

中国の リニアモーターカーと 上海の成長

[右写真解説]

走行するリニアモーターカーを眺める市民の写真。430kmという猛スピードにもかかわらず騒音を抑えられるのがリニアモーターカーの特徴であるため、防音壁を必要としない。レールはT字型のモノレールを採用しており、列車がレールに覆い被さる形になっている。上海リニアは一部分が高速道路と平行しており、百数十kmで走る車の横を一瞬のうちに抜き去るリニアの迫力は圧巻。車内には液晶テレビなどが設備されており、近未来的な雰囲気である。速度計も設置されているので現在の走行速度を確認しながら乗車を楽しむことができる。天気の良い日などには市民や観光客などが見物に訪れる。リニアモーターカーは中国人にとって国家発展の象徴であるため、絶えず国民や関係者からの熱い眼差しが注がれている。

(写真提供：PANA 通信社)

2003年中国上海において、磁気浮上型としては世界初となるリニアモーターカー(以下：リニア)の営業運転が開始された。着工からわずか2年あまりでの実現は急成長する中国の経済発展を象徴するものであった。

2006年現在、上海リニアは浦東空港から龍陽路駅までの一駅間を最高時速430kmで運行している。全長は約30kmで乗車時間はおよそ7～8分。乗車したと思ったら、瞬く間に降車を迫られる実感はリニアの走行スピードをより一層際立たせている。

上海リニアはドイツで開発されたリニア「トランスラピッド」の技術を採用している。これは日本の「JRマグレブ式」や愛・地球博でも話題になり、愛知県で実用化されているリニア「HSST式」とも若干技術が異なる。トランスラピッドの特徴としては、加速性能が極めて高いことが挙げられる反面、軌道敷設作業の際に高い精度が要求されるという面もある。そのため、地震などの影響で軌道が歪みやすい地域・国などでは採用が難しいとされる。

この上海リニアが導入された経緯には、1999年の浦東国際空港開港が関係する。開港の影響でそれまでのすべての国際線が既存の虹橋空港から浦東空港に移され、名実共に上海の玄関口となった。これに伴い、世界に向けて上海をアピールするものが必要となり、その一つとして上海リニアの実用化が期待されたのである。2002年の開通式の際には、ドイツのシュレーダー首相(当時)を招き開通式を行っている。

実際の運営状況はというと、その乗客はほとんどが外国人や観光客である。それはリニア乗車運賃が片道50元(≒750円)と一般の中国人にとって割高であることや、市内中心までは空港バス(片道約20元≒300円)

が運行しており、代替交通手段が充実していることが理由として考えられる。また、リニアの終点である龍陽路駅は市の中心の端に位置し、リニア乗車後も地下鉄やバス、タクシーなどで市内中心まで移動しなければならない。この利便性の悪さも、一般市民に敬遠される理由の一つであろう。

しかしながらリニア自体に関しては、地元の上海人・中国人などから歓迎を受けているようである。実際、「龍陽路駅」周辺にはビジネスホテルやオフィスビルが建ち始め、レストランなどのサービス業も活気づいてきた様子が見受けられる。運行開始当初、リニアの最終電車は17:30とかなり早かったが、現在は21:00までと延長、また15分に1本の間隔で運行している。

この上海リニアの成功を受けて、2006年の初めに上海市―杭州市(浙江省)を結ぶ大規模なリニア計画が認可された。その全長は約170～180km、それまで2都市間の移動に要していた時間が、リニア登場により6分の1程度になる見込みである。しかも2005年から四川省においてリニア車輛の生産を開始しており、今回のリニアは中国国産となる可能性が高い。このリニア計画に関して世論の寄せる期待も大きく、2010年の上海万博の目玉としても期待されている。

もちろん、リニアにも問題点はある。今年8月には車輛火災が発生し、警察・消防が出動する騒ぎがあった。それを受けて現在では、乗車の際に空港でも見られるようなX線の手荷物検査が実施されている。

このように計画を爆発的な勢いで推進しながら、問題点は随時改善していくリニアモーターカーの実情は、急成長する中国を顕著に示す一例といえよう。

(日系企業上海駐在員 中井章太郎)