

中国を見て・感じて・探る…大連事務所発のレポート

## 大連のネットニュース「天健ネット」より

中国東北地区で投資額最大の交通事業—哈大旅客専用線が、2011年遼寧区間で運行される。北京から瀋陽の旅客専用線は、今年の7月から建設に取り掛かる見込みだ。

瀋陽—丹東区間旅客専用線、丹東—大連区間高速鉄道、新たに瀋陽南駅、大連駅の建設、及び瀋陽駅と瀋陽北駅の改修工事が、17日午前瀋陽で工事が始まった。この6大鉄道工事の投資総額は612億元にのぼる。

瀋陽—丹東間旅客専用線は瀋陽南駅から丹東市まで、全長207km、設計時速250km、工事期間4年。現在、丹東から瀋陽まで3時間35分の道のりを一時間で結び、“瀋陽・丹東一時間経済圏”が現実になる。

丹東—大連区間快速鉄道は遼東半島、黄海の浜に位置し、大連、丹東の2つの主要都市を結び、東北東部鉄道の主要部分を形成する。全長295.9km、設計時速は200km、工事期間3年半。

新大連駅は大連市甘井子区に位置し、建築面積は7万㎡で、10のプラットホームと18路線の規模を誇る。

現在、中国の高速鉄道(日本でいう新幹線)は北京—天津、武漢—広州、鄭州—西安で稼働している。今後東北地区でも、北京—天津—秦皇島—瀋陽—長春—ハルビンの「本線」、瀋陽—大連の「支線」が建設される予定だ。もちろん北京目線からすれば本線、支線となるが、東北地区単体で見るとハルビン—長春—瀋陽—大連の東北地区の4大都市を南北に貫く重要なラインであることから、記事のように「哈大旅客専用線」と呼ばれている。

ハルビン-大連間は約 900km と、既存の在来線の特急列車や高速道路を使用すれば最低でも 9 時間はかかる距離であるが、高速鉄道ではわずか 3 時間で結ばれる予定で、移動時間は劇的に短縮される。また旅客が高速鉄道に集約することによって、在来線をより貨物運送に集中して運用できるようになり、物流の拡大も期待できる。記事にある大連-丹東、瀋陽-丹東の他、長春-図們、ハルビン-佳木斯、ハルビン-チチハル、チチハル-佳木斯、ハルビン-牡丹江のような、主要駅と周辺都市との連絡高速鉄道も併せて整備が計画されており、完成すれば東北三省では、各省都から省内主要地域までの移動はほとんどが 1 時間圏内になる予定だ。

元々中国に高速鉄道を作れるような鉄道技術は無かった。当初導入に際しては日・独・仏の三カ国が売り込みを図ったが、中国が車両を輸入するのではなく、技術のみを輸入しての自国生産にこだわったため、日本は先端技術漏洩の懸念から進出に二の足を踏んだ。中国は今でこそ自国生産による鉄道網を展開できるまでになっているが、それは主にドイツとフランスからの技術供与を受け、改良したもの。だがそんなものはどこ吹く風と、中国は「我が国の自主開発」と胸を張る。現在は東南アジアや中東諸国、アメリカ等に対し、「自主開発」の高速鉄道の「輸出」に向け積極的な交渉を行っている最中で、いつの間にかフランスやドイツ、日本とは競合相手になってしまっている。こういうところにこの国のしたたかさが感じられる。

だが、肝心の自国内の高速鉄道にもまだ色々と問題があるようだ。運行本数が少なすぎる、天気を理由に突然運休する、場合によっては飛行機よりも運賃が高い、故障が多い、など。中には乗客の喫煙が原因で故障したケースや、緊急停車が長時間にわたった為、我慢できなくなった乗客が金槌で窓を叩き割り外に出ってしまったケースもあったそうで、改善が必要な点は少なくないようだ。

また、高速鉄道の報道で毎回毎回「最高速度が〇〇km/h」と紹介されるあたりに、「安全第一の運行速度確保」よりも「最高速度という面子」が優先されているような、ある意味で中国らしい風潮も感じられる。彼らからすれば、「中国に比べて日本の新幹線は遅いじゃないか！」に違いない。安全運行、安定運行が交通インフラにどれだけ重要な命題か、意識はまだまだ十分でないように感じる。

もっとも、中国における高速鉄道の歴史はほぼ無いに等しい。昨日今日突然出てきたような新しい物を前にして、人々の理解が追いついて来ないのは仕方が無いのかもしれない。そのぐらい、文明の進歩のスピードが凄まじいのだ。

見切り発車気味でもとりあえずスタートして、問題点はやりながら解消していく、というお国柄。技術面での向上はまさしく日進月歩であり、テクニカルな部分での問題も今後確実に減少していくはずだ。だが一方で、運用する側のソフトパワーの向上がどれほどついて来るか。真価が問われるのはこれからだ。