

## 海外生活 だより

北京事務所

# 北京の地下鉄、バス運賃の 値上げを実施

(一財)自治体国際化協会北京事務所前所長補佐  
久世 懐春 (京都府派遣)

### はじめに

北京での主な公共交通手段としては、地下鉄・バスなどがあります。2014年12月28日に、地下鉄・バスの乗車料金が大幅に値上げされました。今回は、住民だけでなく、出張者や駐在員にとっても便利な乗り物である北京の地下鉄・バスの概要や値上げの影響について、紹介します。

### 世界一の路線延長を誇る 北京地下鉄

北京は中国で最初に地下鉄が開通した都市です。1969年10月1日の開通当初は、公務員のみ使用可能でしたが、1977年から一般に開放されました。その後、北京の地下鉄路線は2008年のオリンピック開催を契機に大幅に拡張され、2015年1月現在、1、2、4、5、6、7、8、9、10、13、14、15、S2（八達嶺長城経由）、八通線、昌平線、大興線、房山線、亦荘線、空港線の全19本が運行されています。

2014年末、新たな路線開設が行われた結果、総延長は約440kmと、上海を抜いて、世界一となりました。今後も開発は進む予定で、2020年には、北京の地下鉄は総数30路線、約450駅、総距離約1050kmに拡大される見込みです。

ただ、北京、上海をはじめ中国の都市では、東京における山手線や中央線といったJR線、京王線や小田急線といった私鉄の果たしている役割もすべて地下鉄が担っていますので、単純に地下鉄延長として日中の路線を比較するのは適当ではありません。

### 凄まじいラッシュアワーの混雑ぶり

深刻な交通渋滞が頻発する北京では、定時到達性に優れた地下鉄は非常に便利な公共交通として多くの北京市民が利用していますが、駅構内に入るためにはセキュリティチェックを受ける必要があります。すべての駅で持ち物のX線検査と、周辺に大使館が多く、クレア北京事務所近くの建国門駅など保安上重要な駅では持ち物だけでなく乗客も金属探知機のゲートをくぐる必要があります。ただ、誰が通ってもアラームが鳴るのですが、空港のような厳密な検査ではなく、係員が金属探知機を形だけかざす程度で通行できます。しかし、このセキュリティチェックのため、夕方の帰宅ラッシュ時には、地下鉄駅入り口に長蛇の列ができ、20分近く待つことも珍しくありません。



駅入口のセキュリティチェック

駅構内の通路やホームも、ラッシュ時を中心に凄まじい混雑で、すし詰め状態に近くなる時もあり、一歩間違えば大変な事故が起きるのではと心配してしまうほどです。新しく整備された路線では転落防止用のホームドアが設置されており、最も混雑している1号線など古い路線でも今後、設置を進める計画のようです。この1号線の場合、

運行間隔は最短2分5秒と短いことから、乗客は日本のように車内で詰めあって乗り込むことはせず、次の列車を待つ人が多いのもホームに人があふれる原因になっています。乗降車のマナーもいまひとつで、ドアが開いた途端、乗客が降りる前に、待っている人たちがどんどん乗り込んでいきます。ドア近くの人がいったん降りて、降りる人を通すといったこともしないため、乗り過ごさないためには、降車する駅が近づくと混雑した車内で必死にドア前まで移動しておく必要があります。



人で溢れかえる地下鉄ホーム

## 地下鉄運賃の大幅な値上げ

こうした混雑の解消もひとつの狙いとしてか、2014年12月28日、地下鉄の運賃の大幅な改定が行われました。これまで空港線以外の地下鉄の料金は、乗車距離にかかわらず、乗り換えも含めて一律2元（日本円で約38円）でした。今回の改定により、6kmまでの初乗りが3元（57円）、以後12kmまでが4元（76円）、22kmまでが5元（95円）、32kmまでが6元（114円）となり、最高の92kmまでは9元（171円）に引き上げられました。

例えば、建国門駅から日本大使館近くの亮馬橋駅まで行く場合、1号線と10号線を乗り継ぎ、30分ほどの距離ですが、この料金が2元から4元に2倍の引き上げとなりました。北京では郊外から通勤する人は一般に1時間以上の距離を乗ってきますので、往復で4元から12元へなど3倍もの負担増となる人も少なくありません。

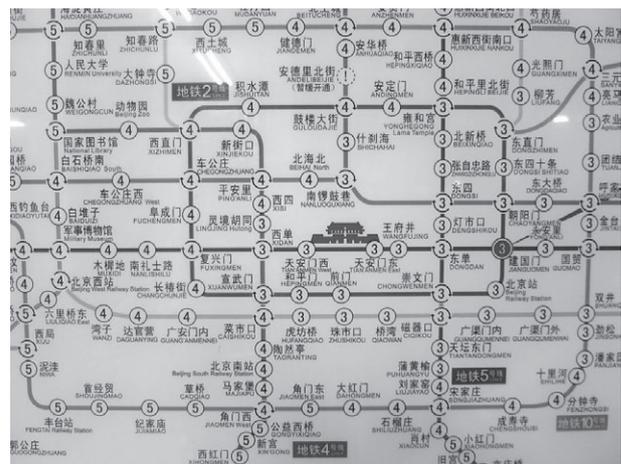
上海など中国のほかの都市の地下鉄では距離制の運賃が当たり前でしたので、均一2元という北京の地下鉄運賃はある意味、安すぎるという感覚もありましたが、毎日の利用者からすれば今回の

運賃改定は大きな負担増と受け止められているようです。

北京の地下鉄にも日本のSuicaのような、一卡通（イーカートン）と呼ばれる事前チャージ方式の交通カード（地下鉄だけでなく、バスでも利用可能）があります。これまでは交通カードで乗車しても地下鉄運賃の割引は一切ありませんでしたが、運賃大幅引き上げに伴う市民の不満を和らげるための措置として、1か月累計100元（約1,900円）以上使った乗客は、100元以上の超過額に対して2割引、さらに累計150元（約2,850円）以上の場合、超過額に対して5割引とする割引措置が新たに導入されました。なお、累計400元（約7,600円）以上の場合、割引は行われません。



北京の交通ICカード「一卡通」



新たに設置された地下鉄料金マップ

報道によるとさらに多くの割引措置を求める声もあることから、北京市交通委員会では、ピーク時以外の料金割引など混雑緩和も狙った新たな優遇乗車措置を検討中とのこと。ただ、こうした措置の導入には現在の改札にあるカード読み取り機のグレードアップや機能拡張が必要との

ことで、実施にはコストと時間がかかるかもしれません。

## 路線バスの概要と値上げの状況

今回、地下鉄運賃値上げと同じタイミングで、北京市内の路線バスの運賃改定も実施されました。

北京の路線バスは市内を縦横に走っており、その路線数は500以上あります。バスは一般的な大型車タイプのほかに、2両つながっている連結タイプ、2階建てバス、トロリーバスなど多様です。日本のバスとの大きな違いは時刻表がないことです。こちらラッシュ時にはバス停に乗客があふれ、目的のバスが来ても乗り切れないといったことは日常茶飯事です。

路線バスの料金は1元定額制のもの、初乗り1元で距離制のものがありましたが、交通カードを使うと大幅な割引が適用され、初乗り0.4元（8円）と格安でした。今回、この料金が初乗り2元に、交通カードを使った場合は1元に引き上げられ、初乗り10km以内、10kmを超えた5kmごとに2元（カードの場合は1元）が加算されるようになりました。



北京市内を走る連結タイプバス



バス停でバスを待つ乗客たち

## おわりに

報道によると、今回の運賃改定後、地下鉄利用者が約8%、80万人減少し、特に4km以内の短距離が11.5%減少したようです。短距離の利用者は運賃の比較的安いバスに振り替わったか、徒歩などそのほかの手段で移動することを選択したのかもしれませんが。

また、最も減少幅が大きいのが10号線で、毎日延べ34万人以上減少したとのこと。この路線は2013年5月に全線開業した環状地下鉄で、総延長57kmに45の駅が設置されていることから、利用者も多く混雑も激しかった路線です。

新規路線の開設が同時に行われたため、より便利な別の路線を利用する人が増えたという面もあり、運賃改定が混雑解消に寄与するのかどうかは、今後しばらく経過を見守る必要があります。

北京市の人口は2014年末で2,152万人となり、前年同期から約37万人（1.7%）増加しています。公共交通機関の輸送量も限界に達しつつあり、混雑緩和に対する根本的な解決は、今回のような運賃の値上げだけでなく、流入し続ける人口への対策や都市機能の郊外移転などあらゆる方策を検討する必要であると考えています。