



# 大阪・関西万博で中国ナショナルデーが開催

7月11日(金)、大阪・関西万博で、中国がナショナルデーを開催し、政界・経済界から約400名が参加し盛大に開催され、当センターからは大野専務理事が出席した。

公式式典では伝統的な無形文化遺産である西安太鼓楽による合奏や秦の兵馬俑に着想を得た踊り、陝西STC少年ストリートダンスグループによる現代的なヒップホップダンスなどを通じ、中国の歴史と現代性を表現した。また、トキをイメージした雑技はとても素晴らしく、会場からは大きな拍手が寄せられた。

式典は、はじめに日中両国の国歌とともに国旗が掲揚され、その後、日本政府代表者、公式参加者代表者の順に挨拶が行われた。

日本政府を代表して、武藤容治経済産業大臣は、「日中関係は最も歴史ある二国間関係の1つである。古くから文化、技術、思想の交流が盛んに行われ、両国の発展に貢献してきた」と挨拶した。更に、「こうした交流の中で、日中両国は漢字文化を共有している。新型コロナウイルスが流行した時期に日本から中国に贈った支援物資には、『山川域を異にすれども、風月天を同じうす』と言う漢詩を記載していた。山河は異なれども風や月は同じ空の下にあると言う意味である。中国から日本に贈られた物資には、これに応じるように『鴻雁北一衣帯水の絆かな』と記載されていた。一筋の狭い水を隔てて両国が絆で繋



がっているという意味である。このやり取りは多くの日中両国の関係者の心を動かした。

経済分野の交流も盛んで、中国は我が国にとって最大の貿易相手国で、中国にとって日本は3番目の貿易相手国である。中国に進出している日本企業は3万拠点を超え、雇用創出にも貢献している。活発な貿易や投資に加え、観光客の往来などを通じて両国国民が互いの文化に触れあう機会が増している。この万博を通じて、日中の交流が一層進化することを祈念する」と述べた。

続いて、森山裕・自民党幹事長・日中友好議員連盟及び日本国際博覧会を成功させる国会議員連盟の会長が、「大阪・関西万博のテーマは、命輝く未来社会のデザインである。命輝く未来社会に向けて少子高齢化や環境、防災など日中両国が直面する共通の課題は多く、課題解決の為に日中両国が協力し合うことはアジアひいては世界の明るい未来につながるものである」と挨拶した。

中国政府を代表して、何立峰副首相は「中国政府

## 目次

|                                   |   |
|-----------------------------------|---|
| 大阪・関西万博で中国ナショナルデーが開催              | 1 |
| 中国パビリオンニュース 浙江ウィークが開催             | 2 |
| 中国実務セミナー 誰もが知りたい中国事業縮小・撤退の留意点     | 3 |
| 中国投資説明会 浙江省平湖経済技術開発区(名古屋)投資説明会が開催 | 3 |
| 交流記録                              | 4 |
| 2025年上半期の中国経済                     | 6 |
| 寄稿 第2回 一帯一路と日中韓ロジスティクスの関係とその展望    | 7 |

|                        |    |
|------------------------|----|
| 滄州デスクNEWS              | 13 |
| 常州デスクNEWS              | 13 |
| 常熟デスクNEWS              | 14 |
| 錫山デスクNEWS              | 14 |
| 江門デスクNEWS              | 15 |
| 中国経済データ                | 16 |
| 中国短信                   | 20 |
| 8月以降の行事案内              | 21 |
| 中部国際空港発着 中国線フライトスケジュール | 21 |

は大阪関西万博への出展を重視し、習近平国家主席自ら監修のもとで中国パビリオンが披露され、万博内で敷地面積が最も広く、特色と人気のあるパビリオンの1つとなった。中国パビリオンは自然と共に生きるコミュニティの構築、グリーン発展の未来社会をテーマにし、中国の生態文明建設の実践に立脚し、中国が自然を尊重し、順応し、保全するという発展理念を紹介し、中国と世界各国が自然と共に生きるコミュニティを構築するという美しいビジョンを展望している。開館して3か月近くの間



に既に76万人余りが来場し、24節気の映像や月の表と裏側から持ち帰った土のサンプル、有人潜水調査船の大型模型、人型ロボットなど大変人気を博し、中国の各省・市によるウィーク・デーには多くの来場者が集まり、会場での輝く光景を残した。このような素晴らしい展示と多彩な展示活動と多種多様な文化交流活動を通じて、世界各地の来場者は中国パビリオンを通じて、美しく、可愛い、信頼できる本当の中国が見られ、万博を通じて、絶えず友好協力の幅広い可能性を拡大していくと確信している。中国と日本は引越してできない近隣であり、二千年を超える友好往来の歴史を有している。昨年11月に

習近平国家主席と石破茂首相が会談し、中日戦略的互惠関係を包括的に推進することで合意され、両国関係の発展に戦略的な導きをした。当面、中日関係は改善と発展の肝心な時期にある。双方の経済利益と産業チェーン、サプライチェーンが深く融合し、幅広い協力の可能性を有している。中国側は日本側と共に両国指導者の重要な共通認識を導きとし、二千年あまりの交流と学び合いの深い歴史で知恵を探り、共通の文化価値の中で、原動力を見出し、新時代にふさわしい建設的かつ安定的な中日関係とともに構築し、実務協力を深化させ、互惠WINWINを実現し、世界経済の成長に更なる貢献を尽くしていきたい」と挨拶した。

また、同日、日本政府は、中国が日本産牛肉の輸入停止措置を巡り、輸入の再開に必要な協定が発効したと発表した。

日本で牛の病気である「BSE」が発生したことを受けて、中国は2001年から、日本産牛肉の輸入停止措置を続けてきた。日本政府は、2019年に、輸入再開に向けた手続きを進める為に両国間で署名したが、発効していなかった協定が、ようやく中国側の手続きが完了した。

今後、輸入再開に向けた具体的な協議を進めることになっており、早期に中国で和牛が食べられることを期待したい。

## 中国パビリオンニュース

# 浙江ウィークが開催

大阪・関西万博の中国館で7月12日から14日にかけて、「浙江ウィーク」が開催された。



楊青玖・浙江省副省長

12日の開幕式では、楊青玖・浙江省副省長が挨拶

し、「浙江省は、中国有数の経済的に発展した地域で、対外的に開放された拠点の一つである。今回の浙江ウィークを通じて、悠久の歴史とイノベーションが調和した浙江省の魅力をより深くご理解いただきたい。」と述べた。

開幕式の後に開催された「中国(浙江)持続可能な発展技術宣伝会」では、浙江省に本社を置くロボットメーカーの宇樹科技(ユニツリー・ロボティクス)、スマートバイオニックハンド(筋電義手)を開発する強脳科技(BrainCo)などによる開発製品の紹介があった。「浙江ウィーク」期間中、13日に「杭州デー」、14日に「寧波デー」が開催された。

## 誰もが知りたい中国事業縮小・撤退の留意点

7月17日、名南M&A株式会社の三島宏M&Aアドバイザー、上海開澤法律事務所の王穩パートナー弁護士を招き、標記セミナーを開催した。

第1部では三島氏が「中国事業縮小・撤退の事例解説」と題して登壇。講師が実際に支援に関与した中国にある日系企業の持分譲渡の事例について受託から成約、そして成約後の譲渡対価の外貨送金までの流れについて解説があった。



三島氏

中国で持分譲渡を成功させるためのポイントとして、買い手が興味を持つ土地権利などの要素が挙げられたほか、持分価格の決定方法、エスクロー口座の活用法、譲渡益課税など実務面で留意すべき点の説明があった。

第2部では、王氏が「中国子会社の人材再配置・最適化の事例解説」と題し講演し、最近の中国の雇用

環境、労働市場の特徴、労働紛争の件数、外資の中国子会社の人員削減例について紹介があった。

次に、給与調整・配置転換の実務上の要点について、進め方の解説と事例紹介があった。



王氏

続いて経済的人員削減の実務上の要点について、生産運営に重大な困難が発生したことを理由に人員削減を実施する場合、どの程度の赤字で人員削減が認められるかには当局によって地域差があると解説があった。

最後に日系企業へのアドバイスとして、労働契約解除をする場合の、各方法（合意解除、配置転換、懲戒解雇）の注意点と事例が述べられた。

講義は38名が参加した。

### 中国投資説明会

## 浙江省平湖経済技術開発区(名古屋)投資説明会が開催

7月14日(月)、名古屋マリオットアソシアホテル51F「ジュピター」にて、浙江省平湖経済技術開発区の主催により標記説明会が開催された。

本会開始前に同階「マーキュリー」にてトップ会談が行われ、来賓として渡邊裕香・(公財)あいち産業振興機構理事長、平野修一・ジェトロ名古屋貿易情報センター所長、大矢裕慈・(NPO)中部日中経済交流会会長、当センター大野専務理事などが出席し、主催の陳之超・平湖経済技術開発区書記、李梅・浙江省駐日本(北東アジア)商務代表処首席代表らと会見した。



説明会では冒頭、陳書記が挨拶し「弊区は自動車

産業やハイエンド設備などを中核に宇宙航空、半導体分野など新興産業の構築が進むエリアである。弊区にある1,500社以上の企業のうち、外資系は約300社で、特に日系企業はニデック(株)、(株)ツガミ、JFE商事(株)など外資で最も多い約130社が集積していることから、日本語ができるスタッフが豊富で、日系企業にとってビジネス環境が整ったエリアとして注目されている」と述べ、同区への進出を呼び掛けた。

続いて平湖市の紹介ビデオの後、鄭志成・同区招商誘致局副局長による投資環境説明がされ、平湖市の産業優位性について述べられた。続いて青柳昌司・同区日本事務所長による同区の説明がされた。

ケーススタディでは、河合拓也・ニデック自動車モータ(浙江)有限公司技術部長から同社の現地における事業内容が説明された。

その後同階「シリウス」にて立食交流会が催され、大矢裕慈会長が乾杯の発声を行った。

本会には55名が参加した。

## 交流記録

### <煙台市投資促進局>

6月25日、煙台市投資促進局の楊炳偉・局長をはじめとする一行4名が当センターの招へいにより来日し、大野専務理事と佐合業務グループ主任が対応した。

一行は大阪・関西万博の中国パビリオンを参観し、来月下旬の山東ウィークの際にも一部の方々が再来日するそうで、万博の盛況ぶりが伝えられた。

その後、楊局長より煙台市の状況について説明があった。同市は2024年のGDPが1兆783億元の所謂「GDP1兆元都市」として、青島市、済南市と並び山東省の経済をけん引している。同市はスマート海洋技術の実証拠点として注目され、商業用・海洋ロボット分野に強みがある。また航空宇宙産業分野でも優位性があり、今回の来日では同分野のPR並びに例として工業用ファスナーなど技術協力ができる日本企業を探したいと紹介があった。

大野専務からは、本日はちょうど当センター設立70周年の節目の日でそのような創立記念日に来訪していただいたことは大変喜ばしいと紹介し、また煙台市の代理事務所でもある当センターとしては、引き続き相互協力を強化していきたいと話し、交流を深めた。



楊炳偉 煙台市投資促進局 局長

相培妮 煙台市投資促進センター 日本部 部長

張亜美 〃 日本部

〃 プロジェクト担当

楊 林 煙台高新技术産業開発区 招商局 局長

### <開瑞新能源控股有限公司>

6月27日、開瑞新能源控股有限公司の富岡修・方

向性総工(総工=チーフエンジニア)、侍建偉・材料專家(專家=エキスパート)の2名が、紹介者である愛知県在住の華僑華人の松土艶秋氏(広潤(株)代表取締役)と共に来訪した。

同社は中国自動車大手・奇瑞汽車(本社・安徽省蕪湖市)の商用車部門であり、本国では「開瑞(KARRY)」ブランドを展開している。

日本で商用車販売を計画しており、新会社「開瑞商用車研究院株式会社」(日本研究院)を横浜に24年12月に設立。両名はその立ち上げメンバーである。今後約2年かけて100名の設計開発体制を構築し、日本で設計開発し、中国で生産した商用車を販売予定という。車種は全てEVとし、そのための市場調査を進めているとの説明があった。



左から富岡修氏、侍建偉氏、松土氏

当日対応した大野専務理事は、蕪湖市の奇瑞汽車の本社工場を中部経済界訪中団で参観し、それ以前にも中国自動車産業視察団で何度も参観する機会があり、奇瑞汽車が伸びていることをある程度は知ってはいたが、まさか日本に拠点を置くまでになったとは大変驚いている。当地には有力な部品メーカーが集積しており、そうした会員企業との橋渡しなど協力が必要であれば連絡いただきたい」と伝えた。

中国自動車メーカーの日本市場参入については、2021年に第一汽車の紅旗(HongQi)が、2023年にBYDが上陸したことが記憶に新しい。商用車分野では日本のスタートアップ企業が開発し、中国柳州五菱新能源汽車製のEVバンが投入されていることだが、奇瑞汽車のような自動車メーカーが本格的に参入することで、新たな日中間の協業関係が生まれそうだ。

### <第36期中国港湾協会港湾交流団>

7月8日、劉西東・河北港口集团有限公司企業發展部經理を団長とする第36期中国港湾協会港湾交流団一行4名と名古屋港管理組合から2名が同行して来訪され、大野専務理事と瀨瀬業務グループ担当が対応した。

同交流団は、港湾の管理・運営及び日本の産業等について視察学習を実施することを目的として名古屋港管理組合が受入れ、研修を行うもので、センターにも毎回表敬に来られている。



杜經理(左)と劉經理(右)

大野専務理事は挨拶の中で、センターは今年70周年を迎え、交流団も36回目となり、長年にわたり交流を重ね、また、河北省及び山東省にも過去に何度も視察に訪れ、お世話になったと御礼を述べた。また、6月末に山東省煙台市から投資促進局の一行が来られた際に煙台港の取扱量の増加と自動化が進んでおり、是非視察に来て欲しいと要請があったことも紹介した。

河北省の港は秦皇島、唐山港、滄州港で石炭や鉄鉱石の取扱が多い。中国は近年、グリーン化やDX化に力を入れており、大きく環境が改善されていると紹介があった。

山東省は青島港、煙台港、日照港、威海港が主力で、2年前に中部經濟界訪中団で青島港を視察した際も、規模の大きさやDX化、グリーン化、自動化の発展ぶりに驚かされたが、次回は日照港の視察も推薦があった。

|     |                      |
|-----|----------------------|
| 劉西東 | 河北港口集团有限公司企業發展部經理    |
| 杜琳琳 | 〃 戦略發展部經理            |
| 齊激光 | 山東省港口集团有限公司安全環保部高級主幹 |
| 王松林 | 〃 主管                 |

### <上海向陽公益基金会>

7月9日、会員の弁護士法人キャストグローバルの村尾龍雄代表弁護士による案内で、上海向陽公益基金会の汪致重秘書長、同氏夫人で同会理事長の張思華氏らが当センターを訪れた。

汪秘書長は汪道涵元上海市長の次男。父親が台湾当局との交流で1991年に大陸側窓口である海峡兩岸關係協會の設立と同時に会長に就任し、交流で実績を残したことで、同氏は父親の遺志を継ぎ、民間人の立場で台湾との交流に尽力しており、中国でメディアに登場するような著名人である。



張思華理事長(中央)と汪致重秘書長  
※背景の書画は廖承志氏によるもの

汪秘書長からはトヨタ自動車が上海市金山区にレクサスのEV工場を立ち上げることに合わせ、当局とともに物流や居住区のインフラ整備、街づくりに取り組む方針で、日本企業を紹介してもらいたいとの要望が寄せられた。

基金会は主に医療介護福祉分野に注力してきたといい、中国よりも早く高齢化社会が始まった日本の経験・ノウハウが中国で活かせるはずで、同分野でも日本側パートナーを探しており、協力してもらいたいとの話があった。今回の来日目的も、当センター訪問のほか、中国地方や九州地方で病院・専門学校・介護施設を訪問するとの話が合った。

面談の最後には、個展を開くなど画家としても活躍している張思華夫人、当日は夫人がデザインした絵皿をお土産としていただいた。

|      |                |         |
|------|----------------|---------|
| 汪致重  | 上海向陽公益基金会      | 秘書長     |
| 張思華  | 〃              | 理事長     |
| 周衛国  | 〃              | 医療機関責任者 |
| 王文玲  | 〃              | 周衛国氏夫人  |
| 村尾龍雄 | 弁護士法人キャストグローバル | 代表      |

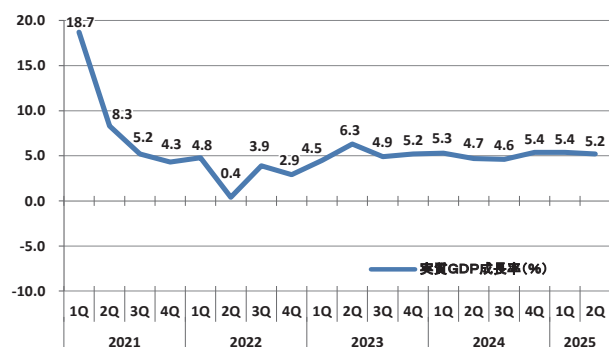
# 2025年上半期の中国経済

中国の上半期における各種経済データが中国国家統計局、税関総署などから発表されている。以下主要指標を抜粋し掲載する。

## ◇国内総生産(GDP)

上半期(1-6月)の国内総生産(GDP)は、前年同期比(以下同)5.3%増の66兆536億元だった。

### <四半期毎のGDP推移>



四半期ベースでは、第1四半期が5.4%増、第2四半期が5.2%増だった。

一方、上半期の産業別では、第一次産業が3.7%増の3兆1,172億元、第二次産業が5.3%増の23兆9,050億元、第三次産業が5.5%増の39兆314億元だった。

## ◇工業

一定規模以上の工業付加価値は、前年同期比6.0%増だった。

### <主要工業製品生産量>

| 項 目      | 単位    | 生産量     | 前年<br>同期比<br>(%) |
|----------|-------|---------|------------------|
| 原炭       | 万ト    | 240,456 | 5.4              |
| 原油加工量    | 万ト    | 36,161  | 1.6              |
| 発電量      | 億kW/h | 45,371  | 0.8              |
| 粗鋼       | 万ト    | 51,483  | ▲3.0             |
| 鋼材       | 万ト    | 73,438  | 4.6              |
| 10種非鉄金属  | 万ト    | 4,032   | 2.9              |
| セメント     | 億ト    | 81,530  | ▲4.3             |
| 硫酸       | 万ト    | 5,491   | 6.3              |
| カ性ソーダ    | 万ト    | 2,268   | 4.8              |
| エチレン     | 万ト    | 1,814   | 10.9             |
| 化学繊維     | 万ト    | 4,236   | 4.9              |
| 自動車      | 万台    | 1,556.5 | 10.8             |
| うち新エネ車   | 万台    | 687.2   | 36.2             |
| 金属切削機械   | 万台    | 40      | 13.5             |
| 工業用ロボット  | 万台    | 369,316 | 35.6             |
| 集積回路     | 億個    | 2,395   | 8.7              |
| モバイル通信端末 | 万台    | 70,741  | ▲4.5             |

## ◇消費

社会消費財小売総額は5.0%増の24兆5,458億元で、うち都市部の社会消費財小売総額は5.0%増の21兆3,050億元、農村部は4.9%増の3兆2,409億元となった。

### <社会消費財小売総額>

| 項 目          | 金額<br>(億元) | 前年<br>同期比<br>(%) |
|--------------|------------|------------------|
| 社会消費財小売総額    | 245,458    | 5.0              |
| 商品小売業        | 217,978    | 5.1              |
| うち 食品、食用油類   | 11,952     | 12.3             |
| 飲料類          | 1,620      | ▲0.6             |
| 酒・たばこ類       | 3,316      | 5.5              |
| 服装、帽子・靴類     | 7,426      | 3.1              |
| 化粧品類         | 2,291      | 2.9              |
| 金・銀・宝飾品類     | 1,948      | 11.3             |
| 日用品          | 4,315      | 7.3              |
| スポーツ・レジャー用品類 | 858        | 22.2             |
| 家電及び音響機材類    | 6,085      | 30.7             |
| 薬品類          | 3,611      | 1.4              |
| 文化・オフィス用品類   | 2,406      | 25.4             |
| 家具類          | 982        | 22.9             |
| 通信機器類        | 4,890      | 24.1             |
| 石油及び製品       | 11,719     | ▲3.4             |
| 自動車類         | 23,468     | 0.8              |
| 建築及び装飾材類     | 824        | 2.6              |

## ◇貿易

ドルベースの輸出入総額は1.8%増の3兆320億ドル、うち輸出が5.9%増の1兆8,090億ドル、輸入が3.9%減の1兆2,230億ドルで、貿易収支は5,860億元の黒字となった。

### <貿易総額上位5か国>

単位：億ドル、%

|    | 国(地域)   | 輸出入額        | 伸率    | 構成比   |
|----|---------|-------------|-------|-------|
| 1  | アメリカ    | 289,361.4   | ▲10.4 | 9.5   |
| 2  | 香港      | 160,589.9   | 11.4  | 5.3   |
| 3  | 韓国      | 156,800.8   | ▲0.8  | 5.2   |
| 4  | 日本      | 152,197.5   | 2.5   | 5.0   |
| 5  | 台湾      | 147,780.8   | 11.4  | 4.9   |
| 6  | ベトナム    | 136,467.1   | 10.4  | 4.5   |
| 7  | ロシア     | 106,488.6   | ▲9.1  | 3.5   |
| 8  | マレーシア   | 102,127.3   | 2.0   | 3.4   |
| 9  | ドイツ     | 101,068.6   | 3.0   | 3.3   |
| 10 | オーストラリア | 96,260.2    | ▲11.8 | 3.2   |
|    | 全世界合計   | 3,032,007.5 | 1.8   | 100.0 |

その他データについては、本誌P16～19の「中国経済データ」を参照。

# 第2回 一帯一路と日中韓ロジスティクスの 関係とその展望

(公財)日本海事センター 客員研究員 福山 秀夫

## I. はじめに

日中韓及び極東ロシアを含む地域を北東アジアという。これらに、ASEANを加えた地域を東アジアという。北東アジア域内は、北米や欧州までほどの距離がなく、比較的一体的に考えやすい地域と言える。今回取り上げる日中韓ロジスティクスについては、北東アジアのグローバル・サプライチェーンの現状と展望を取り上げる。それは、前回同様COVID-19やウクライナ危機、紅海危機の影響が及んではいるが、距離的には近く、必ず海を使わなければならないという特色から、国際物流には海と陸の国際複合輸送の効率的なシステムの活用が必要となってくる。従って、通常のフルコンテナ船以外に、RORO船やフェリーという国際高速船を利用するサービスも選択肢に入る。船というインフラの違いにより物流の接続や連携方法、つまり、ロジスティクスの在り方が異なるので、これについては後で説明したい。だがその前に、東アジアの国際物流ネットワークを大きく変容させ、進展させつつある中欧班列の現状とその周辺で起こっている状況を簡単に見てみたい。そして、この物流に北東アジアの

物流をどう接続すればよいのかを考えてみたい。それが、今回取り上げるテーマとなる。

さて、2020年コロナ禍の発生により、海上輸送の代替輸送手段として急成長した中欧班列は、ウクライナ戦争の勃発により、東通道、中通道、西1通道と呼ばれるシベリア鉄道を利用する満州里ルート、二连浩特ルート、阿拉山口ルートが、経済制裁を受けているシベリア鉄道を利用するため、日系・欧州系企業から敬遠され、現在まで継続している。そのため、西2通道と呼ばれるカスピ海横断国際輸送ルート(TCITR: Trans-Caspian International Transport Route)と中央アジアに注目が集まっている。中央アジアは、現在、2009年に始まったEUの東方パートナーシップ政策や1993年に始まった欧州・コーカサス・アジア輸送回廊(TRACECA: Transport Corridor Europe-Caucasus Asia)などの枠組みとロシアを中心としたユーラシア経済連合の枠組みとの国際物流上の地政学的要素を孕んだ競争にさらされており、一方で、一帯一路構想における輸送インフラとして、2024年から建設が開始された中国・キルギス・ウズベキスタン(中吉烏)鉄道の構築エリアの一つとなっており、中欧班列の西2通道・西3通道との関りを深めている。(図1参照)

中欧班列は、2011年3月に誕生して以来、2025年3月でまる14年となるが、RCEP(地域的な包括的経済連携)協定の2022年1月発効を目指して構築されてきた、西部大開発の一環としての西部陸海新通道・中越班列・中老班列・中緬班列等の中国・アセアンクロスボーダー輸送との連携により、中国西部とアセアンの経済圏一体化を推進している。一方で、海上コンテナ輸送は、2022年



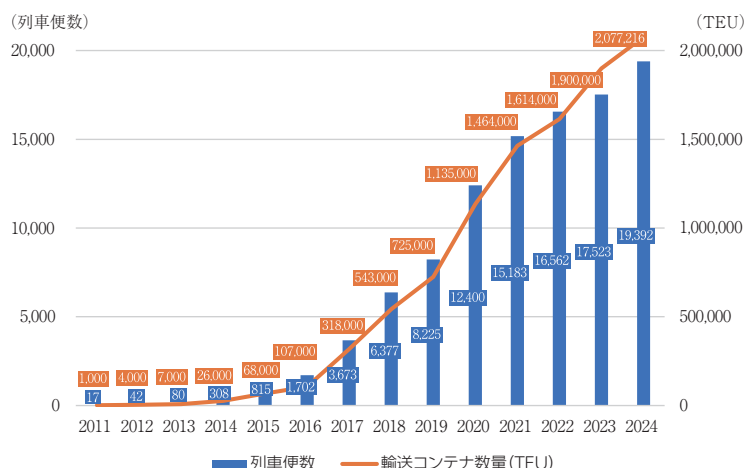
(図1) ユーラシア物流の環境

(出所) 出所: 中国一帯一路ネット地図<https://www.yidaiyilu.gov.cn/zchj/rcjd/60645.html>  
(最終閲覧日: 2020年4月12日) を筆者加工作成

ごろにコロナ禍から正常化に向かいつつあったが、2月にウクライナ危機が発生し、さらに、2023年にイエメンフシ派による紅海航行船への攻撃が発生して、船社の喜望峰周りが常態化した。この間、中欧班列は海上輸送の代替ルートとして急成長してきた。最近、中欧班列の成長はやや鈍化はしているものの、依然、増勢を保っている。

図2によると、中欧班列の輸送量は、2011年開始当時は17便、1,000TEUであったものが、2022年には16,562便、1,614,000TEUと2011年比千倍以上の急増ぶりである。コロナ禍やウクライナ危機や紅海リスクでの代替輸送需要により急増したのである。2024年には約19,000便、約207万TEUとなり、200万TEUの大台を越え、中欧班列と海上輸送との関係が新たな競争段階に入りつつあり、中欧班列が、グローバル・サプライチェーンの再構築において、重要な役割を果たす可能性が見えてきたといえる。

ただ、シベリア鉄道を使う東通道、中通道、西1通道は、シベリア鉄道が経済制裁を受けているため、日系企業や欧州系企業は利用を敬遠し、代わりにロシア・ベラルーシ向けの貨物が増加しているようである。(表1)と(表2)をご覧ください。2022年の数字だが、特に、極東地域の満州里・綏芬河の貨物は急増し、阿拉山口、ホルゴスの取扱量も増加しているが、対ロシア・ベラルーシ向けが約70%を占め、欧州向けは30%程度しかない。ロシアのウクライナ侵略以前は逆の傾向だったので、東通道や中



(図2) 中欧班列輸送量の14年間の推移

(出所) 中鉄集箱運輸有限公司HP: <http://www.crct.com> 及びDailyCargo2020年11月17日付及び日本海事新聞2021年1月12日付及びDailyCargo2022年3月3日付より筆者作成

通道は状況的に、日系や欧州系企業が敬遠している結果と見ることができるだろう。しかし、それから2年経った2024年8月、筆者が行った重慶の現地調査では、西1通道の欧州向け貨物とロシア・ベラルーシ向け貨物の比率は、50:50程度に回復してきていると、渝新欧(重慶)物流有限公司から情報を得た。日本でも、日経新聞2024年6月11日付が、「重慶市政府が北京市で開いた記者会見で、鄭向東副市長が「国際海運に障害が出ており、1～5月に重慶市からEUに向かった貨物量は前年同期比で217%、金額ベースで190%増えた」と述べた。」と報道しており、これまで敬遠しているとされてきた日系荷主や欧州系荷主が、紅海リスク・喜望峰周りによる日数やコスト増を嫌い、鉄道にシフトしていることを示しているとしている。

一方、ウクライナ危機発生後は、貨物が一気に集

(表1) 2022年中欧班列の国別荷動き量

|        | 列車数    | 増加数    | 増加率    | 構成比    | コンテナ数(TEU)   | 増加数(TEU)   | 増加率    | 構成比    |
|--------|--------|--------|--------|--------|--------------|------------|--------|--------|
| 対ロシア   | 10,109 | 3,179  | 45.9%  | 61.0%  | 993,817.00   | 317,920.25 | 47.0%  | 61.6%  |
| 対ベラルーシ | 1,795  | 906    | 101.9% | 10.8%  | 178,295.50   | 91,674.50  | 105.8% | 11.0%  |
| 2カ国合計  | 11,904 | 4,085  | 52.2%  | 71.9%  | 1,172,112.50 | 409,594.75 | 53.7%  | 72.6%  |
| それ以外   | 4,658  | -2,706 | -36.7% | 28.1%  | 441,995.75   | -259,534.5 | -37.0% | 27.4%  |
| 総合計    | 16,562 | 1,379  | 9.1%   | 100.0% | 1,614,108.25 | 150,060.25 | 10.2%  | 100.0% |

出所：大陸橋物流連盟公共信息平台(Landbridge.com) 2023年2月23日付「2022年12月開行信息按境外国家統計」より筆者作成

(表2) 2022年の国境別荷動き量

|     |      | 列車数    | 増加数   | 増加率   | 構成比    | コンテナ数(TEU)   | 増加数(TEU)   | 増加率   | 構成比    |
|-----|------|--------|-------|-------|--------|--------------|------------|-------|--------|
| 西通道 | 阿拉山口 | 5,141  | 202   | 4.1%  | 31.0%  | 499,488.75   | 30,512.00  | 6.5%  | 30.9%  |
|     | 霍尔果斯 | 3,150  | 440   | 16.2% | 19.0%  | 299,889.00   | 40,636.25  | 15.7% | 18.6%  |
|     | 合 計  | 8,291  | 642   | 8.4%  | 50.1%  | 799,377.75   | 71,148.25  | 9.8%  | 49.5%  |
| 中通道 | 二连浩特 | 2,549  | -183  | -6.7% | 15.4%  | 267,782.25   | -7,700.25  | -2.8% | 16.6%  |
| 東通道 | 满洲里  | 4,838  | 590   | 13.9% | 29.2%  | 465,328.25   | 55,744.25  | 13.6% | 28.8%  |
|     | 绥芬河  | 884    | 330   | 59.6% | 5.3%   | 81,620.00    | 30,868.00  | 60.8% | 5.1%   |
|     | 合 計  | 5,722  | 920   | 19.2% | 34.5%  | 546,948.25   | 86,612.25  | 18.8% | 33.9%  |
|     | 総合計  | 16,562 | 1,379 | 9.1%  | 100.0% | 1,614,108.25 | 150,060.25 | 10.2% | 100.0% |

出所：大陸橋物流連盟公共信息平台(Landbridge.com) 2023年2月23日付「2022年12月開行信息按境内口岸統計」より筆者作成

中した西2通道、つまり、TCITRであるが、ソ連以来の古いインフラのため、大渋滞を引き起こした原因とされるカスピ海の東西両岸のカザフスタンのアクタウ港、アゼルバイジャンのバクー港両港湾ターミナルの再開発と中欧班列との連携輸送への対応が、現在、急ピッチで進んでいる。この件に関する重慶でのヒヤリングでも貨物は徐々に増えつつあるとの情報を得た。ただ、このルートは注目を集めている割には、リードタイムが今一つ競争力がないというのが一般的であり、整備に時間がかかっているのも事実のようである。とはいえ、多くの船社が喜望峰周りを選択している状況下で、日系・欧州系企業も背に腹は代えられないということも事実のようであり、日韓からどのようにして中欧班列を利用することができるのかということが注目を集めているのも事実である。ただ、ウクライナ戦争が長引くにつれ、ロシアの中欧班列貨物に対する対応も、厳しくなっているとの情報もあるため、TCITRの整備が待たれているのも事実である。

## II. 日中韓のロジスティクスと港湾連携

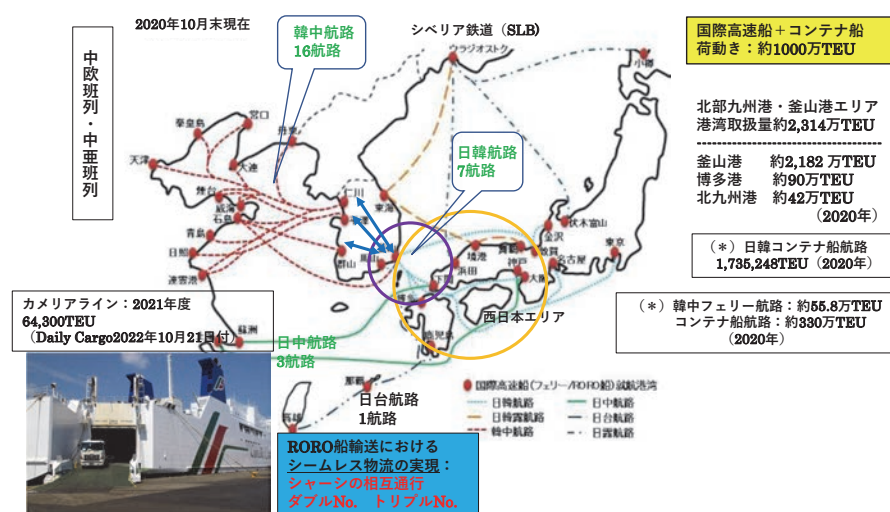
### 1. 北東アジア物流の環境

RCEPは日中韓3か国の初めてのFTAである。貿易の活性化による貨物量の増大が期待されている。中欧班列が急成長し、ウクライナ情勢下でもロシア回避の代替ルートによって、将来的な成長が期待される中、ポストコロナのサプライチェーンの再構

築・強靱化・最適化の世界的な趨勢において、北東アジアもサプライチェーンの多様化が求められており、陸のシルクロードとしての中欧班列の多様で自由な物流と海のシルクロードとしての海上輸送とのバランスの取れた活用が、より重要になっている。日中韓は海を挟んで近接しており、SEA&RAILの活用が期待されている。コンテナ船とRO-RO船の複合的ネットワークの協調的活用が、3国間貿易と物流を発展させる重要な原動力となると考えられる。特に、北東アジアにおいては、充実したRO-RO船のネットワークの活用が重要であり、ここに視点を置いて見てみたい。

図3を見ると、北東アジア地域は、荷動き量が約1,000万TEUを越える地域である。2020年の日韓コンテナ航路約170万TEU、韓中フェリー約60万TEU、韓中コンテナ航路約350万TEU<sup>1</sup>、日中コンテナ航路約300万TEU（推定）<sup>2</sup>であり、その他の航路も加えると、1,000万TEU以上と推定できる。日韓フェリー航路全体の数字は入手できていないが、RO-RO船だけで、2021年度のカメララインの取扱量は64,300TEU<sup>3</sup>であった。2020年10月末現在の航路数は、韓中が16航路、日韓が7航路、日中が3航路、日台1航路、日ロ1航路となっている。西日本エリアがRO-RO船の主要な運航エリアとなっており、博多港・門司港・下関港の北部九州港がその中心的エリアとなっている。北部九州港・釜山港エリアの港湾貨物取扱量の合計は、2020年で約2,314万TEU

となっており、貨物はこの地域に集中している。さらにリードタイムを短縮し、コストを低減可能とする取組みがある。それは、シャーシの相互通行というダブルNo.やトリプルNo.シャーシの3国間での共用で、日中韓のRO-RO船と港湾や工場間の輸送に活用されている。シャーシの相互通行を実現してコンテナ輸送することをシームレス物流という。日韓間の代表的事例としては、2012年から始まった「九



(図3) 国際高速船ネットワーク

(出所)九州産業大学魏鍾振准教授提供資料を筆者加工

1 国際輸送ハンドブック2011～2020(オーシャンコマース)

2 国際輸送ハンドブック2011～2020(オーシャンコマース)及び『日中貿易必携2010』(日本国際貿易促進協会)を基にした推計では、日中航路約300万TEU。

3 2022年10月21日付『DailyCargo』

州日産苅田工場の韓国からの部品輸入」の事例がある(図4)。韓国でミルクランにより部品を釜山港に集中させ、クロスドック内で整理しなおし、ダブルNo.シャーシで釜山港まで運びRORO船にコンテナをオンシャーシで載せて、博多港・下関港まで輸送する。殆どが下関向けだが、その後、苅田工場まで同じシャーシのまま輸送する。ダブルNo.によるシームレス物流である。ガントリークレーンによる荷卸しが無く、荷役時間が短時間で済み、振動も少なく簡易包装でよいいためコスト削減が可能となる。RORO船による輸送は、コンテナ船よりスピードも速く大変高速な輸送と言える。



(図4)九州日産苅田工場の韓国からの部品輸入  
(出所) 2017年10月31日通九州営業部へのヒヤリングと入手資料「グローバル物流への取り組みー最適物流を目指してー2017年7月18日」より筆者作成

## 2. 北東アジア物流と東南アジア物流

北東アジアと東南アジアの2つの海上物流は、北東アジア航路と東南アジア航路である。併せて、アジア域内航路と呼ばれる。(図5)の通り、2つの航路はコンテナ船のネットワークにより一体的に運用されている。上海を中心に南北や東西に分かれており、日本から東南アジアまでの長距離をカバーしている東南アジア航路もある。(図5)は、中国民営船社SITCの典型的なアジア域内航路のネットワーク図である。この図からもわかるように北東アジア航路と東南アジア航路は不可分一体ではあるが、RORO船のネットワークは、(図3)で見た通り、独自性を保っている。コンテナ船のネットワークとRORO船のネットワークの協調的な活用が、北東アジアのみならず、東アジア全体のサプライチェーンの再構築・強靱化・最適化に重要な意義を持つことは、明らかと思われる。

## 3. 日本から見た北東アジア物流の特色

日本から見た北東アジア物流の特色をまとめると以下の通りとなる。

- (1) 釜山港が東西基幹航路のT/S港として常態化している
- (2) 九州山口経済圏の港湾は、釜山港に大変近いため釜山港の利用は常態化している  
(北部九州港(博多港・北九州港・下関港)～釜山港は約200km強)
- (3) 釜山港寄港のコンテナ船、RORO船のネットワー

クが充実している(韓国近海コンテナ船は日本の主要地方港をカバー)

- (4) 関西以西はRORO船ネットワークが、有力な輸送ネットワークとなっている。
- (5) 釜山港及び北部九州港が物流拠点となる良質な物流サービスを形成している
- (6) 環渤海、環黄海、環日本海をめぐる日韓・日中・韓中の緊密な航路ネットワークが構築されている。
- (7) 北東アジアおよび東アジア経済圏は、域内貿易・物流の比重が大きい(アジア域内航路コンテナ貨物の荷動き：2022年約4,630万TEU<sup>4)</sup>)

SITCの航路ネットワーク：2024年6月30日現在、コンテナ船サービスは以下の通り。

- ・中国22港を対象に毎週191回寄港
- ・日本15港を対象に毎週104回寄港
- ・韓国6港を対象に毎週26回寄港
- ・ASEAN30港を対象に毎週120回寄港
- ・台湾4港を対象に16回寄港
- ・香港を対象に毎週10回寄港
- ・バングラデシュ1港を対象に毎週2回寄港
- ・インド4港を対象に週4回寄港

## Ⅲ. 中欧班列への展開

海上コンテナ輸送は、現在、混乱から正常化へと向かいつつある。東アジアでは、RCEP下のサプライチェーン再構築・強靱化・最適化への対応として、海上コンテナ輸送の持続可能性と物流の輸送バ

4 日本海事センター「海上荷動き動向一覧」(<https://www.jpmac.or.jp/relation/>)による。

ランス、つまり、海のシルクロードと陸のシルクロードのバランスの取れた輸送ルートの構築やルート選択の多様化が模索されている。北東アジアについては、中欧班列を多様化の一つのルートとして活用するために、中欧班列と日韓発貨物の最適接続が重要となっているが、私が提案したいのは、国際高速船ネットワークを活用し、日韓発貨物と中欧班列をRORO to ROROという運航方式で、シャースの相互通行を活用してシームレスに接続する輸送方法である。私は、これを「中欧班列とシームレス物流の融合」と呼んでいる。北東アジアでは、II-1. で述べたように、中欧班列に貨物を接続する場合は、北部九州港・釜山港エリアに大量の貨物を集中させ、中国大陆へ転送し、ブロックトレインの需要に見合う貨物量を常時確保することが必要になる。コンテナ船とRORO船は、輸送量とコストにおいてはコンテナ船が優位だが、リードタイムと定時性と貨物の安全性を考慮した場合、高速なRORO船がかなり優位に立っており、両船種のバランスの取れた活用が重要になる。

さて、これを実現するルートとしては、以下の3つのルートが考えられる。(1)北部九州港～中国港湾(直行のコンテナ船、RORO船)、(2)北部九州港～釜山港～中国港湾(コンテナ船または、RORO to ROROの運航)、特に、(3)釜山港～陸路～仁川港ルートは、仁川港での集約が可能となり、仁川港から多数の中国向けRORO船ルートがあることを考慮すると、貨物の集中についてより柔軟な対応が可能となるため、リードタイムが短く、比較的低コスト

の航路が選択でき、中欧班列側の体制が整ってあれば高速の有益なルートとなるだろう。トリプルNo.のシャース輸送を日韓中で実現し、北部九州港～釜山港～陸路～仁川港～中国港湾へ運ぶことが、貨物を北部九州港・釜山港・仁川港の3港で地理的に異なる周辺地域やその状況に応じて集約して目的に応じた中国港湾へ輸出できる体制の構築となり、重要であると考え。北部九州港からは2日、大阪港からは、実際にパンスターラインがRORO船で大連港まで3日で運ぶ「大連特快」というサービスを展開している。

また、ユニークなサービスルートとしては、2019年に誕生した、武漢新港管理委員会傘下の武漢新港大通国際航運(WDIS)による日本・武漢港の直行コンテナサービスがある。その後、東京港・名古屋港・阪神港・門司港などに週1回寄港、釜山港にも2021年から寄港を開始し、このサービスの荷動き量が現在、増加している。このルートを現地では、「中部陸海連運大通道」と呼んでいる。これは、武漢港が内陸港であり且つ海港であるという特色を活用し、上海港に寄港せず、リードタイムを短縮し、コスト削減可能なルートとなっており、釜山港が加わることで、さらに、釜山港での貨物の集約の自由度が高まり、釜山港を中欧班列輸送のハブ港へと導く可能性を有するルートとなっている。これは将来大変有望なルートに発展すると予想される。上海港も急増する取扱量を分散するためにこのサービスを推奨している<sup>5</sup>。

一方、韓国における課題を、九州産業大学魏鍾振准教授が、以下のように指摘している<sup>6</sup>。

- (1)ユーラシア横断鉄道の活用に向けた韓国の利用促進戦略として、韓国政府は、2017年ナインブリッジ戦略を発表：朝鮮半島とTCR (Trans China Railway)とTSR (Trans Siberian Railway)との連結や利用促進などを盛り込む。
- (2)国際高速船を活用したシームレス物流推進・韓中航路では、2010年より韓国(3港湾)と中国(7港湾)を結ぶ航路においてシームレスな国際物流に取り組んでいる。日韓航路においても2012年よりルノー三星と日産九州が自動車部品の物流においてシームレスな国際物流に取り組んでいる。



(図5) SITCの航路ネットワーク

(出所) SITCのHP (<https://ebusiness.sitcline.com/#/home>) (2025年6月27日最終閲覧)

(3)ユーラシア横断鉄道の利用に関する課題・ユーラシア横断鉄道は、複数の国を通過するため、国ごとの制度や技術、インフラ整備状況などの相違により、輸送の安全性や質の確保が困難である。

韓国政府は、TCRとTSRの積極活用推進政策を取っており、日本以上に国際高速船の活用も推進している。やはり、日韓のシームレス物流については、韓国政府もチャンスととらえており、ユーラシア横断鉄道の制度や技術やインフラ整備状況に大変な関心があるようだ。

#### IV. 今後の展望

これまでのことから、日韓が抱えているユーラシア横断鉄道の活用についての課題は、殆ど同じものと理解される。この状況に鑑みて、私は、日中韓の協力によるSEA&RAILを基礎とし、日韓港湾連携を土台に据えて、日中韓港湾連携によるRORO船とコンテナ船を協調的に活用する中欧班列を軸とする輸送体制のルート構築、インフラ整備や税関手続き改革などが共同して行われ、日中韓複合輸送共同体の構築が必要であると考えます。ただ、ウクライナ情勢により、TSRを運営するロシア鉄道に経済制裁が課されており、リスクは増大しているため、ロシア回避のルートの重要性が増しており、TCITR（西2通道：カスピ海ルート）の開発支援が、日中韓にとっても大変重要であることは、誰の目にも明らかである。さらに、「I. はじめに」で触れたように、RCEP下、中国内陸部とアセアンの貿易が、西部陸海新通道により拡大し、インドシナ半島とも中越班列、中老班列により鉄道との貿易も増加している現状をとらえれば、将来の展望としては、中央アジアとの連携が重要になると思われ、日中韓アセアンの複合輸送共同体、さらには、東アジア国際複合輸送共同体を構築し、その枠組みを超えた中央アジアとの協力が重要になってくると思われる。中央アジアはEUの東方パートナーシップや物流の枠組みとしてTRACECAの枠組みに加入しており、これらEUの枠組みとの連携も将来的には必要になるだろう。中欧班列とASEANクロスボーダー輸送の連携を軸にした東アジアの国際物流ネットワークが進展して

いる時期に、これと同等のネットワークとして、日中韓港湾連携と中欧班列への展開を軸にした北東アジアのネットワークを構築する取り組みが、重要な課題となっている。

#### (参考文献)

- (1)『国際輸送ハンドブック2011～2020』（オーシャンコマース）
- (2)『日中貿易必携2010』（日本国際貿易促進協会）131～134ページ
- (3)ジェトロビジネス短信：<https://www.jetro.go.jp/biznews/>（最終閲覧日：2023年12月10日）
- (4)（公財）日本海事センターホームページ：<https://www.jpmac.or.jp/>（最終閲覧日：2023年12月10日）  
2022年6月15日第2回JMC海事振興セミナー「RCEP下とポストコロナの東アジア物流の展望」の各資料
  - (a)「韓国の国際物流への取組みと課題」九州産業大学商学部経営流通学科魏鍾振准教授
  - (b)「東アジア物流の課題へのSITCグループの取組み－RCEPのSITCの発展に対する機会と挑戦」SITC INTERMODL JAPAN呂開献社長
  - (c)「東アジア国際物流の動向と展望について－国際複合一貫輸送の視点から－」（公財）日本海事センター客員研究員福山秀夫
- (5)福山秀夫(2018年)「日産荊田工場のグローバル部品供給体制とロジスティクス」（『日本港湾経済学会年報No.57 2018年 港湾経済研究』）59～73ページ

#### <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。

5 上海港務集団(<https://www.portshanghai.com.cn>)より

6 第2回JMC海事振興セミナー（2022年6月15日開催）報告「韓国の国際物流への取組みと課題」（九州産業大学 商学部 経営流通学科准教授魏 鍾振）より



### 黄驊港総合港区船舶燃料ターミナルプロジェクトが完成

この度、上記プロジェクトが竣工検収を通過した。これは黄驊港で唯一の国有専門船舶燃料充填ターミナル。

黄驊港の重要な基礎支援サービス施設として、本プロジェクトは黄驊港船舶の燃料供給の逼迫状況を改善し、船舶の離岸時間を短縮し、港区ターミナルの総合利用率を向上させることが期待されている。



### 黄驊金型産業チェーン展示ホールが開設

展示ホールは河北新林坡創業孵化器股份有限公司の1階に設置され、延べ面積は2,000㎡を超え、200以上の専門ブースが設置されている。展示ホールには、金型製造、金型サービス、ハードウェア、プラ

スチック製品、機械加工など5つの分野にわたる30社以上の企業が出展している。また、顧客商談エリア、工業製品ライブ中継室、会議室、大型設備展示エリアなどの機能エリアも設けられており、顧客と金型メーカーをつなぐ橋渡しプラットフォームとして貢献する。

### 滄州で製造の単発飛行機が間もなく納入へ

本誌6月号でも紹介した、チェコとの合弁企業が製造する単発飛行機(写真)のテスト飛行が成功し、近く顧客に引き渡される運びとなった。

テスト飛行に成功した機体は、全長6.85m、翼幅7.9m、胴体の90%は炭素繊維やアラミド繊維などの複合材料で作られており、高強度と軽量という利点を備え、時速333キロに達することができる。



### 駐上海日本国総領事が当区を視察

6月30日、区党工作委員会書記兼区委員会書記の周慶氏は、高新区を視察訪問した駐上海日本国総領事の岡田勝氏一行と会談した。周慶氏は岡田総領事一行の来訪を歓迎するとともに、長きに亘り高新区の発展に多大な支援、関心を寄せていただいたことに感謝の意を表した。

岡田総領事は、常州高新区が長年にわたり日系企業と駐在日本人に提供した配慮と支援に対して感謝の意を表した。双方は、友好交流一層の深化とウインウイン関係の拡大について懇談し、意見交換を行った。

今回の視察をきっかけに、今後双方は深い友情を引き継ぎ、産業交流、プロジェクト紹介などの分野でより深い協力を展開し、両地域間の経済貿易・人的文化交流を推進することを期待している。



### イプスメッド医療機器製造(常州)有限公司生産開始

6月26日、イプスメッド・ホールディング(本社：スイス)の設立した「イプスメッド医療機器製造(常州)有限公司」の生産開始式典が行われた。

イプスメッドは自己注射分野で世界をリードしており、同会社はアジア太平洋地域に投資設立した初の生産拠点である。年間1億本の新型携帯式自己投与注射デバイスの生産を計画し、国際競争力を持つ生物医薬分野の革新的なプラットフォームの構築を目指している。

### 総投資額4.29億元の新プロジェクトが竣工

6月19日、常州市の重点プロジェクトである「偉泰科技ハイエンド精密部品産業化基地」プロジェクトの竣工式が行われた。同プロジェクトに投資する常州偉泰科技股份有限公司は、半導体装置、医療機器、軌道交通設備などの企業に対し、製品の最適化設計から生産・販売・サービスに至るまで総合ソリューションを提供している。同プロジェクトには4.29億元の投資を行い、フル生産体制に入ると、7億元の売上高が見込まれている。



## コンチネンタル常熟 新たな節目を迎える

7月3日、コンチネンタル(総合自動車部品メーカー、本社：ドイツ)の常熟工場が新たな節目を迎え、1億個目のブレーキキャリパーが生産ラインから出荷された。

コンチネンタル常熟工場は、2008年に常熟国家高新技术産業開発区に設立された。主な製品には、ブレーキブースター、ブレーキキャリパー、電子パーキングブレーキシステム、ドラムブレーキ、モーターギアドライブ部品などがある。

常熟工場は2008年に最初のキャリパー生産ラインを導入し、それ以来、平均年間生産能力が100万個を超え、着実に発展してきた。2012年までの生産量は1,000万個を超え、2018年には5,000万個目のキャリパーが生産ラインから出荷、今日までにキャリパーの累計生産量が1億個を超えるという歴史的な節目を迎えた。

## 新エネルギー自動車部品産業パークの新プロジェクトが始動

6月30日、高新区新エネルギー自動車部品産業パークEゾーン標準工場建設プロジェクトが正式に着工した。

本プロジェクトは、高新区の中核産業エリアに位置し、密集した

道路交通網に囲まれている。プロジェクトの総建設予定面積は約10万平方メートルで、6つの



生産工場を建設するほか、造園、屋外道路、駐車場などの都市施設の整備も予定されている。完成後は、新エネルギー、ハイエンド装備製造、電子情報産業を中心とした新たな産業を導入し、ハイエンド装備製造産業基地を構築し、地域の産業発展の潜在力を高め、産業構造レベルを最適化し、地域産業の高品質な発展を実現する。



## シャトルバス2路線が開通

6月より、錫山科技園区専用のシャトルバス路線2本が正式に開通した。これらの路線は、区内企業の従業員の通勤問題を解決した。

運行スケジュールは、企業従業員の勤務時間帯等を十分に考慮し、出勤、退勤の効率的なモードを実現し、区内企業従業員の移動を大幅に容易にした。

このように、従業員の通勤問題を解決することで、園区は人材の確保を強化し、ビジネス環境を最適化し、企業の帰属意識と競争力を高め、園区の高品質な発展に新たな原動力



を注入することができる。

## 新たなエネルギーPJ

無錫能達熱電有限公司の火力発電コージェネレーション(電力と熱を同時にエネルギーとして利用するシステム)拡張プロジェクトのメインプラントビルが無事に上棟され、プロジェクト建設の段階的な成果が達成されたことが示された。

同火力発電所は、無錫市東部地域における主要な公共熱源。拡張

プロジェクトの実施により、既存の設備を全面的にアップグレードすることが可能となり、



地域暖房の安全性を確保しながら、地域の負荷需要を満たし、エネルギー効率をさらに向上させることができる。



## 江門の大気が大幅に改善

最近、江門市の中遠大廈の屋上から、60km離れた広州のランドマークである広州タワーや、広州周大福金融センター、広州国際金融センター

が撮影された。



2025年、江門市の生態環境保護活動は着実かつ効果的に進められ、汚染源の抑制に重点を置く

だけでなく、体系的な展開と協調的な予防・抑制を通じて、大気質の継続的な改善活動を実施している。

今年1月から5月まで、江門市では大気質が良好な日が134日あり、その割合は88.7%だった。

## 1-5月 アフリカへの輸出が59.3億元に

「一帯一路」構想と中国アフリカ運命共同体理念に基づき、中国とアフリカの経済貿易協力は深化を続

けている。「海のシルクロード」の重要な拠点として、江門は中国・アフリカ協力の動向を注意深く追跡し、産業上の優位性を十分に発揮し、アフリカ市場の開拓に全力を尽くしている。

税関統計によると、2025年1-5月の江門市からアフリカへの輸出額は前年同期比51.5%増の59.3億元となった。

## 中小企業デジタル変革パイロット都市に選出

工業情報化部と財政部が主催する第3次中小企業デジタル変革パイロット都市審査結果が発表され、江門市は広東省の最終候補都市2都市のうちの1つとなった。

近年、江門市はデジタルトランスフォーメーション(DX)に関する公共サービス能力を継続的に強化しており、2018年には、広東省初の地級都市産業インターネット連盟を設立。2021年からは、毎年2,000万元を産業インターネット発展のための特別資金として配分し、産業インターネットベンチマーク実証プロジェクトや産業クラスターパイロットへの補助金を支給している。

# OSAKA

## 第8回大阪国際 ライフスタイルショー

# 浙江省輸出商品 (大阪)交易会

ZHEJIANG EXPORT FAIR(OSAKA)

2025. 9. 10
Wed
⇒ 12
Fri

**中国やアジアの  
ものづくり企業 約400社出展**

**中国・アジア製品の輸入、  
OEM・ODMご担当者の方必見！**

**インテックス大阪 2・3号館**  
10:00～17:00 (最終日は16:00まで)

ファッション雑貨

生活雑貨

スポーツ&アウトドア

ペットグッズ

ファッション

先着1,000名様  
ご来場&アンケート回答で  
**ハンディファン  
プレゼント！**

**来場事前登録・セミナーお申込はウェブサイトから！**

大阪 ライフスタイルショー

# 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6月   | 15,513  | ▲4.7 | 20,681  | 5.3  | ▲5,167  | 赤字拡大 |
| 2025年1-6月 | 89,472  | ▲2.1 | 128,508 | 6.9  | ▲39,035 | 赤字拡大 |

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

### 6月の国・地域別の貿易

単位：億円、％

|    |      | 金 額    | 構成比   |
|----|------|--------|-------|
| 輸出 | 総額   | 91,626 | 100.0 |
|    | 内 訳  |        |       |
|    | アメリカ | 17,071 | 18.6  |
|    | E U  | 8,242  | 9.0   |
|    | アジア  | 49,323 | 53.8  |
|    | うち中国 | 15,513 | 16.9  |
| 輸入 | 総額   | 90,095 | 100.0 |
|    | 内 訳  |        |       |
|    | アメリカ | 10,379 | 11.5  |
|    | E U  | 11,274 | 12.5  |
|    | アジア  | 44,813 | 49.7  |
|    | うち中国 | 20,681 | 23.0  |

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

### 6月の主な増減品目

単位：％、ポイント

|    |    |   | 概況品名        | 伸率    | 寄与度  |
|----|----|---|-------------|-------|------|
| 輸出 | 減少 | 1 | 非鉄金属        | ▲29.4 | ▲1.5 |
|    |    | 2 | 半導体等製造装置    | ▲9.1  | ▲1.1 |
|    |    | 3 | 自動車         | ▲11.4 | ▲0.6 |
| 輸入 | 増加 | 1 | 電算機類(含周辺機器) | 26.7  | 2.0  |
|    |    | 2 | 通信機         | 24.2  | 2.0  |
|    |    | 3 | 重電機器        | 18.2  | 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6月   | 2,308  | 0.7   | 14.9 | 2,577  | 4.3   | 12.5 | ▲269   | 赤字拡大 |
| 2025年1-6月 | 13,202 | 3.1   | 14.8 | 16,011 | 6.8   | 12.5 | ▲2,809 | 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

### 6月の国・地域別の貿易

単位：億円、％

|    |      | 金 額    | 構成比   |
|----|------|--------|-------|
| 輸出 | 総額   | 21,116 | 100.0 |
|    | 内 訳  |        |       |
|    | アメリカ | 5,531  | 26.2  |
|    | E U  | 2,612  | 12.4  |
|    | アジア  | 7,189  | 34.0  |
|    | うち中国 | 2,308  | 10.9  |
| 輸入 | 総額   | 11,106 | 100.0 |
|    | 内 訳  |        |       |
|    | アメリカ | 1,162  | 10.5  |
|    | E U  | 1,125  | 10.1  |
|    | アジア  | 6,335  | 57.0  |
|    | うち中国 | 2,577  | 23.2  |

出所：名古屋税関の発表資料を基に一部加筆

### 6月の主な増減品目

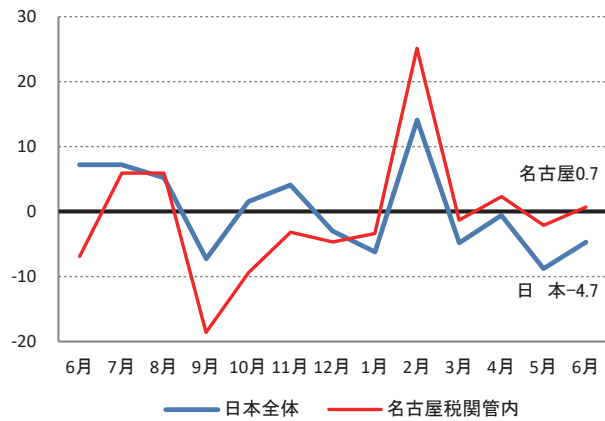
単位：％、ポイント

|    |    |   | 概況品名         | 伸率    | 寄与度  |
|----|----|---|--------------|-------|------|
| 輸出 | 増加 | 1 | 金属加工機        | 132.1 | 3.0  |
|    |    | 2 | 石油及び同製品      | 210.8 | 1.4  |
|    | 減少 | 1 | 自動車の部分品      | ▲19.8 | ▲2.6 |
| 輸入 | 増加 | 1 | 音響・映像機器(含部品) | 29.3  | 1.4  |
|    |    | 2 | 通信機          | 133.5 | 1.2  |
|    |    |   | 重電機器         | 26.9  | 1.1  |

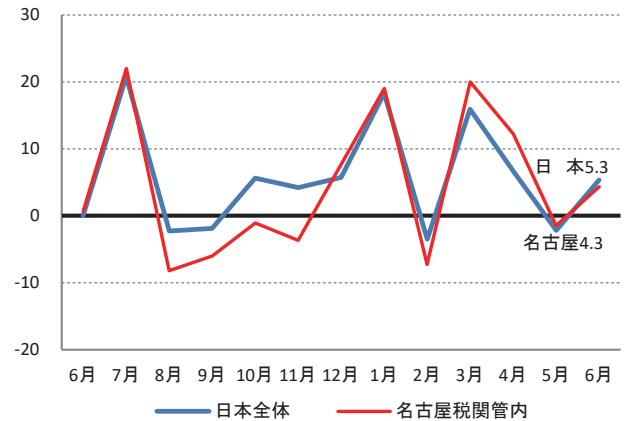
出所：名古屋税関

## 日本と名古屋税関管内の対中貿易の比較

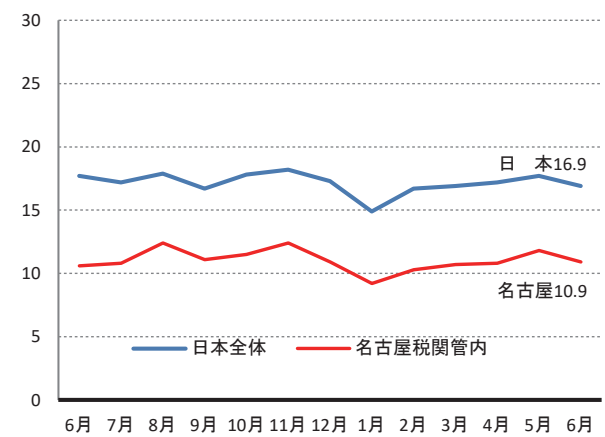
中国への輸出額の月別伸率(%)



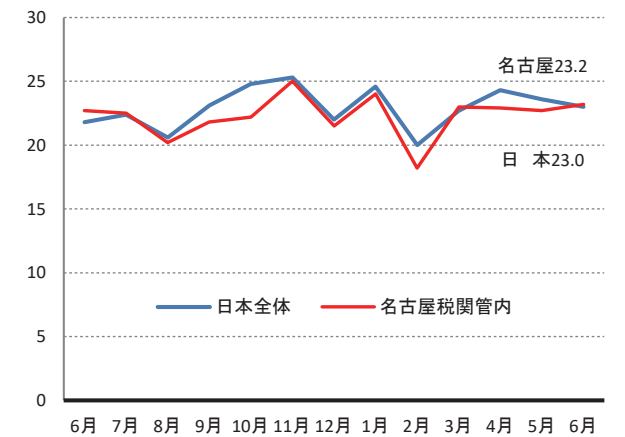
中国からの輸入額の月別伸率(%)



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6月   | 3,252  | 5.8  | 2,104  | 1.1  |
| 2025年1-6月 | 18,090 | 5.9  | 12,230 | ▲3.9 |

出所：中国税関総署

## 中国の外資導入

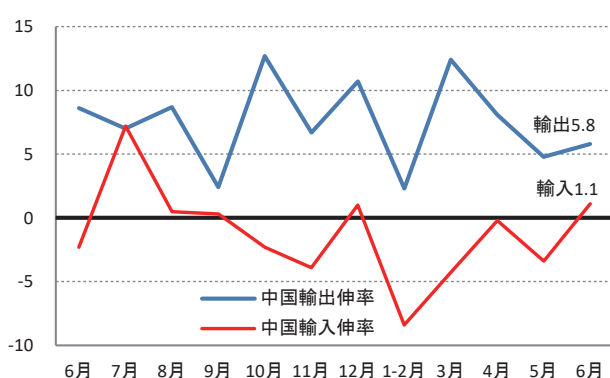
単位：件(件数)、億ドル(金額)、% (伸率)

| 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1-6月 | 30,014 | 11.7  | 588.6   | ▲16.2 |

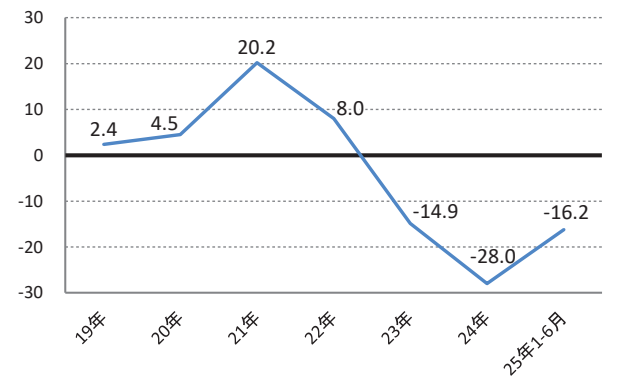
出所：中国商務部

※25年1-6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=7.19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 (%)

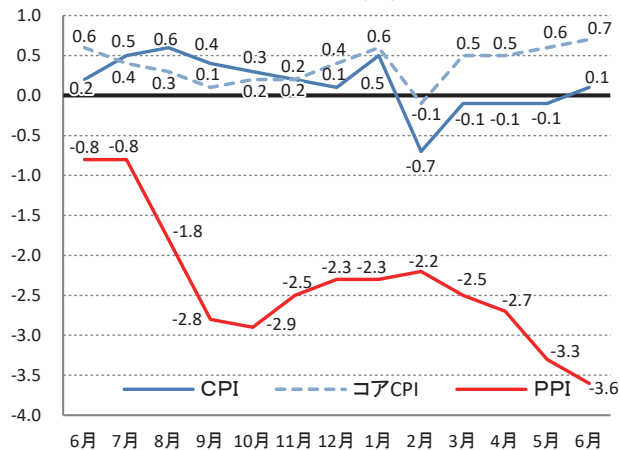
|         | 6月   | 1-6月 |
|---------|------|------|
| 消費者物価指数 | 0.1  | ▲0.1 |
| うち都市    | 0.1  | 0.0  |
| 農村      | ▲0.2 | ▲0.3 |
| うち食品    | ▲0.3 | ▲0.3 |
| 食品以外    | 0.1  | 0.1  |
| うち消費財   | ▲0.2 | ▲0.4 |
| サービス    | 0.5  | 0.4  |

### 工業生産者物価指数PPI (%)

|                | 6月    | 1-6月 |
|----------------|-------|------|
| 工業生産者物価指数(PPI) | ▲3.6  | ▲2.8 |
| うち生産資材         | ▲4.4  | ▲3.2 |
| うち採掘           | ▲13.2 | ▲9.0 |
| 原材料            | ▲5.5  | 3.4▲ |
| 加工             | ▲3.2  | ▲2.7 |
| 生活資材           | ▲1.4  | ▲1.4 |
| うち食品           | ▲2.0  | ▲1.5 |
| 衣類             | 0.1   | ▲0.1 |
| 一般日用品          | 0.8   | 0.7  |
| 耐久消費財          | ▲2.7  | ▲3.0 |
| 工業生産者仕入物価指数    | ▲4.3  | ▲2.9 |
| うち燃料、動力類       | ▲10.4 | ▲7.5 |

※工業生産者物価指数(PPI) = 出荷価格指数=卸売指数

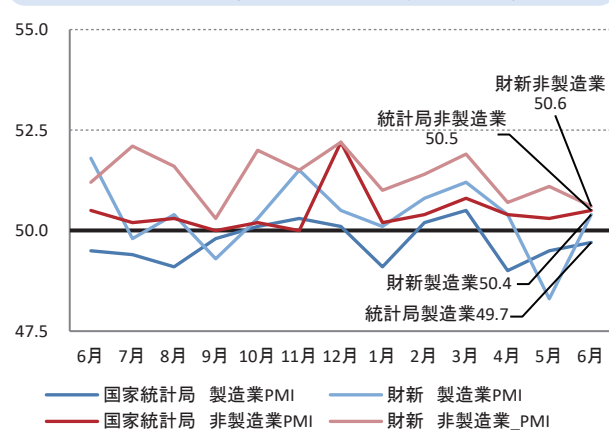
### CPI、コアCPI、PPIの月別推移(%)



※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

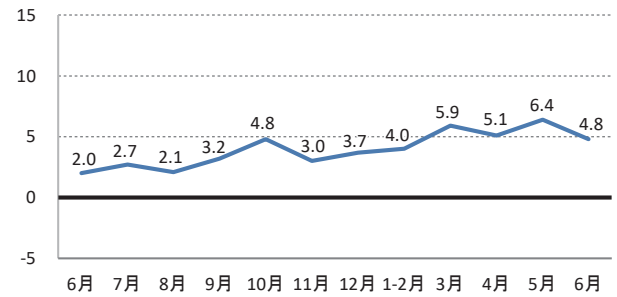
## 中国のPMI（購買担当者景気動向指数）



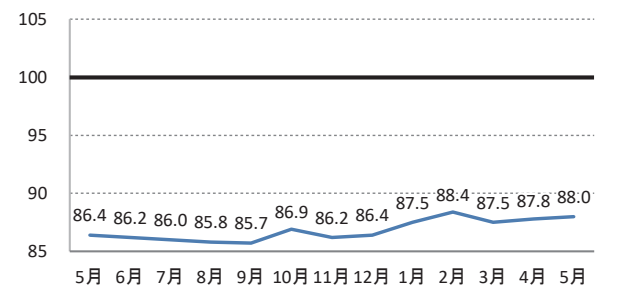
※景気後退<50<景気拡大

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



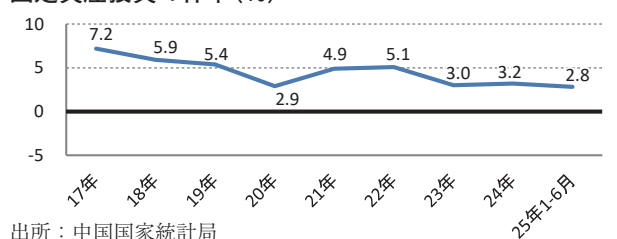
※消費マインド 後退<100<拡大

## 中国の固定資産投資

### 1-6月の固定資産投資

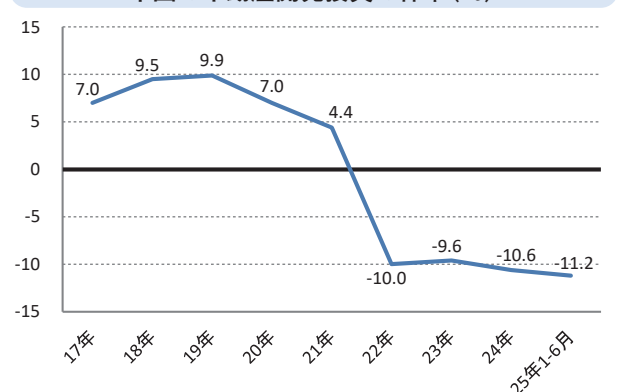
|        | 投資額(億元) | 伸率(%)   |
|--------|---------|---------|
| 固定資産投資 | 248,654 | 2.8     |
| 産業別    | 第一次     | 4,816   |
|        | 第二次     | 88,294  |
|        | 第三次     | 155,543 |
| 地域別    | 東部      | N/A     |
|        | 中部      | N/A     |
|        | 西部      | N/A     |
|        | 東北      | N/A     |

### 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(%)

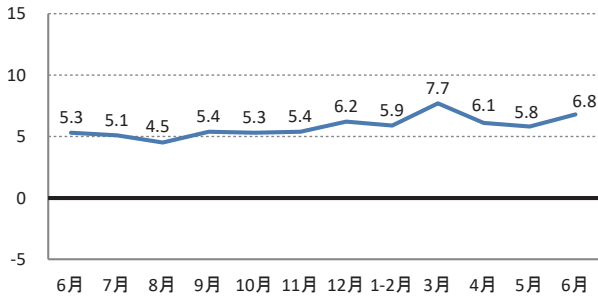


## 中国の工業

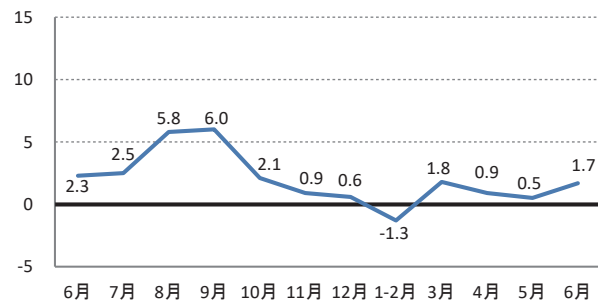
### 工業付加価値の伸率(%)

|                | 6月  | 1-6月 |
|----------------|-----|------|
| 一定規模以上の工業生産    | 6.8 | 6.4  |
| 内訳 鉱業          | 6.1 | 6.0  |
| 製造業            | 7.4 | 7.0  |
| 電気・ガス・熱・水生産供給業 | 1.8 | 1.9  |
| 内訳 国有企業        | 5.7 | 4.2  |
| 株式制企業          | 7.1 | 6.9  |
| 外資系企業          | 5.5 | 4.3  |
| 私営企業           | 6.2 | 6.7  |

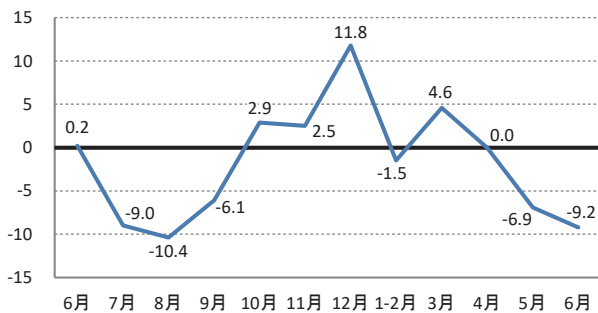
### 一定規模以上の工業付加価値の月別伸率(%)



### 一日当たりの発電量の月別伸率(%)

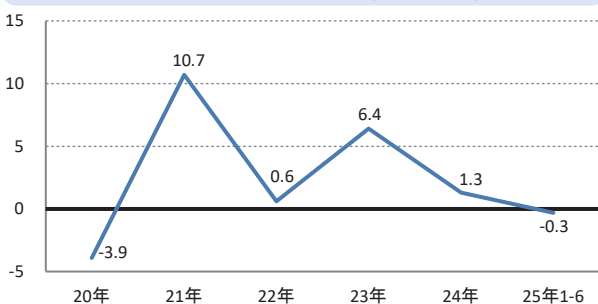


### 粗鋼生産量の月別伸率(%)



出所：中国国家統計局

## 中国の財政収入の伸率(歳入、%)



出所：中国財政部

## 中国の自動車販売台数

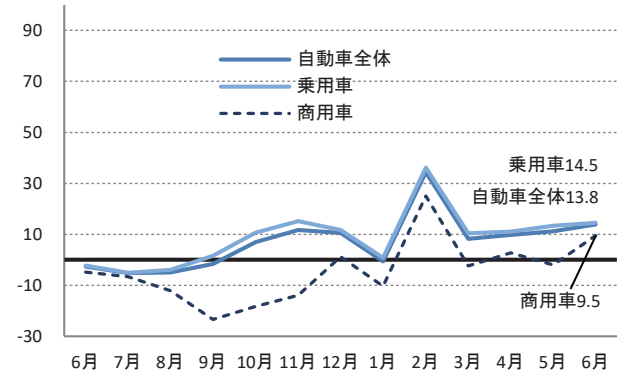
台数：万台

| 年 月       | 自動車(うち輸出)  |       |
|-----------|------------|-------|
|           | 乗用車        | 商用車   |
| 2019年     | 2,576(102) | 2,144 |
| 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6月   | 291(59)    | 254   |
| 2025年1-6月 | 1,565(308) | 1,353 |

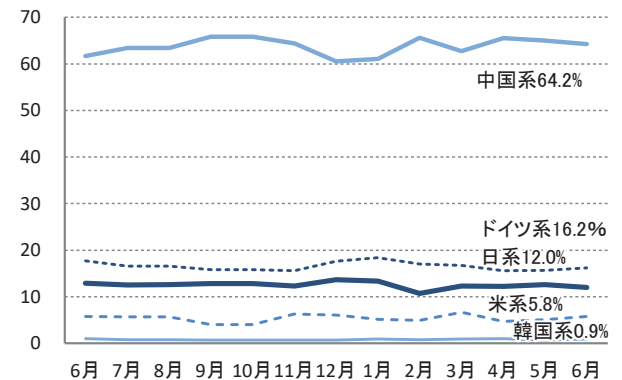
出所：中国汽车工業協会

※中国国産車のみ。輸出事を含み、輸入車を含まず。

### 自動車販売台数の月別伸率(%)



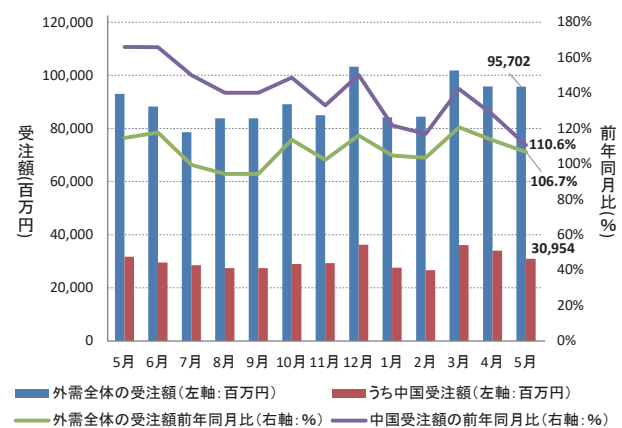
### 日系乗用車のシェア推移(%)



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

# 〈中国短信〉

## ◆支払期限の方針表明自動車メーカーで相次ぐ

中国版の下請法と言われる「中小企業代金支払保障条例(中国語：保障中小企業款項支付条例)」が中国で6月1日から施行されたことを受け、中国の主要完成車メーカーが相次いで支払期限を60日以内とする対応方針を表明した。

今回の動きは、従来中小企業を苦しめていた代金支払いの長期化

【60日ルールを表明した自動車メーカー】

や遅延を解消するもので、他業界への波及について期待する声

| 表明日        | メーカー名                                      |
|------------|--------------------------------------------|
| 2025年6月10日 | 一汽集団(FAW)、東風汽車、広汽集団(GAC)、吉利汽車集団、賽力斯集団(セレス) |
| 2025年6月11日 | BYD ((比亞迪)、奇瑞汽車(Chery)、長安汽車、小鵬汽車(Xpeng)    |

もある。一方、今回の動きは支払いサイトが長いことが中国企業で常態化していたことを示している。

## ◆中国の大卒平均賃金 7千元/月

中国高等教育管理データ・コンサルティングのMyCOS(中国語・麦可思)は6月11日、「2025年中国本科生就業報告」として、過去10年の中国の大学卒業から6ヵ月間の平均月収を発表した。2024年は6,199元と2023年の6,050元から2.5%増となり、10年前の4,042元から約53%増となった。情報セキュリティ専攻の卒業生の平均月収が7,599元と最も高かった。

## ◆今年の中国618商戦

中国のネット通販各社による今年の「618」商戦が、6月18日に終了した。11月11日の「双十一」と並ぶ一大セールだが、近年は期間が長期化する傾向があり、今年は5月13日から始まり、39日間あった。

過去最高の成果をアピールするネット通販が多いが、セール期間の長期化や通年でセールを行うところも増え、販促効果は年々低下傾向にあるとされる。

また今年は政府による消費財の買い替え補助金という“特需”で過去最高を更新した面も否めない。中国メディア報道によると、一部の地域では上半期の予算を前倒しで使い切り、申請を一時停止しているという。補助金は下半期にも中央政府から割り当てられる予定だが、需要の先食いが生じていることは間違いないさそうだ。

## ◆5月の中国レアアース輸出が急減

中国税関によると、5月の希土類(レアアース)永久磁石製品の輸出は1,238トンで、4月比で52.9%減、3月比では10分の1以下となったことがわかった。前年同月比では74%減で、米国向けは80%減、日本向けは54%減だった。

中国は4月、米国の関税への報復として、中重希土類製品7種類の輸出規制を実施。6月に入り、米中間では輸出規制緩和で合意したと報じられている。但し、レアアースの中国一極集中が改めて露呈された格好であり、今後の日本企業の調達方針にも影響しそうだ。

## ◆モバイルバッテリーの持込を規制強化

中国民航航空局は6月26日付の通知で、6月28日よりモバイルバッテリーの持込を厳格化するように中国の航空各社に指示した。中国国内線ではCCCマーク(中国の強制製品認証、3C認証)が付いていないモバイルバッテリーの機内持ち込みが不可となるほか、CCCマークが付いていてもリコール対象製品であれば機内持ち込みができなくなった。

## ◆中国での再投資に税優遇

財政部、国家税務総局、商務部は6月27日付の公告で、中国国外企業が中国での配当利益を直接投資に充てる場合に税優遇を適用すると発表した。2025年1月1日から2028年12月31日までの間に、配当を中国本土での直接投資に充てる場合、投資額の10%を当該年度の課税対象額から控除できる。当該年度で控除しきれない分は、次年度以降に繰り越すことが認められる。

## ◆中国 水産物の輸入を一部再開

中国税関総署は6月29日付の公告で、福島県、群馬県、栃木県、茨城県、宮城県、新潟県、長野県、埼玉県、東京都、千葉県を除き、日本産の一部水産物の輸入を条件付きで再開した。

公告では、輸出する日本企業は中国の「輸入食品海外製造企業登録管理規定」などの規定に準じ、再登録を行う必要があるとしている。また、中国での輸入通関で日本の公的機関が発行した衛生証明書、放射性物質検査合格証明、原産地証明を提出しなければならないとしている。

# 8月以降の行事案内

## 主催セミナー

### 「今、注目すべき中国10法令(仮題)」

日時：10月3日(金)15：00～16：30

会場：オンライン開催

講師：住田尚之 シティユーワ法律事務所

パートナー

参加：会員限定(無料)

## 後援事業

### 「第6回中国遼寧省輸出商品展示会」

日時：8月26日(火)～28日(木)10：00～17：00

会場：マイドームおおさか

## 後援事業

### 「2025大阪国際ライフスタイルショー／

### 浙江省輸出商品(大阪)交易会」

日時：9月10日(水)～12日(金)10：00～17：00

会場：インテックス大阪2号館、3号館

## 8月 中部国際空港(セントレア)発着 中国線フライトスケジュール

| 中部→北京(首都) |             |         |                                                      |
|-----------|-------------|---------|------------------------------------------------------|
| CA760     | 14：15→16：35 | 月火水木金土日 |                                                      |
| 中部→上海(浦東) |             |         |                                                      |
| MU292     | 10：15→12：00 | 月火水木金土日 | 月・水 10：15/12：00<br>火木土日 10：15/11：50<br>金 10：15/11：55 |
| 9C8656    | 12：25→14：10 | 火水木 土   |                                                      |
| CA406     | 12：40→14：30 | 月火水木金土日 |                                                      |
| HO1392    | 13：00→14：40 | 月火水木金土日 |                                                      |
| MU530     | 13：35→15：25 | 月火水木金土日 |                                                      |
| 9C8602    | 15：25→17：10 | 月火水木金土日 |                                                      |
| FM890     | 15：30→17：35 | 月火水木金土日 |                                                      |
| MU720     | 17：00→18：35 | 月火水木金土日 |                                                      |
| HO1390    | 20：40→22：25 | 月火水木金土日 | 運休日：8/21・23・28・29                                    |
| 中部→大連     |             |         |                                                      |
| CZ620     | 14：00→15：25 | 月火 木 土  |                                                      |
| 中部→天津     |             |         |                                                      |
| JL841     | 10：35→12：50 | 月 金     |                                                      |
| GS7982    | 21：50→23：55 | 月 水 金 日 |                                                      |
| 中部→青島     |             |         |                                                      |
| QW9910    | 16：45→18：45 | 月 水 金 日 |                                                      |
| 中部→煙台     |             |         |                                                      |
| MU5074    | 19：15→21：15 | 火 木 日   |                                                      |
| 中部→南京     |             |         |                                                      |
| HO1616    | 20：20→22：25 | 月 金     |                                                      |
| 中部→杭州     |             |         |                                                      |
| MF8702    | 22：00→23：40 | 月 水 金 日 |                                                      |
| 中部→福州     |             |         |                                                      |
| MF8730    | 22：00→00：10 | 火 木 土   |                                                      |
| 中部→西安     |             |         |                                                      |
| MU2026    | 19：15→22：50 | 月 水 金土  |                                                      |
| 中部→蘭州     |             |         |                                                      |
| MU720     | 17：00→23：25 | 月火水木金土日 | ※上海経由                                                |
| 中部→広州     |             |         |                                                      |
| CZ6056    | 15：00→18：35 | 月火水木金土日 | ※9/1から間引き運航                                          |
| 中部→深圳     |             |         |                                                      |
| ZH754     | 15：00→18：40 | 水 金 日   |                                                      |
| 中部→運城     |             |         |                                                      |
| ZH752     | 15：00→18：00 | 月火 木 土  | ※8/2から就航                                             |

| 北京(首都)→中部 |             |         |                                                                               |
|-----------|-------------|---------|-------------------------------------------------------------------------------|
| CA759     | 09：00→13：00 | 月火水木金土日 | 月～金・日 09：00/13：00<br>土 08：55/13：00                                            |
| 上海(浦東)→中部 |             |         |                                                                               |
| 9C8655    | 07：55→11：25 | 火水木 土   |                                                                               |
| CA405     | 08：15→11：40 | 月火水木金土日 | 8/1 8：10/11：40<br>8/2・3 8：15/11：40<br>8/4～月水金 10/11/40<br>8/5～火木土日 8：15/11：40 |
| HO1391    | 08：35→12：00 | 月火水木金土日 |                                                                               |
| MU529     | 09：20→12：35 | 月火水木金土日 |                                                                               |
| FM889     | 10：40→14：30 | 月火水木金土日 |                                                                               |
| 9C8601    | 10：55→14：25 | 月火水木金土日 | 月水土日 10：55/14：25<br>火木金 11：00/14：25                                           |
| MU719     | 12：25→16：00 | 月火水木金土日 |                                                                               |
| HO1389    | 16：15→19：40 | 月火水木金土日 | 運休日：8/21・23・28・29                                                             |
| MU291     | 17：15→20：50 | 月火水木金土日 |                                                                               |
| 大連→中部     |             |         |                                                                               |
| CZ619     | 09：30→13：00 | 月火 木 土  |                                                                               |
| 天津→中部     |             |         |                                                                               |
| JL840     | 14：00→17：45 | 月 金     |                                                                               |
| GS7981    | 17：00→20：50 | 月 水 金 日 |                                                                               |
| 青島→中部     |             |         |                                                                               |
| QW9909    | 12：15→15：55 | 月 水 金 日 |                                                                               |
| 煙台→中部     |             |         |                                                                               |
| MU5073    | 14：45→18：15 | 火 木 日   |                                                                               |
| 南京→中部     |             |         |                                                                               |
| HO1615    | 15：25→19：20 | 月 金     |                                                                               |
| 杭州→中部     |             |         |                                                                               |
| MF8701    | 16：50→21：00 | 月 水 金 日 |                                                                               |
| 福州→中部     |             |         |                                                                               |
| MF8729    | 17：10→21：00 | 火 木 土   |                                                                               |
| 西安→中部     |             |         |                                                                               |
| MU2025    | 13：15→18：15 | 月 水 金土  |                                                                               |
| 蘭州→中部     |             |         |                                                                               |
| MU719     | 07：20→16：00 | 月火水木金土日 | ※上海経由                                                                         |
| 広州→中部     |             |         |                                                                               |
| CZ6055    | 08：45→13：45 | 月火水木金土日 | ※9/1から間引き運航                                                                   |
| 深圳→中部     |             |         |                                                                               |
| ZH753     | 08：55→14：00 | 水 金 日   |                                                                               |
| 運城→中部     |             |         |                                                                               |
| ZH751     | 09：10→14：00 | 月火 木 土  | ※8/2から就航                                                                      |

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  
HO：吉祥航空  
QW：青島航空

NH：ANA  
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

監修：(株)リパティ旅行事業部