KITAMI
PONPOKO
KAIGI
NEWS

２０１３年２月２１日
喜多見ポンポコ会議

≪ 報道発表 ≫

オリンピック開催地の交通事情から

「東京を北京にしたいんですか？」

喜多見ポンポコ会議では、東京外郭環状道路（外環）という高速道路計画について、必要性から議論するＰＩ外環沿線協議会に江崎が協議員として参加してきました。しかし必要性や効果について多くの疑問が残されたまま議論が打ち切られ、昨年９月に外環の着工式が行われ、まもなく本格的な工事が開始されようとしています。

今、中国の北京で大気汚染が問題になっています。北京といえばオリンピックが行われた都市、招致活動をする東京の参考にもなりそうですから、最近開催された都市はどのような交通事情になっているのか、北京とロンドンについて調べてみました。すると、北京では幾重もの環状高速道路を建設しながら渋滞はなくならず環境は悪化し続け、ロンドンは唯一の環状高速道路（Ｍ２５）の開通で本線および周辺道路の渋滞や環境悪化を招いたため環状道路計画を廃止していることが分かりました。

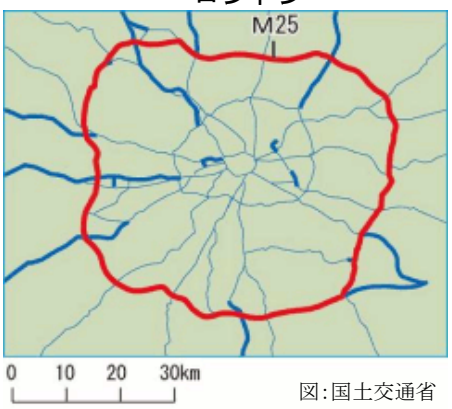
ところが国土交通省・東京都は、北京を理想の都市と考え、外環の１６ｋｍに１兆２８２０億円もの費用を投じようとしています。開通後の維持管理費も年間約５０億円とされています。これから日本全国でインフラの修繕や更新に多額の費用が必要となる中、地獄へ突き進もうとしているようです。

北　京

図：国土交通省　0　10　20　30km

太線は高速道路。現在、環状高速道路が5本あり、さらに外側にもう1本、北京を大回りする道路を計画しています。

ロンドン



図：国土交通省

太線は高速道路、細線は一般道路。国交省は環状道路の整備率について「東京は約40％、ロンドンは100％」だと言っています。

東　京

図：hakusanjin's fotolife

太線は主な環状道路。東京都区部には一般道路で8本、高速道路で都心環状線と中央環状線もあります。

喜多見ポンポコ会議（担当：江崎）
http://ponpoko.jpn.org
2004 年コカ・コーラ環境教育賞受賞、2011 年地域再生大賞優秀賞受賞

北京（2008年夏季開催地）

環状高速道路が５本

北京には現在5本の環状高速道路が開通し、さらに放射状に12の国道と6本の高速道路が建設されました。中国の自動車産業は迅速に成長し、自動車の保有台数は1980年代の24倍、2020年には2億台を超える見通しです。

公共交通への転換を図る

道路整備が着実に進められましたが、自動車保有台数も急増し、特に環状道路の渋滞が深刻化しました。2007年、北京市は自家用車から公共交通へ転換することによって渋滞緩和を図ろうと、公共交通の乗車料金を大幅に引き下げました。ICカードを利用すれば、路線バスは0．4元（約6円）、地下鉄は2元（約30円）均一で乗り継ぎ自由です。地下鉄利用者は50％も増加しました。

大気汚染防止のため自動車使用停止

北京オリンピック開催前、大気汚染を理由にマラソン選手が出場を辞退すると報じられたことがありました。大気汚染の主な原因は自動車排出ガスです。2008年、政府は大気汚染防止のため、公用車の30％を削減し、さらにナンバープレートの末尾の番号によって週1日を使用停止にしました。しかし、規則を逃れるためにナンバープレートの末尾の数字が違う車をもう1台買い足す市民もいるため、かえって車の台数が増えているという批判もありました。

さらに北京を大回りする環状道路を計画

2009年、北京を大回りする全長900kmにおよぶ「北京大外環路」の計画が明らかになりました。北京を大回りしてスムーズに走行することが可能となれば北京地域の通過交通を排除し、交通渋滞解消に大きな役割を果たすと期待されています。

自動車の新規登録台数を削減

その後も経済的に余裕のある市民が増えて自家用車への需要が高まり、北京の大気汚染は悪化する一方です。汚れた空気を吸わないよう自転車に乗るのをやめ、自動車を使う人がますます増えたと言われています。

図：国土交通省

2011年1月、北京市は慢性的な交通渋滞と大気汚染を軽減するため、自動車の新規登録台数削減を開始しました。ナンバープレートの発行にくじ引き制を導入し、新たな登録車両を年間24万台に抑える計画です。前年の新規登録台数の1/3です。しかし、北京市周辺の自治体で車両登録して規制を逃れる動きもあるとか、レンタカー市場が活況となっているようだとの見方もあります。

渋滞緩和のため駐車場料金を値上げ

2011年4月には、深刻化する道路渋滞の緩和や違法駐車の取り締まりを目的に、北京市の非居住区域における屋外駐車場料金を従来料金から最大4～5倍に値上げしました。私的交渉による駐車場料金の値下げや、違法駐車などを犯した違反者には、最大50万元（約750万円）の罰金が課せられます。値上げ後、五環路内における渋滞は、前年比で1日あたり約1時間45分短縮し、交通量が昨年同期比26．9％減少、公共交通機関の1日あたりの利用者数は約3．3％上昇したそうです。

それでも深刻化する大気汚染

しかし今年1月、中国の大気汚染が深刻化し、日本にまで影響が及んでいると報じられました。原因は、自動車排出ガスなどに含まれる微小粒子状物質「PM2．5」。北京市は、公用車の30％を使用停止にしましたが、視界不良などの理由で高速道路は多くの区間で通行禁止になりました。

道路網が充実し、自動車使用を規制しても、渋滞や大気汚染の抜本的な解決にはなっていないようです。

ロンドン（2012年夏季開催地）

街並みの保護を優先

ロンドン市内は、中世に造られた街並みを保護するため建て替えや道路拡幅・新設ができず、道幅が狭く、道路事情が良いとはいえません。しかし、路線バス、地下鉄、路面電車など世界屈指の高密度な交通網を形成しています。

バスが２４時間運行

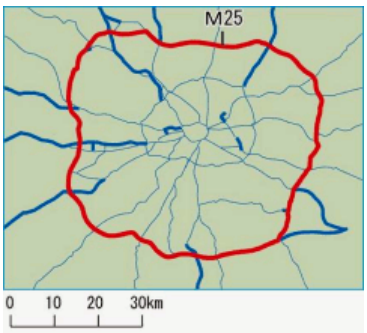
写真：Badudoy
「ニュー・バス・フォー・ロンドン」

赤い２階建てバスが毎日２４時間、深夜も１時間に２～４本運行されています。ブラックキャブと呼ばれるロンドンタクシーも市民の足として親しまれ、後部座席が対面式で最大定員は５名、ノンステップで車椅子も利用できます。終日、バスとタクシーしか走ることができないバスレーンや、朝夕の混雑時のみのバスレーンも整備され、一般車線が渋滞していてもバスやタクシーはスムーズに走ることができます。ロンドンの地下鉄は１８６３年に運行開始された世界初の地下鉄で、老朽化が著しく、遅延・運休が頻発しています。しかし、地下鉄・鉄道・バス共通して、駅や停留所で発車予定時刻がリアルタイムで更新表示されるので、臨機応援に最適なルートを選択することができます。

ロンドンの道路網

このようにロンドン中心部では高密度な公共交通網を形成していますが、郊外では車が一般的です。かつてはロンドン全域を網羅する高速道路計画があり、英国を南北方向に縦貫する高速道路やこれを横断する高速道路が建設されました。しかし１９７０年代の経済不況や環境保護運動により、道路建設は大きく抑制されています。環状高速道路も複数計画されたものの、唯一実現したのはロンドンの中心から２５ｋｍ付近のグリーンベルト内を通るＭ２５でした。

図：国土交通省



誘発交通が発生し、考え方を転換

このＭ２５は１９８６年に完成。しかし、開通後まもなく予測を上回る交通量が発生し、本線の混雑を避けて周辺道路も混雑し、環境悪化をもたらしました。政府の諮問機関は「道路の建設が交通量を増大させている」と報告し、幹線道路網計画の大幅な削減・縮小が行われました。中央政府が地方自治体向けに示す基本方針では、①人や貨物移動のために、より「持続可能な交通」の選択肢を増やすこと、②公共交通、徒歩、自転車による、職場、買物、レジャー施設等に対するアクセシビリティを向上させること、③（特に自動車を使った）移動の必要性を減らすこと、とされました。

渋滞税を導入し、バスの利便性を向上

２００３年、ロンドン中心部の自動車交通量を減らすために渋滞税（Congestion charge）が導入されました。自家用車で１日あたり１０ポンド（約１５００円）。バス、タクシー、たくさんの人が乗車できるミニキャブ、ハイブリットカー、緊急車両、障害者や介護サービス従事者は対象外です。渋滞税の導入翌年、渋滞が３０％減少、二酸化炭素・二酸化窒素・粒子状物質も減少し、その後も安定した結果となっています。渋滞税による利益の７５％はバスの運行改善に使われ、運行地域や運行回数を増やし、利便性を向上しています。市民や企業、商店の評判は良く、特に、物流輸送による時間の信頼性が高まったとされています。

おわりに

昨日、東京都議会本会議において、猪瀬直樹東京都知事は「世界との激しい国際競争に打ち勝つため、都市機能を強化する」とし、東京外郭環状道路の練馬～世田谷間の確実な完成を国に求めると表明しました。

猪瀬氏は、副知事当時の昨年４月１０日、首都高速の再生に関する有識者会議に出席し、「首都高速の交通量（中略）、６割が通過交通なんですね。つまり外環ができれば全く状況が変わってくる」「６割が入ってくるのですから、外環で逃す」と発言しています。「首都高都心環状線を利用する交通の約６割が沿道に用のない通過交通」は、単に東京の道路事情を説明したものですが、外環を整備する理由として用いられることで、外環整備により通過交通６割が外環に転換するかのような誤解を与え、不適切です。このことを昨年、猪瀬氏の秘書にデータを示して説明した結果、主張の誤りを認めました。にも拘らず、データを無視して建設へ邁進しようとしています。

北京とロンドンについて調べてみると、渋滞緩和のため公共交通へ転換を図ろうとする点では似ていますが、道路建設と既存道路活用のどちらを重視するかという点で異なり、東京は北京の考え方に近いようです。ロンドンは景観や財政状況も踏まえデータに基づいて総合的に考える成熟した大人に見えます。東京には環状道路が既にたくさんありますし、大人の都市へと発想を転換する時期ではないでしょうか。

東京都区部に８つある環状道路

１：内堀通り
２：外堀通り
３：外苑東通り、三ツ目通り、言問通り
４：外苑西通り、不忍通り
５：明治通り
６：山手通り
７：環七通り
８：環八通り

図：hakusanjin's fotolife　　１-８：東京都外環担当提供

この他、環状高速道路として都心環状線と中央環状線もあります。

参考資料：

江崎美枝子＋喜多見ポンポコ会議『公共事業と市民参加』学芸出版社 2007.6／WEB 版 PONPOKO REPORT（http://p-report.jpn.org）／建設省道路局「世界の道路行政に関する動向調査 欧米諸都市の環状道路 報告書」1999.3／国土交通省社会資本整備審議会道路分科会第３回国土幹線道路部会 2013.1.28 資料５「諸外国における高速道路料金の状況」／国土交通省関東地方整備局「東アジア都市づくり競争の時代」／地域未来研究所「Regional Futures No.12 Jul.2008」の連載「北京」／Wikipedia「北京市」「ロンドン」／eJAFMATE 編集部 2008.10.7「五輪後の北京、環境汚染対策で規制強化へ」／人民網日本語版 2009.5.21「北京を大回りする環状道路が建設へ　全長 900 キロ」／AFP2011.1.3「自動車登録台数規制、販売店に打撃 北京」／searchina 2011.1.13【米国ブログ】北京でナンバープレートが抽選制に、レンタカーが人気／エキサイトニュース 2011.5.10「駐車場料金の値上げ・罰金・通報効果…105 分の渋滞緩和―北京」／Yahoo ニュース 2013.1.30「北京、大気汚染対策で公用車の３割使用停止　汚染企業 103 社を操業停止に」／土木計画学 2000 冨田安夫「ロンドンの環状道路計画に関する事例研究」／大西さとる「イギリス ロンドンの交通政策」／情報通信総合研究所ニューズレター2011.7.1 岩田祐一「London Report(5)英国の都市交通と ICT」／北の交差点 Vol.24-2009 加賀屋誠一「ロンドンの交通事情と渋滞税」／運輸と経済 2010.1 永瀬雄一「2012 年ロンドン・オリンピックに関わる交通計画について」