

最近、大連の街のあちらこちらで青い金属製の壁が張り巡らされた場所をよく見かけます。実はこれは大連地下鉄の工事に伴うもので、青い壁は地下鉄駅舎の建設現場なのです。

当該工事は2009年より始まり、2012年の開通を目指して現在、工事真っ盛りという状況です。今回は、中国／大連の地下鉄の状況について、ご紹介いたします。

### 1. 中国における地下鉄の状況

近年、中国では多くの都市で地下鉄の建設が活発に行われています。

現在、北京、天津、上海、重慶、南京（江蘇省）、広州（広東省）、深セン（同）、仏山（同）、瀋陽（遼寧省）、成都（四川省）の10都市で地下鉄が走っています（特別行政区である香港を入れると11都市）。

また地下鉄を建設中・計画中の都市としては、大連（遼寧省）のほか、青島（山東省）、鄭州（河南省）、蘇州（江蘇省）、無錫（同）、杭州（浙江省）、寧波（同）、東莞（広東省）、南昌（江西省）、長沙（湖南省）、哈爾濱（黒竜江省）、西安（陝西省、2011年末開通予定）、の各都市があります。

更に、既に地下鉄が走っている各都市においても、新路線の増設計画を持っており、さながら、「地下鉄建設ラッシュ」の様相を呈しています。

### 2. 大連地下鉄の建設計画

現在行われている大連地下鉄の建設計画の概要は、次のようなものです。

(1) 工期：2009年7月に着工。2011年にトンネル工事完了、2012年内開通。

(2) 路線：1号線、2号線の2路線を建設。

- ・ 1号線は大連の南北方向に伸びる路線。北側の東海公園を起点として、市中心部の中山広場・西部の繁華街である西安路を経由して南進し、星海広場を経由、南側の河口へ至る。全長約27キロ。

- ・ 2号線は環状線。北部の姚家を起点とし南進、大連北駅、沙河口、さら

に1号線へと乗り入れる西安路へ。そこから西へ交通大学、馬蘭広場へ。今度は北進して飛行場（大連周水子国際空港）へ至り、そして大連北駅に戻る。全長約42キロ。

- ・ 1、2号線合わせて50駅が設けられる予定。



地下鉄駅舎の建設現場

### 3. なぜ地下鉄を作るのか

このような地下鉄建設ラッシュの要因としては、大きく分けて2つのことがあると思われます（※統計的な裏付けに基づくものではなく、報道等を通じて感じた事柄が大半であり、この点ご容赦下さい）。

(1) 道路交通渋滞の緩和

ご存じの通り、中国のモータリゼーションは凄まじく、2009年には自動車生産台数が世

界一の国となり、現在、世界最大の自動車市場を有する国となっています。大連市でも、人口600万人に対し自動車保有台数は約80万台、約7.5人に1人が車を所有していることとなります。自動車新規登録は1日に200～300台という状況が続いているようです。

これに伴い、主要都市での道路交通渋滞は激しさを増し、大きな社会問題となっています。この対策として、地下鉄を建設し、マイカー通勤からの振替を促し、交通渋滞の軽減を図る、というのが、1つ目の理由です。

但し、地下鉄の効果を疑問視する意見もあります。それは、「自家用車を持つ人は増えたが、ガソリンが高いことと、日々渋滞が悪化していることで、自家用車を通勤に使う人は実際にはさほど多くはない。渋滞の原因はむしろ、道路・駐車場といったインフラ整備の遅れにある。地下鉄を作ったからといって、交通渋滞緩和への効果はさほど期待できない」というものです。

例えば北京市では、1969年に最初に地下鉄が開通して以来、路線数・営業距離を順次増加させ、現在合計14の路線が営業しているにもかかわらず、それが道路交通渋滞の緩和につながったという話はあまり聞かれず、世界有数の交通渋滞都市という状況は今でも変わっていないようです。

## (2) 都市近代化のシンボル

地下鉄の建設現場には、高層ビルが林立する都市をぬって地下鉄が走る、「明るい未来都市」の絵柄がよく使われています（大連ではあまり見かけませんが）。地下鉄は都市近代化のシンボルであり、「我が街の1層の近代化を＝我が街に地下鉄を」という意識が、行政と地域住民の双方に強くある、ということは想像に難くありません。

前述の通り、既に中国の多くの街に地下鉄が走っており、また建設計画があるという状況の下では、「他の街よりも早く／立派な地下鉄の建設・営業開始を」という競争意識が働きます。つまり、中国人のメンタリティの中でも特に重要度の高い、「愛郷心」と「メンツ」の問題になってくる、ということが言えます。

そして、このような状況となってきた場合、

- ・地下鉄は本当に必要なのか。地域住民のニーズはあるのか。
- ・莫大な建設費を回収し、採算を上げることはできるのか。
- ・工事中、また完成後の運行における安全面は大丈夫なのか。

といった実際の議論が二の次となり、所謂イケイケムードだけが先行してしまう可能性があるのではないのでしょうか。この点、十分に注意する必要があると思われます。

## 4. おわりに

前述の通り、大連の地下鉄は、「着工から3年余で2線開通」という計画で、建設が進められています。「3年余」という短い期間での建設に、中国パワーの表れを感じる反面、そこに「使命を達成しなければならない」「他の都市に遅れをとってはならない」といった切迫感を感じてしまうのは、中国では筆者が外国人であるから、だけではないと思われます。

また大連地下鉄建設では、地盤事故が絶えない模様です。報道によれば、2010年11月の崩落事故を皮切りに、2011年3月には1週間で3回の事故が立て続けに発生、死亡者も出て、工事は全面中断し総安全点検を行ったとのことでした。

高速鉄道の脱線事故があったから言う訳ではありませんが、地下鉄建設競争に勝つことを至上命題とすることなく、安全最優先で、工事完成およびその後の運営が行われることを、切に願いたいと思います。