

香港の軌道交通の特質とロンドン風文化

澤 喜司郎

はじめに

香港は「世界でも類まれな乗り物王国」といわれるとおり、軌道系交通機関には基幹的な鉄道をはじめ地下鉄、路面電車(軽鐵とトラム)、「ピークトラム」と呼ばれるケーブルカー、それに「昂平360スカイレール」と呼ばれるロープウェイがあり、トラムとケーブルカー以外はすべて香港鐵路有限公司(MTR Corporation)によって保有されています。同社は、地鐵有限公司(MTR: Metro Transit Railway)が九廣鐵路公司(KCR: Kowloon-Canton Railway)を事実上吸収合併して2007年12月に設立された香港での一大鉄道会社で、一般には「港鐵」と呼ばれています。香港鐵路有限公司が保有する鉄道の総延長は、「昂平360スカイレール」を除いて205.9kmで、また同社は九廣鐵路会社が運行していた中国本土への直通列車や公共バス(わが国でいう路線バス)の運営も引き継いで運行しています。

さらに、香港鐵路有限公司は九廣鐵路公司を吸収合併する以前の2005年5月には、中国の深圳に現地法人「香港地鐵(深圳)有限公司」を設立して深圳市政府により深圳地下鉄4号線の経営権を取得し、同社(50%)と John Laing plc(50%)の合弁会社「MTR Laing」はロンドンで地下鉄を運営しています。

このように、現在の香港では軌道系交通機関が整備され、香港鐵路有限公司は海外でも鉄道経営を行っています。香港最初の軌道系公共交通機関は1888年5月に開業したピークトラムで、次いで開業したのが1904年7月の路面電車(トラム)です。これらはいずれも香港島北部にあり、九龍地区や新界地区では1910年10月に東鐵線が開業しましたが、それ以外の西鐵線や地下鉄、

輕鐵線は1970年代後半以降に建設されたものばかりです。つまり、香港の軌道系交通機関はここ40年ほどの間に急速に発達したといえます。そして、路線網の展開形態を樹木に例えるならば、香港島のピークトラムと路面電車(トラム)を「根」とし、中国に通じる東鐵線を「幹」として、次第に九龍地区や新界地区に「枝」を伸ばすように地下鉄や西鐵線などが路線を延ばしていきました。

本稿では、急速に発展しつつある香港の軌道系交通機関の現状をわが国の軌道系交通機関と比較しつつ概観するとともに、その特質について若干の検討を試みたいと思います。なお、本稿で使用した写真は特に断りがない限り、筆者が2008年5月に撮影したものです。

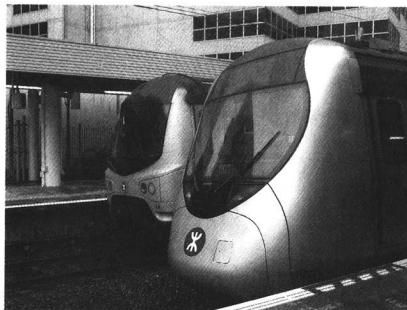
I 鉄道と中国直通列車

(1) 東鐵線本線と落馬洲支線と馬鞍山線

東鐵線(MTR East Rail Line)は1910年10月に開通し、本線は九龍の尖東駅(かつては紅磡駅)から中国との境界にある羅湖駅に至る全長35.5kmの路線です。かつて東鐵線は九廣鐵路公司によって運営され、九廣東鐵(KCR East Rail)と呼ばれていましたが、2007年12月からは香港鐵路有限公司によって運営されています。

九廣東鐵の開業当初には、尖沙咀駅～油麻地駅～沙田駅～大埔駅～大埔墟旗駅～粉嶺駅間で列車が運行されていましたが、現在では尖沙咀、油麻地、大埔、大埔墟旗の4駅は廃止され、開業当時の路線と現在の路線は一部異なっています。東鐵線本線(紅磡駅～羅湖駅)の電化は1982～83年にかけて

写真1-1-1 東鐵線の車両



行われ、現在では英メトロキャメル製(GEC アルストム改造)のMLR形(Mid-Life Refurbished train)と、2001年以降にはわが国の近畿車輛製のSP1900形(通称「世紀列車」)がそれぞれ12両編成で運転されています。なお、東鐵線本線の列車はおもに通勤電車として利用されていますが、たとえばわが国でも東海道本線などでグリーン車が連結されているように、東鐵線本線ではすべての列車に1両の1等車(頭等車)が連結されています。しかし、頭等車は座席指定制ではなく自由席で、運賃は普通車の2倍です。なお、東鐵線本線には急行列車などはなく、すべてが普通列車です。

他方、東鐵線の支線には1985年10月に開通した沙田馬場支線と2004年10月に開通した尖沙咀支線、2007年8月に開業した落馬洲支線があります。沙田馬場支線は東鐵線本線沙田駅～馬場駅～東鐵線本線大學駅を結ぶ路線で、沙田競馬場で競馬が開催される時のみ運転されるという、ちょっと変わった路線です。香港で競馬に人気があるのは、「近代競馬」発祥の地である英国の統治下に香港が置かれていた影響と考えられ、後述の路面電車(トラム)にも競馬場へ行く支線があります。尖沙咀支線は、東鐵線本線紅磡駅と尖東駅を結ぶ路線で、東鐵線本線の延長という形になっています。尖東駅とともに地下鉄荃灣線の尖沙咀駅への連絡路として地下通路が建設され、尖沙咀駅から尖沙咀東部へのアクセスが改善されました。

落馬洲支線は、東鐵線上水駅から分岐して落馬洲駅を結ぶ全長7.4kmで、2007年8月に開業しました。落馬洲支線は、中国との出入境駅である東鐵線羅湖駅の混雑を緩和するために建設されたもので、落馬洲駅は羅湖駅に次ぐ第二の出入境専用駅といえます。なお、落馬洲駅は羅湖駅と同様に一般人の立入禁止区域(禁区)内にあり、禁区内住民証明書を所持していない者は駅

写真1-1-2 東鐵線の車両



の敷地外に出ることができません。この禁区は中国から香港への不法入境を防ぐために設けられた区域で、禁区があるのは香港が英国の統治下にあった名残であるとともに、現在の香港が中国の特別行政区であるからといえます。この落馬洲支線では東鐵線本線との直通運転(尖東駅～上水駅～落馬洲駅)が行われ、支線内(上水駅～落馬洲駅間)のみの列車は運行されていません。

また、東鐵線大圍駅と烏溪沙駅を結ぶ全長11.4kmの馬鞍山線は2004年12月に全通し、かつては九廣東鐵の支線と位置づけられ「馬鐵」と呼ばれていましたが、香港鐵路有限公司が設立された2007年12月から馬鞍山線に改称されました。馬鞍山線では落馬洲支線のように東鐵線本線との直通運転はなく、東鐵線本線の大圍駅で乗り換えとなります。運行されている車両は4両編成で、わが国の近畿車輛製のSP1950形が使用され、それは東鐵線や西鐵線で運行されているSP1900形をベースにしたものです。なお、馬鞍山支線の沿線はベッドタウンで、多くの通勤客に利用されています。

写真1-1-3 馬鞍山線の車両



(2) 西鐵線と連絡バス

西鐵線(MTR West Rail Line)は2003年12月に全線開通し、九龍の南昌駅と新界地区の屯門駅間を結ぶ全長30.5kmの路線です。2007年12月までは九廣東鐵公司によって運営され、九廣西鐵(KCR West Rail)と呼ばれていましたが、現在は香港鐵路有限公司によって運営されています。この九廣西鐵の開業によって、新界地区の西部にある輕鐵線が西鐵線や東鐵線、さらには地下鉄と結ばれ、香港の鉄道ネットワークが一応完成したといえます。そして、九龍南線として南昌駅から東鐵線尖東駅までの3.8kmを延伸して東鐵線の尖東駅～紅磡駅間を編入する予定で、2009年中に完成するといわれています。

現在でも地下鉄に乗り換えれば西鐵線と東鐵線は結ばれていますが、九龍南線によって西鐵線と東鐵線が直接結ばれば、地下鉄への乗り換えが不要となるため利便性が大いに高まると期待されています。なお、西鐵線の路線は輕鐵線の路線と一部並行して走り、西鐵線の屯門駅と兆康駅、元朗駅では輕鐵線と接続しています。

運行されている車両は近畿車輛製および川崎重工製の SP1900形で、7両編成で運転され、自動列車運転装置(ATO: Automatic Train Operation)によるワンマン運転が行われています。わが国でATOが実用的に採用されたのは1977年の神戸市営地下鉄西神線で、ATO採用路線のうち神戸新交通ポートアイランド線(ポータルライナー)や大阪市交通局南港ポートタウン線(ニュートラム)など新交通システムは、一部の例外を除き無人運転を前提として設計されていますので、これらの路線では無人運転が行われています。香港の地下鉄でもATOが採用されていますが、わが国の地下鉄と同じように無人運転ではなく運転士が乗務しています。ただし、後述の迪士尼線では無人運転が行われています。なお、SP1900形では車端部のクロスシートがなくなるなど、その車内は地下鉄車両に類似しているといわれています。

西鐵線の特徴は、騒音対策として線路脇には防音壁が設置され、SP1900形車両の床下が防音カバーで覆われているなど環境に配慮されていることです。床下の防音カバーは馬鞍山線のSP1950形にもあり、静粛性に優れているといわれています。SP1900形およびSP1950形には車内モニターが1車両に3か所(1か所に2台)設置され、次駅案内のほかCMやニュース番組が放映されています。なお、車内モニターから次駅案内以外の音声が流れない「静音車廂」(Quiet Car)も連結され、わが国でも山陽新幹線の「ひかり Rail

写真1-2-1 西鐵線の車両



Star」には車内放送のない「サイレントカー」(4号車)が連結され、好評を博しています。しかし、東鐵線にある1等車は連結されていません。

また、西鐵線の錦上路～屯門の各駅には広大な自転車置場が設置されています。これは、自転車ですべてまでやってきて、西鐵線に乗り換えるためのもので、都心部では自転車は「運搬用貨物車」として使用されていますが、新界地区の西鐵線沿線では人の移動手段として使用されています。わが国でも、かつては自転車が貨物運搬手段として使用されていましたが、現在では自転車は基本的に人の移動手段となっています。

そして、西鐵線の駅まで自転車でやってくる通勤・通学者もいれば、公共バスでやってくる通勤・通学者もいます。香港鐵路有限公司は鉄道会社ですが、公共バスも運行しています。かつて九廣鐵路公司是東鐵線や西鐵線の駅から住宅団地や繁華街などを結ぶ接続バスを運行するために九廣鐵路バスを設立してバスを運行していましたが、九廣鐵路会社が吸収されたため現在は香港鐵路バスとして運行されています。

写真1-2-2 香港鐵路バス



(3) 中国直通列車

東鐵線本線ではかつて九廣鐵路公司によって列車が運行され、その九廣鐵路という名称が示していたように、東鐵線本線には紅磡駅と中国の東莞駅を経て広州東駅(以前は広州駅)と、広州のさらに西に位置する肇慶駅を結ぶ廣州・九龍直通車(廣東線)、紅磡駅と北京西駅を結ぶ北京・九龍直通車(北京線)、紅磡駅と上海駅を結ぶ上海・九龍直通車(上海線)が乗り入れています。廣東線の廣州東行きは1日11便、肇慶行きは1日1便、北京線の北京行きは隔日1便、

上海線の上海行きは隔日1便が運行されています。なお、九龍～広州東間は174kmで所要時間は1時間40分、九龍～肇慶間は293kmで所要時間は4時間、九龍～北京西間は2,476kmで所要時間は約24時間、九龍～上海間は1,992kmで所要時間は約20時間です。これらの直通列車では紅磡駅で出入境検査が行われ、香港内の途中駅には停車しません。

そして、九廣東鐵が開通した翌年の1911年10月に廣州・九龍直通車の運転が開始され、1949年10月には直通列車の運転が中止されましたが、1979年4月に直通列車の運転が再開され、ディーゼル機関車による客車列車の運転が始まりました。そして、1998年秋に最高速度200km/hの「新時速」と呼ばれる高速列車と最高速度160km/hの九廣通(Ktt)と呼ばれる列車が登場しましたが、現在「新時速」は運行されていません。現在の廣州・九龍直通車としては、中国国鉄所有の列車と香港鐵路有限公司所有の列車が運行され、広州東行きの列車のうち3便が香港鐵路有限公司所有の九廣通で、その列車の客車は近畿車輛製の2階建てで、プッシュ・プル方式で運転されています。

他方、北京と廣州を結ぶ路線は京廣線(京廣鐵路)と呼ばれ、全長は2,324kmです。北京～漢口間が1906年4月に平漢線として開通、武漢～廣州間が1936年4月に粵漢線として開通し、1957年10月に武漢長江大橋の開通によって平漢線と粵漢線がつながり、京廣線として全通しました。そのため、香港から北京までが1本の線路でつながったのは、九廣東鐵の開業以来、実に半世紀

写真1-3-1 中国直通列車



後のことです。なお、1996年9月には京廣線の輸送力を緩和するための路線として京九線が開業し、また1997～2005年にかけて京廣線の速度向上が図られ、北京西～廣州間ではかつて40時間かかっていたが、22時間に短縮されました。

そして、北京・九龍直通車と上海・九龍直通車は中国では一番速い「特快」(わが国でいう特急)に分類され、モスクワやハノイに行く「国際聯運」(国際列車)に準ずる「香港特区列車」として中国の国内列車とは区分されています。また、北京・九龍直通車と上海・九龍直通車には座席車はなく、すべてが寝台車両で、いずれにも高包(2人個室寝台)、軟臥(4人個室寝台)、硬臥(6人個室寝台)があり、食堂車も連結されています。

II 地下鉄とオクトパスカード

(1) 地下鉄の特徴

1960年代までの香港の市街地は香港島と九龍地区に限られていましたが、1970年代に入り、人口の増加によって旧市街地が手狭になったため香港政庁は新界地区の住宅地開発に乗りだし、開発されたニュータウンと旧市街地を結ぶ交通機関として地下鉄が建設されるようになりました。そして、地下鉄を運営するために1975年9月に香港政庁の全額出資によって設立されたのが地下鐵路公司で、同社は2004年4月に株式会社化すると同時に地鐵有限公司に改名し、2006年4月には香港政府との間で九廣鐵路公司の資産譲渡や路線運営権の付与に関して合意し、2007年10月の株主総会において九廣鐵路公司の事実上の吸収合併を承認し、同年12月に香港鐵路有限公司に名称が改め

写真2-1-1 地下鉄荃灣線の車両

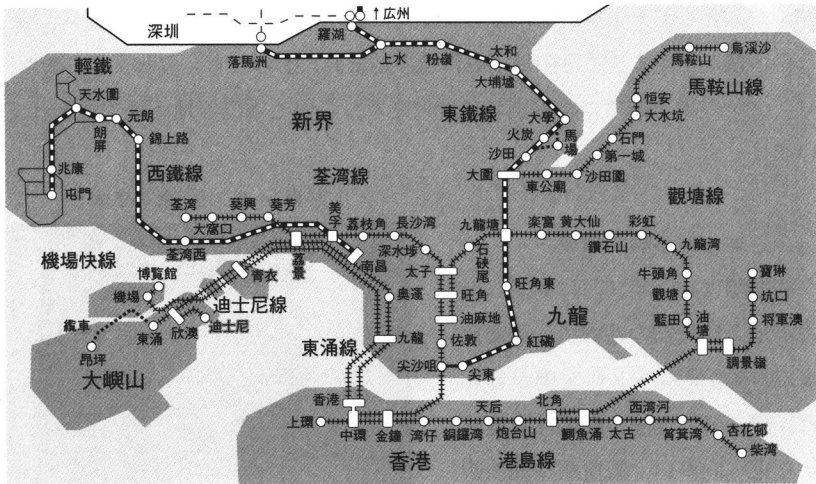


られました。

香港の地下鉄は世界で最も便利な地下鉄のひとつに数えられ、1979年の觀塘線の開業以来「MTR」や「地鐵」と呼ばれて親しまれ、現在では觀塘線、荃灣線、港島線、東涌線、機場快線、將軍澳線、迪士尼線の7路線が運営されていました。香港の地下鉄の便利さは、他線への乗り換え(対面乗り換え)とICカード「オクトパス」(Octopus:八達通)にあります。なお、地下鉄ではすべての線路が地下にあると思われていますが、地下鉄という名称がついていても地下線のほかに地上線や高架線を走行する区間もあり、香港でもそうです。たとえば、迪士尼線では全区間が地上線です。

他方、香港が中国に返還される前に建設された路線は觀塘線、荃灣線、港島線の3線で、九龍から東に伸びる觀塘線と、香港島と九龍半島を海底トンネルで結び、西へ伸びる荃灣線、香港島北部を東西に伸び、荃灣線に接続する港島線によって、北に伸びる東鐵線とともに香港の基本的な鉄道網ができあがったといえます。そして、その後の東涌線や機場快線、將軍澳線、それ

図2-1-1 香港鐵路の路線図



出所) 香港巴士鐵路旅遊協會資料より作成

に西鐵線の建設を樹木に例えるならば、香港島のピークトラムと2階建て路面電車(トラム)を「根」とし、東鐵線を「幹」として、次第に九龍地区や新界地区、大嶼山(ランタオ島)に「枝」を伸ばすように路線が延びていったといえます。なお、ロンドンの地下鉄が開業したのは1863年1月ですから、香港の地下鉄はロンドンの地下鉄開業から1世紀以上が経ってからということになります。

觀塘線や荃灣線、それに港島線の開業当時から使用されている車両は英メトロキャメル社製で、またこれらの路線の建設が香港の中国への返還前であることから、香港の地下鉄はロンドン地下鉄に似ているといわれていますが、ロンドンで初期に建設された地下鉄のように車内が狭いということはありません。車両の特徴としては、連結部には扉がなく貫通していること、座席はすべてロングシートで素材はステンレスであること、中吊りなど車内に紙メディアの広告がないことがあげられます。しかし、広告用の電子掲示板はありますが、中吊りの車内広告がないことについて外国人からは「あれだけ屋外では目立ちたがり屋のサイン(看板)がひしめいていたというのに、意外と不思議です」といわれています。初期に建設されたロンドン地下鉄の車内は狭く、天井もトンネル断面に合わせて丸く低いことから中吊りの広告がなく、この習慣がそのまま香港の地下鉄に持ち込まれたものと考えられます。また、ロンドンの地下鉄では路線別に色分けされ、これも香港の地下鉄で行われています。

写真2-1-2 地下鉄の車内

(2) 地下鉄各線の概要

觀塘線は1979年10月に開業した香港地下鉄最初の路線で、開業以来2度の路線ルートの変更が行われ、現在では九龍半島の油麻地駅から東へ向かい、觀塘駅や油塘駅を経て調景嶺駅に至り、全長は15.



6kmです。途中駅の油麻地駅と旺角駅、太子駅では荃灣線と、九龍塘駅では東鐵線、油塘駅と調景嶺駅では將軍澳線と接続しています。運行されている車両には、英メトロキャメル社製の「M-Train」と韓国ロテム社とわが国の三菱重工との合作車「K-Train」があり、ともに8両編成で運転されています。

荃灣線は、香港島にある中環駅から海底トンネルを抜け、九龍の繁華街を経て西北に伸び、荃灣駅に至る全長20.2kmの路線で、香港地下鉄2番目の路線として1982年5月に全線開通しました。途中駅の油麻地駅と旺角駅、太子駅では觀塘線と、美孚駅では西鐵線、荔景駅では東涌線と接続しています。運行されている車両は、觀塘線と同じ英メトロキャメル社製の「M-Train」です。なお、荃灣線は香港島と九龍半島を海底トンネル結ぶ最初の鉄道路線で、同線が開業するまでは1972年完成の自動車専用の「海底隧道」（銅鑼灣～尖沙咀東部）とスターフェリーしかヴィクトリア灣を越える手段はありませんでした。

港島線は、香港島北部を東西に走り、上環駅と紫灣駅を結ぶ全長13.3kmの路線で、1985年3月に紫灣駅～金鐘駅間が開業し、1986年5月に金鐘～上環駅間が延伸開業しました。途中駅の鰂魚涌駅と北角駅では將軍澳線と、金鐘駅と中環駅では荃灣線と接続しています。運行されている車両は、觀塘線や荃灣線と同じ英メトロキャメル社製の「M-Train」です。なお、筲箕灣駅～上環駅間の路線は地上と地下という違いはありますが、路面電車(トラム)と同じで、トラムは上環駅より西の堅尼地城まで延びていますが、港島線では西港島線として上環から堅尼地城まで路線を延伸する計画(2014年の開通を目指す)があり、完成すればトラムと完全に競合するためにトラムが廃止される可能性もあります。

東涌線は、香港駅と大嶼山(ラ

写真2-2-1 地下鉄の車両



ンタオ島)にある東涌駅を結ぶ全長31.1kmの路線で、1998年6月に全線開通しました。東涌線は、後述の機場快線とほぼ並行して走り、香港～九龍間と青衣～東涌手前は機場快線と線路を共用していますが、九龍～青衣間では機場快線の線路と合わせて方向別複々線となっています。東涌線では当初7両編成で運転されていましたが、2003年に8両編成化され、運行されている車両には開業に合わせて導入された独アドトランツ社とスペインCAF社の合作車「A-Train」と、ディズニーランドの開園や「昂平360スカイレール」(大嶼山にあるロープウェイ)の開業にともなう乗客増に対応するために2006年に導入された韓国ロテム社製の「K-Train」があり、ともに最高時速は135kmで、地下鉄車両としては世界最速といわれています。なお、「A-Train」の車体はアルミ製ですが、「K-Train」の車体はステンレス製です。

將軍澳線は、香港島の北角駅から九龍の油塘駅を経て寶琳駅に至る全長10.6kmの路線で、2002年8月に開通しました。將軍澳線は荃灣線、東涌線(機場快線)に次いで3番目の海底トンネル路線で、途中駅の油塘駅と調景嶺駅では觀塘線と、北角駅と鰂魚涌駅では港島線と接続しています。運行されている車両は、觀塘線や荃灣線などと同じ英メトロキャメル社製の「M-Train」と、GEC アルストム社製の増備車(仕様は「M-Train」と同じ)、韓国ロテム社とわが国の三菱重工との合作車「K-Train」が導入されましたが、信号関連装置で問題が発生したため「K-Train」の全車両が觀塘線に転属されました。

迪士尼線は東涌線欣澳駅と迪士尼駅を結ぶ全長3.5kmの単線の路線で、香港ディズニーランドの開園に合わせて建設され、2005年8月に開通しました。迪士尼線では香港地下鉄初の無人運転が行われ、4～10分間隔で列車が運行されています。運行されている車両は將軍澳線で増備車として使用されて

写真2-2-2 地下鉄東涌線の車両



いた GEC アルストム社1995年製「M-Train」の外観・内装ともに大改造が行われたもので、迪士尼線専用仕様の車両として運転されています。迪士尼線専用仕様としての大改造の特徴には、前面はオリジナルなデザインにされ、乗降扉は5か所から3か所に減らされ、側面の窓枠がミッキーマウスの顔の形をし、つり革もミッキーマウスの顔がかたち取られていることをあげることができます。このような車両は、わが国では2001年のディズニーシー開園とともに開業したディズニーリゾートラインで運行され、ディズニーリゾートラインはモノレールで、迪士尼線の2線軌条とは違いますが、窓枠やつり革はまったく同じで、座席の形状もそっくりです。

写真2-2-3 地下鉄迪士尼線の車両



(3) IC カード「オクトパス」

1997年9月に「オクトパス」(八达通)と呼ばれる IC 式プリペイドカードが世界に先駆けて導入され、香港鐵路有限公司が運営する東鐵線や西鐵線、それに地下鉄のほか、ピークトラムや公共バス、輕鐵線、フェリーなどタクシーを除くほとんどの交通機関で使用することができます。また、市中のコンビニエンスストアやファーストフード店、コーヒーショップ、自動販売機、公衆電話、駐車場(パーキングメーター)などで電子マネーとしても使用することができます。さらに、2006年12月からはマカオと深圳の一部の店舗でも利用できるようになりました。そのため、オクトパスは「香港中にあるコンビニ

やスーパーの支払いにも使える電子マネーでもあり、乗車券の域を超えて香港生活には欠かせない便利なカードになりました。関東の Suica(スイカ)にも似ていますが、香港での便利さと存在感は圧倒的です」(香港巴士鐵路旅遊協會)といわれています。

この「オクトパス」はわが国のソニーが開発した非接触型 IC カード規格の FeliCa 方式を採用したもので、FeliCa とは非接触型 IC カードのための通信技術をいい、香港で採用された後には2001年11月にわが国の IC カード乗車券「Suica」や2004年4月にはシンガポールの「EZ-link」で採用されています。また、FeliCa チップは IC カードの IC チップとして使用されるほか、携帯電話や腕時計などにも搭載することができ、香港では時々数量限定で腕時計式オクトパスが販売されたり、「IC カード乗車券付携帯電話」に早変わりする携帯電話の着せ替え用カバーに IC チップが内蔵されたものなどが販売されることがあるといわれています。韓国ソウルでは、IC チップ式プリペイドカード「T-money」とともに腕時計型やストラップ型の「T-money」がコンビニなどで販売されています。

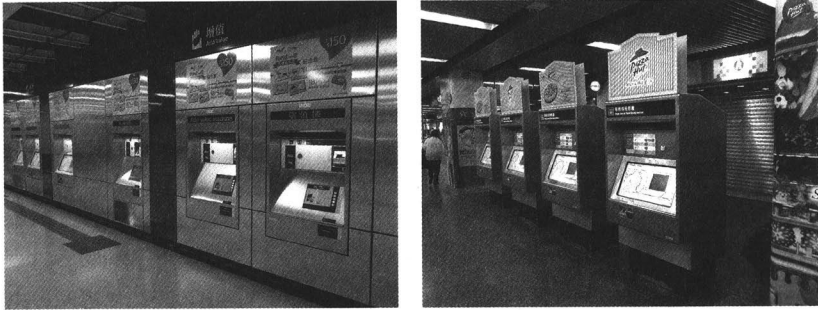
「オクトパス」が利用可能な交通機関を利用した場合、普通運賃に対し同一区間利用時の引落額が「オクトパス」では数%~20%程度低く設定されているばかりか、たとえば軽鐵線から西鐵線に乗り換える場合に「オクトパス」を使用すれば軽鐵分の運賃が無料になったり、地下鉄や軽鐵線と同社運営の公共バスを乗り継ぐ場合にはバス運賃が割引されたり、同社運営の公共バスを乗り継ぐ場合には安い方のバス代が無料になります。また、香港市内の各地に設置された「地鐵優惠站處理器」に「オクトパス」をタッチして、指定の駅から乗車すると同日中に1回2香港ドルが割引になるという

写真2-3-1 オクトパス



「事前割引」も行われ、1999年までは月曜日～金曜日の午前8時以前と9時～9時30分の間に都心部に向かう場合には3割引となる「弾性時間割引」も行われていました。

写真2-3-2 増値機(左)と切符販売機(右)



Ⅲ 特急列車と特殊軌道

(1) 機場快線と空港特急バス

香港国際空港は、1925年に開港した啓徳空港に代わるものとして、また「英国の置き土産」として1992年に建設が決定され、6年の歳月と200億ドルの巨費を費やし、香港返還後の1998年7月に開港しました。啓徳空港は九龍にあり、市街地に近い空港でしたが、新空港の香港国際空港は大嶼山に建設されたため、市街地へのアプローチが重要な課題となりました。

そのため、建設されたのが機場快線(Airport Express)で、それは香港駅～九龍駅～機場(香港国際空港)駅～博覧館駅間を結ぶ全長35.3kmの路線で、香港駅～機場駅間は1998年7月に香港国際空港と同時に開業し、機場駅～博覧館駅間は2005年12月に開通しました。

機場快線で運行されている車両は独アドランツ社とスペインのCAF社の合作車「AEL A-Train」で、当初には7両編成で運転されていましたが、

現在は8両編成で、12分間隔で運転され、最高時速は135kmで香港駅～機場駅間を24分で結んでいます。なお、香港寄り先頭車両は荷物専用車両で、また機場快線利用者を対象に香港駅と九龍駅では航空機への搭乗手続きができる「インタウン・チェックイン」と呼ばれるサービスが行われ、ここで預けられた航空旅客の荷物が荷物専用車両に積み込まれて空港まで運ばれ、航空機に搭載されます。

また、列車のシートには集団離反式クロスシートが採用され、当初には座席の背面に個人用液晶ディスプレイが設置され、航空機の発着情報や空港の情報、香港市街地情報など複数のチャンネルが用意されていましたが、2006年頃に撤去されました。その代わりに、デッキ付近に大型のディスプレイが設置され、次駅案内などが動画で行われています。

他方、機場快線の香港駅と九龍駅からは機場快線利用者のために近隣の主要なホテルまで無料のシャトルバス「空港特急バス」(機場快線穿梭巴士)が運行されています。九龍駅からは5系統、香港駅からは2系統があり、いずれも6時20分頃から23時10分まで12～24分間隔で運転されています。

なお、香港国際空港と市街地を結ぶ公共バスはエアポートバス(空港バス)と呼ばれ、空港から市街地まで乗り換えなしで行くことができ、料金は鉄道よりも安いのですが、香港では道路渋滞が激しいこともあり、速度の点では鉄道には敵いません。エアポートバスには、停車するバス停の数が少ないA系統と、空港の諸施設を周回し多くのバス停に停車するE系統の2つがあり、E系統は「空港発の路線バス」といわれ、A系統のみがエアポートバスと呼ばれることもあります。大手バス会社のシティバスが機場路線で運行しているA系統のエアポートバスの車体には「Cityflyer 城巴機場快綫」と表記

写真3-1-1 機場快線の車両



され、ボディは黄色と赤色のツートンカラーで統一されています。また、東涌線終点の東涌駅からも多くのエアポートバスが発着し、E系統のエアポートバスを運行している龍運バスの車体には「Airbus 通天巴士」と表記され、ボディは白色とオレンジ色のツートンカラーで統一されています。なお、これらのエアポートバスでは2階建てバスが使用されています。

また、香港国際空港から主要ホテル直通のエアポートホテルリンク (Airport Hotelink) と呼ばれるシャトルバスもあります。運行ホテルの数は香港島方面が約30軒、九龍方面が約40軒で、料金は機場快線やエアポートバスよりも割高ですが、多くの観光客に利用されています。それは、エアポートホテルリンクでは空港からホテルまで直行できることと、1回の送迎では4軒のホテルしか回らず(多くのホテルを回ると時間がかかる)、車両の座席は「ゆったりスペースでビジネスクラス対応」(2+1席)だからといわれています。

(2) 軽鐵と2階建てトラム

軽鐵 (Light Rail) は、新界地区北部一帯に点在するベッドタウンを結ぶ路面電車で、1988年9月に開通し、かつての九廣西鐵の開業が2003年12月ですから、それより15年早く開業しました。以来7回にわたって路線延長が行われ、現在に至っています。路線には8つの普通路線と4つの区間運行路線 (P表示) があり、総路線長は36.2kmで、路線ごとに色が定められています。なお、軽鐵は香港では「近代型路面電車の鉄道」と呼ばれることもあります。

運行されている車両は、オーストラリアのコメン社製 (1次車、1988年の開業時導入)、わが国の川崎重工業製 (2次車、1992~93年導入)、オーストラリアのゴニナン社製 (3次車、1997~98年導入) ですが、車両の先頭部分が少し尖っているところなど、その外観は英国の路面電車に似ています。それ

写真3-1-2 空港特急バス



もそのはず、オーストラリア製の車両ですから、英国の路面電車に似ていて当然といえます。車両はほとんど1両編成で運転されていますが、最大2両編成で運転されることもあり、後部に連結される車両には運転台のない連結専用車両が使用されています。また、路線の終端は必ずループ線になっているため運転台は片側にしかなく、乗降扉も進行方向左側にのみ設置されているという、日本人からすれば「ちょっと変わった電車」です。さらに、いずれの車両も車長が19.4mあり、わが国の路面電車の車長はだいたい13m位ですから、わが国の路面電車より大きく、わが国の地下鉄や通勤電車なみの大きさといえます。そのため、軽鐵は「近代型路面電車的鉄道」と呼ばれているのでしょ

う。軽鐵の最大の特徴は、信用乗車方式が採用されていることで、そのためホームで購入する乗車券は基本的には回収されません。しかし、しばしば抜き打ちの検札が行われ、不正乗車が発覚すると、その罰金額は通常運賃の50倍といわれています。わが国では、信用乗車方式は不正乗車の温床となるとの懸念から採用されていませんが、2006年7月から富山ライトレールはパスカ定期券とパスカ所持者に限定してラッシュ時間帯にのみ採用し、広島電鉄は2011年度のICカードシステムの整備完了に合わせて完全な信用乗車方式を開始するといわれています。ヨーロッパでは信用乗車方式が採用され、中国では不正乗車が後を絶たないと伝えられていることから、軽鐵の信用乗車方

写真3-2-1 軽鐵の車両



式は「紳士の国」英国から持ち込まれたものと考えられます。

他方、香港島北部には筲箕灣と堅尼地城を東西に結ぶ2階建ての路面電車があり、1904年7月に開通したこの2階建ての路面電車はトラム (Tram) と呼ばれています。運営は香港電車有限公司で、全列車が2階建てというのは世界で唯一といわれています。路線には筲箕灣と堅尼地城を結ぶ本線 (13km) と、競馬場のある跑馬地に回る跑馬地支線 (3km)、北角の街市 (市場) の中を通り抜ける北角支線 (150m) の2つの支線があります。そして、路線の終端部は軽鐵と同じようにループ線になっているため、車両は原則として片側の運転台のみを使用し、乗降扉は両側にありますが、使用されるのは進行方向左側の片側のみで、反対側は予備とされています。このトラムの経験を生かして、軽鐵では運転台は片側のみ、乗降扉も進行方向左側にのみ設置されるようになったと考えられます。なお、トラムの軌間は1,067mmで、わが国の JR 在来線や関東地方の私鉄、地下鉄と同じですが、軽鐵は1,435mmの標準軌が採用され、東鐵線、西鐵線、馬鞍山線も同じ標準軌で、わが国での新幹線や関西での私鉄と同じです。香港の地下鉄線の軌間は1,432mmで、これも標準軌に含まれます。

トラムの営業用車両には4種類の2階建て車両があり、もっとも古いものは120号車の「戦後型電車」と呼ばれるもので、1949年から運行され、木製の窓枠、藤の椅子、車内灯は白熱電球で、現在では1両だけが残っています。

写真3-2-2 2階建て路面電車



もっとも標準的な車両は「翻新電車」と呼ばれ、大半の車両がこのタイプで、1980～1990年代に「戦後型電車」の車両更新に際して導入されたものです。3番目は「千禧新電車」（ミレニアム型）と呼ばれるもので、2000年以降に製造されたアルミ車体の新型車ですが、冷房はありません。4番目は貸切専用の28号車と128号車で、2階の一部の屋根がないタイプです。

(3) ピークトラムと昂平360スカイレール

香港の軌道系交通機関には1888年5月に香港最初の公共交通機関として開業したピークトラム(Peak Tram)と呼ばれているケーブルカーがあり、山頂纜車有限公司によって運営されています。ピークトラムは標高差が368mある中環の花園道總站と山頂總站を結び、全長は1,365mで、最大勾配は27度、最小勾配は4度と勾配に大きな差があります。そのため、わが国のケーブルカーでは車両は平行四辺形の形をし、床面は階段状になっていますが、ピークトラムの車両は普通の鉄道車両と同じ長方形状で床面はフラット、軌間は1,524mmの広軌と呼ばれるもので、ロシアやフィンランドで採用されているものです。この点で、わが国の一般的なケーブルカーと大きな違いがあり、また現在のピークトラムには架線がなく、両終端駅に停車中に充電する方式が採用され、この点でもわが国のケーブルカーと異なっています。

開業当時のピークトラムの車両は木製で、動力には石炭を燃料とする蒸気ボイラーが使用されていましたが、現在運行されている第五世代の車両は1989年に開業100周年事業として導入されたスイスのボンロール社製の車両で、車体はアルミ、2両固定編成、座席(2+3列)はすべて上方向を向き、コンピュータによって運転制御が行われ、花園道總站と山頂總站間を8分で結んでいます。ケーブルカーには交走式と循環型がありますが、ピークトラムは交走式で、交走式とは1本のワイヤーの両端に車両が取り付けられ、一方を引き上げると他方が下がるという「つるべ方式」のものをいいます。そして、ピークトラムは単線交走式ですから、中間地点で車両がすれ違うところだけが複線になっています。

一般的なケーブルカーと比較して、ピークトラムの特徴的なところは上述のように車両の形状にあります。そのほかにも中間地点より山頂方面の少しの区間では中央のレールを共有する三線軌道になっていることと、花園道總站と山頂總站の間にある4つの駅の位置が中間のすれ違い地点を軸に線対称となっていないため、片方の列車が途中駅に停車すると、もう一方の列車は駅のないところで停車することです。なお、車両は長方形で床面はフラットですが、途中駅の梅道駅は急勾配のところに設置されているため、プラットフォームは階段状になっています。

他方、大嶼山には2006年9月に開通した「昂平360スカイレール」(東涌纜車)と呼ばれる自動循環式のロープウェイ(香港ではケーブルカーと呼ばれています)があり、その全長は5.7kmで「アジア最長」といわれ、東涌線東涌駅から世界最大の野外大仏「天壇大仏」のある昂坪(標高460m)までを約25分で結んでいます。途中、ロープウェイの方向転換を行うためのアングルステーションが機場島と彌勒山の2か所にあり、ロープウェイのシステム設計はイタリアのライトナー社が担当しました。

名称に「昂平360」とあるのは、海を渡り、大嶼山の美しい景観を360度楽しむことができるからで、そのため「昂平360は香港最新の交通機関&アトラクション」ともいわれています。また「スカイレール」とあるのは、これは地下鐵路公司(当時)がBOT方式で建設し、運行をオーストラリアのSkyrail-ITM社が担当していたからです。なお、Skyrail-ITM社は2007年6月のゴンドラ落下事故のために運行契約を解除され、現在は香港鐵路有限公司の子会社「昂平360有限公司」が運営を担当しています。そして、「昂平360スカイレール」に象徴的にみられるように、返還後の香港の交通機関には諸外国の技術やノウハウなどの「寄せ集め」的なところがみられますが、それ

写真3-3-1 ピークトラム



は香港が長期間にわたって英国の統治下にあったため、香港の人々にはアイデンティティ(自国)への帰属意識が低いからといえます。同時に、それは中国のように「文化のない文化」への途を暗示しているのかもしれませんが。

なお、香港国際空港には APM (Automated People Mover) と呼ばれる軌道系交通機関もあり、わが国では新交通システムと呼ばれているものです。1つは、香港国際空港の第1ターミナル内の西大堂駅と東大堂駅を結ぶ750mの複線路線(三菱重工施工)で、もう1つは第2ターミナル駅と東大堂駅を結ぶ430mの単線路線(IHI 施工)です。いずれも地下区間で、ゴムタイヤ駆動、側方案内方式が採用され、無人運転が行われています。運行されている車両は、1次車が青とグレーに塗装された三菱重工製のアルミ車体、2両固定編成で、1編成または2編成併結で運転されています。2次車は白と水色に塗装された新潟トランス製のステンレス車体の4両固定編成です。なお、空港内で新交通システムが運用されている空港には台湾桃園国際空港やシンガポール・チャンギ国際空港などがあり、わが国では成田国際空港や関西国際空港にあります。

おわりに

以上、本稿では急速に成長しつつある香港の軌道系交通機関の現状をわが

写真3-3-2 昂平360スカイレール



写真3-3-3 APM



国の軌道系交通機関と比較しつつ概観するとともに、その特質について若干の検討を試みましたが、最後に以下の点を指摘しておきたいと思います。

東鐵線や地下鉄の觀塘線と荃灣線、港島線の3線は香港が中国に返還される前に建設された路線で、九龍から東に延びる觀塘線と、香港島と九龍半島を海底トンネルで結び、西へ延びる荃灣線、香港島北部を東西に延び荃灣線に接続する港島線によって、北に延びる東鐵線とともに香港の基本的な鉄道交通網ができあがったといえます。そして、その後の東涌線や機場快線、將軍澳線、それに西鐵線の建設を樹木に例えるならば、香港島のピークトラムと2階建て路面電車(トラム)、港島線を「根」とし、東鐵線を「幹」として、次第に九龍地区や新界地区、大嶼山に「枝」を伸ばすように路線が延びていったといえます。これは、地下鉄の全体的な建設基本計画が優れていたからといえます。

他方、東鐵線と香港返還前に建設された觀塘線や荃灣線、港島線では英国製の車両が運行されていたこともあり、香港の軌道系交通機関の多くは英国風で、ハード・ソフトの両面において英国の軌道交通文化が垣間見られます。そのような中で、中国的といえる路線はわが国のディズニールゾートラインを模倣したような迪士尼線で、香港の中国への返還後に建設された迪士尼線には中国の「コピー文化」の一端をみることができます。

最後に、香港鐵路有限公司が設立されたことによって、ピークトラムと2階建て路面電車(トラム)以外の軌道系交通機関のすべてが香港鐵路有限公司によって保有されることになり、乗り換えや乗り継ぎにおいて利便性が向上しつつあることは事実です。しかし、香港の中国への返還後に行われた香港鐵路有限公司による1社独占体制の形成によって自由主義経済が誇る競争が排除されたことも事実です。香港では、返還後50年間は自治権の付与や中国本土と異なる行政・法・経済制度の維持が認められていますが、香港鐵路有限公司の設立は香港の交通を50年後には共産党独裁体制の下に置くための布石であると考えることができます。