



## 北京あれこれ

北京の地下鉄は、ここ数年でずいぶんと路線が増えました。街で地下鉄の出口を見かけることも、珍しくなくなってきました。ある人によると、中国は、建国から改革開放までの30年が自転車の時代、続くオリンピックまでの30年が自動車へ移行する時代、そして、その後は電車、地下鉄の時代、なのだそうです。

今の北京は、すっかり車社会になった感がありますが、近年、渋滞が深刻な問題になってきています。ラッシュ時は、高速道路も渋滞しているようです。そのため、今年に入って、車の新規購入は月何万台までしか認めないという制限が出てきたり、市中心部の駐車料金が引き上げられたり、車の利用を抑えるための様々な策が講じられています。その一方で、今、地下鉄などの軌道交通にシフトさせる動きが活発になっています。

北京の地下鉄は、わりと最近できたようなイメージがありますが、その歴史は意外に古く、最初の路線は1969年に開通しています。当初は、公務員しか利用できず、一般には開放されていなかったそうです。その後長ら



く、市内を東西に横切る1号線と、環状の2号線の2本だけが運行されていたようです。今も、この2つの路線に乗ると、プラットフォームや連絡通路の所々で、それなりの時間の経過を感じます。1号線は、北京のメインストリートに沿って走っていることもあって、地方から来た観光客や出稼ぎ労働者も多く、他の路線とはまた違った雰囲気を感じています。大きな荷物を担いで乗り込む人、一見して地方出身者と分かる人が入り混じった雑多な中国を感じることができるとも知れません。

対照的に、最近できた路線は、今の北京を感じることができます。乗客の殆どは通勤客のようです。新しい車両は、揺れも少なく、空調もしっかり効いて、とても快適です。駅構内も清潔な感じがします。ホームには、転落防止の柵も設置されています。各駅の構内は、その場所とゆかりのあるものを連想させるデザインになっていて、初めて訪れる駅では、それなりに目を楽しませてくれるかも知れません。

ちなみに、北京の地下鉄では、どの駅でも、改札を通る前に、カバンなどの手荷物を検査機に通す必要があります。空港での手荷物検査と似ています。オリンピックのときに始まりましたが、なぜか今も続いています。ペットボトルの水なども、係員の前で一口飲んでみせるよう求められることもあるようです。

今の北京の地下鉄は、総延長が300kmを超えたと言われますが、さらに2020年までに、これを1050kmまで延長する計画があるようです。今の総延長が既に東京の地下鉄と同じくらいと言われるので、相当な長さです。といっても、中国には、日本の私鉄のような、地下鉄以外の路線が殆どなく、路線が網の目のようになっている訳でもないため、通勤の足としては、まだ足りない感じがします。

今の中国では、北京以外の各都市でも、地下鉄の建設が急ピッチで進められています。その背景の1つとして、中国が、都市化を進



めて農村人口を減らそうとしていることがあると言われます。意外な感じもしますが、中国の1人あたりの耕地面積は日本よりも狭く、農民を減らさないと農村部は豊かになれないと考えられているのだそうです。中国の農村人口は、改革解放のあと減り続け、今では、都市人口と半々近くにまで減ったと言われます。今後もさらに都市化が進められるようですが、それを促すための手段の1つとして、軌道交通による都市圏の拡張という構想があるのだそうです。

これとも並行して、今の北京では、郊外の開発にも力が注がれています。市の中心部から少し足を伸ばすと、とても郊外とは思えないような整備された道路、小ざれいな住宅街、大型ショッピングモールなどが目に入ってきます。静かで、きれいな緑もあって、普段目にする北京の風景とはだいぶ違って見えてきます。こうした新しい郊外の風景を見ると、中心部の方が取り残されているような感覚にすらなってきます。



## 筆者紹介

### 門脇 学 (かどわき まなぶ)

弁理士。LONGMA特許業務法人所属。  
1998年、新樹グローバル・アイビー特許業務法人入所。  
主に日本企業の国内外の出願、権利化業務を担当。2007年より中国に滞在。現在、GIP China Corporation (GIPグループ北京オフィス)において、出願業務のほか、中国国外の企業の中国出願に関する連絡業務などを担当。