

公開セミナー アジアの鉄道

中国の鉄道

5万キロの高速鉄道と新幹線

要旨

吉岡桂子（朝日新聞）

中国の高速鉄道は2008年に開かれた北京五輪にあわせて本格的に開業した。路線網は24年末、4.8万キロに達した。毎年平均3千キロずつ延伸してきた。この距離は、日本が約60年かけて造り上げた新幹線網（約3600キロ）に迫る。

中国共産党による事実上の一党支配の統治体制だからこそのスピードだ。民主主義国家と比べて、路線の決定、予算編成や土地収用などの合意形成に要する時間は短い。建設を一手に手がける国有企業「中国国家鉄路集団」の累積債務は6兆2千億元（約125兆円）に上るが、35年までに7万キロまで延ばす目標を掲げ、建設を続けている。

中国の高速鉄道にかかわる政策は、他の産業と何が共通し、何が異なるのか。新興国市場への輸出商戦で、いかにして中国は日本など先進国と競い合うようになったのか。日本の政治家や官僚、産業界はどのように関与してきたのか。双方の世論はどう、変わったのか。北京―上海間を皮切りに建設に向けた議論が本格化した1990年代から、日本の運輸省（現国土交通省）や交通業界の担当記者として、のちに中国特派員（上海・北京）、バンコク駐在編集委員として現場で取材してきたジャーナリストの視点で報告する。

中国政府は高速鉄道でも「市場と技術」を交換する戦略を徹底した。車両の入札にあたり、日欧それぞれに自国企業と組ませ、競わせながら技術移転を促す。「後発優位」を生かし、初期の開発費用を抑えつつ、短期間で技術を獲得する。事故など失敗を含めて経験を積み、自主開発力を身につける。広い国内市場に向けて大量生産し、価格競争力をてこに輸出に挑む。この構図は、軽工業品から自動車にいたるまで中国の産業が歩んだ道のりとほぼ共通する。大きく異なる点は、大規模なインフラ事業だけに中国に限らず政府の関与の比重が高いこと加えて、中国政府自身が高速鉄道を「中国の名刺」と呼び、国家としての象徴性を強く持たせたことだ。

日本にとっても高速鉄道が特別な存在であることは言うまでもない。第2次世界大戦中に中国で走らせた特急「あじあ」は当時、日本国内より速かった。その事業にかかわった人々が開発した新幹線は敗戦後、日本が国際社会への本格的な復帰の舞台となった東京五輪にあわせて、世界一の速度で開業した。日本の世論もまた、新幹線に国家的プライドを重ねる。過去の技術の伝承や協力を踏まえて、日中間の「友好」の象徴として始まった新幹線の対中輸出は、競合が深まるに連れて「中国から技術を盗まれた」という反感へと変わっていった。

高速鉄道商戦は両国の外交・政治・経済関係に加えて、歴史や世論とも深く結びつきながら展開した。戦後80年を迎えた日中関係を様々な角度から考える材料になりうるだろう。