**中国の最速鉄道にブレーキ　世界一の和諧号、減速へ**

China’s High-Speed Rail on the Brakes – The World’s Fastest Train Decelerates

世界一の速さで国土を縦横に、と突っ走ってきた中国の高速鉄道がアクセルを緩めた。「調和」を意味する胡錦濤（フー・チンタオ）国家主席の政治スローガンを名乗る「和諧（わかい）号」。その減速から、中国社会の悩みが読み取れる。

China’s high-speed rail system, which is planned to run throughout the country faster than any other trains in the world, has stopped accelerating. The reason has to do with the idea of “WakaiGo”, which is Chinese Premier Hu Jintao’s political slogan, meaning “harmony”. The slowdown of the trains tells a story about the troubles of modern Chinese society.

■ＶＩＰ運賃、庶民が敬遠

Distance between common people and government officials

中国鉄道省は、７月のダイヤ改定に合わせて高速鉄道の最高速度を、基本的に３００キロに引き下げる。盛光祖鉄道相は「安全に余裕が生まれ、運賃も多様にできる」と話す。

The Chinese Ministry of Transportation, in a schedule produced in July, lowered the maximum speed of high-speed rail to 300 km/hr. The minister claimed that this change “would provide a wide safety margin, as well as lowering transportation expenses”.

　「３８０キロで開業、いずれ４００キロ超」（同省前運輸局長）としてきた北京―上海間（１３１８キロ、６月末開業）は、２５０キロの列車も走らせる。速度ごとに運賃を変える。安い切符を用意する工夫だ。「豪華ＶＩＰ個室」はとりやめた。

The former chief of the transportation ministry claimed that the system would “start at 380 km/hr, and eventually reach 400”. The Beijing-Shanghai route (1318 km total distance; opening at the beginning of June), will also have regular 250 km/hr trains. Each speed of train has a different price. It is a policy to keep ticket costs low. Glamorous private VIP rooms have been cancelled.

　高速鉄道の建設には在来線の数倍はコストがかかり、運賃は３倍程度。客足は遠のき、庶民には不満が募る。そんな現実が減速に向かわせた。

The construction of the high-speed rails cost several times more than the older rail lines, and the transportation costs are about three times greater. There were few passengers, causing complaints from the common people. That is the situation causing the deceleration (???).

　たとえば、広州―武漢の２等席は、高速鉄道４９０元（約６千円）前後に対して快速は１４０元。混雑が激しい旧正月などでも、まずは安い切符から売れる。「１等車両に客１人」という高速鉄道の写真がネットで出回り、貴族列車との批判が集中したこともある。

For example, on the train that runs between Guangzhou and Uuhan, there are 490 second class seats (about 6000 yen), and 190 first-class seats. At times like the Chinese New Year, when congestion is harsh, the cheaper tickets all sell out first. Images showing the high-speed trains with the caption “One car for one passenger” have appeared on the internet, causing criticism of the trains for being made only for the rich.

　在来線のダイヤに影響を与えながら突っ走る「和諧号」には、「弱者に優しい胡政権のイメージを損なう」（政府系シンクタンク研究員）との声が出る。

Since the running of the “WakaiGo” affects the regular trains, this “harms the image of the government as being kind and helpful to the poor”, said a researcher at a government think tank.

　借金もかさむ。中国の鉄道事業の負債は約２兆元（約２４兆円）。高速鉄道の建設とともに２００７年末からほぼ３倍に急増し、資産の５割を超える規模に達し、来年には７割を超すとの試算もある。盛鉄道相は「受け入れられる範囲内」と言うが、経営を心配する声が強まる。

The trains have also caused substantial debts. The debt of the Chinese railroad industry is about 2 trillion yuan (about 24 trillion yen). The debt has increased by three times since the beginning of the high-speed rail construction in 2007. A plan was disseminated that increased the budget by 50%; the next year, a new calculation showed that the cost would by 70% more than originally estimated. The transportation official said that this is “within an acceptable range”, but criticism of the management has grown stronger.

　趙堅・北京交通大教授は「技術的にスピードが出せるということと、営業に適した速度は違う。中国の鉄道も、技術至上主義から人々の生活水準や経営を考えるようになった」と話す。

According to a professor of transportation in Beijing (???), “The top speed that is possible technologically and the speed that makes sense from a business standpoint are different. The Chinese railroad management, while believing in the use of state-of-the-art technology, also thinks about how to improve people’s standard of living (???).”

　趙氏は、英仏が開発した超音速旅客機になぞらえて「中国にコンコルドはいらない」と指摘する。高い運賃や環境問題に事故が加わって商業運航を終えたコンコルドの意味は、調和。くしくも「和諧号」と同じだ。

Chou, referring to the supersonic airplane developed by the British and French, points out that “China does not need a Concorde.” The Concorde, which was finally removed from service because of high operating costs and environmental problems, is synonymous with “harmony”. Ominously, so does the “WakaiGo”.

■旗振り役、汚職で失脚

A Flag Waving Contest, Ending With Corruption Scandals

　中国の高速鉄道は、国威発揚の期待も受けて「世界一」を追い求めてきた。試験走行で時速４８６キロを記録、５００キロ超を目指していた。過去５年間で約２兆元を鉄道に投じ、０８年の金融危機後の景気浮揚を担う主な公共事業でもあった。

A major goal of the Chinese high-speed rail project was the national prestige that would come from being the having the fastest trains in the world. In experiments, the trains achieved a top speed of 486 kilometers per hour, and the engineers aimed for 500. In the last five years, about 2 trillion yuan have been poured into the trains, and they are one of the most important public utilities that have suffered as a result of the uncertainty following the financial crisis of 2008.

　東北新幹線「はやて」や独ＩＣＥなど自国の技術を提供した日欧の企業は、安全重視の速度にするよう促した。だが、中国側は「独自技術で高速化した」（鉄道省）として、３５０キロにこだわったという。

　分岐点は、鉄道相を務めた劉志軍氏（５８）の失脚だった。２月末、「重大な規律違反の疑い」（中国共産党中央規律検査委員会）で解任された。公式には 「調査中」（温家宝（ウェン・チアパオ）首相）だが、中国紙によると、山西省の業者などから高速鉄道の入札にからんで２０億元（約２５０億円）の賄賂を得 ていたという。

　鉄道省トップとして、「世界一」の旗を８年近く振ってきた劉氏には一転、内部の会議で批判が噴出したという。「末端まで汚職だらけ」との声とともに、 「安全を後回しにして建設を急がされた」との指摘もあったとされる。「公には言えない不安が出たのではないか」（日本企業関係者）との見方もちらつく。

■騒音訴える住民、環境保護省も「待った」

　山東省の中核都市・済南と青島とを結ぶ高速鉄道の運行に４月末、環境保護省が待ったをかけた。警告してきた環境保護法違反を是正しなければ、裁判所に強制執行を要請するという。

　数年前から、住民が騒音問題を訴えてきた。

　沿線にあたる●博市（●は沺の田のうえに巛）のアパート通済花園６号楼に住む陳久斌さんは憤る。「環境評価で線路から２６メートル以内は立ち退かせろと ある。うちは２１メートル。何の措置もない」。貨物や普通列車と混在して走る線路を高速化で拡幅した結果、立ち退き指定の範囲に入った。新しい家に引っ越 す補償金を引き出したいというのが本音だ。隣に住む宗麗さんも「振動で建物にひびが入るし、アパートの価値が下がってしまった」と嘆く。

　住民が声をあげる事例が増えており、環境ＮＧＯ緑家園の汪永晨代表は「高速鉄道を含む公共事業はもっと人々の声を聞くべきだ。建設コストの増加やペースの減速は当然だ」と話す。住民の権利意識の高まりも減速の要因になりそうだ。（北京＝吉岡桂子）

　　　　◇

　〈中国の高速鉄道〉　２００５年から建設を始め、１０年末の営業距離８３５８キロは、日本の新幹線網の３倍を超えて世界一。１２年に１．３万キロ、２０ 年には１．８万キロに延ばす計画だ。車両の技術は日、独、仏、カナダから導入した。営業運転での時速３５０キロも世界一。ラオス、カザフスタン、米国など 海外への売り込みにも力を入れている。