

## 大連の交通改革

対外開放都市であり、中国東北の玄関口である大連。大連における交通インフラは今、変革の時期を迎えています。

### 中国東北における交通の要所

鉄道・高速道路・空路

東北地方の汽車の終着駅である「大連駅」は、市内随一の繁華街「青泥砬（チンニーワー）」と道路を挟んで向かいにあり、付近には高速バスのターミナルや、開発区からのライトレール終着駅があります。大連発の動車組（中国版新幹線）が開通すれば、省都・瀋陽までは、1～2時間での快適な移動が可能となります。現在の大連駅ではなく空港近くの南関嶺をターミナル駅とすることから新しい交通網が形成され人の流れが大きく変わることが予想されます。

瀋陽と大連を結ぶ高速道路を利用すれば、瀋陽までは4～5時間の距離です。他にもこの2～3年で遼寧省沿岸部に沿うように高速道路が張り巡らされ、遼寧省の主要都市へは高速道路を利用した移動が可能になりました。

一方、空の便ですが、国際線・国内線共用の「大連周水子空港」からは、国内線は、ほぼすべての主要都市へ就航しています。便数が多くフライトスケジュールが過密なため、離発着の遅延がありますが、日本への直行便のフライト時間はいずれも2時間～3時間、韓国の仁川空港経由分も含めれば、日本人利用客にとっては非常に利便性の高い空港と言えます。また、市内へ向かう正規のリムジンバスはありませんが、渋滞さえなければ市内中心部から車で約1時間、他都市の空港と比べても相当に近距離にあります。タクシーなら市内まで料金は30～50元(420円～700円)であり、それほど不便は感じません。

### 深刻化する市内の交通渋滞と地下鉄開設

大連市内の主要な交通手段はバス・路面電車・タクシーですが、収入の上昇に伴い最近では自家用車を購入する家庭が増えています。2009年上半期は販売台数5.9万台（前年同期比29.7%増）を記録しました。しかし、自動車が増えるペースに駐車スペースの確保が追いついていないため、路上駐車された車が渋滞を引き起こしていることが問題となっています。その対応策として、ノーマイカーデーの実施や出勤時間帯の調整などの措置が取られていますが、公共交通機関の最終便が早いこともあって、根本的な解決に至っていません。

また、第二期ソフトウェアパークをはじめとする産業エリア開発に伴う人口増加に連動し、郊外の旅順口区や金州区などで住宅開発が進められたことも、渋滞の一因となっており、ビジネスにも影響を与えるようになっていきます。

政府は渋滞の解決策として、ライトレールの延長と地下鉄建設、大連経済技術開発区と市内を結ぶ大連湾への架橋を打ち出しました。

中でも地下鉄は2005年に発案され、2008年に政府の建設許可を取得し、現在、市内の東西南北の大通りに沿って2路線の敷設が計画されています。全長は58.1キロメートル、開通は2013年頃の予定です。

一方、遼寧省の省都・瀋陽では人口 800 万人の大都市ながら、これまでの交通手段は大連と同じく市内ならバスかタクシー、近隣都市へは飛行機か汽車がメインでしたが、既に周辺都市へのライトレール敷設が進み、高速道路の開通との相乗効果で、ここ数年内に 100 キロ圏内の衛星都市へは 1～2 時間で移動できるようになる予定です。市内の地下鉄も一部は年内に開通する見込みです。

これまでは利便性の高い港湾・鉄道・空港を有することから、対外的な物流で比較的優位を誇ってきた大連ですが、中国国内市場が注目される今、足元の交通改革が投資を引き付ける重要な条件となることから、政府による積極的なインフラ整備への取り組みが進んでいます。