

【中国】

高速鉄道の総延長、3.8万 km に Railway Circumstances in the 2020

蔣 垂東 文教大学文学部教授

新型コロナウイルスが猛威を振るった 2020 年の中国の鉄道事業について分析をします。

1. 第十三次 5 年計画、鉄道整備が躍進へ

1.1 2020 年末現在の鉄道総延長が 14.6 万 km に

2020 年は、新型コロナウイルスの蔓延により、中国経済は大きなダメージを被った。そうした中、中国の鉄道基盤整備の固定資産投資金額は実施ベースで 7,819 億元(1 元=約 17 円)に達し、年初計画の 7,100 億元(1 元=約 17 円、以下同じ)を 719 億元も上回って、中国経済の発展を力強く支えた。

基盤整備では、西寧—成都線、雅安—林芝線、成都—達州—万州線など 20 のプロジェクトの整備が実施され、上海—蘇州—南通線、商丘—合肥—杭州線などの 10 路線の高速鉄道を含め、延べ 4,933km の鉄道が新規に供用を開始した。その結果、2020 年末現在の鉄道の総営業区間は 14.63 万 km に達し、内、高速鉄道の営業区間は 3.79 万 km で世界最長となっている。第十三次 5 年計画(2016~2020)の 5 年間に供用を開始した新規区間は延べ 2.5 万 km を超え、内、高速鉄道は 1.9 万 km だった。2020 年末現在、人口 20 万人以上都市への鉄道の到達率は 99%、人口 100 万人以上都市への高速鉄道の到達率は 95%に達した。

表 1 は第十二次 5 年計画期間から見た第十三次 5 年計画期間の鉄道整備の総延長(含む高速鉄道)、複線化率、電化率の整備状況を示したものである。

表 1 第十三次 5 年計画鉄道整備状況の比較

項目	第十三次 5 年計画	第十二次 5 年計画	対 比
鉄道総延長	14.63 万 km	12.10 万 km	+20.9%
内 高速鉄道	3.79 万 km	1.98 万 km	+91.4%
複線化率	59.5%	53.5%	+6.0p
電化率	72.8%	61.8%	+11.0p

輸送面では、年間の旅客輸送量は、2020 年は新型コロナウイルスの蔓延拡大による需要の激減で、22 億人に止まり、前年対比で-39.8%と大きく落ち込んだが、第十二次 5 年計画期間に比べ、第十三次 5 年計画期間の旅客輸送量は延べ 179 億人に上り、41%伸び、高速列車の輸送者数は 90 億人で同 152%拡大した。

貨物輸送量はコロナ禍の影響を受けながらも、35.8 億トン記録、前年対比で 4.1%拡大した。第十三次 5 年計画期間の累計は 157.8 億トンで、第十二次 5 年計画期間に比べ 1.7%伸びた。中欧国際貨物列車の運行本数は、2016 年の 1,702 本から 2019 年の 8,225 本に急拡大し、2020 年は新型コロナウイルスのパンデミックによる特需で、運行本数は 1.24 万本、輸送量は 113.5 万 TEU に膨らみ、前年に比べ運行本数は 50%、輸送量は同 56%という驚異的な伸びを記録した。

1.2 中長期鉄道網整備計画(2008~2020)、完成へ

第十三次 5 年計画期間、鉄道整備の固定資産投資金額は平均 8,000 億元の規模で推移し、高速鉄道を中心に鉄道整備が大きく進捗し、2008 年に確定した「中長期鉄道網整備計画」(2008-2020)で掲げられている下記「四縦四横」と呼ばれる東西方向、南北方向各 4 路線からなる高速鉄道幹線網は計画通り 2020 年 12 月末までに全て完成した。整備区間が約 1.6 万 km に及ぶこれらの路線の整備状況は下記の通りである。

・南北方向の 4 路線(四縦)

(1) 北京—上海線(京滬高速鐵路)

全長 1,318km、運行時速 350km、2011 年 6 月全線開通

(2) 北京—深圳—香港線(京港客運專線)

全長 2,350km、運行時速 350km、大陸区間は 2015 年 12 月に、香港区間は 2018 年 9 月に開通

(3) 北京—ハルビン線(京哈客運專線)

本線全長 1,612km、運行時速 350km、2020 年 12 月全線開通。

(4) 杭州—福州—深圳線(杭福深鐵路)

全長 1,464km、運行時速は、杭州—寧波間 300km、厦門—深圳間 250km、寧波—厦門間 200km、2013 年 12 月全線開通

・東西方向の 4 路線(四横)

(1) 上海—武漢—成都線(滬漢蓉客運專線)

本線全長 1,985km、運行時速は上海—南京間 350km、宜昌—万州間 160km、それ以外は 250km、2014 年 7 月全線開通

(2) 徐州—蘭州線(徐蘭客運專線)

全長 1,606km、運行時速 250~250km、2017 年 7 月全線開通

(3) 上海—昆明線(滬昆高速鐵路)

全長 2,252km、運行時速 350km(長沙より西は 300km)、2016 年 12 月全線開通

(4) 青島—大原線(青太客運專線)

全長 906km、運行時速は 250~350km、2018 年 12 月全線開通

図 1 四縦四横高速鉄道網路線図



*出典：新華社 www.news.cn

1.3 中長期鉄道網整備計画(2016~2030)、整備加速へ

2016 年に確定した「中長期鉄道網整備経計画(2016-2030)」の整備も加速され、下記「八縦八横通道」と呼ばれる南北方向、東西方向各 8 の路線からなる高速鉄道網整備計画の整備区間 4.5 万 km の内、3.3 万 km がすでに完成している。

完成後に、「八縦八横通道」を骨格とし、都市間鉄道を補充とする高速鉄道網が構築され、大・中都市間では 1~4 時間の交通圏、都市圏内では 0.5~2 時間の交通圏が完成すると同時に、中西部の鉄道網密度が向上、東部の鉄道網配置が改善され、地区間の輸送能力の拡大、貧困地域の経済振興、国土

開発が加速される。

南北方向 8 路線(八縦)は図 2 の通りである。

図 2 高速道路網南北方向の 8 路線



*出典：bbs.railcn.net

(1) 沿海鉄道(沿海通道)

大連(丹東)—秦皇島—天津—東営—濰坊—青島(煙台)—連雲港—塩城—南通—上海—寧波—福州—厦門—深圳—江門—湛江—北海(防城港)線

(2) 北京—上海鉄道(京滬通道)

北京—天津—濟南—南京—上海(杭州)線。南京—杭州、蚌埠—合肥—杭州線と北京—天津—東営—濰坊—日照—臨沂—淮安—揚州—南通—上海線を含む

(3) 北京—香港(台湾)鉄道(京港台通道)

北京—雄安新区—衡水—荷澤—商丘—阜陽—合肥(黃岡)—九江—南昌—贛州—惠州—深圳—香港(九龍)線。支線に、合肥—黃山—上饒—福州—台北線(南昌—福州(莆田))線を含む

(4) 北京—ハルビン—北京—香港—マカオ鉄道(京哈—京港澳通道)

ハルピン—長春—瀋陽—北京—石家莊—鄭州—武漢—長沙—広州—深圳—香港線。広州—中山—珠海—マカオ線を含む

(5) フフホト—南寧鉄道(呼南通道)

フフホト—大同—太原—長治—晋城—焦作—鄭州—南陽—襄陽—常德—益陽—婁底—邵陽—永州—桂林—柳州—南寧線

(6) 北京—昆明鉄道(京昆通道)

北京—雄安—太原—西安—重慶—昆明線。北京—張家口—大同—太原線を含む

(7) 包頭—(銀川)—海口鉄道(包(銀)海通道)

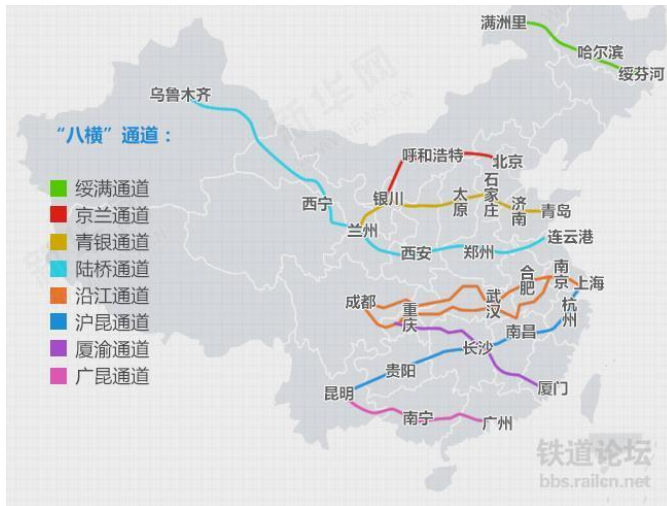
包頭—延安—西安—重慶—貴陽—南寧—湛江—海口 (三亜)線。銀川—西安線および海南島環状線を含む

(8) 蘭州—(西寧)—広州鉄道 (蘭(西)広通道)

蘭州(西寧)—臨夏—合作—九寨溝—綿陽(安州)—広漢—成都—眉山—樂山—宜賓—畢節—貴陽—都勻—桂林—賀州—肇慶—佛山—広州線

東西方向 8 路線(八横)は図 3 の通りである。

図 3 高速道路網東西方向の 8 路線



*出典 : bbs.railen.net

(1) 綏芬河—滿洲里鉄道(綏滿通道)

綏芬河—牡丹江—ハルビン—チチハル—ホルンベル—滿洲里線

(2) 北京—蘭州鉄道(京蘭通道)

北京—張家口—フフホト—銀川—蘭州線

(3) 青島—銀川鉄道(青銀通道)

青島—済南—石家荘—太原—銀川線

(4) 連雲港—ウルムチランドブリッジ鉄道(陸橋通道)

連雲港—徐州—鄭州—西安—蘭州—西寧—ウルムチ線

(5) 上海—重慶長江沿い鉄道(沿江通道)

上海—南京—合肥—武漢—重慶(成都)線。南京—安慶—九江—武漢—宜昌—万州—重慶線、万州—達州—遂寧—成都線を含む

(6) 上海—昆明鉄道(滬昆通道)

上海—杭州—南昌—長沙—貴陽—昆明線

(7) 厦門—重慶鉄道(厦渝通道)

厦門—龍岩—贛州—長沙—常德—張家界—黔江—重慶線。贛州—衡陽—邵陽—懷化—銅仁—黔江線を含む

(8) 広州—昆明鉄道(広昆通道)

広州—南寧—昆明線

2. 2035~2050 年鉄道整備長期計画概要、発表へ

2020 年 8 月 13 日、中国国家鉄路集団は「新時代交通強国 鉄道先行企画綱要」を発表した。国務院が 2019 年 9 月 19 日に発表した「交通強国建設綱要」の指針に基づいて、鉄道分

野の長期整備計画を具体的に取りまとめたもので、2035 年までの達成目標として下記 9 項目を掲げている。

- (1) 鉄道整備の加速。鉄道営業区間の総延長を 20 万 km に伸ばし、内、高速鉄道は 7 万 km に拡大させ、鉄道網は人口 20 万人以上都市を 100%カバー、高速鉄道網は人口 50 万人以上都市を 100%カバーする。
- (2) 独自の新技術の創出。鉄道新技術創出能力の強化とサプライチェーンの全面的なレベルアップを図る。
- (3) 一流の輸送サービスの提供。高効率のサービス体系と高品質の供給体系をさらに改善し、1~3 時間高速鉄道交通圏と 1~3 日速達物流圏の全面的構築を目指す。
- (4) 安全性の確保。ヒト・モノ・技術の三位一体による体制で事故予防能力と応急対応能力の向上、事故発生率と事故死亡率の大幅な低下を目指す。
- (5) 運営効率と利益の向上。輸送効率、資源配置効率、資本運営効率の持続的な上昇、市場規模と経営の質的な向上、国家鉄道集団の世界一流企業への仲間入りをを目指す。
- (6) 管理制度の改善。よりよい制度の整備、高水準の人材の確保、よりよい市場秩序の形成を目指す。
- (7) 総合運輸体系での地位の強化。他の交通手段との融合を深めつつ、鉄道の強みの発揮による旅客・貨物輸送市場におけるシェアの拡大と総合運輸体系に果たす役割の強化を目指す。
- (8) 社会経済を支える能力の強化。社会経済に対する責務を果たし、大規模突発事件・自然災害発生時の対応能力、安全保障面の能力、社会・経済発展を支える能力の強化を目指す。
- (9) 国際的競争力と影響力の向上。中欧国際貨物列車、高速鉄道技術などを通して、国際的競争力と影響力の更なる向上を目指す。

2050 年の全体目標は、近代化水準がさらに高い鉄道強国にし、中国の近代化強国の建設を全面的に支えるのを目指すことである。世界をリードする鉄道技術、安全性と運営能力、IT 化とエコ化の水準、技術開発と産業サプライチェーンの能力、国際的競争力と影響力の更なる向上を目指す。

3. 2020 年に完成した主な鉄道整備プロジェクト

3.1 国内の鉄道の完成状況

2020 年の一年間に完成し、新規に供用を開始した主な鉄道整備プロジェクトは下記の通りである。

- ・商丘—合肥—杭州高速鉄道部分開通

2020 年 6 月 28 日、河南・安徽・浙江 3 省を結ぶ商丘—合

肥—杭州高速鉄道の合肥—湖州区間が開通した。同高速鉄道は八縦八横高速鉄道整備計画の整備対象で、区間延長は795km。今回開通したのは合肥—湖州間の13駅、309kmの区間。運行時速は350km(蕪湖—宣城間は250km)。

・上海—蘇州—南通鉄道

2020年7月1日、上海—蘇州—南通鉄道が供用を開始した。八縦八横高速鉄道網の整備対象で、北京—上海第二高速鉄道の一部である。北は江蘇省の南通市から始まり、南京、蘇州などを経て南は上海に至り、区間延長は200km。開通後、上海—南通間を最短66分で結ぶ。

・塩城—南通高速鉄道

2020年12月30日、江蘇省東部の塩城市と連雲港を結ぶ塩—南通鉄道が供用を開始した。6駅で区間延長は158km。運行時速は350km。八縦八横高速鉄道網の整備対象で上記の上海—蘇州—南通線と接続する。開通後の連雲港—上海間の最短所要時間は3時間54分、塩城—上海間の最短所要時間は2時間7分に短縮され、長江デルタの一体化がさらに進む。

・アルタイ—富蘊—準東鉄道全線開通

2020年12月6日、北新疆鉄道のアルタイ—富蘊—準東鉄道が全線で開業した。同鉄道は新疆ウイグル自治区のアルタイ市から天山山脈の南麓に沿って富蘊県を經由シラマイリ山自然保護区を超えてキムサル県に至り、準東北駅で烏北—將軍廟鉄道に接続する貨物輸送をメインに旅客輸送も担う地域幹線で、区間延長は419km。内、富蘊—準東間は2019年12月にすでに開通済みで、今回新たに開通したのはアルタイ—富蘊間の148km。これにより、蘭州—ウルムチ、奎屯—北屯、ウルムチ—將軍廟、アルタイ—富蘊—準東の4路線から北新疆鉄道の環状線が完成したことになる。

・ゴルム—クアラ鉄道全線開通

2020年12月9日、青海省のゴルムと新疆南部のクアラを結ぶゴルム—クアラ鉄道が全線開業した。区間延長は1,206km。内、青海省区間は2020年6月に開通済みで、新規開通したのは新疆区間の734km。1級の貨客両用電化鉄道。新疆と域外を結ぶ3本目の鉄道。

・連雲港—鎮江高速鉄道全線開通

2020年12月11日、江蘇省の南北を縦断する連雲港—鎮江高速鉄道は全線で供用を開始した。同鉄道は、北は青島—塩城鉄道の董集駅に始まり、南は南京—上海都市間鉄道の丹徒駅に至り、区間延長は304km。内、董集—淮安間は2019年12月16日にすでに開通済み。今回新規に開通したのは淮安—丹徒間の7駅、199kmの区間である。運行時速は250km。

・鄭州—太原高速鉄道全線開通

2020年12月12日、鄭州—太原高速鉄道が全線開通した。

河南省省都鄭州市と山西省省都太原市を結び、区間延長は432km、駅数は12。内、鄭州—焦作間の60kmは2015年にすでに開通済み。運行時速は250km。鄭州—太原間の最短所要時間は3時間38分から2時間24分に短縮される。

・重慶—懷化鉄道並列線

2020年12月25日、重慶市、貴州、湖南三省を結ぶ重慶—懷化鉄道の並列線が全線で供用を開始した。既存の重慶—懷化単線鉄道に沿って建設した並列線は重慶—襄樊鉄道の団結村駅(重慶市)から懷化(湖南省)までで、区間延長は600km。八縦八横高速鉄道網整備計画の整備対象である。全区間に占める橋梁と隧道の比率は82.4%に達している。

・福州—平潭鉄道

2020年12月26日、福建省の省都福州市と同省の平潭島を結ぶ福州—平潭鉄道が供用を開始した。6駅で区間延長は88km。運行時速は200km。最短所要時間は35分。全長16.34kmに及ぶ平潭海峡大橋は中国初の道路・鉄道両用海上大橋である。平潭海峡は世界三大強風海峡の一つで、海流が激しくて複雑、世界有数の難工事である。八縦八横高速鉄道網整備計画の北京—台湾鉄道の一部にあたる。

・銀川—西安高速鉄道

2020年12月26日、寧夏回族自治区省都銀川市と陝西省の省都西安市を結ぶ銀川—西安高速鉄道は全線で供用を開始した。八縦八横高速鉄道網整備計画の整備対象である包頭(銀川)—海口線の一部。区間延長は617kmで、駅数は18。運行時速は250km。内、銀川—吳忠間はすでに開通済みで、今回供用を開始したのは吳忠—西安間の543kmである。全線開通後、銀川—西安間の最短所要時間は3時間4分に短縮される。

・北京—雄安都市間鉄道全線開通

2020年12月27日、北京—雄安線が全線で開業した。大興国際空港を経て北京西駅と首都機能をもつ雄安新区を結ぶもので、区間延長は91km。運行時速は350km。北京西—大興空港間は2019年12月26日にすでに開通済み。今回新規に開通したのは大興—雄安間の59km。大興空港、固安東、霸州北、雄安の4駅を設置。大興—雄安間の最短所要時間は19分。

・武漢—仙桃都市間鉄道

2020年12月26日、湖北省の省都武漢市(漢口駅)と同省の仙桃市を結ぶ武漢—仙桃都市間鉄道が全線で供用を開通した。区間延長は88km。内、71kmは開通済みの武漢—宜昌鉄道を利用、新規整備区間は17km。開通後武漢—仙桃間の最短所要時間は41分。湖北省内5番目の都市間鉄道である。

・新鄭空港—鄭州都市間鉄道

2020年12月12日、河南省の省都鄭州市と同省の空の玄関口である新鄭空港を結ぶ鄭州—新鄭空港都市間鉄道の延長線が供用を開始した。同延長線は鉄道ハブ駅で物流センターである鄭州南駅と新鄭空港を16駅で結び、区間延長は10.9km。これによって、新鄭空港と鄭州—襄樊、鄭州—阜陽、鄭州—太原など複数の高速路線とのシームレスな接続が可能になった。

3.2 海外鉄道整備プロジェクト

中国が海外で進めている鉄道整備プロジェクトの進捗状況は下記の通りである。

- ・インドネシアのジャカルターバンドン高速鉄道
区間延長は142.3km。
2017年4月 受注契約調印
2018年6月 本格着工
2019年5月 第1トンネル貫通
2020年3月 第5トンネル貫通
最大間隔橋台完成
4月 第3トンネル貫通
5月 最長の第2大橋が接続
9月 路盤構造設置開始
12月 第1トンネル貫通式挙行
2021年3月 最大間隔をもつ連続桁橋 DK20+156 が接続
- ・バンコク—ノンカイ鉄道
全長 845km の中国—タイ鉄道の一部で、パンアジア鉄道の一部でもある。区間延長が253.2km。
2017年9月 受注契約調印
12月 一期工事着工
2020年10月 軌道、通信、信号、電気供給、電気化設備、車両供給および人員訓練を一括受注
- ・中国—ラオス鉄道
中国—ラオス国境からビヤンチエンまでの414km。単線の電化鉄道で、時速160km。
2015年11月 受注契約調印
2016年8月 合弁会社中国ラオス鉄路有限公司法人登録
12月 着工
2019年6月 最長の河川橋梁が接続完成
7月 第2トンネルが貫通
ランボラメコン川大橋架設
2020年3月 長さ500m レール、ビヤンチエンで敷設開始。全線にて通信、信号敷設開始

- 4月 最大スパンをもつバンナハンメコン川大橋主橋が接続
重要工事クラン村トンネル貫通
- 5月 重要工事プヤ村第1トンネル貫通
- 7月 ビヤンチエン駅着工
- 9月 中国—ラオス国境鉄道トンネルが貫通
- 11月 ビヤンチエン駅トッピングアウト
- 12月 ビヤンチエン—ランボラ間線路敷設完了
- 2021年3月 ビヤンチエン駅、内装段階に入る

- ・ハンガリー—セルビア鉄道
ハンガリーの首都ブダペストとセルビアの首都ベオグラードを結び、区間延長は342km。既存路線の改修と並列線の新設を行う。時速200km。
2015年11月 受注契約調印
2017年11月 ベオグラードで着工式典
2018年6月 正式着工
2020年11月 セルビア側ゼーモン—パタギニカ区間左線開通
2021年3月 ベオグラード—パサワ区間左線全線開通

4. 鉄道技術、新型の高速列車実用化へ

2020年12月、CR300BF 復興号新型高速列車の実用化が始まった。時速250kmクラスのもので、復興号高速列車シリーズの新しいラインナップに加わる。

中国は2004年にドイツ、日本など複数の国から高速列車の技術を導入した。その後、こうした外国の技術をもとに国産の高速列車「和諧号」を開発したが、異なる国の技術をベースとしたこれらの車両は基準、規格が異なり、互換性がないため、運営コストと整備コストの高止まりが余儀なくされた。こうした中、2012年に中国鉄路総公司の主導の下で、中国鉄道科学研究院が技術開発を担当し、国営の鉄道車両メーカー「中国中車集団」が設計と製造を担当する中国の技術基準と規格を有する高速列車の開発が始まった。新車両は2016年7月に時速420kmの試験走行と二両連結の試験走行に成功し、2017年6月に「復興号」と正式に命名され、実用化が始まった。

「復興号」高速列車はシリーズ化され、2021年4月現在、ラインナップは下記の13種となっている。

CR400AF、CR400AF-A、CR400AF-B、CR400AF-C、
CR400AF-G、CR400BF、CR400BF-A、CR400BF-B、
CR400BF-C、CR400BF-G、CR300AF、CR300BF、

CR200J

型番のCRはChina railwayの頭文字で、3桁の数字は運行時速を表し、400は時速350km、300は時速250km、200は時速160kmを示す。数字に続くAとBは製造工場を表し、Aは中国中車集団の南車工場、Bは中国中車集団の北車工場を示す。FとJは車両の動力タイプを表し、Fは分散型動力、Jは動力の集中型動力を示す。末尾の-A、-B、-Cは編成の車両数を表し、-Aは16両編成、-Bは17両編成、-Cは8両編成を示す。-Gは寒冷地用車両を示す。

最新タイプのCR300BFはソフト面とハード面ともに全面的な国産化を実現し、独自の知的所有権を有している。車体と搭載設備を一層滑らかにした流線形の設計が取り入れられ、走行時の抵抗が低く、100km/人あたりのエネルギー消費率を約12%、耐用年数内の運用コストを約20%低減させることに成功し、全体的な技術水準と主要システムの性能は世界の先端水準に達している。

CR300BFはIT技術を大量に採用し、よりよい乗り心地を実現している。8両編成で、1両の定員は613名。各車両に4つの温度センサーが取り付けられ、車内の温度を敏感に感知して、AI型の空調システムを通して温度調整を行う。利用者が素早く自分の座席が見つかるように手荷物棚や通路の250か所に座席表示パネルを設置した。各車両にはWiFiのアンテナを2つ増設して、ネットアクセスをよりスムーズなものにした。瞬間湯沸かし器にはチャイルドロックなどの機能が新たに加えられた。

CR300BFの実用化により、復興号高速列車のシリーズは160kmから350kmまでのラインナップが揃う。復興号は独自の知的所有権を有する純国産高速列車で、採用している主要254項目の技術基準の内、中国の基準が84%を占めている。時速350kmクラスのものには2017年9月に北京—上海線で実用化を開始し、2019年12月、北京—張家口鉄道において世界で初めて時速350kmの自動運転も実現した。

復興号の動力は集中型と分散型の2タイプがあり、編成は8両編成から17両編成まで複数ある。耐用年数は30年に引き上げられた。車両に2,500余りの観測機器が取り付けられ、安全走行を確保している。広い座席、開放的な視野、快適なネット環境、大型荷物と車いすの収納などが高い利便性と快適な乗り心地をもたらしている。実用化後、2020年末現在まで延べ1,036編成が運行に投入され、走行距離は延べ8.36億km、利用者数は累計で8.27億人に達している。

5. 国家鉄路集団、業績大幅に悪化

2020年1月に始まった新型コロナウイルスの蔓延は国家鉄路集団の経営に深刻なダメージを与えた。表2は国家鉄路集団がこのほど発表した同集団2020年の収支決算と輸送実績である。

表2 国家鉄路集団2020年収支決算&輸送実績

	項目	2020年実績	前年対比
収支決算	売上総額	1.07万億元	▲8.1%
	純利益	-555.05億元	▲2299.1%
輸送実績	旅客輸送量	21.1億人	▲40%
	貨物輸送量	1.41億トン	+4.1%

*1元=約17円

武漢のロックダウンが実施された第1四半期の鉄道旅客需要は激減し、一日の利用者数は平常時の10%にも満たない100万人以下に落ち込んだ時もあった。3月末の鎮静化以後、需要は徐々に回復し、第2四半期は前年同期の5割、第3四半期は同70%、第4四半期は同80%のレベルまで需要は回復したが、通年の旅客輸送量は4割も減少した。利益は、2019年は25.24億元の黒字だったが、2020年は555.05億元の巨額な赤字に陥った。上半期の赤字幅は955億元に達したが、下半期は需要回復で大幅に縮小した。貨物輸送量は防疫物資の輸送などによる需要拡大でプラス成長を維持した。

2021年に入ってから、1~3月の第1四半期の売上が2,270億元を計上、前年同期に比べ金額で372億元、率で19.6%伸び、大幅な業績回復が期待される。

コロナ禍の中、ドル箱路線である北京—上海高速鉄道も大幅な減収減益から免れることはできなかった。同鉄道の2020年の売上は前年対比-27.59%の253.38億元、利益は同-70.83%の32.29億元に落ち込んだ。

6. 2021年の展望

2020年は、新型コロナウイルスの影響により、鉄道の旅客需要が大幅に減少し、収益を大きく圧迫した。中国国内におけるコロナ禍鎮静化状態が持続する中、国内観光の全面的再開、人の移動制限の大幅な緩和に伴う需要の更なる増大が見込まれている。国家鉄路集団は2021年の旅客輸送量について31.12億人の目標を設定し、2020年よりは40%以上、コロナ禍前の2019年をも上回る野心的なものになっている。貨物輸送については37億トンの目標を立て、昨年より3%台の伸びを見込んでいる。鉄道整備では、3,700kmの新線の完

成を目指している。このように、第十四次 5 年計画(2021～2025)のスタートの年として、2021 年の中国の鉄道整備はさらに加速するものと見られる。

出典：

・ 国家鉄路集团有限公司 HP

<http://www.china-railway.com.cn/xwzx/ywsl/>

<http://www.china-railway.com.cn/xwzx/zhxw/>

http://www.chinarailway.com.cn/gjhz/jwxmjs/201812/t20181217_91350.html

91350.html

http://www.china-railway.com.cn/gjhz/jwxmjs/201812/t20181217_91357.html

91357.html

http://www.china-railway.com.cn/gjhz/jwxmjs/201812/t20181217_91359.html

91359.html

http://www.china-railway.com.cn/gjhz/jwxmjs/201812/t20181217_91358.html

_91358.html

・ 国家統計局 HP

<http://data.stats.gov.cn/easyquery.htm?cn=A0>