

報告 1 北京にアジア最大のアップル旗艦店がオープン

10月20日(土)に北京市東城区の繁華街、王府井に北京市内3店目となる米アップル社の販売店「アップルストア」が開店しました。同店は王府井大街と金魚胡同が交差するショッピングセンター新東安広場の中にあり、アジアでは最大規模の旗艦店とのこと。オープン初日、開店時間の9時30分に合わせ多くの市民が店に詰めかけ、店の前は長蛇の列となっていました。店舗は4フロアからなり、フロア中央にガラスの螺旋階段がつきぬけ、店内は同社の特徴でもあるミニマムでシンプル、機能的かつリラックスできる設計になっていました。

アップル社といえば 아이폰 が有名ですが、中国でも日本同様従来型の携帯電話に代わりスマートフォンの普及が急速に進んでいます。現在中国には



中央のガラスの螺旋階段

約10億人の携帯電話ユーザーがいると言われ、そんな中、従来型携帯からスマートフォンへの買い替え

・新規購入が進んでおり、2012年には中国はアメリカを抜いて世界最大のスマートフォン市場になるとの見通しです。この巨大な市場を制覇すべく、アップルやサムソンといった海外メーカーだけでなく、中国国内の新興メーカーも参入し、激しいシェア争いを繰り広げている状態です。中国国内メーカーのものでは1000元(約1万2400円)台で購



アップルストア外観

入できる低価格スマートフォンもあります。中国は国土も人口も巨大なため、市場が日本に比べ均質的ではなく、消費者の趣味・嗜好、価格意識など様々であるうえに、その様々な消費者に対応した市場一つ一つのボリュームが大きいです。実際、地下鉄などに乗ると日本以上にスマートフォンは普及しており、様々な機種を目撃します。また、北京市中心部では無料のwifiスポットが日本より充実しており、スマートフォンやタブレット端末でいつでも気軽にインターネットにアクセスすることができ、大変便利です。(笠原)



ipad コーナーが人気

「暢通北京、綠色出行（渋滞のない北京、エコで外出）」。

交通渋滞、大気汚染などは大都市北京が抱える大きな課題の一つです。これらを解決するために、北京市では冒頭の標語を掲げ、多方面の施策を展開しています。「綠色出行」とは地下鉄などの軌道交通やバス、自転車による外出を指し、特に自転車+公共交通機関による外出を呼び掛け、その利用を促しています。

（写真は、地下鉄 朝陽門駅出入口近くのレンタサイクル駐輪場）



〈道路が駐車場に〉

「北京晨報」2010年8月27日、「2015年 道路が駐車場に変わる?」という見出しの特別記事が目を引きました。専門家によると、2015年北京の自動車（自動車・バイク等）総数が700万台を超え、仮に何も対策を打たないとラッシュ時に渋滞指数が9.5に達するというものです。この指数ですが、0は渋滞のないスムーズな流れ、10は駐車場の状態を指します。



先日この専門家の指摘する大渋滞が発生しました。9月25日、中秋節と国慶節が連続する8連休の直前の一週間、最も混在する1週間と以前から言われていましたが、折悪く当日は昼頃から雨が降り出し、特に夕方5時から8時にかけて車は進まず、市街地の中心部では渋滞指数が9.8に。その時の時速は13kmで、ほとんど駐車場状態だったとか。

〈増える自動車と環境への影響〉



国の発展とともに都市部を中心に車は増え続け、今や中国は自動車の製造大国と消費大国になりました。北京では2007年新車登録台数は25万台、08年37万台、09年51万5千台、そして2010年はなんと81万台。この増加は急激なもので、例えば新潟市の自動車登録台数は56万7千台（10年）ですので、2010年の場合新潟市の総数の1.4倍もの新車登録が一年間に行われたこととなります。このような車の増加に有効な対策

が取れない状況が続いていました。

一方、環境への影響も深刻なものとなりました。大気中に浮遊する粒子状物質の中で、特に小さな粒径 $2.5\mu\text{m}$ 以下のものを微小粒子状物質(PM2.5)と呼ばれるそうですが、北京のPM2.5の22.2%は自動車などの排気ガスによる汚染と言われています。大気汚染が長引くと病院では咽喉炎、気管支炎など呼吸器系の患者が増えたりします。

自動車の増加や排気ガスは人々の健康や生産活動、市民生活に影響が大きく、市のこれらに対する対策の実施は待ったなしの状況でした。

〈総合的な環境保護政策—綠色北京行動計画〉

まず車両の急激な増加に対し、市は厳しい規制措置を取ることになります。2011年1月から新規自動車購入に対し制限を加え、月2万台としました。購入希望者は申請し、抽選

を経て新車登録する方法になったのです。この方法であれば年間の増加を24万台に抑えられます。市の強力な政策の実施の前に、2010年12月駆け込みで新車登録をする市民で窓口は混雑し、23日は一日で9,000台増えたそうです。

自動車の増加を緩和させるかたわら、市は新たな環境保護政策を策定、実施に移します。エネルギー構成の調整、新エネルギー自動車の普及、公共交通の発展、森林被覆率の向上、建築物に対する省エネ改造の実施などいくつかの面から具体的に政策を実施し、環境保護を推進するものです。例えばPM2.5発生原因の二つ目は煤煙による汚染で16.7%を占めますが、石炭使用による発電を減らしたり、植林造林を進めていく予定です。また地下鉄の建設にも力を入れています。ここ数年、毎年年末に新規区間などが開通し、今年の年末には70km増え総延長450kmに達する見込みです(東京は304.1km)。

地上交通から地下交通の利用を促し、道路の渋滞を少しでも緩和させようという考えです。併せて大気汚染を減らそうとしています。

〈定着するか レンタサイクル〉

かつて出退勤時に道路を埋め尽くした自転車の流れは、今や自動車に取って代われ、2010年上半期の公共交通による市民の外出は39.3%、車による外出は34.2%、その次が自転車で17.9%。自転車は2005年の30.3%と比較し12.4%下がりました。

市は渋滞緩和策の一環で、地下鉄などの軌道交通やバス、自転車による外出をいう「緑色出行」の比率を2015年に65%にする目標を立てました。2年前のことです。市内にモデル地区を設け、業者に委託し、レンタサイクル事業を試行。そこから様々な経験を得たようです。

最近レンタサイクルの駐輪場をあちらこちらで見かけるようになりました。今年6月から北京市公共自転車サービスシステムが正式に試行運営されました。建国門や天壇等63か所に2,000台が配置されたそうです。現在バスや地下鉄を利用する際に使う「一卡通」と呼ばれるカードにこの公共自転車サービス利用機能を付加した新機能付き「一卡通」を使い、自転車を借りることができます。最初の1時間は無料、その後1時間毎に1元が加算される料金体系。自転車サービス利用手続きには身分証を持参し、実名登録する必要があります。

実際に乗っている人を見たことはありませんが、設置スペースにないところを見ると利用は徐々に進んでいるものと思われます。市としては、2015年には全市に約1,000の駐輪場を設け、5万台を配置する計画です。

以前の自転車の波はもう見られないとしても、中国は今も電動自転車を含めた自転車の生産と消費、輸出大国。人々の生活水準の急速な高まりに伴い、自転車や電動自転車は健康、低炭素、省エネと便利さによって受け入れられている一面もあります。バスや地下鉄を利用した後、近くの自転車駐輪場でレンタルし、目的地へ。このような生活スタイルが根付くかどうか、注目されています。

〈終わりに〉

北京市の機動車保有台数は、511万6千台(7月末現在)。その増加を制御しながら、渋滞



建国門駅近くの駐輪場



東直門駅近くの駐輪場

緩和のためナンバー末尾による平日の自動車通行制限、立体交差橋の改良、また公共交通機関の利用を促すため中心部の駐車料金値上げ等々様々な施策を行っています。

一方、市民に身近な自転車。自転車が見直され、この度の公共自転車サービスシステムの運用開始は目に見える形で市民生活に変化をもたらそうとしています。今月からは外国人も利用できるようになりました。今、利用しようかなという思いと現実の道路状況の間で揺れています。(近藤)



駐輪場にある利用案内のパネル

複雑な対日感情

尖閣諸島（中国名「釣魚島」）の領有をめぐる日中の確執は、中国の激烈な反応を呼び起こした。皮肉なもので、日中国交正常化40周年の記念すべき年に、日中関係は「国交正常化以来最悪な状態」（対日関係者）になってしまった。反日デモ隊の一部は暴走し、略奪や放火などの暴力に走った。大学生などの若者が中心の、今回の反日行動を見ていて、あるいは彼らに接してみて、人により微妙な違いを感じた。

まず私の接した限りでは、デモ参加者には3種類くらいの考え方がある。1つは「愛国無罪派」で、反日なら暴力的なやり方を含め、何でも許されるという考えだ。どちらかと言えば、地方の一流でない大学の、比較的成績の悪い、インテリ度の低い学生と、失業中の若者に多い。この部分は目立つが、ごく少数派で、対日以外でも様々な不満を持っている。2つ目は「愛国無罪派」に心情的にはシンパシーを感じるが、自分には出来ないし、やるべきではないという「中間派」だ。この部分は日本に対し強烈的な批判的感情を抱いているが、その一方で日本の技術やサービス、漫画やアニメを高く評価している。憎しみと尊敬相反する気持を同時に持っている、人数的にはかなり多い。3つ目は「理性派」だ。日本のやり方には批判的で、特に尖閣国有化以降は批判がエスカレートしている。しかし、冷静に日中関係を見ていて、双方にとって相手国は必要で、できれば関係改善をすべきだと思っている。過激なやり方には断固反対で、嫌悪感を持っている。潜在的にはこの部分が一番多い。

デモ隊を見て気付いた方は多いと思うが、デモ参加者はほとんど若者で、中高年の参加者は稀だ。もちろんほとんどの中高年は、尖閣問題に関し、特に日本政府の国有化のやり方に対し批判的だ。一方で、多くの方は若者のデモを、特に過激なやり方に対し顔をしかめている。過激なやり方について、中高年の人たちの頭をよぎるのは文化大革命の悪夢である。若者が毛沢東の肖像画を掲げてデモをするようになってから、中高年の多くはデモに対する支持の気持ちが萎えていった。だからと言って、日本に対する批判が消えたわけではない。

もう一つ、今回の尖閣問題で日中の感覚の違いは、日本が尖閣諸島という島の問題だととらえていることに対し、中国の多くの方は歴史問題と見ていることだ。この点は日韓間で係争がある竹島（韓国名「独島」）問題と似ている。日本が法的に領有の妥当性を論じる

のに対し、中国は「日清戦争」、韓国は「日韓戦争」を持ち出して論ずる。つまり、韓国もそうだが、中国国民の中には「日本軍国主義の侵略・蛮行」がまだ生々しく残っていて、その延長線上でこの問題を考えている。中国の楊外相が国連で「釣魚島は甲午戦争（日清戦争）末期、日本に掠め盗られた」と述べたが、日本人は違和感を持って、これは中国国民の心情に合致している。この点について日中が決定的に違うのは歴史教育だろう。中国では近現代史の中で日本との関係についてしっかり教えている。その中心は日本軍国主義の中国侵略と抗日戦争だ。一方の日本は、近現代における日本と中国、朝鮮半島を含むアジアとの関係についてほとんど教えていない。このことが戦争を知らない中国の学生が過敏に反応し、同じような日本の学生はほとんど反応しない理由だ。

中国で一番苦しんでいるのは年配の知日派だろう。彼らは日中国交正常化の道がいかに険しかったか知っているし、自身も大変な苦勞をしてきた。文革中、当時の周恩来総理が極左派の攻撃を受けながらも、癌に侵された体に鞭打って、日中国交正常化を成し遂げた、それを見てきた。何としてもこれまで積み上げてきた日中関係を壊したくないのだ。しかし正論を言えば「親日派」、「対日軟弱」のレッテルを張られる雰囲気は今の中国にはある。あるメディアの元日本特派員は、今回の尖閣国有化を批判しながらも、「中国の経済成長過程で、日本の援助が大きな力になったのは事実で、日本の支援がなければ中国のこのような発展はなかった」と書いた。またある対日関係者は「一部の若者の乱暴狼藉は愛国でもなんでもなし。中国の体面を汚すだけだ」と公の場所で述べた。これは、今の中国では勇氣ある発言だ。

知日派の人たちは、日本側のやり方は「いきなり殴りかかってくる奇襲」で「禁じ手」だと言う。彼らの言い分は、国交正常化の時も平和友好条約の時も、この問題は存在していた。正面からこの問題でぶつかれば、正常化も条約もできなかった。ではなぜできたのか、それは双方が大局に立ち、この問題を「棚上げ」してきたからだと言う。ある元対日関係者は「棚上げとは、正面から議論しない、双方とも一方的に現状を大きく変更させるようなことはしない」ことで、「中国は自己主張をしながらも、日本の実効支配を黙認してきた。ところが日本は突然国有化という、現状を根本的に変えるやり方をしてきた」と言う。

領土問題というのは厄介だ。恐らく100年議論しても解決しないだろう。昔なら戦争で決着するしかないのだろうが、そんなことができるはずはない。原則的な立場、認識の違いとは別に、感覚の違い、歴史観の違いも大きい。それに双方のコミュニケーション不足、政府間のパイプの無さが問題をこれほどまでに大きくしてしまっただと感ずる。

11月8日には中国共産党第18回大会が開かれ、習近平を中心とする新しい指導部が発足する。新指導部はこじれた日中関係をどう修復するかの難題を背負っての船出だ。新指導部はどのような外交政策、どのような対日政策を打ち出すのか、興味深い。

【筆者プロフィール】

西園寺 一晃（さいおんじ かずてる）氏
1944年生まれ

- 明治の元勳・公爵・首相・枢密院議長である西園寺公望氏を曾祖父に持つ。
- 西園寺公一（きんかず）氏（第一回参議院議員・日中文化交流協会常任理事）の長男。
- 北京大学経済学部卒業
- 朝日新聞社に在籍中は、日中関係の調査研究室長などを歴任。退職後も中国問題の調査、研究にあたる。
- 現在工学院大学客員教授、北京大学客員教授、伝媒大学客員教授、北京城市大学客員教授