

【2025年第12号】

香港自動運転の現状と課題・展望

2026年1月30日

田 甜 MICHELLE TIAN

アジア法人営業部
香港法人営業 Gr
ビジネスソリューション＆アドバイザリー
T +852-2823-3783
E MICHELLE_T_TIAN@HK.MUFG.JP

株式会社 三菱UFJ銀行
MUFG Bank, Ltd.
(Incorporated in Japan with limited liability)
A member of MUFG, a global financial group

近年、自動運転技術においてはレベル3(条件付き自動運転)やレベル4(高度自動運転)の実用化が世界各地で加速しており、運転主体が人間からシステムへ移行することで、安全性の向上、交通効率の改善、モビリティの新たな価値創出が期待される。こうした技術革新の波を受け、香港でも自動運転は新たな成長産業として注目を集めている。2025年の香港政府の施政報告では、香港政府が初めて自動運転の戦略的推進を明確に打ち出し、限定エリアでの自動運転自動車(CAV)の実証や、国際展開の拠点化を目指す計画を発表した。本稿では、香港におけるCAV政策の最新動向や技術革新、そして中国本土との連携・補完関係を整理し、香港におけるCAV発展の展望について考察する。

1. 香港における自動運転の必要性と優位性

自動運転は、AIやセンサーによる高度な環境認識と判断が可能となり、交通の流れの最適化、事故削減、安全性向上が期待される。さらに、運転主体が人間からシステムへ移行することで、ドライバー不足の解消や、公共交通・物流サービスの持続可能性も高まる。

香港がCAVの推進で優位性を持つ背景には、大学や研究機関の高い技術力と実践的な研究活動がある。例えば、香港科技大学では都市の複雑な交通環境を想定したCAVアルゴリズムやAIによる経路計画の研究が進められている。香港中文大学では、高層ビルが密集する香港特有の都市環境に適応した安定的な自動運転の実現を目指し、V2X¹通信や高精度地図の技術開発が行われている。また、香港理工大学ではLiDAR²やカメラなど複数のセンサーを組み合わせた認識技術や車両制御の最適化に取り組んでいる。さら

¹ V2X(Vehicle-to-Everything):車両と他の車両(V2V)、路側インフラ(V2I)、歩行者(V2P)などが通信で相互連携する枠組み

² LiDAR:レーザー光で周囲の3D点群を取得する距離計測センサー。

に、香港城市大学や香港応用テクノロジー研究院(ASTRI)、自動車部品研究院(APAS)³などの政府系研究機関は、インフラ協調や遠隔監視技術を活用した CAV バスの実証実験を展開している。

加えて、香港政府は知的財産に関する優遇措置を導入している。具体的には、2024 年から適格な知的財産から得られる利益に対する法人税率を現行の 16.5%から 5%へ引き下げ、企業、特に CAV 関連企業が研究開発活動により多くの資源を投入することを奨励している⁴。この施策は、特許発明の促進、技術の転換および商業化を加速させることを目指している。

2. 香港の自動運転の発展

香港における CAV 関連技術の発展は、2017 年の「香港スマートシティ・ブループリント(香港智慧城市藍圖)」発表を契機として本格的に始動した。その後、2019 年に「香港スマートモビリティロードマップ(香港智慧出行路線図)」、2020 年に「香港スマートシティ・ブループリント 2.0(香港智慧城市藍圖 2.0)」が策定され、運輸署は AI やビッグデータを活用した交通管理の効率化や CAV 関連技術の研究・応用を政策の柱とした。スマート交通基金の設立や交通データ分析システムの開発など、政策、制度、技術、社会実証が相互に連携し、段階的に推進されている。

実証面では、運輸署が 2017 年から CAV の試験を支援するため、CAV 車両通行許可証(CAV Movement Permit)の発給を開始し、8 機種の CAV が 25 力所でテストを実施した⁵。試験実施場所としては、サイエンスパーク(大埔)、西九龍文化センター、香港科技大学、錦綉花園、元朗潭尾労働者宿舎、屯門龍門路環保園などが含まれる。ただし、CAV 車両通行許可証制度においては、これらの CAV の試験は個別審査制による申請となっており、柔軟な試験運用を阻む要因となっていた。香港政府は普及しつつある CAV の発展を推進するため、2022 年に CAV 専用の改正道路交通条例案を制定し、2023 年 5 月に主要な法改正を完了、2024 年 3 月 1 日から新たな CAV 規制体系を正式施行した。これにより、香港では車両通行許可証の代わりに「パイロットナンバープレート」と「CAV パイロットライセンス」に基づく認可制度が導入され、指定区域での柔軟な試験運用が可能となった。Baidu 傘下の香港法人である Apollo International Limited は、ASTRI と連携し、2024 年 11 月にパイロットナンバープレートを取得し、北ランタオでテスト車両である「蘿蔔快跑(Apollo Go)」の公道試験を開始した。その後、試験区域は西九文化区へ拡大され、2025 年には、香港国際空港が所在する人工島や東涌など、より複雑な道路環境への試験拡大が進められている。さらに、現在は啓徳および九龍湾エリアにも試験範囲が広がり、各区域それぞれ 3 台の車両が非乗客輸送の形で走行している⁶。

香港では民間企業による公道試験が進む一方で、公的機関による大規模な社会実装も先行して展開されている。香港機場管理局(AAHK)は 2019 年より、空港運営の高度化を目指し、CAV 技術を順次導入してきた。2019 年、世界で初めて実環境下で大規模に運用を開始した「CAV トラクター」は、現在 41 台が手荷物や貨

³ ASTRI: 政府系の応用研究機関。情報通信・スマートモビリティ領域での試験・標準化支援と実証連携を担うことが多い。

APAS: 自動車部品の研究支援機関。路側機器・車載機器の試験・評価を通じて実証プロジェクトをサポートする。

⁴ 詳細は当室発行の [ニュースフォーカス【2024 年第 13 号】知的財産所得に対するパテントボックス税制優遇措置ご参照](#)

⁵ 詳細は [運輸署 - 自動駕駛車両測試](#) ご参照

⁶ 試験期間中は、安全確保の観点から操作員が同乗し、全行程で走行状況を監視し、必要に応じて手動操作を行う体制である。操作員は香港在住で、10 年以上の運転経験を有し、百度が提供する 100 時間以上の専門訓練を修了している。

物の運送を担っている。また、画像解析技術を備えた「CAV パトロールカー」8 台が制限区域の境界を 24 時間体制で巡回し、不法侵入を自動検知しているほか、2023 年からは従業員送迎用の「CAV バス」3 台も稼働している。これらの導入により、空港運営の安全性と効率性が飛躍的に向上し、労働力不足の緩和にも貢献している⁷。

現在、AAHK は単なる交通拠点から、観光、展示、娯楽、小売などの機能を備えた「エアポート・シティ」への進化を図っている。その中核プロジェクトとして、CAV により「SKYCITY(航天城)」と港珠澳大橋香港口岸を結ぶ「スカイコリドー(航天走廊)」の建設を計画している。このプロジェクトは将来的に東涌市中心部まで拡大される予定であり、港珠澳大橋を利用した大湾区各地との相互接続を強化し、地域経済を牽引する新たなランドマークとしての役割が期待されている。

さらに、研究開発や社会実装を後押しするため、2021 年に 10 億香港ドル規模の「スマート交通基金」が創設され、研究機関や企業による CAV 関連のプロジェクトが数多く採択されている。これまでに 89 件のプロジェクトが採択されており、そのうち CAV 関連は 20 件、CAV ネットワーク関連は 15 件、総額約 2 億 8,495 万香港ドルが CAV 関連のプロジェクトに投入されている⁸

3. 自動運転の関連法規の更新と中国本土との比較

CAV の試験に法的裏付けを与えるため、前章で述べたとおり、香港政府は 2022 年から道路交通条例の改正を行い、パイロットナンバープレート制度および CAV パイロットライセンス制度を導入した。しかし、交通事故時の責任主体については、法改正後も「運転者」の定義が維持されており、車内外や遠隔操作室にいる操作員も現行法上の運転者責任を負うことが明確化された。つまり、CAV 技術の進展を踏まえつつも、事故時の法的責任は引き続き運転者に帰属する点が、香港の法制度の大きな特徴である。今後、ハイレベルの CAV が実用化され、システムの欠陥や機能の障害が原因で事故が起きた場合に、責任の所在が重要な論点となる。

一方、中国本土では、ADAS やレベル 3~5 の自動運転技術が急速に発展し、深圳市は 2022 年に国内初の CAV 管理条例を制定し、CAV の事故責任などを明確に規定した。全国的な法整備は未だ十分に進んでいないものの、深圳の法規を中心に、技術レベルや運用形態に応じて責任主体を段階的に設定する仕組みが導入されている。深圳市 CAV 管理条例では、レベル 3 の自動運転システムが作動している場合、システムが人間による介入を要求した際には、運転者は直ちに対応する義務を負う。人間が運転する CAV で交通事故が発生した場合、運転者が賠償責任を負う。レベル 4 およびレベル 5 の CAV については、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。

さらに、CAV は中国の製造物責任法上の製品と見なされ、欠陥が事故を引き起こした場合、責任は製品品質法および民法で確立された厳格責任原則に基づいて判断される。自動車メーカーは欠陥製品によって生じた損害に対して責任を負い、消費者または被害者は製品の欠陥、損害および両者の因果関係を証明するだけで足りる。

⁷ 出所: [ASTRI CAV Report](#)

⁸ 出所: [list-of-approved-projects](#)

表1:香港と深圳における CAV 管理制度の比較分析

項目	香港	深圳
主要法規	「道路交通(改正)(CAV 条例案)」および附属法令(道路交通(CAV))	「深圳經濟特区・スマートコネクテッド自動運転条例」。国内初の CAV 管理条例
施行時期	2024 年 3 月	2022 年 8 月
制度の特徴	「パイロットナンバープレート」および「CAV パイロットライセンス制度」を導入し、柔軟な試験運用を可能に	技術レベルに応じて責任主体を段階的に規定。L3~L5 の運用ルールを明確化
運転者の定義	法改正後も「運転者」概念を維持。車内外の操作員・遠隔操作員も「運転者」とみなされる	レベルに応じて異なる定義。L3 では依然として運転者介入が義務。L4・L5 ではシステムが「運転者」とみなされる
事故時の責任主体	操作員が引き続き法的責任を負う	・L3: 介入要求に応じる義務あり。事故時は運転者が責任 ・L4/L5: 車両所有者または運行管理者が主たる責任主体
製造物責任との関係	現行制度では明確な規定は限定的。事故責任は主に操作員側にある	CAV は製造物責任法上の「製品」と認定。欠陥による損害について、メーカーは厳格責任を負う
制度設計の方向性	安全性重視・人間主体責任を維持。完全自動化時代の制度整理は今後の課題	技術進展を前提に、レベルごとに「人 → 企業(運行主体) → メーカー」へ責任をシフト
実務上の影響	公道試験は拡大可能だが、法的責任は操作員に集中し、L4 以上の実装に制約	L4/L5 の商用化に向けた法的環境が比較的整備され、実装スピードが速い

4. 自動運転における大湾区での連携

CAV は中国国内において急速に発展している。その中でも、大湾区は同分野の発展をけん引するリーダー的存在である。特に広州市および深圳市は、NEV と CAV 技術の主要な産業拠点として急速に成長しており、大湾区全体の競争力強化に寄与している。広東省全体では、2024 年に自動車生産台数が 570.7 万台に達し、全国生産量の 18.1%を占めるなど、顕著な成長を遂げている⁹。広州は自動車製造および主要部品の生産において大湾区の中核的役割を担い、12 社の自動車メーカーと 1,200 社以上の部品関連企業を擁し、全

⁹ 出所: [Jetro Report](#)

省の完成車生産量の90%以上を占める¹⁰。さらに、同市ではCAVタクシー、CAVバス、L4レベルのCAVミニバス、CAV清掃車など、多様なCAVの実証事例が展開されている。

深圳は、CAV管理条例のほかに研究から設計、製造まで一貫して行うことが可能な強みを活かし、CAV産業を重点産業クラスターに位置付け、総合的なイノベーション拠点としての地位を確立している。坪山、福田、龍崗、南山、馬湾などの地域では、CAVバスやタクシー、無人配送、5G+CAV港湾¹¹など、幅広い応用事例が実現されている。

香港は大湾区の一員として、CAVにおいて広州、深圳を始め他の大湾区の都市と連携することが期待されている。香港は国際金融センターとしての地位を活かし、資本調達や国際的な規制調整において優位性を有する。また、香港政府のイノベーション・テクノロジー産業の育成拠点であるサイエンスパークやサイバーポートを中心に、AI、センサー技術、データ解析などの先端技術開発を推進しており、これらを大湾区の製造・実証基盤と結び付けることで、協調的なイノベーションエコシステムを構築できる。香港と大湾区の協力は、互いの強みを補完し、地域全体の競争力を高めるものといえる。すでに複数の協力意向が発表されており、以下の事例が注目される。

No.	時期	企業・研究機関	内容
1	2017	香港科技大学	<ul style="list-style-type: none">香港科技大学とDJIによる「共同ラボ」をはじめとする共同研究センターの設立を通じて、自動化技術の発展を推進している
2	2023	ASTRI	<ul style="list-style-type: none">「Smart Mobility Technology (C-V2X) Alliance, SMTA」を設立し、大湾区にある大学、部品メーカー、CAV開発企業、通信サービスプロバイダーなど、スマートモビリティ分野の多様なパートナーと協力している
3	2024	ASTRI	<ul style="list-style-type: none">全額出資子会社であるASTRI(深圳)を通じて、深港科技イノベーション協力区の深圳園区¹²に進出した
4	2023	APAS	<ul style="list-style-type: none">中国自動車技術研究センター(CATARC)とMOUを締結し、大湾区におけるCAVおよびNEV産業の発展を推進している¹³

5. まとめ

香港での高密度都市特有の交通課題に対して、CAVは安全性向上や交通効率改善など多方面での価値提供が期待できる。今後は、レベル4のCAVの普及を見据えた法整備の加速、事故時の責任規定や安全基準の明確化が不可欠である。また、产学研の連携を強化し、大湾区の試験場や産業資源を活用することで、商業化の迅速化を図る必要がある。

¹⁰ 出所: [ASTRI CAV Report](#)

¹¹ 5Gを活用し、港湾内のトラック、クレーンなどをCAV技術で自動運行させる実証のこと

¹² 詳細は当室発行の[ニュースフォーカス【2023年第12号】落馬洲ループにおける香港・深圳イノベーション&テクノロジーパークの開発](#)ご参照

¹³ 出所: [ASTRI CAV Report](#) P52 ご参照

日本企業にとっても、技術協力、標準化、国際展開の観点から香港との連携はビジネスチャンスとなり得る。特に、CAVに搭載される高精度センサーやECU、安全機能、車載ネットワークセキュリティなど、香港の高密度交通環境における安全性・効率性の課題解決に貢献できる技術は有望といえよう。さらに、国際標準化や法規制対応に強みを持つ企業は、香港の制度整備と連動した技術導入において重要な役割を果たす可能性がある。現状では市場規模は限定的であるが、今後の大湾区との連携強化により、スマート交通分野での事業機会は拡大すると考えられる。

Appendix. 自動運転レベルの定義

レベル	概要	操作の主体
レベル 0 運転	運転者が全ての運転タスクを実施	運転者
レベル 1 運転支援	システムが縦方向又は横方向のいずれかの車両運転制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
レベル 2 部分運転自動化	システムが縦方向及び横方向の両方の車両運転制御のサブタスクを限定領域において実行	運転者
レベル 3 条件付 運転自動化	システムが全ての動的運転タスクを限定領域において実行し、作動継続が困難な場合は、システムの介入要求等に適切に応答	システム(作動継続が困難な場合は運転者)
レベル 4 高度運転自動化	システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合の応答を限定領域において実行	システム
レベル 5 完全	システムが全ての動的運転タスク及び作動継続が困難な場合への応答を無制限に実行	システム

出所: SAE International(米国自動車技術会)

以上

	発行日	タイトル
2025年第11号	2025/12/3	香港 新田テクノポールの開発計画発表
2025年第10号	2025/10/28	香港におけるステーブルコイン規制の枠組みとその影響:金融革新と制度設計の交差点
2025年第9号	2025/10/20	香港スタートアップエコシステムの構造—国際展開支援と大湾区連携の視点から—

当室が発行した過去のニュースフォーカスについて、以下のリンクよりご参照:

(日本語) https://www.bk.mufg.jp/report/chi200402/Archive_JPN.pdf

(英語) https://www.bk.mufg.jp/report/chi200402/Archive_ENG.pdf

- These materials have been prepared by MUFG Bank, Ltd. ("the Bank") for information only. The Bank does not make any representation or warranty as to the accuracy, completeness or correctness of the information contained in this material.
- Neither the information nor the opinion expressed herein constitute or are to be construed as an offer, solicitation, advice, or recommendation to buy or sell deposits, securities, futures, options or any other financial or investment products. The Bank [MUFG Bank] is a licensed bank regulated by the Hong Kong Monetary Authority and registered with the Securities and Futures Commission to carry out Type 1 and Type 4 regulated activities in Hong Kong.
- All views herein (including any statements and forecasts) are subject to change without notice, its accuracy is not guaranteed; it may be incomplete or condensed and it may not contain all material information concerning the parties referred to in this material. None of the Bank, its head office, branches, subsidiaries, and affiliates are under any obligation to update these materials.
- The information contained herein has been obtained from sources the Bank believed to be reliable, but the Bank does not make any representation or warranty nor accept any responsibility or liability as to its accuracy, timeliness, suitability, completeness, or correctness. Therefore, the inclusion of the valuations, opinions, estimates, forecasts, ratings, or risk assessments described in this material is not to be relied upon as a representation and / or warranty by the Bank. The Bank, its head office, branches, subsidiaries and affiliates and the information providers accept no liability whatsoever for any direct or indirect loss or damage of any kind arising out of the use of all or any part of these materials.
- Historical performance does not guarantee future performance. Any forecast of performance is not necessarily indicative of future or likely performance of any product mentioned in this material.
- The Bank retains copyright to this material and no part of this material may be reproduced or re-distributed without the written permission of the Bank and the Bank, its head office, branches, subsidiaries, or affiliates accepts no liability whatsoever to any third parties resulting from such distribution or re-distribution.
- The recipient should obtain separate independent professional, legal, financial, tax, investment, or other advice, as appropriate.

Copyright 2025 MUFG Bank, Ltd. All rights reserved.