

「汽車共享」－北京市環境問題の新対応

賈 保 華

(著者は今現在対外経済貿易大学教授と福山大学の客員教授である)

概要

いま北京を始め、中国の大都市は厳しい環境問題に面している。様々な理由があるが、都市化と自動車化の急速な展開は見逃せないであろう。

1949年新中国が成立した当時、全国5億人位の人口の中に都市人口は僅か10%位であるが、1978年からの経済改革と開放につれて、都市人口は急増しつつ、今現在1000万人以上の大都市の数は13個に上った。政府の公表によれば、今現在全人口の55%位は都市人口である。しかし、もし都市で働きながら都市住民戸籍はまだもらっていない2億人以上の農民工のことを考えれば、都市人口の比率はもっと高くなるに違いないであろう。都市化の進行に伴って、自動車の普及も急ピッチで展開されている。2004年当時全国では僅か2400万台の車の保有量であるが、2014年に一気に1億3000万台に上がった。そして、100万台を有する都市は31あり、その内200万台を超えた都市の数は10ある。

この趨勢を見れば、急速な都市化と自動車化は生活の便利性をもたらす一方、人口過密や交通渋滞や大気汚染などの環境問題を引き起こすはずである。これらの問題を解決するため、政府部門は多くの対策を取っている外、民間企業と市民も積極的に行動している。その中に、とくに注目に値するものは先進国から伝来してきた「汽車共享」(カーシェアリングの中訳語)という新しい交通手段の登場である。北京を例にしてみれば、その市場の規模が小さいが、この新しい交通サービス業種はバスや鉄道などの国有交通機関や伝統的レンタカーおよびタクシー会社に見られない便利さと新鮮さによって、脚光を浴びている。

この小論は、上記の中国の都市化と自動車化の事情を踏まえて、北京の「汽車共享」の由来と現状および筆者の現地での利用経験を説明するつもりである。

キーワード：汽車共享 カーシェアリング 環境問題

はじめに

まずキーワードの「汽車共享」について説明しておきたいと思う。「汽車」とは自動車、「共享」とは「共同享受」を意味するが、中国では新しい流行語の1つである。もとの英語の carsharing は自動車の「共用」や「共同使用」という客観的説明に対して、中国訳語の「共享」や「共同享受」の方が気分や心理の主観的要素を入れて、原語の sharing とは微妙にニュアンスが違うようだ。

もう1つの違いは欧米と日本のカーシェアリング会社は自社の車を有することに対して、中国ではそれらの会社は自社車を所有しない。その代わりに、一部の個人所有の車をほかの個人に紹介して、車の共同利用または「共享」という目標を達成する。

3番目に説明しておきたいことは、欧米と日本のカーシェアリングとのもう1つの相違点は中国の大都市でのこの新しい業界の発展はエコロジや持続可能な発展と関連していることは言うまでもないが、当面の重要な目標はむしろ自動車の増加を制限し、大気汚染を抑制することにある。

だから、以上の相違点を念頭に置いて、この小論はあえて中国語の訳文の「汽車共享」をそのまま使用させて、そして北京市でのこの新しいサービス業の由来、現状と将来性についての分析を目論もうとする。

1、中国の急速な都市化と自動車化と環境悪化

1.1、中国の都市化の現状

欧米と日本の経済発展の歴史を見れば、どの国にも産業は農業から工業へ、人口は農村から都市へ、交通手段は人力と馬力から機械と自動車へと変容する過程を経験したことがあることが分かるだろう。

中国も例外なくその道に沿って歩んでいる。しかし、先進国と違って、中国は非常に短期間で欧米と日本の百年位かかって辿り着いたゴールに一気に飛んできた。

例えば、日本の場合、明治維新（1868年）から1970年代まで米国に次ぐ第二位の資本主義経済大国になるまで約100年かかった。これに対して、中国はもし鄧小平の経済改革と開放（1978年）の実施から数えるならば、まだ40年未満であるが、もし新中国成立の1949年から数えるならば、まだ70年間にはなっていない。

2014年中国の人口総数は13.7億人であり、その54.8%は都市人口である。¹日米欧の都市人口の比率に比べれば、中国の方がまだ低いと思われるかもしれないが、もし中国の都市で生計を持ちながら都市住民の戸籍をまだ取っていない2億人位の「農民工」を都市人口に算入するならば、中国の都市化率はもっと高くなることに間違いのないであろう。

もう1つ注目すべきことは中国の都市化の速さである。1980年代初期中国の経済改革と開放を始めた当時、都市人口は僅か1億人位しかないが、いまは7.5億人もある。

都市人口の上位の10大都市は表1に示されているが、その人口の合計は1.5億人である。

¹ 中国国家统计局、<http://politics.people.com.cn/n/2015/0120/c70731-26417968.html>

表1 中国10大都市と人口

順番	都市	人口(万人)
1	重慶	2884.6
2	上海	2301.9
3	北京	1961.2
4	成都	1404.8
5	天津	1293.8
6	広州	1270.1
7	保定	1119.4
8	ハルビン	1063.6
9	蘇州	1046.6
10	深セン	1035.8
	計	15381.8

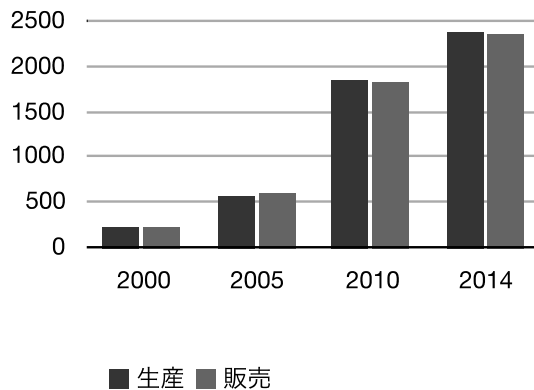
出所：中国国家统计局

1.2, 中国の自動車社会の到来

都市化の急ピッチな展開につれて、自動車社会の到来も予想より早かった。

統計によると、2005年中国の自動車生産と販売の台数は570万台であるが、2014年に2300万台に上がった。そして、旺盛な需要があるので、生産台数と販売台数はほとんど同じペースで伸びている(図1)。

図1 中国自動車の生産と販売(万台)



出所：中国国家统计局より整理

その結果、2014年中国の乗用車の保有量は1億4000万台になっている。これに対して、10年前にわずか2400万台しかないので、年間1100万台位増加している。

一方、乗用車の保有量は100万台を超える都市は31もある。その中に200万台を保有する10大都市は北京、重慶、成都、深セン、上海、広州、天津、杭州、蘇州、鄭州の順になっている。²

この10大都市の自動車総数は3091万台であり、全国自動車保有量の1/4弱を占める。もう少し詳しくみれば、その前5位の都市の中に北京は537万台、重慶は約400万台、成都是336万台、深センは290万台、上海は272万台をそれぞれ保有する(表2)。

表2 中国10大都市の自動車保有量

順番	都市	自動車(万台)
1	北京	537
2	重慶	400
3	成都	336
4	深セン	290
5	上海	272
6	広州	269
7	天津	259
8	杭州	252
9	蘇州	245
10	鄭州	231
	計	3091

出所：中国国家统计局

1.3, 都市化と自動車化の問題

もし都市化と自動車化は先進国の共通のパターンだと言ったら、中国経済の発展もそれを避けるべしもないであろう。と同時に、そのマイナスの産物として現れた人口過密や交通渋滞や大気汚染なども回避することも不可能であろう。

周知のように中国の都市部での大気汚染の典型的な例は「霧霾」(むばい)そのものである。そして、その中に含まれるPM2.5も大衆の健康にも不良な影響があることは専門家だけでなく、中国の市民

² <http://www.askci.com/news/chanye/2015/05/25/18372b4in.shtml>

もよく分かっている。その発生の原因の1つは急増している自動車の排気にあることはすでに多くの研究に指摘されている。³

他方、欧米と日本の経験にも見られるように、大都市の自動車が多すぎると、その便利さと機動性は次第に低下する。いわゆる「通勤地獄」や交通渋滞は日常茶飯になる場合は社会全体としての自動車の不経済性は一層明白になる。それはいま中国の大都市でよく見られている現状である。

たとえば、中国「都市道路交通管理評価指標」によると、交通状況の評価は次の5種類ある。

- (1) スムーズ：平均時速 30 キロ以上
- (2) 軽い渋滞：平均時速 30 キロ以下
- (3) 渋滞：平均時速 20 キロ以下
- (4) 嚴重渋滞：平均時速 10 キロ以下
- (5) 交差点の渋滞：車の行列は 250 メートル以上並んでいること、または青信号 3 回点灯しても車が通過できないこと。

一方、上記の分類法と少し異なるが、北京市政府の交通部門も 0—10 までの 5 つのランクの渋滞指標を作成した。⁴

いまのところ、北京や上海などの大都市では上記の(1)と(2)のケースはあまり多くないが、(3)(4)(5)のケースは常態になっている。とくに大都市の中心部にはそうである。

2、北京市の対策と「汽車共享」の登場

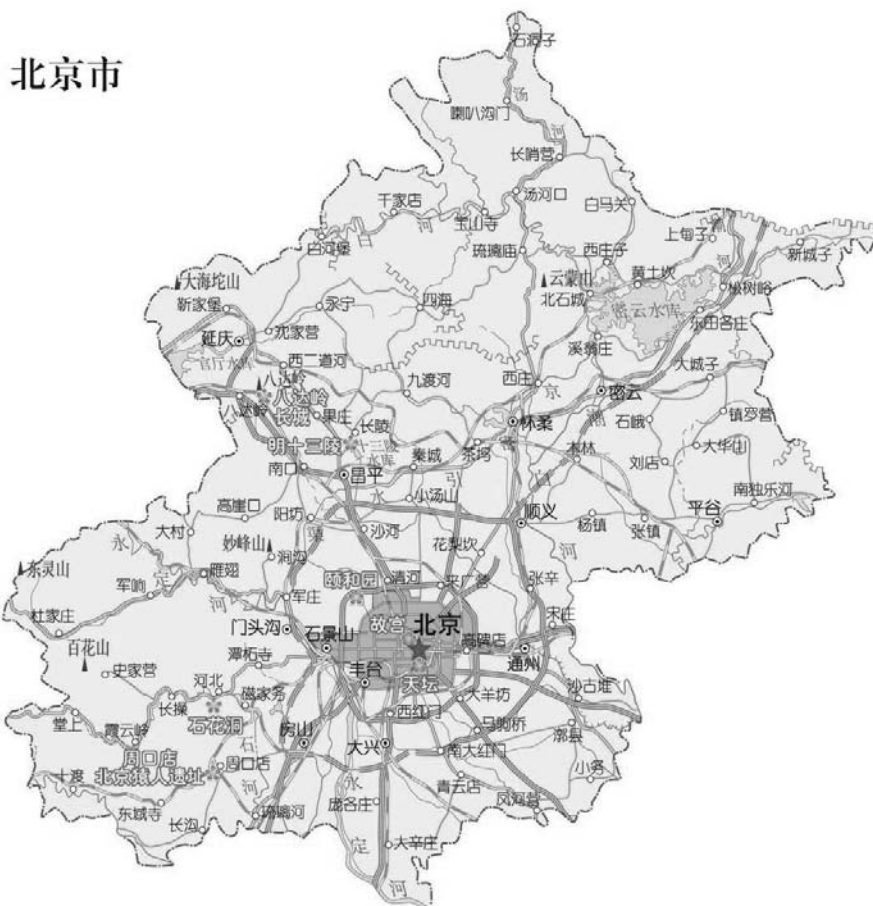
北京市は都市として 3000 余年、首都として 860 余年の歴史および 7 つの世界文化遺産のある大都市である(図2)。

1949 年新中国が成立してから、数回の行政区画の調整を行いこともあり、今現在面積は 1.7 万平方キロである。一方、1980 年代の改革と開放してから流動人口が入り、在住人口は 2200 万人を超えている。ついでに北京を訪れる国内と海外の観光客は年間 1.4 億人に達する。

³ <http://tech.ifeng.com/discovery/special/offgas-haze/>

⁴ <http://www.bjtrc.org.cn/PageLayout/IndexReleased/IndexReader.aspx?menuid=li4>

図2 北京市地図



出所： <http://www.yssbw.net/sppic/2094/beijingshiditu/>

交通道路は北京市の中心の天安門を廻り、1960年代開通した2号環状線を始め、いまの6号環状線まで拡大されている。しかし、人口の分布はとても不均衡であり、統計によればおよそ半分の人口の1053万人は5号環状線の内側、約700平方キロの地域に住んでいるのに対して、残りの半分の人口は5号と6号環状線の外側の約1.6万平方キロの広大な地帯に散在している。

その結果、人口の密度を見れば天安門の周辺で1平方キロあたりの地域には2万人いるが、郊外では1平方キロの地域には僅か150人しかいない。

ここでは簡単に北京と東京の比較をしてみよう。北京市の人口は確かに東京都の約1340万人より多いが、面積も東京の2188平方キロより8倍も大きいから、北京市の交通渋滞はそれほどではないだろうと思われる。

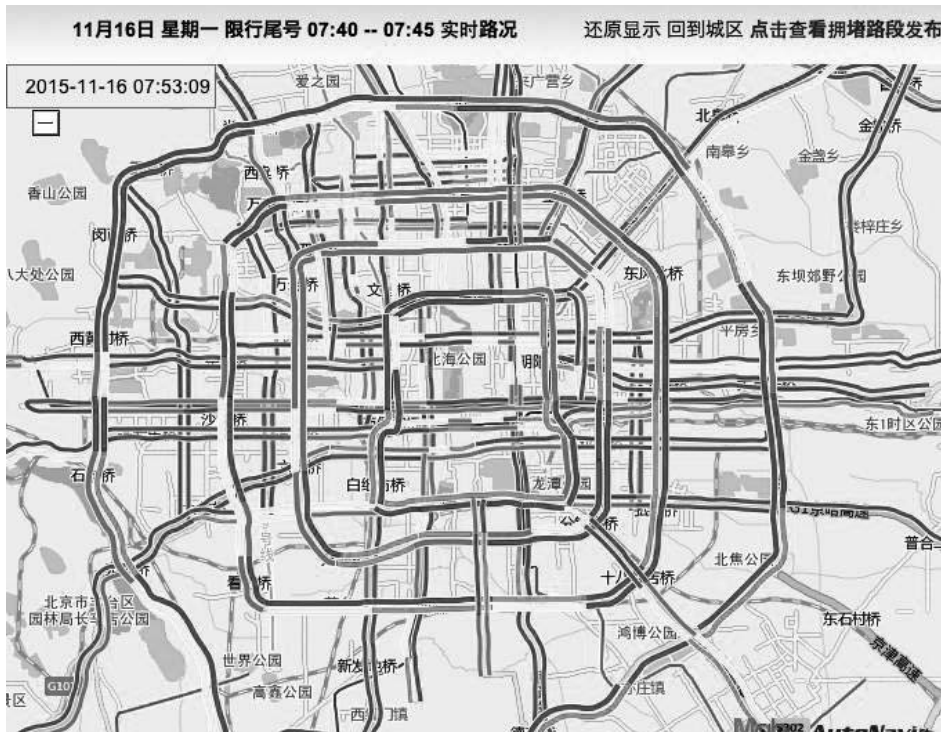
一方、北京市の方が面積は大きいですが、地図を見れば、その中心地域は主に5号環状線以内にあるので、高い人口密度と交通量を有している。なお、北京市を囲む河北省の一部はすでに北京市のベッドタウンになっていることにも注目に値する。

もう少し詳しく言えば、幹線道路は天安門を中心に1960年代の2号環状線からいまの6号環状線に拡大されている。しかし、人口分布はとても不均衡であり、その半分位の1053万人が5号環状線の内側、約700平方キロの地域に住んでいるが、外の半分位の人口は5号環状線の外側、約1.6万平方キロの広大な地帯に分布している。

人口密度を見れば、北京市5号環状線域内は1平方キロ1.5万人位である。東京都の場合は区部の915万人に対して面積は623平方キロであるから、人口密度も1平方キロ1.5万人となる。だから、北京市中心部の交通渋滞は東京の区部のそれと殆ど同じだろうと思われるかも知れないが、実は北京市の交通渋滞の状況は厳しいと感じられる。その理由は恐らく北京市の自動車の数は537万台あるが、東京都は317万台位しかないだろうと思う。

一方、北京市の人口分布はアンバランスなので、人口密度は天安門の周辺1平方キロ当たりの2万人に対して、郊外は150人位しかない。これも東京都の区部と市郡部の人口密度の格差と似ている。上述の人口の分布に応じて、交通渋滞も郊外から市内へ次第に酷くなる。例えば、6号と5号環状線は割合にすいすいと順調に運行できるが、4号と3号と2号環状線へ行けば、渋滞は次第に酷くなっていく(図3)。

図3 北京市道路交通状態図



注:2015年11月16日朝7時40分頃の北京市交通状況。赤は渋滞、黄は軽い渋滞、緑は順調を示す。

出所: <http://www.bjtrc.org.cn/PageLayout/IndexReleased/Realtime.aspx?menuid=li1>

道路交通の渋滞を緩和するため、軌道交通も整備されている。いま地下鉄や高架鉄道はすでに北京周辺の河北省にも延長している。しかし、短期間には北京市の交通渋滞の問題を解決する見込みはないだろう（図4）。

図4 北京市地下鉄地図



出所：<http://www.onegreen.net/maps/HTML/53799.html>

2.2, 北京市の対策

交通渋滞とそれに関連する大気汚染の問題を解決するために、上記の軌道交通のほか、北京市政府は多くの対策をとっている。次の例はその一部である。

(1) 自動車台数の目標制限⁵

2017年までには家庭乗用車の増加台数は年間60万台とする。それを超えてはいけない。こうして、2017年には北京市の乗用車数は670万台に抑えることができる。もし厳しく実行すれば、その目標に達成する可能性は高いが、車を買いたい膨大なニーズにとっては必ずしも理想的な選択ではないだろう。

⁵ http://govfile.beijing.gov.cn/Govfile/front/content/22013053_0.html

(2) 駐車場所の増設⁶

いま現在の537万台の車保有量に対して、駐車場はわずか160万台位しかない。だから、多くの車は道路の一部を占有し駐車するので、渋滞の要因にもなる。ただし、天安門を中心とする3号環状線以内の地域にはほとんどの政府機関やCBDや繁華街などが集中し、また全市交通量の3割位を負担しているため、駐車場の新設の余地はあまりない。だから、この対策の効果はそれほど大きくないだろう。

(3) プレートナンバーの抽選制⁷

2013年からこの制度を発足し、市民が自由に車を購入することは歴史になった。それはインターネット上で2ヶ月一度行われ、年間15万個を発行する。ただし、競争率は40倍以上あるので、筆者も運が悪いか、3年間連続して申請したがまだ当たっていない。

(4) 偶数か奇数による運行制限⁸

北京オリンピックやAPECなど大きな行事があった時に実施される。即ちカレンダーの奇数と偶数の日数に応じて、それぞれのナンバーの車の運行が許可される。ただし、全体の交通量は半分までに減少しているが、通勤者にとって不便なので、長期的には持続できるかどうかは疑われるだろう。

(5) 電気自動車の奨励⁹

環境保護のために、電気自動車は近年奨励されている。独自のプレートナンバーの抽選制が設けられているほか、北京市のが、年間60万台の増加分の中に17万台は電気自動車に振り分けられた。そして、経済成長の減速に対抗して、今年北京市政府は電気自動車のプレートナンバーの抽選制を中止し、購入者全員が当選することにした。

(6) 地方自動車の上京制限¹⁰

首都と交通中軸のメガシティの北京への到着と通過する地方からの車が多いので、それらの車の市内への進出は制限されている。とくに重要な行事がある場合、市内への移動と通過は禁止される。しかし、北京市のプレートナンバーの抽選に落ちた一部の市民は仕方なく地方のプレートを手に入れているので、市内への通勤などはやはり不便である。

(7) 副都心への移転¹¹

北京市の政府機関は市の中心部に集中しているが、いまその東部の通州地域へ移転することを決めた。ただし、その計画を公表するやいなや、通州地域の不動産価格はすぐ暴騰したので、政府はいま購入制限を設けることにした。

⁶ <http://politics.people.com.cn/GB/15686528.html>

⁷ <http://www.bjhjyd.gov.cn>

⁸ <http://www.bjnews.com.cn/news/2015/08/04/373032.html>

⁹ http://news.xinhuanet.com/finance/2015-04/30/c_127751455.htm

¹⁰ <http://bj.bendibao.com/zffw/2014419/145167.shtml>

¹¹ <http://j.people.com.cn/n/2015/0713/c94475-8919749.html>

(8) カーシェアリングまたは「自動車共有」

自家用車の共同利用と共同享受を提唱し、その関連会社を新設し、業務を拡大している。新しい経営体制でありながら、近年の発展ぶりは速い。

資料によれば、カーシェアリングという発端は 1940 年代の北欧であり、そして 21 世紀に入って、環境保護や自動車社会の反省から欧米で徐々に復活し広がるようになっている。その中に有名なカーシェアリング会社は Aotulib、City Car Club、GoGet、Greenwheels、Zoom、Zipcar などが挙げられる。経営規模を見れば、Car2Go 社は 90 万人の会員と 1.2 万台の車を有し、一位を占めている。Zipcar 社は 76.7 万人会員と 1.1 万台車を持ち、二位である。¹²

一方、世界で 2013 年カーシェアリング会社のサービスの収入は 10 億ドルあり、2020 年 62 億ドルに上がると予測される。

環境保護と資源節約の面で、このような共同使用の自動車 1 台があれば、9-13 台の個人乗用車を削減できると推定され、持続可能な交通手段と言われる。¹³

日本交通エコロジーモビリティ財団によれば、カーシェアリングが日本に登場したのは 2000 年以降のことであるが、2010 年以降の発展ぶりは速かった。2015 年 3 月の調査ではカーシェアリングの会社は約 30、会員数は 68 万余人、車は 1.6 万台ある。¹⁴

一方、その内の大手はタイムズカープラス社であり、40 万人会員と 1 万台の車を有する。同社はもともとタイムズ 24 社の一部であるが、2011 年から会社分割のため、独立になった。いま日本の主要都市（福山市も含む）で経営活動を展開している。¹⁵

このような背景を考えると、中国の北京などの都市で登場している「自動車共有」は単に先進国の生活様式の複製ではないかと思われるかも知れない。勿論、基本的に同じものであるが、次の 3 つの相違点があることに指摘したい。

1 つ目は中国の「自動車共有」は外国のカーシェアリング会社のように自社所有の車を購入する必要がなくて、むしろ個人所有の車を登録して利用者に紹介するので、不動産屋の仲介の役割に似ていること。

2 つ目はこれが単に新しいサービスの経営分野ではなくて、厳しい中国の大都市の交通渋滞の緩和と大気汚染の解決を目指す一番有効な手段でもあること。

最後の一点は前述した北京市の 8 つの対策と方法の中に、前の 7 つはほとんど政府の行政的施策であるのに対して、このカーシェアリングだけは民間会社と市民が主導する、また市場メカニズムによるものであること。

¹² <http://www.reviews.com/car-sharing/>

¹³ <http://worldif.economist.com/article/11/what-if-autonomous-vehicles-rule-the-world-from-horseless-to-driverless>

¹⁴ http://www.ecomo.or.jp/environment/carshare/carshare_list.html

¹⁵ <http://www.times24.co.jp/company/history.html>

今北京市の「自動車共有」の実態にはまだ詳細な統計はないが、推測として、10社位、数10万人の会員と10数万台の車があるだろう。規模はまだ小さく、試行錯誤もしているが、将来性の大きい産業に発展する可能性が十分有り得ると思われる。以下に詳しく説明しようと思う。

2.3, 北京市の「自動車共有」

北京では割合に人気の高いカーシェアリング会社（会社）は宝駕租車、友友租車、PP租車など3社が挙げられる。

これらの企業は殆ど無料の会員制を取る。利用者は会社に個人の情報（身分証明書、免許、クレジットカードなど）を提供し、審査合格をしてから、利用できるようになる。一方、車の所有者は個人情報提出するほか、自分の車（乗用車はほとんどであるが、ワゴン車も少々ある）の詳細情報も登録する。そして、利用できる曜日、希望価格、特別条件（喫煙の有無や距離数の制限など）を明記する。

会社側は登録された車に知能ボックスという設備を提供し、その使用状況などをGPSで追跡する。そして、北京市公安局、交通管理局、銀行、保険会社などと連動しているので、盗難や事故への即時介入は勿論、ドアの開閉も遠隔コントロールで行われる。

車の利用と返却の時、双方は車の状況をチェックしてから、相手进行评估する。会社はそれに基づき、車の所有者と利用者への待遇ランクを格付け、次回からはより有利か不利にさせ、または奨励か処罰を与える。

北京市のカーシェアリング会社の中に、PPが一番大きい。その急速な発展ぶりも国内と海外の投資会社に注目されている。

同社の前身は2012年シンガポールで中国人留学生が創立したiCarsClubというカーシェアリング会社であるが、半年の間に現地業界の一番大きな会社として成功を遂げた。しかし、シンガポールの法律は自家用車の貸出が週末にしか許可されないのも、より大きな市場を開拓しようと、2013年に中国に上陸し始めた。2014年5月頃北京で同社に登録している乗用車数は3万台あり、支店も上海、南京、蘇州、武漢、長沙などの大都市や三亜、海口などの観光地に進出している。

個人の財産である車を見ず知らずの人に使用させることは最初にはかなり抵抗と心配があったようだ。しかし、やはり大胆に冒険し成功したものもいる。PP社のホームページの説明によると、定年退職のAさんが25万元（日本円500万位相当）で中古のドイツのアウディを買って、同社で登録した結果、一日あたりの利用価格は600元、毎月1.4万元（約28万円）の収入を得た。年間収益率は80%位であり、一年半経ってその車の代金は回収できた。その以降はほとんど純収入となり、潤沢な老後生活を送るようになっていく。¹⁶

¹⁶ ppuzhe.com/report/emit-20150623.html

会社の宣伝の要素もあり、このような成功者の例はそれほど多くないかもしれない。しかし、自家用車がそのまま放置して、関連費用のほか、使用価値も日々低減することより、共同享受という形で利己と利他を実現させる方が良いではないかと思う人も多いことを裏付けると言えよう。

1つのアンケートはこの証拠となる。それによれば、2012年当時「汽車共享」に賛成する自動車の所有者の比率は僅か17%しかないが、2015年3月の調査ではそれが55%へと急増した。¹⁷

いま中国の自動車保有数は1.4億台あると考えれば、たとえ10%の数字であっても1,400万台の車がこの市場に出回れるから、大変有望な市場だと言っても過言ではないであろう。

2.4, 実際の体験

実際の状況はどうであるか。それを体験するきっかけが2015年の夏休み北京の実家に帰ったとき、偶然に出会った。

その一年前北京の郊外で住宅を買って、この夏休みは内装工事をしていた。市内の家から天安門の東南部の郊外にある新居までに直線距離は50キロ位ある。タクシーは勿論便利だが、料金は片道は150元位で高いので、ここで論外にする。夏休み中次の3つの交通道具を使っていた。

1つ目は市営バスと地下鉄。料金は30元位(約600円)でとても安い、時間は長い。乗り換えを入れて、往復は4時間位かかる。暇があれば割合に楽な方法と言えよう。5回位使った。

2つ目の選択肢はレンタカー。車は勿論新型が多くて、サービスも文句なし。料金は車種によって違うが、保険やガソリンを含め、大体一日200元(4000円相当)から起算する。ついでに筆者が借りた一番高い車は日産の高級車で800元位かかったことがある。5回位使った。

3つ目の交通手段はこの「汽車共享」である。15回位使った。

まとめると、レンタカーは1社、「汽車共享」は2社を利用して、総走行距離は2,000キロ以上、利用日数は述べ約20日間ある。使った車種は中国の国産車のほか、合弁企業が造った日系車、韓国車、米国車、ドイツ車、フランス車に及んだ。使ってみて、PP社の車種も多くて、サービス体制も着実であるから、おもにそれを利用していた。

PP社の「汽車共享」の利用の流れは次に要約できる。まず、同社のホームページや専用ソフトを開いて、個人資料をアップロードし、審査を受け、無料の会員になる。それから、「通常の探し方」、「車種による探し方」、「キャンペーン価格」という3つの検索から選択。次に車の所在地を15の都市から選ぶ。車を決めたら、画面にはクレジットカードによる予約金の入金の指示が現れる。それを終了してから、会社は当該乗用車の持ち主に連絡し、その結果を利用者に知らせてくれる。承諾をもらったら、使用料と保険料と敷金の振り込みの画面が出てくる。それを受け取ったら、車の持ち主から電話がかかってきて、詳しく相談する。それから指定された場所で面会し、車をチェックしてから、

¹⁷ ppzuche.com/report/emit-tenxun-20150602.html

引き渡すことができる。車の利用が終わったら、携帯電話での終了と評価の画面に従って、手続きを完成する。それから、指定された場所に行って、双方は会って返却する。

なお PP 社は車にいわゆる知能ボックスを据え付けていたので、双方は面会しなくても、携帯電話や遠距離の操作でドアの開け閉めができて、とても便利である。費用の方はレンタカーに比べ、2/3 位で済む。

2.5, 「自動車共有」の将来

理論の面で「自動車共有」というカーシェアリングの中国バジョンはとても有意義であり、明るい将来があることは認められているが、実際新しい現象やサービスとして日がまだ浅いから、多くの問題に直面している。

1 つ目は法律に関する問題。例えば「中国道路交通運輸条例」第 64 条によると、関係部門の許可がなければ、道路運輸の経営に従事することを禁ずる。そして、違法行為に対し、その違法所得を没収するほか、同所得の 2 倍以上 10 倍以下の罰金を課する。場合によって法によって刑事責任を追求することも有りうるという条文がある。¹⁸

これに対して、北京市法学学会は 2014 年交通渋滞の緩和に関する調査報告書をまとめ、外国のように北京市内にもカーシェアリングの専用駐車場を作ると政府機関に提言した。¹⁹

一方、中国交通部のガイドラインによれば、個人所有の自動車の「共同享受」は新しい現象であり、さらに研究を行い、関連法律と制度を作成するべきだと、前向きの姿勢を示している。²⁰

2 つ目の問題は自動車の生産メーカーはジレンマに面していること。この原因について、ある評論家は中国の自動車の年間生産台数は 2,200 万台もあるので、もし 30% の購入者は「自動車共有」に転向すれば大きな影響が出来るだろうと指摘した。²¹

勿論、この心配が現実になれば、自動車メーカーにとって悪いニュースかもしれないが、日本の実例を見れば、正反対の答えも出ている。タイムズカープラスによれば、会員の退会理由の 2 割はマイカーを買いたいというからだ。つまり、カーシェアリングの体験をもつ会員の一部は「マイカー」の新しい持ち主となった。²²

特に近年中国経済の成長率は低下している「新常态」の局面に入り、自動車の販売を悩んでいる自動車メーカーにとって、どのように新しい挑戦に対応すればよいかはまだ模索中である。

しかし、地元の自動車メーカーの北京自動車集団は政府の呼びかけに応じて、電気自動車の共同享受を拡大している。そして、電気自動車専用の充電柱の共同利用のために、その位置搜索のソフ

¹⁸ <http://www.crtm.cn/law/12656.html>

¹⁹ auto.people.com.cn/n/2014/1211/c1005-26186361.html

²⁰ tech.sina.com.cn/i/2015-10-10/doc-ifxirmqc4996858.shtml

²¹ <http://auto.qq.com/original/cheshidian/autovoice063.html>

²² <http://business.nikkeibp.co.jp/article/opinion/20140521/265040/?P=1>

トを開発している。

そのほか、北京新能源（エネルギー）自動車公司も環境保護のために、電気自動車の販売拡大およびカーシェアリング会社との提携の計画を実施している。

いま北京には電気自動車の数は 1.4 万台あり、全国で一番多い。外国の電気自動車メーカーのストラも市場参入を展開している。

他方、北京には多くの中央政府の機関があるが、その中の一部はすでに電気自動車を使って、「汽車共享」の実験に参加している。もし効果があれば今後中央政府の各機関にも普及する予定だ。

3 番目の問題は「汽車共享」の経営会社の収入と税金に係る。新しい事業だから、PP 社の場合は殆ど無料で車の所有者と利用者にサービスを提供しているが、2015 年 11 月から有料になる。まず、車の所有者から 20% のサービス料を取っているが、今後経営の事情によって変動する可能性もある。

3, まとめ

以上の内容を踏まえて、次の 3 つの要点をまとめよう。

まず、経済発展と都市化につれて、中国では自動車の普及率も急速に拡大しつつあるが、環境保護や交通渋滞のことから、北京などの大都市では自家用車の購入が制限されている。この際、欧米から伝来してきたカーシェアリング（Carsharing）は「汽車共享」という中国語に訳されて、新鮮でかつ「共同享受」という理想や情けや同情心でも含めるような言葉は人々の目と心を掴んでいる。似ているような例は 1980 年代改革と開放当時、導入されたアメリカのコカコーラ（Coca Cola）しかないだろう。その英語の発音に倣って「可口可樂」（口によく合うし、心も楽しい）と訳され、大成功した。この「汽車共享」もこのような宣伝効果があり、短期間で大きな成長を見せた。

次に、「汽車共享」は単に新しいサービスの登場だけではなくて、新しいタイプの人間一人間の関係、人間一環境の関係、消費者－生産者（自動車製造会社）の関係、市民－政府との関係を築きあげている。とくに北京の例で見られたように、車の個人の所有権はカーシェアリング会社を通して大衆の使用権に拡大されることによって、「ポスト・モダン」即ち「後現代」的要素が見えてくる。なお、欧米の例で見られるように、カーシェアリングの展開につれて、「マイカー」を買う人の比率が徐々に低下していくので、社会経済の構造、消費者心理、若者の「夢」などへの影響は小さくないだろう。

最後に、新しいものなので、リスクもあることに注目すべきであろう。現行の法律の条文との矛盾、タクシーやレンタカーの業界同士との競争、車の有無を社会身分と見做す大衆観念からの抵抗、「汽車共享」への政府の政策、この業界自身の経営方針と体制構築の調整など。いずれも中国と北京市のこの「汽車共享」の行方を左右できるだろう。

なお、欧米ではカーシェアリングの発達が早かったので、会社や会員も多く、関連の機構や研究成果も豊富である。これに比べて、アジアはまだ遅れている。日本には交通エコロジー・モビリティ財団があり、カーシェアリングの報告書を出版しているが、中国にはまだこのような組織とデータ

はない。しかし、中国の13億の人口、31の百万人口の都市、また環境保護への意識向上などを考えて、今後「自動車共有」産業の一層な発展および多くの関連研究成果の発表も期待できるだろう。

(2015.11.17)

参考文献

夏凱旋ほか(2006)北京市發展汽車共享的經濟生態效率及其可能性研究 中国軟科学 2006年12月号

Vine, Scott Le. , A. Zolfaghari and J.Polka(2014), *Carsharing: Evolution, Challenges and Opportunities*, Centre for Transport Studies, Imperial College London.

Cornet, Andreas., D. Mohr, F. Weig, and others(2012), Mobility of the Future: Opportunities of automotive OEMs, In *Advanced Industries*, Feb. 2012, McKinsey & Company.

Rinne, April.(2015) , *Setting the Stage: Carsharing, the Sharing Economy & the Bigger Picture*, Carsharing Association Confence, Sept. 22-23, Vancouver, Canada

Martin, E., S.A. Shaheen, and J.Lidicker(2010), *The Impact of Carsharing on Household Vehicle Holdings: Results from North American Shared-Use Vehicle Survey*, Transportation Sustainability Research Center, Berkeley, University of California, USA.