

Topics

経済トピックス

中国の高速鉄道建設ラッシュと
日本企業のビジネスチャンス

主席研究員

朱 炎



北京－上海の高速鉄道はいよいよ着工へ

計画してから13年、中国の高速鉄道の象徴である京滬（北京－上海）高速鉄道は、いよいよ着工することとなった。

2006年3月、国務院（内閣）は京滬高速鉄道の建設を認可したが、2007年1月、中国鉄道省は、京滬高速鉄道を年内着工、2010年完成と発表した。

同鉄道は全長1,318km、中国経済の二大中心地である環渤海地域と長江デルタ地域を結び、沿線に21の駅を設ける。設計時速は350km、運営時速は初期段階で300km、今後350km、ピーク時は3分間隔で運行でき、北京から上海に5時間あまりで到着できる。完成すれば、一方向で年間8,000万人の乗客が予測される。

資金と技術の問題

京滬高速鉄道の総工事費は2,000億元（約3兆円）にのぼり、2006年3月時点の予算の1,300億元（約1.8兆円）を大幅上回った。中国で今まで最大級の建設プロジェクト、長江三峡ダムに匹敵するため、全人代（国会）で審議する必要があるかもしれない。2,000億元にのぼる巨額な資金は、従来の銀行融資や、債券発行、運営企業の上場などの方法では対応できないため、広範囲な民間資金及び外資の参入が奨励される。保険基金から400億元の出資は既に国務院の認可を受けた。また、沿線の地方は、土地の収用費用と立ち退き費用をもとに、高速鉄道建設に出資することも可能になり、20%の資本金を占める。

技術面では、鉄道省は、高速鉄道で70%の国産化を目指す方針を打ち出した。車両の場合、10%は輸入し、20%は部品を輸入して国内で組み立て、70%は国内生産を予定している。このため、国内企業との技術協力、技術移転を前提に、日本の新幹線技術など、海外の高速鉄道技術が導入され、活用される。

高速鉄道の建設ラッシュ

中国政府は第10次五ヵ年計画（2001～05年）期間中には、主要幹線鉄道のスピード

Topics

経済トピックス

アップを実施した。2006年末には、時速200～250kmの列車を走らせる総延長6,000kmの在来線の改造工事が既に完成した。今年4月から、8本の幹線鉄道に時速200km、一部は250kmの運転が既に始まった。

第11次五ヵ年計画（2006～10年）期間中には、合計6本、総延長7,000km、時速300km（一部は350km）、旅客専用的高速鉄道を新規建設することを計画している。上述した京滬（北京－上海）線のほかに、京広（北京－広州）線、京哈（北京－ハルビン）線、瀋大（瀋陽－大連）線、隴海（西安－徐州）線、東南沿海（寧波－深圳）も建設する予定である。北京上海線の着工は高速鉄道建設ラッシュの幕開けになる。

中国の鉄道建設中長期計画によると、高速鉄道建設が完成すれば、「四縦四横（南北方向の4本、東西方向の4本）」からなり、国土全体を結び、総延長1万kmを超える高速鉄道網が形成される。

日本企業のビジネスチャンス

中国の高速鉄道建設は、日本企業にとっても、新幹線技術の活用など、大きなビジネスチャンスになる。

在来線スピードアップのプロジェクトにおいて、2004年に行った車両入札には、JR東日本、川崎重工など6社で構成される日本企業連合は、中国の車両製造会社と協力して、落札した。日本企業連合は、時速200kmで走行し、300kmにも対応できる車両を120編成（8両編成、一部は中国で組み立て）の車両を受注し、既に納品し始めている。今後、現地での組み立て、国産化の現地生産にも協力する。日中間政治関係が悪化していたなかでも、入札に参加したフランス、ドイツ、カナダなどの外国企業のなかで、日本企業は最大のシェアを獲得した。「はやて」をベースとする新幹線車両は既に納入し、1月末から試験運転が始まり、4月からは正式に運行している。

北京上海線など時速300km以上的高速鉄道建設は、入札が今後順次展開していくが、日本の新幹線技術が現地生産などの形で活かされる。車両の場合、いままで時速200kmの車両受注と同じ形で、中国企業と組んで入札に参加できる。将来、車両生産が国産化しても、日本企業は素材、部品提供などによって、長期にわたって利益を受けられる。

中国の高速鉄道建設には、日本企業は車両などの技術協力のみならず、線路建設、信号システムへの技術協力や、資金調達への協力、沿線の開発への参加など、多くのビジネスチャンスがある。

しかも、2006年10月の安倍首相の訪中、2007年4月の温家宝首相の訪日により、日中政治関係が大幅に改善したため、日本企業は、高速鉄道のような中国の国家プロジェクトに参入しやすくなる。