

善隣

No.553 通巻820

2024年（令和6年）11月1日発行（毎月1日発行）

2024 11



一般社団法人

国際善隣協会



長寿祝賀会（9月12日）。上は参加者一同による乾杯／下は喜寿代表の挨拶

善 隣

目 次

2024年11月号

公開講演会記録

生き残りをかけた車載電池事業と日本の政策佐藤 登 2

パラダイムシフトが進む中国

——生みの苦しみの実相結城 隆 10

【フォト特集】

国際善隣協会による植林事業村田嘉明 20

エッセイ

新橋境界の変遷⑤瀬崎 明 26

陶々俳壇

.....馬場由紀子 27

中国ウォッチング

.....編・訳 上松玲子 28

協会通信・会員だより・同好会だより 30

2024年11月の行事予定 31

—— 善 隣 第553号 通巻820号 ——

2024（令和6）年11月1日発行

発行所 〒105-0004 東京都港区新橋1-5-5
一般社団法人 国際善隣協会

TEL 03（3573）3051
FAX 03（3573）1783

発行人 井出亜夫

編 集 原田克子

編集協力 朝浩之、山谷悦子

印刷所 (有)ゆにおんプレス
TEL 048-834-1201

定価 一部400円 年額4,800円

振替 00120-0-145956

国際標準逐次刊行物 ISSN 0386-0345

©禁無断転載

みんなの写真館

..... 30

（姜晋如、不重来館）

当協会は、中国ならびに近隣諸国
との相互理解を深め、友好親善・交
流を推進しています。

一般社団法人 国際善隣協会

公開講演会記録

生き残りをかけた車載電池
事業と日本の政策

名古屋大学未来社会創造機構客員教授／エスペック(株) 上席顧問 佐藤 登



はじめに

世界における自動車の電動化が進む中、国内外の政策も時間とともに大きく動いている。

政策が動くことによって自動車業界や電池業界の戦略にも影響することになり、各業界とも臨機応変な対応が求められる。戦略を見誤ると企業の経営破綻などにもつながりかねず、既に英国の電池企業であったブリティッシュ・ボルトの倒産(2023年初頭)、EU域内の新興勢も人員削減などの事例が見られるようになってきた。米国の

電気自動車(EV)メーカーも、フィスカーのように経営破綻を迎えた企業も目立つようになってきている。

1. 国内外の政策と法案および規制

最近の変化では、まずドイツにおいて2023年12月17日に急遽EVに対する補助金を撤廃した。それによるEV販売には大きなブレーキがかかっており、この影響は暫く続く。一方、フランスにおいてはアジア域内で生産されたEVへの補助金を撤廃し、イタリ

アも同様な措置をとろうとしている(表1参照)。

この動きに連動して、中国は「電池強国」、韓国は「世界の電池最強国」、EUは「脱アジア・EU独自の電池産業」、そして米国は「車載電池は経済安全保障」というそれぞれのキーワードを発して国が投資してきている。一方、日本はと言えば2021年9月までは何のメッセージも発してこなかった。

同年9月3日に依頼を受けて経済産業省電池産業室を意見交換のため訪問した。その際に経産省側に提言した最初の案件は、「日本の電池産業に国が

表1 世界各国の電動化政策

国別	電動化政策
英国	2030年にガソリン車販売禁止 ⇒ 35年に延期, 30年のEV販売目標を50~70%に
フランス	2035年までガソリン車の販売禁止, EV購入補助金80万円~110万円, アジア勢EVを補助金対象外に (23年12月15日) ⇒ イタリアも同様な措置を検討中
ドイツ	EV購入補助金は2023年から段階的に削減し26年に廃止の方針 ⇒ 23年11月のEV販売減 ⇒ 12月17日に補助金急速停止によりさらなるEV化の減速に。EVシフト一辺倒から合成燃料利用エンジン車も許容する方向へ (23年3月末)
EU	- 2023年8月: EUバッテリー規制発効, 27年からLIB用元素のリサイクル材を使用 - ドイツの政策に同調し合成燃料利用エンジン車も許容する方向へ
米国	22年のIRA法案で最大約110万円税額控除。EPA素案 (23年4月) を見直し, 32年のEV67%を緩和, 35~56%に軌道修正, PHEVとHEVも考慮
カナダ	ZEVを2026年までに20%以上, 30年までに60%以上, 2035年までに全量 (23年12月20日), 米欧に続き中国製EV (2023年は2550億円の輸入) に関税を課すことの検討開始
中国	- 2027年の新車販売をNEV: 45%, 35年にHEV: 50% - 2022年末にNEV補助金終了 ⇒ 23年からは取得税減税措置, さらに24~25年には取得税を最大58万円の減税, 26~27年度も税額半減を維持する政策を発信
日本	- 2050年のカーボンニュートラルゼロ, 35年までに全量電動化, 30年に充電器15万基 - EVやPHEV購入時の税金免除, EVは政府から最大40万円の補助金⇒ 最大85万円に - 日本で販売されるEVへの補助金政策の変更 (2024年3月), 車種による金額設定
インド	- 2030年にEV販売比率を30%に, 電動二輪の発火問題が課題
インドネシア	- 2025年に自動車販売の20%をEVに, 24年7月にHEVに対する優遇措置を検討開始

投資をしなれば
衰退の一途をたど
る」といった内容

だった。私以外にも同様な意見を発した方々もいたはずだが、結果として、その2か月後に国が1000億円投資



をすることが報道され、これは大いなる一歩となった(図1参照)。

その2週間後の11月18日に、経済産業省が主導する「蓄電池産業戦略官民協議会」が発足し有識者委員として招かれた。2023年度からは「蓄電池産業戦略推進会議」と改称され活動が現在に至っている。

中国はCATLが堅調な事業を続けているが、BYDは電池とEVの垂直事業によって急速な事業拡大に至っている。同社はEV価格の低減を大胆に行っていることから、EV産業に大きな影響を及ぼしている。一方で、中国国内での火災事故は依然として続いており、2023年第1四半期だけで約600件の火災事故が起きていると報道されている(図2参照)。

韓国は2024年も継続投資を行っているが、EUは巨額な資金を新興勢電池メーカーに提供してきたものの、歩留まりの不振や人員削減なども行っていることから経営危機のリスクが漂う。米国は経済安全保障のスローガンの下、日系電池メーカーが米国進出を遂げて

いるが、米国内のEV減速感もあってパナソニックエナジーが事業計画の見直しを図っている。

日本においては先の官民協議会の成果の一つとして2022年の補正予算にてGSY/ホンダのEV用電池とトヨタ自動車

の電池事業に、それぞれ約1600億円と1200億円を支援することを決定した。2022年8月には米国のインフレ抑制法案(IRA)が発効した。EV関連では米国内で生産されたEVと車載電池、および鉱物資源調達の条件をクリアして、初めて最大7500ドルの税額控除を受けられるとされており、現

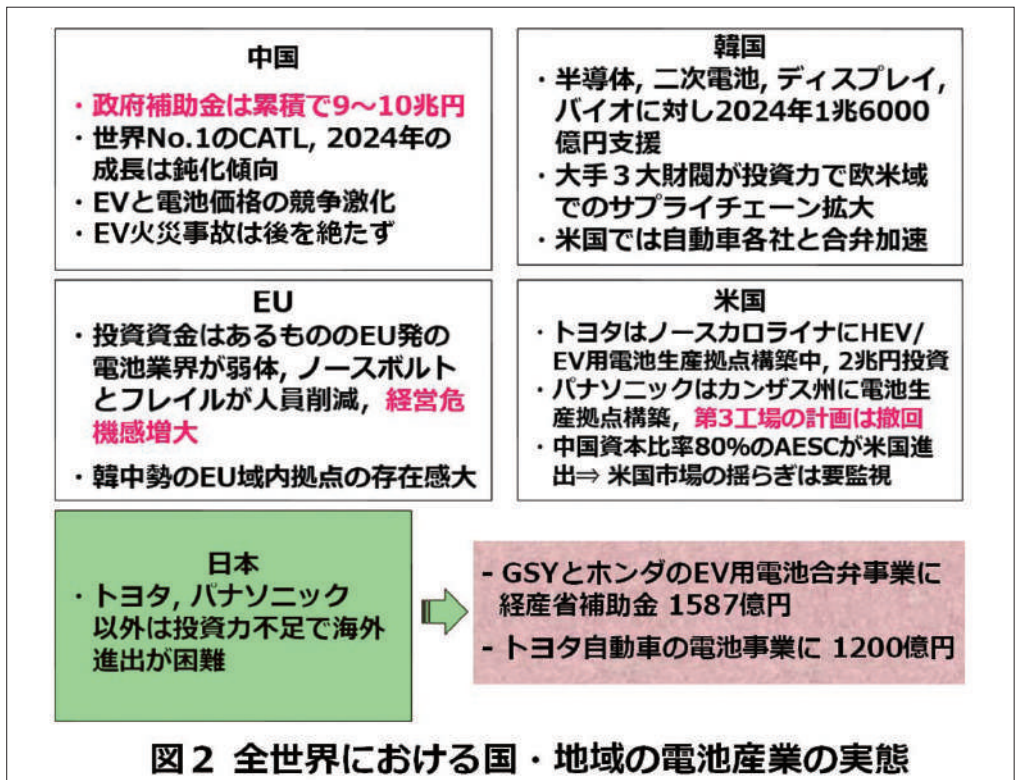


図2 全世界における国・地域の電池産業の実態

状では一部の車種にしか適用されていないのが実態である。これを受けて自動車各社は米国での

EV生産のために投資を進めており、同様に電池各社も米国内生産に踏み切る判断をしたところが多い。電池生産を米国内で進めることになると、そこに供給される電池部材も米国内での事業化を判断した日系企業も目立つ。また、重要鉱物を中心に国を越えてのサプライチェーンを変える動きが目立ち、日本も例外ではなく官民で協調しながら外交を進めている（表2参照）。

2. 日系大手自動車各社の取組と車載用リチウムイオン電池の市場シェア

日系自動車各社の対応の仕方はそれぞれ異なるが、現状のハイブリッド車（HEV）が好調な日系勢はその良好な事業収益を今後はEVとEV用電池に投資することにしており、海外でのEV減速感に対しては逆張りの拡大路線をとろうとしている。

一方、図3には車載用リチウムイオン電池（LIB）の世界市場シェアを示す。2021年から中国のCATLが圧倒的な存在感を示すが、23年の局

面でもCATLとBYDの中国2社だけで50%以上のシェアを握る。日系勢はHEV用電池で圧倒的なシェアを有するものの、電池容量の大きなEV用電池事業はまだ途上にあるため、電池容量ベースでのシェアにおいては存在感が小さいのが現状である。

3. 電動車の火災事故例と次世代電池

図4にはEVとプラグインハイブリッド車（PHEV）の火災事故例を示す。この中で赤字の表記がLIBに起因するもので2010年から断続的に現在まで続

表2 IRA法案（Inflation Reduction Act）の各業界への影響

- 気候変動対策などに約58兆円を充てる法律、2022年8月発効
- EVを購入する場合、購入者は最大約110万円の税控除：電池製造が組み立て50%以上で3750\$税控除、米国/FTA締結国からの重要鉱物40%以上含有で3750\$税控除
- 11月の米国大統領選挙による影響度は限定的かと

自動車業界	-加オンタリオ州：GMが22年12月から商用EV生産開始、FordがEV生産表明、VWがEV用電池工場新設表明 -トヨタが米インディアナ州で2026年からEV生産開始、2100億円投資、2工場に拡大。HEVの世界販売は23年度に355万台と最高 -ホンダがカナダにEV生産工場と電池生産工場を建設、約1.7兆円
電池業界	-トヨタ自動車とPPES：ノースカロライナ州への進出、HEV用2ラインとEV用1ライン、以降EV用8ライン化に累計2兆円投資 - 米国内でのEV減速に伴い、HEV用とEV用電池比率の見直しも -パナソニック：2025年3月まで6000億円投資。米ネバダ州の電池工場に続きカンザス州に建設中、第3工場は方針先送り。IRA補助金を除くと24年1～3月期で175億円の赤字。補助金含めれば24年度は870億円の黒字を展望 -LGエナジーと米フォードと計画していたトルコの電池工場は中止
部材業界	-三菱ケミカル：26年まで北米工場新設、天然黒鉛負極事業で日中1万2000トンに加え1万トン（EV10万台分）構築、投資数百億円 -日本ゼオン：26年にバインダー事業で米国生産 -DNP：パウチ包装材車載用シェア90%、米国に100億円投資、26年度稼働 -旭化成とホンダが加オンタリオ州にセパレーター工場を新設。「旭化成バッテリーセパレーター」、1800億円投資、27年稼働予定

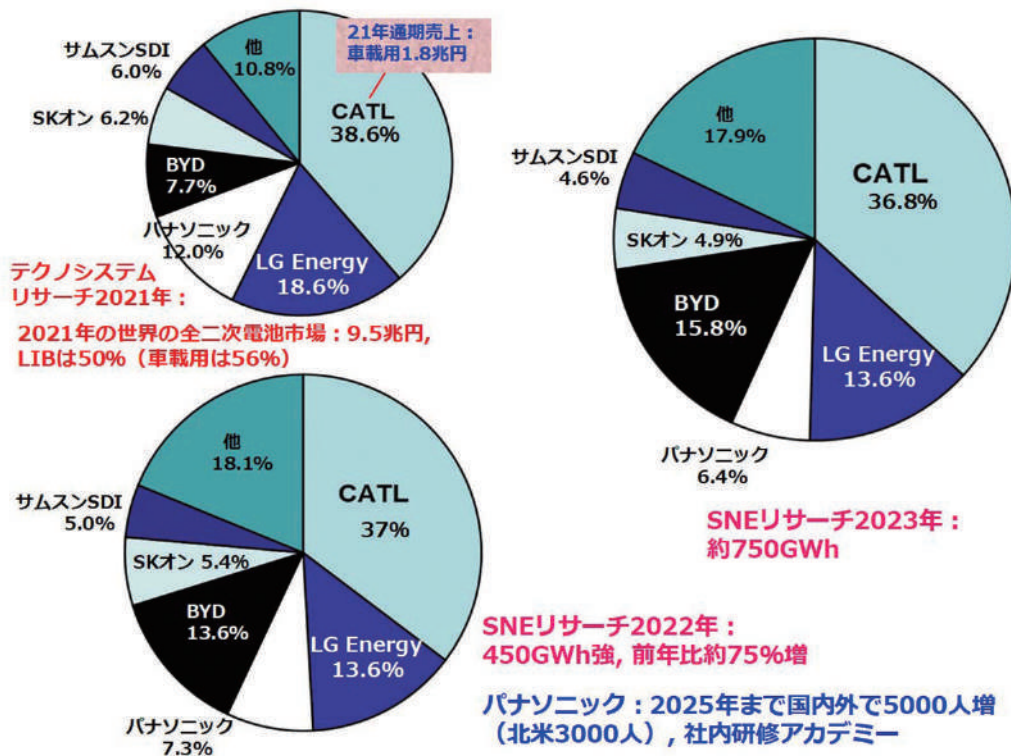


図3 車載用LIBの世界市場シェア (容量ベース 2021~23年)

■ 2010年以降の車両火災

- 2010年～ 中国におけるLIB搭載EV火災事故多発、以降も続き2022年第1四半期で640件
- 2013年 米国テスラ社EV「モデルS」米国で5台火災事故
- 2016年8月「モデルS」フランスでの試乗会にて火災事故 ⇒ 他にも
- 2018年6月「モデルS」米ハリウッドで火災事故
- 2019年4月「モデルS」上海で停止中に爆発火災事故
- 8月「モデルS」ロシア高速道でも火災事故
- 2019年7月 韓国国内で現代自動車コナEVの火災事故
- 2020年 現代自動車コナEVをリコール、2017年9月～2020年3月製造EVを韓国、北米、EU、中国、インドなどで他車種と合わせて約8万2000台をリコール、リコール費用は約1000億円、LG エナジーの負担比率70%
- 10月 GM「シボレー・Bolt EV」3件の火災事故、LIBはLGエナジー製6万8677台（米国内5万932台）をリコール（11月発表では充電制御）
- BMWのPHEV 約2万7000台のリコール&販売中止、サムスンSDI製フォードのPHEV リコール、サムスンSDI製、約830億円（11月発表）
- 2021年2月 GMがミシガン州、イリノイ州で集団訴訟に直面
- 2021年4月 GMが集団訴訟を受けて6万8677台を再リコール、電池交換
- 2021年5月 GM Bolt EVで火災事故再発（再リコール後）
- 8月 14万2000台に拡大、約2000億円のリコール
- 9月 GMがオーナーに、他車から15m以上離れた駐車を要請
- 2021年6月 現代自動車コナEVが韓国とノルウェーで火災事故
- 2021年7月 テスラ「モデルS」の高性能車種「プレイド」で運転中に発火 @米ベンシルベニア州
- 2021年8月 オランダでVW ID.3 EVで火災発生・全焼、LIBはLGエナジー製
- 2022年5月 テスラ「モデルY」（21年製）がカナダ・バンクーバーで走行中に火災事故
- 2022年6月 現代自動車アイオニック5が韓国・釜山で火災、2名死亡。8月にも清州品で同車が充電中に火災
- 2023年1月 テスラ「モデルS」が米CA州で火災、テスラ「モデルX」がソウルで火災半焼、電池の熱暴走が原因、発火まで3回爆発
- 2023年5月 テスラ「モデルY」が米CA州で火災、全損
- 2023年5月 ジャガー-I-Paceが6367台のリコール、LGエナジー製のバッテリー過熱、負極タブの折れ曲がり？
- 2023年6月 テスラ車が韓国全羅北道全州市で全焼、鎮火まで1時間要



図4 EV/PHEVの火災事故とリコール

いている。10年からは中国系のEVが、13年からは米テスラのEVが、そして19年からは韓国系電池を搭載した海外のEVとPHEVにて火災事故とリコールが発生している。

一方で、1997年から市場に電動車を供給している日系電池と日系電動車では27年の長きにわたって公道での火災事故は1件もない。これが日本の世界に誇るべき大いなる実績である。

ではなぜ、日本だけがこのような実績を打ち出せているのか？ それは図5に示す通り、日系の自動車各社の車載電池に対する開発基準が厳しく、それに電池メーカーが追隨していることが背景にある。そしてそれを後方支援で支えるのが図6に示すエスベック株式会社が運営する電池受託試験機能である。受託試験のみならず、国連規則となっている車載電池のワンストップ認証事業も宇都宮事業所にて2016年から行っており、自動車各社と電池各社の認証サービスと電池開発支援に寄与している。

図7では次世代電池として期待され

ている全固体電池を現状の液系LIBとの比較を示す。可燃性電解液を用いる液系電池に比べて難燃性電解質を適用することから、安全性の面では液系電池よりポテンシャルは高いが、まだ開発面と生産技術面では解決すべき課題は山積している。

4. 日本の電池産業政策の現状

4.1 経済産業省「蓄電池産業戦略検討官民協議会」から「蓄電池産業戦略推進会議」へ

2021年11月にスタートした経済産業省「蓄電池産業戦略検討官民協議会」

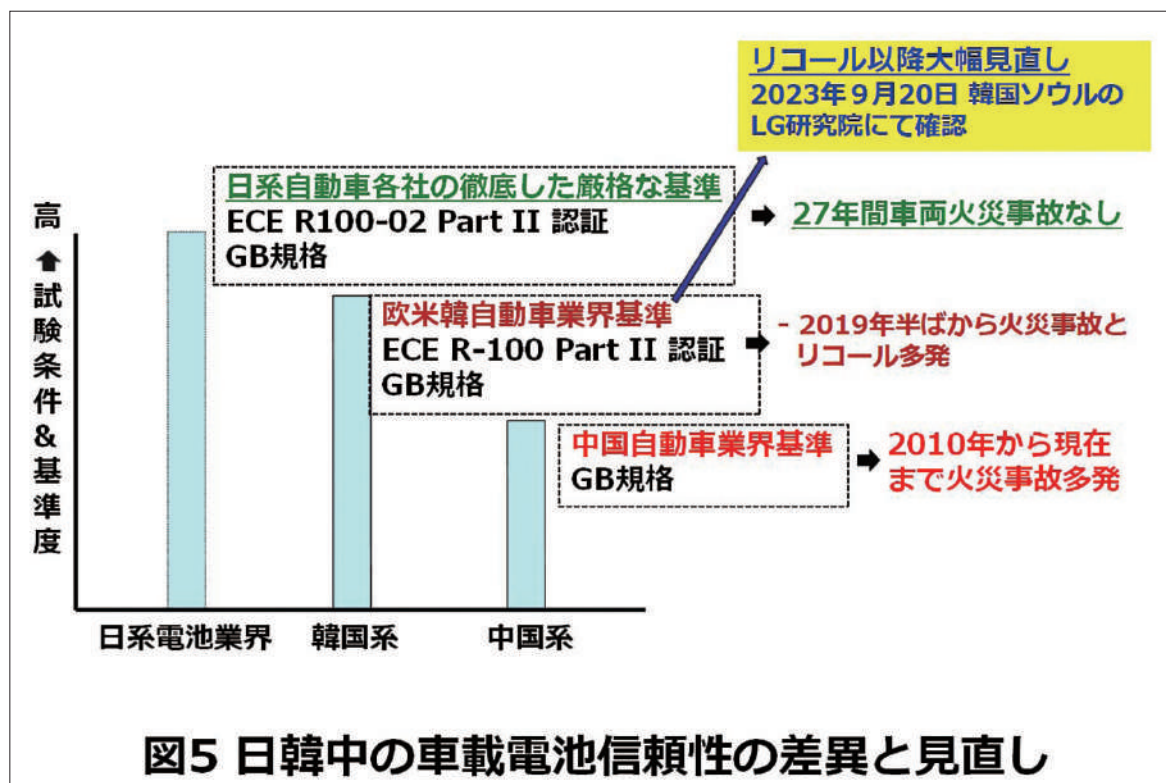


図5 日韓中の車載電池信頼性の差異と見直し



バッテリー安全認証センター：宇都宮事業所

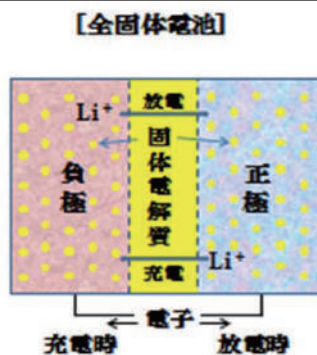
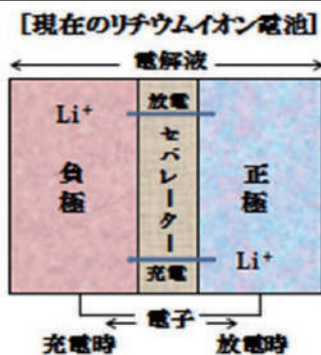
- 電池試験受託センター開設：エナジーデバイス環境試験所（2013）
- 国連規則 ECE R100-02 Part II ワンストップ認証機能創設（2015.9～），2016年7月より適用
- 中国GB/T 31485 & 31467.3 規格への対応
- 自動車各社，電池各社独自の安全性試験にも対応
- 第2センター：愛知県常滑市に，2025年稼働



豊田試験所



図6 エスペックの電池受託試験機能



- 正極，負極，固体電解質共に固体であるため膨張・収縮時における固体-固体界面の維持が大きな課題のひとつ
- 露点管理 -40℃以下
- 材料価格
- 有毒な硫化水素制御

Li⁺：リチウムイオン

★ 充放電過程で電池は膨張収縮：

- EV用途では充放電容量の広範囲で使うため膨張収縮大
- HEV用途では充放電容量の中間で使うため膨張収縮小

★ 利点：第1世代では高温下でのタフネスをいかし，冷却システムの簡素化が可能

★ EVが高価⇒補助金や税額控除が前提⇒電池コスト・価格低減要
⇒部材コスト・価格低減要⇒当面の全固体電池は解にならず

図7 液系リチウムイオン電池と全固体電池のモデル

は、22年8月に新たな方向性を打ち出した。国の電池産業に対する投資を主体とした直接支援、全固体電池への集中投資を転換して現行の液系事業への重点投資と方向転換を図ったことは大いに評価できる政策となった。

そして2023年度からはメンバーが変わり、「蓄電池産業戦略推進会議」と発展的に改称されたが、筆者は21年から有識者委員として関わっている。

2023年9月29日に開催された本会議では、電池産業へのさらなる国の支援、元素リサイクル事業の早期確立、国内製造装置メーカーの投資力不足による電池メーカーへの納期遅延と対応策、人材育成に関する議論が進んだ。筆者のみが指摘した事項は、日本におけるEV補助金制度の甘さ、すなわち的を射た政策になっていないことである。

2024年3月20日の『日本経済新聞』に、EV補助金制度の見直しの記事が出た。それによれば、7項目にわたって点数付けをして補助金額を決めるというものである。①航続距離など

車両性能、②EV自体が災害時に充電設備として機能すること、③充電拠点の整備状況、④製造時のCO₂など排出削減、⑤サイバー攻撃対策、⑥修理拠点の整備状況や部材の安定確保、⑦整備人材の育成とした。以前は補助金に対する重み付けがなく一律だった政策から、重み付けを導入したことは良い方向である。しかし、これだけでは十分ではなく、火災事故リスクに対する品質面での評価指標がないのは不十分と言えよう。「蓄電池産業戦略推進会議」での継続した議論が必要と考える。

4.2 愛知県の取り組み

2023年11月13日、愛知県は大村秀章知事を座長とする「愛知県次世代バッテリーに関する研究会」の記者発表を実施した。目的は愛知県を「電池特区」にするという政策である。筆者もその一員となっている。

2023年11月22日に「知の拠点あいち」を会場に大村知事を座長として第1回の会議が開催された。論点は①研究・実証、②人材育成、③製造拠点

集積化となっており、各委員としては今後の議論を重ねて電池産業の強靱化につながるよう働きかけていく必要がある。

(2024年7月4日・公開講演会)

筆者略歴(さとう・のぼる)

現在、名古屋大学未来社会創造機構客員教授、エスベック(株)上席顧問、イリソ電子工業(株)社外取締役、経済産業省「蓄電池産業戦略推進会議」有識者委員。1978年ホンダ入社、本田技術研究所チーフエンジニア(2004年)。1988年社内研究成果により東京大学で工学博士号。2004～12年サムスンSDI(株)常務役員、モバイル用リチウムイオン電池事業、車載用リチウムイオン電池事業、家庭用・電力貯蔵用大容量リチウムイオン電池事業、素材事業を手がける。

公開講演会記録

パラダイムシフトが進む中国

— 生みの苦しみの実相

多摩大学客員教授 結城 隆



はじめに

楽な構造改革などない。経済成長のエンジンをも不動産開発やインフラ建設を主体とした投資から、技術と消費に切り替えつつある中国は、今や、構造改革の痛みの真ただ中にある。

不動産不況はすでに3年にわたって続いており、未だ出口は見えない。一方、新たな成長をリードすると期待されている新エネルギー車、車載バッテリー、太陽光発電などの再生可能エネルギーは、過剰生産能力とそれに伴う

過当競争、そしてその結果としての利益低下に苦しんでいる。これに加え、米国やEUとの貿易摩擦の激化に伴う、関税引き上げ問題、さらには、米大統領選挙に出馬したトランプ元大統領が主唱する対中輸入関税の大幅引き上げなど、輸出環境も厳しさを増している。

頼みの綱の消費も、党・政府は「旧換新」の掛け声のもと、老朽化した住宅の新築住宅への買い替え促進、新エネルギー車(NEV)や家電製品の買い替えに対する補助金支給を2024年末まで実施しているが、「笛吹けど

踊らず」の状態だ。GDPの4分の1を占めると言われる不動産開発およびこれに関わる建設業や建材製造業などは氷河期と言っても良い状態にある。雇用の9割を占める民営企業の収益は厳しい。大手企業であっても、厳しい経営環境の中、リストラが相次いでいる。アリババや騰訊(テンセント)といった巨大テック企業も例外ではない。景気テコ入れのための金利引き下げによって利鞘幅が縮小した銀行では採用抑制だけでなく賞与カット、賃金カットも行われるようになっていく。これらが雇用不安を生み、消費の手控

えにつながる。住宅価格の低下による負の資産効果がさらに消費の足を引っ張る。

それでも、今後、持続的かつ安定的な成長を実現するためには、技術と消費を主軸とした成長路線への切り替えが不可欠である。従来の成長モデルは、投資効率の趨勢的な低下とそれに伴う投資収益率の縮減、不動産開発業者や地方政府の城投公司（地方政府の開発資金調達ビークル。ビークルとは個別の媒体を指す）の巨額債務から見れば、およそ持続不可能だ。城投公司の債務残高は90兆元を超えると推計される。これは、公表されている地方政府債務残高の2倍以上で、GDPの90%になんなんとするレベルだ。

また、中国の労働生産性（2017年のドルベース購買力平価で見た労働者時間当たりGDP）は、2019年時点で11・7ドルであり、ブラジルの19・2ドルよりも低い。日本（42・6ドル）の4分の1程度、ほぼペルー並みの水準にとどまっている。見方を変えれば、まだまだ労働集約的産業の比

率が高いということである。

2024年の経済成長率目標は5%前後とされている。党・政府は5%超えを目指しているとも言われる。そのために、国内外には大胆な財政出動を期待する声が強い。しかし、いつか来た道をまたたどるつもりはないようだ。一方、頼みの一つである外資の直接投資もドイツの自動車産業を除けば、いまひとつ動意に乏しい。

中国のパラダイムシフトは奏功するか。これについて四つの側面から考察してみたい。まず、雇用や消費者心理に大きな影響を及ぼしている不動産市場が底を打つのはいつごろか。次に、新たな成長エンジンを代表するNEV市場の動向。これは世界の自動車産業地図を描き換えるほどの大きなインパクトを持つている。第三に消費の伸び悩みの背景にある雇用問題。最後に、パラダイムシフトを支える技術開発の動向、とくに米国による先端分野における「狭い分野での高い壁」に中国はどのように対応しているかを見る。

一・不動産市況は底打ちに向かう

需給調整が進む

不動産分野における過剰投資の是正は4段階に分けて行われてきた。まず2020年に開発業者に対する財務規制が導入され、資金調達が厳しく制限されるようになった。ところが、これによりキャッシュ不足に陥った開発業者の仕掛物件の工事がストップしたため、お金を払っていたにもかかわらず物件が竣工しないため、入居できないという問題が続出。これを受けて2022年に「保交楼」政策が発動された。物件の収益性を精査したうえで、工事資金を融資することで、竣工を急がせる。そして翌23年には、開発業者のトリアージュが行われた。同年、乱脈な不動産融資の責任を問われ、50名以上の銀行幹部が処分され、城投公司の70以上が整理・統合された。保交楼の対象となったのは全国350万物件に上るが、昨年末までに80%以上が竣工した。

市場の混乱と金融リスクが回避される中、需給調整も進んでいる。不動産開発投資額は2021年の13・6兆円から23年には11兆円まで減少した。23年8月から24年7月までを見ると、新規着工面積は6・4億㎡から4・4億㎡まで減少、竣工面積も同じく1・4億㎡で減少した。住宅販売金額は、21年から23年の間に6兆円もの減少となった。

こうした中、第四の矢として、需要促進策が打ち出された。全国で住宅購入に関わる様々な規制が緩和・撤廃され、住宅ローン金利の引き下げや頭金比率の引き下げ、さらには、審査期間の短縮が進められた。住宅価格の暴落を防ぐため、地方政府の住宅建設局は、取引価格にガイドラインを設けていたが、中古住宅は、「以価換量」の名のもとに、除外されるようになった。この結果、中古住宅価格の下げ幅が拡大する中、販売件数は24年に入って反転上昇の傾向を見せている。

在庫問題への取り組み

不動産市場において、最大の問題は

在庫である。住宅在庫は38・4億㎡にも上っている。一人当たり平均居住面積39㎡で除すれば、約1億人分ということになる。在庫減らしのために農民工を対象とした販促が企画されている。農民工数は約3億人。しかし、就業地あるいは居住地の戸籍を保有していなければ住宅は購入できない。そこで、戸籍制度の改革も並行して実施されるようになった。人工300万人以下の三線、四線都市では、戸籍制限が撤廃された。この動きは、一線、二線都市にも広がっている。一方、農民工の所得水準は概して低い。このため、中古住宅を地方政府や国有企業が買い上げ、「保障房」として低廉な価格で販売するといったことも実施されるようになってきている。買い上げ資金の一部は人民銀行が用意するが、金融機関の上乗せ分を合わせれば5000億元になると言われる。また、戸籍制度の改革と併せ、農民工を対象とした社会保険加入も進められるようになった。

新規需要の掘り起こし

新規の住宅需要掘り起こしも進められている。まず、「城中村」の再開発。都市部にあるスラム街の再開発である。そして「老破小（古くガタがきていて小規模な）」物件の修繕・改築。そして「昇級」である。ただ、これは一筋縄ではない。城中村の再開発の費用をどうするのか。居住者の立ち退きに関わる保障問題などがある。「老破小」物件の場合、修繕積立金制度が不十分である場合、だれがその費用を負担するのか。また、改築にあたっての安全基準も十分に整備されていない。90年代以前に建てられた住宅は25%、大都市部では30%に及ぶ。手抜き工事と老朽化のため、倒壊してしまう物件もこのところ続出している。これらの修繕費用は膨大なものとなるだろう。

一方で、地方政府の多くが火の車の財政状態にあり、資金負担には耐えられない。そこで検討されているのが「住宅年金」の導入である。長期修繕積立金と言っても良いだろう。これについては、一種の固定資産税ではないかと懸念する声も出ているようだ

が、土地を国有とする中国において、これはありえない。すでに、土地使用権と上物の売買にあたっては譲渡益に最低30%を課税する土地増値税制度が制定されている。ちなみに、広州市では、住民が資金を出し合って、低層マンションを丸ごと建て替えたというケースも出てきた。こうした動きに金融機関が絡んでくれば、「老破小」住宅問題にも一定の解決の目途がつくかもしれない。

順調にいきそうなのが「昇級」かもしれない。中国の集合住宅は、「70・90」、すなわち可住面積70㎡、共用部込みで90㎡を基本としている。可住面積100㎡を超える物件は「贅沢」であるとして建設許可が下りにくかったのだが、今や、これが新規住宅需要の目玉になっているようだ。より広い住宅に住むということは、少子高齢化対策にもなりえるという党・政府の期待も透けて見える。

市況はそろそろ底打ちか

中国の不動産関連シンクタンクの中

指研究院によれば、業界の市況に対する認識に楽観論が広がりつつあるという。規制強化↓淘汰↓後始末という2020年から3年間に及んだ調整策により、ようやくトンネルの先に光が見えつつあるという状況と言えるかもしれない。ただ、足元の状況は楽観を許さない。業界関係者の7割が依然悲観的な見方をしている。ただ、金融機関関係者の4割が先行きを安定的と楽観視している。一方、購入者のマインドはまだまだ懐疑的だ。2023年から24年にかけて、住宅購入を検討していると回答した割合は23%から15%に低下している。価格の底がまだ見えないため、様子見の態度を取っているものと思われる。左記の中指研究院のアンケート調査によれば、市況底打ちまで最短1年、市況回復にはあと3年程度を見込むとの回答が過半を占めた。

不動産開発投資をメインエンジンとした成長路線は終焉した。しかし、前後見境なく、お金を借り、建物を作り、売れ残りなど気にせず、作り、売り続けた「野蛮投資」の後片付けは、

そうそう簡単ではない。しかし、対策は打たれており、それは、農民工への戸籍付与も含めた社会改革の様相も呈している。単なる不動産不況問題にとどめず、それを社会改革の実現に絡めてゆく党・政府の構想力、ビジョンには一目置くべきと思う。

二・中国のNEV革命

NEV浸透率5割を超える

2024年8月単月の乗用車新車販売台数は191万台、うち102万台がNEVであり、その浸透率は50%を超えた。世界のNEV市場における中国車のシェアは60%に達している。この分野において、中国メーカーはすでにテスラを追い抜き、世界市場に覇を唱えつつあるように見える。

しかも、中国のNEV戦略は、単なる商品開発にとどまらない。再生可能エネルギーや都市再開発、物流改革も絡めた総合的な社会・経済発展戦略の一つに位置づけられている。ガソリンエンジンの開発技術について見れ

ば、中国メーカーは100年の歴史を持つ欧米日になわなないことを承知している。しかし、NEVに関して言えば、今や、絶対に欧米日に負けないという自信が持たれるようになっていく。

中国の自動車産業の発展は外資頼みだった。外資系メーカーの市場シェアはコロナ禍前までは60%近くを占めていた。乗用車と言えば、日系、独系、米系が主流であり、民族系メーカーの影は薄かった。しかし、2015年から始まった「中国製造二〇二五」戦略において、次世代通信技術、航空宇宙、バイオ、省エネ・新エネルギー自動車など10の先端技術分野の開発促進が始まった。ちなみに、この戦略は、米の大手国際コンサルティング会社マッキンゼーがアドバイスしたとも言われる。

中国メーカーの強み

中国のNEV開発の特徴は四つある。まず、バッテリーの原材料から電池製造、そして完成車の組み立てまで、垂直統合のモデルが確立されていることだ。その典型がBYDである。

日本の自動車、電機メーカーが原材料確保のため鉱山開発まで手掛けることはまずない。過去の事例としては、フォードがタイヤ製造のためにアマゾンのゴムのプランテーションに投資したことくらいだろうか。次に、恥も外聞もなく、海外の人材を活用したことだ。デザインからエンジニアリングに至るまで欧米日の技術者が高給で招聘された。米国のシリコンバレーの中国系スタートアップ企業も積極的に参加した。自動運転に不可欠なレーザー計測システムで世界シェア40%を占める禾賽科技ホーサイもとは言えばシリコンバレーの中国系ベンチャー企業である。第三に、開発のスピードが猛烈に早い。アップルはNEV開発を諦めたが、スマホ・小物家電メーカーの小米シャオミは、わずか3年間でNEVの開発に成功した。創業者の雷軍氏は、開発のために朝7時から夜11時まで週7日働いたという。最後に、中央・地方政府が積極的な支援を行った。NEV購入補助金、ナンバー発給規制地域におけるグリーンナンバープレートの優先的な

交付といった優遇措置に加え、新規のガソリンエンジン車製造工場の誘致は軒並みキャンセルされ、それによって浮いた財源がNEV開発に投入された。筆者が顧問を務めていた広東省の日系自動車部品メーカーのある工業団地の近くに周辺の複数の小山を平地にするなどして数十万坪の工場用地を造成した自動車メーカーがあったが、いざ工場建設の段階になって、建設許可が取り消されてしまうという事件もあった。広大な更地の中、ぼつんと立っていたプレハブの事務所にはこりまみれのアウディが所在なげに駐車していた風景を思い出す。2019年のことだった。

NEV化において中国が欧米日を出き放すきっかけとなったのが、コロナ禍だった。通常、新車の開発から生産までには最低でも3年はかかる。海外現地生産の場合、新たな生産ラインの設置ともなれば、本社や国内工場から多数の応援部隊が派遣される。日系メーカーもNEVの投入を視野に入れていたものの、3年に及ぶコロナ禍に

より、日中間の人の移動がままならなくなり、開発は頓挫した。この間、外資としては初めて独資での投資が認められた上海テスラは、コロナ禍の中、バブル方式で生産を続けた。中国メーカーも同様である。さらに、イーロン・マスクCEOの薫陶を受けたテスラの上海ギガファクトリーからは、優秀なエンジニアが続々と中国メーカーにヘッドハントされていた。上海テスラが中国NEV業界の「黄埔軍官学校」と言われる所以である。

外資メーカーの退潮

中国メーカーがNEVの分野で躍進するに伴い、2022年から24年にかけて、ガソリン車の販売台数は3割近く減少した。この煽りも食らったのが外資系である。日系メーカーの市場シェアは2020年の25%から24年の7月にはほぼ半分の12・9%まで激減した。三菱自工は中国市場からの撤退を決め、中国側パートナーに持ち分を譲渡した。トヨタ、ホンダ、ニッサンも売上を1割あるいはそれ以上落としている。

外資系メーカーで巻き返しを図っているのがドイツ勢である。フォルクスワーゲンやBMWは、それぞれ40億ユーロの投資を24年に実施する。NEV転換を加速するためだ。開発の本社依存度を下げるべく、中国国内での研究開発態勢も拡充する。ドイツの製造業は、中国リスクが喧伝される中、果敢に中国投資を行っている。とりわけフォルクスワーゲンにとって、全売上924万台(2023年)のうち324万台を占めるのが中国である。中国事業が本体の浮沈を決めるといっても過言ではない。

これと対称的なのが日系メーカーである。NEVの新車投入の必要性は十分認識しているのだろうが、トヨタのレクサスを現地生産するのではないかという噂が流れる程度である。また、仮に、NEVを投入したとしても、100種以上ある中国メーカーのモデルと矢継ぎ早の新モデル投入サイクルに果たして対抗できるのだろうか。ある自動車部品メーカーの幹部は、「中国による台湾武力侵攻のリスクがある限

り、中国での追加投資はできない」と語っていたが、こうした風潮も日系メーカーにはびこっているのではないだろうか。

NEVは社会インフラ―総合エネルギー戦略の一部

NEVの普及が拡大するのと同じくして、自動運転技術も実用化されつつある。2024年には、自動運転レベル2の新車は50%に達したと言われる。湖北省の武漢市では自動運転タクシーが試験営業を開始した。また、港のコンテナヤードでは、コンテナ船からヤードに降ろされたコンテナを自動運転トラックが所定の仕分けヤードまで運ぶシステムがすでに実用化されている。自動運転をより安全なものとするためには、より正確な位置情報システム、精緻な交通監視システムの構築も不可欠だが、中国は自前の位置情報システム北斗をすでに56基運用しており、中国のみならず一带一路構想参加国にも位置情報サービスを提供している。都市の監視システムは、すでに顔

認証システムを含め相当充実したものとなっている。無論、充電ステーションも急速に普及しており、沿岸部ではNEV2台につき1台の割合で充電器が設置されている。設置が遅れている内陸部では、PHEVの普及が目覚ましい。ガソリンエンジンからNEV化してゆく場合、ハイブリッド↓PHEV↓BEVという流れの中、価格は右肩上がりで高くなるが、中国のNEVメーカーは最もコストの高い電池の容量を減らすという「引き算」によって、PHEVの価格をガソリン車並みに抑えている。

一方、欧米日のメーカーはNEVの普及には一定の限界があると考えてるようになってきているようだ。レアアースの精錬から電池製造、そして完成車までに費消される電力はガソリン車よりもはるかに大きく、ランニングコストでこれを賄おうとすれば、最低でも10万キロ走行しなければならぬとの試算もある。NEVの省エネ性を否定しかねないものだが、これは「酸っぱい葡萄」の童話と同じだと思う。

中国において、NEVは総合的なエネルギー戦略の一つとして位置づけられている。最終目的は、燃料電池車である。新疆ウイグル自治区をはじめ、中国西部では、数百万枚の太陽光パネルを装備したメガソーラー発電施設が相次いで建設されている。これによって得られた電気を蓄電し、沿岸部に運び込み、この電気を使って水素を作るという計画である。これを担当しているのは、新疆ウイグル自治区の党書記馬興瑞氏である。ハルビン工業大学でエンジン技術を専攻し、1999年に中国航天科技集団に入り、工業信息部副部長を経て2013年から広東省の党副書記、省長として同省のNEV発展の指揮を執った。太陽光蓄電システムは、日本ではトヨタの九州工場で小規模な試験運用が行われているが、これをゴビ砂漠で大規模に行っているわけである。

三．雇用問題と教育改革

続く大卒者の就職難

2023年の6月からほぼ半年近く

にわたって、国家統計局は16歳から24歳までの失業率の公表をやめた。大学新卒の就職難が社会問題になっている中、この年代の失業率が20%近いレベルまで上昇したため、国民の不安を煽りかねないとの懸念からかもしれない。国家統計局は、この年齢層の母集団から在学を取り除き、新たな基準で12月から失業率の公表を再開した。しかし、それでも16%と高い水準となっている。

中国のリクルートコンサルティング会社である智联招聘は、毎年大学新卒の就職状況に関する調査報告を公表しているが、この数年、新卒の内定率は50%程度にとどまっているという。大卒者向け求人数は2023年1月で前年同月比25%減となったが、24年1月は、さらにそれを30%近く下回っている。不動産不況により景気回復が思わしくないという事情もあるだろうが、それ以上に、採用側のニーズの変化も大きいのではないだろうか。

端的に言えば、ホワイトカラーの需要の低下であり、エンジニアなどのメタルカラーや現場や工場でのブルーカ

ラーの需要が高まっているのだと思う。中国の大卒者数は、年間1000万人を超え、毎年50〜70万人程度増加している。大卒だからといって、それなりの企業の幹部候補生として迎えられる時代は終わったと言える。

大学改革が始まる

大学で学んだことが即職場で生かせるわけではない。しかし、大学は社会のニーズに応えなければならぬ。経済・社会のパラダイムシフトが図られている状況であればなおさらである。このため、高等教育の現場では三つの流れが起きている。

まず、学部の新設が止められるようになってきた。工学部の内燃機関科などはNEV化が進む中、縮小傾向にある。山東大学では土木関連学部・学科が廃止された。中国石油大学は建築関連の九つの学部・学科を廃止、北京航空航天大学も土木水利学部の廃止に踏み切った。その一方で、デジタル技術を活用した土木工学、智能製造工程といった学部の新設が見られるように

なっている。

次に、時代に合わなくなった学部の統廃合に対応するため、現役学生の転部が認められるようになってきた。極端ではあるが、文学部から医学部への転部ができる大学も出てきた。無論、申請すれば誰でもというわけではなく、大学による審査に合格しなければならないが、その基準もだいたい緩和されているようだ。

第三に高等職業教育が重視されるようになってきている。職業訓練学校とえば、手に職をつけると言えば聞こえは良いが、現場作業の初歩的訓練が中心であり、必ずしもデジタル化や自動化に対応したものではない。2022年の全人代では、26年振りに「職業教育法」が改訂されたが、この中で、高等職業訓練学校の卒業者は一般の大学卒業と同じ資格が得られることとなった。そして、これを機に既存の職業訓練学校の「現代化」が進められると同時に、卒業時には「職業学士」のタイトルが授与されることになった。

高等職業訓練学校の在籍者数は、普

通大学在籍者の1%にすぎない。しかし、就職率はほぼ100%であり、折からの就職難から、こちらを選択する学生も増加傾向にあると言われる。また、政府は、高校生レベルの中等職業訓練学校の改革も始めている。産業の現場に即し、そのニーズに応えられるようなカリキュラムと訓練設備機器の拡充が図られる。また、中等職業訓練学校の場合、農民工や年齢の若い退役軍人なども積極的に招聘する構えだ。

変わる学生の意識

従来、ブルーカラーとホワイトカラーの賃金格差は歴然としていた。2012年、ホワイトカラーの平均月額給与が6439元である一方、ブルーカラーは半分以下の2684元にすぎなかった。しかし、ブルーカラーの需要が逼迫するに伴い、給与格差は縮小している。右記から10年後の2023年の場合、ホワイトカラーは8388元、ブルーカラーは6043元とその差は2割程度になっている。

『国民抑鬱症白書二〇二四年』によ

れば、中国の鬱病患者と不安障害患者は合わせて1億人にも上るといふ。鬱病患者の80%は30歳以下であり、女性が6割を占める。職業別に見ると、IT関連が最も多い20%となっている。一方、製造業の割合は10%以下であり、農林業にいたっては1%台である。IT業界の競争は厳しい。「内巻」という言葉が流行ったが、サービス残業は当たり前、勤務スタイルは「996（朝9時から夜9時まで週に6日働く）」。年末ともなれば、人事考課下位10%が労働契約の更新ができない「末位淘汰」が待っている。

こうした事情もあってか、ホワイトカラーよりもブルーカラーの職種を希望する若者が増えているようだ。いわゆる「00後」世代の場合、6割がブルーカラーの職種を希望しているといふ。「70後」世代が3割だったの比べると大きな違いである。

おわりに

経済・産業のパラダイムシフトだけ

でも大変な課題である。それに加え、米中対立とそれに伴うアメリカの「同盟国」による中国包囲網や、対中先端技術移転規制という厳しい制約に直面している。アメリカの強みは、世界トップの軍事力、通貨覇権、それに技術力、加えて英語力と宣伝力である。しかし、この強みももはや万能ではない。ウクライナ戦争に端を発した対ロ制裁措置、とりわけドル決済システムからのロシアの排除は、却って、ドルに対する信認を揺るがせている。軍事力も弱体化している。アメリカの建艦能力は年間1隻にすぎず、それゆえに、AUKUS（オーカス、豪英米による軍事同盟）や日米韓軍事同盟の強化が不可欠となっている。

アメリカの対中先端技術移転規制措置は、一時的には効果があったものの、その対象となった華為は、自力再生で7ナノの半導体を開発した。中国の5G通信インフラは、基地局ベースで見ると400万か所、世界の6割を占める。世界最大規模であり、ユーザー数は9億人を超えた。

欧米の足並みも乱れている。先端的半導体製造設備メーカーであるオランダのASLMは、先端半導体製造設備、とりわけ露光装置のトップメーカーだが、対中輸出規制の対象となっている。しかし、ASLMは中国にサービス拠点を設置し、1500名のエンジニアを雇用しており、これを通じて中国企業は先端技術を導入している。また、中国の半導体メーカーはクラウドサービスを通じて、世界のエンジニアと先端技術に関する情報交換を行っている。

アメリカが中国封じの網を広げれば広げるほど、漏れや抜けがどんどん増えているのではないだろうか。またパラノイア的な対中技術・貿易規制措置は、グローバルサウス諸国の反発も惹起しているに相違ない。

中国の台頭に伴い、中国の存在そのものを安全保障上のリスクと見る風潮が日米欧で広がっている。しかし、安全保障はマッチ1本であってもその対象になりえるという危うさと非合理性を持つ。米政府は、コンテナ埠頭の

中国製ガントリークレーンの輸入関税引き上げを検討していると言われる。この分野でも中国メーカーが世界最大のシェアを持つ。価格も安い。しかし中国製ガントリークレーンに装着されたコンテナの積み荷読み取り機器が、バックドアを通じて漏洩し、安全保障上の脅威になるというのがその理由らしい。また、中国で開発されたソフトウェアを搭載した新エネルギー車の輸入禁止も検討されている。すでにバイデン政権は、中国製新エネルギー車に対し100%の関税を課すことに決めているが、ソフトウェアを禁輸対象にしたのは、それにより米国の交通・運輸に関するデータが中国に漏洩したり、遠隔操作によって米国の交通に障害を加えることを阻止するのが目的であると言われる。中国の新エネルギー車は、ソフトウェアの塊であり、ソースコードの行数は航空機を超えるとまで言われる。開発競争に後れを取っている米国は禁輸措置により時間を稼ぐ構えのようだ。

一方、トランプ大統領候補は、再選

されれば、中国からの輸入品に最低60%の関税を課すとしている。ちなみに、2024年時点で、米国の関税収入の7割が中国からの輸入に関わるものだ。また、米国の財政赤字はGDPの120%に達し、その利払いだけで年間の軍事費を超える規模に膨らんでいる。そして、中国が保有する米国債残高は日本に次ぐ。

米国政府もこの事情を承知している。それゆえに、イエレン財務長官は2024年4月に訪中し、米国債売却や、中国が保有する3兆ドルに上る外貨準備の扱いについて協議した。米中関係は、まさに「ハリネズミ同士の抱擁」のようなものになっていると言えるだろう。

中国の党・政府は、大統領選挙でハリス氏、トランプ氏のいずれが政権の座に就こうとも、米国の対中競争戦略に大きな変化はないと見ているようだ。となると、中国にとっての課題は、今進めているパラダイムシフトを奏功させること以外にない。それは社会改革をも包摂するものだ。パラダイ

ムシフトが成ったとき、中国の立ち位置はどうなるのか。そして、こうした中国の動きに日本政府、企業、我々国民はどう対処すべきなのか。政府にはおカネとビジョンがない。企業にはどうやら度胸はなさそうだ。国民の中国に対する関心は薄い。せめて、中国の実相を知る努力だけは続けてゆかなければならない。

(2024年8月23日・21世紀アジア塾)

筆者略歴(ゆうき・たかし)

福島県郡山市出身。一橋大学経済学部卒。1979年日本長期信用銀行勤務。1999年ダイキン(株)工業経営企画室勤務。2013年から荒井商事(株)顧問。2021年から多摩大学経営情報学部客員教授として中国经济、ユーラシア論を講じる。『世界経済評論』などに寄稿。

【フォト特集】

国際善隣協会による植林事業

村田嘉明



①記念植樹：姜団長&カウンターパート閻場長

し、山西省
林業草原局
およびカウ
ンターパー
トの関帝山
国有林管理
局と現地で
交流した。
現在日中
関係は政治
・経済とも
最悪の状態

国際善隣協会は、中国の環境問題への対処、交流を通じた環境意識の啓発などを目的とする、日中友好会館による日中植林・植樹国際連帯事業に2020年度から応募し、実施してきた。2023年度の事業承認が日中友好会館から下り、国慶節直前の9月23日に山西省公安厅から植林許可が下った。訪中団員は5名、先発隊3名（村瀬廣・牛木久雄・村田嘉明）は10月22日、後発隊2名（姜晋如団長・岡部終太「非会員」）は同月24日に出発した。中国の植林地・山西省太原市を訪問

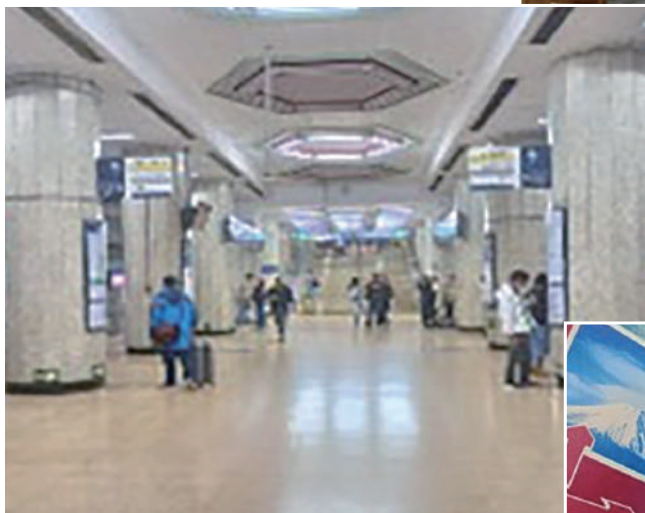
であるが、協会は植林・植樹をとおして交流を深めていきたいと思う。北京・上海など沿海地域との交流は一般的だが、内陸の山西省との交流は少ないように思う。10月31日に北京から帰国しておよそ2か月後、12月25日に山西省林業訪日団が来日したときは、協会は、林野庁、埼玉県の林業施設などを案内し、また歓迎会も開催するなどして交流を深めた。

協会顧問の八島継男氏は今般の訪中前の8月に現地を調査され、さまざまな助言をいただいた。深甚なる謝意を表す。また訪中企画全般にわたって労を取っていただいた国際交流委員前副委員長の小野寺悠子さんにお礼申し上げる。日中植林・植樹国際連帯事業については近々本誌で、国際交流委員会が文書報告を行うことになっている。本号では訪中団員の一人として、現地への「旅」をフォト特集として紹介する。

(撮影者が記されていない写真は筆者撮影)



②北京・前門前の MUJI ホテルに宿泊



③地下鉄2号線・東直門駅構内



④北京・王府井の中国婦女旅行社を訪問



⑥北京市豊台区内の回教寺院



⑤北京市豊台区内の回族料理店で羊肉の昼食
(撮影：岡部柊太)



⑧豊台発・太原行の高鉄車内



⑦山西省林業草原局による歓迎会



⑨山西雲頂山省級自然保護区管理局の四駆車で急峻な山道を岔口郷へ



⑩2020年に開通した太原の地下鉄2号線に乗車



⑪迎沢湖から望むライトアップされた太原市内（撮影：岡部柊太）



⑬晋祠公園の紅葉（撮影：岡部柊太）



⑫晋祠公園（太原市）にて全団員の記念撮影



⑭晋祠公園見学後、カウンターパート山西側による
答礼夕食会



⑮平遥古城（山西省晋中市）拱極門（北門）



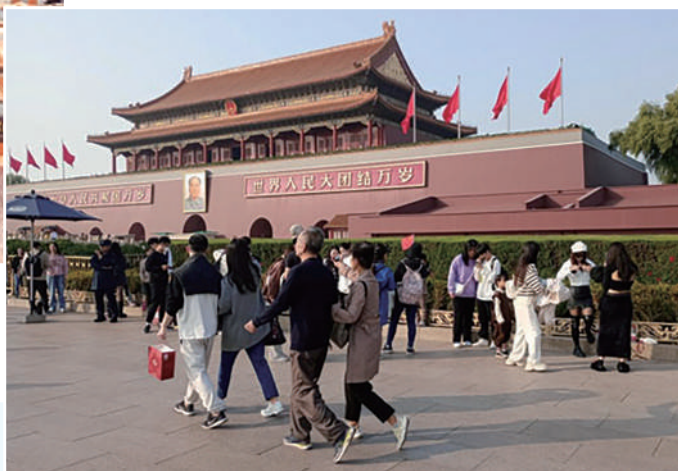
⑯平遥古城内の酢店



⑮大柵欄の漢方薬局・北京同仁堂



⑰平遥古城内で昼食



⑲天安門広場



⑳夕暮れの天安門広場に集う市民



㉑北京市昌平区蟒山国家森林公园



②③亮馬河飯店より望む北京市朝陽区のライトアップ



②④蟒山国家森林公园内の鄧小平植林碑



②⑤亮馬河飯店正面



②⑥北京烤鴨店の調理実演

エッセイ

新橋界隈の変遷⑤

瀬崎 明（会員）

コロナ禍が長年続いたことで社会の在り方も大きく影響を受けた。私などは罹患を恐れ外出も控えることが多く、友人の逝去にすら義理を欠いてしまう状況が続いた。

飲食店などは来店者の減少やコロナ対策での費用増大で大きな痛手を受け、事業の継続を諦めて閉店したところも多い。国際善隣会館の賃貸者「魚のまんま」は協会の収益の柱であるのだが、幸いにして顧客を取り戻している様子は嬉しいことである。

協会から指呼の間にある天婦羅屋は地名のもとである新橋のたもとにあった。60年前の東京オリンピックで川も埋め立てられ交差点脇の公園に

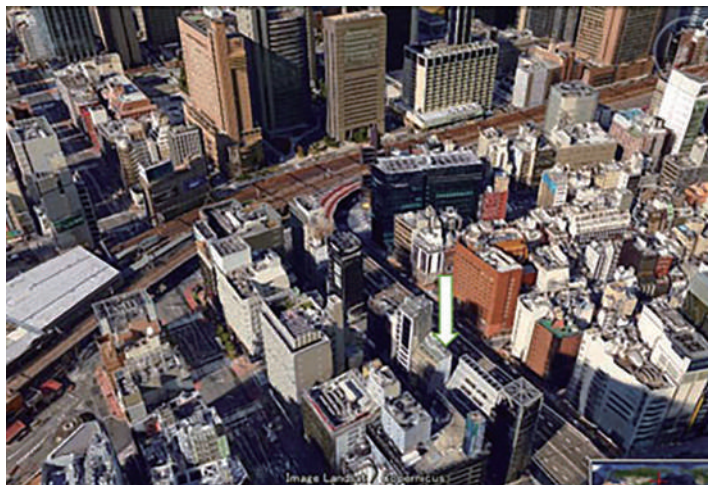
親柱が残るだけとなったが、その傍にあり八島継男顧問に連れられて行き美味しい天井を食べた。ここは洪沢栄一氏の子孫が経営していて名刺もいただいた。店舗ビルを新築するとの話であったがその後のコロナ流行でどうなったのか、近いところだが、駅側でないためコロナ自粛を身にかけてまだ訪れる機会がない。会館周辺もあちらこちらで変化が生じている。周辺のビルも新築されたところが多くなった。協会の銀座側にある高速道路は60年前にオリンピックに間に合わせるため江戸時代の水路を埋めて建造されていて、増加する交通量もあって沈下が大きい。所有者の東

京都是2度目のオリンピックで整備された道路網の完備で旧高速道路の利便性も低下したことで廃止も検討している様子である。

下の写真のほぼ中央の矢印の先が国際善隣会館であるが、周辺のビルも新しいものが増えてJR東海道線を挟んで上の日比谷側は第一ホテル、帝国ホテルなどの大敷地を持つ地主が多く、高層ビル群となっている。下の新橋側は新橋駅北口側の新橋ビルは建て替えが計画されているが、南口側の新橋駅前ビル1号館および2号館は10年前と変わらず、いずれも建て替えの気配が見えない。

協会から虎ノ門通りを挟んだ小規模ビルの密集地は火事騒ぎもあったが相変わらず小規模店舗が林立している。

（①～④は2019年10月号、11月号、2020年1月号、11月号に掲載）



陶々俳壇

陶陶句会
結果
2024年8月

兼題 「天の川」

馬場由紀子

瑠璃揚羽聖母マリアの像に舞ふ 大内善一

○明良 愛の象徴としてのマリア像を沿うように舞い上がって行く美しい蝶が世界の平和を願って舞うようです。

○二三四 マリア像と揚羽蝶、よく合いますが、瑠璃揚羽となれば、いさう敬虔な雰囲気があります。この瑠璃揚羽は誰かの魂でしょう。絵になる空間が切り取られています。

○正子 美しい宗教画を見ているようだ。

天の川穂高連峰巍巍と立つ //

○紅杓 檜ヶ岳・穂高連峰と天の川、壮観な光景。日常の喧騒から離れて澄み切った星空を眺めてのリフレッシュ。

○二三四 空気が澄んで天の川がくっきり見える土地だからこそ、穂高連峰の雄大な姿が夜でも見通せるですね。

葫蘆島の野宮張るなり天の川 橋本紅杓

○二三四 引き揚げと天の川を取り合わせは想像したことがありませんでした。掲句はまさに善隣協会ならではの、葫蘆島から満州からの引き揚げ船が出港した由、引き揚げを待つ野宮から夜空を見上げれば、降るような星を縫って天の川が流れていたのではありませんか。

○正子 私も葫蘆島より引き揚げてきたと母に聞きました。引揚船を何か月も待ったのこの。難民となりやっと帰国が決まって見上げた天の川は一段と美しく見えたでしょう。

○明良 //

地平線真紅の夕日や鳥渡る //

○京 この地平線上に沈む夕日は中国（満州）でしか見れない夕日です。懐かしい句です。

○善一

入所日の丸き背中や夏帽子 松島二三四

○由紀子 「丸き背中」とは年老いた方と察せられる。お母様が施設に入所されるのでしょうか。強い日差しを避けるための「夏帽子」は家族のいたわりの心の表れ。

○京 //

カート押す母似の歩み百日紅 //

○正堂 母似の人が百日紅のそばをゆっくり歩いている。

○善一

○由紀子 いつの間にか、母と同じようにカートを押している自分に気づいてしまった。老いた姿が似ているということにとどまらず、もしかしたら、人生の歩みも似ているのかもしれない。真夏に力強く咲き誇る「百日紅」の季語が肯定的に捉えていることを暗示していると言えるのではないだろうか。

暗黒を満たして流る天の川 瀬崎明良

○正子 都会を離れ、夜の闇の中で見上げた星空の見事さ。悠久の宇宙を思わせます。

天の川心踊った日は遠き //

戸袋へ慌て逃げ込む家守の子 日野正子

○善一

○紅杓 家守が食べるのはクモ、ワラジムシ、ゴキブリ、シロアリなどの害虫。家守は爬虫類で見た目が苦手な人が多いが、むしろ歓迎すべき存在かもしれない。両生類のイモリとよく見間違いをされるが、家守は縁起が良いとされ、守り神と言われる由縁である。

○明良 我が家でも朝雨戸をあける際にヤモリを見かけます。先日妻が台所で見つけて大騒ぎでしたが田舎育ちの私は素手で捕まえて庭に逃しました。慌て逃げ込むの表現が上

手です。

陽傾けど降る蟬の声弥増して //

○善一

○紅杓 蟬はメスを呼ぶためにオスが鳴いているといわれる。蟬は種類によって鳴く時間帯が大体決まっているという。夕方に鳴く場合が多い蟬はツクツクボウシ、アブラゼミ、ニイゼミ、ヒクランらしい。

○明良 灼熱の日々に負けずに夕暮れ時まで鳴く蟬の集団は元気です。わずかな余生をものともしない力をもたらせる句です。

七夕やひらひら書いた願い事 上野京

○善一

○正子 「ひらひら」に風に揺れる短冊と素直な願い事を感じます。

○明良 何を願われたのか、ひらひらの表現が絶妙です。

○由紀子 「ひらひら」が面白い。取るに足らない願い事が書かれているのだらう。

七夕や満州時代の友人に //

○紅杓 七夕は織姫と彦星が一年に一度だけ、天の川で会える日と言われる五節句（人日、上巳、端午、七夕、重陽）の一つ、故人であるか。

谷間の空に溢るる天の川 馬場由紀子

○善一

かつて国民休暇村鹿沢高原（現・嬬恋鹿沢）が誕生し、勤務した折、その休暇村はちょうど谷間にあり、その谷間のところに天の川があふるように光り輝き白樺林がよりくっきりと見える風景を思い出しました。

秋の蚊の痒みしつこく残し逝く //

○紅杓

夏から秋にかけて、産卵するためにメスが刺すらしい。血を吸うときに唾液を出し、これに対するアレルギー反応で痒くなること。

*旧かな、新かな、作者の意図に任せる。

中国

ウメツチンク

編・訳 上松玲子

どこまでが周辺

学校周辺には、各種の小規模店舗が密集していることがよくある。ただし、制限もある。新たに改正された未成年者保護法では、学校や幼稚園の周辺では娯楽施設・バー・インターネットカフェなどの営業や未成年へのタバコ・酒類・宝くじの販売や当選金の引き換えが禁止されている。

では、「周辺」とは周囲何メートルのことなのか？ 上海市人民代表大会の代表であり、同市第三女子中学校の校

長である潘敬芳氏が実地調査したところ、法律の運用において、「周辺」の意味が一律ではなく、50メートルとする区もあれば、200メートルという区もあることが判明した。上海市の学校の多くが中心部にあり、周辺の大通りには、多くの路面店がある。「周辺」の定義は、生徒の安全に係るだけでなく、地域の経済にも影響する。また法執行が困難になるだけでなく、保護者や社会の監督にも問題が生じる。

担当部局は、国内法である未成年者保護法は地域の発展の違いを考慮する必要があるとして「周辺」の統一基準を示していない。そのため各地域が実情に応じて条例を制定し、改善していく必要がある。実際、法律が前回改正された後の2022年2月、上海市は関連規定を改正の中で「学校周辺」は周囲200メートルの範囲であると明確にした。

「青少年の心身の健康を守るには、社会全体の努力が不可欠だ」と潘氏は述べ、学生の正当な権利と利益を守り、害を遠ざけるためには、法執行や日常の管理を強化し、法律の宣伝を通じて、200メートルか50メートルかという問題を決着させなければならないと強調する。文化・観光を管轄する部局は、政策の遵守、査察の強化、法令の周知徹底の継続を表明した。

『上観新聞』2024年8月13日

せつかくの吉日

8月28日、江蘇省民政庁の党組（党グループ）書記であり、庁長の謝曉軍氏は生放送で市民と対話する番組に出演。そこで、南京市民の王さんの「結婚証明書に旧暦の日付を入れられないか」という質問に、同席した関係部局の担当者、一理あるとして、民政部门に報告すると回答した。

伝統的に、婚姻申請日も挙

式日も多くの人が日柄を見て日を選ぶが、それは旧暦で見るのが通例だ。だが旧暦の日付は法的文書である結婚証明書には記載されない。

時代が進もうと、人々の結婚に抱く希望は変わらない。人々は「好日子」即ち吉日に、未来への希望を託し、未来を信じる拠り所とする。結婚証明書にその情報が反映されれば、幸福感が増すだろう。

結婚証明書に点字コンテンツを追加することを提案する意見もある。真剣に耳を傾けるべきだ。政府担当者は、実現すれば人道的配慮を形にすることになるだろうと語った。

『北京青年報』2024年8月29日

老親が離婚すると言ったら

「高齢の両親が離婚すると言いだした。どう思いとどまらせるか。そもそも止めるべきか」という相談投稿がSNSでよく見られる。寄せられ

る回答コメントはさまざまだ。両親の選択を尊重すべきという声もあれば婚姻の継続を願う声もある。同様の投稿が増加する背景には、離婚を選ぶ高齢者の増加があり、一部の裁判所が発表した離婚案件のデータもそれを裏付けている。

2021年までの5年間に北京市西城区人民法院が審理した離婚訴訟のほぼ半数が60

歳以上の人によって起こされている。北京市怀柔区人民法院でも同期間に受理した60歳以上の離婚訴訟は合計285件と、前期比57%増加、離婚訴訟件数全体の14%を占めた。

怀柔区人民法院の統計では、60歳以上の夫婦が離婚を申請する場合、初婚の場合は概ね結婚期間28年を超えており、44%は40年以上で、子どもたちは既に成人している。

社会の発展につれ、結婚観も少しずつ変化している。高齢者も結婚の表面的な形に満

足せず、幸福感を追求している。離婚に対し社会も寛容になり、高齢者は望む人生を追求するようになった。さらに、経済状況が改善され、配偶者への依存や離婚後の生活の心配が軽減された。多くの高齢者が夫婦関係において解決不能な溝が生じた場合、夫婦は法的手段による解決を躊躇なく選ぶ傾向がある。

社会学者の費孝通は「中国における家庭とは、連綿と続く社会を構成する事業体である。その主軸は父子または姑嫁という縦関係であり、夫婦関係は調整軸にすぎず、事業遂行のため感情は排除されてきた」と考えた。そうした考えのもと、結婚は家族の血脈と財産の継承、社会ネットワークの維持を目的として結ばれた盟約とみなされてきた。

そのような結婚生活を送ってきた末の離婚なら、子どもたちは止めるよりも支持する

べきだろう。彼らは家庭の安定と子どもの成長のため幸福の日々を犠牲にしたのだから。高齢夫婦の離婚は精神的解放を意味し、人生の価値や幸福を見直す大きな節目となる。子どもらは両親の立場に立ってその選択を尊重し、子としての気持ちや懸念を率直に伝え、離婚のマイナス面を最小限に抑え、両親自身が幸福と思える選択ができるよう協力するべきだろう。

『南方週末』2024年8月29日

ライドシェアに使うなら

浙江省臨海市の李さんは、ライドシェアは時間も自由になるし金にもなると聞いて、2023年に10万人民币元の新エネルギー車を購入した。その際、李さんは、自家用車としての5千人民币元で保険会社Aの自動車保険に加入した。営業車両の場合の保険料は1万円以上と知ったからだ。

そして複数の配車アプリに登録し営業を始めた李さんだが、昨年9月事件は起きた。臨海駅まで乗せた客にせかされ、対向車線にはみ出して追いつき走り対向車に衝突、市公安局交通警察は責任は全て李さんにあると認定した。

衝突された被害者王さんは車の修理費用、総額4万7千円を自分が加入していた保険会社Bに求償、李さんが加入していた保険会社Aからは自賠責保険の範囲内で2千元が支払われていたので、保険会社Bは王さんに残りの修理費4万5千円を支払った後、法律に基づき李さん本人に同額の支払いを求める訴訟を浙江省臨海市人民法院に起こした。裁判で自家用車として登録された車が営業中に起こした事故で保険会社Aは追加責任を負わないと認定され原告の李さんに支払いが命じられた。

〔人民法院報〕2024年9月3日



◆令和6年度第6回理事会の議題（9月19開催）

今月は下記内容で審議を行った。

・確認事項

7月18日に開催された第5回理事会の議事録（案）が確認された。

・決議事項

新会員1名（飯塚靖氏）の入会が承認された。

・報告事項

①講演委員会より「講演会のYouTubeチャンネルを運用」についての提案があり、今後引き続き検討することとした。

②事務局報告

11月21日の理事会終了後に、自衛消防訓練を実施する。
（事務局長 竹前栄男）

◆講演者からの寄贈

10月3日の講演者・金大偉氏から演題「満州サマン文化と言

語の危機」に関連するDVD：『天の億士―石牟礼道子の世界』CD：『新・中国紀行』『TAO（道）Floating Illusion』を寄贈いただいた。視聴を希望する方は事務局までご連絡下さい。

会員だより

◎新会員

＜正会員＞ 飯塚靖氏

◎計報

鶴川龍一氏（97歳）
令和6年9月11日逝去
謹んで哀悼の意を表します

同好会だより

＜俳句会＞

毎月第2水曜日午後1時から、オンラインでの俳句会を開催しています。

＜謡曲会＞

松木千俊先生のお稽古は一人ずつの個人指導です。

みんなの写真館

ハグレイ公園

（表紙）

この写真はニュージーランドのハグレイ公園（Hagley Park）だ。ニュージーランド南島、クライストチャーチ市にある1855年に設立された公立公園で、165畝の広大な敷地をもつ。

去年のゴールデンウィークに友だち二人と個人旅行でニュージーランドを訪れた。レンタカーを借り、北島のロトルアから南島のミルフォード・サウンドまで旅してきた。

ちょうど秋の季節になり、各地で木々が色づき始め、深まる秋の気配を存分に感じる事ができた。あたたかな色に染まったニュージーランドの大地は、まるで絵画のような美しさ。ドライブしながら、秋らしい澄んで晴れた空を眺め、目の前に広がっている色とりどりの景色を味わい、感動する毎日だった。
（姜晋如）

日中交流の歴史を訪ねて——
書画に見える日中交流の精神世界
（表4）

2024年2月26日～3月1日、信州佐久に300年余つづく老舗の橋倉酒造に収蔵されていた日中ゆかりの書画（掛軸、色紙）、写真など約60点の展示会が、橋倉酒造付設の不重米館（館長・井出亜夫）と一社 日中科学技術文化センター、一社 周恩来平和研究所の共催により中国文化センター東京で行われた。

両国の交流と日中交流に関わった文化人、政治家などの精神世界を垣間見ながら、日中交流の歴史を再認識し、善隣関係のいっそうの発展を念じての開催であった。
このたび同館の協力を得られたので展示された作品の一部を不定期ではあるが紹介していきたい。
（編集部）

2024年11月の行事予定

- 12日（火） 14：00 謡曲会（松木千俊先生お稽古）
- 13日（水） 13：00 俳句会
兼題「霰」及び当季雑詠から5句を投句（10月末までに）
- 14日（木） 14：00 公開 第19回対面&オンライン講演会
「ウクライナ戦争後の国際エネルギー情勢と原子力」
佐野利男氏（元原子力政策委員、元デンマーク大使）
- 15日（金） 14：00 公開 第4回【21世紀アジア塾】講演会（講演委員会との共催）
「魯迅のデスマスクを取った日本人歯科医の謎を解く
——井上ひさし『シャンハイムーン』の荒唐無稽さに触れて」
長堀祐造氏（慶應義塾大学名誉教授）
- 19日（火） 14：00 公開 第20回対面&オンライン講演会
「権威主義体制化する国際秩序——欧米と日本の極右勢力躍進をめぐって」
五野井郁夫氏（高千穂大学教授、政治学者・国際政治学者）
- 21日（木） 15：00 自衛消防訓練（会員・テナント参加）
- 27日（水） 14：00 公開 第21回対面&オンライン講演会（東北委員会と共催）
「中国東北部長春市に残る 満洲国時代の建物」
丸田洋二氏（元清水建設主任技師・一級建築士、当会会員）
- 28日（木） 15：00 新会員歓迎会
※会員で参加希望の方は事前に事務局までお申し込みください。

11月の会議予定

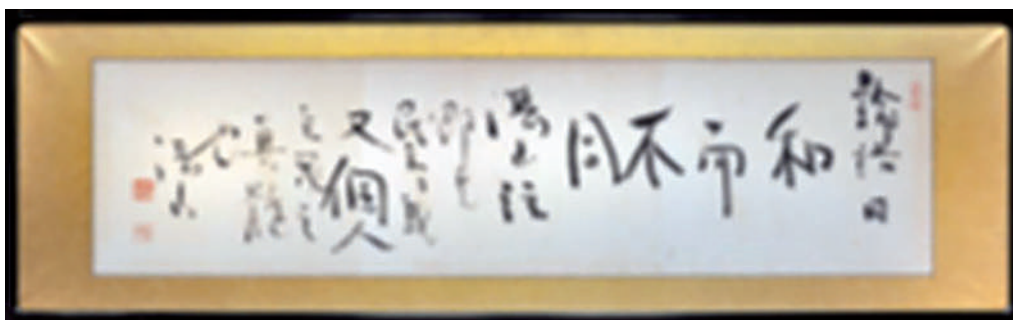
5日（火） 13：00	国際交流委員会	21日（木） 15：30	広報委員会
12日（火） 13：00	環境委員会	22日（金） 14：00	講演委員会
21日（木） 13：00	理事会（第8回）	27日（水） 13：00	東北委員会

※下線は通常日程に変更あり。

【12月最初の講演会予定】

- 5日（木） 14：00 公開 第22回対面&オンライン講演会
「ボルゲーゼ美術館に見るギリシア神話の世界」
塚本博氏（美術史家）

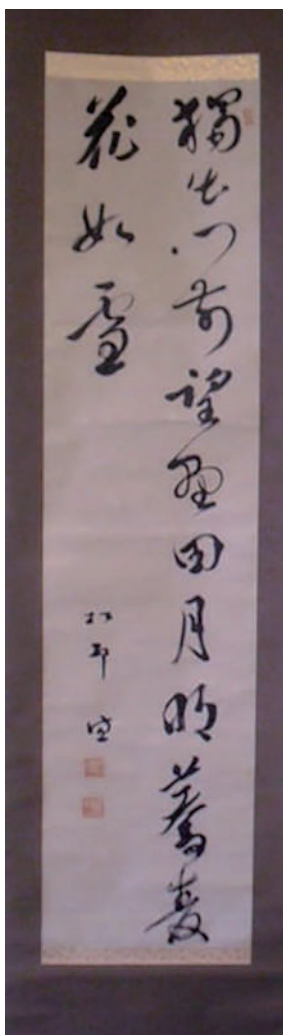
みんなの 写真館



石橋 湛山（1884～1973年）

戦前日本の大陸進出に一貫して反対し、「小日本主義」の下でのアジアの繁栄を主張。石橋は日中国交正常化の実現を政権構想の重要テーマと考えたが、不幸にして健康上の理由から政権を去る。総理辞任後の1959年、周恩来との会談において以下のように発言し、その後の大きな流れを作った。「私が日本の総理大臣として内閣を組織したときの理念は、貴国との連携を図り、その力を梃子に世界の平和を実現したいというものであった」。石橋の日中国交正常化模索の背後には、単に両国関係の正常化だけでなく、世界平和の追求という理念・理想が存在した。

書は「和而不同（和して同ぜず）」（『論語』の一節）。



松村 謙三（1883～1971年）

石橋の構想を背負って日中国交正常化への長い道程を歩いた。松村は、1959年、62年、63年、65年、69年と5回にわたり訪中し、変転する国際政治情勢、中国国内情勢、日本政府の対中姿勢の中で国交正常化を目指して努力を傾注。この間、LT 貿易、MT 貿易（いずれも準政府間協定に基づく日中間のバーター貿易）が実現し、1972年の国交正常化に向けた井戸を掘り続けた。

書は「独出門前望野田月明蕎麦花如雪（独り門前を出でて野田〔やでん〕を望めば月明らかにして蕎麦〔きょうばく〕花雪の如し）」（白楽天「村夜」の一節）。