

アジアのメガシティ東京：その現状と日本の役割
「中国の大都市（北京）は東京から
何を学べるか」についての私見

日本学術会議主催学術フォーラム

2015年7月11日

丸川知雄（東京大学社会科学研究所）

中国の大都市を悩ませる交通渋滞と大気汚染



北京: 歩道にも駐車



左: 2013年12月、PM2.5の状況を知らせる上海地下鉄内の表示

下: 2013年12月上海で。霧ではなくPM2.5



地方政府は渋滞に手をこまねいていたわけではない

- 上海 1994年より乗用車ナンバープレートの新規発行枚数を月9000~1万枚に制限し、ナンバープレートを競売。
- 北京 2011年から乗用車ナンバープレート発行枚数を年24-15万枚に制限。
- その他多くの都市で同様の規制。

渋滞の原因は自動車が多すぎるのか？

- 北京市の自動車保有台数は559万台（2014年末）1都3県（東京、千葉、埼玉、神奈川）の自動車保有台数は1491万台。日本に比べればまだ人口あたりの保有台数は少ない。ちなみに、北京市は面積1.6万km²、人口2152万人 1都3県は面積1.3万km²、人口3568万人。
- 問題は自動車の持ちすぎよりも下表にみるように自動車の使いすぎにあるようだ。ではなぜ車に乗りたがるのか？ 公共交通機関が少ないからか？

外出する際の交通手段（徒歩を除く）				
		自転車	バス・鉄 道	車・タク シー
北京	1986	63%	28%	5%
北京	2009	20%	37%	41%
東京都市圏	2008	21%	42%	37%
東京都区部	2008	20%	66%	14%

1990年代前半には2路線しかなかった北京の地下鉄は2014年末現在18路線、総延長527km



中国では都市の軌道交通建設ラッシュが続いている

	路線数	2014年末の総延長(km)	2020年の総延長(計画)
上海	14	564	800
北京	18	527	1000
広州	9	261	666
深圳	5	179	400
重慶	6	201	471
天津	4	140	1036
南京	5	181	520
武漢	3	97	170

- ちなみに東京の地下鉄線は13路線304km
- 1都3県の通勤に使われる私鉄線は約35路線880km
- 他にJR線もあるので、北京市と1都3県を比べれば後者のほうが軌道交通が充実していることは疑いない。
- ただ、人口の規模を考えると、北京も上海も軌道交通の拡充はめざましいと言える。

地下鉄の本数よりも大事ななのは駅中心の街づくり

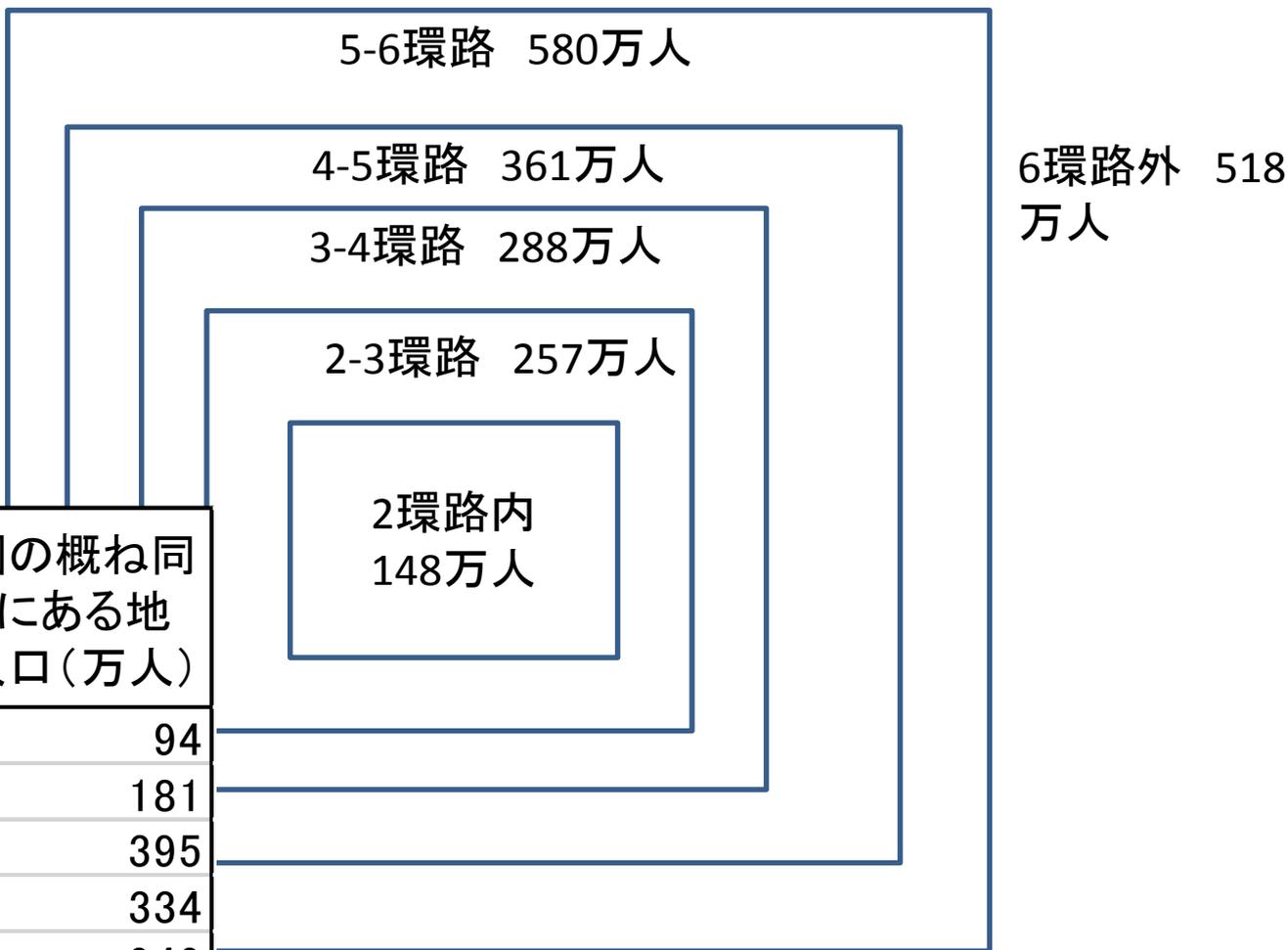
- 東京と北京の大きな差は「駅前商店街」の有無。北京では長距離鉄道の北京駅の周り（かなり汚らしい）駅前商店街が見られ、一般の地下鉄駅の近くにはコンビニさえないことが珍しくない。官庁、百貨店、銀行等、人が多く出入りする施設が最寄りの地下鉄駅から徒歩で20分以上かかることも多い。
- 地下鉄の整備のスピードが速すぎて駅中心の街づくりができていないことが、人々が地下鉄より車に乗りたいがる大きな理由であろう。

渋滞の理由の一つは道路の少なさ：
人口1人あたり道路面積で、北京は東京の3分の1。幹線道路は立派だが、東京のような毛細管的道路がない。（下は同縮尺で比較した北京市西部と東京都杉並区。団地、大学、官庁、軍施設等の構内道路は道路にカウントしない）



東京圏に比べて北京は中心部に人口が集中し、 周辺部には少ないことも渋滞の一因とみられる。

北京市の人口分布
(2014年)



北京の区分	首都圏の概ね同じ距離にある地域の人口(万人)
2環路内	94
2-3環路	181
3-4環路	395
4-5環路	334
5-6環路	949

東京と比較した時の北京の課題

- 北京では三環路(半径8km)の内側(東京でいうと千代田、中央、港、新宿、文京、中野、渋谷、目黒、豊島、荒川、台東)に400万人が住み、商業・ビジネス・文化がこの中に集中。(東京でのこの11区の人口は270万人)
- 首都圏と比較すると、今後5環路(半径15km)と6環路(半径25km)の間に人口を増やす余地が大きい。首都圏で言えば川崎、町田、国分寺、さいたま、所沢、市川、柏、松戸、船橋などがある辺り。
- さらに、6環路の外にも新たな都市の中心があってもよい。首都圏ではこのエリアに横浜、相模原、八王子、立川、千葉などがある。

北京の都市計画には自由度がありすぎる！

- 北京市政府は1990年代後半に渋滞緩和、オリンピック招致などの動機から、道路際の建物を命令一下取り壊し、大規模な道路拡幅を行った。もともと幹線道路の脇には広い自転車専用道もあったが、そこも自動車が利用するようになった。
- その結果、徒歩では青信号の間にわたりきれないほど道路が広くなり、徒歩で行ける領域が寸断された。

北京の教訓

- 上海では渋滞緩和のため、1990年代に首都高のような高架道路を建設。新興産業はもっぱら浦東地区に誘導。従来の街の構造を余り変えずに増大する自動車交通を何とかさばいている。
- 北京では3環路の内側でも徒歩・自転車での買い物が不便になり、コンビニも成り立ちにくく、人々が自動車を利用しがちになっている。道路は広いほどよい、という誤った方針で突き進んだ街作りを逆に戻すのは難しいが、同じ過ちを繰り返そうとしている中国の他の都市の教訓にはなるだろう。