

JRIR

第十 一 号 (1997年4月)

論説

公か私か

特集 1 巨大プロジェクトの投資財源

交通投資と日本の経験

角本 良平 元運輸経済研究センター理事長

東海道新幹線の成功は国民と政治家に過大な期待を抱かせ、判断を誤った国鉄は借金に頼って無理な投資を続け、破滅への道を歩んだ。巨大プロジェクトの投資にあたっては、投資に値する需要があるかどうか、そして利用者または納税者が投資を負担し得るかどうかを厳密に検証すべきであると説く。

編集長のデスクから 新幹線建設財源をめぐる争い

鉄道整備基金の役割と機能

小野 昭生 鉄道整備基金総務部長

鉄道整備基金の設立にいたる経緯、その使命と主な業務、資金源などについて簡潔に説明する。

中国鉄道の現在と将来

曹 鐘勇 上海鉄道大学準教授

膨大な需要に対して中国鉄道の能力は不足しており、線路網の拡大、速度向上、輸送効率の向上が必要である。主要なプロジェクトを紹介し、投資財源の確保の方法についても示唆する。

フランス高速鉄道網の建設財源

問題点と将来展望

P.ドメルグ フランス国鉄経営戦略部次長

E.キネ フランス国立高等土木大学教授・経済社会科学部部長

ヨーロッパ諸国の先頭にたつて高速鉄道網の整備を進めてきたフランスも、SNCFの経営悪化に伴い基本計画の見直しを迫られている。EUの指令にもとづく上下分離の新体制のもとで高速鉄道建設の新計画はいかにあるべきか、最近の議論の全貌を紹介。

交通基盤施設の近代化

ドイツにおける鉄道投資と財源問題

H.リンク ドイツ経済研究所研究員

東西ドイツ鉄道は統合されて全額政府保有の株式会社DBAGとなり、EUの政策に呼応して上下分離が行われた。新体制のもとでの鉄道投資計画とその財源について詳説し、またベルリン、ハンブルグ間の磁気浮上式鉄道トランスラピッド計画の近況をも伝える。

スカンジナビアの海峡連絡プロジェクト

N.フランケ グレートベルト株式会社及び

ウァソン・コンソーシアム広報課長

英仏海峡トンネルに続き、今年から来年にかけてデンマークのグレート・ベルト海峡の鉄道トンネルと道路橋が完成する。またデンマークとスウェーデンを結ぶ鉄道道路併用の橋とトンネルの工事も進んでいる。今世紀の最後を飾るスカンディナヴィアの大プロジェクトの概要を解説。

ユーロトンネルの財務問題

M.グラント ユーロトンネル株式会社財務部長

ユーロトンネル社の財務部長である著者は、同社と建設業者、銀行、英仏両国政府などの当事者間の複雑な関係と同社の資金調達の仕組みを解説する。予期しなかった工事費の高騰と工事の遅延が同社の経営を困難にした経緯を説明し、銀行団との間によくやく成立した債務繰り延べの概要を説明する。

特集 2 鉄道の多角経営 II

スウェーデン国鉄の関連事業

鉄道と子会社の協力関係

L.ダールボリグ スウェーデン国鉄財務・計画・統制部長

スウェーデン国鉄の多角経営戦略と各事業の概況、および関連会社の統制の諸方法について、簡潔かつ総合的に解説する。

もう一つの視角から

生活に密着した日本の鉄道サービス
張 寧

華鉄置業会社 経営計画・財務部長

日本における鉄道多角経営を研究するために、中国鉄道部から派遣されて来日した若手幹部からみた日本の鉄道と人々の生活。

シリーズ日本鉄道史

鉄道近代化と新幹線

和久田 康雄

日本エアチャーター副会長

高度成長期を迎えた鉄道は、電化・ディーゼル化、線路増設、勾配改良などによる主要幹線の増強を推進した。輸送力の逼迫した東海道では新幹線を建設して世界の注目を集め、引き続いて山陽、東北、上越の三新幹線を建設した。しかし、青函トンネルと本四連絡橋の完成により日本の鉄道網が一体となったとき、国鉄はすでに分割・民営化されていた。

トピックス

1996年9月から10月まで

写真特集 1

開業準備に入った北陸新幹線

2

秋田新幹線開通