

「城際鐵路」

鉄道は国土の動脈にたとえられるが、中国の鉄道はつい二十年ほど前まできわめて貧弱で、近代化のボトルネックになっていた。ところが九十年代になってから急速に発展し、様相を一変している。

まず、旅客専用線を新設して貨物専用線と分離する工事が、各地でいっせいに進んでいる。次に、CRH (China Railway High-speed) と呼ばれる新幹線タイプ的高速列車が国産化され、全国的に運行されている。CRH1がカナダ・ボンバルディア社から、CRH2が川崎重工業から（東北新幹線の「はやて」タイプ）、CRH3がドイツ・ジーメンス社から、CRH5がフランス・アルストム社から、それぞれ技術導入され、それを国産化しているが、「はやて」タイプが性能も乗り心地も好評のようで、いちばん多く製造されている。

さらに、近距離の大都市を結ぶ都市間高速鉄道が建設されている。この中国語が「城際鐵路」である。

都市間高速鉄道の第一号は北京～天津間で、二〇〇八年八月一日、つまり北京オリンピックの開幕直前に開通した。日本で東京～新大阪新幹線が東京五輪開幕の直前に開通したことが想起される。最高時速は三百キロで、北京から天津まで百二十キロメートルを三十分で結ぶ。今は毎日五十七往復だが、将来は百往復の予定という。値段は一等が六十九元、二等が五十八元。ちなみにタクシーで行くと四百五十元に高速料金の八十元が加わる由。昨年の中秋節や国慶節などの連休には、新しい鉄道の珍しさも手伝って、大勢の北京市民が天津見物にくり出した。

昨年末の鉄道ダイヤ改正で、北京～唐山間に新しい路線が開設された。これまでは天津経由、つまり三角形の二辺を通過していたが、玉田、豊潤経由の直行にして、所要時間を半分に短縮した。近く着工する旅客専用線が完成すれば、所要時間はさらに短縮されるわけである。

次の都市間高速鉄道は、上海～南京、上海～杭州、杭州～寧波などの区間で建設され、長江デルタの各都市を一ないし二時間で結ぶことになり、上海～南京は一時間二十分しかかからないという。途中の駅周辺に住む人たちにとっても新しい通勤圏の誕生になるので、一帯の人の流れから生活様式まで、いろいろな変化を生むことだろう。

東北では、大連～瀋陽～長春～ハルビンの九百五十キロメートルを三時間余りで結ぶ高速鉄道が建設されることになっている。こうなると、それぞれの隣接都市間に限っていえば、これも「都市間高速鉄道」と呼べるかも知れない。