



第14次五カ年計画を達成し、新たな段階へ

中華人民共和国駐名古屋総領事 楊 嫻

秋晴の候、私は中国駐名古屋総領事館を代表し、長期にわたり中国の発展と中日関係の改善に関心と支持を寄せてこられた日本中部地区各界の方々に心より感謝を申し上げます。今年は中華人民共和国成立76周年にあたります。76年間、中国共産党の強力な指導のもと、中国は立ち上がり、豊かになり、強くなるという偉大な飛躍を迎え、中華民族の偉大な復興は不可逆的な歴史のプロセスに入りました。

今年は第14次五カ年計画(21～25年)の最終年であり、「十四五」期間中、中国経済社会の発展において新たな画期的な進展、歴史的な成果を収めました。

経済運営は安定的に進展。中国は質の高い発展の道を歩みながら、経済成長の勢いを維持しています。過去4年間の経済成長率は平均5.5%に達し、GDPは110兆元(1元は約20.5円)、120兆元、130兆元の3つの大台を連続突破し、今年は約140兆元に達すると予想されています。「十四五」のGDPの増加分だけで35兆元を超える見込みで、ドイツのGDPを上回ります。中国の世界経済成長への寄与度は約30%を維持し、引き続き世界経済成長の動力源及び安定の錨になっています。

科学技術イノベーションは急速な発展。全社会の研究開発投資は過去最高を更新し、1.2兆元の増加に達し、投資強度(対GDP比)は2.68%に上昇し、OECD加盟国の水準に近づいています。デジタル経済コア産業の付加価値額は73.8%増加し、GDPに占める割合は10.4%となりました。AI(人工知能)の総合実力は全体的かつ体系的に飛躍し、AI特許数

は世界全体の60%を占め、人型ロボットやスマート端末などの分野でも次々と成果が上がっています。「中国製造」は「中国智造」へと進化しています。

対外開放は顕著な成果。中国はハイレベルな対外開放を拡大し、米国関税措置に積極的に対応し、多角的な対策を講じて対外貿易と外資導入を安定させます。年間の貨物貿易総額は8年連続で世界第1位をキープし、サービス貿易総額は初めて1兆ドルを突破しました。製造業分野の外資参入規制がすべて撤廃され、バイオテクノロジー・外資系病院などの分野における外資参入の規制が緩和されています。21年から25年6月末までに、外資導入額は7,000億ドルを超え、新しく設立された外資系企業は22.9万社となりました。中国における外資系企業は、全国の輸出入の3分の1、工業付加価値の4分の1、税収の7分の1と貢献しています。中国は外資にとって理想的で安全かつ有望な投資先だと言えるでしょう。

グリーン発展を力強く進める。「緑水青山は金山銀山」(澄んだ水と青い山こそが金山であり銀山である)という理念の下で、森林率は25%を超え、世界の新規森林面積の4分の1に寄与しました。世界最大の再生可能エネルギー体系を構築し、再生可能エネルギー発電の設備容量が歴史的に石炭火力発電を上回り、過去4年間のGDP当たりエネルギー消費量は累計11.6%削減されました。新エネルギー自動車産業は飛躍的な発展を遂げ、国内保有量は3,140万台で、昨年の輸出量は120万台を超えました。

第14次五カ年計画の5年間を経て、中国の制度優位性はさらに強固に、イノベーションの活力はより

目 次

第14次五カ年計画を達成し、新たな段階へ	1	【寄稿】第4回 中欧班列を軸に発展する東アジアの国際物流ネットワーク	6
中国人民抗日戦争・世界反ファシズム戦争勝利80周年記念大会		滄州デスクNEWS	15
習近平国家主席が演説	2	常州デスクNEWS	15
【訪中報告】～江蘇省錫山、無錫、塩城、淮安～	3	常熟デスクNEWS	16
【会務報告】臨時理事会を開催	4	錫山デスクNEWS	16
交流記録	4	江門デスクNEWS	17
江蘇江林易海新素材名古屋説明会	5	10月以降の行事案内	17
愛知華僑総会成立54周年祝賀会が盛大に開催	5	中国経済データ	18
		中部国際空港発着 中国線フライトスケジュール	22
		下半期に中国で開催される大型見本市	22

強靱に、発展の基盤はより堅固になりました。将来を見据えても、我々は「第15次五カ年計画」の発展見通しがより明るい」と確信しております。

現在、米国による関税戦が世界経済の波乱要因となっています。中国は日本を含む国際社会と共に、グローバルガバナンスイニシアチブを実践し、真の

多国間主義を堅持し、一方的な保護貿易主義に断固として反対し、WTOを中核とする多角的貿易体制を維持・強化していきたいと思っております。日本経済界の皆様が、中国の新たな発展のチャンスをつかみ、実務協力を一層深化させ、互惠・ウィンウィンを実現することを期待しております。

中国人民抗日戦争・世界反ファシズム戦争勝利80周年記念大会 習近平国家主席が演説

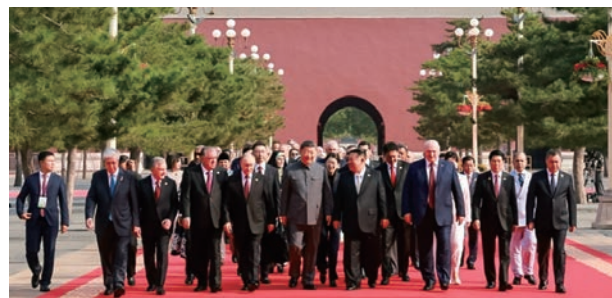
9月3日、「中国人民抗日戦争・世界反ファシズム戦争勝利80周年記念大会」が北京・天安門広場にて開催された。同記念大会には習近平国家主席のほか、ロシアのプーチン大統領、北朝鮮の金正恩総書記、ベトナム、ラオス、キューバなど26カ国の首脳が参加。日本からは鳩山由紀夫元首相が参加した。

同大会で習近平総書記は演説を行い、冒頭で「本日、私たちは一堂に集まり、中国人民抗日戦争・世界反ファシズム戦争勝利80周年を盛大に記念し、共に歴史を銘記し、烈士をしのび、平和を大切にし、未来を切り開く」と述べた。

また抗日戦争の勝利については、「中国人民抗日戦争は極めて困難に満ちた偉大な戦いだった。中国共産党の提唱で結成された抗日民族統一戦線のもとで、中国人民は頑強不屈に強敵に立ち向かい、外敵の侵略に対する近代以降初めての完全勝利を収めた。中国人民抗日戦争は世界反ファシズム戦争の重要な一部分。中国人民は民族としての大きな犠牲を払い、人類の文明を救い、世界の平和を守るために重要な貢献を果たした」と述べた。

更に、「歴史が示している通り、人類は運命を共にし、喜びも苦難も共有している。各国の各民族が平等に接し、仲睦まじく付き合い、助け合うことで、初めて共同の安全保障を実現し、戦争の根源を消し去り、歴史の悲劇を再び繰り返さないようにできる。

中華民族は凶暴な相手をも恐れない、自立自強の偉大な民族。当時、正義と邪悪、光と闇、進歩と反動をめぐる生死を争う戦いの中で、中国人民は一致団結して共通の敵に奮然と抗い、国家の存立のために戦い、民族の復興のために戦い、人類の正義のために戦った。今日、人類は再び、平和か戦争か、対話か対抗か、ウィンウィンかゼロサムゲームかとい



う選択を迫られている。中国人民は歴史の正しい側、人類文明の進歩の側に立ち続け、平和発展の道を揺るぎなく歩み、各国の人々と共に手を携えて人類運命共同体を構築していく。

中国人民解放軍は終始、党と人民が全面的な信頼を寄せられる英雄的な軍隊であり、世界一流軍隊の建設を加速させ、国家の主権、統一、領土保全を揺るぎなく守り、中華民族の偉大なる復興の実現のために戦略的支えを提供し、世界の平和と発展にさらなる貢献を果たす。

歴史は過去を物語ると同時に、未来を導く。新時代の新たな道において、全国各民族は中国共産党の力強い指導のもと、マルクス・レーニン主義、毛沢東思想、鄧小平理論、「3つの代表」重要思想、科学的発展観を指導思想として堅持し、新時代の中国の特色ある社会主義思想を全面的に貫徹し、中国の特色ある社会主義の道を揺るぎなく歩み、偉大な『抗戦精神』を受け継ぎ発揚し、精神を奮い立たせ、勇敢に前進し、中国式現代化によって強国建設と民族復興の偉業を全面的に推し進めるために、団結し奮闘しましょう。

中華民族の偉大な復興は、誰にも止められない。

人類の平和と発展という崇高な事業は、必ず勝利を収める」と述べた。

同日、午前には大規模な軍事パレードが行われ、人民大会堂では招待会が催された。

訪中報告 ～江蘇省錫山、無錫、塩城、淮安～

8月26日(火)から30日(土)まで、大野専務理事が江蘇省の錫山、無錫、塩城、淮安の四都市を訪問し、視察・交流を行った。

今年は、愛知県と江蘇省の友好都市提携45周年にあたり、8月27日に江蘇省蘇州市にて、愛知県－江蘇省友好提携45周年記念行事となる「2025 江蘇・愛知産業イノベーション協力交流会」が開催される予定となっており、同行事への参加とあわせて江蘇省内を視察・交流する予定だったが、同行事は中国国内の事情により急遽延期となった。

今後、改めて開催時期や実施内容を検討していくとの事で、開催の際には是非とも参加をしたいと思っている。以下、簡単に訪中報告を行う。

市域機場線は便利で快適

上海浦東国際空港から上海虹橋国際空港や上海虹橋駅の移動に際し、昨年12月27日より、市域機場線(上海エアポートリンクライン)が運転を開始している。

既に利用された方も多いと思うが、上海浦東国際空港と上海虹橋国際空港・上海虹橋駅間の68.6kmを約40分で結ぶ鉄道で、地下鉄での移動に比べれば非常に快適で、時間短縮もできる。料金は26元と地下鉄料金と比べれば少々高め。

途中の上海国際旅遊度假区駅が上海ディズニーランドへの玄関口となり、景洪路駅で軌道交通15号線、中春路駅で9号線に接続し、将来は三林南駅と康橋東駅でも軌道交通線に接続する予定。



錫山経済技術開発区を視察・交流

当センターと業務提携先の錫山経済技術開発区には、昨年9月に当センターが派遣した「中国自動車産業視察団」で訪問して以来、久しぶりの訪問となった。

今回の訪問では、同区内の長江デジタル集



積回路園区と園区内の無錫市産業創新研究院及び錫山検査機関専門園区の視察を行った。

無錫高新区を視察・交流

無錫高新区は、昨年より東京に駐在事務所を再開しており、センターとも協力関係を強化していく予定となっている。

無錫高新区の前身は無錫新区で、複数のセンター会員企業が進出している。

中国には現在178か所の高新区があり、無錫高新区は17位にランクされている。進出企業は米国系、日系、韓国が多く、日系企業は230社余りが入居している。

無錫は太湖がある関係で、環境に非常に厳しく、工業系の企業進出には、ややハードルが高い面があるが、レンタル工場も建築中であつたり、工業用地にもまだゆとりがあつた。

塩城経済技術開発区、綜合保税區を視察・交流

塩城経済技術開発区は、コロナ前からセンターと交流を続けており、なかなか訪問できていない開発区だった。

今年5月の大阪・関西万博江蘇省ウィークでは前夜の交流晩餐会で、塩城市副市長が臨席だった関係で塩城市への視察を強く勧められたことも訪問のきっかけとなった。

塩城市と言えば、韓国の街、起亜(KIA)の工業団地というイメージが強く、江蘇悦達起亜自動車有限公司第三工場とフォルシア(塩城)自動車部品システム有限公司を視察したほか、通威太陽能科技有限公司を視察。

塩城市はここ数年、グリーン・低炭素発展に向けて新エネルギー産業を積極的に展開しており、太陽光発電モジュールや動力電池、風力発電設備などの関連産業を誘致することで風力・太陽光発電の産業チェーンの構築と改善を推進している。

淮安経済技術開發區を視察・交流

淮安は、これまで交流の少ない都市で、江蘇省内では、比較的台湾系企業の集積地と知られ、南の昆山、北の淮安と称される。

日系企業は少なく、今回は帝国通信工業(株)、(株)パンジー、サーモス(株)の三社を訪問、交流した。

臨時理事会を開催

新入会員の承認、協議員の一部交代により、理事会の承認が必要になったことから、書面議決による臨時理事会を開催し、下記の議案が承認された。
臨時理事会が開催されたとみなされた日：8月29日

1. 新入会員の承認

会 社 名：名古屋中国春節祭実行委員会

代表者名：陳 秋揚

代表者役職名：実行委員長

住 所：名古屋市中区栄4-16-29 中統ビル8階

経営内容：「名古屋中国春節祭」の企画、運営

2. 協議員の一部交代の承認

<辞任>

大谷勝文 豊田合成(株) 執行役員

系井辰夫 (株)フジトランスコーポレーション

代表取締役会長

<新任>

山下恭幸 豊田合成(株) 総合戦略本部 副本部長

津本昌彦 (株)フジトランスコーポレーション

代表取締役社長

交流記録

<趙大為・元中国駐名古屋総領事館副総領事>

9月8日、趙大為・元中国駐名古屋総領事館副総領事(写真)が来名し、大野専務理事が対応し、旧交を温めた。

趙氏は今年4月にも来名し、交流が再開しており、今年の来名は既に3回目となる。



複数の案件で、中国企業との貿易や技術交流などの依頼を受けており、橋渡し役をする中で、当センターにも協力依頼を受けた。

今後は、年に2回ほど、日本に数か月間滞在し、交流を進めて行きたいとの事で、中国の状況やEVなど産業動向などについて情報交換を行った。

<華保通運(大連)国際物流有限公司>

9月12日、華保通運(大連)国際物流有限公司の汪洋・董事長、邵澤才・日本事務顧問の2名が来訪し、業務グループの中村課長と頼瀬担当が対応した。

同社は大連市保稅区に本社を置く民營の物流企業で、中国内外への貨物輸送代理業、倉庫業を手掛ける。汪董事長は日本通運の大連拠点や大連港公司

(現・遼寧港口公司)での勤務を経て、同社を設立したという。現在は大連と上海に拠点があり、両都市に進出している日系現地法人の顧客が多く、今後は日本本社との取引拡大を目指し、日本拠点の設立を検討しており、情報収集のため、今回来訪したとの説明があった。



邵顧問(左)、汪董事長(右)

また大連は中国・欧州間の貨物鉄道輸送「中欧班列」の起点であり、日本企業にとってヨーロッパ向け輸送ルートとして、大連港は活用の余地が大きいと説明があった。

なお、当センターへの訪問は元大連保稅区管理委員会の幹部で当センターとも長年に付き合いのあった邵顧問による紹介で実現した。

当センターからは当地方の主要産業、中国に進出している日本企業の物流の現況について説明した。

江蘇江林易海新素材名古屋説明会

8月25日、名古屋市内のホテルにて「江蘇江林易海新素材名古屋説明会」が、江蘇江林易海新材料科技發展有限公司と中国アジア經濟發展協會の主催、当センターとNPO法人中部日中經濟交流会の協力・後援にて開催された。

中国アジア經濟發展協會は1993年に中韓經濟發展協會として設立し、09年8月に中日韓經濟發展協會に改称。その後、再度、16年5月に現在の名称である中国アジア經濟發展協會に改称された、中国外交部の指導により設立された協会である。

初めに主催者を代表し、陳軍・中国アジア經濟發展協會常務副会長兼秘書長が挨拶し、その後、大矢裕慈・NPO法人中部日中經濟交流會会長と当センターの大野専務理事が挨拶を行った。

続いて、江蘇江林易海新材料科技發展有限公司の概要説明と製品について紹介があり、同社は17年8月に設立した若い企業であるが、42件のコア特許を保有し、自社開発設備により、本社は江蘇省揚州市とし、甘肅省、広西チワン族自治区、広東省に

も協業生産拠点を設け、飛躍的な發展を遂げている。同社の製品は、生分解が可能なカーボンベースのストーンプラスチックによる梱包材で、中国の青島ビール、ハイアール、BYD、京東集団などで使用され大きなコストダウンが図られたと紹介があった。

日本向けには輸出したことがないが、今後、日本市場を開拓した際には、自社でリサイクル拠点も設置する考えがあることを示した。



製品はペレット状でもシート状でも提供可能で、梱包材としてだけでなく、食品トレーとしても利用可能と紹介があった。

陳軍・中国アジア經濟發展協會常務副会長兼秘書長は、今後も中国の新商品、新技術を説明する交流会を名古屋で開催していきたいと抱負を語った。

愛知華僑總會成立54周年祝賀會が盛大に開催

9月13日(土)、名古屋市内のレストランにて「愛知華僑總會成立54周年祝賀會」が盛大に開催され、約70名あまりの華僑華人及び関係者が出席し、当センターから大野専務理事が出席した。

はじめに主催者を代表して趙晴・(一社)愛知華僑總會会長が、「愛知華僑總會は1971年に創立して以来、華僑華人の親睦と交流、華僑の合法的な權益を守るために色々な活動を行ってきた。また、華僑華人と日本の方々との民間交流を深めるため、學術、藝術、技能、經濟、語學教室、旅行、中國訪問など様々な活動を行い今日に至っている。これからも両国の民間友好のために頑張る所存である。

民間交流において、最も大事なことは、よく交流する事と正しい情報がある事だと思う。



民間の双方の正しい理解と色々な分野のより多くの交流が、これからより重要な事だと思う。

そのために愛知華僑總會は、華僑の先輩の皆様に見習い、真実の中國を伝え続けて、中國民族の優れた傳統と華僑の精神を若い華僑の皆さんに傳承して行きたい」と挨拶した。

続いて、來賓を代表して、尹亜奇・中國駐名古屋副總領事、岡崎温・公益社団法人日本中國友好協會副會長、鈴木誠二・名古屋市政資料館館長、川村範行・日中關係學會副會長が挨拶した。

第4回 中欧班列を軸に発展する 東アジアの国際物流ネットワーク

(公財)日本海事センター 客員研究員 福山 秀夫

1. はじめに

先月9月号では、東アジア国際物流の変化の主要因が、中欧班列と西部陸海新通道・中越班列・中老班列・ASEANエクスプレスの一体的運用に基づくサービスの提供と欽州港の対ASEANのゲートウェー構築であること、つまり、中国とASEANの貿易拡大を背景としていることを説明した。今月号ではその具体的な内容について詳細にお話したい。

前回のポイントを確認すると、2020～2024年の5年間で進展した東アジアの国際物流ネットワークの変容の5つの要因は、「コロナ禍によってもたらされた中欧班列の急成長」、「2022年1月のRCEPの発効による日中韓ASEAN間の貿易、つまりアジア域内航路の成長」、「中国・ASEANクロスボーダー輸送と一帯一路の連携」、「ポストコロナ期(2022年以降)のグローバル・サプライチェーンの再構築／強靱化によってもたらされた荷主と船社のWinWinのパートナーシップの構築の流れ」、「2022年に勃発したロシアのウクライナ侵攻によってもたらされたロシア回避ルートの開発及び、国際物流を支える日中韓ASEANと中央アジア諸国との相互協力の必要性」、「2つの運河リスク(紅海リスクとパナマ運河通航制限リスク)とサプライチェーンの危機によってもたらされた喜望峰回り航路の常態化とグローバル・サプライチェーンの新たな多様化」であった。

今月は、これらを踏まえて、中欧班列を軸にして発展する西部陸海新通道、中越班列、中老班列に絞って詳細に解説する。

2. 西部陸海新通道の発展と展望

1) 西部陸海新通道構築の背景

中国は急速な発展を遂げた東部地域に対し、西部地域を振興する政策として「西部大開発」(2000年3

月、全国人民代表大会で決定)を打ち出した。政府が西部地域の発展に力を入れたことから、西部12省・自治区・市のGDPは1999年の1兆5千億元から2019年の20兆5千億元に拡大、全国GDPに占める割合は20.7%となった。

その中核都市となる重慶市では空港の拡張、港湾の整備、高速道路や鉄道の建設といった交通インフラ整備が着実に進んでいる。中国の西部地域の更なる発展に向けて、政府による政策上のサポートが実施されている。

重慶は長江経済ベルトの内陸の中心地であり、内陸の国際貨物を長江を利用し約2000km下流の上海港まで輸送し、北米航路や欧州航路やアジア域内航路に積み替えるハブ港であり、長江はその大動脈の役割を果たしている。果園(かえん)港はその中心港であるが、団結村の重慶鉄道コンテナセンター駅とともに、西部陸海新通道の海側のハブである欽州港及び欽州鉄道コンテナセンター駅(欽州東駅)と連携している。さらに、興味深いのは、西部陸海新通道の構築に関わっている外資が一つある。それはシンガポール港である。実体は、PSAインターナショナルというグローバル・ターミナル・オペレーター(GTO)である。

実は、中国とシンガポールの経済関係はかなり深く、1994年建設開始された蘇州工業園区、2008年に開始された天津エコシティプロジェクトがあった。これに続く第3番目のプロジェクトが、中国政府との間で模索されていたが、2013年10月(一帯一路成立の月)中国とシンガポール(新)間での協調プロジェクト推進の中で、2014年8月西部地区開発が国家レベルの協調プロジェクトとして宣言された。翌2015年5月27日、中新第3政府間協調プロジェクト“互聯互通モデルプロジェクト”の実施が決められ、同年11月6日シンガポールで中新プロジェクト

の重慶実施が宣言された。翌日11月7日シンガポールで「中国・シンガポール(重慶)戦略的連携モデルプロジェクトの枠組み協議について」《关于建设中新(重庆)战略性互联互通示范项目的框架协议》が署名されて、中国・シンガポール(重慶)戦略的連携モデルプロジェクト(「中新(重慶)戦略性互联互通示范項目」)が成立した。2016年4月16日、その戦略的連携モデルプロジェクトの4大領域として、金融、物流運輸、航空、情報通信が 継続して深化する領域として位置付けられ、2017年8月31日、そのプロジェクトの主要プロジェクトとしての「南向通道建設」に、重慶・広西、貴州・甘肅4地方政府が重慶で合意・署名した。同年9月20日、中国がこの南向通道を「国際陸海貿易新通道建設」として発展させることを要望して、2019年8月15日「西部陸海新通道総合計画」(国家發展改革委員会)が策定され、国際陸海貿易新通道計画が、西部陸海新通道計画として成立した。新通道は、2022年11月14日、実施5年で地方政府と商業協調プロジェクト218個、252.6億ドル、金融サービスプロジェクト235個、290億ドルとなっており、中国西部地区とASEANの互联互通のレベルを引き上げた。これ以降、国際陸海貿易新通道は、中国の一路において西部陸海新通道として定着した。

西部陸海新通道プロジェクトは、西部大開発と一帯一路と長江経済ベルトを一つに合わせる高水準刷新型モデル重点プロジェクトとなった。

2) 西部陸海新通道の概要

西部陸海新通道は、重慶と欽州を道路、鉄道、運河等で連結するルートである。2017年9月以来、メインルートは、重慶または成都からASEAN諸国に最も近い広西チワン族自治区の北部湾港にある欽州港まで鉄道輸送し積み替えた後、東南アジアへ海上輸送するルートである(2035年全面開通予定、図1参照)。重慶市とシンガポール間の輸送日数と輸送費用を比較すると、従来の輸送ルートでは25日、8,000元/40F、西部陸海新通道経由では7日、4,500元/40Fである。北部湾港の海鉄連運班列運行量は2017年の178便、0.9万TEUから2023年は9,580便、47.9万TEUと急成長している。

2025年の目標値は50万TEUである。

このような陸海新ルートの基本計画や建設・開発を調整するプラットフォーム会社が、重慶に本社を置く、「陸海新通道運営有限公司」(NLS: New Land-Sea Corridor operation Co., Ltd.)である。この会社は、「五位一体」サービスを基本とし、「物流」「貿易」「産業」「データ」「金融」の各サービスをトータルシステムとして提供している。西部陸海新通道における重慶と欽州間の鉄道貨物を取り扱っている。

まず、陸側の拠点である重慶鉄道コンテナセンター駅について述べ、その後、海側の拠点である欽州港と欽州鉄道コンテナセンター駅について述べる。

3) 重慶鉄道コンテナセンター駅

① 鉄道駅の概要

重慶鉄道コンテナセンター駅は中国政府が18ヶ所整備するコンテナセンター駅の一つで、2009年12月10日、運営を開始した。敷地は540ムー(約36万㎡)、投資額5.3億元、鉄道駅はコンテナ荷役線が4線(各800m)、40トンの軌道式ガントリークレーン8台、年間作業能力は85万TEUである。この駅は、国際複合輸送の重要基地として発展しており、コンテナ輸送、コンテナ荷役、コンテナ修理、倉庫保管など総合物流業務サービスを行っている。線路条件も良く、鉄道荷役半自動化への取り組み、情報システムの完備、税関の配備、リーファコンテナの対応も可能である。

さらに、2010年4月26日、渝深鉄海連運開始(重慶-深圳)、2011年3月19日、中欧班列開始、2017



(図1) 西部陸海新通道(New Land & SEA Corridor) 西部陸海新通道表示図

出所：中華人民共和國國家發展和改革委員會HP「西部陸海新通道総合計画」より

(表1)重慶鉄道コンテナセンター駅での輸送実績

輸送ルート	輸送距離・時間	班列数	主な輸送品目
中欧班列 (重慶－デュイスブルグ)	11,100km 13～15日	7,020本(往路) (2011.3.19－2024.7) 6,766本(復路) (2013.3.18－2024.7) 定期便：7本	完成車および部品、通信設備、機械設備、衣料品、小型家電、化学製品、食品、冷蔵貨物など
西部陸海新通道班列 (重慶－欽州港東)	1,406km 40時間	2,390本(往路) 3,898本(復路) (2017.4.28－2024.7) 定期便：3本	電子製品、完成車および部品、機械、小型家電、食品、医療機器など数千種類
渝甬鉄海連運班列 (重慶－寧波北侖港)	2,219km 50時間	2,008本 (2018.1.23－2024.7)	－

出所：重慶鉄道コンテナセンター駅掲示板より筆者整理

年4月28日、西部陸海新通道班列開始、2017年8月、中越班列開始、2021年12月3日、中老班列が開始されている。2022年の輸送実績は、発送量が24.2万TEU、取扱量が70.7万TEU、開業以来最高記録を達成した。2023年の発送量は23.8万TEU、取扱量は70.3万TEUであった。輸送ルート別の輸送実績は表1の通りである。

②輸送の状況

重慶におけるプラットフォーム会社は渝新欧(重慶)物流有限公司である。2024年8月の筆者が組織する中国物流研究の訪問調査での渝新欧(重慶)物流有限公司自身の説明によると、渝新欧(重慶)物流有限公司は、成都鉄路港とは異なり、全体を統括するプラットフォーム会社ではなく、重慶経由の鉄道貨物を取り扱うが、ブロックトレイン編成は鉄道駅が行ない、金融、保険、輸入品販売等は別会社が行っている物流会社である。だが、一方で、鉄道コンテナセンターには人を派遣し、実際には、ブロックトレインの編成も共同で行っているということだった。つまり、事実上、鉄道駅の集貨部隊の一部を担っており、プラットフォーム会社に近い機能も一部有しているということであろう。

当時ヒヤリングしたコスコ・ SHIPPING・ロジスティクスによると、中欧班列の最新の動向として、2023年ロシア向けが7割であったが、2024年に入って欧州：ロシア向け＝50:50となっており、欧州向けは、多くが西1通道利用であり、カスピ海ルートは1%前後であるという回答があった。これは、ウクライナ戦争の経済制裁が、実際には西1通道の運営には影響を与えておらず、荷主の西1通道の利用敬遠はそれほど多くないということを示していると思われる。また、2024年8月時点での輸送費用につい

ての説明は、上海～欧州：11,000ドル／40F（上海～重慶間、トラック又は鉄道・内航）、重慶～欧州：8,000ドル／40F(補助金含む)であった。海上運賃に比較すると、かなり高額となっており、貨物が海上輸送に流れていることが予想されるが、欧州：ロシア向け＝50:50を考慮すると、貨物は、紅海リ

スク回避のために、中欧班列を利用していると、コスコ・ SHIPPING・ロジスティクスは分析していた。この傾向は、2025年9月現在も続いている。

4) 欽州港と欽州鉄道コンテナセンター駅

欽州港が位置する北部湾港は、広西北部湾国際港務集団によって管理運営されている。2017年4月、習近平国家主席は北部湾港を視察した際、北部湾港を一带一路の要衝と位置づけた。2019年8月、国家発展改革委員会は北部湾港を西部陸海新通道の国際ゲートウェー港として指定した。

北部湾港は、欽州港区、防城港区、北海港区の3港区で構成されている。欽州港区はコンテナ・石油、防城港区は石炭・食料、北海港区は広西チワン族自治区や東南地域に存在する工業団地からの製品などを主に取り扱っている。

北部湾港全体の2023年貨物取扱量は3.1億トン、コンテナ取扱状況は、2013年、100万TEUを達成した後、毎年急成長し、2023年802万TEUに達しており、2025年には1,000万TEU達成が予想されている。2024年8月の調査では、訪問先のコスコ・ SHIPPINGの代理店ペナビコによると、十分達成可能ということであった。

ペナビコによると、2023年、欽州港の貨物取扱量は、1.93億トン(前年同期比11.3%増)、コンテナ取扱量621万TEU(同14.8%増、北部湾港全体の77.4%)、海鉄連運班列は9,580列(同8.6%増)、西部陸海新通道経由の欽州港での輸出入総額1,215.8億元(同10.2%増)となっている。621万TEUのうち、内航と外航の比率は85：15(外航95万TEU)である。そのうちコスコ・ SHIPPINGの取扱いは180万TEU、うち内航が130～160万TEUである。内航で

運ばれているのは、コカ・コーラの原料である砂糖を欽州から青海に輸送するものがある。欽州港を経由し、重慶や成都に行く貨物はすべて鉄道利用である。重慶～欽州～シンガポールルートをもっと利用している外国船社はシンガポール船社PILである。

次に、欽州港のコンテナターミナル(図2参照)について説明したい。全体で10バース、うち7～10番の4バースは完全自動化ターミナルである。7～8番は10万トン級バースで2022年、9～10番は20万トン級バースで2023年に運用開始している。これは国内最初の海鉄連運自動化コンテナターミナルである。世界初のU字型ヤード荷役工法(垂直蔵置方式)、ダブルトロリー式ガントリークレーンを採用している。2024年8月の筆者の訪問調査では、関係者より、鉄道部分の地下にセンサーが埋め込まれていないため、現時点では海上コンテナを鉄道駅に搬送する場合はトレーラーで行っているとの回答があった。2025年7月に東海日中貿易センター訪中団に参加して訪問した時も、この状況は変わっていない。

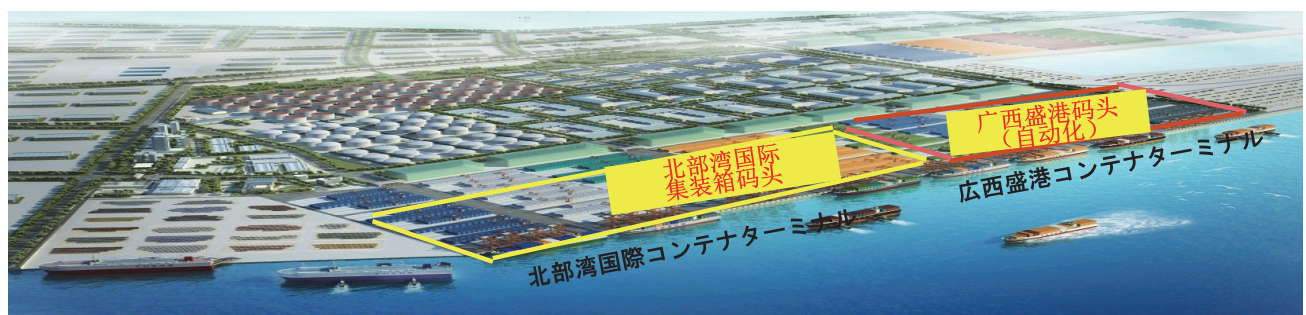
1～6番の運営者は北部湾国際集装箱碼頭有限公司(5社合弁、PSAも出資)、水深-15.1m、岸壁延長1,533m、設計取扱量は300万TEUである。7～10番の運営者は広西盛港碼頭有限公司(北部湾港股份有限公司単独)、水深-15.1～-18m、岸壁延長1,302m、設計取扱量は262万TEUである。航路数は、外航48、内航28、計76航路があるが、定期的に運航されている外航は25航路である。主な外航船社は、

COSCO、MSC、SITC、WANHAI、Evergreenで、日本の港湾に寄港するのは5航路である。全てアジア域内航路であり、北米・欧州航路はない。北米・欧州航路を利用する場合は、最短の広州港にフィーダーサービスで運び、広州港からの欧米航路に接続することになる。国内船社ではCOSCOの利用が一番多い。

欽州港の直背後に位置している欽州鉄道コンテナセンター駅は、中鉄聯合国際集装箱有限公司、聯合広西沿海鉄道株式会社、広西北部湾国際港務集団、コスコ・ SHIPPING、PSA、広西欽州臨海工業投資有限公司の6社が共同設立した中外合弁会社である中鉄聯合国際集装箱広西有限公司が投資額9億元で2019年6月30日、正式に運営を開始した。施設面積は80万㎡、欽州港東駅と隣接する2つのコンテナ作業場が設置されており、特に第二作業場は、直接欽州港の自動化ターミナル7～8番ふ頭と連携しており、4つの荷役専用線が敷設され、国内最先端の遠隔操作機能を併せ持ち、主に海鉄連運及び輸出入貨物を扱っている。また、当駅からは、重慶(団結村)、成都、雲南、甘肅、貴州、陝西など多方面に国内列車が運行されている。具体的には、重慶(団結村)は毎日で輸送日数2～3日、成都是週5～6便で3日、雲南は毎日で2～3日、貴州は週4便で1日となっている。

5) 新たな輸送ルート平陸運河

重慶から欽州へとつながる西部陸海新通道と並行



北部湾国际集装箱码头 (北部湾国際コンテナターミナル)	BGP, COSCO, PSA, 成都交通集团, 重慶国際物流園建設	広西盛港自動化码头 (自動化ターミナル)	北港股份	
バース延長 (m)	1533	バース延長 (m)	1302(519+783)	
バース名	1#, 2#, 3#, 4#, 5#, 6#	バース名	7#, 8#	9#, 10#
バース処理能力	100,000 Tons /14K TEU	バース処理能力	100,000 Tons /14K TEU	200,000 Tons/24K TEU
バース水深 (m)	-15.1	バース水深 (m)	-15.1	-18
岸壁クレーン延長 (m)	65 (23 rows)	岸壁クレーン延長 (m)	65 (23 rows)	70
設計取扱量 (KTEU)	3000	設計取扱量 (KTEU)	1020	1600
回頭水域	Draft: -13m, Radius: 572m	回頭水域	Draft: -15m, Radius: 572m	Draft: -16.3m, Radius: 572m
航路	Draft: -13m (Max Tide 6m)	航路	Draft: -13m (Max Tide 6m)	Draft: -13m (Max Tide 6m)

(図2) 広西北部湾港(欽州港) 2024年9月パナビコ欽州より取得資料を基に報告者作成

して「平陸運河」が建設されている。これは、2022年8月28日に建設が開始され、南寧横州市西津庫区平塘江口から欽州市北部の欽州沙井まで全長134.2キロメートル、投資額727億元、2026年末の完工を目指している。運河が完成すれば、内陸の河川から海までの輸送距離が、広州経由に比べて560キロメートル短縮され、年間最大52億元の費用が節約できる見通しである。ペナビコによると、「平陸運河は西江から運河でつながり、内航が多い。西江は長江に次いで2番目に多い貨物量を有する。年間2億トンが広州へ向かっている。平陸運河の運送目標は年間5千万トン(バルク貨物中心)、コンテナで10万TEU(内航が85%)である」としている。今後の展望として、「平陸運河で自動化ターミナルを整備し、東部にある工場を西側へ移転させ基幹航路を誘致できれば、柳州のEV車(軽自動車)の北米輸出に関し、欽州港経由にすることも可能である」という話もあった。

2025年7月に、東海日中貿易センターの訪中団に参加した折、平陸運河の青年ハブを見学する機会があったが、かなり広大なエリアに閘門と予備の河川水域の2つが並存しており、日本の河川では考えられないほどの巨大な施設が建設されつつあった。写真で示したいところではあるが、写真撮影は厳しく禁止され、訪中団のバスの中からも撮影は禁止という厳しい指示が出されるほどの念の入れようであったので、写真がない。このような対応は、ネット情報で運河の写真が氾濫している現在、どのような意味があるのか、大変理解に苦しむところである。平陸運河はだれもが利用する物流のインフラである。公開すべきであろう。

6) 西部陸海新通道の展望

西部陸海新通道は、西部を豊かにする西部大開発の理念を基礎にし、一帯一路と長江経済ベルトとを連携させ、さらに、重慶市とシンガポール間の互惠関係を取り込んで作られた陸路と海路を融合させた新たな国際物流ルートである。それは、平陸運河と欽州港の連携という「江海連運」と鉄道と欽州港の連携という「海鉄連運」によって支えられた物流ルートであり、欽州港はその2つによって支えられたハブ港湾である。2022年1月、RCEPが発効し、域内・

域外貿易が活発化している。物流面ではアジア域内航路の活発化につながっている。

西部陸海新通道は、シルクロード経済ベルトを支える中欧班列と長江経済ベルトと欽州港やシンガポール港をハブとする海のシルクロードを接続する貿易ルートであるとともに、中国とベトナムを結ぶ中越班列(南寧駅経由、昆明駅経由)、中国とラオスを結ぶ中老班列(昆明駅経由)と接続されているルートでもある。西部陸海新通道は、陸のシルクロードと海のシルクロードを完全に連携させた、一帯一路の典型的なモデルケースであると言ってよい。現在、これらのシステムにより、東アジア国際物流ネットワークは大きく変化しており、アジア域内航路と内陸鉄道システムを大きく発展させ、将来的には、コンテナ貨物をいかようにでも自由に集貨できるグローバル・サプライチェーンが構築されていくものと展望される。

3. 中越班列と中老班列の発展と展望

1) 中越班列と中老班列の発展の背景

コロナ禍で急速に発展した中欧班列をRCEP下・ポストコロナ・ウクライナ問題・2つの運河リスクの諸環境下で支えたのは、RCEP下で構築された中国・ASEANクロスボーダー輸送である。その構成要素として、西部陸海新通道・中越班列・中老班列の3つが挙げられる¹。この3つの要素の共通の土台は、西部大開発である。西部大開発の柱の1つユーラシア・ランドブリッジ(1992年開始)は、2011年に中欧班列として再出発し、2013年に一帯一路の核心と位置付けられ、2022年発効したRCEP下で、中国・ASEANクロスボーダー輸送と連携する物流ルートとして発展した。つまり、シルクロード経済ベルトとASEAN経済圏との連携が目標とされた。重慶と成都は、中欧班列・中越班列・中老班列・西部陸海新通道が交差する西部の物流拠点となり、欽州港が西部陸海新通道のASEANへの海のゲートウェイとなるのに対し、南寧が中越班列の、昆明が中越班列と中老班列の陸のゲートウェイとなった。現在、重慶・成都で接続する中越班列や中老班列との接続列車が、続々と誕生している²。

1 中緬班列については軍事政権のクーデターにより事実上停止状態にあるため、ここでは取上げない。

2 (Landbridgeプラットフォームwww.landbridge.com)を参照。中欧班列、西部陸海新通道、中越・中老・中緬等の班列に関する多数の情報が掲載されている。

2) 中越班列の発展

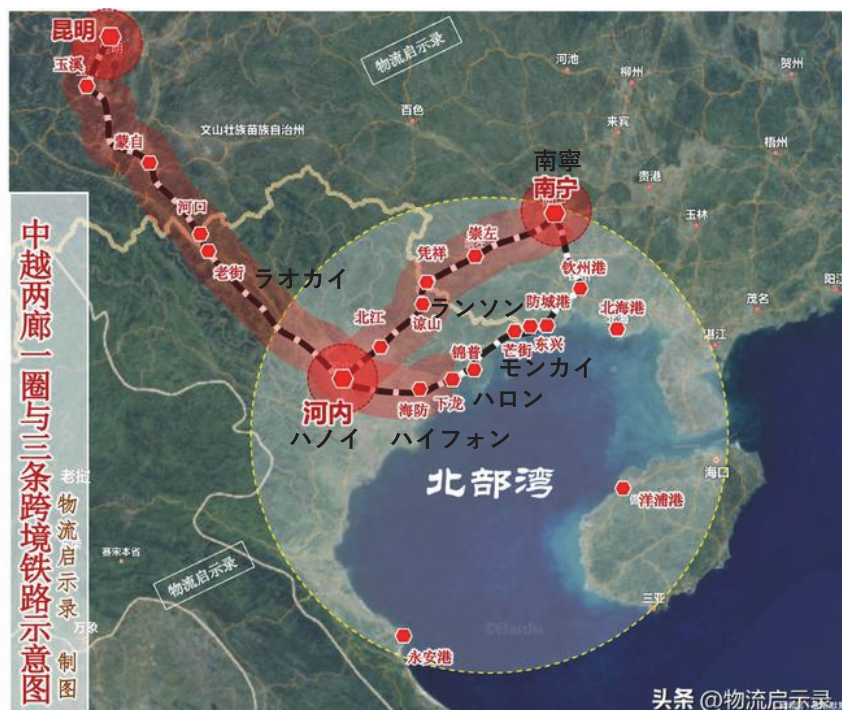
① 中越班列の概要

中越班列とは、2017年8月に開通した中国とASEAN諸国を結ぶ国際コンテナ輸送列車である。中欧班列の重要な構成部分とされており、中老班列やラオス・カンボジア・タイ等のASEAN諸国ともネットワークを構築しつつある。

中越班列には、3つの主要ルートがある(図3参照)。1つ目は、広西チワン族自治区の首府南寧をゲートウェーとし、憑祥(ピンシャン)を口岸³として、ランソン(ベトナム国境駅)からハノイ・ハイフォン等に至るルート。2つ目は、南寧－欽州－防城港－東興口岸－モンカイ(ベトナム国境駅)－ハロン－ハイフォン－ハノイに至るルート。3つ目は、雲南省の省都昆明をゲートウェーとし、河口(フーコウ)を口岸として、ラオカイ(ベトナム国境駅)－ハノイ・ハイフォン－ハロンに至るルートである⁴。

憑祥ルートは、南寧駅とハノイ駅の総距離が、387kmである。ハノイ市内のイエンヴィエン駅等まで標準軌(1,435mm)とメーターゲージ(1,000mm)⁵の両方の列車が乗り入れ可能な三線軌条⁶となっている⁷。東興ルートは、モンカイ－ハロン－ハイフォンまでがメーターゲージで標準軌計画地域195kmとなっている。

一方、河口ルートは、昆明－河口－ラオカイ－ハ



(図3) 中越班列国境鉄道地図

中越班列 3ルート

① 南寧－憑祥－ランソン－ハノイ ② 南寧－東興－モンカイ－ハノイ

③ 昆明－河口－ラオカイ－ハノイ

符洁文：中越跨境铁路到底怎么升级、对接？

https://www.guancha.cn/fujiewen/2025_01_02_760800.shtml

ノイ・ハイフォンに至るルートであるが、総距離は854kmである。ラオカイ－ハノイ・ハイフォン間がメーターゲージで398kmあり、現在、中国とベトナムが、河口から新しい標準軌鉄道を建設することで合意形成を急いでいる。2024年12月10日、中国・ベトナム二国間協議で中国とベトナムは「ラオカイ－ハノイ・ハイフォン、ランソン－ハノイ、モンカイ－ハロン－ハイフォンの3つの標準軌鉄道プロジェクトに関する協力協定」に署名した。この3つのルート整備の内、「ラオカイ－ハノイ・ハイフォン」が最優先ルートとされている。

3 「口岸(コウガン)」とは中国語で国境における出入国審査や税関機能を備えた施設を意味する。中央政府が認可、中央政府または地方政府が管理する一類口岸と地方政府の認可・管理する二類口岸がある。

4 「科技日报：国际铁路班列助云南口岸经济开足马力」(中国国家铁路集团HP)
(http://www.china-railway.com.cn/xwzx/mtjj/kjrb/202308/t20230828_129881.html)
「中越铁路快运合作协议签署 云南国际班列物流公司重组完毕」(昆明市交通投资有限责任公司HP)
(<https://kmjt.net/c/2018-08-14/547839.shtml>)
「中越中老国际铁路助力口岸经济强劲发展」(人民日报/客户端)
(<https://www.peopleapp.com/column/30035408994-500000461206>)

5 メーターゲージは、フランスのインドシナ半島統治時代に導入された鉄道軌道で、1,000mmの軌道幅の鉄道である。ドンダン－ハノイ線は、1902年に、ラオカイ－ハイフォン線は、1906年に敷設された。1910年にラオカイから雲南の昆明まで延伸されたが、これを滇越(テンエツ)鉄道という。滇は雲南省の別称。

6 鉄道において軌間の異なる車両を運転するために、通常1対2本の軌条(レール)で敷設される線路について、片側のレールを共通として残り2本のレールをそれぞれの軌間に応じて敷設したものこと。「三線軌条」(<https://ja.wikipedia.org/wiki/%E4%B8%89%E7%B7%9A%E8%BB%8C%E6%9D%A1>)：最終閲覧日：2025年1月10日

7 百度百科「中越班列」参照。
(<https://baike.baidu.com/item/%E4%B8%AD%E8%B6%8A%E7%8F%AD%E5%88%97/59736422#2>)
最終閲覧日：2025年1月10日

②南寧発中越班列の運行状況

2017年11月28日に最初の南寧－ハノイ間の中越班列が南寧国際鉄路港から出発し、ハブ駅としての18か所の鉄道コンテナセンター駅やその他のコンテナ取扱駅から、中欧班列＋中越班列という形で接続サービスが行われている。南寧発中越班列の運行状況は次の通りである。

2022年3月26日：重慶果園港－ハノイ（西部陸海新通道経由）（ガソリンエンジン・タイヤ・プリンター等）

3月：成都国際鉄路港－イエンヴィエン（デルコンピュータ部品等）

5月：重慶団結村鉄道コンテナセンター駅－イエンヴィエン駅（900トン以上の西部陸海新通道貨物）

8月：カザフスタン－西安国際陸港－ベトナム（アスベスト）これにより、中欧班列と中越班列とのシームレス接続が実現

2023年7月24日：河北省石家庄国際陸港－ハノイ（石家庄・ベトナム物流快速ルート誕生）

2024年5月：広東省初の「中越班列＋中欧班列」国際複合輸送列車がグレートベイエリアで開通

2024年1～11月：広西始発の中越班列累計発送貨物量：16,952TEU、前年同期比1274%の増加、11月単月3,954TEU、前月比51%増加。過去最高を更新。

主要な運行列車ルートは次の通りである。

1. 中越班列－（成都－イエンヴィエン）

2022年4月15日運行開始

2. 中越班列－（重慶－イエンヴィエン）

2022年5月31日運行開始

3. 長安号中越国際貨運班列－（西安－ハノイ）

2022年8月23日運行開始

4. 中越、中欧連携班列－（ベトナム－中国－ベルギー）

2021年7月27日運行開始

5. 中越冷鎖（コールドチェーン）班列

（成都－ベトナム）2024年1月15日運行開始

6. 中越班列－（広西－ベトナム）

2024年3月8日運行開始

7. 中越班列－（広州－ベトナム）

2024年12月21日運行開始

3) 中老班列の発展

中老班列については、2024年8月に調査した、昆明鉄道コンテナセンター駅とラオス国境の磨憨（モーハン）鉄道コンテナセンター駅の最新情報に基づいて記載する。

①中老班列の概要

訪問先の磨憨鉄道総合展示区の展示資料（図4参照）によると、中老班列は、雲南省昆明市を起点とし、玉溪市、普洱（プアール）市、西双版纳（シーサンパンナ）タイ族自治州を経て、この自治州にある磨憨鉄道口岸からラオスのボーテン国境駅に入り、ラオス北部のルアンナムター県、ウドムサイ県、ルアンパバーン県、ビエンチャン県を経由して、ラオス首都ビエンチャン市に至る1,035kmの路線である。昆明駅－磨憨駅間は613km、磨憨駅－ビエンチャン駅間は422kmである。中老班列は、一帯一路とラオスの「内陸国から陸上連結国へ」の戦略が結びついたプロジェクトであり、中国が主に投資し、中国鉄道の技術標準、設備を活用し、中国の鉄道ネットワークと連携し



（図4）中老鉄路地図

昆明－磨憨－磨丁－万象

昆明－磨憨（モーハン）－ボーテン－ビエンチャン

中老鉄路総合展示区内揭示板資料（2024年8月）

た初の国際鉄道である。標準軌で建設されている。

②中老班列の運行状況

中老班列は、2021年12月3日に運行が始まった。運行状況は次の通りである。

2022年1月10日 瀾湄(ランメイ)快線(瀾滄(ランツァン)メコンエクスプレス)運行開始

12月3日 磨憨鉄道口岸総合指定監督施設運用開始

2023年4月13日 国際旅客列車運行開始

2023年 7月1日 タイのラヨーナービエンチャンー昆明ー成都ーブダペスト：東南アジアからヨーロッパへの直通輸送を実現。リードタイムは最短で15日間に短縮、物流コスト20%以上削減。

10月8日「滬滇(コテン)ー瀾湄線(上海雲南ー瀾滄メコン線)」国際貨物列車運行開始

2025年1月6日現在、2021年運行開始以来の累計貨物輸送量：5,000万トンを超え5,050万トン。運行便数は毎日2便から現在は毎日18便へ増加。越境商品数は3,000種類を超えた⁸。雲南省商務庁によると、雲南省からラオスへの輸出品は、自動車や機械、工業設備、通信機器などであり、ラオスからの輸入品はタピオカや樹脂、鉱石などである⁹。

中老班列では、貨物輸送列車のサービスブランド「雲鵬ブランド¹⁰」を構築しており、次の4つのサービスブランドがある。

ア) 国内物流ブランド：

○多聯快車：昆明の王家営西ー成都の城廂、王家営西ー湖南省の懷化間の複合輸送普通快速列車で中老班列と蓉欧班列を接続する列車

○鉄海快線(SEA&RAILエクスプレス)：中緬(中国・ミャンマー)経済回廊、インド洋ーミャンマーー瀾滄ー成都・重慶を結ぶ

○西部陸海新通道班列：王家営西ー欽州港東ー防城港を結ぶ

イ) 国際複合輸送ブランド：

○瀾湄快線(瀾滄メコンエクスプレス)：昆明ービエンチャンを直行26時間で結ぶ

○瀾湄蓉欧エクスプレス(瀾滄メコン蓉欧エクスプレス)：タイービエンチャンー成都を瀾湄快線と蓉欧(成都・欧州)速達の2つの列車で結び中欧班列と接続し欧州へ向かう。

○滬滇・瀾湄線(上海雲南・瀾滄メコンエクスプレス)：上海ー昆明ー磨憨ービエンチャンを結ぶ

○中亜班列：雲南省開遠ーハイフォンをメーターゲージ路線によって68時間で結ぶ。従来の運行時間を12時間短縮、主要貨物は化学肥料、硫黄等
ウ) 特色專業物流ブランド：鄉村振興列車、完成車專業物流列車、鉄道冷蔵專業物流列車等
エ) 高鉄快運ブランド：昆明と成都を結ぶ高速鉄道快速輸送列車等

③磨憨駅・磨憨鉄道口岸の概要

2024年8月の中国調査で訪問した磨憨鉄道口岸、磨憨駅について説明する。

磨憨は、雲南省シーサンパンナ自治州の鎮の一つで、道路口岸と鉄道口岸を有する中国とインドシナ半島の交通ハブの一つである。口岸は、2016年3月4日、國務院が承認・設立した「中国ラオス磨憨ーボーテン経済合作区」の中にある。この合作区は、中国(雲南)自由貿易試験区昆明片区、国家級昆明经济技术開發区、昆明総合保税区の四つが“四区連動”する新タイプの経済促進地域となっている。そのため、昆明市は2023年5月末、正式に磨憨鎮の管理を引き継ぎ、中国ラオス・磨憨ーボーテン経済合作区(中国地区：34.67 km²)を含む鎮全域を管轄することになった。これにより、昆明は全国唯一の国境機能を有する省都となった。

磨憨鉄道口岸・鉄道駅は、スマート国際陸港となっている。中老鉄道では、高品質なモデルを目指し、「十の指針と一つのプラットフォーム」(安全基準、環境保護、管理刷新、技術模範、高品質サービス、経済繁栄、持続可能な発展、党建設、清廉友好、文化融合、人材育成プラットフォーム)に焦点を当てたモデルプロジェクトを構築している。中老鉄道運営プロジェクトは、時速160キロの普通鉄道モデルの実証路線となっており、昆明ービエンチャンの物流コストの40～50%削減、ラオス国内物流コストの20～40%削減を目指している。物流のスマート化を推進し、一流鉄道口岸、スマート貨

8「中老铁路货运量超5000万吨」2025-01-08 (Landbridge平台：www.landbridge.com)

<http://www.landbridge.com/yaoujingmao/2025-01-08/125540.html> (最終閲覧日：2025年1月20日)

9 JETRO地域・分析レポート「中国と諸外国を結ぶ鉄道輸送網の動向 中国ラオス鉄道の現状と発展の見通し」2024年3月8日 (<https://www.jetro.go.jp/biz/areareports/special/2024/0302/f350530058983dd.html>) (最終閲覧日：2025年1月20日)

10 鉄道総合展示区展示資料によると、「雲鵬ブランドの理念：雲のように道を繋ぎ、鵬(おおとり)のように広く飛翔する。」という意味。

物ヤード構築、AIやデジタルツインなど最新技術を活用したセキュリティ管理の一元化、貨物輸送作業プロセスのデジタル化、効率化、自動化等に取り組んでいる。具体的にはIGV無人運転システムや高度な位置決定システムやL4の自動運転の導入等の実現を目指している。

4. 中老泰馬(中国・ラオス・タイ・マレーシア)班列とASEANエクスプレスの誕生

2024年4月30日、全国で最初の「中老泰馬班列」直行列車が、30台の液晶パネル、新エネルギー自動車等の貨物を満載して、成都国際鉄路港から出発した¹¹。ビエンチャンに到着後、タイ経由マレーシアのポートクラン港に到着した。途中、磨憨駅、ラオス国境のタナレーンICD（標準軌・メーターゲージ積替駅）、タイのパダンベサール駅、マレーシアのクアラルンプールからポートクランまで伸びるこのネットワークは、中老班列を延伸する新しい輸送ルートであり、海上輸送に比べ、輸送時間を半減させた。

2024年12月15日、鄭州国際陸港から、総重量1,000トンの中老泰鉄道初の肥料専用列車が出発した。この列車は磨憨口岸からビエンチャンを経由し、タイのウォンカラに到着した。全行程は約7日間。肥料会社によると、従来の海上輸送では目的地まで25日だが、中老泰鉄道では7日で済み、物流コストの削減、物流効率の向上が実現し、輸送中の損失と品質リスクの低減、商品の最良状態での配送が達成できたとしている。

中老泰馬班列の高速鉄道直通貨物列車の運行開始により、中老班列のカバー範囲がさらに拡大し、汎アジア鉄道のさらなる接続が促進され、中国と東南アジア諸国間の国境を越えた貿易システムが、構築されつつある。

一方、ASEANエクスプレスの最初の列車は、2024年6月27日にマレーシアのKontena Nasional Inland Clearance Depot (KNICD)を出発し、タイのラッカバンICD経由、タイ国境ラオスのタナレーンICDでメーターゲージから標準軌に積替え、中老鉄道を通過し、7月11日に重慶に到着した。ASEANエクスプレスは、中老泰馬班列をASEAN側から見た列車である。

5. 終わりに

中越班列と中老班列が、ASEANエクスプレスと融合し、中欧班列との連携により、中央アジア・欧

州へと接続され、東アジアのグローバル・サプライチェーンとユーラシアのグローバル・サプライチェーンが、統合されていくシナリオが見えてきている。マレーシアは、一帯一路プロジェクトである東海岸鉄道(全長665km)プロジェクトとポートクラン港の発展戦略とASEANエクスプレスを絡めている。シンガポールのPSAも、西部陸海新通道構築への参加、昆明鉄道コンテナセンター駅とのパートナーシップ提携、カザフスタン鉄道とのカスピ海ルート共同開発など布石を打っている。ASEANエクスプレスの拡大は、ASEAN諸国の経済・貿易拡大のチャンスとなり、進出外資のビジネス拡大のチャンスともなるだろう。

中国・ASEANクロスボーダー輸送と中欧班列の連携輸送の急速な発展は、東アジアの国際輸送において、脇役的な欧州向け鉄道輸送を、海上輸送と並走する重要な選択肢に変化させつつある。それは、中欧班列を軸にした鉄道システムや欽州港からのアジア域内航路の発展であり、将来的には、東アジア域内のどの主要な港湾、国際陸港につないでも、いかようにでもアレンジできる自由な物流エリアを生み出すと予想される。

<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年九州大学法学部卒。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。



訂正 先月号の寄稿でP10の(図表1)「中欧班列輸送量の14年間の推移」の下が目盛りが1、2～14となっていますが、正しくは2011、2012～2014です。

¹¹ 中欧班列の公式HP (<https://www.crexpress.cn/>)



初の液体の高級化学新素材を輸出

今回黄驊港から輸出されたメチル tert-ブチルエーテルは、南大港産業園にある河北凱意新材料科技有限公司が生産したもの。同製品は、ク

リーンガソリンと高性能ゴムの生産における重要な原料であり、西アジア市場向けの認証を取得している。また黄驊港を経由した輸出により物流コストが大幅に削減された。



があり、皮が薄く、芯が小さく、果汁が豊富で、肉質が柔らかくサクサクしていることで有名で、国内外の多くの消費者に愛されている。



第20回中国呉橋国際雑技芸術祭が開催

標記雑技芸術祭が、9月28日から10月3日まで、「雑技の村」と称される滄州市呉橋県で開催された。雑技芸術祭組織委員会は、今回600件を超える応募の中から、19の国と地域から28の優れた雑技プログラムを選出し、金獅子賞、銀獅子賞、銅獅子賞などが授与された。

同雑技芸術祭は1987年に創設され、2年ごとに開催されるイベントで、19年間にわたり成功を収めてきた。創設以来、60以上の国と地域から3万人を超える来場者と雑技団員が滄州市に集結している。

滄州産ナツメを初めてオーストラリアに輸出

滄州産のナツメがオーストラリアに輸出された。今回は1,452キログラム、金額は約9万円で、初めて中国からオーストラリアへ輸出された。

ナツメは滄州の特産品で、約3000年の栽培の歴史



スマート自動車電子及びビジョンシステム産業センター事業が正式に始動

8月20日、常州星宇車灯股份有限公司が50億元投資して建設する「星宇股份スマート自動車電子及びビジョ

ンシステム産業センター及び奔牛基地プロジェクト」の起工式が行われた。常州星宇車灯股份有限公司は、自動車用ランプ、自動車スマート電子部品、および車両ビジョンシステムの研究開発、製造を行っており、中国の主要自動車用ランプ総合メーカーの一社である。本プロジェクトの完成後は、スマートランプアセンブリの総合的な生産・供給能力が1,000万ユニットを超える見込みで、デジタル化およびスマート生産水準のさらなる向上を支えることとなる。



車含む)研究開発及びスマート製造基地建設プロジェクトの着工式が行われた。プロジェクトでは床面積約4万平方メートルが新設され、完成後は自動車冷却システム用パイプ類の年間生産能力が3,154万セットに達する見込み。

江蘇欧朗汽車科技股份有限公司は2017年7月に設立された国家級ハイテク企業。主な顧客にはトヨタ、BYD、コンチネンタル、ボッシュグループ、マレーなどがある。

先進動力装備システム及び部品の研究開発・産業化PJが着工

8月11日、常州環能ターボ動力股份有限公司による総投資額6億元の「環能先進動力装備システム及び部品の研究開発・産業化プロジェクト」の着工式が行われた。同プロジェクトでは床面積約6.5万平方メートルが新設され、完成後にはターボチャージャー完成品が年間30万セット、ターボチャージャーコアが85万セット、インペラーが180万個、タービンローターが200万個、小型ターボエンジンが1,500台、小型ガスタービン部品が5,000点、空気圧縮機用インペラー部品が100万個の生産能力を構築する見込みである。

総投資3億元の新プロジェクトの着工式を開催

8月17日、総投資額3億元の江蘇欧朗汽車科技股份有限公司による自動車冷却システム(新エネルギー



高新区進出企業が 2025年世界ロボット大会に登場

8月8日から12日まで、「2025年世界ロボット大会」が北京で開催され、常熟高新区に進出している企業「穿山甲机器人(ALPHA)」と「銳馳智光(RichBeam)」が出席し、革新的な製品や応用ソリューションを展示し交流を深め、市場を拡大し、企業の競争力の向上を加速させ、常熟ロボット産業の質の高い発展を促進した。

今回の大会では、イノベーションパビリオン、テクノロジーパビリオン、アプリケーションパビリオンが設置され、国内外の200社を超える有力企業が参加。産業用ロボット、ヒューマノイドロボット、サービスロボット、特殊ロボット、そしてロボットの応用シナリオや主要コンポーネントの展示に重点が置かれ、1,500点を超える展示物があり、世界のロボット産業の最新の動向と将来の動向が示された。

「穿山甲机器人(ALPHA)」は、接客ロボット、ターミナル配送ロボット、屋内外配送ロボットなど

のコア製品を発表。中でも、屋内外配送ロボットは、入退室ゲートやエレベーターなどの設備とインテリジェントに連携し、信号認識機能も備えており、スロープや段差などの複雑な地形にも容易に対応し、「ドア・ツー・ドア」の全工程配送を実現する。

一方、「銳馳智光(RichBeam)」はLiDAR製品のフルラインナップを展示。障害物回避ナビゲーション、L4長距離測定、小型早期警戒、そして純固体センサーといった用途を網羅した。また、低コストで小型化された障害物回避レーダー等も発表し、多くのロボットメーカーの注目を集めた。

近年、常熟市及び当高新区は積極的に新分野への進出と新領域の開拓を進め、地域の実情に合わせたロボット産業の発展と、質の高い発展の新たな牽引役の育成に努めている。



「錫山開發区未来産業研究開発・製造エリア」が急ピッチで建設中

同エリアの計画総面積は約19万㎡で、うち、プロジェクトの第1期の敷地面積は約10万㎡、総建築面積は約30万㎡で、ここでは科学技術イノベーション産業のキャリアと関連サポート施設が建設される予定。

製品の多様性と強い適応力を備えた研究開発エリアを創出するため、将来の産業研究開発・製造コミュニティを南北2つのエリアに分け、ハイレベル科学技術イノベーションキャリア、多層生産科学技術イノベーションキャリア、サービスセンターなど4つのグループに分け、研究開発、産業研究開発、共同パイロット生産、サービスセンター、サポート業務などの機能を統合し、科学技術企業のフルサイクル開発ニーズをカバーし、ハイレベルな



サポートと開發区産業の高品質な発展を両立させることを目指している。

米系企業より当開發区のサポートが評価される

この度、当開發区は、米国企業のIMMI社より開發区の熱意、専門性、効率性を重視したサービスと質の高いビジネス環境が称賛され、企業の發展過程において開發区が提供してくれた全面的なサービスに心からの感謝の意が表された。

同社は2012年に安民汽車安全零配件(無錫)有限公司を独资で設立し、自動車安全部品の設計、開發、製造等を行っており、設立から現在までに、當開發区各部門の手厚いサポートで順調に經營されている。

當開發区では、企業の動向とニーズを迅速かつ正確に把握し、經營・發展における課題に効果的に対処するため、2024年6月より「百人千企業」サービス訪問プログラムを開始。2025年7月現在、開發区は1,858社の工業企業を訪問し、362件の要望を集め、全ての要望が解決されている。今後も継続し進出企業へのサポートを強化する。

**新会崖門漁港海鮮ターミナルPJの
第1期が完成**

江門市新会区の崖門漁港海鮮ターミナルプロジェクトの第1期全体工事が基本的に完了し、出店者の約70%が決まった。

同プロジェクトの総投資額は3,000万元を超え、建設には海鮮グルメストリート、スマート駐車場、冷蔵倉庫、スーパーマーケット、商業施設、周辺道路施設などが含まれる。



崖門漁港は、新会区で唯一、漁業、漁船の接岸、水産物の供給・販売に利用できる大規模漁港であり、グレーターベイエリアにおける海洋経済発展の重点地域でもある。

新会区 総合観光力で中国の67位にランクイン

先般、浙江省で開催された国際文化観光イベントで、「2025年全国都市管轄区観光研究報告」が正式に発表され、江門市が管轄する新会区が中国の「区レベル」で総合観光力ランキングトップ100区のうち67位にランクインした。

新会区では近年、香港、深圳、珠海、マカオを中心に観光客誘致を積極的に行っており、2024年の観光客数は前年比23%増の713万2,600人、観光収入は前年比11%増の66億1,400万元に達した。

**科学技術革新プラットフォームを支援するために
資金を提供**

江門市科学技術局は、「江門市科学技術イノベーションプラットフォーム建設資金措置」を公布した。本措置は、2024年3月1日から2026年12月31日までの間に、広東省科学技術庁及び江門市科学技術局によって認定された科学技術イノベーションプラットフォームに対し、資金を交付するもので、技術レベル等により各種資金が支給される。

10月以降の行事案内

後援事業**「ワールドフェスティバルin愛知」**

日 時：10月11日(土)～13日(月・祝)

会 場：久屋大通公園「エンゼル広場」

後援事業**「第7回和諧之声 二胡音楽会」**

日 時：10月19日(日)

会 場：熱田小劇場

後援事業**「名古屋・中国映画週間」**

日 時：10月30日(木)～11月3日(月・祝)

会 場：伏見ミリオン座

後援事業**「第36回ビジネスセミナー・****CASE革命と自動車産業の構造転換」**

日 時：10月30日(木)

会 場：愛知大学名古屋キャンパス講義棟
4階L405教室

後援事業**「第43回全日本中国語スピーチコンテスト」**

日 時：11月1日(土)

会 場：愛知工業大学自由が丘キャンパス別館

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8月	15,007	▲0.5	19,264	2.1	▲4,257	赤字拡大
2025年1-8月	120,445	▲2.1	147,772	▲7.4	▲27,327	赤字縮小

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

8月の国・地域別の貿易

単位：億円、％

		金 額	構成比
輸出	総額	84,252	100.0
	内 訳		
	アメリカ	13,855	16.4
	E U	7,804	9.3
	アジア	47,395	56.3
	うち中国	15,007	17.8
輸入	総額	86,677	100.0
	内 訳		
	アメリカ	10,615	12.2
	E U	9,014	10.4
	アジア	41,940	48.4
	うち中国	19,264	22.2

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

8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	原料品	68.2	1.6
		1	半導体等製造装置	▲6.9	▲0.8
	減少	2	自動車の部分品	▲29.6	▲0.7
		3	非鉄金属	▲13.3	▲0.6
輸入	増加	1	電算機類(含周辺機器)	13.2	1.1
		2	通信機	10.1	0.8
		3	音響映像機器(含部品)	9.8	0.4
	減少	1	衣類・同付属品	▲4.8	▲0.4

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8月	2,182	▲9.9	14.5	2,513	6.5	13.0	▲331	赤字縮小
2025年1-8月	17,725	▲0.2	14.7	21,267	5.2	14.4	▲3,542	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

8月の国・地域別の貿易

単位：億円、％

		金 額	構成比
輸出	総額	18,479	100.0
	内 訳		
	アメリカ	4,663	25.2
	E U	2,340	12.7
	アジア	6,607	35.8
	うち中国	2,182	11.8
輸入	総額	10,906	100.0
	内 訳		
	アメリカ	1,149	10.5
	E U	1,029	9.4
	アジア	6,133	56.2
	うち中国	2,513	23.0

出所：名古屋税関の発表資料を基に一部加筆

8月の主な増減品目

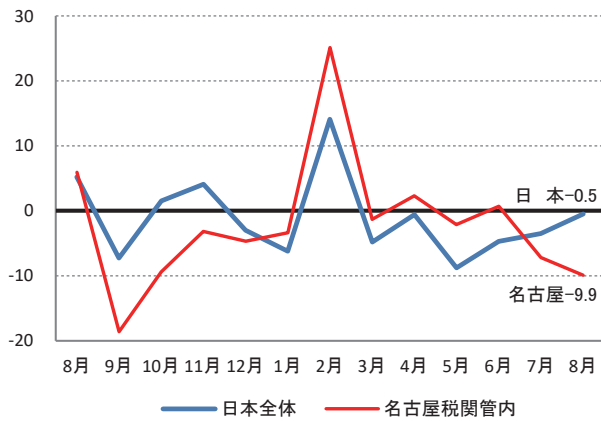
単位：％、ポイント

			概況品名	伸率	寄与度
輸出	増加	1	金属加工機械	47.4	1.5
		2	金属鋳及びくず	151.7	1.0
	減少	1	自動車の部分品	▲29.2	▲3.7
		2	半導体等製造装置	▲52.9	▲3.2
		3	石油及び同製品	▲79.9	▲1.8
輸入	増加	1	重電機器	38.0	1.4
		2	通信機	98.0	0.9

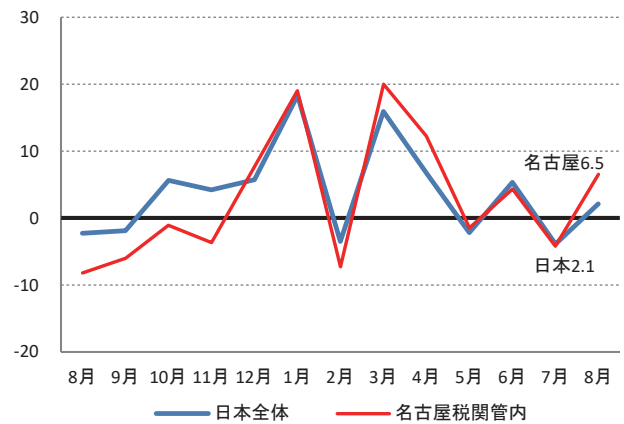
出所：名古屋税関

日本と名古屋税関管内の対中貿易の比較

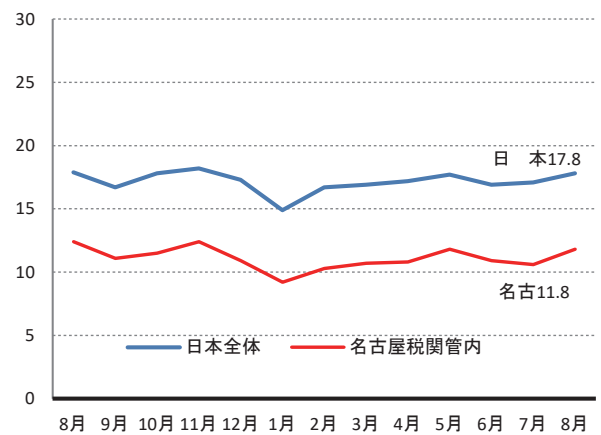
中国への輸出額の月別伸率(%)



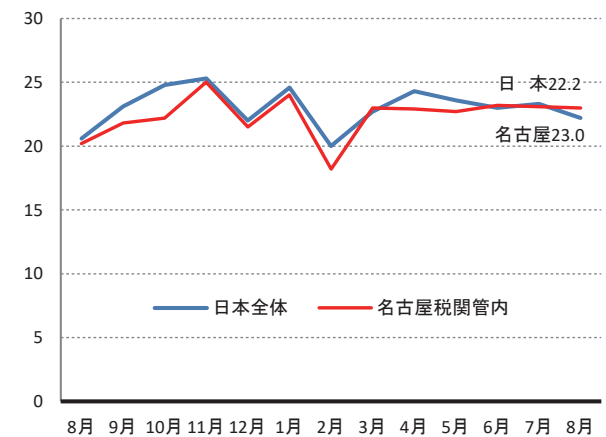
中国からの輸入額の月別伸率(%)



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8月	3,218	4.4	2,195	1.3
2025年1-8月	24,518	5.9	16,665	▲2.2

出所：中国税関総署

中国の外資導入

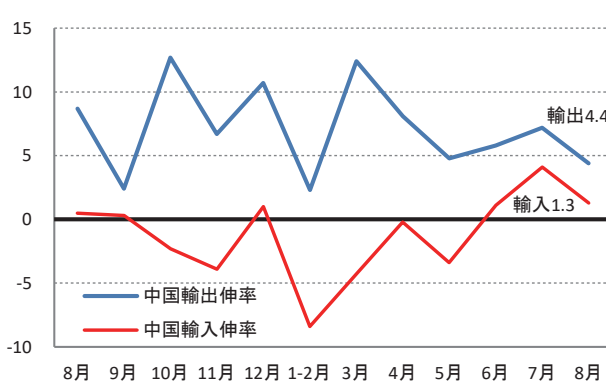
単位：件(件数)、億ドル(金額)、% (伸率)

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1-8月	42,435	14.8	705.5	▲14.0

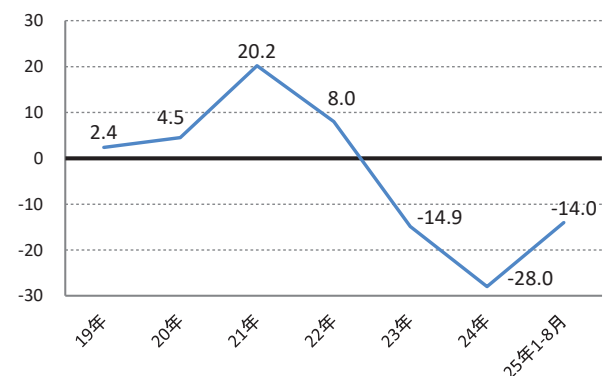
出所：中国商務部

※25年1-8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 (%)

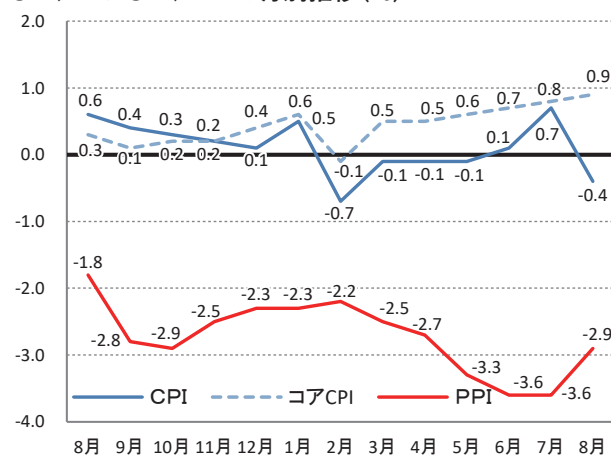
	8月	1-8月
消費者物価指数	▲0.4	▲0.1
うち都市	▲0.3	0.0
農村	▲0.6	▲0.3
うち食品	▲4.3	▲1.4
食品以外	0.5	0.2
うち消費財	▲0.1	▲0.5
サービス	0.6	0.4

工業生産者物価指数PPI (%)

	8月	1-8月
工業生産者物価指数(PPI)	▲2.9	▲2.9
うち生産資材	▲3.2	▲3.4
うち採掘	▲11.5	▲9.9
原材料	▲4.1	▲3.7
加工	▲2.2	▲2.7
生活資材	▲1.7	▲1.4
うち食品	▲1.7	▲1.6
衣類	0.0	▲0.1
一般日用品	0.4	0.6
耐久消費財	▲3.7	▲3.2
工業生産者仕入物価指数	▲4.0	▲3.3
うち燃料、動力類	▲9.7	▲8.2

※工業生産者物価指数(PPI) = 出荷価格指数=卸売指数

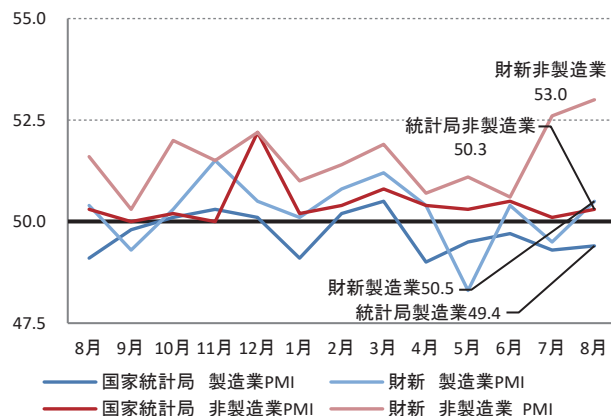
CPI、コアCPI、PPIの月別推移(%)



※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

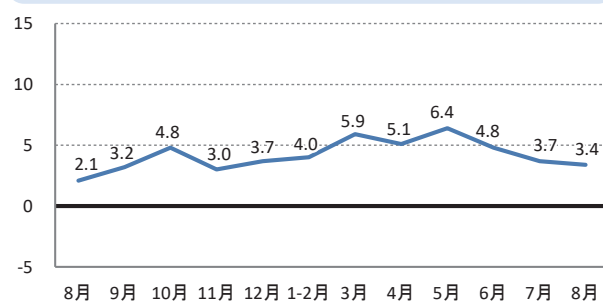
中国のPMI（購買担当者景気動向指数）



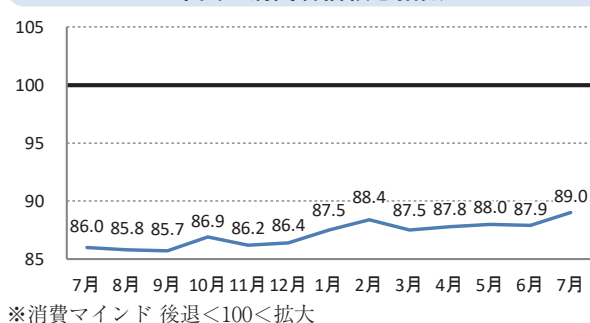
※景気後退<50<景気拡大

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



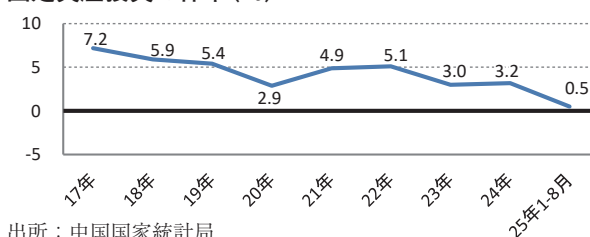
※消費マインド 後退<100<拡大

中国の固定資産投資

1-8月の固定資産投資

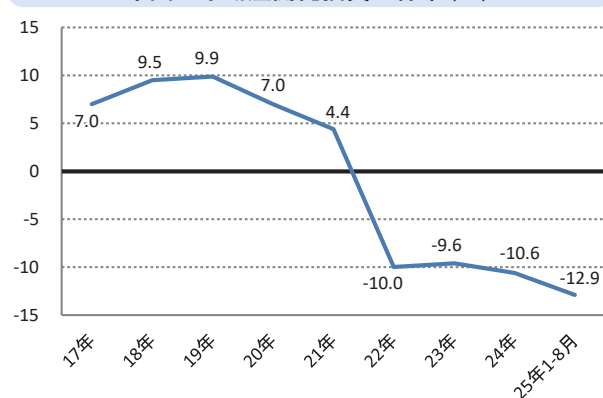
		投資額(億元)	伸率(%)
固定資産投資		326,111	0.5
産業別	第一次	6,461	5.5
	第二次	118,246	7.6
	第三次	201,404	▲3.4
地域別	東 部	N/A	▲3.5
	中 部	N/A	2.5
	西 部	N/A	2.3
	東 北	N/A	▲6.0

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(%)

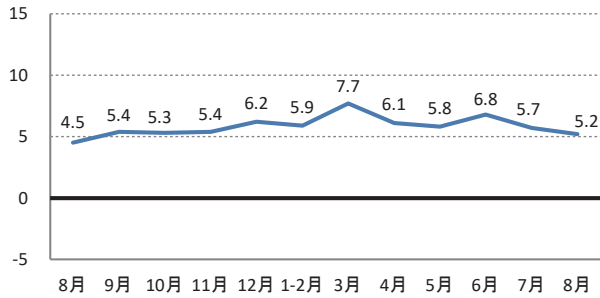


中国の工業

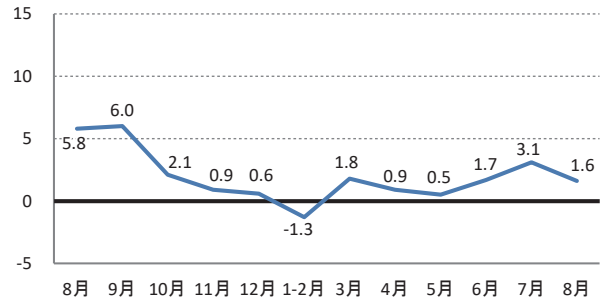
工業付加価値の伸率(%)

	8月	1-8月
一定規模以上の工業生産	5.2	6.2
内訳 鉱業	5.1	5.7
製造業	5.7	6.8
電気・ガス・熱・水生産供給業	2.4	2.2
内訳 国有企業	4.7	4.4
株式制企業	6.0	6.7
外資系企業	2.3	3.9
私営企業	4.6	6.3

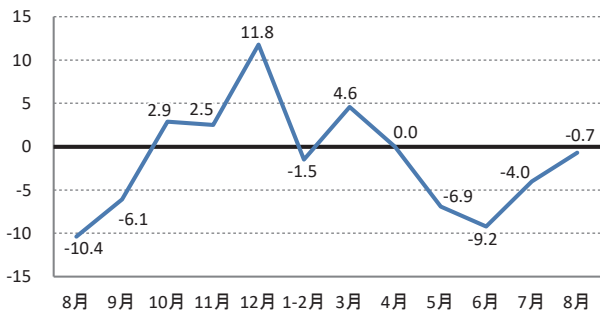
一定規模以上の工業付加価値の月別伸率(%)



一日当たりの発電量の月別伸率(%)

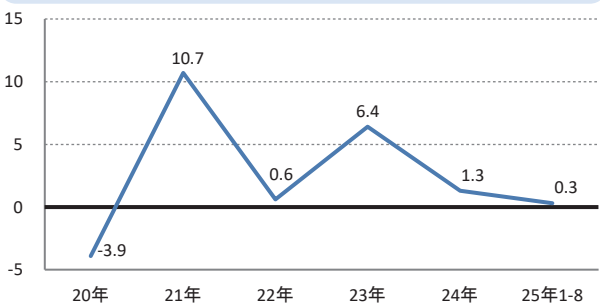


粗鋼生産量の月別伸率(%)



出所：中国国家统计局

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

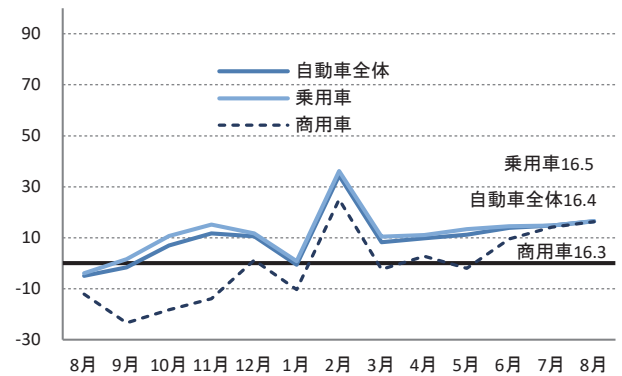
台数：万台

年 月	自動車(うち輸出)	
	乗用車	商用車
2019年	2,576(102)	2,144
2020年	2,531(108)	2,018
2021年	2,627(201)	2,148
2022年	2,686(311)	2,356
2023年	3,009(491)	2,606
2024年	3,144(586)	2,756
2025年8月	286(61)	254
2025年1-8月	2,113(429)	1,838
		274

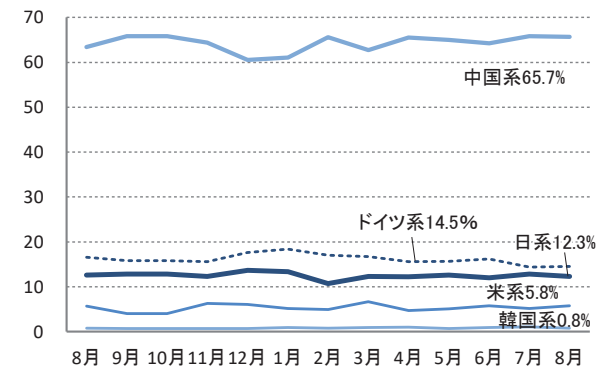
出所：中国汽车工业协会

※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(%)



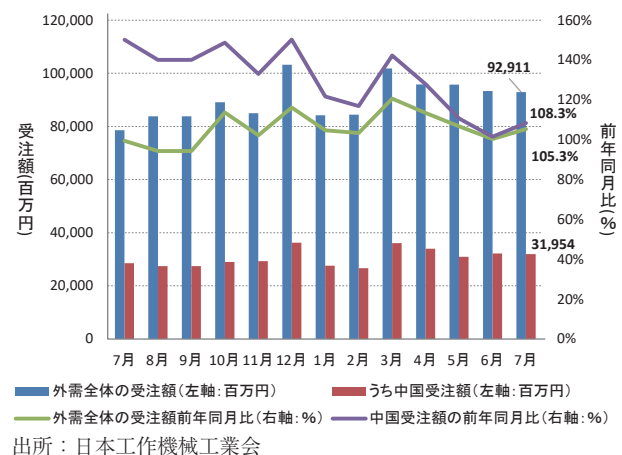
日系乗用車のシェア推移(%)



出所：乗用車市場情報聯席会

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

10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	14:15→16:40 10/26-31 ※運休日: 10/13-19,21,24
-------	-------------	---------	--

中部→上海(浦東)

MU292	10:15→11:50	月火水木金土日	10:15→11:45 10/1,8,15,22 10:15→11:55 10/3,6,10,13,17,20,24 10:15→12:10 10/26 10:15→12:05 10/27-31
9C8656	12:25→14:10	火水木 土	10/1,2,4,7-9のみ運航 ※運休日: 10/11-30
CA406	12:40→14:30	月火水木金土日 月 木 日	10/1-9 毎日運航 10/12-30 月木日のみ運航
HO1392	13:00→14:40	月火水木金土日	13:00→15:05 10/26-31 ※運休日: 10/10,13-18,20-23
MU530	13:35→15:25	月火水木金土日	13:55→15:55 10/26 ※運休日: 10/27-31
9C8602	15:25→17:10	月火水木金土日	15:25→17:25 10/26-31
FM890	15:30→17:35	月火水木金土日	16:00→18:00 10/26-28,30,31 16:00→18:05 10/29
MU720	17:00→18:35	月火水木金土日	17:00→19:20 10/26,28-30 17:00→18:55 10/27,31
HO1390	20:40→22:25	月火水木金土日	※運休日: 10/11,24-31

中部→大連

CZ620	14:00→15:25	月火 木 土	13:00→14:30 10/28 ※運休日: 10/16,20,23,27,30
-------	-------------	--------	--

中部→天津

JL841	10:35→12:50	月 金	10:55→13:25 10/27,31
-------	-------------	-----	----------------------

中部→青島

QW9910	16:45→18:45	月 水 金 日	16:30→18:40 10/26-31
--------	-------------	---------	----------------------

中部→煙台

MU5074	19:15→21:15	火 木 日	※運休日: 10/26,28,20
--------	-------------	-------	-------------------

中部→福州

MF8730	22:00→00:10	火 木 土	21:30→00:10 10/28,30
--------	-------------	-------	----------------------

中部→西安

MU2026	19:15→22:50	月 水 金 土	19:15→23:25 10/27,29,31
--------	-------------	---------	-------------------------

中部→蘭州

MU720	17:00→23:25	月火水木金土日	17:00→00:35 10/26-31 上海経由
-------	-------------	---------	------------------------------

中部→運城

ZH752	15:00→18:00	月火 木 土	15:00→18:30 10/27,28,30
-------	-------------	--------	-------------------------

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
MF: 厦門航空

北京(首都)→中部

CA759	09:00→13:00	月火水木金土日	08:55→13:00 10/4,11,25 09:10→13:05 10/26-31 ※運休日: 10/6-10,12,14,18,21,24
-------	-------------	---------	--

上海(浦東)→中部

9C8655	07:55→11:25	火水木 土	10/1,2,4,7-9のみ運航 ※運休日: 10/11-30
CA405	08:15→11:40	月火水木金土日 木、日以外	08:10→11:40 10/1,3,6,8,13,20
HO1391	08:35→12:00	月火水木金土日	08:40→12:00 10/26-31 ※運休日: 10/10,13-18,20-23
MU529	09:20→12:35	月火水木金土日	09:25→12:35 10/26 ※運休日: 10/27-31
FM889	10:40→14:30	月火水木金土日	11:45→15:00 10/26-31
9C8601	11:00→14:25 10:55→14:25	火水木金 月 土 日 月火水木金 日	11:00→14:25 10/1-24 10:55→14:25 10/4-25 11:00→14:25 10/26-31
MU719	12:25→16:00	月火水木金土日	12:30→16:00 10/26-31 ※運休日: 10/1-19
HO1389	16:15→19:40	月火水木金土日	※運休日: 10/11,24-31
MU291	17:15→20:50	月火水木金土日	17:20→20:50 10/27 ※運休日: 10/31

大連→中部

CZ619	09:30→13:00	月火 木 土	08:25→12:00 10/28 ※運休日: 10/16,20,23,27,30
-------	-------------	--------	--

天津→中部

JL840	14:00→17:45	月 金	14:35→18:20 10/27,31
-------	-------------	-----	----------------------

青島→中部

QW9909	12:15→15:55	月 水 金 日	12:10→15:40 10/26-31
--------	-------------	---------	----------------------

煙台→中部

MU5073	14:45→18:15	火 木 日	※運休日: 10/26,28,30
--------	-------------	-------	-------------------

福州→中部

MF8729	17:10→21:00	火 木 土	16:40→20:30 10/28,30
--------	-------------	-------	----------------------

西安→中部

MU2025	13:15→18:15	月 水 金 土	13:30→18:15 10/27,29,31
--------	-------------	---------	-------------------------

蘭州→中部

MU719	07:20→16:00	月火水木金土日	07:55→16:00 10/26-31 上海経由
-------	-------------	---------	------------------------------

運城→中部

ZH751	09:10→14:00	月火 木 土	09:20→14:00 10/27,28,30
-------	-------------	--------	-------------------------

CA: 中国国際航空 CZ: 中国南方航空 FM: 上海航空 HO: 吉祥航空
MU: 中国東方航空 ZH: 深圳航空 9C: 春秋航空 QW: 青島航空
監修: 株式会社リパティ旅行事業部

下半期に中国で開催される大型見本市

第138回中国輸出入商品交易会(広州交易会)

会期: 第1期 10月15日(水)～10月19日(日) 電子、家電、機械、車両、照明・電気など
第2期 10月23日(木)～10月27日(月) 生活雑貨、ギフト・装飾、建材・家具など
第3期 10月31日(金)～11月4日(火) 玩具、服飾、文具、ヘルスケア、レジャーなど

会場: 広州国際展覧中心

主催: 商務部、広東省人民政府 共催: 中国対外貿易中心

公式ウェブサイト: <https://www.cantonfair.org.cn/zh-CN>

第8回中国国際輸入博覧会

会期: 11月5日(水)～11月10日(月)

会場: 国家会展中心(上海)

主催: 商務部、上海市人民政府

公式ウェブサイト: <https://www.ciie.org/zbh/index.html>