

# 春夏秋冬 台湾徒然

第37回

## 「空陸」交通戦争

柳本通彦

那覇空港での中華航空の爆発事故が意外なところに波紋を広げている。台湾内での飛行機利用客の減少を加速させたのである。その背景には、台北と高雄を結ぶ台湾高速鉄道が、開業以来ほぼ1年、順調に営業成績をのびしている事実がある。

台湾高速鉄道は、採用車両が途中で変わったり、開通が予定よりも1年以上遅れたり、幾多のトラブルを乗り越えてのスタートだったが、今のところなんとか無事故で運行している。これを台湾の底力というのであろうか。

システムの一部に欧州の規格が取り入れられているものの、とにかく、軌道走っているのがJR製のボデーであることから、「台湾新幹線」と呼ぶメディアもあるが、とりあえず、ここでは「台湾高铁(高铁)」にしておこう。

きくところ、コントロールセンターには日本人、運転席にはフランス人が陣取り、車掌は台湾人であるという。つつさのとき、いったい何語が飛び出してくるのであろうか。いかにも台湾らしいチャンネルぶりだ。

当初1日20往復程度で恐る恐る開業したものの、しだいに本数も増えて、現在1日40往復程度に達し、ようやく大動脈の体裁を整えつつある。通常、12両編成。満席の場合、一つの列車でおよそ1000人、1日で最大のべ8万人が利用できる勘定である。

東京23区・横浜・名古屋・京都・大阪各都市の人口を併せると約1800万人、台北・台中・台南・高雄各都市の人口を併せると約600万人。東海道新幹線が1日におよそ40万人を運んでいることを考えると、高



オレンジがシンボルカラー。高雄左営駅にて

鉄は現在、日本の稼働状況の半分近いキャパシティをもっているといえる。

高铁の軌道全長は345キロメートル。新竹・台中といった中核都市を経由するものの、近距離にはマイカーや高速バスを利用する人たちが多く、注目すべきは、やはり台北・高雄二大都市間の移動手段の動向である。

従来、両都市を行き来するビジネスマンや所用で日帰りする市民、そして外国人観光客の多くが空路を利用してきた。高速バスなら5、6時間かかるどころ、飛行機だと、わずか50分で到達できるのが魅力だった。

そこへ新しい鉄道が登場した。高铁なら最速96分で両都市を結ぶ。チケットインの時間や市中心部までの距離

を考えると、時間差はほとんどなくなつたといつてよい。しかも高铁の1490元に対して空路の正規料金は2000元前後。高铁への安心感が高まるに連れ、客は陸路に流れ始めた。

「空路」4社は、どのチケットでも他社すべてに乗り換え可能という非常措置をとったりしたが、客足は戻らず、さらに、那覇での火災事故が拍車をかけて、搭乗率は5割を切ったという。

そして、今秋ついに、台北・高雄間のインターネット購入料金を1350元と大幅値下げに踏み切るに至つた。

「高铁」料金より下げたのである。高铁は毎月、増発を続け、9月現在、ほぼ半時間に1本の割合で運行している。文字通り出張者の主要な「足」となっている。チケットもまもなくネットで購入できるようになるという。

この「空陸交通戦争」の行方やいかに、と言いたところだが、今度は「リア」が欲しいという声をきくところ

やなぎもと・みちひこ

京都市生まれ。99年度「潮賞」ノンフィクション部門優秀賞受賞。著書に「台湾先住民・山の女たちの聖戦」(現代書館)「台湾革命」(集英社新書)「明治の冒険科学者たち」(新潮新書)など。最新刊に「ノンフィクションの現場を歩く 台湾原住民族と日本」(かわさき市民アカデミー出版部)