2025 7月号

東海日中貿易センター
TOKAI JAPAN-CHINA TRADE CENTER

2025年度(第12回)定時会員総会及び創立70周年記念会員懇親会を開催

6月11日(水)16時より、名古屋商工会議所ビル5階会議室BCにて一般社団法人東海日中貿易センター2025年度(第12回)定時会員総会及び2階名商グリルにて創立70周年記念会員懇親会を開催した。

<定時会員総会>

開会に際し、司会の石原業務グループアドバイザーより、本日の総会員の議決権数が201個に対し、参加者が58名、議決権行使書が103社、あわせて161社となり、定款第20条の規定による正会員の決議権の過半数に達し、本総会が成立していることが報告された。

次に、議長を務めた嶋尾正会長は冒頭の挨拶で、「今年は、4月より大阪・関西万博が開催され、中国パビリオンでは、中国各省市のイベントが毎週のように開催され、大変な賑わいとなっている。また、愛知県と江蘇省の友好提携が45周年を迎え、8月末に大村知事が訪中を予定していると伺っており、このような交流を重ね、日中友好を基礎として経済交流も大きく発展することを期待している。

当センターは、今年設立70周年を迎える。50周年、60周年は祝賀会を開催したが、今回は、会員の皆様と70周年を記念して総会後の懇親会で交流を深めたい。

私は、コロナ禍の21年6月に前任の小澤会長から会長職を引き継ぎ、5年目となった。当初の2年間は、中国への往来が中断し、センターの歴史の中でも異例な事態となった。回復後は、中部経済界訪中団の団長として、23年に山東省、24年に安徽省を訪問し、今年は内陸の重慶市と湖北省を11月に訪問する予定。

当センターが、会員の中国事業に対するサポート

目　　次

2025年度(第12回)定時会員総会及び創立70周年記念会員懇親会を開催 … 1
中国実務セミナー 中国経済・産業動向の現状と展望 … 3
部会活動 中国投資企業部会2025年度総会を開催 … 4
部会活動 東海日中海運懇話会2025年度総会を開催 … 4
中部日本華僑華人連合会設立20周年祝賀会を開催 … 5
7月以降の行事案内 … 5
寄稿 第1回 一帯一路とは何か … 6
滄州デスクNEWS … 13
常州デスクNEWS … 13
常熟デスクNEWS … 14
錫山デスクNEWS … 14
揚州デスクNEWS … 15
江門デスクNEWS … 15
中国経済データ … 16
中国短信 … 20
「中部経済界訪中団」参加募集 … 22
中部国際空港発着 中国線フライトスケジュール … 22

を更に拡充し、当地域と中国との経済発展の為に、一層の貢献ができるよう努めて参りたい」と述べた。

続いて、報告事項1「2024年事業報告」、報告事項2「2025年度事業計画及び収支予算」、決議事項の第1号議案「2024年度計算書類の件」、第2号議案「理事選任の件」、第3号議案「監事選任の件」について、議長の求めにより大野専務理事より説明並びに提案が行われた。

◇第1号議案　2024年度計算書類の件

計算書類とは、貸借対照表、損益計算書（正味財産増減計算書）及び付属明細書のことで、審議の結果、異議なく承認された。

◇第2号議案　理事選任の件

加留部淳副会長（豊田通商㈱シニアエグゼクティブアドバイザー）の後任として、新任理事候補者の村上晃彦・豊田通商㈱取締役会長について説明があり、審議の結果、異議なく承認された。

◇第3号議案　監事選任の件

小林秀夫監事（㈱中京銀行代表取締役頭取）の後任として新任監事候補者の伊藤行記・㈱あいち銀行代表取締役会長について説明があり、審議の結果、異議なく承認された。

総会終了後、直ちに臨時理事会を開催し、第1号議案「一部副会長の選任について」、審議の結果、出席理事の全員一致にて村上晃彦理事が副会長に承認された。

＜創立70周年記念会員懇親会＞

総会終了後、17時より名古屋商工会議所ビル2階名商グリルにて創立70周年記念会員懇親会を開催した。

冒頭、嶋尾会長が「当センターは今月25日に設立70周年を迎える。この長い歴史を振り返ると、設立準備期間として、1949年5月に東京で経済界を中心として『中日貿易促進会』が結成され、当地域においても同年6月に名古屋商工会議所内に事務所を設置し、『中日貿易促進会東海支部準備会』が結成され、センターの設立に向けて歩みを進めた。中国の建国が同じ年の1949年10月1日なので、戦後の早い段階から日中両国の貿易再開を求める声が如何に高かったかが伺える。ちなみに戦後初となる日中貿易は1950年3月に中国東北産の大豆1万5千トンが輸入されたと記録がある。

6年間の準備期間を経て、1955年6月に『日本国際貿易促進協会東海総局』として、任意団体の形式で55社の会員により設立された。当社・大同特殊鋼も設立時からの会員であったが、豊島㈱、天野エンザイム㈱、㈱豊田自動織機、興和㈱、日本ガイシ㈱、中京海運㈱も設立時からの会員だった。設立当時、日本は戦後10年の復興を経て、高度経済成長を前に各種産業の発展に注力している時期であり、中国は社会主義化を本格化する段階にあり、大躍進政策、人民公社化を推進していく時期で、当時の日中間には、国交が回復しておらず、様々な障害が存在した。日中両国を取り巻く環境が今とは大きく異なり、会員の皆様はじめ、当地域の経済界、地方自治体、日中友好団体など多くの方々にご支援を賜り、紆余曲折を乗り越えて日中貿易促進の諸事業を推進してきた。

1972年の日中国交正常化が大きな契機となり、会員の増加とともに当地域と中国との貿易促進が本格化し、当センターも会員の中国ビジネスをサポートする為に、1979年に北京事務所を開設し、中国国際貿易促進委員会はじめ関係部門と連携し、2021年の事務所閉鎖まで42年の長きにわたり、懸け橋としての役割を果たすことができた。

1985年には日本国際貿易促進協会東海総局から『東海日中貿易センター』に名称を改めた。その後、中国の対外開放政策が本格化するに伴い、日中ビジネスは飛躍的に発展し、90年代以降はセンターの貿易促進を主とした業務から、合弁・合作・独資形態による中国での事業運営をサポートする業務へと徐々に変化してきた。『モノの売り買いの関係』から『モノづくりの世界』へ、中国は『世界の工場』から『世界の市場』へと大きく歩みを進め、会員の中国ビジネスの変化とともにセンターの役割も変化した。また、任意団体として長期にわたり運営を続ける中で、法人化の検討を重ね、2014年に一般社団法人へと移行し、現在に至っている。

本年、無事70周年を迎えることができましたのは、ひとえに会員各位の並々ならぬ、ご支援ご協力の賜物であり、改めて、深く感謝する。今後も、センターは中国各地との連携を強化し、経済協力、投資環境の基盤を整備し、会員各位の中国ビジネスの一助となるべく努めて参りたい」と挨拶した。

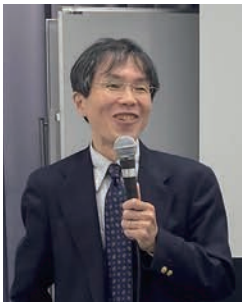
次に来賓紹介の後、来賓を代表し、楊嫻・中華人民共和国駐名古屋総領が当センター過去70年間に、中日経済貿易関係の発展に果たしてきた貢献を高く評価し、「米国が引き起こした現在の関税戦争は世界経済秩序に深刻な影響を与えているが、中国経済は困難に直面しながらも改善を続け、強靭性と活力を示しており、今後も引き続き世界各国に安定した発展の機会を提供し続ける。センターが設立70周年を新たな出発点とし、『民を以て官を促す、経済を以て政治を促す』という優れた伝統を継承し、中部地域と中国の実務協力の更なる発展を推進することを期待する」と挨拶された。

続いて、任鴻斌・中国国際貿易促進委員会会長の祝電が披露され、この他に劉暁軍・河北省国際交流促進会会長(前名古屋総領事)、金大一・中部日本華僑華人連合会会長より祝電をいただいた事が紹介された。

その後、陳秋揚・第20回名古屋中国春節祭実行委員会委員長が乾杯の発声を行い、和やかな雰囲気の中、交流が深められた。

中国実務セミナー

中国経済・産業動向の現状と展望



5月23日、真家陽一・名古屋外国語大学外国語学部教授(写真)を招き、標記セミナーを開催した。

講師は2016年まで日本貿易振興機構(ジェトロ)の北京事務所で駐在するなど、一貫して中国経済の分析に従事。現在も教職の傍ら、企業目線で中国経済をマクロ・ミクロの視点で分析し、外部での講演や執筆でも活躍している。

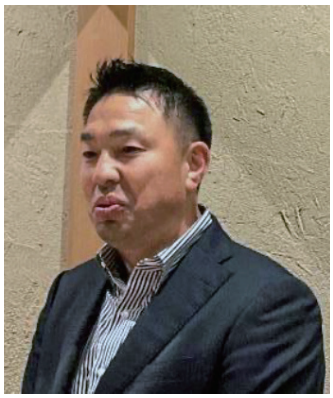
講師は中国経済について、トランプ追加関税の影響にも触れながら、これまで成長エンジンであった輸出と投資が頭打ちにあり、今後は国内消費を伸ばすことが、成長維持のカギとなると説明。そのため、昨年から消費喚起のため消費財買替の補助金の支給が始まっているが、需要の先食いという問題点を政府も認識しながら進められていると説明した。

また、少子高齢化(人口減)や債務の拡大など構造的な問題が深刻化し、単純な規模の拡大が望めない中で、技術革新などの全要素生産性の向上が成長維持のカギであるため、現政権は「新質生産力(新たな質の生産力)」と名を打ち、新たな産業の育成やイノベーションの強化に取り組んでいるとの説明があった。中国が世界的に競争力をつける産業については、政府による産業育成は過去の失敗を踏まえ、半導体分野では補助金の支給からファンドを通じた投資に変わってきている。中国政府が2015年に発表した「中国製造2025」の支援対象に人工知能(AI)が入っていなかったことを例に、政府による支援策はどの国でも後追いになるが、一旦支援対象になると急拡大することが中国の特徴との説明があった。

最後に、日系企業が商機をつかむために必要なアプローチについて、ジェトロのアンケート結果を基に、日系企業による中国事業が拡大と縮小の二極化が近年進む傾向にあると分析した上で、今後の有望分野として、①日中それぞれの強みを活かせる分野、②黒子として中国企業の成長を取り込める分野、③中国企業の先進技術を活用し、自社の国際競争力を向上させることができる分野を挙げ、それぞれの事例が紹介された。

部会活動

中国投資企業部会2025年度総会を開催



6月3日、当センター会員企業12社で構成する「中国投資企業部会」が名古屋市内のレストランにて総会を開催し、10社10名が出席した。

会の冒頭、加藤圭太部会長（岡谷鋼機㈱メカトロ本部長は「近年、多くの日本企業にとって中国から製品を輸出することに関して不透明さが出てきている。中国だけでなく他の国々での生産を模索する状況下にあったところ、トランプ関税で一気に状況が深刻化したような印象を受けている。一方で、中国は以前と比べると技術力が非常に向上しており、位置付けも大きく変化している。中国の動向について、本部会を通し引き続き皆様と情報交換をお願いしたい」と挨拶した。

総会では、2024年度の事業報告及び収支決算報告が行われた後、2025年度の事業計画案及び収支予算案について審議された。25年度では当地方の華僑・華人との交流を通し、中国に対する理解を図る活動を進めることが決まった。

総会後には懇親会が行われ、谷口亮平副部会長（ホッコー㈱代表取締役副社長）は、「我々日系企業にとって最近は中国ビジネスでポジティブな話題に接する機会が減ってきているが、部会に加入している企業は何十年も前の早い段階で中国に進出され、変化が激しい中国においても事業を続けてこられたところばかりである。メンバーの皆様と話ができるこの部会は貴重な場であると思っている」と乾杯の発声を行った。

部会活動

東海日中海運懇話会2025年度総会を開催

6月18日、当センターの港湾物流関連企業の会員で構成する「東海日中海運懇話会」は名古屋市内のレストランにて総会を開催し、会員21社のうち17社が出席した。

議長を務めた平松保長会長（名港海運㈱専務執行役員）は開催にあたり、「昨年度を振り返ると、7月に中国港湾物流視察団で広東省を訪問し、港湾の自動化、環境対策について視察することができた。また広州市南沙区では、レベル4の自動運転車にも試乗でき、中国の開発スピードの速さを実感した。今年2月には公益財団法人日本海事センターの福山秀夫客員研究員にご講演頂き、中国とASEANの物流面における連携について、理解を深めることができた。今年度の視察では、7月末に広西チワン族自治区への訪問を予定しており、中国とベトナムの国境貿易、鉄道と海運による複合一貫輸送の新ルートを視察するが、今回も新たな発見があるのではないかと期待している。当懇話会では、中国との相互理解のため活動を継続していきたく、引き続きご支援いただきたい」と挨拶した。

総会では、2024年度の事業報告及び収支決算報告が行われた後、2025年度の事業計画案及び収支予算案について審議された。

25年度では、中国物流の最新動向、中国輸出規制の現況、トランプ関税の影響などで懸念される中国経済や米中摩擦などを取り上げたセミナーの開催を企画していることが報告された。一部のセミナーでは、中国投資企業部会との共催も予定されている。

懇話会では会則により役員の任期は2年を1期としており、今期が改選期にあたる。会長、副会長、監査役については全て再任が決まり、監事3名については2名が再任、1名が新任となることが承認された。

総会後の懇親会では、酒井昭博副会長（伊勢湾海運㈱常務執行役員）より乾杯の発声が行われた。

中部日本華僑華人連合会設立20周年祝賀会を開催

6月1日、名古屋市内のホテルにて、中部日本華僑華人連合会の設立20周年を記念して祝賀会が盛大に開催された。

はじめに主催者を代表して金大一・中部日本華僑華人連合会会長が、「国慶節友好交流会、新年友好交流会、アジア多国籍バトミントン大会など様々な催しで、国籍や言葉を超えて、多くの笑顔と友情が生まれた。コロナ禍や自然災害による困難な時期にも互いに支え合い、地域社会と手を取り合って、前に進んできた。助け合いの心、思いやりの輪、団結の力、これこそ私たち華僑華人の誇りである。また、中日両国の懸け橋となること。異文化交流、価値観の違い、信頼を育てることは国際社会において益々重要な意味を持つと考える。未来を担う若い世代に、しっかり受け継いで行って欲しいと願っている。20年という節目は新たな出発でもあり、これからも地域とともに歩み、国際社会と共存しながら高い志を目指して行きたい」と挨拶した。

続いて、季文斌・中華人民共和国駐名古屋副総領事、広沢名古屋市長の代理として遠藤剛・名古屋市観光文化交流局担当部長、近藤昭一・衆議院議員・日中友好議員連盟幹事長、岡崎温・日本中国友好協会副会長、趙晴・一般社団法人愛知華僑総会会長、及びセンターからは、大野大介専務理事が参加し、来賓挨拶をおこなった。

次に、中部日本華僑華人連合会の歴史を振り返り、歴代会長が、それぞれの在職中のエピソードを簡単に紹介した。

続いて、鄭天弋・一般社団法人日本福建僑商会会長が声を高々に20周年を祝して乾杯の音頭をとり、琵琶の演奏やダンスや歌などのパフォーマンスで会場内は大いに賑わいをみせた。

中締めの挨拶を陳秋揚・第20回名古屋中国春節祭実行委員会委員長がおこない、最後に記念撮影が行われた。参加者は140名で、華僑華人のほかに、政界、経済界からも多数が参加した。

7月以降の行事案内

主催セミナー

「誰もが知りたい中国事業縮小・撤退の留意点」

日　時：7月17日(木)14：00 ～ 16：30
会　場：名古屋商工会議所ビル3F　第6会議室
講　師：第1部　三島宏　名南M＆A㈱　事業戦略本部　事業戦略部　M＆Aアドバイザー
　　第2部　王　穏　上海開澤法律事務所　パートナー　弁護士
参　加：会員限定（無料）
　　主催セミナーは右記QRコードよりお申込みください。

後援事業

「第6回中国遼寧省輸出商品展示会」

日　時：8月26日(火) ～ 28日（木）10：00 ～ 17：00
会　場：マイドームおおさか

後援事業

「2025大阪国際ライフスタイルショー／浙江省輸出商品（大阪）交易会」

日　時：9月10日(水) ～ 12日（金）10：00 ～ 17：00
会　場：インテックス大阪2号館、3号館

寄稿

第1回 一帯一路とは何か

(公財)日本海事センター 客員研究員　福山 秀夫

(1)一帯一路前史

1)コンテナリゼーション

2007年1月に発行されたマルク・レビンソン著『コンテナ物語(英語名：THE BOX)』(日経BP)の副題に「世界を変えたのは「箱」の発明だった」と書かれている。この書籍に1956年マルコム・マクリーンが世界最初のコンテナ船を就航させたことが記されている。いわゆる、コンテナリゼーションの始まりである。この書籍には以下のように書かれている。

「マクリーンは自らのコンテナ船運航会社に海陸一貫輸送を象徴するシーランドと命名し、1966年には北大西洋航路に進出、追うようにして欧州や日本の船会社も定期航路にコンテナ船を相次いで就航させ、1970年代には世界の主要航路のコンテナ化が完了した。わずか10年程度でこれほど急速な輸送形態の変化が起こったのは、海運市場でも他に例がない。陸上輸送業者のユニークな視点が世界の物流を一変させてしまったのである。」

コンテナ輸送は、今日のグローバルな大量生産を目的とした国際水平分業生産体制を支えている。コンテナの発明なくしては、現在の効率的な大量生産と大量輸送のグローバル化、貿易のグローバル化は、あり得なかった。

2)中国の経済発展戦略とコンテナリゼーション

中国の経済発展戦略は、コンテナ輸送を国内の海運・鉄道・港湾・トラックの旧態依然たる体制を転換するための起爆剤として導入し、国際輸送との好循環によって、海運や鉄道や港湾の現代化を達成し、ランドブリッジの現代化を推進し、貿易振興を図るものであった。中国の経済発展戦略は、コンテナリゼーションを活用した経済発展戦略といえる。

一帯一路は、コンテナリゼーション時代の流れにうまく乗った画期的な中国政府によるグローバル・サプライチェーンの構築を土台とした経済発展戦略であり、国家戦略であり、国際支援戦略である。中国は陸のシルクロードと海のシルクロードの経済ベルト上にある国、その周辺国や地域の港湾や鉄道など交通インフラ整備を通じて、「点から面へ、線から平面へ拡大し、次第に広範な地域協力に広げる」[1]という考え方をキーにして、地域の経済発展を推進してきた。これから、コンテナリゼーションを基礎として生まれた、一帯一路について説明をしたい。

3)一帯一路の背景

一帯一路については、いろいろ語られているが、一帯一路の言葉の意味が殆ど理解されていないことが多い。つまり、「一帯」と「一路」の意味、「一帯」と「一路」の組み合わさっているという単純な意味上の理解がなされていないことが多い。逆に言えば、これらの意味が理解できさえすれば、一帯一路は簡単に理解できるのである。

一帯一路が直接的に意味するものは、国際複合輸送のことである。この言葉は、多くの人にはなじみが薄いため、深い理解に結び付いていないと思われる。つまり、国際複合輸送の基本的なことを理解しない限り、一帯一路は、永遠に理解できないので、あえて国際複合輸送について説明をしたい。

「国際複合輸送」とは、陸・海・空の国と国を跨ぐ貨物の輸送・物資の移動を言う。国際複合輸送には3つの要素がある。一つ目は、輸送手段である。これを「モード」と呼び、トラック・鉄道・船・飛行機などが、それに当たる。例えば、工場－トラック－船－鉄道－トラック－工場という場合のように複数のモードが連携して輸送するのである。英語で「インターモーダル輸送」と言い、中国語では、

1 人民中国インターネット版「活気づく現代版シルクロード　習主席が新構想打ち出す」(2013年)より引用。

多式連運（タシキレンウン）という。二つ目は、輸送の際に貨物が集散する拠点である。これを「ノード（結節点）」または、「ターミナル」と呼び、港湾、駅、トラックターミナルなどがそれに当たる。そして、キーとなるターミナルを「ハブ」と呼ぶ。三つ目は、貨物の形状である。それは、「荷姿」と呼ばれる。1950年代にコンテナという鉄の箱による輸送が出現する以前は、貨物をその荷姿のまま運んだり、その形状に合わせて梱包して運んだりしていた。これをバルク（ばら積み貨物）輸送と呼ぶ。一般に、コンテナ貨物を運ぶ船をコンテナ船、バルク貨物を運ぶ船をバルク船（ばら積み船）と呼ぶ。

コンテナは、船でもトラックでも鉄道でもその中に入った貨物を取り出すこと無く積み替えて運ぶことができるため、コンテナを使用した輸送をその特徴を捉えて、「シームレス輸送」とか、「複合一貫輸送」と呼ぶ。バルク貨物輸送のように荷姿や輸送モードに合わせた梱包で運ぶ輸送とは荷役方法が全く異なり、コンテナターミナルというコンテナを取り扱う専用港湾で専用ガントリークレーンを使用し、コンテナを効率的に荷役する。専用の機器が必要で、必然的に巨大で装置的な港湾が必要となる。コンテナが登場して以降、貨物輸送はシームレスにスムーズに短時間の荷役作業で出発地から到着地まで大量の物を効率的に高速に輸送することが可能となった。輸送モードとしては船と鉄道とトラックは、特に、親和性が良く、コンテナ輸送の主流となっている。そして、この国際複合輸送から大陸を跨ぐ輸送が生まれた。これをランドブリッジ輸送と呼ぶ。代表的なランドブリッジ輸送として、アメリカ大陸には、大陸横断鉄道輸送を利用して、北米西岸から内陸部まで輸送するサービスであるIPI（インテリア・ポイント・インターモーダル）、東岸までのサービスであるMLB（ミニ・ランドブリッジ）、東岸から欧州大陸へ向かうサービスであるALB（アメリカ・ランドブリッジ）などのサービスがある。ユーラシア大陸には、シベリア鉄道を利用して東アジアと欧州を結ぶサービスであるSLB（シベリア・ランドブリッジ）、中国鉄道とシベリア鉄道を連携させる輸送サービスである中欧班列（旧ユーラシア・ランドブリッジ（日本ではCLB（チャイナ・ランドブリッジ）と呼ばれる））がある。中欧班列には、シベリア鉄道を利用しないカスピ海を渡るルートもある。そして、この中欧班列が、「一帯」=「シルクロード経済ベルト」上を走行するため、「一帯」を代表する基礎プロジェクトとなっている。中欧班列の具体的な内容は、後で述べる。

大陸を跨ぐランドブリッジの両端は海であるため、そのノードは港湾である。中欧班列は、中国内陸駅（国際陸港[2]）から出発するが、中国内陸の貨物だけではなく、港湾で取り扱われる国際貨物も輸送するため、港湾を起点とするランドブリッジ輸送とも言える。その主要な輸送形態が、船と鉄道の連携輸送であり、SEA＆RAIL輸送と呼ばれる。そして、引き込まれた鉄道と連携する港湾に寄港する船舶の航路が、「一路」=「海のシルクロード」と呼ばれる。このSEA＆RAILという連携形態が、ランドブリッジ輸送を効率化させる形態として最も高く評価されており、国際複合輸送の核心的な輸送形態となっている。これが「一帯一路」が意味する具体的な姿である。このSEA&RAIL輸送を中国語で「海鉄連運」と呼ぶ。この海鉄連運が、一帯一路における陸のシルクロードと海のシルクロードの連携の本質であり、「一帯」と「一路」の連結の意味なのである。ちなみに、中国鉄道が使用する言葉に「鉄水連運」という言葉がある。これは、海鉄連運と同義であるが、鉄道側を主体とした言葉であり、一帯一路の用法により近い用語と言える。

4）ユーラシア・ランドブリッジの新展開[3]と一帯一路の誕生

これまで述べてきた中国の経済発展戦略におけるコンテナリゼーションと国際複合輸送の発展の過程を、中国鉄道コンテナ輸送の発展の視点から詳述し、中欧班列の登場と一帯一路の誕生のつながりを明らかにしたい。

2 中国の国際港湾と提携する国際物流を取扱う中国特有の内陸港のこと。一般に鉄道コンテナセンター駅が発展して港湾に匹敵する拠点となったエリア。センター駅は固有の発展の歴史を有するため、国際陸港は固有の特色を持っている。詳細は、後述する。

3 詳細は、福山秀夫（2013。9）（2013。10）「中国鉄道コンテナ輸送と海運（上）」、「中国鉄道コンテナ輸送と海運（下）」、『海運』（一般社団法人日本海運集会所）、福山秀夫（2013）「コンテナ海鉄連運の現状と展望」『LOGI-BIZ　2013　SEPTEMBER』ライノスパブリケーションズ、山本裕・男澤智治編著（2020）『物流を学ぶ　基礎から実務まで』中央経済社を参照。

1991年ソ連崩壊とともにSLBも崩壊し、翌1992年12月1日50TEUのコンテナ列車がロッテルダムへ向けて連雲港港を出発した。ユーラシア・ランドブリッジの始まりである。当時このサービスは、港湾を起点としており、連雲港港～阿拉山口ルート（カザフスタン国境）、天津港～二連浩特（アルレンホト）ルート（モンゴル国境）、大連港～満州里ルート（ロシア国境）という三大海鉄連運ルートを通じて行われていた。阿拉山口、二連浩特、満州里は中国国境都市で、口岸（コウガン：出入国管理所）都市である。国境で必ず積み替えが発生する。これは、中国の鉄道の軌道幅が1,435㎜の標準軌であるのに対し、カザフスタン、モンゴル、ロシアなど、旧ソ連地域は全て1,520㎜の広軌であるためである。物流の効率化を図るには、積み替え時間の短縮が宿命的な課題となっていた。

10年後、2001年3月「第十次五か年計画」において、朱鎔基首相は、西部大開発戦略におけるユーラシア・ランドブリッ ジ推進を発表し、鉄道と港湾の現代化を、2001年WTO加盟とともに推進した。その現代化政策が海運戦略と港湾戦略における海鉄連運政策である。その政策の皮切りに2003年に中国全土のコンテナ輸送を管理する中国集装箱運輸有限公司（CRCT）を設立し、さらに1996年設立済みの多式連運有限公司（CRIMT）を改組して、国際複合輸送業務に特化させ、同年、将来コンテナ取扱ハブ駅として建設する18か所鉄道コンテナセンター駅を管理する会社として中鉄聯合国際集装箱有限公司（CUIRC）を設立した。この会社は、国内鉄道が、市場経済化を目指す上では画期的な外資導入を認めた最初の事例だった。そして、18か所鉄道コンテナセンター駅が、2006年11月昆明、12月上海、2009年12月重慶、2010年3月成都、4月鄭州、7月大連、8月青島、9月武漢と続々と建設されていき、2010年12月西安まで完成したところで、翌2011年3月に中欧班列第1便渝新欧国際列車が重慶団結村駅から出発した。これ以降、1992年開始されたユーラシア・ランドブリッジの新しい展開が起こり、2013年3月に鉄道部が交通部に吸収され交通運輸部となり、鉄道の現業部門が中国鉄路総公司（現、中国国家鉄路集団）として独立した。渝新欧国際列車出発以降の新しい展開とは、以下のように続々と国際列車が出発し、一帯一路構想が発表されていく流れを言う。

①'12年10月　漢新欧国際列車：武漢－チェコ
②'12年12月　青新欧国際列車：青島－オランダ
③'13年3月　蓉新欧国際列車：成都－ウッジ
④'13年7月　鄭新欧国際列車：鄭州－ハンブルグ
⑤'13年9月　「一帯」、カザフスタンで発表
⑥'13年10月　「一路」、インドネシアで発表
⑦'13年11月　西新欧国際列車：西安－ロッテルダム
⑧'16年　中欧班列建設発展計画でブランド名「中欧班列」が付与

2013年7月鄭新欧国際列車出発した後、同年9月と10月に満を持して、一帯一路構想が発表され、中欧班列というブランド名が2016年に付与され、中欧班列輸送が、正式に確立した。私はこの一連の流れを、「ユーラシア・ランドブリッジの新展開」と呼んでいる。何が新展開なのか。それは、港湾起点のランドブリッジから内陸駅（国際陸港）起点のランドブリッジに衣替えをし、東部沿海地区の港湾だけでなく、コンテナ取扱可能な内陸駅からもランドブリッジ貨物が輸送可能となったことである。つまり、港湾起点のランドブリッジに代わり、内陸港からも自由に出発できる輸送体制ができあがったのである。

この体制構築は、西部大開発という国家戦略が目指したものだった。「世界の工場」となった中国で発展したのは東部沿海地区であり、西部内陸地区は発展から取り残されていた。その格差解消を目指したのが、西部大開発戦略であった。その政策の中に東部の外資を内陸部に誘致・シフトする政策が盛り込まれていた。それが第十次五か年計画で採用され、西部内陸地区での生産物の輸出のための輸送、原料や部品の輸送を物理的に実現するネットワーク、つまりグローバル・サプライチェーンの構築が重要な課題となった。西安、重慶、成都等がセンターとなってシフトした外資の輸出入を行うための最適なルート、モードの開発が必須となった。従来の方法は、長江を使い約2,000kmを下り、上海港経由で欧米に輸出するルートが主流であり、東部沿海地区にある港湾群を使うしか方法がなかった。だが、この方法では、長江中流の三峡ダムを経由しなければならず、非効率で輸送日数がかかり、コスト増となるため、新しい方法が模索された。最初に取り組まれたのが、1992年に始まったユーラシア・ランドブリッジであった。日本ではチャイナ・ランドブリッジ（CLB）と呼ばれた。線路敷設、新輸送システムや荷役システムの構築とそれに対応した駅とそれを

中心とした内陸港の整備、これに対応した港湾の整備及び、駅と港湾を結ぶネットワークの構築が推進された。これが、鉄道と港湾をセットにした同時現代化の意味であった。この過程において鉄道駅と港湾の無水港(ドライポート)が融合した国際陸港が登場したのである。現代化とは、2001年WTO加盟後の中国の市場経済化を実現するための中国式現代化のことである。重慶に誘致された外資の中にヒューレットパッカードがあった。彼らは重慶から欧州への効率的でリードタイムの短い輸送方法を模索していた。そして、彼らはトライし、2011年3月19日、渝新欧国際列車が重慶から出発した。これが、2016年に中欧班列と名付けられ、その第1便とされた。一帯一路が、実質的にも形式的にも誕生した年であった。その後、現在に至るまで多くの外資が西部内陸地区に誘致され、中欧班列が急成長したことは、既に知られているところである。

(2) 2013年一帯一路誕生以降

1) 一帯一路構想の概要

一帯一路には様々な側面があり、単純に一種類の理由から考案されたものではない。「アジア経済研究所・上海社会科学研究院共編『一帯一路』構想」(2017年)によると、一帯一路とは、「経済政策」、「インフラ整備」、「投資・貿易」、「金融」、「人的交流」の5分野で「対外経済関係を拡大」し、「国内地域振興、経済活性化」を図る国家戦略であるとされている。構想に含まれる国は、2013年時点で、65か国で、中国、東南アジア11か国、南アジア7か国、中央アジア26か国、中欧・東欧20カ国、人口約44億人(世界の63%)、経済規模約23兆ドル(世界の約29%)とされる。考え方の枠組みとして、「共同発展・共同繁栄、東アジア・欧州の2大経済圏をつなぐ、陸上・海上の大通路建設、沿線各国の解放・協力ビジョン建設」が挙げられている。抽象的な表現も多いが、一つだけ具体的で明確な項目がある。それは、東アジア・欧州の2大経済圏をつなぐ、陸上・海上の大通路建設である。この大通路こそが、陸のシルクロードであり、海のシルクロードである。

習近平主席は、一帯一路を「中央アジア各国との連携を強化するため、新たな協力モデルとして『シルクロード経済ベルト』を共同建設し、点から面へ、線から平面へ拡大し、次第に広範な地域協力に広げるものとして提案」しており、「各国は「経済ベルト」建設によって中国の強力な資金、技術、経験面での支援を獲得できるだけでなく、「経済ベルト」の延伸によって、中央アジア各国の貨物を太平洋への出口の港まで運び、アジア太平洋経済における発展のチャンスを分かち合うことができるとしている。」[4]

つまり、中央アジア諸国が中国の港湾を利用して太平洋諸国との貿易が可能となることによって、シルクロード経済ベルトが点から面へ広がり広大な地域が、前述した5分野を中心に開発されていく中国の国家戦略が、一帯一路であるということになる。

2) 一帯：陸のシルクロード(図1)[5]

図1の写真は、2024 年の中欧班列(鄭州駅発鄭欧班列)の最初の自動車部品列車(1月19日X8003)で、中鉄鄭州局集団有限公司の莆田(ホデン)駅を出発し、自動車のエンジン部品、板金シェル、タイヤ、シートアクセサリー等を積載し、ミュンヘンへ向かう列車の写真である。中欧班列の輸送は、写真の通り、鉄道コンテナ輸送であり、一般的な貨車(車扱い)の列車輸送ではない。輸送貨物の集散拠点の鉄道駅は鄭州鉄道コンテナセンター駅と呼ばれ、鄭州国際陸港と呼ばれる地域を形成しており、鄭州経済技術開発区の中にある。この国際列車は、ブロックトレインという最終目的地が同一のコンテナだけを積載するコンテナ専用列車であり、それを運用する会社を、鄭州国際陸港開発建設有限公司(ZIH：Zhengzhou International Hub Development and Construction Co. Ltd.)[6]という。これはプラットフォーム会社と呼ばれている。国際陸港とは、海

4「人民中国インターネット版「活気づく現代版シルクロード　習主席が新構想打ち出す」より(2013年)
5 http://www.landbridge.com/yaowen/2024-01-22/120547.html (Landbridgeプラットフォーム：http//www.landbridge.com/Index.html (最終閲覧日：2025年4月6日)より
6 Zhengzhouはジョンジョウと読む。鄭州のこと。

運・港湾側からの無水港（ドライポート）の活用・展開と鉄道側からの鉄道コンテナセンター駅とコンテナ取扱駅の高度化・自動化の展開が統合された国際港務区のことで、国際港湾とはパートナーシップ関係を有している。また、国境駅との連携も行っており、国際港湾と国境駅を連結する拠点港であり、列車の出発拠点港でもある。国際陸港の取扱量の2024年の順位は（表1）のとおり、第1位西安41.2万TEU[7]、第2位成都24.7万TEU、第3位鄭州22.3万TEU、第4位重慶22.2万TEU、第5位義烏8.8万TEUである。

（表1）2024年中欧班列都市別開業情報統計

（単位：TEU）

順位	都市名	列車数	コンテナ数
1	西安	3,849	411,907
2	成都	2,285	247,168
3	鄭州	2,052	223,180
4	重慶	2,059	222,410
5	義烏	812	87,698
6	長沙	764	82,422
7	広州	742	80,639
8	武漢	742	79,608
9	瀋陽	676	72,604
10	済南	653	67,412
11	石家庄	596	64,366
12	合肥	498	53,836
13	青島	345	37,112
14	蘇州	334	36,144
15	金華	322	35,402
16	臨沂	206	22,016
17	宝鶏	186	21,044
18	大連	189	20,594
19	深圳	167	18,311
20	ハルピン	168	16,570
21	長春	141	15,770
22	榆林	143	14,186
	総合計	19,392	2,077,216

3）一路：海のシルクロード（図2）

図2の写真は、日本郵船、商船三井、川崎汽船の3社が共同出資するシンガポール籍船社のONE（Ocean Network Express）のマゼンタ色のコンテナ船（船体にONEと書かれた船）と中国最大の国有海運会社コスコシッピング（中国遠洋海運集団有限公司／China COSCO Shipping Corporation Limited.）（略してコスコ）のブルーのコンテナ船（船体にCOSCO Shippingと書かれた船）である。海のシルクロードの主役の一つである。現在、世界最大船型は、約24,000TEU積み、約24万総トン、長さ約400m、幅約60mの巨大構造物である。写真はその規模に近い2隻の船である。

中国では、海運については経済戦略の要と位置付けられ、港湾戦略はそれを支援するものであるというのが基本的な考え方であり、海運業や港湾業に携わる国有企業の戦略となっている。特に、コンテナ海上輸送においては、コスコは、一帯一路の先兵役と位置付けられている。

一帯一路には、もう一つ主役がある。それは港湾である。世界最大のコンテナ港湾は、上海港で年間約5,000万TEU（2024年実績）を取り扱う。中国には世界トップ10のコンテナ港湾のうち7港（上海港、寧波舟山港、深圳港、青島港、広州港、天津港、香港）があり、これら全ての港から、西安・鄭州・重慶・成都等の国際陸港を出発する中欧班列とつながる運営体制が構築されている。港湾建設については、建設を担当する中国交通建設有限公司が、海運・港湾と連携して港湾建設を推進しているが、一帯一路においては、「『シルクロード経済ベルト』を共同建設し、点から面へ、線から平面へ拡大し、次第に広範な地域協力に広げるもの」という視点から、港湾開発を都市開発の起点、起爆剤と位置付け、種々の地域開発への支援へと展開していくこととされている。そのために、AIIB（アジアインフラ投資銀行、2016年1月開業）の資金を活用することが基本となっている。

さて、東アジアには、大きくアジア域内航路（北東アジア航路・東南アジア航路）、東アジア発着の欧州航路、北米航路、その他、豪州航路、中東航路、中南米航路等がある。コスコは、これらの航路を組合せ、中欧班列などと接続し、国際複合輸送ネットワークを形成している。代表的な事例として、ピレウス港と中国港湾を連携させた中欧陸海エクスプレスサービスがあるが、地中

7「TEU：Twenty foot Equivalent Unit」の略。コンテナを数える場合、20Feetコンテナに換算して数える。コンテナには長さ20Feetと40Feetコンテナがあり、20Feet＝1 TEU、40Feet＝2 TEUと数える。

(表2) 中遠海運(COSCO SHIPPING)が参加する“一帯一路”沿線主要プロジェクト　「航運交易公報2023/42」より翻訳

	内　　容
ギリシアピレウス港 プロジェクト	2009年第2、第3ふ頭の35年間経営権取得。2016年4月8日、中遠海運とギリシア共和国発展基金は正式にピレウス港管理局株式交換協議と株主協議にサインして、中遠海運がピレウス港の株式の67%を取得した。8月10日中遠海運は、正式にピレウス港を全面的に引き継いだ。
UAEアブダビターミナル プロジェクト	2016年9月、中遠海運傘下の中遠海運港湾有限公司とアブダビ港務局は、特許権協議に正式に署名し、両者は、合資会社連合を組み、UAEハリファ港二期コンテナターミナルプロジェクトを実施した。
ペルーチャンカイ・ ターミナル・プロジェクト	2019年5月、コスコ・シッピング・ペルーのチャンカイ・ターミナル・プロジェクトの正式引き渡し式典が、ペルーの首都リマ中心部の大統領官邸で開催された。チャンカイ港は、COSCO Shipping の南米初の保有ターミナル プロジェクトである。(「一帯一路」公式サイト)

(表3) 中国交通建設有限公司が「一帯一路」　関連国・地域で参加したプロジェクト代表例　「航運交易公報2023/42」より翻訳

	内　　容
スリランカ コロンボ港湾都市 プロジェクト	コロンボ港湾地域は、習近平国家主席が自ら立ち会い、2014年にテープカットした「一帯一路」共同建設プロジェクトである。また、これまでのスリランカにおける単一の外国直接投資プロジェクトとしては最大規模である。今後 25 年間で、南アジアに新しい工業都市と金融センターを建設し、スリランカの経済発展の強力な原動力となることが計画されている。現在、コロンボ港湾地域の都市土木工事の第 1 期工事が完了している。
ガーナ テマ 新コンテナターミナル プロジェクト	このプロジェクトは中国交通建設グループによって建設され、2020 年 6 月に完成した。主な工事内容は、長さ3,558メートルの防波堤、長さ1,400メートルの大水深コンテナバース、121ヘクタールの埋め立てと基礎処理、港湾流域と基礎溝の浚渫、護岸工事と付帯施設等、「一帯一路」を共同建設する大規模プロジェクト。このプロジェクトの完成により、テマ港の貨物取扱量が大幅に増加し、西アフリカの主要港としてのテマ港の有利な地位をさらに強固にするとともに、ガーナと周辺諸国の経済貿易発展に新たな推進力をもたらした。
ケニア モンバサ-ナイロビ鉄道 (モンバサ港ーナイロビ) プロジェクト	モンバサ・ナイロビ鉄道は、東のモンバサ西駅から西のナイロビ南駅までを結ぶ鉄道で、2014年12月12日に着工し、2017年5月31日に開通した。中国規格、中国技術、中国設備製造、中国管理の東アフリカ幹線特別鉄道で、2018年世界優秀鉄道プロジェクトに選ばれた。モンバサ港は東アフリカ最大の港であり、ケニアの輸出入商品の主要な流通センターである。
パキスタン グアダル港 プロジェクト	グワダル港は中国・パキスタン経済回廊の「最高の宝石」として知られており、この協力プロジェクトはパキスタンの５ルピー紙幣にも印刷されている。中国通信社との独占インタビューで、モイン・ハク駐中国パキスタン大使は、グワダル港が「パキスタンの深圳」になることへの期待を表明した。現在、グワダル港は世界の主要港と接続するという目標を達成しており、南アジア地域全体の海運状況は大幅に改善されるだろう。
パキスタン カラチ港SAPTターミナル プロジェクト	カラチ港はパキスタン最大の港であり、このプロジェクトで、船舶の喫水は16.5メートルとなり、面積は85ヘクタール以上である。渋滞のリスクを大幅に緩和している。
マレーシア 東海岸鉄道プロジェクト	マレーシア東海岸鉄道プロジェクトは、中国とマレーシアが共同で建設する「一帯一路構想」の画期的なプロジェクトであり、現在海外で中国企業が取り組んでいる単独の交通インフラプロジェクトの一つでもある。鉄道は全長665キロメートルにわたって蛇行しており、北はマレーシアとタイの国境にあるコタバルから始まり、南はクアンタンで、西に曲がってポートクランまでマレーシア半島を横断する。「一帯一路」の共同建設における中国とマレーシアの協力は、「旗艦主導で東から西に進み」、東部クアンタン工業団地とクアンタン港を西部ポートクラン港と「1工業団地、1港」のパターンで東海岸鉄道経由で一線でつなぐ構造を徐々に形成しつつある。

海航路の一環であり、2017年から構築を開始し、現在7,000TEU ～ 20,000TEUの巨大船30隻を配船し、中国、ASEANの基幹航路[8]からピレウス港へ輸送し、そこから鉄道でマケドニア、セルビア、クロアチアなどからハンガリー、オーストリア、南ドイツへ至る輸送サービスを展開している。コスコは、これを海のシルクロードと陸のシルクロードを結びつけたサービスと位置付けている。

一帯一路プロジェクトの代表的事例を表2、表3の通りまとめた。参考にしてほしい。

4) 中欧班列の基本5ルート

中欧班列建設発展計画(表4)[9]は、中国国家発展改革委員会が発表した計画で、中欧班列の英文名をCHINA RAYLWAY EXPRESS (CRE)と決定した。中国鉄路総公司(現、中国国家鉄路集団)が、中国と欧州及び一帯一路沿線国家間のコンテナの鉄道国際複合一貫輸送の全工程を管理し、中国と沿線国家間の経済貿易協力を深化させ、一帯一路の建設を推進し、中欧班列の秩序ある発展を、第十三次五か年計画綱要、シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの思想と行動の共同推進、及び中長期鉄道網計画に基づいて推進することを表明した。2020年までの目標として、①中欧班列輸送の

(表4) 中欧班列建設発展計画(2016-2020)

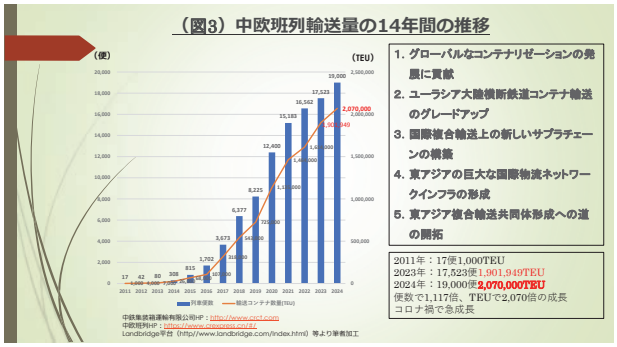
発展改革委員会が発表した計画。
中欧班列の英文名称を決定：CHINA RAILWAY Express (CR express)中国鉄路総公司(現、中国鉄路集団)が、中国と欧州及び一帯一路沿線国家間のコンテナの鉄道国際複合一貫輸送の全工程を管理し、中国と沿線国家間の経済貿易協力を深化させ、一帯一路の建設を推進し、中欧班列の秩序ある発展を、第十三次五か年計画綱要、シルクロード経済ベルトと21世紀海上シルクロードの思想と行動の共同推進、及び中長期鉄道網計画に基づいて推進することを表明している。
2020年までの目標：
①中欧班列輸送の基本通道の基本的完成
②中欧班列の年間約5000列車の走行と輸送量の増加

「中欧班列建設発展計画」(https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/4802.html)：中国国家発展改革委員会　(最終閲覧日：2025年4月6日)を筆者要約・翻訳

8 基幹航路とは、東アジアを起点とした北米航路、欧州・地中海航路のことである
9「中欧班列建設発展計画」(https://www.yidaiyilu.gov.cn/p/4802.html)：中国国家発展改革委員会　(最終閲覧日：2025年4月6日)

基本通道の基本的完成、②中欧班列の年間約5000列車の走行と輸送量の増加を目指した。だが、図3の通り、2018年に6,377便、543,000TEUとなり、早々目標を達成し、10年後の2020年には、コロナ禍の影響もあり、12,400便、1,135,000TEUと爆増し、2024年には19,000便、2,070,000TEUと200万TEUの大台を超えた。2011年が17便、1,000TEUだったので、この14年間で、2011年比便数で1,117倍、TEU数で2,070倍と急成長を遂げた。

（図3）中欧班列輸送量の14年間の推移



一帯一路の基本的な5ルートについて説明したい（図4）[10]。まず、ルートは大きく、東通道、中通道、西通道の3ルートに分かれる。2025年現在、東通道は、満州里、綏芬河（スイフンガ）、同江北を口岸（出入国管理所）とし、シベリア鉄道に連結するルートとなっており、中通道は、二連浩特（アルレンホト）を口岸とし、モンゴルを通過してシベリア鉄道に連結するルートとなっている。さらに、西通道は、西1通道、西2通道、西3通道の3つに分かれる。西1通道は、阿拉山口（アラシャンコウ）、ホルゴスを口岸として、カザフスタンからシベリア鉄道と連結し、ベラルーシのブレスト、ポーランドのマワシェヴィチェから欧州に入るルートであり、このルートが中欧班列の最大のルートとなっている。コロナ禍、ウクライナ問題、紅海リスクにおいても、引き続き利用されており、現在最もホットなルートである。西2通道は、阿拉山口、ホルゴスからカスピ海のアクタウ港、カスピ海を渡って、アゼルバイジャンのバクー港（カスピ海横断国際輸送ルート（TCITR））につながり、黒海のポチ港またはバトゥーミ港から黒海を渡ってルーマニアのコンスタンツァ港に入り、欧州へ入っていくルートである。中央回廊ともいう。ウクライナ問題で注目されたが、インフラの貧弱さ故、大渋滞を引き起こし、未だリードタイムには競争力はないが、中央アジア発着貨物においては活用されている。現在、アクタウ港やバクー港は、急ピッチで港湾整備が進んでいる。また、ルートにはトルコ経由もあり、バクー港、グルジアの首都トビリシからトルコのカルスまで、BTK（Baku・Tbilisi・Kars）鉄道で連結され、トルコの首都イスタンブールへ到達し、欧州へ入るルートである。西3通道は、中国・キルギス・ウズベキスタン（中吉烏）鉄道523kmが竣工して初めて完成するルートである。この鉄道は、ウクライナ問題発生後、2022年5月17日CSTO首脳会議でザパロフ大統領とプーチン大統領との会談で建設が決定され、2023年から建設が開始された。

（図4）中欧班列の基本5ルート

一帯一路は、現在、これら基本5ルートを中心にし、口岸の増加とASEANとの連携によって多様化しつつあり、海上ルートとの連携も含めて、東アジアのグローバル・サプライチェーンが拡大している。この状況の詳細については後の連載で述べたい。

＜執筆者プロフィール＞

(公財)日本海事センター
客員研究員　福山 秀夫

1955年生まれ。熊本県出身。80年九州大法学部卒。2004～08年日本郵船北京事務所代表。05年北京駐在中に中国物流研究会に参加。中国物流の研究を本格的に開始した。20年8月日本郵船を定年退職。9月より、（公財）日本海事センター企画研究部客員研究員。日本海事センターでは、東アジアやユーラシアの海運・港湾・鉄道を中心とした国際複合輸送、グローバル・サプライチェーンの研究を主に行っている。これまで、中国物流研究会で、13年2度、18年、19年、24年の5回の調査を実施し、調査の成果をメディアや学会で多数発表。2024年1月に『東アジアの港湾と貿易（男澤智治・合田浩之編著）』（成山堂書店）を共同執筆。10月には日本海運経済学会で論文「ポストコロナとウクライナ戦後の東アジア国際物流ネットワークの進展～国際複合一貫輸送の視点から～」が、国際交流賞を受賞した。日本海運経済学会、日本港湾経済学会、国際アジア共同体学会等5つの学会の会員で、現在、日本港湾経済学会関東部会長、中国物流研究会代表幹事を務めている。

10「中国一帯一路ネット」https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/rcjd/60645.htm：中国経済情報社、国家情報センター（最終閲覧日：2025年4月6日）

滄州デスクNEWS（河北省）

レポーター：滄州市対日招商中心　副主任　張于琴

ポリプロピレン高融点繊維材料の量産化に成功

中国石油華北石化公司は生産ラインの最終工程を完了し、ポリプロピレン高融点繊維材料PP-HY0370の月産3,000トンの計画を前倒しで完了し、ポリプロピレン高融点繊維材料の量産を正式に実現した。

高性能化学原料であるポリプロピレン高融点繊維材料は、医療、濾過材料、繊維など、多くの分野で幅広い応用の可能性を秘めている。同公司は市場のチャンスを鋭く捉え、化学専門家、技術者、技術系人材からなる「生産、学習、研究、応用」を一体化した研究チームを設立し、数ヶ月にわたる技術革新を経て、今年2月には高融点繊維材料の試作に成功。製品の品質は全ての指標が業界をリードするレベルに達している。

バッテリー交換完了までわずか3～5分 河北科源智能電気有限公司が製造したバッテリー交換ステーションが素晴らしい

河北科源智能電気有限公司は、2020年に総投資額3.2億元で設立した電子シャーシ加工会社だったが、近年では、清華大学、河北理工大学などと協力プラットフォームを構築し、伝統的なシャーシ産業をスマート充電スタンドや産業用ロボットなどのハイテク完成品へと発展させ、インテリジェントな新エネルギー設備の研究開発・生産・販売を行うハイテク企業へと着実に発展している。主な製品は、乗用車用バッテリー交換ステーション、大型トラック用バッテリー交換ステーション、エネルギー貯蔵ボックスなどとなっている。

乗用車用バッテリー交換ステーションを例に挙げると、従来の充電方式では完了までに通常30～40分かかるが、同社の乗用車用バッテリー交換ステーションは、車両の進入からバッテリー交換完了までわずか3～5分で完了し、充電効率が大幅に向上している。

常州デスクNEWS（江蘇省）

レポーター：常州国家高新技術産業開発区　商務局　副局長　馬咏梅

コマツ常州新プロジェクトが着工

5月29日、コマツ（中国）投資有限公司部品配送センター・プロジェクトの着工式が薛家鎮で開催された。コマツは常州高新区に最も早く進出された日系企業で、中国国内で唯一アフターサービスの部品供給、全機種を製造する工場。

中国事業の拡大に伴い、本社は「コマツ中国部品配送センター」を建設することを決定。プロジェクトの総投資額は約4,000万元（約6億円）、敷地面積は約9,000平方メートルであり、自動化立体倉庫やAGVなどの設備を導入し、効率を大幅に向上させると共に、鉱山機械・建設機械向けの倉庫集約化を実現した。2026年3月までに移転を完了し、本格稼働を開始する予定である。

高額医療消耗品の研究開発・産業化プロジェクト

5月28日、常州市康心医療器械有限公司の高額医療消耗品の研究開発・産業化プロジェクトの起工式が行われ、常州高新区の医療機器産業の発展に新たな推進力を注入した。

同社は2006年に設立され、使い捨て無菌医療機器製品の研究開発・製造を手掛ける専門メーカーで、使い捨て無菌体外循環用心臓カテーテル消耗品のフルラインの研究開発・製造を行っており、製品は国内でトップクラス。

本プロジェクトの総投資額は3億元であり、完成後は、年間で使い捨てECMO静脈カテーテル1.5万本、使い捨てECMO動脈カテーテル1.5万本、使い捨て末梢血管拡張器キット2万本、使い捨て遠心ポンプヘッド1万本、使い捨て体外循環回路（ECMO）2.5万セットの生産能力を有する見込みである。

常熟デスクNEWS（江蘇省）

レポーター：常熟国家高新技術産業開発区招商局　課長　顧磊

企業誘致説明会をドイツで開催

5月15日、ドイツのシュトゥットガルトで常熟企業誘致説明会を開催し、常熟とドイツの新旧の友人たちが一堂に会し、協力の機会について議論し、発展の青写真を描いた。

常熟は、中国でも経済が最も活発で、最も開放的で、最も革新的な長江デルタ中核地域に位置し、優れた地理的条件、強力なイノベーション能力、整備された産業システム、そして優れたビジネス環境を備えており、近年では、コンチネンタル(Continental)、マーレ（Mahle）、ヘレウス（Heraeus）、フレゼニウス（Fresenius）などのドイツ企業が常熟に投資している。

今回の活動を通じ、常熟はより多くのドイツ企業とのつながりを築き、協力関係を築いた。常熟は今後もビジネス環境の最適化に努め、より多くのドイツ企業が常熟に進出し、投資し、事業を立ち上げ、共に発展していくことを心から歓迎している。

当区の企業　先進的スマートファクトリーのリストに入選

先日、「2025年江蘇省先進スマートファクトリーリスト」が発表された。常熟市では計31社が最終候補に挙がり、うち当高新区の10社がリスト入りし、市内でトップとなった。先進的なスマートファクトリーとは、インテリジェント製造の分野で高いレベルを達成した工場を指す。

近年、常熟高新区はデジタル経済発展の新たなチャンスを積極的に捉え、企業のインテリジェント化、デジタル化、ネットワーク構築に注力してきており、引き続きデジタル経済と実体経済の深い融合を主軸とし、ベンチマーク実証の構築を製造業のインテリジェント化、デジタル化、ネットワーク化を推進する重要な手段として、製造業のハイエンド、インテリジェント化、グリーン化に向けた飛躍を着実に推進する。

錫山デスクNEWS（江蘇省）

レポーター：錫山経済技術開発区招商局　副局長　毛暁旦

無錫恩福油封有限公司30周年

錫山経済技術開発区にある「無錫恩福油封有限公司」は創立30周年記念式典を開催し、同時に「恩富（中国）テクノロジーセンター」を正式にオープンした。

無錫恩福油封有限公司は、錫山に早くから進出した外資企業の代表として、日本のNOK㈱の中国最大の生産拠点に成長した。今回完成し、運用を開始したテクノロジーセンターは、総投資額2億元、総建築面積2.46万平方メートルを誇る。

このセンターは、インテリジェントな製造ワークショップ、R&D ラボ、管理センターを統合し、エンジン、ギアボックス、ショックアブソーバーのコア部品を含む自動車パワートレイン用の精密シーリング部品の研究開発と製造に重点を置いている。

ニューサウスウェールズ大学（無錫）産業イノベーションセンターがオープン

ニューサウスウェールズ大学（無錫）産業イノベーションセンターが、長江デルタ工業中核バレーに正式にオープンした。

センターは、米国工学アカデミー外国人院士でニューサウスウェールズ大学（UNSW）シドニー校の特別教授であるデイビッド・ウェイト氏がセンター長を務め、王元准教授がゼネラルマネージャーを務める。二人は国際的な視野と現地での実践経験を持つ専門チームを率いて、センターの建設と運営を共同で推進する。

同センターでは、ニューサウスウェールズ大学シドニー校のクリーンエネルギー、水と環境、健康とバイオテクノロジー、持続可能な開発の分野における世界をリードする科学研究基盤に依拠し、無錫の重点産業方向と密接に連携することで、新たな高品質生産性の発展を促進します。

揚州デスクNEWS（江蘇省）

レポーター：揚州市経済技術開発区　招商局　杜君

江蘇聯環集団の漢方薬PJが予定より2か月早く開始

総投資額5億元のこのプロジェクトは、聯環グループが医薬品製造分野で中医学の伝統医薬品の生産を強化するための重要な手段となる。完成後は、旧工場エリアから中国の特許医薬品承認番号38件の生産移管を引き継ぎ、革新的な漢方薬の研究開発に注力し、揚州が「100億元レベルの漢方薬産業」を築くための中核的なサポートを提供する。

現在プロジェクトは、当開発区のバックアップにより、高強度杭基礎工事の段階にある。 7月に基礎掘削と本体工事に着工する予定で、2026年12月の完成を目指して着々と進んでいる。生産開始後は、年間生産能力は顆粒1,000トン、錠剤520トン、カプセル200トン、散剤24トン、丸剤2トンとなり、年間売上高が10億人民元に達すると見込まれる。

「スマート製造の輸出」戦略を加速

揚州遠揚国際ターミナルのスマートディスパッチセンターでは、リアルタイムの輸出データが電子スクリーンに表示されている。今日は1,100TEUのコンテナが出荷を待っており、その貨物の60%が太陽光発電パネルや電子ペーパーディスプレイモジュールなどの「揚州スマート製造」となっている。揚子江流域の重要な物流拠点である当開発区がイノベーションを活用して対外貿易の高品質な発展を推進していることが良くわかる。

第1四半期の輸出は前年同期比13％増加、製品の75％は「一帯一路」特別編成列車を通じて新興市場に送られた。

江門デスクNEWS（広東省）

レポーター：崖門新財富環保産業園　劉岩

「全国科学技術労働者の日」シンポジウムが開催

表記シンポジウムが江門市で開催され、各界の科学技術従事者の代表が一堂に会し、科学技術による産業発展の牽引、科学技術による民生の利益などのテーマについて、踏み込んだ意見交換が行われた。

現在、江門市の科学技術人材は総勢6万人に達し、江門市は「広東・香港・マカオグレーターベイエリア」建設における高いレベルの人材の輩出にも全力で取り組んでおり、今後も科学技術イノベーション環境の最適化を継続的に図っていく。

夏は蓮の花を鑑賞するのに最適な時期

江門市古老水郷観光区の横海浪自然生態区では、20ヘクタールの蓮の花が満開を迎えている。この蓮の花は5月末から開花が始まり、6月が見頃となっており、多くの市民や観光客が訪れている。

端午節の休暇中、6.7万人が江門駅を利用

端午節休暇の5月30日から6月2日までの計4日間で、6.7万人の乗客が江門駅を利用した。

休暇の初日である5月31日には、2.01万人、6月2日は帰省ピーク日であり、1.82万人が利用した。

江門駅では1日130本以上の列車が運行されているが、休暇期間中の乗客のニーズを確保するため、40本近くが増発され、「深夜列車」も5本増発された。

「江門市現代サービス産業高品質発展行動計画」を発表

同計画では「13の重点分野」に焦点を当て、「10の行動」の実施を推進することを提案し、2027年の江門市現代サービス産業の発展目標を明確にした。具体的には、「2027年までに、現代サービス産業の付加価値が1,300億元を超える」、「ハイレベルの現代サービス産業クラスターを多数育成・建設する」等の内容となっている。

中国経済データ

＜ご注意＞
伸率は前年同期比を％で表示。減少は▲または－で表示。速報値と確定値が混在しているため、不確定なデータが含まれている。
中国側統計は中国国家統計局が公表した数値を原則引用し、同局以外から発表され引用した数値については出所を記載している。

日本の対中貿易（日本側統計）

単位：億円、％

年　月	輸　出		輸　入		差　引	
	金　額	伸　率	金　額	伸　率	金　額	備　考
2018年	159,010	6.8	191,871	3.9	▲32,861	赤字縮小
2019年	146,814	▲7.7	184,337	▲3.9	▲37,523	赤字拡大
2020年	150,811	2.7	174,684	▲5.2	▲23,873	赤字縮小
2021年	179,852	19.2	203,416	16.4	▲23,564	赤字縮小
2022年	190,221	5.8	248,190	22.0	▲57,969	赤字拡大
2023年	175,863	▲7.5	248,190	▲0.7	▲70,473	赤字拡大
2024年	188,651	6.2	253,009	3.6	▲64,357	赤字縮小
2025年5月	14,418	▲8.8	20,666	▲2.2	▲6,249	赤字拡大
2025年1-5月	73,954	▲1.6	104,803	4.3	▲30,849	赤字拡大

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

5月の国・地域別の貿易

単位：億円、％

			金額	構成比
輸出	総額		81,350	100.0
	内訳	アメリカ	15,140	18.6
		ＥＵ	7,504	9.2
		アジア	44,782	55.0
		うち中国	14,418	17.7
輸入	総額		87,726	100.0
	内訳	アメリカ	10,623	12.1
		ＥＵ	10,593	12.1
		アジア	41,649	47.5
		うち中国	20,666	23.6

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

5月の主な増減品目

単位：％、ポイント

			概況品名	伸率	寄与度
輸出	減少	1	半導体等製造装置	▲21.7	▲2.6
		2	非鉄金属	▲38.1	▲2.1
		3	自動車	▲23.0	▲1.2
輸入	増加	1	電算機類（含周辺機器）	8.9	0.7
		2	石油製品	105.8	0.5
	減少	1	衣類・同付属品	▲11.1	▲0.7
		2	金属製品	▲8.6	▲0.3
		3	半導体等電子部品	▲16.7	▲0.3

出所：日本・財務省

名古屋税関管内の対中貿易

単位：億円、％

年　月	輸　出			輸　入			差引	
	金　額	伸　率	全国比	金　額	伸　率	全国比	金　額	備　考
2018年	30,687	8.6	19.3	23,639	8.1	12.3	7,048	黒字拡大
2019年	28,217	▲8.0	19.2	22,086	▲6.6	12.0	6,131	黒字縮小
2020年	29,531	4.6	19.6	19,043	▲13.8	10.9	10,488	黒字拡大
2021年	33,864	14.7	18.8	23,223	21.9	11.4	10,641	黒字拡大
2022年	33,604	▲0.8	17.7	28,963	24.7	11.7	4,641	黒字縮小
2023年	28,720	▲14.5	16.2	30,030	3.6	12.3	▲1,310	赤字転換
2024年	27,764	▲3.3	14.7	30,905	2.9	12.2	▲3,141	赤字拡大
2025年5月	2,186	▲2.1	15.2	2,629	▲1.5	12.7	▲444	赤字拡大
2025年1-5月	10,894	3.6	14.7	13,433	7.3	12.8	▲2,539	赤字拡大

出所：名古屋税関の発表資料を基に一部加筆
※名古屋税関管内　国際貿易港：名古屋港、三河港、衣浦港、清水港、田子の浦港、御前崎港、四日市港、尾鷲港、津港
国際空港：中部空港、静岡空港

5月の国・地域別の貿易

単位：億円、％

			金　額	構成比
輸出	総額		18,449	100.0
	内訳	アメリカ	5,028	27.3
		ＥＵ	2,254	12.2
		アジア	6,554	35.5
		うち中国	2,186	11.8
輸入	総額		11,561	100.0
	内訳	アメリカ	1,289	11.1
		ＥＵ	1,375	11.9
		アジア	5,856	50.7
		うち中国	2,629	22.7

出所：名古屋税関の発表資料を基に一部加筆

5月の主な増減品目

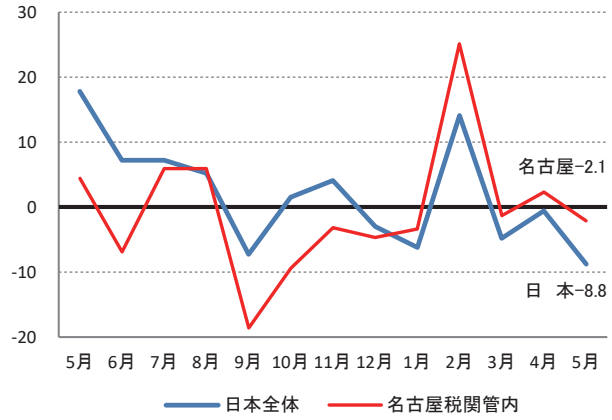
単位：％、ポイント

			概況品名	伸率	寄与度
輸出	増加	1	半導体等製造装置	68.5	2.4
		2	繊維機械	75.9	1.2
	減少	1	自動車	▲27.1	▲1.3
		2	自動車の部分品	▲11.5	▲1.3
		3	鉱物性タール及び粗製薬品	▲71.3	▲1.0
輸入	増加	1	音響・映像機器（含部品）	40.2	1.9
	減少	1	がん具及び遊戯用具	▲35.9	▲0.9
		2	自動車	▲45.8	▲0.9

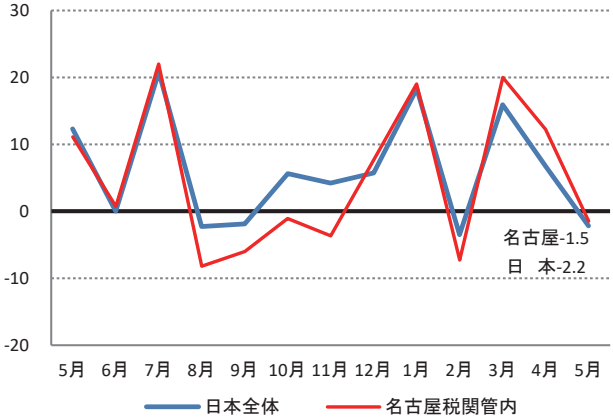
出所：名古屋税関

日本と名古屋税関管内の対中貿易の比較

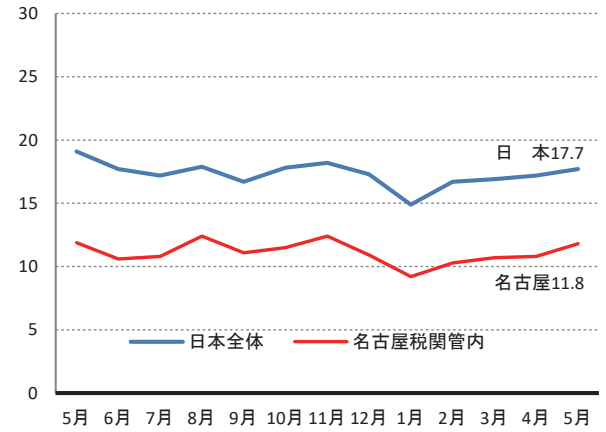
中国への輸出額の月別伸率（%）



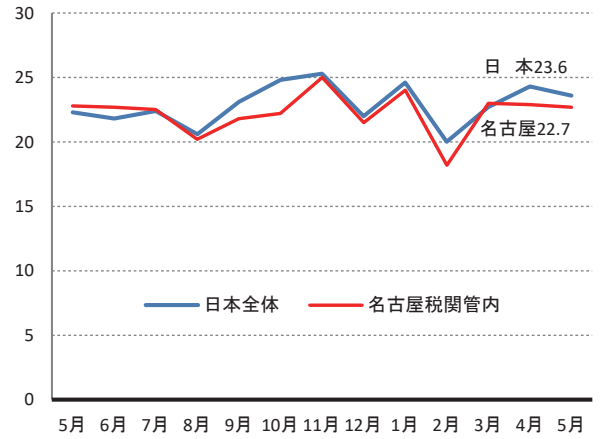
中国からの輸入額の月別伸率（%）



日本の輸出における中国構成比の推移（%）



日本の輸入における中国構成比の推移（%）



中国の貿易

単位：億ドル（金額）、%（伸率）

年　月	輸　出		輸　入	
	金額	伸率	金額	伸率
2019年	24,984	0.5	20,769	▲2.8
2020年	25,907	3.6	20,556	▲1.1
2021年	33,640	29.9	26,875	30.1
2022年	35,936	7.0	27,160	1.1
2023年	33,800	▲4.6	25,568	▲5.5
2024年	35,772	5.9	25,851	1.1
2025年5月	3,161	4.8	2,129	▲3.4
2025年1-5月	14,849	6.0	10,130	▲4.9

出所：中国税関総署

中国の外資導入

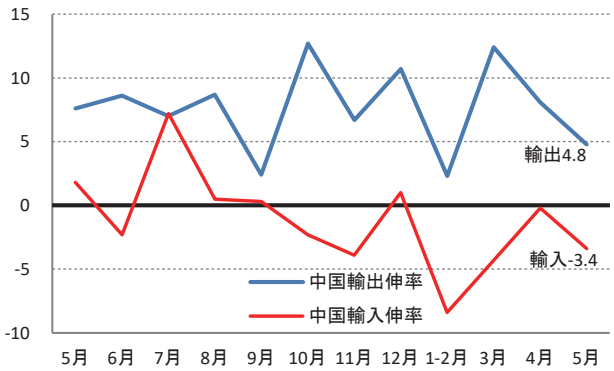
単位：件（件数）、億ドル（金額）、%（伸率）

年　月	件　数		実行ベース金額	
	件数	伸率	金額	伸率
2019年	40,888	▲32.5	1,381.4	2.4
2020年	38,570	▲5.7	1,443.7	4.5
2021年	47,647	23.5	1,734.8	20.2
2022年	38,497	▲19.2	1,891.3	8.0
2023年	53,766	39.7	1,609.1	▲14.9
2024年	59,080	9.9	1,150.8	▲28.0
2025年1-5月	24,018	10.4	498.9	▲14.0

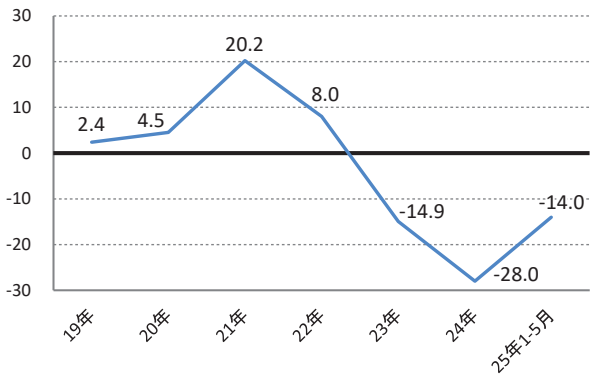
出所：中国商務部

※25年1-5月の実行ベース金額は、中国税関総署発表の同時期の貿易総額の平均為替レート（1ドル＝7.18人民元）を基に元からドルに換算。

中国対外貿易の月別伸率（%）



中国外資導入額の伸率（%）



中国の物価動向

消費者物価指数CPI（%）

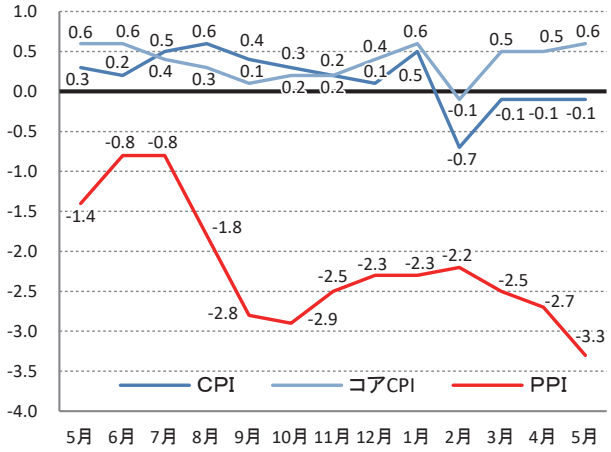
	5月	1-5月
消費者物価指数	▲0.1	▲0.1
うち都市	0.0	0.0
農村	▲0.4	▲0.3
うち食品	▲0.4	▲1.0
食品以外	0.0	0.1
うち消費財	▲0.5	▲0.4
サービス	0.5	0.4

工業生産者物価指数PPI（%）

	5月	1-5月
工業生産者物価指数(PPI)	▲3.3	▲2.6
うち生産資材	▲4.0	▲3.0
うち採掘	▲11.9	▲8.2
原材料	▲5.4	▲3.0
加工	▲2.8	▲2.6
生活資材	▲1.4	▲1.4
うち食品	▲1.4	▲1.5
衣類	0.0	▲0.1
一般日用品	0.6	0.7
耐久消費財	▲3.3	▲3.1
工業生産者仕入物価指数	▲3.6	▲2.6
うち燃料、動力類	▲9.8	▲6.9

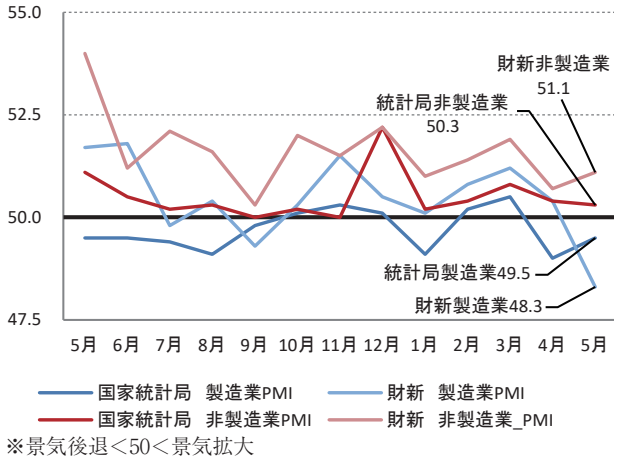
※工業生産者物価指数(PPI) =出荷価格指数=卸売指数

CPI、コアCPI、PPIの月別推移（%）



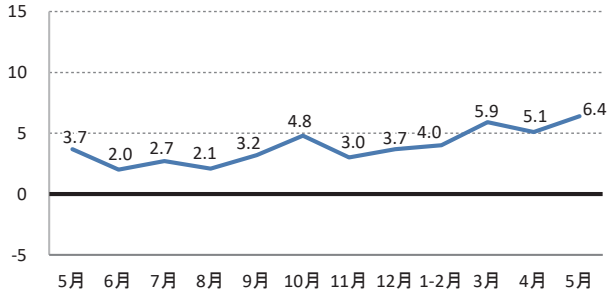
※コアCPIとは食品とエネルギーを除いたもの。
出所：中国国家統計局

中国のPMI（購買担当者景気動向指数）

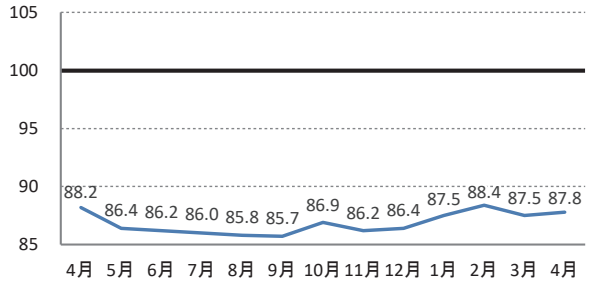


※景気後退＜50＜景気拡大
出所：中国国家統計局、財新(Markit)

中国の消費財小売総額の伸率（%）



中国の消費者信頼感指数



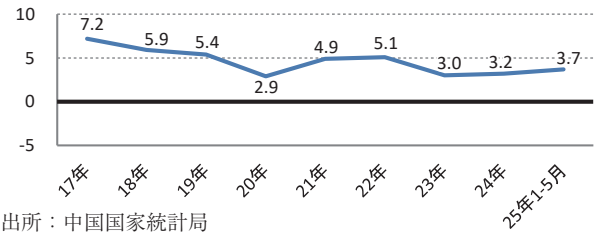
※消費マインド 後退＜100＜拡大

中国の固定資産投資

1-5月の固定資産投資

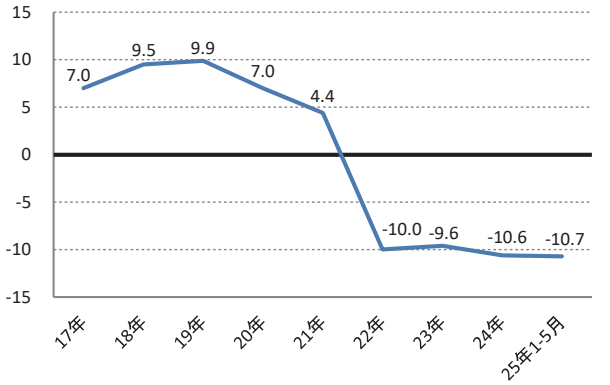
		投資額(億元)	伸率(%)
固定資産投資		191,947	3.7
産業別	第一次	3,847	8.4
	第二次	67,996	11.4
	第三次	120,104	▲0.4
地域別	東　部	N/A	0.5
	中　部	N/A	4.5
	西　部	N/A	4.9
	東　北	N/A	2.1

固定資産投資の伸率（%）



出所：中国国家統計局

中国の不動産開発投資の伸率（%）

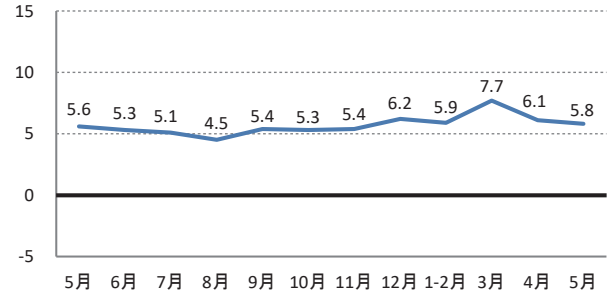


中国の工業

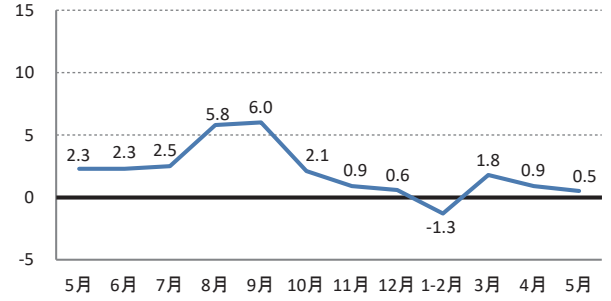
工業付加価値の伸率(%)

	5月	1-5月
一定規模以上の工業生産	5.8	6.3
内訳　鉱業	5.7	6.0
製造業	6.2	6.9
電気・ガス・熱・水生産供給業	2.2	2.0
内訳　国有企業	3.8	3.9
株式制企業	6.3	6.9
外資系企業	3.9	4.0
私営企業	5.9	6.8

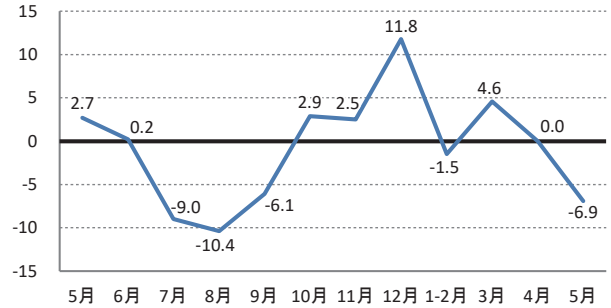
一定規模以上の工業付加価値の月別伸率(%)



一日当たりの発電量の月別伸率(%)

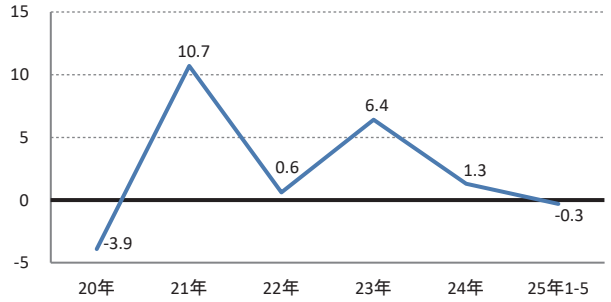


粗鋼生産量の月別伸率(%)



出所：中国国家統計局

中国の財政収入の伸率(歳入、%)



出所：中国財政部

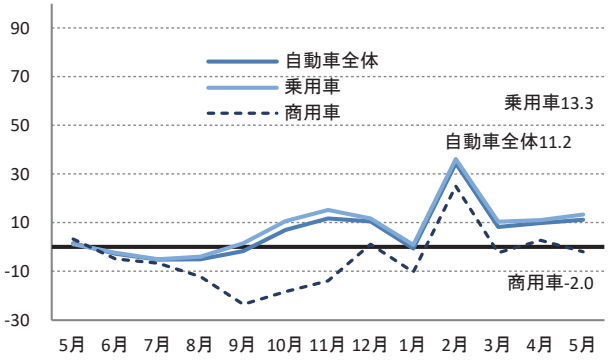
中国の自動車販売台数

台数：万台

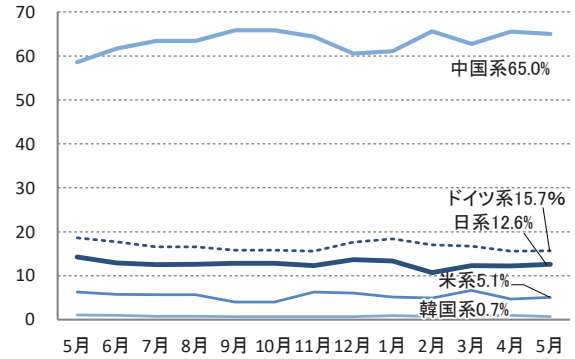
年　月	自動車(うち輸出)		
		乗用車	商用車
2019年	2,576 (102)	2,144	432
2020年	2,531 (108)	2,018	513
2021年	2,627 (201)	2,148	479
2022年	2,686 (311)	2,356	330
2023年	3,009 (491)	2,606	403
2024年	3,144 (586)	2,756	387
2025年5月	269 (55)	235	34
2025年1-5月	1,275 (249)	1,100	175

出所：中国汽車工業協会
※中国国産車のみ。輸出車を含み、輸入車を含まず。

自動車販売台数の月別伸率(%)



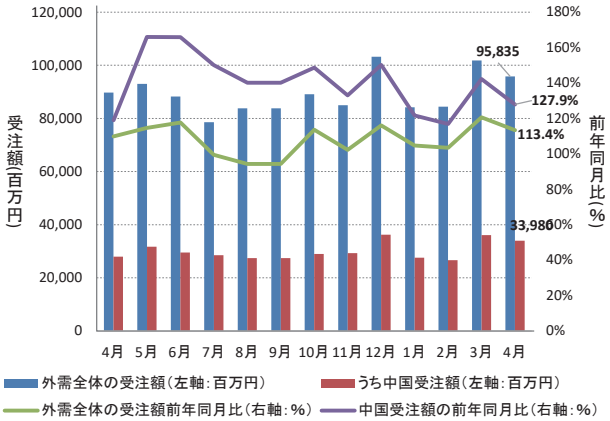
日系乗用車のシェア推移(%)



出所：乗用車市場信息聯席会

日本の工作機械外需統計

外需全体の受注額と中国からの受注額



出所：日本工作機械工業会

〈中国短信〉

◆中国の世界最大自動車運搬船が就航

中国が独自に建造した、9500台積載可能な超大型自動車運搬船（RORO船）「安吉安盛」が5月15日、初航海として、中国で製造された7,000台を積み込み、上海から欧州に向かった。

「安吉安盛」は上海汽車集団安吉物流が投資、製造。設計から建造まで世界最先端技術を導入したとのこと。全長228メートル、幅37.8メートルで、現在世界最大の積載量を誇る低炭素スマート超大型自動車運搬船。

◆LPRを7カ月ぶり引き下げ

中国人民銀行（中央銀行）は5月21日、最優遇貸出金利の指標であるローンプライムレート（以下、LPR）の期間5年以上（5年物）を3.60％から3.50％に、期間1年（1年物）を3.10％から3.00％にそれぞれ0.1ポイント引き下げた。24年10月21日に期間5年以上と期間1年をそれぞれ0.25ポイント引き下げて以降、7ヵ月ぶりの引き下げ。

中国では近年、利下げによる経済対策が続いている。

◆24年の平均賃金　伸びが鈍化

中国国家統計局は5月16 日、24年の平均賃金を発表した。

私営企業を除いた企業（主に国有企業・外資）の年平均賃金は前年同期比2.8％増の12万4,110元で、伸び率は前年を3.0ポイント下回った。私営企業の年平均賃金は同1.7％増の6万9,476元で、伸び率は前年から3.1ポイント下回った。非私営企業と私営企業との賃金格差は更に拡大した。

業種別の年平均賃金トップ3は、「情報通信」、「ソフトウェア及び情報技術サービス」、「金融・科学研究及び技術サービス」で、前年からの変動はなかった。

◆上海 “初物”消費財の輸入を支援

中国では近年、「首発経済」と呼ばれる新製品、新業態、新サービスモデル、新技術といった「初物」の投入による消費振興策が各地で実施されている。国産品に限らず、輸入品に対する支援も始まった。上海市商務委員会などが5月16日に開いた記者発表によると、初めて輸入される衣料品、玩具、食器など消費財に対しては、優先的に通関するための「ホワイトリスト」登録の受付を始めたという。こうした試みは中国初で、初回輸入での検査期間が食器の場合、最大2週間短縮できるという。

※ホワイトリストの対象は上海で「初出店」「初発表」「初展示」「初披露」の輸入衣料、おもちゃ、ベビーカー及び乗用車の関連製品（チャイルドシートなど）、子供用靴、使い切り衛生用品、食品接触製品（食器、キッチン用品など）、家具、家電製品

◆浙江省　AI支援策

浙江省は5月20日付で人工知能（AI）支援策を発表した。同省にはディープシーク（深度求索）やユニツリー（宇樹科技）といったAI関連企業があることで知られるが、省政府として更に産業基盤を拡充させる方針だ。

支援策では産業規模を24年の5,700億元から27年までに1兆元以上（約20兆円）、30年までに12兆元以上を目指すとした。チップ、サーバー、大規模言語モデル、スマート端末などの産業クラスターを構築し、年商1千億元以上の企業を3社、100億元以上の企業を30社育成する。

◆1 ～ 4月の財政収入

中国財政部によると、1 ～ 4月の全国の税収は前年同期比2.1％減の6兆5,556億元だった。

一方、1 ～ 4月の国有土地使用権の払下げ収入は9,340億元と、前年同期比11.4％減となった。通年では22年以降3年連続で2桁減が続いているなか、25年についても底打ちが見えない状態が続いている。

◆日本産水産物の輸入再開に向け進展か

日中両国の外務省は5月30日、日本産水産物の中国側輸入再開に向けた技術的要件について両国で協議し実質的な進展があったと発表した。2023年8月24日、東京電力福島第1原発の処理水の海洋放出が開始されたことを受け、中国は日本産水産物の輸入を全面的に停止した。国際原子力機関（IAEA）が日本のALPS処理水の放出が国際基準に沿っていると評価した一方、中国はIAEAの評価に懐疑的な立場

を取り、且つALPS処理水を「核汚染水」と呼び、厳しい監視を求めてきた。日中双方は輸出再開に向けた技術協議を重ね、5月28日に北京開催の第4回技術協議において、輸出再開に必要な技術的要件で合意に至ったという。今後、中国側の必要な手続を経て輸出再開が見込まれるが、中国外務省は5月30日の記者発表でも「核汚染水」と呼んでおり、日中間では依然大きな隔たりが存在する。

◆米国、対中追加関税の適用除外延長

米国通商代表部（USTR）は5月31日、対中追加関税の適用除外制度の有効期限を8月31日まで延長すると発表した。

米国は2018年7月以降、通商法301条に基づき、中国原産品に対して段階的に賦課を開始し、5月末時点で1万品目以上に対し7.5～100％の追加関税を賦課しているが、工業部品、医療機器など一部品目に対しては適用除外制度を設けており、今回の延長で当該品目に対する関税負担は引き続き軽減される。適用除外制度の対象品目は、電子機器、医療機器など164品目及び太陽電池製造装置14品目を含む。

◆買い替え効果　売上高1兆元突破

中国商務部によると、買替補助金の対象である5品目（自動車、家電、携帯、テレビ、住宅設備）の売上高が5月31日時点で1.1兆元に上り、2024年通年の売上高（1.3兆元）に迫ったと発表した。消費財小売総額の増加率を1ポイント以上押し上げたという。今年の政府活動報告では、消費の活性化を最重要課題とし、1月には補助金の対象品目が前年より拡大されている。

◆24年　PM2.5の平均濃度2.7％減

生態環境部によると、2024年の中国都市部（県レベル以上の都市）のPM2.5（微小粒子状物質）の平均濃度が前年より2.7％下がった。「良好日」（PM2.5が基準値※35μg/m3を下回った日）の割合は87.2％と、前年から1.7ポイント増え、「深刻汚染日」（PM2.5が70μg/m3を超えた日）の割合は0.9％と前年から0.7ポイント減り、大気汚染が改善されたという。

北京・天津・河北省とその周辺都市のPM2.5の平均濃度は前年比0.9％減で、「良好日」は同68.3％と、前年より3.9ポイント増え、長江デルタ地域都市では平均濃度が前年比0.9％減で、「良好日」は同82.1％と、前年より1.5ポイント増えたとしている。

◆5月 中国の対米輸出　35％減

中国税関総署によると、5月の中国の輸出は前年同月比4.8％増、輸入は同3.4％減だった。輸出では米国向けの落ち込みを他の地域で補った格好だ。

＜米中貿易＞

米国向けの輸出は34.5％減（4月は同21％減）、米国からの輸入は18.1％減（4月は同13.8％減）といずれも大幅に減少した。米中間の貿易については、昨年からの駆け込み的な増加を経て、4月以降大幅な減少が続く。米中両国は追加関税の応酬を経て、5月14日に115％の関税引き下げに合意しているが、その効果が現れるのは6月以降の統計になりそうだ。

◆2024年の鉄道貨物輸送量　前年比2.8％増

中国国家鉄路局は6月6日、2024年の鉄道輸送に関する統計をまとめた「2024年鉄道統計公報」を発表。

公報によると、2024年の鉄道貨物輸送量は前年比2.8％増の51億7,500万トンとなり、2017年から8年連続で増加。中国と欧州を結ぶ国際貨物列車「中欧班列」の運行本数は10％増の1万9,000本で、輸送量は9％増の207万TEUのコンテナが輸送された。

◆5月の自動車販売・生産台数

中国自動車工業協会（CAAM）が6月11日発表したデータによると、5月の自動車販売台数が前年同月比11.2％増の268万6,000台、生産台数が11.6％増の264万9,000台だった。販売台数のうち、国内販売台数は前年同月比で10.3％増の213万5,000台、輸出台数は14.5％増の55万1,000台だった。

販売台数の内訳では、乗用車が13.3％増の235万2,000台、商用車が2.0％減の33万5,000台だった。そのうち、新エネルギー車は36.9％増の130万7,000台と、前月に続いて好調で、自動車販売台数全体に占める割合は48.7％だった。

一方、1～5月の販売台数は10.9％増の1,274万8,000台、生産台数は12.7％増の1,282万6,000台だった。販売台数の内訳では、乗用車が12.6％増の1,099万6,000台、商用車が1.2％増の175万3,000台・新エネ車は44.0％増の560万8,000台で、自動車販売台数全体に占める割合は44.0％となった。

「中部経済界訪中団」参加募集

当センターでは、当地方と中国との経済往来の発展に資するべく、「中部経済界訪中団」を派遣しております。

本年は中国内陸部でイノベーションが活発な重慶市と湖北省武漢市を訪問することで、当地との新たな経済往来を探ります。

＜団編成＞

嶋尾正・当センター会長（大同特殊鋼㈱相談役）を団長とする当センター役員及び会員企業責任者

＜日　程＞

11月6日（木）～12日（水）7日間

＜訪問地＞

重慶市、湖北省武漢市

＜お問合せ＞

（一社）東海日中貿易センター　担当：中村

電　話：052－219－4820

メール：gyoumu@tokai-center.or.jp

7月 中部国際空港（セントレア）発着　中国線フライトスケジュール

中部→北京（首都）			
CA760	14：15→16：35	月火水木金土日	

中部→上海（浦東）			
MU292	10：15→12：00	月火水木金土日	月・水：10：15/12：00 火木土日：10：15/11：50 金：10：15/11：55
9C8656	12：25→14：10	火水木　土	7/5～
CA406	12：40→14：30	月火水木金土日	
HO1392	13：00→14：40	月火水木金土日	
MU530	13：35→15：25	月火水木金土日	
9C8602	15：25→17：10	月火水木金土日	
FM890	15：30→17：35	月火水木金土日	
MU720	17：00→18：35	月火水木金土日	
CZ8104	19：35→21：30	月火水木金土日	5/17～10/25 運休
HO1390	20：40→22：25	月火水木金土日	

中部→大連			
CZ620	14：00→15：25	月火　木　土	

中部→天津			
JL841	10：35→12：50	月　　金	

中部→青島			
QW9910	16：45→18：45	月　水　金　日	

中部→煙台			
MU5074	19：15→21：15	火　木　　日	

中部→南京			
HO1616	20：20→22：25	月・金	

中部→杭州			
MF8702	22：00→23：55	月　水　金　日	

中部→福州			
MF8730	22：00→00：10	火　木　土	

中部→西安			
MU2026	19：15→22:50	月　水　金土	

中部→蘭州			
MU720	17：00→23：25	月火水木金土日	※上海経由

中部→広州			
CZ6056	15：00→18：35	月火水木金土日	

中部→深圳			
ZH754	15：00→18：40	水・金・日	

北京（首都）→中部			
CA759	09：00→13：00	月火水木金土日	月～金・日：09：00/13：00 土：08：55/13：00

上海（浦東）→中部			
9C8655	07：50→11：25	火水木　土	7/5～
CA405	08：15→11：40	月火水木金土日	
HO1391	08：35→12：00	月火水木金土日	
MU529	09：20→12：35	月火水木金土日	
FM889	10：40→14：30	月火水木金土日	
9C8601	10：55→14：25	月火水木金土日	月・土・日：10：55/14：25 火～金：11：00/14：25
MU719	12：25→16：00	月火水木金土日	
CZ8103	14：55→18：35	月火水木金土日	5/17～10/25 運休
HO1389	16：15→19：40	月火水木金土日	
MU291	17：15→20：50	月火水木金土日	

大連→中部			
CZ619	09：30→13：00	月火　木　土	

天津→中部			
JL840	14：00→17：45	月　　金	

青島→中部			
QW9909	12：10→15：55	月　水　金　日	

煙台→中部			
MU5073	14：45→18：15	火　木　　日	

南京→中部			
HO1615	15：25→19：20	月・金	

杭州→中部			
MF8701	17：05→21：00	月　水　金　日	

福州→中部			
MF8729	17：10→21：00	火　木　土	

西安→中部			
MU2025	13：15→18：15	月　水　金土	

蘭州→中部			
MU719	07：20→16：00	月火水木金土日	※上海経由

広州→中部			
CZ6055	08：45→13：45	月火水木金土日	

深圳→中部			
ZH753	08：55→14：00	水・金・日	

ご利用の際は各航空会社、旅行社にご確認下さい
※上記スケジュールは変更になる場合があります

JL：日本航空　NH：ANA　CA：中国国際航空　CZ：中国南方航空　FM：上海航空空
HO：吉祥航空　MF：厦門航空　MU：中国東方航空　ZH：深圳航空　9C：春秋航空
QW：青島航空

監修：㈱リバティ旅行事業部