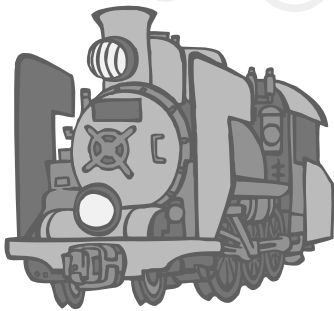


海外の 鉄道事情



香港の鉄道事情



八千代エンジニアリング(株)
国際事業本部
社会・経済基盤部
都市・交通課 主任

竹内 龍介
TAKEUCHI Ryusuke

1. 香港の概況

(1) 社会経済事情

① 地勢

香港は、中国華南地域の沿岸に位置し、香港島、大陸に続く九龍半島及び周辺の大小235の島々からなり、面積1104km²人口710万人の都市であり、平地が少ないこともあるため、限られたスペースを有効に活用すべく高層ビルが林立しているという独特の街並みを形成している。例えば、香港島のトラム沿線ではトラム軌道の両側に高層の新旧ビルが入り混じりところ狭しと建っており、独特な景観となっている。

19世紀中盤に起こったアヘン戦争・アロー戦争を経て以降長らくイギリスの植民地であったが、1997年7月にイギリスから中華人民共和国に返還されて以来、中華人民共和国の香港特別行政区という区分となり、社会主義国家の中にありながら、返還前の従来の資本主義制度を維持するという、一国二制度という珍しい形態を取る。なおこの制度は返還から50年(2047年)まで続くこととしている。

② 経済概況

香港における主要な産業には、金融業、電気・電子といった工業や観光がある。

そもそも香港は古くから国際的な中継貿易港であったが、1950年代以降は軽工業の加工貿易港へと移行し、新興工業国としての位置づけられるようになった。現在では内陸部の広東省などを製造拠点

として、香港ではマーケティングや貿易を行うという役割分担を果たすようになっている。また、金融面においては、国際的な金融市場として、ニューヨーク、ロンドンや東京と並び、重要な位置を占めている。

一方で観光は、外貨取得の大きな手段となっており、中国、台湾、日本などから2010年時点で約3,600万人/年の観光客が訪れており、また、国際会議場や展示場における国際会議や展示会などの開催も増加している。

このような背景もあり一人当たりのGDPは2011年時点で、3万4千ドル/人と、中国全体5千4百ドル/人に比べて約6倍と非常に高い。

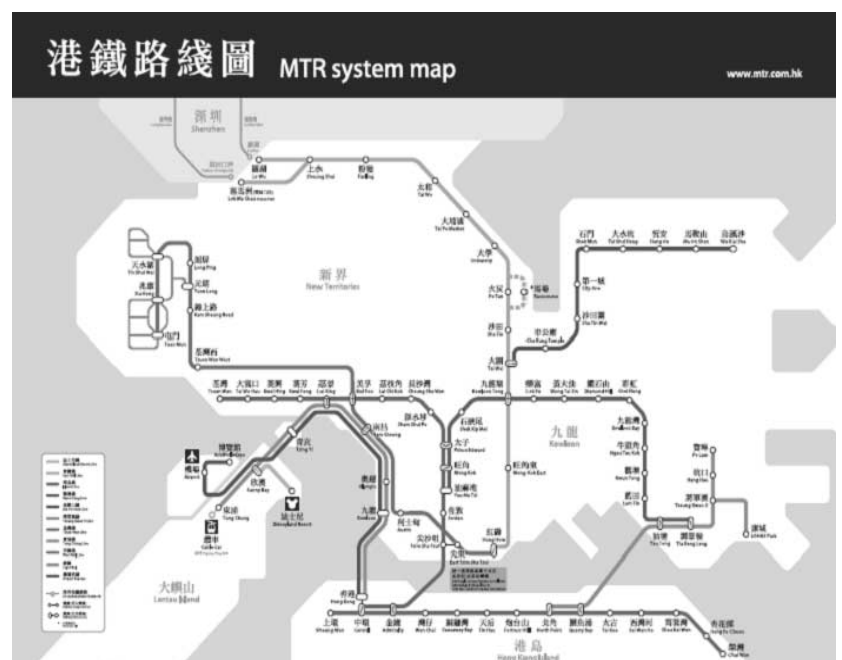


図-1 香港の鉄道路線図



写真-1 MTR車両



写真-2 LRT車両

2. 香港の交通概況

香港で運行されている公共交通には、鉄道、LRT、路面電車、バス及びそれらを補完するミニバス及びフェリーがあるが、バス・鉄道の免許や、パラトランジットの管理等については香港特別行政区政府の交通局が監督官庁であり、その管理下にて複数のバス事業者が運行している、都市鉄道やLRTといったMTR（Mass Transit Railway）は、行政も出資する株式会社である香港鐵路有限公司により運行されている。

1日あたりの公共交通の利用者は1,100万人/日、バスが387万人/日、鉄道が419万人/日、その他はミニバスやフェリーによる輸送となる。1970年代終盤に最初の地下鉄が開業して以降、軌道系の公共交通の整備が進み現在では地下鉄、LRTの路線の整備が進んでおり、鉄道の分担率が4割弱、バスの分担率も3割強を占めており、合計で7割強を占めている。

3. 香港における鉄道の実態

(1) 鉄道及びLRT

① 概況

1975年に運営事業者であるMTRが設立され、1979年に最初の路線である觀塘線が九龍半島の石硤尾駅から觀塘駅間で開業して以来、路線の延伸が進み、現在では路線長が218.2km、全11路線、152駅の規模となっている。

軌道幅は標準軌（1432mmもしくは1435mm）であり、架線による集電方式を取る。なお車両保有台数は994両（うち125両がLRT車両）である。

② 都市鉄道

MTRの全11路線のうち、9路線が都市鉄道路線で運行されており、九龍半島を中心に、香港島まで乗り入れる路線が3路線、香港島内が1路線、その他4路線が

九龍半島内の路線である。香港島及び九龍の都心部では地下鉄として路線が整備されているが、郊外区間は高架鉄道として整備されており、日本の郊外鉄道が都心部で地下鉄と相互乗り入れを行う方法と同じように運行されている。なお透徹線は都市間鉄道としての側面を持ち、北京や上海などといった中国内陸部の主要都市までの長距離列車も運行されている。

また路線の駅間を見ると、香港島や九龍の都心部では、各駅概ね1km程度となっているが、西鉄線は都心部と郊外部を直結する形での路線であり、中間部の駅間が非常に長いという特異な路線も存在する。

③ LRT

都市鉄道路線である西鉄線の郊外部の末端側4駅（元朗駅、天水圍駅、兆康駅、屯門駅：西鉄線終点）より運行されており、現在の系統数は12（うち4系統が区間運行）である。

LRTの車両は既存のバスと同様に運転台及び出入口



写真-3 LRTターミナル駅



写真-4 空港アクセス鉄道車内

が片側のみを設置しているため方向転換をする必要があり、終点ではループ上の線路が設置されているという特徴がある。

またホームは高床式であるが、コンコースよりスロープが設置されているため、バリアフリー対応になっているといえる。

なお、ターミナル駅では、系統毎にプラットホームが分かれて設置されており、ターミナル入口に、各ホームの案内が系統番号や出発時刻とともに表示されているため、輸送規模が少量という点を除けば、鉄道に近い施設となっている。

④ 空港アクセス鉄道

1998年に開港した香港国際空港へのアクセス鉄道がある。路線長35kmであるが駅数が5駅と少なく、香港島の中心駅である香港駅及び、九龍半島の九龍駅等、主要駅にのみ停車する運行形態であり、香港国際空港空港より終点の香港駅まで約25分で結ぶ。

なお、香港駅及び九龍駅にはチェックインカウンターが設置されており、空港に行かずに駅で搭乗手続きと荷物預け入れができるというサービスも提供している。

また、空港駅はターミナル内に設置されており、乗換時間も短く車内には荷物置き場が設置されているな

ど、在来鉄道の中でも空港輸送に特化している路線であることがわかる。

また、香港駅・九龍駅と主要ホテル間を結ぶ無料のシャトルバスが運行されているが、これも空港利用者に限定されている。

⑤ 運賃賃及びサービス

都市鉄道では、日本と同様に対距離運賃が適用され、乗車当たり運賃を支払うようになっている（例えば、空港から香港駅までは片道100香港ドル、九龍駅からであれば90香港ドル）。一方LRTは全線6区のゾーン制運賃制度と異なる運賃制度を取っている。

運行頻度はピーク時2分、オフピーク時4～12分であり、朝6時から深夜1時まで運行がされ、高頻度なサービスを提供している。

(3) トラム

① 路線概要

香港島を南北に結ぶ、堅尼地城～跑馬地～筲箕湾間の30kmの路線があり、駅数118（平均駅間250m）、系統区分上は6路線であるが、直線ルートに一部折り返しの支線が設置されているという、実際にはほぼ1つの路線に区間便が多数運行されているという運行形態を取る。なお、軌道幅は狭軌（1067mm）である。

軌道上の特徴を見ると、大半の区間が併用軌道であり、道路中央部に軌道が設置されている。また終点部の駅では、線路がループ状になっている。よって先頭方向が上下線に変更せず、またトロリーの向きを変更することなく折り返しをすることができる。なお、中間駅のうち折返系統が設定されている駅においても、ループ線が設置されている。

路線設定は、一部MTRや路線バスと平行して運行されているが、駅間が短い点、幹線道路を避け、市街地内の商業集積地を走行している点で、速度は遅いものの、きめ細やかなサービスを提供するという点において住み分けができているといえる。



写真-5 トラム車内



写真-6 トラム停留所



写真-7 改札口



写真-8 券売機



写真-9 非接触IC

② 車両及び停留所設備

車両は、2階建て構造になっている点が一番大きな特徴であり、上下線で車両の向きが変わるため、2階部分の座席は1人掛けクロスシートが、先頭方向に向かって並んでいる。

停留所は、柵や壁により安全地帯が仕切られているが、歩道橋が設置されている場合、また横断横断歩道と組み合わせて設置されている場合があるが、停留所で横断歩道を互い違いにして、2段階に分けて横断させることで、無理な横断を防ぐように工夫されている箇所も見られた。このような横断歩道はイギリスでよく見られる設計である。

なお、軌道補修については、一部箇所のみを行う場合には、軌道部を補強した上で、運転中に軌道下を掘り起こして行うという、日本ではあまり見られない場面も見られた。

③ 運賃及びサービス

運行頻度はピーク時1分30秒、オフピーク時2-6分と高頻度で運行されており、朝5時から深夜0時40分と鉄道と同様の運行時間帯である。また、運賃は均一運賃（1乗車当たり2.3香港ドル）であるが、降車時に支払う方式である。

(4) 施設・設備上の特徴

① 運賃支払い

FeliCaの規格に対応している非接触ICカードである「オクトパス」を用いているが、これは鉄道・バスといった公共交通の他にも、コンビニやスーパーでも使用できる。

鉄道駅は、日本と同様に改札口が設置されているが、

LRTについては、プラットホームの乗降口の部分に、非接触ICカードリーダーが設置されているといった工夫がされている。また、トラムでもオクトパスが利用でき、出口部分に非接触ICのリーダーが設置されている。

② 駅設備

鉄道駅のプラットホームでは、地下鉄部分を中心に天井まで仕切られているフルハイトタイプのホームドアが各駅に設置されているが、地上駅の一部ではハーフハイトタイプのホームドアが設置されている

また、駅構内にはLED式の次列車案内表示が設置されているが、日本と異なり欧州等によく見られる、行き先と駅までの到着時刻のみ表示をしている（もっともこれは、運行種別や行先がシンプルであることが理由と考えられ、日本の鉄道の運行形態が複雑であることも同時に再認識できる事例である）。

また、複数路線が乗り入れる駅では、日本の表参道駅や赤坂見附駅のように、路線別ではなく、方面別で同一ホームとし、路線間の乗換をスムーズにしている駅も荔景駅等に存在する。

4. その他交通手段の概況

香港の路線バス事業者は、複数事業者により運行されており、1乗車あたり1香港ドル強から～約40香港ドルであり、路面電車と同様に、2階建て車両が一部運行されている。

また、市街地内等にはミニバスも在来交通を空間的に補完する形で、運行されており、香港の都市交通のサービス水準は非常に高いものと考えられることができる。



写真-10 方面別乗換駅構内写真一 (荔景駅)



写真-11 二階建てバス



写真-12 ミニバス