



法人化10周年を迎えて

一般社団法人東海日中貿易センター 会長 嶋尾 正



当センターは、4月1日
をもちまして任意団体から一般社団法人に移行し、
10周年を迎えることができました。センター設立
からは69年目となり、この大きな節目を無事迎える

ことができましたのは、会員各位の多大なご支援の賜物であり、ここに改めて深く感謝申し上げます。

この10年を振り返りますと、深谷会長から小澤会長へ、小澤会長から私へと会長職を受け継ぎ、この間、当センターは中国地方政府部門、開発区などとの連携を強化して参りました。然しながら、2020年に発生した新型コロナの感染拡大の影響は、約3年もの長きに亘り、日中間の人的交流、経済交流が中断するというセンターの歴史の中でも類を見ない出来事となり、会員の中国ビジネスはもとより、センター事業に様々な悪影響を受けた事は言うまでもありません。

環境問題、米中貿易摩擦、香港問題、東シナ海における資源開発、台湾問題、一帯一路、処理水海洋放出、中国の輸入規制など、中国を取り巻く環境は日本を含め大きく変化をしております。

日中関係においては、友好、対立、協調など紆余曲折する中で、日中国交正常化50周年という大きな

節目を迎え、新たな日中関係を構築する段階へと入りました。日中両国の経済力は既に2010年に逆転しており、中国のGDPと日本のGDPは、更に差が広がると考えられます。中国と日本の立ち位置が変化するに伴い、経済交流、人的交流、友好交流はじめビジネスにおいても、注視していく必要があると思います。

ようやく昨年より新型コロナの規制が解除され、私自身も中部経済界訪中団の団長として、会長就任後初訪中となりました。徐々に各種交流が回復する中で、改めて法人化10周年を迎えることができ、大変嬉しく存じます。

会員の皆様におかれましては、この10年において、中国ビジネスの位置づけが大きく変化してきていることと存じます。中国の産業構造、サプライチェーン、技術力、市場、環境整備、デジタル・スマート化など、中国が先行する分野に如何に対応していくのか、今後の交流の中では、中国の産業モデルの中から学ぶ機会が増えるのではないかと考えております。

これからも1年1年を大切に積み上げながら、翌年の創立70周年、ひいては100周年へとつなげていけるよう誠心誠意努力を重ねて参ります。

今後も引き続き、会員の皆様と連絡を密にして、会員サービスの向上に努めて参りますので、ご支援ご協力を賜りますようお願い申し上げます。

目 次

法人化10周年を迎えて	1
楊綱総領事が日本トランスシティ(株)を訪問	2
日本(中部)上海経済文化交流促進会が定例会	2
「第19回 桜二胡音楽会2024」が開催	3
5月以降の行事案内	3
交流記録	4
グレーターベイエリアの経済規模が14兆円突破	5
「中国港湾物流視察団」参加募集 ～グレーターベイエリアの港湾を視察～	5
2023年の中国自動車市場	6

【寄稿】2024年人事労務政策の方向性 ～“雇用優先”施策～	10
滄州デスクNEWS	15
常州デスクNEWS	15
常熟デスクNEWS	16
錫山デスクNEWS	16
南京デスクNEWS	17
江門デスクNEWS	17
中国経済データ	18
中国短信	22
【広告】第25回中国江蘇省輸出商品展示会	23

楊嫻総領事が日本トランスシティ(株)を訪問

3月27日(水)、楊嫻・中国駐名古屋総領事館総領事、李巧副領事、張戈領事アタッシュの3名が四日市を訪れた。

一行は午前中に「四日市公害と環境未来館」を視察し、続いて森智広四日市市長を表敬訪問した。

午後からは、小川謙副会長(日本トランスシティ(株)取締役取締役会議長)を訪問し、同社の概要、中国の拠点等についての紹介を受けた。



その後、小川副会長のアテンドの下、同社が入居

している四日市港ポートビル14階の展望展示室「うみてらす14」へ移動し、四日市港管理組合の職員から四日市港の概要説明を受けながら港全体の視察を行った。

四日市市は、1980年に天津市と友好都市提携をして以来、環境保護技術、港湾、青少年交流などの分野で緊密な交流と成果を上げており、来年友好都市提携45周年を機に、地域交流と協力をさらに深め、新時代の日中関係の健全かつ安定的な発展に貢献することが期待されている。



日本(中部)上海経済文化交流促進会が定例会

日本(中部)上海経済文化交流促進会は3月22日、名古屋市内のレストランにて第1回定例会を開催した。同会は当地方に住む華僑華人が中心となって昨年末に設立されたばかりの団体である。会長には上海市出身の孫焱氏が就任し、上海市や同市に縁のある華僑華人や日本人が会員となっている。設立目的は名前の通り、上海市を中心とする長江デルタ地域と当地との経済・文化面での交流を促進していくことにある。

当センターの会員企業が名古屋中国春節祭(2007年の第1回以降、毎年開催)をはじめ、長年にわたって地元の華僑華人の活動に協力してきたことが評価され、当センターは同会より顧問団体として迎えられている。

同会は活動の一環として四半期毎に定例会を開催するとしており、その第1回が今回にあたる。定例会は講演と昼食会の二部構成で、講演の部では趙文順・蜀漢(株)代表取締役社長(写真)が「私と蜀漢」と題して登壇した。趙社長は黒龍江省出身で、留学生として来日し起業した経営者である。起業当初は中国



料理店向けの店舗デザインや広告業などを手掛けながら、店舗運営を学び、満を持して自身で出店したのが四川火鍋の専門店「蜀漢」である。食を通して中国の伝統文化を日本の人々に知ってもらうことを企業理念として掲げており、メニュー構成から店舗デザインまで中国本場を意識したものとなっている。地元の華僑華人の間では知られる人気店で、現在は名古屋市内の栄5丁目(東新町)、金山、大阪心斎橋の計3店舗を展開。人材育成を進めながら、更に出店拡大を目指している。

地元根差した華僑華人経営者が当地方でも着実に増えていることを感じさせる講演であった。

「第19回 桜二胡音楽会2024」が開催

4月7日(日)、岡谷鋼機名古屋公会堂にて、特定非営利活動法人チャン・ビン二胡演奏団の主催、中華人民共和国駐名古屋総領事館、南京市人民对外友好協会、名古屋市姉妹都市協会の共催により標記音楽会が開催された。当センターは2006年の初回から後援団体として協力している。



音楽会ではまず楊嫻・中華人民共和国駐名古屋総領事が「この音楽会は回を重ねる度に規模が拡大し、多くの日本人が二胡を通じて中国文化の魅力を感じており、日中友好に大きく貢献している。総領事館は、昨年11月のサンフランシスコでの両国首脳会談で達した重要な合意を実行し、人的友好の伝統を継承、推進するために、管轄地区の人々と協力し、中日友好の基礎をより強固なものにするよう努力する」と述べた。

今回の音楽会には、南京民族楽団が5年振りに来日し、チャン・ビン二胡演奏団や地元二胡愛好家らと共に中国伝統の楽曲や、「さくらさくら」、「川の流れるように」、「荒城の月」といった日本の楽曲など計20曲が演奏され、会場から大きな拍手が送られた。

当日は、1,300人の来場があり、一般の来場者の他に、多数の政界、経済界、友好団体、華僑華人らが参加し、当センターからは嶋尾正会長が参加、また協賛協力を頂いた会員企業からも多くの参加があった。

5月以降の行事案内

主催セミナー

「『会社法』改正と合併契約・定款変更」

日時：5月15日(水)14:00～17:00

会場：名古屋商工会議所ビル 3階 第1会議室

講師：金藤 力氏 弁護士法人キャストグローバル
大阪事務所代表

参加：会員限定

後援事業

「インド自動車産業における日本型雇用のあり方」

日時：5月16日(木)14:00～16:00

主催：愛知大学国際ビジネスセンター

会場：愛知大学名古屋キャンパス L405教室

※中国との比較についても解説あり

後援事業

2024年春季公開研究会

「中国経済の実態と中台関係の現状を知る」

日時：5月18日(土)14:00～17:00

主催：東海日中関係学会

会場：中統奨学館ビル4階

後援事業

「第25回中国江蘇省輸出商品展示会」

日時：5月21日(火)～23日(木)

10:00～18:00(23日は17:00迄)

主催：江蘇省商務庁

会場：マイドームおおさか

交流記録

＜蕪湖市外経服務有限公司＞

3月25日(月)午後、当センター準会員の蕪湖市外経服務有限公司の藕学東・総経理一行2名が来訪され、業務グループの中村課長と額額担当が対応した。



藕総経理(左)、徐日本部長(右)

同社は安徽省内の専門大学、大学の新卒者を日本国内の提携企業へ研修生として派遣する事業を主に行っている。また同社は蕪湖市の優良企業と連携し、日系企業との業務提携を模索する事業にも携わっており、今回は藕総経理から同事業の進め方について相談があった。

中村課長からは、当地域の企業の特性、日本企業の求めている提携内容について紹介し、交流を深めた。

藕学東 蕪湖市外経服務有限公司総経理
徐 静 同 日本部長

＜中国江蘇省駐日本経済貿易代表処＞

3月28日(木)午後、万二洋・中国江蘇省駐日本経済貿易代表処代表(写真)が来訪され、業務グループの中村課長と佐合主任が対応した。

万代表は、張忠祥・前代表に代わってこのほど江蘇省商務庁・対外貿易処から同処へ赴任された。万代表からは、江蘇省の経済状況について紹介があり、続いて24年度のイベントとして、6月頃に信長星・江蘇省書記がトップの訪日団を派遣し、東京と福岡の2地域で400人規模の対外開放イノベーション交流会(仮)を開催予定で、当センターに協力を要請があった。

また、例年行事である第25回目となる「中国江蘇

省輸出商品展示会」が5月21日～23日に大阪で開催する運びとなり、会期中に来日する江蘇省商務庁副庁長等が当センターに表敬訪問を予定していることから対応の要請があった。



中村課長からは、今年度の事業である「第29次中国自動車産業視察団」の訪問先候補として江蘇省が挙がっており、同処にも協力をお願いする可能性について触れ、万代表からはできる限り協力する旨の快諾をいただいた。

＜北京大成(杭州)法律事務所＞

4月18日(木)午前、游庭華・北京大成(杭州)法律事務所パートナー弁護士(写真)が来訪され、業務グループの中村課長と額額担当が対応した。



游弁護士は、日本の大阪大学で労働法を専攻、修士を取得しており、日中双方の労働法に明るく、浙江省内で日本の商工クラブ、企業などが主催するセミナーでの講演歴も多数あると紹介があった。

中村課長からは、会員企業の最近の動向、中国ビジネスにおける課題について紹介があった他、当センターが主催するセミナーについて登壇の依頼をした。

グレーターベイエリアの経済規模が14兆元突破

グレーターベイエリア(粵港澳大湾区)とは、2019年に中国政府によって提唱された、香港、マカオ、広東省9都市(広州、深圳、東莞、惠州、佛山、江門、中山、珠海、肇慶)の各地が有する要素を融合させながら、新たな経済圏として発展させる構想で、このほど広東省政府は、同エリアの2023年における経済規模が14兆元を突破し、国土面積の0.6%にも満たないエリアで、全国の経済規模の9分の1を創出したと発表した。



現在同エリア内には75,000社を超える国家級ハイテク企業が集まり、華為(ファーウェイ)、騰訊(テンセント)、比亞迪(BYD)、美的、格力といった企業が誕生した。

交通ネットワークの建設も推し進めており、その代表的なプロジェクトである、香港、珠海、マカオを結ぶ全長55kmの「港珠澳大橋」が開通し、その他高

速道路、高速鉄道等のインフラ整備も確実に進んでおり、現在は基本的にエリア内の主要都市間は1時間で移動できるようになった。

また中国国内及び海外とのネットワークの構築も加速しており、世界の主要空港、港湾と繋がっており、エリア内にある空港の年間の旅客輸送能力は、延べ2億8,000万人を超え、同港湾におけるコンテナ取扱能力は8,500万TEUを超えている。

またエリア内における市場の一体化も進んでおり、香港、マカオの市民が自家用車で広東省に移動できる政策も実施され、「港珠澳大橋」を利用した出入境乗用車は延べ200万台を超えた。

一方、昨年4月には広東省市場监督管理局、香港特別行政区工業貿易署、マカオ特別行政区経済・科学技術発展局が合同で「ベイエリア標準リスト」を発表した。このリストでは各分野の標準化を制定し、市場の一体化を促すことを目的にしており、食品や広東料理、漢方薬、交通、養老、物流など、広東省や香港、マカオで共通性の高い分野の約180項目がリストに含まれている。

このように、グレーターベイエリアは着実に国際的なエリア構築に向けて邁進している。

「中国港湾物流視察団」参加募集 ～グレーターベイエリアの港湾を視察～

当センター(東海日中海運懇話会)では、中国の港湾物流事情の視察を通じ、当地方と中国の経済往来の発展に資するべく、本視察団を派遣しております。

今回は、中国湾港の「DX」(デジタルトランスフォーメーション)と「GX」(グリーントランスフォーメーション)を理解する事を目的に派遣します。主な視察先は広州市の南沙港区、深圳市の塩田港区、南山港区、佛山港を予定しており、グレーターベイエリア構想における港湾と後背地の連携についても視察します。

<団編成>

団 長 平松保長 東海日中海運懇話会会長
(名港海運㈱ 専務執行役員)
副団長 酒井昭博 東海日中海運懇話会副会長
(伊勢湾海運㈱ 常務執行役員)

<日程>

7月28日(日)～8月3日(土)

<お問合せ>

(一社)東海日中貿易センター 担当: 瀨瀬
電 話: 052-219-4820
メール: gyomu@tokai-center.or.jp

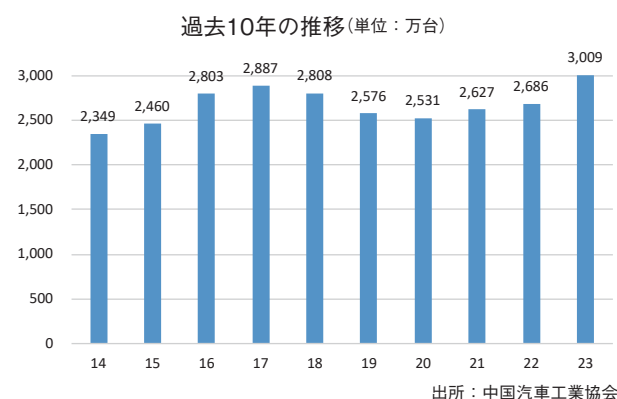
2023年の中国自動車市場

2023年の中国自動車販売台数は3,009万4千台(前年比12%増、以下同)で、初の3,000万台を突破し、15年連続で世界一となった。新エネ車の販売は949万5千台(37.9%増)で、全体の約3割を占めた。

中国汽车工业协会などのデータを基に2023年の動向をレポートしたい。

<販売台数の推移>

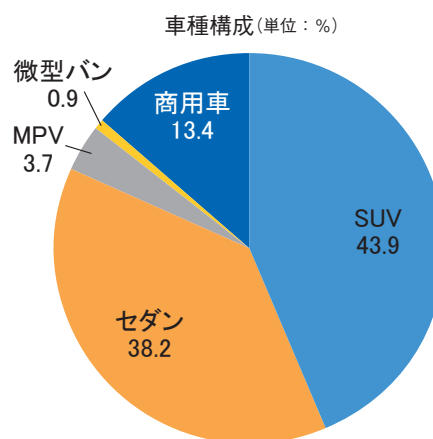
販売台数は世界一だが、鵜呑みにできない側面がある。実質的には工場出荷台数であり、輸出分が含まれるからだ。内訳を見ると、国内販売2,518万4千台(6%増)、輸出491万台(57.9%増)で、輸出の急拡大で、工場出荷台数が上乗せされているのが現状だ。実際、国内販売はピーク時の2017年(2,798万8千台)と比べて1割以上(台数にして280万台)少なく、内需の回復が遅れている点は否めない。



<車種別>

販売台数の内訳は、乗用車2,606万3千台(10.6%増)、商用車403万1千台(22.1%増)で、構成比は乗用車86.6%に対し、商用車13.4%となった。

車種構成はSUVが43.9%、セダン38.2%、MPV3.7%、微型バン(軽ワゴンに相当)0.9%となった。SUVは前年比18%増と、その人気は依然として健在で、セダンとの2強で全体をけん引するという傾向が今後も当分続きそうだ。

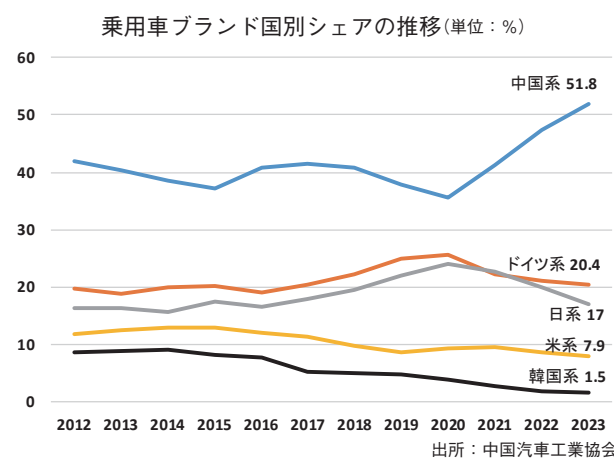


出所: 乗用車市場情報联席会

<国別シェア>

乗用車市場情報联席会(乗聯会)の発表によると、23年の乗用車販売のブランド国別シェアでは、中国系が前年から4.5ポイント増の51.8%とシェアが拡大し、初めて過半を占める結果となった。

外資系では、ドイツ系が前年から0.6ポイント減の20.4%、日系が3ポイント減の17%、米系が0.6ポイント減の7.9%となるなど、中国系がBEVの風向きに乗り、驚異的な一人勝ち状態となっている。



<メーカー別>

メーカー別の販売台数(※工場出荷ベース。微型バンは含まない)では、首位はBYDの301万3千台(前年比61.8%増、以下同)で、単独メーカーの300

万台到達は史上初の快挙となった。

2位は一汽VW（フォルクスワーゲン）の184万8千台（2.6%増）、3位が奇瑞汽車の178万3千台（55.0%増）の順となった。

新興BEVメーカーでは特斯拉中国が前年比68.7%増の94万7千台と、トップ10入りに迫る勢いで躍進した。

メーカー別の販売台数 トップ10

	メーカー (略称)	販売台数 (万台)	伸率 (%)	シェア (%)
1	BYD	301.3	61.8	11.8
2	一汽VW	184.8	2.6	7.2
3	奇瑞汽車	178.3	55.0	7.0
4	吉利汽車	168.7	17.7	6.6
5	長安汽車	158.6	15.0	6.2
6	上汽VW	121.5	-8.0	4.8
7	長城汽車	102.8	16.7	4.0
8	上汽GM	100.1	-14.5	3.9
9	上汽乗用車	96.5	16.6	3.8
10	広汽トヨタ	95.0	-5.5	3.7

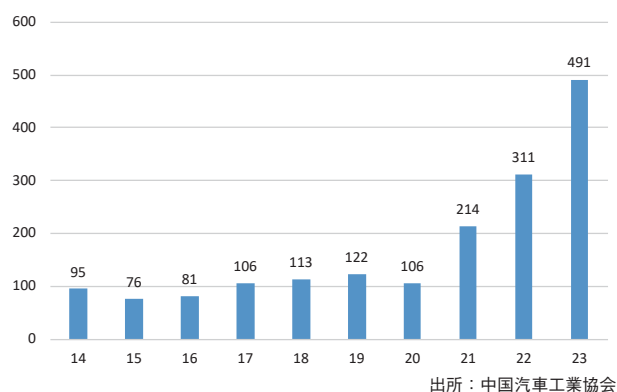
出所：乗用車市場情報联席会

<輸出>

23年の輸出台数は前年比57.9%増の491万台と、日本超え(442万2千台)を果たし、中国が世界最大の自動車輸出国となった。うち新エネ車は77.6%増の120万3千台であった。

メーカー別では、首位が上海汽車の109万9千台、2位が奇瑞汽車の92万5千台、3位が吉利汽車の40万8千台の順で、特斯拉は5位の34万4千台、BYDは7位の25万2千台となった。

過去10年の輸出台数推移(単位：万台)



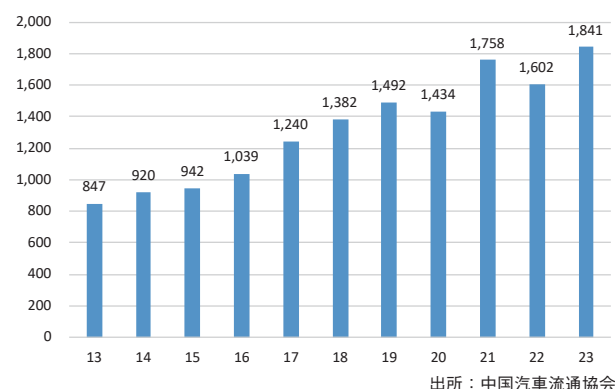
国別の輸出先(1-11月ベース)では首位がロシアの84万1千台で、2位はメキシコの37万6千台、3位がベルギーの20万2千台の順となった。ロシアのウク

ライナ侵攻で海外勢がロシア市場から撤退する中、その穴埋めをしたのが中国で、ロシア一辺倒の輸出形態はしばらく続きそうだ。

<中古車販売>

中国汽车流通協会によると、23年の中古車取引台数は前年比14.9%増の1,841万3千台で、取引額は同11.3%増の1兆1,795億元となった。22年に同一直轄市・省内に限定されていた中古車の流通制限が解除され、地域を跨ぐ中古車取引を可能とした緩和策が23年も功奏しているものと見られる。

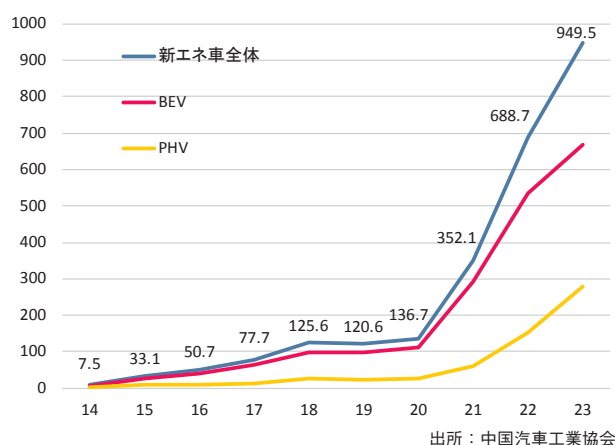
中古車販売台数の推移(単位：万台)



<新エネ車>

自動車全体(乗用車・商用車)の工場出荷ベース販売台数3,009万4千台のうち、新エネ車は、前年比37.9%増の949万5千台と全体の31.6%を占めた。新エネ車の勢いは顕著で、2021年比では販売台数が約3倍増の驚異的ペースとなった。新エネ車の販売先は、国内向けが33.5%増の829万2千台、輸出が77.6%増の120万3千台となった。自動車全体の輸出は491万台(日本の442万2千台を抜いて初の世界一)であることから、新エネ車は全体の24.5%を占め、輸出においても新エネ車の牽引が明るみとなった。

新エネ車販売台数の推移(単位：万台)



<新エネ乗用車の種類別>

乗用車市場情報联席会によると、新エネ車分野の乗用車(セダン、SUV、MPVの総称で軽自動車は含まない)の販売台数は出荷ベースで887万5,869台、小売りベースで774万2,464台、輸出ベースで104万8,647台であった。BEV (FCEVを含む)とPHEVの比較(下表)では、中国はBEV一辺倒のイメージもあるが、伸び率では電気モーターと内燃機関の特徴を兼ね備えたPHEVが出荷・小売ベースでいずれもBEVを大きく上回り、急拡大している。

23年 新エネ乗用車 種類別の比較

販売方式	種類	販売台数	前年比 (%)
出荷ベース	BEV	6,121,321	22.1
	PHEV	2,754,548	85.3
	計	8,875,869	—
小売ベース	BEV	5,148,967	21.0
	PHEV	2,593,497	82.5
	計	7,742,464	—
輸出ベース	BEV	966,761	73.9
	PHEV	81,886	52.5
	計	1,048,647	—

※BEVにはFCEVも含む(以下同) 出所：乗用車市場情報联席会

<新エネ乗用車のタイプ別>

新エネ乗用車のタイプ別販売台数は、小売ベースでセダンが375万7,684台、SUVが373万9,497台、MPVが24万5,283台であった。中国では2000年以降はセダンの台数にSUVが徐々に追いついていく図式であったが、新エネ分野でも同様に人気を二分する趨勢だ。

23年 新エネ乗用車 タイプ別の比較

タイプ	種類	販売台数 (小売ベース)	前年比 (%)
セダン	BEV	2,993,326	12.0
	PHEV	764,358	49.6
	計	3,757,684	—
SUV	BEV	2,074,614	35.9
	PHEV	1,664,883	89.5
	計	3,739,497	—
MPV	BEV	81,027	40.9
	PHEV	164,256	430.7
	計	245,283	—
計	—	7,742,464	—

出所：乗用車市場情報联席会

<新エネ乗用車のブランド別>

新エネ乗用車のブランド別販売台数は、中国ブランド(中国系メーカー)が前年比36.5%増の655万3,511台、合弁ブランド(中国系と外資系の共同出資メーカー)が26.0%増の40万1,151台、高級車が41.4%増の78万7,802台であった。

中国ブランドのシェアは全体の84.6%を占め、次いで高級車が10.2%、合弁ブランドが5.2%の順であった。

下表からも、PHEVの猛追でBEVの一人勝ちが崩れていることや、中国ブランドがPHEV需要を独占するような勢いであることが読み取れる。

23年 新エネ乗用車 ブランド別の比較

タイプ	種類	販売台数 (小売ベース)	前年比 (%)
中国ブランド	BEV	4,048,089	15.5
	PHEV	2,505,422	93.1
	計	6,553,511	36.5
合弁ブランド	BEV	340,105	37.7
	PHEV	61,046	-14.5
	計	401,151	26.0
高級車	BEV	760,773	50.7
	PHEV	27,029	-48.2
	計	787,802	41.4
計	—	7,742,464	36.4

出所：乗用車市場情報联席会

<新エネ乗用車の国別>

新エネ乗用車の国別販売台数は、中国系メーカーが655万2,676台と全体のシェア84.6%を占め、次いでアメリカ系が68万2,545台の8.8%、ドイツ系が39万7,684台の5.1%、日系が8万3,527台の1.1%と続き、4カ国が全体の99.7%を占めた。

自動車全体の国別シェアにおいては中国系56.2%に対して、海外勢はドイツ系が17.8%、日系が14.7%、アメリカ系が8.9%と一定のシェアを確保していることから、海外勢のEVシフトの遅れが際立っている。特にガソリン車でブランドを維持してきた日本勢は、新エネ乗用車のシェアが1.1%と大きく出遅れている。

<新エネ乗用車メーカー別>

新エネ乗用車の小売ベース販売台数はBYDが270万6千台(前年比50.3%増、以下同)と首位となった。2

位はテスラ中国の60万4千台(37.3%増)、3位は广汽埃安の48万4千台(76.7%増)、4位は吉利汽車の46万9千台(54.0%増)、5位は上海GM五菱の45万8千台(3.6%増)の順となった。BYDのシェアは35%まで拡大し、他メーカーが追従できず一人勝ち状態となっている。尚、BYDは工場出荷ベース販売台数で301万3千台(前年比62.2%増)と300万台の大台突破となった。

23年 新エネ乗用車 国別の比較

タイプ	種類	販売台数 (小売ベース)	前年比 (%)
中国系	BEV	4,048,089	15.5
	PHEV	2,504,587	93.1
	計	6,552,676	36.5
アメリカ系	BEV	682,527	37.9
	PHEV	18	-98.9
	計	682,545	37.5
ドイツ系	BEV	347,582	63.6
	PHEV	50,102	-37.7
	計	397,684	35.8
日系	BEV	61,028	68.8
	PHEV	22,499	15.5
	計	83,527	93.1
計	——	7,742,464	36.4

出所：乗用車市場情報联席会

新エネ車メーカー別小売 トップ10

順位	メーカー	販売台数 (万台)	前年比 (%)	シェア (%)
1	BYD	270.6	50.3	35.0
2	テスラ中国	60.4	37.3	7.8
3	广汽埃安	48.4	76.7	6.2
4	吉利汽車	46.9	54.0	6.1
5	上汽GM五菱	45.8	3.6	5.9
6	長安汽車	38.7	82.5	5.0
7	理想汽車	37.6	182.2	4.9
8	長城汽車	23.7	90.3	3.1
9	上海蔚来汽車	16.0	30.7	2.1
10	零跑汽車	14.4	29.7	1.9

出所：乗用車市場情報联席会

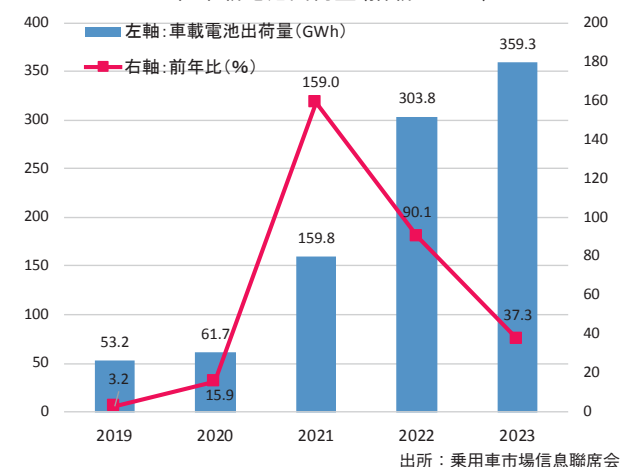
<車載電池出荷量>

新エネ車製造のコア部品である車載電池(バッテリー)についても触れたい。新エネ車車載電池出荷量(搭載ベース)は前年比37.3%増の359.3GWhとなった。

新エネ車1台あたりの平均車載電池容量は前年比

0.5%増の47.4kWhであった。過去の推移は、20年が49.6kWh、21年46kWh、22年47.2kWh。

23年 車載電池出荷量(搭載ベース)



<まとめ>

23年の自動車販売台数(出荷ベース)は、初の3千万台越えとなったが、輸出の急拡大によるところが大きく、国内販売だけを見ると2,518万4千台とコロナ前の勢いはない。中国汽車工業協会は、24年の見通しを3%増の3,100万台としており、23年に続いて国内販売の鈍化・輸出拡大の傾向が続くものと思われる。

23年はBYDが新エネ車で躍進し、プライスリーダー的存在となったBYDが率先して値下げ攻勢をしかけ、ガソリン車を含めた他メーカーが価格で追従できない状況が現在まで続いている。例えば同社の最安値のBEV「海鷗(シーガル)」は3月6日の時点で更に5%値下げし、価格は6万9,800元(約150万円)からとなっている。下表を見ると、中国市場で新エネ車の価格が30万元を超える割合が全体の86.9%を占める現状にあってまさに破格と言える。BYDは3月末現在でも新エネ車のほぼ全ラインナップで値引き攻勢を仕掛けており、当面シェアの拡大・一強体制は続きそうだ。

23年 新エネ乗用車 価格別の比較

タイプ	種類	販売台数 (小売ベース)	前年比 (%)
30万元以下	BEV	424,824	44.4
	PHEV	591,478	193.1
	計	1,016,302	104.8
30万元超	BEV	4,724,143	19.2
	PHEV	2,002,019	64.2
	計	6,726,162	29.8
計	——	7,742,464	36.4

出所：乗用車市場情報联席会

2024年人事労務政策の方向性

～“雇用優先”施策～

可馳企業管理諮詢(上海)有限公司
(コチ コンサルティング 上海)

総経理 畑 伴子

例年3月5日に開催される(コロナ禍のただ中であった2020年は5月開催)全国人民代表大会で発表される政府活動報告、国民経済・社会発展計画報告において、人事労務に関わる項目は、民生保障に関する事項として、労働政策の前年の成果と当年の方向性が示されます。[図1：2024年民生保障に関わる数値目標と2023年実績(抜粋)]

コロナ禍前、各指標は「拘束性」と「所期性」に分類されており、「拘束性」は達成/未達で評価されてきました。「所期性」指標の達成状況は、原則として実績値と計画値との10%偏差値によって評価され、計画値の90～110%の範囲ではほぼ計画達成と評価されてきました。現在では、達成度合いの評価は公示されませんが、行政は計画達成に向かって執行され、2022年のGDP等などの特例を除き、例年概ね目標は達成されています。

現在進行中(2021年から2025年まで)の第14次五か

年計画では「全人民が共に豊かになること(共同富裕)を着実に推進する」としており「雇用優先政策の強化」が掲げられています。

本年3月5日の第14期全国人民代表大会第2回会議にて報告された、2024年の政府活動報告、国民経済・社会発展計画報告、予算案では、民生保障に関して、「民生保障の最低ラインをしっかりと守り、共同富裕を着実に進めるため、雇用の安定と収入増をはかる」とされました。

本稿では、2024年の人事労務政策から、“雇用優先”政策を以下の項目をもとに考察します。

1. 就業者数
2. 失業率
3. 若年層の就業促進措置
4. 新卒生の就職動向
5. 新たな雇用形態

－フレキシブル就業(臨活用工)－の整備

図1：2024年民生保障に関わる数値目標と2023年実績(抜粋)

	2024計画	2023実績	2023計画	2022実績	2022計画	2021実績	2021計画
経済発展							
国内総生産額(GDP)成長率	5.0%程度	5.20%	5.0%程度	3.00%	5.5%程度	8.10%	6.0%以上
教育							
9年制義務教育修了率 (中途退学せずに修了する率)		95.70%		95.50%		95.40%	
高等学校段階(粗)進学率		91.80%		91.60%		91.40%	
一般大学・大学院募集定員		1,042.2万人		1,130万人超		1,100万人超	
就業・収入							
都市部新規就業者数	1,200万人以上	1,244万人	1,200万人程度	1,206万人	1,100万人	1,269万人	1,100万
都市部調査失業率	5.5%程度	5.20%	5.5%程度	5.50%	5.5%以下	5.10%	5.5%程度
都市住民可処分所得	GDPと 一致させる	6.10%	GDPと 同程度	2.9%増 (実質)	GDP と同程度	8.1%増 (実質)	GDP と同程度
農村住民可処分所得							
社会保障							
都市職員・労働者基本養老保険加入数		52,121万人		50,349万人		102,900万人	
都市農村住民基本養老保険加入者数		54,522万人		54,952万人			

図2：都市部調査失業率の月次推移

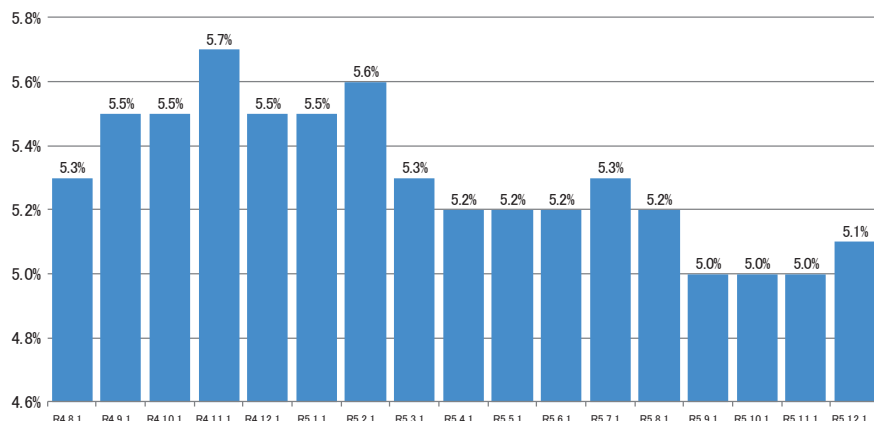
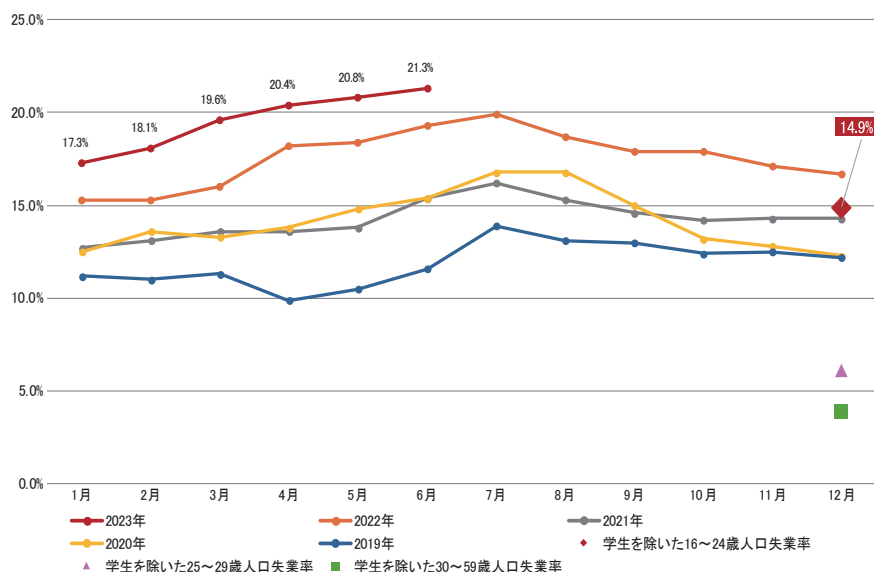


図3：16歳から24歳の失業率



6. 農民工の雇用環境整備
7. その他の雇用増加施策
8. “雇用”の中期の方向性考察

1. 就業者数

就業数増加の定量目標値としては「都市部新規就業者数」が指標とされます。

2024年の目標値は都市部新規就業者数を1,200万人以上とすることを掲げています。2023年実績は1,244万人であり、保守的な目標設定のように考えられますが、長らく1,100万人以上を目標値としてきたものを、2023年から1,200万人程度とし、新規就業者数目標値を100万人引き上げたというのが実態です。2024年は前年の“程度”が1,200万人“以上”と修正されました。

人口、生産年齢人口が減少に転じている中、新規就業者数が増加していることから、マクロ数値からみる都市部の就業の状況は悪化してはいないと言えます。

2. 失業率

失業率の定量目標値としては「都市部調査失業率」が指標とされます。2023年の実績は目標値5.5%程度に対して、5.2%で着地し、失業率は目標を上回って達成されました。2024年の目標値は前年同様の5.5%程度とされ、前年と同程度の雇用の状況が想定されています。

コロナ禍前の2019年は目標値4.5%に対して、実績は3.62%で、コロナ禍前と比較すると雇用市場の活力は未だ回復していないと言えます。[図2：都市部調査失業率の推移]

3. 若年層の就業促進措置

2024年の政府活動報告では、若年層の就業促進措置の実施を強化すると発表しています。[図3]は2023年、日本でも盛んに報道された、中国の若年層(16歳から24歳)の失業率の推移です。

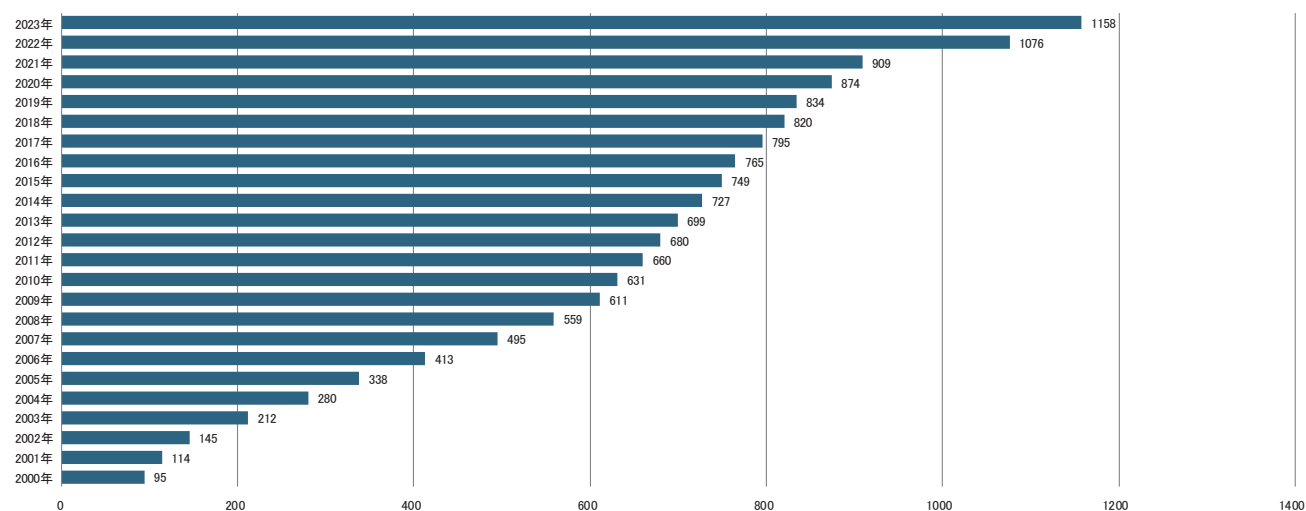
2023年6月の21.3%という高い失業率が独り歩きしたことから、統計手法を変更するとして、発表が中止され、12月に改めて学生を除いた16歳から24歳の失業率が14.9%であると公表されました。

コロナ禍前の2019年以降、若年層の失業率は急激に上昇しており、政府が失業率の指標としている「都市部調査失業率」の動向とは大きく乖離しています。

これまでの世代と大きく異なるZ世代の就労感や、高学歴者の急増[図4：大学卒業生数推移]などによる労働市場の就労機会と求職者のスキル・志向のミスマッチが一因と考えられます。対処政策として、

- ・若年層就業促進3カ年キャンペーンの継続実施。
- ・政府機関・事業体、国有企業などの政策保障型採用、人材配置の最適化。
- ・大学の学科・専攻編成の調整による、人材需要に対応した大学の学科・専攻の設置。
- ・公共実践・訓練拠点整備支援強化による、生産・訓練の連携、若年層百万人の就業技能訓練の実施。

図4：大学卒業生数推移(万人)



・起業推進キャンペーン強化による、Uターン、Iターン企業を支援。
などの施策が掲げられています。

4. 新卒生の就職動向

中国は日本のような新卒一括採用後に、研修を経て配属が決定するという新卒採用方式は一般的ではなく、学生は在学中にインターンシップ参加が必須とされ、インターンシップを経て就職するケースが多く見られます。コロナ禍前はキャンパスリクルーティングが盛んでしたが、現在はインターネットでの採用活動が主流となり、個別採用に移行する傾向がより強くなっています。

[図5]は中国民営の就職サイト運営会社(中国前程報)の調査結果(2023年新卒生調査報告)です。本年6月に大学(短大(大専)を含む)を卒業予定の新卒生の卒業後の予定を聞いたものです。[図6]の内定率の低さから、新卒生の就職が非常に厳しい状況であるとする論調がありますが、学部生の卒業後の進路の

概要をみると、留学を含む進学希望者が3割、公務員希望が2割、就職を急がない学生が1割、企業就職を希望する学生は4割で、修士以上の高学歴者では、企業就職希望が6割程度となり、学生の就職意向と[図6]内定率との乖離はありません。

5. 新たな雇用形態

－フレキシブル就業(臨活用工)－の整備

近年、フレキシブル就業(臨活用工)の雇用環境整備が政策目標として挙げられています。

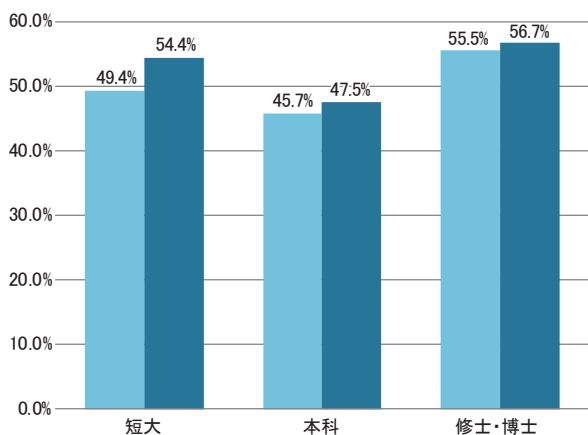
2024年の政府活動報告においても「フレキシブルワーカー向けの行政支援を拡充し、新たな就業形態の就業者のための業務災害保障の導入試行を拡大する」と報告されています。

コロナ禍下では従業員シェア(業務消失の職場から業務活性化の職場へ人員を臨時的にシフトさせる施策。例：外食産業のウェ이터をフードデリバリーにシフトさせる)が推奨されましたが、ゼロコロナ政策終了後はオンラインプラットフォームと

図5：大学新卒生の卒業後の予定

卒業後行方	2023卒 - 全体	2024卒 - 全体	2024卒 - 短大	2024卒 - 本科	2024卒 - 修士及び以上
国内進学	26.40%	27.10%	32.20%	28.10%	1.70%
海外留学	1.80%	2.60%	1.20%	3.80%	2.50%
就職 (国家公務員/事業単位/教師等)	18.10%	18.30%	6.90%	24.90%	30.40%
就職(企業就職)	45.20%	41.70%	46.60%	34.20%	59.60%
しばらく計画なし	7.20%	8.30%	10.30%	7.70%	3.70%
その他	1.30%	2.00%	2.80%	1.30%	2.10%

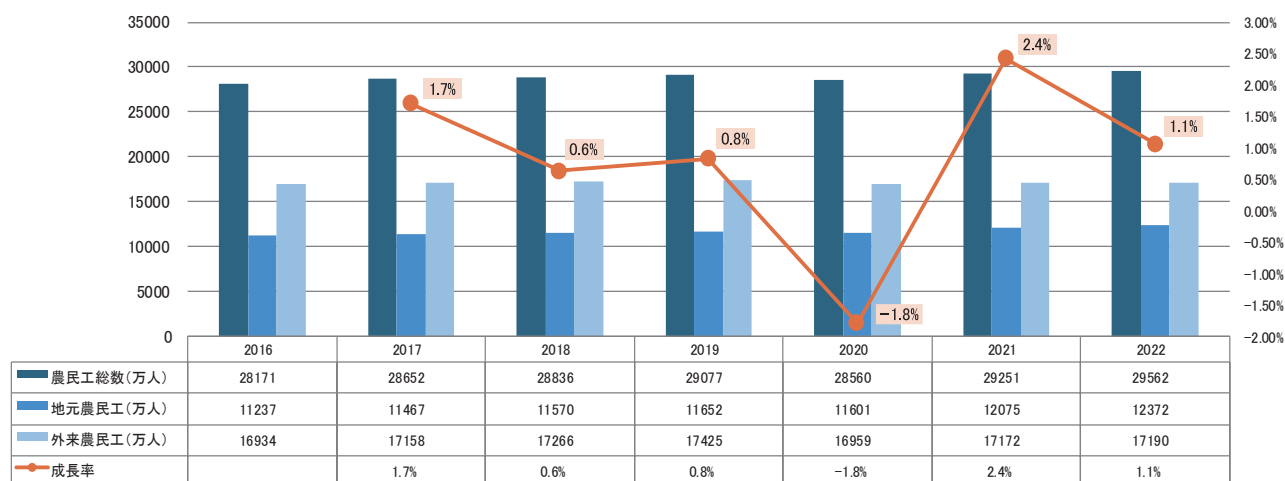
図6：学歴別卒業生の内定獲状況



の契約による臨時的、副業的な雇用(例：宅配配達員、配車サービスドライバーなど)が急増し、フレキシブル就業(臨活用工)と呼ばれ、景気低迷期の新たな雇用の受け皿として拡大しています。

フレキシブル就業は2017年の北京第三中級法院(京03民終11769号)の配車サービスドライバーとプラットフォームとの労働契約に関する訴訟において「ネット契約者(網約者)」が合法的な就労形態として認識されたところから新たな雇用形態として拡大してきました。労働契約法では、書面による労働契約の締結を規定されない雇用形態として、非全日制雇用が規定されていますが、非全日制雇用は原則として社会保険への加入義務があります。“フレキシブルワーカー”は労働契約法の規定外の労働契約に属すると考えられ、労働契約による定年再雇用者および実習生への労災保険付保拡大(例：『上海市人力资源和社会保障局等四部門本市の法定定年退職年齢を超えた就業者と実習生の労災保険加入に関する試行意見』)と歩調を合わせ、本年は本格的な導入が進む可能性があると考えられます。

図7：全国農民工総数



日系企業においても、規定の就業時間後にドライバーや宅配の副業に従事する労働者は増加傾向にあります。副業により本業に重大な損害を及ぼさない限り、労働契約の解除は労働契約法違反となるため、今後も従業員の副業が増加するまたは、製造業労働者の新たな就労先選択肢となる可能性もあり、フレキシブル就業の動向を注視する必要があります。

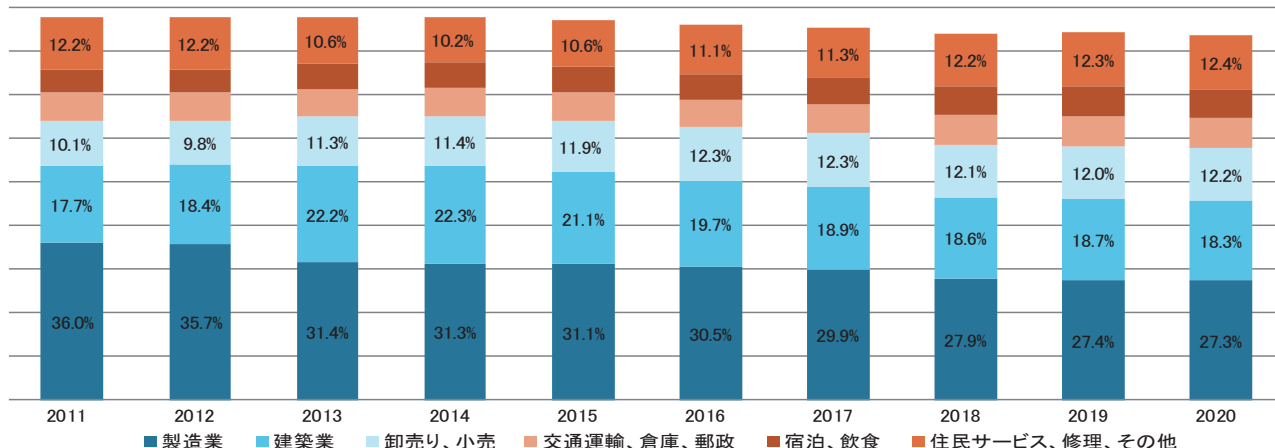
6. 農民工の雇用整備

2024年度の政府活動報告では、「退役軍人、農民工などへの就業支援に着実に取り組む」「農民工賃金の全額払いを保証し、労使協議・調整の仕組みを整備し、労働者の合法的な権利・利益を守る」と報告しています。

農民工(居住地の農村から離れて都市部に出て就労する出稼ぎ労働者)の総数はコロナ禍を経ても大きな変化はなく、外来農民工が地元農民工の数を上回り、地域を移動する出稼ぎ農民工の数も大きな変化は在りません[図7：全国農民工総数]。

農民工の就業職種は従来の受け皿であった製造業・建築業から、流通・運輸・物流・サービスなどの第三次産業へシフトする傾向が見られます[図8：農民工就業業種]。業種の変化のみならず、雇用形態も、2013年以降厳格化している労働派遣労働者の雇用比率制限(総従業員数の10%以下)、雇用職種制限(臨時、代替、補助の職)の影響により、労働派遣会社からの派遣雇用から業務請負会社による雇用へシフトせざるを得なくなっています。現在は業務請負契約に関する指示命令システムの遵守などは整備途上であり、就労環境は改善しているとは言えない状況にあることが、政府活動報告において「労働者の合法的な権利・利

図8：農民工就業業種



益を守る」ことが言及された背景にあると考えられます。

そのような環境下、新たな雇用形態であるフレキシブル就業(臨活用工)による、第三次産業に従事する農民工が増加しているというのが実態であり、フレキシブルワーカーの雇用環境整備により農民工の雇用環境も整備されるという側面もあります。

7. その他の雇用増加施策

2024年の雇用政策方向性として強調された施策は、雇用吸収力の高い業種、企業への支援強化です。雇用維持が厳しい業種、企業への支援ではなく、伸びる業種、企業への支援を強化するという施策は、コロナ禍下で、雇用維持のための社会保険料企業負担分の免除や中小企業救済に振り向けられた施策とは異質の施策であり、雇用支援の原資を、成長産業に振り向けることにより、産業構造の変革や成長速度の加速化へ舵を切る方向性であると考えられます。

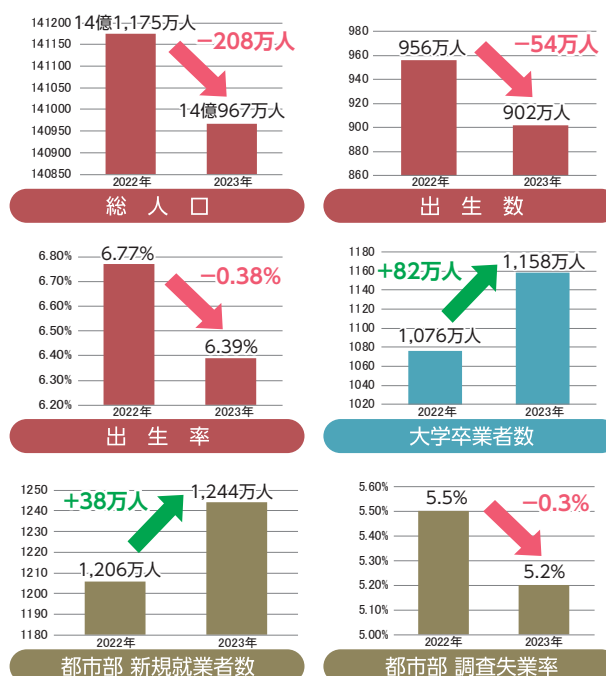
8. “雇用”の中期施策

2023年は総人口でインドが中国を追い抜いたという、中国の人口減少が窺える象徴的な年でした。[図9]は2022年と2023年の人口と雇用、大学卒業生数の比較です。人口減少が顕著な中、就業者数は増加し、失業率は低下し、雇用確保政策は良好に推進されているという概況です。この環境下、大学新卒者数(1,158万人)が出生者数(902万人)を上回るという実態があり、少子高齢化と共に、少子高学歴化が急速に進展しています。前述のとおり、労働者の質の変化と雇用職種のミスマッチが現在の若年層の高い失業率の一因であると考えられます。

中国は2025年までに製造強国(技術立国)になることを目指す中で、技能人材の教育制度改革や労働集

約型製造業からの産業構造転換の推進が、現在の若年層の高失業率の課題を解決する為の中期的施策であると考えられます。

図9：2023年人口、就業、大学卒業生数の動向



<執筆者プロフィール>

可馳企業管理諮詢(上海)有限公司
(コチ コンサルティング 上海)
総経理 畑 伴子

西南学院大学商学部卒。(株)日本航空勤務後、上海交通大学にて中国語を修得。1997年から(株)パナソニック中国法人(株)パナソニックグローバルを立ち上げ、グローバル人材紹介、グローバル人材活用コンサルティング、海外法人管理に携わる。2008年より上海市対外服務有限公司との提携により日系企業中国事業の人事業務支援に従事。2012年1月、日系企業の人事支援を行うコチコンサルティング(上海)を立ち上げ、現職。中国における人事コンサルティング暦25年。





危険物の夜間航行が始まる

3月28日 午後8時30分、7,000トンの軽油を積んだ専用貨物が黄驊港から上海に向けて出発した。

危険物の夜間航行が成功裏に行われたことは、黄驊港の総合港区とバルク貨物港区の航行能力と黄驊港の全体的な競争力を向上させる上で非常に重要な意義がある。

新エネ産業の新たなランドマークを創出

日本のAESC社は世界をリードするテクノロジーを持つバッテリー会社であり、中国、日本、アメリカ、イギリス、フランス、スペインに13カ所の生産基地を有し、59カ国の100万台以上の電気自動車にバッテリー製品を提供している。



現在、同社の中国国内における4番目のバッテリー製造拠点として、滄州市で第1期工場建設が行われている。滄州で生産される製品は、急速充電、長寿命、耐低温性、高い安全性、多様な製品パッケージング技術が統合されており、業界をリードする世界の自動車メーカーに直接供給される予定。

滄州市では、このプロジェクトの進出を機に、新エネルギー産業の新たなランドマークを創出してゆく計画である。

第1四半期の重点PJ

2024年の第1四半期の滄州市の重点プロジェクトは計320件あり、その総投資額は1,026億元に上る。これらのプロジェクトには、伝統産業のアップグレードや、戦略的新興産業、現代サービス産業、社会生活とインフラ建設など多くの分野に及んでおり、最大の投資プロジェクトの規模は100億元を超える。



日本の歯科企業が常州高新区に進出

歯科材料及び歯科用機器の製造・販売大手で国際的にも著名な企業である(株)松風(本社：京都)が常州国家高新区に進出することが決定し調印式が行われた。



今回のプロジェクトはハイエンド歯科材料及び医療器械の生産基地を建設し、主に歯科充填用複合樹脂、歯科金属焼磁粉等の製品を生産し、将来的にはより多くの生産ライン及び生産技術を導入する計画。

省エネ・削減交流会を開催

3月15日、高新区商務局は省エネ・削減に関する

交流会を開催した。交流会では、国のエネルギー利用の現状と省エネに関する政策についての分析が行われた。また、小松(常州)工程機械有限公司、SMC(中国)自動化有限公司が、それぞれの省エネ・削減における先進的な経験や実用的な解決策を紹介した。同交流会には、電装、小松、ティッセンクルップ、センサータ、トリナ・ソーラー、新創炭谷、中簡科技、星宇車灯など、多くの上場企業や外資系リーディングカンパニーが参加した。

総投資額は3,000万ドル！ビッグPJが開業

スイス・ARAP Sealing International AGが3,000万ドルを投資して中国で初めて設立した「埃萊普密封技術(常州)有限公司」が正式に開業した。

同会社の製品は、中国の自動車及び各種業界の顧客に高性能密封製品を提供する。現在、自動射出機、高性能選別機、最新排ガス処理設備、冷凍バリ取り機などの設備を導入しており、将来年間の売上高は1億1000万元を超える見込みである。



常熟PR会を上海で開催

2024常熟市ブランド(上海)春季推進会が上海国際会議センターで開催された。

この会では、常熟高新区、常熟市の文化、観光会社などが、投資、観光、就学、定住、無形文化遺産等様々な面から、臨場感あふれる体験プロジェクトや現場でのプロモーションを活用して常熟市の特徴や見どころを総合的に紹介した。

格蘭富ポンプ(常熟)有限公司が開業

本誌22年12月号で紹介したデンマークの「グルンドフォスポンプ社(GRUNDFOSS)」のプロジェクトが3月21日に開業した。

同プロジェクトの総投資額は1億ドルで、敷地面積は4.7万㎡で、環境に対し高い基



準に従って3.5万㎡の低炭素工場が建設され、生産ラインはインダストリー 4.0基準を採用して完全に自動化された生産ラインが構築された。

主に省エネウォーターポンプ、ウォーターポンプシステム、産業用自動制御システム機器の生産・販売を行う。製品は、従来のポンプと比較して、占有スペースは50%減、消費エネルギーは65%削減され、その先進性と省エネ性は世界をリードしている。

ケルヒャー第3工場PJが着工

高圧洗浄機で有名なドイツ・ケルヒャー社が常熟高新区に設立したカ赫清潔技術(常熟)有限公司の第3工場の起工式が4月9日に行われた。

常熟高新区とケルヒャー社は長期にわたる協力関係にある。2011年に同社が1.3億ドルを投じて企業を設立し、商業・家庭用高圧洗浄機を製造・販売している。その後2017年、18年と立て続けに2社を設立し、高新区における突出して優秀な外資系企業の代表となっている。



若い優秀な人材確保への支援

4月11日、錫山経済技術開発区は、無錫太湖学院智能裝備工程学院と共にインテリジェント機器産業向けの特別就職説明会を開催し、開発区内の10社以上の主要企業が積極的に参加した。

開発区では引き続き企業のニーズを正確把握し、政府、学校、企業間における人材育成モデルを積極的に模索し、産学研究的の徹底した統合を強化して開発区により多くの人材支援を提供し、新たな生産力の開発を加速し、高品質の開発を促進する。

開発区内の公共インフラ建設が完了

開発区は西地区の都市再生計画と連携して、「大量輸送の改善とミクロ循環の円滑化」の要件に従い、エンジニアリングプロジェクトを主導とし、交通インフラの建設を増加し、交通ネットワークシステムを常に最適化しており、このほど芙蓉三路の4キロメートルの全面改修と、合新路、春江路、陽亭路の5.3キロメートルのリニューアル工事、芙蓉三路、合心路、芙蓉五路

の雨水管改修工事が相次いで完了した。また、生態科技城でスタートした大規模インフラプロジェクトである大城路高速化プロジェクトの現場では、作業員と機械車両が整然と作業を行っている。



現在、開発区内の地下トンネル工事は90%以上が完了しており、その全長は2,191mとなっている。また道路の建設工事も50%以上が終わっており、すべて年内には開通する予定となっている。完成後は、生態科技城と市内中心部を結ぶ高速接続が開通し、開発区の科学技術都市への発展を効果的にサポートすることとなる。



六合区冶山街道(町)の紹介

冶山街道(町)は、南京市六合区の北東部に位置し、長江と淮河の流域にあり、江蘇省と安徽省の幹線道路が交差する場所に位置している。街道から高速道路を利用して15分で南京市市地、鎮江市、揚州市に繋がり、江蘇省と安徽省の都市部からは1時間圏内と大変恵まれた立地となっている。



「冶山」の名前の由来は、昔ここで鉄を精錬し、貨幣を鑄造したことから「冶山」と呼ばれるようになったと言われている。

また美しい生態環境と豊かな文化遺産を有しており、「中国民俗文化芸術の故郷」



「国立地質公園」、「国立鉦山公園」、「国家級生態村」などの自然公園や、省級無形文化遺産である「六和農民画」などが有名である。

冶山の産業発展の優位性利点は明らかで、新たに約26.6万㎡の工業用地を備えた工業団地が追加され、団地内の土地は既に整地されており、インフラと公共サービスも施設が完備されている。土地利用率高く、産業プロジェクトへの投資のホットスポットとなり、六合区の将来の発展の新たなエリアを目指し開発を進めている。

日本企業の投資を大歓迎する。



江門市でビジネス交流会を開催

4月8日、広東省と香港工商会のビジネス交流会が江門市で開催された。交流会では、江門市、中山市、陽江市、湛江市、茂名市がそれぞれの投資環境を宣伝し、12件のプロジェクトが香港と調印され、総投資額は132億ドルを超えた。その内江門市は6つのプロジェクトに調印し、その総投資額は37.7億元となった。

今年は建国75周年にあたり、第14次五カ年計画の重要な年でもあり、またグレーターベイエリアの建設も加速し深化する重要な時期に入っている。同エリアには広大な市場とビジネスチャンスが潜んでおり、世界各国から注目を浴びており、江門市はその重要な都市となっており、優れた立地、便



利な交通、良好な産業基盤、強力な支援策を備えており、これまでにない発展のチャンスが到来している。

江門市投資促進局、江門市招商中心が正式に設立

この度、標記2部門が正式に設立した。江門市投資促進局と江門市招商中心(投資促進センター)が設立されることによって、江門市の投資促進力と資源の連携利用が強化され、着実かつ秩序ある方法で制度改革を推進するための具体的な行動を講じることとなり、投資促進事業を効果的に推進することとなる。

広州交易会で江門市の新興産業を紹介

第135回広州交易会の江門対外貿易基地展示区に、50社以上の企業が200以上の「江門製」製品を展示し、世界各国のバイヤーに紹介した。製品は、ドローン、自動車、バイクや、オープン、マッサージチェア、コーヒーマシンなどの生活の質を向上させる小型家電に至るまで、江門市の製造業分野における多様化と総合性の強みが紹介された。

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。

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
2017年	148,910	20.5	184,387	8.4	▲35,477	赤字縮小
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3月	17,475	12.6	18,240	▲13.9	▲765	赤字縮小
2024年1-3月	43,465	13.3	58,199	▲3.5	▲14,734	赤字縮小

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

3月の国・地域別の貿易

単位：億円、％

		金 額	構成比
輸出	総額	94,696	100.0
	アメリカ	18,199	19.2
	E U	9,027	9.5
	アジア	50,055	52.9
	うち中国	17,475	18.5
輸入	総額	91,031	100.0
	アメリカ	10,732	11.8
	E U	9,928	10.9
	アジア	41,355	45.4
	うち中国	18,240	20.0

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

3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	82.4	6.7
		2	自動車	120.6	2.5
		3	プラスチック	17.4	1.0
輸入	減少	1	衣類・同付属品	▲18.7	▲1.5
		2	金属製品	▲20.5	▲0.8
		3	織物用糸・繊維製品	▲21.7	▲0.6

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
2017年	28,271	19.7	19.0	21,863	5.8	11.9	6,408	黒字拡大
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3月	2,435	▲5.8	13.9	2,282	▲13.3	12.5	152	黒字転換
2024年1-3月	5,966	▲2.9	13.7	7,242	2.4	12.4	▲1,276	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

3月の国・地域別の貿易

単位：億円、％

		金 額	構成比
輸出	総額	22,229	100.0
	アメリカ	6,240	28.1
	E U	2,755	12.4
	アジア	7,170	32.3
	うち中国	2,435	11.0
輸入	総額	10789	100.0
	アメリカ	1,036	9.6
	E U	1,096	10.2
	アジア	5,716	53.0
	うち中国	2,282	21.2

出所：名古屋税関の発表資料を基に一部加筆

3月の主な増減品目

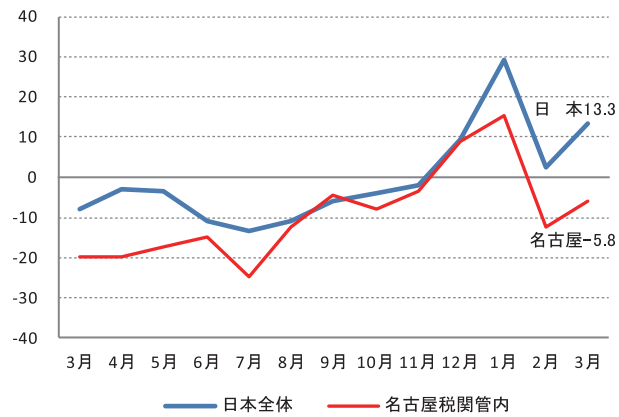
単位：％、ポイント

		概況品名		伸率	寄与度
輸出	減少	1	自動車	▲47.7	▲2.8
		2	自動車の部分品	▲17.1	▲2.2
		3	金属加工機械	▲30.1	▲1.5
輸入	増加	1	自動車	229.1	1.6
		2	がん具及び遊戯用具	▲88.2	▲4.7
		3	衣類及び同附属品	▲23.3	▲2.2
	減少	1	家具	▲27.8	▲1.0
		2			
		3			

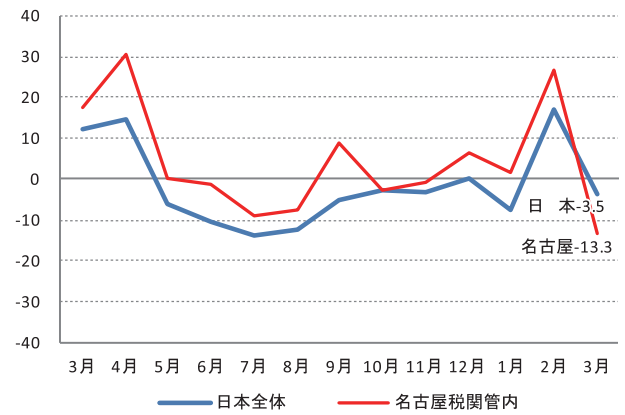
出所：名古屋税関

日本と名古屋税関管内の対中貿易の比較

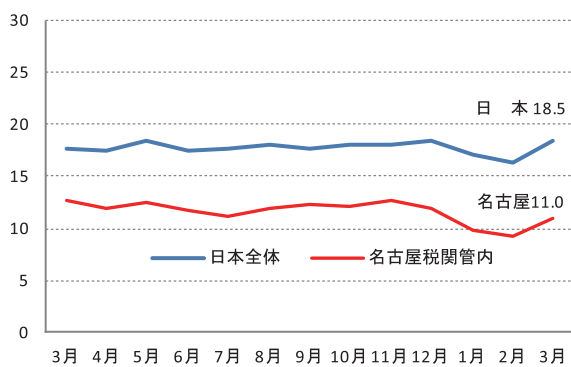
中国への輸出額の月別伸率(%)



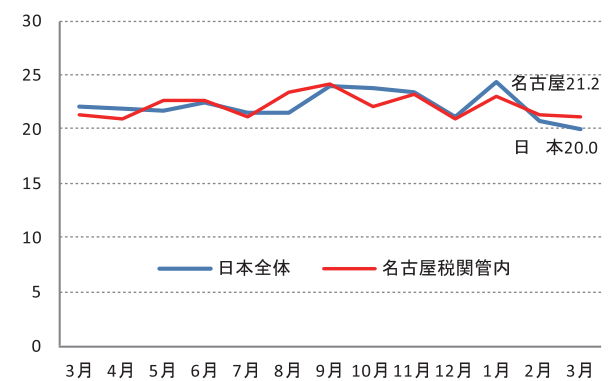
中国からの輸入額の月別伸率(%)



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
2018年	24,874	9.9	21,356	15.8
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3月	2,796	▲7.5	2,211	▲1.9
2024年1-3月	8,075	1.5	6,238	1.5

出所：中国税関総署

中国の外資導入

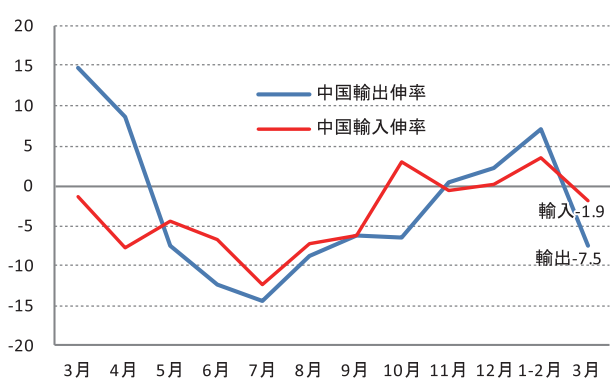
単位：件(件数)、億ドル(金額)、% (伸率)

年 月	件 数		実行ベース金額	
	件数	伸率	金額	伸率
2018年	60,533	69.8	1,349.7	3.0
2019年	40,888	▲32.5	1,381.4	2.4
2020年	38,570	▲5.7	1,443.7	4.5
2021年	N/A	N/A	1,734.8	20.2
2022年	N/A	N/A	1,891.3	8.0
2023年	53,766	39.7	1,609.1	▲14.9
2024年1-3月	12,086	20.7	424.9	▲28.5

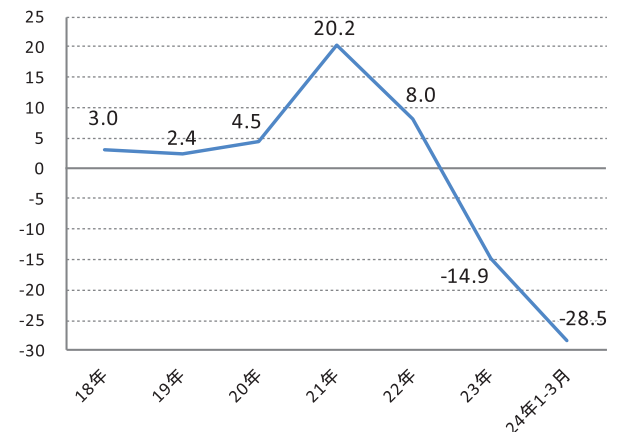
出所：中国商務部

※24年1-3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=7.10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(%)



中国外資導入の伸率(%)



中国の物価動向

消費者物価指数CPI (%)

	3月	1-3月
消費者物価指数	0.1	0.0
うち都市	0.0	0.0
農村	0.1	▲0.1
うち食品	▲2.7	▲3.2
食品以外	0.7	0.7
うち消費財	▲0.4	▲0.7
サービス	0.8	1.1

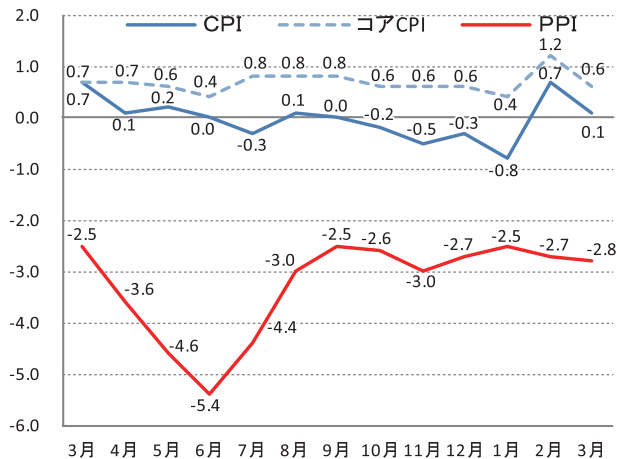
出所：中国国家统计局

工業生産者物価指数PPI (%)

	3月	1-3月
工業生産者物価指数(PPI)	▲2.8	▲2.7
うち生産資材	▲3.5	▲3.3
うち採掘	▲5.8	▲5.7
原材料	▲2.9	▲2.9
加工	▲3.6	▲3.3
生活資材	▲1.0	▲1.0
うち食品	▲1.3	▲1.0
衣類	0.3	0.3
一般日用品	▲0.1	0.0
耐久消費財	▲1.8	▲2.0
工業生産者仕入物価指数	▲3.5	▲3.4
うち燃料、動力類	▲4.9	▲6.1

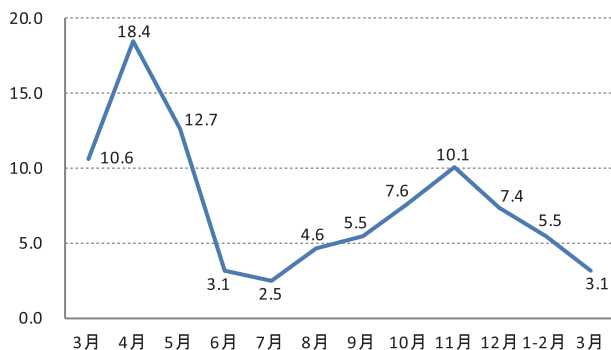
※工業生産者物価指数(PPI) = 出荷価格指数 = 卸売指数
出所：中国国家统计局

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。

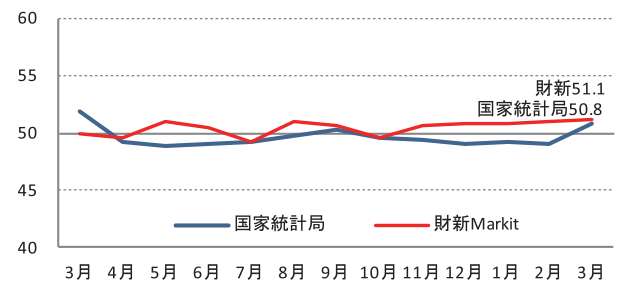
中国の消費財小売総額の伸率(%)



出所：中国国家统计局

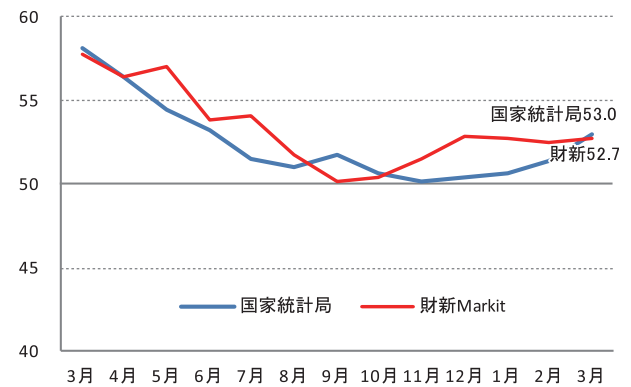
中国の景気先行指数

製造業PMI



※製造業PMI = 製造業購買担当者景気動向指数
景気後退<50<景気拡大

非製造業(サービス業) PMI

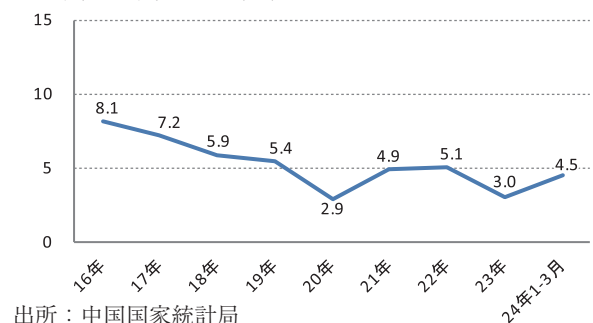


中国の固定資産投資

24年1-3月の固定資産投資

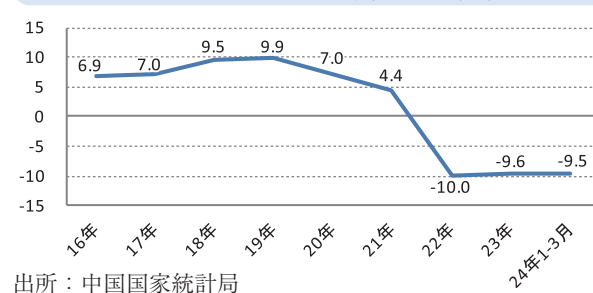
	投資額(億元)	伸率(%)
固定資産投資	100,042	4.5
産業別	第一次	1.0
	第二次	13.4
	第三次	0.8
地域別	東 部	N/A
	中 部	N/A
	西 部	N/A
	東 北	9.6

固定資産投資の伸率(%)



出所：中国国家统计局

中国の不動産開発投資の伸率(%)



出所：中国国家统计局

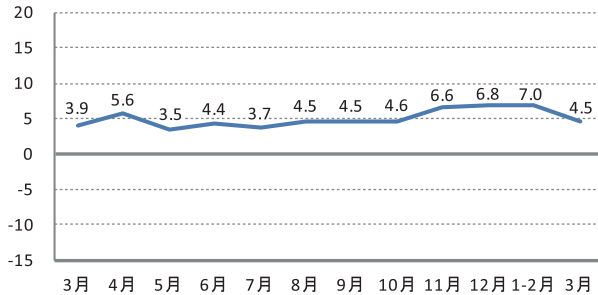
中国の工業

工業付加価値の伸率(%)

	3月	1-3月
一定規模以上の工業生産	4.5	6.1
内訳 鉱業	0.2	1.6
製造業	5.1	6.7
電気・ガス・熱・水生産供給業	4.9	6.9
内訳 国有企業	4.1	5.2
株式制企業	5.1	6.5
外資系企業	2.6	4.8
私営企業	3.7	5.4

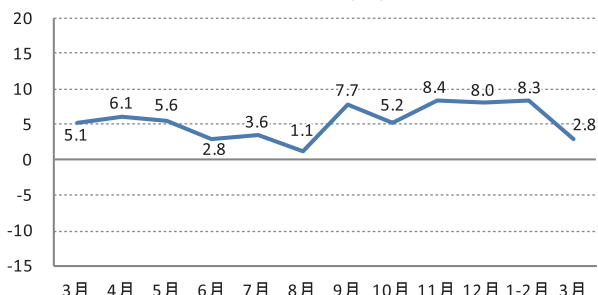
出所：中国国家統計局

一定規模以上の工業付加価値の月別伸率(%)



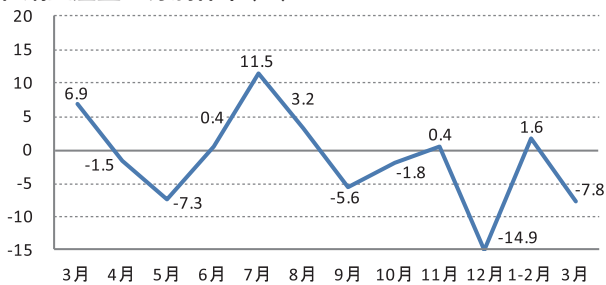
出所：中国国家統計局

一日当たりの発電量の月別伸率(%)



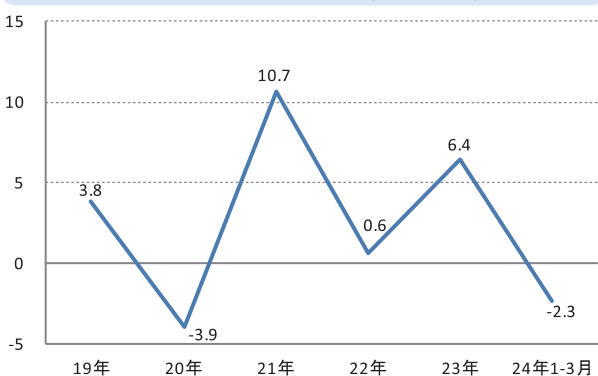
出所：中国国家統計局

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

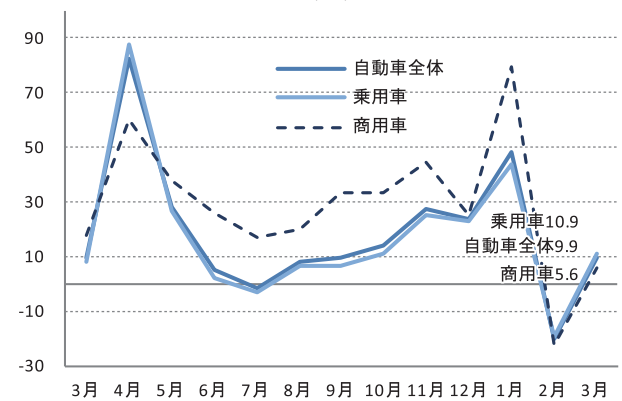
台数：万台

年月	自動車	
	乗用車	商用車
2018年	2,808	437
2019年	2,576	432
2020年	2,531	513
2021年	2,627	479
2022年	2,686	330
2023年	3,009	403
2024年3月	269	45
2024年1-3月	672	103

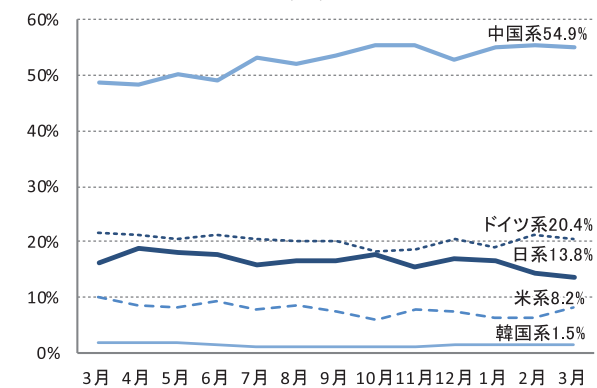
出所：中国汽车工業協会

※中国国産車のみ。輸入車を含まず。

自動車販売台数の月別伸率(%)



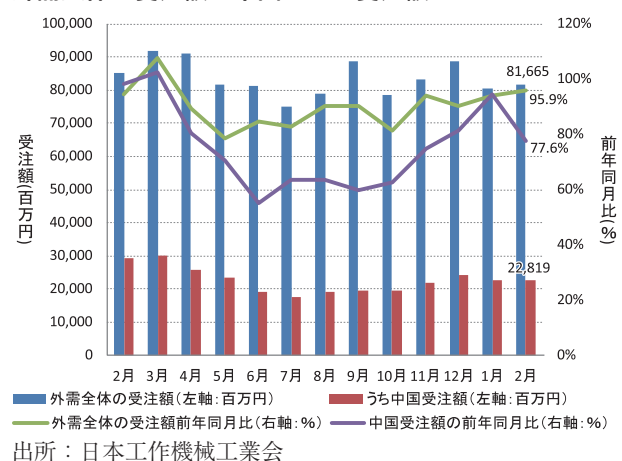
日系乗用車のシェア推移(%)



出所：乗用車市場情報協会の

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〉

◆買い替え促進案 国務院

国務院は3月7日付で、設備投資や消費の拡大のための買い替え促進案を公表した。これまでも同様の政府主導の買い替え促進案は幾度か発表されてきたが、今回の案はグリーントランスフォーメーション(GX)、カーボンニュートラル、デジタルトランスフォーメーション(DX)をより重視した内容となっている。

＜公表の背景＞

案では「質の高い成長を目指すため」案を作成したと説明されており、経済対策が目的であるとの直接的な表現は一切ない。ただし、案には工業など重点分野の設備投資を「2023年比で25%以上拡大」といった数値目標が盛り込まれていることに加え、国務院が実質的な公表日である3月13日に開いた会見で、「2023年の重点分野の設備投資が4兆9千億元(約100兆円)あった」とわざわざ市場規模に触れ、「自動車や家電の買い替えで1兆元(約20兆円)の市場を創出できる」と経済効果に言及していることから、経済対策の一つであることは確かなようだ。見方を変えれば、「質」の追及を全面的に打ち出しているため、従来の「量(規模)」の追求とは決別しているように見えるが、量も放棄していないと言える。

国務院は、以下の4つの行動に着手するよう各地方政府や関係当局に指示している。

①設備の買い替え促進

主な対象：工業、農業、建築(建設)、交通、教育、文化スポーツ、医療(計7分野)

方向性：省エネ・CO₂削減、排ガス削減、安全生産、DX、高度化

②消費財の買い替え促進

主な対象：自動車、家電、家具などの耐久消費財
主な活動：自動車の全国的な買い替えセールの実施、強制廃棄基準を満たした旧型車の合法的な淘汰(廃車)、省エネ家電への買い替えの実施、家具・インテリアの買い替えの奨励

③リサイクルの実施

買い替えと下取り(回収)を合わせた物流システム、新たなビジネスモデルを加速させ、リサイクル効率を高める。

中古品の流通を支援するため、信用のモニタリン

グを強化し、消費者を保護。

リビルト、リユースを推進。

高水準なマテリアルリサイクルを推進。

④規格の強化

国際的な先進的水準に対応し、産業の実情や企業と消費者が受容できる程度に合わせながら、エネルギー消費、排出規制、技術規格を整備・強化。

自動車、家電の技術規格を引き上げ、グリーンな設計規格、資源の再生・回収等の規格を整備。

案では政策の実効性を確保するため、補助金の支給を行う方針が示されているが、具体的な適用条件は示されておらず、中央や地方政府による今後の発表が注目される。

◆進出企業関係者に2年マルチビザ

国務院弁公庁は3月19日付で、外資導入を拡大する方案を示し、その中では中国に進出している企業の関係者を対象に2年間有効のマルチビザを発給することが盛り込まれた。

関係者(管理者、技術者)本人のほか、帯同する配偶者や子も発給の対象となる。

◆スイスなど6カ国にビザ免除

中国外交部は3月7日、スイス、アイルランド、ハンガリー、オーストリア、ベルギー、ルクセンブルクの6カ国を対象に中国入国ビザを免除すると発表した。

2024年3月14日から2024年11月30日まで、上記6カ国から中国に15日以内の滞在をする場合、ビザが免除される。なお、ビザ免除は相互ではなく、中国入国のみとなる。

◆初の外国人向けガイドブック発行

中国商務部はこのほど、外国人ビジネスマンの中国での仕事や生活に役立てるため、初のガイドブック「中国における外国人ビジネスマンの仕事・生活ガイド」(2024年版)を発表した。

ガイドブックは中国での注意事項、日常生活サービス、滞在居留サービス、就労関連サービスの4分野からなり、宿泊手続き、通信カード・銀行カードの取り扱い、居留許可証、就労許可証、社会保険、モバイル決済、交通機関利用、個人所得税の納付などを案内している。商務部は今後、内容を毎年更新するという。中国語版と英語版がある。