

## 中国におけるTOD取組状況の報告

Report of Transit-Oriented Development Efforts in China

磯野昂士<sup>1</sup> 何 功<sup>1</sup>

By Koshi ISONO and Le HE

## 1 はじめに

北京国際都市鉄道交通展覧会が中国都市鉄道協会主催で2019年7月に中国北京にて開催された。同協会は、中国語では「中国城市轨道交通協会」といい、各都市の公有の都市鉄道事業者および車両メーカー・建設業者・設計コンサルタント等の業界団体である。

展覧会では、中国国内の鉄道に関する最新技術の展示等が行われた他、中国国内各地の都市鉄道関係者が登壇するTOD(Transit-Oriented Development: 公共交通指向型都市開発)サミットが開催された。近年、中国ではTODへの注目が高まっており、多くの都市で実践されている他、研究が進められている。TODサミットでは、中国国内の各地におけるTODの取組状況や問題意識が共有された。本稿では、紙面の都合からこのTODサミットの内容に限定して報告する。

なお中国における都市鉄道とは都市圏内の移動を担う短距離の鉄道を指し、都市間の長距離輸送を担う中国国鉄とは明確に区別されている。中国では「鉄道」は通常国鉄を指し、これと区別して都市鉄道は「城市轨道交通」と表記されている。都市鉄道の運営は各鉄道事業者が行っているが、出資の多くを地方政府が行っており、公益事業として位置付けられている。



写真-1 都市鉄道最新型車両の屋外展示(筆者撮影)

## 2 TODサミットの講演概要

## (1) 中国におけるTODのはじまり

中国では、これまでに都市鉄道の建設が盛んに行われてきた。2019年末時点で、すでに開業している都市鉄道は6,700km、建設中の路線は6,000kmに及ぶ。都市の人口増加とともに鉄道の必要性が高まっている一方、都市鉄道の建設には大きな投資リスクが存在するとも認識されている。中国において鉄道運賃は政策的に低く抑えられており、このため建設費や運営費を運賃収入のみで回収するのは難しく、全国の都市鉄道の収支率は約7割程度に留まる<sup>1)</sup>。政府の長期にわたる補助によって成り立っているのが現状である。

こうした状況の中、2000年頃の深圳地下鉄において、香港や日本の事例を参考にして、ターミナルビル不動産収入で都市鉄道の赤字を埋め合わせることに成功した。これが中国の都市鉄道におけるTODの始まりとされている。深圳のTODプロジェクトは順調に成果を上げ、現在では既に鉄道建設時点の債務を返済したほか、不動産開発の債務も順調に返済している。今日のように中国国内でTODが意識されていなかった頃の先進的取組と評価されている。

## (2) 中国のTOD最新事例

都市鉄道は当初、顕在している交通問題の解消のために建設されてきたが、近年は都市の将来像を見据えて建設されるようになってきているとの見解で多くの登壇者は一致していた。本稿では中国における代表的な最新事例として、杭州市と青島市を紹介する。杭州地下鉄沿線では約320ha、青島地下鉄沿線では約800haの開発用地が取得されている。

杭州地下鉄は2012年に開業し現在4路線が運行中、3路線が建設中である。杭州市では鉄道用地の上空を開発する「上方開発」や地下空間の連結を後押ししており、これらを鉄道事業者が主体的に進められるよ

<sup>1</sup> 都市地域・環境部門 研究員

う、必要な法整備が進められている。また、上方開発のほかに駅周辺の開発を推進しており、例えば杭州西駅周辺では駅周辺2km<sup>2</sup>の範囲は枢軸核心区として業務・商業機能を集積させ歩行者優先の空間とし、さらに周辺13km<sup>2</sup>の範囲は新市街地エリアとして山林の保護と宅地開発を行う等としている。こうした駅周辺の用途の指定を、杭州市では多圏層式開発と呼んでいる。

青島地下鉄は2015年に開業し、現在は4路線が運行中、5路線が建設中である。青島市では、中国において初めて都市鉄道沿線の土地利用コントロール制度を導入したとされている。これを活用して産業の集積・生産性の向上を目指しており、上方開発のほか、駅周辺の用途をきめ細かく指定している。例えば駅50m圏内は歩行者専用道路の充実した商業用地、100m圏内は公共施設用地、200m圏内は住宅・マンション用地等と指定し、大規模集合住宅を整備する計画がある。

このように、中国における近年のTODは、上方開発の他、駅周辺への商業・業務機能の集積、さらにその周辺への集合住宅の開発と、駅から開発範囲を広げる方向にある。なお、中国における宅地開発は主に高層の集合住宅の開発である。これは、都市への人口集中が続いて住宅需要に対して供給が追いついておらず住宅価格が高騰していること、および市場で高層住宅が好まれることが要因として考えられる。日本では、これまで主に私鉄によって、戸建てを主とした宅地が鉄道駅周辺に広く開発されてきた<sup>2)</sup>が、開発スケールや建物の種類が日本とは異なっている。



写真-2 杭州市七堡車両区における上方開発の例  
(住宅団地) (筆者撮影)

またTODは、1990年代に米国における自動車中心社会への反省から日本の沿線開発を参考に生まれた言葉だが、サミットでは「自動車への過度な依存を減ら

す」という観点はほぼ見られなかった点が印象的であった。中国におけるTODは都市鉄道の投資リスク低減の手段としての役割が強いためと考えられる。

### (3) 中国における今後のTOD

サミットでは、都市鉄道の建設に持続可能性の課題があると指摘された。都市鉄道の建設は今後も各地で進められるが、全国107路線のうち77路線では利用者数が需要予測結果を下回っていることが紹介された。さらに建設費用は年々増加しており、中国政府は2018年には都市鉄道プロジェクトの認可基準を従前の3倍に引き上げて都市鉄道建設ブームを引き締めたほか、投資の多元化を推奨した<sup>3)</sup>。登壇者からは、都市鉄道建設は慎重にすべき、投資家が投資しやすいよう政府が支援すべき等の意見が示された。

## 3 おわりに

中国では、日本はTODに関して参照すべき典型例として注目されている。一方で中国では地域交通と地下鉄駅の連絡の在り方について調査研究が進められている最中、乗り捨て型のシェアサイクルやパーソナルモビリティ等、新たなモビリティが見られるようになっている。今後の中国のTOD動向に注目していきたい。

### 謝辞

中国都市鉄道協会メディア・コンベンションセンターの高翔センター長より、展覧会へのご招待を頂いた。ここに記して感謝の意を表します。

### 参考文献

- 1) 中国都市鉄道協会，都市鉄道2019年度統計と分析報告，2020
- 2) 矢島隆・家田仁，鉄道が創りあげた世界都市・東京，一般財団法人計量計画研究所，pp.255，2014
- 3) 国務院辦公庁關於進一步加強城市軌道交通規畫建設管理的意見(国辦発〔2018〕52号)  
[http://www.gov.cn/zhengce/content/2018-07/13/content\\_5306202.htm](http://www.gov.cn/zhengce/content/2018-07/13/content_5306202.htm)