2025 9月号

東海日中貿易センター
TOKAI JAPAN-CHINA TRADE CENTER

訪中報告

中国港湾物流視察団
広西チワン族自治区の港湾事情を視察

当センターは､7月27日(日) ～ 8月2日(土)にかけ、中国港湾物流視察団を広西チワン族自治区に派遣した。本団は当センター内部部会の東海日中海運懇話会の平松保長会長(名港海運㈱ 取締役 専務執行役員)を団長とし、総勢26名で構成。今回は中国西部の新たな物流ルート「西部陸海新通道※」、中越貿易の現況を理解するため、自治区内の主要な港湾、物流拠点を視察した。

※西部陸海新通道
中国西部と世界各国を鉄道輸送と海上輸送で結ぶ新たなルート。重慶市および成都市(四川省)から広西チワン族自治区の北部湾港までの区間を鉄道輸送し、北部湾港から世界各国へは海上輸送を行う。

＜政府との交流＞

◇南寧市投資環境説明会、市長との会談

7月28日(月)、南寧市政府の主催で南寧市投資環境説明会が開催され、同市の投資環境、西部陸海新通道における同市の取組が紹介された。

平松団長(左)と候市長(右)

説明会の後、候剛市長との会談が設けられ、候市長からは近年の日本との交友関係、今後の協力について発言があった。

◇欽州市との昼食会

7月29日(火)、欽州市による昼食会が開催された。会の冒頭、李玉成市長より歓迎の挨拶があり、同市は「西部陸海新通道」における海の玄関口として重要な役割を果たしており、平陸運河の完成後には欽州港に更に多くの貨物が集まることになると紹介があった。

李市長

◇広西チワン族自治区の主席との会談

7月30日(水)、広西チワン族自治区の韋韜主席との会談が設けられた。韋主席からは、「近年、広西チワン族自治区と日本の各分野での協力関係は深まっている。また両地域間の貿易量は増加を続けており、北部湾港と日本のコンテナ路線も安定的な運航が実現している。今後、日本企業が、精密な物流管理、港湾運営などの優位性を発揮し、自治区と協力し、ASEAN、日韓の国際物流に接続する物流ルートを打ち出すことを期待している。」と今後の協力に関する発言があった。

平松団長からは、「今回の視察を通し、同自治区が西部陸海新通道において重要な役割を果たし、北部湾港が海外への玄関口になっていることを理解した。」と感想が述べられた。

目　　次

訪中報告 中国港湾物流視察団 広西チワン族自治区の港湾事情を視察 …… 1
2025中日経済交流懇談会 …… 3
中国投資説明会 「投資寧波」イノベーション協力産業交流会が開催 …… 4
「第４回 日中青少年舞踊芸術文化祭」が開催 …… 4
上半期の日中貿易 …… 5
上半期 東海地方の対中貿易 …… 6
上半期 中国の交通運輸状況 …… 7
交流記録 …… 8
上半期 各省のGDP …… 8
寄稿 第3回 一帯一路と東アジアのグローバル・サプライチェーンの発展
～コロナ禍から2つの運河リスクまでの5年間の総括と展望～ …… 9
上半期の中国人訪日客数と消費動向 …… 14
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
9月以降の行事案内 …… 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

＜主な視察日程＞

日付	時間	主な活動
7/27（日）	午前 午後	中部空港から上海浦東空港へ 上海虹橋空港から南寧空港へ （南寧泊）
7/28（月）	午前 午後	広西チワン族自治区交通運輸庁　訪問 中国ASEAN特色商品取引所　視察 南寧国際鉄道港　視察 南寧市投資環境説明会　参加 南寧市市長との会談　（南寧泊）
7/29（火）	午前 午後	広西北部湾港務集団　訪問 欽州市との食事会 平陸運河　建設現場　視察 欽州港 自動化コンテナターミナル　視察 憑祥市へ移動　（憑祥泊）
7/30（水）	午前 午後	憑祥口岸物流センター鉄道駅　視察 中越国境　視察 南寧市へ移動 南寧国際会展センター　視察 自治区主席との会談　（南寧泊）
7/31（木）	午前 午後	高速鉄道で桂林市へ移動 桂林市　視察　（桂林泊）
8/1（金）	終日	桂林市　視察 （桂林泊）
8/2（土）	午前 午後	桂林空港から上海浦東空港へ 上海浦東空港から中部空港へ 帰国　解散

広西チワン族自治区の位置

◇南寧国際鉄道港

同鉄道港は自治区最大の鉄道輸送駅で、敷地内にはEC、コールドチェーン、農産品、自動車、鋼材など貨物別の物流エリアが存在する。本団は先に展示館を視察し、「西部陸海新通道」の輸送網、中越班列（中国－ベトナム間の定期鉄道輸送）の現況を理解。展示館の視察後は同鉄道港の敷地内をバスに乗車した状態で車窓から視察した。

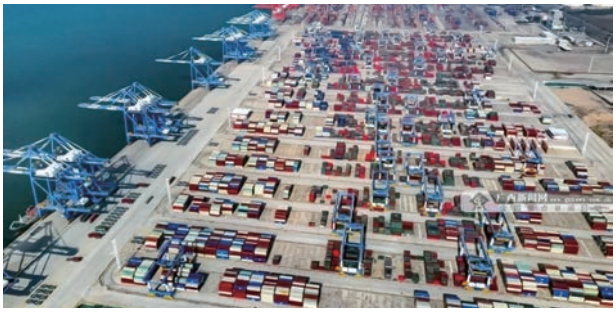
◇広西北部湾港務集団

同集団の概要を紹介する展示館を視察後、会議室にて交流会に参加。交流会では、同社の劉董事長から挨拶があり、北部湾港の最新動向、日本航路の運営状況について説明があった。

◇欽州港自動化コンテナターミナル

同ターミナルは中国で5番目となる自動化コンテナターミナルで、第1期（第7、8バース）が22年6月、第2期（第9、10バース）が23年6月に運営を開始した。同ターミナルでは世界初のU字型ヤード荷役工法が採用されており、効率的な稼働が実現されている。

一行はまず、同ターミナルの概要について展示室で理解をした後、展望台より現場を視察した。



出所：広西日報

◇平陸運河　建設現場

平陸運河は、南寧市から北部湾までの134kmを運河で繋ぐプロジェクトで、22年8月に着工し、26年末に竣工予定。完成後は、広西チワン族自治区およ

び中国西南部から最も短距離、低コスト、効率的なASEANへの物流ルートとなる。

同運河には水位を調整するための閘門が3つあり、そのうち欽州市にある青年閘門を視察した。

青年閘門　出所：人民網 - 広西頻道

◇憑祥口岸物流センター鉄道駅、中越国境

7月30日（水）、中越国境の崇左市にある憑祥市を視察。中越班列の国境駅では、中越班列の輸送状況をヒアリング。トラック輸送の国境ゲートでは、輸送状況、通関手続き、自動化への取組みについて、概要説明と現地視察を実施した。

積換えエリアの荷役機械

おわりに

今回、広西チワン族自治区内の港湾、鉄道駅の無水港が「西部陸海新通道」において、重要な役割を果たしていることが理解できた。平陸運河が完成後には河川輸送と海上輸送の複合一貫輸送が増える見込みで、引き続き同自治区の港湾事情について注視していきたい。

2025中日経済交流懇談会

8月5日、名古屋市内のホテルにて「2025中日経済交流懇談会」を当センターと中国駐名古屋総領事館の共催で開催した。会は、中国の最新AI事情をテーマにした基調講演と昼食懇親会で構成。日本でも中国製AIへの関心が高まっていることもあり、当日の会場は当地の企業関係者など150名以上が参加する盛況ぶりであった。

主催者を代表し、楊嫻総領事（写真）は「近年、中国ではAIが飛躍的に伸びている。中国と日本は相互補完できる関係であり、AI、デジタル経済、省エネ・環境保護といった分野での協業は大きなポテンシャルを秘め、両国の新たな成長エンジンとなることが期待されている」と挨拶した。

基調講演では、野村総合研究所の李智慧エキスパート、慧博雲通科技股份有限公司（ハイドソフト）人工知能事業部の余祖坤総裁がそれぞれ登壇。

李智慧氏

李智慧氏は「中国のAI研究者の数は世界の半数近くを占めるまでに急増。引用される論文数では2020年に米国を抜き、特許の付加価値（質）では米国に及ばないものの、件数（量）では米国を圧倒している」と、中国でAI開発が急速に進んだ背景として人材の層の厚さを挙げた。応用事例として、ヒトとAIとの音声通話でのやり取りが紹介され、相手がAIであると判別できないまでに進化しており、参加者を驚かせた。

余祖坤氏

ハイドソフトの余祖坤氏はAIエージェントの導入事例を紹介。当地の製造業でも中国発のAIエージェントの導入で、生産性の向上につなげられるはずだと協業の意義を訴えた。

基調講演の後、浙江省駐日本（北東アジア）商務代表処の張立凜商務代表が、浙江省杭州市で9月25日から29日にかけて開催される「第4回グローバルデジタル貿易博覧会」を紹介し、来場を呼び掛けた。

JAKAのロボット

昼食懇親会では、上海交通大学発のスタートアップ企業、JAKA Roboticsの協働ロボットがコーヒーを淹れる実演が披露され、参加者を楽しませた。

中国投資説明会

「投資寧波」イノベーション協力産業交流会が開催

7月15日、ホテルニューオータニ(東京)「折り鶴舞の間」にて、寧波市人民政府の主催、寧波市投資促進局と寧波市科学技術局の共催で標記交流会が開催され、当センターから佐合業務グループ主任が参加した。

本会は、科学技術・イノベーションにおける日中企業間のマッチングを模索することが主旨となっている。

主催者を代表して、叶苗・寧波市人民政府副市長が挨拶し、「日本には最先端技術を有し、グローバルで活躍する企業が多い。本会で日中双方企業の交流がより緊密になることに期待したい」と挨拶した。

寧波市のビジネス・イノベーション環境を紹介するセッションでは、張立央・寧波市投資促進局長が投資環境について、陳善福・同科学技術局副局長が科学技術・イノベーションの状況について紹介し、北倫区、慈渓市、甬江実験室、西北工業大学寧波研究所、大連理工大学寧波研究所の各代表者がそれぞれ説明を行った。

ケーススタディでは、日中技術交流センター、㈱九州ハイテック、㈱アルバック、ミアヘルサ㈱、三菱UFJ銀行、三井住友銀行などの代表者がそれぞれ事業内容や、寧波市の優位性などについて発言された。

本会には約80人が参加した。

「第4回 日中青少年舞踊芸術文化祭」が開催

7月26日(土)と27日(日)の2日間にわたり、名古屋市内・栄オアシス21「銀河の広場」にて、日中青少年舞踊芸術文化祭実行委員会の主催、一般社団法人名古屋華助中心の共催により標記文化祭が開催された。当センターは初回から後援団体として協力し、複数の会員企業にも協賛を頂いており、当センターからは大野大介専務理事が開幕式に参加した。

同文化祭は、日本と中国の青少年が練習の成果を披露する舞踊芸術の舞台で、今年も昨年に引き続き江蘇省南京市から「南京小紅花芸術団」を招いて、中国の優れた演舞が披露された。

開幕式では、はじめに主催者を代表して劉柏林・日中青少年舞踊芸術文化祭実行委員長(愛知大学名誉教授、水蓮舞踊芸術学校後援会会長)が挨拶した後、季文斌・中華人民共和国駐名古屋総領事館副総領事が「本日出演される青少年達には、民間交流の使者として中日次世代友好の希望をもって、この広場の舞台から広い中日友好の舞台へと羽ばたくことを期待している」と述べた。

続いて、大村秀章・愛知県知事が挨拶した後、広沢一郎・名古屋市長のビデオレターが披露された。

特別ゲストの「徳雲社」による漫才、中国南京小紅花芸術団によるダンス『彩蝶飛舞』と『山里の子どもたち』も披露され、観客からは盛大な拍手が送られた。

一般社団法人名古屋華助センターの鄭興主任と水蓮舞踊芸術学校の山田愛子理事長らより、出演した子供達の代表に表彰状を、中国南京小紅花芸術団には感謝状が贈られた。

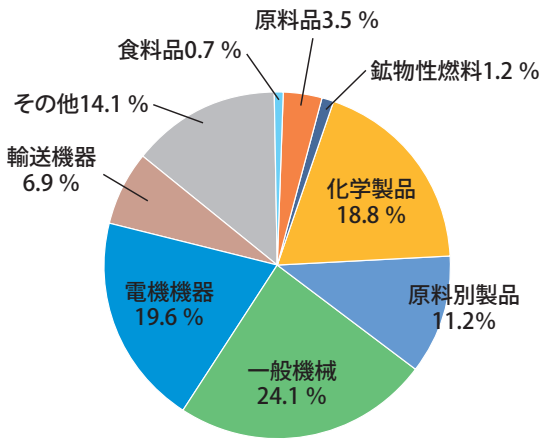
上半期の日中貿易

財務省が発表した2025年上半期分貿易統計によると、2025年上半期(1月～6月)の日本の貿易総額の内、輸出は前年同期比(以下同)3.6％増の53兆3,622億円、輸入は1.3％増の55兆5,780億円と、輸出額は9期連続の増加で、輸入額は3期連続の増加となった。貿易収支は34.2％減の2兆2,158億円と8期連続の赤字となった。

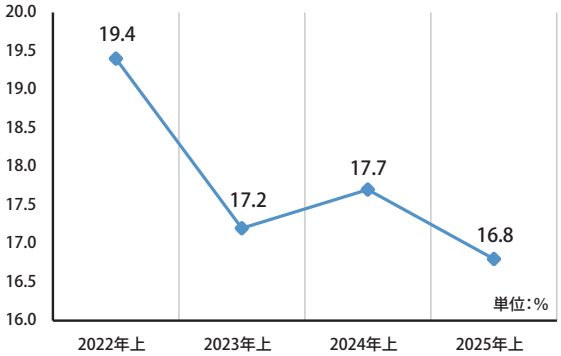
対中輸出

日本から中国への輸出額は、2.1％減の8兆9,472億円で、3期ぶりの減少で、輸出相手国では2位となった。1位はアメリカで、0.8％減の10兆3,125億円、3位は台湾で15.7％増の3兆78,880億円、4位は韓国で4.0％増の3兆4,842億円、5位は香港で15.8％増の2兆8,560億円だった。対中輸出の商品別構成は下記の通りである。

日本の対中輸出　商品別構成



対中輸出が日本の輸出全体に占める割合(上半期ベース)



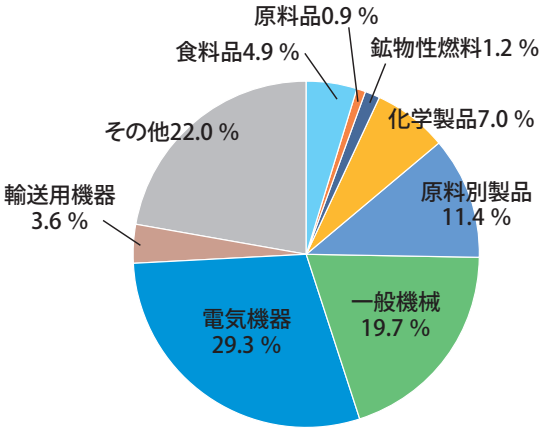
上半期の中国向けの輸出では、航空機類(88.2％増)、繊維機械(43.4％増)、音響・映像機器の部分品(25.7％増)が大きく増加し、半導体等製造装置(15.1％減)、半導体等電子部品(11.4％減)、非鉄金属(14.0％減)が大きく減少した。

対中輸入

2025年上半期の日本の中国からの輸入は6.9％増の12兆8,508億円で、相手国としては1位を維持。

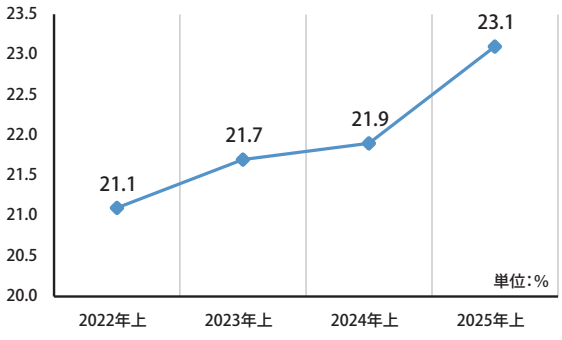
続いて2位はアメリカで5.0％減の6兆1,804億円、3位のオーストラリアは14.5％減の3兆3,915億円、4位のアラブ首長国連邦は10.5％減の2兆5,247億円、5位の台湾は6.1％増の2兆3,707億円だった。中国からの輸入の商品別構成は下記の通り。

日本の中国からの輸入　商品別構成



上半期に中国からの輸入で大きく増加した品目は、通信機(22.3％増)、電算機類(18.5％増)、石油製品(57.7％増)で、減少品目は、揮発油(98.2％減)、半導体等電子部品(11.4％減)だった。

対中輸入が日本の輸入全体に占める割合(半期ベース)



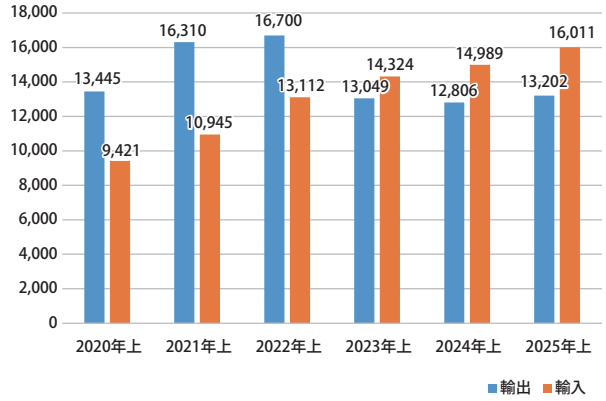
上半期 東海地方の対中貿易

名古屋税関が発表した2025年上半期分管内(愛知、静岡、三重、岐阜、長野の港湾、空港)の貿易概況(速報)によると、東海地方(管内)の貿易総額で輸出は4.6％増の12兆4,233億円、輸入は4.6％増の7兆1,467億円で、貿易収支は0.8％減の5兆2,766億円と2期連続の減少となった。

【東海地方の対中貿易状況】

東海地区の対中貿易で、輸出は6期ぶりの増加の、3.1％増の1兆3,202億円、輸入は3期連続の増加の6.8％増の1兆6,011億円となった。

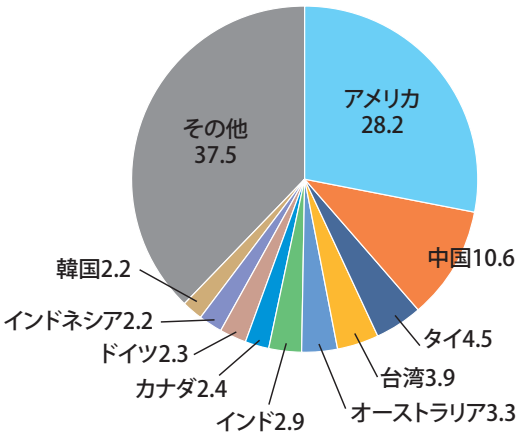
東海地区　上半期ベースの対中貿易推移(単位：億円)



輸　出

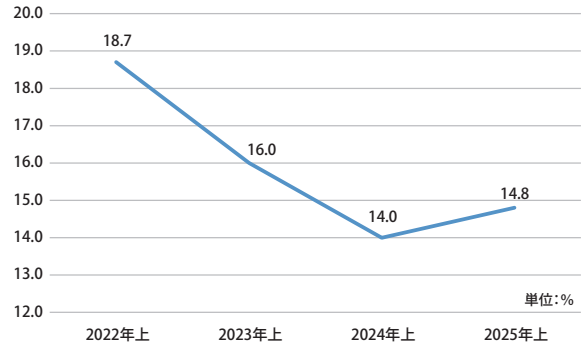
東海地方における最大の輸出相手国はアメリカで、輸出全体の28.2％を占め、次いで中国が10.6％、タイが4.5％、台湾が3.9％を占めた。

東海地方の輸出　国・地域別構成比(％)



中国向けの輸出で主に大きく増加した品目は、金属加工機械(47.9％増)、有機化合物(42.0％)で、減少品目は自動車の部分品(10.9％減)となった。

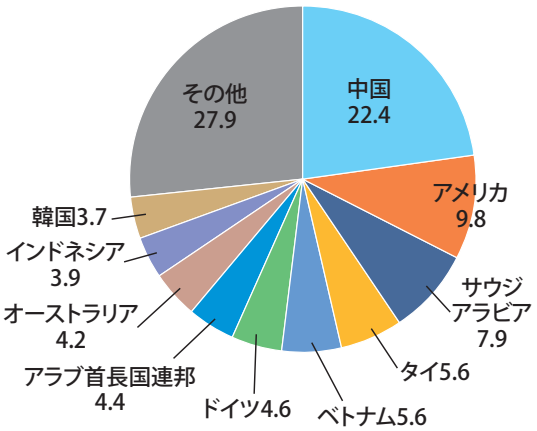
東海地区の対中輸出が日本全体に占める割合(上半期ベース)



輸　入

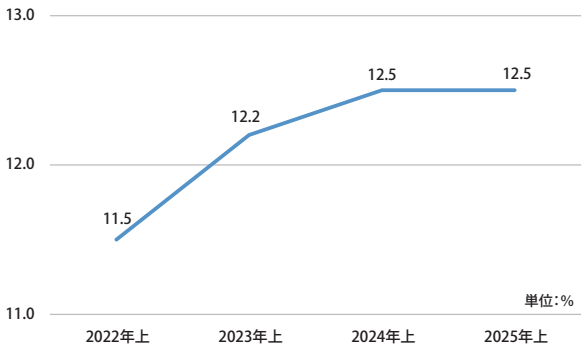
輸入では中国が最大の相手国で、輸入全体の22.4％を占めており、次いでアメリカが9.8％、サウジアラビアが7.9％、タイが5.6％、ベトナムが5.6％を占めた。

東海地方の輸入　国・地域別構成比(％)



中国からの輸入で主に大きく増加した品目は、音響・映像機器(29.4%増)で、減少した品目は鉱物性タール及び粗製薬品(61.8%減)、石炭(41.2%減)等だった。

東海地区の対中輸入が日本全体に占める割合(上半期ベース)



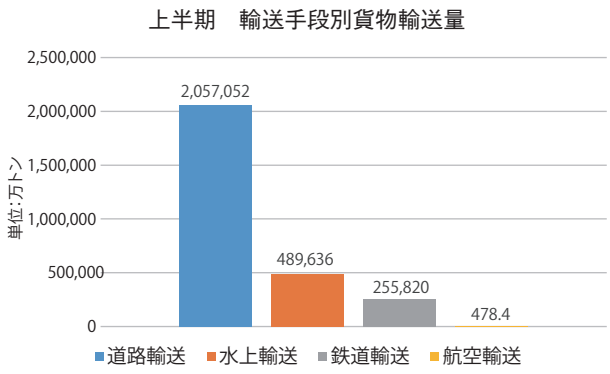
上半期 中国の交通運輸状況

中国交通運輸部は2025年上半期における交通運輸の各種データ（貨物輸送量、旅客輸送量、港湾貨物取扱量、交通分野への固定資産投資）を公表した。

以下発表されたデータを抜粋して掲載する。

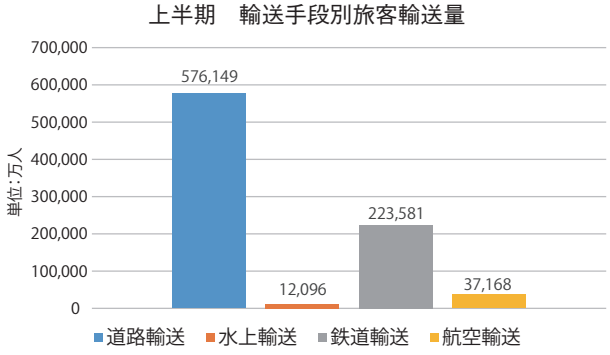
【貨物輸送量】

上半期における、道路貨物輸送量は前年同期比（以下同）4.0％増の205.7億トン、水上輸送は4.3％増の49.0億トン、鉄道貨物輸送量は1.8％増の25.6億トン、航空貨物輸送量は14.6％増の478.4万トンとなった。



【旅客輸送量】

上半期の旅客輸送量で、道路輸送量は1.2％減の延べ57.6億人、水上輸送量は2.5％減の延べ1.2億人、鉄道輸送量は6.7％増の延べ22.4億人、航空が6.0％増の延べ3.7億人だった。



【固定資産投資】

上半期の交通分野への固定資産投資総額は、1.6兆元で、その内、道路建設への投資は8.9％減の1.1兆元、水上輸送への投資は6.6％増の1,093億元、鉄道は5.5％増の3,559億元だった。

【港湾貨物取扱量】

上半期の全国の港湾における貨物取扱量は、4.0％増の89.0億トンだった。貨物取扱量の内、外貿貨物は1.8％増の27.4億トンで、コンテナ取扱量は6.9％増の1.7億TEUだった。

貨物取扱別上位10港ランキングは下記の通り；

＜貨物取扱量上位10港＞

	港　湾	取扱量	前年同期比
1	寧波－舟山	71,375	0.9
2	唐　山	43,357	0.8
3	上　海	39,380	0.3
4	青　島	37,034	2.1
5	広　州	32,959	2.7
6	日　照	32,299	3.6
7	蘇　州	29,920	4.0
8	天　津	29,637	2.3
9	煙　台	26,937	6.4
10	広西北部湾	23,841	8.7
	全　国	**890,348**	**4.0**

（単位：万トン、％）

＜コンテナ取扱量上位10港＞

	港　湾	取扱量	前年同期比
1	上　海	2,706	6.1
2	寧波－舟山	2,105	9.8
3	深　圳	1,723	10.8
4	青　島	1,638	7.8
5	広　州	1,364	7.7
6	天　津	1,225	3.1
7	厦　門	594	1.1
8	蘇　州	504	3.1
9	広西北部湾	476	10.1
10	日　照	366	9.0
	全　国	**17,298**	**6.9**

（単位：万TEU、％）

交流記録

＜泰安市委員会宣伝部＞

7月30日、山東省泰安市委員会の王愛新・常務委員会兼宣伝部長（写真）をはじめとする一行5名が当センターを訪れ、業務グループの中村課長と佐合主任が対応した。

一行は大阪・関西万博の中国パビリオンで7月29～31日に開催された山東ウイークに参加すると共に、名古屋をはじめ、日本各地で泰安市のPR活動をするため来日。

王常務委員からは「泰安市にある泰山は世界遺産にも登録され、中国を代表する山である。日本にとっての富士山と同じ位置付けであり、泰山と富士山は“友好山”として提携関係にある。ぜひ訪れてもらいたい」と呼びかけられ、市の産業や観光について説明がされた。

王愛新　中共泰安市委員会 常務委員兼宣伝部長
朱英文　泰安旅游経済開発区　党工委書記
姚来新　泰安高新区　党工委副書記
鄭　輝　中共泰安市東平県委員会　副書記
李希剛　中共泰安市肥城市委員会
　　常務委員兼組織部長

＜上海市外国投資促進中心日本代表事務所＞

8月4日、全文豪・上海市外国投資促進センター日本代表事務所首席代表が当センターを訪れ、中村課長と纐纈担当が対応した。

全代表には当センターが9月に派遣する中国自動車視察団で、上海市内の視察先の手配に協力頂けることとなっており、中村課長から現時点での申込状況、日程について説明があった。

その他、全代表からは東海地方の飲食チェーン店の誘致に関して相談があり、中村課長から当地方の飲食産業、有名な飲食チェーンについて紹介があった。

＜無錫国家ハイテク産業開発区管理委員会駐東京経済貿易代表処＞

8月7日、胥平・無錫国家ハイテク産業開発区管理委員会駐東京経済貿易代表処首席代表（写真）と周皓凌・同商務代表が当センターを訪問し、業務グループの中村課長と纐纈担当が対応した。

同開発区は10月に名古屋で誘致説明会の開催を実施予定で、参加者募集に関して当センターに協力依頼があった。胥首席代表から説明会の開催内容について相談があり、中村課長よりアドバイスがあった。

上半期　各省のGDP

中国各省の統計局が上半期のGDPを公表したので、下記にまとめた。

単位：%

		金額（億元）	前年同期比
1	広　東	68725.40	4.2
2	江　蘇	66967.80	5.7
3	山　東	50046.00	5.6
4	浙　江	45004.00	5.8
5	四　川	31918.20	5.6
6	河　南	31683.80	5.7
7	湖　北	29642.61	6.2
8	福　建	27996.57	5.7
9	上　海	26222.15	5.1
10	湖　南	26166.50	5.6
11	安　徽	25723.00	5.6
12	北　京	25029.20	5.5
13	河　北	22965.90	5.4
14	陝　西	16828.01	5.5
15	江　西	16719.60	5.6
16	重　慶	15929.58	5.0
17	遼　寧	15707.90	4.7
18	雲　南	15537.44	4.4
19	広　西	13850.95	5.5
20	内蒙古	12077.60	5.4
21	山　西	11463.70	3.8
22	貴　州	11452.42	5.3
23	新　疆	9846.48	5.7
24	天　津	8706.60	5.3
25	黒竜江	7087.70	5.1
26	吉　林	6823.28	5.7
27	甘　粛	6468.80	6.3
28	海　南	3701.85	4.2
29	寧　夏	2650.90	5.8
30	青　海	1875.68	4.0
31	西　蔵	1382.72	7.2

寄稿

第3回 一帯一路と東アジアのグローバル・サプライチェーンの発展
～コロナ禍から2つの運河リスクまでの5年間の総括と展望～

(公財)日本海事センター 客員研究員　福山 秀夫

1. はじめに

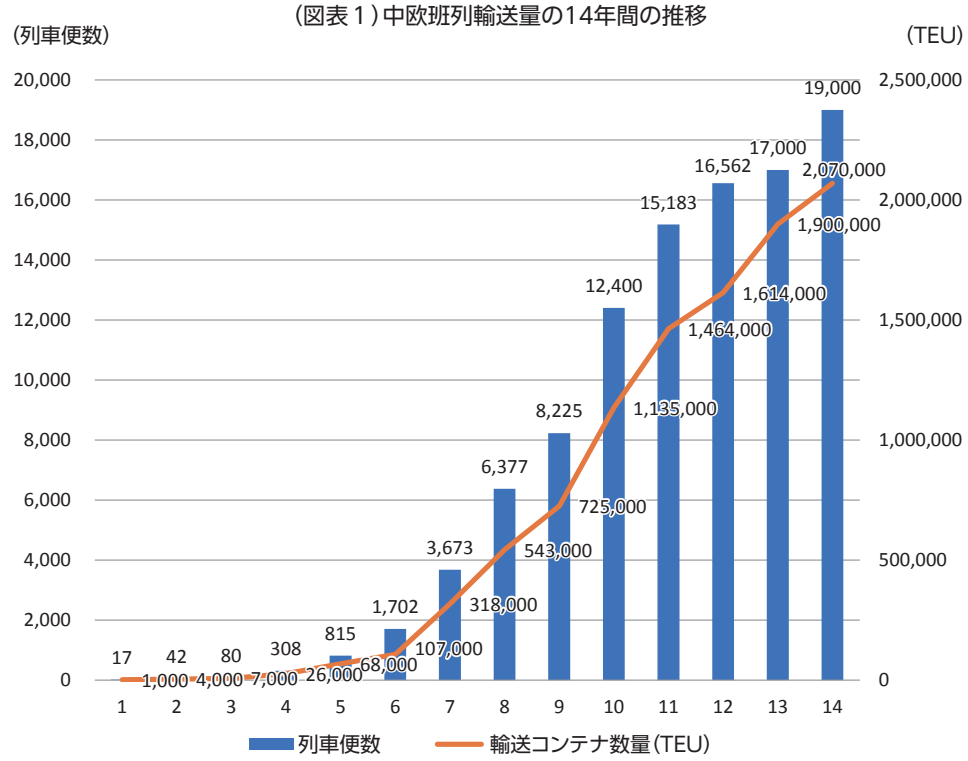
トランプ旋風が吹き荒れている。世界経済の不確実性が広がり、国際物流におけるグローバル・サプライチェーンが、これまでにないリスクに遭遇している。2020年以降、“コロナ禍”、“ウクライナ戦争”、“2つの運河リスク（紅海リスク及びパナマ運河通航制限リスク）”に遭遇してきた。そして、現在新たなリスクとして“トランプ貿易戦争”リスクと続いている。トランプ貿易戦争リスク以外のリスクは、大変な困難を伴ったとはいえ、元の状態に戻すことが中心的な課題であり、やることはほぼわかっており、世界中が共同して代替ルートの確保や地政学的な対応を行ってきた。ところが、トランプ貿易戦争は、世界のリーダーアメリカが望む、アメリカが優位に立つ新たな貿易秩序を構築しようとしており、アメリカ以外の諸国に対して予測不能な事態を引き起こしていることが、際立った特色であり、ほかのリスクと明らかに異なっている。それは、世界のリーダー国による、世界の貿易ルールの破壊、中国を標的にした身勝手な思い込みに捕らわれた暴走である。従って、何を仕掛けてくるか不明な点が不確実性を惹起し、その仕掛けた結果がどのようになるのか予測不能な点が、更に不確実性を拡大していると言える。国際物流においては、米国政府による港湾業者に負担増を強いる中国製造の港湾荷役機器への関税、中国船及び中国建造船の米国への入港に対する追加料金の徴収等の中国への打撃を目的とした政策、完成自動車を積載してアメリカへ入港する世界中のRORO船への追加の入港料金徴収等のリスク等のこれまでとは異質なリスクに対応するには新しい発想が必要である。そのため、我々は、とりあえずは、2020～2024年までに起こった5年間のリスクに対し、これまで実施してきたグローバル・サプライチェーンの再構築の内容を整理・認識し、その中から、トランプ貿易戦争に対応する作業に少しでも活用できる有益な手段や方法等を探すとともに、気候変動対策なども含め、未来へ向けた持続可能な方策を考える必要がある。

そこで、本稿では、コロナ禍から昨年までの5年間（2020～2024）の総括を行い、東アジアから欧州向け物流とアジア域内の物流を中心とした東アジアのグローバル・サプライチェーンの展望について報告する。

2. コロナ禍から2つの運河リスクまでの変化

まず、コロナ禍では、コンテナ国際物流の混乱の中で、海上ルートの代替ルートとして、SLB（シベリア・ランドブリッジ）と中欧班列の急成長がもたらされた（図表1）。そこに2022年1月、RCEP（地域的な包括的経済連携）協定が発効し、2月にロシアのウクライナ侵略が勃発した。ここでは、アジア域内航路の発展と中国・ASEANクロスボーダー輸送と中欧班列の連携による国際物流の拡大の動きと同時に、SLBの後退、ロシア回避の代替ルート開発の流れが起こり、中央アジアから中東や東欧や東地中海地域を通過するルートに注目が集まった。中央アジアの重要性がクローズアップされ、東アジアと中央アジアの国際物流を支える相互協力の必要性が明確になった。そして、2023年の紅海リスクとパナマ運河通航制限リスクへと続いていった。紅海リスクは、喜望峰回り航路の常態化とグローバル・サプライチェーンの新たな多様化をもたらすこととなっ

（図表１）中欧班列輸送量の14年間の推移



1．国際複合輸送上の新しいサプライチェーンの構築
2．東アジアの巨大な国際物流ネットワークインフラの形成

2011年：17便1,000TEU
2023年：17,523便1,901,949TEU
2024年：19,000便　2,070,000TEU
便数で1,117倍、TEUで2,070倍の成長
コロナ禍で急成長後も成長は継続。

中鉄集装箱運輸有限公司HP：http://www.crct.com
中欧班列HP：https://www.crexpress.cn/#/,Landbridge平台(http://www.landbridge.com/Index.html)
等より筆者加工

た。これは物流のリードタイムの増加と物流コストの増加をもたらし、ASEANに進出している多くの企業に、新たなグローバル・サプライチェーンの構築の必要性を迫るものとなり、複雑化した物流環境への対応が東アジア諸国においては、大きな課題となりつつある（図表2）。

また、パナマ運河通航制限リスクは、東アジアから東向きの北米東岸航路を補完するため、スエズ運河経由の西向きの航路としての代替航路を生み出すことになったが、紅海リスクがこれを不可能にし、こちらも喜望峰周りが常態化している。この状況下、中米諸国が、パナマ運河に代わるルートとして、ドライキャナル構想を打ち出した。代表的な事例として、グアテマラ・ドライキャナル、ホンジュラス・ドライキャナル、コスタリカ・ドライキャナルなどがある。これらは全て、太平洋と大西洋を結ぶ内陸鉄道や道路輸送であるが、荷量の少ない港湾に船社が船を寄港させるかどうか、普段利用していない道路や鉄道や港湾が対応できるインフラであるのかどうか、また、治安も保証できるのかなど様々な課題が浮き彫りになった。最近の新しい動きとしては、2024年11月14日に開港したペルーのチャンカイ港（コスコシッピングポーツ（中遠海運港湾）が運営権60％を取得）を起点としたブラジルのイレェウス港まで5,000kmの南米大陸横断鉄道計画（正式名：大洋間中央鉄道回廊（CFBC））が、2025年5月に発表された。中国が建設するが、5～8年かかるという。東アジアとブラジルやアルゼンチンとの貿易が、これまでのようにパナマ運河を使用する必要がなくなる可能性も出てくると予測される。以上のように、今後の中南米諸国の取り組みによっては、物流環境の変化に与える影響は大きくなると予想され、グローバル・サプライチェーンを変化・進展させてゆく可能性が出てきたといえる。

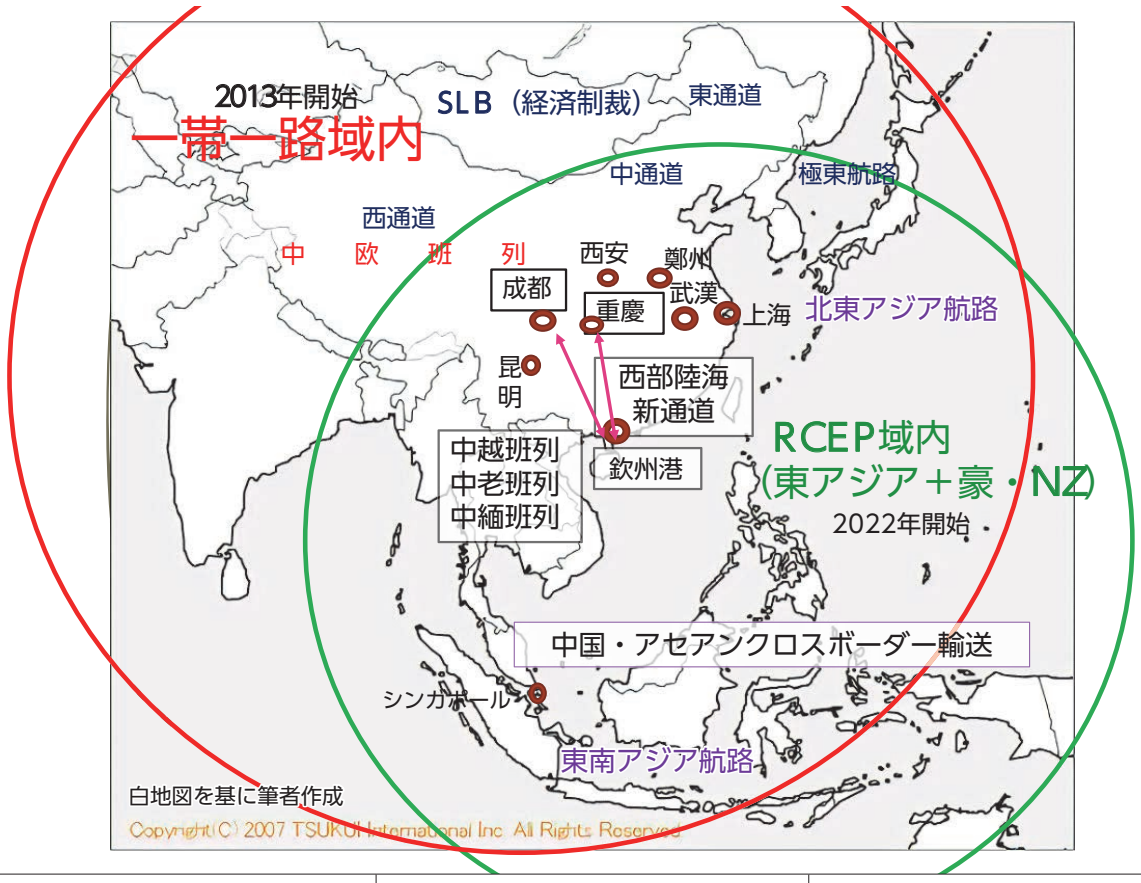
3. 具体的に何がどのように変化したのか

それでは、この5年間具体的に何がどのように変化したのか述べたい。

最初に、中欧班列については、2025年年初の中国国家鉄路集団の輸送量発表によると、2024年の中欧班列は、1.9万列車、207万TEU、前年比それぞれ10%と9%の増加（図表1）、中亜班列は、1.2万列車、88万TEU、前年比10%と12%の増加、西部陸海新通道班列は、96万TEU、前年比11%の増加であった。

次に、中国・ASEANクロスボーダー輸送と中欧班列の連携を見ると、DailyCargo紙2025年1月21日付は、中国鉄路工程集団（中国中鉄）が運行する鉄道のベトナム向け越境貨物輸送量が2024年、前年比12.5倍に急増したとベトナムニュース（VNS）が1月11日に伝えたと報じている。これは、中越班列（中

(図表2)東アジア国際物流ネットワーク(2024)



東アジア－北米往復荷動き量 年間約2,400万TEU（2023年）	東アジア－欧州往復荷動き量 年間約2,300万TEU（2023年）	アジア域内航路荷動き量 年間約4,500万TEU(2023年)
中欧班列　2023年：約190万TEU 2024年：約207万TEU		

国・ベトナム国際列車)の輸送量が急増していることを示している。中越班列に加え、2021年12月2日に運行開始した中老班列(中国・ラオス国際列車)も、新しい輸送ルートの構築が進み、輸送量も徐々に増加している。現在は、それがマレーシアまで延伸し、2024年6月27日ASEANエクスプレスが運行開始し、汎アジア鉄道の成長が始まっている。この5年間の中国・中央アジア・ASEAN間の国際物流の変化がいよいよ鮮明になってきている。

ポストコロナの2022年以降では、グローバル・サプライチェーンの再構築、つまり、強靭化や最適化の流れが起こり、荷主と船社のWinWinのパートナーシップの構築の流れがその基礎となった。グローバル・サプライチェーンの多様化、最適なコンテナ手配とコスト削減の流れ、ルート情報の把握のためのデジタル化とそれによる見える化、グローバル・サプライチェーンの脱炭素化(グリーン化)の強化などが具体的に推進されてきた。

ウクライナ問題によるロシア回避の代替ルートの構築については、シベリア鉄道を利用する中欧班列の西1通道(カザフスタン経由)、東通道(極東ロシア経由)、中通道(モンゴル経由)は敬遠され、西2通道と呼ばれるカスピ海ルート(中央回廊)が注目を浴びた。また、西3通道と呼ばれるルートのメインルートになる中国・キルギス・ウズベキスタン鉄道が、ウクライナ問題を契機として、ロシアが建設を認めることになり、2023年から建設に着手している。この状況を受けて、マースクや日本通運が西2通道を活用したサービスを提供している。

2023年に紅海リスクが発生すると、喜望峰回り航路によるサービス悪化を捉えた、中東諸国やフォワーダー等が、新たな代替ルート開発に乗り出した。西アジアでは、欧米、トルコ、イランなどが新しいルート計画を発表し、東アジアでは、中国が既に構築を推進していた西部陸海新通道や中越班列、中老班列を中欧班列と接続するサービスを新たに開

始した。特に、2021年12月の中老班列の運航開始は、中国・ASEANクロスボーダー輸送発展の起爆剤となり、ASEANエクスプレスと中欧班列の連携にまで拡大している。

日本のフォワーダー郵船ロジスティクス(郵船ロジと略する)も、喜望峰回りの常態化を受けて、荷主への新サービス提供に動いている。2023年7月に中老班列を活用し、ラオスのビエンチャン発で昆明から重慶経由でドイツのデュイスブルグルートを、2024年6月には中越班列を活用し、ハノイ発で南寧から重慶経由でドイツのデュイスブルグルートを開発した。例えば、中越班列－欧州サービスは、リードタイム(LT)が27日程度で、喜望峰回りを18日ほど短縮できるだけでなく、GHG排出量を約50%(0.7トン)削減できるとしている。また、CFSバンニングから欧州ドアまで一貫輸送が可能であり、コンテナ内にGPSを搭載し、リアルタイムトラッキングまで可能としており、安定したLT実現、グリーンソリューションを提供できるとしている。

中老班列－欧州サービスでは、タイからの貨物も受け付けている。タイとラオス国境のラオス側にラオス鉄道が、タナレーンICDというメータゲージと標準軌の積替え駅を建設しており、これが、マレーシアまでの広範な集貨を可能にしている。中欧班列、中越班列、中老班列、西部陸海新通道が一体的に運営され、東アジアの物流を大きく変化させており、ユーラシアのグローバル・サプライチェーンの変化が、既に、始まっている。

さて、コロナ禍により大きな混乱を経験した海運や港湾にはどのような変化があったのだろうか。運賃は高騰し、本船スケジュールの順守率は低下して、ロックダウン・台風・船舶不足・コンテナ不足による港湾での滞船、渋滞などが世界規模で発生した。グローバル・サプライチェーンの再構築のためには、荷役を迅速に効率よく行う必要がある。そのためには、港湾規模の拡大、港湾インフラのデジタル化、情報のデジタル化、内陸港の新設・増設、脱炭素(グリーン)化などの強化が必要であることが、さらに深く認識された。特に、日本においては、東アジアの港湾の巨大化・高度化に後れを取ったことによって、コロナ禍下で発生したマーケットの買い負けなどの不利な状況を解消するために、基幹航路の増加が重要な課題となった。そのため、国際戦略港湾の更なる集中と選択を推進する必要性が強調され、船社と荷主のWinWinのパートナーシップ形成の動きが活発化した。基幹航路の呼び戻しが目的の一つとされた。日本の荷主の中にはそれに大きな価値を見出す荷主も多く、クボタが主導して荷主連合を結成し、国際戦略港湾政策を支援しつつ、基幹航路を呼び戻すことに取り組む動きが、現在も続いている[1]。

世界の港湾を俯瞰すると、2023年は、10位以内に中国の港湾が7つ入り、上海が14年連続世界第1位、中国以外は、第2位シンガポール、第7位釜山、第9位ドバイとなっている。日本でトップの東京港は第46位であり、アジアの主要7大港(シンガポール、ポートクラン、タンジュンペラパス、レムチャバン、ホーチミン、タンジュンプリオク、マニラ)は全て東京港を上回っている。それだけでなく、東京港は、今勢いがある新しい港湾である、西部陸海新通道でASEANへのゲートウェー港になっている欽州港(世界第30位)と成長著しいベトナム港湾でホーチミン港の代替港となっているカイメップ・チーバイ港(世界第34位)等などにも、簡単に追い抜かれてしまった。

アジア主要7大港のうち、シンガポール港・ポートクラン港・レムチャバン港の3港の進展状況を簡単に見てみたい。まず、世界第2位のシンガポール港は、トゥアス新港の建設を進めており、2040年代完成時には年間取扱能力6,500万TEUを目指す。港湾会社PSAインターナショナルは、西部陸海新通道を中国と提携し共同して構築しており、海のシルクロードとしての欽州港から南寧を経て重慶で中欧班列とつながり、西1通道だけでなく、現在、港湾拡張中のカスピ海のカザフスタン側のアクタウ港の開発に参加し、陸のシルクロードの拠点としての立ち位置を形成しようとしている。それは、重慶から昆明を経由しラオスのビエンチャンからマレーシアのポートクランに至る中老泰馬班列、つまり、ASEANエクスプレスの最終駅としての位置づけを自ら構築する動きとしてとらえられる。さらに、港湾のデジタル化と脱炭素化を結合して推進すること

1『海事プレス＆DailyCargo　臨時増刊号　地方港縦断2025』(2025年8月1日発行)7ページ「荷主の地方港戦略　官民・荷主連携で物流安定効率化」

を戦略としており、シンガポールが海のシルクロードと陸のシルクロードの同時ハブを目指す動きとして考えられる。それは、6,500万TEUの港湾整備を進める一つの要因になっているのではないかと私は見ている。

次に、世界第11位のマレーシアのポートクラン港は、2020年にWest Port拡張で1,300万TEUの処理能力増強を図り、キャリー島の新しいターミナルを2025年から開発予定である。また、ポートクラン港の発展戦略と一帯一路のプロジェクトである東海岸鉄道（全長665km）プロジェクトとASEANエクスプレスを絡めて開発する動きを進めている。

三番目に、世界第16位のタイのレムチャバン港は、水深－14～－16mの大型コンテナ船の入港が可能で、遠隔操作が可能な荷役方式を持つターミナルを現在建設中である。110km離れた内陸デポのラッカバンICD（ドライポート）間で鉄道輸送を実施し、鉄道輸送能力を22年の50万TEUから200万TEUに増やすことを計画中である。

アジア主要7大港以外の釜山港・欽州港・カイメップ・チーバイ港の状況も簡単に見てみたい。第7位の釜山港は、釜山新港の西に鎮海（チンヘ）新港を建設予定で、2030年からの段階的供用を目指す。－20～－23mの大水深と5G通信による自動化システムの導入を目指す。欽州港は、全10バースのうち4バースを鉄道と自動的に接続する海鉄連運自動化ターミナルとし、内2バースを水深－18mの大水深ターミナルとしている。この自動化方式としてU字型ヤード荷役工法という中国初のコンテナターミナルとなっている。さらに、カイメップ・チーバイ港は、商船三井・ワンハイラインズ・APMターミナルズ・CMA-CGMなどの船社と組んでいるコンテナターミナルもあり、先進的な大水深バースを建設している。

4. おわりに

現在、中老班列・中越班列の本格化が起爆剤となり、中国とASEANとの貿易通路が続々と開通し、ASEANエクスプレスの発展に直結している。従来の海上輸送に替わり、リードタイムとコストの削減及びグリーンソリューションのために、鉄道ネットワークを活用する動きが活発化しており、アジア域内航路とASEANからの欧州向け物流を徐々に変化させている。中国・ASEANクロスボーダー輸送と中欧班列の連携輸送の急速な発展は、東アジアの国際輸送において、脇役的な欧州向け鉄道輸送を、海上輸送と並走する重要な選択肢に変化させつつあり、コロナ禍以降、その変化は大きくなってきている。

このような状況に鑑み、中欧班列輸送量約207万TEU・約1.9万便の意義を、改めて考える必要がある。2023年の欧州航路荷動き量約2,300万TEU、北米航路約2,400万TEU、アジア域内航路約4,500万TEUの状況下、中欧班列は将来的増加の展望が開けているといえる。阿拉山口、ホルゴス等の口岸数は増加傾向にあり、西部陸海新通道による欽州港ハブ化や中越班列・中老班列・ASEANエクスプレスの本格化とシンガポールへの延伸など、多様なルートの自由な連携等を勘案すると、中欧班列は、従来の第3の選択肢・BCP対応的位置付けから、海上輸送の持続可能な協調的安定的輸送ルートへ、つまり、ユーラシアにおける国際複合輸送のバリューチェーンへと変貌しつつある。

東アジア国際物流ネットワークの進展は、荷主等のステークホルダーに対するサービスの展開により、デジタル化・グリーン化のコスト問題等を含め、更に高度なグローバル・サプライチェーンを生み出してゆく新たな段階に入っている。

＜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

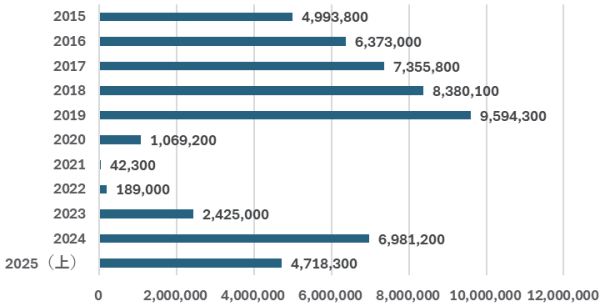
1955年生まれ。熊本県出身。80年九州大法学部卒。2004～08年日本郵船北京事務所代表。05年北京駐在中に中国物流研究会に参加。中国物流の研究を本格的に開始した。20年8月日本郵船を定年退職。9月より、（公財）日本海事センター企画研究部客員研究員。日本海事センターでは、東アジアやユーラシアの海運・港湾・鉄道を中心とした国際複合輸送、グローバル・サプライチェーンの研究を主に行っている。これまで、中国物流研究会で、13年2度、18年、19年、24年の5回の調査を実施し、調査の成果をメディアや学会で多数発表。2024年1月に『東アジアの港湾と貿易（男澤智治・合田浩之編著）』（成山堂書店）を共同執筆。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。

上半期の中国人訪日客数と消費動向

日本政府観光局(JNTO)が発表した日本を訪れる外国人(訪日外客数)の推計値によると、2025年上半期の全世界からの訪日外客数は、前年同期比(以下同)21%増の21,518,100人となった。

国別訪日外客数で、中国は韓国に次ぐ第2位で、53.5%増の4,718,300人と順調に推移しているが、中国は今年を「抗日戦争勝利80年」と位置づけており、9月以降、軍事パレード等様々な活動が予定されていることから、下半期の訪日客数に影響しないか懸念される。

【訪日中国人客の推移】 単位:人



一方、日本国内での消費については、観光庁が発表した「インバウンド消費動向調査」の調査結果概要によると、今年1-3月期の訪日外国人旅行消費額(推計)は28.8%増の2兆2,803億円で、うち中国は53.3%増の5,478億円で全体の24.0%を占め、一人当たりの旅行支出は25万7,831円だった。

4-6月期では、全体が18.0%増の2兆5,250億円で、中国は17.6%増の5,160億円と全体の20.4%を占め、一人当たりの旅行支出は24万8,481円だった。

＜中国人の費目別旅行消費額＞ 単位:億円

	1-3月期	4-6月期
総額	5,478	5,160
宿泊費	1,497	1,574
飲食費	1,091	1,011
交通費	463	352
娯楽等サービス費	198	159
買物代	2,222	2,061
その他	6	2

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

2025年中国トップ100の県(市) 滄州の2市がリスト入り

7月23日、2025年県経済イノベーション発展フォーラムは、「全国トップ100県(市)」リストを発表。それによると、滄州市の管轄する渤海新区黄驊市と任丘市が選出され、それぞれ76位と84位にランクインした。

上半期の農業総生産額が300億元を突破

今年上半期、滄州市の農業・農村経済は安定した発展傾向にあり、農林畜産漁業の総生産額は前年同期比(以下同)3.8%増の303.1億元に達した。

五大業種別では、農業(作付け)の生産額は3.1%増の133.8億元、畜産の生産額は1.7%増の98.8億元、漁業の生産額は19.5%増の10.9億元、農林畜産漁業サービスの生産額は6.9%増の58.7億元、林業の生産額は5.3%減の9億元だった。

北方(滄州)越境EC物流拠点から初の河北省外の商品が出荷

河南省からの衣類、壁画等の貨物が、滄州市にある「北方(滄州)越境EC物流基地」のトランジットエリアから黄驊港を出発し、米国・ロサンゼルスに向かった。

同基地は、黄驊港ターミナルからわずか1キロメートルに位置しており、黄驊港の充実した対外貿易ルートネットワークを活用し、「グローバルな商品選定、滄州での集荷、ワンクリック配送」を実現した。今回の河南省の貨物はスムーズに集荷され、物流コストを大幅に削減し、越境EC企業にとって最も費用対効果の高いソリューションを提供した。これにより滄州市は中国北部における越境ECの最良の選択肢の一つとなった。

常州デスクNEWS（江蘇省）

レポーター：常州国家高新技術産業開発区　商務局　副局長　馬咏梅

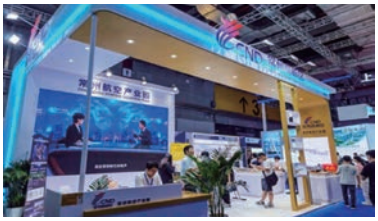
㈱鈴木研磨の精密製造PJが常州高新区に進出決定

この夏、常州高新区の企業誘致活動において輝かしい成果があった。㈱鈴木研磨（本社：西尾市）の精密製造プロジェクトが正式に契約を締結し、進出が決定した。本プロジェクトの総投資額は1,500万ドルで、航空宇宙産業向け精密部品、AIコアコンポーネント、自動制御システム及び精密工作機械という4つの新興産業分野で重点的に展開している。

今回の同社の進出は、常州高新区のビジネス環境や産業基盤に対して高い評価を示すと共に、地域産業サプライチェーンの強化、高度製造業のレベル向上に新たな活力を注入するものと期待されている。

常州高新区20社超の「低空経済」関連企業が勢揃い

「低空経済」とは、高度1,000m以下の低地域で営まれる民間の有人・無人航空機によるモノや人の輸送などの低空飛行活動と関連分野を融合させた経済形態の事で、7月23日から26日まで、第1回国際低空経済博覧会が国家会展中心（上海）で開催された。本博覧会は「低空経済の幕開け、あらゆる産業へのエンパワーメント」をテーマとし、100社を超える代表企業が結集し、低空経済発展の新たな機会について議論を交わした。



当高新区内の低空経済分野の新鋭として注目を浴びている、「白鯨航空」（White Whale Airlines）、「新創碳谷」（Xinchuang Carbon Valley）、「中科愛畢賽思」（CAS-ABAXIS）、「環能タービン」（Huanneng Turbine）などが相次いで製品を出展し、高新区における低空経済の発展の成果と潜在力を大いにアピールした。

常熟デスクNEWS（江蘇省）

レポーター：常熟国家高新技術産業開発区招商局　課長　顧磊

ハイライト社　第2期PJ建設開始

7月22日、ドイツのハイライト社（HILITE）の第2期プロジェクトの起工式が行われた。

同プロジェクトの総投資額は5.5億元で、3.7万平方メートルの新しい工場棟が建設され、主に新エネルギー車の熱管理モジュールとその主要バルブ製品、水素エネルギーバルブ製品等を生産する。

ハイライトグループは、世界をリードする自動車部品メーカーであり、同社の製品は、エンジン車、ハイブリッド車、電気自動車、水素燃料電池車、そして様々な水素エネルギーの分野で広く利用されている。

今回新たに開始された第2期プロジェクトでは、インテリジェンス化、低炭素化、柔軟性を重点的な発展目的とし、業界をリードするグリーン製造拠点を構築する。

高新区の標準工場棟が完成し、稼働

「南溪智能製造産業園」は、高新区に建設された最新規格の標準工場を備えた産業園で、敷地面積は約4.3万㎡、総建築面積は約5.9万㎡となっている。

標準工場は1階建て、2階建て、3階建て、4階建ての4棟から構成され、主要構造はフレーム構造、鉄骨屋根構造を採用している。

同産業園は2024年3月に着工し、2025年1月に主要構造物が完成、6月に最終検収が完了し、正式入居の準備が整った。

錫山デスクNEWS（江蘇省）

レポーター：錫山経済技術開発区招商局　副局長　毛暁旦

日本から代表団が来訪

8月初旬、日本の新エネルギー産業代表団が宛山湖生態科学技術城を訪問し、開発区の新エネルギー産業の優位性と特徴について視察した。

代表団は、丸紅㈱、三井物産㈱、㈱IHI、オデッセイグループ㈱などの企業の代表者で構成された。

代表団は極電光能有限公司を訪問し、団員はペロブスカイトの産業応用と協力の見通しについて交流し、製品技術、海外事業展開、市場開拓などについて積極的に質問された。

団員は新エネルギー産業には無限のビジネスチャンスがあり、今後もビジネス連携と交流を強化し、新たなビジネスチャンスを絶えず模索し、新たな協力関係を拡大していくことを期待していると表明した。

開発区でサービスロボットを導入

開発区政務ホールでは、政府サービス人形（ひとがた）ロボットを導入した。このロボットは、各部署間で頻繁に求められる政府サービスを整理し、統合されたデータベースを構築し、ロボットの音声対話機能とシステム統合機能を活用し、産業紹介、ビジネスガイダンス、政策相談など、よくある質問への回答を、「一台の機械で答え、一画面で表示、ワンストップサービス」で提供する。企業や住民は、個別の部署に相談することなく、迅速かつ正確な回答を得ることができ、これにより、調整時間が短縮され、サービス対応効率が向上すると期待されている。

江門デスクNEWS（広東省）

レポーター：崖門新財富環保産業園　劉岩

江門～塩田の定期貨物列車サービスが正式に開始

この度、「江門-塩田」定期貨物列車サービスが開始された。塩田港・江門間鉄道は全長230㎞で、週5～7便が往復運行され、珠江デルタ西岸の企業の物流コストを効果的に削減できることとなった。

この列車の江門の拠点である「江門内陸港貨物ヤード」は総面積11.7万㎡で、長さ800メートルの貨物線が2本ある。また、3万㎡のガントリークレーン作業場と2.25万㎡の貨物プラットフォームを誇り、これにより、地元の輸出入企業にドア・ツー・ポートの海上・鉄道複合輸送チャネルが提供され、グレーターベイエリアの企業のスムーズでシームレスな物流を促進する。

PRIMINE工作機械グローバル製造センターが江門に

総投資額5億元超のPRIMINE工作機械グローバル製造センタープロジェクトが江門市が管轄する恩平市で調印・着工した。これにより、恩平市のスマート設備産業のグレードと技術レベルが飛躍的に向上し、「恩平スマート製造」の地域における影響力が高まり、地域経済の質の高い発展に力強い推進力がもたらされると期待されている。

PRIMINEは、ドイツに拠点を置く世界的にも有名な工作機械メーカーで、同プロジェクトの総投資額は約5.1億元を予定しており、主に5軸ハイエンドCNC工作機械の生産ラインを導入し、研究開発・設計、コア部品の加工、機械組立、設備試運転、品質検査までを網羅する。プロジェクト全体では、年間生産額10億元を超えるハイエンド5軸CNC工作機械生産拠点の構築を目指している。

9月以降の行事案内

主催セミナー

「今、押さえておくべき中国新法令動向」

日　時：10月3日(金)15：00 ～ 16：00
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

「第七回日中友好　錦秋の集い」

日　時：10月4日(土) ～ 5日(日)
会　場：中部国際空港第一ターミナル4階
　　イベントプラザ

9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	※9/2・9/4・9/9運休

中部→上海(浦東)

MU292	10：15→12：00	月　水 火　木　土日 月　　金 　　水	10：15/12：00　9/1・3・8 10：15/11：50 10：15/11：55　9/5・12・15・19・22・26・29 10：15/11：45　9/10・17・24
9C8656	12：25→14：10	火	※9/30のみ運航
CA406	12：40→14：30	月火水木金土日	※9/2 ～ 9/18 火・木曜運休
HO1392	13：00→14：40	月火　　金土日	※運航日 9/7・12-14・21・26-30
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	※9/12・9/13運休

中部→大連

CZ620	14：00→15：25	火　　土	※運航日　火・土・9/29

中部→天津

JL841	10：35→12：50	月　　金	

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→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→運城

ZH752	15：00→18：00	月火　木　土	

北京(首都)→中部

CA759	09：00→13：00	月～金・日 土	09：00/13：00 ※9/2・9/4・9/9運休 08：55/13：00

上海(浦東)→中部

9C8655	07：55→11：25	火	※9/30のみ運航
CA405	08：15→11：40	月・水・金 火・木・土・日	08：10/12：40 08：15/12：40 ※9/2 ～ 9/18 火・木曜運休
HO1391	08：35→12：00	月火水木金土日	※運航日 9/7・12-14・21・26-30
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	月土日 火水木金	10：55/14：25 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	※9/12・9/13運休
MU291	17：15→20：50	月火水木金土日	

大連→中部

CZ619	09：30→13：00	火　　土	※運航日　火・土・9/29

天津→中部

JL840	14：00→17：45	月　　金	

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	

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

運城→中部

ZH751	09：10→14：00	月火　木　土	

下記路線については9月は運休します。
①天津線(天津航空)　②南京線(吉祥航空)　③杭州線(厦門航空)　④広州線(南方航空)　⑤深圳線(深圳航空)

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　NH：ANA　CA：中国国際航空　CZ：中国南方航空　FM：上海航空空
HO：吉祥航空　MF：厦門航空　MU：中国東方航空　ZH：深圳航空　9C：春秋航空
QW:青島航空　GS：天津航空

監修：㈱リバティ旅行事業部

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7月	15,966	▲3.5	22,058	▲3.9	▲6,092	赤字縮小
2025年1-7月	105,438	▲2.3	128,508	▲8.7	▲23,070	赤字拡大

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

7月の国・地域別の貿易

単位：億円、％

			金額	構成比
輸出	総額		93,591	100.0
	内訳	アメリカ	17,285	18.5
		ＥＵ	8,668	9.3
		アジア	50,752	54.2
		うち中国	15,966	17.1
輸入	総額		94,766	100.0
	内訳	アメリカ	11,434	12.1
		ＥＵ	11,448	12.1
		アジア	42,967	48.5
		うち中国	22,058	23.3

出所：日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

7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	38.3	1.1
	減少	1	自動車	▲17.7	▲1.1
		2	非鉄金属	▲14.4	▲0.6
		3	自動車の部分品	▲23.9	▲0.6
輸入	増加	1	電算機類（含周辺機器）	19.0	1.5
	減少	1	通信機	▲21.4	▲2.4
		2	金属製品	▲8.4	▲0.3
		3	衣類・同付属品	▲4.5	▲0.3

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7月	2,342	▲7.2	14.7	2,742	▲4.2	12.4	▲400	赤字縮小
2025年1-7月	15,543	1.4	14.7	18,753	5.1	14.6	▲3,210	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

7月の国・地域別の貿易

単位：億円、％

			金　額	構成比
輸出	総額		22,018	100.0
	内訳	アメリカ	5,954	27.0
		ＥＵ	2,723	12.4
		アジア	7,408	33.6
		うち中国	2,342	10.6
輸入	総額		11,893	100.0
	内訳	アメリカ	1,416	11.9
		ＥＵ	1,372	11.5
		アジア	6,612	55.6
		うち中国	2,742	23.1

出所：名古屋税関の発表資料を基に一部加筆

7月の主な増減品目

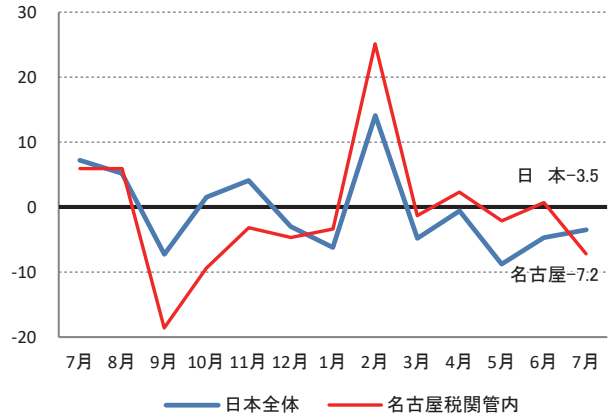
単位：％、ポイント

			概況品名	伸率	寄与度
輸出	増加	1	金属加工機械	49.9	1.4
	減少	1	自動車の部分品	▲25.3	▲3.2
		2	電気計測機器	▲31.5	▲1.1
		3	鉄鋼	▲38.7	▲1.0
輸入	減少	1	自動車	▲51.8	▲1.5
		2	がん具及び遊戯用品	▲44.6	▲0.8

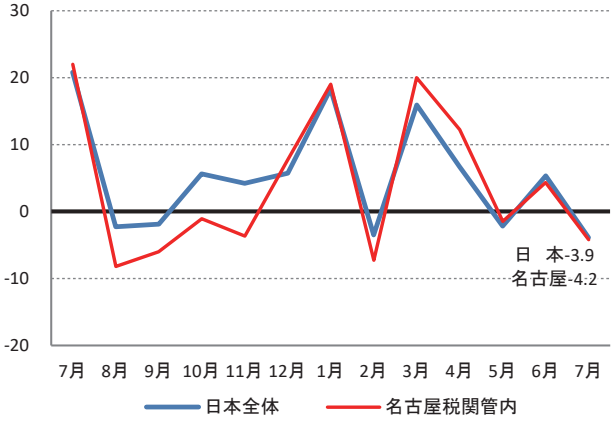
出所：名古屋税関

日本と名古屋税関管内の対中貿易の比較

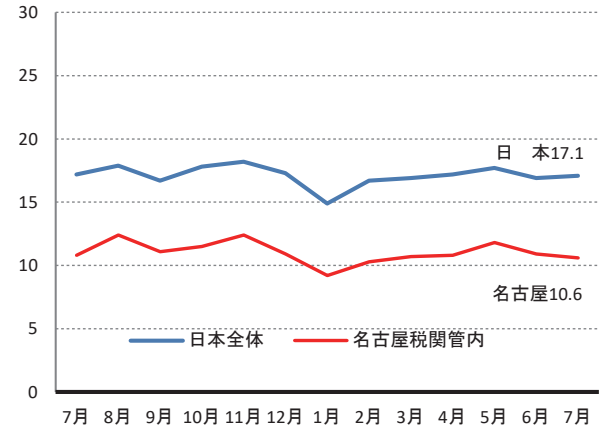
中国への輸出額の月別伸率（%）



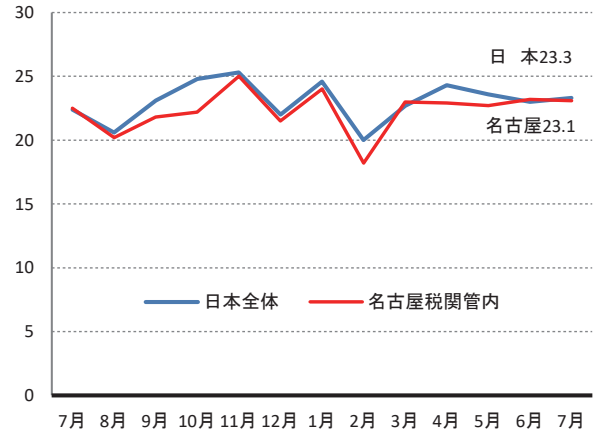
中国からの輸入額の月別伸率（%）



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7月	3,218	7.2	2,235	4.1
2025年1-7月	21,304	6.1	14,469	▲2.7

出所：中国税関総署

中国の外資導入

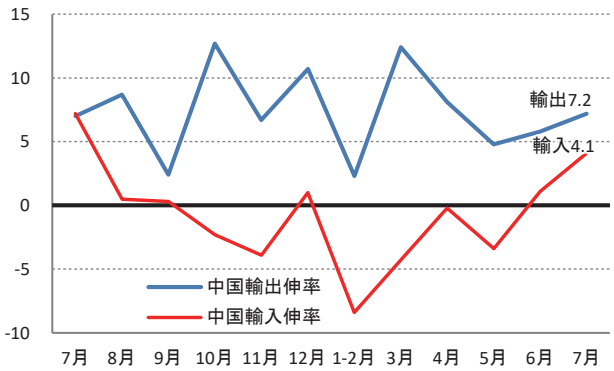
単位：件（件数）、億ドル（金額）、％（伸率）

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1-7月	36,133	14.1	650.9	▲14.2

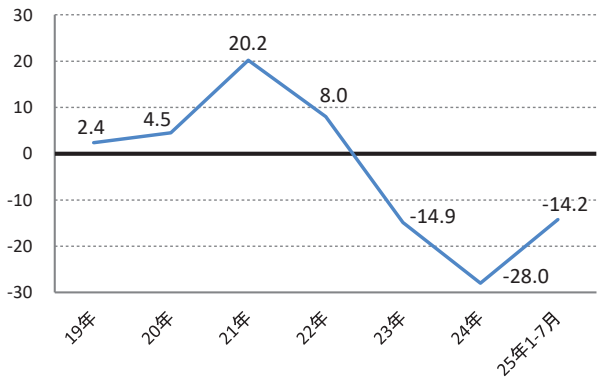
出所：中国商務部

※25年1-7月の実行ベース金額は、中国税関総署発表の同時期の貿易総額の平均為替レート（1ドル＝7.18人民元）を基に元からドルに換算。

中国対外貿易の月別伸率（%）



中国外資導入額の伸率（%）



中国の物価動向

消費者物価指数CPI（%）

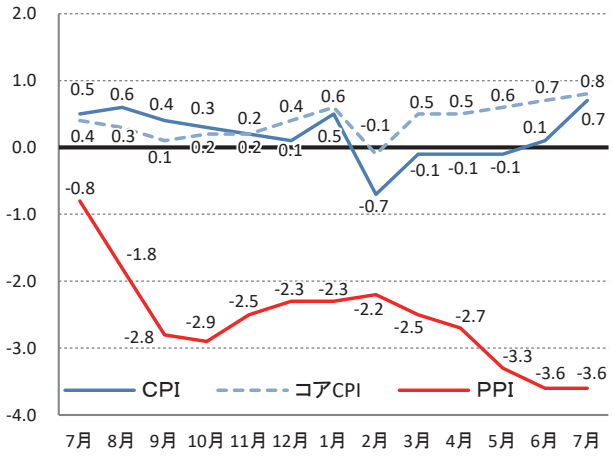
	7月	1-7月
消費者物価指数	0.0	▲0.1
うち都市	0.0	0.0
農村	▲0.3	▲0.3
うち食品	▲1.6	▲1.0
食品以外	0.3	0.1
うち消費財	▲0.4	▲0.4
サービス	0.5	0.4

工業生産者物価指数PPI（%）

	7月	1-7月
工業生産者物価指数(PPI)	▲3.6	▲2.9
うち生産資材	▲4.3	▲3.4
うち採掘	▲14.0	▲9.7
原材料	▲5.4	▲3.7
加工	▲3.1	▲2.8
生活資材	▲1.6	▲1.4
うち食品	▲1.8	▲1.6
衣類	▲0.1	▲0.1
一般日用品	0.6	0.7
耐久消費財	▲3.5	▲3.1
工業生産者仕入物価指数	▲4.5	▲3.2
うち燃料、動力類	▲10.8	▲7.9

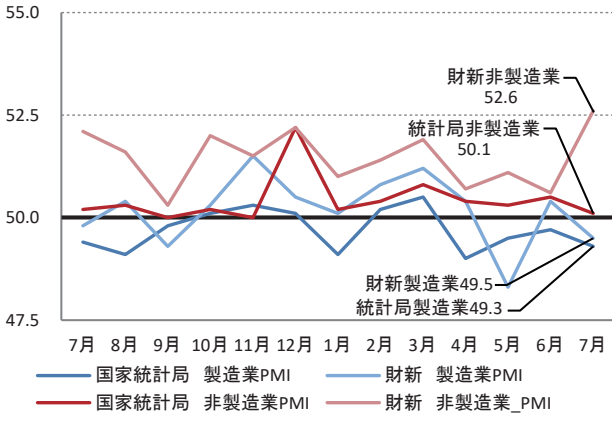
※工業生産者物価指数(PPI) =出荷価格指数=卸売指数

CPI、コアCPI、PPIの月別推移（%）



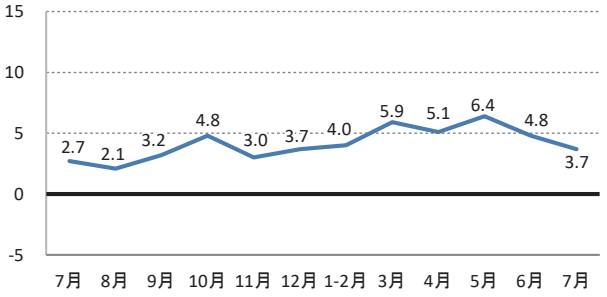
※コアCPIとは食品とエネルギーを除いたもの。
出所：中国国家統計局

中国のPMI（購買担当者景気動向指数）

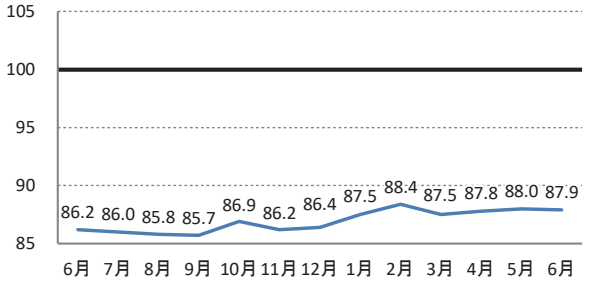


※景気後退＜50＜景気拡大
出所：中国国家統計局、財新（Markit）

中国の消費財小売総額の伸率（%）



中国の消費者信頼感指数



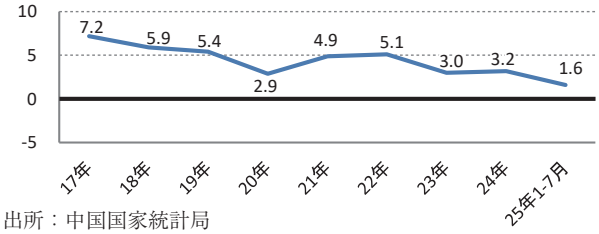
※消費マインド 後退＜100＜拡大

中国の固定資産投資

1-7月の固定資産投資

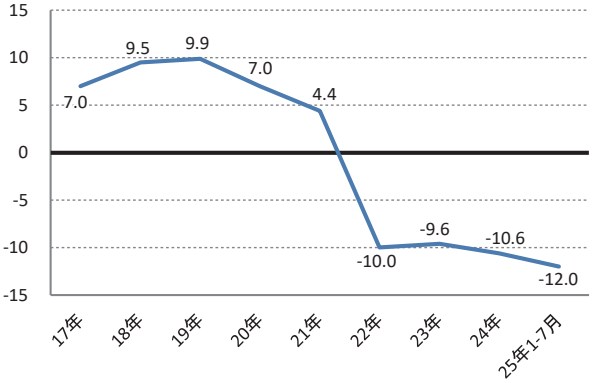
		投資額(億元)	伸率(%)
固定資産投資		288,229	1.6
産業別	第一次	5,646	5.6
	第二次	104,455	8.9
	第三次	178,128	▲2.3
地域別	東　部	N/A	▲2.4
	中　部	N/A	3.2
	西　部	N/A	3.6
	東　北	N/A	▲3.0

固定資産投資の伸率（%）



出所：中国国家統計局

中国の不動産開発投資の伸率（%）

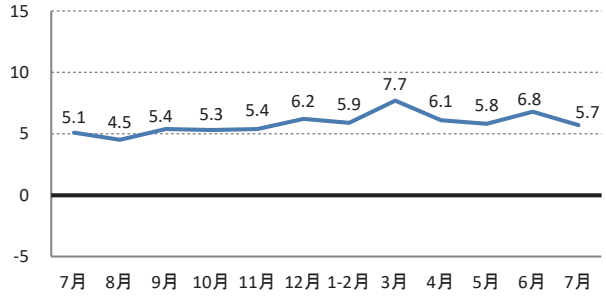


中国の工業

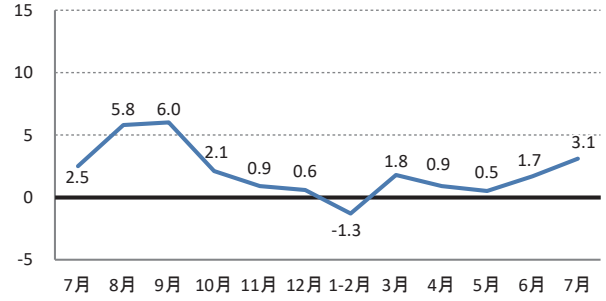
工業付加価値の伸率(%)

	7月	1-7月
一定規模以上の工業生産	5.7	6.3
内訳　鉱業	5.0	5.8
製造業	6.2	6.9
電気・ガス・熱・水生産供給業	3.3	2.2
内訳　国有企業	5.4	4.4
株式制企業	6.5	6.8
外資系企業	2.8	4.1
私営企業	5.0	6.5

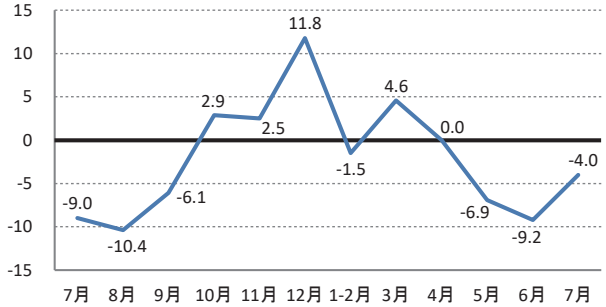
一定規模以上の工業付加価値の月別伸率(%)



一日当たりの発電量の月別伸率(%)

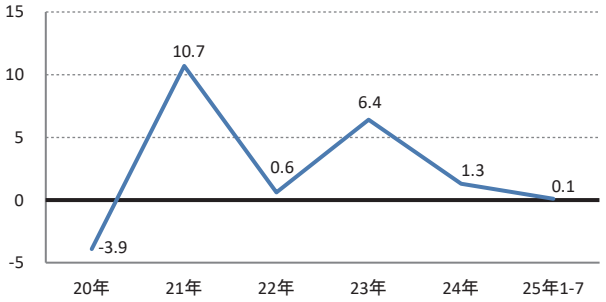


粗鋼生産量の月別伸率(%)



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

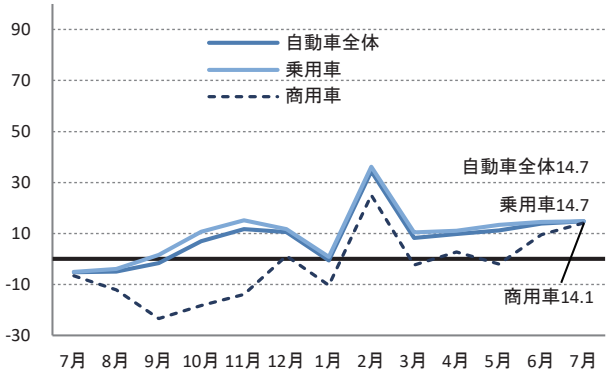
中国の自動車販売台数

台数：万台

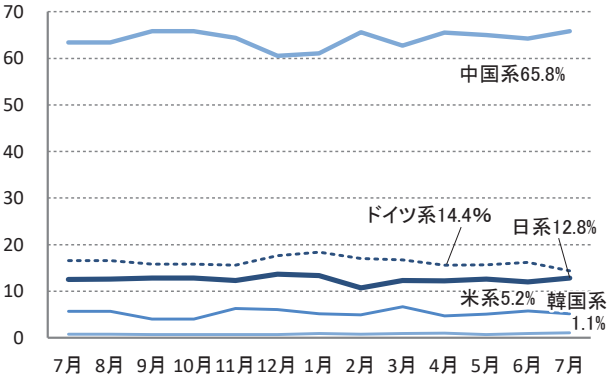
年　月	自動車(うち輸出)		
		乗用車	商用車
2019年	2,576(102)	2,144	432
2020年	2,531(108)	2,018	513
2021年	2,627(201)	2,148	479
2022年	2,686(311)	2,356	330
2023年	3,009(491)	2,606	403
2024年	3,144(586)	2,756	387
2025年7月	259(58)	229	30
2025年1-7月	1,827(368)	1,584	243

出所：中国汽車工業協会
※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(%)



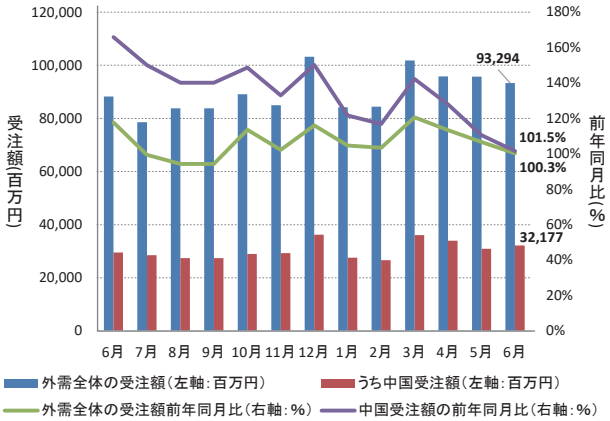
日系乗用車のシェア推移(%)



出所：乗用車市場信息聯席会

日本の工作機械外需統計

外需全体の受注額と中国からの受注額



出所：日本工作機械工業会

〈中国短信〉

◆反不正競争法が改正

中国の「反不正競争法」の改正案が6月27日に可決し、10月15日から施行される。改正法では優越的地位の乱用の禁止が明文化された。大企業が市場の優位性を利用し、中小企業に対し不合理な支払期限または支払方法などの取引条件を強要することや、支払いを遅延させることを禁じた。

中国では6月1日から「中小企業代金支払保障条例」（中国版下請法）が改正・施行されており、同条例との整合性が図られることとなった。

◆夏の消費電力過去最高に

中国国家エネルギー局は、7月4日の時点で今年の瞬間的な消費電力が14億6,500万kwと、2024年で最も高かった14億5,100万kwを上回り、過去最高を更新したと発表した。

夏に入って空調などの電力需要が高まる中、江蘇省、安徽省、山東省、河南省、湖北省などで消費電力が過去最高を更新しており、これらの地域にある工場などでは計画停電に対する備えが求められそうだ。

◆国務院　雇用安定支援策を発表

国務院弁公庁は7月3日付の通知で、雇用安定のための企業支援策を発表した。通知は中央政府として方針を示したものに過ぎず、実際の実施は各地方政府に委ねられており、財政基盤の強弱で対応が分かれるものと予想される。

＜主な骨子＞

失業保険還付率の引き上げ	・中小零細企業の失業保険還付率を従来の最大60％から90％に引き上げ。 ・大企業の失業保険還付率を従来の30％から最大50％に引き上げ。 ※実施期間は今年12月末まで。
社会保険料の納付猶予	経営困難な企業に対して、養老保険、失業保険、労災保険の会社負担分を一時的に納付猶予。
社会保険料個人負担の補助	重点分野の中小零細企業が支援対象（若年失業者など）を雇用した場合、社会保険料の個人負担分の25％を政府が補助。
雇用拡大補助金の支給	規定に基づき、対象16～24歳の若年失業者を雇用し、労働契約を締結し、養老保険、失業保険、労災保険を3ヵ月以上納付する企業・団体に対し、1人当たり最大1,500元を支給。 ※実施期間は今年12月末まで。

※「雇用安定への政策支援の更なる強化に関する通知」（国弁発〔2025〕25号）

◆最賃引き上げ　上海市や北京市も

上海市は2025年7月1日から最低賃金を2,740元/月とした。北京市は9月1日から2,540元/月とする。

◆レアアース磁石の米国向け輸出　急回復

中国税関総署は、中国の米国向けレアアース磁石の6月輸出量が前月比660％増の353トンだったと発表した。中国が4月に規制し激減していたが、6月11日の米中間の合意を受け急回復したとみられる。

◆中国、超高級車の課税強化

財政部などは7月17日付の公告で、7月20日から超高級車に対する消費税（日本の旧物品税に相当）の適用対象を拡大した。超高級車市場のシェアは0.1～0.2％程度とされ、影響は小さいと見られる。

価格基準	課税対象車の最低価格を130万元（約2,600万円）から90万元（1,800万円）に引き下げ（対象を拡大）。
対象車種	エンジン車のみから、EV（電気自動車）、FCV（燃料電池車）を含む小型乗用車、軽・中型商用バスに対象を拡大。
課税方式	従来の製造段階で1～40％の消費税を課す以外に、小売段階で消費税10％を加算（但しエンジン車を除く超高級車は、小売段階でのみ消費税を課す）。
中古車	登録済の中古車は消費税を免除。

※超高級小型車の消費税政策の調整に関する公告

◆米中　相互関税の発動を延長

米中両国は7月28日から29日にかけ、スウェーデンの首都ストックホルムで閣僚級会合を開き、相互関係の発動を延長することで合意した。両国は5月に相互関税を115％引き下げることに合意し、そのうち24％の部分については90日間停止し、協議を続けるとし、その期限が8月12日に迫っていた。

◆子供手当を支給　3歳まで

中国政府は7月28日、子育て世帯の負担を軽減するため、子供手当を支給することを決めた。支給対象は満3歳までの子供がいる家庭で、子供一人あたり毎年3,600元（約7万4000円）が支給される。

支給対象となる子の数は約2千万人とされる。

◆価格競争是正のため「価格法」改正へ

国家発展改革委員会と国家市場監督管理総局は7月24日、「価格法」改正案をパブリックコメントとして公表した。同法は価格面から不当取引を規制するために1998年から施行されているが、近年の価格競争の激化を受け、政府としても是正に乗り出す方針を示した。

＜価格競争の是正のために追加または変更予定の禁止事項＞

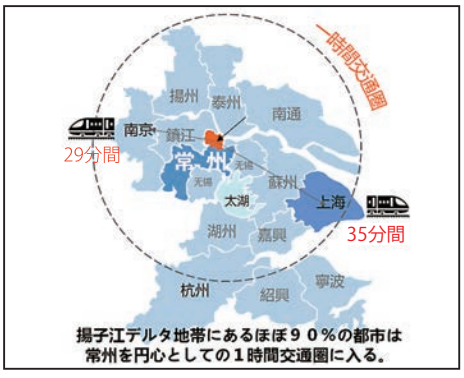
・（正当な理由による値下げ以外に）競争相手の排除または市場独占のため、原価を下回る価格でダンピングを行うこと、もしくは他の事業者に原価を下回る価格でのダンピングを強いること
・同じ商品またはサービスで、同等の取引条件の消費者または事業者を相手に、価格差別を行うこと
※価格差別の対象に消費者を追加
・等級の引き上げ、引き下げ、サービス項目の細分化、サービスの内容の縮小等の手段で、商品の買い取り、販売、サービスの提供を行うことで、形を変えて値上げまたは値下げを行うこと
・影響力、業界での優越的地位等を利用し、商品の販売またはサービスの提供を強制または抱き合わせ、代価を受け取ること
・事業所内で事業者が不適正な費用を徴収すること、もしくは取引価格を不適正に規制したり、不適正な条件を追加すること
・事業者がデータ、アルゴリズム、技術及びルールによって不正当な価格行為を行うこと

※パブリックコメントの中国語原文（国家発展改革委員会）

CND 常州高新区

常州国家高新技術産業開発区

華東の中核拠点の地位確立
日系企業が260社進出 中小企業大歓迎



2022年中日（常州）智能製造産業園は江蘇省商務庁に国際合作園区と認定されました

★地理条件　上海30分交通圏　高速道路　新幹線　空港　国際港　地下鉄
★基幹産業　新エネ車及び自動車コア部品、ロボット産業、新医薬及び医療機械、新素材、半導体、サービス業
★工業用地　十分な工業用地提供　中小企業大歓迎
★リース工場　レンタル工場団地は区内に数か所あり
★インフラ　新興の工業都市で高水準のインフラ施設を整備
★人材確保　大学と専門学校40校　研究機構45所
高等職業トレーニングセンター　日本語学科あり
離職率3%と高い定着率を維持
★サポート　日本語堪能のスタッフ8名　無料・ワンストップでサポート
★生活環境　ショッピングが便利　美味しい料理　安全な住宅
便利な交通　安いコスト　インターナショナル・スクール
病院（日本語対応可能）

問い合わせ先 **常州国家高新技術産業開発区商務局**

〒213032　中国常州市新北区遼河路518号高新広場1号棟4階

副局長　馬咏梅（日本語可）　メール：mym_66@cznd.org.cn　携帯：+86-13912331288
TEL：+86-519-85127106　FAX：86-519-85105029
招商サービスセンター副局長　張貝鴻（日本語可）　メール：andybb@cznd.org.cn　携帯：+86-13901505305
TEL：+86-519-85127119　FAX：86-519-85105029

★日本企業の進出サポート、関連資料と情報の提供、現地視察のアレンジ、企業設立手続きの協力等。