



経済同友会
グローバル化推進委員会 中国ミッション報告書

2024年3月18日（月）～3月21日（木）

北京・重慶

2024年5月

公益社団法人 経済同友会

- (注1) 本報告書は、2024年3月18日～21日に実施したグローバル化推進委員会 中国ミッションの概要をとりまとめたものであり、文責はすべて事務局にあります。
- (注2) 文中の所属・役職等は、中国訪問時点のものです。

目 次

1. ミッションの概要.....	1
2. 得られた知見.....	2
(1) 中国経済の概観.....	2
①政府目標と経済・産業政策のキーワード.....	2
②中国経済の実情とさまざまな構造問題.....	2
(2) イノベーション、先端技術の社会実装力.....	4
3. これからの日中関係を考える着眼点.....	6
(1) 中国から見た日中関係.....	6
(2) 日本企業から見た日中関係.....	6
(3) 日中連携の可能性.....	7
(4) 日中人的交流の現状と課題.....	8
4. おわりに.....	9
【参考資料】グローバル化推進委員会 中国ミッション 団員名簿.....	10
【参考資料】グローバル化推進委員会 中国ミッション 日程.....	11
視察ハイライト.....	16
【参考資料】中国経済・産業政策の概要（全人代政府活動報告ポイント）....	23

1. ミッションの概要

経済同友会グローバル化推進委員会（2023 年度）は、2024 年 3 月 18 日（月）～21 日（木）の日程で、中国ミッションを派遣した。池田潤一郎 グローバル化推進委員会（2023 年度）委員長を団長に、団員 8 名、随員 3 名、事務局 2 名の計 13 名がミッションに参加、首都・北京と物流・製造拠点として名高い重慶の二都市を訪問した。

新型コロナウイルス感染症の拡大により、日中間の相互往来が途絶えていたことから、2019 年 12 月以来およそ 4 年ぶりの訪中となる。そこで今回は、中国の交流団体、カウンターパートとの交流・対話チャネルの再開を図ること、中国の経済社会の最新情勢を把握することを目的に据えた。

日本において、一般的なメディア情報を通じて接するのは、米中摩擦とデリスキング、原子力発電所処理水の海洋放出問題、中国経済の不透明性や改正反スパイ法による邦人拘束問題など、二国間関係の負の側面が多い。当委員会では、さまざまな課題・リスクを念頭に置きつつも、企業経営者として中国の現在を体感し、日本として、また各企業として中国とどう向き合うか、虚心坦懐に考える機会が必要という問題意識を共有している。また、本会は、コロナ禍以前のミッションや調査を通じて、中国の変化の速さ、特に新しいサービスの普及やテクノロジーの社会実装のスピード感に注目し、日本として、学ぶべき点は学ぶという姿勢で中国に臨むスタンスで活動してきた。

そこで今回は、4 年間の空白期間に中国の実情がどのように変化し、また、産業・イノベーション力がどこまで進化を遂げているかに注目し、訪問を企画した。

現地では、中央・地方それぞれの政府関係者、日中交流団体、現地日本関係者と懇談を行った他、10 年来交流を続けている中国中信集団（CITIC）幹部との交流、自動運転・電気自動車製造（EV）分野をリードする主要企業を訪問した。

（団員名簿・面談先は巻末資料として掲載）

2. 得られた知見

(1) 中国経済の概観

①政府目標と経済・産業政策のキーワード

今回の訪中に先立つ3月5日～11日に、中国共産党は、全国人民代表大会（全人代）を開催し、2024年の経済成長目標を5%前後と発表した。政治報告においては、成長の牽引役として「新たな質の生産力（新質生産力）」の発展・加速に取り組むことが強調された。具体的には、先端科学技術を梃子とするイノベーションの創出と、産業の高度化が産業政策の基軸に据えられている。

今回、面談先の多くは、この「5%目標」に言及し、中国経済の長期的な成長トレンドに変わりがないとの見方を示した。将来の成長に影を落とす構造問題があることも事実だが、総じて企業マインドや経済基調は明るく、活力に満ちているとの印象である。また、同時に、政府が掲げる産業政策が、さまざまな企業のイニシアティブとして現実化しつつあることを垣間見ることができた。

例えば、自動運転技術は公道での実証実験段階に入っており、北京、武漢、重慶、広州の四都市で完全無人運転のタクシー（ロボタクシー）が商用運行されている。導入後の総走行距離は、既に9900万キロメートルに達している。

また、新エネルギー車（EV）開発では、欧米先進国の模倣段階を超え、車体の一体成型（ギガキャスティング）など生産技術面、デザイン・機能の新規性など、さまざまな面で独自の開発力を展開している。

全人代では、外資系企業の誘致に注力する姿勢が示された。各面談先でも、日本の経済界の訪問に対する歓迎や期待の意が示され、全人代での方針や昨年8月に国務院が発表した「外商投資環境のさらなる最適化と外商投資誘致の強化に関する意見」（外資系企業誘致に向けた24項目の措置）等、外資系企業誘致への意欲が強調された。

昨年8月の「意見」では、（1）外資誘致の質の向上、（2）外資系企業への内国民待遇の保障、（3）外国人投資保護の継続的強化、（4）投資運営円滑化レベルの向上、（5）財政・税制支援の強化、（6）外国人投資促進方法の改善の6分野について、24項目の措置が盛り込まれている。中央での決定がそれぞれの地方での実践に反映されるまでには、まだ時間を要するとの指摘もあったが、商務部幹部は、ビジネス環境の「国際化・法治化」の進展や、日本を含む在中国海外商工会との対話に積極的に取り組む意欲を示していた。

②中国経済の実情とさまざまな構造問題

中国は総体として、「新たな質の生産力」を開発し、グローバルなサプライチェーンのより上位に移行する方針を掲げているが、それを実現する上での課題もある。その一つは、米中対立を背景とする貿易・投資規制とい

う枷である。また、個別産業、セクターや地域ごとの成長課題・リスクを把握し、「まだら模様」の実態、企業から見たミクロの実態を丁寧に見極めることが必要という印象を受けた。

まず、自動車産業においては、脱炭素化を目指す政府が旗振り役となつて、EV 車の普及が推進されている。それを受けて、「新しい成長分野に一斉に皆が投資をし、資源が集中して過剰生産となり、国内市場における過当競争が起きる」という中国特有の産業サイクルがこの分野でも顕著に起きており、その結果、国内での過剰在庫、海外ではダンピングとの批判や貿易摩擦の深刻化という厳しい局面に達している。また、多様性に富む国土、地理的な特性や消費者マインドに照らし、EV 以外の自動車の一定の需要もあるなど、政府方針と現実にはギャップがあるという印象を受けた。

不動産市場については、エアコン、エレベーター等の関連産業にも影響が波及しており、依然として不透明感の高い状況にあるようだ。北京・上海などの都市部と、都市化率の「伸び代」がある地方都市とでは状況も異なるが、総じて危機は「底を打ちつつある」という受け止めのようである。政府は需給ギャップの解消に向けて調整を図りつつあり、状況はコントロールできているとの説明を受けた。「金融機関への波及は食い止めるだろうが、不動産開発業者、消費者が一定の負担を負うことは（政府にとって）許容範囲」との声もあった。不動産業者、地方政府、消費者、金融機関等、さまざまなステークホルダーの利害が錯綜する中、最終的な負担の引き受け先をどうするかが最大の課題のようだ。また、政府としては、ショック療法的に一気に企業淘汰等の手を打つのではなく、時間をかけて順次清算を進める方向ではないか、との見通しを伺った。

中国では若年層の都市部での失業率が 20%を超えるなど、若年失業が大きな社会問題として報道される。この主な原因は、雇用と働き手とのミスマッチとのことだ。中国の大学新卒者は年間 1000 万人に上る。この多くが、行政職、デジタル・IT 関係、国営企業への就職など、高収入で、世間からの評価が高い職を希望するため就職競争が激しい。一人っ子政策の影響もあり、望むような仕事に就けない若者の一定数は、大学を卒業しても親元にとどまり、ギグワークや単発の請負仕事を通じて社会との接点を保つ。

その一方で、サービス業やブルーカラーワークは人手不足状態であり、「大学院卒のデリバリースタッフ」等、オーバースペックな人材の余剰という状態が続いている。

コロナ禍を経て、人々の消費マインドが低価格志向、コストパフォーマンス重視に変化しているとの指摘があった。

不動産問題や供給過多などによる将来の不透明性を消費者が敏感に感じ取り、低価格志向、不動産・自動車等の耐久消費財の買い控えが起これ、その結果、供給過多が加速する負の連鎖が生じているように思える。

ただし、コロナ以前は、経済の過熱を受けて「高いものほど売れる」など、消費が異常な盛り上がりを見せていた状態だったのが落ち着いただけであり、消費低迷とは言えないとの分析もあった。

これから消費を担う若者世代（Z 世代）は、コストパフォーマンスや SNS などでの評判を重視し、高級なブランドの「モノ」よりも、体験価値を重

んじる「コト」消費という独自の傾向を示しているようだ。

また、ベビーブーマー層の高齢化に伴い、健康や質の高いサービス等、新たな需要が喚起される可能性もある。「爆買い」というステレオタイプや、消費低迷という一面的な見方にとらわれることなく、生活者の行動・ニーズをきめ細かに見ていく必要がある。

(2) イノベーション、先端技術の社会実装力

今回の訪中の注目点は、中国におけるイノベーション創出、先端技術の社会実装の進展度合いを体感することであった。時間の制約等から視察の範囲は限られたが、それでも独自の技術・競争力を着々と磨き、自信を強める企業の姿や、人々の生活に直結した変化を実感することができた。

自動運転技術は既に公道での完全無人運転の実証段階に入っており、武漢では市内から空港までの高速道路での走行も行われている。そうした実証を通じて得られたデータが、さらなる技術改善や次世代交通インフラの開発に役立てられていた。

自動運転技術の進化に伴い、「自動車」を移動のための手段にとどまらず、パーソナルな「居住空間」ととらえ、新たな価値や快適性を提供する発想も印象的であった。バイドゥ（百度）が運営する Apollo Park での実証車両は、ハンドルやクラクションの操作は完全自動でテクノロジーに委ね、乗車する人が音楽・動画などのコンテンツを楽しめるシステムを標準装備している。

重慶で訪問した国有企業・長安汽車は、半導体開発を含む独自の開発・製造力強化と、中国発のグローバル・ブランドの確立に強い意欲を示していた。また、同社は人々の年代やライフスタイルに合わせ、多種多様なモデル開発を進めている。EV 車の最新モデル車はドローンを搭載しており、これが実装されれば、走行中のドローンによる「自撮り」や、前方の道路状況の確認に活用できるそうだ。

また、自動運転車自体の技術の向上に加えて、自動車（connected car）と電柱、信号など交通インフラとの接続・交信による制御やデータ活用など、V2X（Vehicle to something）システムも実証段階に入っている。一自動車メーカーにとどまらず、他の企業や行政との連動によって、都市交通全体の進化に邁進するスピード感を体感することができた。

2010 年代半ば以降に、急速に拡大したキャッシュレス経済がさらに加速し、都市部ではオンライン消費が主流になりつつある。アリババが立ち上げたフーマー（盒馬鮮生）というスーパーマーケットの店内には、買い物客はほとんどいない。多くの客はスマートフォンの専用アプリから商品を注文、決済をする。注文を受けた店舗では、店員が棚から棚へと動き回り、商品を専用バッグに詰め、パッキングが完了したのから顧客に届けられる。店舗から 3 キロメートル圏内であれば 30 分以内の配達が可能であり、北京の若者の間では、「盒馬鮮生から 3 キロ以内」に住むことがステータスになるそうだ。小売り・料飲サービスを中心に、「オンライン注文・デリバリー」という消費形態が定着しており、料理・コーヒー・デザートを別々の店舗にオーダーし、

それをデリバリーで受け取ってランチタイムを楽しむことも可能だ。実際に、北京市内を移動する中で、デリバリー企業の車両が数多く行き交う様子を見ることができた。

このような旺盛でスピーディなテクノロジーの社会実装を支えているのは、「まず試してみること、やってみる」ことへのハードルの低さだろう。EVについても「格好よい」と受け入れる消費者がいれば新しいモデルを市場に出し、仮に事故が起きてもその原因をすぐに分析して改善に活かす。自動運転技術も同様で、本会一行が実証実験地域で自動運転車に試乗した際は、特段の事前説明もなく試乗車が自然に公道に出て、30～40分程度をかけて街の中を巡回した。

このように、新しい技術が現実の街の中で実用に供され、レベルアップを遂げていくことで、技術革新が「モノ」にとどまらず、関連する交通システムやインフラ面での革新、シームレスな運用につながっているのではないか。

3. これからの日中関係を考える着眼点

(1) 中国から見た日中関係

日中二国間関係に関する意見交換の中で、中国側から頻出したキーワードは、昨年11月の日中首脳会談で再確認された、「戦略的互惠関係」と「建設的・安定的なパートナーシップ」であった。米中の緊張関係の中で、日本が無条件に米国に追随するのではないかという中国側の疑念がある程度払拭され、確認された「戦略的互惠関係」を経済面で具体化するという前向きな期待が持たれている証左であろう。

特に「新たな質の生産力」の開発に不可欠なハイテク、デジタル・サービス、高齢化という共通課題を見据えたヘルスケア分野、GX や新エネルギー開発において、日中の協業領域を広げたいとの提案があった。

(2) 日本企業から見た日中関係

2023年のJETRO調査によると、中国に進出している日系企業のうち、将来の事業展開を「拡大」と回答した企業の割合が27.7%と、2007年の調査開始以来、最低水準を示した。その一方で62.3%は「現状維持」との回答であり、拡大・縮小傾向には地域差も見られる。また、日系企業の6割は、2023年度営業利益見込みで黒字を確保しており、事業活動は総じて安定している。

その一方で、事業継続に関する具体的な問題、「困りごと」が顕在化しており、その解決の見通しは立っていない。その筆頭は、短期滞在ビザの免除が再開されないことである。中国は、昨年夏頃からコロナ禍に伴う渡航規制を段階的に解除しており、ハンガリー、オーストリア、ベルギー等の欧州諸国も免除対象に加わっている。日本はまだ免除措置再開に至っておらず、北京を訪問する邦人数はコロナ以前の7割減にとどまっている。

もう一つは、改正反スパイ法であり、現実に邦人の拘束が続いている。日本の官民双方から申し入れにも関わらず、解放のめどはたっていない。中国当局は、改正反スパイ法の意図は、他の国々と同様に、既存の関連法規を再編することであり、「普通に仕事をしていれば問題になることはない」と説明をしている。ただ、現地でビジネスをする外国人にとっては、具体的に何が違反に結びつくのか、違反と判断される根拠、基準が不透明であることへの不安が表明されている。この点は短期滞在ビザ取得の煩雑さと相まって、「中国に行こう」という意欲を削いでいるとの見方である。

三つ目の問題は、中国国内における外資系企業への対応である。先の全人代でも確認された通り、党中央は24項目の外資振興策を法制化したが、その実行を担う地方では実体が伴っていないという指摘があった。政府調達、特に複合機等の分野では外資排除の動きが残っており、日本企業に平等な競争機会が提供されているとは言い難い状況にある。

(3) 日中連携の可能性

従来、日中間の産業協力は、日本の技術力やモノづくりの競争力を中国の安価な労働力で支え、中国が日本のモノ作りから学ぶという相互利益の下で成り立っていた。しかし、今では中国の地場企業の競争力が高まり、現地日系企業関係者からも、中国企業との競争が厳しいという声が上がっている。製造力・技術力の高度化に加え、EV など独自の強みを持つ製品が世界市場を席巻している。こうした中、日本としては、中国の長期的な成長戦略を見極め、それに対応しながら日本独自の強みや勝ち筋を展開する発想の転換が必要となる。

具体的には、中国が今後の成長分野として期待するグリーン投資、高齢化に対応したヘルスケア等のマーケット、コンテンツやサービス等に注目したい。特に、中国の地方では、日本食や日本文化、サブカルチャーなど「本物」に触れたいというニーズが高い。原子力発電所処理水の海洋放出の影響で、魚介や日本食を敬遠する向きは残るものの、日本のアニメやマンガの人気は依然として絶大で、中国版「オタクの聖地」と言われる上海百联 ZX には、若いコスプレイヤーが多く集まるそうだ。こうした人気を踏まえて、アニメ、マンガとファッションなどの掛け合わせなど、コンテンツ IP コラボレーションが対中ビジネスの今後の一つの可能性として注目されている。

同時に、「中国でビジネスをすること」の意義について、日本側がマインドセットを刷新する必要がある。今回、日中双方の関係者からは、以下三つの新たな可能性が示唆された。

第一に、中国をグローバル・ビジネスの鍛錬の場ととらえる見方である。中国でのビジネスの最大の特徴は、判断・意思決定から開発、社会実装の各段階に至るスピード感とダイナミズムである。中国に長年滞在する欧米のビジネスマンも、中国をグローバル・ビジネスの「道場（トレーニング・センター）」と称しているそうだ。多少の瑕疵やリスクで足止めを食うことなく、果敢に新しい価値を生み出し、社会に送り出すダイナミズムについていくこと、そのための切磋琢磨なくして、日本企業が世界で闘うことはできない。

第二に、中国を新たな技術・サービスの社会実装、実験場として活用することである。日本では規制や安全・安心に関する社会的な許容度に鑑みて、実証・実用に至らない技術やサービスを、中国というトライ＆エラーに長けた場で磨くという発想だ。そうした取り組みが、日中双方の利益につながるよう、信頼や安心・安全を担保しながら研究開発・事業連携を推進するための制度、枠組みを整えることが重要と考える。

第三に、人材協力の可能性である。需給のミスマッチによってハイスペックな若手人材の余剰を抱える中国に、日本という人材の受け皿を提供する可能性を検討する必要があるのではないか。DX 推進等、専門知を持った人材の不足により、日本で変革が遅延している分野に、中国の優秀で若い人材を受け入れることで、経済・社会の活性化を加速することができる。一方、欧米諸国は、経済安全保障の観点から、中国との学術・教育交流に関する障壁が高まりつつある。この状況を踏まえ、現状を好機として活かすため、どのような規制・仕組みを設ける必要があるか、検討を進めてはどうか。

(4) 日中人的交流の現状と課題

日中両国は、相容れない部分を持ちながらも、隣国同士、不可分な関係を築いている。「相容れなさ」に伴うリスクへの対応策を講じつつ、二国間関係を建設的かつ安定的に発展させ、日本の国益に活かす発想が必要だ。そのためにも、中国の実態を直接把握し、共通利益や相違点を見極め、理解を深めることが不可欠となる。

日中間の人的交流の現状は、そうした「あるべき姿」とは大きく乖離している。観光、ビジネスを目的とする人流の回復が遅れていることに加え、とりわけ国会議員の交流の低調さが際立っている。2023 年、日本から台湾に渡航した国会議員の数はおよそ 120 人であるのに対し、中国を訪問した人数は 10 人程度にとどまっているようだ。人と人との交流が薄れ、双方の文化や行動原理に至る深い理解を持つ層が細る一方、メディアやネットでは極端な悲観論や攻撃的な言説が目立つ。お互いに実態が見えない状態が、相互不信や不安を助長する悪循環を生んでいるのではないだろうか。

中国では、日本のエンタメ、コンテンツ等が熱烈に歓迎されている一方、一般国民の日本に対する好感度は決して高くない。2024 年 1 月、経済団体による大々的な訪中に対し、中国のネット上の反応は、ポジティブ・ネガティブが半々、処理水の海洋放出問題や、貿易・投資規制に関する米国追従を問題視する意見が見られたそうである。このような「世論」が、ビザ免除の再開や反スパイ法で拘束された邦人の解放に関し、中国政府の判断に影響を与えている可能性も無視できない。

中国は共産党一党支配のイメージが強いが、その一方で、中央政府は政策決定にあたって、一般国民の意見を注視し、体制への不満を抑制することに配慮しているように見受けられた。地方政府においても、中央政府の方針を踏まえつつ、近隣の省・直轄市との差別化を図り、独自の実績をアピールする際に、民衆からの支持を得られるように政策決定していることが伺えた。

メディアを介して増幅する負のイメージを払拭するためにも、正確な情報発信とともに、日本のソフトパワーを活かし、若い世代を中心とした草の根レベルでの相互理解・交流の促進が不可欠である。

こうした中でこそ、自由な立場で動くことができ、二国間関係の発展の当事者である企業経営者が、率先して民間交流を担い、「民をもって官を促す（以民促官）」役割を果たすことが必要と考える。

4. おわりに

4年ぶりに訪問した中国では、コロナ禍以前と変わらないダイナミズムとスピード感、さらに独自の競争力、イノベーション力を磨く企業の気概に強い印象を受けた。同時に、「中国」と一言と言っても、地域間、業種間、また国営企業と民間企業等、それぞれに異なる課題や優先順位を擁する多面性に満ちた国であることを、改めて認識することになった。

中国が、市場として、生産拠点として、そして経済パートナー兼競争相手として、どのように変化を遂げるかを把握するためには、日本側も多面的な目で中国の現在をとらえる必要がある。日本の官民、企業の本社と現地拠点、さらには中国で事業を展開する他の国々など、さまざまなステークホルダーとお互いの経験、知見、課題を共有し、自らの「中国観」を絶えずアップデートすることが必要だ。

両国間に横たわる様々な未解決課題、両国の国民感情、そして数年単位に及ぶ交流の途絶が、ともすれば中国の負の側面のみをクローズアップされかねない。まず企業経営者が自ら中国を訪れ、自分の目で経済社会の実態を見て、中国のカウンターパートと率直に対話し、自らの中国観を鍛えることが重要である。

以上

(文責：経済同友会事務局)

【参考資料】グローバル化推進委員会 中国ミッション 団員名簿

(※ 敬称略・役職は訪問時)

■ 団長

池 田 潤一郎 (商船三井 取締役会長)

■ 団員

柏 頼 之 (日本航空 常務執行役員)
菊 地 義 典 (菊地歯車 取締役社長)
木 村 尚 敬 (経営共創基盤 共同経営者 (パートナー) マネージングディレクター)
反 町 雄 彦 (東京リーガルマインド 取締役社長)
多 田 雅 之 (アルファパーチェス 取締役 社長 兼 CEO)
中 塚 晃 章 (アルテミラ・ホールディングス 取締役社長兼グループ CEO)
中 山 克 成 (ベース 取締役社長)

団長・団員 計8名

■ 随員

鋤 田 博 文 (商船三井 専務執行役員)
長谷川 誠 (商船三井 審議役)

随員 計2名

■ 現地同行者

徳 元 仙 治 (商船三井 理事 東アジア地域担当執行役員補佐 兼
東アジア 営業統括/商船三井 (中国) 董事長)

現地同行者 計1名

■ 中国日本友好協会

王 占 起 (中国日本友好協会 副秘書長)
劉 夢 妍 (中国日本友好協会)

中国日本友好協会 計2名

■ 事務局

樋 口 麻紀子 (経済同友会 政策調査部 部長)
五 味 真由子 (経済同友会 政策調査部 スタッフ)

事務局 計2名

■ 通訳

蔡 院 森 (日中会議通訳者)

通訳 計1名

合計 16 名

【参考資料】グローバル化推進委員会 中国ミッション 日程

日付	内容
3月 18日 (月) <北京>	15:00～16:00 金杉憲治 中華人民共和国駐劔 特命全権大使 表敬 16:30～17:30 市内視察 19:00～21:00 中日友好協会、中国国際経済交流センター有志との 夕食懇談会
19日 (火) <北京>	07:00～08:00 中国日本商会との朝食懇談会 10:00～11:00 李飛 商務部 副部長 表敬 ※二手に分かれて行動 11:30～13:30 ★第1団：曾琪 中国中信集団 副総経理、 幹部との昼食懇談会 11:30～12:40 ★第2団：JETRO 北京事務所との昼食懇談会 14:30～16:40 Apollo Park 視察 18:00～20:00 程永華 中国日本友好協会 常務副会長、 袁敏道 中国人民対外友好協会 副会長 表敬・夕食懇談会
20日 (水) <重慶>	14:00～15:00 長安汽車 視察 16:00～17:00 市内視察 18:00～20:30 高田真里 在重慶日本国総領事 表敬・夕食懇談会
21日 (木) <重慶>	09:30～10:30 胡衡華 重慶市長 表敬 10:00～11:00 市内視察



(金杉憲治 中華人民共和国駐筭 特命全権大使 表敬：3月18日)



(中国日本商会との朝食懇談会：3月19日)



(李飛 商務部 副部長 表敬：3月19日)



(曾琪 中国中信集团 副總經理、幹部との昼食懇談会：3月19日)



(程永華 中国日本友好協会 常務副会長、袁敏道 中国人民対外友好協会 副会長
表敬・夕食懇談会：3月19日)



(高田真里 在重慶日本国総領事 表敬・夕食懇談会：3月20日)



(胡衡華重慶市長 表敬：3月21日)

視察ハイライト

1. フーマー（盒馬鮮生） ～新しい小売りの挑戦～

「フーマー（盒馬鮮生）」は、アリババ系列の生鮮スーパーマーケットである。アリババの創業者であるジャック・マー氏は、オフラインとオンラインを融合させた新たな消費体験の提供を目指す「新小売」戦略（OMO（Online Merges Offline））を提唱し、2016年に盒馬鮮生1号店をオープンした。主に都市部の消費者がターゲットである。フーマーは、店舗から半径3キロ圏内であれば、オンラインでの注文から30分以内に商品を配達するサービスを謳っている。新鮮な海産物を生きたまま生簀からそのまま配達することも可能とのことだ。

今回、北京市内のショッピングモール「国貿世紀財富中心」内のフーマーを訪問したのは平日午後で、広い店内には買い物客の姿はほとんどなく、注文された商品を手早くピックアップする若いスタッフの姿が目立った。ピックアップされた商品は、注文単位でパッキングされ、店内の商品専用移動装置にセットされる。配達員がそれを受け取って配達に出発する。店内にはイートインコーナーもあり、休日は買い物客で賑わうそうだ。日本の商品を取り扱う棚も設置されていた。

レジはセルフ形式・キャッシュレスを基本とし、現金で支払いたい人はスタッフに声をかける必要がある。

日本でもネットスーパー方式は普及しているものの、フーマーは迅速性を追求している。中国で圧倒的な人気を誇ってきたECサイトの苦戦が報じられる中、新しい小売りのあり方を消費者に提案する様子を垣間見た。



（フーマーの店内の様子：3月18日）



(フーマーの店内の様子：3月18日)

なお、中国では2016年頃から無人コンビニエンスストアが数を増やしていたが、現在はあまり街中で見かけないようだ。店舗の大幅な減少の理由として、完全無人で運営するための初期投資が大きい点や、利用者が入店する際の認証に手間がかかる点が指摘されている。

2. バイドウ（百度）～完全無人自動運転 社会実装の未来図～

北京市郊外の亦庄自動運転実証区に所在するApollo Parkを視察した。Apollo Parkは、バイドウ（百度）が運営する自動運転研究開発施設である。「Apollo」は、バイドウによるオープンソース・プラットフォームの名称で、インテリジェント・コネクティッドカーの製造基盤となるスマート運転（運転支援）、スマートキャビン（車内空間の有効活用）、スマート地図（スマートフォン用「百度地図」・カーナビ用地図）で構成される。2017年4月にリリースし、トヨタ自動車、ホンダを含む70社以上と協力している。

バイドウの配車プラットフォーム「Apollo Go」は、中国10都市以上をカバーする。中でも、北京、武漢、重慶、広州では、完全無人自動運転のタクシーが商用運行しており、総走行距離は9900万キロメートル、500万件以上の依頼実績がある。武漢は特に500台を投入し、空港エリアでも利用できる点が他の地域に比べて先進的だという。

北京市では、有人試験運用から段階的に自動運転車の投入を始め、2023年3月から自動運転実証区内で、完全無人自動運転タクシーの公道での試験運転を開始、同年7月に実証区内で中国初の商用運行を始めた。バイドウとPony.aiが当初より運行を行っている。

団員は実際に無人自動運転を試乗し、強い印象を受けた。今回試乗したのは、自動運転レベル4のタクシーとして運行されている第5世代車両である。

後部座席に乗り込み、シートベルトを着用し、目の前のタブレットに表示されたスタートボタンを押すと、乗車体験がスタートする。ハンドルが自動で動き出し、研究所の敷地を走って、そのままスムーズに公道に入った。

自動運転車は、周囲にある物体をセンサーで認識し、その内容はリアルタイムでタブレット画面に表示される。どのくらいの距離に、他の車両や歩行者、自転車等がいる様子が刻々と映し出される。他の車両に道を譲ったり、クラクションを鳴らしたりするのも完全自動である。危険を察知し急ブレーキがかかると、自動的に管制センターとつながり、通話で乗客の無事を確認する。車内では、タブレットで音楽や動画などのコンテンツを選択し、楽しむこともできる。公道を走り始めた当初の緊張感は、40 分程度の試乗体験を通して安心感に置き換わった。

バイドゥは、2013 年から自動運転車の開発を開始し、当初は外部メーカーの完成車に自動運転機能を後付けしていたが、第4世代以降は、車体から一貫して自社で設計しているそうだ。2025 年後半に量産予定の第6世代のモデルでは、将来の法改正に備えて、ハンドルを必要に応じて脱着できるようになっている。10 年に及ぶ自動運転車両開発の中で、コスト、計算能力、安全性を向上させてきたという。今回試乗した自動運転レベル4では、安全性のために冗長性を持たせており、より良い乗車体験に向けて、車両開発に取り組むとのことだ。

展示室での解説や、事業紹介のプレゼンテーションを行ったのは、共に 30 代の担当者である。新エネルギー車開発や IT といった新しい産業分野では、若い世代が多く活躍しているそうだ。

バイドゥは、中国国内にとどまらず、2016 年からアメリカ・カリフォルニア州でも実証実験を行っている。日本でも自動運転レベル4の実証実験が始まっているが、今後の取り組みの見通しが気になるところだ。



(Apollo Park : 3月19日)



(バイドウの完全自動運転タクシー：3月19日)

3. 長安汽車～EV車の現在と未来～

長安汽車は、中国を代表する自動車メーカー「ビッグ5」の一つ（他は第一汽車、上海汽車、東風汽車、奇瑞汽車）である。1862年に軍事企業として創業し、1953年に自動車製造業に参入、1983年にスズキと合併会社を設立した（現在は協業を解消）。2017年からは本格的にスマート化に取り組んでいる。今回は、同社のグローバルR&Dセンター（全球研发中心）を訪問した。

現在、長安汽車は新エネルギー車の製造に注力しており、世代毎のニーズやライフスタイルに応える複数の独自ブランドを展開する。EVバッテリーの軽量化、電池寿命の延長、寒冷地でも稼働可能な性能などをターゲットに開発が進められている。新エネルギー車は、その機構・構造上、車内空間の設計において、内燃車よりも設計の自由度が高く、一層の快適性を追求できる。

R&Dセンターには、「領先文化，狼性長安（文化をリードする、アグレッシブな長安）」という標語が掲げられている。長安汽車は、「海納百川（海はすべての川を納める）」と名付けた海外事業計画の下、製造・販売共に海外進出を加速し、中国発のグローバル・ブランドを確立する姿勢だ。海外進出の際には、その国の法規に合うようにすることが難しいとのことだ。

訪問した北京市と重慶市でも、新エネルギー車を意味する緑色のナンバープレートを多く見かけた。

中国は、2023年に自動車の生産台数と販売台数（輸出を含む）が共に3000万台を初めて突破し、15年連続で世界一であった。販売台数のうち、新エネルギー車は949万5000台で、9年連続世界一である。自動車生産能力の過剰が指摘される中で、販路を世界に広げるための野心的な挑戦が続く。



(長安汽車 全球研究中心：3月20日)

4. 重慶 ～内陸の物流の要、唯一無二の立体都市～

重慶市は中国南西地域に位置する、内陸部で唯一の直轄市で、北海道とほぼ同じ面積に人口約 3101 万人を擁する大都市だ。長江とその支流である嘉陵江の合流点を中心に、古くから内陸部の物流の要衝として機能してきた。2020 年からは四川省成都・重慶経済圏（成渝地区双城経済圏）を形成し、東南アジア・欧州（中欧班列）につながる物流ハブとして発展を続けている。

産業面では、内陸における軍需・製造業拠点を経て、現在は二輪車・自動車関連、電子工学（PC、スマホ）の一大製造拠点となっている。近年は、この地域の消費力向上が目覚ましく、香港、上海など沿海地域で成功した企業が、次の展開として、内陸の成都、重慶に進出するパターンが現われているようだ。旺盛な消費意欲と、開発の後発地域故の都市交通インフラの新しさが経済のけん引役となっている。

山が多い地形のため、建物や道路等の交通網が立体的に作られている。世界一運転が難しい街とも呼ばれ、5 層にも重なる高速道路を走行することは、馴染みのないドライバーにとっては至難の業だそうだ。自然（山、坂、河）と構造物（高速道路、高層ビル）のコンビネーションが唯一無二の情景を織りなす重慶は、「SNS 映えする街」として人気を集め、中国人が最も観光で訪れたい都市にも選ばれた。

重慶市は、火鍋発祥の地と言われ、市内に火鍋店は 3 万 6 千店もあるそうだ。街の中心部は夜でも活気がある。「山高くして皇帝遠し（山高皇帝遠）」と称されるように、北京とは趣の異なる大らかな土地柄である。

日本との関係は 1980 年代にさかのぼる。自動車関連産業を中心に、現地に進出した日系企業をパートナーとして、ものづくり基盤が育まれた。また、日本の ODA で建設されたモノレールの「李子壩駅」は、ビルの中を線路が「貫通」するユニークな駅として観光名所となっている。

在重慶日本総領事館は、邦人の安心・安全確保やビジネス環境改善に加え、日本の「本物」を当地に届けることを重要なミッションに位置づけている。日本のソフトパワーの影響力は大きい、「本物」に触れる機会は沿海部に比して限られる。こうしたコンテンツの需給ギャップを埋めるため、総領事館では中国国内に向け SNS での発信にも力を入れている。



(李子壩駅：3月21日)

【参考資料】中国経済・産業政策の概要（全人代政府活動報告ポイント）

2023 年成果	▪ 党中央の指導のもと全ての民族・人民が団結。外部からの圧力をしのぎ、内部の困難を克服。 ▪ 世界経済は成長力に欠け、不確実性は増大。中国経済の持続的な回復の基盤は盤石ではなく、有効需要の不足、一部産業の生産能力過剰も。
外交・安全保障	▪ 国家安全保障体系・能力の構築を強化。 ▪ 新型国際関係の構築を推進、覇権行為に反対し、世界の公平と正義を守る。 ▪ 台湾独立と外部勢力からの干渉に断固反対。
経済	▪ 経済成長率 5%前後、都市部の新規就業者数 1200 万人以上、都市部調査失業率 5.5%前後、消費者物価上昇幅 3%前後。 ▪ 超長期特別国債（2024 年 1 兆元）を発行。インフラ関連債権を増発。
産業政策	▪ サプライチェーンの最適化・高度化を推進。国際影響力ある「中国製造」ブランドを確立。 ▪ 新エネ車などの競争優位性を維持・向上。先端新興産業の発展を加速（水素、新素材、創薬、バイオものづくり、民間宇宙産業など）。 ▪ 世界トップクラスの企業を創出。民間企業向け銀行融資の割合や社債発行規模を拡大。イノベーションを促進。 ▪ 外資誘致に注力。製造業の参入規制を全面的に撤廃し、電気通信、医療などサービス業への参入規制を緩和。政府調達、入札などへの平等な参加を保障し、データの越境移転などの問題を解決。

以上