

## 中国における自動運転に関する法制度の整備と課題

みずほ銀行 中国営業推進部

ヴァイスプレジデント 中国弁護士 王博

### 【本稿要旨】

- ・ 中国は自動運転を国家戦略として急速に推進し、「中央指導×地方実行」のモデルで都市ごとに積極的な実証・商用化が進んでいる。一方、国家法律の不備や各地方規制のばらつきなどの課題がある。
- ・ 日本は国家レベルで早期に自動運転の法整備を進め、L3・L4の自動運転も法的に可能となっているが、社会実装の規模やスピードでは中国に遅れを取っている。
- ・ 日本の社会実装遅れの要因として、慎重な国民性やインフラ面等の課題に加え、ビジネスモデルの確立やデータ共有、外資参入、海外進出などを推進する必要がある。
- ・ 今後は、中国は安全性と全国統一ルールを整備、日本は実証規模拡大と商業運営推進に注力し、「スピードと柔軟性」と「安全と統一性」の調和が両国の課題となる。

### はじめに

中国は自動運転技術の社会実装を世界で最も早いペースで進めている国の一つである。スイス金融大手のUBSはこのほど、2030年までに上海や北京、広東省広州、深センの4大都市で計30万台のロボタクシーが運行されると予想し、30年代後半には中国全体で400万台規模に拡大すると見通した<sup>※1</sup>。

その背景には、社会的な受容度の高さに加え<sup>※2</sup>、国の規制整備と都市ごとの積極的な実証が重層的に展開されている点がある。2018年には、中国政府は自動運転の道路テストに関する枠組みを整え、2021年には示範運用(パイロット運行)まで制度に取り込み、2023年には商用化を推進する「準入+上路通行」(市場参入と道路走行)の枠組の試験的稼働を始めた。これにより、北京や上海、武漢、広州、重慶等の都市でロボタクシーの商用化が現実のものとなりつつある。一方で、関連する国レベルの法律の不備、都市ごとの規制差、事故発生時の責任配分等、解決を迫られる課題も少なくない。

本稿では、中国における自動運転規制整備の現状を整理した上、日本の法整備・社会実装との比較にも触れつつ、両国の課題を分析し、企業の今後のビジネス戦略の策定に一助になればと思う。

<sup>※1</sup> 時事速報 25年9月3日「中国 無人ロボタクシー、30年までに4大都市で30万台 UBS予想」

<sup>※2</sup> 新華網 25年6月26日「报告显示：我国公众对自动驾驶性能和安全性接受度持续提升」

## 1. 中国の自動運転車の定義と運転自動化レベル分類

中国では、自動運転車とは、先進的なセンサーなどの装置を搭載し、人工知能などの新技術を活用することで、自動運転機能を備え、段階的にスマートな移動空間やアプリケーション端末となっていく新世代の自動車と定義されており、インテリジェントカー(智能汽車)、又はインテリジェント・コネクテッドカー(智能網連汽車、ICV)とも呼ばれている<sup>※3</sup>。

また、中国では、国際自動車技術者協会(SAE)が制定した道路自動車運転自動化レベル分類を参考に、車の運転自動化をL0からL5までの6レベルに分類している。L0～2は安全または運転支援と定義され、運転の主体が運転手である。一方、L3～5は、特定のシナリオでシステムがすべての運転タスクを実行できるため、自動運転と分類され、運転の主体がシステムとなっている(L3は場合により運転手)(図表1)。

図表1 中国の運転自動化レベル

レベル	名称	車両の横方向 および 縦方向の運動制御	目標および事象の 検知と対応	動的運転タスクの 実行主体	設計運行範囲
0	安全支援	運転手	運転手とシステム	運転手	制限あり
1	部分的運転支援	運転手とシステム	運転手とシステム	運転手	制限あり
2	運転支援	システム	運転手とシステム	運転手	制限あり
3	条件付き自動運転	システム	システム	システム (運行範囲超過又は 自動運転システム作 動困難な場合、運転 手)	制限あり
4	高度自動運転	システム	システム	システム	制限あり
5	完全自動運転	システム	システム	システム	無制限

(出所)『自動車の運転自動化分級』(GB/T40429-2021)により、筆者作成

現在、中国の市販車がL3の自動運転システムを作動させて一般道路を走ることにはできないため、L2に相当する運転支援システムを搭載する車両が多い。ただ、L3以上の自動運転については、2017年以降、産業政策、道路テスト、パイロット運行、市場参入に対する法的根拠と運用ルールが国家または地方から多数公表された。これにより、ロボタクシー、自動運転バス、自動運転トラック、無人配送車等の形で、多くの地方と企業が積極的に実行、参入している。中国経済網の報道によると、2024年9月までに、全国で17の国家レベルの実証実験区、7つのIoV(Internet of Vehicles)先導区、16のスマートシティとICV協調発展試験都市が建設されている。また、自動運転に関連する企業数は既に5,500

※3 2020年に公布された『インテリジェントカーイノベーション発展戦略』より

社を超えている<sup>※4</sup>。特に、今年9月12日に、工業・情報化省など8省庁は、「自動車産業安定成長プラン（2025～26年）」を合同で発表した。この中で、「自動運転車の参入・路上走行の実験を推進し、条件を満たす場合はL3車種の生産参入を認め、道路交通安全や保険などの法律法規の整備を図る」という方針を明確に打ち出し、自動運転L3の商業化プロセスに向けて重要な一歩を踏み出した。

以下、中国におけるL3以上の自動運転に関する規制の整備状況を紹介し、分析を行いたい。

## 2. 中国における自動運転規制について

### (1) 中国における自動運転規制の構造

自動運転領域において、中央が産業政策、指導性規定等を定め、地方が実施細則等の地方規則を制定する「中央指導×地方実行」という構図が中国の主な立法モデルである。また、自動運転車の全ライフサイクル（道路テスト、参入、運営管理、リコール等）のそれぞれの段階に、中央または地方から個別の規定が公布されている。したがって、中国では、自動運転に関する法規制の整備が、地方性立法、分散立法を中心とする特徴がある。

### (2) 中国における自動運転規制の整備

#### A. 主な産業政策

中国政府は2015年に掲げた「中国製造2025」において、ICVを主要戦略産業の1つと定めた。続いて、2016年の「インターネット+の積極的推進に関する国务院の指導意見」の中で、AI技術の自動車分野での応用の拡大、自動車企業とインターネット企業の協業の推進を強調した。さらに、2018年に、工業和信息化部は「IoV(Internet of Vehicles)産業発展行動プラン」を公布し、IoVに係るコア技術、標準体系、インフラ、応用、安全管理などに関する具体的な要求を提出した。

特に2020年には、国家発展改革委員会、工業和信息化部など11省庁が連名で、自動運転を推進する政策の大綱とも言える「インテリジェントカーイノベーション発展戦略」が公布された。この戦略では、25年までのICVの技術体系、産業システムの構築や、インフラ建設、標準体系、製品監督管理、インターネットセキュリティーの制度整備などの行動プランを列挙し、L3の自動運転車の量産、L4の自動運転車の商業利用の拡大という目標が明記された。

これらの産業政策のもとで、下記のように、国家の関連省庁または地方政府によって自動運転各分野の規制制定が進んでいる。

#### B. 道路テスト・パイロット運行・市場参入

2017年、北京市は全国初の自動運転車道路テストに関する地方規定を公布し、市内

※4 中国経済網 24年12月24日「发展新质生产力重要“引擎”，无人驾驶按下“加速键”」

の試験エリアでの自動運転の実証実験に関するルールを定めた。やや遅れて 2018 年に工業信息化部・公安部・交通運輸部が全国で統一的に適用する道路テスト規範である「ICV 道路テスト管理規範(試行)」を公布し、各地方がこれに基づき細則を整える仕組みができた。

また、2021 年に同三部は同管理規範の改定を行い、「ICV 道路テスト・示範運用管理規範(試行)」を公布し、L3 と L4 のパイロット運行(有償、無人運転を含む)を制度上、可能にすることができた。2024 年 12 月時点で、既に 50 以上の地方政府は自動運転の道路テスト、パイロット運行に関する規定を公布し、指定された ICV テスト道路は 3.2 万 km に達した<sup>※5</sup>。そのうち、武漢市は最も広範囲に自動運転試験が行われている都市の 1 つである。2025 年 4 月時点で、テスト道路総延長が 3,487km、面積が 3,000 km<sup>2</sup>に及び、13 の区をカバーしている<sup>※6</sup>。また、北京市も 2020 年 9 月に発足した亦荘自動運転試験区の 60 km<sup>2</sup>から通州区、順義区などを含む 600 km<sup>2</sup>の領域へと拡大した<sup>※7</sup>。

なお、2023 年には工業信息化部・公安部・住宅と都市農村建設部、交通運輸部の 4 つの部門が連名で「ICV の準入と路上通行の試験的実施に関する通知」及び実施ガイドラインを公表した。これにより、自動運転車が指定道路で商業化運行を試す枠組みが始動した。

上記各規定及び各地の実施細則に基づき、既に多くの企業が地方の自動運転による商業運行の許可を取得した。例えば、22 年に百度が武漢、重慶で全国初の無人自動運転の商業運行の許可を取得し<sup>※8</sup>、23 年には、AutoX が深セン政府から第一陣の無人自動運転の商業運行の許可を取得した<sup>※9</sup>。

### C. 製品(車両)の標準・市場アクセスの認可・品質管理

ICV 車両に係る部品、自動運転システムなどの性能、技術上の標準については、2017 年に、工業信息化部、国家標準化管理委員会等の部門が共同で「国家 IoV 産業標準体系構築指南(インテリジェント・コネクテッドカー)(2017)」を制定した。この指南では、中国の ICV に係る基礎(用語と定義、分類)、通用(性能、データ)、製品と技術などの標準の策定と、体系の構築について定めた。また、2023 年、同指南を更新し、25 年まで 100 項目以上、30 年まで 140 項目以上の ICV 関連標準の制定、改定との目標を明確した。

性能、技術の標準体系が構築されつつあることに対し、一方で、ICV 車両の市場アクセスの取得に関する条件、申請と審査基準、品質管理などについては、工業信息化部により 21 年に「ICV 生産企業及び製品の市場アクセスに関する管理意見」、25 年に「ICV

※5 中国経済網 24 年 12 月 24 日「发展新质生产力重要“引擎”，无人驾驶按下“加速键”」

※6 武漢市交通運輸局「从百公里试验道路到三千平方公里城市实验室，“车路云一体化”武汉示范应用全国领先」

※7 新京報 25 年 6 月 17 日「北京已完成 600 平方公里高级别自动驾驶示范区建设」

※8 証券時報 22 年 8 月 8 日「两城发放中国首批自动驾驶全无人商业运营牌照，百度独家获批」

※9 界面新聞網 23 年 5 月 29 日「AutoX 安途获深圳首批全无人驾驶商业化试点通知书」

の市場アクセス、リコール及びOTA<sup>※10</sup>の管理に関する通知」等の規定が公布されたが、これらは、原則的な内容に留まっている。そのため、現在、アクセス条件や承認プロセス等の根拠は、一般の道路用自動車に適用されている「道路用自動車製造企業及び製品認可管理規則」（工業信息化部 2018 年公布）及び各地方が分散的に制定した関連規則や実施細則である。

#### D. 高精度地図・その他データ管理

自動運転を実現するには、高精度地図が必要である。地図を制作するための地理情報を収集する行為は測量行為に該当し、中国では、「測量法」、「地図管理条例」、「測量資質管理弁法」等の法律で管理されている。また、地理情報が国家安全にも関わるため、「国家秘密保持法」、「データ安全法」が適用され、外資による測量分野への参入は禁止されている。

自動運転分野において、自然資源部が 2022 年に「ICV 発展を促進し、測量の地理情報の安全を維持する通知」を公布した。この通知では、自動運転の測量活動の範囲、主体認定、資質管理などが定められ、自動運転に関する地図の制作に対する管理が強化された。この結果、同年には、電子地図測量資質を有する企業は 21 年の 31 社から 19 社まで激減した<sup>※11</sup>。地図を更新する手間を省ぐため、Momenta、ファーウェイのような高精度地図に依存しなくてもカメラやレーダー、又は複数のセンサーを用いて自動運転できるシステムを研究、開発している企業も増加している<sup>※12</sup>。また、2024 年に同部は「ICV による地理情報の測量の安全管理を強化する通知」を公布し、測量活動の対象データに動画等の環境認識データ、道路トポロジーデータ等を追加し、範囲をより明確にし、また、地理情報の国内保存の原則、地図を使用する前の審査などを強化した。

地理情報以外、乗客の個人情報、その他重要データ（運転中に収集した人員流量、車両流量等）の収集、加工、利用、移転等関連データの管理については、主にデータ管理に関する包括的な法律である「データ三法」（サイバーセキュリティ法、データセキュリティ法、個人情報保護法）、及び 2021 年に発行された自動車全体に適用する「自動車データセキュリティの管理に関する若干の規定（試行）」によって規制管理されている。

#### E. 交通違反と事故の責任

自動運転は、製造者、所有者、管理者、運転手、遠隔安全管理員など多様に主体が関わっている。且つ、運転手が主体である運転行為より、自動運転の場合、人とシステムとのインターフェースがより複雑に絡み合い頻繁であるため、交通違反や交通事故が生じた際の責任の配分は大きな課題ポイントである。

※10 Over-the-Air、インターネットを通じて車両ソフトウェアを更新すること

※11 新浪網 22 年 9 月 14 日「高精地图资质收紧，自动驾驶灰色地带面临严管」

※12 新華報業網 25 年 4 月 3 日「从混战到格局：中国智驾进入“华为、Momenta、自研”三强时代」

現行の道路交通安全法及びその実施条例は、人間が運転の主体を前提として制定された法規制であるため、自動運転に関する内容が定められていない(21年の道路交通安全法改定草案のパブコメに自動運転に関する交通違法と事故の責任に関する内容が加わったが、正式に公布された改定案の中には当該内容が削除された)。したがって、自動運転に関する交通責任については、現在、国レベルでの関連法律が存在していない。

他方、この問題に対して積極的に研究し、責任所在の明確化を地方規定の形で推進する地方は多い。例えば、2022年に公布された「深圳経済特区ICV管理条例」の中には、人間が運転するICVで交通事故が発生し、車両に過失がある場合、運転者が賠償責任を負うこととなり、無人の自動運転車両で交通事故が生じた場合、車両の所有者または運行管理者(車両の登録運行主体)が主たる責任を負うことと定められている(同条例51条)。

また、同年に公布された上海市浦東新区が制定した無人ICVに関連する規定の中では、無人の自動運転車両で交通事故が生じた場合、まず車両の所有者(所属企業)が賠償を行い、その後に責任の所在がある自動運転システムの開発者、車両製造者、設備提供者に追及することができると規定されている(同規定29条)。

### 3. 中国の自動運転に関する法規制上の課題及び日本との比較

#### (1) 中国の自動運転に関する法規制上の課題

上記のように、中国は自動運転を国家戦略に組み込み、産業政策、実証実験、パイロット運行、技術標準、地方条例などを含めて、非常に速いスピードで整備を進めている点が明らかである。一方、制度設計・実用化を急ぐあまり、法律・規制の整備には未だ不備または不確定な部分、実施上の困難も存在しており、以下のような課題が残されている。

##### A. 国レベルの法律の不備

国の産業政策のもとで、分野別、地域別の規制を公布することは自動運転の特性に比較的迅速、かつ柔軟に対応できるメリットがある。その反面、国レベルでの自動運転に関する法律は不備している。例えば、「道路交通安全法」等既存の法律の中には自動運転に関する内容がまだ整備されていない。特に、交通事故の責任の所在に関する全国統一のルールが存在していない等の大きな課題はある。

##### B. 既存の規定の法的効力の問題

既存の中央と地方の規定は「指導意見」、「通知」、「ガイドライン」など法的効力が比較的低いものが多く、法的強制力・実施の義務化が十分ではない。安全基準等を破った場合の罰則や責任追及において曖昧な部分が残っている。

##### C. 各地方規定のばらつき

各地方間の運用にはばらつきがある。道路テスト・パイロット運行の申請認可手続き、

安全員同乗の要否、無人走行や有償可否、遠隔監視の基準などは地方の裁量が大きく、地域を跨ぐサービスの一貫性が依然として課題である。

#### D. 保険商品の欠如

国と各地方の関連規制の中には、道路テストやパイロット運行などを実施する際、交通事故責任に関する強制保険と商業保険の加入を要求される。しかし、L3 以上の自動運転関連の専門的な保険商品がまだ整備されていない。平安は PonyAi と連携し、L4 の自動運転システムを搭載している Robotaxi を対象とする保険商品を出したとの報道もあるが、従来の保険商品を参照し、「車両保険+財産保険+責任保険」を組み合わせたオーダーメイド商品であり、自動運転を幅広くカバーできる専門的な保険商品とは言えない<sup>※13</sup>。

#### E. 外資参入のさらなる推進

トヨタ自動車による Pony.Ai と Momenta、日産自動車、Bosch による WeRide、クアルコムによる Homao.Ai(毫末智行)(傘下の投資部門経由)への投資等、外資による中国自動運転産業への参入は近年進んできている。自動運転政策の大綱である「インテリジェントカーイノベーション発展戦略」の中で、外資企業の自動運転産業への積極的な参入を奨励すると明記されている。また、北京など地方政策により外資企業の自動運転の実証実験、パイロット運行への参入を支持する地方もある<sup>※14</sup>。但し、原則的な内容が多く、不明確な部分は残っている。

今後、中国の自動運転に関する法規制の枠組は、分散的、断片的な構造から、より包括的な国家制度の確立へと進化していくことで、L3 以上の自動運転車両の市場参入への道筋が、より明確になると期待されている。

## (2)日本との比較

日本の自動運転が出遅れていると思われがちだが、実は、日本の自動運転に関する政策と法整備は中国より早く、且つ、主に国家レベルで政策、法律、規定の整備を中心に進んでいる。

2014 年に、日本政府は ITS（高度道路交通システム）や自動運転技術の実現と社会実装を加速させるため、国家戦略的な計画・指針として、「官民 ITS 構想・ロードマップ」（以下、ITS ロードマップを言う）を発表した。その後も 23 年まで毎年更新され、さらに、24 年からは、自動運転に加え、ドローンやサービスロボットなどモビリティサービスを支える技術全般に対象範囲を広げ、ITS ロードマップに代わる「モビリティ・ロードマップ」を公布した(25 年に更新版公布)。

また、2016 年に「自動走行システムの公道実証実験のためのガイドライン」、2017 年

※13 人民網 25 年 8 月 22 日「上海推出无人驾驶出租车 出事故乘客最高获赔 200 万」

※14 「北京市促进高精尖产业高水平对外开放行动方案（2025 年）」

に「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準」、2018年に「自動運転車の安全技術ガイドライン」などが相次いで公布され、実証環境の法整備が実現した。

なお、2018年に、「自動運転に係る制度整備大綱」が公布され、高度な自動運転車の実現のための道路交通関連の法制度の今後の見直しに向けた方向性が示された。当該大綱に基づき、2020年に改定道路運送車両法と道路交通法が施行され、L3の自動運転を可能にした。さらに、2023年に、改定道路交通法が施行され、L4も解禁された(移動サービスに限定)。2024年には、国土交通省はL4車両の安全標準を明確にするため「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」を公布した。このガイドラインでは、自動運転に係る審査・行政手続き期間について、11ヵ月から2ヵ月へ大幅に短縮する目標を提示した。また直近では、自動運転普及のために、警察庁による法解釈の整理も行われている。

以上のように、日本は自動運転に対し、早い段階から法整備が開始され、国レベルでの政策、法律の改定と制定で、全国統一的なルール作りを実現した。また、中国では国レベルの法律でまだ解禁されていないL3のみならず、L4(移動サービスに限定)も可能にした点は中国より大きく進んでいる(以下の図表2をご参照)。

図表2 自動運転に係る日中の主な政策・法規制の整備状況

	日本	中国
国家戦略大綱	2014年「官民ITS構想・ロードマップ」(23年まで毎年更新、その後、「モビリティ・ロードマップ」)	2018年「IoV産業発展行動プラン」、2020年「インテリジェントカーイノベーション発展戦略」
包括的な国家法律	「道路運送車両法」、「道路交通法」(20年と23年の改正により、L3とL4(一部)解禁)	なし。 関連規制は複数省庁の規定に分散。包括的な地方条例あり(深圳、北京等)
実証実験	2016年「自動走行システムの公道実証実験のためのガイドライン」、2017年「遠隔型自動運転システムの公道実証実験に係る道路使用許可の申請に対する取扱いの基準」	2018年「ICV道路テスト管理規範(試行)」、2021年「ICV道路テスト・示範運用管理規範(試行)」、各地方規定。
市場アクセス	「道路運送車両法」、「道路交通法」、「道路運送法」	2023年「ICVの準入と路上通行の試験的实施に関する通知」、各地方規定。
安全基準	2018年「自動運転車の安全確保に関するガイドライン」、「道路運送車両の保安基準」	「国家IoV産業標準体系構築指南」(2017、2023)のもとで段階整備。
データ管理	「道路運送車両法」	「ICVによる地理情報の測定の安全管理を強化する通知」
交通違反と事故責任	「道路交通法」	国家レベルの法律は未整備。各地方規定の中に分散

(出所) 各種政策、法規制の内容により、筆者作成

一方、社会実装から見ると、2021年に世界初のL3車両(Hondaの新型LEGEND)が限定販売され、2023年5月には、福井県の永平寺町で国内初のL4運行が始まった。しかし、2025年6月時点で、国内でL4の走行は8件に留まっている。また、100を超える地域で自動運転バス等の実証を実施しているが、前述の8件以外はL2の走行であり、通年運行箇所も15か所に留まっている<sup>※15</sup>。このように、社会実装の規模とスピードの面では中国に遅れを取っているのが現状である。

日本では自動運転の枠組みが比較的早期に導入され、法制度上許容する方向で技術と社会実装を支える制度基盤が整いつつあるにも拘らず、社会実装が遅れているのはなぜか？自動運転の安全性に対する国民の慎重さ<sup>※16</sup>、地理と気候環境の複雑さ、インフラの整備、技術等の原因はあるが、下記問題への対応も必要だと考えられる。

### A. ビジネスモデル確立に対する政府支援の強化

実証試験から商業運営へ移行するためには、事業者が、利用者数、料金設定、運行頻度、維持保守等を評価した上で、自立的に採算を取れるビジネスモデルを確立することが必要である。国土交通省等は2024年6月に「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」第1版、翌年の7月に第2版<sup>※17</sup>を公布し、地方自治体と交通事業社を主な対象として、実証実験までの導入段階を中心に事例、制度、手続きを整理している。しかし、商業運営への移行に向けた事業採算性の検証、移行プロセスの設計等が十分ではないと思う。特に、地域公共交通の維持・改善やドライバー不足の解消を目的に、現在の実証実験地域は主に人口と交通量が少ない地域で行われている。今後、このような地域での商業運営に対し、新たなビジネスモデルの確立支援、規制緩和、商業運営段階の補助金制度の創設等、制度的に持続可能な収益基盤を築くための政府支援策の検討をより進められることを期待する。

### B. 実証実験地域の拡大とデータ共有体制の構築

自動運転、特にL4の無人自動運転については、自動運転用のAIをトレーニングするためのデータの蓄積が重要である。現在の日本の実証実験地域の数、規模(数kmの路線が多い)、運行期間(通年運行のテスト地域が少ない)をさらに拡大し、地域間や事業者間の運行データを共有するための共通プラットフォームを構築することで、学習効果の向上とコストの削減につながられるだろう。

### C. 外国技術の導入、外資企業の参入の促進

※15 デジタル庁 25年6月23日「自動運転の社会実装に向けた「先行的事業化地域」について」

※16 消費者委員会 24年8月7日「なぜ自動運転の社会的受容醸成が必要なのか」

※17 国土交通省・経済産業省・警察庁 2025年7月「自動運転移動サービス社会実装・事業化の手引き」第2版

テスラ<sup>※18</sup>、Waymo<sup>※19</sup>などのアメリカ企業が既に日本で実証実験を行っている。国内での競争を促し、市場を活性化するためには、より多くの外資企業の参入を促進することが必要ではないかと思う。国際水準のベンチマークのもとで、外資企業の資金、先進的な技術、新たなビジネスモデルなどを活用、吸収することにより、日本企業の技術開発のスピードの加速、事業リスクの分散はできるだろう。

#### D. 関連企業の海外進出の推進

近年、中国政府の政策のもとで、百度、WeRide など中国の自動運転開発企業の海外展開は目立っている。

日本企業は、国内での商用化スピードが遅れる中、海外進出によってより大きな市場と柔軟な制度環境で事業モデルを先に確立することも有効だ。その上で、海外市場で得た学習データと経験により、国際標準作りへの発言力の確保、国内での採算性向上への還元もできよう。但し、海外展開に必要な投資、リスク負担を単独で担えない企業も多いため、政府による資金及び市場開拓面での支援は不可欠だと思う。

### 結語

中国の自動運転は、国家規制と都市実証を両輪とする独自の制度設計により、短期間で商用段階に進んでいる。その展開速度は日本を大きく上回る一方、事故対応や地方規制の統一といった制度的補完が次の課題となっている。他方、日本は厳格で透明性の高い法制度を整えつつも、社会実装のスピードに課題を抱えている。

両国の対照は、「スピードと柔軟性」と「安全と統一性」という2つの価値をどう調和させるかという問いを示している。今後、中国は安全性とルールの統一を高める方向に、日本は実証規模の拡大と商業運営の推進等に、それぞれ制度の重点をシフトさせることが求められるだろう。

以上

#### Writer's Profile



**みずほ銀行 中国営業推進部**  
**ヴァイスプレジデント 中国弁護士 王博**

慶応義塾大学法学部卒。中国の弁護士事務所にて外資投資支援業務に従事。08年にみずほ銀行へ入行。日本企業の中国進出アドバイザー、在日中資系企業営業推進等を経て、現在、法務の専門性と日中双方のビジネスの知見を活かし中国関連ビジネス情報の発信業務を担当。

※18 ITmedia NEWS 25年8月20日「テスラ、日本で“自動運転”のテスト走行開始」

※19 日経クロステック 25年4月11日「Waymoのロボタクシーが日本の公道を走る、都内7区で実証開始」