

## 消費者行動から見たタンウェイの生活区における商業集積の形成と変容

—— 中国第一汽車を例として ——

劉 天 野

京都大学大学院 人間・環境学研究所 共生文明学専攻

〒 606-8501 京都市左京区吉田二本松町

**要旨** 本稿は中国第一汽車生活区を対象として、商業集積の形成と変容を利用者の視点から考察した。中国第一汽車生活区における商業集積の形成と変容の要因は、資源のコントロールによるタンウェイ制度からの影響、改革開放以降の経済制度の変更による影響、不動産開発、アクセシビリティの改善などの都市発展からの影響が挙げられる。また、タンウェイの生活区における商業集積は、平均主義と階級に基づく考え方によって形成され、タンウェイ制度における権力の空間的表象となっていた。1990年代からのタンウェイ制度の改革によって、閉鎖的であった空間は開放的なものになり、タンウェイの役割は「(社会の) 管理者」から「(市場の) 参与者」へ変更した。そのため、従来のタンウェイ内の生活空間において、新しく形成された商業集積はタンウェイのコントロールから離れ、市場と資本にコントロールされている。

## I はじめに

中国におけるタンウェイ(単位, Danwei)とは、政府・行政機関、団体あるいは機関団体に属する部門というものである。一般的に、タンウェイは工作单位(work unit)の略称であり、都市住民に就業の場を提供する組織として、生産管理と社会管理を行う特徴を有する(田ほか, 2014)。中国の現代化の過程で、タンウェイという具体的な職場は、抽象的な制度と関連して、「タンウェイ制度」が生じた。タンウェイ制度の役割としては、生産分類管理制度、財務制度、人事制度というⅠ類制度と、戸籍制度、社会保障制度というⅡ類制度に分けられ、社会主義の理性的精神の表現と指摘され、現代中国都市はタンウェイ制度を抜きにしては理解できない(楊・周 1999)。また、執行主体の視点から、タンウェイ制度は、「国からタンウェイを管理する制度」、「タンウェイから個人を管理する制度」、「国家が制定してタンウェイが執行する制度」と挙げられる(柴, 2008)。タンウェイ制度を基礎として、タンウェイは生産、

労働力・社会人口吸収、連結、供給、動員、保護、証明などの諸機能を有している。タンウェイの制度と機能から、計画経済期のタンウェイは生産管理を担当するだけでなく、職員の生活に深く影響している(劉, 2000)。「単位辦社会」<sup>1)</sup>という方針の影響を受けて、生産システムと生活システムの一体化が一般的となった(柴, 1996)。計画経済が廃止され、市場経済に入った後、1990年前後からのタンウェイ改革によって、タンウェイ制度は弱体化した(柴ほか, 2007)。生産以外の機能はタンウェイから切り離され、生産と生活の一体化システムとタンウェイに基づいて形成されたコミュニティが崩壊し、就職、居住、買物、医療、余暇など諸活動に対して大きな影響を及ぼした(柴ほか, 2016)。タンウェイ制度の変化は、住民生活、都市の空間構造に大きな影響を及ぼした。本研究では、職住、そして商業が一体として計画された都市空間から現代的な都市空間への変容を明らかにするため、タンウェイ制度が機能していた時期において、「生産重視、生活軽視」という方針の下における商業集積の特徴、そして、改革開放以降にタンウェイ制度が弱体化したこと

による商業集積の変化という2点を明らかにする。

## II 先行研究と研究対象

### 1 先行研究

中国では、2000年前後から、タンウェイに関する研究が盛んとなっている。研究主題は、制度的分析(楊・周, 1999; 劉, 2000; 李, 2004)、タンウェイ制度とコミュニティの関係(田ほか, 2014)、タンウェイを中心とする生活空間に関する研究(柴, 1991, 1998, 2008; 柴・陳・張, 2007; 柴ほか, 2016)が挙げられる。

楊・周(1999)はタンウェイの諸現象に基づき、「タンウェイ制度とは何か」という問題を出発点として、制度社会学のアプローチから、タンウェイの制度的構造を研究した。そこでは、戸籍管理、福祉、肩書などの制度に基づき、タンウェイの種類、特性、階級を明らかにした。そして、北京市の事例から、改革開放以降、行政体制と税金制度の改革によって、制度的機能の弱体化を検討した。また、タンウェイにおいて、就職、金融、福祉制度の改革によって、社会的管理機能は徐々に切り離され、正社員として、福祉を受けられるグループと、非正社員として、福祉を受けられないグループという二元構造が形成された。最後に、21世紀のタンウェイは更に開放的、効率的、公平にすべきと主張した。楊・周(1999)は、タンウェイに関する制度的構造と事例研究からタンウェイの弱体化について研究した。楊・周はタンウェイ制度の定義、特徴を明確にした一方で、タンウェイと個人、タンウェイと国の関係は検討していない。また、タンウェイの種類について、主に「事業タンウェイ<sup>2)</sup>」と「企業タンウェイ<sup>3)</sup>」を提示したが、事例研究の際、「事業タンウェイ」に類似する対象だけを分析し、「企業タンウェイ」に関する考察はしなかった。それに対して、劉(2000)は、タンウェイの起源と発展の歴史的要因を考察し、現代中国でタンウェイの再構築が必要だと主張し、タンウェイの特徴である「単位辦社会」を提案した。劉はタンウェイの膨張と社会の萎縮によって、「権威機制」と「裏の機制」が形成された。「権威機制」は部門別階層、政党組

織、就職制度に影響し、「裏の機制」は内部倫理と派閥構造に影響することを明らかにした。その機制の影響から、タンウェイの傘状の構造が形成した。市場経済期に入った後、社会管理機能の切り離しと企業自治の促進によって、改革が進んだと論じたが、企業自治の促進はまだ不十分であると指摘した。企業タンウェイと事業タンウェイを考察した上で、劉は2種のタンウェイに対して、事例研究を行い、タンウェイ改革の窮状の要因として、制度性差異と経営性差異を提出した。最後に、タンウェイを文化的視点から分析し、個人、タンウェイ、国家のつながりをまとめた。劉は、タンウェイ制度による内部体制を中心に論じた。国家・社会からのコントロールは詳しく検討した一方で、タンウェイと個人に関する論述は、就職制度以外の福祉、物資配分などに関する検討は行われていない。

タンウェイ制度に関する研究は質的研究だけではなく、計量的研究も挙げられる。李(2004)は個人の視点から、タンウェイにおける身分、地位、人間関係などが社会の中でも機能を発揮することを提示した。タンウェイと社会の関係に基づき、タンウェイは家族のような構造を有することを指摘した。タンウェイにおける資源と権力の交換に関する諸現象によって、権力と福祉制度を出発点として、アンケート調査から、満足感と剥奪感を測定し、タンウェイへの依存性と制度による影響を論じた。李は従来の制度構造を中心とした研究ではなく、実証的研究の方法を提出した。タンウェイの組織、体制、構造ではなく、個人の体験と事例によって、タンウェイ制度を論じた。

田ほか(2014)は、2008年から、「典型的東北タンウェイ」とされるY工場を研究対象として、「タンウェイ共同体」という概念を提出し、タンウェイは社会を構成する単位であると強調した。タンウェイの改革によって、社会を構成する単位はコミュニティとなった。史料とインタビューによって、タンウェイとコミュニティを比較し、タンウェイは「蜂の巣」のような構造、「知人」に基づいて形成したことより、「ネットワーク」構造、「他人」に基づいて形成したコミュニティまで変更し、コミュニティの行政性格がさらに強く

なるとした。そして、社会原子化、社会衰退などの問題の対策にも言及した。田ほかはまた定性分析によって、タンウェイ改革前後の社会構成単位の性質の変化を明らかにした。タンウェイの性質が変化することによって、空間的構造、性質の変化も起こっている。これから、東北地方のタンウェイと社会に関する研究、都市管理、都市空間の再構築に関する研究の土台になると考えられる。

タンウェイを対象とした都市生活空間構造の視点からの研究は、柴（1991、1998、2008）が挙げられる。柴（1991）は蘭州市のタンウェイを対象として、中国都市の内部構造を時間地理学の視点から検討した。中国都市の行政単位である「街道」とタンウェイの関係を明らかにした上で、職員の日常生活を考察し、都市住民の生活空間を一般化した。結果として、「タンウェイによる低次生活圏」と「区ごとの高次生活圏」の基本構造を指摘した。また、そこに土地利用の分析を加えて、蘭州市の内部地域構造のモデリングを行って、工業都市の一般的構造を明らかにしたといえる。さらに、柴（1998）は大連市を対象として、都市の内部構造の特徴を踏まえて、郊外化の影響と内部構造に対する影響を検討した。住宅郊外化によって、近距離移動から遠距離移動への変化と、政府によって組織された移動から自由選択による移動の変化を特徴としてまとめた。政府による都市生活の再構築のパターンを明らかにした。柴・陳・張（2007）は、タンウェイの起源とタンウェイ制度の形成を整理し、タンウェイ制度の変遷とコミュニティ及び都市空間の変化の関係を考察した。そこでは、タンウェイ制度の変遷が中国都市の転換を理解するために重要な視点であると強調した。柴ほか（2016）は、タンウェイ化（Danweilization）の概念を提出し、タンウェイ改革による戸籍、就職、福祉などの変化から、タンウェイ化による空間的再構築を検討した。そして、タンウェイ化から生じた新タンウェイ主義（new Danweism）の構造、制度及び計画を時間地理学の視点から検討し、日常生活圏の再定義を行った。柴ほか（2016）は、タンウェイの起源から整理し、将来まで予測した。そこでは、時間地理学のアプローチを用いて、タンウェイ、およびタンウェイ

化に関する検討の中で、空間の重要性を明らかにした。

先行研究を概観すると、タンウェイ制度に対しては、マクロの研究が多いといえる。制度の構造やその改革によって、社会や空間に対する影響の検討が進む一方、個別の都市におけるタンウェイの特徴に関するミクロの研究は管見の限りまだ少ない。そして、タンウェイに対する研究は制度の変遷だけではなく、新制度の誕生のプロセス、市場経済期における現代都市計画視点によるタンウェイの再開発、タンウェイ空間構造の変容、社会的空間構造の変容も含めて、多様な視点から、事例研究が必要であると指摘された（柴ほか、2016）。そこで、本研究は中国旧東北工業都市を代表する長春市を研究対象として、都市発展と緊密な関係を有する商業集積<sup>4</sup>（根田、1999；千葉、2012）に着目している。そして、タンウェイと中心市街地の商業集積の関係を明らかにするために、職員の日常生活を考察したうえで、消費者の利用パターンを検討し、タンウェイにおける商業集積に対する影響とその要因の解明を目指している。

## 2 研究対象

長春市は松遼平野伊通河台地に位置し、吉中都市圏の中心都市で、吉林省の行政、経済、文化の中心である。主要な産業は第二次産業である。日中戦争期において、満州国の首都新京として、日本人技師によって積極的に都市計画が実施された。その首都計画から、長春市は基本的に環状線道路に従う同心円的構造によって形成されたことがわかる。1949年以降、「生産都市を建設する」政策の影響によって、長春市は郊外に工場を建設した。改革開放以降、急速的な都市拡張によって、工業地域の再開発の影響を受けて、工業施設の郊外化が顕著である。一方で、中心市街地においては、商業施設、サービス業施設と行政施設が混在している。全体的に、中心市街地と居住地域は同心円的、近郊の工業地域は分散的構造がみられる。長春市における商業集積の分類は「伝統的商店街」、「再開発によって形成した商店集積」と「タンウェイに依存する商業集積」が挙げられる（劉2017、2018）。

表1 FAWの歴史

年 月 日	出 来 事
1950年 2月 14日	ソ連と『中ソ友好同盟条約』を締結し、ソ連からの援助によって、50の工事項目を建設することを決定した。その中に、自動車製造工場という項目があった。
1951年 3月 19日	政務院財経委員会(51)密計建字127号によって、長春市孟家屯駅鉄道の西側に、自動車製造工場を建設することが決定された。
1951年 11月 13日	中国工業部とソ連自動車トラクター工業部は第00831号を合同して達成し、自動車製造工場の初期の計画と技術的要求を合意した。
1952年 4月 4日	政務院財経委員会(52)財経計建字522号文書通知によって、FAWの初期計画を許可した。
1952年 7月 2日	重工業部自動車工業準備組六五二工場(FAW)が成立した。
1953年 4月 6日	ソ連から、FAWのデザインファイルが提供された。
1953年 6月 9日	毛澤東は『中共中央関于力争三年建設長春汽車場的指示』を発表した。
1953年 7月 15日	定礎式を開いた。
1953年 8月	生活区の建設に着工した。
1953年 12月 16日	火力発電所の定礎式が開催された。
1954年 8月 2日	機械の取り付け工事が開始された。
1954年 11月	工事査収委員会を成立し、完成した工事の査収作業を開始した。
1956年 7月 13日	中国の最初の国産自動車が完成した。
1956年 7月 14日	三年間の工場建設計画の完成祝いを開いた。
1956年 9月 11日	国務院から派遣された査収チームが到着し、査収作業を開始した。
1956年 9月 22日	FAWは「解放」自動車を初売りに出した。
1958年 5月 12日	国産「東風」乗用車が完成した。
1961年 1月 24日	材料、協作部品の提供困難のため、自動車生産は8月24日まで中止した。
1962年 3月	農副産業を発展させ、職員の生活を改善するために、FAWは専門の部門を成立し、農場と飼育場を建設した。
1962年 12月 30日	中共中央、国務院『関于進一步精簡職工和減少城鎮人口の規定』によって、職員は2097人を減少した。計画(2100人)を基本的に実現した。
1963年 3月	新型の「解放」自動車のデザイン作業が開始した。
1963年 3月 30日	ジープ工場の拡張計画が同意された。
1966年 4月 21日	「紅旗」CA-770高級乗用車が完成した。
1974年 9月	「紅旗」工場の拡張作業が終了した。
1980年 5月 20日	長春自動車研究所がFAWに編入された。
1980年 7月	新型「解放」自動車の生産が開始した。
1981年 1月	販売方法は変更し、各都市に販売支社が設立した。
1983年 4月 15日	第二の生活区に着工した。
1985年 6月 11日	FAWは「場長責任制」が試行した。
1986年 9月 1日	FAWの新工場に着工した。
1987年 2月 18日	FAWは「場長責任制」を実行した。
1988年 7月 15日	FAW職員は新工場に集め、乗用車生産の起動を祝った。
1991年 2月 8日	FAW-VOLKSWAGEN自動車会社が成立した。
1993年 6月 28日	FAW-AUDI自動車株式会社が成立した。
1995年 9月 26日	第三の生活区に着工した。
2000年 8月 14日	「公司化体制」改革が実行した。
2001年 12月	旧工場の改造が竣工した。

資料：『第一汽車50年大事記(1953-2003)』と『第一汽車製造場場誌(1950-1986)』を参照し作成した

本研究の対象は長春市南西部に位置する中国第一自動車集团有限公司(China FAW Group Corporation; 旧称: 第一自動車製造工場; 以下略称FAW)である。FAWは第一次五ヶ年計画期に実

施した156のプロジェクトの1つである。1950年から建設準備を行い、1953年から着工、1956年に竣工し、生産が開始された。改革開放初期まで、FAWの職員は約7万人で、工業生産用の建

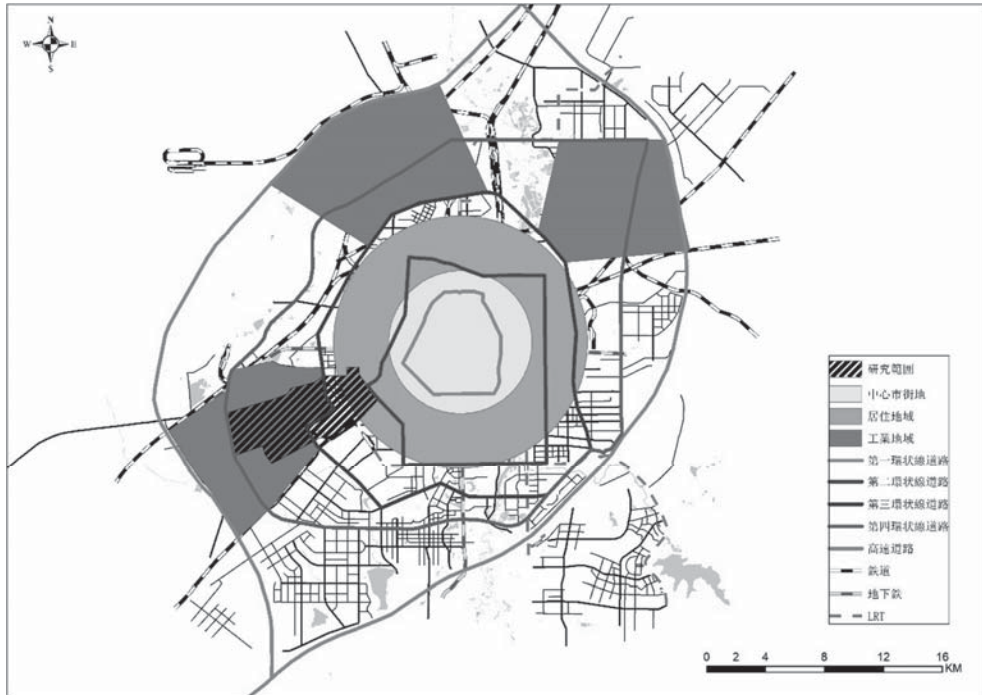


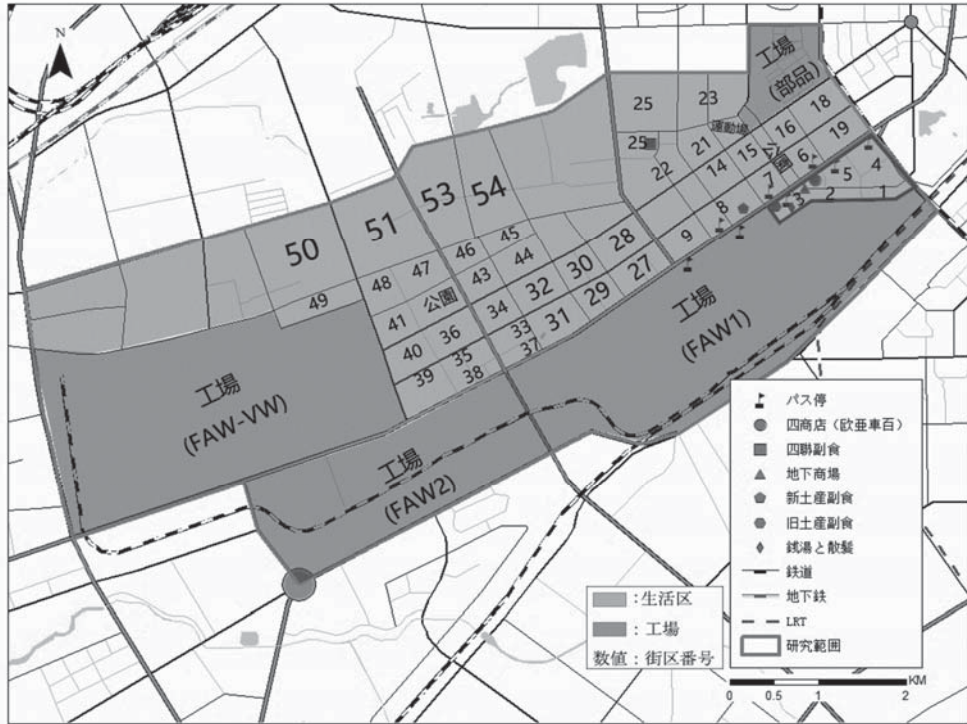
図1 長春市の都市空間構造及び研究対象

築面積は約 151 万㎡であり、長春市の最大規模の工場であった。計画経済期の長春において、FAW は都心部から離れ、独立した都市空間として計画された。改革開放以降、FAW は「二次創業」「三次創業」<sup>5)</sup>を行い、自動車の開発と乗用車の研究開発を行い、責任制を導入した。生産だけではなく、販売でも、全国に販売専門店を設置し、市場経済の要求を応じるために改革を進めた(表1)。

FAW の歴史に基づき、本研究は計画経済期の第一生活区における商業集積の形成と、改革開放以降の拡張した生活区における商業集積の変容と二分して分析する。各時期の商業集積の特徴を明らかにするために、FAW の職員 5 人に対するインタビュー<sup>6)</sup>資料、FAW 档案館の所有する FAW 内部新聞<sup>7)</sup>、FAW に関する文献資料を用いて、「タンウェイに依存する商業集積」の形成と変容を、消費者の視点から考察する。

### Ⅲ FAW 生活区における商業集積の形成と変容

本研究はタンウェイにおける商業集積に注目するため、研究対象をタンウェイにおける生活区に設定した。これは、いわゆる工場以外の区域である(図2)。街区1から9までは最初に建設された「標準宿舎(寮)」である。その中で、街区1から5までは「300」と呼ばれ、街区6から9までは「301」と呼ばれる<sup>8)</sup>。初期建設の際に、街区14、21、22、23、25は住宅不足の問題を解決するために、「平房(1階建ての住宅)」を建設した<sup>9)</sup>。さらに不足する部分では、長春市政府と提携し、市内の住宅を賃貸し、内装後に、職員へ提供した<sup>10)</sup>。街区番号1から25までは「第一生活区」とも呼ばれる。1980年代から、「二次創業」「三次創業」によって、工場の拡張とともに、街区28から54までは第二生活区として建設された。1980年<sup>11)</sup>から1988年<sup>12)</sup>まで、街区28から41までの住宅建設が竣工した。さらに、1992年まで



資料：『第一汽車 50 年大事記（1953-2003）』と『第一汽車製造場誌（1950-1986）』  
 地図：1:4000 FAW 工場生活区総図（機械工業設計有限公司製）

図2 FAW における工場と生活区

に、街区 46 まで竣工した<sup>13)</sup>。

### 1 FAW 生活区における商業集積の形成

1949 年から、中国は計画経済期に入った。国民経済回復期において、都市は「消費空間から生産空間へ」<sup>14)</sup> というスローガンの下に、商業に対する管理が厳しくなった<sup>15)</sup>。FAW は第一五ヶ年計画期に「重点工程」として、社会的機能を有する部門があったが、商業を管轄する権力はなかった。商品の流通について、長春市商業局は「統一買付、統一販売」の原則に従って、購入した商品を FAW に販売し、FAW の福利処<sup>16)</sup>（福祉を管理する部門）が個人へ販売するというプロセスであった。FAW における建物は基建処（インフラ整備を実施する部門）によって建設し、建設された建物の利用は房産処（不動産を管理する部門）によって区分された。そのため、商業施設の分布は基建処と房産処<sup>17)</sup>によって決定された。

1955 年の 1 世帯の 1 ヶ月の消費の状態が明らか

になった<sup>18)</sup>。9 人（子供 7 人）世帯で、1 ヶ月中に買った商品は、粗糧<sup>19)</sup>、野菜（主に白菜、ジャガイモ）、生活用品、文具代であり、日曜日と祝日の時には、肉、果物（主にリンゴと梨）である。必要な時は服装などの商品もある。新聞記事と当時の商業システム<sup>20)</sup>から、当時、FAW 生活区において、穀物販売店、副食販売店、百貨店があることが判明した。

1970 年から街区 22 に住んでいた ZH 氏<sup>21)</sup>に対するインタビューから、買物はまず旧土産副食に行き、票（券、計画経済期における物資の種類と量を明示したもの）をもらって、そしてそれぞれの商業施設に行くという方法であったことが分かった。野菜、果物などは近隣の四聯副食で買って、日常生活用品などは当時 FAW 生活区において最大の百貨店である四商店に行くあるいは、四聯副食より規模が大きい新土産副食に行くであった。そして、年末は必ず百貨店に行くと述べた。年越しのための商品は四商店のみ販売していると

指摘した。なお、穀物の購入について、「穀物販売店が多くて便利です」と述べた。1960年代後半から街区25(南)に移住したWM氏<sup>22)</sup>によると、幼い頃はよく四聯副食で買い物をしたが、姉が新土産副食に就職したことを機に、新土産副食を利用することが多くなった。穀物の購入について、「基本的には、現在の1つの(街)区は1つの穀物販売店がある」と述べた。商業施設はFAW生活区の街区3と街区5に集積した。商業集積の形成要因として、住宅団地による施設の配置と交通機関への近接が挙げられる。

## 2 改革開放による商業集積の変容

1980年代から、改革開放と「二次創業」、「三次創業」の影響を受けて、FAW生活区における商業集積は再構築された。職員の利用パターンによって、この時期は「利用パターンの単純化」と、「利用パターンの多様化」とに二分し、考察する。

### 2.1 利用パターンの単純化

1980年代から、中国は市場経済期に入った。1980年、FAWの新型自動車の生産に入り、「二次創業」が正式に始まった。生産拡張による第二生活区<sup>23)</sup>の建設に伴って、商業施設が設置された(表2)。同時に、集体経済、私営経済の発展によって、第一生活区に新たな商業施設も作られた。

1984年、無職の青年のための就職政策を行い、FAW第一生活区に「長青路農産品市場」を設置した(図3)。長青路農産品市場は露天市場であり、最初は道の歩道に露天商が集積した。営業者の増加とともに、歩道から車道へ拡張し、最後には自動車が走行できなくなった。農産品市場という名称が付けられたが、野菜、肉などの副食、石鹸、シャンプーなどの生活用品、服装、文具、家具など、様々な商品が販売された。ZH氏の話から、この市場は国有商業施設と異なって、価格相談が可能であり、利用者が非常に多かった。

WM氏と弟は、1984年から1987年まで、その市場で揚げ物を販売した。WM氏はFAWの職員であり、弟は無職であった。弟が1人で商売できないため、WM氏は時間がある時に弟を手伝っていた。最初は自分で原材料を準備し、FAWの食堂に行って、加工料を支払って、加工を頼んで、

できた揚げ物を市場に運んで販売した。WM氏は原材料の購入と準備を手伝うことが多かった。その後、WM氏と弟は料理の設備を買って、市場の中で揚げ物を作り、即時販売となるほど繁栄した。WM氏は毎日、朝の準備と夜の片づけを手伝った。露天市場は騒音問題、交通問題があるため、第二生活区を建設する際に、室内市場を計画した。1986年7月、大棚農産品市場(図3)が竣工した。長青路農産品市場における販売者は大棚農産品市場へ強制的に移動させた。WM氏と弟は1987年に移動して、室内市場で販売を続けた。WM氏の話によると、室内へ移動することによって、コストが増加したが、当時はFAW生活区において、農産品市場は大棚農産品市場しかなかったため、利用者数は少なかった。農産品市場の影響によって、第二生活区に出店した商業施設は概ね図3のBに集積した。

ZH氏の「主に仕事をして、基本的にショッピングはしなかった」や、WM氏の「休みや暇な時は弟に手伝って、商売した」という語りとは異なって、WY氏<sup>24)</sup>の趣味はショッピングである。WY氏は「若い頃、ファッションが好きで、昼休みの時も商店街に行った」と述べた。1980年代、FAWの商店街は街区3と街区5に位置した。四商店を代表として、汽城商場、地下商場、服装専門店が集積したが、規模と商業施設の数には市内と比べると少なかった。1984年末には、FAW生活区における商業施設は84軒であったのに対して、1985年には、重慶路商店街における商業施設は144軒を確認できた<sup>25)</sup>。そのため、WY氏は「毎週の週末は友達と一緒に市内に行った」と述べた。移動のルートについて、FAW第一生活区からバスで人民広場まで行った。そして、歩行で重慶路まで行き、東に曲がって、貴陽街、長江路<sup>26)</sup>を回って、重慶路の出発点まで戻って、西のルートに沿って、人民広場のバス停に行き、バスでFAW生活区に帰る。これには「基本的に1日かかった」とされる。買物路線に沿って、服装、日常生活用品、食品、レストラン、娯楽施設などがあつたが、「服装を販売する店舗が最も多かった」と述べた。重慶路、長江路における百貨店と専門店ブランド品を販売し、貴陽街では「滾包

表2 FAW生活区の商業発展に関する新聞記事

日 付	新聞名	タイトル	内 容
1984.02.27	汽 車 工 人	広開就業門路, 安置待業青年	第三次産業を發展し, 無職青年に就職させる政策を提出した。
1984.04.09	汽 車 工 人	好消息: 青年書店開業	本屋が開業した。図2のAに位置した。
1984.04.25	汽 車 工 人	集体企業管理处供銷公司転来喜訊: 一個商店和四個門市部同時開業	商店1軒と(副食店の)支店4軒を開業した。図2のAとBに位置した。
1985.01.14	汽車工人報	安置待業青年, 開發第三産業: 集体企業又有大發展	新しい工業施設, 商業施設を建設し, 1984年まで, 商業施設は84軒まで増加した。
1985.05.15	汽車工人報	「真不同」風味在汽研安家	肉料理の老舗「真不同」はFAWに出店した。図2の長青路農産品市場付近に位置した。
1985.12.09	汽車工人報	汽車城商場明日開業	図2の四商店のすぐ隣に位置した。
1986.04.30	汽車工人報	品種齊全花樣繁多——福利处食品展銷見聞	図2のA付近, 食品セールを実施した。
1986.07.11	汽車工人報	農貿市場大棚將于7月15日交付	図2の大棚農産品市場が竣工した。
1987.03.30	汽車工人報	淡季喫菜不用愁: 菜窖購八万斤白菜每斤一角二分	福利处は野菜を購入した。
1987.03.30	汽車工人報	佳麗西裝受到職工歡迎	洋服店は褒められた。位置不明。
1987.04.29	汽車工人報	二生活区第一個儲蓄所暨繁榮商店開業	図2のAに, 銀行及び商店が開業した。
1987.07.25	汽車工人報	錦程大街儲蓄所開業	図2のAに, 銀行が開業した。
1987.08.26	汽車工人報	二区惠忠百貨商店受到居民称贊	第二生活区に位置した百貨店は褒められた。位置不明。
1987.09.28	汽車工人報	汽車城文化体育用品商店開業	第二生活区に文化, 体育用品専門店が開業した。具体的位置は不明。
1988.06.09	汽車工人報	又有八個糧店進駐各場食堂	穀物販売店は食堂まで移動した。
1988.06.30	汽車工人報	車城首家自發集体租賃餐厅飛躍餐厅日前開業	図2のBに, 私营のレストランが開業した。
1988.12.26	汽車工人報	以聯合促發展, 汽車城商場与東北商場喜結良緣	汽車城商場は東北商場の支店として営業していた。
1989.01.31	汽車工人報	五站副食商店積極為車城職工備貨	図2のAに位置した副食店は職員のために商品を準備した。
1992.04.22	汽車工人報	汽車城百貨大樓万種新特產品上櫃台	百貨店の経営商品の種類が増加した。
1992.11.04	汽車工人報	德州捌鷄在場区上市	山東省の名物は図2のBに販売していた。
1992.11.04	汽車工人報	金利大酒家開業	レストランが開業した。図2のAに位置した。

注: 新聞記事のタイトルは中国語で提示した。内容は記事に基づき, 筆者がまとめた。各施設の位置は記事内容によって判断した上で, 地図化を実施した。

服装<sup>27)</sup>を販売したことが多かった。それに対して, FAW生活区に位置した店は「商品のデザインはよくないし, 値段が高くて, 種類も少なかった」とWY氏は指摘した。

第二生活区の建設によって, 商業施設の数が増加した。市場経済期に入って, 集体・私营経済を中心に, 商業集積が形成した一方, 国有の大規模

商業施設を中心に, 多様な商業施設が集積した現象も確認できた。計画経済期より商業集積の規模も数量も發展したが, 市内における商業集積とは比較にならなかった。そのため, 商業集積の再構築期間中には, 市内に位置している商業施設が多用された。そして, 生活区における商業施設を利用する, あるいは都市中心部に位置した商業施設





注：1) 空間的自己相関の程度はローカル・モラン統計量 (LMI) によって測定した。ローカル・モラン統計量は 2018 年商業施設、サービス業施設の POI (Point of Interest) データによって計算した。結果は商業集積の分布と形態を反映できる。

2) 「バス移動」の線路は出発点と終点だけを提示している。

図3 FAW 生活区における商業集積と市内の商業集積

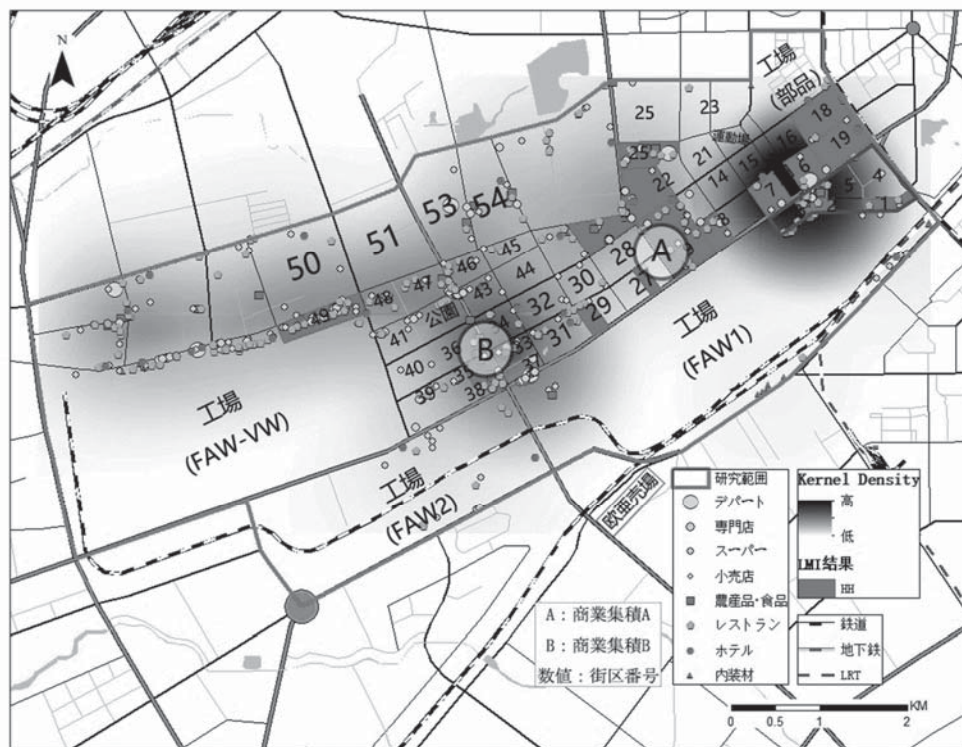
を利用すると 2 つのパターンしかなかったが、計画経済期に、生活区における商業集積だけに依存し、閉鎖的な生活様式から、長春市内とのつながりが強くなり、より開放的な生活様式に変わったといえる。

## 2.2 利用パターンの多様化

2005 年 9 月、FAW と長春市政府が共同で建設した汽車経済貿易開発区が成立した。FAW は一部の社会的機能を有する部門を開発区に移転させ、タンウェイ制度に対する改革が始まった。2018 年 12 月、FAW 福利処が廃止されたことによって、FAW に対する改革が一時的に終了し、「単位辦社会」の歴史が終わった。現在、FAW は長春市自動車経済技術開発区の管轄を受けている。FAW は「国有タンウェイ」から、「国有企業」へ変わった。タンウェイ時代のように、生産拡張と職員の増加による生活区の開発はなくなった。改革

開放以降、経済の高度成長によって、不動産の供給は十分となり、当時の新入職員は FAW 生活区に借家するか、市内に住むことが多いと考えられる。WH 氏<sup>28)</sup>は、長春市内に居住しており、2007 年まで毎日バスで通勤した。2008 年以降は自動車通勤している。2010 年に FAW 付近 (FAW 生活区ではない) の住宅団地で家を買った。LX 氏<sup>29)</sup>は入社後すぐ寮に住み、結婚の後、街区 23 に借家した。

経済の高度成長によって、市内における商業集積は急速に発展した。空間的自己相関分析によって、長春市内では、80 年代に形成された長江路商業集積、重慶路商業集積だけではなく、红旗街辺りに、新たな商業集積が形成されたことがわかる。そして、欧亜売場<sup>30)</sup>という大規模ショッピングモールの建設によって、商業集積が形成した (図 3)。この時期、FAW 生活区の発展も早かつ



注：1) 空間的自己相関分析によって、FAW生活区における商業集積の状況と形態を反映している。  
2) カーネル密度を計算する際に検索半径は空間的自己相関分析によって確定した。

図4 FAW生活区における商業集積の現状

た。商業施設の数、1984年の86軒から、2018年には700軒以上に達した。カーネル密度を考察すると、第一生活区と第二生活区に、それぞれ1カ所の密度高い区域を有する。商業集積の形態について、第一生活区にはブロック状の集積が形成したことに対して、第二生活区には街区ごとに集積が形成した(図4)。

商業集積の発展によって、利用パターンも多様化した。WH氏は、2010年前、よく週末に市内の重慶路と紅旗街に行き、買物したが、子供を出産した後、家の近くの商業集積を利用することが多くなったと述べる。週末も市内ではなく、家から近くの欧亚売場に行くことになった。LX氏は、「買物は家の近くのスーパーの利用で十分だ」、「時々友達と一緒に欧亚売場や紅旗街に遊びに行く」と述べて、商業施設ではなく、商業集積における娯楽施設を利用するパターンを提示した。そして、LX氏は自分がよくインターネットショッ

ピングをすると強調し、商業施設では家電と内装材だけを購入すると述べた。

この時期は、既存の商業集積を強化したものと、不動産開発によって形成されたものが挙げられる。街区3と街区5、A、Bにおける商業集積は、住民の買い物の習慣を利用して、よく使われたところに出店する戦略が用いられた。街区49における商業集積は不動産開発によって、住民へ向けられて形成されたものである。施設の分布を考察すると、街区49辺りに位置した施設は道路に沿って、リボン状の形態を有することがわかる。これからは、FAW生活区における住民だけではなく、FAW以外の市民を対象とする発展が期待される。既存施設の老朽化、商業集積の増加、利用パターンの多様化と大規模ショッピングモールの進出によって、FAW生活区における商業集積は、これから衰退期に入ると考えられる。

#### IV ま と め

本研究は「共和国の長子」と呼ばれる FAW を対象として、商業集積の形成と変容を利用者の視点から考察した。FAW 生活区における商業集積の形成と変容の要因は、資源のコントロールによるタンウェイ制度からの影響、改革開放による経済制度の変更からの影響、不動産開発、アクセシビリティの改善などの都市発展からの影響が挙げられる。

タンウェイの生活区における商業集積は、平均主義と階級に基づく考え方によって形成した。絶対的な平均を追求するため、街区ごとに穀物店を設置した。それに対して、階級思想によって、異なる副食店は異なる権限を有し、商品の種類までコントロールした。穀物店と副食店の分布パターンの相違は、タンウェイ制度によって生じた権力の空間的表象である。生産空間と生活空間を統一されたタンウェイは、閉鎖的な社会空間を形成した。この空間は都市から物理的距離の影響を受け、タンウェイは更に独立の一途をたどった。資源を配分する機能がタンウェイに集中していたため、タンウェイから離れると資源は取得できない。そのため、資源に対するコントロールによって、閉鎖的なタンウェイ空間が維持された。市場経済制度によって、資源に対するコントロールが難しくなった。職員は都市から資源を取得しやすくなり、タンウェイに対する依存性が弱くなった。これにより、タンウェイの閉鎖的な空間が崩壊し、開放的な空間が要求された。しかし、タンウェイは社会的機能を放棄しなかった。そのため、1980年代から、FAW 生活区における商業集積の規模と数は市内の商業集積と大きな差が出た。社会的機能が剥離されたことによって、タンウェイの役割は「(社会の)管理者」から「(市場の)参加者」へ変更した。特に商業集積までに反映したのは、利用パターンの多様化である。タンウェイに対する共同認識の弱体化によって、生活空間はタンウェイを中心とすることではなく、個人や家族を中心とするようになっていく。タンウェイの生活区はタンウェイに依存することではなく、形式的なコミュ

ニティまで変更している。街区 49 に新たな商業集積の形成は、タンウェイからの設置ではなく、市場と資本の選択の結果である。

計画経済期から形成したタンウェイ制度は中国の都市に対して深い影響を有する。本研究は大規模な企業タンウェイを考察し、タンウェイにおける商業集積の形成と変容を検討した。商業集積の「商業機能」に注目したため、「娯楽機能」あるいは「レジャー機能」に関してまだ検討していない。そして、中小企業タンウェイと事業タンウェイはまだ言及していない。これから、改革を実施した後、タンウェイにおける生活区の再開発に関する考察が期待される。

#### 謝辞

資料調査でお世話になった王艶紅様、王広偉様を代表とする FAW 档案館の職員たち、ご多忙のところ、わざわざ档案館までいらして、インタビューに協力してくれた皆様に、心より感謝いたします。また、人間・環境学研究科地域空間論の石田曜研修員から多大な助言を賜りました。感謝を申し上げます。

#### 注

- 1) 「単位社会」とは、タンウェイが生産だけではなく、社会として運営するために、様々な社会的機能を有する部門が設置されることである。例として、福祉部門、不動産部門、治安部門などが挙げられる。
- 2) 事業タンウェイ (Public Institution) とは、政府から国有資産を利用して設立し、教育、研究、文化、衛生などの社会サービスをする部門ということである。
- 3) 企業タンウェイ (Enterprise Unit) は、生産性を有するタンウェイである。
- 4) 経済省商業統計調査 (平成 9 年) 別表「商業集積地区細分」によって、商業集積とは、「都市計画法第 8 条に定める「用途地域」のうち、近隣商業地域及び商業地域であって、商店街を形成している地域をいう。概ね一つの商店街を一つの商業集積地区とする」と定義されている。
- 5) 『第一汽車製造場場誌 (1950-1986)』(pp. 8-10)によると、「一次創業」は 1950 年から 1979 年までの主要任務は自動車製造工場の建設と自動車生産の実現である。「二次創業」は 1980 年から 1986 年までの主要任務は新型自動車 (主にはトラック) の開発と技術更新である。『第一汽車 50 年大事記 (1953-2003)』(pp. 154-305) によ

- ると、「三次創業」は1987年から2000年までの主要任務は乗用車と軽型自動車の生産であり、「四次創業」は2001年から現在までで、主要な任務は全面的に自動化と自主化の実現である。
- 6) 2019年2月24日から2月26日に、FAW 檔案館閲覧室において実施した。取材対象は60代男性 ZH 氏、50代男性 WM 氏、40代女性 WY 氏、40代女性 WH 氏、20代女性 LX 氏である（本人の希望に応じて、全員匿名とした）。調査内容は基本情報（年齢、学歴、職歴、居住歴など）と生活情報（商業施設を利用する頻度、サービス業施設を利用する頻度、店舗の位置、店舗の様子など）に分けられる。1対1の形式で、工場生活区総図を見ながら、1人当たり50分前後のインタビューを実施した。
  - 7) 1954年から、FAW は内部新聞を発行した。発行は基本的に週3回（水曜日、金曜日、日曜日）である。その中で、休刊、中止、増刊などをする場合もある。内部発行の新聞は1954年から1992年までである。1993年から『第一汽車集團報』という名称を変えて、全国向けになった。内容は製品宣伝、自動車工業の紹介とFAW グループの紹介になったため、研究対象外になる。なお、資料の紛失、損害によって、部分的な利用となった。具体的な年分と新聞名は：『簡報』（1954.7-1955.6）、『汽車工人』（1955.7-1959.6、1960.5-1960.9、1961.1-1961.2、1964.3-1964.12、1965.1-1966.9、1968.6-1968.12、1978.5-1984.12）、『戰報』（1971.7-1971.12）、『一汽車報』（1972.7-1978.4）、『汽車工人報』（1985.1-1992.12）である。
  - 8) 「300」と「301」は空間的区分と時間的区分という2つの方法がある。空間的区分は本文で説明した通りである。時間的区分は「三反」「五反」運動の中で（一説は1955年3月7日『人民日報』で掲載した『重点工程的「特殊化」』によって）、FAW は寮を建設する際に、「大屋根」というデザインを用いた現象に対して批判した。批判された前に建設した大屋根の住宅団地が「300」と呼ばれ、批判された後に建設した寮が「301」と呼ばれる。
  - 9) 街区14、21、22、23、25は、FAW の職員に「四聯地区」と呼ばれる。
  - 10) 『房産処工程隊提前完成一批宿舍修建任務』（1954年11月16日、『簡報』）
  - 11) 『基建処宿舍建設工地幾件事』（『汽車工人』、1980年5月23日）
  - 12) 『場四十四街区一次性配套使用』（『汽車工人報』、1988年12月20日）
  - 13) 『開始第二個住宅建設高潮：場四十七街区挙行開工典礼』（『汽車工人報』、1992年7月10日）
  - 14) 『社論：把消費城市變成生產城市』（『人民日報』、1949年3月14日）
  - 15) 『長春市志・商業志』。1995。長春、吉林文史出版社。pp.45-99。
  - 16) タンウェイの機能調整と改革によって、福利処は2018年末に取り消された。調査を実施した時点（2019年2月15日-2月28日）に、福利処の檔案は整理中で、閲覧できなかった。福利処の機能については食堂管理（『簡報』、1954年11月26日、『衛生福利処開始檢查食堂工作』）、幼稚園管理（『簡報』、1955年3月22日、『衛生福利処挙行处理托兒所失職人員大会』）、銭湯・散髪屋管理（『汽車工人』、1956年1月19日、『行政福利処応尽快修好浴池』）、副食の買付・販売（『汽車工人』、1959年1月30日、『福利処大搞副食品採購工作』）が挙げられる。
  - 17) タンウェイの機能調整と改革によって、現在、基建処と房産処はなくなった。檔案館で資料を調べた際に、なくなった基建処と房産処の資料は紛失、廃棄によって、商業施設に関するものが残らないことが明らかになった。
  - 18) 『職工家属韓素華真会過日子』（『汽車工人』、1955年11月12日）
  - 19) 米と小麦を除く穀物、一般的にはトウモロコシ、高粱などを指す。
  - 20) 『長春市志・商業志』。1995。長春、吉林文史出版社。pp.32-44。
  - 21) ZH 氏、69歳、男性、1970年からFAW に入社し、市内から街区22に移住した。1980年代半ばぐらい、仕事内容の変更と共に、街区22から街区19に移住した。
  - 22) WM 氏、59歳、男性、1960年代後半から親の仕事関係によって、兄弟三人は親と共に街区25に移住した。教育はFAW における教育施設で受けた。中等専門学校から卒業した1970年代、FAW で就職した後、街区6に移住した。5年間ぐらい後、街区4に移住し、1993年から街区34に移住した。
  - 23) 改革開放によって、穀物販売に関する政策が変化した。そのため、第二生活区では、街区ごとに穀物販売店は建設しなかったが、90年代まで、従来の「糧証」を使う販売方法は変化しなかった。そのため、第二生活区の住民は第一生活区に行き、穀物を購入した。
  - 24) WY 氏、49歳、女性、FAW で生まれ、育った。両親と祖父、祖母もFAW の職員である。1980年代からFAW で働いている。現在まで、基本的に街区22に住んでいる。
  - 25) 『長春年鑑1988』、pp.374-375。
  - 26) 『長春年鑑』と『長春市志・商業志』（pp.77-86）によると、貴陽街と長江路は長春市重要な商店街である。1980年、貴陽街では500以上の露天商が集積し、長江路では71の店舗が集積した。
  - 27) 滾包服装とは、1980年代、ごみとして輸入し、再販売できる服装である。販売者は東南沿岸部に重量によって購入した服装ごみは長春市まで運び、壊れなかったものを選出し、洗濯し、アイロンをかけて、新品として1点ずつ販売した。価格差によって利潤を得た。
  - 28) WH 氏、40歳、女性、吉林省出身、元軍人、2000年退役し、FAW に配分された。
  - 29) LX 氏、29歳、女性、河南省出身、2014年に入社した。

- 30) 欧亜売場は2000年末から営業し、世界で最も広いショッピングモールである。建築面積60万㎡、駐車場30万㎡を有する。(http://www.ccoymc.com/about.php?cid=2, 2019年3月23日筆者確認)

#### 参考文献

- 根田 克彦. 1999. 都市小売業の空間分析. 東京: 大明堂.
- 千葉 明彦. 2012. 都市空間と商業集積の形成と変容. 東京: 原書房.
- 柴 彦威. 1991. 中国都市の内部地域構造——蘭州を例として. 人文地理 43 (6): 1-17.
- 柴 彦威. 1998. 中国都市における内部地域構造の特徴と変容. 森川洋編著『都市と地域構造』. 1-17. 東京: 大明堂.
- 柴 彦威. 2008. 単位制度の変化と影響. 荒井良雄・岡本耕平・田原裕子・柴彦威編『中国都市の生活空間——社会構造・ジェンダー・高齢者』. 33-51. 京都: ナカニシヤ出版.
- 柴 彦威・陳 零極・張 純. 2007. 単位制度変遷: 透視中国城市転型的重要視角. 世界地理研究 16 (4): 61-69.
- 柴 彦威・肖 作鵬・劉 天宝・塔 娜 等. 2016. 『中国城市的単位透視』. 南京: 東南大学出版社.
- 李 漢林. 2004. 『中国単位社会: 議論, 思考与研究』. 上海: 上海人民出版社.
- 李 路路・李 漢林. 2000. 『中国的単位組織——資源, 権力与交換』. 杭州: 浙江人民出版社.
- 劉 健軍. 2000. 『単位中国——社会調控体系重構中的個人, 組織与国家』. 天津: 天津人民出版社.
- 劉 天野. 2017. 長春市における商業空間の形成と変容. 人文地理学会大会研究発表要旨: 108
- 劉 天野. 2018. 旧工業地区における商業集積の形成と変容——長春市寛城区鉄北地区を例として——. 地域と環境 15: 70-82.
- 田 毅鵬・呂 方. 2014. 『「単位共同体」の変遷与城市社区重建』. 北京: 中央編訳出版社.
- 楊 曉民・周 翼虎. 1999. 『中国単位制度』. 北京: 中国経済出版社.
- 中国第一汽車集团公司編. 2003. 『第一汽車50年大事記(1953-2003)』. 長春: 第一汽車集团公司.
- 第一汽車製造場史志編纂室. 1991. 『第一汽車製造場誌(1950-1986)』. 長春: 吉林科学技術出版社.

## Formation and Transformation of Commercial Accumulation in Living Area of Danwei From the Perspective of Consumer behavior —— A case study of China FAW ——

Tianye LIU

Graduate School of Human and Environmental Studies,  
Kyoto University, Kyoto 606-8501 Japan

**Summary** This paper takes FAW living area as the research object, do the research about the formation and development of commercial accumulation from the perspective of consumer behavior. The formation and transformation of commercial accumulation in FAW's living area is influenced by the control of Danwei System, reform of the economic system from the reform and opening-up policy, the urban development like real estate development, improvement of traffic facilities and etc. Further, the commercial accumulation in FAW's living area is built under the egalitarianism of Danwei System, and it is the space performance of the power. In the 1990s' reform, Danwei become an open space from a closed space. And Danwei is changed from the one as "administrator" to "participant". So, the new commercial accumulation is out of the control from Danwei, and influenced by the markets and capital.