中国高速鉄道「世界一」の裏側

中国高速鉄道の急成長は、長年にわたり中国当局の公式メディアによって、「自主革新」と「奮起発展」を象徴する国家復興の物語として描かれてきました。

「世界一」「中国スピード」というスローガンは国内外に響き渡り、高速鉄道は中国当局が国際社会に向けて「現代化の成果」を誇示する代表的なプロジェクトにもなりました。しかし、その華やかな表面をはぎ取り、高速鉄道発展の本当の流れをたどっていくと、そこに浮かび上がるのはまったく別の姿です。

技術導入の裏で行われた事実上の強制移転、借金頼みで進められた規模拡大、そして政治的な実績作りを優先した結果としての深刻な資源配分のゆがみです。

話は1990年代にさかのぼります。当時、中国当局はまだ成熟した高速鉄道技術を何ひとつ持っておらず、広州・深圳線で「近代化」の体裁を整えるため、鉄道部はスウェーデンからX2000型の振り子式車両を借り入れ、1998年から試験運行を始めました。ところが、維持コストが高額だったため、すぐに「国産化」へと舵を切ります。

1999年以降、「シャーク号」「春城号」「藍箭（ランジェン）号」「中華の星」「先鋒号」など、国産の動車組プロジェクトが次々と立ち上げられましたが、どれも例外なく技術的な壁にぶつかり、量産には至りませんでした。2002年には「中華の星」が試験走行で時速321.5キロを記録したものの、試験で一時的に速度を出すことと、長期にわたって安定運行することの間には、あまりにも大きな隔たりがありました。

最終的に当局も、技術は未成熟であり、重要設備は依然として輸入に頼らざるを得ず、国産部品の品質も安定していないと認めました。つまり、この道は行き詰まっていたのです。



相次ぐ失敗の末、中国当局は独自開発路線を事実上あきらめ、国家の力を使った組織的な「技術獲得作戦」に乗り出します。その大きな転換点となったのが2004年でした。

当時の鉄道相、劉志軍が主導して設計したのは、市場参入そのものを武器にする仕組みでした。外国企業が中国市場に入りたければ、中国国内に合弁会社を設立しなければならず、しかも中核技術をすべて差し出し、その後に生産される車両には「中国ブランド」の名を付けなければならないという条件です。

ロンドン・スクール・オブ・エコノミクスの経済パフォーマンスセンターの研究によれば、中国当局が狙いを定めたのは、当時世界最先端の高速鉄道技術を握っていた4社、日本の川崎重工、フランスのアルストム、ドイツのシーメンス、カナダのボンバルディアでした。入札では、技術移転そのものが参加の前提条件とされ、中核技術を渡さなければ入札の土俵にすら立てませんでした。この巨大市場を失いたくなかった4社は、結局、技術移転の条件で次々と譲歩していったのです。

中国当局は、単に技術を包括的に取得するのではなく、極めて計画的に、モジュール単位で分解しながら取り込んでいきました。高速鉄道の完成車を、車体構造、台車、牽引制御システム、ブレーキシステムなど9つの核心システムに細かく分け、それぞれ異なる企業に担当させたのです。

牽引システムはある企業から、台車は別の企業から、車体構造はまた別の企業から学ぶという形で、4社の中核技術は少しずつ分解され、吸収されていきました。

技術が流入すると同時に、中国当局は国家総動員型の「消化・吸収プロジェクト」をすぐさま始動させます。その任務を担わされたのは、青島四方機車、長春軌道客車、株洲電力機車研究所といった企業であり、さらに清華大学をはじめとする複数の大学も、技術吸収と「再革新」を進める中核機関として指定されました。

もっとも象徴的な例が、和諧号CRH2型動車組です。その技術的な土台となったのは、日本の新幹線E2-1000系で、技術移転費用は約1890億円（12.9億ドル）にも上りました。中国の技術チームは、新しい交流電力システムの採用、車体構造の再設計、台車のサスペンション改良などを進め、営業速度を時速250キロから350キロへと引き上げました。

ロンドン・スクール・オブ・エコノミクスの研究では、2004年の技術導入後、関連都市と技術分野における特許出願件数が42%も急増したことも追跡されています。つまり、当局が「自主革新」として大々的に宣伝してきたものの実態は、「導入・消化・再統合」という流れにすぎず、外国企業の技術を土台に加工と改良を加え、別のラベルを貼り直したものだったのです。

しかし、本当に深刻な問題は技術だけではありません。さらに大きな不安は、財務データの中に隠れています。中国国家鉄路集団は2021年からの5年間で、路線建設、車両調達、駅舎建設のために約93兆円（4兆元）を投じました。規模が拡大するにつれて、債務もまた急激に膨れ上がり、現在の総債務は約140兆円（6兆元）を超え、毎年支払う利息だけでも約4.7兆円（2000億元）にのぼります。

公式データでは、2023年の鉄道固定資産投資は約18兆円（7600億元）に達し、同年末時点で鉄道システムの資産負債率は65.54%という高い水準にありました。

米サウスカロライナ大学エイケン経営大学院の謝田教授は、鉄道投資は中央と地方が共同で積み上げてきたものであり、実際にはまともな事業可能性調査もなく、旅客数や運営収益でコストを回収できるのかを真剣に試算した者もほとんどいないと指摘しています。

さらに、借金の問題以上にあまり語られてこなかった現実があります。それが、全国各地に点在する大量の「ゴースト駅」です。

『中国経営報』の2024年5月の報道によれば、全国で少なくとも26の高速鉄道駅が長期にわたって遊休状態にあるか、すでに閉鎖されています。

海南省儋州市の海頭駅には約8億円（4000万元）以上が投じられましたが、完成から7年たってもずっと閉鎖されたままでした。1日の利用者が100人にも満たず、営業を始めれば赤字になるためで、世論の批判が高まった末、2023年末になってようやく使われ始めたのです。

広西チワン族自治区の桂林市では、一気に9つの高速鉄道駅が建設されましたが、そのうち五通駅は1日の平均利用者数が200人未満で、わずか4年で閉鎖されました。

こうした「ゴースト駅」が生まれる仕組みは、どこも驚くほど似ています。地方政府は立ち退き問題を避け、郊外の地価を引き上げるために、人口の中心から離れた場所に駅を置くことに固執し、鉄道部門も関連予算を引き出せる以上、それを歓迎してきました。高速鉄道計画の基準になっていたのは、人口でも需要でもなく、官僚たちの利益と業績だったのです。

全体を見れば、中国高速鉄道の本当の姿は、3つの段階から成る国家プロジェクトだと言えます。

まず、市場参入をてこにして外国企業から技術を事実上強制的に差し出させること。

次に、巨額の借金で建設規模を維持し続けること。

そして最後に、それらすべてを宣伝機関によって「制度の優位性」の証明として包み直すことです。

短期的には、この仕組みはたしかに外部を驚かせる規模と速度を生み出しました。長い目で見れば、巨大な債務の深い穴、全国に広がる空き駅、そしてついに本当の意味では実現しなかった自主技術の蓄積不足が、その華やかな看板を静かにむしばんでいます。

大々的に宣伝されてきた「世界一」の裏にあるのは、結局、国民全体が背負わされる重い負担であり、地方財政が限界に近づいている現実であり、 政治が経済を押しのけて上に立っているという厳しい現実なのです。

（翻訳・藍彧）

中国・広西　1万人が突如失業
警察出動の暴動寸前トラブルに

近年、中国の各地で抗議活動が頻発しています。直近では、広西チワン族自治区玉林市で約1万人もの労働者が職を失うという事態が発生しました。これは中国における労使対立と経済構造の転換を示す縮図として、広く注目を集めています。

4月20日、香港資本の玩具受託生産大手「華盛玩具」の傘下にある、広西玉林市の4つの工場が一斉に操業停止を発表しました。これにより、1万人近い労働者が突然失業の危機に直面しました。　1976年に設立した華盛玩具は、1981年に中国本土へ進出した香港企業の先駆けです。40年以上にわたる事業展開の中で、ピーク時には約2万人の従業員を擁し、その規模は世界の玩具受託生産業界でもトップクラスでした。しかし、近年の貿易環境の悪化と受注減少に伴い、同社は長年の赤字に苦しみ、最終的に今回の工場閉鎖に追い込まれました。

会社側は操業停止の通知において、従業員の給与や経済的補償などの法的権利を優先して保障すると説明しています。しかし、具体的な補償基準や金額、支払時期については一切言及していません。このような曖昧な対応が、労働者たちの強い警戒心と不満を招きました。複数の労働者への取材によれば、閉鎖の通知は非常に唐突で、誰も事前の準備ができていなかったといいます。彼らが最も懸念しているのは、過去の事例の二の舞になることです。証言によると、以前同社が広東省東莞市の別の工場を閉鎖した際、中国の労働法で定められた最低基準を大きく下回る不当な金額しか解雇補償金として支払われなかった前例があります。北流市の工場で十数年勤務してきたベテラン従業員は、「長年働いてきたのに突然解雇され、会社は補償基準すら明確にしていない。必死に会社に尽くしてきた以上、きちんと説明を求めるしかない」と憤りを口にしました。

正当な権利が損なわれることを恐れた3つの工場の労働者約5000人は、4月21日の午前、それぞれ抗議活動に立ち上がり、未払い賃金の清算と法に基づく十分な補償を会社側に求めました。現場の動画や目撃者の証言によると、各工場の周辺道路や空き地に大勢の労働者が集結しています。状況を話し合う者やスマートフォンで現場を撮影する者もおり、周辺の交通は一時的に麻痺しました。一部の工場では、労働者が建物の屋上に登って巨大なスローガンを掲げる事態にも発展しました。また、別の工場周辺では労働者たちが横断幕を広げ、「青春のすべてを会社に捧げた。破産しても良心まで捨てるな。血と汗の結晶である私たちの給料を返せ」と痛切に訴えかけました。

抗議の声を上げる労働者たちに対し、地元当局は盾を持った多数の警察官を現場に出動させ、警戒と群衆の排除に乗り出しました。翌22日になっても、労働者たちによる抗議活動は続きました。報道によると、その後玉林市の副市長が仲裁に入ったものの、同日午後の時点において事態の打開には至っていません。

今回の労使紛争は決して特異なケースではなく、その背景には中国のマクロ経済の減速とサプライチェーン再構築に伴う歪みが反映されています。北京の経済学者はメディアの取材に対し、かつて輸出に大きく依存していた労働集約型産業が近年集中的に打撃を受けていると指摘しています。受注の激減と資金回収の長期化により、一部の企業では資金繰りが急速に悪化し、操業停止や工場閉鎖が頻発しています。コスト削減などを図るため、生産拠点を東南アジアなどへ移転させる企業も少なくありません。このような急激な事業縮小や移転の過程において、取り残された従業員の処遇問題が、社会的な対立の火種となりやすいのが現状です。

経済成長の鈍化が鮮明となり、社会的な不満が蓄積するにつれて、中国本土における民衆の抗議活動は、その影響範囲を広げつつ激化する傾向を見せています。中国の抗議活動を長期的に調査している専門プラットフォームの集計によると、2026年3月だけでも、中国国内で発生した76件の集団抗議事件が確認されています。抗議活動に参加する人々の属性は多岐にわたります。最も多いのが農民による抗議で全体の約2割を占め、次いでマンション購入者による不動産トラブル、製造業の労働者、行政への直訴者、事故などの遺族、投資トラブルの被害者と続いています。これらに加え、露天商、宗教関係者、学生の保護者、清掃作業員、運転手、教師、さらには銀行の預金者など、様々な立場の人が抗議行動に参加しています。地域別に見ると、事件は全国15の省・直轄市・自治区に波及しており、中国本土の行政区画のほぼ半数に達しています。中でも製造業の集積地である広東省が最多となっており、次いで北京市、その他にも四川省、江蘇省、河北省など各地で頻繁に発生しています。

広西チワン族自治区の玩具工場における大規模な抗議から、全国各地で相次ぐ集団行動に至るまで、一連の出来事は、厳しい経済環境の中で生活を守ろうとする一般市民や労働者の実態を浮き彫りにしています。それと同時に、中国社会が直面している構造的な変化と、労働者の権利保障という課題の深刻さを示す事象と言えます。

（翻訳・吉原木子）

入国管理局長承認申請取次行政書士　大西勝一　第 11B3-153 号
入管申請
TEL:078-681-5763　090-8190-5528(SB)　FAX:078-681-5768
帰化、永住、資格変更全般
不必一個人煩惱
有10 年豐富經驗
成功率高的大西
全力支持您！
本報讀者有優惠
掌握不被拒签的诀窍，制作「理由书」有自信。
大西行政書士事務所　080-3789-1196(SB) 中文
神戸市兵庫区上庄通 2-4-29
神戸地下鉄：和田岬 2 号出口　徒歩 1 分
Mail:officeoo24@yahoo.co.jp
大西勝一

歡迎訂閱《看中國》
半月一刊：280日元（1份）　半年訂閱：2980日元（12份）
全年訂閱：5800日元（24份）　兩年訂閱：10800日元（48份）
半月份一刊，週二發行
ゆうちょ銀行：
店番：018　普通：2589417
名義：カンチュウゴ゛クカフ゛シキカイシャ
電話：06-6809-2939　傳真：06-6809-2939
錯過了這期的《看中國》報紙？
請登錄閱讀電子版：
e-paper.kanzhongguo.com