」暴動／中国のリスク回避ノウハウ
アフリカと中国に共通する「権力観」と「太く短く」／日本的「細く長く」の異
経済成長と「開発独裁」／『ショック・ドクトリン』が暴いた西側の独裁
一瞬のタピオカ・ブーム／リープフロッグ現象

コラム メイド・イン・チャイナが見当たらない国

第4章

変化と流動の時代のビジネスチャンス

激変した移動時間／テキサスに新幹線？／技術の限界効用

テクノロジーを向ける先／汎用性よりも唯一無二の価値を生む技術を
全体を狙わず、一部を独占する戦略／脱「メイド・イン・ジャパン神話」

今、周囲にある兆しに着目する／その時間のために、なにが必要になるか
「WIN・WIN」の枠外に目を向ける

資本の巨大化で中小企業のビジネスチャンスは拡大している
グローバルイズムの時代に「ローカル」が持つ可能性

コラム 旅の必携グッズ

第5章

会社を辞めて見つけた自分のスタンダード

フリーゲージで世界をつなぐ／独立するなら、早いほどいい

自分の価値を高めるための「情報」と「人脈」

ビジネスシーンにおける「幸運」と「信用」

「できる」ではなく「しない」で守る信用

コラム 一人旅でぜひ行っていたきたい場所

おわりに



南米チリでウニを買い付ける著者

第1章

鉄道ビジネスがデザインする 「権力」と「国家」

アフリカは鉄道ビジネスのフロンティア

まずは、アフリカの鉄道から話を始めよう。

米国のCIA（中央情報局）が毎年発行している『ザ・ワールド・ファクトブック』に掲載されている国別の鉄道総延長統計を見れば、アフリカが鉄道ビジネスにとって魅力溢れるフロンティアであることがわかる。

2013年版の同レポートで鉄道総延長の上位に名を連ねているのは1位・米国、2位・ロシア、3位・中国という広大な国土を有する国々。4位以下にもインド、カナダ、オーストラリアといった大国が続いている。日本は、10位ブラジルと12位ウクライナに挟まれた11位で、国土面積の割には健闘しているといえるだろう。

アフリカ諸国で最上位に来るのは、30位のスーダン。11年に南スーダン共和国が分離独立するまではアフリカ諸国で最大の国土を有していた大国（現在でもアルジェリア、コンゴ民主共和国に次いで3位の面積）だが、総延長は世界平均8561kmを大きく下回る5978kmに過ぎない。国土面積の比較ではスーダンの10分の1以下で島国のキューバが、より上位の25位にランクされていることを考えれば、まさにアフリカは鉄道ビジネスにとって成長の余地を存分に残した黄金色のフロンティアなのだ。

では、まずアフリカ最長の総延長距離を誇るスーダンの鉄道がどのようなものか、見てみよう。

スーダンの鉄道網の大半は、英国の植民地時代（エジプトとの共同統治）に敷設されたもので、現在は国営のスーダン鉄道（Sudan Railways Corporation）が運営している。しかし、1954年にスーダンの自治政府が発足し、56年に独立を実現してから半世紀以上が経過している。その間、2度の内戦を経験するなど不安定な政情が続き、植民地時代の遺産である鉄道はメンテナンスも十分に受けられないまま野ざらし状態で老朽化していた。

83年から22年間続いた第2次スーダン内戦では南部の都市ワウ（現在は南スーダン共和国領）付近の路線で鉄橋も破壊され、老朽化も加わって3分の1以上の路線が運行不可能という事態に陥っている。スーダン鉄道がもつとも荒廃していた90年代には、旅客営業は首都ハルツームからエジプトとの国境の都市・ワジハルファを結ぶ路線などごく一部に限られ、しかも週1本程度の運行。平均速度は時速10〜30km程度だった。貨物輸送も、スーダン鉄道の扱い量は国内の総輸送量の6%以下という状態が続いてきた。

そんな窮状に手を差し伸べたのが、中国だ。

2005年に連立のバシル政権が成立するとスーダンの内戦状態は沈静化に向かい、内陸部の油田開発がようやく現実味を帯び始めた……そんなタイミングだった。07年、中国（国有企業「中国鉄路工程」）はスーダン政府と鉄道網の近代化に関する業務委託契約を交わすと、まず、ハルツームから輸出港・ポートスーダンを結ぶ幹線の整備に着手したのだ。おそらく（前述のように契約内容は非公開だが）、中国が請け負った鉄道の近代化業務へのスーダン政府からの支払いは、油田開発プロジェクトからの利益が担保に充てられているはずだ。

ESG投資としての鉄道

ジェトロ・アジア経済研究所は「アフリカにおける中国―戦略的な概観」と題されたレポートのなかで次のように記している。

中国は現在アフリカ35カ国でインフラ・プロジェクトに関与している。アンゴラ、ナイジェリア、スーダンにプロジェクトが集中している。（中略）同国の活動はこれまでふたつの分野、すなわち発電（とくに水力発電）と運輸（とくに鉄道）でみられ、

これにICT分野（主に機材の供給）が続いていた。

中国からの開発援助が鉄道と水力発電のプロジェクトに特に集中していることを指摘しているが、このふたつのプロジェクトには「ローテクを基盤としている」という共通点がある。たとえば、現在の日本の新幹線はハイテクを駆使した運行システムでダイヤと安全を守っているが、現在のようなハイテクが存在しなかった時代でも「定時に安全に運行する」という大前提に大きな問題はなかったはずだ。それが、鉄道という産業の本質だろう。水力発電も同様。プロジェクトの基盤は「水力を利用してタービンを廻し、発電する」という極めて初歩的なテクノロジーで、自転車のヘッドライトの電源をタイヤの回転によって確保しているのと同じ原理だ。そして、こうした「ローテク・プロジェクト」では、入札の際に、どうしても「品質よりも価格の安さで勝負」という中国企業が有利となってしまうのだ。

さらに、鉄道に関していえば、アフリカで最長の総延長距離を誇るスーダンの鉄道ですら国内の総輸送量の6%以下しか担っていない状況を考えると、中国がアフリカにおける鉄道プロジェクトに大いなる未来を見出したとしても不思議はない。しかし、蒸気機関の

発明によって鉄道が普及した19世紀からモータリゼーション発展の20世紀を経て、鉄道による輸送量の低迷はアフリカだけでなく世界的な傾向といえる。じつは、日本国内の鉄道による貨物輸送量も80年代以降、5%前後で推移しているのだ。これは、鉄道以外の航空機や自動車での輸送の効率を、そのインフラ整備にかかる費用まで含めて考えれば、その理由が明らかになるはずだ。

いうまでもなく、鉄道輸送には線路が必要だ。

当然、線路を敷設するための用地買収に莫大な初期投資が必要になる。これに比べて、たとえば航空機による輸送の場合には「線路敷設のための用地買収」といった初期投資は不要だ。始点と終点の2点に空港というインフラさえ整備すれば、空港間の用地買収など必要なく運用することができる。時代全体が、19世紀の鉄道から20世紀の自動車と航空機へと、輸送の主役交代を後押ししてきたのだ。

けれど、21世紀に入り、時代は一変した。まず「脱炭素」という地球全体のテーマが確認され、従来のガソリン車に対してネガティブな方向へと急激な世論の方向転換がおこなわれた。自動車業界では電気自動車という新たなソリューションが提示されているものの、現状ではガソリン車に比べて頻繁なエネルギー補給が必要となるため長距離の移動に際し

ては途中に充電ポイントを設置することが不可欠で、結局のところ用地を買収して鉄道を敷設するのと大差ないインフラ投資が必要になってしまう。

そこで、「陸路の輸送なら自動車よりも鉄道の可能性を再考すべきではないか」という論調が世界中で説得力を増してきたのである。

また、20世紀末から21世紀へという時代は、ヨーロッパという世界経済の主要プレーヤーにとってはEUの統合を通じて域内の国境が意味を失っていった時代でもある。21世紀に入ると、市民の生活レベルでも統一通貨ユーロが流通するようになった。こうなると、もともと米国に比べれば狭小な地域に各国が存立していたヨーロッパでは、移動・輸送の手段として鉄道が俄然、存在感を増すようになったのである。

その理由は単純で、EU圏内で国境を越える際の通関手続きが、鉄道を利用すれば飛行機の場合よりも簡単だからだ。たとえば現在、東京から大阪に移動する際には飛行機を利用している人も、飛行機で大阪入りすれば手続きが必要で、新幹線を利用すればその手間が大幅に省けるとしたら、その多くが飛行機から新幹線へと移動手段を変更するだろう。「脱炭素」の観点から、特に航空機には環境保護を訴える各団体から批判が集中してもいい。比較的穏健な団体でも国内便の運用は廃止すべきという主張を展開している（グレ

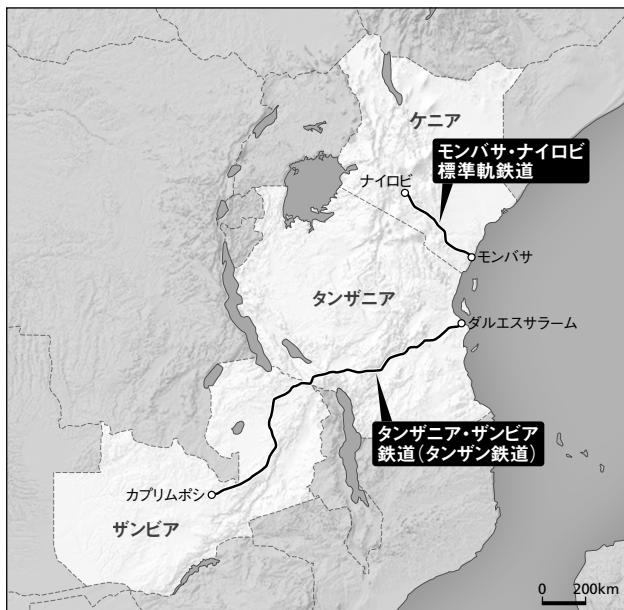
タ・トゥーンベリは19年に国連気候行動サミットに出席する際にも旅客機の利用を拒み、母国・スウェーデンから英国経由でヨットで大西洋を横断してニューヨークに渡った。実際にジェット機の燃料消費は凄まじく、フランス空軍が誇るジェット戦闘機「ミラージュ」が1時間の訓練飛行で消費する燃料は、一般的な家庭の暖房・360年分に相当するといわれている。

環境重視の観点から、環境 (Environment) と社会 (Social) とガバナンス (Governance) を結ぶ「ESG投資」にも関心が集まる現在、鉄道ビジネスは推奨されるべきインフラ投資としても位置づけられているのだ。

〳居抜き〵物件を利用する中国

前掲したジェトロ・アジア経済研究所のレポートでスーダンと並んで中国のインフラ支援が集中している国として挙げられていたアンゴラ、ナイジェリアは現在、どのような状況にあるのだろうか。

大西洋に面したアンゴラの港湾都市・ロビトから隣国・コンゴ民主共和国のカタンガ州まで延びるベンゲラ鉄道も、ポルトガルの植民地時代に敷設されたものだ(1904年着



中国を走る「メイド・イン・チャイナ」の鉄道の例

- モンバサ・ナイロビ標準軌鉄道は全長約490km
- タンザニア・ザンビア鉄道は同約1860km

工、29年全通）。独立後に勃発したアンゴラ内戦（75～2002年）では対立する勢力の双方から攻撃を受けて各地で線路が寸断され、全線不通状態に陥っていたのも、スーダンのケースと同様。そして、内戦終結後に中国が鉄道復旧のために手を差し伸べた構図も同じである。

復旧工事を請け負ったのは、やはり中国の国有企業である「中国鉄建」。総工費・18億3000万ドルを費やし、2014年8月にベンゲラ鉄道は全線開通した。また、設計速度も、休止以前の時速30kmから最高時速90kmへと引き上げられた。さらに、19年7月にはタンザニアのタンザン鉄道（タンザニア・ザンビア鉄道、全長約1860km）と接続し、アフリカ大陸の大西洋岸とインド洋岸を結ぶアフリカ大陸横断鉄道も開業した。タンザン鉄道は、1970年代に中国からの支援で敷設されていたものだ。

ナイジェリアの鉄道網も、14年に中国鉄建が総延長1385kmの工事を131億2200万ドルで受注して建設されている。そして、わずか2年後の16年7月には、はやくもアブジャ―カドゥナ間の路線を開通させている。わずか2年で開通させたのは驚きだが、その後も続々と各路線が開通している。

さらに、ケニアでも中国からの支援でモンバサ・ナイロビ標準軌鉄道（全長約490



東アフリカ、ケニアの首都ナイロビと第二の都市モンバサ間、
約490kmを結ぶモンバサ・ナイロビ標準軌鉄道。中国の支援で建設された

km)が敷設され、17年5月に開業している。この鉄道の走る高架橋を、私はナイロビ国立公園のなかから眺めたことがある。多くの野生動物が生息し、自然公園にも制定されている雄大なアフリカの大地を横断するように中国製の鉄道が走る光景を想像すると、私は強いショックを受けた。圧倒されたといってもいい。けれど、同時にそれは現在の中国経済が持つ「力」を雄弁に語るリアルな情景でもあった。

このように、現在、アフリカの大地ではメイド・イン・チャイナの鉄道網が恐るべき勢いで整備されていていっているのである。この章では、この現状を紹介することがテーマだが、日本がこの現状と向き合い学ぶべき教訓をひとつ指摘しておきたい。

アザデガン油田の教訓とサハリン2

2022年5月現在、ロシアのウクライナ侵攻が継続中で、日本政府もロシアへの経済制裁で欧米と足並みを揃える姿勢を見せている。マクドナルドやアップルといった企業が続々とロシアにおけるビジネスから撤退している状況で、日本企業がロシアから受注して開発を続けてきたエネルギー・プロジェクト「サハリン2」も継続するか、撤退するかの決断が迫られている。

鉄道ビジネスから世界を読む
小林邦宏・著

発 行：集英社インターナショナル（発売：集英社）
定 価：858 円 (10%税込)
発売日：2022 年 8 月 5 日
I S B N：978-4-7976-8106-2

ネット書店でのご予約・ご注文は [こちらにどうぞ！](#)