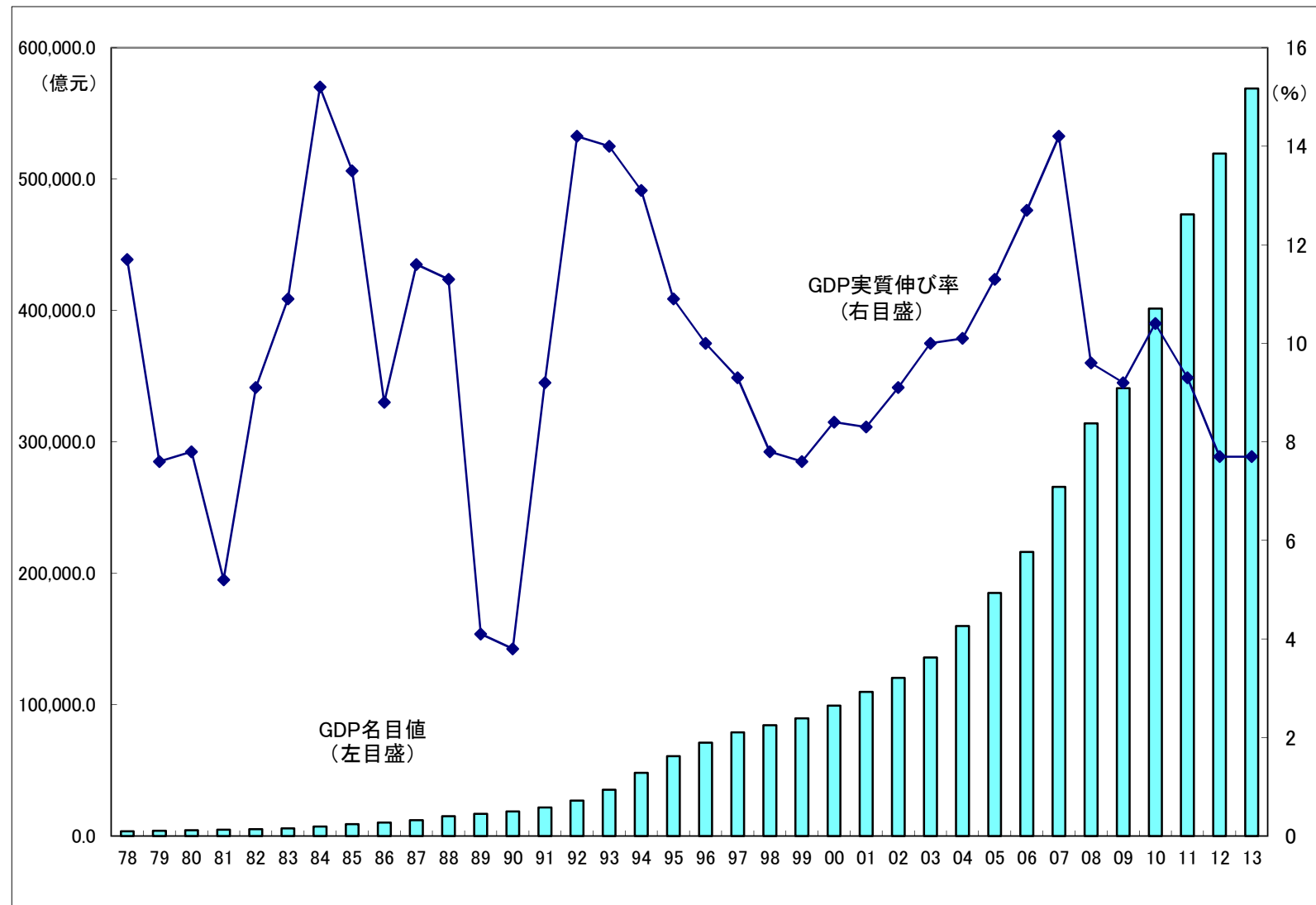


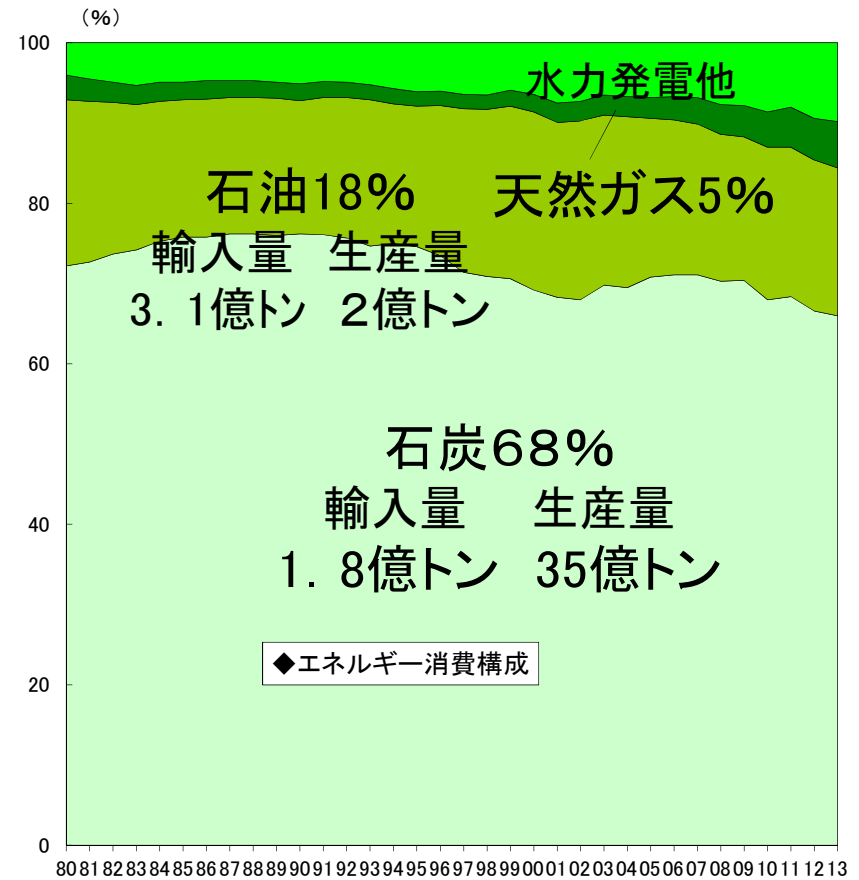
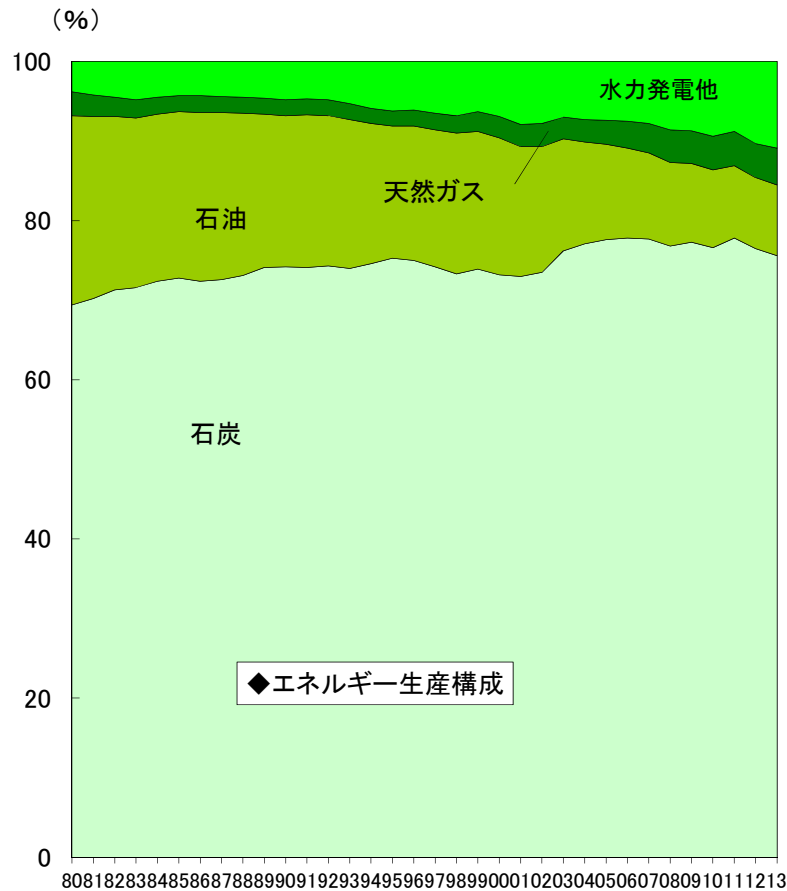
最近の中国経済について

日中東北開発協会
2015年8月

中国のGDPの推移

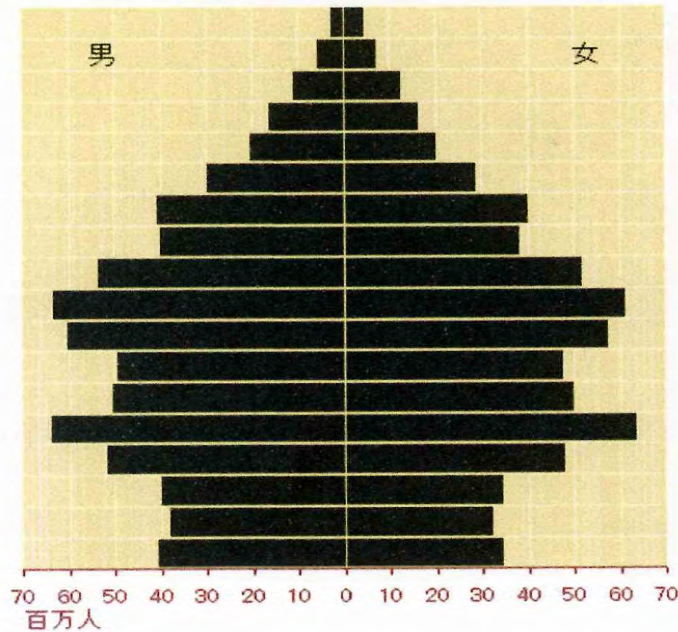


エネルギー消費構成(右図)

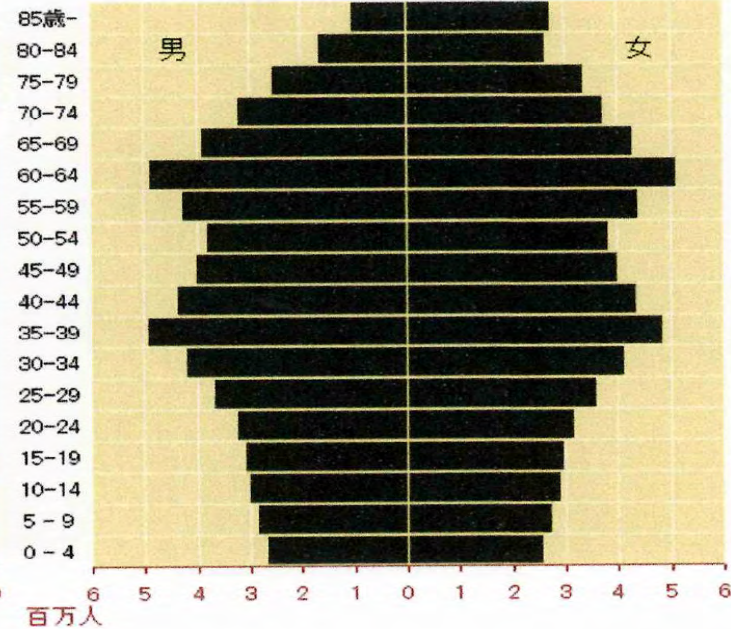


中国の人口ピラミッド(左図)

中国の人口ピラミッド(2010年センサス人口)
総人口:133,281万人 65歳以上人口比率:8.9%

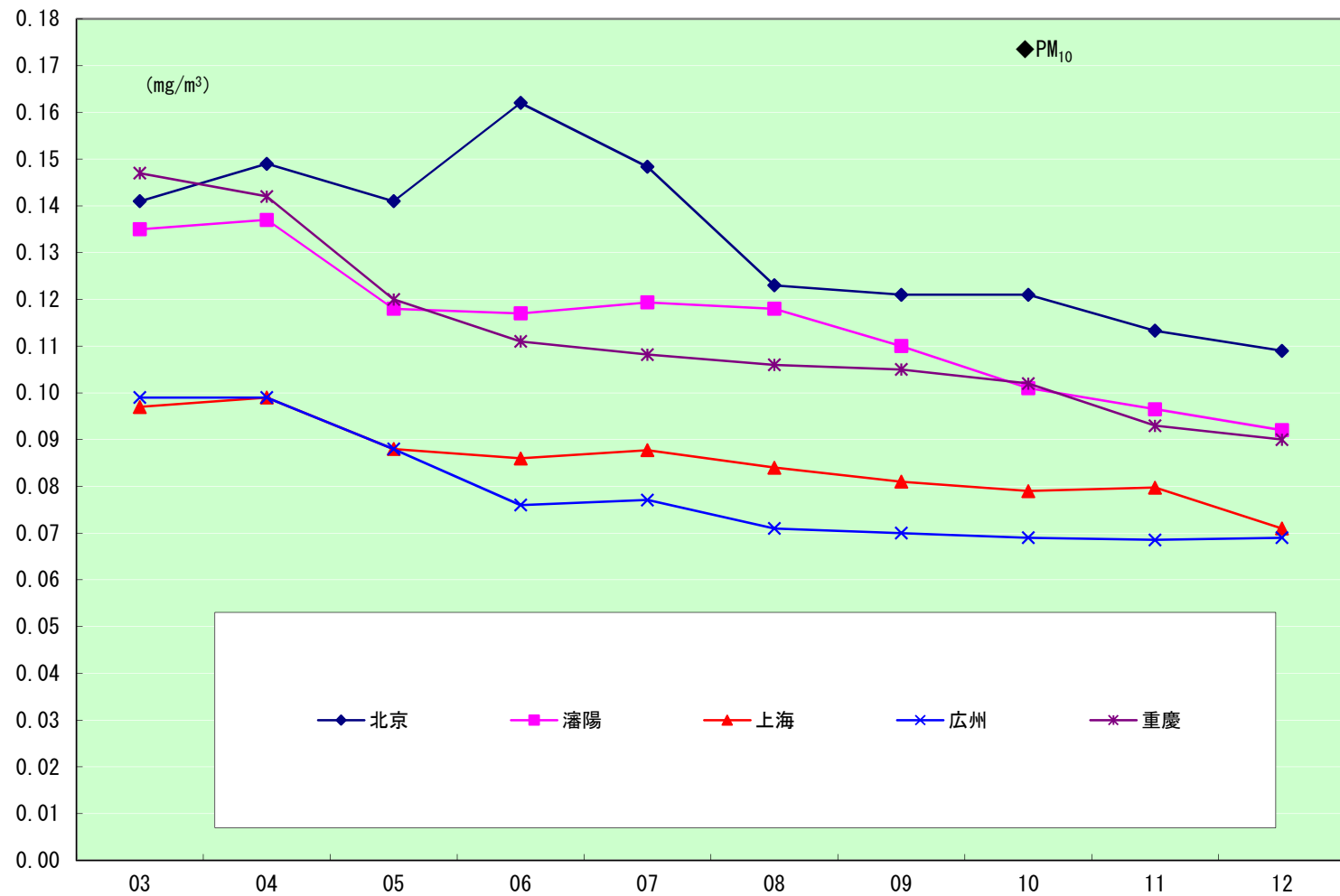


(参考) 日本(2010年国勢調査)
総人口:12,806万人 65歳以上人口比率:23.0%

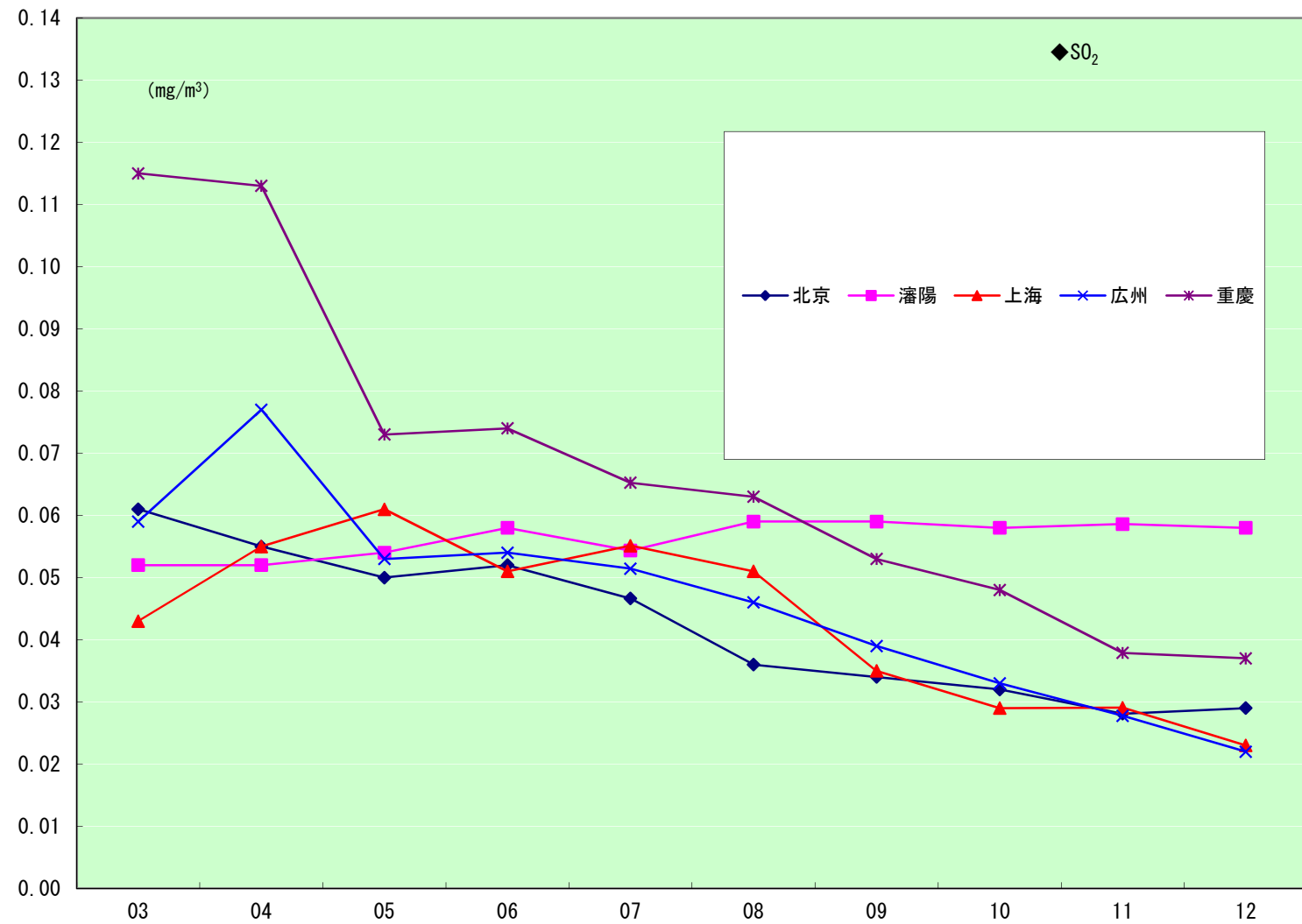


就業者数:7.7億人(都市:3.8億人、農村3.9億人)、農村人口6億人(出稼ぎ農民2億人含む)

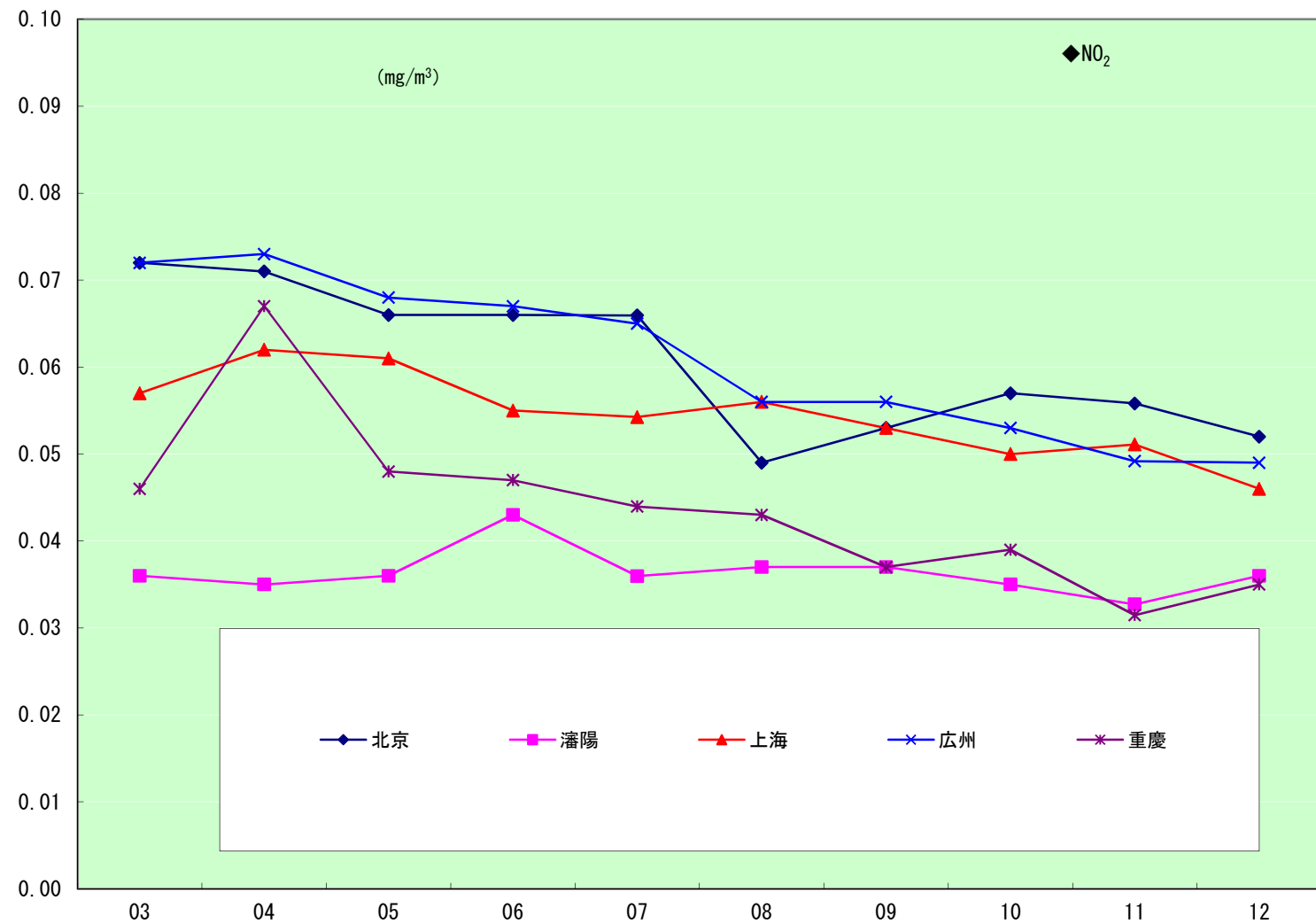
主要5都市の大気汚染推移(PM10) 北京、瀋陽、重慶、上海、広州



主要5都市の大気汚染推移(SO₂) 瀋陽、重慶、北京、上海、広州



主要5都市の大気汚染推移(NO_x) 北京、広州、上海、瀋陽、重慶



中国地図



一帯一路構想: 中国東北地方は「北に向かって開かれた重要な窓口」⇒ 日本海横断航路にも繋がる





北東アジアのゲートウェイ 新潟

- 中国、韓国、極東ロシアと定期航空路・航路で直結
- 新潟-ハルビン線がデイリー(今年9月～)

定期航路

■中国・釜山航路

週7便

大連、青島、天津新港、寧波に寄航

■中国航路

週2便

上海、大連、青島に寄港

■ザルビノ・琿春(日本海横断)航路

協議中

ザルビノに寄港する航路

■釜山航路

週4便

釜山港に寄港する航路

- 北東アジア地域と日本の首都圏を結ぶ最短距離上に位置する地理的優位性



日本海横断航路の運航

◎吉林省と協力して安定運航に向けて取り組んでいる

新潟港とザルビノ港などを直接結ぶフェリー航路

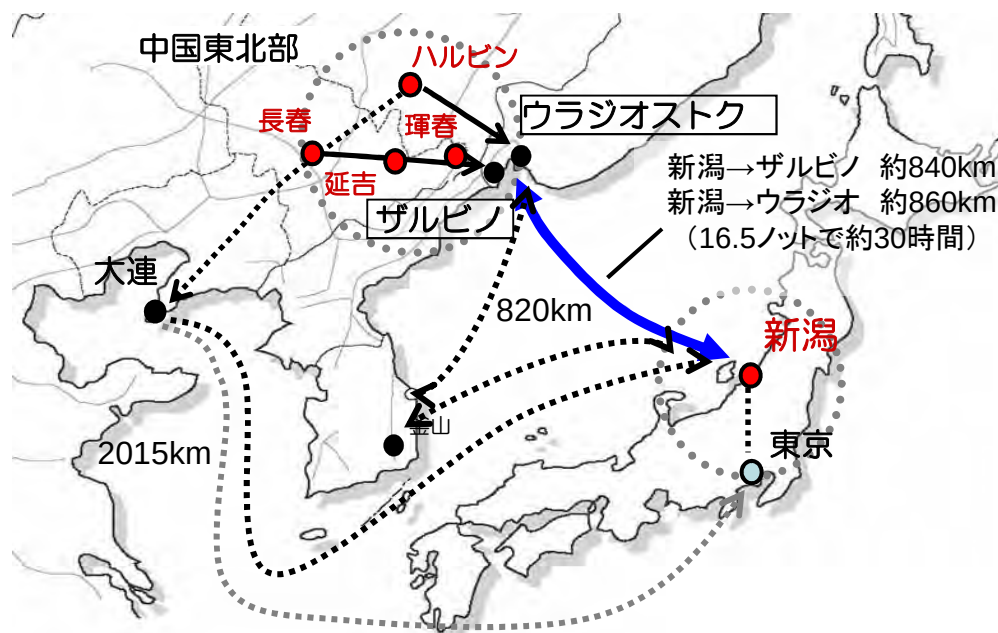
⇒現在利用できる輸送ルートと比べて輸送時間を短縮併せてコストの縮減を実現

⇒中国東北部・ロシア極東との物流・人流を拡大し新潟県の拠点性向上を目指す

◇中国東北部と新潟とのリードタイム

(2010年新潟県輸送社会実験結果)

【航路のイメージ】



【現在の物流ルート】

長春→大連港→新潟

【大連経由】9日

5日短縮

【新たなルート】

長春→ザルビノ→新潟

【ザルビノ経由】4日

◇新潟～ロシア極東：

現在の定期コンテナ航路との比較

【現在の物流ルート】

新潟→ウラジオストク

【釜山経由】7～14日

5～12日短縮

【新たな航路】

新潟→ウラジオストク

【直航】2日

【運航イメージ】

	月	火	水	木	金	土	日
ザルビノ		14:00		14:00		距離：約840km	
新潟	10:00				16:00		

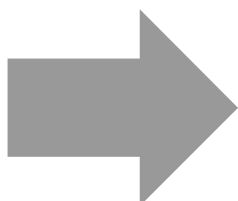
(スケジュールはイメージであり、実際の運航とは異なる可能性がある)

○運航頻度：ザルビノに月2回寄港

○船舶：フェリー(10,000トン級)

・乗客定員：350人程度
・貨物積載：コンテナ135TEU 又は
自動車150台

○料金：類似航路を参考に競争力ある運賃を設定



来春のフェリー就航を目指す

鴨綠江大橋



新鴨綠江大橋



新鴨綠江大橋

