

## 国境交通調査 上海～満洲里～ハルビン

ERINA調査研究部研究員 滝沢数義

2002年3月14日(木)から3月22日(金)まで、国境交通調査のために中国を旅してきた。私にとっては初めての中国訪問であった。以下はその顛末である。

### 大阪 - 上海フェリー株式会社

大阪～上海間には定期フェリーが就航しており、まずその調査が目的である。3月14日(木)、「蘇州号」を週1往復運行している大阪の上海フェリー株式会社(日本の法人)の本社で、客船部長に話を聞くことができた。

このフェリーは、欠航したことがなく、時刻の正確性が最大のセールスポイントである。中国から日本への貨物は、通常のコンテナ船に比べて約3倍の料金(13万円/TEU)にもかかわらず、常に満載状態(約200TEU)である。積荷は中国で加工した繊維製品や野菜などが中心である。日本から中国へは平均120～130TEUしかなく、繊維原料や機械、電気製品、建設用車両が中心である。

この会社は日本側50%、中国側50%の出資による合弁会社である。日本側の出資は、商船三井グループが4割、日本郵船グループが4割、川崎汽船グループが2割である。現在の2代目社長は商船三井出身であるが、初代は川崎汽船出身であった。船客の国籍は、およそ日本人5割、中国人5割である。春、夏のシーズンは日本人学生が多く、担ぎ屋として乗船する人もいる。中国からの研修生が年間1,000人程いるほか、一昨年9月から、中国からの団体客の観光ビザが解禁になったことで、観光客が2000年度は500人、2001年度は250人いたという。日本から中国への乗客は年間約4,000人、中国から日本は約3,000人で、そのうち1/4程度が往復利用する。船員は50～60人で、すべて中国人という話であった。

### フェリー「蘇州号」で上海へ

翌日15日(金)、上海へ行くフェリー「蘇州号」に乗るために、大阪港へ向かった。この蘇州号は、14,410トン、全長154.73m、旅客定員数272名の大きな船である。出国審査を経て乗船すると、船員が部屋まで案内してくれた。2人部屋で、シャワーやテレビが備えてある。正午に出発して2泊48時間で翌々日に上海に到着する予定だ。四国の南から九州にかけて日本の沿岸を通るので、2日目になっても日本のテレビ放送が見られた。BS放送は中国に着く直前になっても見る事ができた。船内には、衛星回線を使っ

ているという公衆電話があり、日本のテレホンカードで日本へ電話をかけることができたが、中国へはかけられないようだった。食事についてはレストランがあり、日本食や中国料理を日本円で支払って食べる。朝食は無料で、バイキング方式である。その他に、バーや喫茶室、大浴場(といってもそんなに大きくはないのだが)、麻雀室、卓球室、ゲームコーナーなどの設備があり、ロビーのようなどころでは日本のテレビドラマ「東京ラブストーリー」が中国語の字幕付で上映されていた。自動販売機やコインロッカーも日本円で使える。

翌日、中国人の船長に会うことができた。図們江地域と日本の間にフェリーが就航すれば経済的に大きな意味があるだろうと船長は言った。ただし、日本海は冬にはとても荒れるので、冬期間の運行が難しいだろうとも言っていた。さらに船倉を見せてもらおうと、薄暗い中に整然とコンテナが並び、ワイヤーで固定してあった。隅には、乗客の託送手荷物と思われるものがあった。

17日(日)、朝起きると、長江の近くにいるらしく、周りには小さな漁船などがたくさん見える。長江に入るとさらに船が密集し、フェリーはその中を縫うように進んでいく。午前11時ごろ、突然船が止まった。窓の外を見るとCOSCO(中国遠洋運輸公司)のビルが見える。フェリーの傍には「辺検巡查」とかかれたパトカーのような車が停まっている。どうやらフェリーターミナルに到着したようだ。しばらくすると降船のアナウンスがあって、船を降りた。そこからバスに乗って、出入国検査所へ行き入国審査を受けた。審査はとても簡単で、パスポートを見せて、入国カードを渡せばよい。しかし窓口が2つしかないため混み合って、30分ほど待たされた。ターミナルの出口では手配していた通訳ガイドが待っていてくれて、専用車でホテルに向かった。



写真1 長江

## 上海 - 淮海路を歩く

ホテルに着いて、少し時間ができたので散歩してみることにした。地図を見ると、ホテルの近くには淮海路（わいかいろう）という繁華街がある。淮海路は旧フランス租界地で、おしゃれな最新流行ストリートだということで早速行ってみた。途中でいきなり中国人に声をかけられた。どうやら、私を中国人だと思って道を尋ねたようだった。私は英語で「中国語はわからない」と答えてみたが通じないようだ。私は中国語が全く話せない。簡単な英語も通じないと分かり少し不安になった。淮海路はとにかく人が多かった。また、交通マナーも悪いようで、車の運転はとても乱暴に見える。横断歩道も少なく向かい側の歩道へ行くのに苦労した。地元の人々は走っている車の間をすり抜けて、横断歩道でないところを横断している。ファッション関係の店がたくさんあるが、おしゃれというよりは新宿や渋谷のような雑然とした雰囲気のある街というのが私の印象だった。コンビニエンスストアもたくさんあり、日本と同じくローソンやセブンイレブンもあるし、中国独自と思われるコンビニもある。中国語ではコンビニのことを「便利」と呼ぶらしい。もともと中国には「便利」という言葉はなく、この言葉は日本から輸入されたという話を聞いたことがある。日本のペットボトル飲料「午後の紅茶」がそのまま売られているところがある一方で、その中国語版が売られているのも見かけた。

夕方、上海港務局から日本語ができる2人の方が来て、洋山深水港区の開発計画について簡単な説明を聞いた。長江には大きな船が入れないため、少し沖合の島まで橋を渡し、その島に大型船が停泊できるようにするという計画であった。その後、上海の方々お勤めのレストランに連れて行ってもらった。麻婆豆腐やチマキ、桂魚のあんかけなどのメニューだったが、とてもおいしかった。上海料理の味付けは私の口に合う。上海名物だという桂魚は、形が鯉に似ている淡水魚で、白身のさっぱりとした味だ。肉はやわらかく舌触りがツルツルしており、小骨も無く食べやすい魚だった。食事後、淮海路を歩いてホテルに帰った。もう午後9時頃だったが多くの店が開いていたのでデパートに入ってみた。地下の食料品から、衣料品、電化製品などを見たが、品揃えは十分で、何でもある。価格について大雑把に言うと、日本の10分の1から2分の1程度だったが、日本メーカーの電化製品の中には日本とあまり変わらない値段のものもあった。デパートは中国の中では価格が高めなのかもしれない。

## 上海 - コンテナターミナルとフェリー会社

18日(月)、上海港務局の方に上海港の上海外高橋保税区港務会社のコンテナターミナルを案内してもらった。ガントリークレーンが9台あり、ヤード総面積約50万㎡という大規模なターミナルで、おびたしい数のコンテナを見ることができた。このターミナルの2001年のコンテナ取扱量は144万TEUで、上海港全体の約5分の1を占める。コンピューター管理によって24時間365日フル稼働しているという。1992年の設立当初は雑貨埠頭（主に建築資材運搬）だったが、98年にフルコンテナターミナルとなった。1期工事で3バース、2期工事で3バース、3期工事で2バースを開発した。海への出口まで80kmで、フルコンテナ船は3隻同時に埠頭に付けることができる。国際定期航路が16本と、大連、青島などの国内航路が就航している。



写真2 上海コンテナターミナル

午後には、中日国際輪渡有限公司（フェリー会社）を訪問した。この会社は私たちが乗ってきた上海フェリーとは別に、大阪～上海間と神戸～上海間のフェリーを交互に運航している。流暢な日本語を話す客運部長が迎えてくれた。部長の話では、上海フェリーと同様に欠航したことがなく、スケジュール通りに運行することが最大のセールスポイントであり、通常のコンテナ船より料金は高いが十分に需要があると言う（リーファーコンテナの輸送運賃は1,400ドル/TEU、コンテナは830ドル/TEU）。ただし、日本から中国向けのコンテナ輸送運賃は需要が少ないため、もう少し安い。この会社は1985年6月に、日本側の日中国際フェリーなどから50%、中国側のCOSCOなどから50%の出資で設立され、鑑真号を就航させた。1994年から「新鑑真号」（14,000トン）で運航している。従業員は中国人20人、日本人9人で、主に経営は中国側が行っている。貨物輸送状況は、上海から大阪・神戸が200～250TEU（満載だが積み残しはない）、大阪・神戸から上海が50TEU（残り200TEUは空のまま輸送）である。日本から中国への貨物は、電機製品、繊維材料（中国で加工し、繊維品として日本へ輸出）が多い。中国から日本への貨物は繊維・衣料品

が多く、また、リーファーコンテナで運ばれるシジミ、ハマグリなど貝類が1回30~40TEUを占める。最近では担ぎ屋が少なくなっている。日本から中国への旅客のシーズンピークは7~8月で、この時期は修学旅行生や若者層が多く、中国から日本ルートのお客様は縫製関係の研修生が多い。その他、留学生や親族訪問者が利用するそうだ。旅客数は昨年1万人を突破し、日本人と中国人が約半々の割合である。昨年の中国人観光客は803名であった。旅客運賃は一番安いクラスが片道1,300円(日本円で約20,000円)往復チケットは1,950円(約30,000円)で、帰りのチケットは1年間有効(オープンチケット)となっている。半数程度が往復利用する。乗組員は全員中国人で、船長2名が交代で乗船している。船内は日本円、人民元のいずれも使用できるそうである。当社が最初に日中間のフェリーを運航したが、現在では日中間の国際フェリー輸送は4社が競合している状態である(1985年大阪・神戸~上海、1990年神戸~天津、1993年大阪~上海、1998年下関~青島)。かつて、鑑真号のみ就航の時代は旅客が2万~2万5千人の年もあった。その後の各社のフェリー航路開設によって鑑真号の利用客数は減少したが、日中間のフェリー全体の需要は変わらないのではないかと語っていた。神戸港に寄港する理由は貨物輸送のニーズがあるためである。1988~90年まで、月1回横浜まで行っていた。旅客は結構多かったが、貨物が予想より少なかったため現在は寄港していない。貨物の方が旅客よりも利益が大きいためであるとの話だった。

### 上海駅

次に、上海駅に行ってみた。上海駅はガラス張りの大きな建物だった。ここも多くの人が溢れている。上海駅は全国各地への始発列車が多く、バスや地下鉄でのアクセスも容易なので、非常に便利な駅であるそうだ。駅の中では、飛行場と同じように、X線による手荷物検査が行われていた。その様子を撮影していると、駅員がやって来て「勝手に



写真3 上海駅

に撮影するな」といわれてしまった。その後、上海虹橋空港から北京へ向かった。

### 満洲里へ

19日(火)午後、北京空港から中国国際航空のハイラル行きに乗った。満洲里には空港がないので、最寄りのハイラル空港まで飛行機で行き、そこから車で満洲里に向かうことになる。満洲里市は内モンゴル自治区内にある中国とロシアの国境の街である。午後5時30分ごろハイラル駅に着いた。通訳と運転手が待っていた。通訳はモンゴル族、運転手は漢族だそうだ。そこから2百数十キロの道のりを車で約3時間かけて満洲里へ行った。道路は舗装してあったが、でこぼこがありかなりゆれた。道路の両側は見渡す限り草原で、羊も見かけた。そんな大草原の中でも、運転手や通訳ガイドは携帯電話を使うことができた。3時間かかって午後8時30分によくホテルに着いた。ホテルにはロシア人が多かった。満洲里口岸(税関)の方が迎えてくれて、皆でホテルのレストランで夕食をとった。焼いた骨つき羊肉がおいしかった。ホテルの部屋では、日本語放送のNHKが見られた。



写真4 内モンゴル草原

### 満洲里道路口岸

20日(水)、朝8時30分にホテルを出発して、満洲里口岸の方案内で道路口岸へ向かった。この日は少し吹雪いていて、かなり寒かった。気温はマイナス十数度らしい。15分ほどで道路口岸に着いた。ロシアや中国の乗用車やトラックがたくさん行き来していた。私たち日本人にとっては、陸上国境というものになじみがないだけに、ロシアナンバー、中国ナンバーの車が入り乱れている光景は不思議である。もちろん、ロシア人・中国人がたくさんいて、建物の中には出入国審査を待つ人で溢れていた。

会議室のようなところへ通され、話を聞いた。この道路口岸は中国国内で深圳に次いで2番目の規模を誇り、ロシ

ア側のザバイカリスクもロシアで最大級である。貨物の年間取扱量は約20万トン、人の年間通過人数は約100万人、車両の年間通過台数は約15万台で、うちコンテナ車は年間7,000台、貨物車は年間50,000台、他は一般車であり、ほとんどがロシア車だそうである。中国の貨物用トラックは、ロシア入国後貨物をロシアトラックに積み替えずに、そのままロシア国内を走行できる。行き先までの許可証が必要であるが、その行き先に制限は無くロシア国内どこでもよい。綏芬河からロシアへの入国は自家用車で行くことができず、バスを利用しなければならないのに対して、満洲里からロシアへの入国に際してはそのような制約はない。

中国からの団体旅行（5名以上）は申請すれば1日で満洲里口岸管理局よりビザ付の簡易パスポートが発行され、申請内容によってはロシアに1カ月程度滞在できる。ロシア側にも同様のシステムがあり、団体旅行で申請すると自分の車で相手国へ行くことができる。2002年1月の実績は、人の出国が40,479人、入国が35,879人、貨物の出国が6,445トン、入国が8,567トン、車両の出国が6,169台、入国が6,260台であった。中口貿易の6割を満洲里口岸が取扱っているという。ロシアからの貨物は鉄くずや木材、中国からの貨物は果物、野菜、衣服などが多い。

1992年に当税関は国際税関となり、ヒトとモノが自由に行き来できるようになった。その後、中国政府が4.2



写真5 満洲里道路口岸

億元を満洲里口岸に投資し、今の規模になった。現在は8つのゲートがあり、貨物用4ゲート、旅客用4ゲートである。当面の目標は14ゲートに拡張し、貨物350万トン、人数300～350万人を取り扱えるようにすることである。道路税関のオープン時間は冬期8:00～18:00、夏期7:30～18:00（いずれも中国時間。ロシア・ザバイカリスクとの時差は冬1時間、夏2時間）で、休日はない。税関通過者数の比率は、ロシア人が5割（主に買い物・観光が目的）、中国人が5割（主にビジネスが目的）である。旅客者は鉄道より道路税関を利用する方が多い。さらに満洲里に国際空港も作りたいが資金の目途がつかないという。満洲里は生産基地、消費基地ではなく、輸送基地であるが、外資を誘致して生産基地としての役割も担いたいとも言っていた。今でも加工企業はあるが非常に少ない。現在、香港の企業が木材加工会社の設立を検討中である。満洲里の対外貿易は、シベリア鉄道を利用して欧州（特に東側）あるいは大連港を利用して米国向けなどが中心である。

#### 中口互市貿易区

続いて、中口互市貿易区へ行った。ここは中国とロシアの国境付近にある边境貿易市場である。ロシア人がこの貿易区に来るときにはビザは必要なく、簡単な入国審査のみであり、中国に持ち込む商品の量や買い付けた商品をロシアに持ち帰る数量にもほとんど制限が無いそうで、極めて自由な取引が可能になっている。ロシア人の集団がバスで買い物に来るのを中国人通訳たちが大勢待っていた。区内には「北国第一門」と書いてある柵があり、そこが国境だという。確かにその柵の向こうにはロシアの車らしきものが走っている。国際貿易商厦という建物の中では、中国人とロシア人が集い商売を繰り広げていた。中国語、ロシア語が飛び交う活気あふれる光景は、とても満洲里らしい光景である。

表1. 満洲里道路口岸 出入境貨物人員車両年別統計

(単位: 万トン、万人、万両)

	貨物		人員		車両	
	入	出	入	出	入	出
1991	1.792	2.573	6.274	6.386	1.124	1.125
1992	13.74	6.632	17.16	16.69	3.239	3.350
1993	22.49	9.639	26.79	29.81	4.913	5.169
1994	7.765	11.440	22.05	22.04	4.148	4.160
1995	5.849	15.710	18.48	18.60	4.864	4.883
1996	5.437	16.920	20.02	21.47	5.610	5.781
1997	8.326	7.218	34.10	34.30	5.347	5.258
1998	13.17	4.009	28.43	29.38	5.772	5.675
1999	24.56	3.556	31.76	31.15	7.103	7.082
2000	23.69	4.155	47.40	46.51	8.262	8.288
2001	12.056	5.1406	53.617	56.462	7.813	7.853

出所: 満洲里口岸

### 国門～鉄路口岸（鉄道税関）

次に、鉄道の国境ゲートである国門へ向かった。外国人は近づけないと聞いていたが、私たちは幸いにも国門の建物の中まで入ることができた。ちょうどロシアからの貨物列車が木材を積んで通過するところだった。ロシア側のゲートには、未だに「СССР（ソビエト連邦）」と書いてある。



写真6 国門

昼食はジンギスカン鍋を食べた。羊肉をしゃぶしゃぶにして、タレをつけて食べる。肉を食べ終わらないと野菜が出て来ないので、始めはひたすら肉を食べつづける。漬物などの付けあわせがたくさん並んでおり、それを時々口にしながら肉を食べる。肉で満腹になった頃ようやく野菜類が出てきた。こういうところが日本の鍋と違う。



写真7 ジンギスカン鍋

昼食後に旧ロシア領事館に立ち寄ったが、ここは空き家になっているようだった。このころになると、寒さが厳しくなり、耐えがたくなってきた。

次に、満洲里市の中心部へ向かい、デパートに入ってみた。ここでもロシア製品がたくさん並んでおり、私はロシアの銀製品を買った。また、その隣には広場のようなところがあり、この寒い中で露店を開いている人たちがいる。主に、食料品や雑貨、日用品などを売っている。本当にこ

の氷点下の厳寒の中で商売をしている人々のたくましさには驚きである。



写真8 満洲里中心部

次に鉄道のコンテナターミナルに行った。ここには大きなクレーンがあり、貨物車の台車を交換することができる。中国（1,435mm）とロシア（1,520mm）では軌間が違うので、台車の交換が必要である。ヨーロッパのものと思われるコンテナもあった。

続いて、鉄道の貨物積替え場へ行った。ここにも大クレーンがあり、最大の300万トンクレーンは中国全国に2基しかないそうである（もう1基は大連港）。積替え場の全長は5kmにわたり、引込み線は広軌14本、標準軌17本がある。

次に鉄路口岸へ行き話を聞いた。税関手続きと貨物積み替えは1時間30分ぐらいで終わるそうである。積替え作業は6時間の交代制で、365日、24時間稼働している。1機関車につき約40両×60トン＝約2,400トンの牽引力があるものが標準的である。ロシア側と頻繁に協議しており、問題があればすぐに解決してスムーズに通過できるよう努力していると言っていた。鉄道国境としては中国最大であり、貨物量は昨年730万トン、今年1,000万トンで、2003年1,500万トン、2010年2,000万トンをめざしている。93、94年には満洲里～チタ間の国際列車が運行されていたが廃止された。現在、ハルビン～イルクーツク間に国際列車（2便/週）を運行させようと中国とロシアが国家レベルで協議中である。ロシア側ザバイカリスクのほうが少し規模が小さいが、あまり変わらない。ただし、積み替え時間は中国側より長い。有蓋貨車は、貨物を中国側の貨車に詰め替える。この時天候が悪ければ車庫内を使うこともあるが、木材・コンテナは屋外で作業を行う。

一定の期間内にコンテナが戻らないと法律違反になってしまう。北京～モスクワ間の国際列車（旅客）はザバイカリスクで台車を交換する必要があり、台車交換には2時間を要する。貨物列車はロシアから中国、中国からロシア、

共に9～10列車/日であるが、中国からロシアへは空も多いとの話だった。

### 満洲里から夜行列車でハルビンへ

この日は満洲里から夜行列車に乗り、翌朝ハルビンに着く予定である。4人全員が同じコンパートメントに乗ることができた。2段ベットが2つある4人用のコンパートメントである。暗くなるまで、すれ違う貨物車の数を数えて記録した。意外と貨物の量は少なく、まだ路線容量には余裕があるようだった。暗くなったので記録を終え、夕食を食べようと食堂車を探したが食堂車がない。乗務員に聞いてみると、食堂車はないのでカップラーメンを買って食べるという。仕方がないので、車内販売のカップラーメンとハイラルビールを買った。ラーメンを食べようとするが、箸がない。どうしようかと思ったが、ふたを開けてみると中にフォークが入っていた。お湯は、各コンパートメントにポットが備えてあったのだが、それでは4人分のラーメンには不足だったので、給湯室でお湯をもらってきた。



写真9 満洲里駅

### ハルビン

21日(木)、朝7時にハルビン駅に着いた。満洲里ほどではないが寒い。白タクがいたので、予約してあるグロリアホテルまでの料金を聞くと、グロリアホテルは満室だから別のホテルにつれて行ってやると妙なことを言う。どうも呼び込みを頼まれているホテルがあるようだ。私たちはホテルを予約しているので問題ないからといって、何とかグロリアホテルまで乗せてもらった。昼になり、皆でロシア料理の店に行った。ボルシチやピロシキなど定番のものを食べたが、ロシアへ行ったことがある者が言うには、少し中国人向けの味付けになっているとのことだった。その後、1人で中央大街へ行って、ジャスミン茶を買った。中央大街はホテルの近くにある繁華街で、多くのロシア風建築物が建ち並ぶ石畳の歩行者天国である。

その後、黒龍江省対外貿易経済合作庁を訪問し、税関担当者や貿易担当者に話を聞いた。黒龍江省内の国家批准税関は25箇所あり、そのうち正式に開通しているのは20箇所である。鉄道税関は2箇所(綏芬河、ハルビン内陸港)、道路税関は4箇所(綏芬河、東寧、虎林、密山)、空路税関4箇所(ハルビン等)、河川税関15箇所(ハルビン、ジャムス、黒河など)となっているようだ。綏芬河の道路税関は12時間オープン(6:00～18:00)で日曜は休み、他の道路税関は8時間オープンである。東寧以外は第3国人の通過が可能であり、省全体の旅客通過数は221万人となっている。黒龍江省の昨年の貨物通過量は581万トン(前年比24%増)で、4年連続100万トン以上の増加となっている。黒龍江省とロシアの貿易は、93年がピークで18.9億ドルだった。その後減少したが、99年から回復し、2001年は18億ドルである。対口輸入品は、木材、紙・パルプ、非鉄金属などで、輸出品は、軽工業品、食品、衣料品などである。満洲里は歴史的に重要視されてきて整備が進んでいるが、近年のデータを比べると綏芬河の成長は満洲里より速い。満洲里は中口間でもっとも重要なルートであり、モスクワにつながっているため、企業は綏芬河より満洲里を重要視しているところが多いようだ。黒龍江省の製品も満洲里や大連を使うことがよくある。満洲里との比較調査も行っているとのことだった。

黒龍江省は農業地域なので対日輸出は農業製品が多い。食料副産品や、とうもろこし、大豆、花、木製品(割り箸・爪楊枝含む)、木材、飼料などである。対日輸入は少ない。ロシアから木材を輸入し、中国で加工してロシアへ輸出することはある。

訪問を終え、再び時間ができたので、ホテルのすぐ近くにある松花江へ向かった。松花江のほとりには防洪記念塔がたっている。これは松花江の大洪水からハルビン市民を守るために人民解放軍が活躍したことを讃える記念碑であるという。松花江は少し凍っていたようだ。

次に、民族的英雄李兆麟が祀られているという兆麟公園へ行ったが、中へ入ることはできなかった。開園は4月からのようだ。中をのぞいてみると、氷まつりの残骸らしきものが見えた。毎年、ハルビンでは「氷まつり(氷灯游园会)」という雪と氷の祭典が開催されており、ハルビンの風物詩として有名で、国内外から多くの観光客が訪れる。姉妹都市である新潟市からも雪像コンテストに参加する人がいるという。モンゴルのゲル(パオ)のようなものもあった。

もう1度中央大街に行った。服飾店が多く、帽子を買った。マクドナルドにも入ってみた。やはり英語は全く通じ

ず、メニューを指差してなんとか注文した。

次に聖索菲亞教堂（聖ソフィア教堂）へ行った。ギリシア正教の教会として創建され、現在はハルビン建築芸術館になっているそうだが、午後5時で閉館しており入れなかった。

翌朝22日（金）、8時5分の新潟行きの飛行機に乗るために、早々にホテルを出発し、ハルビン空港へ向かった。空港使用料のチケットを買い、チェックインし、出国審査を受ける。出国カードを渡して、パスポートにスタンプを押してもらい、搭乗した。

振り返ってみて感じたことは、まず、簡単な英語さえ全く通じないことについての不安であった。今後は中国語を勉強しなければならないと思った。第2にフェリーについ

て、欠航したことがなく、スケジュールが狂うことも年1回程度しかない点が最大のセールスポイントで、中国から日本への貨物は通常のコンテナ船に比べて約3倍の料金にもかかわらず常に満載状態であるということに驚いた。第3に、上海や北京など中国の街はとにかく人が多くて雑然としていて、また交通マナーも悪いようで、車の運転は乱暴で危険に感じられた。第4に、「撮影するな」とか「入ってくるな」と何度か言われたことである。案内してくれていた中国人が、「改革開放を20年もやっているのにまだそんなことを言っているのか」と言っていたのが印象的だった。第5に、満洲里では、中国やロシアの車や人が行き交い、交易を繰り広げている光景はとても国境の街らしいと思った。また、厳寒の中でそれをものともせず、商売に熱を上げている人たちのたくましさを感じた。