

中国・「粵港澳大湾区」で拡充がすすむ交通網

～広深港高速鉄道と港珠澳大橋～

くさ ふか よう た
草 深 陽 太 前 交通経済研究所調査研究センター研究員

中国・華南に位置する珠江デルタ地域は、中国の中でも特に成長著しい地域の一つである。改革開放政策以来、旧イギリス領香港と中国本土を結ぶ結節点・通商拠点として、さらに香港の後背地、製造業の集積地としても発展した同地域は、今では中国はもちろん世界でも有数の経済地域となっている。さらに、この地域の11の都市（広東省の9都市、及び香港・マカオ）を一体的に発展させる「粵港澳大湾区」（Guangdong-Hong Kong-Macau Greater Bay Area）構想が2019年2月に中国政府から発表され、ニューヨーク・サンフランシスコ・東京首都圏に並ぶ世界一のベイエリア建設が進められている。

「粵港澳大湾区」の広州・香港・深圳・マカオといった都市群を結びつけ、一体化を促進するた

めに、交通インフラの整備も急速に進められている。特に、昨年（2018年）に開業・全通した「港珠澳大橋」（Hong Kong-Zhuhui-Macau Bridge）と「広深港高速鉄道」は、この地域の一体化をさらに進めるものと期待されている。本稿では、これらのプロジェクトについて、現地の様子や写真も含め紹介する（図1）。

■「広深港高速鉄道」の全通

2018年9月23日、広深港高速鉄道の香港区間（深圳・福田～香港・西九龍）間が開通し、香港から広州まで142kmが最速46分（2019年7月ダイヤ改正時点）で結ばれることになった（図2）。高速旅客専用線となっており、設計最高速度は本土

図1 粵港澳大湾区の概要

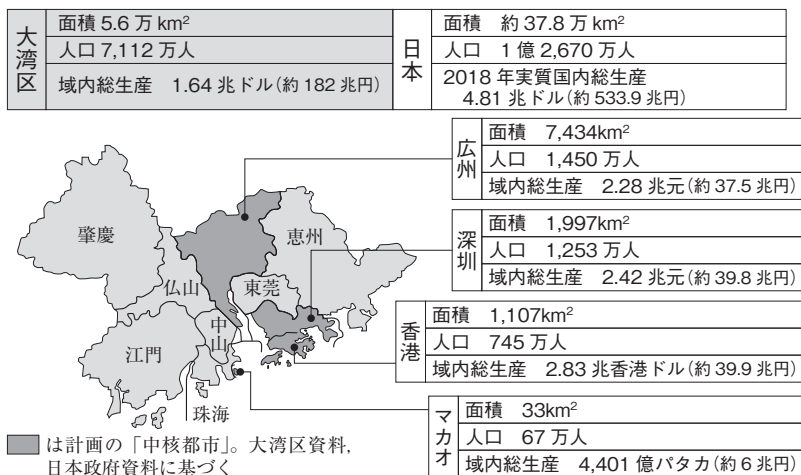
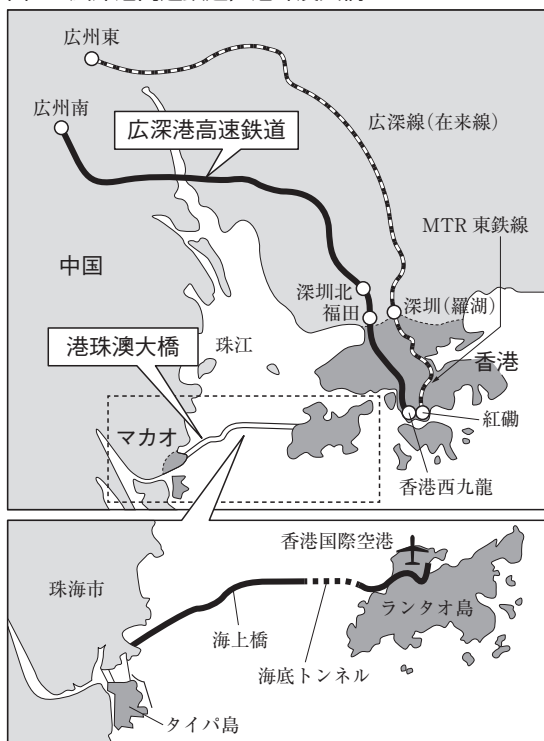


図2 広深港高速鉄道、港珠澳大橋



側で350km/h、香港側で200km/hである。香港側のターミナルである西九龍駅は、香港MTRの九龍駅と柯士甸（オースティン）駅の間の新設され、深圳市内にある福田駅・深圳北駅や広州側のターミナルである広州南駅との間を中心に1日80往復以上が運転されている他、遠くは2,000km以上離れた北京をはじめ、上海・重慶・昆明など中国全土の各都市を結ぶ直通列車が運転されることになった。中国国内の航空路線では、空港の慢性的な混雑もあり定時性が低く、欠航も多い。そのような航空機に対して高速鉄道が一定の競争力を有していることもあり、日本では航空機が圧倒的に優位となる乗車時間が6時間を上回る区間でも、高速鉄道を利用する旅客が一定程度存在する。政府予測によると、この「広深港高速鉄道」が開業後50年間でもたらず経済効果は900億香港ドル（約1兆2,000億円）に達するともいわれ、香港と

中国本土間における人的交流の増加、経済的な結びつきの強化が期待されている。

■「広深港高速鉄道」乗車時の手続き、乗車券の実名登録制

今回の全通時に注目を集めたのが、香港西九龍駅で導入された「一地両検」と呼ばれる出入境管理の仕組みである。一国二制度下にある香港と中国本土の間を移動する際には、出入境手続きや税関・検疫が必要となるが、西九龍駅内では香港の出（入）境と中国本土の入（出）境手続きの両方が1カ所でまとめて実施される。そのため、駅は香港域内でありながら、中国本土が管理する区域では本土の公安職員が常駐し、走行中の車内も含めて中国本土の法律が適用されることになり、香港民主派からは開業にあたり大きな反対の声が上がった。出国審査と入国審査を1カ所でまとめて実施する例は、英仏間のユーロスターなどいくつか見られ、利用者の利便性も高まるが、中国の影響力拡大を懸念する香港市民の抵抗感は根強いようである。

また、中国の鉄道ならではの特徴である乗車券への実名登録制が、「広深港高速鉄道」にも適用されている。中国ではたとえ国内移動であっても、乗車券購入時に乗車列車、本人の氏名、身分証明

写真1 広深港高速鉄道「動感号」(CRH380A型電車)



筆者撮影

書番号(外国人であればパスポート番号)が登録され、乗車時にも本人確認を行うことで乗車券の転売防止が図られている(結果的に、政府に国民一人ひとりの移動も把握されることになる)。

「広深港高速鉄道」に乗車する際は、この二つの手続きが必要となるため、45分前には駅に到着する必要がある。発車45分前には乗車券の発売自体も締め切られてしまう。特に香港から深圳に向かう乗客にとっては、乗車時間が20分足らずでありながら、早めに駅に到着する必要があることに不満をもつ乗客が多い。筆者が乗車した際も、ホーム前の改札口に早く到着し過ぎてしまい、指定された列車よりも早く発車する列車を見送らざるを得ない場面があり、他にも同様の旅客が多数いた。香港・深圳間を管理するMTR社では、同区間の利用者に対して、列車を指定しない自由席券を発売できるようシステムを改良することも検討されているようだ。

■香港～深圳～広州を相互に結ぶ鉄道網

香港～深圳～広州を結ぶ在来線路線の歴史は、1911年まで遡ることができる。1949年の中華人民共和国成立以降、基本的に中国区間(広深線:深圳～広州間)と香港区間(香港 現MTR 東鉄線:香港・紅磡～羅湖)は分断され、それぞれに発展を遂げてきた。中国区間の広深線は、中国国内で最も早く整備・改良が進められた路線の一つであり、最高速度220km/h化(現在の営業最高速度は200km/h)や複々線化が国内で初めて実施された。現在でも1時間に7～8本の旅客専用列車(CRH1型車両による高速列車:所要時間約1時間20分)が複雑線の片方を行き交い、もう片方にも客車列車と貨物列車が多数運行されており、旅客・貨物ともに流動は非常に活発だ。また、香港区間(所要時間45分)は深圳へ向かう越境客向け路線であるとともに、香港中心部と郊外を結ぶ近郊路線という性格も併せ持ち、広深港高速鉄道の開業後も

多くの乗客に利用されている。実際に筆者が両区間に乗車した際にも、両区間とも多くの乗客で混雑しており、特に広深線では朝から夕刻まで全列車の指定席は完売、立席客が大勢いる状況となっていた。また、香港MTR 東鉄線の羅湖駅を経て深圳へ入境する際にも、大勢のビジネス・帰省・旅行客から、深圳から香港へ越境通学する小学生まで客層は多岐にわたっていた。加えて、香港から広州へ直行する(深圳は通過)客車による特急列車(廣九直通車)も1日9往復運転されており、移動の選択肢は多様だ。

深圳北駅や広州南駅といった広深港高速鉄道のターミナル駅が中心地から離れた広大な土地に建設された一方で、広深線のターミナルである深圳駅や広州東駅は市内中心部に比較的近いこともあり、高速鉄道との価格差がほとんどない既存の在来線も引き続き一定の競争力を持ち続けているものと思われる。また、乗り合わせた乗客からは、出発地・目的地とそれぞれのターミナル間の所要時間に応じて、高速鉄道と在来線のどちらを利用するかを使い分けているという声が聞かれた。もちろん、今回の広深港高速鉄道開通により香港～深圳～広州の鉄道路線が二重系化され、選択肢が増えたことについては、概ね好意的に捉えられているようだ。

■港珠澳大橋の開通、渡橋時の様子

2018年10月23日に、香港とマカオ・珠海(中国本土)とを結ぶ「港珠澳大橋」が開通した。香港側の起点となる入管施設は香港国際空港の東側の人工島に建設され、マカオ・珠海側の人工島上に建設された入管施設までの全長は55kmであり、世界最長の海上橋となった。なお、船舶の通過を可能にするため、東側の6.7kmは海底トンネルとなっている。

この橋の開通により、これまで自動車では4時間程度を要した香港・珠海間が40分に短縮された。

写真2 高速鉄道の出発待合室（深圳北駅）



筆者撮影

また、香港・マカオ間のメインの移動手段であった高速船（所要1時間：運賃約200香港ドル）に比べ、橋を渡るシャトルバスの運賃は半額以下（65香港ドル）であるうえに、ピーク時には5分おきで24時間運行され、多くの旅客が大橋を利用するバスにシフトしている。開業から今年（2019年）の5月中旬までの7カ月間で、シャトルバスの利用客数は1,000万人を突破し、運転手280人・車両数160台体制で運行されている。

一方で、自家用車やトラックの通過には厳しい制限があるため、移動手段はこのシャトルバスにほぼ限られているのが現状である。中国本土から香港へ大量の自動車が入流することで交通渋滞が発生することが懸念されていたこともあり、一定以上の金額を納税した企業、寄付をした個人など通行許可証を入手するハードルが非常に高く設定されている。香港市民への許可証の交付数は開業時点でわずか1万枚に過ぎず、橋の通過台数も想定を下回っているという。筆者がシャトルバスで橋を渡った際も、片側3車線あるにもかかわらず、時折すれ違うバス以外全く他の車が見当たらないという異様な光景が広がっていた（写真3）。また、貨物車の利用は自家用車以上に低調であり、1日平均100台余りに留まっている。「一国二制度」のもと、橋は中国本土・香港・マカオの三つの地

写真3 港珠澳大橋を渡るバス車内からの風景



筆者撮影

域にまたがるため、通関手続きが煩雑であること、それぞれの地域で有効な自動車保険加入が必要なことなどもその要因として指摘されている。

細かな運用ルールが不明確なまま、見切り発車的に開通に至ってしまった点も否めず、今後はさらなる橋の利用促進に向けて、通行許可証発給要件の緩和や、通関手続きの簡素化等が現在検討されている。

■おわりに

一国二制度であるが故に、ヒト・モノの動きに制約が生じる面もあるものの、社会主義体制の中国にありながら、資本主義制度をとり、英米法・大陸法由来の独自の法体系・独自の関税区域をもつ香港・マカオは海外企業からもアクセスしやすい魅力的な地域である。今回取り上げた広深港高速鉄道、港珠澳大橋だけでなく「粵港澳大湾区」では数多くの巨大インフラ建設が進められており、域内の移動距離を1時間圏内まで短縮し、一体的に成長していくことが期待されている。