

日本の経験を踏まえた中国のモータリゼーションの進展に関する一考察*

A Study on Progress of Moralization in China based on Japanese experiences*

呂 堯然**・金子 彰***

By Lv Yaoran**・Akira KANEKO***

1. はじめに

中国の改革開放以来、高度経済成長により、市民の所得が増加し、生活も豊かになっている。人々の移動範囲も拡大され、移動手段への欲求も強くなっている。近年、自家用車の急速に増加している。それは僅かの大都市だけではなく、中国にもっとも一般的な中小都市にも見えてきた。北京、上海などの国際大都市は東京のように公共交通機関が相対的に成熟かになり、市民の主な交通手段になっている。自家用車の保有率は急速に伸びないと考える。それに対して、中小都市の公共交通手段は大都市よりかなり未成熟であり、市民日常生活の依存率も極めに低い状況である。これから、中小都市の自動車の保有率は必ず急速に伸び、モータリゼーションの進展も顕著になると考えられる。現在中国は車社会の入り口であるが、これから車社会は市民生活に大きく影響を与える。しかし、現在調査したところで、中国における、車の生産、販売や交通インフラ基盤整備に関する研究、報告が多くあり、車は市民生活への影響に関するものは非常に少ない現状である。

一方、昭和30年代から、日本経済の高度成長によって、日本のモータリゼーション社会が実現された。モータリゼーション社会は日本社会、市民生活に大きい影響を与えていた。車は国民の生活を豊かにしていた、一方、車によって、様々な社会問題も起らせ、市民生活への影響は本日にも至っている。

そこで、本研究では、日本のモータリゼーションを事例として参考し、中国の経済発展と自動車の発展の推移を示し、中国のモータリゼーションの方向を考察する。

* キーワード：モータリゼーション、市民生活、家計調査

** 非会員、東洋大学大学院国際地域学研究所

(東京都文京区白山2-36-5、Tel:03-5844-2228、

E-mail: yaoran1006@yahoo.co.jp)

*** 正員、工修、東洋大学国際地域学部

(東京都文京区白山2-36-5、Tel:03-5844-2228、

E-mail: akirak@toyonet.toyo.ac.jp)

2. モータリゼーションとは何か

日本の「昭和45年度国民生活白書」によると、モータリゼーションとは、自動車が大衆に広く普及し、生活必需品化することとされている。

また、「国民生活白書」(各年度)によると、日本では1964年の東京オリンピックの直後からモータリゼーションが進んでいった。その原因は自動車が利用しやすい環境(道路整備、大衆車の出現、石油低価格化など)と考えられる。影響: スーパーロール現象、生活様式の変化、生活様式の変化、公共交通機関の衰退、自動車・道路偏重の行政、道路交通を原因とする公害、交通渋滞、交通事故など、また、市民生活への影響は家計支出、生活質の面にはっきり表している。

日本は高度経済成長期を経て、日本社会はモータリゼーションが実現された。モータリゼーションの進展によって、社会にだけではなく、市民生活の様々な面にも深く影響をもたらした。

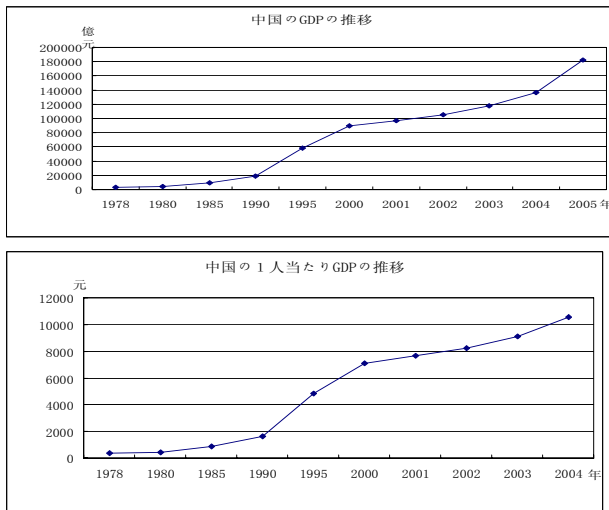
改革開放以来、中国経済の高度成長により、国民の車保有台数も急速に増えている。市民の車に対する必要性や意識の変化がみられる。現在、中国は車社会の入り口になっている。これから、中国のモータリゼーションは社会や市民生活に日本で見られたのと類似した影響をもたらすのではないかと考えられ、日本の経験を明らかにし、中国の状況と比較しながら、検討して行くことが必要である。

3. 中国における自動車市場の進展

中国改革・開放20年来、経済は急速な発展を遂げ、第7次5カ年計画から第9次5カ年計画の20年間、GDPの年平均成長率は9.8%となり、第9次5カ年計画期間中は年平均8%の成長を見せた。全国の経済規模が大きく拡大し、GDPは1978年の3624億人民元から1998年には79396億人民元に増加し、2005年には182321億元になった。一人あたりのGDPは1978年の379人民元から2004年には10561人民元に増加した(図一)。中国は低所得国家から中等収入国家に仲間

入りした。20年間経済発展の波はあったが、高成長が基調であった。

図-1 中国のGDPの推移



出所：世界統計年鑑 1975年-2006年より筆者作成

経済の高度成長に伴い、国民生活の様々な面がかわっている。この中では、交通はその様々な変化の中で最も著しい一面である。70年代末-80年代初めの中国は「自転車王国」の称号が与えられた。当時の乗用車が一般の人が想像もできない豪華な贅沢品である。経済成長に伴い、中国の車市場も急速に拡大してきた(図-2)。

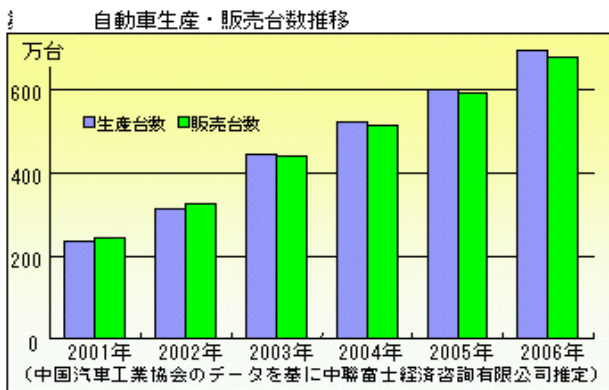


図-2 中国自動車生産・販売台数の推移

出所：<http://www.group.fuji-keizai.co.jp/mgz/mg0408/0408b1.html>

新中国建国当初、自動車工業は長期にわたり「乗用車の空白」状態に陥った。改革開放後、中国政府は自動車工業を国民経済の「基幹産業」とすることを決議に盛り込んだ。1978年の千人当たりの自動車保有台数は0.5台と、世界第140位だったが、今日では世界第2の自動車消費国、生産大国へと躍進。中国の自動車市場は世界で発展が最も速い市場となった。今、中国は米国に次ぐ世界第2の自動車市場になりつつあり、しかも近い将来、米国を追い抜く可能性がある。

中国人は今では自由に、市場でほぼすべての世界の主流ブランド車、様々なプライベートブランド車を選ぶことができる。自分の車を持つ、これが多くの中国庶民の願望であり、住宅を除けば、家庭の消費に占める割合はかなり大きい。また、乗用車は歩行に代わる交通手段のみならず、個人あるいは企業のステータスシンボルを示すものになってきたようだ。中国はすでに自転車王国から自動車大国へと転換する時代を迎えた。自動車産業の発展は巨大な経済収益をもたらし、国の重要な基幹産業となり、自動車の普及で人びとの外出はより至便になった。

4. 市民外出活動の変遷

経済の発展とともに、国民の生活も変わっている。(表-1)に示すように、人々の活動範囲も拡大され、移動手段も増えている。国民生活が豊かになる一方、人々の意識も変わっている

表-1 国民生活の変化

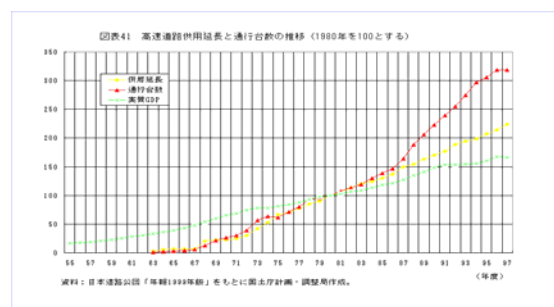
	以前	現在
活動範囲	地元など近い地域	全国、世界中
移動手段	歩き、自転車	自動車、地下鉄、新幹線、飛行機など
意識	生活を維持するため	生活を味わうため

出所：筆者作成

5. 日本のモータリゼーション

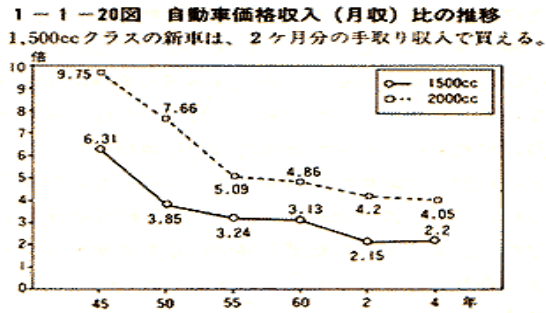
日本では1964年の東京オリンピックの直後からモータリゼーションが進んでいった。経済成長、所得の増加により、人々の消費意識が高め、高速道路の拡張や舗装道路の増加等の道路整備(図-3)、一般大衆にも購入可能な価格の大衆車の出現(図-4)などによって、自動車の保有台数は急速にふえている(図-5)。

図-3 高速道路の建設と利用台数の推移



出所：国土庁計画・調整局HP「国土レポート2000」

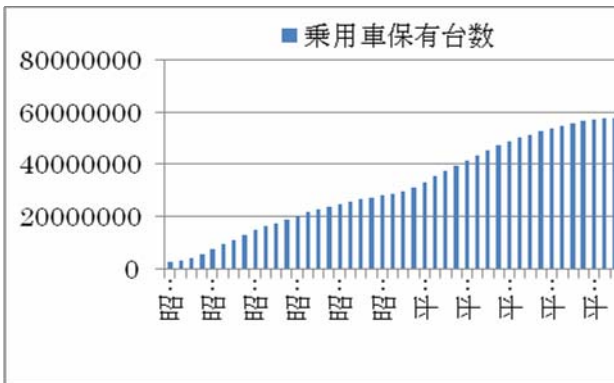
図一四 車相対価格の低下



注 (1) 総務庁「家計調査」、「小売物価統計」により作成
(2) 価格収入比は東京都区部年平均価格を1ヶ月当たりの可処分所得で除したものである。

出所：平成5年 運輸白書 ネット版
www.mlit.go.jp/hakusyo/transport/heisei05/IMAGE1/1-1-20.GIF

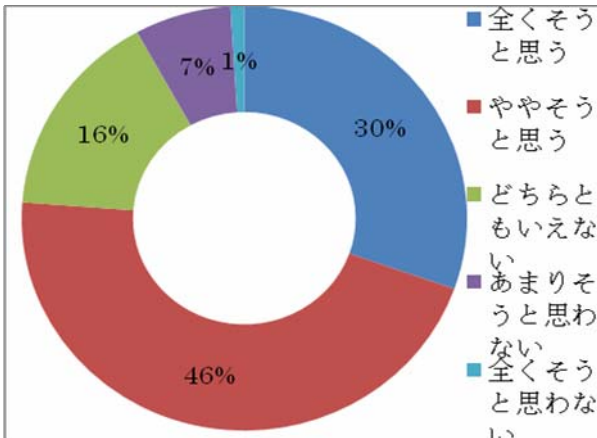
図一五 乗用車保有台数の推移



出所：日本自動車協会 HP より筆者作成

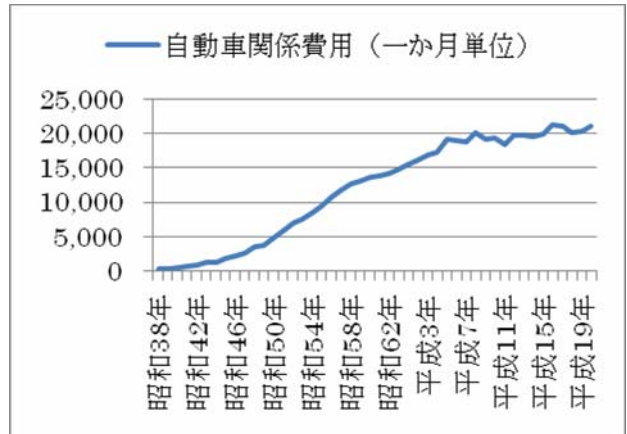
モータリゼーションの進展は市民生活に大きく影響を与えた（図一六、七）。また、交通問題（図一八）や交通公害問題ども増えつつある。

図一六 自動車があると仕事にも余暇にも時間を有効に使えるか



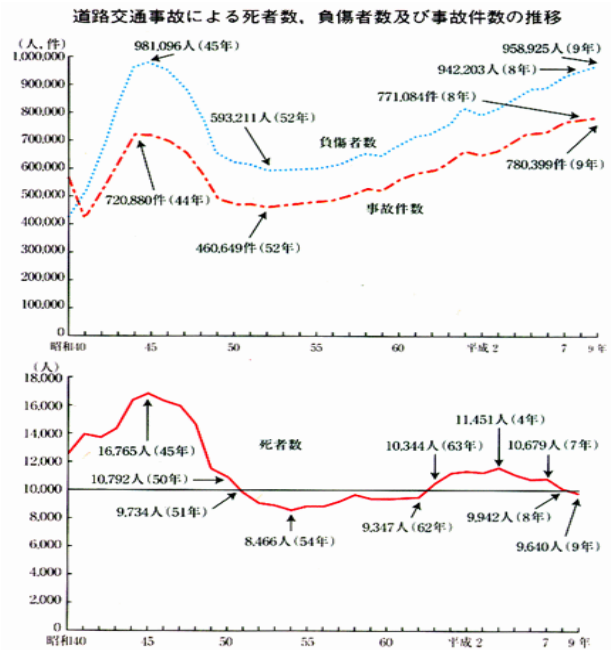
図一六 昭和45年版トヨタ自動車販売株式会社「モータリゼーションとともに」より筆者作成

図一七 自動車関係費は家計支出に占め変化



出所：「家計調査」（各年）より筆者作成

図一八 交通問題により死者及び負傷者の推移



注1 警察庁資料による
2 昭和41年以降の件数には、物損事故を含まない。
3 昭和46年までは、沖縄県分を含まない。

出所：

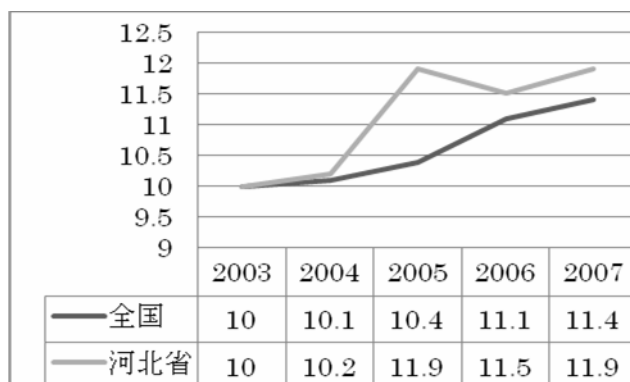
Http://www8.cao.go.jp/koutu/taisaku/h21kou_haku/pdf/files/honpen/gh1_111.pdf

また、一部の地方においては、自家用乗用車を利用できる者と利用できない者のモビリティ格差が、公共交通の後退と関連し大きな問題となった。さらに、農山漁村地域においては、自家用乗用車の急速な普及と人口の減少により、公共交通機関の利用が激減し、その経営を極度に困難にしており、公共交通機関を利用せざるを得ない人々の足の確保という問題を発生させている。「買物難民」という言葉すら語られている。

6. 中国の中小都市における車社会の影響

以上のように日本においてはモータリゼーションの影響は地方中小都市に大きな影響を与えていると考えられることから、中国においても同様な影響が考えられる。そこで本研究では中国の地方都市を事例として取り上げることとしている。このため、河北省石家荘市を現地調査対象として、行っている。石家荘市は経済規模、人口密度、生活水準などにおいて中国の平均値にほぼ同じ位置である。これも故郷のため、筆者の研究を行いやすい以外もう一つ重要な理由である。以下、石家荘市に関する概要および車社会における市民生活の変化について紹介する。

図一八 中国と河北省のGDPの対前年度比



出所：中国統計年鑑（2003-2007）により筆者作成

また、2008年8月に実施した第一次現地調査では現在車社会における市民生活に与えた影響に関する研究状態を把握し、市民生活に関するマクロ的なデータを収集した。

図一九 石家荘市100世帯に当たり車の保有台数の推移



出所：「石家荘市統計年鑑」より筆者作成

この図によって、近年、市民の保有率は高い速度で伸びていることがわかる。また、車の保有台数の急速

に増加するとともに、市民生活も大きく変わっていると考えられ、車に対する市民生活がどんな影響をもたらされたかを目的とした調査を2009年の8-9月に行うこととしている。結果は発表時に示す。

7. 今後の中国の中小都市の車社会に対する考察

現在、中国経済成長は日本の高度経済成長時代と同じ世界に注目されている。今の中国はまだ車社会の入り口で、これから、中国の車社会は必ず飛躍的に進んでいく。今、中国自動車の保有台数も急速に伸びている段階のことは当時の日本によく似ている(表一2)、しかし、日中の地理的、人口的及び人々の考え方など相違点がたくさん存在している。中国車社会の道は日本の経験を借りるべきではないかと考える。

表一2 日、中100世帯に当たり車保有台数の推移

	S36年	S38	S40	S41	S43	S45	S47	S49
日	2.8	6.7	10.5	12.1	13.1	22.	26.	30
中	0.9	1	1.1	1.3	1.8	2.4	5.5	6.7
	01年	02	03	04	05	06	07	08

出所：日本「生活白書」と中国「石家荘統計年鑑」より筆者作成

8. おわりに

本研究では、日本モータリゼーション時代の例を参考し、現在中国車社会における中小都市市民生活の変化を目的として、石家荘市を事例とし、研究を行う。現在中国車社会は中小都市市民生活に影響を与えてきた。日本の例を参考として、中国の場合と似ているところもあるし、相違点も存在している。今後、中国は日本の経験をどうやって活用し、中国の車社会は市民生活にどこまで影響を与えていくかをこれからの課題として検討を進める予定である。

参考文献：

- 1) 「国民生活白書」昭和39年度——平成19年版
経済企画庁／内閣府
- 2) 総務省 統計局ホームページ
<http://www.stat.go.jp/data/kakei/longtime/index.htm#ks>
- 3) 「モータリゼーションとともに」
トヨタ自動車販売株式会社 No.577 昭和45年
- 4) 「石家荘市統計年鑑」 石家荘市統計局 2008年