

## 【韓国】先端技術を利用したモビリティ手段に関する法律の制定

海外立法情報課 中村 穂佳

\* 2023年4月、先端技術を利用した新たなモビリティ手段の実証等のための規制の特例等について定めた「モビリティの革新及び活性化の支援に関する法律」が制定された。

### 1 背景と経緯

尹錫悦(ユン・ソンニョル)大統領の国政課題<sup>1</sup>には、経済分野の政策課題の一つとして、完全自動運転車及びUAM(Urban Air Mobility, 都市型航空交通)の商用化のためのインフラ及び法制度整備等の内容が挙がっていた<sup>2</sup>。これらを背景として、国土交通部(部は日本の省に相当)は、2022年9月、「モビリティ革新ロードマップ」を発表した<sup>3</sup>。このロードマップにおける「モビリティ」とは、移動の容易性を意味し、先端技術の結合及び移動手段間の連携強化等を通じた移動の容易性の増進を通称<sup>4</sup>するものとされる。また、同ロードマップでは、モビリティ分野に関して、新たな技術等<sup>5</sup>の実証、試験等のために、一定の条件で規制を緩和する制度の新設等のため、「モビリティ法」を制定することを目指すとされていた。2023年3月30日、国会で法案<sup>6</sup>が可決され、同年4月18日、「モビリティの革新及び活性化の支援に関する法律(法律第19381号)」<sup>7</sup>が制定、公布された。同法は、本則全29か条、附則4か条から成り、一部規定を除き同年10月19日に施行される(第8条、第9条は2024年10月19日に施行)。

### 2 制定法の概要

#### (1) 定義

「モビリティ」を、人又は物を一つの場所から異なる場所に移動させ、又は運送する行為、機能又は過程であって、これと関連した手段、基盤施設及び一連のサービスを通じて確保することができる、消費者の観点を考慮した包括的な移動[利便]性と定義する(第2条第1号)。「モビリティ手段」を、①人又は貨物を運送する自動車・列車・航空機等、②歩行等、非動力による交通手段、又は③自動運転車、都市型航空交通等、先端技術が融合された移動手段と定義する(同条第2号)。「モビリティ基盤施設」を、①交通手段の運行に必要な道路・鉄道・

\* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2023年7月11日である。なお、[]内の語句は、筆者による補記である。

<sup>1</sup> 韓国では、新大統領の就任後に、各分野にわたる政策課題を「国政課題」として国务會議(日本の閣議に相当)で確定し、公表する。「국정관리시스템 운영 규정(대통령령 제 378 호)」国家法令情報センター <<https://www.law.go.kr/admRulLsInfoP.do?chrClsCd=010202&admRulSeq=2200000073572>> 第3条第7号

<sup>2</sup> 「윤석열정부 120 대 국정과제」2022.7, p.58. 大韓民国政策ブリーフィングウェブサイト <<https://www.korea.kr/archive/govVisionList.do>>

<sup>3</sup> 「미래를 향한 멈추지 않는 혁신 「모빌리티 혁신 로드맵」 발표」2022.9.19. 国土交通部ウェブサイト <[http://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m\\_71/dtl.jsp?lcmspage=1&id=95087208](http://www.molit.go.kr/USR/NEWS/m_71/dtl.jsp?lcmspage=1&id=95087208)>

<sup>4</sup> 国土交通部「미래를 향한 멈추지 않는 혁신 모빌리티 혁신 로드맵」2022.9, p.1.

<sup>5</sup> 新たな技術等を用いたサービスの例として、自動運転深夜シャトル、水陸両用旅客サービス等が挙げられている。国土交通部 同上, p.34.

<sup>6</sup> 「[2120944] 모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률안(대안)(국토교통위원회)」議案情報システム <[https://lik.ms.assembly.go.kr/bill/billDetail.do?billId=PRC\\_P2W3L0Z2Y1J4Y1B4C3Z2H2H6S6T3O5](https://lik.ms.assembly.go.kr/bill/billDetail.do?billId=PRC_P2W3L0Z2Y1J4Y1B4C3Z2H2H6S6T3O5)>

<sup>7</sup> 「모빌리티 혁신 및 활성화 지원에 관한 법률(법률 제 19381 호)」国家法令情報センター <<https://www.law.go.kr/LSW/lInfoP.do?lsiSeq=250063#0000>>

空港等の施設及びそれに附帯し交通手段の円滑な運行を補助する施設等、②先端技術が融合されたモビリティ手段の運行に必要な交通施設、又は③①及び②の施設に附属し、又はモビリティ手段の円滑な運行を補助するシステムのいずれかと定義する（同条第3号）。さらに「先端モビリティ」を、先端技術が融合され、既存の交通体系の運行・提供・設置・運営の方式又は形態等と差別化された点が認められるモビリティ手段、基盤施設、サービス及び技術（以下「モビリティ手段等」と定義する（同条第7号））。

## （2）現状調査、モビリティ改善計画、モビリティ支援センターの指定

国土交通部長官（以下「長官」）は、先端モビリティ手段の普及及びサービスの現状、関連技術の開発動向、先端モビリティサービスの水準に対する国民の満足度等の事項を内容とする現状調査を毎年実施し、その結果を公表しなければならない（第5条）。市・郡・自治区（基礎自治体）の長は、モビリティ改善計画を策定することができる（第6条）。長官は、公共機関、地方公企業等の機関を、大統領令で規定される一定の期間、先端モビリティについての現状調査に関する支援等の業務を行う「モビリティ支援センター」に指定することができる（第7条）。

## （3）モビリティ向上のための対策等

一定の規模又は需要以上の交通施設開発事業を実施しようとする者は、主要な交通網又は交通拠点までのアクセシビリティ等、モビリティ向上のための対策を定め、関係法令の規定により実施計画等の承認を申請する際、併せて提出しなければならない（第8条）。長官又は自治体の長が道路等の新設等を行う際には、先端モビリティの利用者が普遍的かつ便利で安全に移動できるよう、国土交通部令で定める基準等を反映しなければならない（第9条）。

## （4）実証のための特例の申請等

新たなモビリティ手段等を活用して事業を行おうとする者は、それらと関連した許可等が必要であるかの確認を長官に申請することができる（第11条）。許可等の根拠になる法令に、当該モビリティ手段等に合致する基準、規格、要件等がない場合等であっても、実証特例を長官に申請し（第12条）、それが認められた場合には、実証を行うことができる。実証特例とは、モビリティ手段等について、法令の規定による許可等を申請することが不可能であるか、又は許可等の根拠となる法令がある場合でも、当該法令に基準、規格、要件等が存在しないか、若しくは当該根拠法令で定める基準、規格、要件等を適用することが適当でなく、事業の実施が困難なときに、当該モビリティ手段等に対する試験、検証等を行うため、規制の全部又は一部を適用しないことをいう（第2条第8号）。

長官及び関係行政機関の長は、実証特例を認められて実施される実証等を、共同で管理、監督する。長官、関係行政機関の長及び実証特例を認められた者は、モビリティ手段等の利用者に分かりやすいよう、実証特例の事実及び期間等を知らせなければならない、国民の生命・健康・安全、環境・地域の均衡のとれた発展の障害の有無や、個人情報の安全な保護・処理等といった問題に関して、積極的に対応しなければならない（第13条）。

## （5）モビリティ革新委員会、創業に関する支援等

長官の下に、モビリティ革新委員会を構成し、運営することができる。当該委員会は、実証特例の付与、関連法令及び規制の改善等に関する事項を審議し、議決する（第18条）。国は、先端モビリティ産業に関連した創業を促進し、活性化させるため、資金補助又は融資等の支援を行うことができる（第22条）。