

## 武漢の軌道交通建設について

武漢は中部地区の中核都市で、昔から近隣9省に通じる交通の要所と言われるほど交通の便が良い土地です。近年、高速鉄道や高速道路が整備されると、東西南北を結ぶ交差地であることから、ハブの役割を持つ都市として中部地域交通の中心的な役割をさらに強めています。

しかし、その反面、道路整備が進むにつれ、市内の環境に深刻な問題を抱えるようになりました。

自家用車が富裕層だけでなく一般家庭にも普及し急速に交通量が増加したことに伴い、交通渋滞、人口集中、大気汚染などが徐々に進行し、そのことが原因で、すでに武漢の都市発展を制限せざるをえない状況になりつつあります。

これらの諸問題を解決するためには公共交通システムを整備する必要がありますが、なかでも地下鉄やライトレールなどの軌道交通は、高速で大量の乗客輸送が可能であること、定刻運行が可能であること、事故や環境汚染が少ないなどの理由から、武漢の交通が抱えている問題の解決には最も有効な交通手段であり、今後の武漢市での主要公共交通機関になることが予想されます。

### 武漢の軌道交通建設計画

武漢市の軌道交通建設計画によると、2040年までに市内に12本の路線を建設する予定になっており、現在、1路線が開通し、2路線を建設中です。

最初の1号線は唯一のライトレールで、2000年12月に着工し2007年に開通しました。武漢市中心部を流れる長江より北側を東西に走る全長28.8kmの路線で、1日の平均利用者数は14.5万人に達します。

次に、2006年に着工した2号線は、武漢市政府の所在地である北部の漢口地区から長江を渡り、武漢大学などの大学が集中している南部の武昌地区までを縦に結ぶ路線で、武漢市の各主要エリアを結んでいることから、武漢市都市交通の軸とまで言われています。第1期工事がすでに終了し、現在、試験運行を行っており、今年の年末に開通する予定です。第2期工事は2015年までに終了予定で、これにより全線が開通することになります。

続いて2010年に着工した4号線は、武漢市西部の漢陽地区から長江を渡った東部の武昌地区を横に結ぶ路線で、武漢市内の各鉄道駅と繋がっており、高速鉄道の専用駅と在来線の駅を連結させます。第1期工事は2013年に終了予定で、第2期工事は2011年から2014年までを予定しています。

この他の路線については計画の段階で、今後、順

次建設される予定です。

### 軌道交通建設による経済の活性化

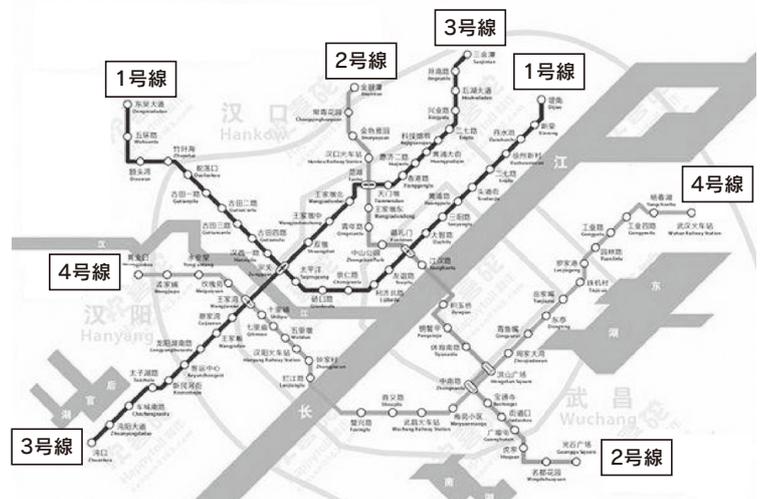
地下鉄2号線が2012年末に開通する情報が流れてから、その沿線部の不動産はこれまでにないほど注目され始めました。マンション購入を必要とする20代、30代の人たちは集中的に地下鉄周辺のマンションを購入しており、今年2月だけでも7,222戸の販売実績で去年同期を大幅に上回っています。

また、軌道交通沿線の商業店舗は次々と改装を行い、地下鉄駅からデパートまでの専用歩道が建設されるなど、街並にも影響を与えています。

このように、軌道交通利用者の増加によって沿線部の経済は一気に発展し、不動産業や商業が活性化することにより、新たな利用客を呼び寄せます。こうした相乗効果により、軌道交通路線に沿って経済エリアが形成されていくことが予想されます。

武漢市の軌道交通建設計画では、人口密集地域だけでなく、郊外や開発中の商業スポットに至るまで路線を張り巡らす計画で、すでに開通している1号線の沿線では未開発地域や郊外地域においても経済効果が表れていることから、今後開通予定の路線においても、沿線の経済を促進させ、新しい商業スポット形成を促進すると考えられます。

こうした武漢市での環境に配慮しつつ経済の発展を目指す軌道交通建設計画は、多くの発展途上の都市が直面している環境問題の解決と経済発展を両立させるモデルケースになると期待されています。



武漢市軌道交通路線計画図