



## 对话东京交通问题资深专家

# 城市融合必须多建

“我其实也经常和中国轨道交通建设部门的官员谈到这件事，你不应该以市中心居民的需求作为主要考量，而是要考虑到为周边郊区居民出行增加便利性。”

早报特派记者 王靓 发自东京

这完全是一个建设在轨道上的城市，轨道成了维系东京都市圈正常运转的生命线。

东京圈的轨道交通密度和长度都居世界大城市首位，其主要轨道交通工具有JR线(即城市电气铁路或新干线)、地下铁、轻轨等，其他还包括高架电车、单轨电车、无人驾驶的Yurikamome(百合鸥)等等。约有30家轨道交通公司经营着该地区总长2000多公里的轨道线路，构成了一个巨大的轨道交通网络。

根据来自计量计划研究所和东京都政府交通局的数据，每天通过轨道交通方式出行的人次占到一天出行总人次的43%，通勤通学人群中每天通过轨道交通方式出行的人次占到总人次的86%，而在早高峰时段，更是有高达91%的通勤通学者采用轨道交通方式进入东京中心区。

东京都都市整备局交通计划课课长辅佐长尾肇太和日本运输政策研究所常务理事、主席研究员、资深铁道问题专家伊东诚告诉早报记者，为了新建一个城市，轨道交通和人一起“动”，建造轨道交通召集人们都来住，是一个比较理想的模式。

### 要重点解决拥挤问题

**东方早报：**外国人第一次看到东京的轨道交通图，可能会很困惑。

**长尾：**各个城市的人们都有很多方式出行。我们做过和伦敦、纽约、巴黎这样的其他世界级大城市的交通出行模式的比较图，他们的机动车(除公交)比例分别达到25%、32%和28%，而我们只有11%。之所以我们的轨道交通这么发达，我认为一方面可能是由于历史上铁路的建设就早于公路建设，因而发展程度更高，另一方面很重要的是日本的国民性所造成的。日本国民普遍遵守时间的原则，让轨道交通这种方式更乐于被人们接受，也越来越发达。

**伊东诚：**东京从1980到2003年的二十多年时间里就新建了421公里轨道交通，现在总长已经超过2300公里。

**东方早报：**那是不是可以说东京的轨道交通建设已经非常成功了？

**长尾：**在东京的主要部分，人们步行10分钟之内就至少会有一个车站，特别是在山手线所经的环状范围内，这种交通的便捷性特别突出。

但另一方面，东京的轨道交通非常拥挤。国土交通省一直在做这方面的调查。上世纪70年代的时候，因为车次不够多，路线也不完备，车厢拥挤情况非常严重，高峰时期的混杂率超过了220%。“混杂率”指实际乘坐人数与车厢定员人数的比例，混杂率越高，车厢越拥挤。100%的混杂率即为车厢内所有人都有位子坐或有吊环/把手扶——(记者注)。而一旦混杂率超过200%，就容易造成危险，一些乘客也会因此发生呕吐等身体不适状况。为了缓解这个问题，我们逐渐增加了列车的数量，开辟了一些新的线路，也就增加了运输量。到2000年，这个比例已经下降到了180%，这意味着乘客站着也能看报纸了。不过这个数据还

只是个平均值，有些线路的混杂率还是很高，接近200%。所以说，我们还是有很多需要改善的地方。

**伊东诚：**需要进一步缓解拥挤状况是目标之一，解决这个问题，我认为“复线”是一个很好的选择(复线指的是在同一条铁轨上跑不同的车，例如“急行”和“各停”——记者注)。

另一个重要的目标就是通过轨道交通的延伸来促进一些像多摩这样的new town的发展，打造一个“多核”的东京都市圈。还有就是要做好新干线和机场的铁路连通，当然还包括提高乘坐舒适度、满意度这类的问题。

我觉得东京轨道交通比较值得骄傲的一点，是实现了互相直通运输。原来像新宿、涩谷这样的副都心，乘客还没法实现这种直通换乘，必须出站甚至是上地面走一段路再重新进站。这样又麻烦又费时。但是现在完全没有这种问题，同一站点内，乘客可以随意换乘。

### 不同公司参与竞争

**东方早报：**像这种不同铁路公司向乘客提供“复线”、同站直通换乘服务，不会造成一些经营上的混乱吗？比如钱怎么分就是一个很实际的问题。

**伊东诚：**这一类的问题，公司与公司间都会事先订立协议，而且协议条款会细致到乘客在站内的什么地方归哪一方管，钱怎么分配也都是事先



东京都都市整备局交通计划课课长辅佐长尾肇太

说好的。事实上这种同站换乘也成了运营商的一种吸引乘客的竞争手段。

**东方早报：**东京的轨道交通如此发达是不是也和这些数量众多、性质不同的运营公司有关？

**伊东诚：**唔，我想的确是有关关系的。有些私营地铁公司向政府提出申请在什么地方建造地铁线路，只要通过政府的审查，公司又有钱进行修建，就可以动工了。而且这么多公司一起运营，会形成竞争。比如你住在两家公司的两条线路之间，因为A公司的站点换乘要比B公司的方便，你就肯定会偏向去A公司。这种竞争也有利于东京交通的发展。

**东方早报：**这种竞争会不会造成资源浪费？

**伊东诚：**的确，在福冈这样小一点的城市，这类的争论很激烈，铁路公司修建了很多条并行的铁路。我认为，一切从实际需要出发。东京目前还是需要这些轨道交通线路的，不但不存在浪费情况，反而能为乘客带来更好的服务，更发达的交通网。

**东方早报：**那有没有一个乘客满意度的调查结果？

**伊东诚：**我们倒是还没有做过乘客满意度问题的整体调查，但是我记得自己曾看到过一些书上提到过乘客对JR East线路的满意度达到70%，各家公司可能会有自己的调查数据。

### 建设在轨道上的城市

**东方早报：**轨道交通的四通八达拉近了人们的距离感，是不是也模糊了人们的区域感呢？比如我家住在横滨(隶属神奈川县)，但我可以每天去东京市里上班？

**长尾：**如果以东京都政府所在地为半径画圈的话，住在半径50公里~100公里这个区间的人们，完全可以每天去东京都通勤上下班，所以也就没有很强的地域区分感。当然了，如果有住在半径100公里以外的极端例子，可能要想每天到东京都上班，会有点困难。(笑)

**伊东诚：**东京最早是以东京站为都心，后来随着交通和经济的发展，都心的范围渐渐扩大，一个都心就不能成立了。池袋、新宿、涩谷成了副都心。后来都心和所谓副都心的概念就联起来了，山手线所围绕的一圈都被称为都心。一些政府机构也被陆续迁到横滨、品川和八王子这些地方。而像我们去筑波市(位于茨城县)，原来要绕一大圈，前年筑波快车道通车后，60公里的路，45分钟就能从筑波到秋叶原。

**东方早报：**像我举的那个例子呢？这样一个单程大概需要多长时间？

**长尾：**大概需要40分钟。不过具体要看需要到东京都的哪里。如果是去中央区、千代田区和港区这样办公楼集中的地方，40分钟足够了。

**东方早报：**所以可以说，东京更像一个建设在轨道上的城市？

**长尾：**是的，人的流动主要是通过轨道交通，而公路更大程度上承担的是物流通道的角色。

**伊东诚：**根据去年年底的一份最新统计数据，东京都23区里，轨道交通承担了62.6%的载客。而整个东京都市圈范围内，轨道交通的比例也占到了41.2%。数据最能说明问题。



日本运输政策研究所常务理事伊东诚

### 环状公路建设非常重要

**东方早报：**那么东京的道路交通状况怎么样？

**长尾：**东京的道路目前是“一级集中制”。周边地区的道路都是通向东京都地区(指东京23区)的，还有一些外围地区的车需要路过东京，也必须从东京都经过。这是造成东京地区公路交通拥挤的重要原因。

因此我们认为环状公路的建设非常重要。一旦环形公路建成，可以很大程度上对外围车辆进行分流绕行。我们计划建设的环状公路总长522公里，但目前只完成了35%，约181公里。而类似的巴黎和柏林，环状公路建成率都很高，达到了84%和97%。

还有就是高架道路的建设。东京有很多铁路和公路的交叉口，当有火车经过的时候，路障就会落下，汽车就必须停下等火车穿行。而目前在东京都范围



东京是一个建设在轨道上的城市。

内，这样的路障每一个小时平均要落下40分钟以上的路口就有280个。这不仅造成了交通拥堵，等待的汽车排放尾气也会污染环境。所以，像这样的地方就要立交过桥。我们正在努力。

**伊东诚：**高架的建设也能促进地区一体化。住在路左边的人可以很方便地走到路右边的超市买东西，右边的人可以去左边的医院看病，而不会像以前那样被铁路隔开。地区间的交流更加方便了。

**东方早报：**东京为什么选择轨道交通做重点投入？

**长尾：**原因很多，但我觉得主要是两点。一个就是我说过的国民性的问题，你即便只迟到了一分钟，也是件很讨厌的事情。另一个就是先有铁路才有公路。东京地区的铁路建设早在明治时期就开始了；到上世纪20年代，关东大地震的重建工作让东京市区得到扩展，一些私营的铁路公司出现，并开始自己修建新的线路。随着轨道交通的发展，人们开始沿着轨道交通线聚集定居，当地的经济得到发展，这才开始修路，但是修的还不是很完备。

### 轨道交通和人一起“动”

**东方早报：**这种交通的发展和东京都周边的城市化到底有什么关系？是交通促进了首都圈的融合，还是因为有人，再把路修过去？

**长尾：**我觉得没办法割裂交通发展和城市融合的关系，它们是相辅相成，互为作用的。

**伊东诚：**人都往某一个地方聚集，人口越来越多，也促使轨道交通不断扩充。还有一个就是政府的刻意行为，为了新建一个城市，轨道交通和人一起“动”，建造轨道交通召集人们都来住，我认为这是一种比较理想的模式。如果轨道交通建设得特别缓慢，就会给其他的线路造成影响和混乱；但如

果轨道交通修好却没人用，这种路线就没法运营。像多摩、港北这样的new town我就认为是最好的，都市化和轨道交通几乎是同时发展起来的。像千叶市，当初就是先建的城市，但是轨道交通建设没有跟上，所以没人愿意过去定居，建好的房子也卖不出去。后来因为轨道交通建的多了，这种情况才改善。

**东方早报：**除了东京都外，首都圈的交通也很发达。你们是如何操作的？

**长尾：**从轨道交通方面来说，对于东京都周边地区的交通，我们主要是加强了运输量，比如增加了急行车、各站都停的车的数量和班次，当然，也不排除增加线路的可能，但即使有，数量也很少。还有就是修整站点，把乘客转车时的不便降到最低。事实上，现有的轨道交通建设已经比较完备了。

而从公路方面说，主要就是加强环形公路的建设。所以未来相当长一段时期内，如果看财政投入的比例，应该是公路建设远高于轨道交通建设。

**伊东诚：**说到这个问题，我5月初去上海旅游时，看到上海的轨道交通建设又发展了，线路好像也更多了。但是中国的轨道交通建设有一个普遍问题，就是从郊外往市中心非常麻烦。我其实也经常和中国轨道交通建设部门的官员谈到这件事，你不应该以市中心居民的需求作为主要考量，而是要考虑到为周边郊区居民出行增加便利性。

**东方早报：**那您认为东京有什么成功的经验值得上海借鉴吗？

**伊东诚：**像东京-筑波这样的电车线路就不错，我认为要拉动周边地区的发展，就必须多建这样的轨道交通设施。而且新建轨道交通最好不要走路面，而是从空中(高架铁路)或是地下(地铁)，这样才不会占用土地，而且不会造成两边区域的交通堵塞。