

住宅制度改革以降の中国の人口移動と地域構造：不動産価格と社会的諸要因に注目したフィールド調査

阿部, 康久
九州大学大学院比較社会文化研究院：准教授

桑, 雯月
九州大学大学院比較社会文化研究院：博士課程

楊, 楠
九州大学大学院比較社会文化研究院：博士課程

高, 寧
北京語言大学東京校：専任講師

<https://hdl.handle.net/2324/7402121>

出版情報：pp.1-253, 2025-11-20. Hanashoin
バージョン：
権利関係：



第6章

南京大都市圏における都市間通勤者の属性と通勤行動

—馬鞍山市からの通勤者に対するインタビュー調査から—

I はじめに

都市地理学の分野において、都市圏の拡大にともなう通勤行動の変化は、多くの研究がなされてきた。特に通勤パターンと通勤距離の変化については、職種や性差、出身地、世代といった通勤者の属性やライフサイクル、郊外地域での雇用機会の出現等に注目した研究が多くみられてきた。アメリカ合衆国の大都市圏や日本の三大都市圏といった先進国の諸都市を対象とした研究をみると、都市の成長にともない、人々の居住地と就業地が分離していき、とりわけ大都市圏においては、郊外の居住地から都心部の就業地への長距離通勤という現象がみられる (Mitchelson and Fisher 1987, Bram and McKay 2005 等)。

その一方で、家事・育児への負担を負わされがちな既婚の女性就業者では通勤時間が短くなりがちであることや (Blumen 1994, 川瀬 2003)、1970 年代のニューヨーク大都市圏のように、郊外地域に居住地や商業施設だけではなく雇用機会が生まれ「郊外核」が形成され、就業者が大都市圏内を通勤するのではなく、小行政区画の範囲内で生活・就業するようになった都市の事例 (Mitchelson and Fisher 1987)、1990 年代の大阪大都市圏や名古屋大都市圏のように郊外から大都市中心部への通勤が減少した都市圏の事例 (稲垣 2002, 2014)、も報告されている。とはいえ、以上のような性差に基づく差異や通勤者のライフサイクルの変化、郊外での雇用機会の出現等の長距離通勤を縮小させる要因はあるものの、大都市圏の成長・拡大にともない職住分離や通勤という現象が生じるという点は、都市研究において一般的に指摘される現象である。

中国の都市における職住関係に関する諸研究をみると、かつての中国では、大都市においても就業者の通勤時間は短く、職住近接の傾向があることが指摘されており (江・原 2011)、本書の第3章でも、そのような職住関係を前提とした分析を行っている。しかしながら近年では、大都市圏の発展や都市

圏内の交通網の整備にともない職住分離やそれにとまう長距離通勤もみられるようになっていゐる。このような職住分離や通勤行動を分析する研究も多くみられるようになっていゐる(Gaoほか2019等)。具体的には、Gaoほか(2019)は、公共交通機関の利用データや携帯電話のGPSデータなどの通勤に関する情報を利用して職住関係の把握を行ってゐる。それによると、鉄道交通の整備は、通勤時間の短縮効果があるため、職住分離が促進されてゐる状況が明らかになってゐる。

本稿で取り上げる南京市を対象とした研究も多くみられ、陳(2007)、秦ほか(2010)、金(2015)が、南京市郊外の住宅地を事例として、郊外化のメリットとデメリットについて居住空間や産業構造への影響に注目しながら分析してゐる。また、南京市に転入してきた他地域出身の労働者やホワイトカラー職の居住地選択とその職住分離のあり方について検討した研究としては、徐・呉(2010)やCui(2018)の研究が挙げられる。これらの研究では、都市化の結果として形成された都市内の住宅地や郊外地域を対象としたものが多く、大都市周辺にある既存の中小規模都市から中心都市への長距離通勤を扱った研究はあまり多くみられない。

少ない研究事例として、広州市・深圳市等の複数の大都市からなる複合的都市圏である広州大都市圏における都市間通勤行動について検討し、都市圏内の行政市間での利害関係の存在が、人々の都市間での通勤移動を妨げる要因になっている点を指摘した解・周(2010)や、高速鉄道を用いた長距離通勤の拡大可能性について、北京・廊坊、上海・蘇州の都市間通勤の事例を中心に検討した韋・馬(2017)がある程度である。韋・馬(2017)では、東京大都市圏の事例と比較検討しながら、長距離通勤は30～50km程度の距離までの都市間で行うのが効率的であることや、高速鉄道による通勤者の輸送は限られた需要しか満たすことができず他の交通システムの拡充が必要であること、長距離通勤には高速鉄道駅から都市内交通機関への利便性の確保が重要であること、日本等で導入されてゐる公共交通指向型の都市開発モデルを参考にすべきであること等の指摘を行ってゐる。

以上のように、中国においても、大都市圏の拡大にとまう職住分離の進展や通勤行動に関する研究は多くみられるようになってゐるものの、十分には研究の蓄積がみられないテーマがある。とりわけ、本稿で取り扱う都市間をまたぐ長距離通勤者の出現の背景やその実態については、上記のいくつかの論考を除けば、まだ研究例が少ないテーマであるといえる。もちろん、中

国では、隣接する中小規模都市から大都市中心部への都市間通勤者の比率は、まだ小さい可能性はあるものの、このような都市間通勤移動が生じた背景や通勤者が抱える課題を検討することは、都市全体の就業者の居住地選択や通勤行動を論じる上でも、一定の示唆を与える研究テーマになり得ると考える。

そこで本稿では、都市間長距離通勤の実態を検討するために、後述するように通勤者が比較的多いと予想される南京大都市圏の馬鞍山市から南京市への長距離通勤者を対象として、調査対象者らが長距離通勤を選択した背景を、通勤者の職種や居住形態、通勤手段、通勤費用等の面から検討することを目的とする。

II 調査対象地域と調査方法

1. 調査対象地域

調査対象地域である南京大都市圏は、中国では四大都市と呼ばれる北京、上海、深圳、広州に次ぐレベルの主要な大都市圏の1つである。中心都市である南京市の2018年の常住人口は844万人、戸籍登録人口は697万人となっている¹⁾。同都市圏は南京市とその周辺の10市等により形成されており、常住人口は約3,500万人（2018年）、地域GDPは4兆円近くに上っている²⁾。

南京大都市圏では、都市圏の一体化を進めるために、周辺都市から中心市である南京までを1時間以内で移動できる交通網を確立することを目標としている。2008年には、南京大都市圏に属する8都市において都市間を結ぶすべての高速道路の料金ゲートが共通化され、通行手続きが簡略化された³⁾。鉄道網についても、都市間を結ぶ高速鉄道を整備するだけでなく、南京市内を走る地下鉄を周辺都市まで延伸し、都市圏をカバーする鉄道網を構築する計画が立てられている（南京市政府2018）。

馬鞍山市は安徽省の西端部に位置する戸籍人口229万人の都市である。実質的な都市人口である区部人口は、約82万人（いずれも2018年末時点）で

1) 南京市統計局編『南京統計年鑑』（http://tjj.nanjing.gov.cn/material/njn_2019/renkou/index.htm 2021年8月26日閲覧）。

2) 人民網（2020年4月27日）「南京都市圏下好先手棋 鍛造一体化“样板区”」<http://js.people.com.cn/n2/2020/0427/c360301-33978093.html> 2021年8月13日閲覧）。なお、現地調査を行った2019年9月時点で1人民元は約15.1日本円であった。

3) 新浪新聞中心（2008年4月30日）「南京与周边7市議定跨区公路只設一個收費站」（<http://news.sina.com.cn/c/2008-04-30/040415453737.shtml> 2021年8月22日閲覧）。

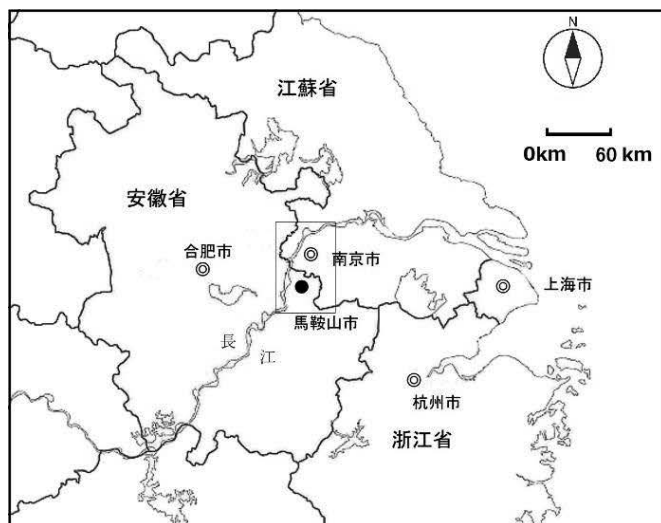


図1 調査対象地域

ある（中国国家统计局城市社会経済調査司編 2020）。同市の産業構造は製造業、とりわけ基幹産業である製鉄業に依存している。その一方で、同市の中心部は隣接する江蘇省の省都である南京市に隣接している。市中心部から南京市都心部までの直線距離は約 60km である。その一方で、馬鞍山市と接する南京市西部地域は、都市計画上是緑地・農業地域に指定されており、大規模な住宅開発は制限されている状況である。南京市では、大規模な住宅開発は主に南京市北部の六合区等で進んでおり（南京市政府 2018）、馬鞍山市の住民が南京市中心部で就業する場合には、馬鞍山市からの長距離通勤を選択することが一般的になっている可能性がある。

2. 調査方法と調査対象者

調査方法としては、主に馬鞍山市に居住しながら南京市に通勤している調査対象者 17 人を対象としたインタビュー調査を行い、上記の点を検討した（表 1）。中国のセンサスデータでは、日本とは異なり他の行政地域への通勤・通学者数や比率が分かる公的統計データは公表されていない。前章で紹介した Gao ほか（2019）の研究に見られるように、公共交通機関の利用データや携帯電話の GPS データなどの通勤に関する情報を利用できる場合もあるものの、実際にはデータの使用許可を得ることが難しいことや、本稿の研究対象である都市間での通勤行動を検討するには不向きであること等の課題もある。

そこで本稿では、2019 年 8 月から 9 月（ID16 と 17 については 2020 年 9 ～ 10 月）にかけて、馬鞍山から南京に通勤している 17 人の長距離通勤者（ID10 と 13 は長距離通勤経験者）にインタビュー調査を実施し、そこで得られた質的情報に基づいて分析を行うこととした。調査対象者は、馬鞍山から南京への通勤者らが情報交換のために立ち上げた SNS コミュニティ（サイト名：馬鞍山 OK 論壇 URL: <https://www.masok.cn/forum-329-1.html>）に登録している長距離通勤者の中から、インタビュー調査に応じてくれる人を募る形で選定した。この SNS コミュニティへの登録者数は、2018 年 11 月時点で 484 人に上っており、登録者の男女別の内訳は男性 305 人、女性 179 人となっている。同 SNS コミュニティは、調査対象者らが通勤を行う際に有益な情報を得られる場合もあるため、長距離通勤者の多くが加入していると推測される。そのため、同サイトを通じて調査協力者を募ることで、ある程度は代表性のある調査対象者を募集できると考えた。

調査対象となった 17 人の内訳は、男性 11 人、女性 6 人であり、上記の

表1 インタビュー調査対象者の概要

	性別	年齢層	出身地	戸籍	学歴	職種	家族状況	住居の所有状況	就業地	通勤方法	通勤時間	残業の状況
ID01	女	20代	馬鞍山	南京	四大卒	不動産	未婚	親所有	秦淮区	高速鉄道	1時間	なし
ID02	男	30代	馬鞍山	馬鞍山	三年制大卒	ICT技術	既婚	持ち家	玄武区	高速鉄道	2時間	時々
ID03	女	30代	馬鞍山	南京	四大卒	エネルギー	既婚、子1人	持ち家	秦淮区	高速鉄道	1.5時間	時々
ID04	男	30代	安徽省他市	馬鞍山	四大卒	ICT技術	既婚、子1人	義父母所有	建邺区	自家用車	2時間	ほぼなし
ID05	男	30代	馬鞍山	馬鞍山	四大卒	ICT技術	既婚	持ち家	雨花台区	自家用車/高速鉄道	1.5時間	時々
ID06	女	20代	馬鞍山	南京	四大卒	翻訳	未婚	親所有	鼓楼区	シェアカー/高速鉄道	1時間	なし
ID07	男	30代	馬鞍山	馬鞍山	修士	通信技術	既婚、子1人	持ち家	浦口区	自家用車	2時間	2時間
ID08	男	20代	河北省	河北省	四大卒	建設	既婚、子1人	持ち家	建邺区	自家用車/高速鉄道	1.5時間	ほぼなし
ID09	男	20代	馬鞍山	馬鞍山	四大卒	ICT技術	既婚	持ち家	雨花台区	自家用車	40分	2時間(週3)
ID10	男	20代	馬鞍山	馬鞍山	修士	建設	未婚	持ち家	建邺区	自家用車/高速鉄道	1時間弱	時々
ID11	男	20代	馬鞍山	馬鞍山	四大卒	電子商取引	既婚、子1人	持ち家(両親同居)	江寧区	高速鉄道	70分	45分
ID12	女	30代	馬鞍山	馬鞍山	四大卒	公務	既婚、子1人	持ち家	江寧区	高速鉄道	1.5時間	時々
ID13	男	30代	馬鞍山	馬鞍山	四大卒	ICT技術	既婚、子1人	持ち家	建邺区	自家用車/高速バス	1.5時間	ほぼなし
ID14	女	30代	馬鞍山	馬鞍山	四大卒	教育	既婚、子1人	持ち家	玄武区	高速鉄道	1.5時間	なし
ID15	男	20代	江西省	江西省	修士	不動産	既婚	借家	玄武区	自家用車/シェアカー/高速バス	1.5-2時間	ほぼなし
ID16	女	20代	馬鞍山	馬鞍山	四大卒	教育	未婚	親所有	秦淮区	高速鉄道	1.5時間	1時間
ID17	男	40代	馬鞍山	馬鞍山	三年制大卒	ICT技術	既婚、子1人	持ち家	建邺区	自家用車	1時間	なし

資料：インタビュー調査による。

SNS コミュニティへの登録者の男女比に応じたものになった。年齢層別の内訳をみると20代が8人（男性5人，女性3人），30代が8人（男性5人，女性3人），40代が1人（男性）であった。

インタビュー調査は、中国で最も普及しているSNSである微信（Wechat）というサービスを用い、質問内容に音声のインスタントメッセージを送る形で回答する形式で実施した（ID06と08は対面にて実施）。インタビューでは、

対象者らの1) 性別、年齢、出身地、戸籍、最終学歴、最終学歴校の所在地、勤務している業種・職種、婚姻状況、子どもの有無、居住する住居が持ち家か否か等の基本的な情報に加えて、2) 通勤手段、通勤時間、通勤年数などの通勤行動に関する情報、3) 長距離通勤に対する評価と、将来のキャリアや居住地への希望、について情報収集を行った。

Ⅲ 長距離通勤者の属性と通勤方法の特徴

1. 調査対象者が従事している業種・職種

調査結果として、インタビュー調査の対象となった長距離通勤者らは、すべて大卒以上（うち3人が修士号取得者、学士号取得者が12人、3年制の大学である専科大学が2人）の学歴を持ち、IT技術者等の比較的高収入な専門職として就業している。中国では近年大学進学率は顕著に上昇しているが、調査対象者らの多くが高等教育機関に入学したとみられる。2000年代から2010年代初頭の高等教育機関進学率を考慮すれば、調査対象者らは中国では高学歴者に属すると判断できる⁴⁾。

また、調査対象者らが従事している主な業種はICT産業に関するものであり、17人中6人を占めている。それ以外の業種としては、電子商取引や通信システム（各1人）もみられ、情報・通信サービス業に属する業種が多くみられるといえる。南京市には、世界トップ500社にランクされるソフトウェア企業30社を含む3,700社以上のICT企業が立地しており、同じ長江デルタ地域にある上海市や杭州市には及ばないものの同産業に関連する雇用機会が多く存在している。2015年には、南京市内で98,000人の新規雇用が創出され、現地のICT部門の雇用者数は64.6万人に達している⁵⁾。近年では、馬鞍山市でもICT産業の発展を推進するべく取り組みを行っているものの、同市の産業構造は依然として基幹産業である製鉄業に依存している。求職者は地元の雇用機会よりも、通勤時間が長くとも南京市の仕事に目を向けるようになっている。また、ICTサービス業以外の業種では、建設（2人）、教育（2人）、不動産（2人）、公務（1人）、エネルギー（1人）、翻訳（1人）

4) 例えば、2000年、2010年と2012年時点での高等教育機関進学率は、それぞれ12.5%、26.5%、30.0%であった（中国教育部発展規劃司編2020）。

5) 鳳凰網「軟件人材集聚南京」（http://js.ifeng.com/a/20160527/4594261_0.shtml 2020年9月3日閲覧）。

といった業種・職種に従事する人がみられる。

これらの情報から判断すると、調査対象となった都市間通勤者の多くは、比較的高い教育を受けた専門職的地位にあり、より高い収入やキャリアアップを目指して南京市内で就業している人々だといえる。例えば、ID13は「馬鞍山は製造業を基盤とする都市なので、同市のIT産業はあまり注目されていない。また、南京と馬鞍山では給与の水準の差が大きく、南京はIT人材によって魅力的な雇用の場となっている。南京では、ITエンジニアの給料は馬鞍山の2倍になるそうだし」と理解しているし、ID06も「私は学部時代に言語教育を専攻していたが、南京でのインターンシップを経験し、翻訳者になることを決意した。馬鞍山では自分に合う仕事がないし、会社の規模も小さすぎる」(ID06)と指摘している。

調査対象者らの月額収入については調査できる人が限られていたが(4人のみが回答)、1万元以上～1.5万元の人が多い(ID02, 03, 09)⁶⁾。南京市の2018年のフルタイム労働者の平均賃金(年収)は約11.1万元であるため(中国国家统计局城市社会経済調査司編2020)、長距離通勤者は比較的高い収入レベルにある人が多いといえよう。加えて、中国では、通勤手当の支給がある事業所は少ないことも考慮すれば、長距離通勤を行う人は、通勤費用を負担できる比較的高収入な人に限られるといえる。

通勤費用は、後述するように、高速鉄道か自家用車を利用する人が多いが、1カ月あたりでは22日間通勤する場合、高速鉄道利用者で880元程度(バス・地下鉄等の市内交通費を含む)、自家用車利用者で2,640元程度になる。特に自家用車を利用する場合は、平均的な賃金水準の職種にある就業者にとってはかなりの負担になるため、長距離通勤者の多くが、比較的高い収入を得られる高学歴者であることは明らかだといえる。

また、職場でのおおよその残業時間をみると、「たまにある」(5人)、「まったくない」(4人)、「ほとんどない」(4人)といった回答の人が多い。定期的に残業があるとしたのは4人のみであったが、そのうち3人は1日1時間前後の残業時間であり(ID09, ID11, ID16)、1日平均2時間の残業があるとしたのはID7のみであった。全体的にみると調査対象者では、比較的残業が少ない勤務形態であるといえる。

調査対象者らは、すべて馬鞍山市の中でも、南京市に隣接し高速鉄道駅が

6) このほかにID1が月収4万人民币程度と回答している。

ある花山区と雨山区という2つの区に居住している。南京市における就業地をみると、市の都心部に該当する6つの区に通勤・就業している人が多く、建鄴区5人、玄武区3人、秦淮区3人、雨花台区2人、鼓楼区1人となっている（図1）。また、これらの都心6区に隣接する浦口区への通勤者も1人いた。この他に馬鞍山市に隣接している江寧区に通勤している人が2人みられた。長距離通勤者17人のうち14人が南京市の都心部に通勤しており、専門職向けの高収入な職種は、南京市都心部に集中していることが理解できる。

2. 調査対象者の出身地と住宅の保有状況

対象者のほとんどが元々馬鞍山出身者（14人）か配偶者が馬鞍山出身者（ID04とID08の2人）であり、本人か親世帯が保有する持ち家に居住していた。本人・配偶者ともに他地域出身である人はID15のみであった。同氏の場合は、配偶者は他地域にて居住しており、単身で馬鞍山市に居住しつつ南京市に通勤している。韋・馬（2017）の論考によると、北京市や上海市のような中国最大級の大都市圏においては、他地域出身の郊外居住者による長距離通勤が顕著にみられるとされているが、調査対象地域のように、上記の最大級の大都市圏に次ぐレベルの都市圏においては、このような事例は比較的に少ない可能性もある。

次に婚姻状況と子どもの有無についてみると、20代の女性3人（ID01, 06, 16）と男性1人（ID10）が未婚であったが、残りの13人は既婚者で、うち9人には子どもがいる状況であった。特筆すべき点として、30代の女性3人は短い産休を取った後も南京で仕事を続けており、育児と長距離通勤を両立し、キャリア形成を行っているといえる。インタビュー調査によると、彼女たちの夫は馬鞍山で働いており、育児を分担しているほか、祖父母も一緒に子どもの世話を協力していることが分かった（ID03等）。中国では伝統的に、祖父母が孫の世話をすることで、母親の育児負担を軽減し、職業上のキャリアを継続できるようにしているが、調査対象者らの家族でも、このような傾向がみられる。

現在、馬鞍山の戸籍を持っている人は12人で、他地域出身者のうち2人は出身地の戸籍のまま馬鞍山に居住している。残りの3人は、南京市が実施している高学歴者に対する定住促進政策を利用し⁷⁾、南京市の戸籍を取得している。周知の通り、戸籍は、教育、医療福祉サービス、自動車のナンバー取得などの際に必要なものであり、中国においては、他地域出身の大都

市移住者が戸籍を取得することに大きな制限があるため、上記の公的サービスを受けられない場合がある点が社会問題になってきた。特に南京市のような大都市では、子どもが公立学校に通う際には居住する都市の戸籍が必要になる。南京市の公立学校では、義務教育の段階では、居住地の学校に入学するという原則を採用している。入学した子供たちの戸籍は、居住証明書の住所と同じでなければならない。そのため、将来、南京市内に居住することを考えている人の場合は南京市の戸籍を取得しておく必要があるという（ID01, 13等）。例えば、公務員として働く ID12 は「仕事の関係で子育てサークルに参加したことで、南京市と馬鞍山市の教育環境の差を痛感し、幼稚園に通う子どもの教育環境を整えるために、同市の学校に通えるようにしたい」と考えるようになった。その一方で、出生地である馬鞍山市の戸籍を維持した方が有利になる人もいるため⁸⁾、調査対象者のすべてが南京市の戸籍を取得することを希望しているわけではない。

次に居住している住宅の所有状況を見ると、11 人が自身の所有する持ち家に居住し、5 人（ID01, 04, 06, 11, 16）が両親や義理の両親が所有する住宅に居住している。賃貸住宅に住んでいる人は他地域出身で南京の職場に単身赴任している 1 人（ID15）だけであった。調査対象者の多くが 30 代以下の比較的若い世代の就業者であるにもかかわらず、そのほとんどが持ち家に居住している理由として、①現在の中国では持ち家の保有が、特に結婚を考える男性にとって十分な経済力を有していることを示す指標になっており、結婚のための必須条件になっていること、②北京・上海・深圳やそれに準ずるレベルの大都市では、住宅市場が公共サービスの分配という重要な機能を引き受けるようになっており、例えば、子どもが義務教育を受ける際に、賃貸住宅居住者は入学できず、公教育が受けられない場合すらあること、③以上の理由により都市住民の多くが持ち家への居住を志向した結果として賃貸住宅市場が未成熟であり、特にファミリー層向けの賃貸住宅の供給が不十分であること、④住宅購入が投資や投機の対象となっており、資産としての価値

7) 大卒者等の高度人材の戸籍取得に関する条件については、修士以上の学位取得者や 45 歳未満で学士の学位を取得した人等の条件が定められている。南京市政府ウェブサイト（http://www.nanjing.gov.cn/zd/gk/202105/t20210531_2954416.html 2021 年 8 月 12 日閲覧）。

8) 例えば ID13 は「私は馬鞍山で農業戸籍を持っており、もし現在分配されている土地が取用されたら補償金がもらえるため、南京市への戸籍の変更はしていない。ただし、南京に住むとしたら、子どもが学校教育を受けるときに戸籍が非常に重要になってくる。また、自家用車のナンバープレートを申請する場合にも必要になる」としている。

が高いこと、などが挙げられる（胡・李 2019）。

以上のように、中国の都市では住宅購入を促進する諸要因が多く働いていることもあり、南京を含む大都市においては、住宅価格が高騰している。このため、調査対象者らは、比較的高収入な業種・職種にて就業しているとはいえ、南京市内に住宅を確保することが難しく、馬鞍山からの長距離通勤を選択しているといえる。表2により南京市と馬鞍山市の地区別の不動産価格をみると、2020年9月時点において、馬鞍山市の新築住宅の平均価格は100㎡⁹⁾あたり74.4万人民元だったが、南京市では288.6万元と馬鞍山市の約3.8倍にも達していた。とりわけ、建邺区や鼓楼区といった市の中心部

表2 南京市と馬鞍山市の住宅価格と年収に対する倍率

都市名	区県名	100㎡当たりの平均住宅価格	就業者平均年収に対する倍率
南京	江寧	257.3	23.2
	浦口	217.7	19.6
	栖霞	276.3	24.9
	雨花台	266.5	24.0
	建邺	450.2	40.5
	秦淮	381.7	34.4
	鼓楼	415.2	37.4
	玄武	385.2	34.7
	溧水	124.0	11.2
	高淳	68.9	6.2
	六合	164.4	14.8
	平均	288.6	26.0
馬鞍山	花山	79.9	7.2 / 9.7
	雨山	76.4	6.9 / 9.3
	博望	58.3	5.2 / 7.1
	当涂	53.3	4.8 / 6.5
	含山	65.4	5.9 / 8.0
	和	58.9	5.3 / 7.2
	平均	74.4	6.7 / 9.1

注) 住宅価格は代表的な不動産情報サイト『安居客』掲載の2020年9月時点の情報を就業者平均年収は『中国城市統計年鑑』掲載の2018年末時点の在職労働者平均年収のデータを利用した。馬鞍山市の倍率は、南京市（111,071元）と馬鞍山市（82,042元）の平均年収で除した倍率を併記した。

資料：『安居客』（<https://www.anjuke.com/fangjia/> 2020年10月10日閲覧）、『中国城市統計年鑑2019』。

において 100㎡の住宅価格が 400 万円を超えるレベルにまで高騰しているだけでなく、市内郊外地域の住宅価格もかなりの高い水準にある。馬鞍山市に隣接している江寧区の場合も住宅価格は、約 257 万円と全市の平均価格に近い水準になっている。

このような住宅取得の必要性和南京市内での住宅価格の高騰という状況を踏まえ、調査対象者は馬鞍山にて住宅を取得したといえるが、実際に住宅を購入したのは調査対象者ら本人ではなく、調査対象者の親たちである事例も多い。とりわけ、男性の調査対象者では、親世帯が結婚前に息子のための住宅を用意していた例が多くみられた (ID07, ID10, ID13)¹⁰⁾。その場合は、経済的な制約や子ども世帯との近居を希望する価値観の影響により、親世帯は住宅価格が低い馬鞍山市で住宅を購入する傾向にある。調査対象者らは、このようにして馬鞍山市に居住する住宅を確保した上で、南京市中心部にある自身の学歴や技能を活かせる職種に就職し、長距離通勤することを選択したといえる。

3. 通勤手段とその変化

通勤時間は 1 ～ 1.5 時間とした人が最も多く 11 人、1 時間以内が 2 人、1.5 ～ 2 時間とした人が 4 人であった。後述するように通勤手段に制約がある中で、余裕を持って通勤しようとするれば、1.5 時間以上の通勤時間がかかる人が多いと推測される。インタビュー調査でも長距離通勤の課題として「交通渋滞がとても心配だ」(ID01)、「最大の欠点は、やはり通勤時間の長さで運転する際の疲労感だ」(ID04)、「通勤時間が長いので、家族と一緒にいる時間が奪われてしまう」(ID05)といった感想がきかれた。

通勤手段をみると、2016 年に南京と馬鞍山を接続するようになった高速鉄道を利用している人が 17 人のうち 11 人（複数の通勤手段を併用している場合も含む）と最も多く、次いで自家用車を利用している人が 9 人となっていた。それ以外の通勤手段としては、都市間高速バス（2 人）のほかに、SNS を通じて提供されている自家用車のグループ利用サービスを利用して

9) 中国の都市部では、戸建住宅は少なく集合住宅に居住することが一般的である。また一般的には、集合住宅の面積には共有部分の持ち分面積が含まれているため、平均的なファミリー向け住宅の面積は 100㎡程度と考えられる。

10) 調査対象者のうち、親世帯が子どものために住宅を用意したと明確に回答したのは上記の 3 人であったが、近年の中国の中小規模都市では多くみられる現象になっているとみられる (徐・徐・何 2012)。

いる人も2人みられた。

馬鞍山市中心部から南京市内への所要時間は、高速鉄道で17分、高速バス・自家用車で1～1.5時間程度となっている。また、市内での交通費を含めた1日あたりの往復交通費を計算すると、高速鉄道で40元程度、高速バスでは50元程度、自家用車では120元程度（ガソリン代及び高速道路料金）の費用がかかると試算できる。より具体的な料金を挙げると、両都市間では、最も料金が安い高速鉄道の二等席および無座席での乗車は片道15.5元であり、より所用時間がかかる高速バスの片道料金が20元であることを考慮すると、非常に安価な料金設定になっている。また、鉄道駅またはバス停からの市内交通料金としては、バス料金2元（両都市とも）、地下鉄料金2～7元（南京市内）であり、これらの市内交通の料金を含めても、高速鉄道による通勤費用は比較的安価であるといえる。

これに対して、自家用車を利用する場合は、高速道路の片道分の使用料金が20元であるのに加えて、ガソリン代金も1ℓあたり約6元と、中国の物価や賃金水準を考慮すれば、かなり割高と言える価格に設定されている。そのため、費用のみを考えれば、自家用車による通勤は、他の通勤手段に比べて、非常に割高であるといえる。

以上の点から、上記の交通手段の中では、所用時間の短さと料金の安さのため、高速鉄道が最も有力な通勤手段となっているといえる。2017年にはスマートフォンや身分証を利用して予約や料金の支払い、チェックインができるサービスが導入されるとともに、満席により座席を予約できない場合は無座席での利用もできるようになり、利便性が向上している。

それに比べると、自家用車や高速バスのような他の通勤手段は費用か時間のいずれかにおいて明らかに条件が悪くなっている。ただし、高速鉄道の開通前から長距離通勤をしている人では、自家用車を通勤手段として利用する人も多くみられた。例えばインタビュー調査では「現在も主に自家用車で通勤しているが、高速鉄道も他の選択肢として最近利用することが増えている」（ID05）という人もみられた一方で、「10年間ずっと都市間通勤を続けている。高速鉄道のような公共交通機関が発達しても、やはり自分で車を運転して通勤することにしている。それがライフスタイルになっているから」（ID17）とか「通勤のときの車の運転が楽しい。実際に、混雑した公共交通機関で揉みくちゃになることに比べれば、ある意味ではリラックスできる時間だともいえる。また、上海に住む友人たちの仕事や生活のプレッシャーに比べれば、

私の通勤への負担は小さい方だと思う。だから、通勤にかかる時間と費用は我慢できる」(ID07)といった発言が聞かれ、自動車通勤が習慣になっている、または運転自体を楽しむことができるという理由で、自動車通勤を続けている人もみられる。

その一方で、所用時間・費用ともに最も有利とみられる高速鉄道の利用にも課題は存在する。ID16の「私の自宅は高速鉄道の駅に近くにあるので、そこまでのアクセスには問題ないが、南京に着いた後の乗り換えを考えると、やはり毎日長距離の通勤をするのは、とても不安だ」という発言にみられ、高速鉄道とバス・地下鉄等の公共交通機関の乗り換えをともなう通勤には、負担感を感じる人は多い。特に中国では、公共交通機関を利用する場合は、その都度、セキュリティ・チェックを受けなければならないこと、定期券が利用できないため毎回チケットを購入しなければならないこと、利用者が多いため予約を取りにくいこと等の制約も多い。とりわけ、調査を行った2019年時点では、高速鉄道を利用する通勤者の増加にともない、予約の取りにくさや乗車時間変更の難しさといった課題もみられるようになっており、通勤の負担感は依然として残っているとみられる。

逆に、高速鉄道の開通により、高速バスの便数が減る等の事情により、他の通勤手段の利用が難しくなっている側面もみられた。2016年に高速鉄道が開通するまでは、スマートフォンのSNSサービス等を利用して他の人の自家用車に相乗りするシェアリングも有力な通勤手段であった。調査対象者では、現在でもID06とID15が他の通勤手段と併用する形で、自家用車のシェアリングを利用しているが、ID06の場合は「高速鉄道の開通後はこちらが主な通勤手段となった」としており、調査時点では、シェアリングは高速鉄道の予約が取れない場合に補助的に利用する通勤手段となりつつあるといえる。

公共交通機関としては、おおよそ20～30分ごとに運行されていた都市間高速バスも需要が高かった。しかしながら、高速鉄道の開通により利用者が減少したため、調査時点では運航頻度が減少している¹¹⁾。高速鉄道の開通により、馬鞍山市から南京市までの所用時間は短縮されたものの、その結果

11) 2021年6月時点での高速バスの時刻表を確認すると、午前中の時間帯には馬鞍山発-南京着の便が35～50分ごとに運航されているが、午後の時間帯の南京発-馬鞍山着の便は1時間に1便未満と少なく、最終便は17時10分の出発となっている。確認時には新型コロナ・ウィルスの感染拡大の影響が出ている可能性もあるが、高速鉄道が20分に1便程度(最終便が22時07分)の運航頻度を維持している点を考えると、新型コロナ・ウィルスの影響に関係なく、高速バスの運行頻度の減少は顕著であると言える。

として、高速鉄道以外の他の通勤手段が脆弱化している側面もある。

4. 将来の就業地や居住地についての希望

本節では、調査対象者らが将来の就業地や居住地について、どのような希望を持っているのかという点を論じていきたい。馬鞍山に住みながら南京で就業するというパターンを続けることを明確に希望している人は3人とどまった（ID02, ID04, ID17）。

南京での仕事を辞め、馬鞍山で就業したいと考える人はID09とID13の2人であり、いずれも馬鞍山にて起業することを希望していた（ID13は調査時点で既に起業していた）。このように現状のまま長距離通勤を続けるか馬鞍山にて転職することを希望する理由として、親戚友人の多くがいる出身地で生活することのメリットが大きく、とりわけ、両親と同居または近居することで育児の負担が緩和される点を挙げる人がみられた。例えばID11は「理想としては他の都市で働きたいと思っているが、実際には、現在の職住関係を維持したいと思っている。なぜなら、両親が子育ての面倒をみてくれるから」と述べている。また、仕事を進める上でも馬鞍山に人脈ができていくという点も挙げられていた。具体的には「充分な経験を積んだあと、馬鞍山でビジネスを始め、通勤生活を終えたいと思っている。家族も社会的な人脈もネットワークもすべて馬鞍山にあるので」（ID09）、「一生ここに住むつもりだ。この歳になって、もう人生をギャンブルしたくない。小都市には小都市なりの利点がある。例えば社会的なネットワークや家族の絆などがそうだ」（ID13）といった発言が聞かれた。

その一方で、調査対象者のうち7人が、しばらくは毎日の都市間移動を続けるものの、機会があれば南京市内に転居したいと考えていた（ID01, 03, 05, 06, 08, 12, 14）。その理由としては、前述したように、南京で子供の教育の質や医療サービスの充実度といった公的サービスを受ける際にメリットを指摘する人が多い（ID03やID12等の指摘による）。残り5人の回答者（ID07, 10, 11, 15, 16）は、キャリアアップを目指して、将来的には転職あるいは転勤することを希望しており、上海市や蘇州市等の南京以外の就業地を含めて検討・希望しているという（ID10は調査時点で既に転勤により上海市に転出している）。この5人の回答者の場合は、今後のキャリア形成の過程で、南京以外の都市も含めて就業地を変更していく可能性があり、必ずしも、長距離通勤自体に対して不満を感じているわけではないとみられる。

とはいえ、全体的にみると、長距離通勤に対する経済的・時間的・心理的負担感を感じている人が多い点は確かである。そのため、長距離通勤を選択した調査対象者は、住宅の取得や父母による育児の分担といったメリットを享受できる馬鞍山市出身者かその配偶者に、ほぼ限られている点が指摘できるよう。

IV おわりに

本稿では、中国・南京大都市圏における馬鞍山市から南京市中心部への長距離通勤者を対象として、調査対象者らが長距離通勤を選択した背景について検討してきた。調査方法としては、主に南京市に通勤する馬鞍山市民 17 人を対象としたインタビュー調査を行い、上記の点を検討した。

調査結果として、調査対象者らはすべて当時の中国では高学歴と呼べる大卒以上の学歴を持ち、ICT 技術者等の比較的高収入な専門職として就業している人たちであり、職場での残業時間も比較的少ない勤務状況であった。長距離通勤者が可能な人は、高い通勤コストを負担することが可能なだけの高い収入を得ている人に限られていることが指摘できる。

加えて、調査対象者のほとんどが元々馬鞍山出身者か配偶者が馬鞍山出身者であり、本人か親世帯が保有する持ち家に居住していた。その一方で南京市では 2000 年代以降、住宅価格が高騰しており、市内での住宅の確保（特に住民サービスを受ける際に有利になる持ち家の確保）が難しい状況にあった。

中国の都市では住宅購入を促進する諸要因が多く働いていることもあり、南京を含む大都市においては、住宅価格が高騰している。このため、調査対象者らは、比較的高収入な業種・職種にて就業しているとはいえ、南京市内に住宅を確保することが難しく、馬鞍山からの長距離通勤を選択しているといえる。

このような住宅取得の必要性和南京市内での住宅価格の高騰という状況を踏まえ、調査対象者は馬鞍山にて住宅を取得したといえるが、実際に住宅を購入したのは調査対象者ら本人ではなく、調査対象者の親たちである事例も多い。とりわけ、男性の調査対象者では、親世帯が結婚前に息子のための住宅を用意していた例が多くみられた。経済的な制約や子ども世帯との近居を希望する価値観の影響により、親世帯は住宅価格が低い馬鞍山市で住宅を購

入する傾向にある。調査対象者らは、このようにして馬鞍山市に居住する住宅を確保した上で、南京市中心部にある自身の学歴や技能を活かせる職種に就職し、長距離通勤することを選択したといえる。

通勤手段をみると、2016年に南京と馬鞍山を接続するようになった高速鉄道を利用している人が多い。高速鉄道の開通前には自家用車や高速バスといった他の通勤手段を利用していたという人もみられたが、所用時間の短さに加えて中国政府の政策により料金も低く抑えられている高速鉄道に比べると、通勤費用か通勤時間においてきわめて条件が悪く、調査対象者の多くは高速鉄道を第一の通勤手段として利用している。しかしながら、高速鉄道を利用する通勤者の増加にともない、予約の取りにくさや乗車時間変更の難しさといった課題もみられるようになり、通勤の負担感は依然として残っているとみられる。逆に高速鉄道の開通により、高速バスの便数が減る等の事情により、他の通勤手段が脆弱化している側面もみられた。また、高速鉄道の開通前から利用していた人を中心に、利便性を重視して割高とみられる自家用車利用を続けている人も一定数みられ、高速鉄道の開通が通勤方法の劇的な改善をもたらしたとはいえない側面もある。

すなわち、同都市圏では、高速鉄道や地下鉄網の整備により、自家用車利用に比べると通勤コストは下がったものの、通勤時間や乗車手続きの効率性は十分に改善されているとはいえない。高速鉄道の停車駅があり通勤のための条件に優れた高速鉄道駅周辺の地域を除くと、長距離通勤を可能にする交通網の整備は十分に進んでいない可能性がある。同都市圏では、将来的には国家レベルでの長距離輸送を目的とした高速鉄道だけではなく、通勤鉄道網の整備を進める計画もあり、中国の大都市の地域構造がどのように変容していくのかという点が注目される。

加えて、本稿の調査対象となった長距離通勤者は1人を除くとすべて馬鞍山出身者が配偶者が馬鞍山出身者となっており、中国のさらに規模が大きな大都市圏でみられる他地域出身者の長距離通勤とは異なるパターンを示している。例えば、韋・馬（2017）が紹介した、北京市に隣接する河北省廊坊市北三県の事例では、同地には北京市内への通勤者による大規模な住宅地が形成されている。同地では、戸籍を持っている人の人口が113万人であるのに対して、160万人の長期滞在者が居住するまでになっているという。このような特徴的な事例もあるものの、馬鞍山市の事例をみる限り、北京のような特大都市の事例を除けば、長距離通勤を行う人の多くは当該地域の出身者に

限られており、長距離通勤のための交通システムの整備は、まだ不十分である可能性もある。

本章では、調査の制約により南京大都市圏の中でも、馬鞍山市からの通勤者にしか調査を実施することができなかったが、大都市での住宅購入の難しさが長距離通勤者の出現の要因になっている点は、他の大都市やその周辺地域においても、同様な現象としてみられると考えられる。大都市に就業する人々に対しては、戸籍制度のような法的な制度に加えて、このような長距離通勤者に対する交通システムの整備という点でも整備を進めていくことが必要なのかも知れない。