インナー大会プレゼン部門 2018 専用企画シート

※電話番号や住所などの個人情報は記載しないでください。

大学名 (フリガナ)	学部名 (フリガナ)	所属ゼミナール名 (フリガナ)
フリガナ) チュウオウダイガク	フリガナ) ケイザイガクブ	フリガナ) ゴトウ タカオ
中央大学	経済学部	後藤 孝夫ゼミナール

※大会申込書時に記入したチーム名から変更することはできません。

※パワーポイント内に動画を使用している場合は「有・無」を記入し、「有」の場合は使用するスライド番号も記載してください。

チーム名 (フリガナ)	代表者名 (フリガナ)	チーム人数 (代表者含む)	PPT 内動画 (有・無)	動画使用 スライドペー ジ
フリガナ) テツドウハン	フリガナ) タケダ マモル	5	無	
鉄道班	武田 護			

※当日使用する PC、マイク、レーザーポインター機能付きワイヤレスプレゼンターは会場に準備しております。

これらは個別にご用意いただいても大学施設・設備の関係上ご利用いただけませんのであらかじめご了承ください。

発表時に使用する成果物 (例: 商品化した●●、店舗で配布したパンフレット、調査時に使用したアンケート)

※成果物の配布は、『禁止』とさせていただきます。あらかじめご了承ください。

研究テーマ (発表タイトル)

多国間の鉄道受注競争における日本の現状と課題

※必ず企画シート作成上の注意を確認してから、ご記入をお願いいたします。

1. 研究概要 (目的・狙いなど)

現在、世界では発展途上国のインフラ整備や都市間の貨物輸送などにより鉄道に対する需要が高まっている。そのため各国の鉄道事業の受注競争は激化している。日本でも発展途上国へのインフラ輸出が行われているが、インドネシアでの高速鉄道計画では日本は中国に負けている。中国の鉄道事業はいまや最大の規模を持ち、欧米を中心とするビック3 (アルストム・ボンバルディア・シーメンス) を抜いてしまった。そのなかで日本が生き残り、より多くの受注を勝ち取れるかという解決案を考えた。

2. 研究テーマの現状分析 (歴史的背景、マーケット環境など)

世界の鉄道事業は異なっており、特に鉄道市場の大きい日本、欧米、中国で分類できる。ここでの欧米とはド

イ、フランスの2カ国としている。日本では鉄道利用者数が8割以上で、大都市が中心となっている。日本列島は平坦な土地が少ないため人口が一部に集中し鉄道利用は特定の地域によるものが多い。鉄道業界では様々な部門の事業が個々に運営しており総合コンサルが存在しない。欧米では日本とは違い都市間の距離が長いため高速鉄道の利用が多い。そのため高速鉄道事業は強く高い技術力を持っている。また、国の地理で見ても日本と異なり平坦な土地が多いため人口が集中することなく各都市に分散している。そのため鉄道網が緻密に張り巡らされている。日本と異なる点は他にもあり、鉄道事業の各部門が一つのパッケージとなるように総合コンサルが存在する点と上下分離方式により運行とインフラが別々なので遅延がどうしても起きてしまいますという点である。最後に中国では鉄道事業を国が行う国営事業が主流で国内の巨大な市場で利益を出す内需主体の鉄道事業が行われている。中国も欧米と同様に都市間の距離が遠いので高速鉄道が多く利用されている。最近では発展途上国のインフラ整備も行なっておりインフラ輸出が盛んになっている。

3. 研究テーマの課題

上記で述べた点でもあるが日本は欧米諸国のような鉄道各部門の企業をパッケージ化してコンサルがまとめるといった形ではないため各部門の事業が別々で受注を行っている。各部門の事業がバラバラだと同じ市場を味方同士で食っている状態なので好ましくない。多国間の受注競争ではパッケージが多いため別々では参入障壁が大きく太刀打ちできない。これは現在、そして今後の大きな課題である。また、鉄道に対する需要も先進国と発展途上国とは差があり同じものをパッケージ化して提供するのではなく、それぞれの発注国に対応したモノでなければならないのも課題である。現在では中国国内で2大鉄道企業が合併し鉄道事業の中でトップの企業になった。そのため日本国内の各企業が別々で受注しているのは鉄道市場では生き残ってはいけなかったと考えた。

4. 課題解決策（新たなビジネスモデル・理論など）

日本国内で鉄道の各分野を一つにまとめパッケージ化するにあたってまとめ役の総合コンサルをつくり、中国に対抗するべくビック3と提携で総合的な鉄道事業組織を作ることが一つの解決策として提案する。

5. 研究・活動内容（アンケート調査、商品開発など）

解決策である総合コンサル化による対中国鉄道事業組織をつくった時のメリット、デメリットを実例やこの案と酷似した例を調査、また理論的にも合理的なのかを調査しました。中国の鉄道の実態調査として上海に足を運んで現状を調査した。

6. 結果や今後の取り組み

日本が行っている高速鉄道のパッケージ輸出やインフラ輸出がそれぞれの発注国の需要に合っていないことがわかった。各発注国に対しての需要に合わせた対策が必要である。その他に受注競争勝ち抜くためにはやはりまとまりが重要であり総合コンサル化が必要で中国の鉄道市場規模が大きくなっている現在、そしてこれからは他国と提携して一つのまとまった組織として総合コンサル化していくべきである。しかし、多国間での総合コンサル化での連携の諸問題が今後の課題となる。

7. 参考文献

- 加賀隆一（2013）『実践アジアのインフラ・ビジネス：最前線の現場から見た制度・市場・企業とファイナンス』、日本評論社
- 中野宏幸（2014）『交通インフラ経営のグローバル競争戦略：国際競争力に向けた国家戦略の視座』、日本評論社
- 葉千栄（2010）『チャイナビッグバン：スーパーインフラ投資と巨大消費市場の争奪戦』、アーク出版
- 読売新聞中部社会部（2002）『海を渡る新幹線：アジア高速鉄道商戦』、中央公論新社
- 貿易経済協力局 貿易振興課（2017年10月）「海外展開戦略（電力・鉄道・情報通信）の策定について（2017年10月31日）」国土交通省、URL：http://www.meti.go.jp/policy/external_economy/cooperation/oda/seisaku.html（参照日：2018年6月13日）
- 外務省（2018年5月30日）「フランスの基礎データ」外務省、URL：<https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/france/data.html>（参照日：2018年6月13日）

外務省（2014年5月1日）「日本の領土データ」外務省、URL：https://www.mofa.go.jp/mofaj/territory/page1w_000011.html（参照日：2018年6月13日）

外務省（2018年1月17日）「ドイツ基礎データ」、URL：<https://www.mofa.go.jp/mofaj/area/germany/data.html>（参照日：2018年6月18日）

国際統計格付センター（2015年7月30日）URL：<http://top10.sakura.ne.jp/CIA-RANK2121R.html> 参照日（2018年6月18日）

つくばエクスプレス（2017年11月14日）「【お詫び】南流山駅における普通列車の早発について」首都圏新都市鉄道株式会社、URL：http://www.mir.co.jp/company/release/2017/post_109.html（参照日：2018年6月25日）

東洋経済 ONLINE（2018年01月12日）「JR 東日本が英国で「遅延」を解消できない理由」、URL：<https://toyokeizai.net/articles/-/203965>（参照日：2018年7月2日）

テレビ東京ビジネスオンデマンド（2017年12月11日）「イギリスの鉄道 日本の“ノウハウ”で運行開始」、URL：http://txbiz.tv-tokyo.co.jp/wbs/news/post_145939/（参照日：2018年7月2日）

JR 東日本（2017年8月10日）「英国における旅客鉄道事業の運営権獲得について」、URL：<https://www.jreast.co.jp/press/2017.html/>（参照日：2018年7月2日）

産経ニュース（2015年10月4日）「インドネシア高速鉄道の受注失敗 中国攻勢…日本に油断 インフラ輸出戦略に影響も」、URL：<https://www.sankei.com/world/news/151004/wor1510040006-n1.html>（参照日：2018年7月2日）

SankeiBiz（2016年10月22日）「このままでは中国に競り負ける日本企業の「インフラ輸出」、大手商社からは嘆き節」、URL：<http://www.sankeibiz.jp/business/news/161022/bsc1610221612001-n1.htm>（参照日：2018年7月2日）

日本貿易振興機構（ジェトロ）（2018年04月09日）「動き出すタイの EEC 高速鉄道プロジェクト」、URL：<https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/04/d73d2885303a1698.html>（参照日：2018年7月2日）

日本貿易振興機構（ジェトロ）（2011年07月13日）「高速鉄道入札、応札者なし」、URL：<https://www.jetro.go.jp/biznews/2011/07/4e1cf5f3dfa20.html>（参照日：2018年7月2日）

ニューズウィーク日本版（2018年3月9日）「日本がタイ版新幹線から手を引き始めた理由」、URL：https://www.newsweekjapan.jp/stories/world/2018/03/post-9703_1.php（参照日：2018年7月2日）

産経ニュース（2015年9月10日）「台湾新幹線の破綻救済策、了承」、URL：<http://www.sankei.com/world/news/150910/wor1509100041-n1.html>（参照日：2018年7月2日）

日本経済新聞（2018/5/22）「日立と TMH、鉄道車両用電気品を製造する合弁会社をロシアに設立」、URL：https://www.nikkei.com/article/DGXLRS480310_S8A520C1000000/（参照日：2018年7月11日）

日本経済新聞（2018/3/20）「日本信号、インド企業と資本提携」、URL：<https://www.nikkei.com/article/DGXMZO28398210Q8A320C1TJ2000/>（参照日：2018年7月11日）

<企画シート作成上の注意>

※本企画シートは審査の対象となり、予選会・本選の前に、実行委員会から審査員（ビジネスパーソン・大学教員）の方々に事前にお渡しいたします。

※本企画シートは、「日本語」で書かれたものとし、1チーム・1点提出してください。また、インナー大会終了後、プレゼン部門にご協力いただいている日経ビジネス様（株式会社日経 BP マーケティング）に大会結果ページを作成いただいております。大会結果ページにはチーム名やご提出いただいた本企画シートが掲載されます。

※本企画シートの項目に沿って、ご記入をお願いいたします。各項目に文字数制限はありませんが、1~7以外の項目を追加することは「不可」とさせていただきます。

※本企画シートは、インナー大会プレゼン部門実行委員会への連絡事項と企画シート作成上の注意を含め、4ページ以内に収めてください。実行委員会から審査員に渡す際は、A4サイズでプリントし、4ページ目までをお渡しします。

※大会参加申込み時点から、チーム編成の変更（チームの人数・交代など）は、「不可」とさせていただきます。ただし、チームメンバーの留学等やむを得ない事情でチーム編成に変更が生じる場合は、実行委員会（プレゼン局）にご連絡ください。実行委員会側で協議のうえ、ご返答いたします。なお、参加申込書提出時からのチーム名変更は「不可」とさせていただきます。

※企画内容は、未発表の（過去に他誌・HPなどに発表されていない）ものに限りません。ただし、学校内での発表作品は未発表扱いとなります。

※商品写真、人物写真、音楽などを掲載・利用する場合、必ず著作権、版権の使用許諾を得てください。日本学生経済ゼミナール関東部会・日経 BP 社・株

式会社日経 BP マーケティングは一切の責任を負いません。

※書籍や新聞等の文献から引用した場合は、出典先（使用した文献のタイトル・著者名・発行所名・発行年月など）を明記してください。統計・図表・文書等を引用した場合も同様に明記してください。また、Web サイト上の資料を利用した場合は、URL とアクセスした日付を明記してください。

※電話番号や住所などの個人情報は記載しないでください。

※パワーポイント内で動画を使用する場合は、必ず「有」とご記入ください。「有」の場合は使用するスライド番号も明記してください。動画を使用する際の注意事項は参加要項に記載しております。

※成果物を使用する場合は、必ず企画シートにご記入ください。企画シートにてご記入が無い場合、発表当日のご使用を「不可」とさせていただきます。あらかじめご了承ください。

↑ ここまでを 4 ページ以内におさめて、ご提出ください