

# 中国 杭州・成都のまちづくり

協本 幹雄

REF 海外研修に、今回初めて、参加した。約 30 年前に北京、上海、南京を訪れたことはあるものの、杭州や成都是初めてであった。平成 29 年 9 月 18 日に杭州、19～23 日に成都ほか四川盆地の名所等も探訪した。本旅行の発起人・加藤理事長の引率の下、各所で興味深い経験をしたが、筆者の分担として、以下、交通と公園を中心の報告としたい。

## 杭州のアメニティまちづくり

発展する中国、訪れたまちが違うとは言え、30 年前とのあまりの様変わりに驚いた。中部国際空港から上海浦東空港に着いた時、空港の規模の大きさに驚くとともに、施設の設えのラフさを痛感した。国外に出て、はじめて日本の特性に気付くものである。良しにつけ



西湖の湖畔に建つホテルと棧橋遊歩道（杭州市）



ホテル専用の遊覧船で周遊（杭州市）



船から見た西湖の湖畔遊歩道と施設群（杭州市）

悪しきにつけ、日本は「可愛い」国なのだ。空港からミニバスで初めての杭州市にたどり着いた。その第一印象は、ガーデン・シティである。宿泊するホテルは、大都市にあつて美しさを保つ「西湖」の湖畔にあり、絶好のロケーションである。ホテルの湖岸寄りにはレストランが設けられ、我々も湖を眺めながら朝食を楽しんだ。

朝食の後、遊覧船に乗り、西湖を周遊した。

船でなくとも、湖畔には遊歩道が完備されており、時間があれば、見て歩くほうがさらに楽しいだろう。

下船後、ホテル周辺の園地・飲食街を探訪した。（実は、前夜もうろついていたのだが）その印象は、「ガーデン・シティ」である。水と石をふんだんに使った園地に、上品にデザインされた飲食店がはめ込まれ、歩いて楽しく、気持ちよく飲んで食べられそうだ。



西湖畔の飲食街（杭州市）



西湖畔の遊歩道（杭州市）



西湖湖畔の自転車シェア基地（杭州市）

中国では、自転車シェアが急速に拡大していると聞いていたが、杭州でその実態を確認できた。スマホでカギを簡単に開け閉めでき、料金もスマホで決済するのである。設置台数と基地数の増加が半端でないところが、急激な普及のミソとのことである。この状況は、

後に行った成都でも同様であった。フランスの「ベリブ」をいち早く取り入れ、スマホの普及に併せ、システムをどんどん進化させ、本家より普及させてしまったところがいかにも中国らしい。パクられて凌駕されたのは、日本の新幹線システムも同様であろう。

ガーデンは、園地だけでない。街路にもたっぷりの街路樹が植えてあり、街路樹を優先すべく宅地側の建物をセットバックしてあるところもあり、流石、公共優先の共産国だと感じた。（基本、私有地はないのだ）



のびのびと育てられた街路樹（杭州市）



緑のアーケードとなった街路樹（杭州市）

## 成都の交通まちづくり

次に訪れたのが、巨大な四川盆地の中心都市、成都である。古い歴史を持つ中国でも、都市ができてから一度も名前を変えてないのは、成都だけとのこと。ここでの見どころは、交通システムである。巨大都市の増大する交通需要（特に通勤）を処理するには、どうして自家用車で賄えるはずもなく、まさしくマス・トランジット（大量輸送機関＝公共交通）の整備が必要である。成都では、都市高速道路の整備に併せて同時に導入された BRT（バス・ラピッド・トランジット）が特筆ものである。日本でも、BRT と自称するものがあるが、接続型の大型バスを導入しただけだったり、一般車の入り込まない専用レーンが部分的だったり、偽物が多いが、これは本物だ。

まず、成都 BRT は、走行空間が高速道路の中央レーンに取られ、高速走行のできる専用路が確保されていることである。当然のことながら、使用されているバスは接続タイプである。（電動車もありそうだった）



高速道路の中央寄りに設置された BRT レーン（成都市）



中央分離帯に組込まれた BRT 駅（成都市）

中央走行となれば、バス停（というより駅）は、中央分離帯に設置されることになり、6 車線だけでも広いところに、さらに広幅員の中央分離帯もあり、道路の総幅員はもの凄い。まあ、高架下の街路が 10 車線は当たり前なので、高架道路の高幅員は十分収まっているのであるが。

この BRT 駅は、高架下の街路を横断する歩道橋と一体整備され、なるほどである。

BRT のターミナルはどこにあるのだろうかと思っていたら、たまたま通りかかった所でそれらしきものを発見した。ターミナル・ビルと思しき建物に高架道路が引き込んであるので、多分、これだろう。（確認なし）



歩道橋と一体整備された BRT 駅（成都市）



ビルと一体整備された BRT ターミナル（成都市）

ついでに、普通の路線バスもガンガン走っており、これが市民の足としては一番使われているようである。でも、そのバス停は、広告で管理費を賄うフランス流のおしゃれなバス停であり、自転車シェアと同様、フランスのシステムをうまく流用しているようである。



広告付きバス停と接続バス（成都市）



プールもある緑豊かな都市公園（成都市）



ピーク時は溢れる自転車シェア基地（成都市）



竹をあしらったパンダ研究基地内の遊歩道（成都市）

自転車シェアについては、杭州で述べたが、それより都市規模の大きい成都是、杭州以上に普及が進んでいるようである。通勤時間帯になると、シェア基地では収容しきれず、歩行空間にはみ出て、ただでさえも多い歩行者が車道にはみ出して歩くという、本末転倒の光景が見られた。

以上、成都の交通システムについて述べたが、ここでも公園・緑地は充実しており、これについても若干紹介したい。まずは、都市公園であるが、園地やレクリエーション施設としての整備はなされているものの、あまり開放的でなく、一般市民が活用しているようには思えなかった。どうも、以前は有料施設であり、これを最近になって無料化したらしく未だに市民にその利用が根付いてないようだ。人口過密な大都市にあつて、これほど緑豊かなオープンスペースがありながら、あまり利用されていないのは、いかにも勿体ない。他国のことをとやかく言う前に、わが故郷での公園利用のあり方も考える必要がありそうだ。

成都郊外にあるパンダ研究基地（実質、動物園）も、緑豊かな園地的な整備をしており、園内の遊歩道の設えは、パンダの餌となる竹を使った風情のあるものであった。

三国志の主人公を祀った武侯祠の園地も、伝統を活かした素晴らしい設えであった。日本庭園は中国庭園のパクリから始まったようだが、そのオリジナルを見るのは、類似点と差異の見比べができ、大変楽しかった。

武侯祠に付随した商店街も、イメージを崩さないよう景観に配慮がなされていた。



赤と緑の対比が美しい武侯祠の遊歩道（成都市）



武侯祠に付随した商業施設の設え（成都市）

都江堰は、揚子江支川から取水する利水施設であり、水系が形成した四川盆地の中心都市・成都を古くから潤してきた。世界遺産にも認定された名所でありながら、今も、利水施設としての機能が健全であるところが凄い。

中華風とでもいうのであろうか、国内外の観光客に名所の所在を分かりやすくアピールするのが、徹底されている。都江堰もそうであり、先の入場ゲートが如実に示している。都江堰の分流施設は、さすがに、伝統工法で存続というわけにもいかず、コンクリートで補強されていたが、近くに隠し味があった。

伝統工法に使われてきた竹蛇籠と三又である。これが、分流施設の広場に展示してあり、昔の人の苦労を偲ぶとともに、歴史的な好奇心をくすぐるようになっているのである。

同日訪れた青城山でも、名所として観光客の興味をそそる仕掛けがうまいと感じた。インターネットで閲覧を増やすには、ポータルサイトが重要とされるが、

施設訪問にも同じことが言えるのかもしれない。日本の名所・観光地では、何となく入場した感が多く、別世界へいざなう仕掛けを工夫すべきだろう。



伝統をアピールする名所としての入口（都江堰）



本川と支川の分流施設（都江堰）



竹蛇籠と三又の展示（都江堰）



伝統美を流用したデザインの入口（青城山）



多車線の環状交差点（樂山市）

### 樂山と峨眉山の観光まちづくり

地級市樂山市と県級市峨眉山市は、いずれも巨大な大仏像を売りにした名所を原点とするまちである。

しかし、交通システムや公園・緑地としてのまちづくりにも実に個性がある。交通での面白さは、ラウンドアバウト（環状交差点）である。日本でもようやく正式な導入が始まったが、この二つの都市では、多車線道路同士の大規模交差点で採用されているのである。峨眉山市では、たまたま泊ったホテルの窓の真下がラウンドアバウトだったので、実際の交通挙動を上から観察できた。環状部が多車線であるため、環状部を回る交通流が織り込んで錯綜し、安全・円滑には流入・流出できないように思った。しかし、この難しい交差点を皆それなりにうまく通過しており、慣れれば何とかなるものだと感じた。こんな大きな交差点でも無信号にできるなら、小さな交差点なら、全部これにしてもよさそうである。



多車線の環状交差点（峨眉山市）



船から見る巨大な樂山大仏（樂山市）



街路と公園の一体整備によるゆとり空間（樂山市）

最後に、樂山市の環状交差点の隣には、大規模な公園があり、街路の歩道との一体整備がなされ、快適な滞留空間を市民が楽しんでいた。中国のまちづくり、参考にしたい。