



四中全会が開催 ～第15次五ヶ年計画の基本方針を採択～

10月20日から23日に「中国共産党第20期中央委員会第4回全体会議(四中全会)」が北京で開催され、次の5年間(2026年～2030年)の計画となる「国民経済と社会発展の第15次五ヶ年計画」の策定に関する提言(建議案)を審議・採択し、最終日の23日には、習近平総書記が中共中央政治局を代表して提言について解説する演説を行った。

新たな五ヶ年計画における経済・社会発展の主要目標として、下記を掲げた。

7つの主要目標

今回の四中全会で提示された、建議案の7つの主要目標は下記の通りである。

- ①質の高い発展で顕著な成果を上げる
- ②科学技術の自立・自強の水準を大幅に向上させる
- ③改革の全面的深化において新たなブレイクスルーを遂げる
- ④社会文明の水準を明確に向上させる
- ⑤国民の生活の質を継続的に向上させる
- ⑥美しい中国の建設において新たな進展を遂げる
- ⑦国家安全保障を一層強固にする

上記目標を踏まえ、経済力、科学技術力、国防力、総合的な国力の強化、グローバル影響力を大幅に拡大し、一人当たり国内総生産(GDP)を中等先進国の水準にまで高め、国民生活を一層幸福で素晴らしいものにし、社会主義現代化をほぼ実現するとした。

また、各分野における実質的な施策項目である「重点課題」を下記12項目とした。



12の重点課題

①現代産業システムを構築し、実体経済の基盤を強化、②高水準の科学技術の自立・自強を加速し、新質生産力の発展を牽引、③強大な国内市場の建設、新たな発展枠組み構築を加速、④高水準の社会主義市場経済体制の構築を加速し、高品質な発展の動力を強化、⑤ハイレベルな対外開放を拡大し、国際協力とウィンウィンの新局面を開拓、⑥農業・農村の現代化を加速し、農村の全面的振興の着実な推進、⑦地域経済の配置を最適化し、地域間の調和のとれた発展の推進、⑧全民族の文化の革新と創造の活力を喚起、社会主義文化を繁栄・発展させる、⑨民生の保障と改善を強化し、人民の共同富裕を着実に推進、⑩経済社会発展の全面的グリーン化転換を加速し、美しい中国を建設、⑪国家安全システムと能力の現代化を推進、更に高水準で安全な中国の建設、⑫国防と軍隊の現代化の質の高い推進。

新たな5か年計画は、来年3月に開催される「全国人民代表大会」での採択を経て正式決定される。

目次

四中全会が開催 ～第15次五ヶ年計画の基本方針を採択～	1
訪中報告 中部経済界訪中団 中国内陸部の重慶市と湖北省でイノベーションに触れる	2
交流記録	4
協力行事 第20回名古屋中国春節祭応援交流会	5
寄稿 第6回 一帯一路とグローバル・サプライチェーンのグリーン化・デジタル化への展望 ～中国港湾の視点から～(前編)	6
今の中国 第1回 理想のコミュニティを目指して	12
～中国ライフスタイルブランド「阿那亜」の主張～	12
滄州デスクNEWS	14

常州デスクNEWS	15
常熟デスクNEWS	15
錫山デスクNEWS	16
江門デスクNEWS	16
ご案内 2026年会員賀詞交歓会	17
弊センター年末年始休日のご案内	17
中部国際空港発着 中国線フライトスケジュール	17
中国経済データ	18
中国短信	22
12月以降の行事案内	22
2026年の中国の法定休日	22

中部経済界訪中団

中国内陸部の重慶市と湖北省でイノベーションに触れる

本年の「中部経済界訪中団」は11月6日から12日にかけて、重慶市と湖北省を訪問した。訪中団は例年、嶋尾正会長が団長を務める予定で、本年も嶋尾会長発案の下で企画されたが、会長が急遽渡航できなくなったため、大野大介専務理事を団長代理とした総勢18名の構成となった。

コロナ禍を経て派遣が再開された中部経済界訪中団は、2023年には山東省、2024年には安徽省を訪れ、どちらの省でもイノベーションが活況であることを目の当たりにした。そうした背景もあり、今回の訪中は内陸部でもイノベーションが進んでいることを現地現物で確認することがテーマとなった。

11月	時間	主な活動
6日 (木)	終日	中部国際空港から香港を経由し、重慶市へ
7日 (金)	午前	重慶市計画展覽館 交流会
	午後	広域銘島数字科技有限公司 (Geega) 七騰機器人有限公司 (Sevnce Robotics)
8日(土)～9日(日) 長江を船で移動		
10日 (月)	午前 午後	三峡ダム(湖北省宜昌市) 高速鉄道で宜昌市から武漢市へ 湖北省外事弁公室(招宴)
11日 (火)	午前 午後	武漢陽邏港区 湖北人形機器人創新中心 国家智能網聯汽車(武漢)測試示範区
12日 (水)	終日	武漢市から香港を経由し、中部国際空港へ帰国

■重慶市計画展覽館

実質的な活動初日である7日は、まず重慶市の都市計画、自然、歴史、生活などを展示した施設を訪れ、「一帯一路」「長江経済ベルト発展」「西部陸海新通道(重慶から広西自治区を抜け東南アジアへと続く、鉄道・船舶の複合一貫輸送ルート)」といった中国政府の広域圏構想における重慶市の位置付けを学んだ。

■重慶市-日本中部経済貿易交流会

交流会は企業家が双方向で交流できる場を設けたいと重慶市側の意向で企画されたもので、①双

方代表者の挨拶、②日本中部地区産業概要の紹介、③立食形式でのマッチングで構成。

重慶市人民政府外事弁公室の馮子敏副主任は挨拶で「近年、重慶市は中西部の国際交流の中心地となるべく、日本と様々な分野で交流や提携が進み、好成績を収めてきた。日本国駐重慶総領事館による支援の下、重慶では日本の5都市と友好関係を締結し、友好交流・協力の雰囲気と共に高めている。経済面でも1985年にいすゞ自動車と重慶で合弁で慶鈴汽車を設立して以降、相次いで日本企業が重慶に拠点を設立。今年1-9月期の重慶と日本との貿易総額は208.3億元と、前年比で27.8%増加した。重慶市では2026年4月に中国西部国際投資貿易商談会(中国名の略称：西洽会)の開催を予定している。より多くの日本の方に重慶が開放的に発展しているという無限のチャンスを享受してもらいたい」と呼び掛けた。



馮子敏副主任

■広域銘島数字科技有限公司(Geega)

中国自動車大手・吉利汽車(Geely)のIoT開発会社。Geegaと呼ぶ、産業用IoTプラットフォームを運営。法人設立は2020年12月と、5年も経っていないが、親会社には約30年にわたる自動車生産の実績があり、親会社から生産や開発の現場に関するノウハウを承継し、現場に即した開発が行える強みを持つ。ショールームでは溶接工程検査や生産計画作成のDX事例などの紹介があり、聞き応えのあるものだった。

■七騰機器人有限公司(Sevnce Robotics)

防爆ロボットの開発製造を手掛け、高温、高圧、有毒、有害、可燃性、爆発性、危険物の生産、倉庫といった劣悪な環境で使用されるロボットの開発に強みがある。用途は巡



回(メーター確認、異常検知などの点検)、消火等で、中国石油メジャーに納入実績がある。創業当初はソフトウェアの開発を事業としていたが、2017年に防爆ロボットにニーズを見出し、事業を転換。工場参観時では大型ロボットによる実演を披露してもらった。

■湖北省外事弁公室

本団は船で重慶市から湖北省へ移動し、三峡ダムを視察後、高速鉄道で湖北省の省都・武漢市へと向かった。武漢市では湖北省外事弁公室により夕食を招待いただいた。



章笑梅主任

湖北省外事弁公室の章笑梅主任は湖北省の最大の強みとして立地、交通アクセスの良さを挙げ、「湖北省はもともと9つの省と道路や鉄道で直通しているが、近年は更に水路・空路が加わり、複合一貫輸送が発達している。空路は武漢天河国際空港、鄂州花湖国際空港という2つのハブ空港がある。水路では武漢を出港した貨物船は上海で載せ替えないと海外へ運べなかったが、今では日本、韓国などへの直行便があり、名古屋との定期航路もある。日本の中部と中国の中部は産業的にも共通するところがある。日本と中国は一衣帯水の関係で、先日は韓国で習近平主席と高市早苗首相との日中首脳会談が開かれ、両国が経済協力、人の往来で引き続き協力することでコンセンサスを得たばかりである。湖北省は科学技術、イノベーションが盛んな地である。ロボットなどの分野は日本も早くから取り組んできており、経験の蓄積もあるはずなので、交流が深まることに期待したい」と述べた。

■武漢陽邏港区

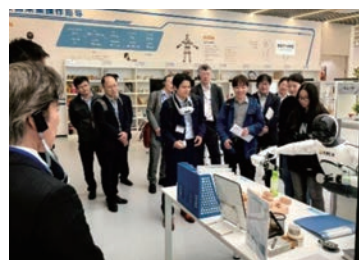
通称は陽邏港と言い、長江中上流域で最大のコンテナ港。海外の港との直行航路の開拓に取り組んでおり、2019年には名古屋との直行航路が就航。DXやGXにも注力。トランスファークレーンは遠隔操作できるように改造されており、事務所内で女性のオペレーターが操作している様子を見学。港内トラッ



クの電動化を進めており、トラック40台は交換式電池によるEVに切り替わっており、電池の交換ステーションを見学。鉄道との複合一貫輸送にも注力中で、港内の鉄道貨物駅では中欧班列(中国・ヨーロッパ間の貨物鉄道列車)とも接続できる旨の説明があった。

■湖北人形机器人创新中心

人型ロボット産業育成のための産学官連携の研究開発施設。ロボットの頭脳であるソフトウェアの開発のほか、セン



サなど基幹部品の育成、誘致も取り組んでいる。湖北省内におけるロボット産業の集積状況の展示、人型ロボット実用化(人の動きの再現)のためコンビニや倉庫などのデータ収集(ティーチング)の現場、人型ロボットの实演を見学した。

■国家智能网联汽车(武汉)测试示范区

中国最大の自動運転車実証実験エリア。武漢経済技術開発区にあり、同区が運営。ショールームには、開発区の紹介、自動運転への取り組みに関するパネル展示があった。中国検索エンジン大手・百度(バイドゥ)が同地で自動運転車の実証実験を行っており、本団ではレベル4のロボタクシーを約10分間試乗した。



＜謝意＞

今回の訪中では、中国駐名古屋総領事館、重慶市人民政府外事弁公室及び湖北省人民政府外事弁公室の多大な支援を受け実現したものであり、改めて御礼を申し上げます。

訪中直後の11月7日に高市早苗総理の国会答弁があり、日中関係は急速に後退しました。国会答弁が訪中前であつたら今回の訪中活動が実施できなかったことは想像に難くありません。当センターでは、図らずも貴重性を増した今回の訪中体験を、より多くの皆様に知ってもらい、中国に親しみを持ってもらえるよう取り組んでまいります。

交流記録

<和電蘭鈞科技有限公司>

10月9日、センター会員の山河日中経済文化促進会の賈春雷会長が孫屹立・和電蘭鈞科技有限公司董事長とセンターを訪れ、大野専務理事が対応した。

孫董事長からは、当社の出資先となる瑞浦蘭鈞股份有限公司の蓄電池事業について紹介があり、太陽光発電と蓄電池事業は今後の需要が高く、中国国内販売と一部海外への輸出を始めているが、日本市場についても開拓し、ビジネスパートナーを求めていると協力要請があった。



賈春雷会長(左)と孫屹立董事長(右)

2017年に設立された社歴の若い企業であるが、浙江省温州、嘉興、広西チワン族自治区柳州、広東省佛山市、重慶市の5拠点とインドネシアに1拠点の製造拠点があり、急成長を遂げている。

<江蘇省駐日本経済貿易代表処>

10月31日、万二洋・江蘇省駐日本経済貿易代表処首席代表が当センターを訪問し、大野専務理事と意見交換をおこなった。

今年は、万首席代表に依頼して、省内の複数都市の商務局、開発区の担当を紹介いただき、実際に訪問・交流することができた。

万代表からも蘇北地区を中心にバイオ医薬やヘルスケア、グリーン産業など特徴ある産業集積をしている地方都市への視察交流について協力を求められ、センターとしても継続して訪問交流を予



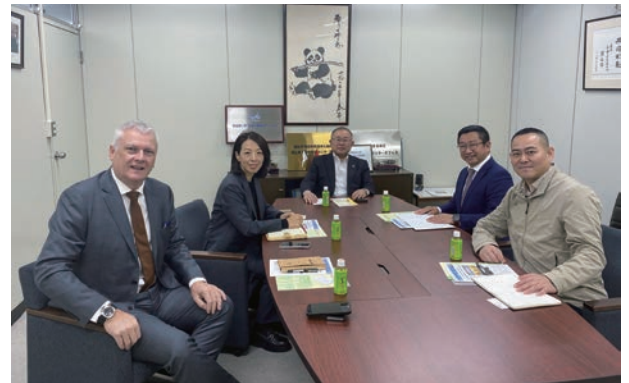
定していきたい。

<安吉智行物流有限公司>

11月5日午前、Jean-Marie Guerin・安吉智行物流有限公司CCO一行3名と金大一・中部華僑華人連合会会長が当センターを訪問し、大野専務理事が対応した。

同社は、2000年8月に上海汽車集団の100%出資により設立され、自動車の物流、サプライチェーンの物流などを手掛け、24年度の売上は315億元にも達する大手である。

大野専務理事からは、センターの概要を紹介し、同社の事業に対して、日系企業にどのようにアピールしていくか意見交換を行った。



Jean-Marie Guerin 安吉智行物流有限公司CCO
孫立艷 安吉智行物流有限公司業務發展部總經理
陳立典 安吉智行物流有限公司東二区業務總監兼
總經理助理

<シルクロード基金・中国銀行>

11月5日午後、朱隼・シルクロード基金(中国語: 丝路基金、英語: Silk Road Fund)董事長一行4名と中国銀行一行6名が、嶋尾会長を表敬訪問し、大野専務理事も同席した。



一行は、東京で開催されるICMA(国際資本市場協会)主催の会議に参加するため、11月4～7日の

期間来日し、先に名古屋を訪問して主要な製造業関連の企業を訪問し、日本、東アジア、東南アジア、中央アジア、中東・北アフリカ、欧州等のエリアでの投資機会及び提携の可能性等について意見交換を行った。

【シルクロード基金】

朱 隼 董事長

齊 喆 国際部シニア・エグゼクティブ・
ディレクター

廖文麟 投資一部シニアマネージャー

王喆琮 投資二部グループマネージャー

【中国銀行】

范效華 日本における代表者兼東京支店長

郭華鋒 東京支店金融機構部副部長

尚楚岳 東京支店金融機構部

湯春軒 東京支店法人金融部副部長

王 哲 名古屋支店長

汪福偉 投資三部グループマネージャー

協力行事

第20回名古屋中国春節祭応援交流会

10月26日(日)名古屋市内のホテルにて、「第20回名古屋中国春節祭応援交流会」が、名古屋中国春節祭実行委員会の主催、中華人民共和国駐名古屋総領事館の共催、中部日本華僑華人団体の協力及び当センターの特別協力により開催された。

はじめに坂本啓熙・愛知県立芸術大学音楽科トランペット専攻による演奏とともに過去の春節祭のハイライトをまとめた映像が放映され、その後、主催者を代表して陳秋揚・名古屋中国春節祭実行委員長より開会の挨拶が行われた。陳委員長からは、過去19回にわたる春節祭への協力に感謝を伝え、次回が20回目となる春節祭への更なる協力を呼び掛けた。

続いて、共催者を代表して、伊亜奇・中華人民共和国駐名古屋副総領事が挨拶した。

第一部の基調講演は、テーマが「和でつなぐ力～協力で広げる未来」となっており、島吉良典・双日オートグループ東海(株)代表取締役社長は、自身の略歴として、中国への留学経験から中国事業への参画、BYDの販売店へ、華僑華人とのつながりを紹介した。徐静波・アジア通信社代表取締役社長は、名古屋の魅力や力について分析し紹介した。

続いて、来賓を代表して、近藤昭一・日中友好議



員連盟幹事長・衆議院議員と鹿島均・愛知商工連盟共同組合理事長の挨拶、大村秀章・愛知県知事の祝電披露、来賓紹介が行われた。

第一部の最後には春節祭を応援する協賛企業及び団体として、鈴与(株)、(株)アイシン、杉本食肉産業(株)、BYDオート名古屋北、(株)ウツイグループ及び当センターのインタビュー映像が放映され、第一部を締め括った。

第二部の交流懇談会では、豊田彬子・公益財団法人豊田市文化振興財団理事長が乾杯の音頭をとり、その後、中国民族舞踊、二胡の演奏や変面などのパフォーマンスがあり、最後に「上を向いて歩こう」を合唱した後、閉会の挨拶を鄧雪宏・名古屋中国春節祭実行委員会副委員長が行った。

当日は、当センターからは大野専務理事が参加し、会員企業からも複数の参加があった。

一帯一路とグローバル・サプライチェーンの グリーン化・デジタル化への展望

～中国港湾の視点から～ **前編**

(公財)日本海事センター 客員研究員 福山 秀夫

1. はじめに

一帯一路は、経済圏構想と言われているが、グローバル・ロジスティクスの視点からみると、その根幹を成すグローバル・サプライチェーンの整備・構築のための先導的な役割を果たすイニシアチブである。特に、中国国内での役割は大きく、国内のロジスティクスを国際的視点からハイレベルに展開してゆくイニシアチブである。つまり、国際海運、国際港湾、国際鉄道に要請されるグローバルレベルでのサプライチェーンのグリーン化・デジタル化を、国内レベルのロジスティクスの循環の中に落とし込み、国内循環へと転換してゆく先導的役割を果たすものである。今回の連載では、そのことが典型的に表れている中国の国際港湾の視点から、一帯一路がグローバル・サプライチェーンのグリーン化・デジタル化に果たしている役割とその展望について述べる。

2. 中国港湾の現況

1) 世界のトップを走る中国港湾

2024年の上海港の取扱量は、約5,150万TEUを越

え、15年連続で世界第1位をキープした。港湾取扱量の世界トップ10港のうち、6港が中国港湾である。第3位寧波舟山港、第4位深圳港、第5位青島港、第6位広州港、第8位天津港である。かつて世界第1位であった香港港は、第12位に後退した¹。また、2025年9月26日に公表された世界銀行とS&Pグローバル・マーケット・インテリジェンスが開発した、世界港湾パフォーマンスランキングによると、上位10位中7港が中国港湾と東アジアであり、安定した地位を占め、上海洋山港が2年連続で第1位である。第2位は福州港、第4位大連港、第6位深圳媽湾(マウワン)港、第8位広州港、第9位深圳赤湾(チーワン)港、第10位寧波舟山港である。東アジアは、第7位にカイメツ・チーバイ港が入る。上海港は、コンテナ貨物の取扱量においても、港湾の効率化指標においても、世界第1位であることが証明されたのである²。そのほかの中国港湾も同様に証明されたのである。そのうち自動化ターミナルを保有するのは、上海洋山港、深圳媽湾港、広州南沙港、寧波舟山港で

REGIONAL SHARE OF TOP 100 VOLUMES (TEU)

China Asia (excluding China) North America Northern Europe Mediterranean Middle East
Central and South America Oceania Africa



REGIONAL BREAKDOWN — VOLUME TRAJECTORY

世界のコンテナ取扱量：8億6,273万TEU（2022）

Lloyd's List One Hundred Ports 2023

(図表1) 世界の港湾の地域別コンテナ取扱量のシェア

- 1 ちなみに、第2位シンガポール港、第7位釜山港、第9位ドバイ港、第10位ポートクリン港、第11位ロッテルダム港である。
2 ちなみに、第3位ポートサイド港、第5位タンジール(地中海)が入る。

ある。これらの港湾では自動化によるDXが効率化に大きく貢献していることがわかる。さらに、世界の港湾のコンテナ取扱量を地域別にみると(図表1)、2022年のデータではあるが、中国のシェアは40%、中国を除くアジアは26.8%、北米は8.7%、北部欧州は7.9%、地中海は6.3%、中東は5.45%、中南米は3.4%等となっている。圧倒的に中国が多く、中国を含む東アジア・南アジア地域が、世界のコンテナ輸送の中心地域となっていることがわかる。それでは、中国港湾はなぜ、このように発展するのだろうか、それは、中国における港湾戦略、海運戦略、鉄道戦略が、経済発展戦略と一帯一路の要をなしているということに理由がある。

2) 中国港湾が発展する理由

中国港湾がなぜ発展するのか。私は以下の3点に集約できると考えている。

- ① 港湾戦略によって海運戦略を支援することが、国家の経済発展戦略となることを明確にしている。
- ② 国際コンテナを鉄道に接続することが、港湾と海運の支援戦略となることを、海鉄連運政策として明確にしている。
- ③ 国際コンテナを中欧班列に接続することが、一帯一路推進への貢献であることを明確にしている。

これらについて説明する。2001年中国は、WTOに加盟し、市場経済化が最大の課題となった。当時、市場経済化とは、中国の現代化として認識されていた。現在の交通運輸部は、当時は、交通部と鉄道部に分かれており、前者が港湾と海運を管理し、後者は鉄道を管理していた。港湾と海運の現代化が、交通部に求められ、鉄道の現代化が、鉄道部に求められた。交通部の港湾と海運の現代化では、国際コンテナをトラックだけではなく、鉄道による大量輸送が港頭地区の渋滞を解消するためには重要と考えられた。また、鉄道部では、鉄道輸送の現代化に国際コンテナによる輸送を導入し起爆剤とすることで、鉄道輸送の現代化を図ろうとした。両社の利害が一致し、両者は提携して国際コンテナ輸送を行うことになった。これを交通部は「海鉄連運」と呼び、鉄道部は「鉄水連運」と呼んだ。本稿では、交通運輸部が使用する「海鉄連運」を使用する。海鉄連運は、港湾と海運と鉄道の現代化のための3者の共通

の政策となった。この提携は、2013年3月、鉄道部の解体につながり、交通運輸部に統合された後も引き継がれ現在に至っている。故に、交通運輸部の経済発展戦略は、海運・港湾・鉄道の3者の共同発展戦略であり、現代化の推進を統一的に行うことであった。また、当時、鉄道部が取り組んでいたランドブリッジ推進政策は、ユーラシア・ランドブリッジ(2016年に中欧班列と呼称)の推進と周辺国の海運及び鉄道との接続の2つの政策として継続して取り組まれることとなった。

まず、最初に港湾と海運の現代化の推進について述べる。これについては、図表2を参照してほしい。交通部が採った経済発展戦略＝海運戦略＋港湾戦略は、2006年国務院が承認した「全国沿海港口布局規画」(全国沿海港湾配置計画)に沿って、港湾戦略が海運戦略を支え、港湾の集貨戦略を展開し、海運を成長させることであった。まず、中国沿海港湾を5つの地区に分けた。①「環渤海地区港湾群」、②「長江デルタ地区港湾群」、③「東南沿海地区港湾群」、④「珠江デルタ地区港湾群」、⑤「西南沿海地区港湾群」の5つである。次に、各港湾群に代表となる港湾



(図表2) 港湾の現代化の推進

(出所)「全国沿海港口布局規画(中華人民共和国交通部)2006年9月」

(図表3) 中国港湾トップ10の港湾群別コンテナ取扱量(万TEU)

西暦	環渤海地区港湾群	長江デルタ地区港湾群	東南沿海地区港湾群	珠江デルタ地区港湾群	西南沿海地区港湾群	トップ10合計
2011年	3,504.10	5,131.04	646.50	3,683.12	0.00	12,964.76
2012年	3,971.50	5,118.42	720.17	3,768.49	0.00	13,578.58
2013年	4,373.30	5,643.18	800.79	3,858.62	0.00	14,675.89
2014年	4,657.02	5,974.04	857.24	4,019.00	0.00	15,507.30
2015年	4,697.20	6,216.90	918.28	4,182.89	0.00	16,015.27
2016年	4,811.00	6,339.00	960.00	4,280.00	0.00	16,390.00
2017年	4,931.00	6,954.00	1,040.00	4,535.00	0.00	17,460.00
2018年	5,157.71	7,309.24	1,070.23	4,735.86	0.00	18,273.04
2019年	5,255.00	7,561.00	1,112.00	4,860.00	0.00	18,788.00
2020年	5,112.00	7,222.00	1,141.00	4,972.00	505.00	18,952.00
2021年	5,436.00	5,811.00	1,205.00	5,295.00	601.00	18,348.00
2022年	5,249.00	8,622.00	1,243.00	5,464.00	702.00	21,280.00
2023年	5,722.00	9,060.00	1,255.00	5,499.00	802.00	22,338.00
構成比	天津、青島、日照	上海、寧波舟山	廈門	広州、深圳、香港	北部湾	10港
2023年	25.6%	40.6%	5.6%	24.6%	3.6%	100%

中国交通運輸部HPより筆者作成

中国全体(沿海)：2億7,196万TEU トップ10：全体の82.1%を占める

を設定し、航運センターを設置して、海運を支援する仕組みを構築した。航運とは、中国語で海運のことである。そして、域内港湾と国際航運センターの一体的運営を実現した。以下のように港湾と航運センターを組み合わせる戦略的展開を図った。

- ①「環渤海地区港湾群」：天津港と天津北方国際航運センター、青島港と山東省港国際航運センター
- ②「長江デルタ地区港湾群」：上海港と上海国際航運センター
- ③「東南沿海地区港湾群」：廈門港と廈門国際航運センター
- ④「珠江デルタ地区港湾群」：深圳港と深圳港湾群
- ⑤「西南沿海地区港湾群」：北部湾港と北部湾港航運センター

これらの航運センターがどのようなことに取り組んだのか。それは、集貨戦略を念頭に置いた鉄道との接続としての海鉄連運の推進、河川交通との連携としての江海連運の推進など、国内における戦略的展開とユーラシア・ランドブリッジ(後に中欧班列)の推進などの国際的な戦略的展開を行い、国内環境と国際環境の双循環の好循環を生み出していったのである。それではなぜ、それが可能となったのか。それは、中国における四大開発戦略の推進と結びついていたからである。具体的には、次の通りである。

- ①長江デルタ一体化：上海国際航運センター（港湾地区）

- ②長江経済ベルト発展：上海国際航運センター（港湾地区＋内陸(武漢・重慶等)）
- ③京津冀(キョウ・シン・キ)共同開発：北京・天津・河北港湾地区
- ④粵港澳(エツ・コウ・オウ)大湾区(グレーターベイエリア)建設：珠江デルタ港湾地区
- ⑤西部大開発＋RCEP：北部湾港航運センターと欽州港地区＋西部陸海新通道

上記⑤の西部大開発は、四大開発には含まれないが、2001年から開始された第十次五か年計画において、中国の東部沿海地区と西部内陸地区の発展の格差を解消するための必須の政策として位置付けられ、RCEPが2022年1月に発効することを背景に取り組まれた中欧班列とシンガポール港が絡む西部陸海新通道の開発と欽州港を含む北部湾港の集貨戦略に大きく関わっている。

これら港湾群のコンテナ取扱量に、各航運センターの規模と実績が現れている(図表3)。中国港湾の2023年のトップ10のコンテナ取扱量の総計は、2億2,338万TEU。これは中国沿海港湾の総取扱量2億7,196万TEUの82.1%を占める。つまり、この10港のコンテナ取扱量の傾向で中国の港湾事情が理解できると考えてよい。この10港を港湾群別に分けると、環渤海地区港湾群に天津港、青島港、日照港の3港が属し、5,722万TEU、10港全体の25.6%を占める。同様に、長江デルタ地区港湾群は、上海港、寧波舟山港の2港で9,060万TEU、40.6%、東南沿海地区港湾群は、廈門港1港で1,255万TEU、5.6%、珠

(図表4) 世界一港湾建設についての「指導意見」における6分野19項目の発展目標

6分野	19項目
①港湾総合サービス能力 引上げへの注力	1) 供給システムのシステム最適化
	2) 港湾総合サービス機能の向上
	3) 複合輸送重点化のための弱点の補強
②グリーン港湾建設の加速	1) 汚染防止の強化
	2) クリーンで低炭素な港湾エネルギーシステムの構築
	3) 省資源、リサイクル、生態保護の強化
③スマート港湾建設の加速	1) AI港湾システムの構築
	2) スマート物流構築の加速
④開放と融合の発展の加速	1) 海運と港湾の共同発展の推進
	2) 港湾・産業・都市の密な融合発展の推進
	3) 港湾ビジネス環境の最適化の継続
	4) 一帯一路建設による良好なサービスの提供
⑤安全な港湾建設の加速	1) 本質的安全への注力
	2) 二重防止の仕組み構築の推進
	3) 安全保障と応急能力強化への注力
⑥港湾管理システムの現代化の推進	1) 重点領域の改革の深化
	2) 法規、政策、基準の改善の推進
	3) 健全な市場監督体制の確立
	4) 人材グループ構築の強化

(出所) 「九部門聯合印发《关于建设世界一流港口的指导意见》(2019年11月3日) 中華人民共和國國務院HP」より筆者作成

江デルタ地区港湾群は、広州港・深圳港・香港港の3港で5,499万TEU、24.6%、西南沿海地区港湾群は、北部湾港(欽州港・北海港・防城港)1港で、802万TEU、3.6%である。規模的には、長江デルタ地区・環渤海地区・珠江デルタ地区・東南沿海地区・西南沿海地区の順となり、長江デルタ地区に、貨物が集中していることがわかる。自動化コンテナターミナルもこの地区に集中している。

2013年に一帯一路が発表されて以降、海のシルクロードの一環である中国港湾の開発計画が、2019年11月に「世界一港湾建設についての「指導意見」として公表された。これは、《交通強国建設綱要》(2019年9月)実施のための文書として発表された。この文書は、6分野19項目の発展目標として、(図表4)のような目標を挙げた。6分野中で今回取り上げる連載のテーマの中心的分野は、②グリーン港湾建設の加速、③スマート港湾建設の加速、④開放と融合の発展の加速の3つである。港湾建設においての目標は、そのまま、海運や鉄道の目標と同じになる。港湾・海運・鉄道3者は、クリーンで低炭素な港湾エネルギーシステムの構築、AI港湾システムの構築、港湾ビジネス環境の最適化の継続、一帯一路建設によ

る良好なサービスの提供など、共同発展の推進という統一的な考え方で対応することになる。これは、荷主の脱炭素の対応、ビジネス環境の最適化等を一帯一路建設における重要な課題として支援することになる。

次に、鉄道の現代化について述べる。まず推進されたのが組織改革である。2003年に中国全土のコンテナ輸送を取り扱う専業会社の中鉄集装箱運輸(CRCT)が設立され、さらにその下に、中鉄国際多式連運有限公司(CRIMT)(1996年設立2003年改組)、中鉄聯合国際集装箱有限公司(CUIRC)(2007年設立)が設置された。2013年に鉄道部を交通運輸部に統合した際、現業部門は中国鉄道総公司として独立し、2019年に現在の中国国家鉄路集団に改組再編された。この国家鉄路集団の下で、これらコンテナ輸送専業3社が、コンテナ輸送の国内輸送と国際輸送を統一的に行う仕組みが形成された。中鉄国際多式連運公司是、国際複合輸送を担当する会社であり、中欧班列等の国際列車を編成・運営する会社である。中鉄聯合国際有限公司は、鉄道コンテナセンター駅を管理・運営する会社で、ドイツ鉄道傘下の物流会社等の外資も参加する会社である。ちなみに、「集装箱」とは、中国語で「コンテナ」のことである。

中国鉄道が、コンテナ輸送を導入した理由は、現代化の課題として、「運行の定時性の確保」、「ドア・ツー・ドアサービスの確立」の課題及び、「高速性・安全性の確保」の課題があり、鉄道コンテナ輸送の導入を起爆剤として、これらの課題を解決することが目的であった。この鉄道コンテナ輸送を確立するために、線路建設や客貨分線などを実施し、鉄道プラットフォームの整備を行った。具体的には、2003年に1,812あったコンテナ取扱駅を670駅に削減し、2006年からハブとなる18か所の鉄道コンテナセンター駅の整備を順次進めていった。その後、48か所のコンテナ専用駅と100か所のコンテナ取扱駅を整備した。メインとなる18か所鉄道コンテナセンター駅として、上海、青島、大連、天津、寧波、深圳、広州、鄭州、西安、武漢、重慶、成都、昆明、蘭州、ウルムチ、瀋陽、ハルビン、北京が計画された。これらは、上海・青島のように大港湾の近くに建設された港湾型の駅、鄭州・西安などのような港湾と関係のない内陸に建設された無水港(ドライポート)型の駅、重慶・武漢のような内陸河川港の

- ①ハブ駅同士の輸送体制の整備(内陸港の連運)
- ②ハブ駅と港湾との連携輸送体制の整備(海鉄連運)
- ③ハブ駅と国境都市との連携輸送体制の整備(港湾と国境都市の連運)

さらに、鉄道の現代化としてのランドブリッジの推進政策について述べる。第1に、ユーラシア・ランドブリッジの推進については、西部大開発の目玉として位置付けられた。鉄道コンテナセンター駅は、港湾の海鉄連運実現のための無水港(ドライポート)となり、ランドブリッジ拡大戦略の拠点港となった。そのため、無水港と鉄道拠点港は、地域企業へのサービスと利便性の提供ため、税関や通関施設の誘致、貿易拡大や貿易品の輸入販売、商業施設の建設、金融サービスの提供を行う拠点港へと発展し、鉄道駅を中心とした物流園区、保税区、試験区などが建設された。この流れは、海運・港湾側からの高度化のニーズと鉄道側からの高度化のニーズが、統合されて港湾に匹敵する国際港務区を生み出し、国際陸港を誕生させることになった。このようにして国際陸港と国際港湾は、鉄道輸送によって結ばれたパートナー同士になった。私は、2023年8月

国際陸港は、各地域の物流の歴史を引きずっており、それぞれに特色がある。例えば、鄭州国際陸港は、鄭州陸港が通称であり、プラットフォーム会社鄭州国際陸港開発建設(ZIH)が中欧班列を編成・運営・管理する。その中欧班列名を「鄭欧国際班列」という。西安国際陸港は、西安港という通称で呼ばれる。あたかも港湾のようである。プラットフォーム会社は、西安国際陸港多式連運有限公司と言い、運行する中欧班列を「長安号」と呼ぶ。成都国際陸港は、通称成都鉄路港と呼ばれ、プラットフォーム会社は、成都国際鉄路港投資發展(集団)有限公司(CIPI)という。鉄道との結びつきが強い国際陸港であることがわかる。実態は、子会社の成都国際鉄路班列有限公司(CDIRS)が中欧班列の運営会社であり、運行する中欧班列を、「蓉欧快鉄」と呼ぶ。

ランドブリッジ推進政策の2番目の項目として、周辺国の海運及び鉄道との接続について述べる。国際陸港は東西南北への集貨を展開する。東は、日韓ということになるが、事例としては、日本～武漢新港（長江の内陸港）～武漢鉄道コンテナセンター駅～欧州というルートが現在構築されており、中部陸海連運大通道という。これは、武漢新港傘下の武漢新港大通国際航運(WDIS)という船社が大阪、神戸、名古屋、釜山を回り自動車の部品などを集貨して武漢港で武漢コンテナ鉄道センター呉家山駅へつないで、欧州へ輸送するサービスである。また、重慶は渝新欧班列の出発地点になっており、団結村にある鉄道コンテナセンター駅や重慶港の一つ果園港に長江からの貨物を集めて海鉄連運により、重慶駅から欧州へ輸送するケースもある。また、南に向けては、鉄道と船舶による中国・ASEANクロスボーダー輸送サービスが整備されつつある。現在中心的な役割を果たしているのが、2017年から構築が始まった重慶駅と欽州港を結ぶ西部陸海新通道である。重慶を中心とした西部の貨物を欽州港経由でASEANに輸送するサービスルートで、New Land & Sea



(図表5) 昆明国際陸港エントランスに掲載された
昆明コンテナセンター駅の戦略パートナー一覧

Corridor (NLS)とも呼ぶ。これは、従来ASEANに輸送するときは長江を下り上海港経由20数日ほど要する輸送を、鉄道で欽州港経由10日間程度で輸送することができるルートである。これにより欽州港は急成長し、2021年に東京港を追い抜き、2023年の取扱量は621万TEU、世界第30位となり、東京港の457万TEU、世界第46位と大差がついてしまった。欽州港の運営には、シンガポールのPSAインターナショナルも参画しており、西部陸海新通道構築を通して、シンガポールと中国は、従来からの協力関係を、さらに新たな協調段階へと引き上げようとしている。さらに、鉄道によるサービスとして、中越班列(中国・ベトナム列車)、中老班列(中国・ラオス列車)がある。中越班列は、南寧を起点としてハノイを往復する列車と昆明を起点としてハノイを往復する列車の2種類がある。これらは、重慶で中欧班列に接続され、欧州へ向かうことができる。昆明を起点として、ビエンチャンを往復する中老班列も同様で、重慶経由欧州へ向かうことができる。鉄道と船舶によるこれらの中国・ASEANクロスボーダー輸送と中欧班列との連携輸送が、紅海リスクが継続する中で、一般的なルートになりつつある。その中で、2024年6月27日にASEANエクスプレスが、マレーシアのセランゴール州のKNICD (Kontena Nasional Inland Clearance Depot)から出発し、ビエンチャンのタナレンドライポートで積み替えられ、重慶へ向かい、これによって、ASEANエクスプレスが、中欧班列と接続されることになった。日系企業の郵船ロジスティクス(郵船ロジと略する)もラオスやベトナムからの欧州サービスを既に開始しており、まだ数量は少ないものの、確実に成長しつつある。これら中国・ASEANクロスボーダー輸送と中欧班列の連携のメリットは、リードタイムが喜望峰周りに比べて18日ほど短縮できること、GHG排出量を50%程度削減できること(郵船ロジ)などが挙げられる。郵船ロジは、タイ、カンボジア、マレーシアへのサービスの拡大を目指している。

ASEANエクスプレスは、最終的にはシンガポールへと延伸されることは、まず間違いのないであろう。PSAインターナショナルは、欽州港だけではなく、カスピ海ルートのアクタウ港の運営にも参加し、カスピ海国際横断ルート(TCITR)の開発にも協力している。おそらく、シンガポールの狙いは、海のシルクロードを航海するコンテナも、陸のシル

クロードを往来するコンテナも取り扱うことのできる、東アジア国際物流とユーラシア国際物流の統合的なハブ港を目指しているのではないかと推察される。現在建設されているトゥアス港は、年間処理能力6,500万TEUを計画している。これは上海港の現在の取扱量約5,000万TEUを1,500万TEU上回る巨大な数量である。ここまで巨大化するにはやはり、何らかの戦略があると言わざるを得ない。

ここで、なぜ、中国港湾は発展するのかという問いに戻る。それは、一言でいえば、港湾が、海運と鉄道の、つまり、海のシルクロードと陸のシルクロードの結節点として、両者を支える重要なファクターとして協調的に連携しているからである。この連携を実現させる指針が一带一路である。今、中国とASEAN間で起きていることは、中国の長大な沿海地域とASEANの沿海地域を併せた東アジアの長大な沿海地域のどの港湾に貨物を持って行っても、いかにしても内陸鉄道とつなぎ、中央アジアや欧州へとつなぐことのできる自由な物流エリアが構築されつつあるということである。つまり、中国の港湾だけでなく、東アジアの港湾も鉄道との連携輸送を前提に巨大化・効率化・グリーン化・デジタル化しつつあることを示している。

<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。



第1回 理想のコミュニティを目指して ～中国ライフスタイルブランド「阿那亜」の主張～

東海日中貿易センター中国連絡処

本号より隔月で、当センター中国連絡処より、「今の中国」と題して、中国の文化、経済、衣・食・住、環境、最近のトピックス（時事ネタ）等をテーマに、今の中国の情報をお届けします。

『阿那亜（中国語発音「アナヤ」）と言う「理想のコミュニティ」が秦皇島に出来たよ』と、初めて友人から聞かされた時に興味はあったが、そのイメージが付かなかった。

まず、「阿那亜」と言う言葉の意味が分からず、「阿那亜」オフィシャルサイトで検索したら、サンスクリット語の「Aranya（アランヤ）」に由来しており、「地球上の静かな場所」でありながら、本当の自分を見つける場所の意味、と書かれていた。

忙しい日々が続く中で、「静かな場所」は精神的に癒されるので興味があり、「秦皇島・阿那亜」に足を運んだ。行って見たら、「阿那亜」とは、秦皇島市・北戴河新区の黄金海岸に位置しており、総面積200万平方メートルの大きなコミュニティ兼リゾート地だった。中には、北ゾーンと南ゾーンに分かれており、南北それぞれに衣・食・住・楽をめぐり、複数の商業施設や文化施設がずらりと並んでいた。全体的に斬新なデザインで作られたお洒落な街で、精神的に「良き暮らし」を思わせるものだった。

「秦皇島・阿那亜」のランドマークになっていたのは、「孤独な図書館」（写真1）と「礼堂」（写真2）だった。「阿那亜」に関する紹介では、この二つの建物の



写真2

写真がよく掲載されていた。

「孤独な図書館」は、外から見ると、四角い形の安定感のある建物で、中に入ると、横長い窓から海の景色が見え、雰囲気は非常に和やかだった。静かな図書館の中で、誰でも本を読んだり、或いは海を眺めながら、安らぎの時間を取ることが出来た。

「礼堂」は、正面から見ると、尖塔の形は聖堂をイメージするデザインになっており、横から見ると、海辺に立っている大きなグランドピアノを連想させる造形だった。室内には椅子がいくつか置いてあって、椅子に座って静かに海の風景を見ることが出来た。礼堂の中で、海に向かい、青空と海の間の地平線を見ながら波の音を聞いていたら、自然に無心な状態になってしまった。

コミュニティの街や建物や店舗などは、芸術の世界とミックスされていて、外部の環境はきれいだった。また、いろんなテーマの美術館や音楽館や映画館や劇場などが周辺に建てられていた。一部の建物の前には、人々が列を並んでいた。

生活エリアには、各種の飲食店やコンビニやコーヒーショップ以外に、食堂やスーパーや雑貨店などがあって、コミュニティの中での生活は便利だった。



写真1

た。夕方頃には、街の中が暖かい雰囲気ライトアップされていた(写真3)。また、水上センターなどの施設もあって、いろんな趣味を楽しめるように工夫されていた。

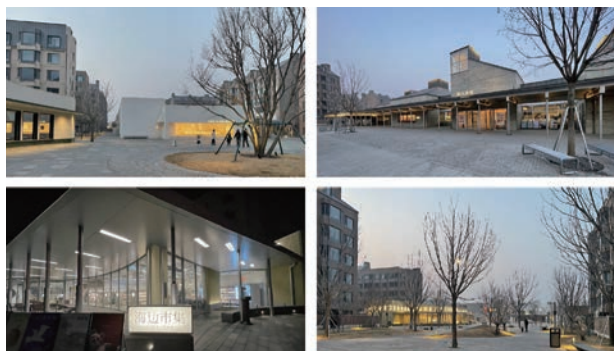


写真3

特に印象に残ったのは、食堂の多さとインテリアの素晴らしさだった。「阿那亜」エリア内では、すべての人がいろんな食堂で自分のニーズにより、自由に食べ物を選んで食べれるようになっていた。料理の質は割と高く、価格は手ごろで、内部環境はレストランのようで、居心地は快適だった(写真4)。



写真4

「秦皇島・阿那亜」の発展経緯は、21世紀初頭、秦皇島の黄金海岸に佇むこの「阿那亜」の地は、未完成のリゾート地だったのを、2013年に「馬寅(Ma Yin)」氏とそのパートナー達が2億6000万元で従来の不動産プロジェクトを買収して、一連の建設を通して今の「阿那亜」に変身させたと言う。特に顧客層を引き付けるために、2015年に、「孤独な図書館」をオープンし、その後「礼堂」を作り上げたら、インターネットでの転載回数が6億回を超えたと報道された。尚、「秦皇島・阿那亜」のビジネスモデルは、サービス優先に立脚して、芸術が好きで豊かな精神生活を求める北京の中間層を顧客対象に、不動産販売とリース及び全体的な商業運営であると紹介された。ところが、この顧客層が社会の議論を招いた。議論の焦点は、天津が北京より「阿那亜」にもっと近

いのに、なぜ天津の中間層ではなく、北京の中間層が顧客対象になっているのか、の問題だった。

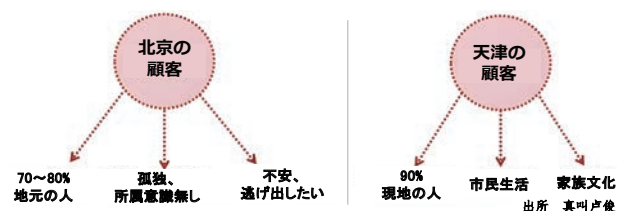


図1 / 北京と天津の顧客層の精神的ニーズの分析図

ある文章では、「阿那亜」の北京と天津の顧客層の精神的ニーズに関して、図1の通り分析されていた。

この分析には確かに一理があった。天津人の大多数は地元の人で、家族文化による市民生活がメインのため、トータルで見ると、安定性が高いと言える。それに比べて、北京は7割以上が地方出身者なので、北京での所属意識が薄く、孤独な時が多いと言える。特に大都会での生存のプレッシャーは高く、不安の中から逃げ出したい気持ちがあるのは言うまでもない。

北京の中間層の精神的ニーズに「阿那亜」が答えてくれたのがこのビジネスが成功したキーであると報道された。つまり、北京の中間層の人々のよき暮らしへの憧れが「阿那亜」で叶えられたと見ることが出来る。そこには魅力的なビーチに加え、砂丘や湿地帯や緑豊かな大自然があって、観光地としても魅力的な場所ではあるが、それ以外にも、「孤独な図書館」でのんびりと本を見たり、「礼堂」では海辺の静寂を体験したり、美術館では芸術と自然のミックスを堪能したり、音楽館や劇場では好きな音楽や劇を見たり、ビーチでは太陽の光と海の波を満喫したり……「阿那亜」を訪れる人々は、皆自分なりに好きな一時を楽しめるのである。

「阿那亜」オフィシャルサイトによると、この「秦皇島・阿那亜」のビジネスが成功した後、現在に至り、金山嶺(北京郊外)、霧嶺山(北京郊外)、三亜(海南省)、崇礼(河北省)、九竜湖(広州郊外)、北海道(日本)など計7か所に展開されている。個々の「阿那亜」ではその場独特の良さを楽しめると言う。要するに、海を見るには「秦皇島・阿那亜」へ、山を見るには「金山嶺・阿那亜」へ、温泉に行くには「霧嶺山・阿那亜」へ、冬の海と山を見るには「三亜・阿那亜」へ、ゴルフと嶺南文化を体験するには「九竜湖・阿那亜」へ、となっている。尚、「北海道・阿那亜」は、良き暮らしへの新しい可能性を探る場、と紹介されている。

「秦皇島・阿那亜」では海を見たので、今度、山を見に「金山嶺・阿那亜」を訪れた。「金山嶺・阿那亜」に行ってみたら、全部の建物が標高900メートルの山頂に建てられていた(写真5)。



写真5

ランドマーク建築として、山の静寂の中で瞑想の場を提供してくれる「上院」(写真6)と、石で作られた「山谷音楽ホール」があった(写真7)。

この「山谷音楽ホール」では音楽家達の演奏会が度々開催されるという。

「阿那亜」の創業者である馬寅(Ma Yin)氏は、下記のように語っている。「私は『阿那亜』を『心の家』と定義しています。真の自分に帰り、自然に帰り、そして精神的な暮らしそのものに戻ることで、人生はより美しくなる、これが「阿那亜」の価値観です。」



写真6



写真7

「理想のコミュニティ像」を目指している「阿那亜」は、多くの人々の心を惹きつけている。

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

献県陌南鎮の釣り具



滄州市の管轄する献県陌南鎮は、全国的に「釣り具」で有名な町。その歴史は、1960年代半ばに始まった。当初は主に釣竿を生産し、天津の貿易会社を通じて日本に輸出していた。2006年以降、川上・川下産業の発展に伴い、企業の生産製品の種類も変化を続け、竹竿からグラスファイバー竿、グラスファイバー中空竿、炭素繊維竿へと進化を遂げた。現在では、炭素繊維布の研究開発・生産、釣り具アクセサリーの製造、完成品の組み立て・検査まで、一貫した産業チェーンが形成されている。

現在、同鎮の釣り具は国際市場で「滄州産」ブランドとして確固たる地位を築いており、800社以上の釣り具製造企業があり、全国に1,000近くの販売拠点をもち、全国市場の3分の1を占めており、ロシア、韓国、日本など、多くの国や地域にも輸出されている。

ナトリウム・アルカリ性土壌に新たな「豊かな」風景が描かれる

ニューヨークの国連プラザで「魅力的な河北省」



2025年国連イベントシリーズが開幕し、滄州産の干ばつ耐性小麦が、我が国のナトリウム・アルカリ性土壌の総合利用と食糧安全保障の確保における画期的な成果であると、プロモーション会議で披露され、注目と称賛を浴びた。

干ばつ耐性小麦が国連の農産物リストに掲載されたことは、滄州市のナトリウム・アルカリ性土壌農業の重要な地位と目覚ましい成果を示した。

第14次五カ年計画期間中、滄州市のナトリウム・アルカリ性土壌農業の発展は、かつてない大きなチャンスをもたらした。習近平総書記が河北省を視察した際、滄州を訪問し、ナトリウム・アルカリ性土壌の総合的利用に関する重要な指示を与え、滄州市農業の質の高い発展に向けた方向性が示された。

**BYD常州工場に受注が殺到**

常州市の対外貿易発展の中核的な成長エンジンである常州高新区(新北区)の1月から8月までの輸出入総額が、前年同期比27.4%増の1,116.2億元に達し、市全体の45.6%を占めた。規模、成長率、シェアはいずれも拡大し、引き続き「常州の対外貿易の大部分」を担っている。

特筆すべきは、BYDの新エネルギー車に代表される「新三製品」の輸出額が前年同期比168.5%増の294.2億元と急激な増加で、成長を牽引する中核エンジンとなったことである。

**スマート補助運転システムPJが常州高新区に進出**

10月20日、深圳にあるスマートドライビングシステム等の開発・生産を行う企業「卓駆科技」と常州高新区は、当区にスマート補助運転システムプロジェ

クトを投資建設することで同意し、調印式を行った。

本プロジェクトは2期に分けて実施され、主にスマートドライビング・ドメインコントローラ、ステレオカメラ、センサー等製品の生産とテストを行う。

**国科星聯プロジェクトが常州高新区に進出**

10月27日、北京国科興聯科技有限公司と常州高新区は高級食品およびパーソナルケア製品のパイロット生産ラインと量産ラインを建設する契約を締結した。

同会社は2021年8月に設立し、「バイオ合成乳タンパク」技術の研究開発に注力しており、AIと合成生物学技術を駆使し、バイオテクノロジー発酵を利用して様々な機能性タンパク質を生産している。また同社は完全に独立した知的財産権を保有しており、関連原材料の輸入代替問題を解決することが期待されている。

**常熟高新区企業が輸入博に参加**

第8回中国国際輸入博覧会(CIIE)が上海で開催され、常熟高新区に進出している企業も、自動車、技術設備、消費財、医療機器・医薬品、集積回路、サービス貿易など、多岐にわたる分野から出展した。

そのうち、高新区に進出している炭素繊維の専門業者のHRC社は、新世代の



ドローン輸送機を世界に発表した。この機体は航空宇宙グレードの複合材料で製造され、優れた積載量と飛行性能を誇り、物流輸送、医療救助、緊急災害救助などの様々な場面で活用できる。

墨尼克医療用品(蘇州)有限公司が開業

本誌2024年4月号で紹介した、世界有数の医療用品企業である、スウェーデン・メンリッケヘルスケ

ア社の投資した標記企業の開業式が11月4日に行われた。

メンリッケヘルスケア社は、1849年に設立。世界初の創傷被覆材メーカーとして、創傷ケアと手術のための革新的なソリューションを専門としており、世界100カ国以上で同社の製品とソリューションが利用されている。本プロジェクトは、同社にとって中国における初の投資であり、主に創傷被覆材の製造を行い、既存の製品を段階的に中国に導入し、現地生産化していく予定。

第5回世界若手起業家大会が常熟で開催

11月3日、第5回世界若手起業家大会が常熟で開催され、国内外から500名を超える若手企業家代表者や著名な専門家、学者が常熟に集まり、グローバルな機会を共有し、平和的発展を共に推進した。同大会で世界中から集まった若手起業家は、常熟、蘇州、そして長江デルタの質の高い発展に新たな勢いをもたらすと期待されている。



錫山でシンポジウムを開催

先日、世界中から200人を超えるビジネスエリート、専門家、学者、各機構の代表が錫山に集まり、「黄金の秋が錫山に輝き、手を携えて新

たな旅を始める」をテーマにした投資・協力シンポジウムが開催された。参加者は、数々の主要プロジェクトの調印や、「2025年無錫錫山投資環境白書」の発表、地域間協力コミュニティの立ち上げといった革新的な施策の実施を目の当たりにした。



この投資促進活動は、20年以上にわたり開催されており、錫山区は毎年新たな成果と輝かしい成果を上げている。今年は、従来のモデルを打破し、3つの革新的な取り組みを実施することで、より効率的な国際協力のプラットフォームを構築した。

新たな道路が開通 区内の移動が更に便利に

錫山開発区内の道路である、芙蓉六路(友誼路から芙蓉五路まで)の新築工事が全面的に完了し、まもなく開通する。



この区間は、無錫市錫山経済技術開発区西区に位置し、全長662メートル、道幅は24メートルで、東西に伸びる支線道路。

この道路の完成により、地域の交通ネットワークが更に改善され、沿線の企業や住民にとってより便利で効率的な移動体験がもたらされる。

芙蓉六路の建設は規模こそ大きくないものの、その意義は極めて大きい。



新たに国家級無形文化遺産代表者4人が任命

第6期国家級無形文化遺産代表継承者シンポジウムが先日、江門文化センターで開催され、新たに4名の国家

級無形文化遺産代表継承者に認定証が授与された。

授与されたのは、筆作り技法の達人である張睿恒氏、蔡里佛拳(カンフー)の達人である陳仲潔氏、新会ミカン皮(漢方)加工技法の達人である陳百中氏、盤村灯籠祭(伝統的なランタン祭)の達人である光火発氏の4人である。

江門市は広東省の省級華僑文化生態保護区であり、代表的な無形文化遺産プロジェクト344件と代表的な無形文化遺産継承者376人がいる。

世界初の移動式ゼロカーボン水素製造・発電装置を発表

江門市電力局、昆明理工大学等が共同開発した世界初の移動式ゼロカーボン水素製造発電装置が、

2025年中国水素エネルギー産業会議で発表された。

これは、水素の「オンデマンド製造」と「CO₂排出ゼロ」を実現した世界初の発電装置で、「水素製造-発電-充電-放電」の全プロセスを通じてゼロカーボンが実現している。



この装置は、急速起動、低騒音、広い動作温度範囲を特徴とし、過酷な環境下でも安定したクリーンな電力が供給することができ、将来的には、このタイプの水素エネルギー装置が、都市部の緊急事態、遠隔地への電力供給、大規模イベントへの電力供給、国防支援など、様々なシーンで幅広く活用されることが期待されている。

ご案内

2026年会員賀詞交歓会

<開催概要>

日 時：2026年1月23日(金) 12：00～13：00

会 場：名古屋ガーデンパレス 3階 栄泉の間 (名古屋市中区錦3丁目11番13号)

形 式：立食パーティ

参 加 費：お一人様 5,000円 (税込)

※請求書をご郵送しますので銀行振込をお願いいたします。

申込方法：下記申込フォームに必要事項をご入力の上、お申込みください。

<https://www.tokai-center.or.jp/form03/>

申込期限：2026年1月9日(金)

お問合せ：総務グループ TEL：052-219-4821 E-mail:soumu@tokai-center.or.jp

弊センター年末年始休日のご案内

年内の業務は12月26日(金)にて終了させて頂きます。2026年は1月5日(月)から業務を開始いたします。また、会報誌「東海中貿易センター」新年号は1月9日(金)発行予定で、メールマガジン「東海中貿易センターNEWS」は1月14日(水)より配信予定です。

12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⇒16：55	月 金	
	14：15⇒17：00	火水木 土日	

中部⇒上海(浦東)

MU292	10：15⇒11：55	月火水木金土日	
CA406	12：40⇒14：50	月 木 日	
HO1392	13：00⇒15：05	月火水木金土日	運休日：12/4,11,18
MU530	13：35⇒15：55	月火水木金土日	運休日：12/4
9C8602	15：25⇒17：25	月火水木金土日	
FM890	16：00⇒18：05	月火水木金土日	運休日：12/9,17
MU720	17：00⇒19：20	月火水木金土日	

中部⇒大連

CZ620	13：00⇒14：50	火 土	12/02～12/20
		月火 木 土	12/22～12/30

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	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	09：05⇒13：05	月	
	09：15⇒13：05	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	運休日：12/4,11,18
MU529	09：25⇒12：35	月火水木金土日	運休日：12/4
9C8601	10：55⇒14：25	月火 木 土	
	11：00⇒14：25	水 金 日	
FM889	11：45⇒15：00	月火水木金土日	運休日：12/9,17
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	08：25⇒12：00	火 土	12/02～12/20
		月火 木 土	12/22～12/30

天津⇒中部

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

青島⇒中部

QW9909	11：55⇒15：40	月 水 金 日	12/1～10
	11：55⇒15：40	月 水	12/15～31
	12：10⇒15：40	金 日	12/12～28

福州⇒中部

MF8729	09：50⇒14：00	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

CA：中国国際航空
MU：中国東方航空

CZ：中国南方航空
ZH：深圳航空

FM：上海航空
9C：春秋航空

HO：吉祥航空
QW：青島航空

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10月	17,101	2.1	24,766	0.8	▲7,665	赤字縮小
2025年1-10月	153,480	▲0.9	205,736	▲4.6	▲42,729	赤字縮小

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

10月の国・地域別の貿易

単位：億円、％

		金 額	構 成 比
輸 出	総額	97,663	100.0
	内 訳		
	アメリカ	17,540	18.0
	E U	9,071	9.3
	アジア	52,535	53.8
	うち中国	17,101	17.5
輸 入	総額	99,981	100.0
	内 訳		
	アメリカ	12,246	12.2
	E U	10,039	10.0
	アジア	50,444	50.5
	うち中国	24,766	24.8

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

10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	56.9	1.7
		2	半導体等電子部品	18.9	1.2
		3	自動車	23.1	1.0
	減少	1	半導体等電子部製造装置	▲18.9	▲2.1
輸 入	増加	1	電算機類(含周辺機器)	16.9	1.3
		2	音響映像機器(含部品)	6.7	0.2
		3	原動機	12.1	0.1
	減少	1	通信機	▲6.1	▲1.3
		2	電算機類の部分品	▲19.0	▲0.2
		3	半導体等電子部品	▲11.0	▲0.2

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10月	2,616	3.4	15.3	2,824	5.1	11.4	▲207	赤字拡大
2025年1-10月	22,676	0.7	14.8	27,048	6.1	13.8	▲4,372	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

10月の国・地域別の貿易

単位：億円、％

		金 額	構 成 比
輸 出	総額	23,128	100.0
	内 訳		
	アメリカ	6,199	26.8
	E U	3,061	13.2
	アジア	7,700	33.3
	うち中国	2,616	11.3
輸 入	総額	11,872	100.0
	内 訳		
	アメリカ	1,283	10.8
	E U	922	7.8
	アジア	6,887	58.0
	うち中国	2,824	23.8

出所：名古屋税関の発表資料を基に一部加筆

10月の主な増減品目

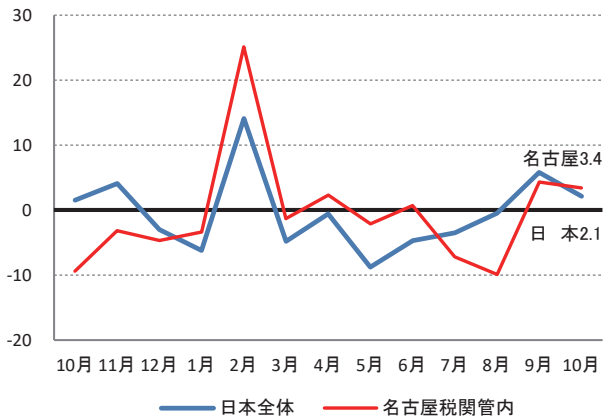
単位：％、ポイント

			概況品名	伸率	寄与度
輸 出	増加	1	金属加工機械	56.8	1.7
		2	金属鋇及びびくず	104.5	1.2
		3	半導体等製造装置	31.5	1.1
	減少	1	自動車の部分品	▲14.8	▲1.8
輸 入	増加	1	音響・映像機器(含部品)	18.5	0.9
		2	衣類及び同附属品	10.2	0.8
		3	がん具及び遊戯用品	102.8	0.8

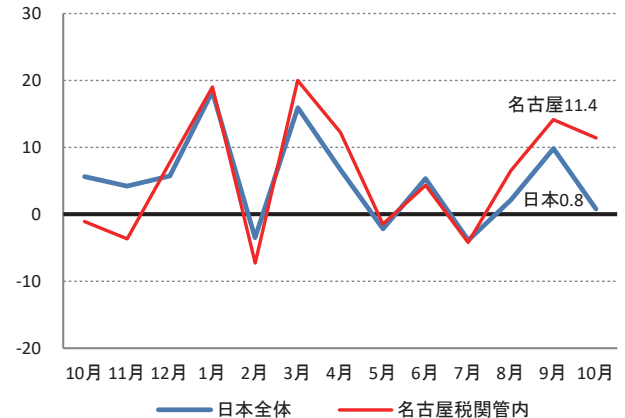
出所：名古屋税関

日本と名古屋税関管内の対中貿易の比較

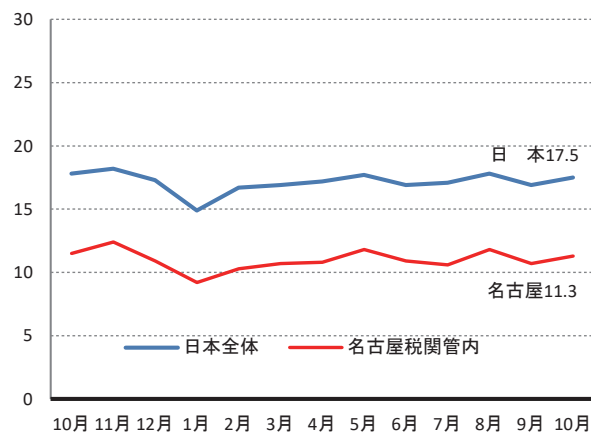
中国への輸出額の月別伸率(%)



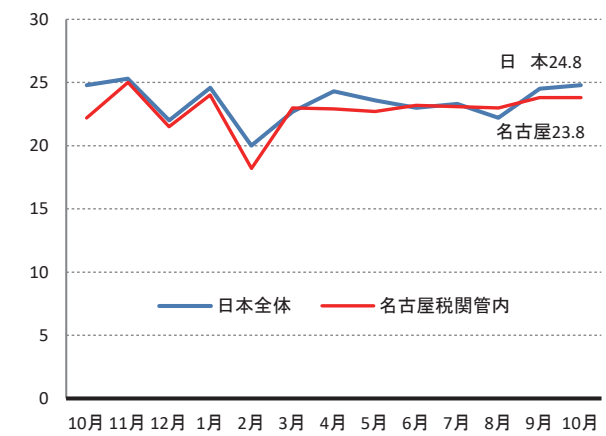
中国からの輸入額の月別伸率(%)



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10月	3,054	▲1.1	2,153	1.0
2025年1-10月	30,847	5.3	21,199	▲0.9

出所：中国税関総署

中国の外資導入

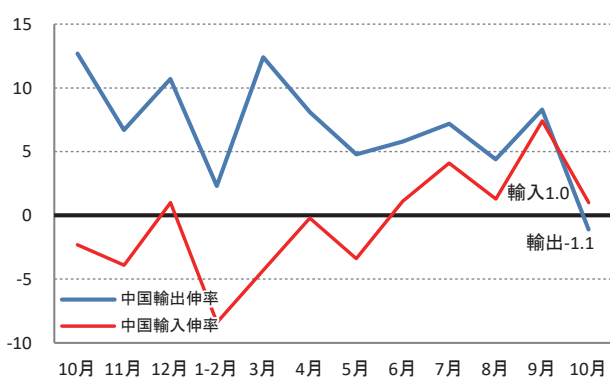
単位：件(件数)、億ドル(金額)、% (伸率)

年 月	件 数		実行ベース金額	
	件数	伸率	金額	伸率
2019年	40,888	▲32.5	1,381.4	2.4
2020年	38,570	▲5.7	1,443.7	4.5
2021年	47,647	23.5	1,734.8	20.2
2022年	38,497	▲19.2	1,891.3	8.0
2023年	53,766	39.7	1,609.1	▲14.9
2024年	59,080	9.9	1,150.8	▲28.0
2025年1-10月	53,782	14.7	867.4	▲11.0

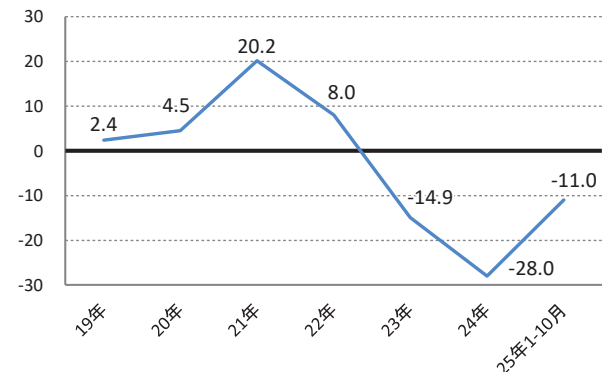
出所：中国商務部

※25年1-10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 (%)

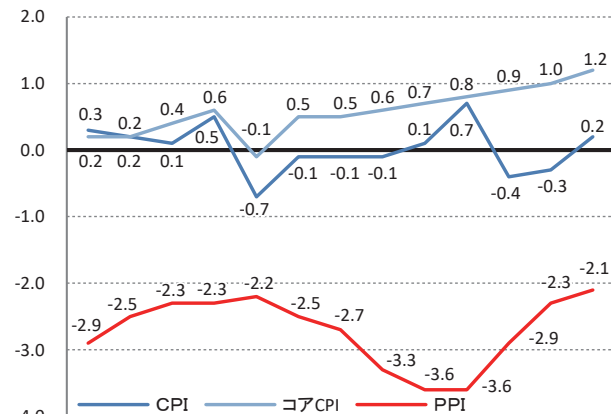
	10月	1-10月
消費者物価指数	0.2	▲0.1
うち都市	0.3	0.0
農村	▲0.2	▲0.3
うち食品	▲2.9	▲1.9
食品以外	0.9	0.3
うち消費財	▲0.2	▲0.5
サービス	0.8	0.5

工業生産者物価指数PPI (%)

	10月	1-10月
工業生産者物価指数(PPI)	▲2.1	▲2.7
うち生産資材	▲2.4	▲3.2
うち採掘	▲7.8	▲9.7
原材料	▲2.5	▲3.5
加工	▲1.9	▲2.5
生活資材	▲1.4	▲1.5
うち食品	▲1.6	▲1.6
衣類	▲0.3	▲0.1
一般日用品	1.0	0.7
耐久消費財	▲3.2	▲3.3
工業生産者仕入物価指数	▲2.7	▲3.2
うち燃料、動力類	▲7.4	▲8.1

※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(%)

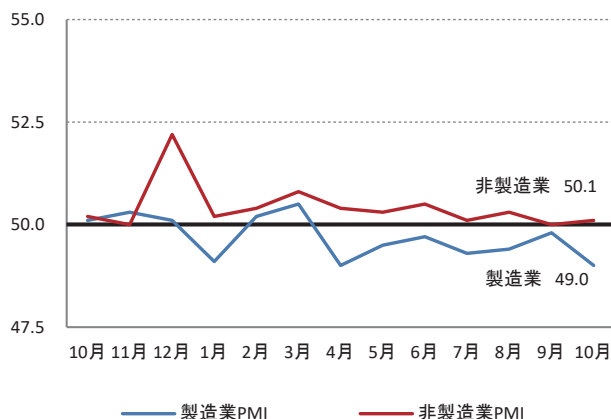


10月 11月 12月 1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月

※コアCPIとは食品とエネルギーを除いたもの。

出所：中国国家统计局

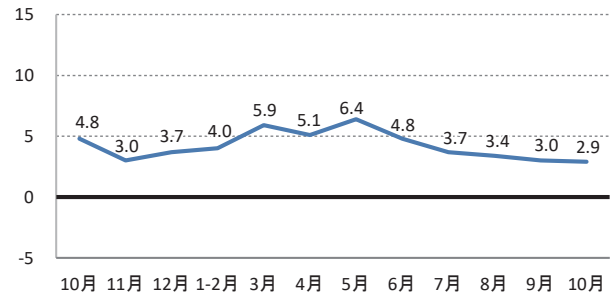
中国のPMI（購買担当者景気動向指数）



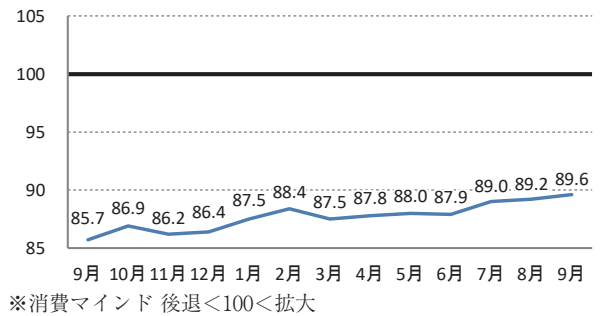
※景気後退<50<景気拡大

出所：中国国家统计局

中国の消費財小売総額の伸率(%)



中国の消費者信頼感指数



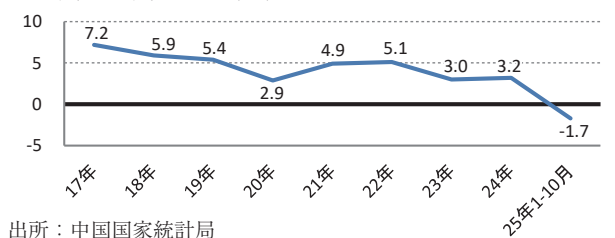
※消費マインド 後退<100<拡大

中国の固定資産投資

1-10月の固定資産投資

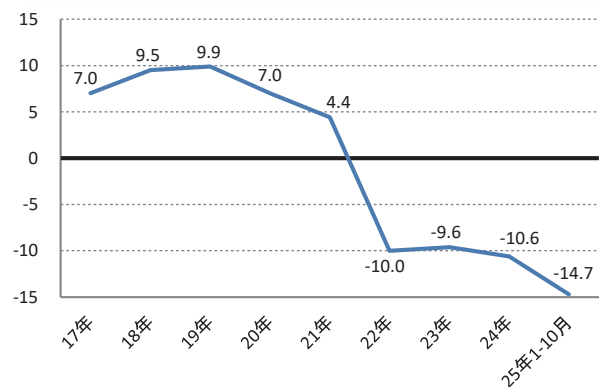
	投資額(億元)	伸率(%)
固定資産投資	408,914	▲1.7
産業別	第一次	8,075
	第二次	148,411
	第三次	252,429
地域別	東 部	N/A
	中 部	N/A
	西 部	N/A
	東 北	N/A

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(%)

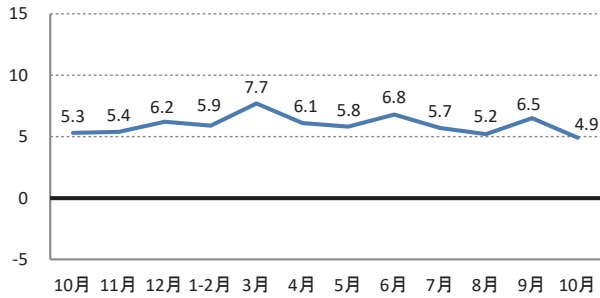


中国の工業

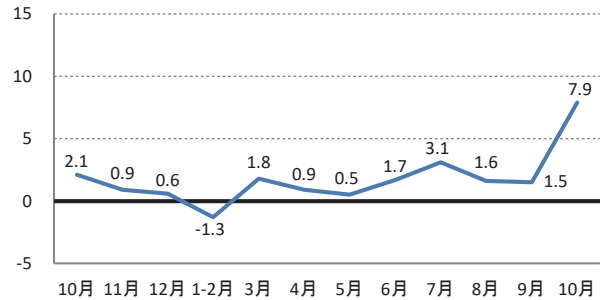
工業付加価値の伸率(%)

	10月	1-10月
一定規模以上の工業生産	4.9	6.1
内訳 鉱業	4.5	5.6
製造業	4.9	6.6
電気・ガス・熱・水生産供給業	5.4	2.3
内訳 国有企業	6.7	4.8
株式制企業	5.2	6.5
外資系企業	4.0	4.1
私営企業	2.1	5.7

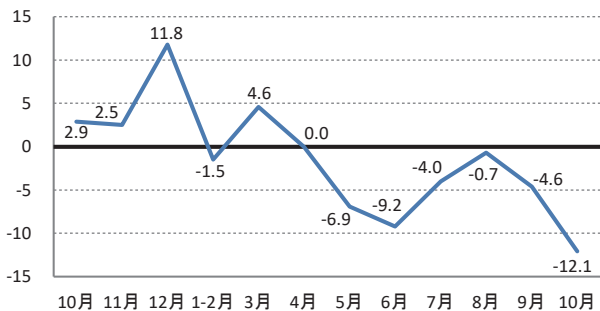
一定規模以上の工業付加価値の月別伸率(%)



一日当たりの発電量の月別伸率(%)

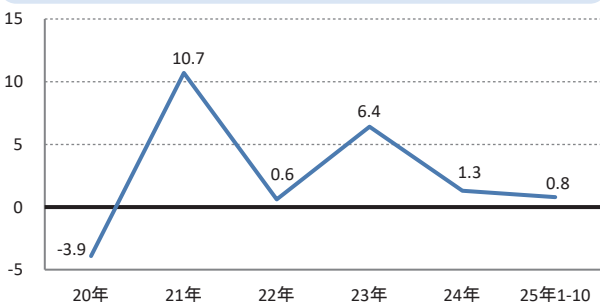


粗鋼生産量の月別伸率(%)



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

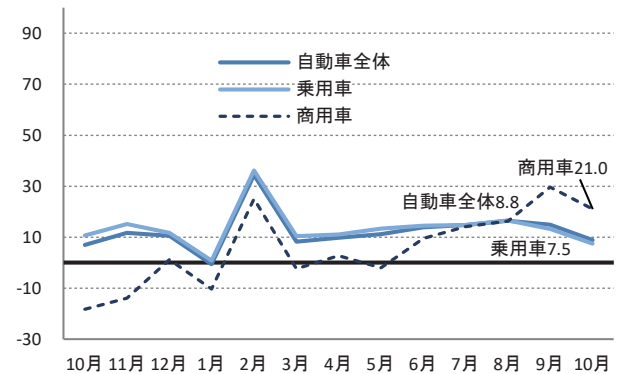
万台

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10月	332(67)	296
2025年1-10月	2,769(562)	2,421

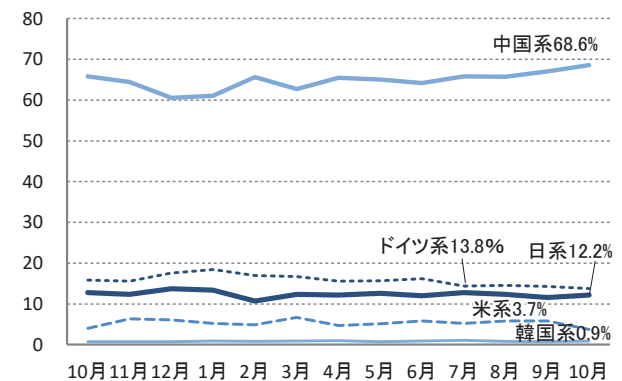
出所：中国汽车工业协会

※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(%)



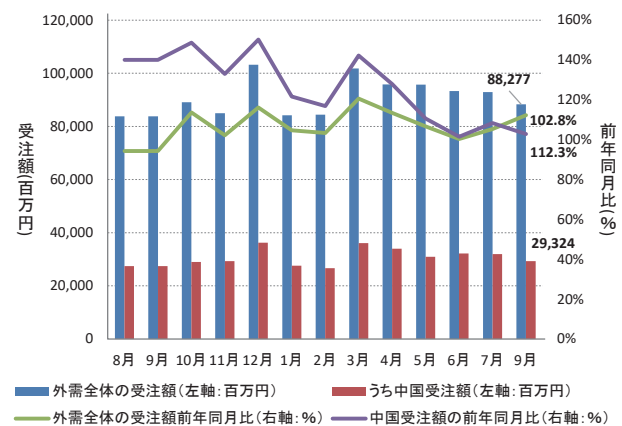
日系乗用車のシェア推移(%)



出所：乗用車市場情報研究会

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 ※11/26時点で10月のデータは未発表

〈中国短信〉

◆日本人短期ビザ免除措置を1年延長

中国外務省(外交部)は11月3日、日本の一般旅券保持者に対する短期ビザ免除措置の有効期限を2026年12月31日まで1年延長すると発表した。商用、観光、親族・友人訪問、交流訪問が目的で中国を訪れる場合、従来通りビザ申請なしで、最大30日間滞在できる。今回の対象は、日本を含む45カ国と更にスウェーデンが追加された。

中国は2003年から日本、シンガポール、ブルネイの3カ国に対して15日間のビザ免除措置を導入していたが、2020年の新型コロナウイルス感染拡大に伴い一時停止となった。その後、コロナ収束を受けて2023年から欧州諸国を中心にビザ免除措置が段階的に再開され、2024年11月には日本に対する措置も再開された。こうした動きには、外国人観光客の誘致や海外からの

投資を促進したい中国側の意図もみえる。

◆第8回輸入博開幕

11月5日から上海で開催されていた第8回「中国国際輸入博覧会(CIIE)」が10日に閉幕した。今回のCIIEの成約額は過去最高の4.4%増の834億9千万ドル(1ドル154円)に達した。本会には155カ国・地域から4,108社が出展し、うちフォーチュングローバル企業及び業界トップ企業からの出展は290社と過去最高となり、新製品、新技術・サービスは461品目に及んだ。

本会では、日本貿易振興機構(ジェトロ)が日本企業148社の出展をとりまとめ「JAPAN MALL」ブースを設置し、日本酒や食品を中心に約270品目が展示された。日本にとって中国は清酒、焼酎・泡盛、清涼飲料水などの最大輸出先(2024年の国別輸出額で中国が第一位)となっており、今回の大規模な出展にも繋がったと見られる。

12月以降の行事案内

後援事業

「第20回名古屋中国春節祭」

日 時：2026年1月10日(土)～12日(月・祝)

主 催：名古屋中国春節祭実行委員会

共 催：中華人民共和国駐名古屋総領事館

会 場：久屋大通公園

2026年の中国の法定休日

国務院弁公庁は、11月4日に「2026年の一部の祝祭日手配に関する通知(国弁発明電[2025]7号)」を公布した。本通知による2026年の法定休日は下記の通り。

休日名	休日期間	備考
元 旦	1月1日(木)～3日(土)	計3日 1月4日(日)は振替出勤
春 節	2月15日(日)～23(月)	計9日 2月14日(土)、2月28日(土)は振替出勤
清 明 節	4月4日(土)～6日(月)	計3日
労 働 節	5月1日(金)～5日(火)	計5日 5月9日(土)は振替出勤
端 午 節	6月19日(金)～21日(日)	計3日
中 秋 節	9月25日(金)～27日(日)	計3日
国 慶 節	10月1日(木)～7日(水)	計7日 9月20日(日)、10月10日(土)は振替出勤