

東アジア研究

East Asian Studies

26号
2019年11月

中国の中規模都市における住民の住宅購入動機と利用状況

— 遼寧省朝陽市中心部を事例として — 阿部 康久・張 寧

中島敦『李陵』における司馬遷について

— 歴史を書くことの意味をめぐって — 荒木 雪葉

長崎県における地域公共交通の現状と課題

— 地域公共交通網形成計画を中心に — 鶴指 眞志

東アジア学会

東アジア研究 第26号

目 次 CONTENTS

〈論 文〉

- 中国の中規模都市における住民の住宅購入動機と利用状況
— 遼寧省朝陽市中心部を事例として — 阿部 康久・張 寧 1
Motivation for Purchasing Homes and Actual Usage ABE Yasuhisa, ZHANG Ning
in Medium-Sized Cities in China:
Case study of Chaoyang City in Liaoning Province
- 中島敦『李陵』における司馬遷について
— 歴史を書くことの意味をめぐって — 荒木 雪葉 19
Shibasen in Atsushi Nakajima's *Riryō*: ARAKI Yukiha
The Meaning of Writing History
- 長崎県における地域公共交通の現状と課題
— 地域公共交通網形成計画を中心に — 鶴指 眞志 37
The Current Situation and Issues TSURUSASHI Shinji
of Local Public Transport Policy in Nagasaki Prefecture:
Focus on Local public transportation networking plan

中国の中規模都市における住民の住宅購入動機と利用状況

— 遼寧省朝陽市中心部を事例として —

Motivation for Purchasing Homes and Actual Usage in Medium-Sized Cities in China:
Case study of Chaoyang City in Liaoning Province

阿 部 康 久・張 寧

ABE Yasuhisa, ZHANG Ning

Abstract

In this study, we examined the home purchase motives and the actual usage of the residents in the case of Chaoyang, one of China's medium-sized cities, and clarified the situation in terms of demand in the cities. As a research method, in addition to the collection and analysis of statistical data, we conducted interviews with 57 people who had purchased new homes. When considering the home purchase motives of the surveyed people, there are many contributing factors, such as relocation and children's independence. In conclusion, purchasing home to improve the quality of life and convenience was a major influence. On the other hand, in medium-sized cities such as Chaoyang city, there is a possibility that many young people may have migrated. As a result, there is also the possibility that the homes purchased for children after independence will not actually be occupied by them. Moreover, many bought-to-let homes, as both an investment and to make a profit from renting out, but in Chaoyang City, the price of used homes is not always high. As a result, it may be difficult for people who bought homes to resell it at the desired price. Because of the circumstances described above, there is a concern that further expansion of apartment development and supply will break the balance between supply and demand.

論文要旨

本研究では、中国の中規模都市の1つである朝陽市を事例として、住民の住宅購入動機と利用状況を検討することで、当該都市の住宅開発の需要面での実状を明らかにした。研究方法として統計データの収集・分析に加えて、現地で新たに住宅を購入した57人の調査対象者へのインタビュー調査を行った。調査対象者の住宅購入動機を実需と投資という2つの側面から検討すると、実需に基づいた購入動機として、住み替えや子どもの独立後の住宅として、複数の住宅を所有している例が多くみられ、生活の質や利便性の向上を図るために住宅を購入したという側面が強い。その一方で、同市のような中規模都市では、若年層の人口流出が起こっている可能性もあるため、子どもの独立後のために購入した住宅は、実際には子ども世帯による居住がなされない可能性もある。その一方で、投資目的で住宅を購入した人では、運用益を得るために住宅を賃貸に出している人も多くみられたが、朝陽市においては、中古住宅の流通価格は

必ずしも所有者が期待するほどの水準ではないため、購入者が新しい購入した後も古い住宅が放置され続けている側面もあると考えられる。結果的に値上がり益を期待して住宅を購入した人では、希望する価格で住宅を売却することが難しい可能性もある。以上のような状況があるため、これ以上住宅の開発と供給量を急速に拡大することは需給バランスを崩してしまうことも懸念される。

I はじめに

中国の改革開放政策は1978年12月に開催された中国共産党第11期三中全会で路線が決定されたものである。中国はここから経済改革と対外開放によって近代化を進めることとなった。1990年代半ばに始まる高度経済成長もこの政策の延長線上に位置する。しかしながら、20年にわたる高度経済成長は中国社会を大きく変えることになり、その中で改革開放の次の時代の中国社会を説明できる画期となった社会的変化や政策・制度の変更として何があるかという点にも関心が持たれている（小島2018）。改革開放以降の中国を時代区分するとすれば、一般的には1992年に行われた鄧小平による南巡講話や2001年のWTO（世界貿易機関）への加盟は画期となった大きな出来事だったと考えられるだろう。

これらに加えて、1998年にその方針がほぼ定められた住宅制度改革も、中国の経済成長と中国社会のあり方に大きな影響を与えた政策変更の1つであったとみられる。この住宅制度改革とは、一言でいえば「住宅の商品化」政策であった。それまでの中国では人々が居住する住宅は職場を通じて供給されることが一般的であった。しかしながら、計画経済から市場経済への移行を進める中で、企業が従業員の住宅費をはじめとする福利厚生費や社会保障費を過度に負担することの非効率性も課題となっていた。そのため1978年の改革開放政策の開始以来、このような住宅制度改革が段階的に進められていたが、1998年には、住宅支給制度を廃止する方針が定められ、都市住民は自身で購入資金を手配して住宅を購入するようになった（中国財経1999、楊2012）。

このような住宅制度改革の政策変更は、後述するような住宅価格の高騰という弊害をもたらしたが（鄧2016）、その一方で、旺盛な住宅需要が生まれたことで景気の下支え効果があったという点も否定できず¹⁾、2008年の北京オリンピック閉幕やリーマンショック、さらにはそれに続く欧州通貨危機といった経済危機を乗り切ることができた一因になっていた可能性もある（趙2014、易2018）。

住宅制度改革以降、各地で大規模な住宅開発がなされるようになり、住宅価格の高騰も顕著になった。とりわけ、北京や上海といった国家的レベルの大都市では戸籍の取得や子どもの学校への入学をはじめとして、地域での住民サービスを受ける際に自己所有の住宅に居住することが要求される場合も多い。孫（2010）によると中国では多くの証明書類

¹⁾ 趙（2014）や易（2018）によると、2009年以降、金融機関による住宅ローンの貸出高や住宅ローンの対象となった用地の面積等が急激に増加している。例えば2012年末の住宅ローンの貸出総額は、主要84都市だけで5.95兆人民元にも達し、前年から23.2%増加したという。

の取得や各種手続きは戸籍所在地の政府や機関で行わなければならないため、戸籍を取得するために自身や家族が所有する住宅に居住する必要がある。加えて、元々当該地域出身者で戸籍を保有している人であっても、子どもの公立学校への入学等の住民サービスを受ける際に、賃貸住宅に居住している場合は制限を受ける場合もある。

特に教育機関へのアクセスの必要性が住宅購入に影響を与える点は指摘されている（邹・郝・董2011）。中国では多くの地域で義務教育での校区指定が実施されている。これは元々、人々に公平に教育を受けさせるために出された政策であるが、実際には、収入の差によって教育の不公平をもたらす結果になっている。なぜなら、収入が高い人は質の高い学校の近くに住宅を購入できるが、貧困層はそのような選択をすることができない。蘇州市の住民2,780人を対象にアンケート調査を行った邹・郝・董（2011）によると、73%の人が質の高い学校の校区内に位置する住宅である「学区房」を購入したいと考えているという。その理由として、自分の子供に良質な教育を受けさせたいというもののほか、「学区房」自体に資産価値があるからとしている。

このような事情もあり、中国の都市部では、前述した住宅の商品化政策の実施以降、住宅購入ブームが起り住宅価格の高騰が顕著になっている。また、このような住宅購入ブームには、多分に投機的性格が存在していることが、中国でも大きな課題になっている。とりわけ、中国沿海部における不動産への投資は、不動産価格の高騰をもたらしていることは多くの文献で指摘されている。

例えば周（2009）は2000年から2007年までの全国の不動産データに基づいた分析を行い、2004年以降に投機的需要の拡大と供給不足といった原因で不動産価格が急速に上昇しており、一部の地域では、バブルが存在している可能性があるとしている。張ほか（2011）も消費需要と投資需要という2つの需要が不動産価格に与える影響を定性的に分析し、投資需要の存在が不動産価格の上昇をもたらした点を論証している。

このような住宅価格の顕著な高騰を抑制するために、中国政府は2010年4月から北京をはじめとするいくつかの大都市にて人々の住宅購入を制限する「限购令」を出した。この政策は住宅の値上がりが激しい都市で実施されたが（中国新聞網2011）、これらの都市においても、住宅価格は2010年以降も上昇を続けており、例えば北京市における住宅の平均価格は2010年3月に1㎡あたり約2.1万元だったものが、同年12月には約2.5万元（2015年9月時点で1元＝約18.9円）に、2015年12月には約3.9万元に、2018年12月には約6.0万元にまで上昇している（住宅情報サイト『安居客』による）。

さらには、このような住宅価格の上昇のほか、過剰な住宅開発が大都市だけでなく中小規模都市を含めて全国で行われている可能性がある。結果として、一部の中小規模都市では入居率が低い「鬼城」（ゴーストタウン）と呼ばれる住宅地の存在も紹介されてきた（橘2018）。例えば殷と劉（2013）は、中部地域の河南省鶴壁市の都市開発の事例を報告しているが、その中で実際には都市的空間を有効に利用できていない状況も指摘している。鶴壁市では新市街地開発事業によって、1992から2009年の間に開発地域の面積が15km²から

49km²へと、230%も拡大した。その一方で、同市の区部の非農業人口は22万から38万へと72%しか増加していない。結果的に人口の増加は都市的空間の拡大ほどは顕著でなく、同市のような状況にある地方の都市では、新規に建設された住宅等の建築物に空室が目立つ「鬼城化」現象も起こっている可能性がある。

前述したように、国家的レベルの大都市の場合、住民は戸籍の取得や子どもの学校への入学といった地域での住民サービスを受けるために住宅の取得が必要になっており（孫2010、邹・郝・董2011）、住宅購入需要が高まることには、一定の社会的な背景もあることが指摘できる。しかしながら、住宅購入ブームは、このような戸籍や住民サービスを受ける権利を取得するための要件として住宅の保有が必要とされていない省都レベルの都市や地方レベルの中小規模都市においても顕著になっている。

そのため本稿では、中国における住宅購入動機に関する多くの研究例において、検討の対象として想定されている大都市以外の事例として、地方の中小規模都市における住民の住宅購入動機を検討することで、都市における住宅開発の妥当性や課題について論じることにも必要だと考えた。とりわけ、殷と劉（2013）や橘（2018）では、「鬼城化」現象が顕著にみられる都市の現状を紹介しているが、このような「鬼城化」が顕著にはみられない一般的な都市においても、住宅購入者の動機を検討することで、将来的には供給された住宅が過剰になる可能性を検討したいと考える。

以上の点について議論を行うための手がかりとして、日本の都市地理学における住宅研究、とりわけ集合住宅（マンション）についての研究の中で、本稿での関心に即して、その購入動機について説明したいいくつかの研究を紹介したい。久保（2015）では、集合住宅の購入地域や購入する集合住宅の形態の決定要因としてライフステージの進行をはじめとする住宅へのニーズの変化が住宅購入及び転居の要因になっている点がまとめられている。ただし、日本では賃貸住宅市場が発達しており、高齢者等の賃貸住宅への入居が敬遠されがちな状況にある人を除けば居住地を選定する際には住宅を購入することが必須の条件にはならないとみられる。そのため住宅「購入」の動機としては「ステイタスの高い住宅への憧れ」や「住宅の資産価値の高さ」（久保2015）や、資産価値の「下がりにくさ」や将来への不安の「最小化」（小泉ほか2011）が挙げられており、経済的動機のほか心理的な動機も存在しているとみられる。

中国における人々の住宅購入動機には、大きく分けると居住目的か投資目的かという2つの目的が存在するとみられるが、以上のような日本の住宅購入者を対象とした論考からは、居住用に住宅を購入する場合にも、経済的動機と心理的動機という2つの側面が存在しており、居住用か投資用かという二分法では説明しきれない購入動機も存在している可能性がある。そのため、このような住宅購入動機の多様性を購入後の利用状況を踏まえて検討していく必要があると考えている。

そこで本稿では、上述した地方の中小規模都市の1つである遼寧省朝陽市を事例として、住宅の購入動機を自己や家族が実際に居住するための購入である実需と住宅価格の値上が

り益や運用益の獲得を目的とした投資という二つの側面から検討すると同時に、住宅購入後の利用状況も含めて分析することで当該都市の住宅開発の需要面での実状を明らかにしていきたいと考えている。

Ⅱ 調査地域の概要と調査方法

1. 朝陽市の都市規模の位置づけと住宅開発の概要

中国の公的な都市分類基準は行政区別と都市規模別の2つの種類がある。中国統計年鑑2015によると、中国には672の都市がある。これらの都市を行政上の地位で分けると、直轄市4、副省級市15、地級市288、県級市361となっている。これに対して中国国務院が2014年10月に示した「都市の規模による区分基準」に基づく、中国の都市は「城区」(①市轄区²⁾、②市轄区を設定しない県級市等、③市政府所在地と接続している居民委員会の管轄地域等)の常住人口数に応じて5タイプ7種類に分けられる。これらの都市の規模による区分標準は具体的には以下のようにになっている。

(1)小都市：常住人口50万人未満

Ⅰ型小都市：20万人～50万人未満

Ⅱ型小都市：20万人未満

(2)中規模都市：50万人～100万人未満

(3)大都市：100万人～500万人未満

Ⅰ型大都市：300万人～500万人未満

Ⅱ型大都市：100万人～300万人未満

(4)特大都市：500万人～1,000万人未満

(5)超大都市：1,000万人以上

これらの中国の都市の住宅価格の動向を地域的に概観すると、賃金水準が高い沿海部の都市では住宅価格が高い傾向がみられる。加えて、深圳や北京、上海といった「超大都市」では、被雇用者の平均年収に対する倍率をみても非常に高い水準になっており、上記の3都市では40倍を超えている。これに対して、東北地方以外の沿海部にある省都や直轄市では15.1～26.8倍、中西部地域にある直轄市・省都では7.3～18.1倍、調査地である朝陽市がある東北3省の省都であるハルビン、長春、瀋陽の3市では10.0～12.2倍になっており、沿海部にある大都市ほど、住宅価格の年収に対する倍率は高い傾向がみられる(表1)。

²⁾ 複数の区を有する市の場合はそれらの人口の合計値になる。

表1 中国の都市における賃金水準と住宅価格

都 市 名	被 雇 用 者 の 平均年収 (元) (2015年末)	100㎡当たりの 平均住宅価格 (2016年7月)	住宅価格と 年収の比率	都 市 名	被 雇 用 者 の 平均年収 (元) (2015年末)	100㎡当たりの 平均住宅価格 (2016年7月)	住宅価格と 年収の比率
北 京	113,073	4,761,900	42.1倍	長 沙	71,452	667,600	9.3倍
上 海	101,476	4,305,200	42.4倍	南 寧	70,253	717,500	10.2倍
広 州	81,172	2,144,300	26.4倍	海 口	57,455	765,500	13.3倍
深 圳	81,034	5,084,200	62.7倍	銀 川	64,609	505,300	7.8倍
天 津	84,187	1,888,700	22.4倍	蘭 州	63,313	884,200	14.0倍
石 家 庄	58,876	960,100	16.3倍	重 慶	63,135	700,800	11.1倍
済 南	73,984	1,118,200	15.1倍	貴 陽	64,502	623,400	9.7倍
南 京	81,075	2,169,500	26.8倍	西 寧	56,777	583,800	10.3倍
杭 州	78,868	1,938,600	24.6倍	成 都	69,636	820,500	11.8倍
福 州	63,195	1,613,600	25.5倍	昆 明	65,118	828,400	12.7倍
フフホト	54,200	640,300	11.8倍	ウルムチ	67,655	660,100	9.8倍
太 原	61,577	816,700	13.3倍	ラ サ	105,293	765,900	7.3倍
鄭 州	57,509	1,040,100	18.1倍	瀋 陽	63,114	716,500	11.4倍
合 肥	69,187	1,247,600	18.0倍	ハルビン	61,305	746,500	12.2倍
南 昌	60,094	906,400	15.1倍	長 春	64,751	647,100	10.0倍
西 安	65,313	695,400	10.6倍	朝 陽	46,698	389,300	8.3倍
武 漢	70,806	1,199,100	16.9倍				

注) 賃金データは区部の数値を用いた。国家的大都市である北京、上海、深圳、広州に加えて、省都・直轄市と朝陽のデータを示した。

資料:『中国城市統計年鑑』及び中国房地産業協会『中国房價行情』により作成。

本稿の調査対象地域である朝陽市は中国東北地方遼寧省の西部に位置し、340.9万(2015年)の常住人口を持つ都市である(図1、表2)。同市は他の多くの中国の都市と同様に農村地域を含む広い面積を有しており、2市轄区(龍城区、双塔区)、2県級市(北票市、凌源市)、2県(朝陽県、建平県)、1自治県(カラチン左翼モンゴル族自治県)から成り立っている。中心市である区部(双塔区・龍城区)の人口は約61.1万人(2015年時点)である。

同市は、上述した中国政府による都市分類基準によると、区部の常住人口の規模により中規模都市に分類される。経済的な側面をみると、同市は産業基盤を国有企業に依存しがちであった遼寧省に属しているものの、元々、鉱業や重化学工業に属する国有企業はそれほど多くは立地していなかった。そのため、1990年代以降に実施された国有企業の人員削減による影響も比較的小さく、国有企業への依存度が高かった省内の他の中小規模都市とは異なり、近年では区部ではある程度の人口増加もみられている(表2)。その一方で、在職労働者の平均収入をみると、朝陽市は43,950元であり、省内で最も高い大連市の69,390元や省都である瀋陽市61,827元(いずれも2015年の全市の平均賃金)に比べるとかなり低く、省内の14市の中でも9位とそれほど高いとはいえない状況である(国家统计局城市社会経済調査司2016)。また上述した表1によると、年収に対する住宅価格の倍率は8.3倍となっ

ており、東北地方や中西部の省都に比べるとやや低い場合が多く、これらの地域にある他の中小規模都市の多くと同程度の水準である³⁾。

朝陽市の市街地をみると、地形的・歴史的要因により南北に広がっており、南北10km、東西5km程度である。また他の中国の都市と同様に中心部に高層住宅が多くみられ、日本の都市に比べると職住近接の傾向が強いと考えられる⁴⁾。また中国の都市部では住宅の多くは集合住宅であるが、朝陽市においても同様であり一戸建て住宅は少ない。

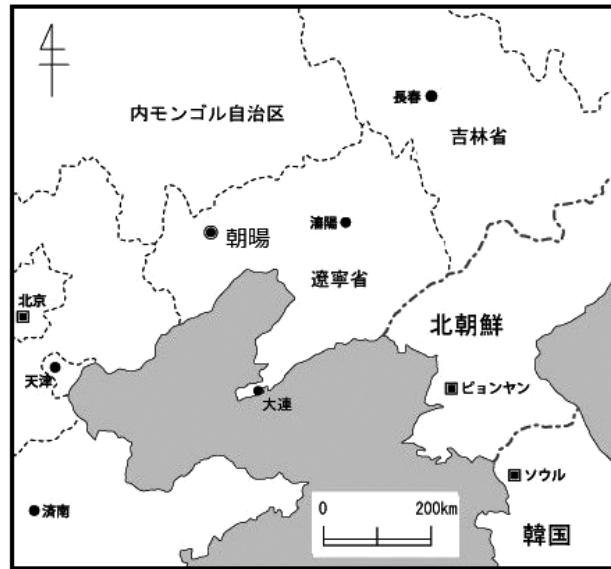


図1 調査対象地域

表2 朝陽市の人口と区部人口等の推移

年	人口 (万人)	区部人口 (万人)	都市建設用地面積 (km ²)
2007	340.1	49.7	45
2008	340.2	58.6	49
2009	340.9	59.2	53
2010	342.6	59.8	55
2011	339.2	57.6	51
2012	341.0	60.7	52
2013	340.6	60.8	53
2014	340.6	61.2	53
2015	340.9	61.1	57

資料：各年版の『中国都市統計年鑑』より作成。

注) 都市建設用地には、居住用地、公共施設用地、工業用地、倉庫・保管用地、対外交通用地、道路広場用地、市政公用施設用地、緑地とその他の特殊用地が含まれる。

³⁾ 『中国城市統計年鑑』及び中国房地産業協会『中国房價行情』による。

⁴⁾ 同市では市街地の範囲が国内外の大都市に比べると狭いため、調査対象者が購入した住宅の都市内での地理的特性については検討することができなかった。

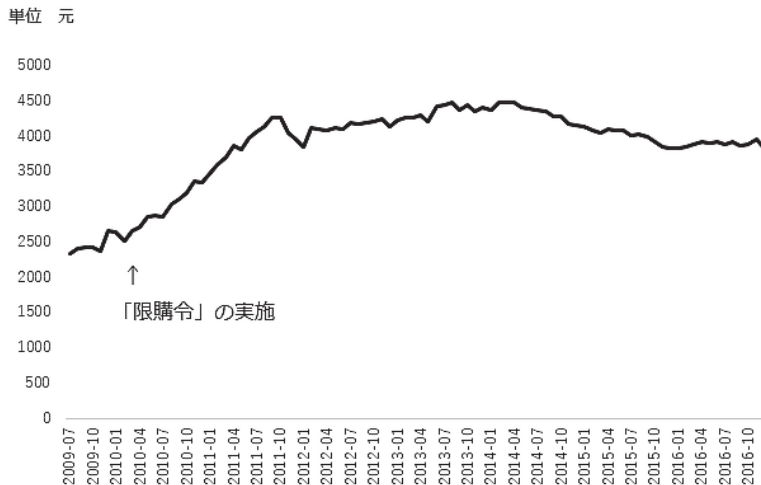


図2 朝陽市の住宅価格（全市の平均額）

資料：中国房地産業協会『中国房价行情』より作成。

図2は同市の平均住宅価格の推移を示している。朝陽市では2010年4月から北京等の大都市で住宅の購入制限が実施された後、他の都市でも同様な政策が実施されるという思惑から駆け込み需要が生じたとされている。その結果として、2009年9月には1㎡あたり2,376元だった住宅価格が、わずか2年後の2011年9月には4,272元にまで急騰し、その後はやや下落する傾向にある。地区別にみると、区部の中でも中心市街地を有する双塔区の住宅価格は比較高く2016年4月時点で4,122元となっている。それに対して、隣接する龍城区は、市街地と農村部の遷移地域やいまだ都市化が進んでいない農村地域を多く抱えているため、平均価格が3,210元と全市平均の3,923元に比べても低くなっている。

2015年3月に行った市政府都市計画局担当者へのインタビュー調査でも、2つの区の中でも商業や行政機関が集中し、住宅開発も顕著に行われているのは双塔区であり、龍城区では農村部からの移住者向けを中心に比較的低価格な住宅の供給が多いとされている。ただし、双塔区の北部に位置する「新城」と呼ばれる地区では2010年代初頭頃に住宅開発が行われたものの、空室率が非常に高くなっているという。この地区が開発された当時は、市政府庁舎の移転計画があり、実際に庁舎の建設もなされていたが、2013年3月に出された中央政府の方針により移転が中止され（人民網2013）、庁舎周辺の住宅開発も停滞してしまった。元々、同地区は都心からやや離れている上にインフラ整備も遅れていたこともあり、現在は建設が中断したものや入居者が非常に少ない高層住宅が多く存在する地区になっている。

2. 調査方法

本調査では、2015年3月～9月にかけて朝陽市の区部にて、元々保有していた住宅に加えて、新たに住宅を購入した住民に対して、元々の住宅購入動機や購入した住宅の用途（居

住用か投資用か)、部屋の使用状況(空室があるか)といった項目について⁵⁾、半構造化インタビューを行った。調査対象者である住宅購入者の選定基準としては、住宅を2軒以上保有し、そのうち1軒以上を自身で購入している人⁶⁾を、調査対象者として選定した。調査対象者はすべて、2000年代以前から朝陽市に居住しており、元々、職場等から支給されたり、親世帯から受け継いだりした住宅を保有していたとみられるため、近年、新たに住宅を購入した人に調査対象者を絞りたいと考えたためである。

調査対象者の選定方法としては、統計学的に適切な手法でサンプリングを行うことが難しかったため、知人等を通じて調査対象者としての基準を満たす人を紹介してもらうという方法を採らざるを得なかった。結果的に57人の調査対象者から回答を得ることができた。

ちなみに、調査対象者の選定段階で2軒以上の住宅を保有している人はインタビューを打診した人の約8割程度にも上っていた。このように調査対象地域においては、2軒以上の住宅を保有する人の比率は非常に高く、この点に関しては調査対象者には、ある程度の代表性があると考えられる。

調査対象者の性別による内訳をみると男性が23人(40.4%)と女性が34人(59.6%)であり、女性の割合が高くなってしまった。世代別にみると20代が3人(5.3%)、30代が19人(33.3%)、40代が28人(49.1%)、50代が7人(12.3%)である。調査対象の職業は、看護師が16人(28.1%)、会社員が13人(22.8%、うち4人は臨時雇用)、自営業者が8人(14.0%)、教師が4人(7.0%)、一般公務員が2人(3.5%)、医師が2人(3.5%)、警察官が2人(3.5%)と一般的な収入レベルにある人が中心となっており、高所得者層に属するとみられる会社経営者は1人のみであった。

Ⅲ 朝陽市における住宅の購入動機

1. 実需に基づいた住宅購入

調査対象者57人は自身が主に居住している住宅以外に78軒の住宅を保有している(表3)。調査対象者が2軒目以降の住宅を購入した理由は、①居住目的等の実需に基づいた購入動機と②投資目的の購入動機の2つに大別することができる。②の投資目的の購入は、さらに1)賃貸収入による運用益を追求するもの、と2)住宅価格の値上がり益(キャピタルゲイン)を追求するもの、に分類できる。もっとも、①の実需に基づいて購入する場合であっても、実際には②の2)の値上がり益による利益も期待して購入するという側面もあり、両者を明確に区別するのは難しい場合もある。そのため本稿では住宅購入の目的が、

⁵⁾ 住宅の購入動機は購入時期の違いによって異なっている可能性があるが、本調査では住宅の購入時期については質問項目に含めることができなかった。

⁶⁾ ID7のように都市開発の際の立ち退きの補償として元々保有していた住宅の代わりに2軒の住宅を取得できたという人もみられた。ただし、同氏の場合も、これ以外に自身で新たに購入した住宅を2軒保有しており、調査対象者の選定基準には合致している。

①実需に基づいたものであるか、あるいは②投資用であるかは、調査対象者自身の回答に基づいて区別することにし、本人や家族が使用するために購入した住宅は実需に基づいた購入に分類することにした。①の中で最も多い購入理由として、子どもが将来、独立後に居住するために新たな住宅を購入したというもので調査対象者のうち26人(45.6%)が、このような理由により少なくとも1軒の住宅を購入している(表4)。

表3 調査対象者の概要

ID	性別	年齢	職業	保有住宅数	居住していない住宅の現状	購入目的	新築・中古の別	今後の住宅価格の予想	新たな住宅の購入予定
1	女	20代	自営業	2	放置	子ども用	新	下	有
2	女	20代	看護師	2	賃貸	投資	新	下	無
3	女	20代	看護師	4	賃貸3	投資、住替え	新	下	無
4	男	30代	不明	2	賃貸	投資	古	下	無
5	女	30代	看護師	2	賃貸	投資	新	下	無
6	男	30代	会社員	2	放置	投資	新	下	無
7	男	30代	警察官	5	放置4	投資、子ども用	新	上	有
8	女	30代	看護師	3	賃貸2	投資、住替え	新	下	無
9	女	30代	不明	2	放置	子ども用	新	上	有
10	女	30代	会社員(臨時雇)	2	自身で使用	子ども用	新	下	無
11	女	30代	会社員(臨時雇)	2	自身で使用	子ども用	新	下	無
12	女	30代	会社員	2	放置	住替え	新	下	無
13	男	30代	会社員	2	放置	子ども用	新	上	無
14	女	30代	会社員	2	賃貸	投資	新	下	無
15	男	30代	不明	2	賃貸	子ども用	古	下	無
16	女	30代	看護師	2	放置	住替え	新	下	無
17	女	30代	教師	2	賃貸	子ども用	新	下	無
18	女	30代	看護師	2	賃貸	投資	古	上	有
19	男	30代	会社員	2	放置	投資	新	下	有
20	女	30代	会社員(臨時雇)	2	放置	子ども用	新	下	有
21	女	30代	一般公務員	2	放置	住替え	新	下	無
22	女	30代	看護師	2	賃貸	投資	古	下	無
23	女	40代	教師	3	放置2	投資、子ども用	新	上	無
24	女	40代	看護師	3	賃貸1、放置1	投資、子ども用	新	上	有
25	男	40代	建築師	2	放置	住替え	新	下	有
26	男	40代	会社経営	3	賃貸1、放置1	子ども用	新	下	有
27	女	40代	看護師	3	放置2	投資、子ども用	新	下	無
28	男	40代	銀行員	2	放置	子ども用	新	同	無
29	女	40代	エンジニア	2	放置	住替え	新	下	無
30	女	40代	教師	2	放置	住替え	新	上	無
31	男	40代	会社員	3	賃貸1、放置1	投資	新	下	無
32	男	40代	不明	3	賃貸1、放置1	投資、子ども用	新	上	無
33	女	40代	自営業	2	賃貸	子ども用	新	下	無
34	女	40代	看護師	2	放置	住替え	新	下	無
35	女	40代	看護師	2	放置	住替え	新	下	無
36	女	40代	会社員	2	放置	子ども用	新	下	無
37	女	40代	看護師	2	賃貸	投資	新	上	無
38	女	40代	看護師	2	賃貸	投資	古	下	無
39	女	40代	看護師	2	放置	子ども用	新	下	無
40	男	40代	不明	3	賃貸2	投資、子ども用	新	上	無
41	男	40代	医師	2	自身で使用	子ども用	新	下	無

ID	性別	年齢	職業	保有住宅数	居住していない住宅の現状	購入目的	新築・中古の別	今後の住宅価格の予想	新たな住宅の購入予定
42	男	40代	自営業	2	賃貸	投資	新	下	無
43	女	40代	一般公務員	2	放置	住替え	新	下	無
44	男	40代	自営業	2	賃貸	投資、子ども用	古	下	無
45	男	40代	会社員	4	放置3	投資、子ども用	新	下	有
46	男	40代	会社員（臨時雇）	2	放置	住替え	新	同	無
47	女	40代	不明	4	賃貸1、放置2	投資、子ども用	新	上	有
48	女	40代	自営業	2	自身で使用	セカンドハウス	新	上	有
49	女	40代	看護師	2	放置	住替え	新	下	無
50	男	50代	会社員	2	賃貸	投資	新	下	有
51	男	50代	自営業	3	賃貸1、放置1	投資、子ども用	新	上	有
52	男	50代	警察官	4	賃貸3	投資、子ども用、住替え	新	下	有
53	女	50代	看護師	3	放置1、未回答1	子ども用、住替え	新	下	無
54	女	50代	教師	2	放置	住替え	新	下	有
55	男	50代	自営業	2	賃貸	投資	新	下	有
56	男	50代	自営業	2	賃貸	投資、住替え	新	上	有
57	男	50代	医師	2	放置	住替え	新	上	有

注) IDの番号は年代が若い順に割り振った。

資料：インタビュー調査による。

表4 2軒目以降の住宅の購入理由

	住替え	子ども用	投資用	セカンドハウス	合計
20代	1 (1.4%)	1 (1.4%)	2 (2.7%)	0	4 (5.5%)
30代	4 (5.5%)	8 (11.0%)	9 (12.3%)	0	21 (28.8%)
40代	8 (11.0%)	14 (19.2%)	12 (16.4%)	1 (1.4%)	35 (47.9%)
50代	5 (6.8%)	3 (4.1%)	5 (6.8%)	0	13 (17.8%)
合計	18 (24.7%)	26 (35.6%)	28 (38.4%)	1 (1.4%)	73 (100%)

注：複数の理由を回答した場合、両方の数値に含めている。

資料：インタビュー調査による。

現在の中国では、特に男性は住宅を保有していないと結婚相手を見つけるのが難しいことが社会問題になっているという(阿部・華2016)。そのため、子どもを持っている両親が経済的に余裕のある時期に、子どものために住宅を購入した事例も多い(ID23、24、26、27等)。ID28は40代の銀行員であるが、市の周辺部にある建平県という地域で働いている息子が1人いる。将来、この息子が結婚するときのために、今のうちに管理サービスがしっかりした新しい住宅を購入したという。このような住宅の購入動機は、子ども世帯が将来、朝陽市内に居住することが前提になっているが、仮に子どもが将来、他の地域に定住する場合は、購入した住宅を売却するという意向を持つ人も多い。上述したID28は、息子が将来戻ってこなかった場合は「購入した新しい住宅を売って、そのお金を子どもに渡すつもりだ」と答えている。またID26も、省都である瀋陽市の大学に在学中の息子がいるため、将来、子供が結婚するときのために、市内で最も人気のあるエリアに集合住宅を購入している。インタビュー調査の際には、仮に息子が将来、朝陽市に帰って来なかった場合は「私たち夫婦が今住んでいる集合住宅を売って、子どものために買った集合住宅に引っ越そう

と思う。子どものために買った集合住宅の方が交通も便利だし、部屋からの景色も良く最高の位置にあるので」と回答している。

このように、将来必要になる可能性がある住宅を経済的に余裕があるうちに取得しておきたいという点を購入動機として挙げた人は多いが、上記の ID26や28のように子ども世代では他地域に転出していく人もいるため、同市では将来的には購入された住宅の空室問題が深刻化していく可能性もあるといえる。

また、子どもが通学する際の利便性を考え、学校の付近に住宅を購入するケースもみられる (ID7)。北京、上海等の国家的大都市では戸籍の取得や子どもの学校への入学等、地域での住民サービスを受けるために自身が所有する住宅への居住が必要になる場合がある。特に教育資源へのアクセスの必要性が不動産購入の意志決定に影響を与えるとされており (鄒・郝・董2011)、自身が保有する住宅に居住していなければ、居住地の戸籍を持っている場合でも小学校への入学が認められない場合もある。このように大都市では、子女の教育機会を確保するために、住宅の保有が必要とされているのに対して、朝陽市の場合は住宅を保有していなくても戸籍の取得や小学校への入学は可能である。そのため、自分の子女の教育のために住宅を購入する場合も、通学の利便性を高めることのみがメリットになっており、大都市の人々とは住宅購入の目的はやや異なっているといえよう。

購入理由として、住み替えのためと回答した人も18人 (31.6%) みられた (表4)。これらの人々の場合は、以前住んでいた住宅が手狭であることや集合住宅では重視される管理サービスも悪いことが、新しい住宅を購入する大きな理由の一つになっている。このような理由により住宅を購入した人にみられる特徴として、新しい住宅を購入した後も、以前から所有している住宅を売却せずに、そのまま放置している場合が多いことが挙げられる。その原因の一つとして、同市では中古住宅の流通市場が整備されていないため、満足できる価格で売却できない点が挙げられている。そのような例にあてはまる人として ID30がいるが、同氏は「今はお金がそれほど必要ではないので理想的な価格で買ってくれる人が出るまで、もう少し待とうと思う。もしかしたら将来、不動産の価格が上がるかもしれない」と述べている。前述したように朝陽市の住宅価格は2010年以降、顕著に上昇しているものの、上昇した価格は主に新築住宅の価格であり、建築時期が古い中古住宅を同じ相場で売却できるわけではない。中古住宅の流通市場の未整備と転売する際の価格の低さが、住民に複数の住宅を保有させる要因の1つになっている可能性が指摘できる。

以上のように、実需の側面から見ると、朝陽市における住宅購入動機として、自身が居住するための購入に加えて、将来、子どもが居住するため、子供が通学する際の利便性のため、といった理由で住宅を購入している事例が多くみられる。これらの子どもの居住用の住宅の場合は、現時点では空室になっている場合も多い。その一方で、自身の住み替えのために新しい住宅を購入したものの、希望する価格で売却できないため不要になった古い住宅を保有し続けているケースもみられた。上述したように、住宅購入者は実需に基づいた購入の場合でも、値上がり益による利益の獲得も期待していると考えられるが、この

ような中古住宅市場の未整備という点を考えれば、値上がり益による利益の追求という目的を果たすのは難しい場合もあると考えられる。また、子どものために住宅を購入したという人の場合、将来、子どもが朝陽市に居住しない場合は、実質的に居住する人がいなくなる可能性もあり、保有者が不要になった住宅を満足できる価格で売却することができなければ、空室になる住宅が増加していくことが懸念される。

2. 投資型の住宅購入

調査対象者の28人(49.1%)が「投資目的」として複数の住宅を保有していると答えている(表4)。その一方で、調査対象者らが保有している主に居住しているものを除いた78軒の住宅の現在の用途をみると、現在は放置されているものが52.6%にあたる41軒(回答者数では57.9%にあたる33人)、調査対象自身者が何らかの形で使用しているものが5.1%にあたる4軒(同7.0%にあたる4人)、賃貸用住宅として他人に貸しているものが41.0%にあたる32軒(同45.6%にあたる26人)となっている(表3)。

全体としてみると現在は放置されている住宅が多いが、投資目的で住宅を購入したとした28人に限ると、自身が居住する住宅以外の住宅を「賃貸」して家賃収入を得ている人が21人(75.0%)、「放置」している人が6人(21.4%)、自己居住以外の2軒の住宅を保有している人で1軒を賃貸に出しもう1軒は放置している人が1人(3.6%)⁷⁾である。

前節で挙げたように、投資目的で住宅を購入する場合には、1)家賃収入による運用益の獲得、と2)値上がり益の獲得という2つの利益獲得の手段があるが、最初から投資目的で住宅を購入した人の場合は、物件を賃貸に出すことで運用益を得ている人が多い。

ただし、空いている住宅を賃貸に出す際には、借り手の選定が難しい点を挙げた人もいる。朝陽市では、近年、周辺の農村部から移動してきた住民が多く居住するようになっている。しかしながら、朝陽市では住宅の賃貸契約を結ぶ際に、使用時のルールや退去時の現状回復義務についてのルールを明確に定められない場合も多い。そのため、他人に貸したら物件が傷み、住宅の価値が下がることもあるという(ID27、29、30等)。

例えば、ID29は住替えのために2軒目の集合住宅を購入したが、現在、本人が居住していない方の集合住宅は放置されている。その主な理由として、質の悪い借り手も多いので、借り手の選定を誤ると、劣化によって集合住宅の価値が大きく下がるからだという。また、もし借り手が近所の人に迷惑を掛けたら、自分の評価にも関わると考えている。このような事情があるため、空室のまま放置することになったとしても賃貸に出すことにはこだわらないのだという。

また、ID7も投資のために3軒の住宅を購入しており、そのうち2軒は学校の近くにあるので、賃貸に出す場合には入居者をみつけやすい有利な物件だという。しかし、現状で

⁷⁾ 3軒以上の住宅を保有している人の場合は、自己居住用の住宅以外のすべての物件を放置している人を「放置」にカウントした。投資目的以外に複数の購入理由を挙げた人で1軒以上を賃貸に出している場合には、「賃貸」にカウントした。

はいずれも賃貸に出しておらず放置している。同氏の場合は、将来、子どもが学校に進学する際は、そこに転居する予定もあるので、賃貸に出すことにはこだわっていないという。同氏は「今中国はインフレが激しいので、お金を貯めるより、不動産を購入するほうが賢いと思う。自分がまだ働けるうちに、不動産を購入して、死後それを資産として子どもに残したい」としている。同氏の場合は、投資のためといっても必ずしも賃貸により家賃収入を得ることは目的としておらず、実際には居住することも視野に入れながら、資産として保持するための購入であるといえる。

そのため、保有する住宅を賃貸に出す場合も、新しく購入した住宅には自身や家族が居住し、以前から所有していた古い住宅を賃貸に出すことが一般的になっており（ID2、29、50）、調査対象者の中では、新しく購入した2軒目以降の住宅を賃貸に出している人は確認できなかった。以上の事例をみる限り、投資目的で購入したと回答した人であっても、実際には、自身や家族の生活の質を高めるために使用しているという側面もあり、住み替えに近い購入である場合もあるといえる。

前述したID7の場合は、朝陽市の今後の不動産価格について「上がる」⁸⁾と予想しているが、全体としてみると調査対象者のうち約7割の人が、今後、朝陽市の不動産価格は下落することを予想している。具体的には今後住宅価格が「上がる」と考える人は15人（26.3%）、「変わらない」と考える人が2人（3.5%）、「下がる」と考える人は40人（70.2%）にも上っている。特に「投資目的」で住宅を購入したと回答した28人の中でさえも18人が今後は住宅価格が下がると予想している点は特徴的である。その一方で、今後住宅価格が下がると予想している人が多いにもかかわらず、今すぐに住宅を売却することを考えている人は確認できず、調査対象者の住宅購入に対する意識としては、必ずしも短期的な売却益を期待するためのものではない点が推測できる。

調査対象者では、当面は2軒目以上の住宅の保有を続け、将来住宅市場が好転したり、子どもが他の地域に移動したりすれば売却することを検討するという人が多い。例えばID31の場合は、自己居住用に加えて2軒の集合住宅を保有しており、そのうち1軒は賃貸中であるが、もう1軒は放置中だという。同氏は「今後は不動産価格が下がるという予測があるが、なぜ集合住宅を購入したのか」という質問に対して「近頃は、銀行にお金を預けても金利はあまり高くない。また、株式は価格が毎日大きく変動するので、素人が手を出すのはリスクが高すぎると思う。そのため、私にとって一番安全な資産の運用方法は住宅を買うことだと思った。今後、朝陽市の住宅価格は下がるかもしれないが、それほど激しくは下がらないと思う。なぜなら、市政府は不動産産業から多くの収入を得ているので、必ず不動産価格を支えるはずだからだ」と述べている。

⁸⁾ 同氏はその理由として「朝陽市は小さい都市だから、バブルが崩壊することなんか絶対起こらないと思う。なぜなら、不動産産業からの収入は政府にとって最も重要な財源になっているので、バブル崩壊があっても、政府がきっと全力で助ける。また、周辺の農村部から朝陽市に働きに来る人も増えると思うので住宅を買う人も増えると思う」と述べている。

物価上昇率が高い中国では、銀行に預金しても、保有する資産が実質的に目減りしてしまう可能性がある。そのため、資金の投資先として他に代わる選択肢がないことや、住宅は預金のような金融資産と異なり保有や使用することで生活への質や利便性を高めることもできることが複数の住宅を保有する動機となっていると考えられる。

このように他に有力な投資先が乏しいという点に加えて、朝陽市のような中小規模都市においては住宅価格自体の低さや購入のしやすさも住宅購入動機の1つになっているためと考えられる。前述したように朝陽市では2010年以降に住宅価格は上昇したものの、被雇用者の平均年収に対する倍率は8.3倍となっている。深圳や北京、上海といった「超大都市」が40倍を超えていることや東北地方以外の沿海部にある省都や直轄市が15.1～26.8倍であることに比べると、年収に対する住宅価格の倍率は低い(表1)。日本の住宅価格と比較すると、一般に日本の首都圏(1都3県)における被雇用者の年収に対する集合住宅の価格の倍率は、7.2倍(2017年時点)とされている(国土交通省2018)⁹⁾。朝陽市の水準は、日本よりやや高い程度だともいえるが、中国では女性の社会進出が進んでおり、夫婦共働き世帯が多いことや住宅購入の際には親世帯からの支援も望めることを考えれば、世帯収入に対する倍率は日本等に比べると低く、頭金の支払いのための資金も確保しやすい可能性がある。つまり、中国国内の大都市に比べると相対的な住宅価格が低いため、住宅を購入することへの負担感は比較的小さいとみられる。また、既に2軒以上の住宅を保有しているにもかかわらず、今後も新たに住宅を購入する予定があると回答した人は57人のうち19人(33.3%)にも上っており、自身の生活の質の向上やリスクの少ない資産の運用先として、依然として住宅購入に関する需要は存在しているといえる。

IV おわりに

以上、本稿では、中国の中規模都市の1つである朝陽市を事例として、住民の住宅購入動機と利用状況を検討することで、当該都市の住宅開発の需要面での実状を検討してきた。調査結果によると、住み替えにより自身が居住するための購入に加えて、将来、子どもが居住するため、子供が通学する際の利便性のため、といった理由で住宅を購入している事例が多くみられた。すなわち、自身や家族の生活の質や利便性の向上を図るため、住宅を購入したという側面が強い。

住宅購入を投資という側面から見ると、中国では住宅購入は購入者にとって最もリスクの少ない投資先であるという点が指摘できる。中国においては、2000年代以降、実際の使用価値の上昇を上回るペースでの不動産価格の急騰がみられ、「不動産バブル」が指摘されてきた。とりわけ2008年以降は「不動産バブルの崩壊」の可能性がたびたび指摘されてお

⁹⁾ 日本側のデータでは購入される集合住宅の面積の平均は70㎡程度であり、中国側の100㎡に比べて小さくなっている。ただし、中国側の面積は共有スペースの持ち分を含めた面積であること、中国で住宅を購入する場合には土地の所有権を保有することができない点を考慮すれば、両者の住宅の使用価値はほぼ同程度だと判断できる。

り、朝陽市では調査時点では、住宅価格はやや下落傾向にあった。しかしながら、朝陽市の一般的な市民にとっては自身の資金の投資先として他に代わる選択肢がないことや、一般的な被雇用者の年収の割には住宅価格が低いことも複数の住宅を保有する動機となっているといえる。そのため、短期的な値上がり益を目指すために投機的な購入を行っている人は少ないともいえる。

その一方で、子どもの独立後のための住宅購入等は、住宅に対する将来の需要を先取りしているという側面もある。しかしながら一部の調査対象者自身も語っているように、調査対象者の子ども世代では、実際には大都市をはじめとする他の地域に移動して就業・就学している人もみられる。中国全体の動向としても、今後も朝陽市を含む中小規模都市から大都市への人口移動は続くともみられているため（小島2019）、このような動機により住宅を購入したケースでは、将来的には実質的に居住する人がいなくなる可能性もある。そのため、今後、住宅開発と供給量が急速に拡大していけば、需要に対するミスマッチが生じることが懸念される¹⁰⁾。加えて、朝陽市においては、中古住宅の売買・流通を仲介する制度や市場が整備されていないため、住み替えのために新しい住宅を購入した人が古い住宅を売却することを希望したとしても、必ずしも期待するほどの利益を得られない可能性もあり、古い住宅が放置されているという見方もできよう。

そのため、今後の研究課題として、住民が複数の住宅を購入することで放置されている中古住宅の管理・流通が、今後どうなっていくか等の点について検討していく必要があると考えている¹¹⁾。また、筆者らが専攻する人文地理学分野で重視すべき課題として、住宅開発の進展にともなう都市の内部構造の変化についても検討していく必要がある。とりわけ、本稿の議論との関連の深い研究課題として、都市発展の結果として生じる人口の郊外化やインナーシティの老朽化に関する議論も行っていくことが重要である。中国の都市においても、米国や日本の事例と同様に、このような人口の郊外化やインナーシティの老朽化といった現象は起こっているが、米国の事例とは異なる点もあるとされている。例えば、周と李（2012）や于（2014）は、中国においても、近年、米国でみられるような人口や工場の郊外への流出とインナーシティの衰退・老朽化といった「反都市化」と呼ばれる現象がみられるが、このような反都市化が急速に進んだ要因として、地方政府の住宅供給政策等の影響が大きい点を指摘している。そのため、本稿で論じたような都市住民の住宅購入意欲の高さと中古住宅市場の未整備という状況が、郊外地域の開発やインナーシティ問題の発生とどのように関わっているのかという点も検討していきたいと考えている。

¹⁰⁾ 報道によれば実際に「2016年の朝陽市の住宅販売戸数は9,400軒余りとなり前年比3,300軒の減少」したことが報じられている（朝陽愛房网2017）。

¹¹⁾ 日本においても、地方都市の住宅地における高齢化や人口減少にともなう空き家問題の発生について研究した由井ほか（2014）等、多くの研究がみられ、これらの研究との関連性も検討していく必要がある。

付記：本稿の内容は、張が2017年1月に九州大学大学院地球社会統合科学府に提出した修士論文の内容を、指導教員であった阿部が内容を再検討・加筆修正した上で投稿したものである。本稿の作成にあたっては九州大学・院生の張耀丹氏には資料収集の際に多くの御助力を頂いた。また、2015～2017年度のJSPS 科研費（基盤研究（C）、課題番号：15K03014、研究代表者：阿部康久）による助成を受けた。

参考文献

- 阿部康久・華夏（2016）、「中国の都市におけるホワイトカラー職の居住パターンの特徴と地域間移動の制約—浙江省杭州市の民営企業を事例として」『地理科学』71巻、206-222ページ。
- 殷冠文・劉雲剛（2013）、「中国における地方政府主導による都市形成—河南省鶴壁市の事例」『地理学評論』86巻、173-188ページ。
- 久保倫子（2010）、「幕張ベイタウンにおけるマンション購入世帯の現住地選択に関する意思決定過程」『人文地理』62巻1号、1-19ページ。
- 久保倫子（2015）、『東京大都市圏における住宅研究—都市居住と郊外宅地の衰退』古今書院。
- 小泉諒・西山弘泰・久保倫子・久木元美琴・川口太郎（2011）、「東京都心湾岸部における住宅取得の新たな展開—江東区豊洲地区の超高層マンションを事例として」『地理学評論』84巻、592-609ページ。
- 小島泰雄（2018）、「農民の生活空間の変遷からみた中国の改革開放—シンポジウムの問いをめぐって」『日本地理学会秋季学術大会要旨集』94巻、19ページ。
- 小島泰雄（2019）、「改革開放は中国をいかに変えたか？」『地理』64巻4号、10-17ページ。
- 橘玲（2018）、『言ってはいけない中国の真実』新潮社。
- 国土交通省（2018）、「住宅経済関連データ」(http://www.mlit.go.jp/statistics/details/t-jutaku-2_tk_000002.html, 2019年3月28日閲覧)。
- 楊岩（2012）、「中国における都市住宅制度改革—単位従業員の住宅状況及び住宅意識の変化」『神戸大学大学院人間発達環境学研究科研究紀要』5巻2号、133-143ページ。
- 由井義通・杉谷真理子・久保倫子（2014）、「地方都市の郊外住宅団地における空き家の発生：呉市昭和地区の事例」『都市地理学』9号、69-77ページ。
- 安居客（2019），“全国歴史房價” (<https://www.anjuke.com/fangjia/>, 2019年3月28日閲覧)。
- 朝陽愛房网（2017）“2016年朝陽房產備案銷售9400余套企業榜公布” (http://www.234fang.com/mobile/archive.php?aid=124910#index_section, 2018年12月5日閲覧)。
- 鄧郁松（2016）“中国房地產形成与展望” China Economist, 11(1), pp.71-91.
- 国家統計局城市社会經濟調査司（2008-2016）, 中国城市統計年鑑, 北京：中国統計出版社。
- 人民網（2013），“国弁緊急通知 清理檢查各地政府性樓堂館所修建狀況” (<http://politics.people.com.cn/n/2013/0518/c70731-21529034.html>, 2019年3月28日閲覧)。
- 孫春雷（2010），“有関住房の兩個視点：基于社会保障制度層面上的權利分析” 中国城市經濟5, pp.18-20.
- 楊贊・張歆・陳傑（2014），“再購房潜在動機如何影響住房的財富效应？：基于城鎮住戶大樣本調查数据的微觀層面分析” 財經研究, 40(7), pp.54-64.
- 易宪容（2018），“改革開放以来中国房地產市場發展的金融分析” 學術前沿, 9, pp.102-111.
- 于奇立（2014），“解讀“逆都市化”” 中国管理信息化, 17(5), pp.92-93.
- 張海洋・袁小麗・陳卓・郭洪（2011），“投資性需求对我國房地產影響程度的实证分析” 軟科学, 3, pp.24-30.
- 中国房地產協會（2016）“中国房價行情” (<http://www.creprice.cn/>, 2016年12月1日閲覧)。
- 中国財經（1999），“告別福利公房：1998住房改革回顧与思考” 中国財經, 1, pp.46-47.
- 中国新聞網（2011）, <http://www.chinanews.com/estatw/2011/03-10/2896211.shtml>, 2016年12月1日閲覧。
- 趙燕菁（2014），“土地財政：歷史、邏輯与抉择” 城市發展研究, 21(1), pp.1-13.

周佳・李忠富（2012），“我国逆都市化研究及其原因分析” 価値工程，32， pp.57-58.

周建軍（2009），“我国房地產價格的影響因素及其合理性研究” 商業研究，4， pp.116-119.

鄒心怡・郝景亞・董金玲（2011），“城市教育資源分布对居民購房意願的影響：以江蘇蘇州為例” 商業時代，36， pp.104-105.

中島敦『李陵』における司馬遷について

—歴史を書くことの意味をめぐって—

Shibasen in Atsushi Nakajima's *Riryo*: The Meaning of Writing History

荒 木 雪 葉

ARAKI Yukiha

Abstract

This paper is an investigation of the relation to the act of writing history with regards to Shibasen in Atsushi Nakajima's *Riryo*. In comparison to the works of Nakajima's *Eikyo*, *Gyujin* and *Deshi* and various original Chinese history books and books of thought, these works have been written without modification from original historical texts. In addition, the themes of heaven and fate are common to both. With reference to not changing history, Nakajima used the key words "only tell, not create" (述而不作)

By focusing on 'heaven' in the act of writing history and investigating Shibasen in *Riryo*, it is clear that Shibasen wrote as the entity of a historical writer. In Nakajima's work, he named Shibasen as a symbol of 'writing history', who due to being unlucky, realized that he was excluded from historical experience. With regards to 'writing history', this theme is also taken up in *Mojika*, where the hero faced death without solving the question of writing history. Despite this, *Riryo*'s Shibasen was able to convey in full the extent of "only tell, not create".

From here, the author concludes that Nakajima has given his own answer to the question of 'writing history'. The question as touched on in *Mojika* is 'if it hasn't been written then it isn't history' and the answer accordingly is that history must be written while reading between the lines. However, the term writing history can be expressed as writing vividly about characters without adding one's own imagination. For Nakajima who started out as a writer, it was necessary to continue writing in order to answer the question about history as shown in *Mojika*.

要 旨

本稿は、中島敦「李陵」における司馬遷について、歴史を書く行為との関連で考察するものである。

中島敦の作品「盈虚」「牛人」「弟子」とそれぞれの原典となった中国の歴史書や思想書を比較して、これらの作品には歴史書を改変しないこと、また天あるいは運命という共通する点があることを確認した。歴史書を改変しないことについては、中島は「述べて作らず」というキーワードを用いている。

「天」と歴史を書くという行為とに注目して「李陵」における司馬遷について考察すると、司

馬遷は歴史を書く存在として書かれていたことが明らかになった。中島敦は作品中で司馬遷に、自分にはふさわしい運命を与えられなかったことをきっかけとして歴史を通して得られた経験則から外れた存在であると自覚させることで、彼を「歴史を書く」ことの象徴とした。

「歴史を書く」ことについては、「文字禍」にも取り上げられている。「文字禍」では「歴史を書く」ということに対する疑問が解決しないまま主人公は死を迎えた。しかし「李陵」の司馬遷は「述べて作らず」という態度で歴史を書き尽くすことができた。ここから筆者は、中島敦は司馬遷を「歴史を書く」ことに対する疑問への中島自身の回答として提示していると結論付けた。歴史に対する疑問とは「文字禍」に触れられる「書かれなかったことは歴史ではないのか」という疑問であり、それに対する回答とは、文字として残されなかった行間を読み取り、しかし自分の想像は加えずに人物を生きたまま描くことが歴史を書くという行為だということである。作家として出発しようとしていた中島は、「文字禍」に示されている歴史に対する疑問に対して答えるために、執筆を続ける必要があったのである。

はじめに

本稿は、中島敦の作品「李陵」における司馬遷が、歴史を書くということの象徴として描かれたことを明らかにするものである。

中島敦は没後に発表された「李陵」はじめ、「古俗」としてまとめて発表された「盈虚」「牛人」の2編、また「弟子」といった中国の歴史書に材を取った作品がある。「悟浄出世」「山月記」「名人伝」など中国の物語や思想書に取材したものとの違いは、本稿で取り扱う4編の作品は『春秋左氏伝』（以下『左伝』）『史記』『漢書』という歴史書に記された史実だという点である。また史実であるということは、事実かどうかは不明であるが、歴史書にはそう書かれているということである。すなわち事実と史実の間には「書く」という行為が存在する。

さて、「盈虚」の主人公である蒯聵、「牛人」における叔孫豹、「弟子」の子路は、「書かれる者」である。「李陵」における李陵も同様である。しかしながら、「李陵」の登場人物である司馬遷は性質が異なる。司馬遷は『史記』においては「歴史を書く者」であるが、『漢書』においては「書かれる者」となる。中島作品「李陵」においても、司馬遷は「歴史を書く者」として「書かれて」いる。「弟子」の子路はまさに司馬遷が書いた『史記』をも参考にして書かれているし、「李陵」の司馬遷自身も、史実の彼自身が書いた『史記』太史公自序を参考に書かれている。この書く人物にして書かれる人物でもあるという点で、司馬遷は中島の中国歴史小説中の登場人物の中では異質な存在だ。異質な存在がある限り、その存在について考えることは中島の作品を深く解説していくきっかけとなる。後述するが、「李陵」の司馬遷に関する先行研究は、司馬遷を登場人物の1人としてとらえているものはあるが、メタ物語的存在としてとらえたものは管見の限り無いようである。

そこで、本稿では次のような考察を行う。

まず「盈虚」「牛人」「弟子」「李陵」において、中島敦が蒯聵や叔孫豹、子路、また李陵

をどのように描いたか確認する。

さらにこれを踏まえ、「李陵」における司馬遷の「歴史を書く」行為について考察し、司馬遷の存在の意味を明らかにする。

「盈虚」と「牛人」については、『中島敦全集』の解題によると、「古俗」と総題され、『南島譚』（昭和17年11月15日、今日の問題社刊）に収められて発表されたという。執筆年代を決定する手掛かりは残されていないが、『左伝』に取材していることから、「或いは『弟子』を執筆中に生じた副産物でもあろうか」¹という。

同じく『中島敦全集』解題によると、「弟子」は昭和17年6月24日夜11時に脱稿したと見られ、「中央公論」昭和18年2月号（第2巻第12号、昭和18年2月1日中央公論社刊）に発表されており、草稿での題名は「子路」、原稿では「弟子」と題されているという²。また「李陵」は中島敦の没後、「文学界」昭和18年7月号（第10巻第7号、昭和18年7月1日文芸春秋社刊）に発表されたものである³。

作品「李陵」に関する先行研究は数多くあるが、司馬遷に注目するものとなると、管見の限り少ないようである。

まず、司馬遷の身の上に起こった出来事を、抗うことができない冷酷な運命ととらえる研究がある。鷺只雄氏は『中島敦論—「狼疾」の方法』（有精堂、1990年）において、「李陵」における司馬遷の姿の描かれ方は「司馬遷の〈無残な変貌〉」⁴であり、「李陵と同じく、運命の悪意、その凶暴な力が疾風暴雨のごとく襲って彼とその人生を一変させてしまった」⁵と論じている。ポール・マッカーシー／オクナー深山信子『世界文学の中の中島敦』（せりか書房、2009年）では、「李陵のように行動的で有能な男の計画が挫かれ、司馬遷のように名誉ある思索の人の率直な言葉が自分自身の自滅のきっかけとなってしまいうという暗く、かつ冷酷無情な運命の影が、中島敦のこの最後の傑作には一貫して流れて」⁶いると指摘する。

司馬遷にとっての『史記』の執筆が、救済であるという視点での研究もある。木村瑞夫氏は『論攷 中島敦』（和泉書院、2003年）において、「宮刑による絶望から自殺を考えた司馬遷を修史の仕事が救い」⁷、「ささやかな幸せがもたらされる」⁸と述べる。

他にも、「司馬遷は史記百三十巻を完成させ、虚脱状態になって死」⁹んだことも含め、「李陵」を「虚無の文学」¹⁰であると見る清水雅洋氏の『求道者の文学 中島敦論』（文芸社、

¹ 郡司勝義（1987）『中島敦全集 第一巻』解題、573ページ。

² 郡司勝義（1987）『中島敦全集 第一巻』解題、575ページ。

³ 郡司勝義（1987）『中島敦全集 第一巻』解題、576ページ。

⁴ 鷺只雄（1990）『中島敦論—「狼疾」の方法』、310ページ。

⁵ 鷺只雄（1990）『中島敦論—「狼疾」の方法』、312ページ。

⁶ ポール・マッカーシー／オクナー深山信子（2009）『世界文学の中の中島敦』、25ページ。

⁷ 木村瑞夫（2003）『論攷 中島敦』、136ページ。

⁸ 木村瑞夫（2003）『論攷 中島敦』、137ページ。

⁹ 清水雅洋（2002）『求道者の文学 中島敦論』、220ページ。

¹⁰ 清水雅洋（2002）『求道者の文学 中島敦論』、221ページ。

2002年)がある。

本稿が取り上げるテーマである「歴史を書くこと」と「天」に関する先行研究としては、次のものがある。

まず「歴史を書くこと」については、渡邊一民氏『中島敦論』（みすず書房、2005年）と川村湊氏『狼疾正伝 中島敦の文学と生涯』（河出書房新社、2009年）がある。川村氏は中島敦が「匈奴の社会、胡地に姿を没した李陵をあくまでも主人公とし、司馬遷を脇役とした〔中略〕ことは、彼がどちらかといえば、無文字社会を内心では選択していることを示していると思われる」¹¹と結論付けている。もちろん中島敦の遍歴を見ても、パラオという無文字社会を経験したことによって、文字に対する疑問がわいたことは想像に難くない。しかし筆者は、さらに一步進んで、中島敦が無文字社会に没することなく書き続けようとしていた意味を、「李陵」の司馬遷の上に読み取りたいのである。また渡邊一民氏は『中島敦論』にて、匈奴という無文字社会に入ったことで歴史から姿を消す李陵の存在によって「『史記』により完成された歴史の限界、その相対性が否応なく前面に押し出されてくる」¹²とする。歴史は絶対的なものではなく、歴史に取り上げられないものは歴史ではなくなるという解釈であろう。ただし、渡邊氏は「李陵」は「『史記』のつくりだした歴史に大きな疑問符を投げつけることによって結ばれる」¹³とするが、筆者は、司馬遷こそが歴史に対する疑問への、中島敦の答えだと考える。本稿ではこのことについて論じていきたい。

また「天」については、山下真史氏の『中島敦とその時代』（双文社出版、2009年）がある。この中で司馬遷が太史公という役職にあった以上天人相関説を信じていたはずとしつつ、「この小説では、司馬遷は〈天〉を意志のある存在と信じていたが、李陵の禍に遭って以降、〈天〉への信仰が崩れた、とはいえない」¹⁴とする。では司馬遷がなぜ自分は宮刑に遭うような人間ではないと信じていたかという点、「長い間歴史を見てきた自らの経験則から生まれたものだったのであり、司馬遷が史実を見る目はあくまでも現実的なのである。司馬遷は、李陵を弁じて宮刑を受けたことを、自分の経験則に反することと考えたのだが、それは司馬遷に歴史をさらにありのままに見ることへ導くことになったのだろう。司馬遷の世界観は、宮刑後も変更はないのである」¹⁵と、歴史を見てきたことへの経験則から成る世界観は生涯を通じて変わることは無かったのだと結論づけている。世界観が変わらなかったということについては筆者も同意する。しかし「李陵」の司馬遷は李陵の禍以降確実に変わった。司馬遷は「李陵」においてほかの登場人物とは全く異質の存在となったのである。それは、『史記』太史公自序に見られる「これ余の罪なるか」という司馬遷の天への疑問に対する中島の解釈から導き出された結論である。

¹¹ 川村湊（2009）『狼疾正伝 中島敦の文学と生涯』、305ページ。

¹² 渡邊一民（2005）『中島敦論』、212ページ。

¹³ 渡邊一民（2005）『中島敦論』、213ページ。

¹⁴ 山下真史（2009）『中島敦とその時代』、238ページ。

¹⁵ 山下真史（2009）『中島敦とその時代』、238ページ。

本稿では司馬遷が、天命から外れた存在として描かれているととらえ、それゆえ「歴史を書く」ことの象徴であると結論付けた。その「歴史を書く」ことのキーワードは「述べて作らず」である。後述するが、事実起こった出来事を取捨選択して書かれたものが歴史である。筆者は司馬遷が『史記』を書いた際の態度に関して、「述べて作らず」という態度であることに注目して論を進める。

なお、中島敦の作品からの引用文は、全て『中島敦全集 第一巻』（筑摩書房、昭和62年）による。ただし繰り返し記号のうち「〈〉」のみ、本稿が横書きであるため、その語の繰返しに置き換えた。

I 「盈虚」の蒯瞶、「牛人」の叔孫豹、「弟子」の子路の人間像

まず初めに、「盈虚」「牛人」「弟子」という中国の歴史を扱った3作品において、その主人公を中島敦がどのように描いているかを明らかにする。

1. 「盈虚」の蒯瞶

筆者はかつて「盈虚」に関して、荒木（2011）「中島敦「盈虚」の主題 —『左伝』『史記』との比較を通じて」において中島敦の小説を出典の『左伝』『史記』と比較することによって、物語には父子関係、主人公の為政者としての不適格さ、因果応報の3つの主題があることを論じた。詳細は上記拙論にて論じたため、本稿では中島敦の蒯瞶像を述べるのみにとどまる。

歴史書から読み取れる蒯瞶像は、父親や息子との葛藤を抱え、いったん君主におさまったものの最終的に追い落とされて落命するという人物像である。ここに中島敦は、亡命中に無為に過ごすという改変、また闘鶏に耽溺するという付け加えを行うことにより、権力に固執するひねくれ者としての蒯瞶像を作り上げた。

2. 「牛人」の叔孫豹

「牛人」については、かつて荒木（2009）「中島敦「牛人」の天あるいは天命観」において、小説「牛人」のテーマには因果応報があるが、それよりも天の不可知性や天命への恐れが強く押し出されていると結論付けた。しかし今回改めて考察すると、やはり因果応報のテーマのほうが重要であるという考えに至った。

今回は「牛人」を主に取り上げているわけではないため、因果応報というテーマに至る考察に触れつつ、本稿のテーマである「歴史を書く」ことについて考えたい。

原典である『左伝』との相違点は、次の3点である。

まず初めに、『左伝』では、豎牛が自身の2人の異母弟にあたる孟丙を死なせ、また仲壬を追い出したのは、叔孫家をのっとるためであったことがはっきりと書かれている。一方「牛人」では豎牛の行為の目的が明確でない。

次に、叔孫豹が見た豎牛が登場する2度目の夢は『左伝』には登場せず、「牛人」にのみ書かれている。始めの夢では助けてくれたはずの豎牛が、2度目の夢では助けてくれず、目を覚ますと夢で見た通りの光景がある。叔孫豹自身には、豎牛がなぜ自分を殺そうとしているのか分からないし、2つの夢の対比をすることで、運命そのものが変わってしまったという印象を受ける。それゆえに叔孫豹は豎牛に対して「世界のきびしい悪意といった様なものへの、遜つた懼れ」「運命的な畏怖感」を感じるのである。しかしながら読者は、このような「懼れ」「畏怖感」の原因に思い当たる。叔孫豹は豎牛とその母のことはすっかり忘れてしまっていたし、家に迎え入れてからも、後継ぎ候補であるとは全く考えていない。豎牛が叔孫豹を恨む動機は十分にあるのである。それゆえに「牛人」は、因果応報の物語とすることができる。

因果応報というテーマをより強く感じさせるのが、『左伝』と「牛人」との3つ目の相違点、すなわち叔孫豹の生まれた時に父親が占った結果の省略である。『左伝』（昭公5年）には楚丘という占いの師の占いの結果として「この人は国を出るでしょうが、あなたの祀りをする（後継ぎになる）ために帰ってきます。よこしまな人を伴って帰ります。その名を牛と言います。亡くなるときは、飢えて亡くなります」という記録がなされている。この占いをふまえて豎牛の乱の部分を読めば、叔孫豹はどのような人生を歩んだとしても同じ結末を迎えたということになる。すなわち、小説「牛人」にてこの占いの記載を省いたことで、叔孫豹が死んだのはあらかじめ決められた運命のためではなく、因果応報によるものだと強調されているのである。

以上を踏まえて中島敦の叔孫豹像をまとめると、自分では罪とも思っていない過去の過ちのために悲劇を引き寄せてしまった、因果応報によって運命に死を与えられたという人物像となる。

3. 「弟子」の子路

「弟子」についても、筆者は以前荒木（2018）「中島敦『弟子』における子路像—『論語』由之鼓瑟章、『孔子家語』子路鼓琴章との比較を通して—」で考察した。この論文では子路が瑟を演奏したエピソードについて『論語』や『孔子家語』との比較を行い、瑟を演奏するエピソードは子路の人生の縮図であったことを明らかにした。またここから見てきた子路像は、一本気で大事な部分は孔子にすら最後まで譲らず、しかもそれを孔子から許されたと感じており、一方孔子は子路を愛情でもって慰めむというものであった。

上記拙論を執筆した際に行った原典との比較をもとに、小説「弟子」のオリジナルな部分について考察すると、次のようになる。「盈虚」の蒯聵、「牛人」の叔孫豹という因果応報により死を迎えた2人とは異なり、子路は堂々と天に対する疑問を持つことができる。この天に対する疑問こそが中島が付け加えた点である。また子路が瑟を演奏するエピソードで、原典には見られない2度目の演奏と、本当は子路の誤解ではあるのだが、子路のやり方で良いという孔子のゆるしが加筆される。

4. 小結

ここまでの3作品に共通する点をまとめると、次の2点が挙げられる。

第1に、中島敦の加筆パターンについてである。歴史書に書かれた人物像に変化は加えず、性格を強調するために多少加筆するという手法が、各作品に共通している。

第2に、3作品に共通するテーマとして、天あるいは運命が挙げられる。「盈虚」の蒯聩が見た赤い月や夢、「牛人」の叔孫豹が見た2度の夢は、彼らの不吉な運命の暗示であった。また「弟子」の子路は、運命に対して疑問を持つ。

このように、3作品には歴史書を改変しないこと、また天あるいは運命という共通する点があった。「李陵」についても、このことを踏まえて考察していきたい。

Ⅱ 「李陵」における司馬遷の人間像―李陵との比較

「李陵」には2人の主人公が登場する。1人は題名となっている李陵である。もう1人は司馬遷である。本稿のテーマは司馬遷であるが、ここでは李陵についても考察し、司馬遷との比較対象としたい。

1. 李陵

まず、司馬遷との比較対象として「李陵」の主人公の1人である李陵について考察する。李陵の伝記は班固『漢書』李広蘇建伝、匈奴伝を見ることとする。『史記』李將軍列伝、匈奴列伝における李陵の記述は『漢書』ほど詳細でないため、ここでは『漢書』を比較対象とする。

(1) 原典との対比

中島は『漢書』の記述はほぼそのまま用い、李陵の心情を述べる場面など数か所を書き加えている。

①「頗る大きい赤黄色い星」

この匈奴と対峙した夜に歩哨が見た星の記述は原典には無いものである。ここでは星、また「同じやうな光」としてのみ登場するが、この知らせに接した李陵が戦闘準備を整えさせることから、この光は匈奴の陣が敷かれていることを示した灯であろうことが推察される。それを敢えて灯火と書かずに「盈虚」における不吉の徴の赤い月を彷彿とさせるような「見なれぬ巨きな星」とすることで、李陵の今後の運命を暗示している。

②李陵が捕虜となっただきさつ

『漢書』は単純に「遂に降る。」となっているところ、「李陵」では「暗い中で敵味方も分らぬ程の亂闘のうちに、李陵の馬が流矢に当たつたと見えてガツクリ前にのめつた」また「突然背後から重量のある打撃を後頭部に喰つて失神した」ことで捉えられたことになっている。

③李緒と間違えられて家族を刑死で失ったのち、北方から帰還後

「今迄漢に對する軍略にだけは絶対に與らなかつた彼が、自ら進んで其の相談に乗らうと言出した」、また「今まで断りつづけてきた」匈奴の単于の娘を「今度は躊躇なく妻とした」。『漢書』では北方から帰還後に漢に對する軍略に与ったという具体的な記述は無いが、李陵が匈奴で重んじられるようになったこと、また李陵が蘇武と面会した際に「自分の罪は天が知っている」と言ったことから、おそらく漢への裏切りがあったことは想像できる。

④匈奴の右校王たる李陵の揺れる心情

漢の武帝によって「母妻子を族滅された怨は骨髓に徹している」と言いつつも、「此の匈奴の俗に化して終生安んじてゐられるかどうかは、新單于への友情を以てしても、まださすがに自信がない」と、李陵の心は漢と匈奴との間で揺れている。漢への軍略に与るようになったのちにも、漢と闘うために軍に従ったときに「かつてこの地で己に従つて死戦した部下共のことを考へ、彼等の骨が埋められ彼らの血の染み込んだ其の砂の上を歩きながら、今の己が身の上を思ふと、彼は最早南行して漢兵と闘ふ勇氣を失つた。病と稱して彼は獨り北方へ馬を返した」のである。「ああ我もと天地間の一微粒子のみ、何ぞ又漢と胡とあらんやと不圖そんな氣のすることもある」と、彼我に区別など無い、という心境に至ることもあったが、基本的に、李陵はずっと揺れる心情を抱えて生きていくことになる。

⑤匈奴の風俗への理解

「李陵」には「初め概に野卑滑稽としか映らなかつた胡地の風俗が、しかし、その地の實際の風土・氣候等を背景として考へてみると決して野卑でも非合理でもないことが、しだいに李陵にのみこめて來た。」また「諸夏の俗を正しきもの、胡俗を卑しきものと頭から決めてかかるのは、餘りにも漢人的な偏見ではないかと、次第に李陵にはそんな氣がして來る。」というように、李陵による匈奴の風俗への理解を示す描写がある。

『漢書』には、上記のような描写は無い。『史記』匈奴列伝には、漢の文帝が匈奴に嫁がせた「公主」について匈奴に行き、そのまま匈奴に降った中行説が、のちに漢の使者と対話した際の言に同様のものがあり、「李陵」のこの記述はこれに影響を受けて書かれたものであろう。

⑥蘇武との対比

蘇武についてはほぼ『漢書』李広蘇建伝のとおりであるが、『漢書』によれば蘇武には胡地にてもうけた子がいるのに対して、「李陵」の中で蘇武はたった1人で匈奴の地に暮らしていることになっている。蘇武の子の記載を省くことで、李陵が匈奴の妻を娶り息子をもうけたことが漢への変節として際立つ。

⑦李陵の死

李陵は『漢書』によれば病死したと書かれているが、「李陵」では迷ったまま、不明瞭な死を迎えたことになっている。内乱に巻き込まれて死んだ可能性も示唆されている。また李陵が胡地にてもうけた息子もクーデターによって死んだことが書かれているが、これは『漢書』のとおりである。

(2) 中島の描く李陵像

上記を総合して、中島の描いた李陵像をまとめる。李陵は自分の意志を示すことができない状況で捕らえられた。はじめは漢に対する裏切りを行わないが、家族が殺されたと知るや匈奴に味方するようになる。同時に李陵は匈奴の文化にも理解を示している。しかし漢と匈奴との間で心はずっと揺れており、蘇武との対比においてそれは明確となる。死に方も、『漢書』では病死と書かれているところ、「何一つ正確な記録は残されていない。〔中略〕胡地で死んだということのほかは。」と曖昧に書き直すことにより、蘇武と別れたあとに悩みながら生き、迷ったまま死んだような印象を受ける。すなわち小説「李陵」の中の李陵は、個人のレベルでは漢を捨てて匈奴に理解を示しているものの、公人としては漢への忠誠心を捨ててしまったことで悩み続ける人物である。

2. 司馬遷

初めに述べたように、『左伝』に材を取った「盈虚」「牛人」「弟子」の主人公たちは、「書かれる者」であった。また「李陵」の登場人物である李陵も同じである。

「弟子」に登場する孔子は中国古代の歴史書『春秋』を著した、もしくは手を加えたと言われるが、そのことは小説内に触れられない。すなわち孔子は小説「弟子」のなかでは「書かれる者」であった。

一方司馬遷は、李陵の禍に遭うところから登場する。李陵を擁護した事件によって司馬遷は「書く」人になり、小説の最後では『史記』を書き終えて亡くなる。この小説の中には、司馬遷の私生活はほとんど見えない。先祖、また父親の司馬談のことにも触れられているが、全て司馬遷の「歴史を書く」行為を形作ったものとして書かれている。つまり司馬遷は、この小説のなかでは「歴史を書く」人間としてのみ登場するのである。また『漢書』司馬遷伝によれば、『史記』は書きあげられたあと、司馬遷の外孫によってようやく世に出たという。一方「李陵」では、司馬遷は「完成した著作を官に納め」ている。司馬遷は「歴史を書く」存在として書かれているため、書かれた結果である作品のその後の評価やいかにして世に出たかということは、小説内には書かれなかったのではないだろうか。

このように、中島は「歴史を書く者」を書くことで、その行為自体を強調した。

(1) 原典との対比

ここでは小説「李陵」と、『史記』太史公自序及び『漢書』司馬遷伝（任少卿に報ずる書）との比較を行う。

小説「李陵」において司馬遷が李陵に関する武帝の下問に返答する場面での「陵の平生を見るに……」に始まる発言は、『漢書』司馬遷伝所収の「任少卿に報ずる書」をそのまま用いている。また司馬遷の伝記部分も、歴史書がほぼそのまま用いられている。

一方、原典に無いのが次の各点である。

①歴史書に対する疑問・不満

「李陵」において、司馬遷は従来の歴史書に関して次のような不満を述べる。

彼は道義的批判の基準を示すものとしては春秋を推したが、事実を伝える史書としては何としてもあきたらなかつた。もつと事実が欲しい。教訓よりも事実が。左傳や國語になると、成程事實はある。左傳の叙事の巧妙さに至つては感嘆の外はない。しかし、その事實を作り上げる一人々々の人間についての探求が無い。

人についての探求¹⁶は、実に中島敦の「盈虚」「牛人」「弟子」に共通する姿勢である。荊軻、叔孫豹と豎牛、また子路の資料に対する姿勢は、単にそこに書いてあるものをそのままなぞるだけでなく、中島なりに行間を読み取り、真実の姿を見つけ出そうとしたものであった。その姿勢がそのまま「李陵」の司馬遷の姿勢として書かれている。その姿勢は、「述べて作らず」であった。

②「述べて作らず」に関する描写

司馬遷は歴史書を書き進めていくうちに、「材料を安排して記述の正確厳密を期する一人の技師」としての「冷静さが怪しくなつて」しまう。この部分も原典には見られない。小説には次のように書かれている。

始皇帝を経て、項羽本紀に入る頃から、その技術家の冷静さが怪しくなつて來た。ともすれば、項羽が彼に、或ひは彼が項羽にのり移りかねないのである。

この現象が「怪しく」と書かれているのは、司馬遷が「述べて作らず」を原則としているからである。「こんな熱に浮かされた様な書きっぷりでいいものだらうか？」と見直し、「それあるが爲に史上の人物が現實の人物の如くに躍動すると思はれる字句を削る」が、「之では〔中略〕項羽も始皇帝も楚の莊王もみな同じ人間になつて了ふ」と悩む。そして司馬遷は次のように述べる。

違つた人間を同じ人間として記述することが、何が「述べる」だ？「述べる」とは、違つた人間は違つた人間として述べることではないか。さう考へてくると、やはり彼は削つた字句を再び生かさない譯には行かない。元通りに直して、さて一読して見て、彼はやつと落ち着く。いや、彼ばかりではない。そこにかかれた史上の人物が、〔中略〕みんな漸く安心してそれぞれの場所に落ち着くやうに思はれる。

¹⁶ これは奇しくも武田泰淳（1965）『司馬遷—史記の世界—』と同じ目線である。『司馬遷—史記の世界—』の初版は昭和18年4月であるため、昭和17年12月に没した中島は読んでおらず、同じことを同じ時期に考えていた人がいたことは注目に値する。

実にこれが、中島敦自身の原典に対する態度だったのではないだろうか。『左伝』『論語』『孔子家語』『史記』『漢書』に登場する人物の描写そのものを日本語訳して書きうつすのではなく、さらに行間を読み取って、登場人物を己の身にやどらせ、彼になりきって書くという態度である。

③書くという行為に関して

李陵を弁護したために宮刑に処せられた司馬遷は、自らを死んだものと認識するしかなかった。

一個の丈夫たる太史令司馬遷は天漢三年の春に死んだ、そして、その後に、彼の書残した史をつづける者は、知覚も意識もない一つの書写機械にすぎぬ、—自らさう思ひ込む以外に途は無かつた。

しかし書写機械となった司馬遷にも、書くことに関する喜びはなお残っていたのだった。

生きることの歓びを失ひつくした後も尚表現することの歓びだけは生残り得るものだといふことを、彼は発見した。

『漢書』所収の「任少卿に報ずる書」には書写機械となったほどのことは書かれていない。小説「李陵」において「書写機械」という語を用いることで、司馬遷が「歴史を書く」という行為のためだけに生きていたことが強調されることとなった。

(2) 中島の描く司馬遷像

司馬遷は宮刑により社会的に死ぬことによって、書くことに専念することとなった。司馬遷の喜びは書くことのみに残っていたのである。そして最後、歴史を書き終えた司馬遷は、「急に酷い虚脱の状態が来た」。書くことを終え虚脱の状態になった司馬遷のその後については、「前に述べた任立政等が胡地に李陵を訪ねて、再び都に戻つて来た頃は、司馬遷は既に此の世に亡かつた」と述べられるのみである。

書くという行為に焦点を当てると、「李陵」中の司馬遷の態度はまさに中島敦の態度といふことができるのではないか。中島敦が中国古典にとっている態度は、司馬遷の「述べて作らず」である。すなわち、事実のみの羅列ではなく、行間を読み取り、己の身に歴史上の人物を宿らせて書くという態度である。ここから、中島敦と司馬遷を重ね合わせて見ることができる。もちろん中島敦は作家、司馬遷は歴史家であり、歴史に対する態度を同列に論じることは難しい。しかし中島は作家として、「述べて作らず」を実践しているように考えられるのである。

宮刑に処せられたことによって社会的人間として生きることをやめざるを得なかった司馬遷は、肉体的苦痛を抱えながら、かねてから手掛けていた歴史を書く事業のみに生きる

こととなった。喜びも、書くことでしか得られないのである。

中島敦も、教師を務めているころから小説を書き始め、南洋庁へ遷り、病を重くして東京に帰ってきてからもずっと書き続けた。病の悪化に苦しみながら執筆を続け、ついに昭和17年12月、帰らぬ人となるのである。中島自身が小説家として身を立てていこうと決意した矢先の死であった。

①「述べて作らず」

渡邊一民氏は司馬遷の「述べて作らず」という手法について「ここに、みずから選択した先在するテキストにしたがい、『述而不作』という原則を立てて創作していく、中島敦の作業現場がありのままに活写されていると見るのは、身最眞がすぎるだろうか」¹⁷としている。

「述べて作らず」という発言は、司馬遷『史記』の太史公自序に「余はいわゆる故事を述べてその世伝を整齊するなり、いわゆる作るにはあらざるなり」として出現する。「述而不作」の原典はもちろん『論語』述而第七における孔子の発言「述べて作らず、信じて古を好む」であるが、司馬遷の発言がある以上、ここでは司馬遷の言う「述べて作らず」を基本として論ずるべきであろう。勝又浩氏は『中島敦全集 別巻』所収の「『述べて作らず』の歴史」にて「私はかねて、中島敦が作家として最終的に到達したのが『述べて作らず』という思想ではなかったかと考えている」¹⁸とし、その根拠としておそらく中島が最後に書いたと思われる「名人伝」の下書きに「述而不作と孔夫子は言ふ。私もその響みに倣はうと思ふ。創意無しとの批難は甘んじて受けよう。ただ、この話の真実なことだけは信じて頂きたい」という端書きが付されていることを挙げている¹⁹。さて中島の「述べて作らず」の内容については、富士川義之氏は『中島敦全集 別巻』所収の「『李陵』の文体へー中島敦」において、李陵が軍中にひそんでいた女たちを処刑したくだりを「あくまでも史実に即しながら、その欠落部分を想像力によって照し出し、それを細部にわたって丁寧に掘り起し、可視的なイメージとして定着させた、この作品の典型的な例の一つ」²⁰と述べている。これと似ているのが、閻瑜氏が「『李陵』の『述而不作』」にて言う「史実の『事実』を変更せず、その人間を作り上げるために、想像して書きながら、その人間を探究することである」²¹という分析である。すなわち、「作らず」は本当に史実のみを書くのではなく、想像力で補いつつ書くことも含めているという意見である。

筆者もこの意見に賛同する。「李陵」作中の司馬遷は想像力というよりも歴史人物が憑依した状態で書いたとされており、これを想像力と呼ぶべきかどうかは議論の余地があるが、少なくとも中島が歴史を題材にした小説を書くときには、上記「述べて作らず」を信条と

¹⁷ 渡邊一民（2005）『中島敦論』214～215ページ。

¹⁸ 勝又浩（2002）「『述べて作らず』の歴史」169ページ。

¹⁹ 勝又浩（2002）「『述べて作らず』の歴史」169ページ。

²⁰ 富士川義之（2002）「『李陵』の文体へー中島敦」98ページ。

²¹ 閻瑜（2006）「『李陵』の『述而不作』」、77ページ。

していたと言ってもよからう。これは「李陵」だけでなく「盈虚」「牛人」「弟子」を見ても明らかである。これらの作品には、登場人物たちについて、歴史書に無い時代のことが描かれていないのである。小説は虚構で構わないのだから、「盈虚」では蒯聵が南子に対して不満を持つ以前の父親との関係を書いても良いし、「牛人」にて叔孫豹と豎牛の母親とのやりとりを詳細に創作しても良いはずである。しかし中島がそれをしないのは、「述べて作らず」という原則を自分の執筆態度だと心得ていたからではないだろうか。

そして中島敦の中国史を題材とした作品群には、中島が「述べる」ためにどうしても付け加える必要があった部分がある。それが天あるいは運命と登場人物との関係である。

②天・運命

天あるいは運命と登場人物との関係は、そのまま中島敦の登場人物に対する評価と見ることができる。前述したように、天あるいは運命は「盈虚」「牛人」「弟子」に共通するテーマであった。「李陵」でも、李陵と司馬遷それぞれに天・運命がのしかかっている。「李陵」において、蘇武が漢に帰れることとなった際、李陵自身は自分の行いについて「やつぱり天は見てゐる。彼は肅然として懼れた。」と省みる。

見てゐないやうでゐて、やつぱり天は見てゐる。彼は肅然として懼れた。今でも己の過去を決して非なりとは思はないけれども、尚ここに蘇武といふ男があつて、無理ではなかつた筈の己の過去をも恥づかしく思はせる事を堂々とやつてのけ、しかも、その跡が今や天下に顕彰されることになつたといふ事實は、何としても李陵にはこたへた。

李陵は天を懼れている。自分自身では非ではないと思っているが、自分と同じような境遇でも漢に対して忠誠を貫いた蘇武という比較対象があるために、匈奴に降った自分を恥じたのだ。李陵自身は作品中で「己の過去を決して非なりとは思はない」のだが、おそらく中島敦から見れば、やはり李陵は天に罪せられるだけの行いをした人物なのである。それゆえ蘇武の存在によって「無理ではなかつた筈の己の過去をも恥づかしく思はせ」られ、子路のように潔く悔いなく死ぬことができず、息子もクーデターに失敗したことまでを記録されることになったのである。

さて、司馬遷はどうか。中島敦は、天道と司馬遷の行いを次のように解釈する。

常々、彼は、人間にはそれぞれ其の人間にふさはしい事件しか起らないのだといふ一種の確信のやうなものを有つていた。之は長い間史實を扱つてゐる中に自然に養はれた考へであつた。

〔中略〕

司馬遷は自分を男だと信じてゐた。文筆の吏ではあつても當代の如何なる武人よりも男であることを確信してゐた。自分ばかりではない。この事だけは、如何に彼に好意

を寄せぬ者でも認めない譯には行かないやうであつた。それ故、彼は自らの持論に従つて、車裂の刑なら自分の行手に思ひ盡くことが出来たのである。それが齡五十に近い身で、この辱しめにあはうとは！

「李陵」の中で、司馬遷は自分の運命に宮刑はふさわしくないと確信している。しかし運命は、その予測に反する刑罰を司馬遷の身の上に科した。

自分の身の上に宮刑のような刑罰が加わるはずがないと思ったのは、山下真史氏が『中島敦とその時代』で言うように、司馬遷がそれまでに見てきた歴史に基づく経験によるものだろう²²。しかし自らが宮刑に処されたことで、司馬遷が信じていた経験則が崩れたのである。

そして、司馬遷はなぜ宮刑に遭ったか自問するが、自分は間違つたことを行つてはいないと確信を持っている。しかし宮刑に遭ってしまったのは、結論として自分自身の存在自体が悪かつたのだと考えるしかない。

司馬遷は最後に憤懣の持つて行き所を自分自身に求めようとする。實際、何ものかに對して腹を立てなければならぬとすれば、結局それは自分自身に對しての外は無かつたのである。だが、自分の何處が悪かつたのか？

〔中略〕

自ら顧みて嫉しくなければ、そのやましくない行爲が、どのやうな結果を來たさうとも、士たる者はそれを甘受しなければならない筈だ。

〔中略〕

しかし、この宮刑は—その結果斯く成り果てた我が身の有様といふものは、—之は又別だ。

〔中略〕

しかし、何處が悪かつた？ 己の何處が？ 何處も悪くなかつた。己は正しいことしなかつた。

強ひていへば、唯、「我在り」といふ事實だけが悪かつたのである。

『史記』太史公自序には、宮刑に処されたことについては「是余之罪也夫、是余之罪也夫」という感情の吐露が記されている。日本語訳すると「これは私の罪であろうか」という語を2度繰り返して、己の身の上に起こったことがらに疑問を持つにとどまっていることになるが、中島敦はさらに司馬遷の心情を推しはかり、自分の身の上に間違つた刑罰が加わったことについて煩悶し、自分が受けるべき運命ではなかつた運命を受けてしまった理由を「我在り」という事実、すなわち自分の存在に帰結させた。つまり司馬

²² 山下真史（2009）『中島敦とその時代』、238ページ。

遷の存在だけが世界において異質で、歴史から外れているのであり、天の下す運命も、他の誰も間違いではないのである。作中の司馬遷はその後の人生において自分をなくすように、ただ歴史を書くことのみに生きることとなった。中島敦は司馬遷を、歴史において異質な存在とすることで、「歴史の執筆者」、「歴史を書く」行為の権化と設定したのである。

「盈虚」「牛人」「弟子」そして「李陵」を読む限り、中島がこれらの作品を書くにあたって取ろうとしたのは、基本的に歴史に従うが、そこに描かれていない人物を想像力によりはっきりと描き出すという「述べて作らず」の筆法であった。さらに中島は太史公自序の「是余之罪也夫」という言葉から、「我在り」という事実だけが悪かったという結論を引き出した。これによって中島敦の司馬遷は作品の中で異質の存在となった。彼は単なる登場人物ではない、歴史の執筆者として位置づけられたのである。

Ⅲ 歴史を書く行為の象徴としての司馬遷

「書く」というテーマは、「李陵」の中の司馬遷以外にも「光と風と夢」、「文字禍」にも登場する。特に「文字禍」では歴史を書くことに関する次のような記述が見られる。文字の精霊の人間に対する作用を明らかにする研究を始めたアッシリヤ人のナブ・アヘ・エリバ博士は、若い歴史家イシュデイ・ナブの「歴史とは何ぞや？」という問いに対して次のようなやり取りを行った。イシュデイ・ナブは問うた。「歴史とは、昔、在つた事柄をいふのであらうか？ それとも、粘土板の文字をいふのであらうか？」

博士は〔中略〕次の様に答へた。歴史とは、昔在つた事柄で、且つ粘土板に誌されたものである。この二つは同じことではないか。書洩らしは？ と歴史家が聞く。書洩らし？ 冗談ではない、書かれなかつた事は、無かつた事ぢや。芽の出ぬ種子は、結局初めから無かつたのぢやわい。歴史とはな、この粘土板のことぢや。

明らかにおかしな論理に見えるが、実にこれは歴史の本質を表している。すなわち、歴史とは事実と同じではなく、事実から恣意的に選んで書かれたことがらである。書かれなかつたことは歴史ではない。無かつたことになるのだ、という本質である。ただし、博士は次のように自省する。

今日は、どうやら、わしは、あの青年に向つて、文字の霊の威力を賛美しはせなんだか？
いまましいことだ、と彼は舌打ちした。わし迄が文字の霊にたぶらかされをるわ。

この「文字禍」の描くものについて、渡邊一民氏は「歴史をめぐる文字社会と無文字社

会の対立」²³と解釈する。「文字禍」の最後でナブ・アヘ・エリバ博士は大地震のとき、「夥しい書籍が一數百枚の重い粘土板が、文字共の凄まじい呪の聲と共に此の讒謗者の上に落ちかかり、彼は無慙にも壓死した」。つまり博士は文字の精霊によって命を奪われてしまったのである。これは、人類は文字による記録なしではいられなくなったことの暗示である。一方司馬遷は書くことを終えたときに虚脱状態となり、ほぼ生きることそのものを終えた。文字にして歴史を書くことによって、司馬遷は自分を出し尽くしたのである。自分のすべきことを行い尽くしたため、司馬遷はもはや書き終えた喜びも感じないほどであったのだ。

では司馬遷の歴史を書くこととはどのような行為か。渡邊氏は『史記』を「漢社会への復讐」²⁴と理解している。それは司馬遷が「古代から漢にいたる歴史を創出することにより、現実の漢に復讐したと見ることができるかもしれない」²⁵としたことによる。確かに現実の司馬遷はそうだったかもしれない。なにしろ、書きあげた歴史書はすぐに公にされず、孫の代になってようやく世間に知られたほどである。しかし現実の司馬遷と「李陵」の司馬遷は区別されるべきである。「李陵」を読む限り、司馬遷の『史記』執筆の意図は漢への復讐ではないようだ。「李陵」の中で司馬遷は歴史書を書きあげたあと「官に納め」ているため、公からの批判は懼れる必要がない性質のものであることが推察される。また書く動機そのものも、復讐よりはもっと純粹に、書くことのみが己の支えであったからではないだろうか。司馬遷を自殺からとどめていたものは歴史を書くことであり、その中のみ喜びを見出した。喜びのほかに司馬遷に人間らしい感情が湧くのは、宮刑に処されたことに対する屈辱と苦しみであった。しかし宮刑に処されたことについては、既に「我在り」ということが罪であったと司馬遷の中で結論が出ている。司馬遷は歴史の流れの中における異質な存在として、従来の歴史には書かれていなかった「個人」を詳細に書き続けたのだ。

これを踏まえ、筆者は、「李陵」における司馬遷は「歴史」への疑問に対する中島敦の回答であったと結論付ける。「文字禍」のナブ・アヘ・エリバ博士は歴史の矛盾を言い当てたが、文字の精霊に対抗できず死を迎えた。司馬遷はその従来の歴史に足りないものを指摘して実践した。これこそが中島の「歴史を書く」態度であった。歴史として書かれたことの背後には、歴史として書かれなかったことがある。「述べて作らず」の原則のもと、全く書かれていないことを書くことはできないが、書かれたことの行間を読み取って歴史に加筆することはできる。全くの創作ではないのだから、「作る」ことにはあたらないのだ。『論語』の「述べて作らず」とは異なるが、これが中島の描く司馬遷の「述べて作らず」なのである。このような態度で歴史を書ききったからこそ、書き終えた後に司馬遷の中にはどの歴史上の人物も残っておらず、「憑依の去つた巫者」のような状態になった。自分自身すら残っていなかった。喜びも怨みも既に無く、そのままこの世から去るのである。

²³ 渡邊一民（2005）『中島敦論』、212ページ。

²⁴ 渡邊一民（2005）『中島敦論』、212ページ。

²⁵ 渡邊一民（2005）『中島敦論』、210ページ。

IV. 結論

本稿では、中島敦の小説「盈虚」「牛人」「弟子」をふまえて、「李陵」における司馬遷の存在について考察を進めてきた。

はじめに「盈虚」「牛人」「弟子」とそれぞれの原典とを比較し、三作品には歴史書を改変しないこと、また天あるいは運命という共通する点があることを確認した。

次に「李陵」における李陵と司馬遷との描かれ方を、それぞれ原典を用いて比較した。李陵は匈奴に降り、そのまま匈奴で重用されていく。中島は李陵と蘇武とを対比させて書くことで、最後まで迷ったまま生き続けた李陵像を描きあげた。一方司馬遷は、歴史を書く存在として書かれていた。さらに中島敦は作品中で、司馬遷に歴史を通して得られた経験則すなわち天から外れた存在であると自覚させることで、彼を「歴史を書く」ことの象徴、「歴史の執筆者」とした。

「歴史を書く」ことについては、「文字禍」にも取り上げられていた。「文字禍」では「歴史を書く」ということに対する疑問が出されるが、ナブ・アヘ・エリバ博士はそれを解決できないまま文字の呪いによって死んでしまう。しかし「李陵」の司馬遷は書くべき歴史を書きつくすことができた。ここから筆者は、中島敦は司馬遷を「歴史を書く」ことに対する疑問への回答として提示したと結論付けた。司馬遷が行ったのは「述べて作らず」、すなわち歴史の行間を読み取って詳細に記述することであった。歴史の中にはまだ書かれていない箇所があるが、司馬遷はその人物になり替わって空白を埋めたのである。これこそが司馬遷の「述べて作らず」である。また中島敦は一登場人物であった司馬遷を、「我在り」という事実だけが悪かったという心情を描くことで「歴史の執筆者」と位置付け、中島自身の「歴史を書く」ことに対する態度が「述べて作らず」であることを明確にしたのである。中島はパラオという無文字社会を経て、作家として出発しようとしていた。「文字禍」に示された歴史に対する疑問に対して答えるために、無文字社会に没することはせず、書く必要があったのである。

おわりに

今回は中国の歴史書を原典とする作品について考察をした。中島敦の他の作品、たとえば「光と風と夢」において、「書く」こと、「歴史を書く」ことはどのようにとらえられるかが興味深いところである。また中国を題材にした「山月記」や「名人伝」における原典との対比についても、今後研究を深めていきたい。

引用・参考文献

- ・ 中島敦（1987）『中島敦全集 第一巻』筑摩書房。
- ・ 郡司勝義（1987）「解題」『中島敦全集 第一巻』、筑摩書房、555～578ページ。

- ・ 武田泰淳（1965）『司馬遷—史記の世界—』講談社。
- ・ 鷺只雄（1990）『中島敦論—「狼疾」の方法』有精堂。
- ・ ポール・マッカーシー／オクナー深山信子（2009）『世界文学の中の中島敦』せりか書房。
- ・ 木村瑞夫（2003）『論攷 中島敦』和泉書院。
- ・ 清水雅洋（2002）『求道者の文学 中島敦論』文芸社。
- ・ 川村湊（2009）『狼疾正伝 中島敦の文学と生涯』河出書房新社。
- ・ 渡邊一民（2005）『中島敦論』みすず書房。
- ・ 山下真史（2009）『中島敦とその時代』双文社出版。
- ・ 勝又浩（2002）「『述べて作らず』の歴史」（高橋英夫・勝又浩・鷺只雄・川村湊／編『中島敦全集 別巻』）、168～178ページ。
- ・ 富士川義之（2002）「『李陵』の文体へ—中島敦」（高橋英夫・勝又浩・鷺只雄・川村湊／編『中島敦全集 別巻』）、84～99ページ。
- ・ 閻瑜（2006）「『李陵』の『述而不作』」『大妻国文』第37号、59～78ページ。
- ・ 荒木雪葉（2011）「中島敦「盈虚」の主題 —『左伝』『史記』との比較を通じて」比較思想学会福岡支部紀要『比較思想論輯』第21号、1～15ページ。
- ・ 荒木雪葉（2009）「中島敦「牛人」の天あるいは天命観」『地域健康文化学論輯』創刊号、71～83ページ。
- ・ 荒木雪葉（2018）「中島敦『弟子』における子路像—『論語』由之鼓瑟章、『孔子家語』子路鼓琴章との比較を通して—」『福岡大学 人文論叢』第50巻（第3号）、809～834ページ。

長崎県における地域公共交通の現状と課題

— 地域公共交通網形成計画を中心に —

The Current Situation and Issues of Local Public Transport Policy in Nagasaki Prefecture:
Focus on Local public transportation networking plan

鶴 指 眞 志

TSURUSASHI Shinji

Abstract

In rural areas, public transport operators face difficulty of its business, because of motorization. On the other side, needs of using public transport by elder people are increasing, and which is one of the political problems of local public authority.

This paper focus on Nagasaki prefecture, where faces above problems. In addition, it is focused on Local public transportation networking plan. This plan is one of scheme about local public transport under Act for Partial Amendment of the Act on Revitalization and Rehabilitation of Local Public Transportation Systems, which is a national law. The plan is made by local authorities on many areas in Japan. There is a point about ‘enforcement planning’ in the plan. This planning shows how to local authority solve problems of local transport. Needless to say, some local authorities in Nagasaki made the plan and the enforcement planning. So I try to group together enforcement planning of each plan that made local authorities.

After that, I try to analyze features of local authorities that made the plan, focusing on relation between population aging rate and density of population at inhabitable land. Finally, I try to get implication of local public transport in Nagasaki.

In this paper, it is clear that high rate of population aging rate and low density of population at inhabitable land, and many local authorities have issues of local transport in Nagasaki.

要 旨

地方においては、モータリゼーションの進行によって公共交通の経営は厳しく、概してその供給が縮小している。その一方で、とりわけ高齢化による「足の確保」へのニーズがあり、地方自治体において公共交通が、一つの、政策上の課題となっている。2014年に施行された、改正地域公共交通活性化再生法の基本スキームである地域公共交通網形成計画には、各自治体の現状に加えて、実際に地域においてとり行おうとしている施策について、記載されている。本稿においては、長崎県に焦点を当てることとする。長崎県においては、バスや鉄道などの陸上交通に加え、離島航路も数多く存在するために、他の地域よりも交通モードが多い。まずは県内における地域交通について、九州各県との比較を行いつつ、現状について整理する。その後、

地域公共交通網形成計画の概要について整理し、長崎県下の各団体において策定された、地域公共交通網形成計画について議論する。そこでは、地域公共交通網形成計画における、実施計画に着目する。そして、高齢化率と可住地人口密度に着目し、地域公共交通網形成計画の策定団体の特徴について、分析を行う。そのうえで、地域公共交通が抱える課題について、長崎県下と計画全体について、それぞれ検討する。

本稿では、とりわけ長崎県下の自治体の多くにおいて、高齢化率が高く、かつ、可住地人口密度が低く、地域公共交通への課題を抱えていることが明らかになる。

はじめに

地方における公共交通の現状は厳しい。モータリゼーションに伴い、公共交通事業の採算性が悪化し、そのサービスの低下によって、さらにモータリゼーションが進行する、という悪循環が続いている。他方で、特に地方においては高齢化が進み、高齢者等を対象とした移動制約者のための「足の確保」として、公共交通などへのニーズが存在する。このような公共交通をとりまく現状から、2014年に改正地域公共交通活性化再生法が施行された。その基本スキームである地域公共交通網形成計画には、地域の交通に関する情報が蓄積されている。本稿では、この地域公共交通網形成計画に焦点を当て、計画の内容を詳しく分析し、考察を行い、さらに課題について検討する。

本稿では、分析対象の地域として、長崎県に焦点をあてる。長崎県は多くの離島が存在する点で、他の地域よりも交通モードが多く、高齢化に加えて人口減少に直面しており、地域公共交通の問題を抱えている。そのため、その解決方法について幅広い知見が得られる可能性がある。

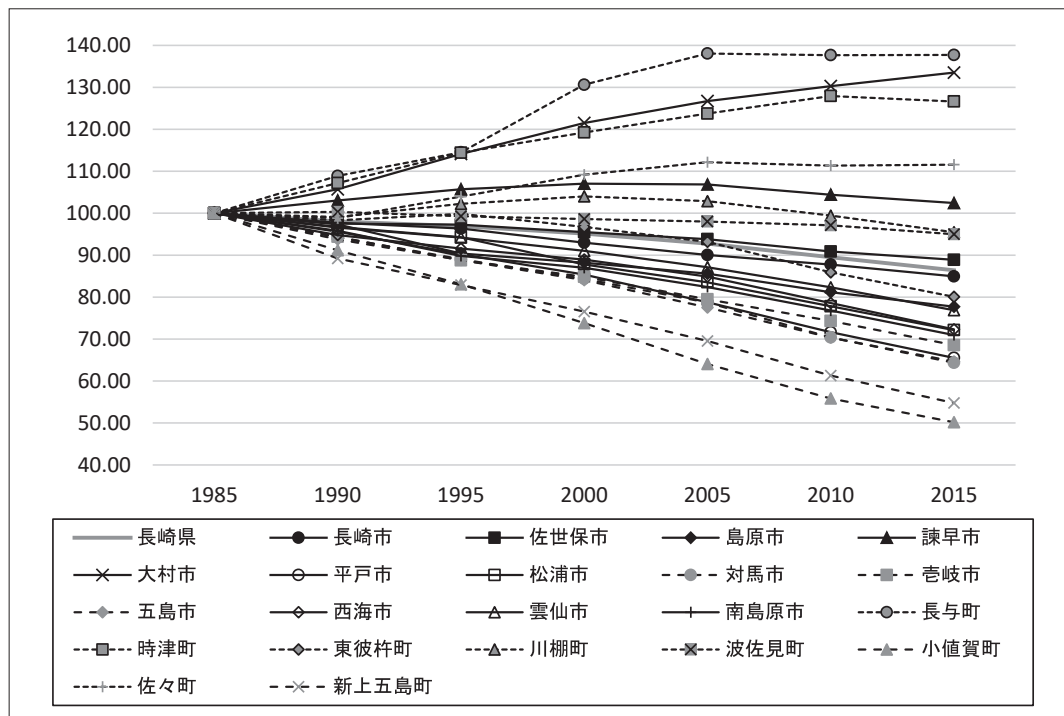
長崎県の公共交通を扱った先行研究としては、佐世保市の事例を扱った石川（2015）がある。この研究では、GIS¹を活用しながらメッシュデータを用いた分析を実施し、斜面に位置する旧市街地における公共交通の意義について考察している。しかしながら、県全体のマクロ的視座からの公共交通に関する研究は、ほぼ存在しない。また、地域公共交通網形成計画に関する研究に関しては、吉田（2016）や加藤（2016）が、地域公共交通の現状から、地域公共交通網形成計画についての議論を行っている。さらに、寺田（2017）において、これまでの日本における地域交通計画を踏まえつつ、英国の地域交通計画などと比較を行っている。同様に、板谷（2016）は、フランスの都市圏交通計画（PDU; Le Plan de Déplacements Urbains）と、地域公共交通網形成計画を比較している。しかし、地域公共交通網形成計画について、地域を対象としてその計画についての分析および考察を行った研究は存在しない。本稿は長崎県をケースとして、地域の属性に着目しつつ、地域公共交通網形成計画に焦点をあて、分析を行う点で、既存研究とは異なる。本稿では、筆者が実施してきたインタビュー調査の結果などをふまえつつ、その計画策定と自治体の属性の関係について分析を試みる。

¹ Geographic Information System（地理情報システム）の略である。

本稿の構成については、次のとおりである。まずⅠ．において、長崎県の人口等の市町別の現状を整理し、さらに、県下の公共交通の現状についても、九州各県との比較を行い、簡潔に整理する。Ⅱ．では、長崎県下の自治体における、地域公共交通網形成計画の策定状況について整理する。とりわけ、地域公共交通網形成計画の実施計画について着目し、分析を試みる。そして、各市町における、高齢化率と可住地人口密度に焦点を当てることとし、地域公共交通網形成計画の策定自治体の傾向と、必要性について検討する。これらをもとに、今後の長崎県における、交通政策の課題と、地域公共交通網形成計画の課題について考察する。

Ⅰ．長崎県と県下の公共交通の現状について

長崎県は九州の西に位置し、面積は4132.2km²である²。県内市町の多くが海に面していること、さらに多くの離島を有するのも特徴である。県の面積のうち、約4割を離島が占め、県全体の人口のうち約1割が、離島の住民である³。人口の推移は図表1に示している。



図表1 人口推移指数（指数：1980年=100）

（出所）『長崎県統計年鑑』（平成29年、第64版）より筆者作成。

URL=<https://www.pref.nagasaki.jp/bunrui/kenseijoho/toukeijoho/kankoubutsu/nenkan/334019.html>（2018.7.21アクセス）。

² 2016年現在。『長崎県勢要覧』（平成29年版）【第2表】土地面積、<https://www.pref.nagasaki.jp/shared/uploads/2018/06/1529562204.xls>（2018.7.5アクセス）による。

³ 『国勢調査』（平成22年版）より筆者算出。

なお、本稿の人口データについては、市町村合併が行われた自治体においては、2015年現在の市町を基準として、過去年のものは旧市町の和をとっている。1980年から増加した地域と、減少した地域とに二分化しており、特に離島地域での人口減少が著しい。人口の増加が見られた地域においても、おおよそ2000年を基準として減少傾向に転じたものもあり、県内全体では人口は減少する傾向にある。

県内には、長崎市と佐世保市という2つの拠点的な都市が存在する。これらの地域は、地理的に海岸部の背後に山が迫る地形であり、斜面に旧市街地が展開する。旧市街地に対して、近年では、主要駅を中心とした市の中心部に、高層マンションも建設されている⁴。また、それぞれの拠点都市の周辺に、郊外地域が形成されている。長崎市の郊外には諫早市、大村市、長与町および時津町があり、佐世保市の郊外には平戸市、西海市、川棚町、波佐見町および佐々町がある。これらの市町では比較的人口密度が高く、中にはニュータウンを形成している地域もある。

人口に占める65歳以上の高齢化率は、九州全体（平均）から見ても高く、とりわけ離島地域においては3割を超えている。さらに、世帯全体に占める高齢単身世帯比率も、離島は相対的に高い割合となっている。このようなことから、離島地域においては、生産年齢人口の割合も相対的に低い。また、県内の各市町において、平成になってから市町村合併が進行した。離島においては、島内の複数の市町が一市町に合併したものもある。一方、離島以外の地域においても市町村合併が行われ、行政区域が大幅に広域化した市も存在する。

次に、長崎県の公共交通の現状について述べる。まず公共交通の概況であるが、県内主要空港である長崎空港は、県のほぼ中心である大村市に存在する。また、鉄道としては、JRの在来線が、博多と長崎（長崎本線）、佐世保（肥前山口から佐世保線）を結んでおり、同区間には特急列車が運行されている。それに加え、佐世保から早岐を経て諫早に至る、大村線が存在するが、佐世保－長崎間においては快速列車のみで、特急列車の運行はない。その他にも、諫早から島原半島（島原外港）へ至る島原鉄道と、長崎市内には長崎電気軌道（路面電車）があり、さらに第三セクターで、佐世保から平戸市を経由し、伊万里、有田を結ぶ松浦鉄道が存在する。しかしながら、地域内および九州内における地域間の主たる公共交通手段（輸送人員ベースのシェア）は、バスである⁵。

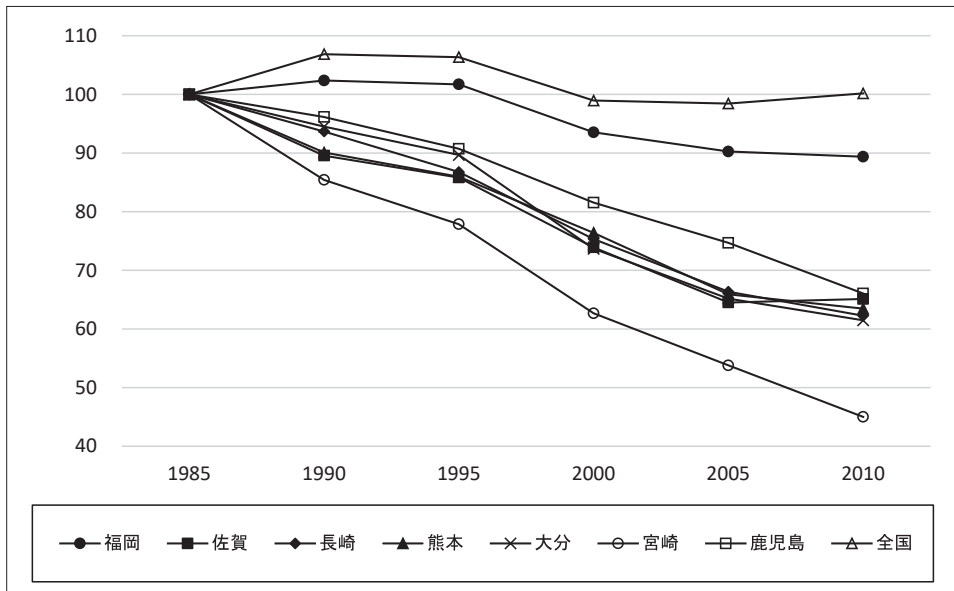
離島への交通手段としては、離島航路は長崎と佐世保から、それぞれ五島列島方面に向かう航路が存在するが、対馬および壱岐の航路は福岡県との間のみを結んでいる。ただし、長崎空港から、対馬および壱岐を結ぶ定期航空路が存在する。

長崎県の公共交通の現状について、九州各県と比較しつつ概観する。図表2は、鉄道と乗合バスの輸送人員の和を公共交通として、1980年を100とした指数によってその推移を示したものである。各県とも、公共交通の利用が、大きく減少してきていることが理解でき

⁴ 石川（2007）では、佐世保市における旧市街地からマンションや郊外ニュータウンの人口移転について詳しく論じている。

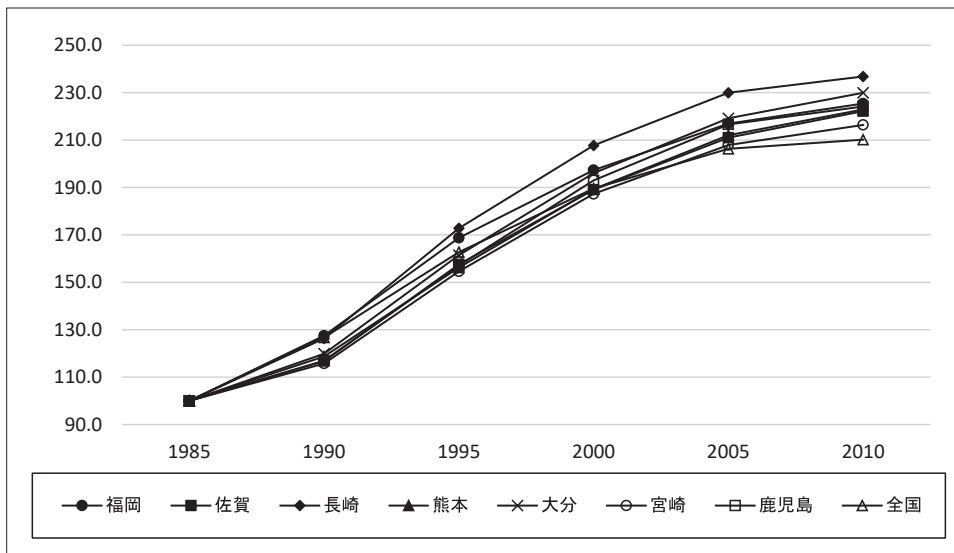
⁵ 詳細については鶴指（2017）を参照されたい。

る。なお、福岡県においては大都市を含むため、公共交通の利用の減少はそれほど大きくはない。一方で、図表3は、自動車保有台数の変化について、同様に1980年を100とした指数でみたものであるが、各県とも、1980年の2倍以上になっていることがわかる。長崎県においても、総人口でみて、2人に1台は乗用車を保有するほどの高い普及率である。これらのことから、モータリゼーションによって、公共交通の輸送人員が低下してきたことが



図表2 公共交通の輸送人員の変化（指数）

（出所）『地域交通年報』（各年版）より筆者作成。



図表3 乗用車保有台数の変化（指数）

（出所）同上。 注：軽乗用車を含む。

わかる。すでに述べたように主たる公共交通手段はバスであるが、県内全体として、交通手段としては自動車为主であり、通勤時にも主に自動車を利用され、公共交通は通学や高齢者のみに利用されている傾向があり、自動車利用への依存が極めて高いといえる。

九州各県との比較に着目すると、長崎県の特徴としては、離島が多く存在するゆえ、それらを結ぶ離島航路が、多く存在することである。これら離島においては、島内の主たる公共交通機関はバスであるが、離島からさらなる小規模の離島を結ぶ航路（以下、二次離島航路という）も数多く存在する。二次離島航路のなかには、中心的なターミナル以外からの、小規模な港から出港するケースもあるので、そこまでの公共交通機関の確保も課題となる。したがって、離島が存在する市町では、本土から離島への航路について、離島である市町では、二次離島航路の問題がある。さらに、それらの港までの公共交通機関の問題もまた存在する。

すでに述べたように、佐世保市と長崎市においては、斜面地に市街地が展開してきたために、公共交通の利用率も高い傾向にある。しかしながら、長崎市や佐世保市の中心部以外や、それ以外の市町における、モータリゼーションの進行もあって、さらに一方では人口減少も進んでいる状況下であり、概して、公共交通の経営は厳しい状況にある。

II. 地域公共交通網形成計画について

1. 地域公共交通網形成計画の概要

地域公共交通網形成計画は、2014年に施行された、改正地域公共交通活性化再生法におけるスキームである。計画の目的としては、「地域公共交通の現状・問題点、課題の整理を踏まえて、公共交通ネットワーク全体を一体的に形づくり、持続させることを目的に、地域全体の公共交通の在り方、住民・交通事業者・行政の役割を定めるもの（国土交通省、2018a、2ページ）」である。さらに、民間事業者任せきりだった従来の枠組みから脱却し、地方公共団体が先頭に立って、持続可能な地域公共交通網を構想することの重要性についても触れられている⁶。計画の内容としては、おおよそ各自治体の現状把握、関連する計画の整理、地域交通の現状把握および課題の整理、目標設定と実施する施策で構成されている。とりわけ、現状把握および課題の整理にあたっては、実際に住民や利用者に対するアンケート調査などを実施したものをもとに、きめ細かく分析をしている自治体も存在する。

策定にあたっては、必ずしも市町村単独のみならず、複数の自治体でも策定することができ、さらに、都道府県も、単独または都道府県下の市町村と共同で策定することもできる⁷。また、計画における具体的な施策について実施するために、上位計画である「地域公

⁶ 『地域交通の活性化及び再生の促進に関する基本方針』（平成26年総務省告示・国土交通省告示第1号）<http://www.mlit.go.jp/common/001233629.pdf>（2018.7.5 アクセス）による。

⁷ 『改正地域公共交通活性化再生法』5条1項による。

「公共交通再編実施計画」も存在する。地域公共交通網形成計画の策定件数は年々増加し、2019年2月現在では、全国で442件の地域公共交通網形成計画の策定が行われ、31件の「地域公共交通再編実施計画」が、国土交通大臣より認定されている⁸。

また、改正地域公共交通活性化再生法においては、地域公共交通会議などの法定協議会⁹が設置され、地域公共交通についてはもちろん、地域公共交通網形成計画や、上位計画である、地域公共交通再編実施計画についても協議される¹⁰。

2. 長崎県内の地域公共交通網形成計画の策定状況について

長崎県内では、2019年2月現在で、8つの地域公共交通網形成計画が策定されている。複数の自治体で策定されているものとしては、「長崎県南地域公共交通網形成計画」であり、長崎県、諫早市、雲仙市、島原市および南島原市が構成自治体となっている。市町単独で策定しているものとしては、佐世保市、五島市、対馬市、大村市、松浦市、壱岐市および新上五島町である。うち、五島市、対馬市および佐世保市は、地域公共交通網形成計画の上位計画である、「地域公共交通再編実施計画」の認定を、国土交通大臣より受けており、そのほかのすべての自治体が、同計画の策定の意向がある。

本稿では、地域公共交通網形成計画に着目するが、とりわけ分析対象としては、各自治体の地域公共交通網形成計画において策定されている、「目標達成のための施策・事業」の章に焦点をあてる¹¹。すでに述べたように、計画の中にはいくつかの項目が有り、実施計画は現状をふまえて今後の地域内の公共交通に対しての方向性、ないしは、処方箋を示すものである。したがって、「目標達成のための施策・事業」に着目することで、地域内で問題や課題となっていることについて、確認することができる。

図表4-(1)～4-(3)は、長崎県下の地域公共交通網形成計画の策定状況をまとめたものである¹²。全体として、離島自治体の策定が目立つ。また、全ての自治体において、地

⁸ 国土交通省『地域公共交通網形成計画 策定状況』、<http://www.mlit.go.jp/common/001279277.pdf> (2019.3.27 アクセス)による。なお、本稿ではこの策定状況をもとに、以後分析を行うこととする。

⁹ 法定協議会の構成については、『改正地域公共交通活性化再生法』6条2項において、①地域公共交通網形成計画を作成しようとする地方公共団体、②関係する公共交通事業者等、道路管理者、港湾管理者その他地域公共交通網形成計画に定めようとする事業を実施すると見込まれる者、③関係する公安委員会及び地域公共交通の利用者、学識経験者その他の当該地方公共団体が必要と認める者、とある。

¹⁰ 改正前(旧法)の基本スキームとしては、地域公共交通総合連携計画が存在する。この計画について、寺田(2017)によれば、この計画の特徴としては、計画策定自体への支援補助が設けられたほか、「初期投資と開始直後の運営補助をセットで支援するというこれまでのわが国の補助事業における行政の慣行になかった形がとられた(88ページ)」とする。さらに問題点として、「コミュニティバスだけを対象とし、エリア内に一般の乗合バスが存在していてもそれを無視したものが多く(同上)」ほか、「複数市町村の広域連携によるものも6分の1程度あるが、鉄道や航路を内容とし、物理的に連携することがやむを得ないというケースでの連携が多い(同上)」ということ、を挙げている。

¹¹ この「目標達成のための施策・事業」という名称は、国土交通省(2019b)11ページにおけるものである。各自治体の地域公共交通網形成計画においては、名称は異なることがあるものの、この項目については、『改正地域公共交通活性化再生法』第5条2項4号においても定められているため、必ず記載されている。

¹² なお、地域公共交通網形成計画の入手にあたっては、当時策定していた全ての自治体に2016年夏頃に郵送にて依頼し、入手した。それ以降に策定されたもの、策定後に改定されたものは、各自治体のホームページより随時入手した。

域内のバス再編についての計画がなされている。そのなかでも、佐世保市はバス事業者の体制を含めた、路線バスの再編を含んでいるのが特徴である。長崎県南地域公共交通網形成計画については、策定が島原鉄道沿線自治体によるものであるが、九州新幹線西九州ルートの開通を見越して、観光に関する施策を主眼としている。

ここからは、各列について詳しく述べることとする。まず、冒頭には、調査実施をした自治体について○を附している。なお、調査については、インタビュー形式にて、佐世保市、五島市および松浦市の各自治体担当者に対して、2017年内に実施をした。それぞれ、公共交通の施策を担当する部署、各市町の交通の現状と問題点について、および地域公共交通網形成計画の内容について、質問を実施した¹³。

次に、策定自治体名と策定計画名を掲載している。長崎県内では該当自治体はないが、中には別の名称の計画を、地域公共交通網形成計画として、策定している自治体も存在する。地域公共交通再編実施計画については、国土交通大臣に認定を受けたものと、策定予定であるものの別を、記している。

そして、実施計画における各列では、大きく、路線バス、コミュニティバス、乗合タクシー、DRT（Demand Responsive Transport; デマンド型交通）、過疎地有償輸送、スクールバス、鉄道、航路、高齢者免許返納および来訪者・観光施策について、分類を行っている。さらに、路線バスにおいては、路線バスにおける計画の中で、路線再編が実施されるもの、ダイヤ調整や改善が行われるもの、運賃に関する施策が行われるもの、サービスの質改善に対する施策が行われるものに、さらに分類している。この、サービスの質の改善とは、ダイヤ調整や運賃が、市場における価格と数量に該当するものであるのに対して、例えば、車両更新によって低床化バスを導入する、また、インターネット上で時刻表の公開を行うことで、直接的に価格と数量を変化させるものではないものの、利便性向上に資する施策を指している。

なお、これらの分類については、それぞれの自治体が策定した、地域公共交通網形成計画における実施計画を整理したときに、それぞれの項目に対して言及しているものが、比較的多いものを集約している。

図表4-(2)をみると、全ての自治体において、路線バスについての実施計画を行っていることがわかる。とりわけ、路線再編や情報提供については、多くの自治体で課題として取り組もうとしている。さらに、サービスの質の改善は、多くの自治体での計画に盛り込まれており、利用環境の改善にも着目されていることがわかる。一方で、特に車両更新については、地方においては、ノンステップ車両などのバリアフリーの車両の導入が都市部と比して遅れており、その対応も含まれていることにも注意が必要である。さらに、近年は、バスドライバーなどの労働力不足が地方部では大きな問題となっているが、その点についても計画に含んでいる自治体も存在する。

¹³ なお、長崎県下では地域公共交通網形成計画を策定していない東彼杵町に対しても実施した。

図表４－(１) 長崎県下の地域公共交通網形成計画策定状況について①

調査実施	策定自治体名	策定計画名	地域公共交通再編実施計画
○	佐世保市	佐世保市地域公共交通網形成計画	認定
○	五島市	五島市地域公共交通網形成計画	認定
	対馬市	対馬市地域公共交通網形成計画	認定
	大村市	大村市地域公共交通網形成計画	予定
○	松浦市	松浦市地域公共交通網形成計画	予定
	長崎県・諫早市・雲仙市・ 島原市・南島原市 (以下、長崎県他とする)	長崎県南地域公共交通網形成計画	予定
	壱岐市	壱岐市地域公共交通網形成計画	予定
	新上五島町	新上五島町地域公共交通網形成計画	予定

(出所) 国土交通省資料より筆者作成。

図表４－(２) 長崎県下の地域公共交通網形成計画策定状況について②

自治体名	実施計画											コミュニティバス
	路線バス											
	路線再編	ダイヤ調整・改善			運賃	サービスの質改善				労働力不足		
路線バス		モード間	見直し	乗継割引		乗車券	フリール	車両更新	情報提供		バスロケ	待合設備
佐世保市	○	○	○	○	○			○	○	○	○	○
五島市	○	○	○				○	○	○		○	○
対馬市	○			○			○	○			○	
大村市			○						○	○		○
松浦市	○	○	○		○				○			
長崎県他	○	○	○			○	○	○	○		○	
壱岐市	○	○	○					○	○			○
新上五島町	○							○	○		○	

(出所) 各自治体の『地域公共交通網形成計画』より筆者作成。

それ以外にも、コミュニティバスや、図表４－(３)においては、乗合タクシー、DRTなどについても計画があるが、とりわけ、これらは既存の路線バスの代替的交通手段の性格をもつ。さらに、通学に利用されるスクールバスについて計画があるのも、公共交通のサービスの供給が少ない地方部の特徴である。離島航路について計画が存在するのは、多くの離島を有する長崎県の特徴である。

離島航路については、特に各自治体の地域内の航路、換言すれば、比較的近距離の航路についての計画である。そして、来訪者や観光に関する施策についても、いくつかの計画で存在するが、自治体によってその優先順位に差異が存在する。この計画内容のいわば濃淡については、それ以外の項目でも存在しており、地域の実情や他の施策との関連性が反映されていると言える。

図表４－(３) 長崎県下の地域公共交通網形成計画策定状況について③

自治体名	実施計画								
	乗合 タクシー	DRT	過疎地 有償輸送	スクール バス	鉄道	航路	高齢者 免許返納	来訪者・ 観光施策	その他
佐世保市		○			○			○	市内路線バス 事業の一体化
五島市	○			○ (混乗)		○		○	
対馬市	○	○	○	○ (混乗)			○	○	
大村市		○					○		
松浦市	○	○		○ (導入)		○	○		
長崎県他					○			○	島原鉄道の設 備更新
壱岐市		○		○ (混乗)		○	○	○	貨客混載
新上五島町	○	○	○	○			○	○	

(出所) 同上。

３．長崎県における地域公共交通網形成計画策定状況における考察

すでに述べたように、計画の内容については、主に路線バスの路線再編が中心であり、地域公共交通網形成計画は、バスに関する計画である、と言っても過言ではない。コミュニティバスや乗合タクシー、DRTについては、既存の路線バスの代替的な手段として検討されている。

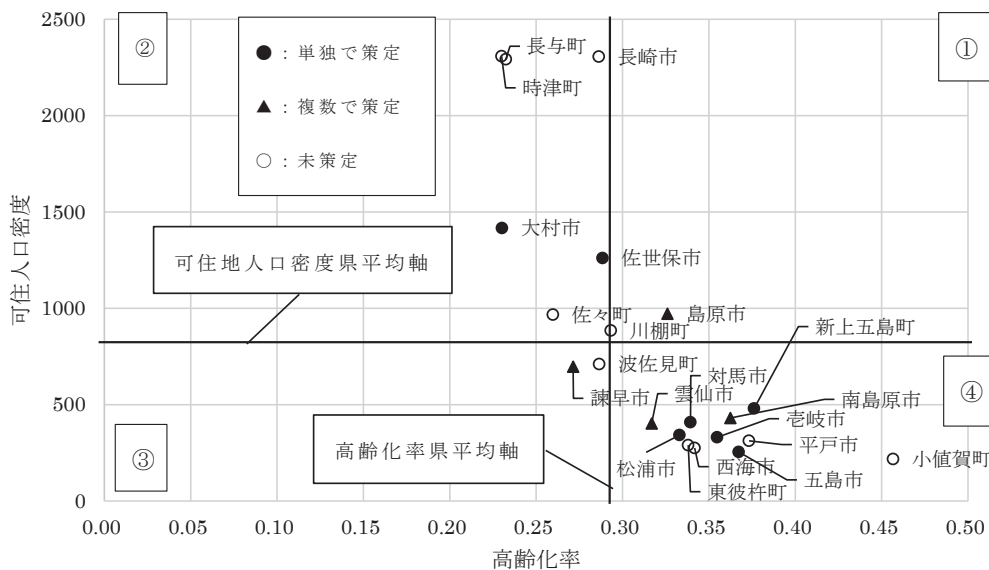
ここで、計画策定自治体の属性に言及しつつ、地域公共交通網形成計画の策定状況について、分析を試みたい。その分析には、可住地人口密度と高齢化率の指標が有用であると考えられる。第１の可住地人口密度は、その密度が大きいほど、潜在的な移動需要が存在するために、鉄道やバスなどの公共交通が発展することが自明である。他方で、それが小さいほど、公共交通は存在せず、自家用車などの個別交通に依存せざるを得ない状況となる。

第２の高齢化率であるが、高齢化率が高いほど免許を保有していない、または、免許があっても様々な事情で自家用車を運転できないなどによって、「足の確保」としての、何らかの移動手段のニーズが高くなる可能性がある。他方、高齢化率が低い場合には、自ら自家用車などによっても移動ができるので、既存の移動手段によって、交通需要を充足することができる。よって現時点では、「足の確保」は大きな問題にならないであろう。

なお、長崎県下で、特に市町村合併が行われてきた地域があることには、注意が必要である。とりわけ長崎市と佐世保市においては、全体としては比較的可住地人口密度が高く、かつ高齢化率も相対的に低い、例えば旧市町区域別に見れば、中には可住地人口密度が

かなり低く、高齢化率が高いところも存在する可能性もある。

これら2つの指標を用いることとして、策定状況を含めて図示したものが図表5である。なお、軸については縦軸、横軸それぞれ、高齢化率の県平均と、可住地人口密度の県平均を基準とする。これをもとに、各象限について考察を行うと、可住地人口密度が高い地域においては、現在の公共交通ネットワークによって、移動が確保されている可能性が有り、とりわけ高齢化率が低い場合には、全体として「足の確保」の問題は、それほど大きくはないだろう（第1象限、第2象限）。一方、可住地人口密度が低い地域においては、「足の確保」が問題となり、とりわけ、高齢化率も高い第4象限では、早急な対策がなされる必要がある。これら、各象限をまとめたのが図表6である。



図表5 可住地人口密度と高齢化率

(出所)『長崎県統計年鑑』(2017年、第64版)等より筆者作成。

URL=https://www.pref.nagasaki.jp/bunrui/kenseijoho/toukeijoho/kankoubutsu/nenkan/334019.html (2018.7.21アクセス)

(注) 図中①、②、③および④は、それぞれ第1象限、第2象限、第3象限および第4象限を示す。

図表6 各象限における策定の必要性

	公共交通とそのニーズ	計画策定
第1象限	多くの地域では公共交通ネットワークが比較的存在するが、高齢化率が高く、足の確保の必要性が存在	望まれる
第2象限	多くの地域では公共交通ネットワークは密であり、かつ、多くが営利的に維持可能であり、高齢化率が低いが、地域によっては足の確保の必要性が存在	望まれる
第3象限	公共交通ネットワークは疎であるが、高齢化率が高い地域などは足の確保の必要性が存在	望まれる
第4象限	全体として公共交通ネットワークは低く、かつ、多くが補助により運行されており、さらに高齢化率も高いために、足の確保が必要	策定されるべき

(出所) 筆者作成。

図表5について詳細にみると、やはり第4象限に属する自治体が多く、策定がされている自治体が多く見られる。図表4-(1)～4-(3)からも明らかなように、これらの自治体では既存の路線バス再編を実施し、コミュニティバスや乗合タクシー、DRTなど、より容量の小さな交通手段への転換も見られる。

一方、高齢化率が高く、可住地人口密度が低い地域においても、策定されていない自治体がある。そのような自治体においては、公共交通に関する課題がない、というわけではなく、自治体等において交通を担当とする人材が居ない、もしくはほかの担当と兼務しているなどで、地域公共交通網形成計画の策定に至っていないところもある。また、たとえ第1象限や第2象限に属する自治体であっても、その地域の中に、交通空白地域が存在する可能性がある。特に長崎県においては、既述のように、長崎市や佐世保市を含めて、かなり広範囲の市町との合併が行われた。そのため、同一市であっても、合併した自治体の域内に、公共交通ネットワークや供給が十分でない、あるいは、そもそも公共交通の供給がない交通空白地域が存在している。

4. 課題の検討

これまでの分析をもとに、地域公共交通網形成計画の課題を明確化したい。まず長崎県下の課題について言及した後に、地域公共交通網形成計画それ自身において想定される課題について考察する。

まず長崎県下の課題は以下のとおりである。第1に高齢化率が高く、可住地人口密度の低い地域（とりわけ図表6の第4象限に属する自治体）における計画の策定であろう。すでに述べたように、担当者不在の可能性はあるが、担当者が不在、ないしは、計画の策定まで手が回らないというのであれば、県や周辺自治体と共同で策定する可能性もあろう。

第2に、コミュニティバスや乗合タクシー、DRTといった手段と、既存の公共交通との接続について、である。とりわけ、多くの計画では、運賃について言及されていない。コミュニティバスや乗合タクシー、DRTなどは、既存のバス路線等の補完モードであり、ある地点から別のバス路線に乗り換える、という性質を与えられている。しかしながら、モード間の乗り換えの場合には、通算運賃とはならず、通常は、乗り換えの都度、初乗り運賃がさらに課せられる。その様なケースは、逆に利用者に対して金銭的な負担を強いるものとなる。そのため、運賃負担感を低減するような運賃割引や、フリー乗車券などの検討も課題である。さらに、これらのモードは、既存の公共交通と比して、よりきめ細やかなルート設定や、停留所設置によって、利便性向上が期待されるが、乗り換えをするという、既存の公共交通との接続において、利便性が低下する可能性もある。したがって、コミュニティバスや乗合タクシー、DRTについては、より住民のニーズに即し、既存の公共交通との接続についても、検討する必要がある。

第3に、近年は観光についても全国各地で競争が起こる中で、とくに公共交通の受入体制は、十分とは言えない場合もある。長崎県の場合も例外ではない。著名な観光地が多数

存在するものの、公共交通が不便である、あるいは、そもそも公共交通手段がない、というケースが県内でも多数見受けられる。とりわけ、離島においては、その傾向が著しい。このため、自治体などの観光パンフレットにおいて、移動手段として自動車（特にレンタカー）が提示されているが、潜在的な需要が見込める、観光客の大きなマーケットである東京や大阪などの大都市部の人々は、まず免許保有率が地方部と比して低いことに加えて、免許を保有しかつ、自動車を保有していたとしても、通勤などで日常的に自動車を利用する習慣はないだろう。地域公共交通網形成計画の中でも、来訪者や観光客に向けた施策を盛り込むものもあるが、住民の利用のみを前提にした、ネットワーク、情報、さらには運賃体系などには、改善の余地がある。来訪者や観光客に対する利便性の向上は、当該地域の住民の利便性向上につながる可能性もある。

第4に、離島航路については、地域内の航路については地域公共交通網形成計画において記載があるものの、地域間についての離島航路については計画が存在しない。確かに、地域間という形にはなるが、県単位のマクロ的視座でみれば、地域内となる。他県において、例えば、鉄道沿線の自治体などが共同で策定するものもあり、離島航路においても、関係する自治体が複数であるならば、共同で策定する可能性もあるだろう。

次に、地域公共交通網形成計画の課題について、若干検討することとしたい。第1に、策定の目的である。すでに述べたように、計画内容を詳細に分析すると、計画の濃淡が存在することがわかる。地域の特性や方向性が、それに反映されるならよいが、計画の一部のみがメインで有り、それ以外については、あまり積極的に取り組まないとするならば、計画としては意味がないことになる。あるいは、計画策定だけが目的となり、利用者が放置されるケースも存在するかもしれない。その様なケースは、法律の趣旨とも反することとなり、やはり計画としても意味がなくなる。

第二に、計画策定については、実際は、コンサルタント会社等に委託されている場合が多い。もちろん、ゼロから自治体関係者が計画を策定することは多大な労力となるが、自治体担当者においても、既述のように現状把握および課題設定の段階で、住民や利用者に対するアンケート調査を行ったところもあるので、地域の現状を十分に把握し、なおかつ、住民とも対話しつつ、計画を策定する必要はあるだろう。

いずれにせよ、利便性を低下させるような施策についてはなされるべきではなく、そのために、行政を主体としながらも、利用者や事業者を含め、必要に応じて広域的に関係する自治体等と連携しながら、公共交通などのコーディネートが必要になってくる。

おわりに

本稿においては、長崎県下の地域公共交通網形成計画に着目し、考察を行い、課題について検討してきた。地域公共交通は、採算悪化によって引き続き縮小傾向が進む一方で、高齢化が進むなかで「足の確保」の手段として、ニーズが高まってきている。

松澤（2007）によれば、公共交通とは、輸送効率が高く、かつ公開性のある交通機関を指す。同時に、公共交通事業者は、輸送の対価として運賃を収受できるが、一方で運賃を支払った人を輸送しなければならない、運送引き受け義務が存在する。この定義では、鉄道や乗合バスなどが当てはまる。しかし、乗合タクシーやDRTなどの交通手段は、一般に小型であり、よりドア・ツー・ドアに近い形の交通手段である。さらに、多くの場合の運行主体である公にとっては、地域住民がターゲットで有り、実際に利用も、主としてその地域の住民に限られるケースも存在する。これらは、人口密度の低い地域で通常の公共交通では採算が取れず、かつ大幅な赤字が生じることで運行できないため、住民の移動をいわば保障する「足の確保」が主眼である。したがって、公共交通の定義としてはやや性質が異なり、とりわけ、地域の住民の「足の確保」を主目的とするために、「住民交通」や「コミュニティ交通」などといった、新たな定義が必要となるだろう。この定義の可能性については、今後の課題としたい。

しかしながら、すでに述べたように、行政上やむを得ず、既存の路線バスからコミュニティバスや乗合タクシー、DRTなどに転換するのではなく、利便性の向上のために、これらを運行する可能性もある。一部地域では住民が主体となって、自主的に「バス」を運行する、あるいは運行計画などに関わるケースも存在する¹⁴。

なお、地域公共交通網形成計画のその後の進捗状況に関する研究、本研究を全国の地域公共交通網形成計画に拡張して分析すること、さらに、海外における同様の地域交通に関する計画について比較検討することも課題である。

すでに述べたとおり、多くの自治体で、地域公共交通網形成計画が策定されてきている。国土交通省（2018a）によれば、地域公共交通網形成計画は、「地域にとって望ましい公共交通網のすがた」を明らかにする「マスタープラン」であり、一方では、自治体の職員が異動する際の、公共交通担当者の「遺言」的な存在である、とされる。したがって、すべての自治体において、策定されることが望ましい。策定した地域公共交通網形成計画についても、様々な環境の変化によって中長期的には見直していく必要もあるだろう。今後も地域の基盤となる地域交通の利便性向上と足の確保に向けて、地域公共交通網形成計画のより一層の策定と、再確認が望まれる。

謝辞

本稿執筆にあたって、長崎県佐世保市、五島市および松浦市の各自治体担当者の皆様にインタビュー調査を実施しました。この場をお借りしまして、ご協力いただいたこと、厚く御礼申し上げます。また、匿名の査読者に貴重なご意見及びご指摘をいただきましたことについても、厚く御礼申し上げます。なお、本稿の内容についての一切の責は、著者に帰するものである。

¹⁴ 神奈川県厚木市森の里地区で、2011年から事業運行されている「森の里ぐるっと」は住民による、交通空白地域を埋めるべく自主的に「バス」を運行する1つの例である。

【参考文献】

- 石川雄一（2007）「人口の転換期における都市住民の居住特性に関する調査報告—佐世保市における都心周辺マンション居住者と郊外ニュータウン居住者へのアンケート調査結果」『調査と研究』、第38巻第1号、61-71ページ。
- 石川雄一（2015）「斜面旧市街地における移動と交通に関する課題—佐世保市における事例」『東アジア評論』第7号、51-62ページ。
- 板谷和也（2016）「計画プロセスとしてのフランス PDU の特徴」『運輸と経済』第76巻第7号、103-110ページ。
- 加藤博和（2016）「地域公共交通網形成計画が魅力的な地域形成につながるために」『運輸と経済』第76巻第7号、24-34ページ。
- 国土交通省『交通政策白書』（各年版）
- 国土交通省『国土交通白書』（各年版）
- 国土交通省（2018a）『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き（入門編）』（第4版）、<https://www.mlit.go.jp/common/001267992.pdf>（2019.6.9 アクセス）。
- 国土交通省（2018b）『地域公共交通網形成計画及び地域公共交通再編実施計画作成のための手引き（詳細編）』（第4版）、<https://www.mlit.go.jp/common/001268023.pdf>（2019.6.9 アクセス）。
- 高橋愛典（2006）『地域交通政策の新展開』白桃書房。
- 竹内健蔵（2018）『交通経済学入門』（新版）有斐閣。
- 寺田一薫（2017）「地域公共交通計画における地方分権の展開 —日英における関連制度の比較検討」『経済学論纂』第57巻第3・4号合併号、pp.83-101ページ。
- 鶴指眞志・松澤俊雄（2013）「バス事業における公的役割に関する一考察」『経済学雑誌』第114巻第3号、222-243ページ。
- 鶴指眞志・田淵大介（2017）「改正地域公共交通活性化再生法についての一考察 —地域公共交通網形成計画に着目して」『公益事業学会 第67回大会 研究報告予稿集』、21-26ページ。
- 鶴指眞志（2017）「長崎県における公共交通の現状と課題に関する一考察 —公共交通の意味と公的主体の役割及び近年の傾向に着目して」『長崎県立大学論集』第51巻第3号、85-111ページ。
- 鶴指眞志・松澤俊雄（2018）「自動車の保有に関する一考察 —地域別における近年のデータに着目して」『地域・都市総合交通政策の研究—都市県構造の変化と交通の運営・社会資本整備のあり方についての研究—』第4章、日交研シリーズ A-710、37-65ページ。
- 日本交通学会編（2011）『交通経済ハンドブック』白桃書房。
- 福田晴仁（2005）『ルーラル地域の公共交通』白桃書房。
- 藤井彌太郎（1964）「公共用輸送の「利用可能性」について—公共用輸送の公共性続考」『三田商学研究』第7巻第3号、105-125ページ。
- 藤井彌太郎（2000）「公共事業の公共性 —公・共・私」『三田商学研究』第43巻第3号、1-21ページ。
- 松澤俊雄（2007）「地域・都市交通における公共交通の政策課題—地方都市圏を中心に」『運輸と経済』第67巻第11号、4-15ページ。
- 松澤俊雄（2007）「交通サービスの概念把握と都市交通政策」『季刊経済研究』Vol.30 No.1、1-17ページ。
- 松澤俊雄（2016）「道路利用にみられる時間的平準化と効率性」『地域・都市の総合交通政策の研究 —道路交通と公共交通システムの改善』日交研シリーズ A-651、21-42ページ。
- 吉田樹（2016）「地域公共交通網形成計画の意義と求められる視点」『運輸と経済』第76巻第7号、35-43ページ。
- White, P. R. (2009) *Public Transport; Its Planning, Management and Operation (6th ed.)*, Routledge.

印刷全般

(学術書、学会機関誌・ポスター・チラシ、日英翻訳出版、テキスト、名刺等)

学術学会、イベントの運営支援

(最大800人規模の学会用会場提供・運営支援等)

翻訳・通訳 (日↔英)

(翻訳全般、電話通訳、コミュニケーション講座)

西南学院オリジナルグッズ 販売

(ボールペン、ポーチ、扇子、西南チロリアン、セナフィー等)

卒業生の就職支援・アルバイト紹介、
生花販売、保険代理事業 等



株式会社キャンパスサポート西南は
東アジア学会を全面的にサポート。



学校法人 西南学院グループ

株式会社 キャンパスサポート西南

福岡市早良区百道1丁目14-29

TEL.092-823-3576 FAX.092-823-3590

URL <http://www.cs-seinan.co.jp>



編集後記

遅くなりましたが、東アジア研究第26号をお届けします。今号は3本の投稿論文を掲載しております。阿部会員・張会員の「中国の中規模都市における住民の住宅購入動機と利用状況」は、統計データの分析と現地でのインタビュー調査を通じて、中国住宅開発の需要面での実情を明らかにした力作です。また荒木会員の「中島敦『李陵』における司馬遷について」は、中島敦の作品「李陵」における司馬遷が歴史を書くということの象徴として描かれたことを明らかにした力作です。そして、鶴指会員の「長崎県における地域公共交通の現状と課題」は、人口減とモータリゼーションに伴い苦境に置かれている公共交通の現状と課題を明らかにしています。ともにレベルの高い論考となっておりますので、ぜひご一読ください。査読を引き受けていただいた先生方、ご協力に感謝いたします。

今号から山田会員が新たに編集委員に加わることになりました。これで編集委員の専門が政治・経済・文化を一通りカバーすることになりました。編集委員一同、今後とも紙面の充実に努めてまいりますので、引き続きご協力よろしくお願いいたします。

(編集担当：西田顕生、荒木雪葉、山田良介)

東アジア研究 (東アジア学会機関誌) 第26号

発行日：2019年11月

発行：東アジア学会

事務局：〒814-0180

福岡市城南区七隈八丁目19番1号

福岡大学猿渡剛研究室

TEL：092-871-6631 (代表)

E-mail：t.saruwatari@fukuoka-u.ac.jp

※本書の無断転載は難くお断りいたします。

予め学会事務局あて許諾を求めてください。



East Asian Studies
vol.26 2019 **November**

Motivation for Purchasing Homes and
Actual Usage in Medium-Sized Cities in China:
Case study of Chaoyang City in Liaoning Province **ABE Yasuhisa, ZHANG Ning**

Shibasen in Atsushi Nakajima's Riryo:
The Meaning of Writing History **ARAKI Yukiha**

The Current Situation and Issues of Local Public Transport Policy
in Nagasaki Prefecture:
Focus on Local public transportation networking plan **TSURUSASHI Shinji**