

研修報告

ゼミ研修「深圳視察」報告

急速に変化する IT 都市に触れる

橋本 佳典*

Report on Student Study Tour of “Survey in Shenzhen”: A Rapidly Changing IT City

Yoshinori Hashimoto

1. 深圳について

1.1 はじめに

2018年9月11日（火）から14日（金）まで、3泊4日で橋本佳典ゼミ3年生15名全員が参加し香港・深圳に研修旅行を行った。昨年に続き香港に滞在し各所を視察した研修旅行であったが、予定通り無事終了した。研修の目的は、第一に中国のシリコンバレーと言われ発展著しい深圳を訪問し、世界最速で変化しているIT先端都市の一端を体感すること。第二に世界有数のハブ都市香港で都市、空港、港のハブ機能を視察し、都市競争力を高めるためのハブ機能を学ぶこと。第三にゼミで取り組んでいるユニバーサルデザインについて、香港における現状を確認することであった。

筆者自身は2004年から2008年までの香港在住中に深圳を40回ほど訪問した。昨今メディアで深圳が多く取り上げられていることもあり、帰国後の10年間で大きく変貌している深圳を自身の目で確かめることも目的の一つであった。一方、ゼミ3年生15名中、中国からの留学生2名、日本で育った中国籍学生1名、計3名は深圳に行ったことがあったが、他の日本人学生12名について深圳はもとより中国にも行ったことがない学生ばかりであったため、中国の進歩や深圳の発展を体感させたいと考えた。

日帰りの深圳訪問では視察先は限られたが、進化し続ける都市を目に焼き付けることはできた。尚、香港視察の内容は『東海大学紀要 観光学部』2017年第8号に報告した内容と概ね同様であり、本紀要においては深圳視察を中心に報告する。

* 東海大学観光学部観光学科教授
投稿日2018年10月15日 受理日2018年11月14日

1.2 深圳の概要

最初に、深圳について触れておきたい。中国広東省にある深圳市は香港の北側に隣接し、面積、人口とも東京都とほぼ同じ都市である。改革開放政策が始まった 1978 年当時人口 30 万人の漁村が、1980 年に中国最初の経済特区に指定されて以降「世界の工場」として発展してきた。2000 年代に入って人件費の上昇により工場の競争力が低下してきた一方、電気電子工業の加工で培ったノウハウ、人材、物流が寄与して、IT 都市として集積するようになり、大きな変貌を遂げてきた。

深圳の人口はこの 40 年間で 40 倍の 1,200 万人となり、15-64 歳の人口比率が 83% を占め平均年齢は 32.5 歳と中国で最も若い都市とされる¹⁾。人口の 95% が移住者で中国各地からの出かせぎ労働者が中心の街である。2017 年 GDP は香港を抜き、中国本土では上海、北京に次ぐ第 3 位、国ではマレーシアやフィリピンと同程度である。

現在深圳日本商工会に登録している日系企業は 428 社、日本人が 5,400 人強²⁾、2008 年開校の深圳日本人学校（小学校、中学校）の在校生は 270 名である³⁾。

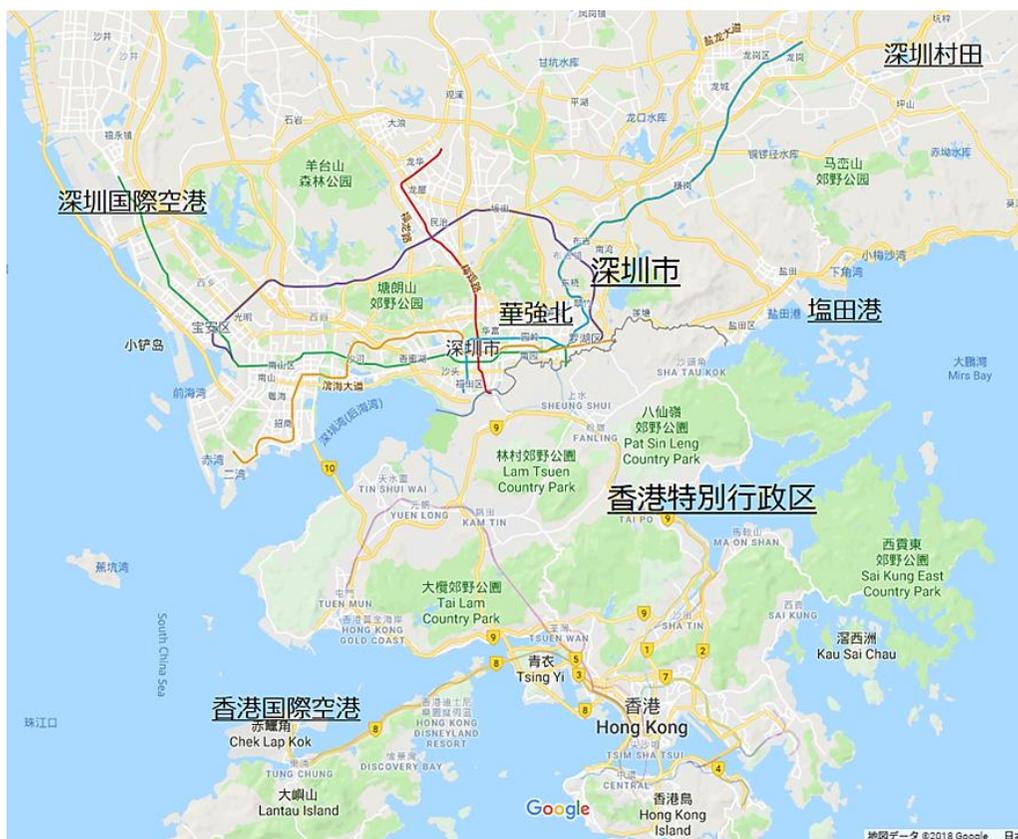


図 1 深圳・香港地図（ベースマップには Google Map を使用）

1.2.1 世界の工場

深圳市は鄧小平副首相が行った改革開放政策により 1980 年に経済特区に指定され発展が始まった。その後鄧小平が 1992 年に深圳を訪れ、改革開放の加速を命じた「南巡講話」により再加速した。低賃金の若年労働力を活用した輸出型生産拠点として縫製、玩具、日用雑貨、家電、電子部品、印刷などの労働集約型の製造業が急速に発展した。

後藤（2018）によると、1980 年代の面影などまったく感じさせない現在の深圳で唯一、町の歴史を感じさせてくれるのは、公園や大通りでみかける鄧小平の写真や像、スローガンである。鄧小平が深圳を選んだのは政治的な理由からで、政治の中心の北京から遠く離れた場所で、市場経済とグローバルマーケットへの窓口である香港と隣接しているからであり、鄧小平の読みが的確だった、と指摘している⁴⁾。

日系企業も三洋電機、松下電器などの家電やキャノン、エプソン、オリンパス、富士ゼロックス、リコー、ブラザーなどの精密機器、その他素材メーカーも多数進出した。

筆者も以前深圳にある日系複写機工場や日系印刷工場を見学したことがある。その際数千人もの若い女性を中心とした工員が立ち仕事で朝から夕方遅くまで、細かな部品の組み立てや印刷物の製本に黙々と取り組んでおり、その姿が強く印象に残っている。



写真1 深圳市内にある鄧小平画像広場



写真2 2004年日系複写機工場内風景

1.2.2 中国のシリコンバレー

低賃金で大量の労働力を使い委託加工が中心のモデルは、人件費の高騰で 2005 年頃には限界を迎えてきたが、深圳に集まる若者たちが技術革新に取り組み、付加価値の高い製品やサービスを開発することで技術力の集積が図られた。2010 年前後からは技術・人材・モノの集積によって産業の構造転換を図ることができ、今や中国はおろか世界を代表する IT 先端都市として「中国のシリコンバレー」とも呼ばれている。

藤岡（2017）によると「深圳は電子機器産業において世界一のサプライチェーンを誇り、設計から部品調達、組立、物流にいたるまで、ハードウェアの開発・製造に必要なもののすべてが車で 1 時間圏内に集まり、競争が激しく、低コストでハードウェアを製造できる」ことが強みである⁵⁾。

1.2.3 深圳発の IT 企業

深圳と関係が深い企業をいくつか取り上げてみる。

- ・華為技術 ファーウェイ：世界的通信機器メーカー。1987 年深圳で起業し、全世界従業員 18 万人、国際特許申請件数は世界一である。2017 年度スマートフォン（以下スマホ）を 1 億 5,300 万台出荷し世界第 3 位である。2005 年から日本でも事業展開している。
- ・騰訊 テンセント：深圳に本社があるインターネットサービス大手。WeChat（中国版 LINE）月間利用者は 10 億人超ユーザー（LINE の約 13 倍）、QR コード決済サービス（WeChat ペイ）は 1 日 6 億回利用されている⁶⁾。2018 年 9 月末現在、時価総額世界第 8 位である。
- ・比亞迪 BYD：電気自動車（EV）のトップメーカー。1995 年電池製造会社として深圳で創業し、2003 年自動車事業を始め、大容量リチウムイオン電池を搭載し 400 km 走行が可能である。
- ・DJI：2006 年深圳で創業したドローンシェア 7 割のトップメーカー。深圳には部品会社が多く、ベンチャー精神を持った若い技術者も集まり、ドローン製造には最適である⁷⁾。
- ・富士康科技集団 フォクスコン：シャープを買収した台湾の鴻海精密工業の傘下で世界最大の電子機器受託生産（EMS）企業。深圳が主力工場ではじめとするスマホやタブレット端末の多くを製造する。情報開示が少ないので実態を掴みづらいが、深圳の工員は 30 数万人、最盛期は 50 万人の工員がいたと言われる。

2. 研修の内容

2.1 研修の行程

研修の行程は表 1 の通りである。

表 1 行程表

日次	スケジュール	宿泊
9 月 11 日（火） 1 日目	成田空港第 3 ターミナル集合 JW（パニラエア）303 便 成田 10：45－香港 14：55 着後チャーターバスにて市内へ、途中香港港コンテナターミナルを車窓見学 夕刻 ANA 香港支店訪問 その後市内視察	ブルデンシャル ホテル
9 月 12 日（水） 2 日目	AM チャーターバスにて香港出境、中国・深圳入境 塩田国際コンテナターミナル（Yantian International Container Terminals）視察 華強北見学後昼食 PM 深圳村田科技有限公司訪問 中国・深圳出境、香港入境 夕刻 ホテル着	ブルデンシャル ホテル

9月13日(木) 3日目	AM ANA 香港空港所訪問、香港空港キャセイ航空貨物ターミナル (Cathay Pacific Cargo Terminal) 視察 PM 市内視察	ブルデンシヤル ホテル
9月14日(金) 4日目	AM フリー JW304 便 香港 15:45-成田 21:10 着後解散	

2.2 事前調査

今研修は夏季休暇期間中に参加希望者を募って行う研修であったが、目的意識をもって研修に参加すべく、表2に示すように9つのグループに分け事前調査、ゼミ内で発表を行った。

表2 事前調査表

グループ	テーマ	調査項目	ポイント
1	香港1	発展、政治、経済	ハブ都市、一国二制度
2	香港2	生活、旅行	訪日旅行
3	深圳1	発展、製造拠点	世界の工場
4	深圳2	ハイテク拠点	IT 先端都市
5	航空・空港	ハブ機能、航空貨物	旅客・貨物ハブ
6	海運・港	ハブ機能	中継港、大型化
7	鉄道・駅	空港、高速鉄道	利便性、直通列車
8	バリアフリー	香港交通機関	日本との比較
9	研修旅行	ホテル、アクセス	電子マネー

事前調査の内容において深度という点では不足も見られたが、学生が現地でそれぞれのテーマを深掘りしていくこととした。事前の学習によりハブ機能や香港及び深圳の特性について頭に入れて研修に臨んだ。

2.3 深圳視察先

深圳では様々に異なる視察先三か所を視察した。

2.3.1 塩田国際コンテナターミナル

最初に香港日通のアレンジで市東部にある塩田国際コンテナターミナルを見学した。塩田ターミナルは香港の大手財閥系ハチソン・ワンポアと深圳塩田港グループの合弁により1993年設立された、単一コンテナターミナルとしては世界最大規模のターミナルである。概要は以下の通りである。

- ・コンテナ取扱量は2017年深圳港全体で2,520万TEU、世界第3位、深圳港の主要ターミナルである塩田港は1,270万TEU。塩田港は水深が深く大型船が着岸できる天然の良港で、水深14-17.6mである。
- ・コンテナバース20、バースの全長9,078m、ガントリークレーン⁸⁾85台、現在世界最大級の2万TEU超大型船4隻が停泊可能である。
- ・2018年現在定期航路が週100便、40航路あり、取扱いの80%以上が大型船か超大型船である。塩田港は大型船が停泊できるので欧米長距離航路が中心である。コンテナの中身は様々であるが、欧米クリスマス商戦向けの玩具や衣類、その他雑貨が多い。
- ・船会社にとってメリットとなる滞船料を下げるために荷役スピードが早く、大型船でも23時間で出港する効率性の高い港である。そのため40フィートコンテナを2本同時に搭載可能なガントリークレーンが27台ある。
- ・施設内に中国主要都市への鉄道線路があり、中国南部の港では唯一鉄道貨物輸送と海運輸送との連携が取られている。
- ・ミッションは“To be China's first world class port”とし、規模、サービス、人材開発で第一位を目指している。
- ・中村靖 香港日通海運貨物支店長によると、「世界で港湾事業を展開する香港のハチソン・ワンポアの資本が入っていることもあり、運営もきっちりして信頼できる」とのことである。
- ・コンピューターでのコンテナの搭降載管理やバランス管理、多数の監視カメラによるセキュリティ対策、安全な作業のための人材育成や教育に力を入れている。

10年前の中国にはあまり見られなかった英語でのプレゼンテーションを受け、本社ビル最上階からコンテナターミナルを一望し、その後ガントリークレーンが並ぶコンテナ埠頭をバスで一周した。コンテナ埠頭は日本では見学が難しい施設であるが、貴重な体験となった。昨年の研修にて見学したハチソン傘下で香港最大手である Hong Kong International Terminals (HIT) の施設より更に大きく、かつオペレーション面での効率性と品質の高さを感じた。

学生は一様に規模の巨大さに感心するとともに、港やコンテナ船のコンピューター管理、人材教育に力を入れているという説明が印象深かったようである。また、中国製造業の圧倒的な物量を感じた学生もいた。

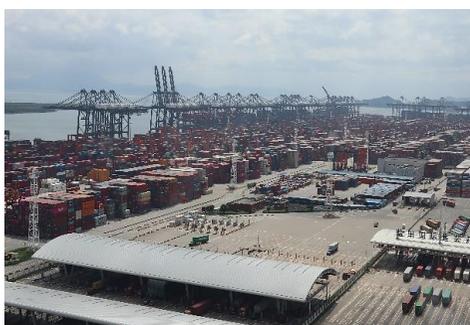


写真3 塩田港コンテナターミナル（一部）



写真4 本社ビル最上階での説明

2.3.2 世界最大の電子街「華強北」

その後市中心部に移動し、「深圳の秋葉原」と言われる華強北（ファーチャンベイ）⁹⁾を見学した。華強北は秋葉原を参考に作ったと言われる巨大電気街で、1万店舗以上の電気店・パーツ問屋が集中し、「ここにはない部品はこの世にない」「ここでの1週間はシリコンバレーでの1ヵ月」などと言われる。全体の規模は秋葉原の30倍とも言われるが、秋葉原との大きな違いは問屋機能が中心である¹⁰⁾。

華強北で訪れた賽格広場という建物は、1階から10階まで間口1-2mの小さな部品店約3,000店がぎっしりと集まった電気電子専門卸売店ビルで、どの店も様々な部品が山積みで展示されている。世界最大のドローンメーカーDJIの地元ということもあるのか、ドローンを扱っている店も多く、ビルの中でも客見せにドローンを飛ばしている。また、小型ロボットも安く売られていて、2,000円程度のものもあった。卸売り中心だが、試しにiPhone充電ケーブル1本を10元（約165円）で買うことができた。

華強北にはこうした大きな電気電子部品ビルが20以上存在し、店舗数は1万店舗以上が集積している。深圳の工場や製造業者のほか、安い製品を仕入れに来る世界中のバイヤーからマニアまで1日50万人以上が訪れている。深圳が中国のシリコンバレーと言われるゆえんともなっているが、店舗数の多さと、山積みの部品に驚かされた。平日の午前12時頃であったからか、客の姿は多いとは言えず、この店舗数がどうやって成り立っているのか不思議に感じたが、業者間取引で大量に購入する顧客が存在するのであろう。

街の中心の大きな通りである華強北路は再開発により小綺麗な通りとなっており、終日歩行者天国となっている。道の両側はファーウェイ、サムスンなどのIT系の小売店舗やマクドナルド、スターバックスなどの飲食店が並び、明るい雰囲気通りの通りとなっていた。秋葉原と違いポップカルチャーの店は見当たらなかった。

学生の反応は、秋葉原と比べ物にならない規模やドローンがビルの中や街中あちこちで飛んでいる光景に驚いた、予想以上に空気がきれいである、街がきれいである、といったものであった。



写真5 10階まで小規模な部品店が密集



写真6 華強北中心の歩行者天国

2.3.3 深圳村田科技有限公司

深圳のモノづくりの最前線を視察するため、華強北からバスで1時間ほど行った市の東北部、坪山区にある村田製作所（以下ムラタ）の深圳工場である深圳村田科技有限公司（以下深圳ムラタ）を訪れた。まず、木村友香梨 管理部人事一課副課長からプレゼンテーションを受けた。概要は以下の通りである。

- ・ムラタは総合電子部品メーカーで、製品は電気で動くものの99%に入っている。積層セラミックコンデンサの世界シェアは40%で、スマホの部品数1000点中ムラタの製品が800点搭載されている。
- ・創業者村田昭の「誰も作っていないものを作る」という理念のもと、4つの強みがある。
 - ①軽薄短小技術 世界最小軽量の製品を製造できる技術力がある。
 - ②一貫生産体制 自社生産機械により技術のブラックボックス化が可能である。
 - ③供給力の高さ スマホは2018年全世界で14億6,500万台作られたが、旺盛な需要、高い技術要求レベル、厳しいコストダウン要求、タイトスケジュールに対応可能である。
 - ④グローバルな販売サポートネットワーク 売り上げは日本7.4%、海外92.6%で海外に子会社が66社あり、駐在員は600名である。
- ・新商品の開発に注力し、売り上げの40%以上を新商品で構成する。注力市場は車、環境エネルギー、ヘルスケアである。
- ・深圳ムラタは2005年開設、従業員5,064人、日本人管理職29名、ローカル管理職24名、2018年売り上げ1,550億円見込み、ムラタ全体の12.5%を占める。
- ・深圳ムラタにとって深圳は中国トップITメーカーや日系自動車メーカーが近くに存在し、自動車メーカーと10年先を見据えながら生産に取り組んでいる。またスマホは新商品が半年ごとなので半年単位で新商品に取り組んでいる。

プレゼン後、工場の生産ラインを見学した。電子部品工場は見学を受け入れていない企業が大半であると筆者は認識しているが、工場を見学しながら生産ライン近くで説明を受ける貴重な機会となった。目視では認識できないほど微小なセラミックコンデンサのラインであったが、7人一組で担当しているラインと、7人での作業を500万円のロボット機械を導入して1人で行っている作業を見た。



写真7 セラミックコンデンサ
親指大の小瓶に10万個が入っている



写真8 工場見学の服、帽子を着用。
最前列右から3人目が木村副課長

学生が印象に残った点は、以下である。

- ・アップルの首脳が語った「ムラタが止まれば世界のスマホが止まる」。
- ・身近なスマホに部品 800 点と聞いて、一挙に現実感が湧いてきた。
- ・微細なモノづくりとロボット導入に驚いた。
- ・ハイテクの深圳だからムラタに好立地なのであろう。
- ・新しいものへのスピードと挑戦力、機械化の中でも人ならではの気づきが大切と学んだ。
- ・事前学習前はムラタを知らなかったが、モノづくりの素晴らしさに触れることができた。
- ・深圳で日本人女性の頑張っている姿に感銘した。

3. 研修の成果

3.1 実験都市、深圳

中国南部の広東省省都の広州市や香港では広東語が日常言語であるが、その中間に位置する深圳市では大半が各地からの移住民であり、標準語（北京語）が一般的である。既得権が少ないことから様々な変化を受け入れる素地があり、新しい製品やサービスが見られる。新社会インフラの大規模な実験場になっている¹¹⁾。

大半の小売店、飲食店、自販機、露天商などでの決済は QR コードによる支払いで済ませ、キャッシュレス化が中国の中でも進んでいる。街のあちこちにシェア自転車が何十台も無造作に置かれ、GPS が搭載された自転車の QR コードをスマホでスキャンするだけで開錠、施錠ができる。30 分 1 元（約 16 円）で、どこでも乗り捨てできる。中国人ガイドのスマホを借りてシェア自転車モバイクを試したが、簡単に使用が可能であった。

香港では日本の Suica や PASMO と同様の仕組みの電子マネーであるオクトパスカードがどこでも誰でも使えるが、QR コード決済は始まったばかりで大半の店舗では使えない。深圳は電子マネーが普及する前にスマホでの QR コード決済が一般的に広まったようである。

現在市内のタクシーは全台電気自動車となっており、2018 年中に公営バスも全台電気自動車となる。今回視察できなかったが、顔認証でスマホも不要の無人コンビニ、自動運転路線バス、赤信号で横断歩道を渡った歩行者の顔と違反回数が交差点脇のモニターに映し出される仕組みなど、様々な新技術が導入されている¹²⁾。



写真 9 深圳市内のシェア自転車を体験



写真 10 深圳市内繁華街でもドローンを見かける

日本では「深圳が今、ハイテクな企業ですごいらしい」と「らしい」を求め、銀行、商社、国会議員らが続々と深圳を訪れている。参加者らは「深圳はすごかった」と手放しで喜んで帰った、とのことである¹³⁾。ガイドによると、日本からここ一二年多くの視察の団体が来て、ファーウェイ、テンセント、BYD、DJIを視察している。何故か韓国人は視察に来ないとのことであった。今回の視察では深圳IT企業と日系企業との合併や提携がどれだけ進んでいるかは確認できなかったが、深圳のスピードと日系企業的意思決定に至るスピードとがどのように噛み合っているのか興味があるところである。

3.2 深圳の未来

深圳のハードウェアのサプライチェーン規模は世界一と言われている¹⁴⁾。また、深圳のメーカーは深圳港や隣接する香港の空港・港湾を利用することで、深圳で組み立てた製品を迅速に海外へ輸出できる環境にある¹⁵⁾。現在、世界がイノベーション力、活発なスタートアップ（起業）に驚嘆している深圳は、現在の中国の体制が生み出したものではなく、旧来の深圳から独自に進化したものである¹⁶⁾。今研修で一端に触れることができたが、今後も競争が厳しく、新陳代謝が絶えず続くことであろう。日本の既存企業やスタートアップ企業がこうした新しい動きを学び、吸収し、活用していくことが求められている。

3.3 大湾区構想（ビッグベイエリア）

香港では3つの巨大プロジェクトが進行中であり、香港マカオ珠海大橋、香港と深圳、中国本土を結ぶ初の高-speed鉄道、香港空港第3滑走路の建設である。これらは広州、珠海など広東省9都市と一国二制度を採用する香港、マカオをひとまとめに経済連携の強化をはかる中国の構想「大湾区（ビッグベイエリア）」構想の一翼を担うものである。大湾区構想は人口6,000万人超の「巨大な経済特区」を形成するもので、GDPは174兆円、中国全体の13%を占める¹⁷⁾。「一帯一路」構想とともに中国の重要な国家戦略であるが、今後深圳と香港の発展や役割がどうなっていくのか注目される。

3.4 ハブ機能

今回は時間の関係で深圳空港の視察は出来なかったが、今年も視察した香港空港を含めて、ハブ機能の観点から深圳と香港について触れておきたい。

3.4.1 空港

深圳空港は国内線中心で、2017年国内線旅客は3,800万人、国際線は300万人弱であるが、政府が2016年に北京、上海、広州と同様な「国際ハブ空港」に指定し国際線強化を目指しており、2025年迄に国際旅客1,500万人を目標とする。既に深圳発の低価格な国内便を利用する香港住民は多く、深圳発の国際線が増えれば利用する香港人はかなりいるという指摘がある¹⁸⁾。

一方、香港空港の旅客数は7,266万人、2025年の予測は8,200万人であるが、2024年に第3滑走路の運用が始まるまで発着枠が不足している。航空貨物においては長年世界第1位の貨物量を

誇る香港空港と、20位前後の深圳空港では大きな差がある。

ハブ空港の必要要件は、①国際線路線数（ネットワーク）、②都市競争力、観光客集客力、③ホームベースキャリア（香港ではキャセイ航空、深圳では海南航空、中国南方航空）の力、④空港アクセス、⑤接続旅客の利便性、⑥航空貨物集荷力、等であるが、これらを考えると深圳空港が香港空港を追い抜くことは当面困難ではないであろうか¹⁹⁾。

3.4.2 港湾

コンテナ取扱量は2013年に深圳が香港を抜き世界第3位となり、2017年は深圳が3位、香港は5位である。塩田港をはじめとした深圳港の拡張が進み、港湾への鉄道や道路の整備も進んできたことにより深圳港の役割が定着する一方、香港の中継港としての地位が相対的に低下している。輸出貨物中心で大半の貨物が中国本土で生産されることを考えると、この状況が続くものと思われる。

3.4.3 鉄道

2018年9月、香港と中国本土を結ぶ初的高速鉄道、「広深港高速鉄道」140kmが全線開通した。これにより香港から深圳へ14分 1,100円、広州南駅へ在来線の半分の47分 3,600円、北京へ直通で8時間56分 17,800円、上海へ8時間17分 16,700円である²⁰⁾。香港と深圳間がより近くなったが、空港旅客の流動にどのように影響してくるのか今後調査していきたい。

3.4.4 橋

香港空港のあるランタオ島とマカオ、及び広東省珠海を結ぶ全長55kmの世界最長の海上橋「香港マカオ珠海大橋」（港澳珠大橋）は2009年着工以来完成が遅れていたが、2018年10月に開通した。橋により珠江西側地域と香港や深圳とが近くなるが、香港、深圳両空港の旅客にどのような変化が現れるか注目していきたい。この橋も今後の研修で活用したい。

3.5 学生の感想と教育効果について

帰国後学生が提出した深圳に関するレポートの中から、学生の観点で深圳がどのように映ったかを項目別に確認しておきたい。

- ・都市 都市の成長スピードを実感した。街が発展していて香港との差を余り感じなかった。
- ・物流 当たり前前の生活の裏側でそれを支える物流の重要性を実感した。物流と生活が密接である。
- ・企業 B to B企業、運輸や物流業界に興味を持った。メーカーの面白さを感じた。
- ・品質 人材育成やIT導入、従業員が作業しやすい環境づくりに企業が力を入れている。
- ・英語 語学力の差を痛感した。自分の英語力のなさを実感した。
- ・世界 海外で働くことに興味を持った。世界に目を向けることの大切さを学んだ。内向き志向が自分もあるが、世界は広く海外市場に出ることは業界を問わず生き残りに必要と感じた。このままでは日本は香港や深圳他アジア諸国に差をつけられてしまう。

- ・就職 省力化の中で機械ができない仕事、人でないとできない仕事を就職活動で考えたい。
- ・その他 着任後間もない日本人女性が、中国人スタッフとコミュニケーションを取りながら活躍している姿が印象深い。積極的に質問をしようと心がけて臨んで、それが出来た。視察を受け入れていただいた企業、団体、案内いただいた方々に感謝したい。

このように深圳での研修を踏まえ、学生がアジアの成長スピードを実感したこと、人材育成やITの活用に積極的に取り組んでいる企業の実態を学んだこと、世界の動向や世界で活躍する企業の動向に関心を持つ重要性を認識したこと、そして世界と仕事をする上で英語力向上の必要性を痛感したこと、などが確認できたと言えるであろう。

4. まとめ

今回の海外研修は、ANA 香港支店・香港空港所の支援のもと、日本通運、村田製作所、塩田国際コンテナターミナル、キャセイ航空貨物の協力を得て、充実した研修となった。当初の狙い通り世界最大、世界最先端、世界最小に触れ、IT都市を実感することができた研修であり、日本ではできない経験の数々であった。学生にとって「世界」に少し触れることが出来たのではないだろうか。

筆者にとっても深圳は10年ぶりの訪問であったが、どこことなく治安がよくない雰囲気、あか抜けない市街地の印象は大きく変わった。勿論、当時と変わらない光景も残っているが、街全体として近代化し様々な先端技術が市民生活に入ってきている。ハブ都市香港と、隣接するIT都市でありかつハブ都市として長期的に香港を凌駕しようとする深圳はライバル関係であり、また補完関係でもあり続けるであろう。今後も両都市の動向に関心を持っていきたい。

尚、当報告において深圳における観光に殆ど言及していない。深圳には中国民族文化村や世界の窓といった観光施設があるが、外国人観光客を多く誘致できるほどの魅力には欠けている。今後、深圳の強みを生かしてITを駆使したエンターテインメントやアミューズメント施設、また先端都市視察ツアー、企業視察ツアー、先端都市体験ツアーなどを企画し、日本人も含めた外国人旅行者を誘致する動きを深圳サイドに期待したい。

註

- 1) 三井住友銀行(2018)「香港発 SMBC Business Focus 第50号」『中国改革開放40周年・深圳の歩みと今(2)』2018年7月17日号 http://www.smbc.co.jp/hojin/international/resources/pdf/hongkong_smbcbf034.pdf
- 2) 山梨総合研究所(2017)「第2回アジアフォーラム21」米川拓也『変貌する中国・広州及び深圳地域の経済・産業動向について』2017年7月21日
https://www.yafo.or.jp/wp/wp-content/uploads/2018/06/asia_h29-2.pdf
- 3) 深圳日本人学校 HP 2018年10月14日閲覧 <http://www.jsszcn.com/background/>
- 4) 後藤康浩(2018)『アジア都市の成長戦略——「国の経済発展」の概念を変えるダイナミズム』慶應義塾大学出版会
- 5) 藤岡淳一(2017)『「ハードウェアのシリコンバレー深セン」に学ぶ——これからの製造のトレンドとエコシステム』インプレス

- 6) 読売新聞 (2018)「改革・開放 40 年 深圳発ハイテク革命」2018 年 2 月 15 日 朝刊 読売新聞社
- 7) 毎日新聞 (2017)「世界経済・見て歩き——中国・深セン 中国のシリコンバレー」2017 年 3 月 19 日 朝刊 毎日新聞社
- 8) コンテナの荷役に使う埠頭に設置された大型のクレーン。
- 9) 後藤康浩 前掲書
- 10) DIAMOND ONLINE (2017)「深セン電気街の凄み、アキバやシリコンバレーを超える開発力」高須正和『変化し続ける街 知られざる深セン第 3 回』2017 年 2 月 6 日
- 11) DIAMOND ONLINE (2017)「深センでは自販機もカラオケボックスも IOT 化している」高須正和『変化し続ける街 知られざる深セン第 8 回』2017 年 6 月 29 日
- 12) 読売新聞 前掲紙 2018 年 2 月 15 日
- 13) 日本経済新聞 (2018)「アジア VIEW 米制裁、中国のシリコンバレー直撃」2018 年 5 月 25 日 朝刊 日本経済新聞社
- 14) 藤岡淳一 前掲書
- 15) JETRO (2017)「イノベーション企業を支える優れた事業環境——深セン市および中国の経済動向に関するセミナー (1)」伊藤亜聖『ビジネス短信』2017 年 11 月 27 日
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2017/11/35fc5e58db0d3b8f.html>
- 16) 後藤康浩 前掲書
- 17) 読売新聞 (2017)「香港返還 20 年 国策経済圏の一翼に」2017 年 7 月 4 日 朝刊 読売新聞社
- 18) DIAMOND ONLINE (2017)「中国深セン、香港から『国際ハブ空港』の座奪えるか」ロイター 2017 年 11 月 14 日
- 19) 橋本佳典 (2017)「橋本ゼミ研修 香港ハブ都市視察報告」『東海大学紀要 観光学部』第 8 号
- 20) 朝日新聞 (2018)「香港—中国開通 かすむ『自治』 初の高速鉄道 駅構内に中国法」2018 年 9 月 23 日 朝刊 朝日新聞社

引用文献

- 朝日新聞 (2018)「香港—中国開通 かすむ『自治』 初の高速鉄道 駅構内に中国法」2018 年 9 月 23 日 朝刊 朝日新聞社
- DIAMOND ONLINE (2017)「深セン電気街の凄み、アキバやシリコンバレーを超える開発力」高須正和『変化し続ける街 知られざる深セン第 3 回』2017 年 2 月 6 日
- DIAMOND ONLINE (2017)「深センでは自販機もカラオケボックスも IOT 化している」高須正和『変化し続ける街 知られざる深セン第 8 回』2017 年 6 月 29 日
- DIAMOND ONLINE (2017)「中国深セン、香港から『国際ハブ空港』の座奪えるか」ロイター 2017 年 11 月 14 日
- 藤岡淳一 (2017)『「ハードウェアのシリコンバレー深セン」に学ぶ——これからの製造のトレンドとエコシステム』インプレス
- 後藤康浩 (2018)『アジア都市の成長戦略——「国の経済発展」の概念を変えるダイナミズム』慶應義塾大学出版会
- 橋本佳典 (2017)「橋本ゼミ研修 香港ハブ都市視察報告」『東海大学紀要 観光学部』第 8 号
- JETRO (2017)「イノベーション企業を支える優れた事業環境——深セン市および中国の経済動向に関するセミナー (1)」伊藤亜聖『ビジネス短信』2017 年 11 月 27 日
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2017/11/35fc5e58db0d3b8f.html>

橋本佳典

毎日新聞 (2017) 「世界経済・見て歩き：中国・深セン 中国のシリコンバレー」 2017年3月19日 朝刊 毎日新聞社

三井住友銀行 (2018) 「香港発 SMBC Business Focus 第50号」『中国改革開放40周年・深圳の歩みと今(2)』
2018年7月17日号 http://www.smbc.co.jp/hojin/international/resources/pdf/hongkong_smbcbf034.pdf

日本経済新聞 (2018) 「アジア VIEW 米制裁、中国のシリコンバレー直撃」 2018年5月25日 朝刊 日本経済新聞社

山梨総合研究所 (2017) 「第2回アジアフォーラム21」 米川拓也『変貌する中国・広州及び深圳地域の経済・産業動向について』 2017年7月21日 https://www.yafo.or.jp/wp/wp-content/uploads/2018/06/asia_h29-2.pdf

読売新聞 (2017) 「香港返還20年 国策経済圏の一翼に」 2017年7月4日 朝刊 読売新聞社

読売新聞 (2018) 「改革・開放40年 深圳発ハイテク革命」 2018年2月15日 朝刊 読売新聞社