

CHINA BUSINESS MONTHLY

2024 年 7 月号



本誌電子版

Contents

巻頭特集

【特集：シン・中国経済論 第2回】物価指数の特徴と展望

P 1

食品価格に左右され易いCPI

みずほ銀行 中国営業推進部 上席主任研究員 細川 美穂子

中国マクロ経済

中国経済の過剰生産能力への見立て

P 5

鉄鋼や「新三様」が貿易摩擦の火種に

みずほリサーチ&テクノロジーズ 調査部アジア調査チーム 主任エコノミスト 月岡 直樹

中国産業政策

中国の自動運転の発展動向と市場展望

P 9

CASE 革命の成果と課題の概観

みずほ銀行 中国営業推進部 特別研究員 Ph.D. 邵 永裕

実務トピックス

事例研究：中国知財紛争での効果的な対応

P 20

中国現地における訴訟・紛争実務ノウハウの紹介

西村あさひ 上海事務所 首席代表 パートナー弁護士 野村高志

ご紹介特集

青島 - 中国北方沿海国際都市

P 28

中国青島工商センター（日本）

2024年7月

チャイナビジネスにおける直近の主要トピックス

● 赤文字：今月号で取り上げるトピックス ● 青文字：今後注目したいトピックス ● 紫文字：直近1か月で公表されたトピックス

	【政治・外交等】	【経済・金融】	【社会・その他】
キーワード	ウクライナ問題、米中関係、日中関係（対外経済環境） サステナ/SDGs（CO2ピークアウトとカーボンニュートラル等） サイバーセキュリティ法・データ安全法・個人情報保護法 マクロ経済 ・共同富裕 ・不動産問題 ・半導体 ・ 過剰生産 ・インバウンド ・新質生産力 ・人口・高齢化 ・医療・ヘルスケア ・ESG ・一帯一路 ・RCEP/CPTPP ・人民元国際化 ・ODI・FDI ・エネルギー ・標準化推進 ・DX / グリーン金融 ・データ越境移転 ・生成AI ・環境規制 ・文化産業 ・イノベーション / 5G / ブロックチェーン / 自動車(EV) / 電池 ・改正会社法 ・人事雇用 ・ 知財保護 ・事業再編		
※1 集団学習	・新時代中国特設主義思想学習(第4回2023/3) ・マルクス主義の中国化・時代化の新境界の開拓(第6回2023/6) ・軍事管理の強化(第7回2023/7) ・ 全面的で厳格な党内管理体系の健全化(第15回2024/6)	・新たな発展構造の構築(第2回2023/1) ・基礎研究の強化(第3回2023/2) ・WTO改革への積極的参加、高度な対外開放のコントロール能力の向上(第8回2023/9) ・ 新質生産力(新しい質の生産力)と高品質な発展の推進(第11回2024/1)	・教育強国建設の加速(第5回2023/5) ・中華民族共同体意識の強化(第9回2023/10) ・涉外法制度の構築の強化(第10回2023/11) ・ 新エネルギー技術とエネルギー安全(第12回2024/2) ・質の高い雇用の促進(第14回2024/5)
※2 パブコメ	国防教育法(修正案)(4/26~5/25)	・中小企業への支払保障に関する条例(4/18~5/18) ・マネーロンダリング防止法(修正案)(4/26~5/25) ・会計法(修正案)(4/26~5/25)	・統計法(修正案)(4/26~5/25) ・エネルギー法(草案)(4/26~5/25) ・原子力法(草案)(4/26~5/25)
主な公表政策等	・立法法(23/3/13) ・国务院工作規則(23/3/18) ・ 反スパイ法(23/7/1施行) ・対外関係法(23/7/1施行) ・領事保護と協力条例(23/6/29) ・外国国家免除法(23/9/1) ・中国共産党巡視条例(2/21) ・ 国家秘密保護法(2/27) ・国务院組織法(3/11) ・ 国家安全機関行政法執行手続規定(4/26公布、7/1施行) ・国家安全機関刑事事件処理手続規定(4/26公布、7/1施行)	・ 会社法(23/12/29公布、24/7/1施行) ・ シルバー経済の推進と高齢者福祉の向上の意見(1/11) ・経営者集中の申告標準に関する規定(1/26) ・設備更新と消費財買換え・下取り行動計画(3/13) ・ 外資誘致・利用の強化に関する行動計画(3/19) ・製造業に対する金融サービスの深化により新型工業化の推進の通知(4/3) ・商業領域の支払サービスの更なる改善の通知(4/15) ・ 資本項目外貨業務手引き(2024年版)(4/12) ・公平競争審査条例(6/13) ・ 专精特新中小企業の質の高い発展のさらなる支援に関する通知(6/14) ・ベンチャーキャピタル投資の質の高い発展の促進(6/19) ・ 会社法登録資本登記管理制度の実施規定(7/1施行)	・生成AIサービス管理弁法(23/8/15施行) ・2024年一部の休祝日スケジュール(23/10/25) ・空気質の持続的改善の行動プラン(23/12/7) ・改正輸出禁止・輸出制限技術目録(23/12/21) ・食糧安全保障法(23/12/29公布、6/1施行) ・支払サービスの改善と利便性向上の意見(3/7) ・データの越境移転の規範と促進(3/22) ・データ越境移転安全評価申告ガイドライン（第二版）(3/22) ・個人情報越境移転標準契約届出ガイドライン（第二版）(3/22) ・生態保護補償条例(4/10) ・ 国务院2024年立法計画(5/9) ・2024~2025省エネ低炭素化行動プラン(5/29)

※1 集団学習：対外公表されている中国共産党中央政治局による集団学習会の主なテーマを記載

※2 パブコメ：対外公表されている政府各部局から草案等に対する意見募集（パブリックコメント）の主なものを記載

【特集：シン・中国経済論 第2回】

物価指数の特徴と展望

豚肉価格に左右され易い CPI

みずほ銀行 中国営業推進部

上席主任研究員 細川 美穂子 : mihoko.hosokawa@mizuho-bk.co.jp

はじめに

世界的にインフレが進む中、中国ではデフレ「懸念」が燃える。今回は中国の物価を見る上でチェックが欠かせない物価指数である CPI の特徴や注意点について紹介してみたい。

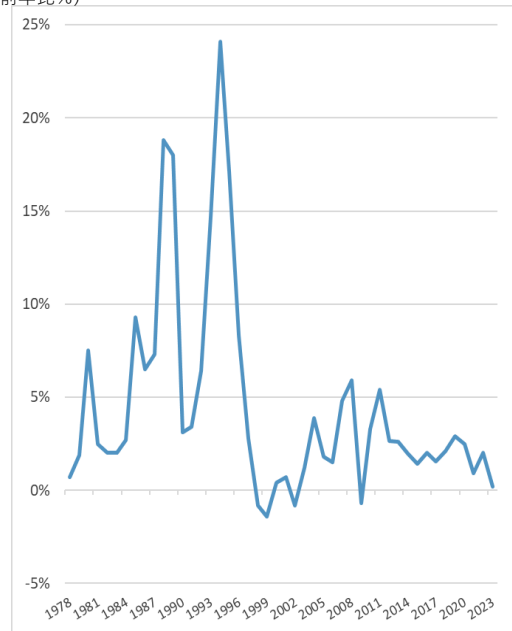
1. 食品価格の影響を受け易い CPI

(1) 政権の安定を揺るがす物価動向

中国では 1940 年代の国民党政権下で通貨増発と悪性インフレが起き、中国共産党へと政権交代する一因となった。1978 年に対外開放路線移行後も、1980 年代に物価上昇が周期的に発生、88、89 年には二桁インフレ^{※1}が起き、社会不安が高まる背景となった（図表 1）。こうした経緯から当局は物価の安定にとりわけ注意を払っていると考えられる。

1996 年に「軟着陸宣言」以降、物不足経済と決別、供給安定から物価が安定していくことになったが、2000 年代以降も 80 年代に比べれば小幅ながら、インフレの波が起きた。

図表 1 CPI（1978-2023 年）
(前年比%)



(資料)中国国家统计局、CEIC

(2) 「デフレ懸念」の台頭

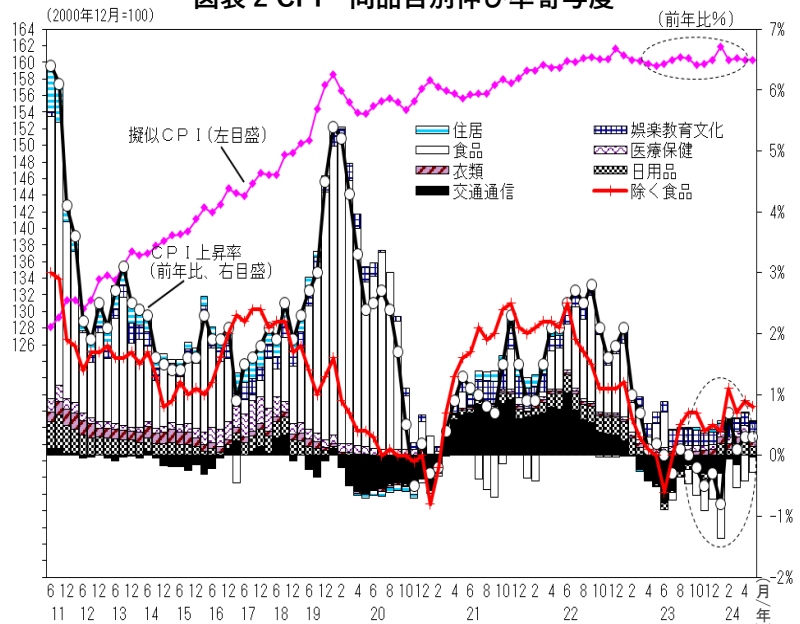
足元は需要不足により消費が低迷、景気も回復傾向ながらその勢いは弱いものにとどまっており、CPI（消費者物価指数）は+3%の当局目標に対して 24 年 1 月まで 4 か月連続

※1 CPI 前年比上昇率 88 年 +18.8%、89 年 +18.9%。

マイナスで「デフレ懸念」が台頭した。しかし、これは食品価格の下落によるところが大きく、例えば1月のCPI前年比▲0.8%のうち、食品価格寄与度は▲1.1%ptに達した一方、食料・エネルギーを除くコアCPIは同+0.4%と低いながらもプラスを維持している。(図表2)

「物価全般の持続的な下落」というデフレの定義に照らせば、デフレではなくディスインフレ（物価上昇率の低下）と評価される※2。

図表2 CPI・同品目別伸び率寄与度



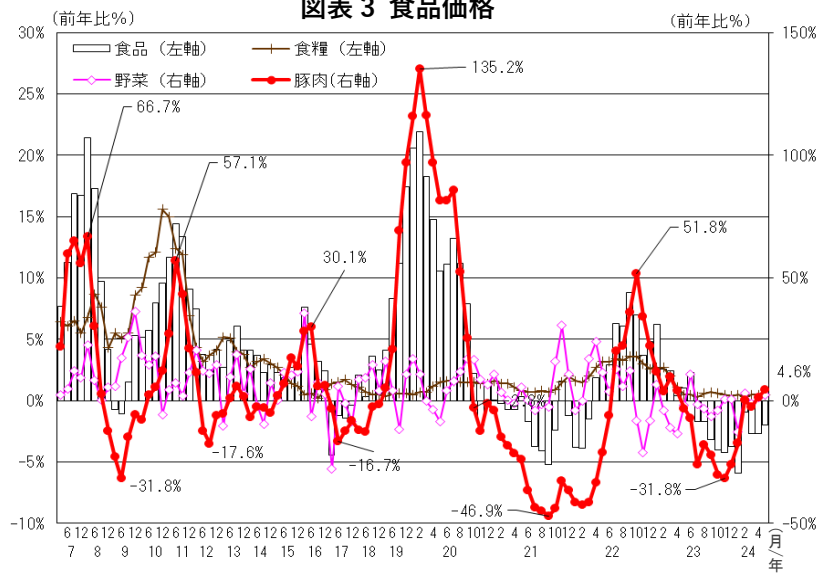
(注) 項目別寄与度は各項目の前年比上昇率と消費支出統計から筆者算出。
擬似CPIは2000年12月を基準に毎月の前月比上昇率を基に筆者算出。
11年6月以降、19年まで3, 6, 9, 12月
(資料)中国国家统计局、CEIC

(3)食品価格比率が高いCPI

インフレ時の状況を見ても、食品価格上昇要因による影響が大きい。例えば直近のCPI上昇率の最高記録となった20年1月はCPI上昇率+5.4%に対し、食品価格は+20.6%上昇、CPI合計に占める寄与度は+4.8%で、食品価格の寄与率は88.9%である。(図表3)

CPI構成比に占める食品価格の比率が高いことも物価変動に影響している。現在、CPI構成比のウェイト付けは非公開である。そこでCPI構成比と同じ項目構成である一人当たり消費支出統計（都市農村別に二種あり、人口構成比をかけ算出）を代用して筆者が試算したところ、19年時点で食品価格ウェイトは29.4%（うち都市部27.6%、農村部32.6%）と、この間の所

図表3 食品価格



(注) 19年まで3, 6, 9, 12月
(資料)中国国家统计局、CEIC

※2 Mizuho RT EXPRESS 2024年2月14日岡直樹「デフレ圧力に直面する中国経済— デフレ回避の見通しだが、需要不足が続けば要注意」

<https://www.mizuho-rt.co.jp/publication/report/research/express/2024/express-as240214.html>

得向上に伴い 01 年の 36.4%からは低下しているものの、日本の 26.3%（19 年）より高い。中国の CPI は食品価格により振られやすいということになる。

(4) 食品価格を左右する「豚サイクル」

食品価格の中でもとりわけ変動幅が大きいのが豚肉価格である。豚肉は中国人にとり主要なたんぱく源で、肉類生産の 5 割以上^{※3}を占め、家禽の 3 割、牛の 7%、羊の 5%を引き離す。上述した 20 年 1 月の豚肉価格上昇率は +116.0%であった。

豚肉価格の動向を見ると、近年では 07、10、15、20、22 年と価格上昇のピークを迎えている。これには「豚サイクル」が関係している。豚は伝統的に農家で家畜として飼われ、豚肉価格が下がってくると畜産家が飼育を少なくする→供給が減少、価格上昇→畜産家が生産増→供給増、価格が安定→畜産家が飼育を少なくするといった循環を繰り返す。これが豚サイクル^{※4}である。

この間、豚肉生産量は 15、16 年と 2 年連続で減少後、17 年に 5,452 万トン、+0.5%増。18 年 5,404 万トン、▲0.9%、19 年 4,255 万トン、▲21.3%と大幅減少。生産量 2 桁減は 96 年（▲13.4%）以来である。その後 20 年 4,113 万トン、▲3.3%、21 年 5,296 万トン、+28.8%、22 年 5,541 万トン、+4.6%、23 年 5,794 万トン、+4.6%と小幅増基調を回復している。

近年は農場の大規模化が進み、外資系も参入した結果、養豚の構造が変化し豚肉供給が安定、「豚サイクルの終焉」が唱えられるようになっていた。しかし、18 年 8 月に発生した疫病のアフリカ豚熱により供給が極端に減少した上に、新型コロナウイルス感染症拡大に伴う物流混乱も加わり、20 年 2 月の豚肉価格は +135.2%という大幅な上昇率を記録した。

なお、豚肉輸入量は 20 年に 439 万トン、23 年に 155 万トンと、同年の国内生産量（20 年 4,113.3 万トン、23 年 5,794.3 万トン）に比べれば僅かであり、輸入による供給安定には限界がある。

(5) コア物価、1～2 月平均値を見る必要

このように中国の CPI は食品価格、とりわけ豚肉価格変動の影響を受け易いことから、食品を除くベースであるいわゆるコア物価の動向を見ることが重要となる。コア物価は 23 年 6 月の▲0.6%を直近の底に、小幅ながらプラスを維持している。

なお、中国では旧暦により決められる旧正月（春節）時期が毎年異なり、1、2 月の物価動向も影響を受けることから、1、2 月物価動向の実態を理解するには単月ではなく、1～2 月平均の変動率を見るべきである。

※3 豚、牛、羊、家禽類生産計に占める豚肉比率は 23 年 54.5%。家禽 33.5%、牛 7.1%、羊 5.0%。80 年代の 76%から 10 年代 55.6%、21～23 年平均 54%へと低下傾向。日本人、米国人の食肉消費で最多は鶏肉。

※4 pork cycle, hog cycle（豚サイクル）、cattle cycle（牛サイクル）として 1920 年代に米欧で観察された。かつて日本にも豚サイクルは存在したが、企業化などによる供給安定によりなくなった。

2. 緩やかな物価上昇でデフレ回避へ

実質賃金は統計上プラス維持も、散見される賃下げ。豚肉や為替等の価格上昇要因も

日本では賃金上昇率が物価上昇に追いつかない「実質賃金マイナス」の状況が問題となっているが、中国では23年にCPI上昇率+0.2%に対して平均賃金は+6.1%上昇しており、実質賃金は統計上プラスになっている。しかしながら、銀行ほかの業界で賃下げの話題が聞かれるほか、失業率も若者を中心に高止まりしているなど^{※5}、雇用所得環境から見て、当局目標である+3%のような物価上昇率を見込みにくい環境は当面続くように感じられる。

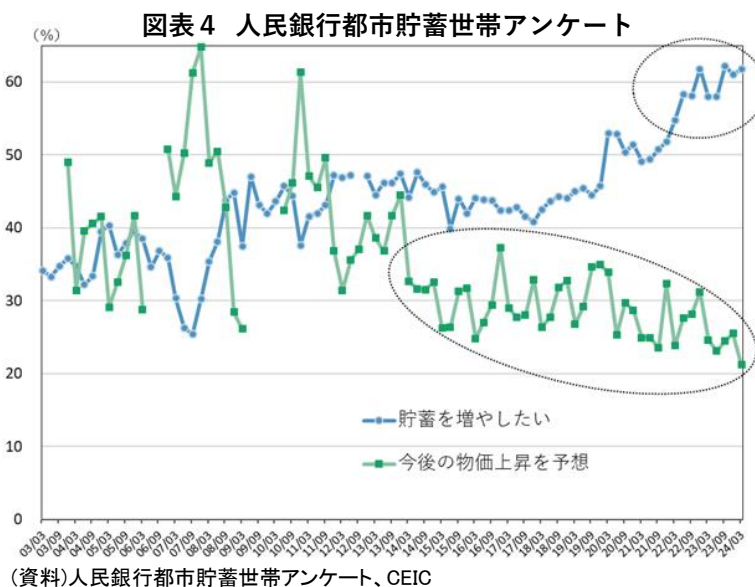
人民銀行アンケートを見ても、「今後の物価上昇を予想する人の比率」は24年3月末時点で21.2%にとどまり、統計公表開始以降の最低水準となっている（図表4）。

とはいえ、5月には豚肉価格が+4.6%と4月（+1.4%）に続き二か月連続のプラスとなり「豚サイクル」に底打ち傾向がみられることや、人民元レートが元安傾向に

あることで輸入物価上昇を通じたインフレ要因も加わってくると考えられることから、今後はデフレ懸念が本物のデフレとなっていくというよりは、弱いながらも緩やかな物価上昇傾向が続いていくことの方が現実的のように思われる。

最後に、日本企業は長年デフレを体験してきたことで、デフレ懸念が広がる中国ビジネスの場においても、商品企画や販売戦略等において日本での経験を生かすことができるのではないかと考える。

以上



中国経済の過剰生産能力への見立て

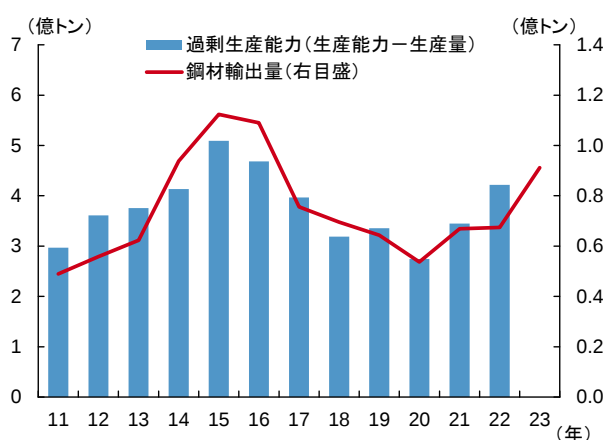
みずほリサーチ&テクノロジーズ 調査部アジア調査チーム
主任エコノミスト 月岡直樹 : naoki.tsukioka@mizuho-rt.co.jp

■ 新興産業への旺盛な投資で生産能力が過剰に、海外へあふれ出る 安価な中国製品

中国の過剰生産能力が貿易摩擦の新たな火種となっている。やり玉に挙がっているのは、中国が世界生産の過半を占める鉄鋼や、コロナ後の輸出をけん引する「新三様」（新御三家）と呼ばれる電気自動車（EV）、太陽電池、リチウムイオン電池である。中国の国内市場における需要低迷や競争激化を受け、安価な製品が海外市場にあふれ出していることが背景にある。

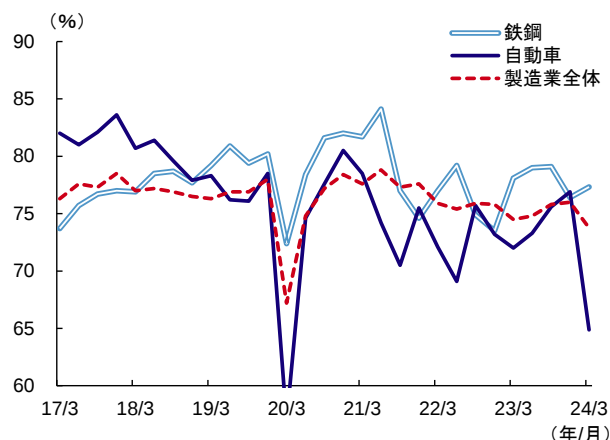
中国が過剰な生産能力を抱えているかどうかを、上記業界すべてをデータで明示することは統計上の制約があり難しい。ただ、鉄鋼については生産能力から実際の生産量を差し引いた「過剰生産能力」が2020年のコロナ以降に再拡大し、輸出量もそれに伴って増加している様子がみてとれる（図表1）。また、図表2は四半期ごとの設備稼働率を示したもので、エンジン車も含めた自動車産業全体の稼働率が2024年1～3月に急低下しており、自動車の生産自体は比較的堅調（国家統計局によれば、同期の生産台数は前年比＋5.3%）なもの、生産能力が過剰になっていると考えられる。経済誌『財新』（2024年4

図表1 中国鉄鋼の過剰生産能力と輸出量



（出所）中国国家統計局、税関総署、CEIC より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

図表2 中国の設備稼働率（四半期）

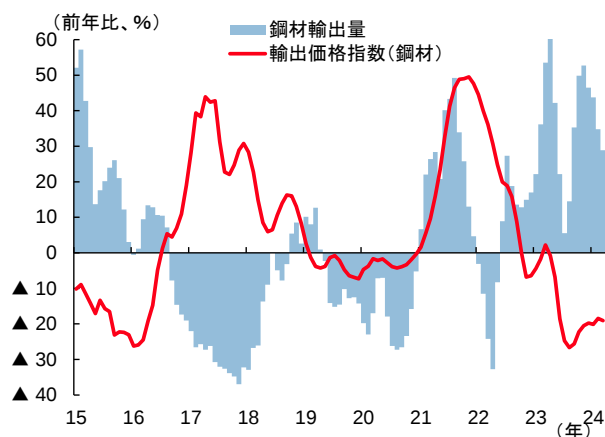


（出所）中国国家統計局、CEIC より、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

月 29 日号) によれば、中国の自動車メーカーの稼働率は 2017 年の約 62% から 2023 年 10~12 月の約 48% へと低下し、2023 年の蓄電業界の平均稼働率は 50% にしかすぎないとされ、太陽電池業界の生産能力に至っては足元で世界需要の 2.5 倍に達しているという。新興産業への旺盛な投資が過剰な生産能力を生み出している可能性が高い。

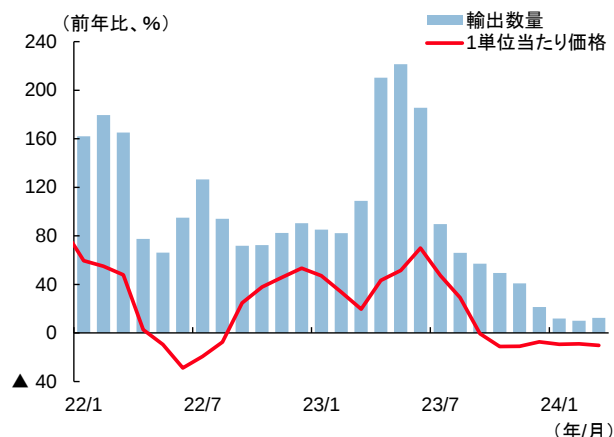
中国の輸出統計からは、安価な中国製品が海外市場にあふれ出している様子もみてとれる。例えば鉄鋼は、2024 年 1~3 月の輸出量が 2,580 万トン（前年比 +28.5%）に上る一方で、輸出価格が同▲19.1% と大幅に下がっている（図表 3）。価格低下で輸出ドライブがかかっている状況は、供給過剰によりサプライサイド構造改革が叫ばれていた 2015~16 年当時に相似する。「新三様」も程度の差はあれ同様の傾向がみられる（図表 4、図表 5、図表 6）。とりわけ太陽電池は価格低下が著しく、数量が同 +24.7% と好調だったのに対し、単価は同▲43.7% も値下がりしており、供給過剰の深刻さがうかがえる。こうした状況を背景に、欧米側では経済安全保障上の思惑も絡んで、中国製品に対する脅威認識が高

図表3 輸出数量・価格（鉄鋼）



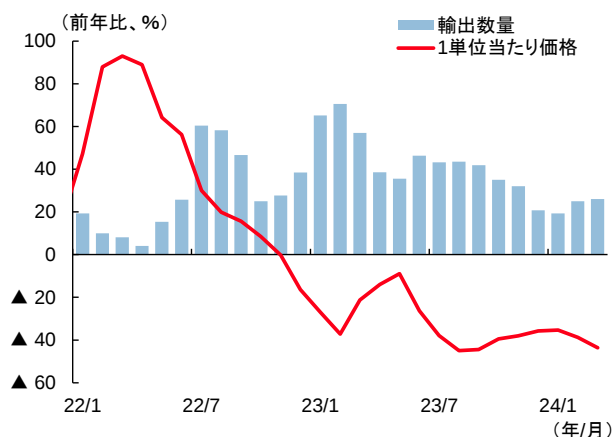
(注) 3カ月移動平均
(出所) 中国税関総署、CEICより、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

図表4 輸出数量・価格（EV）



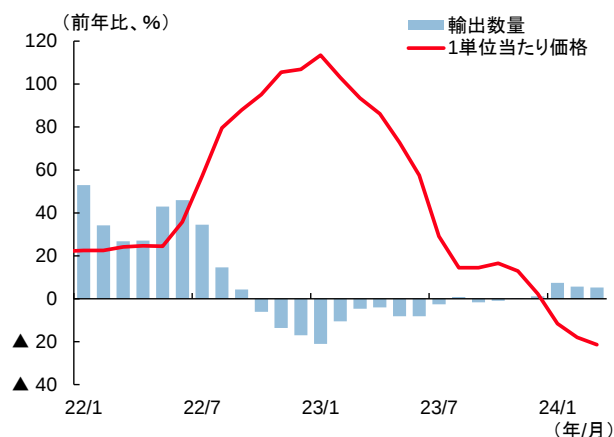
(注) 3カ月移動平均
(出所) 中国税関総署、CEICより、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

図表5 輸出数量・価格（太陽電池）



(注) 3カ月移動平均
(出所) 中国税関総署、CEICより、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

図表6 輸出数量・価格（リチウムイオン電池）



(注) 3カ月移動平均
(出所) 中国税関総署、CEICより、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

まっているものとみられる。

■ 過剰生産能力の問題は当面続く。

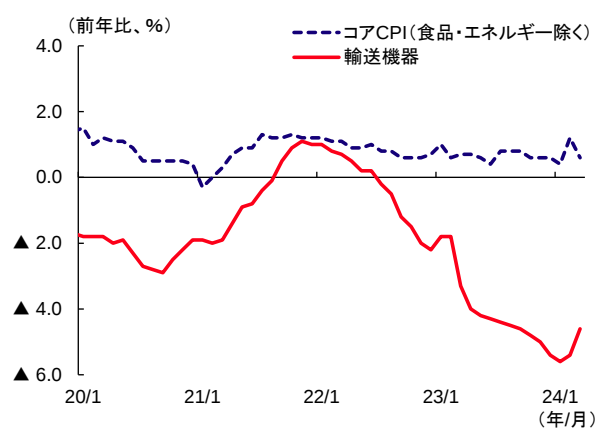
消費主導型経済への転換が唯一の解決策

中国政府は過剰生産能力の問題をすでに認識している。2023年12月に開催された中央経済工作会議が「一部の業界は生産能力が過剰」と指摘しているからである。毎年年末に行われる同会議が過剰生産能力に言及するのは2018年以来のことであった。

過剰生産能力は中国経済の宿痼ともいえる。政府がマクロコントロールを行う鉄鋼、アルミ、セメント、板ガラスといった重厚長大産業では、過去にもたびたびこれが問題視されてきた。競合他社に先んじて生産能力を拡大させれば、規模の経済のメリットを享受し、その後の市場競争において優位に立つことができる。そのため、経済が右肩上がりの高成長を続けていたことや地方政府が経済的な業績を追求していた事情もあり、需給バランスをさして考慮することなく設備投資に走る傾向がみられた。政府のコントロールが入りそうになると、これを出し抜く形で逆に生産能力を増強させるケースすらあったようである。中国政府が2015年12月の中央経済工作会議でサプライサイド構造改革を打ち出し、過剰生産能力の削減に本腰を入れて取り組んだことが奏功し、コロナ前には問題がようやく解消へと向かいつつあった。

足元では、従来の国有優位の重厚長大産業だけでなく、民間優位の「新三様」のような新興産業でも過剰生産能力の問題が生じているのであるが、中国政府が振興する産業に巨額の資金がなだれ込んで投資競争となり、過剰な生産能力を抱える構図は変わらない。いち早く投資資金を呼び込んで生産能力を拡大し、規模の経済によるコスト削減効果を背景に製品価格を引き下げてシェア拡大を図り、過当競争に耐えられなくなった競合他社を市場から追い出して（あるいは買収して）しまえば、残存者利益を享受することができる。かくして、市場では熾烈な消耗戦が展開され、業容を拡大できない（あるいは差別化できない）企業は容赦なく淘汰されていく。まさに市場経済の論理であるが、問題はこのプロセスにおいて各地方政府が同様の新興産業にこぞって投資や補助金支給、その他の政策支援を行うため、地方間で重複投資が起こりやすく、結果、膨大かつ無駄な生産能力が生み出されることにある。

図表7 消費者物価指数（CPI）



(出所) 中国国家统计局、CEICより、みずほリサーチ&テクノロジーズ作成

EV 業界では目下、激しい価格競争が繰り広げられている最中である。消費者物価指数（CPI）のうち輸送機器が 2024 年 3 月に▲4.6%まで下落していることは、需要の低迷差もさることながら、競争の過酷さを物語っている（図表 7）。中国の輸出製品が安価なのはこうした厳しい市場競争の余波でもあり、国内で取引されている価格よりも低い価格で輸出するダンピング輸出を行った結果とは限らない。しかし、欧米側は経済安全保障と保護主義に傾いており、これに追加関税という貿易制限措置で応じている状況。

過剰生産能力の解消は一朝一夕には進まない。しかも、コロナ後は需要が低迷しており、問題が深刻化しやすい環境にある。問題の根本は、産業振興が供給側の論理に偏っていることである。需要が投資を生むのではなく、投資が需要を作る投資主導型経済の構造的な問題ともいえ、需要側への働きかけを強め、消費主導型経済への構造転換を加速させることこそが唯一の解決策といえるだろう。

以上

【PR】YouTube[®]動画「MHRT Eyes」・各種 調査レポート（無料）を配信中！（「YouTube」は Google LLC の登録商標です）

～国内外の経済・金融動向など幅広い分野について、エコノミスト・研究員が専門的な知見をご提供～

▽メルマガ（登録無料）では、配信をいち早くお知らせしております。下記より是非お申込みください

<https://www.mizuho-rt.co.jp/publication/mailmagazine/research/index.html>



（QRコードはスマートフォンで読み取れます）

お問い合わせ：みずほリサーチ&テクノロジーズ株式会社 調査部メールマガジン事務局

（03-6808-9022, chousa-mag@mizuho-rt.co.jp）

●当レポートは情報提供のみを目的として作成されたものであり、取引の勧誘を目的としたものではありません。本資料は、当社が信頼できると判断した各種データに基づき作成されておりますが、その正確性、確実性を保証するものではありません。本資料のご利用に際しては、ご自身の判断にてなされますようお願い申し上げます。また、本資料に記載された内容は予告なしに変更されることもあります。なお、当社は本情報を無償でのみ提供しております。当社からの無償の情報提供をお望みにならない場合には、配信停止を希望する旨をお知らせ願います。

中国の自動運転の発展動向と市場展望

～ CASE 革命の成果と課題の概観～

みずほ銀行 中国営業推進部

特別研究員 邵 永裕 Ph. D. : yongyu.a.shao@mizuho-bk.co.jp

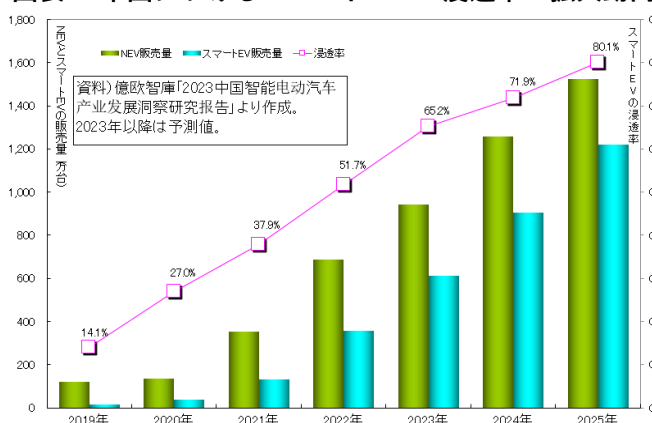
1. 急ピッチな発展を示す中国の自動運転小史

中国におけるスマート EV の販売拡大が目立っており（2022 年 300 万台を超え、浸透度 50% 上回った。図表 1）、自動運転の環境整備と実証実験が積極的に進められ、大きく注目されている。中国の自動運転の歴史は 2009 年から数えて 15 年未満だが、3 つの段階的な進展を経過したことは特筆すべきである。

まず第 1 段階の 2009～2012 年においては科学的研究の探求と学術的蓄積が成された。中国国家自然科学基金委員会は自然環境を活用したスマート車両の開発を目的として 2009 年から毎年「スマート車両未来チャレンジコンテスト」を開催している。知覚機能とインテリジェントな行動意思決定機能を備えた自動運転車は、実際の道路環境でテストおよび研究が実施された。2011 年、国防技術大学と第一汽車が共同開発した無人運転車両「紅旗 HQ3」が長沙から武漢までの航行を完了した。286 キロメートルの高速全範囲無人運転実験は、複雑な環境認識、インテリジェントな行動意思決定、および複雑な環境認識における中国の無人車両の開発力を示すものである。また、制御などの面で新たな技術的進歩も達成されている。

次の第 2 段階の 2013～2016 年においては、インターネットのトップ企業と新興メーカーの参入拡大が特徴となっている。2013 年、百度は無人運転プロジェクトを立ち上げ、北京とカリフォルニアで連続して路上試験を実施し、浙江省烏鎮^{ウーシェン}で無人運転車両を公開し、試運転を実施。ファーウェイと百度は同年に自動車インターネット事業を立ち上げ、自動車会社と協力することで徐々に車両インターネットのサプライヤーとしての仲間入りを

図表 1 中国におけるスマート EV の浸透率の拡大動向



果たした。AutoX(深圳のテック企業、中文名“安途”)は 2016 年の設立後、同年に行動テストを完了した。小馬智行は 2016 年 12 月に設立後、ロボタクシーの分野に参入した。Jingchi(景馳)、Roadstar などと市場に参入し、自動運転の波が押し寄せていた。

第 3 段階の 2017～2023 年においては、トップ企業が力を発揮して首位に立つパフ

ォーマンスが繰り広げられ、中国の自動運転は飛躍的な発展を遂げていた。まず、百度はアポロ計画を発表し、4 年ぶりにロボタクシー導入を実現した。これと同時に、L4（レベル 4。図表 2）の自動運転ソリューションも小型化され、量産用の車両に搭載された。そして、ファーウェイは自動運転や自動運転などのコアテクノロジーを OEM に提供し、OEM が高品質のスマートカーソリューションを提供することで市場でのポジショニングを明確に確立した。また、Unicorn と Pony.ai は技術の進歩を続ける中で、製品やサービスを次々と発表し、改良していった。この時期には、自動運転製品の業界チェーンも徐々に成熟してきており、上流の中核センサーメーカーが続々と出現し、下流シナリオのソリューションが実装され始めた。特に 2 年前の ChatGPT 技術の誕生により大型の自動運転 AI モデルが多く開発・利用され、中国の自動運転技術の発展はさらに加速している。

2. コネクテッドカー・自動運転の促進戦略と成果概観

中国におけるスマートコネクテッドカーまたは自動運転の発展は電気自動車の発展と同様に、大きく産業政策や技術戦略に左右されている。そのため、まず中国政府による自

図表 2 中国における自動運転のレベル区分標準

級 別	名称表記	車両の横方向および縦方向の運動制御	ターゲットイベントの検出と応答	動的な運転タスクの引継ぎ	設計進行範囲
0級 (L0)	緊急支援運転	ドライバー	ドライバーとシステム	ドライバー	制限あり
1級 (L1)	部分的支援運転	ドライバーとシステム	ドライバーとシステム	ドライバー	制限あり
2級 (L2)	複合的支援運転	システム	ドライバーとシステム	ドライバー	制限あり
3級 (L3)	条件付き自動運転	システム	システム	ユーザーが動的な運転タスクを引き継ぐ	制限あり
4級 (L4)	高度な自動運転	システム	システム	システム	制限あり
5級 (L5)	完全自動運転	システム	システム	システム	制限なし

資料) 工信部「汽车驾驶自动化分级 (GB/T 40429-2021)」(2021.8)より作成。

図表 3 中国における自動運転促進政策の展開動向

No.	公布時間	機関名称など	政策名称、政策要旨
1	2015年5月	国务院	「中国製造2025」⇒製造業のネットワーク化とスマート化への変革と高度化を実現するために主要製造国が提案した基本戦略として、のちのロードマップではコネクテッドカーの発展指針も明示。
2	2017年4月	工信部、発改委、科技部	「自動車中長期発展計画」⇒2025 年まで運転支援、部分自動運転、付付き自動運転を備えた新しい車両の組み立て率は 80% に達し、このうち部分自動運転と条件付き自動運転の新しい車両の組み立て率は 25% に達することが目標に設定。
3	2020年2月	発改委など11部門	「スマートカーイノベーション発展戦略」⇒2025 年までに条件付き自動運転を実現できるスマートカーが大規模生産され、高度な自動運転を実現できるスマートカーが特定の環境で販売されることを要求。
4	2020年10月	国务院	「新エネルギー自動車産業発展計画 (2021～2035年)」⇒2025 年までに限られた地域および特定のシナリオで高度自動運転車が商用化されるを提起。
5	2021年8月	工信部	「スマートコネクテッドカーのメーカーと製品のアクセス管理強化に関する意見」⇒スマートコネクテッドカーの市場参入管理を段階的に探索、実行し、製品のプロモーションと適用加速などを提起。
6	2021年8月	交通運輸部	「交通運輸分野の新インフラ建設行動方策 (2021～2025 年)」⇒デジタル化、ネットワーク化、インテリジェンスを柱とする多数の新交通インフラの主要プロジェクトを組織、推進し、影響力のある新交通インフラモデルを構築することを要求。
7	2021年8月	交通運輸部	「自動運転自動化分級 (GB/T 40429-2021)」⇒自動運転機能水準をレベル0から5に分類されており、国内の自動運転機能のグレード基準を明示。
8	2021年10月	交通運輸部	「デジタル交通“十四五”発展計画」⇒デジタル化、ネットワーク化、インテリジェンスに重点に、交通デジタル化の強化、新しい交通インフラの配置調整、スマート交通サービスの促進などを要求。
9	2022年1月	交通運輸部、科技部	「交通分野における科学技術イノベーション中長期発展計画 (2021年～2035年)」⇒道路自動運転技術の研究開発と応用を促進し、融合知覚、車両と道路の情報インタラクション、高精度の時空データベース、インテリジェントコンピューティングプラットフォーム、知覚・意思決定・制御機能のオンライン進化などの技術
10	2022年2月	工信部	「自動車インターネットネットワークセキュリティおよびデータセキュリティ標準システムの建設指南」⇒2023年末までに車両のインターネットのネットワークセキュリティとデータセキュリティの標準システムを構築し、2025年までに車両のインターネットのネットワークセキュリティとデータセキュリティ標準の比較的に完全な標準システムを形成し、100以上の標準の研究開発の完成などを提起。
11	2022年7月	発改委	「“十四五”全国都市基盤整備計画」⇒国家レベルの車両インターネットのパイロットエリアの構築をサポートし、実証エリアを段階的に拡大し、複製および推進できるモデルを形成することを提起。
12	2023年3月	自然資源部	「スマートカー基本地図標準システム構築ガイド (2023年版)」⇒2025年までに自動運転アプリケーションをサポートできるスマートカー向けの基本的な地図標準システムが確立され、緊急に必要とされるスマートカー基本マップ用の 10以上の主要標準の開発制定を提起。
13	2023年7月	工信部、国家標準化委	「国家自動車インターネット業界標準システム (スマートコネクテッドカー) 建設指南 (2023年版)」⇒2025 年までに運転支援と自動運転を組み合わせた共通機能をサポートできるスマートコネクテッドカー標準システムの形成、スマートコネクテッドカーに関連する 100 以上の標準の策定・改訂などを要求。
14	2023年9月	交通運輸部	「自動運転を支援する道路土木施設の技術指南」⇒自動運転とスマート高速道路の開発を促進し、経路特性に適応した技術体系を形成し、自動運転の応用コースと高速道路工学施設建設の現状を考慮した技術指標を統一することを提起。
15	2023年11月	工信部など4部門	「スマートコネクテッドカーの参入および道路アクセスに関するパイロット事業実施に関する通知」⇒量産に適した自動運転機能を備えたスマートコネクテッドカー製品を選択し、アクセスを取得した製品に対してアクセスパイロットを実施し、限られたエリアで路上パイロットを実施することを明記。同時に「スマートコネクテッドカーのアクセスおよびロードアクセスの試験導入指南 (試行)」を公表。
16	2024年1月	工信部など5部門	「スマートコネクテッドカーの「車路クラウド統合」応用実験の展開開始に関する通知」⇒都市レベルのサービス管理プラットフォームの確立、統合されたセンシング、協調的な意思決定、計画と制御を車両に提供する機能を備えたエッジクラウドとリージョナルクラウドの 2 レベルのクラウド制御基本プラットフォームの構築、車両側機器、路側機器、エッジコンピューティングの統合などを提起。

資料) 中国政府WEBサイト及び各種報道より作成。注) 本表は中央政府による主要な政策を対象としており、地域政府などから公布された関連政策が含まれない。

動運転に関する政策の展開と主要な政策目標及び技術戦略を確認しておく必要があると考えられる。

まず、2015 年 5 月に打ち出された中国製造業の構造転換戦略である「中国製造 2025」を皮切り（図表 3 の No.1）に、2017 年に「自動車中長期発展戦略」（図表 3 の No.2）、2020 年の 2 月と 10 月にそれぞれ「スマートカーイノベーション発展戦略」（図表 3 の No.3）と「新エネルギー自動車産業発展計画」が公布・実施された。これ以降、スマートコネクテッドカーに関する通信ネットワークと交通インフラの構築や産業システムの整備に関して、間断なく政策展開と戦略実施を行い、明確な産業発展と技術開発の目標を追求してきた（図表 3 の No.5～No.16）。

ここで 2017 年 4 月に公布された「自動車産業中長期発展計画」における関連戦略を見てみよう。同発展計画における「スマート・コネクテッドカー推進事業」について具体的に提起されている。（図表 4 下段の下線付部分）この事業は、2020 年までの発展目標を踏まえて、2025 年までに、自動車 DA（運転補助）、PA（部分的自動運転）、CA（条件付自動運転）の新車配備率を 80% とする。そのうち PA、CA クラスの新車配備率を 25% に引き上げ、高度な自動運転自動車を市場に出荷すると明記している。また同計画では「“自動車+”業界を跨ぐ融合事業」の推進においても言及している。「2025 年までに、基幹企業の研究開発、生産、販売などはすべて一体的なスマート転換を実現する」などと提起し、自動車産業の一体的なスマート転換を重要視されたことも注目するに値しよう。

次に 2020 年 10 月に公布された「新エネルギー自動車産業発展計画」における 2 段階の産業発展目標と技術開発目標「（キーテクノロジー難関攻略促進事業）」を見ておこう（図表 5 の下線付き部分）。具体的には 2025 年までに、高性能な自動運転車が限定区域及び特

図表 4 スマートコネクテッドカーの推進事業

＜新エネルギー車研究開発と利用拡大促進事業＞ ＞駆動エンジン及び制御系統、機械電気結合装置、機械・電力運動装置、拡張範囲エンジンなどのキーテクノロジーを獲得し、動力電池、燃料電池の全サプライチェーン技術の難関攻略を支援し、革命的なブレークスルーを遂げて大幅に新エネルギー車完成車のインテグレーション制御レベルとポジティブ開発能力を引き上げ、先端的・実用的な新エネルギー車製品の開発を奨励する。 ＞便利、高効率、適度に進んでいる充電ネットワークを整備し、新エネルギー車の安全計測プラットフォームを構築し、新エネルギー車利用拡大のための支援策体制を整備する。 ＞2020 年までに、新エネルギー車の生産・販売量を 200 万台に、燃料電池単体の質量エネルギー密度を 300Wh/kg 以上（極力 350Wh/kg）に引き上げ、パッケージごとの質量エネルギー密度を 260Wh/kg にし、コストを 1 元/Wh 以下に引き下げる。2025 年までに、自動車生産・販売量に占める新エネルギー車の比率を 20% 以上にし、燃料電池単体の質量エネルギー密度を 350Wh/kg に引き上げる。 ＜スマート・コネクテッドカー推進事業＞ ＞コネクテッドカーのイノベーションを進め、キーパーツの研究開発に注力し、重点的にセンサー、制御チップ、北斗の高精度定位、車載端末、オペレーションシステムなどの核心技術の研究開発と産業化を支援する。 ＞応用試験とパイロット事業を実施し、測定評価のシステムと法律法規の体制を整備する。 ＞2020 年までに、自動車の DA（運転補助）、PA（部分的自動運転）、CA（条件付自動運転）システムへの新車配備率を 50% 以上にし、インターネットオンライン式運転補助システム配備率を 10% にし、スマートシティの建設需要を満たす。2025 年までに、自動車 DA、PA、CA の新車配備率を 80% にし、うち PA、CA クラスの新車配備率を 25% に引き上げ、高度な自動運転自動車を市場に出荷する。
--

資料）中国政府（工信部ほか）「自動車産業中長期発展計画」（2017.4）より作成。

図表 5 産業発展目標と技術開発目標

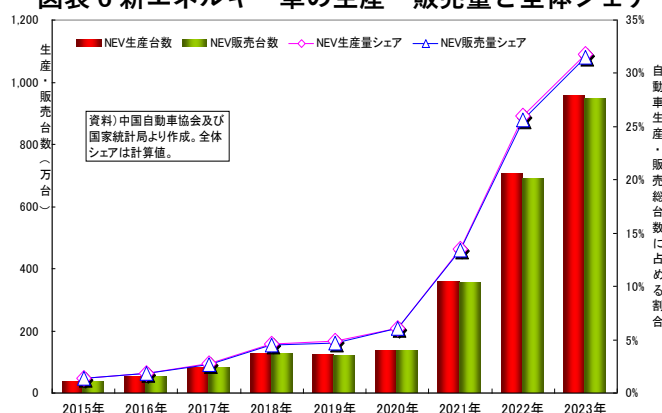
＜2段階の発展目標＞ 【2025 年までの達成目標】2025 年までに新エネルギー車市場における中国の競争力が明確に増強し、動力電池、駆動電機、車用操作システムなどのキーテクノロジーにおいて重大なブレークスルーを成し遂げ、安全水準が全面的に向上し、純電動乗用車新車の平均電力消費が 12.1kWh/100km に達し、新エネルギー車の販売量が自動車総販売量の 20% 前後に達し、<u>ハイレベルの自動運転車が限定区域及び特定場面における商業化応用を実現し、充電や電池交換サービスの利便性も顕著に向上する。</u> 【2035 年までの達成目標】なるべく 15 年間の持続的な努力により中国の新エネルギー車のキーテクノロジーの水準を国際先進水準に引き上げ、品質とブランドが相当強い競争力を備える。純電動車が新車販売の主流となり、公共部門用車の全電動化と燃料電池車の商業化応用を実現し、<u>ハイレベル自動運転車の規模的応用を実現し、充電と電池交換のサービスネットワークの利便性と効率性が高く、水素燃料の供給体制建設が着実に進み、効率的に省エネと排出削減及び社会運営効率の向上に寄与する。</u> ＜キーテク難関攻略促進事業＞ 【電池技術の難関突破行動の実施】正負極材料、電解液、隔膜、長電極などの核心技術の研究開発を展開し、高強度、軽量化、高安全、低費用、長寿命の動力電池・燃料電池システムに関する不足技術の難関攻略を強化し、固態動力電池技術の研究開発と産業化を加速させる。 【スマートコネクテッド技術のイノベーション事業の実施】新エネルギー自動車スマートコネクテッド技術の率先応用の主体として、業界を跨ぐ企業の提携を支援し、複雑環境の融合と感知やスマートコネクテッド意思決定と制御および情報物理システムのアーキテクチャ設計などのキーテクに関する研究開発を進め、車載スマートプラットフォームと高精度の地図と定位、車両及び車両以外の関連設備間との無線通信（V2X）、オンライン制御執行システムなどのキーテクおよび製品のブレークスルーを成し遂げる。 【新エネルギー車基礎技術グレードアップ事業の実施】車載半導体チップ、車載オペレーションシステム、新型の電子電気アーキテクチャ、高効率密度駆動電機システムなどのキーテクと製品の難関を突破し、水素エネルギーの貯蔵・添加ステーション、車載水素貯蔵などの水素燃料電池車の応用支援技術を攻略する。基礎デバイス、核心生産設備、ハイエンド生産設備、ハイエンド試験用計器・開発工具、高性能自動計測設備などの基礎汎用技術の研究開発とイノベーションを支援し、新エネルギー車のスマート化に関するビッグデータ構造分析技術を攻略し、柔軟性製造システムの集成制御などのキーテクの再構築を試み、高性能ベネットメタルアルジュール、繊維増強複合材料、低コストのレアメタル永久磁気材料などの産業化応用を展開する。
--

資料）中国政府（国務院）「新エネルギー自動車産業発展計画（2021～2035 年）」（2020.10.20）より作成。

定場面における商業化利用を実現する。さらに、2035 年までに、高性能自動運転車の規模的応用を実現するなど明示されている。また技術開発目標として、「スマートコネクテッド技術のイノベーション事業の実施」が求められている。「新エネ自動車をスマートコネクテッド技術の率先応用の主体として、業界を跨ぐ企業の提携を支援し、複雑な環境の融合と感知技術やスマートコネクテッド意思決定と制御および情報物理システムのアーキテクチャ設計など、キーテックに関する研究開発を促進する。さらに、車載スマートプラットフォームと高精度の地図と定位技術、車両及び車両以外の関連設備間との無線通信（V2X）、オンライン制御執行システムなどのキーテックおよび製品のブレークスルーを成し遂げる」と謳われている。

計画の実施開始からわずか 5、6 年しか経っておらず、非常に短い期間で成果が現れたことは確かである。図表 6 は 2015 年から 2023 年までの中国新エネルギー自動車（NEV）の生産・販売量及び全体シェアの推移を示すものである。コロナの影響があった 2020 年を経て中国の NEV の生産・販売台数が驚異的に増加し、それに伴う自動車生産・販売の合計に占める割合（浸透度ともいう）は 2020 年の 5% 台から 2023 年の 30% を上回ったことが見て取れる。

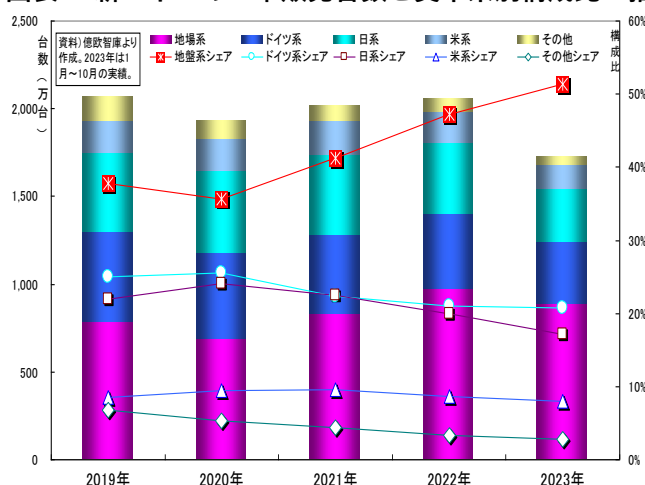
図表 6 新エネルギー車の生産・販売量と全体シェア



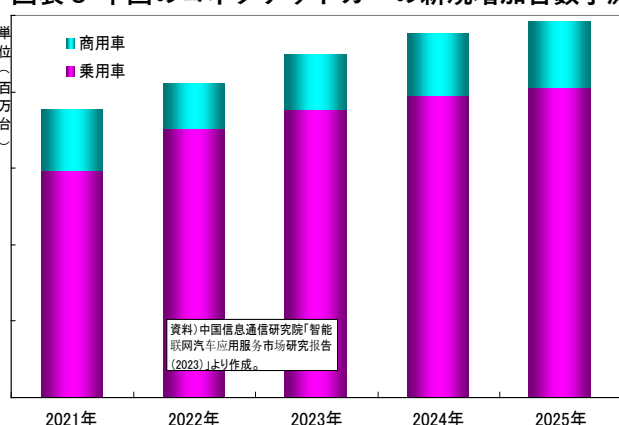
図表 7 は 2019 年以降の中国 NEV の販売台数を示している。2020 年を除いて販売台数の増加が続いており、中でも民族系といわれる地場企業の市場シェアが顕著に伸びており、2023 年（1～10 月）は初めて 50% を超えている。電気自動車（EV）は最もコネクテッドカーに適しているとされており、今後の EV 生産台数の拡大（2025 年には 2,000 万台近くの新規増加が見込まれる（図表 8））は自動運転用自動車の増大につながると思われる。

とりわけ、近年の取り組みによって中国におけるコネクテッドカーの産業が形成された。

図表 7 新エネルギー車販売台数と資本系別構成比の推移



図表 8 中国のコネクテッドカーの新規増加台数予測



図表 9 コネクテッドカー産業チェーンにおける主要企業の配置

	企業	主力製品分野		企業	主力製品分野		企業	主力製品分野
感知システム	宇瞳光学	車載ビデオカメラ、レーザーレーダー	エグゼクティブ制御	利氩科技	インテリジェントスタック制御システム、自動運転	完成車及びソリューション	華為	完成車、自動運転 スマートコックピット等
	禾赛科技	レーザーレーダー		翰凱斯	自動運転スケートボードサイト		百度	完成車、自動運転 スマートコックピット等
	聯合光電	車載ビデオカメラ ミリ波レーダー		亞太機電	自動運転緊急ブレーキシステム)、ミリ波レーダー等		BYD	完成車、スマートコックピット、自動運転技術等
	図達通	レーザーレーダー		德科智控	ステアバイワイヤシステム (SBW)		長城汽車	完成車、自動運転 自動車 V2X 等
	舜宇光学	車載ビデオカメラ 車軸ヘッドインジケーター					理想汽車	完成車 自動運転等
意思決定システム	四図維新	高密度地図	ネット	中興通訊	C-V2X 車路協同、専用短距離通信技術 (DSRC)	ソリューションサービス	蔚来汽車	完成車 自動運転等
				大唐高地	C-V2X 車路協同 専用短距離通信技術等		小鹏汽車	完成車 自動運転等
	黑芝麻	車載グレードチップ		金溢科技	C-V2X 車路協同 高機能スマート運転通信技術		均勝電子	先進運転支援システム 自動運転、レーザーレーダー
	地平線	車載グレードチップ 高機能スマート運転技術		経緯恒潤	C-V2X 車路協同 高機能スマート運転技術等		縱目科技	自動運転ソリューション等
	浩雲科技	クラウドコンピューティング プラットフォーム アルゴリズム	機能付与	千方科技	路側ユニット ミリ波レーダー AI アルゴリズム		遠峰科技	先進運転支援システム スマートコックピット
	東土科技	同上、OS		東軟集団	同上、車遠距離サービスプラットフォーム等		商湯科技	先進運転支援システム、 スマートコックピット
							華域汽車	スマートコックピット ミリ波レーダー等

この産業チェーンでは、企業の分業と協業ができています（図表 9）。そのほとんどが中国の民族系・地場系企業であり、産業の主要分野である感知システムと執行制御分野、意思決定システムの 3 大セグメントに代表的な企業が分布していることが分かる。またコネクテッドカー産業システムを構成するうえでデジタル化の能力を付与する立場にある企業（テック企業）が多数育成できている。さらに重要なのは、やはり完成車およびソリューションサービスを行う有力企業のプレゼンスが大きいと思われる。

また、このように様々な機能や製品作りを担う企業が存在しているだけに、政府（地域政府を含む）主導のコネクテッドカーの発展において重要な役割を果たしていることは言うまでもない。中でも、実証実験の取り組みに加え、コネクテッドカーの生産・販売にも注力されている事例が多く見られている（製品のラインナップの充実化。図表 10）。CASE 革命と言われる産業転換の中で中国は E（電動化）と S（シェアリング）を先行させ、今は CA（コネクテッド・自動運転）にアクセルをかけている状況である。

図表 10 中国自動車工程学会の集計による主要メーカーのスマートカー製品一覧

C-V2X 技術の量産規模拡大中、国内市場では該当技術を搭載した または 搭載計画の車種が増えつつある

ブランド	搭載車種	発売時期	通信	インタラクション			V2Xノーマル/オプション	ハードウェアソリューション			車種価格	
				V2V	V2I	V2N		開発者	チップ	通信モジュール	販売状況	価格 (万)
上汽通用	GL8Avenir	2020.12	LTE-V2X	●	●	—	オプション10000元	德赛西威	高通9150	移远AG15	販売中	46.39-53.39
上汽飛凡	MarvelR	2021.02	5G+LTE-V2X	●	●	—	オプション30000元 (含智驾+V2X)	联创电子	Balong5000	华为MH5000	販売中	21.98-26.18
	飛凡R7	2022.08	5G+LTE-V2X	●	●	—	未知	未知	未知	未知	発売待ち	~35
华人运通	高合HiPhX	2020.09	5G+LTE-V2X	●	●	—	ノーマル	均联智行	高通X55	移远AG55XQ	販売中	57.00-80.00
广汽埃安	AION V	2020.12	5G+LTE-V2X	●	●	—	オプション9600元	自社研究	Balong5000	华为MH5000	更新済	18.76-26.59
一汽红旗	E-HS9	2020.12	LTE-V2X	●	●	—	ノーマル	东软	高通9150	移远AG15	販売中	50.98-77.98
ニオ	ET7	2021.01	5G+LTE-V2X	●	●	—	ノーマル	均联智行	高通X55	移远AG55XQ	販売中	44.80-52.60
长安フォード	EDGE PLUS, Explorer, Mustang	2021.01	4G	—	—	●	ノーマル, 需申請开通	与车机集成	高通9628	移远AG35	販売中	22.48-39.98
威馬	W6	2021.04	5G	— (AVP)	—	—	未知	未知	高通	未知	販売中	18.98-25.98
ジーリー	星越L	2021.07	5G+LTE-V2X	— (AVP)	—	—	未知	高新兴	高通X55	高新兴GM801	販売中	13.72-18.52
長城	WEY摩卡 (E)	未知	5G+LTE-V2X	●	●	—	未知	自社研究	Balong5000	华为MH5000	発売待ち	19.28-22.88
アウディ	A7L, A6L	2022.01	5G+LTE-V2X	●	—	●	ノーマル	自社研究	Balong5000	华为MH5000	販売中	44.97-77.77

資料) 中国汽车工程学会、中国智能网联汽车产业创新联盟「中国智能网联汽车产业发展与展望」(2023年2月11日、日中経済協会翻訳版)より引用。

3. 実証実験の規模拡大と産業システムの整備強化

中国の自動運転の技術発展が大きく進んでいるのが、地場企業を主とした研究開発の強化と新製品技術のブレークスルーである。

図表 11 は中国の主力メーカーの都市部自動運転に関する技術開発・製品開発に関するブレークスルーの事例として取り上げられている。

こうした研究開発とイノベーション事業を

図表 11 中国地場企業の都市運転補助技術のブレークスルー事例

リリース時間	社名	発売車種	技術特徴	拡張スピード	核心能力
2022年9月	小鹏	G9, P7iMAX	2030年までに高速道路から都市部までのパイロット支援による運転は高精度地図に依存しなくなる	北京、上海、広州、深センの4都市で開設され、下半期には高精度地図のない地域でも自動運転や追い越しなどの機能が備わる見込み。	高精度地図のない地域では、LOC(Road Centering Assist)の強化版をベースに新機能を順次追加される。
2023年中	百度	城市智驾 Apollo City Driving Max	「軽量高精度地図」を搭載し、業界で一般的に使用されている従来の高精度地図と比べて80%近く軽い	都市部のスマートドライビング製品は23年度内量産される予定	ライト HD マップ、地図データの動的保存、BEV オンラインマッピングなど
2023年7月	上汽智己	L7, LS7	Express NOAのように高精度地図は徐々に廃止されることが予想される	高速エレベーターNOA機能を正式提供開始	NOAのパイロット支援は上海、蘇州、杭州を含む11都市の都市高速道路と高速道路区間に加え、江蘇省、浙江省、上海全域の高速道路区間をカバー
2023年9月	華為	問界新M7智驾版	Huawei ADS2.0ハイエンドインテリジェントドライビングシステムとLIDARおよびミリ波レーダーセンサーを搭載	2023年12月には、都市部のスマート運転パイロット支援が全国で利用可能になる予定	高精度地図に依存しない高速・市街地でのハイエンド・スマート運転で都市部の高架道路への出入り成功率と一般的な障害物認識率が99%と高い。
2023年下半年	理想	L7 Max, L8Max, L9Max	高精度の地図に依存しないことが宣言	2023年後半に都市および通勤者のNOAを開始し、年末までに100都市向けにアンマップ都市NOAソリューションを開始する予定です。	NOA機能は通勤経路でも利用可能で、理想的なカーオーナーの通勤時間の95%以上をカバー
2023年下半年	蔚来	-	-	Nop+は北京の第2、第3環状道路、その他の都市環状道路、高速道路、高速道路を完全にカバー	高速電力交換ステーションでの独立した電力交換とエネルギー補充を実現可能

資料) 方正証券研究所公表資料より作成。

効果的に進めるには、実証実験によるトライアンドエラーが重要なプロセスになり、これまで中国の各地で盛んに行われてきた。特に2018年からスマートコネクテッドカーの実証実験事業が全国各地で展開された。工業情報化部の主導の下で、積極的に推進された多くのスマートコネクテッドカーのネットワークや自動運転実証ゾーンの構築が活発に行われている。さらに、一部の省や都市の関連機関もこれらの事業実施に協力している。また業界のニーズに基づいたインテリジェントなコネクテッドカーのテスト走行シーンが

探求されている。中でも北京の高度自動運転実証区は、世界初のネットワーク接続およびクラウド制御による高度自動運転実証区として高く評価されている。同区は2021年の設立以来、延べ1,000kmの自動運転試験道路が開通し、試験走行距離は300万kmを超えて、56,400の5G基地局が開設されたという。また、自動運転の実証実験に大きく寄与した「車路協同スマート交通パイロット事業」では北京、河北、吉林、江蘇、浙江、福建、江西、河南、深センなどの省・市で広く展開されたことも注目すべき環境整備の取り組みである。

図表 12 トラック会社と港湾における自動運転事業を行う代表的な事例

【Ⅰ】中国ハイレベル自動運転トラック会社の代表展開事例									【Ⅱ】中国港湾における自動運転代表的企業の事業概要								
社名	設立時間	実験場所	導入台数	実験距離	協力者	補助トラック	運営規模	運営市場	物流背景投資	社名	設立時間	ビジネスモデル	引渡し運営車両台数	展開港湾数	港湾名	提携機械メーカー	主要投資企業
嘉微科技	2018年	長沙、済南、上海、山東、浙江など	5台	20000km（閉鎖道路含む）	ZF、WABCO、克諾爾、速騰、地平線	東風、重汽、福田	数百台投入運営され、今後は1000台を目標に	中国	G7、GLP	主線科技	2017年	販売	100台超（ARTほか）	3	天津港、寧波港、深セン媽湾港など	中国重機	科大訊飛、蔚来資本、博世創投、渤海産投資、北汽産投資
智駕科技	2016年	米国	2台	3000km以上	一汽、NVIDIA、Paccar、Navistar	一汽解放	米国で1000台発注、100台分納品済。中国で100台発注	中国、米国、欧州	滿幫集團	西井科技	2015年	運営、販売	100台超（AICT、IGV）	5以上	UAEのアブダビ港、タイのレムチャパン港、天津港、青島港、厦門港など	江鈴重汽、三一海工	合力投資、中国交建、広投資資本、深投控、中交基金など
図森未来	2015年	上海、北京、唐山、米国	中国で15台、米国で40台	中国で40000km、米国で3000km	陝汽、福田、三一、ZF、WABCO、ソニー、NVIDIA	陝汽重工、福田、Navistar、PACCAR	5700台受注、運営車隊は70台超える	米国、中国	UPS	斯年智駕	2020年	運営、販売	200台超（IMV、無人トレーラー）	7	寧波港、唐山港、珠海港、蘇州港、厦門港、宿遷港、濰坊港	BYD、中国重汽、一汽、吉利	辰船資本、字節跳動、広発信徳、勁邦資本、水木創投など
主線科技	2017年	山東	4台	10万km（高速道路）	BOSCH、WABCO、齊魯交通、中機公司	重汽	全国運営実施200台近く	中国	GLP	飛歩科技	2017年	販売	60台超	2	寧波港、南通港	中国重汽	創新工廠、青松基金、同創偉業、安徽鉄投、招商致遠資本

資料) 中国汽車工程研究院股份有限公司ほか「高級運転応用白書」より作成。

資料) 中国信息通信研究院「中国《高級別自動駕駛應用》白皮書」より作成。

図表 12 は中国のトラックによる自動運転の実証実験事業を、かなり早い時期から行われてきた企業の代表的事例をまとめている。

事業展開は国内の地域・都市だけでなく、海外にも拡大している。これに合わせてロボタクシーの展開として中国企業（百度や小馬知行など）は2013年や2016年から国内外で事業展開を行ったことが知られており、地道に経験と実績を積み重ねている。

図表 13 スマート交通とスマートコネクテッドカーに関する情報安全技術関連標準の制定状況

【Ⅰ】交通運輸情報標準体系(2019)安全技術関連標準の進捗状況				【Ⅱ】中国内スマートコックピットの標準(統括部門:TC114)		
標準号(宣定級別)	標準名称	実施時期	備考(標準委託・立案計画番号)	標準号(宣定級別)	標準名称	実施時期
GB/T 28420-2012	電子收費OBE-SAM数据格式和技术要求	2012年10月1日	智能运输	GB 15084-2022	机动车辆 间接视野装置 性能和安装要求	
JT/T 1059 2-2016	交通一卡通移动支付技术规范 第二部分:按钮单元	2016年7月1日	信息诱导	GB/T	道路车辆 导航定位系统性能要求及试验方法 卫星	
JT/T 1275 2-2019	交通运输行业信息系统安全风险 评估指南	2019年10月1日	信息诱导	GB/T 38892-2020	乘用车抬头显示系统性能要求及试验方法	2021年1月1日
GB/T 37,378-2019	交通运输 信息安全规范	2019年12月1日	智能运输	GB/T 26775-2011	车载视频形式记录系统	2012年1月1日
GB/T 37,374-2019	智能交通 数字证书应用接口规范	2019年12月1日	智能运输	GB/T 41791-2022	车载音视频系统	2023年5月1日
GB/T 37,376-2019	交通运输 数字证书格式	2019年12月1日	智能运输	GB/T	驾驶员注意力监测系统性能	
GB/T 37,373-2019	智能交通 数据安全服务	2019年12月1日	智能运输	GB/T 41484-2022	汽车用超声波传感器总成	2021年11月1日
JT/T 1353 2-2020	交通运输 视频交换技术要求	2020年12月30日	信息诱导	GB/T 43250-2023	汽车用主动红外探测系统	
JT/T 11416-2022	交通视频监控网络密码应用技术规范	2022年4月13日	智能运输	GB/T	汽车用被动红外探测系统	2023年11月27日
JT/T 11417-2022	交通运输行业网络安全等级保护基本要求	2022年9月9日	信息诱导	GB/T	汽车车内可视信号 技术要求和试验方法	
JT/T 11418-2022	交通运输网络安全监测预警系统技术规范	2022年9月9日	信息诱导	GB/T	智能网联汽车 车载操作系统 技术要求及试验方法	
JT/T 904-2023	交通运输行业网络安全等级保护定级指南	2023年9月25日	信息诱导	資料) 科) 中国智能交通産業聯盟(2024年3月)「中国智能交通与智能网联汽车协同发展研究报告」より作成。 注) 【Ⅱ】の実施時期が明記されていないのは原資料に基づくもの。		
JT/T 1480-2023	交通运输数据脱敏指南	2024年3月1日	信息诱导			

実証実験を行う上で、科学技術のイノベーションと新製品開発の促進は、長年政府が注力しているのは言うまでもない。しかし、ここではやはり産業化促進における製品の規格や市場参入の標準整備に力を注いでいることが見受けられる。

図表 13 は、中国のスマート交通とスマートコネクテッドカーに関する情報安全技術関連標準の制定・実施状況を示している。

図表 14 は、中国のコネクテッドカーのクラウド制御プラットフォーム関連標準の制定状況を見たものである。これは、団体標準としてすでに制定・公開済となっているものが多いが、立案中、承認申告中のものも複数見られる。

図表 15 に示すデータインタラクション関連標準の制定状況もこれに似ている^{※1}。総じていえば、各分野と各レベルの標準制定がかなり進んだ状況である。ただ、まだ制定途中や未公開の標準などが残されており、全体の産業体系を構築する各種標準の数が膨大であり、また国際標準との協調や協議が今後多く生じてくることが想定される。

これまでのシステム整備と実証実験の実施を踏まえて、中国政府（工信部主体）は今年 6 月初に 9 つのコンソーシアムを選出して東中西部の広域にわたって実証実験を展開することになった（図表 16）。今般の実証実験を経て、中国における自動運転の事業発展に大きな弾みをつけることになるだけに、大きな関心が寄せられており、今後の企業参入にも期待が高まっている。

図表 14 クラウド制御プラットフォーム関連標準

No.	標準類型	標準名称	進捗状況
1	団体標準	自動車用スマートコックピットのヒューマンコンピュータインタラクション安全性評価手法	審査申請中
2	団体標準	車両・道路・クラウド統合システムのためのデータ分類およびグレーディングガイド	承認申告中
3	団体標準	T/CSAE 295.1-2023 車両・道路・クラウド統合システム 第 1 部 システム構成と基本プラットフォームアーキテクチャ	公開済
4	団体標準	T/CSAE 295.1-2023 車両・道路・クラウド統合システム 第 2 部 カークラウドデータインタラクション仕様	公開済
5	団体標準	T/CSAE 295.1-2023 車両・道路・クラウド統合システム 第 3 部 道路・クラウドデータインタラクション仕様	公開済
6	団体標準	車両・道路・クラウド統合システム 第 4 部 クラウド・クラウドデータインタラクション仕様	立案中
7	団体標準	T/CSAE 295.5-2023 車両・道路・クラウド統合システム 第 5 部 プラットフォームサービスシナリオ仕様	公開済
8	団体標準	車両・道路・クラウド統合システム 第 7 部 情報セキュリティ要件と実験方法	立案中
9	団体標準	公用通信ネットワークによるC-V2X 車両インターネットの地域アプリケーションクラウドテクノロジー要件	審査申請中
10	団体標準	T/CAAMTB 77-2022 自動車伝送ビデオおよび画像の減感技術の要件と方法	公開済
11	団体標準	車路連携路側インフラの情報セキュリティ技術要件	審査申請中

資料) 全国汽車標準化技術委員会、智能网联汽车分技術委員会(2023.10)「智能网联汽车云平台標準規範研究」より作成。

図表 15 データインタラクション関連標準の制定状況

No.	標準類型	標準名称	進捗状況
1	団体標準	GB/T 32960.3-2016 電気自動車の遠隔サービスと管理に関する技術仕様(パート 3: 通信プロトコルとデータ形式)	公開済
2	団体標準	JT/T 808-2019 道路運送車両衛星測位システム端末通信プロトコルおよびデータフォーマット	承認申告中
3	団体標準	T/CSAE 295.1-2023 車両・道路・クラウド統合システム 第 2 部 カークラウドデータインタラクション仕様	公開済
4	団体標準	T/CSAE 295.1-2023 車両・道路・クラウド統合システム 第 3 部 道路・クラウドデータインタラクション仕様	公開済
5	団体標準	車両・道路・クラウド統合システム 第 4 部 クラウド・クラウドデータインタラクション仕様	立案中
6	団体標準	T/CSAE 295.5-2023 車両・道路・クラウド統合システム 第 5 部 プラットフォームサービスシナリオ仕様	公開済
7	団体標準	車両・道路・クラウド統合システム 第 7 部 情報セキュリティ要件と実験方法	立案中
8	団体標準	公用通信ネットワークによるC-V2X 車両インターネットの地域アプリケーションクラウドテクノロジー要件	審査申請中
9	団体標準	T/CAAMTB 77-2022 自動車伝送ビデオおよび画像の減感技術の要件と方法	公開済
10	団体標準	車路連携路側インフラの情報セキュリティ技術要件	審査申請中

資料) 全国汽車標準化技術委員会、智能网联汽车分技術委員会(2023.10)「智能网联汽车云平台標準規範研究」より作成。

図表 16 スマートコネクテッドカー実証実験に選出されたコンソーシアム

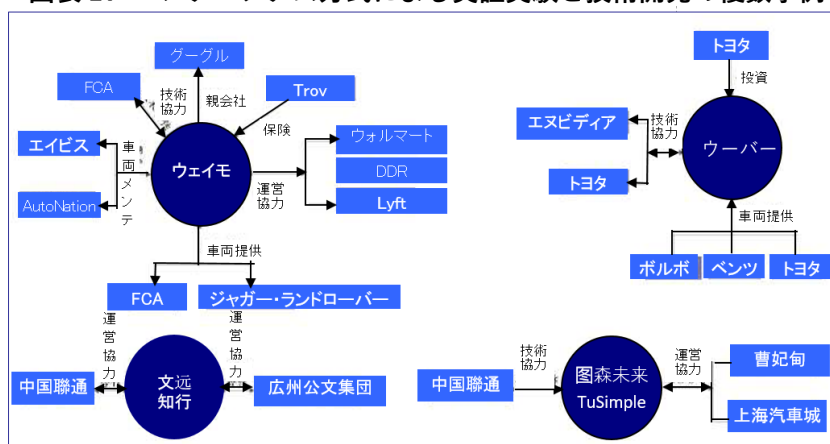
No.	自動車生産企業	自動車利用主体	車両運行所在都市	車種
1	重慶長安汽車股份有限公司	重慶長安車聯科技有限公司	重慶市	乗用車
2	BYD汽車工業有限公司	深圳市東潮出行科技服務有限公司	広東省深セン市	乗用車
3	广汽乘用车有限公司	广汽祺宸科技有限公司	広東省広州市	乗用車
4	上海汽車集团股份有限公司	上海賽可出行科技服務有限公司	上海市	乗用車
5	北汽藍谷麥格納汽車有限公司	北京出行汽車服務有限公司	北京市	乗用車
6	中国第一汽車集团有限公司	一汽出行科技有限公司	北京市	乗用車
7	上汽紅岩汽車有限公司	上海友道智途科技有限公司	海南省儋州市	トラック
8	宇通客车股份有限公司	鄭州市公共交通集团有限公司	河南省鄭州市	バス
9	蔚来汽車科技(安徽)有限公司	上海蔚来汽車有限公司	上海市	乗用車

資料) 中国政府(工信部)WEBサイト掲載「四部門有序開展智能网联汽车准入和上路通行试点」(付属文書)より作成。

^{※1} ただ重要な団体標準となっている「コネクテッドカーのLTE V2X フルプロトコルスタック標準」の制定状況(10 件標準)はすべて制定・公開済となっている。

実際コンソーシアム方式による実証実験や技術開発協力はコネクテッドカー・自動運転の事業展開に非常に相応しく、国内外でも多く採用されてきたものである（図表 17）。主要自動車企業を主とした複数企業の事業参加は、貨物・乗客の自動運転利用

図表 17 コンソーシアム方式による実証実験と技術開発の複数事例



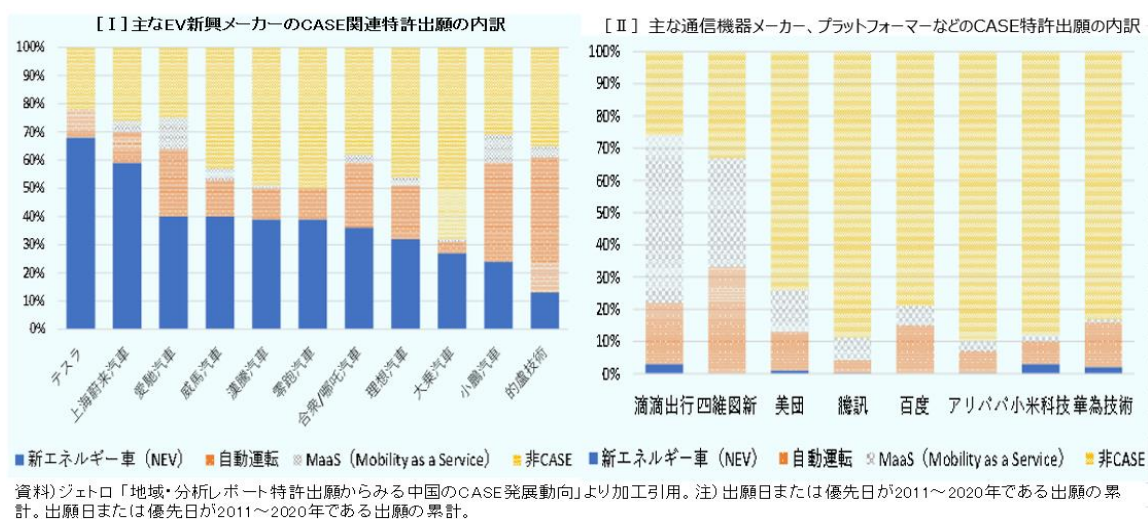
資料) 36Kr/CHINA 漢能研究公表資料より加工引用。

において豊かなシーンや技術的示唆を提供されるものである。そして、近い将来の商用化の展開に向けて社会的・技術的に重要なエビデンスやコンセンサスを得るためにも必要不可欠であろう。

4. 発展のダイナミズムの源泉と課題及び市場展望

新産業としての育成において、中国のコネクテッドカーはかなり大きな成果を収めているといえる。それを支えていたのが、旺盛な企業投資活動とイノベーションの発展であることは疑いない。特にイノベーションの核心を担うのが中国の EV 新興メーカーと主要テック企業の自動運転特許の出願件数の比重の大きさが注目される。中では、小鵬汽車や的廬技術が全体出願件数の主体を占める程にもなっている（図表 18 の [1]）^{※2}。通信技術のテック企業でも四図維新と華為技術をはじめ自動運転の特許出願が多く見られており、

図表 18 中国の EV 新興メーカーと主要テック企業の自動運転特許出願



※2 ここで引用した内容はジェトロレポートの内容の一部であり、詳細はジェトロ・香港事務所松本要「特許出願からみる中国のCASE発展動向スタートアップに存在感、今後の課題は海外展開」などを参考されたい。

中国の自動運転の技術開発を促進している。

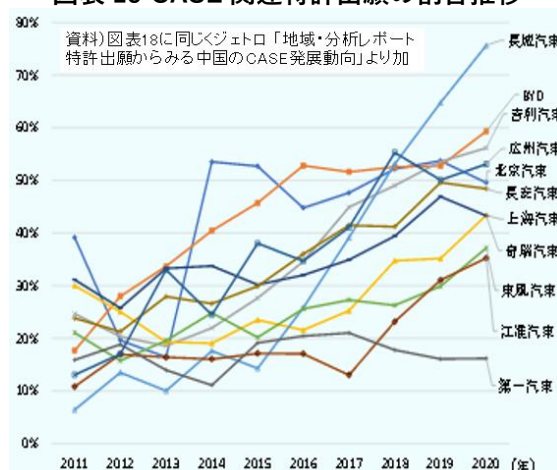
なお、図表 20 に見られるように、中国の CASE 関連企業は多様に分類され、それぞれ CASE のサプライチェーンの重要な担い手となっている。また、各社の CASE 関連特許出願件数の拡大の割合が、顕著であることが特筆されるべきである（図表 19）。長城汽車や吉利汽車、上海汽車の増勢が特に目立っていることが見て取れる。中でも海外パテントファミリー率の高い企業が最もイノベーションの実力が高いのが明らかである。特に大

疆（DJI）と華為が群を秀でている。華為は多数の企業に自動運転の通信技術を供与している事はよく知られており、DJI のドローン技術の転用による自動運転の支援拡大（今年中に 20 車種搭載予定）も注目され、中国の自動運転の発展がより加速されるであろう。

無論、課題はまだ多く残されており、第一に挙げられるべきは熾烈な国際競争に勝ち得られるのかということである。自動運転に関する投資の推移では、中国は件数が多いのに対して、アメリカは投資の規模が大きく上回っていることが明らかで（図表 21）、安定的な開発研究の資金確保が求められる。その他、自動運転用の半導体の確保も重要なカギを握る。これに加え、今後大規模なコネクテッドカーの商用化に向けて不十分なインフラ施設や保険制度の充実などにも対応すべき課題が多く残されている。

人類は常に課題解決の中で成長し進歩しており、技術も不断なるイノベーションによって生み出される。来年に控える 2025 年の中国新エネ車の第一段階の目標達成（L1/L2 の浸透率は 50%、L4 の浸透率は 1%とカウントダウン。図表 22）には樂觀できると思われるが、それによる市場規模が 2021 年の 10 倍以上に膨らむ見込みとなり（図表 23）、2030 年～2035 年の第 2 段階の目標を達

図表 19 CASE 関連特許出願の割合推移

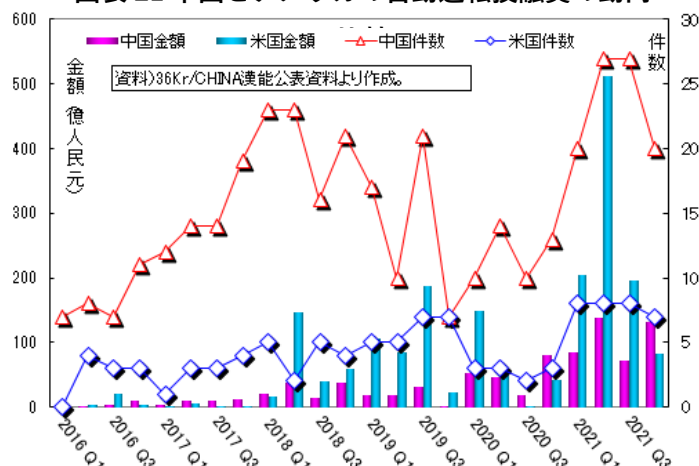


図表 20 海外パテントファミリー率

分類	企業名	CASE	非CASE
完成車	比亞迪 (BYD)	17%	11%
	長城汽車	10%	3%
	上海蔚来汽車 (NIO)	36%	25%
通信機器	華為技術 (ファーウェイ)	78%	70%
	小米科技 (シャオミ)	32%	18%
	大疆創新科技 (DJI)	92%	90%
	富士康 (フコックスコン)	55%	54%
プラットフォーム等	百度 (バイドゥ)	23%	16%
	騰訊 (テンセント)	40%	34%
	アリババ	35%	36%
	滴滴出行 (DiDi)	24%	13%
	美团	10%	8%
	菜鸟 (Cainiao)	34%	25%
V2Xなど	元征科技 (Launch)	15%	13%
画像認識	商湯科技/SenseTime	45%	31%
	驭勢科技/UISSE	14%	0%
自動運転ソリューション	图森未来/TuSimple	43%	36%
	智加科技/Plus.ai	24%	0%
	魔門塔/Momenta	16%	50%
	希迪智駕/CiD	13%	16%
	元戎啓行/DeepRoute	47%	80%
LDAR	速騰聚創/Robosens	22%	0%
	禾賽科技/Hesai	23%	12%
	鎧神智能/Leishen	13%	6%
電池	寧德時代/CAT	44%	21%
	孚能科技/Farasis	27%	0%

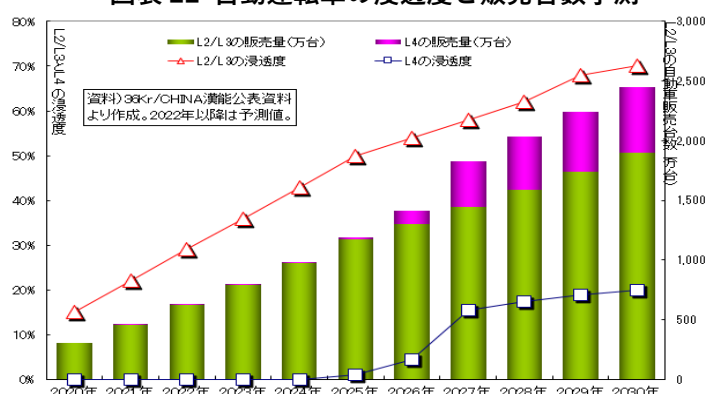
資料) ジェトロ「地域・分析レポート特許出願からみる中国のCASE発展動向」
https://www.jetro.go.jp/ext_images/biz/areareports/2022/5339bb0f872c7277/shinyo.pdfより引用作成。

図表 21 中国とアメリカの自動運転投資の動向

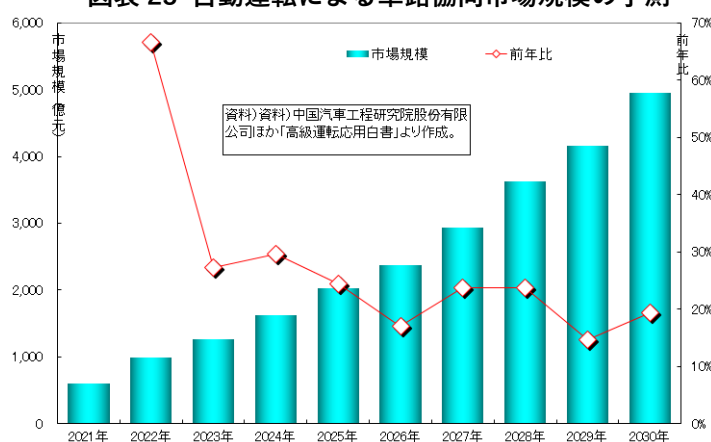


成（図表 24）するために真の CASE 革命の完遂が求められている。一方、産業規模の拡大が維持されるはずであり※3、産業の効率性と社会の利便性の向上とともに、多くの新興需要やビジネスチャンスの可能性が待ち受けていることも期待でき、中・外企業間の協業や事業連携も拡大されるであろう。

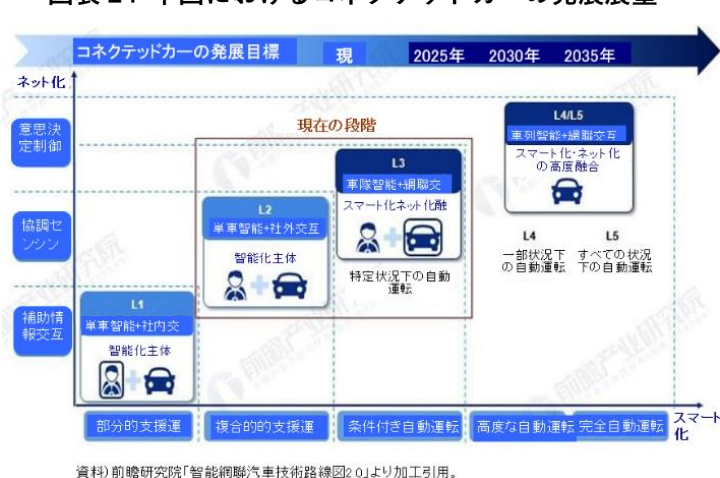
図表 22 自動運転車の浸透度と販売台数予測



図表 23 自動運転による車路協同市場規模の予測



図表 24 中国におけるコネクテッドカーの発展展望



今後、中国に限らず自動運転を実現するための法整備と国際標準化の対応も重要な課題と事業内容になる（古川修『自動運転の技術開発』グランプリ出版、2019年）。それにおいても、国際競争が激化する一方で、国際協調の必要性も高まっており、自動運転に関する様々な情報や知見の国際交流や地域・企業間の協力推進も有益な役割を果たすであろう。

以上

※3 中国の産業レポートなどでは自動運転の発展によるセンサーやレーダーなどの通信設備とソフトウェアの需要拡大を予測しているだけでなく、スマート交通市場とスマートシティの成長による需要拡大などを多く取り上げている。

事例研究：中国知財紛争での効果的な対応

西村あさひ 上海事務所(日本西村朝日律師事務所駐上海代表処)

首席代表 パートナー弁護士 野村高志 : a.nomura@nishimura.com

はじめに

筆者は長年にわたり、中華人民共和国（以下「中国」という）における法務・知財の案件を手掛けており、現在は上海市に駐在して実務に従事している。仕事の中で、中国と日本の法制度や実務の相違点を発見し、新鮮な驚きを感じる事がしばしばある。だが多くの日本企業は、その点に対する理解が必ずしも十分ではなく、特に訴訟等紛争案件の対応において苦労させられるケースが多い。

本稿では、日本企業の中国における知的財産の権利行使事例を取り上げ、その過程におけるノウハウ、工夫や苦労などを紹介する。特に、中国（外国）ならではの实務や問題点を取り上げ、クロスボーダー訴訟の連携戦略なども紹介する（社名、人名は全て仮称）。

今回、侵害訴訟である「不正商号」事件を担当弁護士の視点から取り上げる。筆者が過去に手掛けた案件がベースとなっており、現在も同種案件の相談を受けることがある。

筆者の限られた経験からではあるが、読者諸氏に敢えて申し上げたいのは、「簡単に諦めないでください」ということである。不利な状況の中でも、粘り強く試行錯誤を重ねるうちに、意外な展開で途が開けることがある。それが実務の醍醐味ではないかとも思う。本稿が、中国の知財案件を扱う実務家の方々に、僅かでもヒントとなれば幸いに思う次第である。なお本稿は「知財管理」2019年5月号（一般社団法人日本知的財産協会）の掲載論文の一部に、その後の法改正を踏まえ今般改訂を行ったものである。

侵害訴訟事件（不正商号事件）

(1) 事案

A. 大手電機メーカーA社

中国に駐在経験のある山田弁護士は、メーカーから中国知財案件の相談を受けることが多い。その日も、大手電機メーカーA社の知財部の斉藤部長が事務所を訪ねてきた。

「前々からご相談しようと思っていたのですが、中々やっかいな件でして…。」知財業務の経験豊富な斉藤部長が、いつになく曇った表情で語り始めた。

A 社はグローバルに事業展開しており、その社名をコーポレートブランドとして日本及び世界各国で商標登録し、製品上にも使用している。中国には 90 年代前半に進出し、家電その他の電気製品では広く人気を博しており、その社名＝商標は市場での知名度も非常に高い。当然、早い時期から模倣品の登場に悩まされたが、模倣品対策の経験も積み重ねており、単なるデッドコピーであれば市場監督管理局への申立を通じた行政摘発で対応するようになっていた。山田弁護士も、A 社から中国における模倣品対策で相談を受けることはなかった。

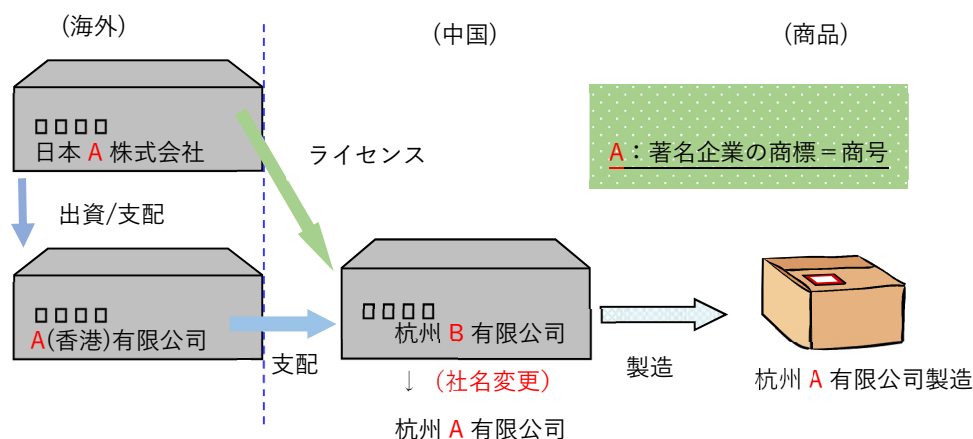


図1 事例の相関図

B. 模倣品企業についての相談内容

「ところが、今回問題になっている『杭州 A 有限公司』には手を焼いています。うちの社名の『A』が付いていますが、うちとは何の関係も無い会社です。以前は『杭州 B 有限公司』という社名で、当社製品のデッドコピーを製造しており、行政取締りを行ったりしました。ところが杭州 B 有限公司は、3 年くらい前に日本で『A 株式会社』を設立し、同時期に香港で『A（香港）有限公司』を設立したようです。日本の A 株式会社からライセンスを受けたと証して、その社名を『杭州 A 有限公司』と変更しました。いかにも我が社の関連会社のように名乗り、その製品上にも『杭州 A 有限公司』と表示しています。まるで、うちの子会社の商品のような誤解を与えます。」

「貴社は、社名の『A』を中国でも商標登録していますね。商標権侵害を理由に、行政摘発が出来ないでしょうか？」山田弁護士は尋ねた。

「まずは地元の市場監督管理局に申立てて行政取締りを行ってもらいました。市場監督管理局の職員が立入調査を行ったのですが、結局、処罰決定は出されず、その後も『杭州 A 有限公司』の社名は変わらず、模倣品販売も止まりませんでした。現地から上がってきている話では、『杭州 A 有限公司』の社名は正式に登録されているので、それを製品上に表示するのが違法かどうかは議論があると聞いています。ただ、『杭州 A 有限公司』は地元では大企業らしいので、裏で政府機関に手を回したのかもしれないという話もあります。行政取締りがうまくいかなかったので、別の対策を取れない

かと思って相談に参りました。」

C. 商標・商号問題とは

「これは商標・商号問題とも呼ばれていて、中国では以前からよく見られる事例です。」山田弁護士は説明を始めた。

「日本のメーカーの場合、社名（商号）をそのまま商標として登録かつ使用し、それが著名になっているケースが多いのですが、中国企業による不正な商号登記の被害者になるケースが見られます。以前は著名な大手企業が被害に遭うケースが多かったのですが、最近では B to B ビジネスに従事する中堅企業が被害に遭うケースも増えています。実態からすると、模倣品業者による潜脱行為の一パターンと考えられるケースも多く、よく見られるパターンとしては…」山田弁護士の説明は以下の通りであった。

表 1 商標・商号問題がいかにかに生じるか

①	著名な日本企業が、その社名を中国で商標登録して商品等にも使用しており、また中国の子会社の社名としても使用し、市場監督管理局で商号登記している。当該社名は、中国の業界や市場においても、よく知られている。
②	中国企業が、当該名称を無断で自社の商号として市場監督管理局に登録し、自社の社名として対外的に使用するとともに、自社製品上にも表示する。更に日本に同名のダミー企業を設立し、その子会社を装うことで、合法的な商号使用を仮装する。
③	当該中国企業は、その日本企業の知名度にフリーライドしながら、消費者等を誤認させて模倣品を販売することができる。
④	多国間に跨って合法的な使用を仮装するケースも多い。香港や日本に同一の商号でダミー会社を設立・商号登録し、それらの会社から中国の会社（侵害行為の実質的な主体）に、かかる商号の使用を許諾する旨の「授權書」（法的には商号等のライセンスを意味すると考えられる）を発行する手法が、よく取られる。

「似たような事例が多数あるとは、思いもしませんでした。なぜ、こんな手の込んだことをするのでしょうか？」齊藤部長が尋ねた。

「模倣品業者は、当初は単純なデッドコピー品を製造販売するのが一般でした。ところが、権利者企業が模倣品対策のノウハウを蓄えてくると、商標権侵害を理由に行政取締りや民事訴訟提起を受けるようになります。法的責任追及を免れるために、著名な日本企業の社名、ロゴなど使用する法的な根拠があるかのように装おうとします。ただ、中国の商標登録は先願主義なので、権利者が先に商標を登録している以上、それと同一・類似の範囲では商標登録を取得することができません。そこで、自己の商号の一部に日本企業の社名やロゴを加え、市場監督管理局で商号登記をしたうえで、製品や宣伝等にそれを使用することで、あたかも自己の社名の合法的な使用に見せかけるわけです。」

D. 対処の方法

「うーん。中々考えたものですね。でも、うちは中国で登録商標を持っているので、商標権侵害を理由に、その商号を取り消させることができるべきだと思うのですが。」

「確かに、不正な商号登記に対して、その登記を管轄する市場監督管理局に、商号登記の抹消や変更を申し立てることが可能だという法律規定があります^{※1}。ただ、実務的には、市場監督管理局が商号登記の抹消・変更に積極的に応じてくれるとは限りません。^{※2/※3} 貴社の場合も、本当の理由がどうあれ、行政摘発では実効性がなかったわけです。同様のケースは他にも見られます。」

では、他にどのような対処方法があるのかとの、斉藤部長の間に、山田弁護士は説明を続けた。

「不正な商号登記に対し、反不正当竞争法違反を理由として、民事訴訟の提起を行うことが考えられます。2017 年の法改正で、他人の商号の無断使用行為が不正競争行為の一つと明記され、市場監督管理局が変更登記ができることが明記されました。その法的要件について説明します。それらを立証できる証拠を、可能な限り多く収拾することが重要です。」

表 2 反不正当竞争法 6 条 2 号の要件

①	権利者側の社名・商号が、一定程度の知名度があること（実務的には、中国全国に知られている必要はなく、また当該業界において知名度があればよい）。
②	相手方が無断で当該名称を使用していること（商号の一部として工商登記することを含む）。
③	相手方が権利者の商号等の存在を知っていた（悪意）こと（権利者の商号等が高い知名度を有していたり、相手方が同じ業界に属する場合は容易に推認される）。
④	相手方による不正商号の使用により、関連公衆に対して権利者の商品だとの誤認や、権利者と関連がある（その子会社とみられる等）との誤認を生じさせたこと。
⑤	必須の要件ではないが、権利者側に生じた損害（但し、相手方の行為と因果関係があること）や、その他の商標権侵害行為の存在（これは、③の悪意性の立証にも繋がる）なども、併せて立証するとよい。

斉藤部長が尋ねた。「この問題の概要はよく理解できました。今後の対応ですが、まず何から始めたらよいでしょうか。」

※1 「企業名称登記管理実施弁法」 34 条以下参照。なお同 41 条には紛争の審査にあたり考慮すべき要素として、「係争企業名称が関連する公衆を欺き、若しくは誤解をもたらすか否か」「係争企業名称が他人の商業上の信用を利用し、又は損なうものか否か」が挙げられている。

※2 「反不正当竞争法」 6 条「事業者は、次の各号に掲げる混同行為を実施したり、他人の商品である、又は他人との特定の関連性があるかのような誤認を関連公衆に生じさせてはならない。

（2）他人の一定の影響力がある企業名称（略称、屋号などを含む）、社会組織名称（略称などを含む）、氏名（ペンネーム、芸名、訳名などを含む）を無断で使用すること。」

※3 「反不正当竞争法」 18 条 2 項「事業者が登記した企業名称が本法 6 条の規定に違反する場合、速やかに名称変更登記を申請しなければならない。名称変更手続が完了するまで、原企業登記機関が統一社会信用コードでその名称を代替しなければならない。」

「では、一般的な対応策の流れを説明します。」山田弁護士は具体的な対処方法を説明した。

「まず相手企業の調査・情報収集や自社の登録商標の確認（表 3①②）を行って、具体的な対処の戦略を練ります。相手方企業や、その保有商標の有無については、私の方で調査しましょう。調査結果を踏まえ、警告状の

表 3 対処方法のフロー

①	相手企業の調査・情報収集
②	自社及び相手方の登録商標等の確認・調査
③	相手企業への警告状送付、商号変更の交渉
④	市場監督管理局への商号是正申立
⑤	人民法院への民事訴訟提起

送付と交渉（表 3③）その他の方策を取っていきます。ただ貴社の場合、既に市場監督管理局による行政摘発（表 3④）は実行済みで、また任意の交渉で相手が社名を変更するとも思えないので、最初から人民法院への民事訴訟提起（表 3⑤）の方向で考えることになるでしょう。先ほど説明した法的要件の立証（表 2）に関しては、具体的に検討しておいてください。特に貴社商標の知名度（表 2①）と関連公衆の誤認（表 2④）に関する立証の証拠として、どのようなものがあるかは検討しておいてください。」

「よく理解できました。ぜひ調査をお願いします。そのうえで、次のステップについての打合せをさせてください。」

E. 訴訟戦略の会議

1 ヶ月後、再び斉藤部長が山田弁護士を訪ねてきた。山田弁護士は調査結果を報告した。

「各社の登記情報を調べたところ、日本で『A 株式会社』を設立した 1 ヶ月後に、香港で『A（香港）有限公司』を設立し、そのまた 1 ヶ月後に、『杭州 A 有限公司』への社名変更登記をしています。日本の A 株式会社の登記上の住所は東京都内の雑居ビルの中にあり、会社の看板も見当たらない幽霊会社でした。香港の A（香港）有限公司もペーパーカンパニーです。これらの会社と杭州 A 有限公司は、直接の資本関係はありませんが、出資者や役員のうちに同一人物いると見られます。あくまで杭州 A 有限公司に社名変更する目的で、実態のない日本の A 株式会社や A（香港）有限公司を設立したものと思われます。また、杭州 A 有限公司のサイトの自社の歴史の紹介頁には、貴社の中国におけるグループ会社だとの説明がありました。なお、これらの会社名義での商標登録・出願に関する情報は、見つかりませんでした。」

「どうもありがとうございます。私の方でも立証に関する検討を進めております。まず表 2①の社名＝商標の知名度の立証については、昨年、中国で著名商標の申請をしたことがありますので、その際の証拠資料を本件にも使えそうです。また表 2④の誤認の立証については、取引先の数社からクレームが寄せられていることが分かりました。うちの商品と思って購入したところ、品質が劣悪だったのでクレームが来たそうです。」

「それでは、訴訟に向けて準備を進めましょう。本件は、日本と中国で提訴する必要

があります。中国で、杭州 A 有限公司に対し、反不正競争法違反を理由に、商号の抹消等を求めて民事提訴します。これは上海で提携している現地法律事務所に依頼しましょう。ただ相手は、日本の A 株式会社から社名使用のライセンスを受けていると主張してくるはずですので、日本でも A 株式会社を提訴して、商号抹消を求めます。

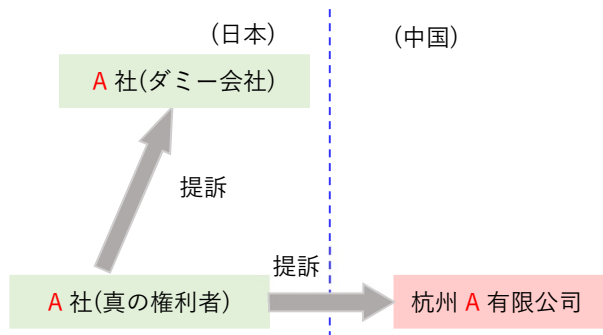


図2 事例の訴訟戦略

これは、日本の『会社法』8条の『不正商号に対する抹消請求』になります。日本の『不正競争防止法』2条1項1号の『周知表示混同惹起行為』に該当すると主張して、商号の使用差止め、商号登記抹消を請求することも考えられます。それから、相手方企業は地元では大企業のようなので、裁判所などにも影響力を及ぼすかもしれません。なるべく杭州は避け、上

海など大都市の裁判所で提訴できるよう、策を講じましょう。もし侵害品が上海で売られていたら、その販売店と併せて共同被告として、販売地である上海の裁判所で提訴できます。」

「現地事務所の選定はお任せしますので、早急に現地代理人とも打合せを持たせてください。また、日中の訴訟に必要な書類等についても指示をお願いします。」

F. その後の経緯

A 社は、杭州 A 有限公司に対し、商標権侵害・反不正競争法違反に基づく侵害行為の停止などを求めて民事訴訟を提起し、ほぼ同じタイミングで、日本の A 株式会社に対しても、日本において、会社法及び不正競争防止法を根拠に民事訴訟を提起した。

日本の訴訟が先に進行し、被告の商号変更を内容とする勝訴的和解が成立して、商号の変更登記がなされた。中国の訴訟では、杭州 A 有限公司は全面的に争う姿勢を見せ、A 株式会社から商号使用を許諾された旨の「授權書」を法廷に提出した。そのタイミングを見計らって、A 株式会社の商号が既に変更され、社名に「A」は使用されていない事実を証拠化して中国の裁判所に提出した。

その後、中国での訴訟も、被告による商標権侵害・反不正競争法違反を認定して侵害行為の停止などを命じた勝訴判決（第一審）が出された。

上訴審の判決でも、一審の判断が維持された結果、杭州 A 有限公司は社名に「A」を含まない名称へと変更登記を行った。

報告を聞いて喜ぶ斉藤部長を、山田弁護士が労った。「長期戦で大変だったでしょうが、良い結果となって本当に良かったです。日中の訴訟をうまく連携させる戦略が功を奏しましたね。」

(2)解説

A. 商標・商号問題の立証：一定程度の知名度（不競法 6 条）

「反不正当竞争法」6 条の「一定程度の知名度」の立証によく利用されるものには以下がある。

表 4 社名等の知名度に関する立証方法

①	権利者企業の、中国国内の販売実績（取引契約書や支払いのエビデンス等を証拠として提出する）、売上高・市場シェアの高さ
②	中国における広告、宣伝の規模や地理的範囲等 ^{※4}
③	中国の展示会等への出展、政府機関や業界団体からの好評価、各種ランキングの記録、行政機関や業界団体等からの受賞歴等
④	中国のメディア、雑誌、書籍等での紹介・言及の記録
⑤	中国において当該商標が著名商標として保護された記録（第三者による冒認出願や侵害行為に対して、行政当局又は裁判所の法的手続において保護された事実）
⑥	第三者に誤認を生じさせた事実（誤認した顧客からのクレーム等）
⑦	相手方の悪意性（権利者の商号の知名度からして、それを知っていた又は知り得た）
⑧	相手方等による虚偽の宣伝やフリーライド行為の態様（権利者の知名度を利用し、それと一定の関係（子会社・関連会社と偽装等）があるかのような宣伝・販売行為等）

上記⑦の「相手方の悪意性」の立証の手段としては、相手方の株主や経営陣が、権利者の元従業員であったことや、同じ業界の関係者であることなどが挙げられる。相手方が権利者と同業者である場合には悪意が認定されやすく、同業者ではない場合には、権利者の商号の知名度について、より高いレベルの知名度が求められたり、相手方が悪意であることの明確な立証が求められる。その意味で、相手方の悪意性の立証と、権利者側の商号等の知名度（一定の影響力があること）の立証とは、一定程度の相関関係があるともいえる。

B. クロスボーダー訴訟の連携戦略

日本や香港など中国外に設立されたダミー会社に対しても、商号の抹消等を求めて提訴することがある。この場合、訴訟手続そのものは国・地域毎に行うこととなり（そのため、複数の法律事務所が関与することになる。）、それらを相互に連携させた訴訟戦略を練る必要がある。

本件では、中国と日本において民事訴訟を提起するため、事前に十分な時間をかけて、証拠の収集・検討と法的論点の整理等の準備を進めたうえで、ほぼ同時に提訴し

※4 一般的には、中国における広告・宣伝活動の開始時期が相手方の侵害行為よりも早いこと、公告・宣伝活動を継続的に進めていたことの証明が重要と考えられる。

た。その後の経緯では、日本の訴訟が先行して和解により終結し、日本のダミー会社の商号を変更できたことから、その事実を証拠化して中国の民事訴訟でも提出するといった実務上の工夫を行い、最終的な勝訴に至った。

複数の国・地域に跨がる訴訟が、それぞれの法律事務所においてバラバラに進行したりすることがないように、全体を統括する司令塔的な法律事務所/弁護士を置いて、それら全体を適切にハンドリングすることが重要となる。

おわりに

今回の事例は、難易度でいえば「中級レベル」といえる。多くの日本企業は、中国で自社の知財の登録出願や模倣対策の経験はあっても、本格的な知財訴訟は経験していないことが多い。中国固有の実務ノウハウも踏まえた戦略的な訴訟対応が必要となる。

今回の事例に限らず、どのような場合でも、簡単に諦めないことである。これは単なる精神論ではなく、多面的な情報収集と周到的証拠固めを踏まえて戦略を練り、粘り強く戦い続けるということである。より多くの日本企業が中国での知財紛争に強くなることを切に願い、本稿がその一助となれば望外の喜びである。

以上

Profile

日本西村朝日法律事務所駐上海代表処（西村あさひ 上海事務所）

2010年の北京事務所設立に続いて、2014年に設立されました。

設立後、日系企業の中国進出や現地の会社法務、コンプライアンス対応、事業再編、知的財産、労働紛争、危機管理等の現地でのオペレーションで直面する多様な問題を解決して参りました。

上海のほか、東京、北京の各拠点の弁護士、中国律師らと協働して最高レベルのリーガルサービスを提供しています。



野村 高志

首席代表 パートナー弁護士

早稲田大学法学部卒業、1998年弁護士登録。2001年、西村総合法律事務所（現西村あさひ法律事務所・外国法共同事業）、05年よりフレッシュフィールドズ法律事務所（上海）に勤務。10年に現事務所復帰、14年より上海事務所首席代表。パートナー弁護士。中国滞在は10年以上に及ぶ。中国内外のM&A、契約交渉、コンプライアンス、知的財産権、訴訟・紛争、独占禁止法などを主に取り扱う。ネイティブレベルの中国語で、多国籍クロスボーダー型案件を多数手掛ける。主な著作に「中国民法典と企業法務-日本企業への影響と変わる取引手法」、「模倣対策マニュアル（中国編）」、「アジア進出・撤退の労務」など。

青島 - 中国北方沿海国際都市

中国青島工商センター（日本）

qdbcc2024_jp@163.com

「青島」の優位性と魅力

青島市は中国山東省にあり、陸地面積は 11,293 平方キロメートル、中国メガシティの一つであり、重要な経済中心都市です。青島は長年日本との友好関係があり、1979 年以来、下関、京都、福岡、神戸などと友好都市関係を結び、2009 年に青島日本総領事館が開設され、あらゆる面で交流が活発化しています。沿海都市青島は、「現代的国際大都市」という目標実現を促す以下 10 の優位性があります。

(1) 地理的位置の優位性

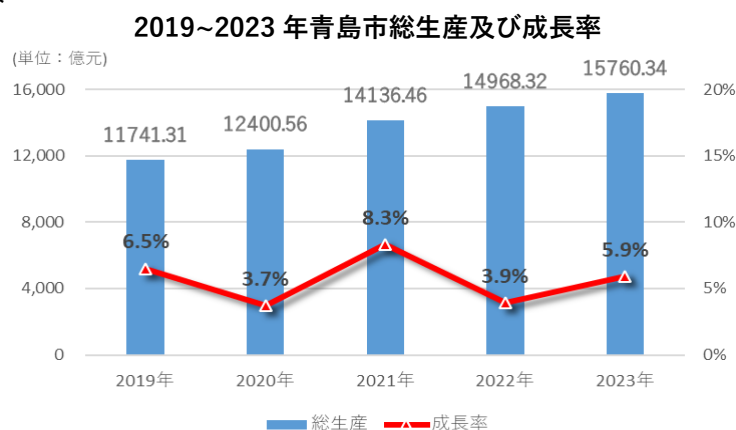
黄海（太平洋）に面し、東は海を挟んで日本と韓国に向かい合い、中国と北東アジア、太平洋を結びつける重要な港湾です。さらに西は中央アジア・ヨーロッパと繋がり、陸海連携のメリットがあります。

(2) 交通システムが完備

国家戦略レベルの「デュアルハブ」都市として、青島は世界的に有名な青島港、4F レベルの青島膠東国際空港、そして鉄道・道路輸送網が四通八達し、陸、海、空の優れた輸送能力を備えています。国内線が 202 航路、国際線が 28 航路を有し、2023 年の航空旅行数は延べ 4,100 万人、将来には延べ 5,500 万人に達すると期待されています。

(3) 強い経済力

2023 年には GDP は 1 兆 5,700 億元超、輸出入総額は 8700 億元超、外資系企業数は 1 万 5,000 社超（日系企業は 654 社）、※1 市场主体



※1 出所：青島市商務局外資処

の総数は約 205 万社と、全国的にも企業投資活動が最も活発な都市の一つです。

(4) 各産業が揃っていること

青島は「7+10+7」の 24 の重点育成産業チェーンをベースに、家電、食品・飲料、アパレルなどの伝統産業と集積回路、新型ディスプレイ、人工知能などの新興産業との共存発展、共同推進という良好な局面を実現しました。



(5) 消費市場が広大

中国東部沿海の経済発展地域に位置し、2023 年の消費財小売総額は 6318.9 億元で、中国北方都市中で第 2 位です。

(6) 気候・環境が快適

青島は湿潤な気候で、冬暖かく、夏涼しい海洋性気候の特長を備え、山、海、湾と都市が渾然一体となった中国有数の観光地、リゾート都市です。

(7) 人材リソースが豊富

青島市の常住人口は 1,000 万人を超え、市内には 27 の総合大学、79 の専門学校、30 以上の国立および省レベルの科学研究機関があり、各種人材の総数は 271 万人を超えています。

(8) 先進的開放性と優れたビジネス環境

中国で最初に開放された 14 の沿岸都市の 1 つとして、青島は日本を含む 33 カ国 80 以

上の都市と友好関係を築き、中国上海協力機構の地方経済貿易協力モデル区、山東自由貿易試験区青島分区などの整備という重要な使命を託されています。

中央政府による各種の貿易取引円滑化の企業優遇策のほか、青島市は昨年 11 月に「青島市企業サービス一元化プラットフォーム」を設立し、対企業優遇政策、資金運轉支援と企業の間合せ対応に努め、国際的な一流ビジネス環境構築を目指しています。

(9) イノベーション・起業家マインドの強さ

青島は人口 1 万人当たりの有効な発明特許保有数が山東省第 1 位、全国でもトップクラスであり、ハイアール、ハイセンス、青島ビールなどの世界的に有名な企業も青島で創立され、成長したのです。ユニコーン企業数は全国第 5 位です。

また、ベンチャーキャピタルセンターの構築を支援するための多くの優遇措置があります。例えば、新中国証券投資基金業協会の登録および増資を完了したベンチャーキャピタルおよび投資ファンドに対して、払込資本金（実収資本）または追加払込資本金（実収資本）が 2 億元以上であり、一定の条件を満たす場合、払込資本金（実収資本）または追加払込資本金（実収資本）の 1 %、最大 2,000 万元の奨励金を支給する。払込資金または実収資本が 1 0 0 億元以上の特大型ベンチャーキャピタル機関に対しては、5,000 万元の奨励金を支給する。

(10) 文化的な豊かさ

ユネスコ認定の世界で 9 番目、中国唯一の「映画の都」であり、これまでに 300 を超える各種の撮影クルーが映画やテレビドラマ撮影と制作を行っています。また青島西海美術館は「2022 年世界の必見 14 術館」にランクされています。

以上

Profile

中国青島工商センター（日本）

青島日本工商中心は、青島市政府が 2017 年に東京に設立した、日本全国に向けて（日本から青島への）「企業誘致」と（青島から日本への）「海外進出」支援を主な機能とするビジネス代表機関で、現在、首席代表 1 名、常務代表 1 名を置いています。「センター」は主に青島企業の日本への進出、日本企業の青島への投資貿易・ビジネス提携の支援と、双方の人材交流・往来の推進に力を入れています。



首席代表 陳 賛(日本語可)

常任代表 胡 建文(日本語可)

所在地：東京都千代田区神田神保町 3-10-7

T E L : 03(6757)8597 F A X : 03(6757)8597

E-mail : qdbcc2024_jp@163.com

みずほフィナンシャルグループ

チャイナビジネス関連レポート

レポートタイトル	担当部門	頻度	リンク先(直近 2 レポート)
チャイナビジネスマンスリー (CBM)	みずほ銀行 中国営業推進部	月次	24 年 5 月号(2024/5/16) https://www.mizuhobank.co.jp/corporate/world/info/cndb/economics/monthly/pdf/R512-0175-XF-0105.pdf 24 年 6 月号(2024/6/13) https://www.mizuhobank.co.jp/corporate/world/info/cndb/economics/monthly/pdf/R512-0176-XF-0105.pdf 24 年 7 月号(本誌)
みずほインサイト Mizuho RT Express	みずほリサーチ & テクノロジーズ	不定期	中国経済は好調ながら先行き不透明感も(2024/4/18) https://www.mizuho-rt.co.jp/publication/report/2024/pdf/express-as240418.pdf 中国が住宅在庫の買い取り策を発表(2024/5/27) https://www.mizuho-rt.co.jp/publication/report/2024/pdf/express-as240527.pdf
みずほグローバルニュース	みずほ銀行 国際戦略情報部	季刊	Vol.123 脱炭素化とエネルギー安全保障の共存～日本企業のビジネスチャンスを考える～ https://www.mizuhobank.co.jp/corporate/world/info/globalnews/backnumber/pdf/global2023_summer.pdf Vol. 123 Vol.124 存在感の高まるグローバルサウス～インド・UAE・南アフリカの外交戦略をみる～ https://www.mizuhobank.co.jp/corporate/world/info/globalnews/pdf/global2024_spring.pdf
みずほ中国 ビジネスエクスプレス (BE)	みずほ (中国) 中国アドバイザー部	週次	第 726 号(2024/6/25) 国務院、24～25 年の省エネ・炭素排出削減行動方案を公表。 https://www.mizuhobank.co.jp/corporate/world/info/cndb/express/pdf/R419-0780-XF-0105.pdf 第 727 号(2024/7/1) 生態環境部など、カーボンフットプリント管理体制の確立に向けた実施方案を公表。 https://www.mizuhobank.co.jp/corporate/world/info/cndb/express/pdf/R419-0781-XF-0105.pdf
みずほ中国 ビジネスエクスプレス (経済編)	みずほ (中国) 中国アドバイザー部	月次	第 143 号(2024/3/21) 2023 年 GDP 成長率の実態 https://www.mizuhobank.co.jp/corporate/world/info/cndb/economics/express_economy/pdf/R422-0143-XF-0105.pdf 第 144 号(2024/4/23) 1～3 期は +5.3% 成長も業種の濃淡は継続 https://www.mizuhobank.co.jp/corporate/world/info/cndb/economics/express_economy/pdf/R422-0144-XF-0105.pdf
中国産業概観	みずほ (中国) 中国アドバイザー部	月次	中国自動車業界レポート(2024/5/23) 24 年 4 月中国自動車業界状況 https://www.mizuhobank.co.jp/corporate/world/info/cndb/economics/others/pdf/R425-0091-XF-0103.pdf 中国自動車業界レポート(2024/6/25) 24 年 5 月中国自動車業界状況 https://www.mizuhobank.co.jp/corporate/world/info/cndb/economics/others/pdf/R425-0092-XF-0103.pdf

みずほフィナンシャルグループ

みずほのビジネスネットワーク

お問い合わせ

みずほ銀行 中国営業推進部 インフォライン

✉ : china.info@mizuho-bk.co.jp

みずほ銀行

● 本店 中国営業推進部

東京都千代田区大手町1-5-5
TEL: 03-5220-8721, 03-6628-9304

● 香港支店

尖沙咀梳士巴利道18号K11Atelier13楼
TEL: 852-2306-5000

● 台北支店

台北市信義区忠孝東路五段68号
国泰置地広場8-9階
TEL: 886-2-8726-3000

● 台中支店

台中市府会園道169号
敬業泰群大樓8楼
TEL: 886-4-2374-6300

● 高雄支店

高雄市中正三路2号国泰中正大樓12楼
TEL: 886-7-230-6800

○ 南京駐在員事務所

江蘇省南京市秦淮区漢中路1号
南京国際金融中心16D
TEL: 86-25-8332-9379

○ 厦門駐在員事務所

福建省厦門市思明区厦禾路189号
銀行中心2102室
TEL: 86-592-239-5571

みずほ銀行（中国）有限公司

● 上海本店

上海市浦東新区世紀大道100号
上海環球金融中心21階、23階
TEL: 86-21-3855-8888

○ 上海虹橋出張所

上海市閔行区申濱南路1226号
虹橋新地中心 A棟6階、B棟6階
TEL: 86-21-3411-8688

● 北京支店

北京市朝陽区東三環中路1号
環球金融中心 西樓8階
TEL: 86-10-6525-1888

● 深圳支店

広東省深圳市福田區金田路
皇崗商務中心1号楼30楼
TEL: 86-755-8282-9000

● 大連支店

遼寧省大連市西崗区中山路147号
申貿大廈大廈23階、24階-A
TEL: 86-411-8360-2543

● 武漢支店

湖北省武漢市漢口解放大道634号
新世界中心A座5階
TEL: 86-27-8342-5000

● 無錫支店

江蘇省無錫市新区長江路16号
無錫科技創業園B区8階
TEL: 85-510-8522-3939

● 広州支店

広東省広州市天河区珠江新城
華夏路8号合景国際金融広場25階
TEL: 86-20-3815-0888

● 合肥支店

安徽省合肥市包河区馬鞍山路130号
万達広場7号写字樓19階
TEL: 86-551-6380-0690

● 天津支店

天津市和平区赤峰道136号
天津国際金融中心大廈11階
TEL: 86-22-6622-5588

● 青島支店

山東省青島市市南区香港中路59号
青島国際金融中心44階
TEL: 86-532-8097-0001

● 蘇州支店

江蘇省蘇州市蘇州工業園區
旺墩路188号建屋大廈17階
TEL: 86-512-6733-6888

○ 昆山出張所

江蘇省昆山市昆山開發区春旭路258号
東安大廈18階D、E室
TEL: 86- 512-6733-6888

○ 常熟出張所

江蘇省常熟高新技術産業開發区
東南大道33号科創大廈701-704室
TEL: 86-512-6733-6888

その他

○ みずほ証券北京駐在員事務所

北京市朝陽区建国門外大街甲26号
長富宮公樓8階
TEL: 86-10-6523-4779

○ みずほ証券上海駐在員事務所

上海市浦東新区世紀大道100号
上海環球金融中心17階
TEL: 86-21-6877-8000

● Mizuho Securities Asia.Ltd

香港九龍尖沙咀梳士巴利道18號
K11Atelier14-15樓
TEL: 852-2685-2000

● Asset Management One HK.Ltd

香港九龍尖沙咀梳士巴利道18號
K11Atelier13樓
TEL: 852-2918-9030

【免責事項】

1. 当資料は情報提供のみを目的として作成したものであり、特定の取引の勧誘を目的としたものではありません。
2. 当資料の情報は、法律上、会計上、税務上の助言を含むものではありません。法律上、会計上、税務上の助言を必要とされる場合は、それぞれの専門家に相談ください。
3. 当資料の情報の貴社への開示は貴社の守秘義務を前提とするものです。当該情報については貴社内部の利用に限定され、その内容の第三者への開示は禁止されています。
4. 当資料の情報の著作権は原則として弊行に帰属します。いかなる目的であれ本誌の一部または全部について無断でいかなる方法においても複製、複製、引用、転載、翻訳、貸与等を行うことを禁止します。
5. 当資料の情報は、弊行が信頼できると考える各方面から取得しておりますが、その内容の正確性、信頼性、完全性を保証するものではありません。弊行は当該情報に起因して発生した損害については、その内容如何にかかわらずいっさい責任を負いません。
6. 本資料中に記載された企業情報は、公開情報及び第三者機関から取得した情報に基づいて作成しており、当行が顧客との取引において知りうる機密事項や非公開情報等は一切含まれておりません。
7. 当資料の情報は、すべて執筆者個人の見解であり、執筆者の所属する機関、みずほフィナンシャルグループ及びみずほ銀行の公式的な見解を示すものではありません。