

2013年2月 中国・アジア研究会要旨

設備投資研究所

講師：政策研究大学院大学 森地茂特別教授

演題：アジアの交通について

日時：2013年2月26日（火）15：30～17：30

要旨

本報告は、アジアの大都市の特徴及び交通システムの現状を踏まえて、アジアにおける都市交通政策の今後の課題を明らかにするものである。

アジアでは、大都市が急速に増加している。世界の30大都市のうち、アジアの大都市は1950年段階で7都市だったが、2003年には16都市となった。人口500万人超の大都市に着目すると、52都市中27都市がアジアに位置しており、アジアが大きな比重を占めている。アジアの大都市では、1950年以降、人口がかなり増えた段階で地下鉄が開業している。本報告では、都市交通政策を考えるために、まず、アジアの大都市の特徴を分析している。

アジアの大都市の特徴は、①高度成長と首都への一点集中型（Mono-centric）の都市化、②公共交通の比率が高いこと、③ガバナンスが欠如している一方、コントロール指向型の計画から市場指向型の計画へシフトしていることの3点に集約される。また、大都市郊外の人口も増加傾向にあり、都市構造は、将来的に自動車指向の低密度型か公共交通指向の多極分散型のいずれかとなる。このため、緩い土地利用規制の下でどのように多極分散型の都市構造を実現するのか、そして副都心において、住居と職業のバランスをどのように確保するのが重要な問題である。

アジアでは、経済成長に伴って自動車保有率が急速に高まると共に、オートバイの普及も急速に進んでおり、環境や安全性への悪影響が懸念されている。また、急速に進行するモータリゼーションに対して、道路面積率の低さや道路ネットワーク階層のアンバランスが問題となっている。自動車保有率に関して、低密度の都市では高く、高密度の都市では低いという関係が成立しており、自動車やオートバイの利用が多い都市は低密度にスプロールが進行する。都市形態と交通システムが相互に関係しているといえる。

公共交通は、経済効率性、環境配慮性、社会的受容性を備えているが、自動車の増加に伴い減少トレンドにある。発展途上都市の主要公共交通機関は、バスとパラトランジットである。MRTとバス・タクシーとの間の運賃格差は大きく、急速なモータリゼーションに伴う交通事故の死亡者数の増加も懸念されている。このため、バスとパラトランジットに依存した交通システムの改革とMRTの導入が求められている。

公共交通機関の改革として、BRTが注目されている。ただし、メガシティにおいて、BRTが輸送容量・スペースの確保の観点からMRTの安価な代替機関となるかは疑問であり、MRTを補完するシステムとして位置づけることが望ましい。また、MRTを基幹システム

とせず、バス改革だけを実施しても、公共交通機関の改革は成功しない。望ましい都市形態を実現するためにも、MRTを発達させることが必要である。

本報告では、中南米とアジアの大都市交通に関する比較も行っている。中南米は、都市の人口密度、人口増加率、都市環境と道路の平均速度の点で、欧米とアジアの中間に位置している。貧富の差はアジアよりも大きい、都市郊外の人口は増加しており、二輪車・徒歩を除く公共交通機関分担率はほぼ同水準である。交通機関分担率に関しては、バスの分担率がアジアと比較して高いが、自動車分担率の増加に伴い低下傾向にある。自動車保有率は、アジアと同様に、右肩上がり増加している。また、中南米ではMRTがBRTに先行して導入されたが、1974年にクリチバでBRTが導入されてからは、他の大都市でもBRTが導入されるようになった。

最後に、本報告では、アジアにおける日本の都市交通政策の意義について考察している。東京の鉄道分担率は、パリ、ロンドン、ニューヨーク、東京の中では最大であり、自動車保有率も自動車走行距離も共に最小である。公共交通分担率には望ましいパスが存在し、都市鉄道の整備のタイミングが重要である。東京で高い公共交通分担率を実現できた理由として、①モータリゼーション前の鉄道網整備、②鉄道中心の高密度な土地開発、③私鉄の役割、④ニュータウン開発、⑤郊外鉄道と地下鉄の相互直通運転、⑥副都心を結ぶ環状鉄道、⑦都市鉄道網の階層構造が挙げられる。

アジアに東京の都市鉄道政策を移転するためには、①将来の都市構造と交通システムの認識、②運賃水準の設定、③都市鉄道の採算性、④日本の財源制度、⑤発展途上国政府のPPP事業に対する誤解という5つの問題を解決する必要がある。そこで、日本にとっては、①組織・制度づくりへの支援、②運営への関与、③人材育成、④ODAの対象から外れたアジア諸国での関与、⑤自国発注ルールへの対応を検討することが今後の課題といえる。

以上