

北京市の交通事情

所長補佐 竹中 和彦（鳥取県派遣）

新年明けましておめでとうございます。

昨年は日中関係の現実を知り、残念に思うとともに、一方で、日本のファッションやアニメに興味をもつ中国の若者や、中国の歴史や言語に関心をもつ日本人が着実に増えていることを感じ、まだ時間はかかるかもしれませんが、近い将来、お互いに理解しあえる良き友人になることができると確信した一年でもありました。

さて、今日は私が普段、通勤で利用している地下鉄を中心に北京市の交通事情についてご紹介します。

現在、北京市では大気汚染が深刻な問題となっていますが、近年は中でも特に微小粒子状物質（PM2.5）への関心が高まっています。自動車の排気ガスもその発生要因の一つとされていますので、交通渋滞を解消することは緊急の課題でもあります。

このため公共交通の利用を推進し、交通渋滞を解消する様々な取組が行われています。

機動車のナンバープレートの末尾番号による交通規制もその一つです。これはナンバープレートの末尾番号により、平日五環路内での機動車の運転を禁止するもの（例えば、月曜日は末尾番号が1と6の機動車が、火曜日は2と7の機動車が、五環路内で運転をすることができないというもの）で、2008年から始まりました。

また、新車登録の総量規制も行われています。自動車を運転するには当然、ナンバープレートの登録が必要ですが、そのためには競争倍率の高い抽選で当たらなければなりません。

同様にタクシーについても総量規制が行われており、北京市は、今後3年間はタクシーの総量を増やさず、66,000台以内に抑える方針を打ち出しています。

さらに、今後は渋滞税の導入を柱とした交通渋滞税徴収管理システムの構築にも力を入れるということです。



《朝は市内中心部に向かう車で混み合う》

【 タクシー 】

市内では、黄色を主とした車体のタクシーを頻繁に目にしますが、時間帯と場所によっては、これがなかなかつかまりません。90年代に私が中国を旅行した際は、風貌から一目で外国人とわかり、タクシーの運転手からよく声をかけられたものですが、現在は街を歩いていて、声をかけられることはほとんどありません。その当時、市民にとってタクシーは贅沢な移動手段だったのですが、市民の収入も増え、現在では手軽な移動手段となっています。タクシーの初乗り運賃が10元（約130円。初乗りから3km以上で燃油附加費2元が追加徴収される）と、他の物価と比べても割高感がないことがこの理由の一つでしょう。

例えば、某ハンバーガーショップのお昼のセットメニュー（ハンバーガー、ポテト、飲み物）は15元～20元程度です。

【 自転車 】

北京では歩道の脇に専用の自転車道が設けられていることも多く、比較的快適に乗ることができるのではないかと思います。ただ、車が非常に多いので安全に十分注意することは言うまでもありません。市内では一般の自転車に加え、電動自転車が普及しています。

しかし歩行者にとっては、後ろから電動自転車が近付いて来ても音が聞こえないので、便利な一方で、危ないとの声も多く聞かれます。



《普及する電動自転車》

【 市内バスと地下鉄 】

バスはその路線等によって運賃は異なりますが、一般には1元です。路線と本数は多く、目的地を通るバスの番号さえ覚えてしまえば、安くて便利な移動手段です。電気バスや、通常の車体2台が連なったような長い車体のもの、さらに、路線によっては2階建てバスも走っています。

しかしバスは確かに便利なのですが、初めて乗車する場合は下車地がわかりにくかったり、時間帯によっては渋滞に巻き込まれるといったおそれもあります。



《バス停で乗車する乗客》

その点、地下鉄は最も確実に気軽に利用できる移動手段です。地下鉄の料金は空港線を除き一律2元です。地下鉄車内では、電光線路図を見れば現在の通過駅がわかり、車内アナウンスも中国語と英語で流れます。

ただ、駅通路の構造上の問題や改札前にエックス線による荷物検査があること等から、通勤時間帯では、地上駅の入口から実際に地下鉄に乗車するまでの移動に時間がかかります。

さて、地下鉄、バス両方の利用にあたっては、大変利用価値の高い「一卡通」というタッチ式のICカードの存在が欠かせません。このカードに事前に入金しておけば小銭が不要になるばかりか、このカードを使用することでバスの運賃は0.4元にまで割引されます。

一方で、地下鉄改札機のセンサー感度が悪く、タッチしても感知しないことが度々あり、改札の前でよく人だかりが生じています。さらに、私が通勤で利用している東直門駅については、毎週金曜日の退勤時間帯に地下鉄の出入口を一方通行とし、人の流れをスムーズにする取り組みを行っているのですが、これがまだあまり知られていなかったりするため

か、逆に人の流れを滞らせる結果を招いています。



《改札前での人だかり》



《金曜日の退勤時間（東直門駅）》

北京市は公共交通の利用を推進するため、今後も地下鉄やバスの整備を拡充するとしています。2012年12月には、地下鉄4路線（6・8・9・10号線の部分区間）が一斉に開通する予定で、開通後の地下鉄総距離はなんと442kmになるということです。特に6号線の開通は、市内を東西に走る1号線と平行に走るため、凄まじいまでの1号線の混雑の緩和が期待されています。

北京市の発表によると、現在公共交通による市民の移動比率は44%に達し、2015年には50%に達する見込みです。

中国では農民の都市部での定住を促す「都市化」の推進を構造改革の柱に掲げているため、都市部の人口増加を許容できる交通インフラの整備は、今後ますます重要になってくることでしょう。