

安全性はフランスやドイツに勝る

台湾版新幹線はこれからが正念場

本会理事・日台鉄路愛好会幹事

片木 裕一



陳水扁総統と殷琪董事長（1月1日）

なにはともあれ「おめでとう」

一月一日、微笑む陳水扁総統と殷琪台湾高鉄董事長のツーショットがテレビや新聞で大きく報じられた。台湾高鉄路（台湾版新幹線）の開業式である。陳総統は祝辞の中で数回「タイワンシンカンセン」と発言したのはご愛嬌。実際に一般顧客が乗車できるのは五日、台北乗り入れはさらに二カ月後の三月二日であるが、これらは重要な問題ではない。なにはともあれ「おめでとう」と言うべきであろう。

また開業して約二ヶ月、切符の重複販売、自動改札機の不具合、扉開閉の操作ミスなどは少なからずあったものの重大なトラブルはなく、まずは上々

の滑り出しと言える。しかし、これで終わったのではない、これからが本場の勝負であり、真価が問われるのだ。

今回開業における運行本数は、一日十九往復、ほぼ一時間に一本で、その内、ウリの「台北(板橋)―高雄(左営)九〇分」のひかりタイプは一日たった三往復しかなく、これは当初予定の一日八十往復の四分の一でしかない。

台湾高鉄路会社は普通の鉄道会社ではない。BOT(造って、運用して、引き渡す)方式に則った資産運用会社であり、三十五年間この鉄道を運用し、利益をあげなければならぬのである。現在の運行本数では、仮に全列車満員でも収入は約五千万円(一元≒約三・七円)であり、一日あたりの

利息だけで約四千万円かかるのだから全く採算はとれない。だから、当初予定レベルまでの増便が早急に必要なのだが、問題は山積している。

では、何が問題なのか。ここでは運輸士・市場・マスコミの三点のみ取り上げてみたい。

問題① 運輸士の人員

昨年末時点において単独で運行できる台湾人運輸士はほとんどおらず、フランス人を中心とした「助っ人」に頼っていた。試運転と平行して台湾人運輸の育成も行い、この四月には台湾人運輸士は三十人となって現行の運用を全てカバーできるようになる。

そもそも、運輸士は一体何人ぐらい必要なのか。現行の一日十九往復程度であれば必要人数は十数人である。これが八十往復になれば、当然ながら約四倍の六十人となる。しかし、現時点では「三十一人目」以降の台湾人運輸士はいない。今から採用してもすぐに



板橋駅付近を走る「日台共栄のシンボル」台湾版新幹線

ハンドルを握れる訳はない。常識的に考えられる対応は、台湾人運転士を追究募集する一方で「助っ人」には引き続き営業運転と指導を依頼することであるが、増便した場合、現在の「助っ人」の人数では営業運転と指導の両方、というのは不可能である。

そこで再び浮上してきたのが「JRとの復縁」だ。現在もJR西日本から二人、東海から一人出向しているが、彼らは検査や試運転の担当で指導には就いていない。これを増員しかつ指導も、という訳である。JR各社には有能なOBも多数いるので個人的には大賛成だが、諸事情ありなかなか前進しない。願わくば交通部に「命令」される前に解決してほしいものである。

問題点② 市場規模

台北・高雄間の人の移動は、昨年の統計によると約七万人である。この内訳は台湾鐵路管理局（台湾国鉄）が過半数の三万六千〜八千人、飛行機とバスが各一万人、後は自家用車である。一日十九往復・三十八本はちょうど台湾鐵路の輸送人員に匹敵する。

だが、そもその利用者予定数は十万人以上だ。これは前記の「総移動人数」より多い。ということは、新たな需要を喚起しなければならないということになる。競合相手は台湾鐵路、飛行機、バスだけでなくホテルかもしれない。旅行業者だけではなく阿里山鉄道や各地の工業区とも提携すべきかもしれない。営業担当の一層の努力を期待したい。

問題点③ マスコミの影響

昨年十二月、私は業界団体の招待で試乗する機会をいただいた。台湾の鉄

道仲間にも自慢話を多々したが、一部で「片木さんは勇気がありますね」と言われた。全く心外であった。

台湾高鉄は一年以上この路線で毎日試運転を繰り返しており、引込線のポイントで脱線などというつまらないミスはあったものの重大な事故は一度もない。従って、何らかのトラブルで遅れることはあっても、生命が危険にさらされる事態などありやうがない。にもかかわらず、台湾のマスコミはさも「危険が一杯」という報道をする。これでは「市場拡大」に百害あって一利なし。台湾のマスコミにはもっと希望的な報道を期待したい。

そこで、改めてお願いしたい。台湾版新幹線は素晴らしい「日台共栄のシンボル」である。安全性はフランスのTGVやドイツのICEに勝り、路線や車両も日本の新幹線の最新版なのだから乗り心地は抜群だ。ぜひ一度は体験していただきたい。

（写真提供 片倉佳史氏）