

## 上海駐在員日記(その5)

茨城県上海事務所  
海野仁男

### はじめに

2016年4月から茨城県上海事務所の駐在員として勤務して2年半が経過し、任期も残り半年となりました。これまでと同様、上海で実際に見聞きしたことや体験したことを中心にご報告したいと思います。

### 1. 中国の高速鉄道について

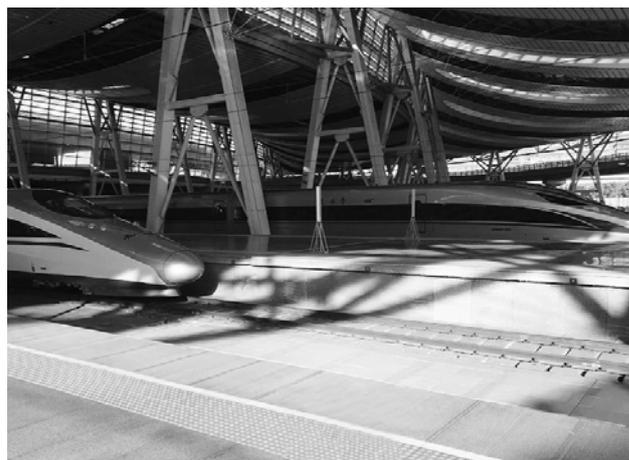
日本の25倍の国土がある中国では、国内移動も当たり前のように飛行機が利用されます。しかし、最近では、日本の新幹線にあたる「高速鉄道」(以下、高鉄)の人気の高まっています。私自身もお薦めする高鉄について少しご説明します。

中国鉄道の総距離は12.7万kmですが、このうち高鉄が2.5万kmを占め、高速鉄道の路線距離において高鉄が世界一になりました。以前は安全性の観点から時速300kmの速度制限が設けられていましたが、2017年9月から北京～上海間において最高時速350kmでの走行が許可されたため、現在は最短4時間18分で2都市間を結んでいます。なお、時速300km走行での所要時間は4時間48分だったため、30分の短縮となりました。

これに対し、日本では東京～鹿児島中央間の1,325.9kmがほぼ同距離となりますが、東海道・山陽新幹線「のぞみ」と山陽・九州新幹線「さくら」を乗り継ぐため、6時間41分かかります。とても飛行機にはかないません。

世界各国の最高速度を比較すると、フランスが時速320km、ドイツやスペイン、台湾が時速300km、日本が時速320km(東北新幹線)であり、

現在、中国が世界最速になっています。また、現在世界最速の陸上交通も中国で、最高時速431kmの「上海リニアモーターカー」は、上海浦東空港から龍陽路駅までの約30kmの区間を8分弱で結んでいます。



■ 高鉄 (筆者撮影)

高鉄車両「CRH2」は、日本の川崎重工業から技術供与を受けて開発されました。「G102」のようにアルファベットの「G」から始まる高鉄は、専用の駅で発着します。駅構内は空港のように広く、レストランやファストフード店、コンビニなどがあり、フリーWi-Fiも利用できます。また、足元には電源プラグがあるため、携帯電話などを充電することもできます。さらに足元もシート幅もゆったりとつくられており、飛行機のエコノミークラスよりも快適に過ごすことができます。この「快適さ」が、お薦めする理由の1つにもなっています。

主要都市間を結ぶ便数は、飛行機も高鉄もさほ

ど変わりありません。例えば、上海～北京間の飛行機の便数は1日平均40便程度ですが、高鉄も44本あります。表1は、上海～北京間の飛行機を利用した場合と、高鉄を利用した場合の移動時間を比較したものです。

	飛行機	高鉄
出発場所	上海虹橋空港	上海虹橋鉄道駅
手続時間	チェックインなど 1時間30分	安全検査、発券など 30分
移動時間	2時間20分	4時間30分
到着場所	北京首都空港	北京南駅
市内への移動	1時間	20分
合計所要時間	4時間50分	5時間20分

表1. 上海から北京に向かう場合の所要時間の比較

北京市内のどの場所へ向かうか、上海市に2つある空港のどちらを使うかなどの条件によって所要時間も変わりますが、計算上では飛行機の方が早く到着します。しかし、実際は、飛行機は遅れることも多く、高鉄の方が早く到着することがしばしばあります。高鉄は天候によるダイヤの乱れなどもほとんど無いため、中国を訪れた際には一度試してみたいかがでしょうか。

## 2. 国境の町

中国から北朝鮮を見ることができると聞き、週末を利用して丹東市を訪れました。丹東市は、大連と同じ中国東北地方の遼寧省りょうねいしょうにあり、鴨緑江おうりょくこうを挟んで北朝鮮と国境を接しています。

現在は20万人を超える朝鮮族が住み、街のいたる所にハングル表記の看板や朝鮮料理店があふれているため、観光の街という印象を受けました。

日本から丹東市へ向かう場合は直行便がないため、一度大連または瀋陽しんやうに行き、高鉄で移動することになります。しかし、大連からは約2時間、瀋陽からは約1時間半と比較的短時間で到着するため、日帰りも可能です。なお、丹東駅は北朝鮮・平壤行きの中国側の国境駅でもあるため、国際列車が毎日運行しています。

高鉄のチケットは事前にネット予約ができ、支払もスマホアプリで事前決済できます。チケットは、駅構内の受取窓口で引き換えますが、外国人は、有人の窓口でパスポートを提示する必要があります。

ります。発券されるチケットには予約時に登録した名前と身分証番号が印字されており、乗車の際にもチェックされるため、改札は非常に混み合います。しかし、中国人は身分証を読み取る機械があるため、自動発券機でチケットを受け取ることができます。

丹東市と北朝鮮の新義州市の間に流れる鴨緑江には、「鴨緑江断橋」(旧名：鴨緑江橋梁)と「中朝友誼橋」(旧名：鴨緑江第二橋梁、正式名：鴨緑江大橋)という2つの橋が架かっています。全長946mで、下流の鴨緑江橋が1911年に鉄道と歩行者用として(後に、車と歩行者用に転用)、上流の中朝友誼橋が1943年に鉄道専用として、当時の日本によって建設されました。しかし、朝鮮戦争時に、アメリカ軍の攻撃により、橋は2つとも北朝鮮側の半分が破壊されてしまいました。

上流の橋は後に修復され、名称も「鴨緑江大橋」と改められました。現在は鉄道と自動車の併用橋として利用されています。2018年3月、金正恩委員長の北京訪問時、列車はこの橋を通過しました。道路については、国連による経済制裁の影響があるのか、滞在中に往来する車を見ることはできませんでした。

下流側の橋は破壊されたままの状態、中国側の半分だけが残されているため、「断橋」と呼ばれており、歴史的遺産として保存されています。



■ 断橋から見た北朝鮮(筆者撮影)

入場料を払い、橋の端まで歩いてみると、約400m先に北朝鮮が見えます。人影は少なく、ま

ばらですが、人や車が動いているのが肉眼で確認でき、動いていない観覧車やスライダープールのような施設もあります。また、日本統治時代に日本の王子製紙(現 王子HD)が作った大きな煙突の工場も見えました。取り壊されずにそのまま残っており、現在も稼動しているようです。

なお、中国人は国境を越えて北朝鮮に入国する事ができるため、北朝鮮日帰りツアーも人気があります。

丹東市の北約20kmに「虎山長城」があります。建造は明の成化五年(1469年)に始まったとされ、いわゆる「万里の長城」の東端であるといわれています。そのすぐ下には小さな川が流れており、川幅が10mもなく、目と鼻の先に北朝鮮が見える「一步跨」と呼ばれる場所があります。水量の少ない時期は、本当に跨げそうなほど川幅が狭くなることから「一步跨」と呼ばれるようになりました。

ここから見える景色は一面の畑ですが、少し離れたところに監視塔があり、こちらの様子を伺っているように見えました。しかし、フェンスが張られ、カメラが設置されているだけで、韓国との軍事境界線のような互いの軍隊が相手を監視しているという緊張感は感じられませんでした。



■ 一步跨

川を挟んだ北朝鮮側には高層の建物が無く、舗装されていない道路もまだまだある一方、中国側では高層の建物が立ち並び、夜ともなると華やかなネオンが灯るといって全く違う景色が見られ、二

国間の格差を感じました。

国境線に立っているという感覚、初めて目にする北朝鮮に、動いている人を見つけ緊張するとともに、中国にいながら北朝鮮を垣間見ることができた有意義な旅となりました。

### 3. シェア自転車の現在

「筑波経済月報No.44 2017.3月号」でも紹介しましたが、2016年4月の「Mobike」を皮切りに、シェアサイクルサービスがスタートしてから2年が経過しています。革新的なサービスとして注目を集め、シェアサイクル業界に数十社が新規参入する大激戦が繰り広げられているため、最近の動向についてお伝えしたいと思います。

2年足らずの内に、黄色やオレンジ色のイメージカラーに染まった大量の自転車は、中国の街の風景にすっかり溶け込み、人々の日常の足として利用されています。中国のシェアサイクルには専用駐輪場が無く、原則として、降りたい場所で乗り捨てる「放置型」です。サービス開始当初は、どこにでも乗り捨てることができました。その後、ルール改正が行われ、歩道に引かれた白線内(駐輪スペース)に止めることになりました。ただし、この駐輪スペースは、上海市内では交差点毎にあるため、実態としては、ほぼどこでも乗り降り自由であり、駐輪場まで行かなくても、あちこちに「放置」されている自転車に乗り、目的地に着いたら「乗り捨てる」ことができます。

2017年末には200以上の都市で2,300万台の自転車が投入されたといえます。当時は明らかに供給過剰で、地下鉄駅前の歩道などでは、止めてあるシェア自転車が溢れかえり、歩道を通行することができない状態でした。過去に、日本でも通勤・通学者の利用する自転車が駅前の歩道に溢れかえるという同じような光景を目にしたことがあります。しかし、その後、日本では駅前に駐輪場などが整備され、現在はほとんど見かけることはありません。

どこでも乗り降り自由という仕組みは、日本より道幅も広い中国では「大丈夫なのだろう」と半

信半疑でしたが、正直なところ「無理だろう」とも感じていました。時間が経ち、やはり懸念していた事態になっています。いくら道路が広くても、自転車を止めるスペースには限界があります。

シェアサイクル各社は、稼働率向上のためトラックを利用して自転車の再配置をしています。朝は地下鉄駅から会社まで1~2km程度の距離に利用されることが多いため、夜間に駅前へ自転車を移動させています。しかし、毎朝駅前に、明らかに需要以上の自転車がぎゅうぎゅう詰めに置いてあり、利用したくても両脇の自転車が邪魔で取り出せないという時期がありました。



■ 雑然としていた「Mobike」(2017年8月)

このようなことから、各地の行政当局は、交通や通行の障害になるように駐輪されていた自転車を回収する措置を取りました。集められた大量の自転車は、積み上げられたり野晒しにされたりして、誰にも利用されないまま放置されています。こうした自転車の「墓場」は中国各地に出現し、上海市内にも数多く存在しています。廃棄自転車の総数は既に100万台を超えているといわれていますが、この自転車をどのようにするのか、明確な方針はまだ決まっていません。

駐輪エリアや自転車の数に制限をつけるなど、よく考えれば、最初からわかるはずだと思うこともありますが、行政も民間も「まずはやってみて、不具合・不都合があれば修正する」というのが中国流の対応で、この「まず、やってみよう」という発想こそが、意思決定の早さに繋がっていると

思います。このあたりは、日本と中国の国民性の違いが強く感じられる点だと思います。

シェアサイクル業界では、過当競争による倒産が相次ぎ、上海市内では去年の12社から現在は4社にまで激減しています。倒産の一因として、自転車の相次ぐ盗難や破損による稼働率の低下があるといわれています。現在は、保証金免除のサービス合戦が盛んになっており、「Mobike」、「ofo」の二強のシェア争いも終盤に差し掛かりつつあるようです。



■ 空き地に集められたシェアサイクル

#### 4. 人工透析治療の現状と今後の見通しについて

日本には、慢性腎臓病(以下、CKD)患者が約1,300万人いるといわれています。これは人口のおよそ10.3%<sup>1</sup>にあたります。2016年末現在、約33万人が人工透析治療を受けています。

一方中国では、2016年現在、約44万人が人工透析治療を受けています。人口14億人に対して少ないのではないかと、という疑問がわきます。中国のCKD発病率は10.8%以上、潜在的CKD患者は約1億2千万人といわれていますが、実際に自覚症状があり、治療を受けている患者はその20%足らずの2,400万人です。また、中国の末期腎不全(ESRD)患者は約200万人で、毎年10%程増加していますが、人工透析治療を受ける患者は20%程度です。

こうした背景には、都市部で人工透析治療が広まっているのに対し、内陸部では医師や設備が不足し、患者の多くが適切な治療を受けられない間

1. 日本の人口1億2,649万人(平成30年3月1日現在)で計算

題があります。また、日本の人工透析治療が、保険適用などにより、自己負担が10万円程に抑えられているのに対し、中国での人工透析治療には、年間平均6万3千元（約100万円）程の治療費がかかります。治療を受けない患者が多いのは、環境面の問題か金銭面の問題なのか、要因は特定できませんが、人工透析治療の必要がある患者数は、150万人以上であると考えられており、今後も年10～15%の増加が続くとみられています。

世界保健機関（WHO）が公表した2016年の統計によると、日本人の平均寿命は84.2歳（男性：81.1歳、女性：87.1歳）、中国人の平均寿命は76.4歳（男性：75.0歳、女性：77.9歳）になっています。日本人は中国人より、全体で約8年、女性に限っては10年近く長寿であることが分かります。

また、中国では、寿命に大きな影響を与えると考えられている喫煙率について、男性が48.4%、女性が1.9%と、男性については15年位前の日本と同程度の高い数値を示しています。しかし、経済成長を背景に国民所得や生活水準が急速に向上し、健康意識も改善されつつあるため、今後、喫煙率も徐々に下がることが予想されます。また、人工透析治療を受ける患者も増加し、中国人の平均寿命も延びるのではないかと考えています。

## 5. 第一回 中国国際輸入博覧会について

「第一回 中国国際輸入博覧会（CIIE2018）」（主催：中国商務部、上海市人民政府）が2018年11月5日から10日に開催されます。中国国際輸入博覧会は、2017年5月に行われた「一帯一路」国際協力サミットフォーラムで、習近平中国国家主席が開催を発表した輸入に特化した総合見本市です。貿易自由化・経済グローバル化を推進し、世界へ向けた積極的な市場開放を主導する一大イベントであり、世界各国の経済交流・協力の強化、世界の貿易と経済成長を促進し、開放型の世界経済発展を促進する見本市と位置づけられています。中国政府は今後5年間で10兆ドル以上の商品とサービスを輸入し、世界中の企業に中国市

場へ進出する機会を提供するとしています。100以上の国・地域から企業の出展を見込んでおり、ビジネスマッチングや業界セミナー、製品発表会などのサポートイベントも予定されています。中国内外からは15万社のバイヤーが参加する予定で、上海虹橋国際空港の東側に建設された世界最大のコンベンションセンター「国家会展中心（上海）」が会場となります。展示会場の建築面積は147万㎡もあり、東京ドーム31個分と広大な会場です。

CIIE2018では、「ハイエンド・インテリジェント機器」、「消費者向け電子製品（CE）」、「自動車」、「服飾・日用消費品」、「食品・農産品」、「医療機器・医薬保健」、「サービス貿易（観光サービス、エマージングテクノロジー、文化・教育など）」の7分野をテーマとする展示ホールで構成されます。また、日本からも多くの中堅・中小企業の出品が見込まれる「ハイエンド・インテリジェント機器」「服飾・日用消費品」「食品・農産品」「医療機器・医薬保健」「サービス貿易」の5分野の展示ホール内には、日本貿易振興機構（ジェトロ）がとりまとめ機関として「ジャパン・パビリオン」を設置します。ジャパン・パビリオンではジェトロが出品手続きのサポートをすると共に、統一のブースデザインのもと、日本ブランドを強調した売り込みを行います。

期間中、習近平国家主席も視察、あるいは開会式に参加するといわれており、上海市政府も力を入れて準備をしている様子が窺えます。既に第1回の出展申込みは終了しましたが、第2回の予約が始まっているとの話もあります。興味のある方は、視察を検討されてはいかがでしょうか。

なお、この博覧会の開催と前後して、会場近くの虹橋商務区において、展示会の開催期間だけでなく、年間を通して各国からの輸入商品を展示し、定期的にバイヤーが買い付けに来る展示商談スペースを設置しようという動きも出ています。

## 6. 最近のスマホアプリについて

これまでジョギングにはスマホと交通カードを

携帯していました。スマホがあれば、ジョギング途中にコンビニで水分補給ができ、交通カードがあれば、疲れたら地下鉄やバスを利用して家に帰ることができるからです。しかし最近、QRコードをスキャンすることで支払いが完了する地下鉄、バス、それぞれのアプリが運用開始となりました。さらに上海市の交通カードもアップルの「Apple Pay」に登録可能となり、スマホさえあれば交通カードも不要になりました。ジョギングだけでなく日常生活全般において、スマホさえあれば、財布は不要な環境になりつつあります。



■ 上海交通のスマホアプリ

ある日の生活を再現してみましょう。

- ①朝、スマホのアラームで起床。会社への出勤途中、朝ごはんをコンビニで調達し、スマホで決済。地下鉄に乗車、運賃もスマホで決済。少し遅れそうになり、駅から会社まではシェア自転車を使用。支払いはスマホで決済。
- ②お昼のランチをスマホで決済。会社で次の出張で利用する高铁とホテルを予約。支払いはスマホでPC画面に表示されたQRコードをスキャンして完了。
- ③夜、飲み会会場までのルートをスマホで検索。移動手段は、配車アプリでタクシーを呼び出し、スマホで決済。割り勘の清算は友人にスマホで送金。
- ④帰宅後、届いていた公共料金の請求書に印刷されたQRコードをスキャンし、スマホで決済。

事前に銀行口座と紐づけすることで、支払いの都度銀行口座からダイレクトに引落されるため、非常に便利です。スマホにチャージする必要がな

く、手数料もかかりません。

このように、中国では、1日を通して、支払いに関するほぼ全てがスマホで出来る「キャッシュレス社会」になっており、現金を触らない日がほとんどです。日本の現金決済が煩わしく感じることもさえあります。これは、中国人観光客が日本などの海外で感じる感覚と同じものだと思います。逆に、スマホがなければ何もできないという危うさがありますが……。

当然ながら、現在の中国において、スマホが出かけるときの持ち物ランキング第1位に選ばれています。では、第2位は何か分かるでしょうか。答えはモバイルバッテリーです。便利なスマホもバッテリーが切れればただの箱、納得の回答だと思います。

## おわりに

中国では変化のスピードが非常に速く、半年後には全く別の方向に変わってしまうことが沢山あります。シェアサイクルは、私が赴任して直ぐに始まったサービスです。以前からもシェアサイクルのシステムはありましたが、中国人しか利用できず、駐輪・返却場所が決まっていたため、利用者も少なかったようです。しかし、ルールが変わり、「Mobike」が参入して流行し始めると、もの凄い勢いで後続がどんどん参入し、街中は自転車で溢れかえりました。

また、スマホによるキャッシュレス社会は、確実に進んでいます。先にも述べましたが、地下鉄やバスもスマホアプリで乗車可能になりました。日本にもキャッシュレスの支払はありますが、店によって使えるカードが違ったり、基準がバラバラだったり、現金を持たずに歩くには、まだまだ不安が残ります。しかし、現在の上海では、スマホさえあれば、本当に現金を持ち歩く必要が無く日常生活を送ることが可能です。

僅か1~2年で目まぐるしい変化がありました。これまで上海を訪れたことがない人も、暫く訪れていない人も、実際に上海を訪れて、見て、感じてみてください。必ず新しい発見があると思います。