

広がるアジア高速鉄道 ～台湾新幹線～

交通インフラの整備がそくそくと進むアジア圏。今回は、弊社社員が台湾を訪れた際に実際に体験した、台湾高速鉄道の様子、さらにはアジアの交通インフラの発展と日本の関わりについてご紹介します。

●快適な台湾新幹線

朝8時半、始発駅の台北駅から台湾高速鉄道（台湾新幹線）に乗車しました。

隣駅の板橋駅で早くも普通車とビジネス車（日本のグリーン車）がほぼ満席に。利用者はビジネスマンから旅行者まで幅広い印象です。

車窓からは田園風景や山々に加え、台湾が得意とするIT関連の工場などが見えました。

途中の台中駅で半分近くの人が下車し、10時過ぎに高雄の左営駅に到着。高雄は台湾南部にあるアジア有数の港湾都市です。駅は中心地から離れているものの真新しく綺麗で、日本の三越百貨店が隣接するなど、賑わっていました。

距離にして約350キロ（東京から名古屋ほど）、約1時間半の旅でしたが、車内は綺麗で乗り心地もよく快適で、「また利用したい」という気持ちになりました。



台湾高速鉄道
（台湾新幹線）

車両は東海道新幹線「ひかり」として活躍中のN700系を改良した日本製です。その為、別名「台湾新幹線」と呼ばれ、親しまれています。男性用トイレに力ギが付いているほかは、大きな違いはありません。

アジア圏の主な鉄道計画

インド	・貨物専用鉄道計画 ・7路線の高速鉄道計画
インドネシア	・都市鉄道の整備（ジャカルタ） ・高速鉄道計画（ジャカルタ～バンドン）
マレーシア	・高速鉄道計画（クアラルンプール～シンガポール）
タイ	・都市鉄道の整備（バンコク都市鉄道） ・高速鉄道計画（バンコク～チェンマイの周辺とし）
ベトナム	・都市鉄道の整備（ハノイ、ホーチミン） ・全長約6,000kmの高速鉄道計画

（出所）国土交通省鉄道局

●進化するアジアの鉄道網

東南アジアやインドでも、高速鉄道計画が持ち上がっています。経済成長と人口増加で都市間の大量輸送需要が高まっているためですが、移動時間の短縮で人の往来が活発になることで経済全体へのプラスの波及効果も期待されています。

これらの高速鉄道計画は、構想段階を含めて総延長が約1万キロメートル（日本の新幹線の4倍以上）にも及ぶとみられ、日本をはじめ各国の鉄道関連企業にとって、大きなビジネスチャンスになりそうです。

例えば、2013年5月には日本とインドの両政府がインド最大の都市ムンバイと工業都市のアメダバードを結ぶ高速鉄道の共同調査に合意しました。このように、日本は政府を挙げて受注獲得に力を入れており、インドで日本の新幹線に乗れる日も近いことでしょう。

本資料は、情報提供を目的としてゴールドマン・サックス・アセット・マネジメント株式会社（以下「弊社」といいます。）が作成した資料であり、特定の金融商品の推奨（有価証券の取得の勧誘）を目的とするものではありません。本資料に記載された過去のデータは将来の結果を保証するものではありません。本資料は、弊社が信頼できると判断した情報等に基づいて作成されていますが、弊社がその正確性・完全性を保証するものではありません。本資料に記載された市場の見通し等は、本資料作成時点での弊社の見解であり、将来の動向や結果を保証するものではありません。また、将来予告なしに変更する場合があります。個別企業あるいは個別銘柄についての言及は、あくまで例示をもって理解を深めていただくためのものであり、当該個別銘柄の売買、ポートフォリオの構築、投資戦略の採用等を推奨あるいは勧誘するものでもありません。本資料の一部または全部を、弊社の書面による事前承諾なく（I）複写、写真複写、あるいはその他いかなる手段において複製すること、あるいは（II）再配布することを禁じます。

<審査番号: 108795.OTHER.MED.OTU> © 2013 Goldman Sachs. All rights reserved.