

北京－上海新幹線の沿線を歩く

2011.7.24

香港 花木

6月末に開通した北京－上海新幹線（中国では新幹線と言わず「高鉄」と呼ぶ。）は、開業してまもなく架線切断による停電等様々なトラブルに見舞われた。中国国内の報道でもこうしたトラブルを問題視する声もあるが、一方で大規模プロジェクトには初期トラブル（中国語では「磨合」という。）としてやむを得ないとする声もある。確かに今回は全長1,300kmを超える長大路線を着工からわずか3年あまりで完成させたのだから、小さなトラブルであればむしろないほうがむしろ不思議なのかもしれない。問題はこれを一つ一つ丁寧に検証し改良していくことができるかであろう。

7月下旬、開通から約一カ月を経た北京－上海新幹線の南半分（上海虹橋－江蘇省徐州間）を乗車したので、以下に沿線の現状について簡単に紹介したい。



↑ 上海（右）から徐州（左）までの区間路線地形図。左が北。

◎上海虹橋駅

上海虹橋駅は、上海市西郊、虹橋空港の西側に隣接し、空港と一体化した巨大駅（上海虹橋交通樞紐）として建設されている。

同駅には、既に開通済みの上海－杭州－寧波方面及び上海－南京方面の路線に加え、今回新たに上海－北京方面の新幹線が乗り入れ、当初計画されていた路線が揃ったことになる。（市中心部とは現在、地下鉄2号線・10号線で連絡している。）ホームは新幹線用だけで10面19線があり、他にも在来線ホームもあるためその構造は極めて巨大である。



↑ 上海虹橋駅。(新華社より)

◎江蘇省内

虹橋駅を出てしばらくすると、上海市中心部にある「上海駅」から来る路線と合流する施設がある。北京－上海線は「上海駅」には乗り入れていないが、北京－南京線は一部が上海駅発着となっており、こちらも最高速度 300km の高速路線なので、合流施設は極めて大規模な立体構造のものである。ちょうどこの辺りで列車は上海市を出て江蘇省に入る。

合流施設をすぎるとしばらく北京－上海新幹線は上海－南京新幹線と並走する。日本でも、東北新幹線と上越新幹線は、本来赤羽から大宮までの間はこうして二線が並走するはずだったが、コストダウンのために線路を共用化したという。勢いのある中国ではコストダウンにこだわらず理想的な設計を実現しているように思われた。



↑ 上海－南京新幹線の車窓から、並走区間を走る北京－上海新幹線（CRH3）を撮影。

昆山駅は 2 つの新幹線の並走区間にあり、駅も一体構造となっているため巨大なドーム状の建物となっている。ちなみに、昆山と上海の関係はまさに尼崎と大阪の関係と同じで、尼崎の市外局番が大阪と同じ 06 であるように、昆山の市外局番も上海と同じである。これは、進出した台湾企業の要望によりとられた措置ということで、実際、上海市に隣接した昆山には早くから台湾企業が目をつけ、富士康はじめ多数の台湾企業が同市に進出しており、台湾電機電子工業会 (TEEMA) の中国諸都市投資ランキングでも毎年のように投資環境 1 位となっている。今回の北京－上海新幹線の開業により、「昆山南」駅には虹橋空港からわずか 10 分程度で到着するため、朝に台湾松山空港から上海虹橋空港に来る便に乗れば、午前中に昆山に到着することが可能で、日帰りすら不可能ではなくなった。



↑ 昆山南駅。手前が上海－南京線、奥が北京－上海線。

また、昆山までであれば新幹線料金も上海まで約 300 円程度と安いため、上海市で家を購入できない人や、値上がり目的の投資としてマンションを買う人が増えている。新幹線の開通により人の流れだけでなく資金も沿線都市に流れ込んで、都市開発が活気づいている。

昆山を過ぎると北京－上海新幹線は上海－南京新幹線からやや離れて、町の郊外を通過するようになる。次の大都市は太湖沿いに広がる無錫であり、こちらは以前レポートで紹介したとおり IT 産業、特にユビキタス技術に力を入れている。無錫空港には今年 1 月から成田直行便が週四便乗り入れ、日本との時間距離は大幅に短縮されている。

上海虹橋駅を出てから概ね 1 時間程度経ち、周辺の景色が少し田舎っぽくなってきた辺りに常州駅がある。常州市は建設機械関連産業が発展しており、日本からもコマツが進出しているほか、韓国の現代、中国の柳工等も工場を設けている。この辺りは生活コストが安く、かつ、外来農民工にとっても都市戸籍取得が比較的容易で暮らしやすい地域であり、労働力が比較的豊富である。町の雰囲気は日本の地方都市に近く、のんびりとした時間が

流れているが、北京－上海新幹線の開業によりここ数年間で不動産価格が急騰（3～4千元／㎡から6～8千元／㎡へ）したという。

常州から列車は南京に向かい、途中鎮江近くで揚子江に近づく。しかし実際に揚子江を渡るのは常州から約30分先の南京を出てからである。南京駅は北京－上海新幹線の途中駅最大の駅で、全ての列車が停車する。

南京を出て長大な長江大橋をあっという間に渡りしばらくすると、これまで互いに距離を空けつつ並走してきた上海－南京新幹線（武漢に向けて延伸工事中）と完全に離れ、列車は安徽省に入り、北に向かうことになる。



↑ 車窓から見た長江。川面を行き来する貨物船が見える。

◎ 安徽省内

安徽省は農業省であり、従来、比較的発展から取り残された地域である。それだけに今回の北京－上海新幹線の開業には大きな期待があり、省内に設けられた4つの駅ではこれからの発展に向けたインフラ整備が進んでいた。

安徽省に入って30分程で蚌埠に着く。蚌埠駅の周りは今回の新幹線建築により取り壊し（拆迁）された小さな村と、新たに建設中の商業ビルがあるだけで、あとは見渡す限り何もなかった。取り壊しの範囲は、新幹線の駅（ホーム5面＋通過線2線の巨大なもの）だけでなく、駅舎、駅前広場及び周辺の道路等も含めると巨大な面積であったが、残された村の中には「高铁商店」という看板の雑貨屋（日本語で言えば「新幹線商店」であろうか）があったり、通りかかった人も取り壊しにもかかわらずむしろ新幹線に誇りを感じ支持していると話す等、非常に前向きの雰囲気を感じた。



← 取り壊しにより一部が壊された家。残りはそのまま「壊しっぱなし」である。(蚌埠駅前)

誇らしげに「高铁商店」の看板をかけた雑貨屋（蚌埠） →



安徽省東側のこの地域は、今回の新幹線開業で江蘇省との時間距離が著しく減少することになる。7月11日には、南京市を中心に江蘇省の淮安、揚州、鎮江及び安徽省の馬鞍山、滁州、巢湖及び芜湖の合計8都市が省の枠を超えて、「都市圏」として共同で都市開発等に取り組むとする「南京宣言」を発表しており、今後、江蘇省との経済圏としての一体化が進んでいくことは間違いないものと思われる。



← 北京－上海新幹線開業を契機に提唱されている「南京大都市圏」イメージ。



↑ 現在は周りに何も無い蚌埠駅を出て北京に向かう CRH3 型 16 連。



↑ 蚌埠駅周辺の開発計画図。これが実現するのはいつのことだろうか。

◎ 感想

鳴り物入りで開業した北京－上海新幹線は、割に多くの人々に利用されており、また、新たに新幹線が開業した駅近くでは活発な不動産開発が進む等、地域経済にも大きな貢献をしつつあるように思われた。

一方、駅施設を見ると、開業後 1 カ月を経ているにもかかわらずホームの床石が既にはがれていたり、改札口天井から激しい雨漏りがしているところもある等、全体的に工事のずさんさ（というより、とりあえず形ができていればよいという考え方）がところどころに見受けられた。これは必ずしも新幹線だけではなく中国全ての土木・建築に共通かもしれないが、できてから少しづつ手直ししていけばよいという考え方が大きいのではないだろうか。また、ハードよりソフトには更に問題があるようで、切符売り場では自販機は比較的すいているものの有人窓口は混雑しており、係員とのやりとりも怒鳴りあう等殺気立った雰囲気が感じられた。（特に地方の駅でこの傾向が強い。）安全性については筆者は十分な知見がないが、23 日に（北京－上海新幹線ではないが）温州で発生した追突事故を見ると、信号制御システムには課題があるようで、特に高速列車と一般列車、貨物列車が混在して走る路線や、トラブルで列車が遅延しダイヤが乱れた時の対応には大きな課題がありそうだ。なお、サービス向上という面では、一等車では無料の弁当、飲料提供等のサービスがあり、その他でも車内販売や食堂車等はあるものの、乗車前には駅構内（いわゆる駅ナカ）には売店等がほとんどなく、今後大きなビジネスチャンスがあるように思われた。

(以上)

Disclaimer: 本資料中の数字は注意してチェックしていますが正確さを保証するものではありません。

文章中意見にかかる部分は個人的見解でありいかなる組織の意見でもありません。