

一般調査報告書

低空経済元年を迎えた中国：政策・技術・地域戦略の全体像

1 はじめに

空を行き交う空飛ぶタクシー、わずか数十分で届く空中配送——かつて SF にしか存在しなかった光景が、いま中国では「低空経済」と呼ばれる新産業として急速に現実化しつつあります。

中国政府は 2023 年 12 月の中央経済工作会議で「低空経済」を戦略性新興産業に格上げし、2024 年を「低空経済元年」と位置づけました。低空経済とは、高度約 1,000m 以下の空域（場合によっては最大 3,000m）において、ドローンや空飛ぶクルマ（eVTOL）などの民間航空機を活用して新たなビジネスや交通体系を構築する産業分野です。

実際、市場は急成長しており、「中国低空経済発展研究報告（2024）」によれば低空経済の 2024 年の国内市場規模は約 6,700 億元（約 13.4 兆円）、2025 年には約 8,600 億元（約 17.2 兆円）、2026 年には約 1 兆 0644 億元（約 21 兆円）と推計されています（図 1 参照）。また、中国民用航空局（CAAC）は、低空経済の市場規模が 2030 年に約 2 兆元（約 40 兆円）、2035 年には 3.5 兆元（約 70 兆円）に達するとも予測しています。本レポートでは、中国低空経済の政策背景、市場動向、技術革新、地域戦略などを整理し、今後の展望を探ります。

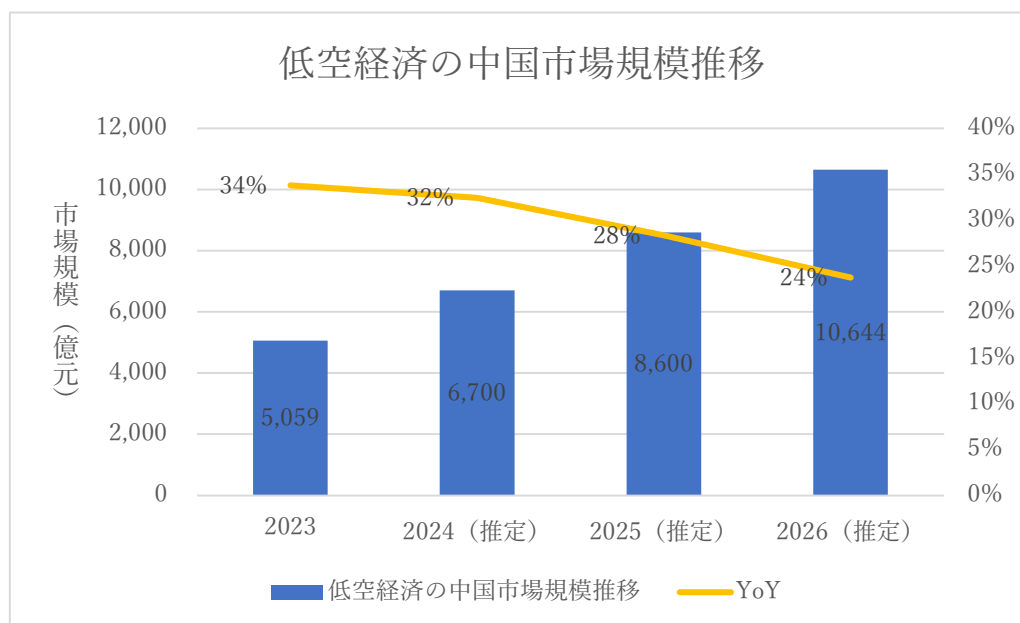


図 1：低空経済の中国市場規模推移（出所：中国低空経済発展研究報告（2024）に基づき筆者作成）

2 政策背景と制度整備

(1) 中央政府の政策動向

① 専門部門の新設

中国国家発展改革委員会（NDRC）は 2024 年 12 月、同委員会の内部に「低空経済発展司」を新設しました。この新部署は低空経済の発展戦略・中長期計画の策定、関連政策の立案、重要課題の省庁間調整を一元的に担い、政策推進体制を強化することを目的としています。また、低空経済とは高度約 1,000m 以下（必要に応じ最大 3,000m）の低空域で、民間の有人・無人航空機を主体とする新たな経済形態であると公式に定義されました。低空経済は 2023 年末の中央経済工作会议で戦略的新興産業に追加され、2024 年 3 月の政府活動報告でも新たな成長エンジンとして積極的に育成することが言及されています。このように中央政府は制度面の整備と位置づけを急ピッチで進め、低空経済の土台固めに着手しました。

② 空域改革の推進

従来、中国の低空空域は軍の管轄色が強く、民間利用には制約が多い状況でした。民間利用を拡大するため、中央政府では軍民融合による空域管理改革が進められています。具体的には、軍・地方政府・民間企業の三者が協調する管理メカニズムを整備し、低空空域を細かなグリッド単位で管理する試みが始まっています。例えば福建省福州市では、地方政府主導のデジタル監管プラットフォーム上で低空空域を網格化・精密化管理する制度を導入しました。南京市でも、市級の低空飛行サービスプラットフォーム「宁易飞（ニンイーフェイ）」を 2025 年 4 月に稼働させています。これらの試行により、必要な空域を柔軟に開放し低空資源を活用する仕組みづくりが進みつつあります。

(2) 地方の制度整備と支援策

① 深圳市

中国で最も積極的に低空経済を推進する深圳市は、2024 年 2 月に全国初の低空経済に関する地方条例「深圳経済特区低空経済産業促進条例」を施行しました。この条例は低空インフラや空域協調管理、飛行サービス体系の整備などを包括的に規定し、地方レベルでの産業振興の法的枠組みを確立しています。また 2024 年 6 月、深圳北駅（高速鉄道の拠点）でドローン・ヘリによる空の交通と鉄道を接続する「空鉄連携」実証事業を開始しました。このプロジェクトでは、鉄道駅と周辺都市を空路で結ぶ一貫輸送サービスを提供し、大湾区内の主要エリアを 1 時間圏内で結ぶ低空ネットワーク形成を目指しています。深圳市はこうした先行施策により低空経済の産業規模 1,000 億元超（約 2 兆円）をめざしており、全国のモデル都市として突出した存在感を示しています。

② 四川省

西部重鎮の四川省も低空経済に力を入れています。2025 年 5 月、四川省政府は「低空経済発展のための 16 項目の政策措置」を発表し、西部における低空経済ハブ構築を掲げました。この中で年間 3 億元（約 60 億円）の省財政資金を 2025～2027 年に投入する計画が明記され、初年度の 2025 年には既に 3 億元（約 60 億円）超を拠出しています。さらに総規模 30 億元（約 600 億円）の低空経済産業基金を設立し、機体・材料・動力・航電など幅広い関連分野への投資を促すとしています。成都市近郊の温江区には低空応用技術の産業パーク建設も進められており、製造拠点の集積と観光資源の活用によって低空経済の発展を目指す戦略です。

③ 湖南省

中部の湖南省も 2025 年 1 月に低空経済支援の補助金制度を公表しました。特に医療物資の空路輸送を重視しており、新規航路開設やドローン物流に対して 1 件あたり最大 2,000 万元（約 4 億円）の補助金を交付する仕組みです。湖南省は長沙市を中心に、病院間の緊急医療物資輸送ルートなどドローンの医療用途に積極的で、今回の制度整備もそれを後押しする内容となっています。

3 市場規模と成長要因

(1) 市場規模の急拡大

前述のとおり、中国の低空経済市場は近年急成長を遂げています。2023 年末時点の市場規模は約 5,059 億元（約 10 兆円）に達し、前年比 33.8%増という高い伸びを示しました。さらに 2024 年は推計で約 6,700 億元（約 13.4 兆円）に達したとされています。これは規制緩和や新規参入による市場の大幅な拡大を反映するものです。

(2) 成長を支える三大要因

① 制度緩和による参入促進

従来、低空飛行計画の申請・許可には数日を要することもありましたが、近年オンライン即時承認システムの整備が進み、申請から許可までの時間が「日単位から分単位」に短縮されて行政手続きが大幅に効率化されました。南京市では 2025 年 4 月に運用開始した「宁易飞」プラットフォームにより、翌日飛行計画の承認が最短 1 分で完了するようになりました。現在、このシステムに 90 以上の運航事業者が参加し、日平均 1,000 件超の飛行申請を処理しています。手続きの迅速化は参入障壁を下げ、新規事業者や新用途の開拓を加速させています。

② インフラ拡充による運用力強化

離着陸場など物理インフラの整備も急ピッチで進んでいます。例えば深圳市は 2026 年までに 1,200 カ所以上の低空起降点（離着陸拠点）整備を計画しており、2024 年末時点での 396 カ所の既存施設から大幅な増強を図っています。このようなインフラ基盤の

充実により、都市内配送や近距離移動のルート拡大が可能となり、市場拡大の土壌が整いつつあります。

③ ICT 融合による効率向上

ドローン・飛行体と通信・データネットワークの統合も成長の原動力です。華為技術（Huawei）と中国移动通信は次世代通信規格 5.5G と衛星通信を組み合わせた「低空智联网」（スマート低空ネットワーク）を共同開発しています。このネットワークは地上の 5G 高度通信網と衛星測位・通信を融合し、低空域をリアルタイムにモニタリング・制御できるものです。実証実験では、従来数時間かかっていた飛行許可手続きをネットワーク経由により数秒程度で自動発給することに成功したとされています。また深圳市は既に市内全域の高度 120m 以下をカバーする 5G 通信網と、北斗衛星によるセンチメートル級高精度測位ネットワークを構築済みで、10 万機以上のドローンが安定した通信・測位サービスを楽しんでいます。ICT の融合は運航管理の効率と安全性を飛躍的に高め、大量の飛行体が同時に空を飛ぶ環境を支えています。

(3) 市場構造の変化

低空経済の中でも特に成長が著しいのが物流分野です。物流関連では、中国大手の京東物流や順豊エクスプレスが積極投資しています。京東物流が開発した大型ドローン「JDX-20」（写真 1 参照）は最大 10kg の荷物を運搬でき、離島や山間部への配送に効果を発揮しています。また順豊系のドローン事業「豊翼科技」は主要都市圏で日量 2 万件以上の荷物配送を実現し、都市内のラストワンマイル配送のボトルネック解消につなげています。これら物流用ドローンの普及は、人手不足や渋滞に悩む既存物流に代わるソリューションとして注目され、市場拡大を牽引しています。



（写真 1：京東物流の大型ドローンによる自動配送の様子（出典：JD Logistics 公式サイト））

4 技術・ビジネス動向

(1) 適航審査の前進

低空経済の本格発展には、安全基準を満たした機体の実用化が不可欠です。この点で注目を集めたのが、中国の EHang 社（億航智能）が開発した 2 人乗り電動垂直離着陸（eVTOL）「EH216-S」（写真 2 参照）の適航審査です。2024 年 10 月、同機は世界で初めて、一度に型式証明（TC）・生産許可（PC）・標準適航証（AC）の三証を取得しました。従来、航空機の型式認証から適航証取得までは欧米メーカーでも数年を要する難関でしたが、EH216-S は中国民航局（CAAC）の審査を通じ短期間で達成しました。この「三証」を全て取得し終えたにより、「機体を作り（TC/PC）、安全に飛べる（AC）」ことが公式に認められたことになります。さらに 2025 年には同機の運航会社が中国初の有人無人機の運航許可（OC）も取得し、広州市や合肥市で一般乗客向けの遊覧飛行サービス提供が可能となりました。もっとも、eVTOL 機の適航審査には平均 18 か月以上を要し、審査官など専門人材の不足が指摘されています。国としては人材育成を急務としつつ、安全確保とイノベーション促進のバランスを取った制度運用が求められています。



（写真 2：広州市での EH216-S 商用運航の様子（出典：EHang 公式サイト））

（2）実証飛行と商用化

技術面のブレイクスルーは実証プロジェクトとして各地で現実化しています。2024 年 2 月には上海発のスタートアップ峰飛航空（Autoflight）が開発した 5 人乗り eVTOL 機が、深圳市と珠海市を結ぶ 55km の「跨湾」（湾横断）ルートでデモ飛行しました。深圳市の蛇口港を離陸した機体は 20 分間で珠海市の九洲港に到着し、陸路なら 2.5～3 時間かかる距離を短時間で結びました。これは世界初の都市間・海上跨ぎ eVTOL 航路の飛行とされ、空の都市間移動の実現に向け大きな一歩となりました。運航を担当した東部通航によれば、今後このルートを定期化・商用化し、6 人乗りヘリ相当のサービスを 1 人当たり 200～300 元（約 4,000～6,000 円）の低価格で提供できる見込みとのこと。このような都市間のアーバンエアモビリティの動きは他地域にも広がりつつあり、低空経済が観光やビジネス出張の形を変える可能性を示しています。

(3) デジタルツイン技術の活用

飛行体が空に溢れる時代に備え、都市空域をシミュレーション上に再現する試みも行われています。天津大学は2025年4月、自主開発した「デジタルツイン仿真プラットフォーム DIVA Sim」を公開しました。このプラットフォームは地理情報データ、都市の3Dモデル、無人機の空域利用データ、機体の飛行制御システムなどを統合し、空と地上を一体に再現した高精度の仮想都市空間を構築しています。DIVA Sim上では、都市内外に無数のドローンやeVTOLが飛び交う様子を再現し、飛行経路の最適化や空域の混雑予測、離着陸点配置の効果検証などが可能です。実際の公開デモでは、都市マトリクス上での通勤、救急医療でのドローン搬送、陸空連携物流、空飛ぶタクシーによる観光など複数のシナリオをデジタル空間でシミュレーションし、将来像を示しました。この種のデジタルツイン技術は、現実の空域管理やインフラ整備の計画策定にも役立っており、低空経済時代の都市計画ツールとして期待されています。

5 地域別の取り組み

中国は広大な国土を持つため、地域によって低空経済の注力分野や進捗状況が異なります。以下では、代表的な地域の動向を紹介します。

(1) 深圳市(広東省)「物流ドローン・通勤 eVTOL」

深圳市はドローン物流と空飛ぶクルマの通勤利用で全国をリードしています。市内では250本のドローン物流ルートが開設され、2024年には累計77.6万回の貨物配送フライトが行われました。これは都市内の日用品配送やネット通販荷物の即時配達にドローンが大きく貢献していることを意味します。さらにeVTOLについては、2024年に前述の深圳・珠海間ルート実証に成功したほか、市内外への短距離旅客サービスの準備も進行中です。また深圳北駅で開始した空鉄連携プロジェクトでは、鉄道駅からヘリコプターや大型ドローンに乗り継いで近隣都市へ移動するサービスモデルを実証しました。このような先進的な試みにより、深圳市は低空経済の先行都市として地位を確立しています。

(2) 長沙市(湖南省)「医療物流」

湖南省の省都・長沙市はドローンの医療分野応用に積極的です。市内の病院間で血液や医薬品を緊急輸送するドローン航路を国内で先駆けて開通させました。湖南省政府が2025年に公布した補助細則でも、医療用途の低空航路を重点支援対象に挙げ、必要な設備導入や運航費用に手厚い補助を行うとしています。実際、2024年末には長沙市内でドローンが血液を搬送して手術に間に合わせた例が報じられており、低空経済が医療インフラの一部になり始めています。

(3) 四川省「製造クラスター・観光利用」

四川省は製造業基盤を活かしつつ観光分野での低空経済活用も図っています。成都市近郊の温江区には低空応用技術産業園の建設が進められ、ドローンやeVTOLの研究開発・試験拠点として整備中です。併せて、雄大な山岳・自然景観を活かした観光遊覧飛行のコース開発にも注力しています。例えば九寨溝や峨眉山ではヘリコプター遊覧を拡充し、将来的にeVTOL観光にも繋げる計画です。また上述の30億元（約600億円）規模の産業基金を通じて、機体メーカーからサービス事業者まで関連企業群を誘致・育成し、西部における低空経済のハブになることを目指しています。

(4) 海南自由貿易港（海南省）「リゾート観光・免税物流」

南シナ海に位置する海南省は観光地として有名ですが、低空経済でもユニークな取り組みがあります。2025年4月に海口市で開催された中国国際消費財博覧会（消博会）では、eVTOLの観光飛行体験が目玉展示として登場し、大きな話題を呼びました。地元の海南旅投（海南旅遊投資発展）とEHang社が協業し、海南島内外のリゾート間でeVTOLによる観光ルートを拡大する計画を発表しています。例えば三亜市では沿岸の上空遊覧やオフショア島への空路ツアーなどが検討されており、既存のビーチリゾートに「空からの観光」という付加価値を提供しようとしています。さらに免税品配送へのドローン活用も模索されており、離島間や空港との間でドローン物流ネットワークを構築する構想もあります。

6 課題とリスク

急速に発展する中国の低空経済ですが、解決すべき課題や内在するリスクもいくつか指摘されており、以下では主なものを整理します。

(1) 適航審査人材の不足

eVTOLや無人機の審査・認証に携わる専門人材が不足しており、高度な航空工学知識と審査ノウハウを持つ人材育成が追いつかず、新型機の適航証明取得に長い時間を要する傾向があります。一般に中国でeVTOLの適航審査完了まで平均18か月以上かかるとされ、開発スピードに認証プロセスが追従できない状況です。国として航空当局の審査官育成や審査プロセスの効率化が急務といえます。

(2) 環境・騒音規制

ドローンや小型機の大量飛行に伴う環境影響や騒音への懸念も出始めています。特に夜間の飛行については都市ごとに運用ガイドラインがまちまちで、住民生活への影響に配慮し厳格な飛行禁止時間帯を設ける都市もあります。一方で24時間稼働の物流網を目指す事業者もあり、環境規制と産業発展の両立が課題です。静音プロペラや電動機の開発で騒音低減を図るなど技術的対応も進んでいますが、地域住民の理解醸成も含め慎重な展開が求められます。

(3) データ・資金面のリスク

低空経済はデジタル技術とも不可分なため、データ管理の問題も潜在しています。高解像度の空撮映像や測量データの扱いについては、海外への持ち出し規制が強化されており、国際展開する企業にとってハードルとなり得ます。またベンチャー企業が乱立している分野でもあり、一部では資金繰りの悪化や過当競争も指摘されています。

7 今後の展望と愛知県企業への示唆

中国の低空経済の動向は、日本の関連企業にとってもビジネスチャンスと示唆に富んでいます。特に愛知県は自動車・航空宇宙産業の集積地であり、その技術力を活かせる分野が多々あります。

(1) 先端材料・部品の需要拡大

eVTOL 機や大型ドローンには、軽量かつ高強度の機体材料、そして高性能な電動システムが求められます。具体的には炭素繊維強化プラスチック（CFRP）製のモノコック構造、エネルギー密度の高いリチウム電池や全固体電池、さらに効率に優れるモーターやインバーターなど、自動車や航空機で培われた最先端技術への活用が期待されます。愛知県内の企業はカーボン素材加工、精密モーター、蓄電池技術に強みを持つ企業が多く、これらの「空飛ぶクルマの部品」への参入機会が広がることが想定されます。中国メーカーとの共同開発や部材供給契約などを通じ、愛知のものづくり技術が低空経済の発展を下支えできる可能性があります。

(2) 運航管理ノウハウの提供

安全運航の管理手法という点でも、日本企業が寄与できる余地があります。日本の航空業界で確立された Safety Management System（安全管理システム）や品質保証プロセスは、中国の新興低空事業者にとって貴重な知見です。例えば、ドローン運航管理の標準手順作りやメンテナンスの品質管理など、日本での知見をコンサルティングや提携を通じて提供すれば、中国企業が国際認証を取得する際の支援となり得ます。これは単なる製品供給にとどまらないソフト面での付加価値であり、日本企業が差別化を図れるポイントと言えます。

(3) コンプライアンスと知財保護

ビジネス全般に言えることですが、低空経済分野でも法令遵守と知的財産の保護が重要です。特にドローンや航法技術は軍民両用（デュアルユース）になり得るため、輸出管理規制を遵守しつつ中国側パートナーと協力する必要があります。また、日本企業側の技術やノウハウが不用意に流出しないよう、契約上の知財保護策や情報管理も万全を期すべきです。信頼できる現地企業・政府機関とのパートナーシップを築き、ウィンウィンの関係で進出することが、日本企業にとってリスクを抑えつつ成果を上げる鍵となるでしょう。

8 総括

低空経済は、中国の新たな成長戦略の柱として急速にその存在感を強めており、日本企業にとっても無視できない分野となりつつあります。政策による強力な後押しを背景に、市場は極めて速いペー

スで拡大を続けています。もっとも、安全確保や制度整備といった課題は依然として存在し、中国政府および関連産業界は、試行錯誤を重ねながら制度設計と実装を進めている段階です。こうした環境下においては、愛知県をはじめとする日本のものづくり技術や運航管理のノウハウが、現地ニーズと高い親和性を持ち得ます。部材供給、システム協力、標準化支援など、さまざまな形で中国の低空経済と連携しうる可能性が広がっており、今後の協業の選択肢として十分に注目に値する分野です。今後も現地の制度動向や市場プレイヤーの動きに注視しつつ、着実な情報収集とパートナー選定により、具体的なビジネスチャンスの創出につなげていくことが期待されます。

愛知県上海産業情報センターでは、引き続き中国現地の最新動向を継続的に発信し、県内企業の皆さまのビジネス活動を支援してまいります。

【最近の中国内の主な動き】

5月7日 経済底上げへ金融支援強化 利下げ・預金準備率引き下げ表明

中国人民銀行（中央銀行）の潘功勝総裁は7日、政策金利と預金準備率（中央銀行が金融機関から強制的に預かる預金の割合）をともに引き下げると表明した。金融政策を適度に緩和することで、企業や個人が資金を借りやすくする。消費や投資を促すために資金供給を増やす措置も盛り込んだ。経済見通しに不透明感がある中、金融面での支援を手厚くして経済の底上げを狙う。

5月12日 4月の新車販売は1割増 政策効果持続、新型車投入も増加

中国自動車工業協会は12日、中国の2025年4月の新車販売台数（輸出含む）が前年同月比9.8%増の259万台だったと発表した。プラスは3カ月連続。内需刺激策や自動車の買い替え支援策などといった政策の効果が続き、メーカーの新型車投入が増えたことも追い風となった。「新エネルギー車（NEV）」の販売が好調だった上、輸出も伸びを確保した。

5月31日 5月の製造業PMIが上昇、節目割れ継続

中国国家统计局と中国物流購買連合会が5月31日発表した2025年5月の製造業の景況感を示す製造業購買担当者指数（PMI）は49.5だった。2カ月連続で好不況を判断する節目の50を下回ったが、前月からは0.5ポイント上昇した。生産と受注が上向いた。

【参考文献】

低空経済発展研究報告（2024）

<https://pdf.dfcfw.com/pdf/H3_AP202412271641446310_1.pdf?1735310055000.pdf>（2025年6月10日閲覧）

人民網<<https://ev.people.com.cn/>>（2025年6月10日閲覧）

Science Portal China <<https://spc.jst.go.jp/>>（2025年6月10日閲覧）

福州市人民政府<<https://www.fuzhou.gov.cn/>> (2025 年 6 月 10 日閲覧)

深圳市交通運輸局<<https://jtys.sz.gov.cn/>> (2025 年 6 月 10 日閲覧)

証券時報<<https://stcn.com/>> (2025 年 6 月 10 日閲覧)

騰訊新聞<<https://news.qq.com/>> (2025 年 6 月 10 日閲覧)

四川省財政庁<<https://czt.sc.gov.cn/>> (2025 年 6 月 10 日閲覧)

南京市人民政府<<https://www.nanjing.gov.cn/>> (2025 年 6 月 10 日閲覧)

第一財經<<https://www.yicai.com/>> (2025 年 6 月 10 日閲覧)

粤港澳大湾区门户网<<https://www.cnbayarea.org.cn/>> (2025 年 6 月 10 日閲覧)

新浪财经<<https://finance.sina.com.cn/>> (2025 年 6 月 10 日閲覧)

Nasdaq<<https://www.nasdaq.com/>> (2025 年 6 月 10 日閲覧)

天津大学<<https://news.tju.edu.cn/>> (2025 年 6 月 10 日閲覧)

光明日报社<<https://travel.gmw.cn/>> (2025 年 6 月 10 日閲覧)

日本貿易振興機構 <<https://www.jetro.go.jp/>> (2025 年 6 月 10 日閲覧)

36kr Japan<<https://36kr.jp/>> (2025 年 6 月 10 日閲覧)

本資料は、上海産業情報センターが、参考資料として情報提供を目的に作成したものです。

上海産業情報センターは資料作成にはできる限り正確に記載するよう努力していますが、その正確性を保証するものではありません。本情報の採否は読者の判断で行ってください。

また、万一不利益を被る事態が生じましても当センター及び愛知県等は責任を負うことができませんのでご了承ください。