

## 姿を現す「上海虹橋総合交通ターミナル」

岡山県上海事務所 池田 稔

(日中経済貿易センター上海事務所 所長)

### 浦東空港に比べ利便性に優れる虹橋空港

現在、世界各地から上海への航空便は、主に上海浦東国際空港に発着しています。1999年10月に開港した浦東空港は、第2ターミナルが2008年3月にオープンし、発着便枠が大幅に増え、上海万博の空の玄関としての機能をパワーアップさせましたが、上海市中心街からは50km以上離れています。まもなく地下鉄2号線が開通しますが、現時点での空港への公共交通アクセスはリニアモーターカーとシャトルバス、タクシーに限られています。政府の肝いりで建設されたリニアモーターカーも市街地までは届いておらず、地下鉄との乗換えが必要となるため、空港利用者の足としては不十分です。

一方、上海虹橋国際空港は、長らく国内線



現在の虹橋空港のターミナルビル

と国際線双方の空の玄関でしたが、拡張が困難なため、1999年に国際空港の主役を浦東空港に譲り、国内線専用空港になったものの、その地理的優位性は浦東空港をはるかに上

回っています。市内中心街、虹橋地区など日系企業の集まるビジネス街、または蘇州、無錫などの周辺都市からのアクセスも浦東空港に比べるとはるかに便利です。浦東空港へのアクセスの不便さもあってか、2007年秋からは虹橋空港と羽田空港間及びソウル・金浦空港間に国際定期チャーター便が就航し、東京周辺からの出張者の好評を得ています。現在のところ、虹橋空港も浦東空港と同じく、アクセスをバスとタクシーに頼っており十分とはいえませんが、来年の上海万博を前に市内で様々な交通インフラ建設が進められる中、この虹橋空港を中心にして、建国以来最大規模となる総合交通ターミナルプロジェクトが着々と進められています。

### 完成間近の巨大交通インフラ

上海市では、上海万博に照準を合わせ、2005年にこの「上海虹橋総合交通ターミナル」プロジェクトを立ち上げ、空港アクセスのみならず、航空機及び各種陸上交通機関の集中的な乗り換えを可能にし、国際都市としての機能を向上させることを目指しています。2006年に着手されたこのプロジェクトでは、まず、拡大する航空需要を解決するため、現在の虹橋空港の滑走路西側に新たに3,300mの滑走路と36万㎡の西ターミナルを建設し、今年3月には供用を開始する予定です。現有の滑走路やターミナルとあわせると年間乗客数3,000万人

(関西空港の2008年利用者数は約1,600万人)、貨物取扱量100万トンの能力を備えることになります。

鉄道では、虹橋駅が新たに建設され、現在上海市内にある上海駅と上海南駅を補完し、建設中の北京－上海高速鉄道（いわゆる新幹線）、上海－杭州－寧波鉄道、上海－南京や上海－杭州を結ぶ都市間高速鉄道をはじめ各地を結ぶ列車のターミナル駅となり、その年間乗降客数は現在の上海駅と上海南駅を超え、6,000万人規模（岡山駅の平成20年度乗降客数は約4,300万人）になる見込みです。

また、中国国内では重要な交通手段である長距離高速バスのターミナルが空港ターミナルと虹橋駅の間に設けられ、市内の渋滞を避けて発着できるようになることで、一日の発着能力は800本以上、年間利用者数は500万人が見込まれています。

ターミナルへのアクセスとしては、地下鉄の虹橋東駅と虹橋西駅が空港、駅、バスターミナルを挟むように建設され、2号線が直接市内を東西に貫き浦東空港と結ばれるほか、合わせて5本の地下鉄がここから市内を縦横に走り、市内路線バスの東西ターミナルには30路線以上が集中する予定です。



上海虹橋総合交通ターミナル完成予想図  
(出典：中国建設科技網)

現在、これらは万博前の供用を目指し急ピッチで工事が進められており、完成後は合わ

せて一日48万人がこの「スーパー総合交通ターミナル」を利用することになります。万博を契機としたこの巨大インフラ整備が完成した暁には、上海の空と陸の交通の地図が一気に塗り換えられることになるでしょう。

(2009年12月)