



中華人民共和国成立76周年 駐名古屋総領事館設立20周年祝賀会が開催

9月29日(月)、中国駐名古屋総領事館主催の標記祝賀会が開催され、大村秀章・愛知県知事、近藤昭一・日中友好議員連盟幹事長・衆議院議員、寺村英信・経済産業省中部経済産業局長、嶋尾正・(一社)東海日中貿易センター会長・名古屋商工会議所会頭、鄭興・華僑華人代表・名古屋華助センター主任が祝辞を贈り、後藤泰之・愛知県日中友好協会会長が乾杯の音頭をとった。

初めに主催者を代表して楊嫻総領事は「現在、世界では百年に一度の大変局が加速し、国際情勢は複雑かつ多様で、様々な挑戦が次々と湧き上がり、人類の平和と発展のプロセスは再び「どちらへ向かう」という岐路に立たされている。まさに習近平国家主席が指摘したように、中国は世界にとって確固たる平和の力、安定の力、進歩の力であり続けている。中国は日本を含む国際社会と共に、歴史を鑑とし、平和を尊び、第二次世界大戦の勝利の成果を守り、世界の現代化を推進し、美しい未来を切り拓くことを願っている。

中国は世界一の製造業大国であり、15年連続で世界の製造業のトップをキープし、8年連続で世界一



の貨物貿易国の地位を保ち、150以上の国・地域の主要貿易相手国となっている。新たな質の生産力の発展は加速し、新エネルギー自動車産業は世界をリードし、「インターネット+」戦略から「人工知能+」戦略へと転換し、デジタル経済は新たな段階に入り、DeepSeek大規模言語モデルやUnitreeヒューマノイドロボットなどの製品が実験室から一般家庭へと広がっている。

「大国の重器」となるプロジェクトは次々に登場し、初の国産大型クルーズ船「アドラ・マジック・シティ」が就航し、国産大型旅客機C919が空を飛

目次

中華人民共和国成立76周年 駐名古屋総領事館設立20周年祝賀会が開催	1
【訪中報告】第30次 中国自動車産業視察団 ～中国イノベーションの新聖地・浙江省を訪問～	3
【中国投資企業部会】中国現地法人のジョブ型給与制度 ～賞金の右肩上がりからの転換～	7
【中国実務セミナー】今、押さえておくべき中国新法令動向	7
【後援行事】中部国際空港開港20周年記念 第七回日中友好・錦秋の集い	8
【後援行事】第四回ワールドフェスティバルin愛知が開催	8
【中国投資説明会】無錫高新区(名古屋)自動車産業説明会が開催	9
交流記録	9

【寄稿】第5回 ユーラシア協調安全保障体制をどう構築するか ～一帯一路と国際物流からのアプローチ～	10
2025年1～9月のGDP	16
滄州デスクNEWS	16
常州デスクNEWS	17
常熟デスクNEWS	17
錫山デスクNEWS	18
江門デスクNEWS	18
中国パビリオンが展示部門の金賞を受賞	19
11月以降の行事案内	19
中部国際空港発着 中国線フライトスケジュール	19
中国経済データ	20

び、「天宮」宇宙ステーションは通常運用に移行し、「嫦娥6号」が月の裏側から土壌などサンプルを採取して帰還し、そのサンプルが現在大阪・関西万博の中国パビリオンで展示されている。

中国は高水準の対外開放を拡大し続け、ビザ免除政策で新たな突破を遂げ、「友好の輪」を広げている。現在、中国は既に29カ国と全面的なビザ相互免除を実現し、47カ国に対して一方的免除措置を講じ、55カ国に対して240時間(10日間)トランジットビザ免除を適用し、ビザ免除が外国人の中国に入国する主な方法となっている。「中国旅行」は引き続き話題を集め、今年1～8月の出入国外国人旅行者数は5,126.8万人(前年同期比28%増)に達した」と挨拶し、続いて、「今年は中国駐名古屋総領事館設立20周年となる。20年間、中国と日本中部地域は経済貿易、科学技術、文化、教育など各分野において実務協力を深化させ、豊かな成果を収めた。中部地域は既に中国と40組以上の姉妹都市を結び、約3,000社の日本企業が中国に進出していると同時に、多くの中国企業は中部地域で事業展開を加速している。両国間の民間友好の絆が更に強固になり、企業間の双方向の協力関係が更に深化している。

最後に、中国の繁栄と発展を心から祈念し、中日国交正常化53周年を迎える今日に際しても中日友好事業が末永く続いていくこと、並びにご来賓の皆様のご健康とご活躍を祈念申し上げます」と挨拶した。

嶋尾会長からは、「20年前を振り返ると、地元の愛知でも万博の年であり、当センターは設立50周年を迎える年だった。センター設立50周年の祝賀会には、当時の呉儀副総理、王毅大使にもご参加を賜り、大変な栄誉をいただいたと伺っている。

愛知万博が閉幕してから、王毅大使が名古屋に領事館を設立することを発表され、当初は、愛知県のみを対象とした領事館として、翌年には中部6県を対象とした総領事館に昇格され、今日に至っている。

揚瀾総領事で7代目となるが、歴代の総領事はじめ領事館の皆様には、会員企業の中国ビジネスの中で、様々なサポートをいただき、この場をお借りして厚くお礼申し上げます。

日中両国の間には、多くの解決すべき課題があるが、今年には日本産水産物の輸入再開に加えて、中国が20年以上前から続けてきた日本産牛肉の輸入停止



措置に対して、輸入再開に必要な協定が発効した。

このように、徐々に棚上げとなっていた問題が解決に向かっている。今後も日中両国で知恵を出し合い問題解決に向き合うことが重要だと考えている。

日中間が不安定な時期においても、日中関係を支えてきたのは、強靱な民間交流であり、経済交流と人的交流である。今後も更なる発展と共に日中両国の友好と経済交流が未来永劫続いていくことを祈念している」と祝辞を述べた。

当日は、政界、経済界、教育界、メディア、友好関係者、各国の領事館、華僑・華人ら約450名が出席した。



第30次 中国自動車産業視察団 ～中国イノベーションの新聖地・浙江省を訪問～

9月21日から27日にかけて、当センターでは第30次中国自動車産業視察団を派遣し、小木曾毅・当センター協議員(トヨタ紡織(株) 経営企画本部CSO)を団長とした総勢28名が浙江省を訪問した。

1992年から始まった視察団は今回30回目を迎え、イノベーションの新聖地と言える浙江省を訪問し、節目にふさわしい充実した視察を行った。

10月	時間	主な活動
21日 (日)	午前 午後	中部国際空港から上海市へ バスにて浙江省寧波市へ
22日 (月)	午前 午後	寧波市投資促進局主催 交流会 寧波力勁科技有限公司(LK) 寧波均勝電子股份有限公司 (ジョイソン)
23日 (火)	午前 午後	Zeekr (極氪)梅山工場 バスにて杭州市へ アリ・クラウド/アリババ
24日 (水)	午前 午後	浙江省商務庁 菜鳥网络科技有限公司 (ツァイニャオ) 錢塘区にて自動運転バス試乗 吉利汽車(ジーリー)錢塘製造基地 杭州市錢塘区人民政府の招宴
25日 (木)	午前 午後	杭州宇樹科技股份有限公司 (ユニツリー) 杭州一隅千象科技有限公司 (アーキフィクション) 第4回 世界デジタル貿易博覧会 バスにて嘉興市平湖市へ
26日 (金)	午前 午後	尼得科泰科諾電気(浙江)有限公司 (ニデック(株)) 浙江川電鋼板加工有限公司 (JFE商事(株)) 平湖経済技術開発区 バスにて上海市金山区へ 上海湾區高新技術産業開發区
27日 (土)		上海浦東空港から帰国

■寧波市投資促進局主催の交流会

上海浦東空港から中国入りした後、バスで浙江省第二の経済都市・寧波市へ移動。実質的な初日にあたる22日午前には寧波市投資促進局が主催する交流会に出席した。

会場には同市北侖区人民政府の庁舎が選ばれ、同区の程展副区長をはじめとした方々から寧波市全体や北侖区の経済・産業について説明を受けた。



程展・寧波市北侖区副区長

寧波市は2024年の貨物取扱量13.8億トンを誇る世界一の港を有する(コンテナでは世界第3位)。寧波港は別名・北侖港と言い、天然の良港を有することから、北侖区は寧波市内で最も財政力のある街になっている。浙江省全体で見ても、アリババの本社がある杭州市余杭区について2番目の財政収入を誇るとの説明があった。

今回我々は上海からバスで3時間かけて寧波を訪れた。高速鉄道では90分かかるが、上海寧波間は海上を通る高速鉄道が2027年に開通すると51分に短縮され、1時間圏内に入るといふ。

■力勁科技(LK)

LKは香港に上場する華僑資本による設備メーカーである。手掛ける設備はダイカストマシン、プラスチック射



ギガキャストのサンプル

出成形機、CNC工作機械と多岐にわたるが、近年注目されているがダイカストマシンである。

自動車業界では現在、「ギガキャスト」や「ギガブ

レス」と呼ばれる、自動車の車台(シャシ)を従来のプレス・溶接ではなく、巨大なダイカストマシンで一体成形する工法が普及しつつある。米EVメーカー・テスラが導入して以降、中国でも導入が広がっている。その設備の立役者がLKである。

工場はダイカストマシンの専用工場で、グループ内では旧工場と呼び、型締力が比較的小さいマシンの生産を行っているといい、大きなマシン(訪問時点で2,500トン以上、近い将来2,000トン以上)は杭州湾新区(寧波市慈溪市)にある新工場に移管してきたという。それでも見学者に見せられるほど整理された工程やギガキャストのサンプルの展示は見応えたっぷりで、説明や質問に対する回答も聞き応えがあり、同社が世界の自動車業界を設備でけん引していることをしっかりと感じられた。

■均勝電子(ジョイソン)

ジョイソン(寧波均勝電子股份有限公司)は、自動車安全部品(シートベルトやエアバック)大手・旧タカタを買収したことで知られるメーカーである。買収を繰り返して業容を拡大してきた結果、今年年商558億元(約1兆1,500億円)を誇る。

同社ではショールームでは、安全部品のほかにもスマートキャビンやEVの火災防止用の電流遮断器、人型ロボットといった多岐にわたる展示があった。中国では人型ロボットへの新規参入が相次いでいるようで、販価が急落しているとの話があった。

■Zeekr (極氪)梅山工場

Zeekrはスウェーデンのボルボカーズを買収したことで知られる吉利汽車が立ち上げた高級EVの専用ブランドである。吉利の本社は杭州市に



Zeekr 7X

あるが、子会社であるジーカーの本社及び3工場は寧波市内にある。

梅山工場は寧波市中心部から東へ45km離れた離島・梅山島にあるが、高速道路でつながっているため、乗用車であれば45分程度でアクセスできる。

梅山工場は、吉利とその子会社ボルボとの共同開

発の高級ブランド「LINK&CO (領克、リンクアンドコー)」の生産拠点として2021年9月に操業。その後、吉利ではBEV専用の高級ブランド「Zeekr極氪」を新たに立ち上げ、Lynk & Coの上位に位置付けた結果、2023年12月の「Zeekr007」のラインオフを以ってジーカーの主力工場となっている。

吉利が総事業費135億元(2,800億円)をかけた最新工場の一つで、BEV、PHEV、ICEという3つの異なるパワートレインの車種を混流生産できるとの説明があった。

■アリ・クラウド/アリババ

アリ・クラウドはアリババグループのクラウド部門である。アリババの祖業である電子商取引で大量のデータの処理が必要となるために生まれた事業であるが、今ではサービスの外販も手掛ける。自動車メーカーの自動運転システムの開発にも深く関わっている。

同社ではAIやクラウドサービスの製造業における活用方法について教示してもらったが、同社では各国の法令や規制を順守しながら、顧客のデータを預かれるよう、データの越境移転をなるべく減らすよう腐心していることが印象的だった。アリ・クラウドの海外事業の本社をわざわざシンガポールに置いており、日本法人もシンガポール法人の子会社(孫会社)と位置付けられている。また日本の顧客から預かっているデータは日本国内のデータセンターで管理しているとのことだった。

アリ・クラウドの説明を受けた後、アリババのグループの沿革や事業を展示したショールームを見学した。郵便局の手書き伝票に頼らずに、印字された伝票を発行できるようにしたことで、顧客情報、消費動向(需要予測)などのビッグデータが収集につながり、アリ・クラウドやツァイニャオ(後述)といった新サービスが生まれるきっかけになったことが紹介されていた。

■浙江省商務庁

石琪琪副庁長は「浙江省の省都・杭州は中国のデジタル経済を牽引する先進都市であり、明日(9/25)開幕する第4回世界デジタル貿易博覧会に皆様に参加いただけることを嬉しく思う」と、本団がデジタル博に合わせて訪れたことに謝意を示した。

また浙江省の2024年の経済指標として「貿易総額は5.3兆円で、全国シェアが15%を占め、外資導入額では153億米ドルの同13%、浙江省企業による海外投資額は171億米ドルであった」と紹介があった。今回訪問した中国資本の会社はほぼ日本に拠点を持っていたが、浙江省企業による海外進出が盛んであることが数字でも確認できた。



石琪琪副庁長

■菜鳥(ツアイニャオ)

ツアイニャオ(菜鳥網絡科技有限公司)はアリババグループの子会社で、スマート物流ネットワークの構築・運営を担い、「全世界に商品を72時間



自動運転の配送車

以内に届けること」をミッションとしている。アリババの祖業はネット通販であり、小分け配送のネック、いわゆるラストワンマイルの問題を解消することに注力しており、自動運転の配送車や自動倉庫を開発し、こうした物流ソリューションの外販も手掛ける。ユニリーバ・ジャパン(株)相模原工場で現在建設中の自動倉庫では同社のシステムが採用され、経済産業省からも補助金を受けているとの説明があった。

同社の自動運転配送車(自律型配送ロボット)は中国国内200以上の大学やコミュニティですでに活用されているほか、一部の地域では公道での走行が許可されている。

■自動運転バスの試乗

杭州市錢塘区人民政府の計らいで、路線バスとして供用されているマイクロバス5台あるうち3台を貸切り、約2km試乗した。バスは百度(バイドゥ)の自動運転システム(アポロ)を搭載。バス本体は厦門金龍製であった。

実証実験を兼ねた路線バスの運行は今年5月に始

まったといい、最新車輻であるためか、車内の自動運転に関する機器も「後付け感」が感じられないほど上手く収納されていた。

■吉利汽車(ジーリー)錢塘製造基地

寧波に続く、吉利汽車の工場の参観であったが、こちらは吉利本社に最も近い工場として2021年に操業したばかりで、真新しい印象を受けた。寧波の工場の同様、20代と思われる若い作業者が大部分を占めていた。

■杭州市錢塘区の招宴

吉利の工場参観の後、杭州市錢塘区人民政府(錢塘新区管理委員会)による招宴があった。錢塘区は杭州経済技術開発区などを母体に2021年に誕生した杭州市内で最も若い区である。一方、吉利、フォード、広汽乗用車(ブランド名:伝祺、トランプチ[Trumpchi])、零跑(リープモーター、新興EV)という完成車工場が杭州市内で最も集積したエリアでもある。また矢崎総業、デンソーといった日系部品メーカーも拠点を構える。

■宇樹科技(ユニツリー)

犬型ロボットや人型ロボットの開発会社として知られる。訪問日が世界デジタル貿易博覧会の開幕日であったため、他の来訪者も殺到するなかでショールームを見学。

同社製人型ロボットは動画サイトでもその滑らかな腰の動きが確認できるが、実物もその通りであった。最新モデルでも9万9千元(約200万円)とコストダウンが進んでおり、ヒトと人型ロボットとの協業の時代を予感させた。



■一隅千象(アーキフィクション)

MR(複合現実)のソフト・ハードの開発会社。

魏娉婷董事長が2016年に米国で創業し、2017年に浙江省政府から誘致され、杭州に移転。従業員数66人という少数精鋭の会社ながら、世界で初めて裸眼

でMRを体験できるシステムを開発。通常のMRのような専用ゴーグルで見た場合とは比較で



MRの体験ルーム

きないほどの没入感があり、作業現場を遠隔で確認したり、3Dの設計図面をシミュレーションしたりといった新たな用途が期待された。

■第4回 世界デジタル貿易博覧会

世界デジタル貿易博覧会(全球数字貿易博覧会、数貿会)は毎年9月に浙江省の省都・杭州市で開催。我々一行は開幕初日の午後に会場を訪れた。



浙江省政府と中国商務部を主催者とし、デジタルに関するあらゆるモノ・サービスを展示対象としている(1,700社が出展)。我々は時間の制約があるなか、「スマートモビリティ」「スマート物流」「AI」のエリアを重点的に見学した。「スマートモビリティ」としてはBYDや理想汽車など中国メーカーの実車展示があったほか、日本や中国でも未発売のテスラの「サイバートラック」が展示されていた。またスマート物流のエリアではツァイニャオの自動運転配送車に類似した車両を、AIのエリアではユニッリーとは別の人型ロボットの展示があるなど、中国では流行りだすと参入が相次ぐという中国的産業構造の典型を見た感があり、見方を変えれば、イノベーションの波及の速さを示した展示であった。

■ニデック(株)

杭州市から平湖市にバスで移動し、平湖開発区内にあるニデックを訪問した。平湖開発区にはニデックグループの現地法人が17社進出(計100万㎡)。ニデックモーター(株)の現地法人(尼得科泰科諾電気(浙江)有限公司)内にある、平湖のグループ会社の製品

を一堂に展示したショールームを見学させていただいた。

■浙江川電鋼板加工有限公司(JFE商事株)

JFE商事の現地法人で、平湖開発区内にある。鉄鋼メーカー系商社のコイルセンターであるが、付加価値の高い電磁鋼板と、その二次加工品であるモータコアを主力製品とすることで、同業との差別化を図っていた。

■平湖経済技術開発区

平湖開発区は去る7月に名古屋で説明会を開催。開催の動機が隣接する上海市金山区でレクサスの工場進出であったが、今回の訪問においても開発区トップであ



陳之超書記

る陳之超書記をはじめ管理委員会の関係者より平湖が持つ強みに関するアピールが熱烈に行われた。

■上海湾区高技術産業開発区

平湖市を後にし、上海市金山区にある上海湾区高技術産業開発区を訪れた。区内にはトヨタ自動車現在建設中のレクサスのEV工場がある。

運営会社である上海新金山工業投資發展有限公司の彭喜軍総経理から説明を受けた後、工場の建設現場を遠目から見学した。

上海のレクサスEV生産会社(雷克薩斯(上海)新能源有限公司)は資本金1,071億円で、電池の生産も予定されている。今後は部品メーカーの集積がどこまで進むかが注目される。

<謝辞>

浙江省における訪問では、李梅・浙江省駐日本(北東アジア)商務代表処首席代表と楼夢捷・浙江省投資促進センター国際連絡部業務主管には全線随行いただき、また準備段階での調整を含めると張立深・商務代表にも多大なる協力をいただきました。

改めて浙江省商務庁の各位に御礼申し上げますと共に、浙江省と日本との懸け橋として今後も活躍いただけることを祈念申し上げます。

中国現地法人のジョブ型給与制度 ～賃金の右肩上がりからの転換～

10月2日、当センター内部部会の「中国投資企業部会」は清原学・(株)リソシア代表取締役CEO（写真）を講師に招き、標記勉強会を開催した。



講師は中国人事労務の第一人者で、日系企業の中国進出が増加した2000年代から日系企業の中国での人事労務のサポートに携わってきた。冒頭部分では講師の自己紹介があり、日系企業が中国現地でどのように人事労務の実務を行ってきたか語られた。講師からは2000年代は中国に進出する日系企業が現在の様に人事労務に力を入れておらず、給与制度も日本の制度をそのまま中国に

持っていたケースが多くみられたと話があった。

中国で一般的なジョブ型給与制度の基本的な考え方として、付加価値の高さを基準に給与が設定され、業績に応じた給与額の設定、習熟度に応じた給与額が設定されていると説明があった。講師からは毎年昇給、年功序列型の日本式の給与制度は成長が鈍化した昨今の中国では維持が難しい点を指摘。現在は労働者が離職を避ける傾向があるため、ジョブ型給与制度を導入するチャンスとのアドバイスがあった。

続く懇親会では、参加者が日頃感じる人事労務面での困りごとについて講師と意見交換が行われた。

勉強会・懇親会は8名が参加した。

今、押さえておくべき中国新法令動向

10月3日、シティユーワ法律事務所の住田尚之弁護士・パートナー（写真）を招き、オンラインで標記セミナーを開催した。



講義は直近2、3年で発表された新法令を7つのテーマに分けて取り上げ、主な内容と企業が留意すべきポイントについて解説があった。

まず外商投資の分野では、外国企業が中国への投資を計画する初期段階で確認する必要のある「外商投資参入特別管理措置(ネガティブリスト)」「外商投資安全審査弁法」などを紹介。

会社法制については、23年改正の「会社法」、人事記録「档案」（ダンアン）の管理について規定した「企業档案管理規定」の概要の説明があった。

データ、個人情報保護では、データの越境移転の際、越境手続きが免除される事由を定めた「越境データ流通促進及び規範化規定」について、フローチャートで手続きが必要か否かの解説があった。

生成AIのテーマでは「生成人口知能サービス管理

弁法」「人工知能生成・合成コンテンツラベル表示弁法」の解説があった。

独占禁止、不正競争防止のテーマでは、25年3月に公布された改正「中小企業代金支払保障条例」について、大企業は原則60日以内に支払いを行う義務があり、遅延利息の約定は1年物ローンプライムレート（優良企業向けの貸出金利）以上であると説明があった。

労務管理のテーマでは、法定定年退職年齢の延長について定めた法律文書の紹介があり、制度の概要、定年の繰上げ、延期について説明があった。

最後に安全保障のテーマでは、「国家安全期間行政法執行手続規定」「デュアルユース品目輸出管理条例」を紹介。

質疑応答では、受講者から中国の法改正を事前に察知する有効な手段について質問があり、講師からは全人代、国务院が毎年発表している立法課題、パブリックコメント募集を開始した法案は新法の発表が近いうちに見込まれ、注目したほうが良いと回答があった。講義のライブ配信では26名が視聴した。

中部国際空港開港20周年記念 第七回日中友好・錦秋の集い

10月4日(土)と5日(日)の2日間にわたり「中部国際空港開港20周年記念 第七回日中友好・錦秋の集い」が、日中友好・錦秋の集い会の主催、中華人民共和国駐名古屋総領事館の共催、中部国際空港(株)の特別協力により、中部国際空港(セントレア)第1ターミナル 4階イベントプラザで盛大に開催された。

4日(土)11時より開催された開幕式では初めに岡田志江・第七回日中友好錦秋の集い会長が開幕宣言をした後、尹亜奇・中国駐名古屋総領事館副総領事、永江秀久・中部国際空港(株)常務執行役員、岡田志江・日中友好・錦秋の集い会会長、寺村英信・経済産業省中部経済産業局長、竹嶋賢司・愛知県国際課課長、羅玉泉・中国文化センター(東京)センター長、岡崎温・(公社)日本中国友好協会副会長、大矢裕慈・中部日中経済交流会会長、冠夢淇・中国駐大阪観光代表処代表、賈鵬・中国国際航空名



古屋支店支店長、劉飛・中国東方航空名古屋支店支店長、村上勲・中国南方航空名古屋支店支店長、当センターからは大野専務理事がテープカットに参列した。

その後、獅子舞が披露され、ダイナミックなアクションが観客の目を引き付けた。

錦秋の集いは、中国と日本の芸術文化を楽しむ秋のイベントとして定着し、多くの来場者が多彩な演出を楽しんでいた。

第四回ワールドフェスティバルin愛知が開催

10月11日(土)から13日(月・祝)の3日間、名古屋市内のエンゼンル広場にて、「第四回ワールドフェスティバルin愛知」が開催された。

開会式には、大村秀章・愛知県知事、寺村英信・中部経済産業局長はじめ駐日ベトナム社会主義共和国大使館、及び在名古屋各国総領事館から多くの来賓が出席し、当センターからは嶋尾正会長と大野大介専務理事が出席した。

はじめに梁新勇・ワールドフェスティバルin愛知実行委員会委員長が開会を宣言し、その後、大村秀章・愛知県知事、寺村英信・中部経済産業局長、金星秀・駐名古屋大韓民国総領事館総領事、尹亜奇・中国駐名古屋総領事館副総領事、在名古屋ブラジル総領事館、ファトゥマ・イスカン・在名古屋トルコ共和国総領事館副領事、ラザロM・ガルシアJr・在名古屋フィリピン共和国総領事館総務



官が挨拶した後、テープカットが行われ、嶋尾会長も参列した。

出展ブースは飲食と物販に分かれており、来場者は、中国、韓国、ベトナム、インドネシア、ミャンマー、ネパール、バングラディッシュなどの珍しい料理と多彩な舞台演出を楽しんだ。

無錫高新区(名古屋) 自動車産業説明会が開催

10月17日(金)、ウインクあいち(愛知県産業労働センター)会議室にて、無錫高新区駐東京経済貿易代表処の主催により標記説明会が開催された。



説明会では冒頭、大野専務理事が協力団体として挨拶し、「無錫高新区駐東京経済代表処は2001年に設立され、コロナ前に一旦閉鎖したが、24年8月より再開している。この機会に東京代表処との交流をお願いしたい」と紹介した。続いて、基調講演では

「BYD、吉利、小米等中国OEMの競争力の徹底分析」と題して、周錦程・(株)FOURIN取締役中国部部长より、中国EV大手メーカーの状況について、解説を行った。

次に、無錫高新区のビジネス環境について、胥平・無錫高新区駐東京経済貿易代表処首席代表より概要説明が行われ、その後の質問の中で、レンタル工場や譲渡可能な土地使用権の状況について質問があり、後日参加者にメールで追加情報の提供が行われることになった。

無錫高新区への進出企業ケーススタディは、木下茂一・(株)デンソーテン執行職コーポレート本部長より、自社の事業紹介が行われた。

本会は20名が参加し、小規模の開催であったが、実りある説明会となった。

交流記録

<山東省聊城市臨清市>

9月8日、周超・臨清市人民政府市委副書記、市長一行6名が来名し、大野専務理事と佐合業務グループ主任が対応した。

大野専務理事からは、センターの概要と東海地区の産業紹介を行い、周市長からは、臨清市は河北省と山東省の境に位置し、かつて清河が近くを流れていたことから臨清と名づけられたと紹介があり、その後、臨清市の産業について、ベアリング製造業、電機産業、鋁山機械、紡織、農業など優位性のある分野の紹介を受けた。

かつては、織物やレンガなどの生産で栄えた工業都市で、北京の紫禁城や城壁などの建設に用いられたレンガもここから運ばれた。

また、王董事長からは、臨清市には無水港があり、農製品をはじめ様々な分野の製品が輸出入されており、日本にも子会社を設立する意向があるとの

紹介があった。



周市長から、来年には北京からの高速鉄道の駅が臨清市にも出来るので、是非とも視察・交流に来て欲しいと要請があった。

周超 臨清市人民政府市委副書記、市長
林玉恒 臨清市煙店鎮、潘庄鎮党委書記
朱栄光 臨清市商務和投資促進局党組書記、局長
李光 臨清市工業和信息化局党組書記、局長
王福清 山東魯西国際陸港有限公司 董事長
牛士康 臨清市軸承進出口貿易促進會 會長

第5回

ユーラシア協調安全保障体制を
どう構築するか

～一帯一路と国際物流からのアプローチ～

(公財)日本海事センター 客員研究員 福山 秀夫

1. はじめに

2013年から始まった一帯一路の正確な内容を知る人は少ないと感じている。多くのメディアは、中国による「債務の罠」論を典型的な事例とする経済圏構想というマイナスイメージで報道しているように思う。これは、国際物流に取り組んできた筆者には、海運や港湾や鉄道などの連携輸送である国際複合一貫輸送の在り方を見ていない報道という感じがしている。「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」という一帯一路の核心的部分の評価をしたものが大変少ないと思われる。今回の連載では、国際複合一貫輸送の視点から、今回のテーマに迫ってみたい。

まず、一帯一路とはなにか。本連載の第1回の簡単な復習になるが、それは、一帯=陸のシルクロード=中欧班列という鉄道コンテナ輸送、一路=海のシルクロード=コンテナ船による国際海上輸送のことである。そして、陸のシルクロードと海のシルクロードの連携というのは、SEA & RAIL輸送サービス=大陸を跨ぐ輸送であるランドブリッジ輸送のことである。つまり、一帯一路構想とは、コンテナ国際複合輸送を土台として、鉄道や海運や港湾のインフラを中心に整備し、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、その整備の波や勢いを周辺地域に拡大し、押し広げて都市や地域や国家の発展を支援する中国の国際協力のことである。分野としては、「経済政策」「インフラ整備」「投資・貿易」「金融」「人的交流」の5分野を対象とし、「対外経済関係を拡大」「国内の地域振興、経

済活性化」を図る国家戦略とされている¹。一帯一路は、日本では「経済圏構想」とされているが、中国語では、一帯一路「倡议(チャンイー)」と呼ばれる。「倡议」とは、日本語で「提議」または「提唱」の意味である。英語では、Inisiativeと翻訳される。経済圏構想という体系的なものというよりは、国際協力を主導してゆく理念や原則や考え方というように理解したほうがよい。従って、協力の内容としては特定の分野に限定されるのではなく、対象5分野や東アジア・欧州の2大経済圏をつなぐ、陸上・海上の大通路建設というインフラ整備を中心的土台に据えつつ、様々な内容のプロジェクトが生み出されるものと理解したほうがよい。最近は、「水上シルクロード」、「環境シルクロード」、「デジタルシルクロード」、「健康シルクロード」などと、「シルクロード」さえ付加すれば、国際協力の対象を明確にした一帯一路イニシアチブのプロジェクトと認識されるような状況にさえなっている。つまり、プロジェクトを実施すれば、「一帯一路」はその字義的な意味を越えて、各国の幅広い協調安全保障に有益な概念となるのである。我々はこの「一帯一路」の土台的・理念的・積極的な考え方に注目すべきである。詳細は、本連載の第1回「一帯一路とは何か」を参照してほしい。

2. 陸のシルクロード10年の成果

一帯一路は、2013年9月と10月に宣言されたので、2023年10月で、丸10年となり、10年の成果について当時は議論された。国際物流の視点からは、グローバル・サプライチェーンや国際物流ネットワークに

1 「アジア経済研究所・上海社会科学院共編『「一帯一路」構想』より

アジア経済研究所・上海社会科学院共編『「一帯一路」構想とその中国経済への影響評価』研究会報告書 アジア経済研究所 2017年

なっている。2年に1回実施される日中韓物流大臣会合で継続協議となっており、解決には時間がかかりそうである。

第3に、中央アジアとの連携輸送ルートについてであるが、2つ挙げる。一つ目は、西2通道、いわゆるカスピ海ルート(カスピ海横断国際輸送ルート(TCITR))の開発である。2つ目は、中国・キルギス・ウズベキスタン(中・吉・烏)鉄道の2023年建設開始によって始まった西3通道の開発である。

様々な努力により、中欧班列の輸送量は、2011年17便1,000TEUで始まって以来、2013年の一帯一路発表によって上向き、2020～2021年のコロナ禍を越えて急増し、2024年現在、19,392便、2,077,216TEUとなり、2011年比、便数で1,117倍、TEU数で2,070倍の爆増の成長となった。

3. 海のシルクロード10年の成果

陸のシルクロードが、港湾と連携する中欧班列という鉄道の開発及びその沿線地帯としての「シルクロード経済ベルト」全体の開発プロジェクト、グローバル・サプライチェーンの構築プロジェクトで

あるのに対し、海のシルクロードは、港湾を中心としたインフラ整備で、港湾と海運を鉄道システムが連携し支え、その発展の勢いを沿岸部及び内陸部へと拡大することを目的とするタイプの開発プロジェクトである。このタイプのプロジェクトには2種類あり、一つは、港湾建設を業務とする中国交通建設有限公司のような港湾建設会社が、本格的な港湾建設を行うプロジェクトである。もう一つは、コスコ SHIPPINGのような海運会社が、自らが寄港する港湾を開発するタイプのプロジェクトである。どちらにしても港湾運営は、地元港湾業者や国営港湾業者、グローバル・ターミナル・オペレーター(GTO)などが行うケースが多い。中国交通建設有限公司などの場合は、様々な地元港湾業者などのターミナルオペレーターが運営するケースが多いと思われるが、コスコのような船社になると、自分の傘下のGTOや港運会社や関連会社に行わせる。今回は、コスコ SHIPPING ポーツという会社が、管理者として運営する。

一帯一路の成功事例として挙げられるのが、ギリシアのピレウス港プロジェクトである。これは、

(図表2) 中国交通建設有限公司が参加する関連国・地域プロジェクト代表例

	内 容
スリランカ コロポ港湾都市 プロジェクト	コロポ港湾地域は、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、コロポ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-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 グワダル港 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antan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antan工業団地とクアantan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路で一線ずつつくって構築を徐々に形成しつつある。

(図表3) 中遠海運(コスコ SHIPPING)が参加する一帯一路沿線主要プロジェクト

	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・ SHIPPING・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)

コスコ SHIPPING が、2009年第2、第3ふ頭の35年間経営権を取得し、2010年51万TEUの港湾取扱量を2021年には531万TEUと約10倍に成長させた。第3の貿易チャンネルと呼ばれる中欧陸海エクスプレスという中国(船)～ピレウス港～欧州ルートを開発したのである。コスコによると、「海のシルクロード」と「陸のシルクロード」を完璧に結びつけるサービスとしている。2017年から構築を開始し、現在、7,000TEU～20,000TEUのコンテナ船30隻強を配船、定期運航中で、中国・ASEANの基幹港からピレウス港まで、海運史上最速の輸送スケジュールで結んでいるとしている²。これらのプロジェクトを整理したものが、(図表2)・(図表3)である。

このように、船社が所有し管理するコンテナターミナルは、自社運航船を自由に寄港させることができるだけでなく、他船社の運航船も誘致できるので、安定した港湾運営が可能となり、開発を受け入れた国にとっては、大変有利な開発となる。

「債務の罠」の代表例として挙げられるスリランカのハンバントタ港の事例であるが、多額の借金の形に99年の経営権を譲り渡したことを、借金漬けにして所有権を奪い取ったとして、これを中国が仕掛けた罠だという表現をしている。しかし、現在はどうかになっているかというと、「債務の罠」論では、無駄な投資という触れ込みの港のはずだったが、RORO船貿易が拡大中で、自動車積替えのハブ港になっている。また、スイスの巨大船社MSCが2024年4月16日に寄港し、中東向け積替え港になっているということである。水深-17mという大水深港湾を建設したことがマイナスではなく、巨大コンテナ船を誘致することを可能にしたのである。ハンバントタ港は、港湾建設会社が開発した港湾であり、運営管理者のGTOの一つである中国招商局集団がうまく経営し

ており、地理上の位置的にも欧州航路においては、古いコロンボ港よりは立地に優れているため、将来有望な港湾と位置づけられている。運営権99年というのは、確かに長すぎるとはいえ、経験の無いスリランカが運営するよりは、経験豊富な中国招商局集団の方が、そのノウハウにより、うまく運営できることは間違いない。「債務の罠」論は的外れな批判だったといえる。

4. 一帯一路とRCEPとの連携が果たす役割

2022年以降のポストコロナでは、グローバル・サプライチェーンの強靱化・最適化が課題となり、2022年2月から始まったロシアのウクライナ侵攻問題では、ロシア回避の代替ルートの開発が重要なテーマとなった。さらに、2023年12月のイエメン武装勢力フーシ派の日本郵船の自動車船ギャラクシー・リーダーの拿捕によって始まったスエズ運河(紅海)リスクにより、大手船社が喜望峰回り航路を選択し、現在は常態化しており、新たな代替ルートが求められている。また、パナマ運河の渇水問題に始まる通航制限は、緩和されたもののまだ継続しており、こちらも代替ルート開発の機運が高まっている。ユーラシアにおいては、一帯一路の中欧班列は、これらの課題に殆ど答えてきたのである。そのため、輸送量は現在も急増しており、2024年は約207万TEUとなった。だが、カスピ海ルートはインフラの脆弱性のため、渋滞を引き起こしたので、現在、アクタウ港やバクー港の拡張工事が急ピッチで進められているが、その完成を待つまでもなく、西1通道と呼ばれるメインルートとしてのベラルーシ～ポーランドルートの活用が、現在、盛んになっており、リスクが少ないことが明確になってきている。一方で、ASEAN貨物が、欽州港や昆明を通

2 (<https://info.chineseshipping.com.cn/>)中華航運ネット

じて輸送されるクロスボーダー輸送の展開が著しい。ハノイから中越班列を活用したり、中老班列によりラオスから昆明を経由して重慶で中欧班列に接続するルートで輸送されたりして、多くの貨物が輸送されている。郵船ロジスティクスというフォワーダーが独自のサービスを開発し、ベトナムやラオスから欧州へ貨物を輸送している。リードタイムが、27日程度で喜望峰回りを18日ほど短縮し、さらに、GHG排出量約50% (0.7トン)削減するとされている。今、一帯一路の果たす役割が、EUの環境規制強化に対しても、大変大きな意義を持つものであることが明白になってきている。

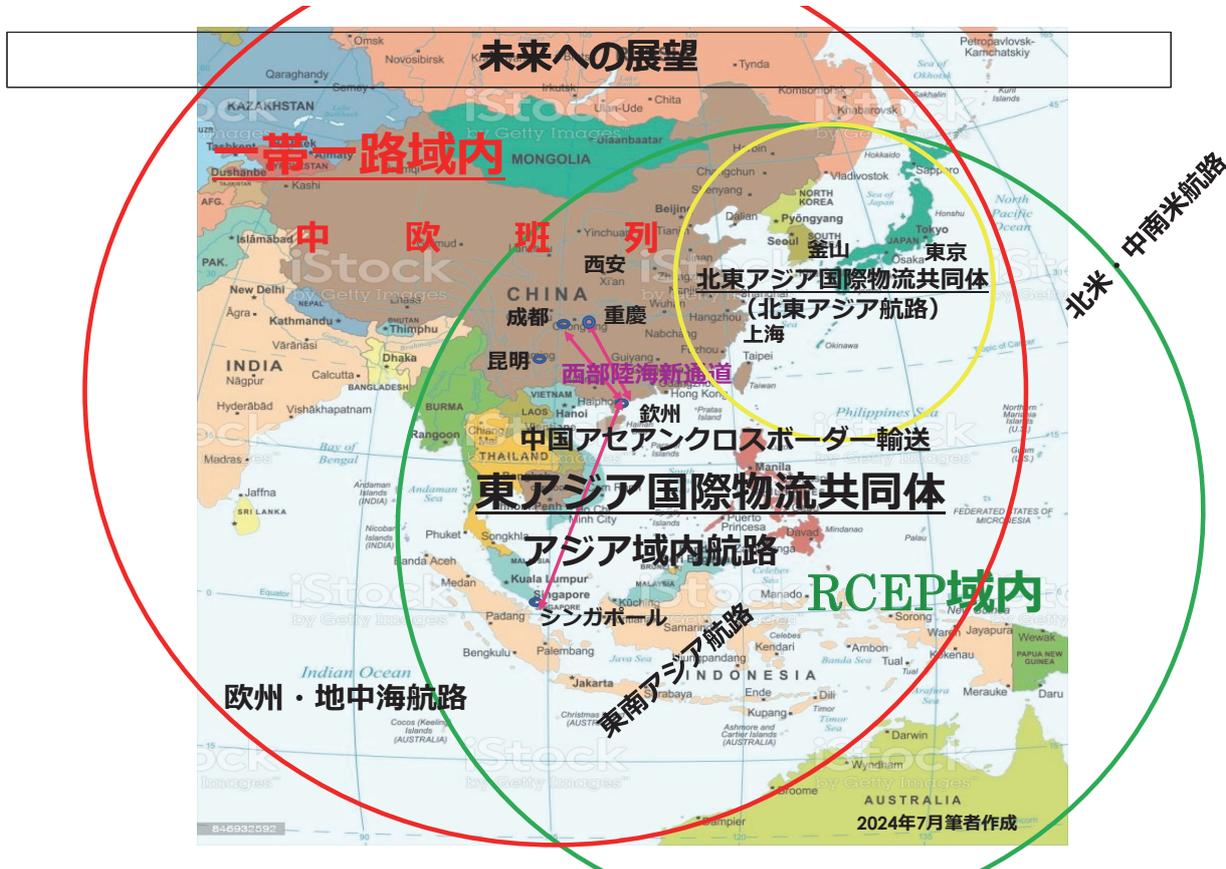
中欧班列の発展は、これまでのこのルートとモードを第3の選択肢としてきた状況や日ごろ使用しない代替ルートとしてのBCP的な選択肢としてきた状況の変更を迫るものとなってきている。それは、コロナ禍・ウクライナ戦争・2つの運河リスクの経験によって荷主や船社や物流業者が、グローバル・サプライチェーンの“安定性”を重視するようになってきていることを意味する。一帯一路とRCEPの連携の環境もまた、東アジアの物流環境に大きな影響を与えつつあるのである。

5. ユーラシアのグローバル・サプライチェーン強靱化と協調安全保障体制の構築

本連載の第1回から第5回まで一帯一路の様々な側面をとらえて、一帯一路が国際物流にもたらした影響について説明してきた。改めて、中欧班列が開始された2011年3月から一帯一路が宣言された2013年9月・10月、そして現在、2025年10月の約15年の成果をまとめると以下ようになる。

1. グローバルなコンテナリゼーションの発展に貢献した。
2. ユーラシア大陸横断鉄道コンテナ輸送をグレードアップした。
3. 国際複合輸送上の新しいグローバル・サプライチェーンを構築した。
4. 東アジアの巨大な国際物流ネットワークインフラを形成した。
5. 東アジア複合輸送共同体形成への道を開拓した。(図表4)

繰り返しになるが、コロナ禍・ウクライナ戦争・二つの運河リスクによって立て続けに発生したグローバル・サプライチェーンの危機に対応する必要



(図表4) 東アジア域内での協力体制構築

性が、最近、荷主や海運や物流企業の間で高まっている。つまり、「グローバル・サプライチェーンの「安定性」が重視されるようになってきたということである。これまで中欧班列や海上輸送の連携によって対応が行われ、北米航路・欧州航路(地中海航路を含む)、中南米航路が維持されてきた。海のシルクロードとしての海運企業は、国際複合輸送ネットワークの構築に注力してきたが、特に、あふれるほどのコンテナ貨物を受け入れ取り扱ってきた港湾、代替ルートとして活用された鉄道も陸のシルクロードとしての役割を果たしてきた。北米でもユーラシアでも港湾とそれと連携する鉄道はフル活動し、海陸連携が重要な意義を持つことが、世界中に理解された。それに重要な役割を果たしたのは、やはり、国際複合一貫輸送を本質として持つ一帯一路であったと思う。それは、コンテナリゼーションをこれまで以上に、よりグローバルな国際物流の中心として押し上げ、海上輸送だけでなく、陸上輸送・大陸横断輸送のDXやGXのレベルをグレードアップし、これまでにない緻密なネットワークを形成することに成功した。それによって、東アジアの国際物流は、巨大な国際物流ネットワークインフラを形成しつつある。ユーラシアでは、中央アジア・コーカサス・東地中海地域・東欧地域との関係性が深まり、東アジアとそれらの地域の国際的な協力の必要性が認められるようになった。2023年5月に行われた中国・中央アジアサミット、2004年に形成された「中央アジア+日本」対話枠組みにおいて実施された2023年3月15日第12回東京対話「中央アジア・コーカサスとの連結性」などがその証左である。また、最近では、国土交通省が、2025年9月26日に国際物流の多元化・強靱化に向けた実証輸送を行うことを発表した。これは、有事の際の代替ルートを開発するのではなく、「平時から輸送経路を分散・複線化しておく」ことを念頭に置き、実務に使えるルート開発を目指すものである。これも東アジアと中央アジア等との国際協力の必要性を実際に確認する必要性を認めたものである。東アジアは必ずしも一枚岩ではないが、国際物流においては、日中間の北東アジア地域の航路と港湾・鉄道、ASEAN地域の東南アジア航路と港湾・鉄道の協力、つまり、RCEP内でのアジア域内航路と港湾と鉄道の協力が大変重要になってきている。そのための国家レベル

での協力の重要性が高まっている。

6. 終わりに

現在の中欧班列の輸送を安全に行うためには、東アジアの陸のシルクロードと海のシルクロードの連携体制を維持し、ブロックトレインで運ぶことを可能にできるほどの貨物量の集約と物流コスト低減のできるビジネスに有益な体制の構築が大きな課題となる。そのための日中韓の北東アジア国際物流共同体構築や日中韓・ASEANの東アジア国際物流共同体の構築が、RCEPなどの枠組みを活用しながら行われなければならないだろう(図表4)。そのためには、日中韓ASEANの国際協力だけでなく、それを越えた中央アジアとの国際協力、さらに東地中海地域との連携も大変重要となる。これが実現できれば、中欧班列は、欧州・地中海航路を支える、東アジアと欧州間物流のグローバル・サプライチェーンへと成長し、ユーラシア経済を支えるバリューチェーンへと成長して、海上航路と共に、諸地域・諸国家の協調安全保障体制構築の基礎となるであろう。

<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。2004～80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・合田浩之の編著)』(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。

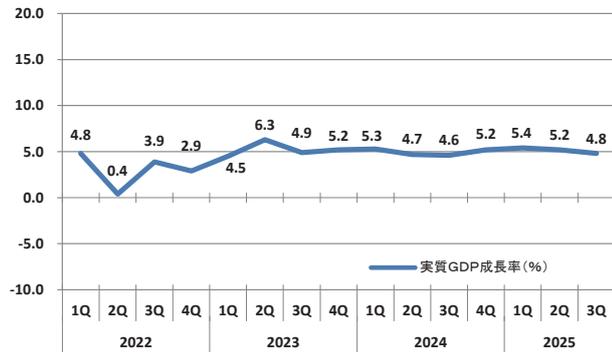


2025年1~9月のGDP

10月20日、中国国家统计局が発表した2025年1～9月の国内総生産(GDP)は、物価変動の影響を除いた実質で前年同期比(以下同)5.2%増の101兆5,036億元で、成長率は政府の通年目標「5.0%前後」を上回った。

一方、第3四半期(7～9月)の成長率は4.8%増で第2四半期(4～6月)の5.2%から鈍化した。

<四半期毎のDGP推移>



産業別では、第一次産業が3.8%増の5兆8,061億

元、第二次産業が4.9%増の36兆4,020億元、第三次産業が5.4%増の59兆2,955億元だった。

<1-9月期の産業別GDP>

	絶対値(億元)	成長率(%)
第1次産業	58,061	3.8
第2次産業	364,020	4.9
第3次産業	592,955	5.4
農林水産業	61,626	4.0
工業	306,004	6.1
うち製造業	254,751	6.5
建設業	60,683	▲0.5
卸・小売業	104,615	5.6
運輸・倉庫・通信業	46,266	5.8
飲食・宿泊業	18,370	4.6
金融業	78,348	4.9
不動産業	62,238	0.6
その他	180,458	4.7

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



滄州の新名産 マコモダケ

10月上旬、滄州市の村で大量のマコモダケが収穫された。マコモダケは日本ではあまり馴染みのない野菜だが、中国では一般的に食されている

イネ科の植物。

村の150ムー(1ムー=約666㎡)で栽培されたマコモダケは、1ムーあたり2,000～2,500キログラムの収穫をもたらした。1キログラムあたり約17円で販売され、今後は滄州市内の地元スーパーマーケットへの販売に加え、その都市での販売も計画されている。



植え付け初年度に大量の収穫が得られ、今後滄州市の新たな名産になると期待されている。

経済的な効果が期待される一方、マコモダケの根

から分泌される有機酸が、土壌のpHを自然に調整し、塩性・アルカリ性の土地を改善する効果があり、土壌改良に一役買うことも期待されている。

「無形文化遺産の中の中国」で呉橋を紹介

10月7日から8日まで、中国中央テレビ局と文化観光部が共同制作した大規模な文化番組「無形文化遺産の中の中国」で滄州市呉橋県に焦点が当てられ、呉橋県の「雑技」の広範かつ奥深い無形文化遺産体系が紹介された。呉橋県は「雑技の里」として2千年以上の歴史を持つ。



同番組では、呉橋雑技世界と複数の文化遺産拠点で撮影され、様々なスリリングな雑技の「技」が紹介された。



常泰長江大橋が開通

泰州泰興市と常州新北区を結ぶ「常泰長江大橋」が開通し、9月9日午前、開通式典が常州市新北区で行われた。大橋の開通により、両地域間

の移動時間が80分から20分前後に短縮され、長江デルタ一体化発展や経済発展に大きな役割が期待される。



潘冬鈴副市長 コマツグループの幹部と会見

9月26日、潘冬鈴副市長は、コマツ製作所の常務執行役員・生産本部長である柳沢是清氏一行と会見し、双方は産業協力のさらなる深化やスマート製造の推進などについて意見を深く交換した。柳沢氏は常州市政府からの長年の支援に感謝の意を表し、今後は常州の地元企業とより緊密かつ深い協力関係を築き、スマート製造の新たなモデルや道筋を共に模

索し、常州の経済発展に新たな強力な推進力と活力を注ぎ込む意向を示した。

常州松風齒科有限公司が常州高新区で開業



歯科材料及び歯科用機器の製造・販売を行う(株)松風(本社・京都)が総投資額9億円で設立した標記会社が9月10日に開業した。

現在、高新区には歯科関連企業が10社以上集積しており、生産額は100億元を超えている。次の段階では、常州高新区は第1回常州口腔産業イノベーション創業コンテストなどのプラットフォームを活用し、「大健康」産業分野での持続的な努力を続け、口腔産業プロジェクトの誘致を強化し、ブランド影響力を全面的に向上させる。



高性能ゴム・プラスチックPJが進出決定

10月10日、ドイツの康迪泰克(Conti-Tech)高性能ゴム・プラスチックプロジェクトが常熟高新区で

調印された。

ドイツのコンチネンタル社の子会社であるConti-Tech社は、2009年に康迪泰克(中国)橡塑技術有限公司を常熟高新区に設立。特殊ゴムホース・パイプ、エアスプリング、ゴム・プラスチックコーティング材など、自動車の主要製品の研究開発・製造を行っている。



今回、Conti-Techは常熟高新区に高性能ゴムおよ

びプラスチックの研究開発・生産センターを新たに開設し、技術、生産能力、市場リソースの高度な統合を実現した。新施設の稼働開始後、Conti-Techは顧客サービスをはじめとする事業セグメントをさらに統合し、常熟拠点をアジア太平洋地域におけるConti-Techグループの重要な戦略拠点として確立してゆく。

ドイツ・ワグナー社のハイエンド設備PJが高新区に進出

10月9日、標記プロジェクトの常熟高新区進出が決定した。ドイツ・ワグナー社は2006年に設立したグローバル企業で、産業用工作機械のコア部品の製造を専門としている。

同社が中国でボールねじの生産・研究開発拠点に投資するのは今回が初めてで、主に産業用工作機械向け大型ボールねじの研究開発、組立、生産、販売を行う。

同プロジェクトの設立は、常熟のハイエンド設備製造産業チェーンを更に強化し、地域経済の質の高い発展に貢献するものと期待されている。



**欧州のテクノロジー企業創業者が
錫山開發區を視察**

無錫と欧州のハイエンド製造業、人工知能などの分野での融合を深め、企業の高品質な発展を可能にし、海外のハイエンド科学技術人材を誘致するた



め、錫山開發區は欧州AIテクノロジー企業創業者のためのマッチング交流会を開催した。スイスのチューリッヒ工科大学、英国のオックスフォード大学、ドイツのミュンヘン工科大学など、欧州のトップ5大学から欧州テクノロジー企業創業者18名が錫山開發區を訪れ、産業發展の視察を行った。

「2025年スイス革新企業無錫ロードショー」開催

無錫産業イノベーション研究院主催の標記イベン

トが開催された。

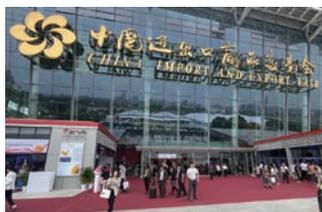
このイベントは、中国とスイスの相互エンパワーメントに焦点を当て、効率的なマッチングプラットフォームを構築することで、スイスのテクノロジー企業にプロジェクトファイナンス、市場拡大、中国での事業展開まで、包括的なサポートを提供するだけでなく、無錫の地元企業と投資機関がスイスの最先端技術リソースを的確にマッチングできるように支援し、国境を越えた技術移転と多様な産業連携を促進するもの。スイス・中国イノベーションセンターは、2017年に駐スイス中国大使館・領事館の支援を受けて設立されて以来、中国とスイスのイノベーションと起業家精神の協力の架け橋を築くことに尽力している。センターが長年にわたり主催している「スイス・イノベティブ企業・イン・チャイナ・ツアー」は、数多くの高品質なスイスのハイテクプロジェクトと中国との連携を効果的に促進し、両国間の技術、産業、人材の交流を深化させている。



広州交易会に江門企業307社が出展

第138回中国輸出入商品交易会(広州交易会)は、10月15日から11月4日まで、3期に分けて広州で開催されている。

江門市からは計307社が参加し、769の標準ブースを確保し、参加企業数とブース数の両方で新記録を樹立した。そのうち、国家級ハイテク企業と専門革新企業が162社あり、江門市からの出展社に占める割合が52.8%となった。



元だった。

黒龍江省で人材募集 約1.6万人の雇用を提供

10月16日から17日にかけて、江門市は黒龍江省で秋季採用イベントを開催した。ハルビン工業大学、ハルビン工程大学、東北林業大学、東北農業大学を訪問し、黒龍江省の学生を江門及びグレーターベイエリアでの就業を紹介した。

今回の活動には、広州汽車集団、格力智能設備などの大手中央・国有企業や、新エネルギー産業企業、インテリジェントロボット産業企業、大手民間企業など、600社以上の企業や機関が参加した。また、中山大学、華南師範大学、華南農業大学、広州国家実験室、吉華実験室などの大学や研究機関も、現地採用活動を実施した。

今回、約1.6万件の求人があり、年収20万元以上の求人は4,600件以上、30万元以上の求人が2,900件以上、50万元以上の求人は520件以上で、中には年収100万元を超える「黄金職」も含まれていた。

1月から9月の輸出入額 前年同期比4.2%増

今年1-9月の江門市の対外貿易額は前年同期比4.2%増の1,470.5億元となり、その成長率は全国および省の平均を上回った。

そのうち、輸出額は6.1%増の1,261億元で、広東省内成長率6位となった。輸入額は6.3%減の209.5億

中国パビリオンが展示部門の金賞を受賞

大阪・関西万博で10月12日夜、優れた建築や展示のパビリオンに対する表彰式があり、中国パビリオンが展示部門の金賞を受賞した。

大阪・関西万博開催期間中、中国パビリオンには190万人を超える来場者があり、1日平均の来場者数は1万人を超えた。

11月以降の行事案内

後援事業

「第24回愛知大学中国公開講座

～米中対立の行方と日中関係のあり方～

日 時：11月12日(水) 15:00～17:00

会 場：愛知大学名古屋キャンパス

後援事業

「江蘇杯中国語スピーチコンテスト」

日 時：12月6日(土) 終日

会 場：愛知大学 名古屋キャンパス

11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→16:40	月火水木金土日
-------	-------------	---------

中部→上海(浦東)

MU292	10:15→11:55	月火水木金土日
-------	-------------	---------

CA406	12:40→14:40	月 木 日
-------	-------------	-------

HO1392	13:00→15:05	月火水木金土日
--------	-------------	---------

MU530	13:35→15:55	月火水木金土日
-------	-------------	---------

9C8602	15:25→17:25	月火水木金土日
--------	-------------	---------

FM890	16:00→18:05	月火水木金土日
-------	-------------	---------

MU720	17:00→19:20	月火水木金土日
-------	-------------	---------

中部→大連

CZ620	13:00→14:50	火 土
-------	-------------	-----

中部→天津

JL841	10:55→13:25	月 金
-------	-------------	-----

中部→青島

QW9910	16:30→18:40	月 水 金 日
--------	-------------	---------

中部→福州

MF8730	15:00→18:05	月 水 金 日
--------	-------------	---------

中部→西安

MU2026	19:15→23:25	月 水 金 土
--------	-------------	---------

中部→蘭州

MU720	17:00→00:35	月火水木金土日	上海経由
-------	-------------	---------	------

中部→运城

ZH752	15:00→18:20	月火 木 土
-------	-------------	--------

北京(首都)→中部

CA759	09:10→13:05	月火水木金土日
-------	-------------	---------

上海(浦東)→中部

CA405	08:15→11:40	月 木 日
-------	-------------	-------

HO1391	08:35→12:00	月火水木金土日
--------	-------------	---------

MU529	09:25→12:35	月火水木金土日
-------	-------------	---------

9C8601	10:55→14:25	月火 木 土
	10:50→14:25	日
	11:00→14:25	水 金

FM889	11:45→15:00	月火水木金土日
-------	-------------	---------

MU719	12:30→16:00	月火水木金土日
-------	-------------	---------

MU291	17:25→20:50	月火水木金土日
-------	-------------	---------

大連→中部

CZ619	08:05→12:00	火 土
-------	-------------	-----

天津→中部

JL840	14:35→18:20	月 金
-------	-------------	-----

青島→中部

QW9909	12:10→15:40	月 水 金 日
--------	-------------	---------

福州→中部

MF8729	09:50→14:00	月 水 金 日
--------	-------------	---------

西安→中部

MU2025	13:35→18:15	月 水 金 土
--------	-------------	---------

蘭州→中部

MU719	07:55→16:00	月火水木金土日	上海経由
-------	-------------	---------	------

运城→中部

ZH751	09:20→14:00	月火 木 土
-------	-------------	--------

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
QW: 青島航空

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

監修: (株)リパティ旅行事業部

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9月	15,934	5.8	23,671	9.8	▲7,737	赤字拡大
2025年1-9月	136,379	▲1.3	171,443	▲5.4	▲35,064	赤字縮小

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

9月の国・地域別の貿易

単位：億円、%

		金額	構成比	
輸出	総額	94,137	100.0	
	内訳	アメリカ	16,049	17.0
		EU	8,915	9.5
		アジア	51,699	54.9
		うち中国	15,934	16.9
輸入	総額	96,483	100.0	
	内訳	アメリカ	10,816	11.2
		EU	11,249	11.7
		アジア	49,199	51.0
		うち中国	23,671	24.5

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

9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	65.6	1.6
		2	自動車	28.8	1.4
		3	半導体等電子部品	15.6	1.1
輸入	増加	1	電算機類(含周辺機器)	47.8	3.1
		2	通信機	15.3	2.2
		3	音響映像機器(含部品)	13.3	0.5

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9月	2,335	4.3	14.7	2,954	14.1	12.5	▲620	赤字縮小
2025年1-9月	20,060	0.3	14.7	24,223	6.3	14.1	▲4,163	赤字縮小

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

9月の国・地域別の貿易

単位：億円、%

		金額	構成比	
輸出	総額	21,729	100.0	
	内訳	アメリカ	5,792	26.7
		EU	2,704	12.4
		アジア	7,304	33.6
		うち中国	2,335	10.7
輸入	総額	12,409	100.0	
	内訳	アメリカ	974	7.8
		EU	1,299	10.5
		アジア	6,900	55.6
		うち中国	2,954	23.8

出所：名古屋税関の発表資料を基に一部加筆

9月の主な増減品目

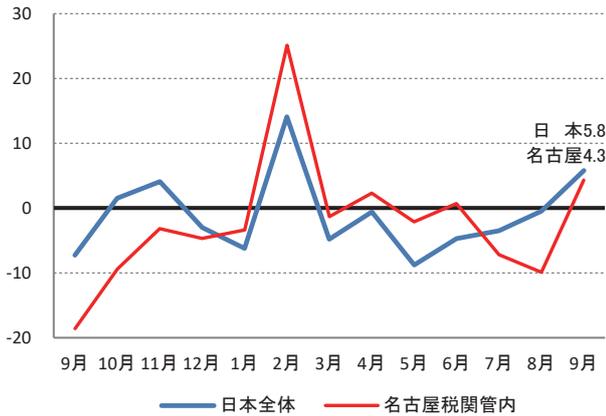
単位：%、ポイント

			概況品名	伸率	寄与度
輸出	増加	1	金属加工機械	88.0	2.6
		2	自動車	67.7	2.3
		3	金属鉱及びくず	187.7	1.5
輸出	減少	1	自動車の部分品	▲15.4	▲2.0
		2	鉄鋼	▲52.1	▲1.7
輸入	増加	1	衣類及び同附属品	13.7	1.4
		2	音響・映像機器(含部品)	24.8	1.2
輸入	減少	1	自動車	▲51.1	▲1.8

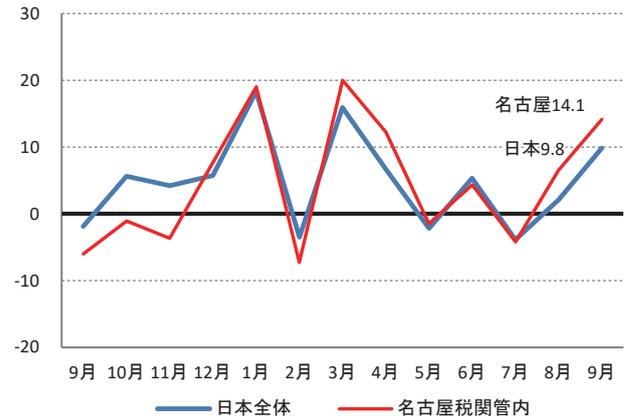
出所：名古屋税関

日本と名古屋税関管内の対中貿易の比較

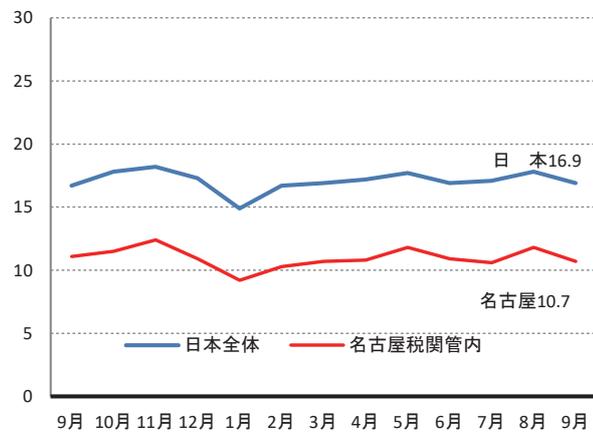
中国への輸出額の月別伸率(%)



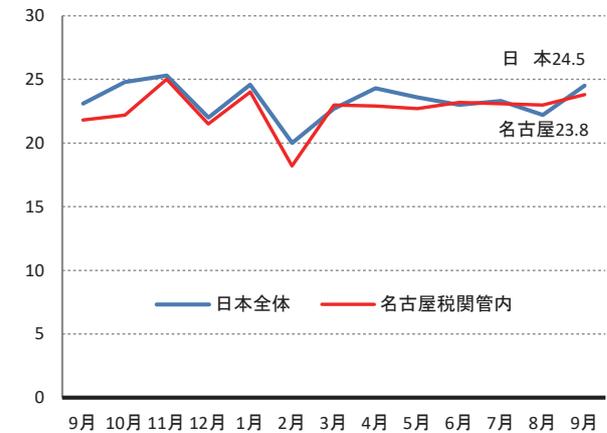
中国からの輸入額の月別伸率(%)



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9月	3,286	8.3	2,381	7.4
2025年1-9月	27,796	6.1	19,046	▲1.1

出所：中国税関総署

中国の外資導入

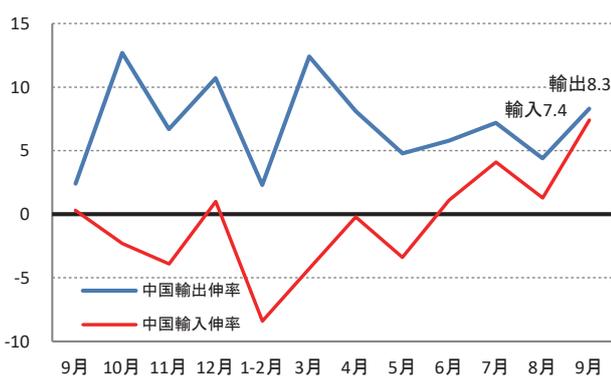
単位：件(件数)、億ドル(金額)、% (伸率)

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1-9月	48,921	16.2	800.2	▲11.0

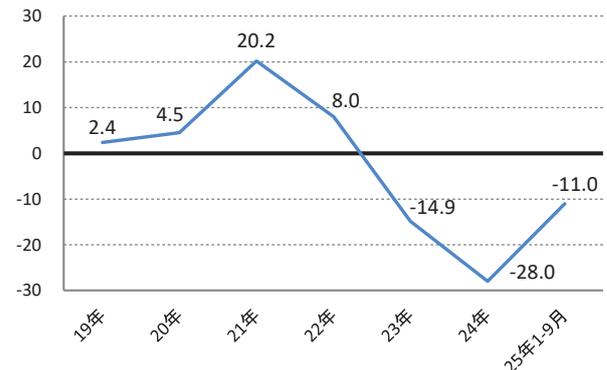
出所：中国商務部

※25年1-9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=7.17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 (%)

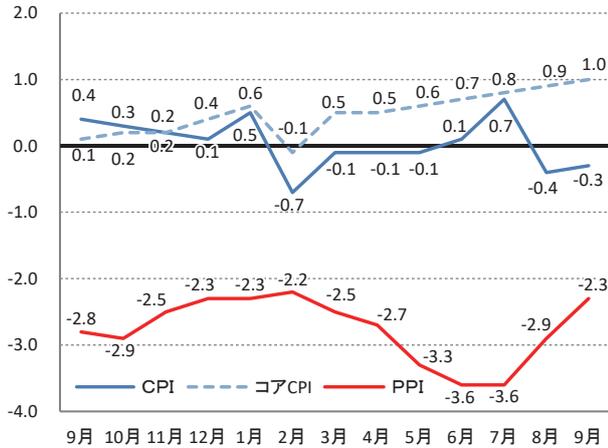
	9月	1-9月
消費者物価指数	▲0.3	▲0.1
うち都市	▲0.2	▲0.1
農村	▲0.5	▲0.3
うち食品	▲4.4	▲1.8
食品以外	0.7	0.2
うち消費財	▲0.8	▲0.5
サービス	0.6	0.4

工業生産者物価指数PPI (%)

	9月	1-9月
工業生産者物価指数(PPI)	▲2.3	▲2.8
うち生産資材	▲2.4	▲3.3
うち採掘	▲9.0	▲9.9
原材料	▲2.9	▲3.6
加工	▲1.7	2.6▲
生活資材	▲1.7	▲1.5
うち食品	▲1.7	▲1.6
衣類	▲0.3	▲0.1
一般日用品	0.7	0.6
耐久消費財	▲3.9	▲3.3
工業生産者仕入物価指数	▲3.1	▲3.2
うち燃料、動力類	▲8.1	▲8.2

※工業生産者物価指数(PPI) = 出荷価格指数=卸売指数

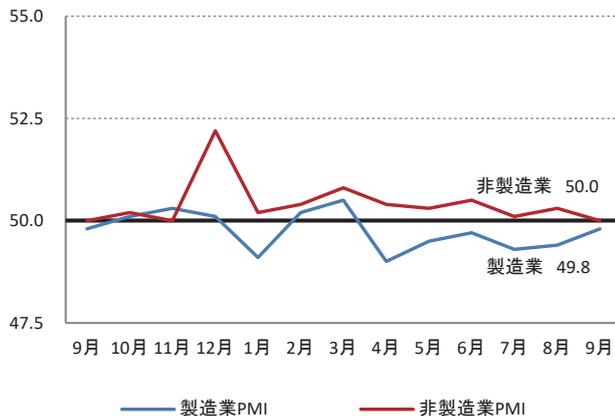
CPI、コアCPI、PPIの月別推移(%)



※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

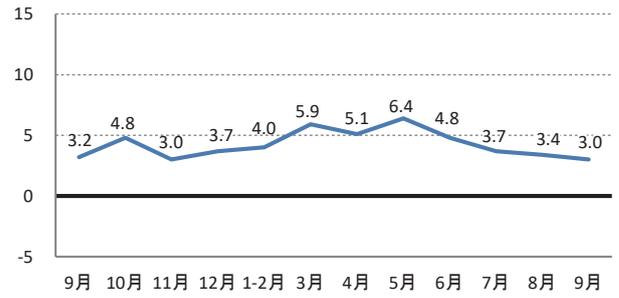
中国のPMI (購買担当者景気動向指数)



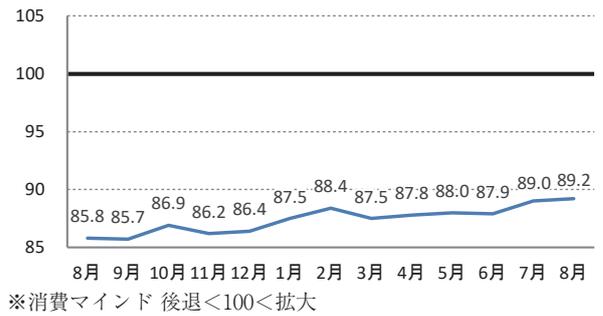
※景気後退<50<景気拡大

出所：中国国家統計局

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

1-9月の固定資産投資

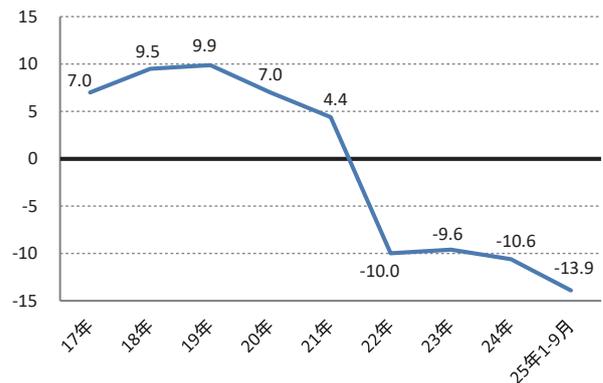
		投資額(億元)	伸率(%)
固定資産投資		37,153	▲0.5
産業別	第一次	7,344	4.6
	第二次	134,063	6.3
	第三次	230,128	▲4.3
地域別	東部	N/A	▲4.5
	中部	N/A	1.5
	西部	N/A	1.5
	東北	N/A	▲8.4

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(%)

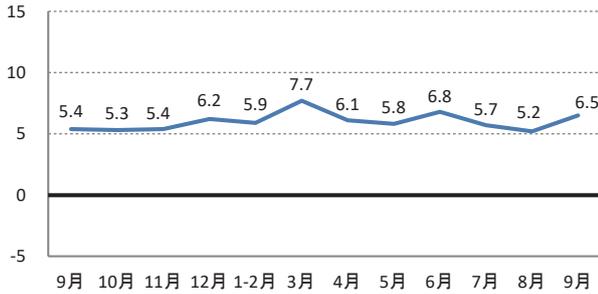


中国の工業

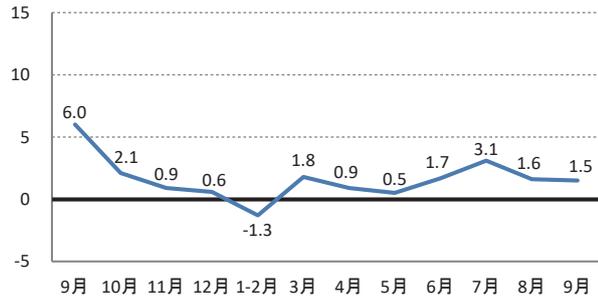
工業付加価値の伸率(%)

	9月	1-9月
一定規模以上の工業生産	6.5	6.2
内訳 鉱業	6.4	5.8
製造業	7.3	6.8
電気・ガス・熱・水生産供給業	0.6	2.0
内訳 国有企業	6.5	4.6
株式制企業	6.8	6.7
外資系企業	5.8	4.1
私営企業	4.6	6.1

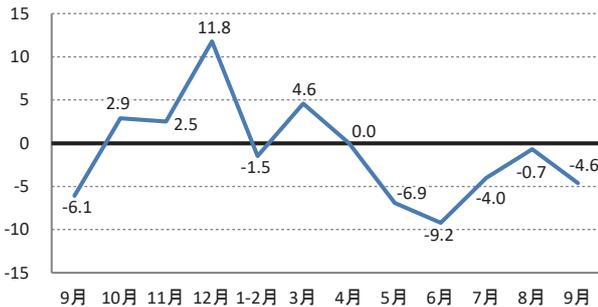
一定規模以上の工業付加価値の月別伸率(%)



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

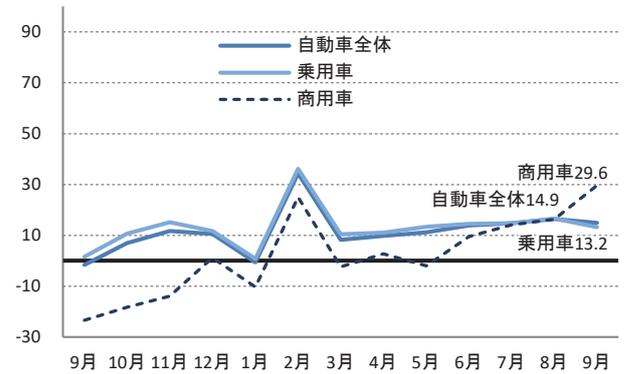
万台：万台

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9月	323(65)	286
2025年1-9月	2,436(495)	2,125

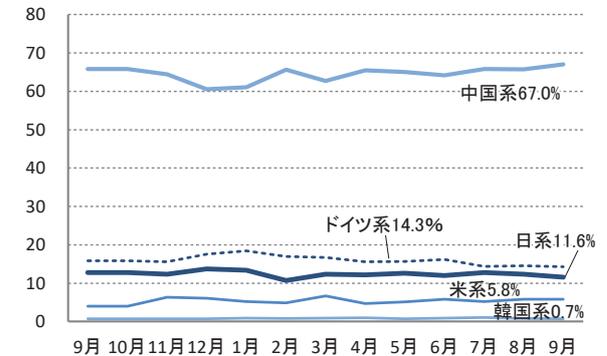
出所：中国汽车工業協会

※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(%)



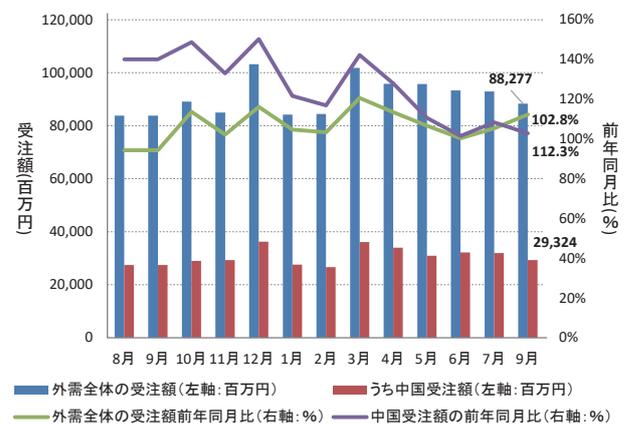
日系乗用車のシェア推移(%)



出所：乗用車市場情報联席会

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