

Ⅲ 研究ノート Ⅲ

中国の motorization (1)

藤原貞雄

目次

はじめに

- (1) なぜ motorization なのか
- (2) なぜ中国の motorization か
- 1 motorization とはなにか
 - (1) motorization の使われ方
 - (2) 前提としての motorization
 - (3) 結果としての motorization
 - (4) motorization の定義
- 2 中国の motorization — 買い手 (市場) の成長 —
 - (1) 世界大での買い手の拡大
 - (2) 大きな保有台数と低い保有比率
 - (3) どんな車を、どこでだれが? 相関分析
 - (4) 中国農村の motorization (以下、次号)

はじめに

(1) なぜ motorization なのか

車 (以下では、4輪自動車を念頭においている) は、20世紀にはいって形成されてきた大衆消費社会、つまり社会の大部分を占める大衆層による大量消費が普通のことになった社会において、消費者に最も強い訴求力を持った商品として登場し、実際に今も消費者の行動に深遠広大な影響を与えつづ

本稿は「中国の大衆消費社会の成立過程における都市・農村地域の消費実態調査研究」(科学研究費補助金 [基盤研究B: 23402040 研究代表者: 李海峰山口大学教授]) の成果の一部である。

ている商品である。車はその供給面（産業）、需要面（市場）、社会面（便宜性、シンボル性、社会病理性、国際政治性等）においても図抜けた影響力を持つ商品であることは論を待たない。

motorization は、そうした車が一つの社会（地域、国）の新しい交通運輸手段になること自体（以下、「前提としての motorization」）を指すと同時にそのことによって生じるその社会の人の価値観や行動規範、生活のあり方や文化や都市構造や社会病理現象などの広範な変化（以下、「結果としての motorization」）を捉えた概念である。

周知のように、1910年代アメリカのフォード社が大衆車として T 型モデルの大量生産に乗り出したことで、本格的な motorization がアメリカで始まり、以来100年の歴史を経て、21世紀には世界全体を覆い尽くそうとしている。このため、もはや今日ではいずれの社会の motorization も世界の一部として捉えてかからなければ、正確に理解できない。車が他の全ての商品と同様にライフ・サイクルをもつ以上、motorization も生まれ育ち成熟しやがて衰退し舞台から姿を消す。21世紀においては地球大の視点からみれば、アジア、アフリカ、南アメリカの諸社会で猛烈な motorization が進展する一方で、他方では北欧などの一部社会では motorization は成熟し衰退するというステージにさしかかり、de-motorization が政策的に追求されるようになっている。つまり、motorization は世界大では重層的に進んでいる。

21世紀の motorization が20世紀のかぎられた先進国で進行した motorization と決定的に異なる点は、その規模である。合わせても数億台であった車は、21世紀の今日では10億台を越え、地球上のあらゆるところで走り回っている。ガソリン、ディーゼル油という化石燃料の消費量は膨大な量にのぼり、排気ガスによる CO₂ や汚染物質の排出による地球温暖化や環境悪化の程度ももはや制御しがたい規模になっている。いかに成長性に溢れた市場があろうと、いかに優秀な自動車産業があろうと、この資源と環境という二重の制約から逃れることはできない。それは motorization を押し潰し、de-motorization によって新しい交通運輸システムへの転換を強制的に迫る

可能性は高い。それが可能になった社会は、それまでの社会とはまるでちがった様相を示すようになるであろう。したがって motorization の分析は motorization を超えた広がりと重要性をもっているといえるだろう。

(2) なぜ中国の motorization か

中国で驚異的なスピードで motorization が進んでいる。2012年もアメリカの新車販売台数(約1449万台)をはるかに超える1930万台(2013年1月11日、中国自動車工業協会の発表数字)を記録し、2012年末には民間保有台数は1億台を超えた。しかも後述するように保有比率が未だ低いことを考えると今後も保有台数は増え続け、2020年頃には2億台を超えると筆者は推計している。新しい「自動車帝国」の出現である。2億台を超える自動車帝国が米中二国になり、さらにインドが1億台を超えるようになれば、世界の自然と社会は極めて大きな影響を被ることになるであろう。

motorization は中国の政治経済社会のあらゆる面で容易に脱ぎ棄てることのできない、身にまとわりついた衣装である。自動車工業(組立、部品企業)は300万人(『中国汽车工業年鑑』2010年版)の雇用を抱える「支柱産業」に育っており、motorization に支障が生じれば、全国に広がるメーカー所在地の雇用問題や政治混乱をもたらす危険がビルトインされている。それだけでなく、自動車の販売・整備部門、利用部門、関連サービス部門、資材部門などの広範な関連産業は、日本のケースから類推すると¹⁾、900~1500万人の賃金・雇用の行方を左右するであろう。他方、マイカーの実現は、WTO加盟以来(2001年)の政府の確固とした基本方針であり、「豊かな社会」、「和諧社会」実現の象徴である。

さらにマイカーの恩恵を享受できる所得階層はまだ上位層に偏っており、中間層を含め下位層は、motorization の社会化された費用を負担するだけで

1) 日本自動車工業会編『2010日本の自動車工業』によれば、これら周辺産業の就業者はおよそ、自動車工業の4.7倍である。日中両国の産業連関(就業者)は同じではない。したがって、3~5倍の概数である。

ある。このため motorization が産み出す環境悪化や社会病理現象は、社会格差を始め中国固有の社会的政治的不満のはけ口になりやすい構造になっている。こうした点で、21世紀中国消費社会分析にとって motorization 分析は欠かせない要素であろう。

それだけではない。中国の motorization は、作り手の面から見れば、多国籍自動車メーカーの参入によってなりたっている。中国の車の過半数は、中国メーカーと外資メーカーの合弁会社の手によって供給されている。そうした合弁会社の活躍の余地を中国政府が認めたからこそ文字通り飛躍的な motorization が成り立っている。部品メーカーを含め多国籍メーカーにとっても、ということはそれらメーカーの本社や関係会社の所在国にとっても中国の motorization の行方は余所事ではなく、迂回的に大きな影響を被っていることを軽視してはならない。

中国がアメリカと並ぶ自動車大国になることが自明であるとするれば、世界は資源と環境の制約という一對の警鐘に耳をいっそう澄ます必要がある。1995年にレスター・R・ブラウンがだれが中国を養うのかと問うて、中国の憤激を買ったことがあるが²⁾、自動車大国は自動車帝国の途を歩む運命にあると叫んで同じ憤激を買うであろうか。motorization は燃料なしでは進まず、それには世界の石油資源のかなりを確保することが不可欠であり、それが石油資源確保をめぐる国際緊張を増幅することは歴史的経験からも明らかである。しかも当面1億台、10年以内に2億台の車が走り回るとすれば、汚染物質や温暖化物質(CO₂)の大量排出による地球環境劣化は甚だしくなるであろう。他国や地球全体の資源や環境を顧みない motorization はまさに帝国のそれではなかろうか。もし中国がそれを望まないのであれば、化石燃料に依存しない motorization に方向転換するか、思い切った de-motorization に舵を切るかであろう。いずれにせよ、中国の motorization は世界が固唾を呑んで注視せざるを得ないのである。

2) レスター・R・ブラウン、今村奈良臣訳「だれが中国を養うのか? 迫りくる食糧危機の時代」ダイヤモンド社 1995年。Lester R. Brown "Who will feed China" W.W. Norton & Company, New York. 1995.

1 motorization とはなにか

ここまでは、motorization についての定義をしないままである。motorization は、多義的な使われ方をしており、その意味で曖昧な概念である。訳語もモータリゼーション、車社会(化)、クルマ社会(化)などさまざまである。今後の検討のためには motorization の定義とその使い方を前もって与えておくことが必要である。

(1) motorization の使われ方

motorization の使われ方(ケース)を分類すると次のようになる。

- ①これまでになかったところに新しく自動車(バスとかトラック)が交通運輸手段として登場するケース。
- ②鉄道、電車その他の既存交通運輸手段がトラック、バス、自家用車などに取って代わられるケース。
- ③自動車の保有台数(生産台数、販売台数、新規登録台数等を含む絶対値)が増加するケース。
- ④自動車の保有比率(世帯当たり、国民一人当たりなどの相対値)が上昇するケース。
- ⑤大量のあるいは高い比率に達した自動車ユーザー(自動車保有者)の価値観の変化や生活習慣の変化をさすケース。
- ⑥とくに①～⑤が社会を包摂して、社会心理、社会生活や日常文化などの変化を連続的に引き起こし、それがまた都市、道路、街、交通といった社会インフラの変化につながり、こんどはそれが社会生活や社会心理、文化に変化を反射していくその過程をさすケース。
- ⑦とくに①～⑤が大気汚染や騒音、振動、交通渋滞等の自然・生活環境悪化や交通事故、自動車犯罪などの社会的病理現象を引き起こすことさすケース。
- ⑧交通手段や交通システムの変化発展を概括的(かつ曖昧)にいうケース。

(2) 前提としての motorization

①～④が進行する過程で⑤～⑦が姿を現す。したがって前者を前提としての motorization だと解釈するなら後者は結果としての motorization である。前者は自動車産業論や自動車市場論あるいは運輸交通産業論という舞台で利用されるのに対して、後者は都市論、消費論、交通論、環境論、文化論などいっそうさまざまな舞台で利用される。前者が一定期間に限られているのに後者は長く社会に定着したり、姿を変えたり姿を消したりする。

①と②には曖昧さはない。そのように定義して狭い領域で使えばよいであろう。しかし③、④の場合は、どの程度保有台数が増加したら、あるいはどの程度保有比率が上昇したら motorization と解釈するのかといったきまった閾値があるわけではなく、増加・上昇を motorization と捉えているのが普通で、一番多い使われ方だが曖昧である。ただし趨勢として保有台数が増えなくなったり減り始めたり、あるいは保有比率が止まったり減少し始めたら③、④の使い方での motorization は終わったとはいえるであろう。しかし重要な点は、保有台数・保有比率がピークに達した後も「乗り換え」、つまり更新需要は続く点である。保有台数や保有比率が大きければ大きいほど一般的には更新需要も大きく、他の条件に変化がなければ、それは持続する可能性が高いからである。また在来自動車に大きなイノベーションが起きれば、そこからまた新たな別種の motorization が始まる可能性がある。新たなイノベーション車の保有台数・保有比率は当初は小さく、その数値は統計に隠れてしまうであろうが、イノベーションによる motorization の接続を無視できない。つまり一概に数値から motorization の終焉を告げることができない可能性がある。たとえば2013年の現在では、化石燃料車に代替するハイブリッド車（以下、HV）、プラグインハイブリッド車（以下、PHV）、電気自動車（以下、EV）、などの次世代自動車が新たに市場に登場し、燃料電池車（以下、FCV）の登場が日程表に登りつつある。EV、FCVとなると、移動手段としてだけでなく、家庭用蓄電設備としての機能が付加されて

いるから、従来の自動車とは概念を異にする。それは新しい motorization の始まりと捉える必要がある。

また③、④の場合には、対象（国、地域）の人口（世帯）規模やそれらの人口動態的变化などと結びついた保有台数・保有比率の変化速度が大きな重要性をもつことは明らかであろう。人口が大きくて長期にわたって増え続けているようなアメリカのような国では、もともと大きな保有台数が増え続けるので、③が長期間にわたる可能性が高い。人口が大きくて少子高齢化を伴って人口増加が停滞的な日本のような国では保有比率も保有台数も早い時期にピークに達して③、④は相対的に短期間で終わるのであろう。中国のような大きな国土と人口をもち、急速な経済成長が続き、消費者が将来について楽観的な国の場合には、保有台数の急増は政策的に後押しされて始まっている。③の期間が長くなるかどうか、またその変化速度は共産党政府の決定に左右される可能性が高いであろう。

(3) 結果としての motorization

⑤は姿を変えるものの1つである。車が豊かさや自由、新しい家族団らんのもっぱら象徴的価値であったステージが終わるころには、生活スタイルの変化や都市構造・公共交通機関の変化（衰退）のために、車は「生活必需品」的価値を得る。自動車メーカーが大量に「大衆車」を投入することが「生活必需品」化を促進する。⑤は「生活必需品」化で終わるともいえるが、さらに「非生活必需品」化＝つまり車を必要としない生活スタイルや価値観の確立、すなわち de-motorization まで進んで終わるといふべきかもしれない。他方、車はもともと高額財なので、豊かさの象徴的価値をまったく失うことはない。自動車メーカーが、ブランド戦略の一端として「高級車」を提供し、豊かさのシンボル化を促進し、「生活必需品」化を拒む分業も強まる。したがって⑤の motorization はなかなか終わることはない。新規保有者にとっては依然として豊かさの象徴的価値かも知れないという事情も加わる。とはいえ世間で車が「非生活必需品」化し、車不要論も高まれば、新しい保

有者にとっての価値も影響を受けざるを得ない。

⑥の高速道路，都市内道路，都市間道路，大駐車場などは motorization の社会的構造の物的表現である。これらに接続する都市中心地の高層ビルのオフィスやマンション，郊外に開発された大小の戸建て住宅地や共同住宅，点在する工場団地，それらを結ぶ道路や公共交通機関，それらは社会的インフラとして長く残存し，motorization とは何であるのかを教える。またそこで展開される現代の生活，文化を包括する現代の文明が社会的インフラとしての motorization に支えられており，もう一歩で civilization と同義になるところまで来ているときへいよう。

前提としての motorization が結果としての motorization をすすめ，さらには後者がまた前者をいっそう高い数値に引き上げていく一場合によれば後者が前者を抑制する—という相互関係が見られる。そしてこのプロセスは後に検討するように社会的費用化の過程である。⑥は巨額の建設・維持費用を必要とするが，自動車の保有者はその費用のほんの一部しか負担することはない。自動車保有者は安い費用で多大の便宜・快楽を得ることができるからこそ，motorization が社会や文化を浸潤することが可能なのである。⑥を「車社会化」，「クルマ社会化」と翻訳して使われるのは，こうした舞台にふさわしいであろう。それは自動車の正の外部性（外部経済）が極めて大きいことを物語っている。

⑦はいわば⑥に並行して生まれる負の側面である。自動車の負の外部性（外部不経済）がもたらす現象を motorization として捉えている。自動車が移動手段としてもつ不完全性—エネルギー効率の低さ，排気ガス中の大気汚染物質，高速重量物であるための振動や騒音等—が，その消費の大量化によって一気に外部化したのが⑦である。大量消費は⑥の motorization がなければ不可能なので，その裏面として現れるのである。したがって不完全性が改善されれば⑦の motorization は小さくなるであろうが，大量消費が続けば，それは部分的なものでしかなく，大量消費それ自体が抑制されてはじめて小さくなる。

⑧は、概括的に過ぎて厳密な分析には不適當であろう。

(4) motorization の定義

motorization を抽象的に定義すれば、車の利用が生産活動、消費活動において飛躍的に高まることおよび、それによってその社会の価値・文化・政治あるいは社会病理現象が左右されるようになることといえよう。つまり motorization は、車が新しい主要な交通運輸手段になることを指すと同時にそれによって生じるその社会の多方面に及ぶ変化を捉えた概念である。

motorization の一義的な定義をもって論じることはあまり意味のないことであろう。何を論じているのか、何を明らかにしたいと考えるのか、その目的によって motorization を再定義することが必要であろう。そのばあいも前提としての motorization を問題にするのか、結果としての motorization を問題にするのかさえ明白であれば、大きな混乱は生じないであろう。

小稿では前提としての motorization を取り上げる。motorization を「車が大衆消費者の間に普及し、車の保有台数が増加しあるいは車の保有率が上がり、車が生活必需品化あるいはそれに近い状態に近づくこと」だと定義する。

この定義での motorization が進むには、買い手、作り手、走る燃料、走る道路、駐める駐車場、自動車に関連したルール（法令・制度）等が必要になる。いうまでもないことだが、上記の条件は皆同じ重要性をもつわけではない。国や地域によって、また時代や時期によってもそれぞれの重要度は異なるであろう。しかし上記の6つの条件が欠け落ちることはない。欠ければ motorization それ自体が欠けた部分を補整するからである。たとえばルールの大部分は、motorization の進行が産み出したものであるし、ルールができることによって motorization がすすむ。motorization が道路の必要を産み出し、道路の整備が今度はいっそうの motorization を進行させるという具合である。これらについてはもっと後に改めて検討することにする。

2 中国の motorization — 買い手（市場）の成長 —

(1) 世界大での買い手の拡大

① 途上国の市場拡大

車が高額耐久財であることは、21世紀の今日でも変わらない。したがって、いずれの社会でも車の当初の買い手は富裕層である—小稿ではかなり広く、所得階層最上位の10%から2位の高所得層10%の合計20%あたりまでを念頭においている—。ただ車が高額であるかどうかは所得との相対的な関係であるし。買い手が富裕層から大衆層（中間所得層、下層所得層）に広がるには大衆層の世帯所得が上昇するか（大衆層に所得の上昇、生活向上に楽観的な見通しが広がることを含め）、車の価格帯が下方に拡大するか、あるいは両方が同時に起こる必要がある。経験的には両方—程度に違いはあれ—が同時に起こることによって motorization は進行してきたし、今も進行している。今日（2010年代）ではメーカーが多様な車種・車格（MUV, SUV, セダン、日本の軽自動車、インドのタタ・ナノ、中国農村部の低速農用車など）・車級の車を投入することができるために、車の価格帯と嗜好に合った車の選択幅は一気に拡大しており、買い手層も広がっている。

今日、地球大の視点からみれば、新興工業国群の世帯所得上昇と低価格大衆車（インドのタタ・ナノ、中国の低価格車）の市場への投入によって買い手層は、急激に増えている。中国で起きている流れはその一部である。この点を表1で見ておこう。2005年から2010年の間に世界の自動車保有台数は1億2765万台増えたが、その大部分は先進国以外の国、地域で増えたものである。たとえばアジアの増加台数の6666万台のうち6444万台は、日本、韓国、台湾を除くアジア7カ国で増えたものであった。またその増加率は3カ国を除いたアジアが最も大きかったし、シェアの変化率も大きかった。これと同様の数値は米州でも欧州でも見てとれる。いまなお、世界の自動車保有台数の過半は先進国で占めるが、その数値は着実に下がっている³⁾。途上国・地域の保有台数の増加は、エンジンや車体にはさまざまな改良が付加されている

表1 自動車保有台数の変化2005年/2010年

単位：千台、%

	2005年	2010年	増加数	増加率 (%)	2005年 シェア	2010年 シェア	シェア 変化率
世界	889,111	1,016,763	127,652	14.4	100.0	100.0	
アジア10カ国	201,031	267,691	66,660	33.2	22.6	26.3	16.4
アジア(日韓台を除く)	103,280	167,722	64,442	62.4	11.6	16.5	42.0
米州7カ国	332,198	351,892	19,694	5.9	37.4	34.6	-7.4
米州(米加を除く)	68,449	91,026	22,577	33.0	7.7	9.0	16.3
欧州21カ国	316,958	351,383	34,425	10.9	35.6	34.6	-3.1
欧州(11カ国を除く)	109,081	131,593	22,512	20.6	12.3	12.9	5.2
アフリカ7カ国	22,043	26,675	4,632	21.0	2.5	2.6	5.8
大洋州2カ国	16,881	19,122	2,241	13.3	1.9	1.9	-0.9

原資料：日本自動車工業会「世界自動車統計年鑑」(2012年版)

出所：<http://www.mlit.go.jp/statistics/pdf/23000000x024.pdf>

注 欧州で除いた11カ国：イギリス、イタリア、オーストリア、オランダ、スイス、スウェーデン、スペイン、デンマーク、ドイツ、フランス、ベルギー。

がほとんどがガソリンエンジン車、ディーゼルエンジン車である。このことは、買い手の膨大さと相まって、環境問題、燃料獲得問題が地球大の規模に広がりかつ深刻になったことを物語っている。

②次世代車

もちろん、買い手には新規需要だけでなく、更新需要も含まれる。先進国では新車販売台数の大部分が更新需要に変化しているだけである。先進国の買い手は途上地域にはない車種選択に直面している。これまでの化石燃料車(在来車)に加えて、いわゆる次世代車が市場に現れ始めている。またこれに対抗して、燃費規制・排ガス規制・安全規制の厳格化に備えた在来車の巻き返しも進んでいる。次世代車は在来車と比較すれば価格も高く、技術革新や政策次第でインフラ整備が進んだり、価格低下が望めることもあって、現実の次世代車需要は潜在需要にとどまっているが、環境・燃料問題の解決に欠かせぬ車種として現実需要への契機が模索されている。今までにない先進国自動車市場の分化に繋がる可能性が日々増している。燃費規制、排ガス規

3) 表1の先進国(注：ここでは大洋州のオーストラリア、ニュージーランドを加えて18カ国である)のシェアは2005年には65.9%あったが2010年には59.0%まで下がっている。もっと対象国を増やせば、先進国のシェアはもっと低くなっているであろう。

制はEUや米国カリフォルニア州では差し迫っているのに、次世代車の顕在需要化は2020年代よりも早くなると思われる。

(2) 大きな保有台数と低い保有比率

①保有比率ののりしろ

すでに述べたように中国では2012年には、新車販売台数が1900万台を越え、中国の民生用自動車（以下ではたんに自動車あるいは車という）の保有台数は1億2000万台（中国国家統計局）に達した。図1からも明らかなように、中国の市場は順調に成長してきた。2002年から2008年までは対前年比100万台の桁で増えてきた。新車販売台数が1800万台を超えたのは2010年以後のことである。折れ線グラフが示すように、対前年伸び率が異常に大きい年がある。大きかったのは2002年、2009年である。それぞれの翌年も大きいのは政策の余波（延長等）が残ったからであろう。2001年は中国がWTO加盟を果たした年であり、同時にマイカー政策の具体的な推進が大きく動き出した年である。2009年は、前年のリーマンショックが世界金融危機に拡大したのに備えて、中国が内需拡大政策に4兆元を投入するとした年であり、

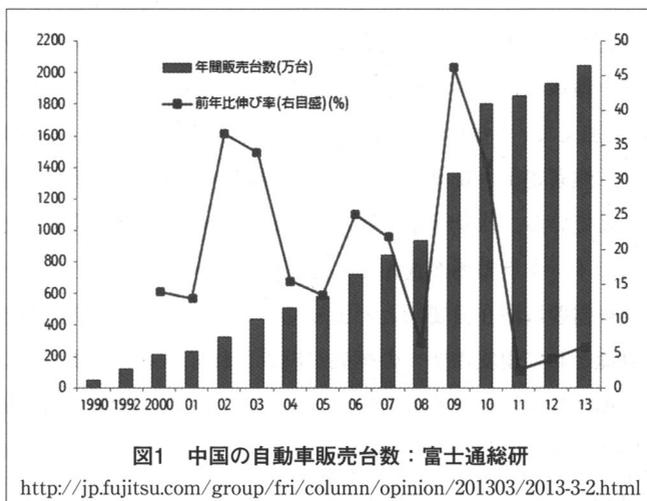


表2 都市規模別乗用車販売台数 (2009年) 万台：%

	台数	比率	販売総数に 対する比率	対前年 増加率
1級都市	99.5	12.7	9.6	39.1
2級都市	139.6	17.8	13.5	53.5
3級都市	202.7	25.9	19.7	66.8
4級都市	159.0	20.3	15.4	66.9
5級都市	181.6	23.2	17.6	72.1
合計	782.4	100.0	75.9	

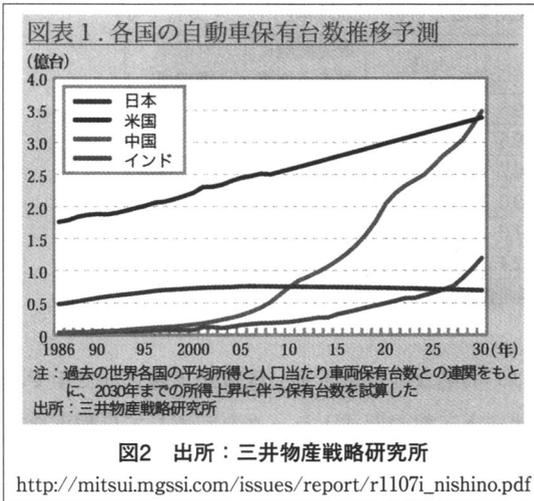
資料：中国自動車市場年鑑2012年版

自動車政策に関連していえば、有名な「汽車下郷」政策が実施された年である。汽車下郷は農村部でのオート三輪や旧式トラックを廃車して自動車を買換える場合に購入価格の10%を補助したり、排気量1.6リッター以下の小型車の車両购置税（取得税）の10%から5%への引き下げを含む大規模な需要喚起策である（2010年末まで1年延長）。このために表2に示すように、2線級都市以下で乗用車販売台数が激増した。上海市、北京市などの一線級都市の販売台数に占める比率は1割を超えるに過ぎなかった。また省都等の二線級都市よりもそれ以下の諸都市で近隣農村部から大量の注文が押し寄せたからである。この状況は汽車下郷政策が延長されたため翌年も続いたと思われる。

注意すべきは、市場は政策に左右される程度が大きいことである。どんなに緻密な予測式を作っても、中国では政策の前ではほとんど意味がない⁴⁾。今後も同様なことが起きる可能性を考えておく必要がある。

三井物産戦略研究所の2030年までの予測によれば（図2参照）、その年には中国の保有台数は3億5000万台前後に達し、米国を抜いて世界一になる可能性がある。この可能性は否定する方が前述の理由から妥当のように思われる

4) たとえば、沈中元氏は2006年に所得分布曲線、普及曲線、人口曲線等からなる自家用乗用車の予測方程式を考案し、2020年の保有台数を6372万台と予測したが、不幸なことに汽車下郷を想定できなかった。このため自家用乗用車保有台数は、2011年に氏の予測を越えた7448万台に達してしまった。自律的な市場と長期需要予測を中国に望むのは大それた試みであろう。以下参照、日本エネルギー経済研究所「IEEJ」2006年7月号、www.eneken.jeer.or.jp/data/pdf/1305.pdf。



が、保有比率が今なお低いこと、政府と家計あげてのマイカー渴望、今後の家計所得の大きな伸びの可能性を考え合わせると、もしかするとそれに近いところまで伸びる可能性もあながち否定できない。

保有比率（人口1000人当たり保有台数）の進捗を概観すると、改革開放

から20年経った1998年に10台を越えた。中国政府の自動車産業政策の腰が据わるのがこの辺りからである。2004年には20台超え、2009年には47.1台、2012年に80.8台になった（2009年までは『中国統計年鑑』2012年版による）。保有比率がほぼ倍増するのに必要な年数は、20台を越えてからは短くなっている。今後もこの勢いで保有比率が上昇する可能性も否定するのが妥当であろうが、いわゆる伸び代が大きいことだけははっきりしている。中国は、同じような国土規模をもつ米国（2010年776台）、オーストラリア（同687台）カナダ（同617台）よりはるかに保有率が低い⁵⁾。もちろん家計所得水準、人口の規模・趨勢・分布、代替交通機関の発展度合いなど、考慮に入れるべき事項は多いが、保有率が少なくとも上記の大陸国家の1/5~1/3ぐらいにはなるとすれば、保有台数は2020年頃には2億台をゆうに越える可能性もあろう。

②マイカー願望

保有率が上昇するのは、国民がマイカー（自家用乗用車、個人保有乗用車、

5) 数値は日本自動車工業会資料 [http://www.jama.or.jp/world/world/world_2t2.html] より。

中国についても同じ)を熱望し、政府がそれを助長・刺激する政策をとるからである。政府がなぜに助長・刺激する政策をとらざるを得ないかについてはもっと後に検討するとして、マイカー願望の深淵を覗いておこう。

マイカー熱望は、車本来の生まれながらに備わった使用価値的特性に由来している。この点は強調しておいてよい。それは、おそらく「社会主義的理想」とは背馳する。この点も中国の将来の de-motorization と関連してもっと後に議論する。

車は便利な交通手段を越えた存在である。車を運転する楽しみはかつて地上にはないものだった。速く走り、曲がり、止まることができる。女性でも、体の不自由な者でも、子どもでも運転は簡単である。自分の判断でどんなところにも自由に行き着くことができる。移動の自由、住居の自由、職業の自由などを保障する手段である。外界を遮断して音楽やおしゃべりを楽しむ「走る個室」であり、「家族を実感できる」移動手段である。それを手にするためには何の特権も地位も必要でない。勤勉に働き、ローンを利用できる個人の信用を築くだけでよい。それは平等と市民的自由という民主主義の象徴財でもある。しかしその財の裏面には車を消費(保有)しない他人や社会・環境を無視軽視して止まない悪しき個人主義の象徴財であることも刻印されている。それは、根源的には車(在来車のことだが)が技術的に未完成な財(小型乗用車でも1トンもの工業財を必要とし、再生不可能な化石燃料を低いエネルギー効率で消費し、汚染物質をまき散らす)であることによっている。中国では1990年代には自動車産業政策が確立していたが、マイカー政策には政府部内で根強い反対意見があり、その克服にはWTO加盟という外圧を利用しなければなかったのは、このためであろう。逆説的だが、中国で市民的自由が制限されればされるほど、制限開放されたマイカーへの熱望は高まるばかりであろう。また徹底した個人主義象徴財だからこそ、強権的対策がとられるまで排気ガス汚染や渋滞を配慮して自らマイカーを手放すことは現在の中国では決してないと思われる。

③他の使用価値的特性

先述の2億台越えはマイカーだけの話ではなく、民生用の車全体の話であるから、マイカーに限らない特性も上げておく必要があるだろう。

第一は、車が多用途財であることである。車の根源的な使用価値は、移動手段としてのそれである。移動の目的とその方法によって車はどのようにも使用が可能である。つまり多用途的である。その用途によって多種多様な車種が発達してきた。そのいずれもが motorization に深く関わっている。また自家用車であってもその用いられ方次第で生産財にもなれば消費財にもなる。公共財にもなれば私益財にもなりうる。車の多用途性が現代社会を変貌させる原動力になっている。中国のように国土の大きな国においては、車の多用途性は社会変化のスピードを加速するであろう。

第二に都市財であることである。大衆消費社会のプロトタイプは、米国大都市部でできあがったものである。都市郊外に開発された一戸建住宅に住み、自動車で数キロから数十キロ離れた都市中心部の職場に通勤し（逆も変形もあったが）、週に一度は自動車で大量の日用品の買い物にでかけ、電気冷蔵庫にストックする、休日には家族で自動車で遠出を楽しむといったものである⁶⁾。こうした都市居住者の消費生活のパターンは、20世紀中には大きな変化はなかった⁷⁾。自動車は都市生活の要石、必需品になった。中国では都市化が進んでいるし、政府は、都市化政策を積極的にすすめている。現地で見ると、公共交通機関はおろか、上下水道、ガス、電気、学校などの生活インフラすら計画的に構築することなく、高層分譲マンションが無規律に増殖しているのが「都市化」の多くの実情のように理解される。こうした「都市化」がすすめば、それに並行した公共交通機関の充実は期待し難いと思われる。そうすると中国においても車が都市化に伴って必需品化するが、他方で途方もない渋滞も発生せざるを得なくなるであろう。

6) たとえば、常松洋・松本悠子編『消費とアメリカ社会 消費社会の社会史』山川出版社、2005年、参照。

7) たとえば、西村弘『クルマ社会アメリカの模索』白桃書房、1998年、参照。

第三に車が高額財であることは保有率の上昇にとって最大の障害である。自動車ローンが発展するまでは、買う側からすれば、何ヶ月分から数年分以上もの所得を貯めておく必要がある。または家族の収入を総動員する必要がある。他面、高額の高級車を保有することは富裕の証として顕示欲を満たし、低価格の大衆車は大衆車で、「誰もが買える車」を保有することが豊かさの誇りとなる。こうして自動車は高額財であるために、かえって広い価格帯を形成し、「ゆたかな社会」の多様な所得領域から需要を引き寄せ、保有比率を引き上げることにも成功する。車は体面を重んじる中国人にとっては、最もふさわしい商品といえよう。

他方、高額財の大量生産は少数の大企業にしかできない。大量生産を可能にする開発、設計、製造など多様な分野の技術、大量の材料や部品を調達する資金、大規模な組織を間違いなく環境変化に適応させていく経営力など、こうした点をすべて備えた自動車メーカーからなる産業が国民経済の要の産業になるのは当然であろう。同様に高額財の大量販売は、多額の流動資金を用意するだけでなく強力な販売力を擁する合理的な販売組織が必要であることを意味する。このために各国で大規模なフランチャイズ・システムが育つようになる。中国において自動車産業が「支柱産業」となってからは、マイカー保有比率が政策的ブースターによる噴出的上昇だけでなく、長期的に高い自律的上昇の途をたどることができたのは、世界の多国籍自動車メーカー、部品メーカーが挙げて参入を果たし、サプライサイドの供給力が過剰なほどに豊かであったからである。

最後に車が社会的費用化財であることは、保有比率を引き上げれば、その障害にもなることを指摘しておく必要がある。自動車が走るには自動車道路の建設が必要であり、その上を走り出すと交通事故・犯罪が多発し、多数の死傷者が出る。交通渋滞や振動や騒音、排気ガスによる大気汚染が発生する。これらの防止・解決費用の大部分は自動車の消費者が負担しない（内部化しない）で社会の費用に転嫁される（外部化）される。歴史的にみれば、その費用を免れることによって（費用の外部化によって）、

motorization は初めて可能になった⁸⁾。大衆消費社会における費用の外部化はほとんどの商品で大なり小なり発生する。自動車は外部化財の典型である。中国では現在のところ、巨大な社会的費用を多数の車の非保有市民も負担している。このことは個人にとっては少ない費用で車が持てることを意味しマイカー願望を刺激するが、他面、それはマイカー保有者と非保有車との間で共有できる利害が少ないことを意味している。それは両者の間に多くの摩擦、衝突—多数の非保有者が利用する通勤バスが渋滞に巻き込まれるために通勤時間が長くなるといったことから排気ガス汚染まで—をもたらし、結果的に保有比率の引き上げの障害になる可能性も大きいことを示唆している。

(3) どんな車を、どこでだれが？ 相関分析

①マイカー像

以下では話をマイカーに戻して検討していきたい。というのは、中国、とりわけ都市部では、欧米日のそれと同じくマイカーが motorization の舞台に立っているからである。改革開放後9年経った1987年でも個人保有車が民生用自動車に占める比率は10.4%で、民生用自動車のほとんどは、いわゆる「単位」(各級政府機関、タクシーを含む各種会社など)が保有していた。単位の保有車が単位の公用にも単位の幹部、構成員の私用にも使われていた。個人保有車が伸び始めたのは、個人保有を自動車産業政策として認めはじめた1994年以後のことであり、個人保有比率(民間保有車に占める)は、1994年21.8%、1998年32.1%、2003年51.2%、2009年72.8%、2011年78.3%であったが⁹⁾、個人保有車のうち乗用車¹⁰⁾、つまりマイカーの占め

8) たとえば、宇沢弘文『自動車の社会的費用』岩波書店、1974年、参照。

9) 『中国自動車市場年鑑』2012年版による。

10) 「載客車」がこれに該当する。ここには基本型(いわゆるセダンのこと)、SUV、MPV、微型バス、微型バス以外の9座席以下のバスなどが含まれる。こうした定義は長期一貫していないので、統計に厳密な連続性を求めるのは無理である。木幡伸二「中国自動車産業の新しい動き—自動車普及の現状と課題—」福岡大学研究部論集B 2 2007年、が詳しい。

る割合が半数を越えたのは1997年で、2004年72.2%、2007年80.6%、2011年85.1%となっている¹¹⁾。

マイカーも、当初は排気量の大きな中型、大型を中心としていたが、保有主体が広がるにつれて、つまり富裕層からもっと中間所得層に下方展開するにつれて小型化し、2009年には民生用全体で、87.7%、マイカーでは90.2%が小型・微型になっている（エンジン排気量1.6ℓ以下）。つまり、中国の motorization を検討する際には、欧米日と同様にマイカー、それも小型以下の乗用車に焦点をおいても構わないということである。他方、中国は高級車市場としても名を馳せていることも覚えておいてよいだろう。超富裕層—中国の分類にはないが最上位所得層（10%）の上位のほんの僅かな部分—の顕示的購買が生き抜いている¹²⁾。

②どこで—マイカー保有台数と可処分所得総額 相関分析 1—

中国は、周知のように格差社会である。沿海地域と内陸部、農村部と都市部、農民と商工労働者、単位幹部と平の労働者、正規労働者と非正規労働者、正規都市住民と非正規都市住民とあげればキリがないほどの社会的経済的格差が社会構造化している。中国の motorization は、こうした格差社会構造の中でつきすすんでいる。つまり、上述の数値は国全体の総数であり、平均であり、格差構造を抽象化した数値にすぎない。

motorization の核心を捉えようとするなら、どこで、だれがマイカーを保有しているのかを次に明らかにする必要がある。利用可能な統計に制約がある場合を除いて、対象は主としてマイカー（自家用乗用車）に絞る。

常識的に考えれば、マイカーは、人口が多くて、豊かな地域に偏在していると推測できるが、統計的に検証してみる必要がある。マイカーの保有台数を農村部と都市部に分けることができればよいのだが、同一時点の統計数値

11) 『中国汽车市場年鑑』2012年版による。

12) 世界的ブランドの超高級車が一番よく売れているのは中国だという興味本位なネット報道は多い。

は現在のところ利用可能ではない。また農村部の家計調査（耐久消費財保有調査）でもマイカー¹³⁾の保有状況については利用可能ではない（バイクについてはある）。したがって、マイカーの大部分は都市部にあると仮定して検討を進める。都市部人口は全体で半分を超えた程度なので（2011年、全国平均、『中国統計年鑑』2012年版、以下同様）、かなり無理がある。最新のものである2006年の『農業センサス』¹⁴⁾の「全国農村住民生活質量主要情況」によれば、同年末には農家100世帯当たり3.4台の自動車（乗用車と貨物車の合計、農用車を含まない）が保有されていたとしている。同センサスによれば同年の農村常住戸数は2億2108万戸であるから、単純計算すれば751万台が農村部で保有されていたことになる。ちなみに同年の個人保有車（マイカー）は2333万台であるから、マイカーの32.2%は農村部にあったということになる。この数値は過大評価であろうが、数値の妥当性を含めて、農村部のmotorizationについては次号で検討する。当面これらの数値を頭の隅におきながら、都市部のマイカー保有を問題に取り上げることとする。

マイカーの現金購入にあたっては、富裕層を別にすれば家族が収入を出し合うケースも多いので、世帯単位の収入が分かればよいのだが、これも直接には利用できない。家計調査であっても一人当たりで収入や支出が記録されている。以下では、都市部の一人当たり可処分所得を使用する。これは地区によって都市部の世帯構成員規模が異なっていることを考慮すれば、せいぜい次善の策であるが、正確な世帯所得や世帯支出が得られない以上やむを得ない¹⁵⁾。

13) 家計調査（耐久消費財保有調査）では、個人保有車と表現されており、乗用車以外に貨物車を含むが、すでに述べたように乗用車がほぼ85%を占めているので、以下ではマイカーと表現する。

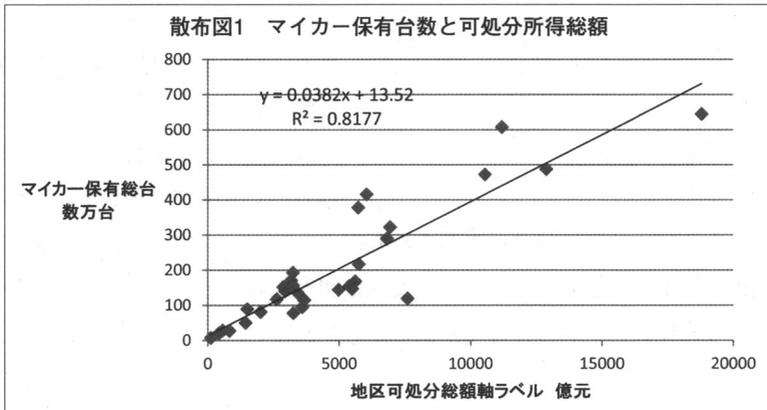
14) 中華人民共和国国家統計局『中国第2次全国農業普查資料綜合提要』

15) 都市部の一人当たり可処分所得と農村部の一人当たり平均純収入は、それぞれ21809元と6977元で、3対1である（2011年現在）。マイカー購入は世帯収入総動員でやると仮定すると、都市部世帯構成員2.87人、農村部（1世帯当たり常住者）3.90人で、農村部の世帯当たり収入が増えて、3対1の比率より小さくなりそうである。しかし都市部の世帯構成員のうち就業者は1.94人、農村部の半・完全就業者2.78人であるが、半就業者の純収入が少額であると仮定すれば、農村部と都市部の3対1という比率は一人当たりの

最初に省市レベル（27省自治区+4直轄市）でのマイカー保有台数（従属変数）と都市部可処分所得総額（独立変数）との間に相関関係があるかどうかを検証する。サンプルは付表に一括して表示した。

地域毎のマイカー保有台数は、都市部人口×都市部人当たり可処分所得（=総都市部可処分所得総額）によって決まる、つまり都市部の有効需要の大きさによって決まり、それは相関分析によって実証できる。これが仮説である。

散布図1は、両者の間には正の相関関係があることを示唆している。相関係数 $r=0.9042$ 、t検定を行ってみると相関関係（有意水準5%）を認めることができる。要するに、マイカーは一人当たり可処分所得が高い世帯が大量に集積している地区の都市部に偏在する傾向があるという常識が検証によっても裏付けられる。



（可処分所得及び純収入）比率でみても、世帯当たりの（可処分所得及び純収入）比率でみても、それほど大きな差はないと仮定してもよいであろう。ただし、農村部の純収入が農村部特有の差別的追加負担等によって実際にはもっと低いという可能性は否定できない。他方、常住世帯構成員に入らない出稼ぎ家族からの送金を考慮すると、農村部の世帯収入はやはり多くなる可能性もある。

表3 マイカー保有台数上位地区

	地区可処分 総額所得 億元	マイカー 保有台数 万台
広東省	18,790	645
山東省	11,191	608
江蘇省	12,878	488
浙江省	10,539	473
河北省	6,040	416
北京市	5,725	379
河南省	6,930	323
四川省	6,818	290
遼寧省	5,745	217
山西省	3,235	193
雲南省	3,165	171
湖南省	5,606	168
陝西省	3,229	157
福建省	5,382	155
内蒙古自治区	2,867	152
湖北省	5,483	147
安徽省	4,975	145
天津市	2,937	141
黒竜江省	3,400	137
上海市	7,594	120
吉林省	2,613	117
広西チワン族自治区	3,661	115

出所：中国統計年鑑2012年

注：100万台以上

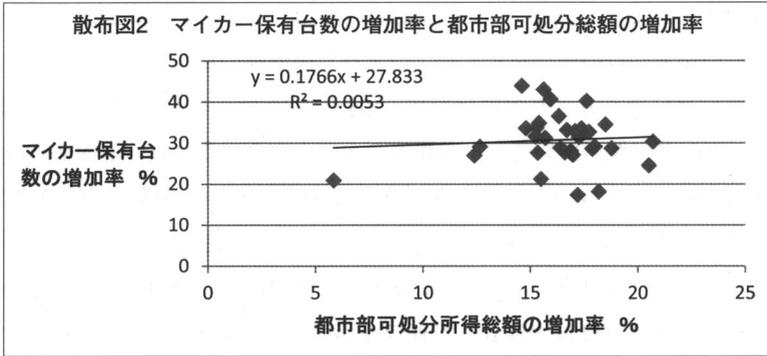
表3はマイカー保有台数が100万台以上の上位22省市を示している。さらにその上位の大部分は沿海地区で、最も産業発展の目覚ましい地区である。河北省や山東省は、可処分所得総額に比してマイカー保有台数が多いのはもっと他の説明が必要であろう。つまり省市レベルのマイカー保有台数には、農村部のマイカー保有台数が含まれており、2009年来の自動車下郷政策による保有台数増が相当あったことである。広大な農村部を持つ河北省（約3940万人）、山東省（約4730万人）ではとりわけ影響が大きかったと思われる。これは、もっと現地調査すれば、納得のいく説明ができるかもしれない。

たとえば、地元メーカーの強力な販売キャンペーンが続いたとか道路の整備が進んでいるとか、都市の公共交通機関が未発達とか、ナンバープレートがとりやすいとかいった理由があるかも知れない。

③どこで—マイカー保有台数の増加率と可処分所得総額の増加率 相関分析

2—

では、ある期間をとって各省市（都市部+農村部）の保有台数の増加が可処分所得総額（都市部）の増加と相関しているかどうか検定してみよう。相関ありと検定されれば、先の検定と重ねて考えれば、近年のマイカー化現象が所得の増加に下支えされていることがいっそう明確に指摘できる可能性が



ある。逆に相関関係なしとなれば、所得増加よりも他の原因を考える必要が出てくる。散佈図2は、2007～2011年の31省市のマイカー保有台数増加率（従属変数）と都市部可処分所得総額増加率（独立変数）として描いている。この4年間にマイカー（乗用車のみ）は都市部農村部込みで3921万台増加した。年平均増加率で28.1%である。他方、都市部の可処分所得総額（都市部人口×都市部一人当たり可処分所得）の増加率は17.2%である。

散佈図2は相関関係の不在を予想させる。相関係数は $r=0.0765$ となり、t検定を行っても（有意水準5%）、相関関係は認められない。西藏自治区（可処分増加率5.8%、保有台数増加率21.0%）がはずれ値となっているので、外して散佈図を描いても、yの傾きが緩やかなマイナスになるだけで、相関係数 $r=-0.1952$ 、t検定を行っても相関関係は認められない。

表4 保有台数増加率ランキング

	都市部可処分所得総額の増加率	保有台数の増加率
甘肅省	14.6	43.9
江西省	15.6	43.0
青海省	15.9	40.7
寧夏回教自治区	17.6	40.2
安徽省	16.3	36.6
全国合計	16.9	28.1
天津市	20.5	24.6
広東省	15.5	21.3
西藏自治区	5.8	21.0
上海市	18.2	18.2
北京市	17.2	17.4

『中国統計年鑑2012年』より作成

表4が示すように、この期間、保有台数増加率が際立った上位5省の可処分所得総額の増加率は、寧夏回教自治区を別として、全国

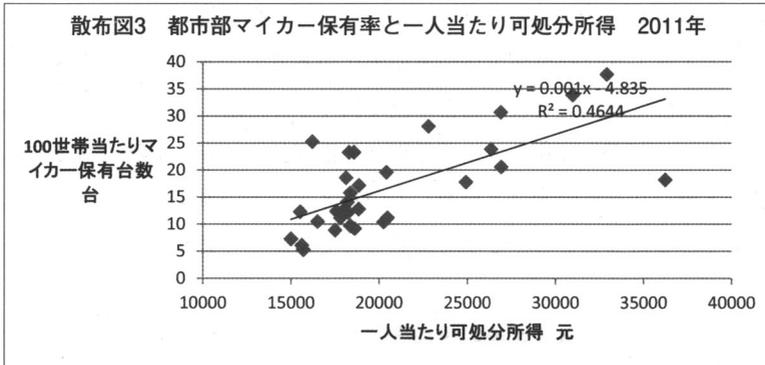
表4が示すように、この期間、保有台数増加率が際立った上位5省の可処分所得総額の増加率は、寧夏回教自治区を別として、全国

平均以下である。このグループでは、所得総額の増加率のほぼ2.5倍（単純平均）の保有台数の伸びを示した。いずれも内陸部の相対的に可処分所得水準の低い地区であり、都市部は全て、2線級、3線級、4線級、5線級である。実際、2009年に限っていえば、前掲表2が示すようにこれらの下級都市の乗用車販売台数は大きかった。他方、逆に保有台数増加率が低い下位5省市では広東省、西藏自治区を除けば、いずれも可処分所得総額の増加率は全国平均よりも高い。天津市、上海市、北京市では保有台数の増加率は、可処分所得総額の増加率とほぼパラレルな伸びを示している。つまり、この3市では所得増加速度に応じてマイカーも増加したが、他の省市では所得増加速度とは関係が薄い。もっといえばそれ以外の要因で保有台数は増加したといえよう。以上、2つの相関分析は、マイカー保有台数それ自体は可処分所得総額の現水準に支えられて（相関して）いるが、全体として台数増加率が、所得総額増加率に支えられた地区は直轄市のようにもともと所得水準が高い地区都市部に限られており、その他の大部分の省市では、2009年から顕著になって総可処分所得の増加率とは関係の薄い（相関しない）直接的な購買奨励策に支えられたところが大きいのではなかろうか。

③どこで—マイカー保有比率と一人当たり可処分所得 相関分析3—

以上は、マイカーの保有台数の話だが、100世帯あたり何世帯がマイカーを保有しているかという保有比率となるとどうであろうか。31省市の都市部世帯の耐久消費財保有調査（サンプリング調査）から、都市部世帯の保有比率を知ることができる。各地区都市部のマイカー保有比率（従属変数）は、同都市部の可処分所得（独立変数）と相関していると思われるので、これを検証してみよう。

散布図3は都市部100世帯当たりマイカー保有率と都市部一人当たり可処分所得の間には相関関係があることを示している。相関係数 $r=0.6814$ 、 t 検定を行ってみると有意水準5%で相関関係を認めることができる。相関分析1より相関係数が小さくなったのは上海市が大きなはずれ値（マイカー保有台



数18.2台、一人当たり可処分所得36,230元) になっていることが一因である。試しに上海市を除いて相関係数をとると $r=0.7901$ と大きくなる。上海市は、例外的に公共交通機関が発達している一方で、マイカーの増えすぎを抑制するために、ナンバープレートの発給に多額の賦課金や制限を加えてきた。これが最高の一人当たり可処分所得を得ながら保有率が全国平均を下回る理由のひとつである。都市交通のあり方を典型的に示しているといえよう。

表5は、マイカー保有比率トップ10の省市（都市部）を示している。一人当たり可処分所得が一位、二位の北京市、浙江省が保有比率でも一位、二位を占めているが、広東省と所得水準が変わらない江蘇省、天津市は、保有台数は広東省よりもずっと少なく、山東省の方が上である。上海市は11位でここには出てこない。逆に一人当たり可処分所得が全国平均以下でありながら、保有比率が高い西藏自治区、河北省、雲南省、内モンゴルが登場している。ここには前述の汽車

	都市部 一人当たり 可処分所得 元	都市部100世帯 当たりマイカー 保有台数 台
北京市	32,903	37.7
浙江省	30,971	33.9
広東省	26,897	30.7
山東省	22,792	28.1
西藏自治区	16,196	25.3
江蘇省	26,341	23.9
河北省	18,292	23.3
雲南省	18,576	23.3
天津市	26,921	20.6
内モンゴル自治区	20,408	19.6
全国平均	21,810	18.6

『中国統計年鑑2012年』より作成

下郷政策の影響があるのであろう。また可処分所得が低いままで、マイカーを必要とするような都市部生活環境の変化があるのであろう。また一人当たり可処分所得は低いにせよ、世帯単位ではマイカー購入余力が生まれたのかも知れない。いずれにせよ、相関分析は都市部のマイカー保有比率は、都市部の一人当たり可処分所得と相関していると示しているが、それだけでは明らかにできない部分をもっと事実を照らして検証する必要がある。

④どこで—マイカー保有比率の増加率と一人当たり可処分所得の増加率 相関分析4—

少なくとも上記の相関分析は31省市それぞれの保有台数は都市部の可処分所得総額に、保有比率は一人当たり可処分所得にそれぞれ相関していることを実証した。ではマイカー保有比率は近年になって急速に増加したわけだが、それをもたらしたのは一人当たり可処分所得の増加であろうか。もっと具体的にはマイカー保有比率の増加率（被説明変数）は一人当たり可処分所得の増加率（説明変数）と相関しているのであろうか。

散布図4は2007年から2011年までの両変数の増加率を示している。2007年末の全国平均保有率は6.1台であったが、2011年末には18.6台にまで増加した。年平均増加率で32.3%である。他方都市部の一人当たり可処分所得増加

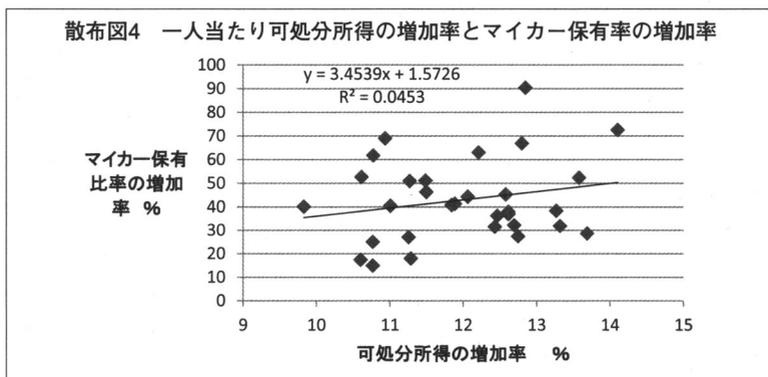


表6 マイカー保有率の増加率
(2007~2011年)

	一人当たり 可処分所得 の増加率	マイカー 保有率の 増加率
安徽省	12.8	90.4
陝西省	14.1	72.5
江西省	10.9	68.9
寧夏回族自治区	12.8	66.8
河南省	12.2	63.0
新疆ウイグル自治区	10.8	61.7
甘肅省	10.6	52.6
遼寧省	13.6	52.3
貴州省	11.5	51.1
湖南省	11.3	50.9
広西チワン族自治区	11.5	46.3
福建省	12.6	45.3
吉林省	12.1	44.3
山西省	11.9	41.3
河北省	11.8	40.8
青海省	11.0	40.5
西藏自治区	9.8	40.1
天津市	13.3	38.4
重慶市	12.6	38.0
江蘇省	12.6	37.0
湖北省	12.5	36.3
全国平均	12.2	32.3

『中国統計年鑑2012年』より作成

増加率はほぼ同じである。また可処分所得の増加率が全国平均より低い江西省、新疆ウイグル自治区、甘肅省、貴州省、湖南省のマイカー保有率の増加率は揃って高い。ざっとみて、内陸部諸省都市部のマイカー保有率が、一人当たり可処分所得の増加率の高低に関わりなく、高かったといえよう。表6から落ちてしまった北京市、上海市、広東省、浙江省などは両変数の増加率とも全国平均からははるかに低かったのである。

以上の分析から、2009年以後の汽車下郷政策などの購買促進政策の支援によって内陸諸省の都市部でマイカー保有率の増加率が大きく上昇した。それは全体として保有比率の底上げに貢献したと思われる。にもかかわらず、マ

率は、12.2%であるから、相関関係が疑わしいと思わせるには十分である。実際、相関係数 $r = 0.2075$ で、 t 検定をおこなってみると相関関係なしとする帰無仮説が採用された。

表6をみれば驚くにはあたらないであろう。全国平均以上のマイカー保有率の増加率を降順に並べている。一人当たり可処分所得の増加率は、西藏自治区の9.8%を最低として、陝西省の14.1%が最高で、各地区都市部にそれほど大きな差はない。ところが、マイカー保有率の年平均増加率には極めて大きな差がある。最高は安徽省の90.4%で、最低の湖北省は36.3%で、3倍近い差がある。ところが両省都市部の可処分所得の

イカーは、豊かな沿海部省市の都市部にまだ偏在しているといつてよいことがわかる。

③だれが—富裕層とマイカー—

表7に示したように、だれがマイカーを保有しているかと問われたら、まだ富裕層に偏っていると答える必要がある。自家用車保有台数のほぼ6割が都市部の所得上位20%に占められている。最上層では2世帯に1台、上層で3世帯に1台の見当である。所得層の60%を占める中間所得層は3割強を占めているすぎない。中国都市部の中間所得層のマイカー保有率が上層のそれを逆転して始めて、マイカーが中国の大衆消費社会化のシンボルとなったといえるのであろう（続く）。

表7 都市部100世帯当たりマイカー保有台数率：2011年末

	一人当たり平均可処分所得 元	家族構成数 人	自家用車 台	比率 %
最上層 (10%)	58,842	2.53	52.4	36.9
上層 (10%)	35,579	2.57	32.4	22.8
中層上 (20%)	26,420	2.67	23.4	16.5
中層 (20%)	19,545	2.82	15.0	10.6
中層下 (20%)	14,498	3.01	9.6	6.8
低層 (10%)	10,672	3.20	6.3	4.4
最低層 (10%)	6,876	3.30	3.0	2.1
平均	21,810	2.87	18.6	

資料：中国汽车市場年鑑2012年版

付 表

単位	2011年		2007年		2011年		2007年		2011年		2007年		2011年		2007年		2011年		2007年				
	都市部人口	万人	都市部/全体人口	%	一人当たり所得	元	一人当たり所得	%	都市部総可処分所得	億元	都市部総可処分所得	%	個人保有車	万台	個人乗用車	万台	個人乗用車	万台	都市部100世帯当たり自動車保有台数	台	都市部100世帯当たり自動車保有台数	台	2007-11年増加率
北京市	1,740	86.2	1,380	84.5	32,903	13,759	106	17.2	3,034	5,725	3,034	17.2	387	379	199	37.7	199	37.7	19.9	19.9	0.174		
天津市	1,091	80.5	851	76.3	26,921	16,357	113	20.5	3,292	2,937	3,292	20.5	155	141	59	24.6	20.6	20.6	20	0.384			
河北省	3,302	45.6	2,795	40.3	18,292	11,691	11.8	16.6	6,040	3,267	6,040	16.6	511	416	156	27.8	23.3	23.3	6	0.408			
山西省	1,785	49.7	1,494	44.0	18,124	11,565	11.9	17.2	3,235	2,867	3,235	17.0	230	193	74	27.1	18.6	18.6	5	0.413			
内蒙古自治区	1,405	56.6	1,206	50.1	20,408	12,378	13.3	17.7	1,493	2,867	1,493	17.7	188	152	49	32.7	19.6	19.6	6	0.319			
遼寧省	2,807	64.0	2,544	59.2	20,467	12,300	13.6	16.4	3,129	5,745	3,129	16.4	251	217	79	28.8	11.2	11.2	2	0.523			
吉林省	1,468	53.4	1,451	53.2	17,797	11,286	12.1	12.4	1,638	2,613	1,638	12.4	141	117	45	27.0	11.2	11.2	3	0.443			
黒竜江省	2,166	56.5	2,061	53.9	15,696	10,245	11.3	12.6	2,112	3,400	2,112	12.6	172	137	49	29.1	5.3	5.3	2	0.271			
上海市	2,096	89.3	1,648	88.7	36,230	23,623	11.3	18.2	3,893	7,594	3,893	18.2	120	120	61	18.2	18.2	18.2	7	0.180			
江蘇省	4,889	61.9	4,057	53.2	26,341	16,378	12.6	18.0	6,645	12,878	6,645	18.0	529	488	175	29.2	23.9	23.9	9	0.370			
浙江省	3,403	62.3	2,894	57.2	30,971	20,574	10.8	15.3	5,954	10,539	5,954	15.3	535	473	178	27.6	33.9	33.9	14	0.250			
安徽省	2,674	44.8	2,368	38.7	18,606	11,474	12.8	16.3	4,975	2,717	4,975	16.3	178	145	42	36.6	9.2	9.2	1	0.904			
福建省	2,161	58.1	1,744	48.7	24,907	15,506	12.6	18.8	2,704	5,382	2,704	18.8	190	155	56	28.7	17.8	17.8	4	0.453			
江西省	2,051	45.7	1,738	39.8	17,495	11,552	10.9	15.6	3,588	2,008	3,588	15.6	117	95	23	43.0	8.9	8.9	1	0.689			
山東省	4,910	50.9	4,379	46.7	22,792	14,265	12.4	15.7	6,247	11,191	6,247	15.7	709	608	205	31.3	28.1	28.1	9	0.315			
河南省	3,809	40.6	3,214	34.3	18,195	11,477	12.2	17.1	3,689	6,930	3,689	17.1	384	323	103	32.9	14.1	14.1	2	0.630			
湖北省	2,984	51.8	2,525	44.3	18,374	11,486	12.5	17.3	5,483	2,900	5,483	17.3	185	147	49	31.5	9.7	9.7	3	0.363			
湖南省	2,975	45.1	2,571	40.5	18,844	12,294	11.3	15.4	3,161	5,423	3,161	15.4	213	168	51	34.9	12.8	12.8	2	0.509			
広東省	6,986	66.5	5,966	63.1	26,897	17,699	10.8	15.5	10,559	18,790	10,559	15.5	745	645	298	21.3	30.7	30.7	18	0.149			
広西チワン族自治区	1,942	41.8	1,728	36.2	18,854	12,900	11.5	14.8	3,661	2,108	3,661	14.8	140	115	36	33.6	17.2	17.2	4	0.462			
海南省	443	50.5	399	47.2	18,369	10,997	13.7	16.7	814	439	814	16.7	36	28	9	33.2	15.8	15.8	6	0.286			
重慶市	1,606	55.0	1,361	48.6	20,250	12,591	12.6	17.4	3,252	6,818	3,252	17.4	90	78	25	33.6	10.4	10.4	3	0.380			
四川省	3,809	47.3	2,893	35.6	17,899	11,098	12.7	16.1	3,211	6,818	3,211	20.7	342	290	100	30.4	12.3	12.3	4	0.322			
贵州省	1,213	35.0	1,062	28.2	16,495	10,678	11.5	13.4	2,001	1,134	2,001	13.4	106	81	27	31.6	10.5	10.5	2	0.511			
雲南省	1,704	36.8	1,426	31.6	18,576	11,496	12.7	17.9	1,639	3,165	1,639	17.9	228	171	62	28.6	23.3	23.3	9	0.274			
西蔵自治区	69	22.8	80	28.2	16,196	11,131	9.8	8.9	112	112	112	8.9	13	8	4	21.0	25.3	25.3	7	0.401			
陝西省	1,770	47.3	1,522	40.6	18,245	10,763	14.1	18.5	1,638	3,229	1,638	18.5	185	157	48	34.5	12.2	12.2	1	0.725			
甘肅省	953	37.2	827	31.6	14,989	10,012	10.6	14.6	828	1,428	828	14.6	70	50	12	43.9	7.3	7.3	1	0.526			
青海省	263	46.3	221	40.0	15,603	10,276	11.0	14.0	410	827	410	14.0	27	21	5	40.7	6.1	6.1	2	0.405			
寧夏回族自治区	318	49.8	269	44.1	17,579	10,859	12.8	17.6	41	559	292	17.6	41	29	8	40.2	12.4	12.4	2	0.668			
新疆ウイグル自治区	962	43.5	820	39.1	15,514	10,303	10.8	15.3	845	1,492	845	15.3	107	90	28	33.7	12.3	12.3	2	0.617			
全国合計・平均	69,079	51.3	59,379	44.9	21,810	13,759	12.2	16.9	81,698	152,462	81,698	16.9	7,327	6,237	2,317	28.1	18.6	18.6	6	0.323			

【中国統計年鑑】2008年版、2012年版より作成。636-641頁
注：人口の合計欄の数値は各地区の総計とは一致しない。