中国の高速鉄道駅の立地特徴及び問題点の考察

(株) 建設技術研究所　正会員　○劉　正凱
名古屋大学　正会員　周　月霞

急速に高速鉄道の整備が進んでいる中国においては，高速鉄道の駅の多くは既存の市街地内に作るのではなく，市街地から遠く離れた郊外に作られている特徴がある．本文は，高速鉄道駅立地問題に着目し，郊外に駅が立地する理由及び問題点を考察し，駅利用促進の方策を提案するものである．

１．はじめに

もしリニア新幹線の名古屋駅は，市中心部から約 25km 離れた桑名市，あるいは約 15km 離れた小牧市に建設されたら，多分ほとんどの名古屋市民が反対し，利用しないだろう．しかし，これは中国のどこにでもある高速鉄道建設の風景であり，街から十数キロ乃至数十キロも離れた荒野に突如高速鉄道の駅（以下は高鉄駅と称する）が作られている．このような高鉄駅は一体地域に何をもたらすたろう，本稿は少し検討してみたい．

２．中国の高鉄駅立地の特徴

東京駅等，100 年以上の歴史を持ち，街のシンボル・街づくりの中心として改築しながら活用し続ける日本の駅と対照的に，中国では新駅，新新駅を次々作っていくのは特徴である．北京，上海のような大都市なら，複数のビッグターミナルが必要であり，作っていくべきであるが，数十万人の地方都市の高鉄駅も，市中心部から十数キロないし数十キロも離れた郊外の荒野に作られている．下表は北京～南京及び北京～武漢間の主な高鉄駅から市中心部までの距離を示すものであり，平均で約 14km であり，まさに名古屋のリニア新幹線駅を小牧に作るようなことであり，しかも，これらの都市の多くは名古屋の半分以下もしくは数分の一程度の規模である．

表-1　北京から南京・武漢高鉄駅から市中心部までの距離

区域名称	天津	滄州	徳州	斉河	済南	泰安	曲阜	滕州	棗荘	徐州	宿州	蚌埠	定遠	滁州	南京	涿州	高碑店	保定	定州	石家荘	高邑	邢台	邯鄲	安阳	鶴壁	新郷	許昌	漯河	駐馬店	信陽	平均
駅と中心部間の距離（km）	19	12	18	14	13	9	8	11	30	12	31	10	18	15	18	9	9	15	9	10	13	12	15	19	14	9	9	10	11	12	14
公共交通での時間（分）	42	52	77	51	63	37	38	67	89	43	80	59	46	66	45	43	56	58	44	49	58	48	74	46	63	44	44	45	56	58	55
自動車での時間（分）	48	22	38	21	22	21	13	28	41	28	42	19	25	29	26	23	21	31	24	27	31	21	28	26	26	12	21	24	20	18	26
備考	北京～南京の高速鉄道（延長＝1023km）															北京～武漢の高速鉄道（延長＝1229km）															

具体例として図-1 に示す襄陽市のケースである．襄陽市は湖北省にある，武漢市に次ぐ２番目大きな都市であり，市区人口は約 120 万人である．2019 年に開通した高鉄の襄陽東駅は市中心部から約 23km 離れた「何もないところ」にあり，駅と都市部の間に広大な緑地と幅広い大河・漢江がある．

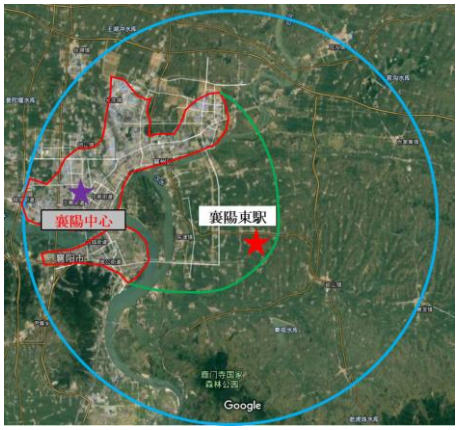

図-1　襄陽市中心部と高鉄駅の位置関係

なぜ中心部から遠い郊外に高鉄駅をつくるだろう．その理由に関する資料を得られなかったため，以下は推測しながら，分析してみたい．

３．中国における高鉄駅立地理由の検討

郊外に立地する理由として，都市開発の誘致，建設費の縮減，環境の配慮等の要因が考えられる．以下はこれらの視点から検討してみる．

（１）　理由１：都市開発の誘致

高鉄駅の整備により，駅を中心にした都市開発が誘発されると期待できる．しかし，中心部から十数キロも離れた駅による都市開発はあまりにも野心的だと言わざる得ない．

図-1 に示す襄陽市のケースを見てみよう．航空写真を見てわかる通り，現在の市街地と高鉄駅の間の緑のエリアを将来の市街地にするには，市街地の面積を２倍以上にする必要があり，また，高鉄駅を将来の襄陽市の中心部にするには，市街地の面積を１０倍以上拡大する必要がある．これは，数十

キーワード　高速鉄道，駅，アクセス性，都市開発，建設費，ランニングコスト，環境負荷
連絡先　〒460-0003 愛知県名古屋市中区錦 1-5-13 オリックス名古屋錦ビル　TEL：052-218-3816　E-mail：liu@ctie.co.jp

© Japan Society of Civil Engineers

年以内は現実的に不可能に近い．また，もしここまで拡大する計画はなく，ただ高鉄駅の周辺に十数万人の街開発を誘致するだけなら，この高鉄駅は，襄陽市の駅ではなく，襄陽ニュータウンの駅になるのみである．しかし，本来優先すべきなのは，現在存在しないニュータウンより今の百万人の襄陽市民の高鉄駅であろう．
高齢化，少子化が急速に進む中国では，大幅な都市拡大の可能性は極めて低いと言える．従って，都心部から遠く離れた高鉄駅による都市開発誘致の機能は弱いと考えられる．

（２） 理由２：建設費の縮減

これは本当の理由かもしれない．都心部で高鉄駅をつくる場合，駅のみならず，市内で長い鉄道線路をつくる必要があるため，用地費・移転費が嵩む．駅と線路の費用は鉄道業者負担になるため，鉄道業者は都心部から遠く離れた郊外の荒野を好む．これは，荒野に駅をつくる本当の理由と推測される．
しかし，鉄道業者にとっては，建設費が安く済むが，社会にとっては莫大の追加費用を負担することになる．それは，高鉄駅までのアクセス道路，交通システムの整備のみならず，アクセスするためのランニングコストは永遠に発生し続けるからである．空港等のアクセス関連の建設費用は，空港建設費の十倍以上と言われることから，高鉄のアクセス関連費用・ランニングコストは，都心で鉄道建設のための費用より遥かに高いと推測される．
また，鉄道業者にとっては，建設コストの低減ができるとしても，長いアクセス時間に伴う利用者の減少は，結果的に高鉄の収益に影響すると考えられる．もし東京周辺にはリニア新幹線の相模原駅しかなければ，東京の利用者のほとんどは，リニアではなく，今の新幹線を利用するだろう．それは結局リニアの収益は悪くするだけである．
従って，荒野で高鉄駅をつくる経済的なメリットは実質なく，デメリットの方が大きいと言える．

（３） 理由３：環境影響の軽減

高鉄は都市部を通ると，騒音・振動等の問題を引き起こす恐れがあり，それを回避するために，郊外に駅をつくったと考えられる．しかし，高速鉄道の騒音・振動問題よりも高鉄駅にアクセスする自動車交通の環境負荷は大きいため，環境の面でも郊外に高鉄駅をつくるメリットよりデメリットの方が大きいと言える．

４．郊外型高鉄駅の問題点の検討

（１） 都市開発の矛盾： 既存の市街地のための高鉄駅であれば，既存市街地の近くに作るべきであり，高鉄駅と既存市街地の間の地域の一体的な開発を目指すのであれば，将来の都市規模，実現の可能性，実現までの期間等を十分に検討する必要がある．しかし，今の郊外型の高鉄駅の多くは，これらの視点を欠けている．
（２） 高鉄駅へのアクセスの社会負担が大きい： 高鉄駅へのアクセス道路整備，交通システム整備のみならず，アクセス交通による都市交通への負担増大，環境への影響は大きい．
（３） 高速鉄道の時間短縮効果と利用メリットの低下：表-1 に示す通り，公共交通による高鉄駅へのアクセス時間の平均は 55 分であり，高速鉄道の移動時間の短縮分はほとんどアクセス時間に相殺され，高速鉄道利用のメリットは大幅に低下し，最終的に利用者の減少をもたらす．

５．郊外型高鉄駅の改善方法の提案

以上検討した通り，郊外型高鉄駅はデメリットが大きく今後避けるべきであるが，中国の高速鉄道は完成しつつあり（2019 年末の供用延長は 3.5 万 km），多くの高鉄駅（2017 の時点では 516 駅）は既にできているか，建設中であるため，駅立地改善の余地は少ない．そのため，今後，供用した高鉄駅を如何に活用するかは重要な課題になる．
郊外型高鉄駅を十分に活用するにはまずアクセス道路及び公共交通の整備である．そして，中長期的には，駅周辺の開発が不可欠ある．しかし，一部の高鉄駅はまさに荒野にあり，周辺には都市サービスは少なく，開発は困難である．今後，高鉄駅の交通の利便性と，周辺土地の安さを活かして，「道の駅」のような地域物産センター，アウトレットのようなショッピングセンター，駅を活用した観光施設の整備等が考えられ，そのような開発を期待したい．

６．おわりに

中国は，国有土地，政治体制等の強みを活かして，高速鉄道等の交通インフラ―を急速に整備してきたが，急速しすぎた反動で，計画の検討は不十分等の問題もある．以上郊外型高鉄駅の問題点等を定性的に分析したが，今後，人口，土地利用等のデータを用いて詳細の分析を行うとともに，郊外型駅の利用促進の方策を提案したい．

© Japan Society of Civil Engineers