

【韓国】自動運転車の商用化の促進及び支援に関する法律の制定

海外立法情報課 藤原 夏人

* 2019年4月30日、自動運転車の商用化に向けたインフラ整備、支援等に係る「自律走行自動車の商用化の促進及び支援に関する法律」が公布された（2020年5月1日施行）。

1 背景と経緯

国際的に用いられている自動運転化レベルの定義（SAE J3016: SEP2016）によると、自動運転車¹の自動運転のレベルは、0（自動運転化なし）、1（運転支援）、2（部分運転自動化）、3（条件付運転自動化）、4（高度運転自動化）、5（完全運転自動化）の6つのレベルに分類されており、現在開発の進むレベル3以上は、運転の主体が人間からシステムに移行する。

各国で自動運転車に係る開発が進められる中、韓国においても、より高いレベルの自動運転車の商用化を目指した開発が進められている。2018年11月8日、政府は「自律走行車分野先制的規制廃止ロードマップ」を公表し、今後、自動運転化レベルの向上に応じて必要となる規制改革及びそのための法整備を、先手を打って効率的に進めていく方針を明らかにした²。

一方、第20代国会（2016年5月～2020年5月）においても、自動運転車の開発や商用化を促進するための複数の法案が議員立法により国会に提出された。これらの法案は、法案審査の過程で、与党「共に民主党」の尹官石（ユン・グァンソク）議員が提出した法案³を軸に、「自律走行自動車の商用化の促進及び支援に関する法律案」⁴（国土交通委員会提出法案）として一本化され、2019年4月5日に本会議で可決、同月30日に公布された（2020年5月1日施行）。

2 制定法の概要

今回の新法⁵の制定は、通常は自動運転を行い必要時に人間が介入するレベル3の自動運転車の商用化を促進するための法整備の一環であり、本則29か条及び附則から成る。

(1) 定義（第2条）

これまで自動運転車は、「運転者又は乗客の操作なしに自動車自ら運行が可能な自動車」（「自動車管理法」⁶第2条第1号の3）とのみ定義されていたが、新法の制定により、「部分自律走行自動車」（レベル1～3に相当）と「完全自律走行自動車」（レベル4～5に相当）の定義が新設された（下位法令により更に細分化することも可能）。また、自動運転を支える「自律走行システム」（自動運転に係る装置、ソフトウェア等）、「自律走行協力システム」（自動運

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2019年9月9日である。

¹ 韓国では一般に「自律走行自動車」（자율주행자동차）又は「自律走行車」（자율주행차）と呼ばれる。

² 「자율주행차 미래, 미리 내다보고 선제적으로 규제혁파」2018.11.8. 국토교통부ウェブサイト<http://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?lcmepage=3&id=95081533>

³ 「[2016080]자율주행자동차 개발 촉진 및 상용화 기반조성에 관한 법률안 (윤관석의원 등 13인)」의안정보시스템ウェブサイト <http://likms.assembly.go.kr/bill/billDetail.do?billId=PRC_J1M8Y1Q0W2C6U1D1K3V7Q1F2G9Y5G0>

⁴ 「[2019619]자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률안 (대안) (국토교통위원장)」의안정보시스템ウェブサイト <http://likms.assembly.go.kr/bill/billDetail.do?billId=PRC_L1B9J0G3N2C8D1M1H0R9G3G5M8J1P9>

⁵ 「자율주행자동차 상용화 촉진 및 지원에 관한 법률 (법률 제 16421 호)」국가법령정보센터ウェブサイト <<http://law.go.kr/LSW/lsInfoP.do?lsiSeq=208588&ancYd=20190430&ancNo=16421&efYd=20200501&nwJoYnInfo=N&efGubun=Y&chrClsCd=010202#0000>>

⁶ 「자동차관리법 (법률 제 15402 호)」同上 <<http://law.go.kr/LSW/lsInfoP.do?lsiSeq=202312&ancYd=20180221&ancNo=15402&efYd=20190222&nwJoYnInfo=Y&efGubun=Y&chrClsCd=010202#0000>>

転に係る信号機、安全標識、交通施設等）、「精密道路地図」等の定義も新設された。

(2) 基本計画の策定（第4条）

国土交通部（部は日本の省に相当）長官（以下「長官」）に、自動運転車の導入・普及及び自動運転を基盤とした交通物流システムの発展のための「自律走行交通物流基本計画」を5年ごとに策定することが義務付けられる。

(3) 自律走行安全区間の指定（第6条）

長官は、自動車専用道路の一部を「自律走行安全区間」に指定し、道路施設の改善、自律走行協力システムの優先構築等の必要な措置を講じることができる。

(4) 試験走行地区（第7条～第19条、第29条）

長官は、広域自治体（日本の都道府県及び政令指定都市に相当）の長による申請と、長官の下に設置される「自律走行自動車試験走行地区委員会」（共同委員長2人（長官及び民間委員）を含む20人以内で構成）の審議・議決を経て、自動運転車の試験走行地区を指定することができる。試験走行地区では、様々な実証実験を行えるよう、自動車管理法上の安全基準に満たない自動運転車の走行も可能とするなど、各種の規制特例が適用される。なお、試験走行地区において自動運転車の研究や試験走行を行う者には、大統領令で定める保険への加入が義務付けられ、保険に加入しない者は、2年以下の懲役又は2千万ウォン⁷以下の罰金に処される。

(5) 匿名処理された個人情報の活用（第20条）

自動運転車の走行過程において収集した個人情報を、個人を特定できないよう匿名処理して活用する場合は、「個人情報保護法」⁸等の関連法の適用を受けないことが明記された。これにより、当該個人の同意なしに幅広い個人情報の収集、提供及び利活用が可能となる。

(6) 精密道路地図の作成及び更新（第22条）

長官は、自動運転車の商用化のために精密道路地図を作成し更新することができる。また、長官は、当該地図を、民間活用を促すために無償で提供することができる。他方、道路管理庁（地方公共団体の長等）は、管轄区域における道路の変更等、当該地図の更新が必要な場合であって、大統領令で定める事項が変更されたときは、長官に通知しなければならない。

(7) 行政的、財政的支援等（第23条）

長官は、自動運転車の導入・普及、自動運転を基盤とした交通物流システムの発展のため、関連事業を行う地方公共団体、機関、事業者団体、事業者等に、行政的、財政的及び技術的な支援、資金融資等の必要な支援を行うことができる。

(8) 技術開発のための支援施策、人材育成、国際協力等（第24条～第26条）

長官は、自動運転車の安全及び走行支援のためのインフラ並びに自動運転を基盤とする交通物流システムに関する技術開発の促進のため、国内外の技術開発情報の収集及び提供並びに核心技術に関する研究開発等に関する支援施策を策定し、推進しなければならない。

また、長官は、上述のインフラや交通物流システムに関し、大学、研究機関等に研究開発事業を行わせたり、人材育成のために必要な支援を行うことができるほか、上述のインフラや交通物流システムに関する海外進出及び国際協力のため、関連技術及び人材の国際交流、国際展示会への参加、国際標準化、国際共同研究開発等の事業を支援することができる。

⁷ 1ウォンは約0.1円（令和元年9月分報告省令レート）。

⁸ 「개인정보 보호법(법률 제14839호)」국가법령정보센터ウェブサイト <<http://law.go.kr/LSW/lsInfoP.do?lsiSeq=195062&ancYd=20170726&ancNo=14839&efYd=20171019&nwJoYnInfo=Y&efGubun=Y&chrClsCd=010202#0000>>