

世界大城市交通治理有何啟示？

——專訪北京交通發展研究院院長郭繼孚

中新社北京6月15日電 近幾十年裡，中國民眾見證並享受到了高速城市化帶來的美好生活變革，也隨之面臨困擾各國的「城市病」，其中一大症候就是交通擁堵。尋溯世界城市發展史，交通擁堵問題起於何時？是否已有一些特大城市探索出疏解擁堵的方向？這些經驗對中國城市交通治理有何借鑒價值？就此，中新社「東西問」專訪了北京交通發展研究院院長郭繼孚。

現將訪談實錄摘要如下：

中新社記者：請問世界大城市中的交通擁堵問題起於何時？最嚴重的交通擁堵出現在什麼時候？

郭繼孚：城市交通擁堵是世界性難題，國際大城市發展進程中，幾乎無一例外都曾經歷，現在也依然備受交通擁堵問題困擾。交通擁堵也不只是機動車時代面臨的難題，早在馬車時代，交通就開始堵了。

17世紀至19世紀末，馬車在西方城市逐漸普及，19世紀中後期開始爆炸式增長。由於缺少有效的規章與管理，人、「車」在沒有任何交通標誌標線的道路上混行，不可避免地出現了嚴重擁堵。

1908年福特小汽車生產線誕生後，汽車逐漸走入尋常百姓家。二戰後的經濟復甦時期，世界許多城市機動車保有量激增，隨之催生交通擁堵。

中新社記者：面對尤其是小汽車普及後產生的交通擁堵，倫敦、東京等世界知名特大城市是如何疏解的？

主要思路是什麼？

郭繼孚：國際經驗表明，城市發展到一定階段，必然面臨功能疏解、城市更新。但功能疏解只是交通治理的一個方面，轉變交通發展方式是關鍵。

以東京為例，20世紀60年代東京都市圈（面積13566km²，接近北京市面積）處於快速城市化、機動化階段，有近2000萬人口，機動車不足200萬輛，但道路擁堵已十分嚴重，早晚高峰時段軌道列車擁擠異常，被稱為「通勤地獄」。

2020年，東京都市圈增至3691萬人口，1623萬輛機動車，交通反而變得通暢了。東京是如何做到的？

其經驗主要可總結如下。

一是以大容量、高效率的軌道交通支撐都市圈運行，這是交通狀況能在人口激增背景之下得以改善的最根本因素。20世紀60年代，東京都市圈的軌道交通客運量約為1000萬人次/天，如今增加至近4000萬人次/天，是當前北京軌道交通日客運量的4倍。

二是重視軌道交通對城市發展的引導作用。許多人以為是高强度開發導致了交通擁

堵等「城市病」，其實未必。東京城市發展的一大特點，就是圍繞綜合交通樞紐進行高强度開發，這些交通樞紐經充分、合理的規劃，實現了不依賴小汽車的強大疏解能力，使得高强度開發地區並未成為我們想像中的交通瓶頸、路網堵點。

如日本東京站所在的大丸有地區，在1.2平方公里內聚集著4300家企業，就業人數28萬餘人，就業崗位密度高達23萬個/km²，開發強度高於中國多數城市的CBD地區。東京大部分高强度開發都圍繞已有的綜合交通樞紐規劃和建設，東京站、新宿站等周邊建築容積率普遍超過10，融合商業、辦公、休閒娛樂等多種功能，這些地區也成為東京經濟最繁榮、土地價值最高之地。

以東京站為例，其建築主體共8層，設有30個站台，保障了約14條軌道交通線路在此停靠；2平方公里內分佈了100多個出入口，實現了軌道交通與周邊建築群的一體化，乘客可以暢通從周邊區域集散，颶風下雨都不受影響，大家當然願意借軌道出行。

據統計，到達大丸有地區（東京站所在地）的出行中，有83%乘坐軌道交通到達，乘小汽車到達的比例僅4%。

三是以停車治理為抓手調控小汽車保有及使用。從國際經驗看，停車治理是引導機動化進程和緩解交通擁堵最有效、使用最廣泛的措施。日本政府於1962年頒布《關於確保汽車保管場所等的法律》（又稱《車庫法》），規定購車者必須確保車輛有位停放，不得將道路作為車庫使用。「有位購車」制度實現了土地資源對機動車保有需求的約束。

其次，東京還花了幾十年時間開展清理違停的「掃馬路運動」，並高強度處罰違法停車行為，甚至以刑事手段打擊，如《車庫法》規定，將道路作為車庫使用，將處三月以下有期徒刑或20萬日元以下罰款。

東京的經驗表明，交通擁堵問題並非不可解。

1970-2020年，東京都市圈增加的車輛主要集中在城市外圍地區，目前，東京人口密集的中心區小汽車保有率低、使用強度小，交通擁堵也明顯緩解。2018年東京都市圈小汽車出行比例為27%，軌道交通出行比例33%，位於市中心區的東京都23區軌道交通出行比例高達51%，小汽車出行比例僅8%，遠低於中國北京等城市中心區的小汽車出行比例。

中新社記者：類比世界大城市交通發展史，您認為中國的交通發展處於何種階段？目前我們治理城市交通面臨的最主要難題是什麼？

郭繼孚：當前中國正處城镇化中後期，未來農業人口市民化加快推進，城鎮化率還有較大提昇空間。超大、特大城市交通出行仍將持續增長，特別是跨行政區劃的特大城市都市圈交通正在形成。同時，中國仍處於機動化快速發展階段，千人汽車擁有量仍遠低於發達國家，汽車產業市場尚未飽和。

目前中國城市交通治理面臨如下主要難題：

一是交通與城市發展不協調。當前，中國超大、特大城市軌道交通客流量較低，主要原因是人口和就業崗位在軌道周邊的集聚程度不足。例如軌道交通佈局與職住空間存在錯位，重要功能區的公共交通特別是軌道交通支撐力度不足、站點周邊開發強度低、站點設置與周邊土地結合不緊密等，制約了軌道交通出行吸引力的提高。

與國際城市相比，中國都市圈範圍內市郊鐵路（區域快線）供給存在明顯短板。以北京市為例，現軌道交通網絡以普通地鐵（30-40km/h）為主，採取「站站停」方式服務，長距離出行效率低、與小汽車競爭缺乏優勢。據統計，北京市軌道交通門到門出行時耗超1小時佔比40%；北三縣進京通勤出行中小汽車佔比高達35.2%，比例明顯偏高。

二是城市公共交通的可持續發展出現問題。當前，中國城市公共交通發展已到瓶頸階段，一方面，公共交通客運量增長乏力甚至出現下降，在與小汽車的競爭中優勢不夠。同時，公共交通財政的可持續性面臨較大挑戰。

三是小汽車「高密度聚集、高强度使用」問題突出。世界城市發展史表明，小汽車可以發展多少，不是取決於收入高低，而是取決於該區域的人口密度、土地資源稀缺度。

中國一些大城市的情況，與國際大城市機動車保有和使用普遍遵循的「外高內低」分佈特徵相反。

如北京市機動車主要聚集在高密度中心區，人口最稠密的東西城，人均機動車保有量達到0.58輛/人，約是東京等國際城市核心區的兩倍多（東京都核心6區人均機動車保有量為0.25輛/人，巴黎市中心人均機動車保有量為0.22輛/人），中心城區小汽車出行比例也是國際城市同地區區區兩倍多。

既有的搖擺、限行政策無法根本上解決小汽車高密度聚集、高强度使用問題，超大、特大城市私人小汽車擁擠及用車管理政策亟須創新。

四是停車治理難題仍需破解。當前中國停車治理難度很大，面臨需求不斷膨脹，但供給乏力，缺口持續擴大等難題。「亂停

車」是對有限城市空間資源的無序佔用。根據中國《城市停車規劃規範》，一個停車位約需佔用30m²的土地，與北京市城鎮居民的人均住房建築面積大致相當（33m²）。然而，目前城市停車收費價格與其所佔用的空間資源價值遠不成正比，大城市的免費停車比例仍然很高。2021年北京市通勤出行的免費停車比例高達58.6%、夜間居住區免費停車比例為45.63%。另一方面，違法停車處罰力度不足，違停成本甚至低於按規定需交的停車費，無法保證經濟槓桿對車主行為的規範效力。

另外，中國已明確提出2030年「碳达峰」、2060年「碳中和」目標，而在2013年以來中國碳排放增速已趨平緩的情況下，城市交通碳排放量已成為增速最快的領域。數據測算顯示，北京私人小客車出行碳排放佔整個城市客運碳排放70%，每萬公里碳排放量分別是軌道交通、地面公交的7倍和4倍。因此，私人小客車是交通碳排放的絕對主體和減排重點。

中新社記者：您認為世界各大城市疏解交通擁堵的成功案例，對中國城市交通治理是否有借鑒意義？

郭繼孚：習近平總書記強調，「中國式現代化既基於自身國情、又借鑒各國經驗」。今天中國的眾多城市正在經歷發達國家城市曾經歷的發展過程，也面臨許多類似問題。

雖然中外城市在社會、經濟、政治與文化上都有不同，但城市與交通發展也具有眾多普適性規律，世界其他特大城市成功疏解交通擁堵的案例，對中國城市交通治理當然具有借鑒意義。

國際經驗表明，大城市交通擁堵並非不可救藥，關鍵在治對路子。人多車多不必然導致擁堵，關鍵是轉變交通發展方式。例如，落實公交優先理念，重視和大規模修建城市軌道交通系統、大力施劃公交專用道。再如開展亂停車治理、擁堵收費，減少市中心小汽車保有量和出行量，推動轉變交通發展方式。

又如復興「慢行交通」、重視城市生態環境的優化和公共空間改造，打造以人為本的交通出行環境等等。

從世界其他特大城市的經驗看，無論是軌道交通的更新改造、對亂停車的治理、還是慢行交通環境的改善，都經歷了半個多世紀的艱辛治理過程。我們應該從世界大城市的經驗中汲取智慧，深刻認識到城市交通治理是一項長期而艱巨的任務，保持戰略定力，持之以恆、久久為功，才能實現城市交通的真正變革。

蔡玉茵善信 捐正義廟

菲律賓濱里拉查模拉正義廟訊：本廟婦女會副會長蔡玉茵善信令夫君陳天國善信不幸於二〇二四年四月二十九日壽終於崇基醫院，享壽八十有四高齡。哲人其萎，軫悼同深，出殯之曰，極盡哀榮。

蔡玉茵善信守制期間，悲慟哀傷之際，猶不忘公益，特獻捐本廟菲幣五千元充作福利用途，仁風義舉，殊堪欽式，謹藉報端，予以表揚，並申謝忱！

蘇志強捐 陳埭鎮同鄉總會

菲律賓陳埭鎮同鄉總會暨總商會訊：本

會副會長蘇志強鄉賢令尊蘇府天叢老伯，不幸於二零二四年三月十一日（農曆甲辰年二月初二）下午四時，逝世於家鄉晉江市陳埭鎮蘇厝村本宅，享壽七十有三。老成凋謝，軫悼同深。越於三月十六日上午出殯，火化於晉江青陽。

本會聞耗，全體鄉僑深表哀悼，敬獻花圈、輓幛，發專函慰唁其家屬，勉其節哀順變。蘇志強鄉賢熱愛、關心本會會務工作，悲慟之際特捐菲幣叁萬元充作本會福利金。仁風義舉，殊堪矜式，特藉報端，以申謝忱。

蘇志強捐 陳埭鎮校友聯誼會

陳埭鎮各學校菲律賓校友聯誼會訊：

本會副理事長蘇志強學長令尊蘇府天叢老先生，不幸於二零二四年三月十一日（農曆甲辰年二月初二）下午四時，逝世於家鄉晉江市陳埭鎮蘇厝村本宅，享壽七十有三。老成凋謝，軫悼同深。越於三月十六日上午出殯，火化於晉江青陽。

本會聞耗，全體學姐學長深表哀悼，敬獻花圈、輓幛，致電慰唁其家屬，勉其節哀順變。

蘇志強學長熱愛、關心本會會務工作，悲慟之際特捐菲幣叁萬元充作本會福利金。仁風義舉，殊堪矜式，特藉報端，以申謝忱。

陳美藝家屬捐 深滬中學暨附中

菲律賓校友會福利

深滬中學暨附中菲律賓校友會訊：本校校友會常務委員陳美藝學姐，不幸於前月壽終於崇仁醫院，享壽六十二齡，瑤琴風斷，軫悼同深。出殯之日，白馬素車，極盡哀榮。其哲嗣秉承先慈庭訓，樂善好施之美德，守制期間，不忘公益，特捐菲幣貳萬元充作本校校友會福利用途，仁風善行，殊堪欽式，藉此極端，以申謝忱。

陳瑞祥家屬獻捐 媽納總會福利金

菲華媽納五姓聯宗總會訊：本會諮詢委員陳瑞祥宗長（原籍南安碼頭邊康松鄉）亦即族親史秀華宗嫂令夫君，陳維森、安莉、嫻莉、湄莉、萌莉賢昆玉令尊翁，晚上十一時三十分壽終於BGC, St.Luke's M. C.享壽九十高齡。

老成凋謝，軫悼同深。本會慰唁其家屬，為軫念陳瑞祥宗老先生生前熱愛宗族，關懷族運。於六月十三日（星期四）在其靈前舉行獻花祭禮，以表哀思，而盡族誼。出殯之日，白馬素車，極盡哀榮。

陳瑞祥宗長家屬在守制期間，乃不忘公益，尤為關心本會，特捐菲幣叁萬元，充作

本會福利用途。仁風義舉，殊堪欽式，特藉報端，予以表揚，並申謝忱。

許三順家屬捐 檀林同鄉會福利

旅菲晉江檀林同鄉會訊：本會許中文書主任三順鄉賢，不幸於二〇二四年五月十三日上午九時五十八分，壽終於崇基醫院，享壽七十齡，哲人其萎，軫悼同深，出殯之日，白馬素車，極盡哀榮。

其家屬守制期間，仍不忘公益，特獻捐本會二萬元菲幣充作福利用途，仁風義舉，殊堪欽式，謹藉報端，予以表揚，並申謝忱。

林爾玉喪偶

旅菲西濱同鄉會訊：本會林福利主任爾玉鄉賢令德配，即本會林調解主任菲爾、林康樂主任丹爾、靜妮、寶妮賢昆玉令先慈，林府陳夫人諱佩珍（晉江市西濱鄉大三房村），不幸於二零二四年六月二十日凌晨二時三十分，壽終於崇仁醫院，享壽八十有三高齡，寶婺星沉，軫悼同深。遺體經已當日下午三時在計順市亞蘭禮查大街大同殯儀館火化場（COSMOPOLITAN MEMORIAL CHAPEL AND CREMATORY, 322 G. ARANETA AVENUE, QUEZON CITY）火化。現設靈於該館一號靈堂，擇訂六月二十五日（星期二）上午九時出殯，安葬於馬拉汶華藏寺。

本會聞耗，經派員慰唁其家屬，勉其節哀順變，並襄理飾終事宜。

吳清凱丁憂

旅菲古連聯鄉會/青年聯誼會訊：本會理事吳清凱鄉賢令尊吳天叢老先生（原籍石獅祥芝），不幸於二零二四年六月十八日中午逝世，享壽八十有四高齡，哲人其萎，軫悼同深。現設靈於家鄉祥芝鎮祥連村吳氏祖廳，擇訂六月二十三日上午出殯，火化安葬於石獅市永久墓園之原。

本會聞耗，經派員慰唁其家屬，勉其節哀順變，以盡鄉誼。

訃告

陳國良

（晉江永和茂亭村）

六月十七日逝世於家鄉
現設靈於家鄉
擇訂六月二十二日上午九時出殯

林陳佩珍

（晉江市西濱鄉大三房村）

逝世於六月廿日
現設靈於計順市亞蘭禮查大街大同殯儀館一號靈堂（Cosmopolitan Memorial Chapel, Araneta Ave., QC）
擇訂六月廿五日（星期二）上午九時出殯

蔡施蕊酒

（晉江市龍湖鎮瑤厝村）

逝世於六月十六日
現停柩於計順市亞蘭禮查大街聖國殯儀館（312-HELENIUM）三樓三一二號靈堂
出殯於六月廿五日上午十一時

陳蔡麗雲

（晉江市金井鎮洋下村）

六月十九日逝世於家鄉本宅
訂於六月廿二日星期六出殯

吳天蔗

（石獅祥芝）

逝世於六月十八日
現設靈於家鄉祥芝鎮祥連村吳氏祖廳
擇訂六月二十三日上午出殯

流芳百世



全方位殯儀館，停柩，火化，骨灰甕安置所

First-Class Service... Memories... Comfort... Convenience... A helping hand... Peace...

739 G. Araneta Ave. near Quezon Ave., Q.C. Website: www.sanctuary.net



SANCTUARIUM
Where memories live forever

聖國 — 天人福座

Tel : 415-2255