

北京市教育視察に参加して (10)

初回に記したように最初の北京訪問時から今回まで約40年の間に、教育環境に限らず、北京の経済や環境変化のスピードと大きさに驚くことばかりでした。そこで、少し趣を変えて北京の地理的変化について話題を提供したいと思います。

中国では、「改革・開放路線」の下、製造業を中心とした日本からの産業移転が進められ経済が急成長する一方で、「使い捨て文化」ともいべき風潮の中で環境対策はないがしろにされてきた感が強く、この点では日本の経済成長期における公害に象徴される問題と同じ轍を踏んだとも言えるでしょう。

この間、生活レベルで言えば、上下水道やプロパンガスの普及が進み、胡同と呼ばれた狭い路地裏や四合院という清朝時代からの古い建物が取り壊され、新しい共同住宅に生まれ変わって行きました。私の記憶では、1990年代中頃までの北京の街中では、練炭を使った朝餉の炭の匂い、家庭や事業所での石炭を利用した暖房器具の使用によって、特に冬季の大気汚染は著しいものでした。加えて、北京市の地形的条件も合わさって深刻な状況を生み出すようになって行きました。

21世紀になると、街に溢れていた自転車は陰を潜め、代わって自動車の慢性的な渋滞が生じると共に、工場からの煤煙から排出されるCO、CO₂やNO_xなどによるスモッグが市内を覆うようになりま



1993年3月



2008年7月



2023年10月

した。これに対して、北京市政府は 20 年前頃から環境問題、特に大気汚染を段階的に規制を強化に踏み出しました。たとえば、市内を走る交通量を抑制するため、ナンバープレートの末尾が奇数か偶数かによって走行を禁止したり、市の公用車を 30 % 運行停止にすると同時に、公共交通機関の営業時間を延長するなどして輸送量の拡大を図りました。

しかし、生活改善と環境対策が一気に変化するのは並大抵のことではなく、2008 年の北京夏季オリンピック競技大会の開催を待たざるを得ませんでした。政府は、開催に併せて市の西部にあった火力発電所を移転したり、市内 150 の工場を一時的に停止するなどの対策を講じました。また、開催中は、北京市内を走る車のほぼ半数を電気自動車に切り替えるなど、制限を強化することで一時的な環境改善を達成しました。

現在、2100 万人強の人口を有する北京市では、乗用車などの登録を 1 世帯 1 台に制限し、2025 年までに 580 万台以内となるよう目標を定めています。また、新規に車を購入する場合に必要なナンバープレートの取得については、北京市では完全な抽選制で当選確率は 1 ~ 2 % とも言われており、取得には高額な費用がかかります。



さらに、ガソリン車と電気自動車によって、ナンバープレートの色を青と緑*と色分けし、一目で分かるようしています。駐

*緑色のプレート… NEV(新エネルギー車)と呼ばれるプラグインハイブリッド EV(PHEV)・電気自動車(BEV)・水素燃料電池車(FCV)に与えられるナンバープレートを示す。

車場でも電気自動車に便利な場所が割り当てるなど優遇制度が徹底され、「脱炭素化」を進めています。

加えて、市内を走る車は、月曜日から金曜日までの 5 日間は曜日毎に車両ナンバーの末尾によって走行禁止とすることになっています。たとえば、月曜日は 3 と 8、火曜日は 4 と 9 など曜日によって乗り入れ禁止とし、これを数ヶ月ごとに入れ替えています*。

*因みに、北京市内では 2023 年 7 月 3 日から 2023 年 10 月 1 日まで、ナンバープレート末尾規制は、月曜日が 3 と 8、火曜日が 4 と 9、水曜日が 5 と 0、木曜日が 1 と 6、金曜日が 2 と 7 だった。

(つづく)

校長 石飛 一吉