

## 日々発展する国境都市、丹東

ERINA調査研究部研究主任 三村光弘

### 改築された丹東駅

2009年6月12日～13日、中国・遼寧省の国境都市、丹東を訪れた。省都の瀋陽から列車で南下すること約3時間半、列車は中国と北朝鮮の国境都市、丹東に到着した。瀋陽～丹東間の距離は約280キロ、表定速度は時速80キロとなる。瀋陽と丹東を結ぶため瀋丹線と名付けられたこの路線は、日露戦争中に日本軍が建設した軽便鉄道であった。1911年には標準軌に改軌され南満州鉄道の支線となり、植民地朝鮮と旧満州国を結ぶ幹線となった。中華人民共和国の成立後は、重要度が低下しローカル線となった。

丹東駅は2008年末に改築が完成し、近代的な高床式のホーム（列車とホームの段差がないので、ステップを使わずに乗り降りができる）を持つ駅に生まれ変わった。写真1のように地下道も新しく拡幅され、高速鉄道の車両の絵がわれわれを出迎えてくれた（女性の絵の一部に穴が空けられ、通路として使われているのはご愛敬）。出口も写真2のように広くなり、さながら高速鉄道が乗り入れている駅のようなのだ。

### 瀋陽～丹東、大連～丹東に高速鉄道計画

実際に瀋陽～丹東間には旅客専用線を建設する計画が進んでいる。この計画は、瀋陽近くの大連～ハルビン間高速鉄道（現在、建設中）の分岐点から丹東に至る約207キロの旅客専用線（複線電化、列車の最高速度時速200キロ以上、最小曲線半径5,500メートル、最大勾配20‰）を建設するものだ。中国での報道を総合すると、瀋陽～丹東間高速鉄道は現在中央政府への認可申請待ちで、申請をおこなって許可が下りれば今年の末頃工事が開始され、約4年間で開

写真1 新しくなった丹東駅地下道



通にこぎ着け、設計速度は時速350キロで、北京～天津の高速鉄道で使われているのと同じCRH 3型車両での運転が想定されているとのこと、所要時間は1時間程度とのことだ。また、丹東～大連間の鉄道（複線電化、設計最高速度時速250キロ、貨客線）はすでに国家発展改革委員会への申請が行われており、許可が下りれば年末までに工事を開始でき、工期は3年半程度とのこと（[http://news.lnd.com.cn/htm/2009-01/14/content\\_496334.htm](http://news.lnd.com.cn/htm/2009-01/14/content_496334.htm), <http://www.ddgdb.com/kanbao/show.asp?wzid=693>, <http://www.fy0415.com/xspace/html/87/t-108587.html> 2009年7月14日アクセス）。都市人口が約75万人しかない丹東市に2本もの高速鉄道が建設されるのは意外な感じもする（中国では都市人口が300～500万人程度ないと大都市とは言わない）が、丹東が国境都市であり、将来的には北朝鮮だけではなく韓国に向かっての玄関口になることを考えると、過剰投資と断ずることはできないのではないかと思う。その意味で瀋丹線は再び中国大陸と朝鮮半島を結ぶ大動脈となろうとしている、と言ってよいだろう。

### 貿易と観光の街

駅を出て、駅前からタクシーでホテルへと向かう。ホテルは中朝国境を流れる鴨緑江沿いにある中聯大酒店に泊まった。このホテルは鴨緑江が見える部屋と丹東駅を向いた部屋とで宿泊料が4割近く違う。丹東という街にとって、国境の川、鴨緑江が貴重な観光資源となっていることを示す一例だ。

写真3のように、鴨緑江沿いの道には土産物屋やレストランが並んでいる。鴨緑江には中朝双方の遊覧船が行き交

写真2 広がった出口



写真3 鴨緑江沿いのお土産屋さん



写真4 北朝鮮に輸出されるトラック



写真5 遼寧省の「五点一線」計画の図



写真6 丹東の臨港産業園区計画



い（北朝鮮の遊覧船を見たのは今回が初めてだった）、多くの観光客が河と対岸の北朝鮮、新義州の街を見ていた。鴨緑江は観光資源であるとともに、中朝を結ぶ交通路でもある。写真4のように中朝を結ぶ中朝友誼橋は鉄道と道路の併用橋となっており、週4回の国際旅客列車のほか、国際貨物列車が運行されている。この日は中国から第一汽車の製造したCA-141型5トントラックが40台以上列をなして対岸の新義州へと自走輸出されていった。丹東の貿易関係者の話によると、北朝鮮が5月25日に第2回目の核実験を行った後も、丹東から積み出される貨物の流れには大きな変化はないようだ。これは丹東から送られる貨物の多くが生活必需品や一般機械類で、特別に制限を要する品目ではないためだという。

#### 遼寧省の開発戦略「五点一線」と丹東の立ち位置

「五点一線」とは、2006年2月に遼寧省が打ち出した開発戦略で、正式には「遼寧沿海経済帯発展計画」と呼ばれている。写真5のように「五点」とは、黄海と渤海に面した5カ所の発展センターを作ることであり、「一線」とは

その海岸線を貫く道路を意味する。丹東には「臨港産業園区」が作られることになっている。

丹東市の担当者の説明と説明資料の記述を総合すると、この臨港産業園区は、丹東の新都市計画とハイテク産業園区、中朝経済貿易協力区、設備製造園区、港湾工業園区の5つに大きくわかれ、この計画に従って、丹東では現在の市街地よりも鴨緑江の下流よりに新都心が建設されようとしている。現在推進されているのは、市政府（市役所）をはじめとした行政機関の移転、丹東市第2中学（中高校）の移転、コンベンションセンターの建設、香港企業による5つ星ホテルやショッピングセンター、マンションの複合施設の建設、韓国企業による保税物流センターの建設、現在路線バス用のバスを主に生産している黄海汽車の乗用車生産施設などである。また、中朝間を結ぶ新しい橋も計画に入っており、中朝間で基本的な協議は終了しているとのことであった。写真7を見る限り、中朝間を結ぶ新しい橋は高速道路規格のそれで、将来的には中朝、中韓を結ぶ大動脈となることが予想されているのか、市内の中心ではなく瀋陽～丹東～大連高速道路との接続を中心としたものと

写真 7 中朝間を結ぶ新しい橋も計画に入っている



なっている。丹東は、国境にあるという位置を生かし、物流と観光（それにコンベンションを追加した形になっているのだろう）を中心とし、それに製造業の誘致を合わせた形の産業振興政策を打ち出しているようだ。

なお、2009年7月1日に開催された中国の国務院常務会議において遼寧省の計画であった「遼寧沿海経済帯発展計画」が中央政府の政策として原則採用された。