

(メッセ海外通信 2011年1→3月号掲載記事)

## ～急速な交通インフラ整備の進む青島～

下関市総合政策部国際課  
(青島市派遣職員)  
澤淵 史恵

青島では、2008年の北京オリンピックを境として、様々なインフラ整備が行なわれています。とりわけ交通インフラについては、オリンピック後もその整備が加速しており、今後の青島経済の発展が期待されているところです。

さて青島市は、膠州湾を隔てて東側に市中心部が、西側に国家経済技術開発区が広がっています。この間は直線距離でわずか10kmほどなのですが、現在は全長66kmの膠州湾高速道路を使つての迂回、またはフェリーでの横断という移動手段があり、両者共に1時間以上を要しています。これが今年の春には、膠州湾の海上・海底に「青島海湾大橋」と「膠州湾海底トンネル」が完成することで、移動時間は現行の半分以下に短縮されることとなります。

これらは、共に1993年に構想が打ち出され、2006年に着工となりました。まず、昨年4月末には海底トンネルが貫通し、今年の開通へ向けて着々と整備が進んでいるところです。完成後は、全長7.8km、このうち海底部分は3.95km、最深部80mとなり、トンネル内は片道3車線、上下分離構造となります。これは福建省の「アモイ翔安海底トンネル(全長8.695km、最深部70m)」に続く、中国で2番目のトンネルとなります。

また、昨年12月末には、「青島海湾大橋」が繋がり、これも今年の開通へ向けて着々と準備が進んでいます。完成後は、全長41.58km、幅35m、上下6車線となり、山東省青島市から甘粛省蘭州市を結ぶ高速道路の基点となります。これは、中国北方部の寒冷水域における初の大型橋梁プロジェクトとして位置づけられています。

更には、青島では2009年に地下鉄の第1期工事が着工となりました。2014年の一部開通に向けて市内のあちらこちらで工事が進んでおり、将来的には、2050年までに総延長231.5kmにも及ぶ8本の地下鉄路線網が整備されることとなっています。完成後は、青島における地下鉄旅客輸送能力は1時間あたり4万人、バスの5倍と試算されています。ますます活発化する青島の経済発展と比例して、市中心部では交通渋滞が大変深刻なものとなっており、これがどの程度解消されるのか大変注目されます。

このように、青島では急速に交通インフラの整備が進んでいます。それにしても、海上大橋の建設と海底トンネルの建設を同時に行なってしまうという、中国の経済力には驚くばかりです。完成すれば、物流におけるリードタイムの短縮化が可能となり、青島の経済発展を更に後押しするものとなるでしょう。また、地下鉄は、現地に住む人々の重要な交通手段であると同時に、外地から来る人々にとっても、行き先が明確で時間の読み易い重要な交通手段となります。地下鉄の開業は大都市であることの象徴とも言われますが、今後青島はどのように経済発展を遂げていくのか、大変楽しみです。



青島海灣大橋建設の様子



青島地下鉄工事の様子