

「上海の商圈分析 ～地下鉄2号線上の商圈編～」

上海駐在員事務所
主任 白木 幹二

1. まえがき

世界の工場から世界の市場へと向かいつつある中国都市部のビジネス環境は、ここ上海において最も急激に進行しており、多くのサービス分野では、既に供給過剰の様相も呈しています。しかしながら、日系サービス企業の上海進出をみると、いまだノウハウが確立されているとは言えず、情報不足ゆえにチャンス逃していることも多いのが現状です。特に大型商業施設の乱立が顕著になってきた昨今、商圈やテナント選択の際には、中国側パートナーや当地不動産業者の情報だけに頼らず、消費者動向や都市形成の状況について、自らがきちんと把握し、万全の体制で進出することが重要かと思われます。

今回のレポートは、上海の地下鉄駅上の商圈を現地視察したミニレポート5回分を取りまとめたものです。お取引先に上海各商圈の最新動向を紹介すると同時に、サービス分野での上海進出の一助となることを念頭において編集しております。

2. 目次 ～地下鉄網の発展が上海市場に与える影響～

- 第1回「上海市の地下鉄計画と地下鉄2号線」
- 第2回「新駅の開発 淞虹路駅と婁山関路駅」
- 第3回「発展するターミナル駅 中山公園駅」
- 第4回「上海サービス業の中心 南京西路駅」
- 第5回「新都市 浦東 の交通ハブ 世紀大道駅」



第1回 「上海市の地下鉄計画と地下鉄2号線」

1. 上海市の地下鉄計画

2006年12月時点のデータでは、上海市の地下鉄は1～5号線が既に開通しており、総延長距離は約117kmとなっています。上海市の計画によると、2010年までに11路線が開通し、営業区間も400kmとなり、この時点で世界第3位の巨大地下鉄網が誕生することとなります。そして、計画が一段落する2012年には、全13路線が開通し、毎日約600万人の市民が地下鉄を利用する予定です。

2. 新駅の増加と駅前市場の形成

現在、上海市内では既存線の延長工事と6～10号線の新設工事が急ピッチで進められており、併せて、新駅が続々と建設されています。

上海においては、地上鉄道は地方都市への移動手段という位置付けであり、地下鉄網も充実していなかったため、路線バスとタクシーが市内交通の中心でした。よって、主にサービス業を展開する上での商圈や商業用店舗の選択の際も、一部の主要地下鉄駅を除き、「駅」・「駅前市場」という概念は、あまり重要視されてきませんでした。

実際、上海市内に商業用店舗やオフィスを探す場合、「駅付近の物件」とは言わず、「路沿いの物件」という言い方をします。例えば上海を代表するメインストリートである南京路沿いは、長区間に渡り集客を見込めるため、非常に細長い線状の商圈を形成しています。「駅」が少なく「路」が中心である市内商圈の多くは、南京路と同様の線状商圈でしたが、今後、交通の中心が地下鉄に移行し、新駅が続々と誕生することを考えると、「駅前市場」を中心とした円形の商圈を意識することが必要となってくるでしょう。

3. 地下鉄2号線

2006年12月30日、地下鉄2号線が西へ6.155km延長され、新たに4つの新駅が誕生しました。当事務所のある虹橋開発区付近にも「婁山関路駅」が建設され、既に開発区に勤める多くのサラリーマンやOLが通勤手段として駅を利用するようになっています。

地下鉄2号線は、主要ターミナル駅である「人民広場駅」や「中山公園駅」を中継し、市の東西を結ぶ重要路線であり、2010年までには、西は虹橋空港、東は浦東国際空港まで延長される計画となっています。多くの住宅地やオフィス街を経由するため、元々通勤ラッシュが問題だったのですが、今回の延長により、更に激しさを増しているということです。

《上海の商圈分析～地下鉄2号線上の商圈編～》では、地下鉄2号線上の「駅」を事例とし、地下鉄網の発展がもたらす上海市場の変化を考察します。

(2007年2月5日)

第 2 回 「新駅の開発 婁山関路駅と淞虹路駅」

今回は、昨年末、地下鉄 2 号線の延長によって開設された新駅「婁山関路駅」と「淞虹路駅」の開発状況を事例とし、今後続々誕生する上海の新駅前商圈について、特に外資のサービサーはどう対応すべきを考えていきます。

1. 婁山関路駅について

(1) 駅前商圈の現状

- ・ 婁山関路駅は外資系企業のオフィスが集中する虹橋開発区から徒歩 10 分圏内にあり、開発区的最寄り駅としての性格が強い新駅です。駅前の天山路沿いは元々の中規模商業地域であり、一般商店街の他、「天山商厦」デパートや大型映画館「天山電影院」等が、「天山新村」をはじめとする多くの小区と呼ばれる居住区域の住民を商圈の消費者として繁盛してきました。地下鉄開通により、今までの固定消費者に加えて、開発区からの OL・サラリーマン及び、外国人による新たな消費活動が予想されるため、期待される駅前商圈の一つとして、大型投資を呼び込んでいます。
- ・ 現在、駅上交差点の四つ角すべてにおいて、駅ビルと大型オフィスビルも含む、大型商業施設が建設中です。すべての施設が完成すると、商業延べ床面積の急増による、大量のテナント誘致が発生するため、駅前商圈の市場形成段階における供給の過剰が容易に想像されます。
- ・ また、徒歩圏内の虹橋開発区内には既に飲食店をはじめとした多くのサービサーが進出しており、しかも、すぐ隣のターミナル駅「中山公園駅」は巨大商圈に成長しつつあるため、今後の激しい商圈間競争にも十分注意が必要です。
- ・ 新商業施設内の賃貸料の相場については、100 m²のテナント物件を想定した場合、約 24 万円以上となり、今回 2 号線上に新設された他 3 駅のテナント賃貸料と比較すると 1.5 倍～3 倍の割高な水準になると予測されます。



・ 婁山関路駅の開発風景



・ 駅対面の大型複合商業施設

(2) 商圈進出について

- ・ この商圈の特色は、消費の主導役である大手企業・外資系企業の OL、流行を創造する外国人、そして年々所得が増加する中産階級の 3 者、つまり、上海市場のマーケティングにおける主役のすべてが、比較的狭い範囲に存在する「ミニ上海」を形成していることです。また再開発後の商圈の本格的活動はこれからであるため、この「ミニ上海」の成長過程をごく短期間で観察することもできるはずですが、
- ・ 婁山関路駅は、初めて上海市場に進出する企業、もしくは今後、上海でのサービス網を拡大しようとするサービサーが、実際に商売を行いつつ、市場調査をし、ノウハウを蓄積するに相応しい場所であると考えられます。収益の期待もできるアンテナショップに最適の立地といえるでしょう。

2. 淞虹路駅について

(1) 駅前商圈の現状

- ・ 淞虹路駅は、婁山関路駅から西へ約 6km の位置にありますが、雰囲気はがらりと変わり、のどかな印象を残しています。駅上には、英国系の格安大型スーパー「ロータス」が入居する郊外型モールが既に完成し、対面にもう一つ大型施設の建設が進んでいます。駅前開発のための既存商店街の立退きも少なかったようで、天山路沿いに小商店も連なっています。
- ・ 商圈の主な消費者は「淞虹小区」他の小区居住者であり、流動消費者としては近郊の虹橋臨空経済園区内企業の従業員が予想されます。ただし、婁山関路駅と比較すると消費者の絶対数も一人当たりの消費額も低く、それを象徴して商業テナントの賃貸相場も、婁山関路駅の 40% 程度の水準となっています。



・ 淞虹路駅の風景



・ 駅対面の商店街と小区

(2) 商圈進出について

- ・ 商圈規模が小さく、高額消費が見込めない新駅前市場は、一見すると外資系のサービス・小売企業には無関係に思われます。しかし、淞虹路駅と同様の新駅は、上海の環状線の外側に今後続々と誕生し、その背後には大量の消費者が存在するため、低コストのスモールビジネスを上海で展開したいサービサーにとって、「小さな新駅前市場」への進出は合理的な選択かもしれません。
- ・ よく中国の路上では、若者が歩きながら万頭や焼き芋等の小吃(軽食)を食べていますが、例えば、新駅でのスモールビジネスのアイデアとして、上海の伝統的な小吃に対抗できる新たなファストフードを淞虹路駅前の一坪ショップから提供する というのはどうでしょうか？そして、行列の出来る店ができれば、それを各駅チェーンにしていけます。もし失敗してもメロンパン、スティックケーキ、手巻き寿司...と、当たりを探しながら、経験を積んでいけば、地下鉄網が成熟を始める 2~3 年後に大きなリターンを得られるかもしれません。

3. まとめ ~地下鉄新駅前への進出における留意点~

現時点では多くの新駅市場が未完成であるため、急いで進出する必要はないと思われる。

上海の新駅前開発は大型商業施設の建設が中心であり、市場規模を考慮していないテナントの大量誘致が予想されるため、商業施設完成後の競争激化は必至である。

各駅により当然条件は異なるので、隣接商圈の動向も含めたマーケット調査は重要である。

スモールビジネスの各駅チェーン展開は、今後有望と思われる。

新駅への進出には、地下鉄網と駅前市場の成長過程を意識した事業計画の作成が必要である。

(2007年2月12日)

第3回 「発展するターミナル駅 中山公園駅」

1. 中山公園駅の商圈概要

- 中山公園駅は、地下鉄2号線その他、3号線、4号線が乗入れる大規模ターミナル駅です。地下に繋がる出入口も8つあり、出入口から地上に出るとそれぞれ個性の違う街並みが出現します。広範囲な駅前市場を持つ中山公園駅に進出を計画する場合、地上と地下の人の流れを考慮した上で、出店地域を比較検討する必要があります。
- また、商圈が広域であるため、テナント賃貸料に幅があることも同地区の特徴となっています。現状1㎡当たり1日4人民元から12人民元程度となっており、これを100㎡当たりの月額家賃に円換算すると約192千円から約576千円の賃貸料となります。
- 2005年12月、地下鉄駅と連結する「龍之夢購物中心」という巨大複合商業施設がオープンしました。ショッピングモール、オフィス、ホテルから成る同施設の延べ床面積は、約32万㎡に達し、中山公園駅の商業規模を一気に倍増させました。これにより中山公園駅前は完全な供給過剰の市場となり、当地の不動産情報においても、「現状での積極的なテナント進出は見合わせた方がよい」との評が出ています。



中山公園を望む2棟の高級マンションと「龍之夢中心」(左手の黒色高層ビル)



朝の中山公園で太極拳をする上海市民

2. 公園の付加価値について

- 中山公園駅から4番出口を昇ると、東京ドーム5個分の面積(21.42万㎡)を誇る中山公園の入口となります。今でこそ上海市政府は上海万博を目指しての緑化率向上に注力していますが、上海市は先進国の都市と比較して市民のための緑が非常に少ない都市であると言えます。実は、駅名となるこの大公園については、英国資産家の私有庭園だったという歴史により、中国では大変貴重な成熟した都市緑地が形成され、保存されたのです。
- 朝の中山公園には、太極拳や社交ダンスをする老人グループや中国楽器の演奏をする団体等が多く集い、中国風情が色濃い市民の憩いの場となっています。しかし最近、中山公園の周囲では公園ビューを売りにした高級マンションや外国人向けサービスアパートメントが急増し、緑と利便性の両立を求める富裕層の居住区という一面が際立ってきました。
- 中山公園駅の駅前市場を観察すると、通勤・通学にてターミナル駅を利用する一般消費者向けのショップやサービス施設は充実しているものの、増加を続ける富裕層に特化したサービスは、まだこれからという印象を受けます。同地区でのサービス展開を考える場合、「ターミナル駅利用客の増加」への期待より、成熟した大公園という貴重な資源がもたらす、「街並みのグレードアップ」への期待という側面に注目し、特に富裕層に対してのマーケット戦略を練る方が得策かもしれません。

(2007年2月26日)

第4回 「上海サービス業の中心 南京路と南京西路駅」

今回は、上海の商業的中心である「南京路」の商圈についてです。南京路沿いには地下鉄2号線の4駅が設置されており、その中で特に、新旧上海の風情が交差する「南京西路駅」を観察してみました。

1. 南京路（南京西路+南京東路）について

- ・ 南京路は、全長約5.5kmの中国を代表するメインストリートです。西は静安寺から人民広場、東の外灘まで、上海の人気観光スポットを有し、集客面を考えれば、他に追従を許さない優良な商圈です。
 - ・ しかし、歴史ある大通りであるがゆえ、高層建物が少なく、商業テナント物件は供給不足となっています。そのため賃貸料も、現状1㎡当たり1日40人民元から60人民元という高額な相場であり、100㎡当たりの月額家賃に円換算すると約1,920千円から約2,880千円となっています。
 - ・ 南京路は「駅」の存在とは関係なく、集客力のある「路」が、そのまま5.5kmに渡る長い商圈を成しています。ただ、4つの駅前の表情は、やはりそれぞれ異なりますので、下記に簡単に紹介します。
- (1) **静安寺駅**：南京路の西端に位置するこの駅は、駅名となる「静安寺」の他、香港そごう系列で高級ブランドや輸入食材を多く取り扱う「久光百貨店」もあります。街に西洋人が多いのも特徴です。
 - (2) **南京西路駅**：後述
 - (3) **人民広場駅**：人民公園の周囲には、「上海市政府」、「上海美術館」、「上海大戲院」等があり、多くの5つ星ホテルも集結する上海の文化・政治の中心エリアです。
 - (4) **南京東路駅**：駅前の南京路は歩行者天国となっており、中国全土、世界各国からの観光客で、常時賑わっています。多くの百貨店や商業テナントが並ぶ上海商業の一等地です。

2. 南京西路駅の商圈について

- ・ 南京西路駅前は、南京東路駅前と比較すると商業施設も小規模で、人通りも少なくなります。しかし、南京西路の他、茂名北路、呉江路等の特色のある「路」が、交差する地点に「駅」があることで、上海らしい雑多で風情のある街並が現れています。
- ・ まず、南京西路沿いには国内外の有名ブランドが建ち並びます。日系企業では「無印良品」が駅前店舗を構えており、商品構成は同様ながら、日本の約1.5倍の価格にて商品を販売しています。また、少し歩くと「伊勢丹デパート」が駅周辺における最大規模の商業施設を展開しています。
- ・ 上海伝統の「石庫門」住宅が続く茂名北路は、昔ながらの小商店に入り混じり、独特の建築外観を活用したセレクトショップも入居しています。今後、内外のおしゃれな飲食店やアパレルが集積すれば、更に発展しそうな予感もあります。
- ・ 駅を挟んで南京西路の反対側には、呉江路があります。ここは歩行者天国となっており、肉まんやワンタンスープ、シシカバブー等の中国伝統の小吃料理店や屋台が軒を連ねています。人気の観光スポットでもあるため、ここに観光客のおなかに配慮した衛生的な高級小吃料理店を出店すれば、流行るかもしれません。しかし、異国の風習や昔ながらの街並みを考慮すれば外資は進出すべきでない地区でしょう。



・南京路沿いに並ぶブランドショップ



・伊勢丹南京路店



・石庫門建築が並ぶ茂名北路



・にぎわう呉江路の小吃店舗

3. 南京路で商売をするということ(まとめ)

- ・ 上海随一の人通りがあり、大型商業施設の建設ラッシュ等による、市場の供給過剰の心配も少ない南京路沿いは、外資のサービサーにとって最も魅力的な商圈の一つと思われます。南京路に店舗を出店し、成功すれば、銀座や表参道で成功したと同様の意味で、中国のサービス業を制したといっても過言ではありません。
- ・ しかし、南京路には賃貸料や契約保証金が高額であるという他に、もう一つ大きな問題があります。実は、歴史ある南京路沿いのテナント物件の大家のほとんどが、一般企業や個人ではなく、政府系の集団や開発会社なのです。このことは、表面上の賃貸料だけではテナント物件を賃借できないことを意味しています。政府関係者との人間関係の構築や既得権益者への対応は必至であり、古典的なチャイナビジネス方式に頭を突っ込む気概と同時に、優れた中国側パートナーの存在がなければ、この商圈に進出するのは難しいと思われます。

(2007年3月6日)

第5回 「新都市 浦東 の交通ハブ 世紀大道駅」

1990年4月 鄧小平の大号令によって始まった浦東新区開発計画により、上海の片田舎であった黄浦江東沿岸部は、高層ビルが建ち並ぶ現代的な都市と成りつつあります。そして、今後も人口増が予想される新都市 浦東 の交通拠点として計画されているのが、今回視察した「世紀大道駅」です。

1. 世紀大道駅について

- ・ 世紀大道駅は2006年10月、地下鉄2号線と4号線が交差するターミナル駅として開設されました。さらに6号線と9号線が2010年までに接続予定とされており、現在も地下3階、総建築面積4万㎡以上となる中国最大の地下鉄駅の建設が進行しています。
- ・ 現在のところ地下鉄駅上は、2つの大型ショッピングモールと高級ホテルを含む再開発準備のため、広大な更地となっています。元々同地区には、スーパーマーケットやホームセンターが建ち並び、浦東地区でも有数の商業地域であったのですが、巨大駅建設のためにすべての施設が一齐撤去されてしまいました。いかにも中国らしいスピーディーな都市再開発です。
- ・ 地下鉄4線がすべて接続されると、ピーク時の1時間当たり駅利用者数は12万人に達すると予想されており、その集客力から駅前商圈への期待も高まっています。ただし、世紀大道駅の第一目的がサービス市場の形成ではなく、浦東地区の交通ハブ機能であることには、注意が必要です。
- ・ もし、世紀大道駅に進出を考えるのであれば、大量に移動している地下鉄利用者を対象とした、各種クイックサービスが面白いかもしれません。例えば、上海の各地下鉄駅付近には「スターバックスコーヒー」は多く出店しているのですが、回転が速い「ドトールコーヒー」のような喫茶店はまだありません。ますます忙しくなると予想される上海のビジネスマンに、一時の休息や、時間の節約を与えるサービスは、市民の大移動を捌く目的のある同駅にとって、必要不可欠かと思われます。



・ 広々として新しい地下鉄駅構内



・ 地下鉄駅の上は、再開発を待つ広大な更地

2. 浦東地区でのビジネス展開について

- ・ 浦東の商業的中心といえる陸家嘴エリアにある商業施設のテナント賃料は、100㎡の物件を想定すると、月額640千円～960千円程度となり、浦西の一等地である「豫園」周辺や「淮海路」沿いと同程度の相場となっています。しかしながら、実際に消費者が高額出費をする場合、実績と多様性のある浦西の商業施設まで移動することが多いため、浦東の商業一等地へのテナント出店は面白味がないと言われています。
- ・ 一方、2006年に第2日本人学校が開校した浦東花木エリアや、緑が多い住環境にある世紀公園エリアには、多少郊外にもかかわらず、外国人や浦西の喧騒から逃れてくる中国人富裕層の居住が急増しています。しばらくの間は、これら多くの外国人や富裕層に対して、今まで発展途上の新都市では受けられなかったサービスを浦西地区並みの水準で提供することが、事業展開における基本路線となるでしょう。
- ・ 浦東新区における商圈の選択については、一等地のショッピングモールや地下鉄駅前ではなく、富裕層居住区やオフィスビルの周辺地区が好ましいと感じます。大規模な都市計画であるがゆえ、居住区、オフィス街、商業区と分割された開発がされており、消費者に近い場所に必要なサービスがないことが当地区の問題点となっているからです。現時点で好立地のテナントを探すのは難しいと思いますが、今後、需要に応じてオフィスビル周辺の飲食街や居住区周辺の商店街が増加してくることが予想されますので、新都市を有機的に構築するための小規模な開発情報には注視が必要です。

(2007年3月15日)