

# アジア交通学会 (Eastern Asia Society for Transportation Studies: EASTS) セブ大会 特別セッションの開催

日時：2015年9月12日（土）

場所：サンタマリアⅡ，ラディソンブルーホテルセブ（フィリピン セブ市）

運輸政策研究機構では2012年から森地茂政策研究大学院大学教授（前運輸政策研究所長）を委員長とし、学識者、鉄道事業者、国土交通省をメンバーとした委員会を設置して、「今後の東京圏を支える鉄道のあり方に関する調査研究」を進めている。その一環として、アジアの大都市における、PPPを中心とした鉄道整備の制度に関し、その現状と課題の分析、これを踏まえた鉄道企業の海外展開のあり方の提案を目的とした調査研究を実施している。この調査研究は、精度の高い情報の収集と分析を行うため、また成果をアジア大都市の都市交通政策へ確実にフィードバックするため、アジア交通学会との共同研究としている。

アジア交通学会は、アジア諸国の交通問題に関し、幅広く議論、研究、人的交流を進めることを目的に、1994年に設立されたアジアの18の国と地域における学会の連合組織であり、産学官の交通関係の専門家をメンバーとした、交通に関する世界で有数の学会である。

学会活動の一つに国や地域を超えた複数の研究者が共同で研究を行うIRG (International Research Group) がある。その仕組みを活用し、本調査研究のために新たにアジア各国の交通関係の研究、政策立案のキーパーソンである大学教授からなる研究グループ“Institutions for Railway Development in Asian Cities (IRDAC)”を設置した。

本年9月11日～14日にフィリピンのセブ島で行われた第11回大会において、特別セッション「Institution for Railway Development in Asian Cities: Prospects for PPP」を開催し、本調査研究の中間報告を行った。約50名の参加者のもと、調査研究対象とした都市鉄道プロジェクトの概要と整備制度について、各国の大学教授から報告が行われ、それに基づき活発な議論が展開された。発表の概要は以下に示すものである。

## ①Institutions for Urban Railway in Asia

森地 茂教授

(政策研究大学院大学、元アジア交通学会会長)

森地教授からは、まずIRGによる研究の目的が示された。研究目的として、2012年に出版した書籍『Transport Development in Asian Megacities: A New Perspective』のデータを更新すること、アジアにおける都市鉄道に対する法規制を明らかにすること、PPPスキームを適用した都市鉄道の事例を研究すること、アジアの都市交通政策を提案することの4点を掲げた。次いで調査研究対象とした10の鉄道プロジェクトの特徴についての詳細な説明があり、その中からソウル地下鉄9号線を取り上げ、事業スキーム、収入保証制度、開業後に発生した問題等の分析結果についての報告があった。

## ②Delhi Airport Metro Express

-A PPP Case-

スルヤ ラージ アチャリエ 所長

(ネパール開発政策研究所、

前運輸政策研究所主任研究員)

アチャリエ所長からはデリー空港アクセス鉄道の事例が紹介された。同路線は2008年にSPCのデリーメトロ社と地下鉄公社との間でBOT方式の契約が結ばれ整備が行われた。地下鉄公社はインフラを建設し、一方、デリーメトロ社は鉄道システム等の整備を行うと共に鉄道の運営権（35年間）と土地開発権を得た。当初期待していたほど需要が伸びず、また公社から引き渡された施設に欠陥があり、運行速度の低下と長期にわたる運休を余儀なくされた。またリーマンショックにより土地開発が進まず収益は悪化した。これらの責任をめぐって公民で仲裁が行われる事態となっているとの報告があった。

## ③Taipei MRT Xinyi line

チェンミン フェン教授

(台湾国立交通大学、アジア交通学会会長)

フェン教授からは台湾地下鉄の信義線の事例が紹介された。信義線は新たな中心地区である信義地区へのアクセスと並行する板南線の混雑緩和を目的に2013年に開業した。開業当初は運賃無料としたため多くの利用者があったが、その後は約8～9万人/日の輸送人員に止まり、運営費の6割程度の運賃収入と



なっていることが報告された。また、鉄道建設と同時に使いやすい道路構造に変更したので、道路混雑が緩和した等、効果についての指摘があった。

#### ④Prospects for PPP

##### (Philippine Experience)

ブリミティボ カル教授

(元アジア交通学会会長, P.PLANADES執行役員)

カル教授からは1999年に開業したマニラのMRT3の事例が紹介された。MRT3の事業スキームは、民間会社と公共主体による25年間のBLT契約により整備運営がなされている。民間会社が資金調達、建設、車両等の調達と完成後の維持管理を行い、一方、公共主体が施設・車両等鉄道システムを借り受け、列車を運行し、民間会社にリース料を支払うものである。

施設と車両共に維持管理がずさんで、事故や運休が頻発し、通勤時に乗車のための長い行列ができていて、また政府による株の買い取り等を巡り仲裁が行われている等、大きな社会問題になっていることが報告された。

#### ⑤PPP issues for urban rail transit projects in China

趙 勝川教授 (大連理工大学)

趙教授からは北京4号線の事例が示された。北京4号線は2009年に開業した中国の都市鉄道分野におけるPPP方式

による最初の事業である。同事業はBOT方式であり、香港MTRがSPCの株式の49%を保有している。2015年には中国発展改革委員会からPPPに関して、政府の役割の見直し、投資メカニズムにおける効率的な収益の確保、効率的なリスクシェアのメカニズムの確保、相互の信頼等の方針が示された。同委員会では地方政府に対して2015年1月以来、PPPの進捗を月例報告することを義務付けたとのことである。また、上海のグリーンランドグループは都市鉄道整備のためのPPP基金を設立し、約157億ドルの予算を準備し、資金調達、設計施工、土地開発、運行を担う計画があるとの報告がなされた。

#### ⑥Institution for Railway Development in Asian Cities

モハメド カリム教授

(マラヤ大学)

カリム教授からはクアラルンプールのプトラLRT(現クラナジャヤ線)についての事例が紹介された。プトラLRTは1994年に作られたSPCにより整備が進められ、1998年には1期区間が開業した。2002年には高等裁判所からSPCの破産が宣告され、2002年からはスターLRTと共に政府系会社ブラサラナの運営する路線となった。2004年からは政府が所有するラピッドKLに移管され、2005年には資産の所有はブラサラナに

戻りクラナジャヤ線に変更されるなど紆余曲折している状況が報告された。開業以降の利用状況は2003年を基準とすると2013年で約1.57倍となったことが報告された。

#### ⑦Case of Ho Chi Minh City (Line 1)

ブー アン トゥアン副所長

(ベトナム・ドイツ大学交通研究センター、  
前運輸政策研究所研究員)

トゥアン副所長からはホーチミンの都市鉄道1号線の事例が紹介された。ホーチミンでは6路線が計画され、そのうち1号線は2018年に部分開業、2020年に全線開業を目指して建設が進む路線である。現在の問題は、運営主体とするHCMC都市鉄道1号線(株)の設立計画を、2014年4月に首相に提出したものの未だに審査中であること、また、運賃はホーチミン市が規制するが、既存の公共交通の規制のみであり、都市鉄道を規制する法律がまだ出ていないこと、さらに巨額の補助金は市政府の予算をリスクにさらすことという見解が示されていることなどである。今後の課題は土地取得が長期化していること、低賃金のため訓練すべき職員が採用できないこと、1号線と他路線との運賃や情報を統合すべきこと、駅アクセスが悪く期待以下の旅客需要となる可能性があることが報告された。

(とりまとめ(調査室):伊東 誠,菅生康史)