



中国日本商会

今どきコラムー106

中国雑談

高速鉄道建設ブームへの抑制

中国の高速鉄道プロジェクト計画はすでに慎重に転じている。

3月29日、国務院のサイトは対外発表した『鉄道建設計画向上に関する意見』（以下『意見』）を通じて、高基準鉄道建設抑制を明らかにし、設計時速は乗車密度と密接にリンクさせる。同時に鉄道債務リスク抑制に重ねて言及し、2035年の鉄道負債の規模を合理的な範囲にとどめるよう要求している。

上述の『意見』は国家発展改革委員会（発改委）、交通運輸部（省）、国家鉄路局、国家鉄路集団（国鉄集団）が共同で講じ、国務院の批准を経て、各省級地方政府および関連国家機関に通達された。専門家の多くは、この『意見』を打ち出した目的のひとつは、地方政府の盲目的な高基準鉄道建設を抑制し、鉄道債務リスクを回避するためだ、と分析している。

過去十余年、設計時速250～350キロの高速鉄道建設が中国の鉄道建設拡大の重点だった。第13次5カ年計画（「十三五」）期間中に、中国の高速鉄道の敷設距離は91%増で、普通鉄道の7%増を圧倒的に上回っている。2020年末現在、中国の高速鉄道営業距離は3万7900キロに及び、全国鉄道網総距離の26%を占めている。

『意見』は次のように指摘している。中国の鉄道は大発展を遂げてきたと同時に、地方に一方的な高基準追求、高速重視、普通軽視、投資重視、採算軽視の状況が存在し、鉄道企業は経営圧力の増大、債務負担の拡大等の問題に直面している。2020年第3四半期現在、中国最大の鉄道運営主体である国鉄集団の総負債は5兆5700億元に達し、その65.8%の資



産負債率は国務院国有資産監督管理委員会（国資委）が所管する中央国有企業の水準を 1 ポイント上回っている。

上述の問題について、『意見』は高速鉄道と普通鉄道の構成の最適化を要求し、「既設の高速鉄道の平行新線の建設を厳格に規制する」とし、既設の高速鉄道の利用率が 80%未満の場合は、原則的に平行新線の建設はできないことを明確にしている。

具体的には次の通り。省都や大都市を通り、直近の双方向乗客密度が年間延べ 2500 万人以上であり、中長距離乗客の割合が 70%以上の計画建設中の高速鉄道主要路線では時速 350 キロの基準を採用できる。計画建設中の規模が比較的大きな地級以上の都市を通り、直近の双方向乗客密度が年間延べ 2000 万人以上であり、高速鉄道網の効果が取り分け際立っている高速鉄道の場合は時速 350 キロの条件が留保される。また、直近の双方向乗客密度が年間延べ 1500 万人以上の建設計画中の高速鉄道区域連続線では時速 250 キロの基準を採用できる。さらに、建設計画中の都市間鉄道では原則的に時速 200 キロ以下の基準を採用する。

国鉄集団の陸東福理事長が今年の「两会（全国人民代表大会と中国人民政治協商会議）」中に、今後の高速鉄道敷設距離の増加幅は縮減されると述べた。その説明によれば、「十四五」末の高速鉄道は 5 万キロ前後で、「十三五」末と比べ 1 万 2100 キロ増で、その増加幅は過去 10 年の増加幅に及ばない。

注意すべきは『意見』が繰り返し鉄道貨物輸送を強く強調し、乗客輸送と貨物輸送の協調的な発展を提起し、港湾、物流園區、大型鉅工業企業への鉄道開通の推進、大口貨物および中・長距離貨物輸送の鉄道への転換の推進を加速することを提起していることだ。

日本企業（中国）研究院 執行院長

chenyan5931@163.com