

東海日中貿易センター

TOKAI JAPAN-CHINA TRADE CENTER



年頭のご挨拶

一般社団法人東海日中貿易センター 会長 嶋尾 正



会員の皆様、謹んで新年のお祝いを申し上げます。

昨年は、高市早苗首相が10月31日に韓国で開催されたアジア太平洋経済協力会議(APEC)の際に習近平国家主席との日中首脳会談が実現し、戦略的互恵関係と建設的かつ安定的な関係の構築が確認され、良好な関係構築に向けて無事会談が終了したと思われたところ、会談直後に台湾代表との接触が報じられ、最初から不安なスタートとなりました。

その後、11月3日には中国外交部より、日本人向け短期滞在ビザ免除措置を1年間延長。続いて、5日には再開が切望されていた日本産水産物の中国向け輸出が再開し、不安を払拭するかの明るい話題に胸を撫でる思いでした。

然しながら、11月7日の国会での高市首相が、台湾有事が発生した場合、日本が集団的自衛権を行使可能な存立危機事態に該当するとの発言により、中国側は強く反発しました。

高市首相発言以降、多くの日中関連の見本市、コンサート、地域間の交流事業が、中止・延期となり、日本産水産物の中国向け輸出も停止状態となり、経済及び文化交流に大きな影響が出始めています。

当地においても、毎年恒例の名古屋中国春節祭の開催が延期となりました。尖閣問題やコロナ禍であっても開催を続けてきた春節祭は、今回で20回目の節目を迎え、実行委員会が苦労して準備されてき

ただけに大変残念でなりません。

高市首相就任当初より懸念されていた日中関係は、高市首相発言の影響により、過去にないほど冷え込み、未だに解決の糸口すら見えない状況であります。

経済面では、中国依存度を見直し、サプライチェーンのリスク回避を図る動きが高まりつつあります。

過去にも日中関係が悪化した際に「政冷経熱」と言われたことがありますが、今回の政治的な出来事が発端となり、現在の相次ぐ文化・人的交流の中止・延期、更には経済交流へと全面的な関係悪化に発展することを大変心配しております。

国交の無い時代も絶えることなく続いてきた民間交流は、政治的緊張下にあっても、日中両国民の感情を和らげ、友好をベースにして長期・安定的な関係構築としての役割を果たしてきました。

現状を鑑みると、今回の日中関係の政治的な悪化は、比較的長期に続く可能性が高く、本年は政治的な影響を当センター事業並びに会員各位のビジネスにおいて某かの影響を受けることが想定されます。

日中両国政府には、対話を通じて、本件の解決を図り、正常な日中関係の歩みを回復することを強く願っております。また、当センターとしましては、中国中央政府、地方政府との連携を引き続き強化し、日中間の経済協力・交流を会員各位と共に促進して参りたいと存じます。

改めまして、日中関係の早期改善と会員の日中ビジネスが順調に発展する年になりますことを心よりお祈りし、私の年頭のご挨拶とさせて頂きます。

目 次

年頭のご挨拶 一般社団法人東海日中貿易センター 会長 嶋尾 正	1
新年ご挨拶 中華人民共和国駐名古屋総領事 楊爌	2
第20回名古屋中国春節祭開催延期のお知らせ	2
交流記録	3
[中国実務セミナー] 知って差がつく!中国税務の最新トピックス	3
[寄稿] 第7回 一带一路とグローバル・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~ (後編)	4

[寄稿] 人事労務管理に関する新たなルールとその対応 ～労働紛争に関する司法解釈(二)の解説(前編)～	12
滄州デスクNEWS	17
常熟デスクNEWS	17
錫山デスクNEWS	18
江門デスクNEWS	18
中国短信	19
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について	19
中国経済データ	20

新年ご挨拶

中華人民共和国駐名古屋総領事 楊 媚



新年明けましておめでとうございます。中国駐名古屋総領事館を代表して、謹んで皆様に新春のご挨拶を申し上げます。

昨年10月、中国共産党第20

期中央委員会第4回全体会議が

北京で成功裏に開催され、「国民経済・社会発展第15次五ヵ年計画の策定に関する中共中央の建議」が採択されました。これは中国の今後5年間の発展に対する戦略計画であると同時に、中国の発展を読み解くための「カギ」でもあります。今後5年間、中国は質の高い発展を堅持し、新たな質の生産力の発展を牽引し、強大な国内市場を整備し、ハイレベルな対外開放を拡大し、経済社会発展の全面的グリーン化転換を加速することなどに注力します。

五ヵ年計画の科学的な策定と継続的な実施は、中国共産党による国政運営の重要な手法であります。第15次五ヵ年計画は、中国の経済社会発展の方向性を示すだけでなく、動搖する世界にさらなる安定と確実性をもたらします。中国経済は基盤が堅固で、強みが多く、大きな強じん性があり、潜在力が大きく、長期的に良好な発展を支える条件と基本的な傾向が変わっておらず、あらゆるリスクや試練に対処する能力と底力があり、今後も大国としての役割を果たし、世界経済の成長に強い原動力を提供し続けます。最近、世界銀行、国際通貨基金、アジア開発銀行など多くの国際機関が中国経済の成長率の予測を上方修正したこと、中国の経済成長見通しを樂観視しているという傾向が見えます。

2026年は「第15次五ヵ年計画」の初年度であり、中

国は揺るぎなくハイレベルな対外開放を推進し、今後も外国投資にとって「有望な地」であり続けます。日系企業を含む外国企業は中国市場に対する高い期待は依然として変わっていません。中国は、世界各国が中国の発展の波に乗り、チャンスを共有することを歓迎します。

中国と日本は互いに重要な隣国であり、広範な共通利益を有し、平和・友好・協力こそが唯一の正しい選択であります。しかし、日本の指導者は台湾に関する誤った危険な発言を公然と行い、武力介入の可能性を示唆しました。これは「一つの中国」原則と中日間の四つの政治文書の精神、並びに国際法と国際関係の基本準則に著しく反し、中国人民の感情を深く傷つけ、中日関係の政治的基礎を深刻に損ない、中日関係が極めて厳しい局面に追い込まれた根源であります。我々は、日本国内の有識者らが日本の指導者の台湾関連の誤った発言の悪影響と深刻な結果に深く憂慮していることにも留意しております。強調したいのは、まさに中日関係の政治的基礎が破壊されたため、具体的な交流・協力がそれに応じて影響を受けたということであります。中部経済界の皆様につきましては、日本国内で積極的な役割を果たし、日本政府に対し深く反省し、直ちに誤りを正し、両国関係の政治的障害を除き、中日間の正常な交流のために必要な条件を整えるよう促すことを期待しております。

最後になりますが、貴センターのますますのご活躍とご発展、会員の皆様のご健勝とご多幸、並びに中日経済貿易協力の健全な発展を祈念し、私の新年のご挨拶とさせていただきます。

第20回名古屋中国春節祭開催延期のお知らせ

名古屋中国春節祭実行委員会より、1月10日（土）から開催予定の「第20回名古屋中国春節祭」が、諸般の事情により開催するとの連絡がございました。

新しい開催日程については、本年度中の開催を目指し、現在関係各所と調整を進められているので、決定後改めてご案内させていただきます。

交流記録

<上海市外国投資促進中心日本代表事務所>

11月7日、上海市外国投資促進センター日本代表事務所(所在地:大阪)の全文豪・首席代表(写真)が来訪され、佐合主任が対応した。

全代表による
と、11月5日～7
日までの3日間、
「ポートメッセな
ごや」で開催され
た「メッセナゴヤ



2025」に「上海金山日本中小企業産業園」として出展され、訪問当日は最終日だった。上海金山日本中小企業産業園は金山区内の上海湾区高新技术産業開発区が2011年3月に開設し、自動車、ディスプレイ、ドローンなどの産業に強みを持っている。

現在、金山区ではトヨタ自動車のレクサス工場建設が始まっているが、これを機に関連自動車部品メーカーや商社などの誘致を期待してメッセナゴヤ出展の運びとなったと説明があった。

<常州国家高新区(新北区)商務局>

11月12日(火)、常州国家高新区(新北区)商務局アジア部の曹旭部長が来訪され、佐合主任が対応した。

常州市の中核産業である自動車分野では、近年BYDや理想汽車の誘致に成功し、中国を代表する自動車製造拠点として注目されている。弊センターとは長きに亘って業務協力関係にある。

最近の誘致状況について報告があり、今夏、精密部品製造の(株)鈴木研磨(本社西尾市)が正式に同区への進出を決定したとのこと。その決定打となつたのは、同区のビジネス環境や産業基盤に対し高く評価していただいた結果である。同区には日本語が堪能なスタッフが8名おり、弊センターも訪中団などの際に多大なご助力をいただいている。



中国実務セミナー

知って差がつく!中国税務の最新トピックス

11月28日、深圳市中弘伝智コンサルティング有限公司の王銳中国公認会計士・パートナー(写真)を招き、標記セミナーを開催した。

講師は冒頭、中国の現在の税務環境について紹介し、税収が悪化しているため財政が逼迫しており、今後の税務調査がさらに厳しさを増すのではと見解を述べた。また、税務調査がハイテク化していることに触れ、ビッグデータを基に調査対象が決定されている現状について紹介。外資系企業は移転価格での調査が実施されやすい傾向にあると説明があった。

次に今年1月から導入されている海外投資者向けの配当利益の再投資に関する優遇政策について、具体的な活用スキーム、メリットを解説した。



続いて個人所得税のパートでは、日本人駐在員が総合所得の確定申告の対象者となる条件、控除項目、申告の際の留意点について説明があった。

広東・香港・マカオ大湾区の海外人材個人所得税財政補助金のパートでは、以前より人材認定が厳しくなっていると紹介があった。

税関のパートでは、規定違反行為の自主開示制度について解説があった。輸出入企業が税関に発見される前に自主的に違反事項を報告し、タイムリーに改善した場合、行政処分の免除、滞納金の減免、企業信用レベルが降格しないと説明があった。

質疑応答では、日本採用の中国籍社員の中国での個人所得税の取り扱い、来年から施行される「增值税法」への対策について質問があった。

講義は12名が参加した。

寄稿

第7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～ 後編

(公財)日本海事センター 客員研究員 福山 秀夫

3. 中国港湾の発展とDX・GXに関する主要港湾の取り組み

前述した2019年に公開された「世界一流港湾建設についての『指導意見』」は、中国の今後の港湾建設の方針を示したものであるが、この意見書には、先進的なグリーン化とデジタル化に関し、三段階目標として、以下のような目標が掲げられている。

- ①2025年までに、世界レベルの港湾建設のために、主要港湾のグリーン化、スマート化、安全化の実現に踏み出し、地域の重要な港や一般港の専業化・規模レベルを引き上げる。
- ②2035年までに全国港湾の発展水準全体を飛躍的に引き上げ、主要港湾全体が、世界レベルに到達し、若干のハブ港湾が、世界レベル港湾になり、グローバル港湾のグリーン化、スマート化を先導する。
- ③2050年までに全体が世界レベル港湾に達し、若干の世界レベル港湾群を形成し、発展水準において世界トップレベルになる。

この目標に合わせ、五大港湾群の各港は、海運と鉄道の連携を背景に、グリーン化・デジタル化を推し進めている。これから、五大港湾群の主要港湾のDX・GXの取り組み事例を紹介する。中国では、港湾・海運・鉄道によるグローバル・サプライチェーンの強靭化・最適化の過程において、3者の連携関係を活用して、自動化ターミナルの建設、グリーン化対応が進んでいる。グリーン・デジタルシッピング・コリドー、ひいては、グリーン・デジタルインター モーダル・コリドーを先取りする形で、港湾・海運・鉄道、さらには、国際陸港も参加して、積極

的に推進されているのである。国際陸港も港湾であることを忘れてはならない。

さて、まず、中国における自動化ターミナルの状況であるが、コンテナ及びドライバーカー貨物用ターミナルの自動化ターミナルの数は、49か所建設済み(コンテナターミナル21か所、バーカー ミナル28か所)、44か所建設中(中華人民共和国商務部：<https://www.mofcom.gov.cn>)、出所：中国国际广播电台)であり、中国全土で93か所となる。さっそく、港湾群別の主要港湾のDX、GXについてみてみたい。

1) 環渤海地区港湾群

- ①天津港のDX（自動化）：北疆港区Cターミナル（平行置式自動化ターミナル）
 - ・世界初のスマートなゼロカーボンターミナル。2021年10月に大規模商用運用を開始し安定稼働。
 - ・ファーウェイ（華為技術）と天津港集団が取り組むCNPプロジェクト。
 - ・5GとL4（レベル4）の自律運用技術を応用：より安全で効率的な運用を実現。
 - ・コンテナクレーンが自動で動作し水平搬送システムのAGV（Automated Guided Vehicle）が頻繁に往来。
 - ・遠隔操作の岸壁クレーンが、貨物船から積み込んだコンテナを吊り上げ、AGVに載せて水平搬送する。
 - ・北斗ナビゲーション衛星システムにより、AGVは自動施解錠ステーションに誘導されコンテナの解錠を行い最適な走行ルートにそってコンテナヤードへ向かう。
- ②天津港のGX：天津港北疆港区Cターミナル「カ



(図表6) 天津港：北疆港区Cターミナルレインボーふ頭

- ボンゼロのターミナル」から「環境保護港湾」へ
 - ・インテリジェント技術を利用して、港湾の環境保護・低炭素化を推進し、大型設備は全て電気エネルギーを使用している。
 - ・AGVが100台以上利用されているが、カーボンゼロを実現している。通常の自動化ターミナルより、投資を30%削減し、人員を60%削減し、コンテナ作業の輸送作業単位を50%低減させ、エネルギー消費の17%削減を実現した。
 - ・発電手段：風力タービンブレードの安定稼働、太陽光発電パネルの大量活用：「風力発電+太陽光発電」環境保護エネルギー・システムによるクリーンな電気エネルギーでターミナル生産の全プロセスを稼働させている。自港の消費電力だけでなく、船舶への陸電供給も可能となっている。大型外国船にも年間1,000万キロワット時以上の陸上電力を供給している。完全なグリーン電力化を表現するために、北疆港区Cターミナルは、門型クレーンを彩色して、レインボーふ頭と呼ばれている(図表6)。
 - ・環境保護港湾とは：
 - 海岸線資源の保護、裸地の生態修復のため4.5万本の高木と低木で19.9m²を緑で覆い、生産と生態保護の協調と一体化を実現。
 - 「デジタル・ツイン」システムの大型スクリーンにより、港の生態環境知能モニタリング・プラットフォームが24時間体制で大気と海洋水環境の変化を監視。174の監視ポイントを設置し、周辺の大気環境、海洋環境、水質、生物多様性を総合的に把握可能。長年にわたる海洋生態保護と修復、海洋文化観光プロジェクトの創造を経て、

様々な海に親しめる空間づくりが観光客をひきつけるなど都市の活力を拡大している。

- 2023年10月以降、国家4A級観光スポット
-天津港文化観光区となっている。(出所：新華社通信)

③青島港：前湾港区コンテナターミナル (QQCTN)

- ・全自動コンテナターミナルで、フェーズ1は、2008年に4バースが稼働、フェーズ2は、2017年5月前湾港区第4期の6バースのうち2バースが開業、アジア初の自動化コンテナターミナルが稼働開始。貨物の年間取扱能力は520万TEU。
- ・全自動コンテナターミナルの最高平均荷役効率：1時間あたり60.18個／時は、世界記録。
- ・ヤードでの作業は、積卸しから水平輸送まで。さらに、コンテナヤードでのコンテナの吊り下げからゲートのチェックまで自動化され、作業効率は従来の人手に頼った作業を上回っており、これらは、IoT、スマート制御、情報管理、通信ナビゲーション、ビッグデータ、クラウドコンピューティングなどの技術により実現されている。
- ・ガントリークレーンは、オフィスのモニターによる遠隔操作で、クレーン運転士の労働は、下を見る作業から水平姿勢でのモニターチェックに変化し格段に軽減された。天津港と同じく5GとAI技術によるスマート化を達成しており、多くの技術特許を得ている。
- ・世界初のコンテナ輸送用懸垂式スマートモノレールの運行も開始されており、前湾港区自動化埠頭から埠頭コンテナ保管区までをつなぐ。5GとBDS（北斗）と自動運転技術によりスマート化を達成している。

2)長江デルタ地区港湾群

①上海港：洋山四期自動化ターミナル

- ・ファーウェイの5G技術の力で百キロ離れた場所から「コンテナの遠隔操作」が実現されている。
- ・洋山四期の知能管理制御システム(ITOS)
(ターミナル・オペレーティングシステム)

は、中国の自動化ターミナルを成功に導いた主要技術であり、「中国製チップ」を採用している。長年にわたり、この「中国製チップ」は継続的に世代がアップグレードされ、洋山四期の荷役物流能力と効率は世界の自動化ターミナルの中でトップクラスにランクされている。現在、「洋山四期超大型自動化コンテナターミナルの主要技術の研究と応用」プロジェクトが実行され、国内外14のターミナルに複製され、応用されている。最新事例として、ペルーのチャンカイ(Chancay)港が挙げられる。この港は、一带一路プロジェクトの一つでコスコが南米で初めて開発するCTである。2024年11月24日に開港した。チャンカイ港プロジェクトの第1期の取扱量の長期計画目標である150万TEUを確実に上回ると予測されている。

- ・上港集団は、「洋山四期プロジェクトの成功」を上海港のインテリジェント化への道の探究の終着点ではなく、出発点と位置付け、新たな自動化システム開発を継続している。「南にはITOS、北にはNEO-TOS」と言われるが、NEO-TOSとは、2024年8月、正式オープンした羅涇コンテナ港区第1期のインテリジェントTOSシステムで、上海港の洋山四期後の自動化ターミナル分野における新たな探求である。国産データベース、国産オペレーティングシステム及びサーバーの性能が一層向上した「中国製チップ」であり、従来ターミナルのシステムに直接コピーできる。
- ・上海港の第3の自動化ターミナル建設計画：小洋山北作業区に7万トン級7つのCTと2万トン級15のCTを建設。総設計処理能力は1,160万TEUで、2026年の初期の生産能力は150万TEUと見込まれる。

②上海国際海運センター羅涇(ラケイ)コンテナターミナル第1期開業(2024.8.7)

- ・2024年8月7日、上海国際航運センター羅涇コンテナ港区第一期開港式典が羅涇コンテナターミナル第一期で行われた。
- ・完全自動化羅涇コンテナターミナルは、石炭と鉱石の荷役ターミナルから生まれ変わった。これは中国初の古いターミナルの体系的

なコンテナターミナル化の改造プロジェクトである。

- ・羅涇港コンテナターミナル改造プロジェクト第一期の計画と建設：上海国際航運センターのデジタル化、知能化、環境保護を目指した発展の成功モデル。羅涙コンテナ港区の開業は、上海港のハブ港としての地位をさらに強固なものにし、集散輸送構造のグレードアップを図るもの。
- ・石炭ターミナルがグリーンポートに変身。羅涙は、上海港の石炭と鉱石輸送サービスの主要な作業区であったが、高汚染と低付加価値のため石炭と鉱石のターミナルは2017年と2019年に閉鎖、同時期、上海港のコンテナバースの能力が不足していた。
- ・2022年9月、上海港羅涙港区計画修正案が承認され、既存の石油ターミナルと石炭ターミナルがまとめてコンテナターミナルに改造された。プロジェクトは2022年12月末に着工し、2023年12月28日、プロジェクトの第一段階が完成し、引き渡された後、ターミナルは試運転作業を実施し、試運転については、このプロジェクトは廃材を巧みに利用して真新しいターミナルを建設し、古い構造物の資源の70%を建設過程で利用し、解体された建築資材の30%を再利用することで、建設から生じる環境リスクを最小限に抑えている。さらに、プロジェクトの第一期工事においては、10万トンコンテナバースが1つ、1万トンコンテナバースが4つ設置され、ターミナルの年間処理能力は、260万TEUとされた。
- ・羅涙港区の「インテリジェント頭脳」は初めて国産化された知能運営制御(NEO-TOS)システムである。このシステムは、国内データベース、国産操作システムとサーバーのインフラにより、自動制御、ビッグデータ、人工知能などの技術によって、ガントリークレーン、トランクファーカークレーン及びAIV(無人搬送車)の知能化運転を実現している。
- ・今後、上海市は、羅涙港区コンテナターミナル改造第二期プロジェクト、小洋山北側開発などの主要港湾建設プロジェクトを加速的に推進し、デジタル化、知能化、環境保護を主

軸とし、効率向上、機能拡大、運動エネルギー増大を指針とし、上海港の質の高い発展及び将来のコンテナ取扱量拡大という新たな空間を切り開き、上海国際航運センター建設の戦略計画に沿って、新たな時代の知恵環境保護港湾を打ち立て、長江デルタの一体的な発展と海運強国のために一層大きな貢献をするとしている。(出所：上海市交通委員会 2024-08-22)

③上海港のGX

・グリーン海運回廊建設

2023年上港集団(SIPG)は、ロサンゼルス港、ハンブルグ港と共同でグリーン海運回廊建設を提唱。2024年協定締結。(事例)羅涇港区のコンテナ港への改造プロジェクト：長江の環境保護を目的として、上海港の石炭・鉄鉱石を運営停止。その後自動化コンテナターミナルを建設した。陸上電源設備の完備、陸上電源の利用率拡大により、国内初の「グリーン港区」を設立。コンテナターミナルの大型荷役設備の低炭素化を推進中。

・LNG燃料給油

LNG供給事業で飛躍的進歩を遂げている。現在、上海港は保税LNG燃料供給港として世界でトップ3にランクされている。現在までに上海港は国際航行船舶保税LNGを125隻供給しており、供給量は73万立方メートルに達している。同時に、LNG燃料補給サービ



(図表7) グリーンメタノールバンカリング

上海市の洋山深水港第3期ふ頭に停泊するコンテナ船「アストリッド・マースク」。(4月10日撮影、上海=新華社配信)

【新華社上海4月29日】中国上海市の洋山深水港第3期ふ頭で10日午前、メタノール燃料供給船(バンカリング船)「海港致遠」が同港に停泊していたグリーンメタノールを燃料とするコンテナ船「アストリッド・マースク」に横付けし、燃料供給作業を行った。

2隻によるドッキングの成功は、中国初の「船対船」方式による保税扱いでのグリーンメタノール燃料供給業務が正式に実施されたことを意味する。これにより同港はオランダのアムステルダム港とロッテルダム港に続く、世界で3番目の同方式によるメタノール燃料の供給機能を備えた大型港となった。

スも常態化しており、上海港の2024年の年間燃料補給量は45万立方メートルに達し、70%以上増加すると予測されている。サービス地域については、今後、洋山港区から外高橋港区まで拡大され、上海港全域をカバーすることが期待されている。

・グリーンメタノール燃料供給：供給事業も歴史的な前進を遂げ、2024年4月、上海港は大型コンテナ船へのグリーンメタノール燃料のSTS (Ship To Ship) の同時給油に成功した(図表7)。2025年、上海港は定期的なグリーンメタノールバンカリングを実現する予定。貯蔵タンク施設の改修や拡張などを含むインフラ建設を推進中。現在、上海港は2隻のLNGバンカリング船と1隻のメタノールバンカリング船を保有。将来的には、両タイプの船をもう1隻ずつ増やす計画。2030年までに、LNG燃料供給能力100万立方メートルとグリーンメタノール燃料供給能力100万トンの「ダブル百」を達成することが目標。(出所：上海家園)

④寧波舟山港・・金塘港区、梅山港区自動化コンテナターミナル、鼠浪湖地域のスマートバルクターミナル：“2+1”スマートターミナルモデルプロジェクト

・2023年1月12日に5台の新しいスマートトランステナーを金塘地区コンテナターミナルに導入することに合わせ既に累計でガントリークレーン160台以上、バルクスマート大型設備15台以上、AGV75両以上を保有して以降、全クラスターのスマート水準が、新たな段階に達し、スマートポート建設が勢いに乗った。

・2022年に寧波舟山港は、「世界クラスの強力な港湾建設」を目指し、自動化、デジタル化への転換の道の摸索を加速し、梅山港区全域のスマートコンテナターミナル、鼠浪湖全域のスマートバルクターミナル、金塘大浦口のスマートコンテナターミナルに代表される“2+1”スマートターミナルモデルプロジェクトとして、建設を推進した。一方で、スマート設備の操作技術の困難な問題やスマート設備の継続的な購入や導入にも取り組み、また一

方で、技術力を固め、伝統的設備の遠隔操作を改造し、ターミナルの自動化、デジタル化への転換のために、一定の標準、モデル、カタログやアイデアを提供した。

- ・ターミナル自動化・デジタル化への転換の実際の需要は、生産しながらアップグレードすることであり、この方法に沿って、寧波舟山港のスマート設備が初期段階に達し、目下、スマートコンテナターミナル建設において、寧波舟山港の梅山港区、金塘港区が既に、初步的な遠隔操作自動化作業クラスターを形成しており、“荷役設備遠隔操作+AGV”自動化作業チェーンのレベルアップを図っている。
- ・スマートバルクターミナル建設に関しては、全国最大の海上鉄鋼石積替え基地のひとつである寧波舟山港鼠浪湖鉄鉱石積替えターミナルが、既に、ヤード荷役とターミナルでの本船荷役の自動化作業能力を備えており、鉱石荷役作業効率をさらに引き上げている。

3) 東南沿海地区港湾群

廈門港：海潤ターミナル、海天ターミナル、遠海ターミナル

- ・廈門集裝箱碼頭集團有限公司(廈門コンテナターミナル有限公司)が管理する。
- ・廈門海潤ターミナル・海天ターミナル：2019年から、全工程スマート化改造プロジェクト開始。これは、伝統的コンテナターミナルの全自动化改造をするもの。
- ・一人のガントリークレーンの運転手の約3m²の鉄の部屋での作業が、画面によりジョイティックで操作する。一人でたくさんのクレーンを操作可能。コストダウン、効率アップする。労働は軽減された。
- ・COSCOの遠海ターミナルは、全自动化コンテナターミナル。2020年に5Gスマートポートを建設し、5Gネットワークを利用し、人工知能(AI)技術を導入し、自動制御、港湾機器遠隔操作、スマート集計、スマートセキュリティ、及び運転手の行動管理等多くの5Gの典型的アプリケーションを活用する。遠海ターミナル会社は、今後、5G技術を利用し無人制御トラックを開発して、コックピットの無い設計を採用

し、レーザーやカメラや北斗により、真の無人操作を実現した。以上のように、廈門港のコンテナターミナルにおける、インテリジェント化が浸透するに従い、コストは下がり、効率化が進み、廈門港の国際的な競争力は高まって、コンテナ船航路は増加し、2023年廈門港の取扱量が、世界13位にまで伸長したと評価されていく。

4) 珠江デルタ地区港湾群

① 嫣湾コンテナターミナル

- ・新規の自動化ターミナルではなく、旧来のターミナルをアップグレード改造したスマートターミナル。嫣湾は元来、深圳経済特区以来のバルク雑貨を取り扱う港湾だったが、華麗な変身を遂げた。
- ・プロジェクトは、総投資額43.7億元、改造後の岸壁長は、1,930m、バース数は5つ。設計年間取扱量は、300万TEU。世界最大のコンテナ船の入港にも対応可能。5G技術と「北斗」を使用。「中国移動」と「ファーウェイ」と「北斗」と「平安」等の大手企業が共同して「中国方式」を構築。人と比べて15～20倍の積載効率向上、現場作業人員の80%減少、作業効率の30%減少、セキュリティリスク50%減少、CO2排出量90%減少、輸出入通関効率30%上昇、完全自動化ターミナル建設と比べてコスト50%減少。かなり大きな自動化の効果が發揮された。

② 広州港南沙港エリア4期自動化コンテナターミナル：2022年7月28日正式稼働

- ・粵港澳(エツ・コウ・オウ)大湾区(広州、佛山、肇慶、深圳、東莞、惠州、珠海、中山、江門の9市と香港、澳門<マカオ>両特別行政区によって構成される都市圏)初の新たに建設された自動化ターミナルで、北斗測位、5G通信、人工知能、自動運転などの先端技術を集約しており、設備建設からシステムまでいざれも国産化を実現した。設計処理能力は年間490万TEU。
- ・同コンテナターミナルは、珠江の河口に位置する。珠江水系内陸河川輸送ネットワークと深水海港がここで交わり、港湾エリア内の南

- 沙港鉄道を通じ河川・海洋・鉄道マルチモーダル輸送を実現している。
- 同ターミナルは、初めて開発された北斗測位自動運転スマート牽引車(IGV)を導入。この小型車両はコンテナ搬送時に北斗、レーザー、視覚測位技術を利用し、磁気マーカーを必要とせず、走行ルートをより柔軟に調整できる。さらに、電力がなくなれば定位置で自動的に充電できる。
 - ガントリークレーンが情報システムから自動的に出された指示に基づき船のコンテナをつかみ、IGVに正確に積載し、IGVはスマートアルゴリズムにより走行ルートを自動的にコンテナを指定位置まで運ぶシステムである。作業エリア内は無人。自動化のための知能運営システムは、完全に独自の知的財産権を保有している。自動化設備のハードから情報化システムに至るまで、国内の複数の企業が共同で技術開発。31件の発明特許を含む60数件の特許を取得している。
 - 2023年12月20日：稼働1年目で年間取扱量150万TEUを達成。（人民網日本語版2022年07月29日13:38より）
- ③広州南沙港のGX（2025年8月南沙港調査時の広州港集団説明資料「Port of Nansha Introduction」より）
- ・錨地でのLNGバンカリング
CNOOC広東クリーン燃料株式会社と共同で、錨地でのLNGバンカリングを積極的に推進。最初の作業は2023年7月に完了し、2024年には12,000立方メートルのバンカリング作業が3回完了した。
 - ・今年末までに、240TEUのスマート電動バージ2隻が完成する予定である。
 - ・2023年にLNG燃料のバージ8隻が稼働開始した。
 - ・南沙港エリアには15万平方メートルの太陽光パネル（年間1,350万kWh）があり、中国の港湾でコンテナトラックの電化率が最も高い。

5)西南沿海地区港湾群

①欽州港と西部陸海新通道の概要

- ・欽州港は、西南沿海地区港湾群に属する港湾で、防城港港、北海港の3つが一体的に運営されている広西北部湾港の中心港である。2023年は、約621万TEUを取扱い、世界第30位のコンテナ港湾となり、日本最大の港湾世界第46位の東京港の457万TEUを上回っている。欽州港は、2021年に東京港を追い抜いて以来、わずか3年で世界44位から躍進し、中国国内でも第8位の港湾に急成長している。
- ・その急成長の原動力は、西部大開発と一帯



北部湾国际集装箱码头（北部湾国际コンテナターミナル）	BGPG,COSCO,PSA, 成都交通集團,重慶國際物流園区建設
バース延長(m)	1533
バース名	1#、2#、3#、4#、5#、6#
バース処理能力	100,000 Tons /14K TEU
バース水深(m)	-15.1
岸壁クレーン延長(m)	65 (23 rows)
設計取扱量(KTEU)	3000
回頭水域	Draft: -13m, Radius: 572m
航道	Draft: - 13m (Max Tide 6m)

廣西盛港自动化码头 (自动化ターミナル)	北港股份	
バース延長(m)	1302(519+783)	
バース名	7#、8#	9#、10#
バース処理能力	100,000 Tons /14K TEU	200,000 Tons/24K TEU
バース水深(m)	-15.1	-18
岸壁クレーン延長(m)	65 (23 rows)	70
設計取扱量(KTEU)	1020	1600
回頭水域	Draft: -15m, Radius: 572m	Draft: -16.3m, Radius: 572m
航道	Draft: - 13m (Max Tide 6m)	Draft: - 13m (Max Tide 6m)

（図表8）欽州港の概要 2024年9月ペナビコ欽州より取得資料を基に報告者作成

路とRCEP（地域的な包括的経済連携協定）の連携を基礎とする、西部陸海新通道と重慶や成都発の中欧班列との接続という鉄道を中心とした集貨戦略にある。従来、重慶または成都経由でASEANに貨物輸送する場合、重慶から約2,400km、成都から約3,500km長江を下り、上海港で積替えて25～30日かかった。だが、欽州港を使用すると、7～8日で輸送可能となる。この利便性により、2017年に西部陸海新通道構築が始まった。ルートとしては、東通道（重慶～懷化～柳州～北部湾港～シンガポール）、中通道（重慶～貴陽～南寧～北部湾～シンガポール）、西通道（成都～瀘州（宜賓）～百色～北部湾～シンガポール）の3つがある。輸送量は、2021年は70万TEU越え、2022年は75.6万TEU、2023年は86万TEU、2024年は96万TEUと急成長している。欽州港を含む北部湾港の2025年までの目標は、①港湾取扱量1,000万TEU、②海鉄連運コンテナ量50万TEU、③5つ以上の国家物流ハブの建設、④北部湾国際ゲートウェー港と国際ハブ港の地位の確立の4つを謳っており、2035年目標として、西部陸海新通道の完全構築を目指すとしている。

②欽州港の自動化コンテナターミナル

- ・この輸送システムを支えるために、欽州港に大深水コンテナターミナルと自動化コンテナターミナルが建設された。欽州港は、大きく2つの部分に分かれている（図表8）。北部湾国際コンテナターミナルが運営するNo.1～No.6までの有人のコンテナターミナルと

北港股份が運営するNo.7～No.10までの中国最先端の海鉄連運自動化コンテナターミナルの2つである。自動化コンテナターミナルは、No.7、No.8が、No.6、No.7と同規模で、No.9、No.10が、大深水ターミナルである。No.1～No.6は、オレンジ色のガントリーカレーンが稼働しており、バース処理能力は、100,000トン・14,000TEUクラスの船の入港受け入れが可能である。バース水深は-15m、ガントリーカレーン延長は、65m・23列である。年間処理能力300万TEUである。一方、No.7～No.10は、ブルーのガントリーカレーンが稼働しており、バース処理能力200,000トン・24,000TEUクラスの船の入港受け入れが可能であり、バース水深-18m、ガントリーカレーン延長70mである。年間処理能力262万TEUである。特に、No.9、No.10ターミナルは、コンテナ船の大型化の流れに対応した24,000TEU積みの世界最大船型のコンテナ船が着岸可能な水深-18mの大深水ターミナルとなっている。欽州港の自動化ターミナルは、U字型工法という先進的な技術的考え方を取り入れたターミナルで、IGVと外部のトラックが交わらない画期的な自動化ターミナルとなっている（図表9）。

③欽州港と鉄道コンテナセンター駅

- ・内陸部と港湾間の輸送はコンテナターミナルと接続されている欽州港鉄道コンテナセンター東駅を通じて鉄道で行われている。港湾と鉄道コンテナ駅間のコンテナの転送は、IGV（Intelligent Guided Vehicle）を動かす

垂直貯蔵式

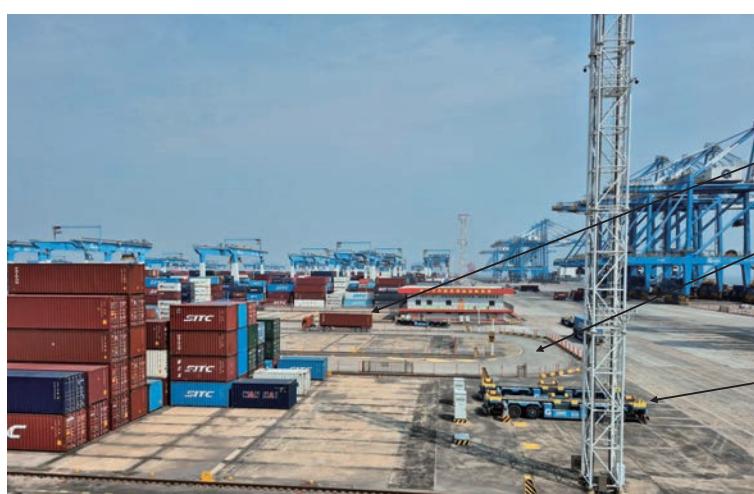
ためのセンサーを埋める工事が鉄道部分まで到達していないので、トラクターで代用しているということである。完成までには時間がかかるということである。

U字型走行路を
外部からのト
ラックが走行中

U字型走行路

自動充電中の
IGV

・鉄道コンテナセンター東駅は、海鉄連運自動化コンテナターミナルと接続されるスマート駅である。全自動インテリジェ



（図表9）欽州港自動化ターミナル：U字型工法を採用した自動化ターミナル 2025年7月筆者撮影

ント門型クレーンなどの鉄道自動化設備が導入されており、管理の精細化・グリーン化・インテリジェント化を促進し、西部陸海新通道に最先端の力を与えることになった。輸出貨物については、重慶や成都からのコンテナ貨物は全てこの駅に到着するということである。鉄道輸送を担当するのは渝新欧(重慶)物流公司という鉄道フォワーダーで渝新欧国際列車の貨物を取り扱うプラットフォーム会社である。

4. おわりに

これまで見てきたように、一帯一路は、陸のシルクロードと海のシルクロードのインフラ整備を通じて、中国国内だけでなく、中央アジアと東アジアのネットワークを融合させつつある。一方で、その連携関係が、グローバル・サプライチェーンのグリーン化・デジタル化を促進させる効果をもたらしている。デジタル化と効率化を進めるプロジェクトが、GX化を併せて推進されているのである。つまり、この2つのネットワークの利用が、グローバル・サプライチェーン再構築において、有力な選択肢と考えられる状況になりつつあると言える。

中老班列、中越班列、ASEANエクスプレス等の中国・ASEANクロスボーダー輸送と中欧班列の連携および、中欧班列の中央アジア、コーカサス、東地中海への拡大が、DXとGXというグローバルレベルでの課題の解決の手段として広がりつつある。海上輸送ではサプライチェーンのグリーン化としてのグリーン・デジタル・シッピングコリドー(海運回廊)における具体的な対応が進みつつある。例えば、招商局港口は、2023年7月19日CMA-CGMと戦略的協力覚書を締結した。両者の経営資源を有効に活用し、招商局港口が運営するターミナルへの航路寄港やターミナルサービスの向上、物流技術革新、重要な地域プロジェクトの推進などの分野で中長期に連携してゆく(CARGO 2023.7.28)としている。上海港は、LA・LB港とグリーン海運回廊で合意した。米ロサンゼルス(LA)市港湾局は、2023年9月22日、LA港と隣接するロングビーチ(LB)港と、中国・上海港との間で、炭素排出量削減を加速するためのグリーン海運回廊を導入する計画の概要を発表した。船社、港湾など海上輸送関係者と荷主のパート

ナーシップによるもので、太平洋を横断するグリーン海運回廊が設定されるのは初となる(日本海事新聞2023年9月28日付)。シンガポール港は、LA/LB港とグリーン&デジタル回廊の構築に関するパートナーシップ戦略を発表(CARGO 2023.12.8)。さらに、世界初のメタノール燃料大型コンテナ船「アニー・マースク」が深圳港塩田港へ初入港した(深圳港集団2024.2.19発表)。

シッピングコリドーは、始まったばかりだが、一帯一路におけるインターモダルコリドーは、そもそも鉄道による環境対策効果は大きく、スマート化のみならず、海上輸送と比較すると、リードタイムも短いため、グリーン化には大きな貢献をしている。代替ルート選択の意味としては、荷主に対するグリーンソリューションの提案という大きなセールスポイントにもなっている。一帯一路は、ユーラシアの物流全体に対して、鉄道・港湾・国際陸港・荷主等のステークホルダーに対する利便性や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創出する大きな可能性を生み出しており、GX、DXの拡大を後押ししてゆくと展望される。

<完>

＜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「ボストン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。

寄稿

人事労務管理に関する 新たなルールとその対応 ～労働紛争に関する司法解釈(二)の解説(前編)～

上海融孚法律事務所 中国法律 李 淑芹
弁護士法人キャストグローバル 弁護士 金藤 力

2025年9月1日から、中国では労働紛争に関する新しい司法解釈が施行され、人事労務管理について従来とはルール自体が大きく変更された部分がある。そのため、一部の企業では、下記のように多くの場面で、従来の人事労務管理のあり方が新しいルールに照らして適切かどうか、見直してみることが求められる状況となっている。

- ①労働契約の更新管理
- ②中途退職の制限、幹部従業員の競業他社への転職の制限
- ③社会保険の納付管理
- ④労働契約の期間満了時の通知、解雇紛争後の復職の可能性、バックペイ
- ⑤離職前の職業病健康診断
- ⑥無免許事業者への発注、名義貸しの防止
- ⑦複数のグループ内会社での就労管理
- ⑧外国人就労許可、代表処での労働契約
- ⑨定年を超えて働く従業員との契約関係

背景として、ここ数年、競業制限、福利待遇、社会保険にかかる労働紛争案件は増加傾向にある。紛争增加の要因として、労働法関連規定の適用のしかたにつき地方によってバラつきがあり、基準が明確でないことも影響していると言われていたこともあって、適用基準の統一が急務となっていた。

そこで、最高人民法院はその問題を解決すべく2025年7月31日に《労働紛争事件を審理する際の法律適用にかかる問題に関する最高人民法院の解釈(二)》(以下「《解釈(二)》」)を発布し、2025年9月1日から施行した。また、合わせてこれに関する典型事例も公表されている。

本稿では、労働契約の締結、履行、終了及び解除、特殊な雇用、時効の5つの面から、《解釈(二)》

について2回に分けて条文の解説及び事例紹介を行い、各社における人事労務管理の参考に供したい。

一、労働契約の締結(《解釈(二)》第6条～第10条)

《労働契約法》第10条は、従業員との労働関係が成立した日から1ヶ月以内に書面の労働契約を締結すべきことを定めている。1ヶ月以内に労働契約を締結しない場合、2ヶ月目から12ヶ月目までは毎月2倍の賃金を支払わなければならないというペナルティがある(同法第82条第1項)。

また、「無固定期間労働契約」を結ぶ義務があるのに無固定期間労働契約を結ばない場合も、やはり毎月2倍の賃金支払義務が発生する(同条第2項)。

しかし、実際に2倍の賃金をどのように計算するのか?などの詳細については、《労働契約法》では明確には定められていない。

1. 書面の労働契約の未締結

(1) 2倍賃金の計算

2倍賃金の計算については、月によって休日の日数などにより実際の稼働日数が異なることを考慮するか否かという問題がある。《解釈(二)》では、基本的に月単位で計算するものとしつつ、1ヶ月に満たない場合は実際の稼働日数により計算することを明確にした(《解釈(二)》第6条)。意見募集段階では所定労働日数で計算することとなっていたので、それに比べると若干、会社側に有利な内容となった。

(2) 2倍賃金の例外

実務においては、労働者が悪意をもって勤務先との間での労働契約を締結せず、さらには会社の幹部や人事責任者など管理層人員が労働契約の原本を隠匿するなど不当な方法を通じて2倍賃金を主張するような、悪質な例もときおり見られる。(中国で労働「碰

壺」と呼ばれる、当たり屋のような行為である。)

《解釈(二)》と同時に発表された典型事例3では、労働契約の契約期間が満了した後、労働者が引き続き会社で勤務しており、会社も従来どおり賃金を支払い、社会保険も納付していた例が紹介されている。この例では、会社が何度も労働者本人に対して労働契約締結を求めたのに労働者が締結を拒んでいたという事情があったため、裁判所は会社は2倍賃金を支払う責任を負わないものと判断した。

このような「当たり屋」のごとき行為を防止するため、《解釈(二)》第7条は以下3つの例外を定めた。

- ①不可抗力により締結しなかったとき。
- ②労働者本人の故意又は重大な過失により締結しなかったとき。
- ③法律及び行政法規に定めるその他の事由。

労働者から2倍の賃金を請求される不愉快なトラブルを避けるために、労働契約が締結できなかった経緯・事情を記録に残しておくことは大切である。また、上海のとある裁判例では、別の労働者が原告を通じて会社と労働契約を締結していたことをもって、労働契約未締結が原告本人の原因によるものだとして2倍賃金の請求を却下しているので、本人に過失や悪意があるかなどの具体的な事情が比較的重要になると思われる。

(3) 契約の自動延長

書面の労働契約がないからといって、常に2倍賃金の支払を求められるわけでもない。例えば、北京のとある裁判例では、労災で受傷して治療中のうちに労働契約の期間が満了した従業員について、法定の医療期間が経過するまでは労働契約が自動的に延長され、改めて書面の労働契約を締結する必要はない一方で、2倍賃金の支払も不要であると判断されている。

《解釈(二)》第8条は、労働契約の期間が満了した後、以下の事情があるときは、労働契約がその期間中は自動的に延長され、改めて書面の労働契約を結びなおす必要がないことを明確にした。

- ①《労働契約法》第42条に定める、雇用単位が労働契約を解除してはならないとき。
- ②《労働契約法実施条例》第17条に定める服務期間が期限到来していないとき。
- ③《工会法》第19条に定める任期が満了していないとき。

いとき。

2. 無固定期間労働契約の未締結

中国では、(期間満了による契約終了のない)無固定期間労働契約の締結を義務付けられる場面が主に3つある。①勤続年数が満10年以上であるとき、②2回の固定期間のある労働契約を結んだ後に更新するとき、③勤務開始後満1年が経過しても書面の労働契約を締結していないとき、である(《労働契約法》第14条第2項、第3項)。

《解釈(二)》は、このうち、②と③の場面について、それぞれ、より詳細なルールを定めている。

(1) 契約締結が無いままに1年が経過(上記③)

ある労働者が勤務を開始した後、書面での労働契約を締結しないまま1年以上が経過している場面というのは、実務においては意外によく見られる状況である。というのは、いわゆる「臨時工」など月給制でない非正規従業員や、パート・アルバイトのように日雇いのような形で雇用される従業員など、実際に会社で業務に従事している人員の就労形態は多種多様であり、法律的に「労働関係」が成立しているかどうか、判断が難しい場合があるからである。

では、この判断を誤って、労働契約の締結が不要であると誤解したまま数年経ってしまったような場合、果たして、この数年の間ずっと遡って2倍賃金を支払わなければならないのか。

答えはNOである。

《解釈(二)》第9条は、このような場合、労働者は無固定期間労働契約の締結を求めることが可能だが、その契約が速やかに締結されなかつたとしても2倍賃金の支払を求める権利まで生じるものではないことを明確にした。

(2) 2回の固定期間契約後の更新(上記②)

もう一つ、実務において、無固定期間労働契約を締結しなければならないのかどうか悩ましい場面が、労働契約の更新の場面である。

設例として、以下のような簡単な例を考えてみる。

2016年1月28日：初回の労働契約締結。契約期間は2021年3月31日まで

2021年4月1日：1回目更新(2回目の固定期間のある契約締結。契約期間3年。)

2024年3月31日：2回目の契約期間満了

2024年4月1日：2回目更新(3回目の契約締結)

この例で言えば、2024年4月1日に締結する契約は、無固定期間労働契約でなければならない。また、2024年の最高人民法院での判決事例を経て、現在は判例上においてほぼ確定したルールとして、この2回目の更新をするか否かの選択権は会社側ではなく、このタイミングでの雇止めはできない。

そこで、会社側はさまざまな方法で、この「2回目の更新」のタイミングが来ることを阻止しようと試みてきたのであるが、《解釈(二)》はそれらの「抜け道」のいくつかを塞ぐ内容となっている。

- ①雇用単位と労働者が協議により労働契約期間を延長して累計1年以上に達し、延長期間が満了したとき。
- ②雇用単位と労働者が労働契約期間満了後に自動延長されることを約定し、延長期間が満了したとき。
- ③労働者が本人の原因によらないでなお従前の業務場所又は業務職位において業務し、雇用単位が労働契約締結主体を変換したけれども、労働者に対する労働管理の実施を継続し、契約期間が満了したとき。
- ④信義誠実原則に違反するその他の回避行為により労働契約を再度締結し、期間が満了したとき。

これらの場合、形式的には労働契約は初回の1回しか締結されていないように見えるが、実質的には1回目の更新(2回目の契約締結)があったのと同じと認定される(《解釈(二)》第10条)。したがって、会社側は上記の例と同じく、無固定期間労働契約を締結しなければならないことになる。

会社側としては、最初の労働契約締結時、一定の業務任務完了を期限とする労働契約を締結する余地があるか、1回目の固定期間労働契約の終了時更新する必要があるかについての判断を重視するなど、人事制度上・管理上の工夫がより一層求められるようになるかもしれない。

二、労働契約の履行(《解釈(二)》第12条～第15条、第19条)

1. 「服務期間」と特別待遇

中国では、企業が労働者のために特に費用を提供

して養成・訓練を行った場合、一定の「服務期間」(いわば退職禁止期間)を約定することができる。そして、この約定に違反して「服務期間」の途中で退職する場合、企業はその労働者に対して違約金を請求できる。これは法文上明記されている。(《労働契約法》第22条、第25条)

ところが、実務ではこの法文上明記された場面以外に、住宅手当や戸籍取得枠の提供などの特別待遇を与える代わりに一定期間は退職しないことを約束させるなど、別の理由によって「服務期間」を約定する場合が見られる。このような約定の有効性については法律上の根拠規定はなかったが、訴訟の事例としては労働者の違反を理由として損害賠償請求を命じた事例も見られる状況にあった。

今回の《解釈(二)》では、養成・訓練以外の理由による「服務期間」の約定についても、企業がこれに伴って特別待遇を与えていた場合には、企業が労働者に対して損害賠償責任を追及できることを明確にした(《解釈(二)》第12条)。《労働契約法》第25条によれば企業が「違約金」を請求できるのは同法第22条(養成・訓練による服務期間)と第23条(秘密保持・競業制限)の約定違反の場合に限られるはずであるが、「違約金」ではなく「損害賠償」として請求することは許容されるということである。

なお、この損害賠償については、「実際の損失、当事者の故意・過失の程度、履行済みの年数等の要素を総合的に考慮」して確定される。

2. 競業制限

(1) 合理性の審査

競業制限について、《労働契約法》第24条では、企業が「高級管理人員、高級技術人員その他の秘密保持義務を負う人員」との間で、競業制限の約定をするなどを認めている。しかし、実務においては、この対象者の制限を考慮せず、なんら企業秘密に接することがない守衛・警備員のような人員にまで競業制限の義務を課しているような、行き過ぎた事例が見られる状況にあった。

また、労働者に対する競業制限は、企業秘密の保護・流出防止を目的・根拠としているのであるが、実際には、労働者が何ら秘密に接していない分野や業界への転職も一切禁じるような、目的に照らして過大な制限を課している例もよく見られる。

そこで、今回の《解釈(二)》では、これらの労働者が過大な制限を受けている状況を是正するために、以下の2つのルールを定めた。

- ①労働者が商業秘密や知的財産権に関連する秘密保持事項を知らず、接してもいない場合には、労働者は、競業制限条項が効力を生じないことを確認するよう請求できる。
- ②競業制限条項で約定された競業制限の範囲・地域・期間等の内容が、実際に労働者が知り又は接触した上記事項に比べて不相応である場合には、労働者は、制限が合理的比率を超えている部分が無効であることを確認するよう請求できる。

このルール自体は一見すると合理的なように見えるが、実際に適用された事例を見ると、従来よりもかなり競業制限ができる範囲はかなり狭くなってしまうことが懸念される。

すなわち、《解釈(二)》と同時に発表された典型事例4では、転職前と転職後のいずれの企業も癌の治療に用いる薬物を扱っていたところ、適応症と使用方法が異なるので代替可能性がないから競業制限の範囲外であると判示されている。このように商品やサービスの「代替可能性」が基準として示されていることからすると、従来は同業種であれば広く制限の対象と考えることが多かった実務慣行に比べると、かなり限定的にしか競業制限をすることができないことになると考えられる。

(2) 在職中の競業制限

《労働契約法》第23条第2項では、「退職後の」競業を制限する場合、企業は労働者に対して「月ごとの経済補償」を与えるべきことを定めている。しかし、「在職中」の労働者については、競業を制限するときに特に何か特別の手当などの補償を与えなければならないのか?という点につき、特に明文規定が置かれていたなかった。

今回、《解釈(二)》では、この点について、「高級管理者、高級技術者その他の秘密保持義務を負う人員」については、競業制限の合意をするときでも在職中は特に追加の補償を与える必要はないことを明確にした(《解釈(二)第14条》)。また、同時に公表されている典型事例5でも、販売マネージャーが個人的に商品を仕入れて顧客に販売していた事例で、競

業制限違反による違約責任が認められている。

したがって、在職中の競業制限については有効性が確認され、今後も活用が期待できる。この制限のための補償を明記することは必須ではないものの、違約責任を追及するためには、日々の人事労務管理上、損害額の計算・立証を容易にするために、この制限のための補償額を特に給与明細等において分けて記載しておくことも一考に値するかもしれない。

(3) 労働者の約定違反

労働者が競業制限に違反した場合、労働者は既に受け取った経済補償を返還する義務があるかどうか。この点、従来は明文規定がなかったが、《解釈(二)》では、違反した労働者は企業から既に受け取った経済補償を返還し、且つ違約金を支払わなければならぬことを明記した。(《解釈(二)》第15条)

すなわち、この点だけ見ると、《解釈(二)》は退職後の競業制限の違反について、労働者側に厳しい態度をとっているように見える。

但し、この違約金の額は自由に定められるわけではなく、商業秘密の漏洩がもたらす経済損失や、労働者に対して与えられた競業制限に対する補償の額に基づき合理的に確定されなければならず、一般にはその補償額の5倍を超えないとする。この点は、《解釈(二)》の施行直後、9月4日に人材資源社会保障部より公表から新たに発布された《企業の競業制限の実施に関するガイドライン》で明記されているので、企業としては、労働者に対して適切に違約責任を追及するには、違約金額の合理性を意識しておくことが望ましいことになる。

3. 社会保険

実務において、企業が労働者のために納付する社会保険について過少納付又は納付漏れとなっている状況は少なからず見受けられる。中国には日本の社会保険労務士のような独占業務分野をもつ国家資格がなく、人事労務管理の担当者個人の知識・経験などによる差が大きいことが一つの要因と思われるが、中国内資企業だけではなく、管理レベルの高い日系企業でもときには見られる問題である。

一つの典型的な問題点として、「企業と労働者が互いに『社会保険に加入しなくてよい』という合意をした場合、その合意は有効なのか?」という問題がある。この問題は、非常に古くから実務上よく出会

う問題である。

法律上は、社会保険への加入や社会保険料の納付は公法上の(国家や政府に対する)義務でもあって、企業と個人の合意によって左右できる問題ではないことは明らかなのであるが、実は、これまで、この種の合意が無効であることを分かりやすく明確に示した法令の条文は存在していなかった。そのため、地方によってルールが異なり、非常に複雑な状況となっていた。

例えば、「自ら進んで『社会保険に加入しなくてよい』という合意をした労働者が、その後、(前言を翻して)企業が社会保険に加入していない法令違反を理由に労働契約の解除し、経済補償金を主張することはできるのか?」という問題がある。もともと、中国では、自己都合退職の場合には退職時の経済補償金の支払は不要であるが、一方、会社の違法行為を理由として退職する場合には経済補償金の支払が必要である。したがって、従業員としては、本来は自己都合退職であっても、(会社との約束に基づく)社会保険未納を理由として退職するという口実で経済補償金を請求することを考えることがある。

この点については、従来は、統一的な法令の条文がなかったため、「解除は認めるが経済補償金の請求は認めない」とする地方もあれば、「解除も経済補償金の請求も認める」と地方もあるなど、地方ごとに独特なルールを定める例が見られる状況にあった。

《解釈(二)》では、まず、企業と労働者の間で『社会保険料の納付を必要としない』という合意をしても、それは無効であることを明確に示した。そのうえで、さらに、労働者は企業の社会保険未納を理由として、労働契約を解除して、経済補償金も請求することができるとした。(《解釈(二)》第19条第1項)

その一方で、企業は労働者に対して、「労働者に既に支払った社会保険料の補償」の返還を求めることができる旨も規定した(同条第2項)。

通常、社会保険不加入の見返り相当額については、給与明細や賃金台帳に明確に区分して記載されることはなく、別途の覚書などの形で確認されるなどの形式によっている場合が多いと思われるが、何らの文書もなく、そのような補償の額が明確でない場合もあり、このような場合には返還を求めることが事実上難しくなってしまう。《解釈(二)》

で社会保険不加入の合意が無効であることが明確にされた以上、今後そのような合意をする例は生じないとは思われるが、過去からその種の合意が存在していた場合には、後の紛争に備えて、この見返り補償の金額が分かるような資料が残されているかどうかについても、資料を収集・保管しておいた方がよさそうである。

なお、《解釈(二)》では、社会保険にまったく加入していないのではなく、納付基数を少なくしていた場合はどう処理するのか?という点については規定されていない。この点については、「労働者側からの解除と経済補償金請求を認めない」という明文規定を設けている地方もあれば、「企業に過失があるか又は補充納付を求められてから1ヶ月が経過しても納付しない場合には、経済補償金の請求を認める」という規定を設けている地方もあり、今後の実務の動向が注目されるところである。

(以下次号)

＜執筆者プロフィール＞

上海融孚律师事务所パートナー
上海律师协会劳动及社会保障专业委员会委员

中国律师 李淑芹
(りしゅくきん)

1963年中国吉林省まれ。1984年中国東北師範大学卒業、1995年律师登録、2001年日本国大阪市立大学法学研究科卒業。2001年帰国後、律师事务所で外商投資企業設立、再編、清算業務、労働人事、債権回収債務を中心として法律サービスを提供している。著書「都市不動産管理法」(吉林大学出版社1996年12月)、「羊不自勞(Hard Work Pays Off)」(モンテッソーリ大学出版社2023年4月)



弁護士法人キャストグローバル
大阪事務所代表

弁護士 金藤 力
(かねふじ ちから)

1975年大阪市生まれ。1998年京都大学法学部卒業、2000年弁護士登録。法律事務所、企業での勤務を経て、2010年から上海、2014年から北京に赴任し、法務・会計・税務までワンストップでのコンサルティングサービスを提供している。2019年中小企業診断士登録(現在は活動休止中)。著書「弁護士が語る中国ビジネスの勘所」(きんざい 2020年1月)。





塩生産量が年間目標を上回る

滄州市は中国最大の海塩生産地区の一つであり、古くから製塩が盛んで多くの塩田が存在する。

滄州最大の製塩企業である「滄州塩業集團有限公司」によると、同公司の今年の塩生産量は27万トンを超え、年間生産目標を上回ったとの事。

同公司の塩の用途は多岐にわたり、そのうち工業用が約80%を占めており、周辺の化学産業の中核原料となっている。また20%が食用となっており、様々な食用塩や関連製品に精製されている。



新たな特産物「クララ(苦参)」

クララは漢方薬として広く用いられており、特に

その根は「苦参」として知られている。苦参は、消化不良や腹痛、回虫駆除に効果があり、また、利尿、止瀉、解熱、殺菌剤としても使用され、食中毒や皮膚病の治療にも用いられている。



クララは耐寒性、耐乾性、耐塩性があり、土壤に塩分の多い滄州市での栽培に適しており、河北省東光中医薬科学技術院は、河北省農業大学と河北省農林科学院の専門家と共同で栽培の開発を行っている。正式に収穫できるようになると、1ムー（約666m²）あたり約50kgの収穫量があり、1kgあたり20～30元の価格で販売できるとして、滄州市の新たな特産物になると期待されており、栽培産業チェーンの拡大も計画しており、すでに設備を導入し、来年には栽培農家からクララを集め、初期加工を開始する準備を進めている。



「国際航空展示会」に区内企業出展

11月27日から30日まで、広東省珠海市で「国際航空展示会(AERO Asia 2025)」が盛大に開催された。

今年はかつてない規模となり、世界22の国と地域から約400の出展者が集まった。そのうち、当高新区に拠点を置き、世界有数の総合複合材料ソリューションプロバイダーである江蘇亨睿碳纖維科技有限公司(HRC)は、同展示会において、低高度飛行分野における軽量・高性能のイノベーションを披露した。同社は、主翼内翼部品、支柱補強材、無人機用アーム、垂直尾翼など、一連の主要部品を体系的に展示し注目を浴びた。



区内の52社がリスト入り

先日、江蘇省の2025年専門的で洗練された革新的中

小企業リスト(第2陣)が正式に発表され、常熟市から250社の企業が選出、そのうち常熟高新区の企業52社がリスト入りし、強力なイノベーションの活力と成長の可能性を示した。

今後、当高新区は「量と質の両立」という目標に重点を置き、企業育成システムをさらに改善し、「専門化、洗練化、革新化」した企業層を拡大し、より強固で持続的な発展の勢いを注入し、産業チェーンとサプライチェーンの最適化とアップグレードを促進し、新たな工業化の構築に力を入れる。

イタリアとの産業イノベーションイベントを開催

11月19日、2025年常熟サービス産業投資促進会議と2025年中国・イタリア産業イノベーション協力マッチング会が開催され、中国とイタリアの著名な企業や業界団体の代表者が常熟に集まり、産業イノベーション協力について議論した。

2005年に最初のイタリア企業が常熟に進出して以来、協力は拡大を続け、現在では19社のイタリア企業が常熟に4億ドル近くを投資している。

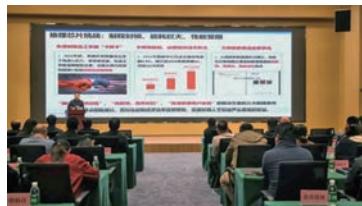


集積回路業界向けた会議を開催

無錫市にて集積回路業界向けのAIを活用した高品質な開発交流およびマッチング会議が開催された。

「AIエンパワーメントと産業統合」をテーマにしたこの会議には、集積回路分野の著名な学者と業界エリートが集まった。

会議では、無錫錫山集積回路産業パークの紹介、同パークの技術コンサルタントの任命式などが行われた。



錫山にて金融に関するイベントが開催

「ニーズを直視し、解決策を探る」をテーマに「金融サロン」と題した活動が開催された。この活動では、開発区内の政府、銀行、企業間のコミュニケーションの架け橋を築くことに成功した。参加企業1社に付与された最高信用枠は2,000万元に達し、多

江門デスクNEWS(広東省)



江門市台山のプロジェクトが 2025年アジア都市景観賞を受賞

2025年アジア都市景観賞が正式に発表され、江門市が管轄する台山区台城街宝坡村文化観光開発プロジェクトが江門では初めて受賞した。

台城街道プロジェクトは、築100年の華僑住宅を改修・再生し、華僑の歴史と文化を体現する個性豊かな民宿へと生まれ変わらせた。開業1年目を迎え、文化的ランドマークとなっただけでなく、農村開発推進における重要な柱となっている。



各界の同胞が手を携え、香港の災害救援を支援

11月26日に香港大埔区で発生した大火災は、国内外の江門市民の心を動かした。

香港では、江門出身者グループが数千万香港ドル

の企業が資金の引き出しに成功した。この資金は、企業の研究開発とイノベーション、そして市場拡大への活力へと変わり、一連の活動の継続的な発展のための強固な基盤を築いた。

無錫錫山金港デジタル設備産業園が建設

同産業園は、東港鎮の中核エリアに位置し、敷地面積は約5万m²、総建築面積は約8.7万m²となっている。産業園内には、高水準な標準工場14棟や各種補助設備などが建設される予定。



現在、産業園は投資促進活動を本格化させ、様々な協力モデルを提供し、あらゆる企業に「オーダーメイド」のソリューションを提供することを目指しており、また企業の発展段階に合わせて、多様なスペースオプションときめ細やかなサービスを提供する。

レポーター: 崖門新財富環保産業園 劉岩

を寄付し、江門市では党委員会と政府が関係部門に対し、香港のニーズに焦点を当て、支援の準備を整えるよう指示した。これにより多くの地元企業、業界団体、華僑団体、慈善家が呼びかけに応じ、資金や物資を寄付した。海外からは、海外在住の江門出身者から支援の手が差し伸べられた。不完全な統計だが、12月3日現在、江門市各界および海外同胞からの寄付金は1億香港ドルを超えた。

マクドナルド 江門市と広東省西部の本社を拡張

江門市投資促進局が主催した2025年江門市現代サービス産業投資促進イベントにおいて、江門市を含む広東省西部地区でマクドナルドを運営・管理する「江門金拱門食品有限公司」は江門市の発展に対する継続的な見通しを表明。同社は今後3年間で、江門本社と広東省西部地域に5億元を追加投資し、新規店舗の拡大、店舗のデジタル化と設備のアップグレードを推進するとともに、新たな消費シーンとサービスモデルの積極的な開拓等を図り、活気に満ちた個性的な消費市場を創出する計画。

〈中国短信〉

◆2040年までの自動車ロードマップ

中国の自動車専門の学術団体「中国汽車工程学会」は10月22日、「省エネ・新エネ車技術ロードマップ3.0」として、2040年までの指針を示した。ロードマップは2016年、2020年に発表され、今回が3回目。

2020年の2.0版では2035年までに新エネ車(NEV)のシェアを50%とすることを掲げたが、結果的に2024年に中国の新車販売で40%を超えていた。今回の3.0版では目標の上方修正が図られ、2040年までにNEVのシェアを80%とすることが掲げられた。これは商用車を含めた目標で、乗用車に限っては85%とした。乗用NEVの内訳はバッテリーEV(BEV)が80%を占めるとしている。

一方、内燃機関を依然として重要な動力源と位置づけており、2035年までに既存の内燃機関車は全てハイブリッド化し、HEV(ハイブリッド車)、PHEV(プラグインハイブリッド車)、REEV(レンジエクステンダー車)となるものの、2040年の時点でもこうした内燃機関車の販売台数は、乗用車全体の約3分の1を占める見込みとした。

◆生成AIサービス 外資も登録

中国の国家インターネット情報弁公室(CAC)が届出を受けた生成AIサービス業者に外資も含まれていることがわかった。

アルゴリズムの届出

中国国内の不特定多数のユーザーに生成AIサービスを提供する場合、「インターネットサービス深層合成管理規定」(互联网信息服务深度合成管理规定)に基づき、同規定施行日の2023年1月10日以降、CACにアルゴリズムの届出が必要となってお

り、CACでは届出を受けたアルゴリズムの名前とともに提供業者をリストで公示している。25年11月までに14回にわたりリストが公示され、アルゴリズムの件数は累計で5,100に上る。公示によると、25年5月にはテスラが、25年9月にはソニーのほか、ボルボカーズ(吉利傘下)も入っていた。届出されたものは、いずれもユーザーとの会話用アルゴリズムであった。

サービスの届出

またCACは「生成式人工知能サービス管理暫定施行弁法」(生成式人工智能服务管理暂行办法)に基づき、他社開発のアルゴリズムを使用し、不特定多数のユーザーに生成AIサービスを提供する場合についてもサービスとしての届出を求めており、25年11月1日時点で累計611のサービスが公示されている。その中には、テスラ、ボルボ・カーズ、メルセデス・ベンツ、アムウェイ(米ネットワークビジネス大手)が入っており、現地では初の外資として報じられている。

◆電動自転車の速度制限が義務化

中国では電動自転車(スクーター)の安全規格(中国強制製品認証、3C認証、CCC)が変更された。2025年8月31日までに旧規格で生産・出荷された電動自転車の販売は11月30日まで認められていたが、12月1日から新規格に完全に移行した。電動自転車の最高時速は旧規格でも新規格でも25km以下となっているが、新規格ではスピードリミッターの装着、改造防止のための北斗(中国版GPS)位置情報発信機の装着が義務化された。今年7月末時点で中国の電動自転車の保有台数は3億8千万台に上る。これは自動車の保有台数に匹敵する。交通事故や発火事故も多発しており、規格の変更はこうした事故対策の一環。

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について

11月14日に、中国外交部が中国国民に対して日本への渡航を控えるよう注意喚起した影響で、日中間の航空便に減便、運休が相次いでおり、中部国際空港の中国線についても減便・運休が目立っています。

1月以降の中国航空会社の運行状況が極めて不安定な事から、当面「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」の掲載を控えさせていただきます。

尚、1月以降に中国へ渡航を予定されている方は、航空会社或いは旅行会社へ連絡し、運行状況を確認した上で航空券の手配をされることをお勧めします。

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11月	16,222	▲2.4	24,001	2.3	▲7,779	赤字拡大
2025年1-11月	169,702	▲1.0	229,737	0.2	▲60,035	赤字拡大

出所:日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

11月の国・地域別の貿易

単位:億円、%

	金額		構成比
	総額		
輸出	アメリカ	18,169	18.7
	EU	9,013	9.3
	アジア	52,378	53.9
	うち中国	16,222	16.7
	総額	93,924	100.0
輸入	アメリカ	10,771	11.5
	EU	10,318	11.0
	アジア	47,982	51.1
	うち中国	24,001	25.6

出所:日本・財務省貿易統計を基に一部加筆

11月の主な増減品目

単位: %、ポイント

	概況品名		伸率	寄与度
	増加	減少		
輸出	1 半導体等電子部品	2	22.8	1.5
	2 原料品	1	27.9	1.0
	1 半導体等製造装置	2	▲14.8	▲1.5
	2 非鉄金属	3	▲26.8	▲1.2
	3 有機化合物	1	▲23.6	▲0.9
輸入	1 電算機類(含周辺機器)	2	19.4	1.4
	2 医薬品	3	85.0	0.5
	3 半導体等電子部品	1	24.5	0.4
	1 通信機	2	▲15.7	▲2.7

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11月	2,474	▲6.3	15.3	2,922	6.4	12.2	▲448	赤字縮小
2025年1-11月	25,150	▲0.1	14.8	29,971	6.2	13.0	▲4,821	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

11月の国・地域別の貿易

単位:億円、%

	金額		構成比
	総額		
輸出	アメリカ	6,410	29.1
	EU	2,969	13.5
	アジア	7,496	34.0
	うち中国	2,474	11.2
	総額	22,063	100.0
輸入	アメリカ	1,114	10.0
	EU	1,122	10.0
	アジア	6,432	57.5
	うち中国	2,922	26.1

出所:名古屋税関の発表資料を基に一部加筆

11月の主な増減品目

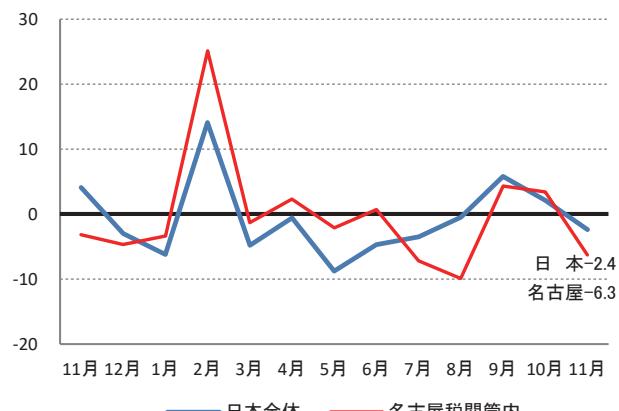
単位: %、ポイント

	概況品名		伸率	寄与度
	増加	減少		
輸出	1 金属加工機械	2	53.0	1.6
	2 金属鉱及びくず	1	119.8	1.6
	3 非金属鉱物製品	2	58.8	1.1
	1 自動車の部分品	2	▲27.7	▲3.6
	2 映像機器	3	▲86.3	▲1.2
輸入	1 ポンプ及び遠心分離機	2	▲30.2	▲1.0
	2 石油製品	1	44倍	1.5
	3 がん具及び遊戯用品	2	122.1	1.3
	1 事務用機器	3	53.2	0.9

出所:名古屋税関

日本と名古屋税関管内の対中貿易の比較

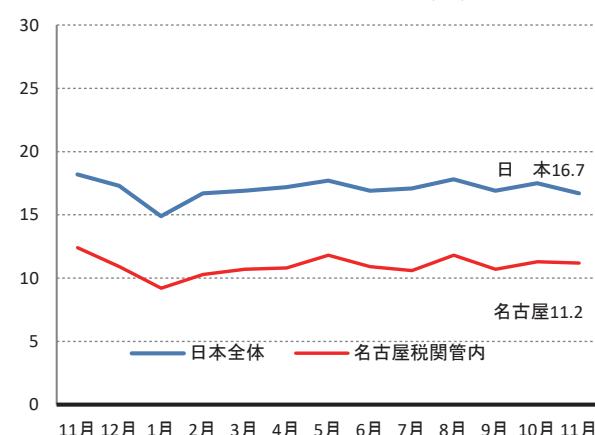
中国への輸出額の月別伸率(%)



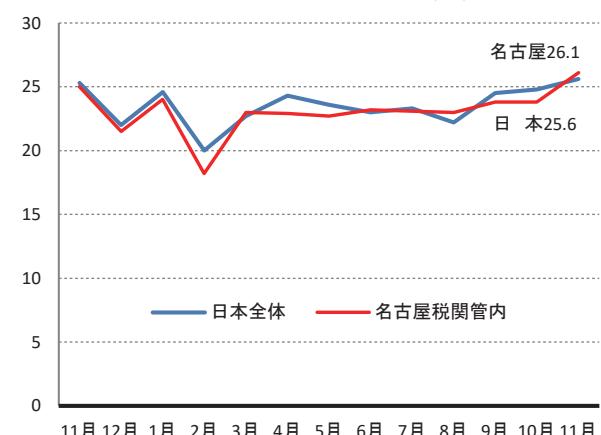
中国からの輸入額の月別伸率(%)



日本の輸出における中国構成比の推移(%)



日本の輸入における中国構成比の推移(%)



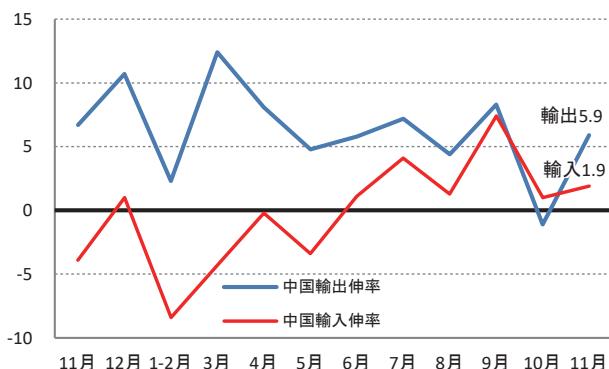
中国の貿易

単位：億ドル(金額)、% (伸率)

年 月	輸 出		輸 入	
	金額	伸率	金額	伸率
2019年	24,984	0.5	20,769	▲2.8
2020年	25,907	3.6	20,556	▲1.1
2021年	33,640	29.9	26,875	30.1
2022年	35,936	7.0	27,160	1.1
2023年	33,800	▲4.6	25,568	▲5.5
2024年	35,772	5.9	25,851	1.1
2025年11月	3,304	5.9	2,187	1.9
2025年1-11月	34,147	5.4	23,389	▲0.6

出所：中国税関総署

中国対外貿易の月別伸率(%)



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1-11月	61,207	16.9	968.1	▲8.2

出所：中国商務部

※25年1-11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=7.16人民元)を基に元からドルに換算。

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 (%)

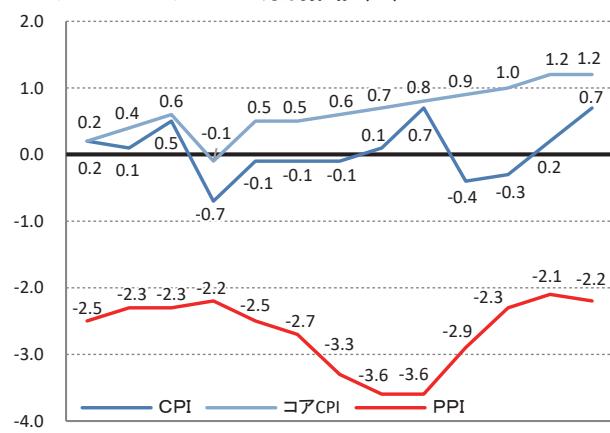
	11月	1-11月
消費者物価指数	0.7	0.0
うち都市	0.7	0.0
農村	0.4	▲0.3
うち食品	0.2	▲1.7
食品以外	0.8	0.3
うち消費財	0.6	▲0.4
サービス	0.7	0.5

工業生産者物価指数PPI (%)

	11月	1-11月
工業生産者物価指数(PPI)	▲2.2	▲2.7
うち生産資材	▲2.4	▲3.1
うち採掘	▲6.1	▲9.3
原材料	▲2.9	▲3.5
加工	▲1.9	▲2.5
生活資材	▲1.5	▲1.5
うち食品	▲1.5	▲1.6
衣類	▲0.3	▲0.1
一般日用品	1.1	0.7
耐久消費財	▲3.6	▲3.3
工業生産者仕入物価指数	▲2.5	▲3.1
うち燃料、動力類	▲6.9	▲8.0

※工業生産者物価指数(PPI) =出荷価格指数=卸売指

CPI、コアCPI、PPIの月別推移(%)

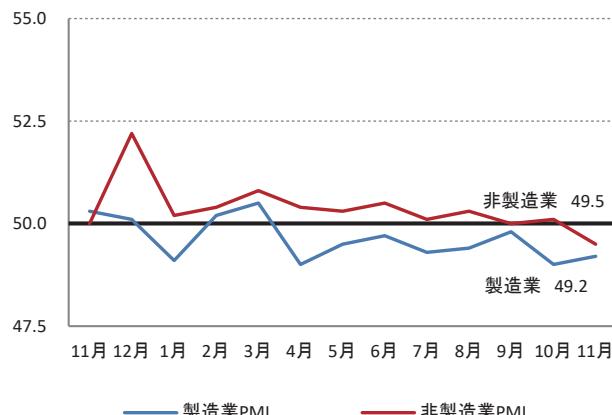


11月 12月 1月 2月 3月 4月 5月 6月 7月 8月 9月 10月 11月

※コアCPIとは食品とエネルギーを除いたもの。

出所:中国国家統計局

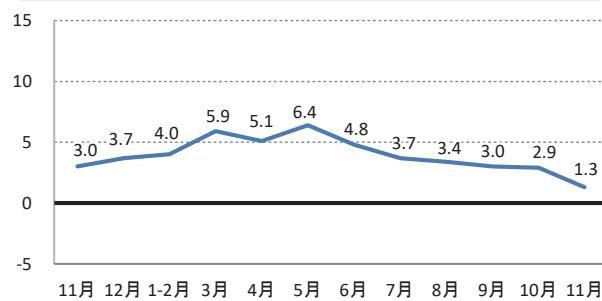
中国のPMI（購買担当者景気動向指数）



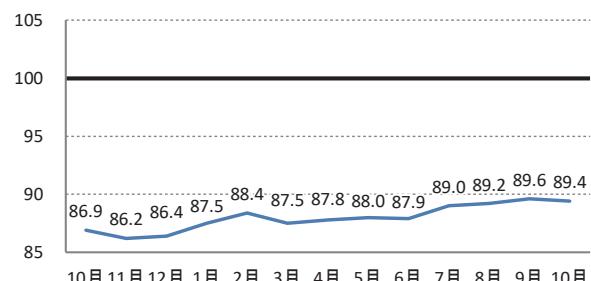
※景気後退<50<景気拡大

出所: 中国国家統計局

中国の消費財小売総額の伸率(%)



中国の消費者信頼感指数



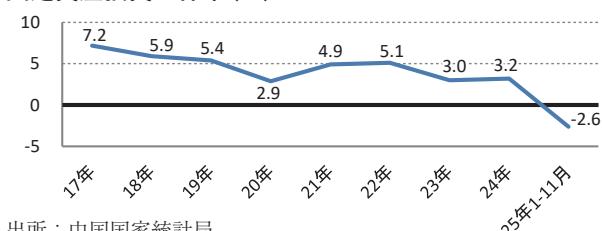
※消費マインド 後退<100<拡大

中国の固定資産投資

1-11月の固定資産投資

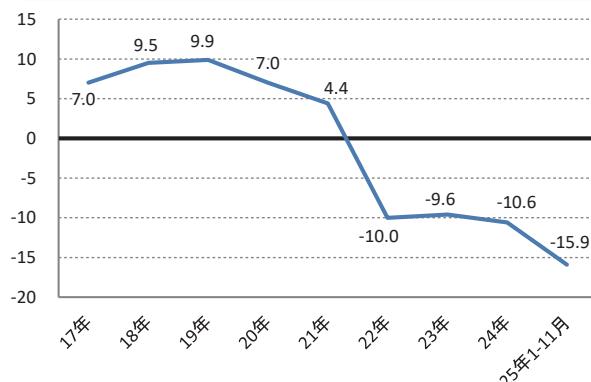
	投資額(億元)	伸率(%)
固定資産投資	444,035	▲2.6
産業別	第一次	2.7
	第二次	3.9
	第三次	▲6.3
地域別	東部	N/A
	中部	▲1.7
	西部	▲0.2
	東北	▲14.0

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(%)

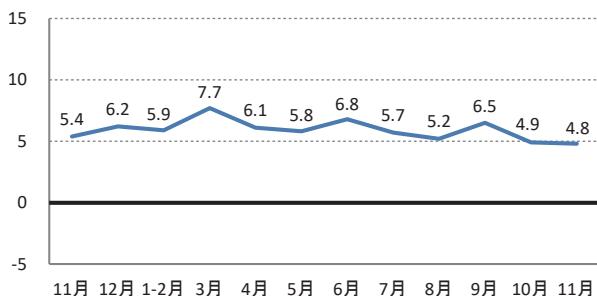


中国の工業

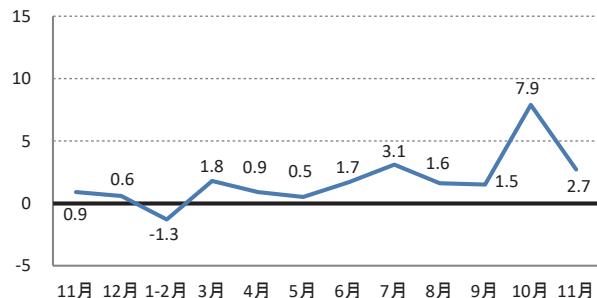
工業付加価値の伸率(%)

	11月	1-11月
一定規模以上の工業生産	4.8	6.0
内訳 鉱業	6.3	5.7
製造業	4.6	6.4
電気・ガス・熱・水生産供給業	4.3	2.5
内訳 国有企業	4.2	4.7
株式制企業	5.2	6.4
外資系企業	3.4	4.0
私営企業	3.2	5.4

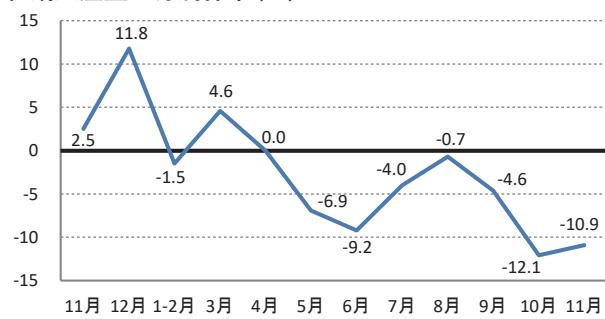
一定規模以上の工業付加価値の月別伸率(%)



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

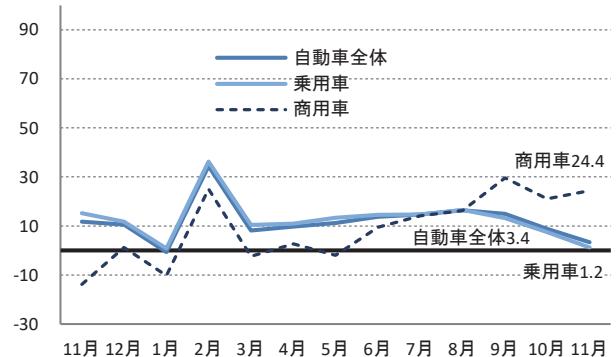
台数：万台

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11月	343(73)	304
2025年1-11月	3,113(634)	2,726

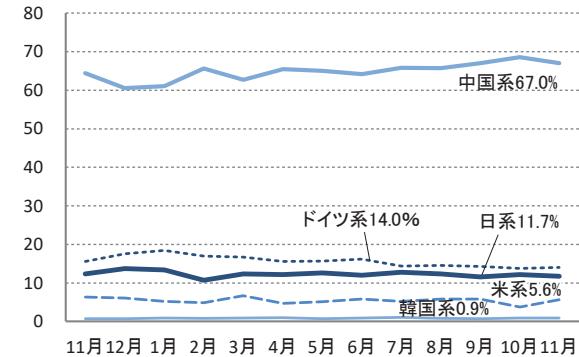
出所：中国汽車工業協会

※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(%)



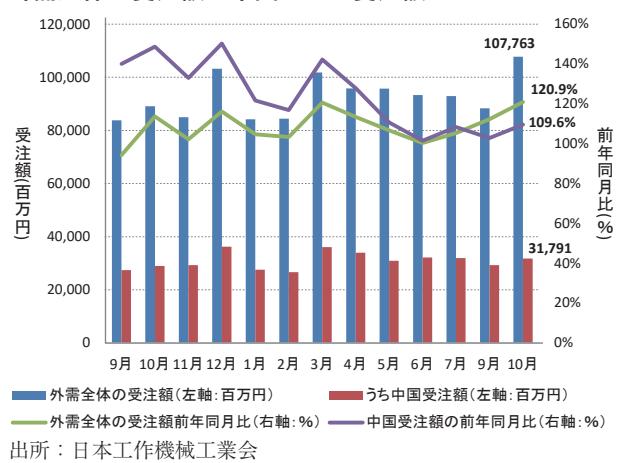
日系乗用車のシェア推移(%)



出所：乗用車市場情報聯席会

日本の工作機械外需統計

外需全体の受注額と中国からの受注額



出所：日本工作機械工業会