

韓國自駕車新近政策與 產業發展動態觀測

中華經濟研究院 國際經濟所

研究團隊：溫蓓章、李孟軒、林維信

報告人：李孟軒 輔佐研究員

115年05月07日



概要

一、新近自駕推動政策與營運績效評估機制

二、韓國自駕車跨部會協調
與自駕生活實驗室商業化營運

三、韓國自駕技術營運商 - Autonomous A2Z

四、結論與借鏡



前言: (2025.11)企劃財政部MOEF 關於「提升自動駕駛汽車產業競爭力的措施」公告

過去主要瓶頸:

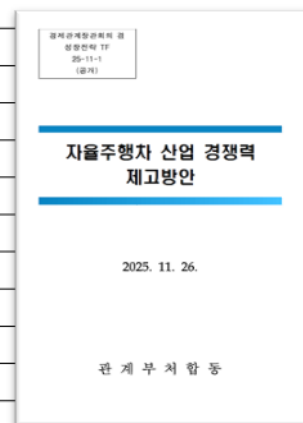
實測經驗與車輛數較美/中不足、跨部會權力鬥爭與過度監管

為實現2027年自駕車的商業化目標，

預計2026年起推進以下工作：

	美國	中國	韓國
全球前 20 大自駕企業 (25, GuideHouse)	14 家	4 家	1 家
累積測試里程	1 億 6,000 萬公里 (Waymo)	1 億公里 (Baidu)	僅 1,306 萬公里
測試車輛規模	2,500 台	1,000 台	132 台 (含 3 台計程車型)

(一) 擴大示範規模	設立自駕實證城市	國土交通部	2026年
	擴大交通弱勢地區的交通服務範圍	國土交通部	2026年起
(二) 法規合理化	允許以R&D為目的使用原始影像數據	國土交通部、個人資訊保護委員會	2026年
	明確允許將私家車收集的視訊資料用於研發目的	個人資訊保護委員會	2025年11月起
	允許運輸業者申請自駕車臨時運行許可	國土交通部	2025年12月起
	擴大臨時運行許可快速通道 Fast-track 對象車型	國土交通部	2026年第一季
	制定無人自駕車臨時運行要件之安全性確保方案標準	國土交通部	2026年上半年
	以安全措施為前提，允許自駕車進入交通弱勢保護區	國土交通部	2026年1月起
	擴大安全標準特例給予範圍至示範運行地區以外區域	國土交通部	2026年
	擴大示範運行地區指定權限至地方政府	國土交通部	2026年
(三) 研發支援	擴大自駕車遠端控制範圍	國土交通部	2026年上半年
	確保自駕車專用GPU並打造 AI 學習中心	國土交通部、產業通商資源部、科學技術資訊通訊部	2026年起
	開發基於 E2E 端到端之自駕 AI 基礎模型	科學技術資訊通訊部	2026年上半年起
	以商用化為目的開發 E2E自駕系統	產業通商資源部	2025年起
	開發高速公路無人自駕貨運 E2E 技術	產業通商資源部	2025年起
	確保 SDV軟體定義汽車整合平台	產業通商資源部	2025年起
	開發車用高性能 AI 加速器半導體	產業通商資源部	2025年起
	開發車用超高速通訊半導體	產業通商資源部	2025年起
(四) 制度完善	簡化國家核心技術國外輸出審查	產業通商資源部	2026年第一季
	針對有意培養先端領域人才之大學(院)增加學生名額	教育部	2026年第一季前
	確立 Lv4 自駕車相關刑事及行政制裁對象	國家警察廳	2026年
	組建並營運自駕車事故責任 TF 專案小組	國土交通部	2026年起
	發布自駕車事故相關責任分擔指引	國土交通部	2027年
	改善產品責任(製造物責任)制度	法務部公正交易委員會	2026年
	組建並營運政府、自駕、計程車業界討論機構的協商機制	國土交通部	2025年12月起



一、新近自駕推動政策 與營運績效評估機制

新近法規制度突破

韓國自駕車推動的法制歷程正經歷從實驗示範走向商業化量產的升級，於2025年正式成為繼德國、日本之後，全球第三個完成 L4/L5自駕車性能認證與商業化法制化的國家。一系列改革包含政策配套(基礎設施整備、示範區擴大)與政府協調支持，目的是降低業者導入門檻，加速市場形成。

【2019年早期實驗階段】



《自駕駕駛汽車商用化促進和支持法》



僅允許L3以下技術驗證



核發臨時運行許可



限於實驗性與示範運行



【2023年修法調適階段】

2022年5月韓國自駕新創A2Z向國務調整室提出**性能認證制度**修法建議



韓國國土交通部MOLIT和韓國交通安全局汽車安全研究所KATRI兩年戮力，建立更完整商業化制度。



2023年國會通過修正法訂於2025年3月20日實施

【2025年起商業化階段】



2025年3月20日實施



全球第三個完成L4/L5商業化法制國家

性能認證制度



政府直接對 L4/L5進行無駕駛員安全審查

適合性批准機制



打通商業銷售，允許公共機構與客運正式採購

性能認證制度 → 當製造商通過政府性能與安全審查並取得認證後，可合法銷售Lv4以上自駕車款

性能認證制度授權政府可對缺乏既有安全標準的自駕車進行安全與性能審查。汽車製造商在申請時，必須向政府提交一系列技術文件，包含：汽車規格表、自駕車外觀圖、自駕系統結構與功能說明書，以及ODD自駕車運行設計之可運行特定環境條件相關證明文件。

適合性批准機制 → 取得批准的營運方，即可正式將車輛投入商業運營

主要申請對象為購買自駕車的公共機構、客運或貨運業者，政府需確保車輛在特定實際環境中被安全地使用。申請者需提交：(1)已取得的車輛「性能認證書」影本與汽車製作證 (2)詳細「營運計畫書」(運行目的、用途及範圍)(3)相關保險加入證明(4)在預定營運區域內的「事前運行實績」證明文件。為確保長期安全性，取得適合性批准自駕車，在新車登記後，每半年須接受一次政府定期安檢。

資料來源:中經院彙整(2026/04)·取自:韓國國家法令資訊中心(2023/10)《自動駕駛汽車商業化促進及支援相關法律》;韓國法制部(2023/10)自動駕駛汽車法修正案;引入 L4/L5 性能認證制度與安全審查;韓國法制部(2023/12)關於自動駕駛汽車商用化促進及支援的法律施行令修正;明定適合性批准機制之執行細節;韓國法律時報(2024/11)展望 2025:自駕 L4 商業化時代開啟與法律實務挑戰;(2025/02)韓國國土交通部與 KATRI 戮力兩年,實施自駕車性能認證與適合性批准;法學院時報(2025/03)韓國成為全球第三個完成 L4/L5 商業化法制國家:法律框架全面落實分析

營運績效評估機制

在績效與應用層面，韓國國土交通部自2022年起推動自駕車實驗運行**營運績效評估**，形成一套年度評估機制。

■ 營運績效評估機制：

• 量化考核：

韓國國土交通部自2022年起每年對示範區進行嚴格績效評估。評估權重包含：

60%營運計畫達成度、20%規章特例效果、10%導入擴散與產業發展效果、10%次年度計畫目標。

• 現況：

接受評估示範區數量呈倍數成長，從2021年7個、2022年14個，一路攀升至 2024年36個地區。

項目	說明	
評量單位	國土交通部(主導評估)	
委託機構	韓國交通研究院、韓國交通安全公團	
評量依據	《自動駕駛汽車商用化促進及支援相關法律》規定，須每年評估並公開結果	
歷年評量	2021年度(於2022年評估)全韓7個地區納入評估；2022年度(於2023年評估)擴大至全韓14個地區；2023年度(於2024年評估)擴大至全韓24個地區；2024年度(於2025年評估)擴大至全韓36個地區。	
評量內容 (以2024年 評估為例)	1. 示範運行區營運計畫達成度	(60分)評估服務運行計畫執行、基礎設施建置與維護、地方財政與制度支持、安全管理，以及與既有交通或產業的衝突管理。
	2. 示範運行區指定及規章特例效果	(20分)衡量特例對道路交通安全及現有產業的影響
	3. 自駕車導入擴散及自駕交通物流體系發展效果	(10分)評估自駕車導入程度、技術進步與參與企業的成長。
	4. 下一年度計畫目標	(10分)檢視服務運行、基礎設施與計畫目標合理性與可行性。

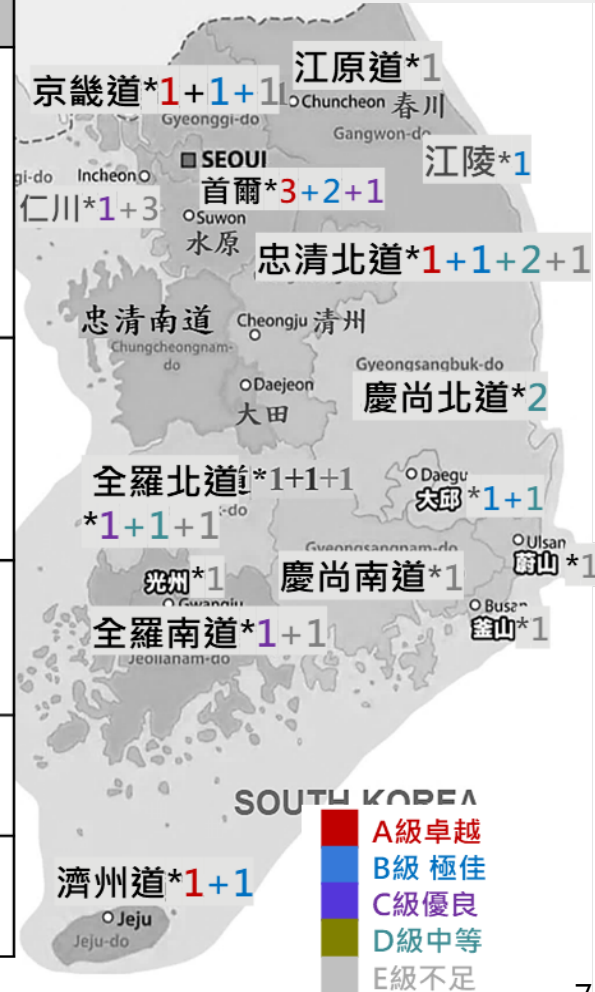
資料來源:中經院彙整(2026/04)，取自:韓國國土交通部 (2022/08) 2021年度自駕車示範運行區營運績效評估結果公開；韓國國土交通部 (2023/12) 2022年度自駕車示範運行區營運績效評估：首爾上岩與世宗獲得最高評級；韓國國土交通部 (2024/11) 2023年度自駕車示範運行區績效評估：擴大至 24 個地區並強化安全管理指標；Korea (2024/11) 韓國國土交通部公告 2023 年度自駕示範區運營績效分析報告。

自駕試驗區域之運行績效評估結果概述

在最新2024年評估(2025年12月公布)中，首爾上岩、忠清廣域及濟州等地因營運計畫與基礎設施管理優異，獲評為A級卓越或B級極佳；其他如全羅南道順天、慶南河東等部分地區，因多數服務未正常運行或缺乏安全管理體系，被評為E級(不足)，展現政府汰弱留強的監管決心。

■ 2024年自駕車試驗區域之運行績效評估概述(2025/12評估)

評級	發展區域/概況
A級卓越	<p>(1)首爾上岩：<u>服務、基礎設施、制度皆完善</u>，但使用實績低迷，需制定活化策略與強化安全管理。</p> <p>(4)忠清地區(世宗/忠北/大田)：<u>運營良好、基礎設施管理到位</u>，建議制定專門條例以支持先導行動區。</p> <p>(5)京畿道安養：儘管初期運營，仍努力運行<u>晝夜服務</u>，為順利運營，完善<u>限定運輸駕照發放</u>。</p> <p>(6)濟州西歸浦：新增運行多種服務，更努力透過與<u>現有運輸業者協商</u>及<u>使用者問卷調查</u>等方式，將衝突最小化。</p>
B級極佳	<p>(7)首爾清溪川：在<u>交通環境複雜、難度高地區運營良好</u>，需提升使用率</p> <p>(10)京畿板橋：服務表現佳，需推動<u>付費運輸</u>、加強衝突管理，並制定數據獲取計畫。</p> <p>(11)大邱：<u>付費運輸服務多元</u>，需整合控制中心與落實數據計畫。</p> <p>(12)濟州科學技術園區：服務運行出色，需建地方控制系統與制定條例</p> <p>(13)江原江陵：基礎設施管理工作優良、制定條例，<u>防止事故</u>努力顯著</p>
C級優良	<p>(14)首爾汝矣島：制度完善，實績低/運營者中斷，需可行性高服務路線圖</p> <p>(15)全羅北道：<u>物流服務具意義</u>，<u>衝突管理顯著</u>，需積極活化地區服務。</p> <p>(16)全羅南道順天：設施優良、業績優異；<u>預算急減威脅後續營運</u>。</p> <p>(17)仁川國際機場：設施管理優良；使用率低，需透過數據分析找回活力。</p>
D級中等	<p>(19)忠南內浦：服務不完全，需改善基礎設施、安管、制定未來營運計畫。</p> <p>(20)大邱東城路：實績低、基礎設施計畫不詳，擁擠區間安全保障不足。</p> <p>(22)慶尚北道：設施管理肯定，運行僅一個月，數據嚴重不足。</p>
E級不足	<p>(25)忠南唐津、(29)全羅北道益山、(31)慶尚南道河東、(33)釜山五侍利亞：成效極低；(27)光州平洞、(26)京畿始興：營運中斷/低迷；(30)全羅南道、(32)慶尚南道泗川：準備嚴重不足；(34~36)仁川、(28)江原原州：完全未運作</p>



註:若連續三年被評為E級地區，將透過委員會審議解除其示範區指定。

二、韓國自駕車跨部會協調 與自駕生活實驗室商業化營運

跨部會成立「自駕車示範運行區區域委員會」

為解決地方政府資源不均問題，韓國於2025年4月成立「自駕車示範運行區區域委員會」，由國土交通部聯合全國18名中央地方及專家共同參與。透過跨部門協調平台，以整合各地自駕政策現況，並系統性規劃與管理示範運行區，協助地方與中央共享資訊、統籌資源，並匯聚產業及專家力量，推動自駕產業發展。



■ 中央政府成員6名：

- 聯合主席:(1)國土交通部部長擔任
當然成員:(2)國土交通部第二副部長
(3)企劃財政部第二副部長
(4)科學技術資訊通訊部第二副部長
(5)中小企業和創業部副部長
(6)韓國國家警察廳廳長

■ 一般民間成員：(任期2年:2025年2月至2027年2月)
聘任自駕領域專家，透過研究示範促進商業化，如下：

領域專家	姓名	主要職業
交通載具	Ha Seong-yong	(現任)韓國中部大學智慧交通工程系教授；曾任韓國汽車安全學會會長
	Yeo Hwa-soo	(現任)韓國科學技術院KAIST建設與環境工程系教授；曾任紐約大學兼任教授
	Jang Jeong-ah	(現任)韓國亞洲大學城市交通研究中心教授；曾任交通科學技術振興院KAIA研發專案評估委員
交通	Lee Sun-ha	(現任)韓國公州國立大學城市融合系統工程系教授；曾任世界道路協會PIARC韓國委員會主席
	Park Kyung-ah	(現任)韓國交通研究院KOTI都市交通研究部部長；曾任企劃財政部私人投資審查委員會委員
通訊	An Hee-jin	(現任)韓國科學技術院KAIST電機與電子工程學院教授
城市和區域發展	Lee Baek-jin	(現任)韓國國土研究院KRIHS土地基礎建設研究部資深研究員
	Lim Mi-hwa	(現任)韓國全州大學不動產與土地資訊系教授；曾任總理府城市更新特別委員會委員
機器人	Choi Min-je	(現任)韓國首爾國立大學交通工程系教授
AI與數位資訊	Kim Yurianna	(現任)Wello(客製化尋找政府政策、補助和福利AI平台)首席執行官
	Chae Sang-mi	(現任)韓國梨花女子大學商學院教授；曾任韓國科學技術資訊通信部數位服務審查委員會成員
法律	Choi Su-jin	(現任)太平陽律師事務所律師；曾任首爾市府行政審訴委員會委員

自駕技術開發創新事業計畫之 (實體道路實證)華城自駕生活實驗室Living Lab

■ 背景：旨在整合、聯繫和展示自駕技術開發創新之跨政府研發計畫在城市層面的成果。



■ 主責機構：

韓國國土交通部MOLIT、韓國交通安全公團 KOTSA

■ 核心基地：

華城市K-City自駕測試場及其周邊南陽邑道路

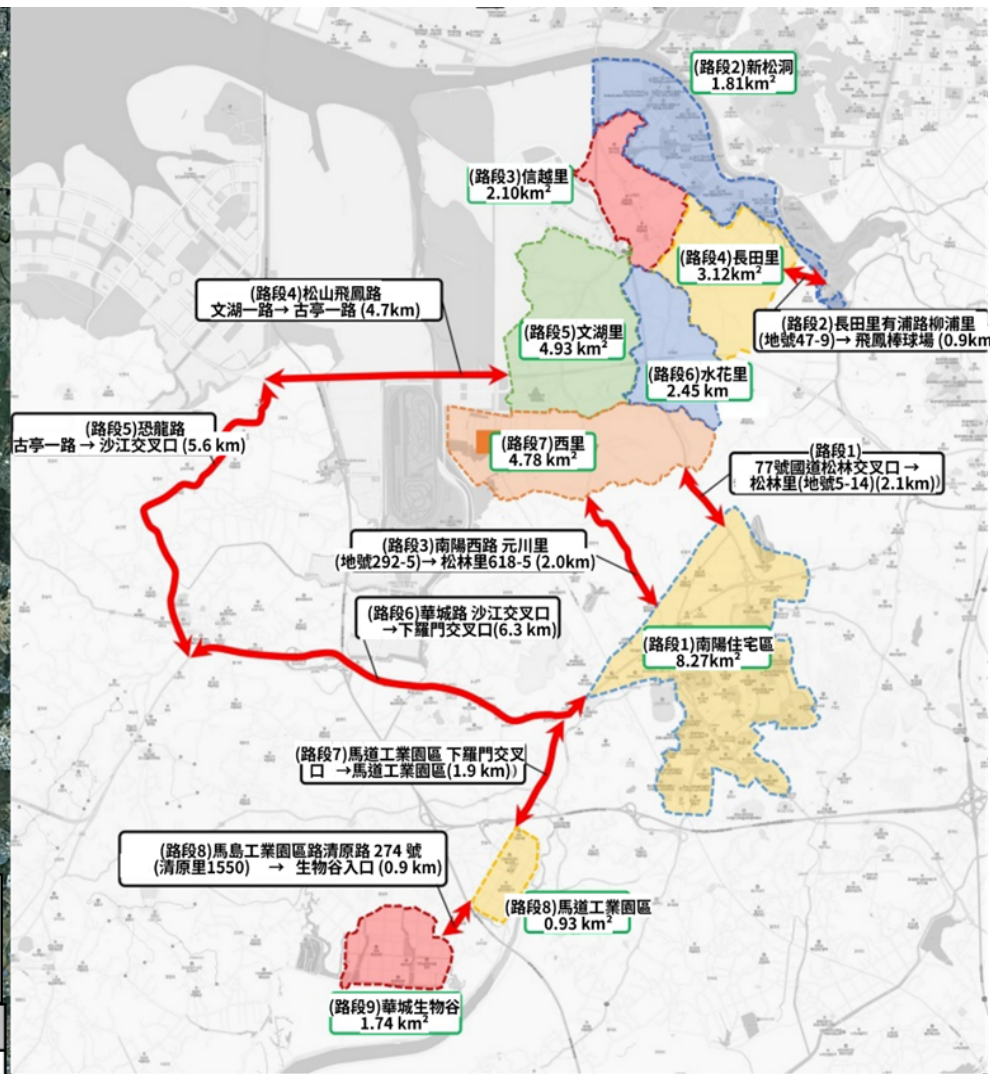
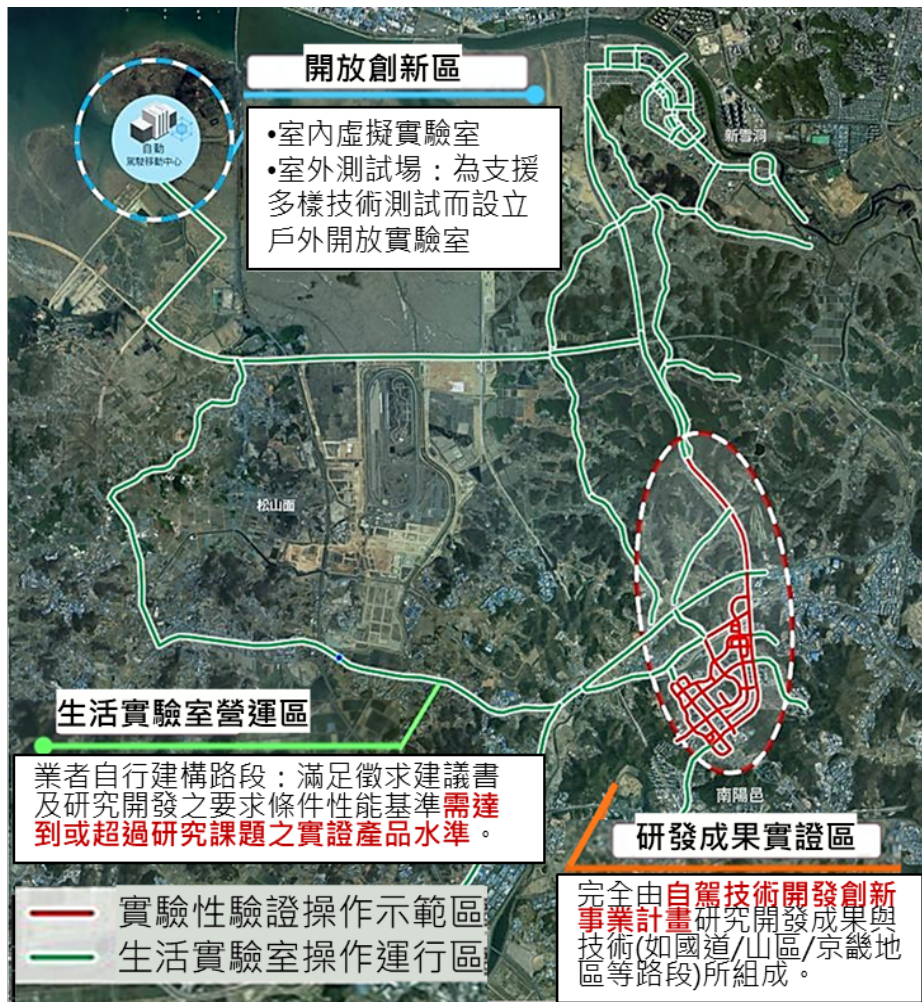
■ 自駕技術開發創新事業計畫

2021年起創立跨四個部會Korea Autonomous Driving Intelligent Foundation (KADIF)聯合團隊，涵蓋國土交通部MOLIT (共4054億韓元，含22個計畫)、產業通商資源部MOTIE、科學技術資訊通信部MSIT及警察廳KNPA，總計88個子項目共1.1兆韓元預算。

■ 實體道路實證 Living Lab (2023~2027年450億韓元)

自駕試驗、環境營運&服務及開發商業模式
2023年10月選定生活實驗室城市於京畿道華城市
2024年10月選定運營承包商為SKT+樂天財團
2024年12月生活實驗室在京畿道華城市動工
2026年3月 啟用AI自動駕駛中心

華城自駕生活實驗室之商業化營運試驗



自駕生活實驗室興建於華城市西部，包括南陽邑、新松洞、松山、馬道等地，形成總面積達30平方公里、路線總長140公里的城市規模測試場。

資料來源:中經院彙整(2025/09) · 取自: <https://www.korea.kr/>

	研發成果實證區	生活實驗室營運區	開放創新區
一般地點	16	46	
基礎設施導引安裝	18	10	1
路面感測器	1	-	
綜合氣象感測器	1	3	
能見度感測器	2	-	

華城生活實驗室之示範自動駕駛車輛

在140公里實際道路測試8大公共服務(共70輛) · 支援L4以上技術驗證 · 涵蓋真實城市生活提供市民自駕公共服務

	主責部會	製造商	主要功能	服務意義	圖示
用戶便利服務	國土交通部	Autonomous A2Z	採預約制上下車系統，專為交通弱勢群體設計	保障身障者與高齡者的移動權利，提供無障礙接駁	
	國土交通部	電子通訊研究院 ETRI 融合科技先進研究院	基於Lv4+技術動態路徑之需求反應式公共運輸優化系統	提供個人化自駕大眾運輸服務DRT，提升通勤效率。	
	國土交通部	RideFlix Co., Ltd.	具備 Lv4/4+等級的自動泊車、巡航與接送乘客功能。	打造全自動個人化共享汽車體驗。	
	產業通商資源部	宇進電氣株式會社 金泉工廠	自駕中巴和固定路線提供大眾運輸服務	利用自駕中型巴士提升乘客運輸效率	
城市功能效率服務	國土交通部	RideFlux · AceWorks Co., Ltd.	利用高精度感測器進行自動路面清掃。	以環保自駕車實現自動化防疫與城市環境維護。	
	國土交通部	ThorDrive Co., Ltd.	利用車載感測器診斷設施與路面變動狀況。	透過V2X技術即時通報道路異常，支援緊急修復請求。	
公共安全服務	國土交通部	AceWorks Co., Ltd.	執行自動化急救出勤與病患運送任務。	基於自駕技術，整合自駕技術與公共安全，強化急救醫療體系。	
	國家警察廳	韓國智慧交通系統協會、 Vaida Co., Ltd.	自動巡查市區次要道路，快速偵測潛在交通風險。	透過主動監控預防交通事故，提升城市治安。	

(規劃中) 光州自動駕駛實證城市

為縮短與美中自駕技術差距，韓國政府於 2026年初啟動全韓首個城市級自駕實證城市專案。與華城市生活實驗室主要集中在南陽邑等特定區域不同，光州計畫將整座城市全域(約501平方公里)開放為路測基地，並預計在2026年下半年投入高達200輛軟體定義車輛進行實測(約 610 億韓元預算)。

■ 計畫核心細節

- 參與企業：2026年4月國土交通部選定現代汽車、Autonomous a2z與 RideFlux 為核心技術實證企業
- 技術重點：開發端到端 (End-to-End)AI自駕技術，將感測、判斷與控制階段整合為單一 AI 模型



■ 光州實驗室獨特之處

1.無監管示範區：
光州為特別規管區(Sandbox)，放寬校園保護區手駕義務及個人影像資訊去識別化等法規限制。

2.AI 基礎設施連動：路測收集的大量行駛數據將傳送至光州當地的「國家級 AI 數據中心」，利用高效能GPU進行AI模型訓練與虛擬環境驗證。

3.多樣化路況：不僅市中心運行，更涵蓋住宅區、郊區及夜間環境，以實現 24 小時全天候營運實證。

該專案被視為韓國自駕技術最後一戰，目標在2027年前達到 Lv4自駕商業化標準。

三、韓國自駕技術營運商 Autonomous A2Z

韓國自駕營運商 Autonomous A2Z

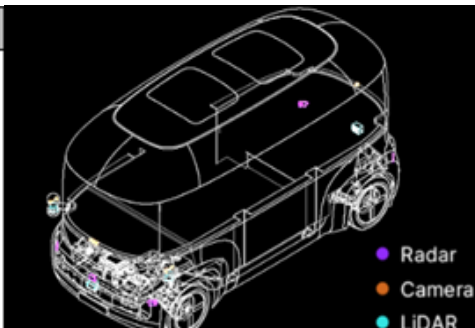


- 創立背景：2018年成立，核心團隊來自**現代汽車**等頂尖車廠研發體系。
- 核心理念：**Mobility for All (全民共享移動性)**，深耕 Level 4 自駕技術。
- 營運實績與規模 (截至2026年3月)

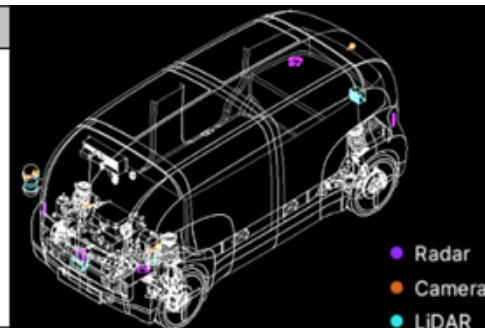
- 擁有**81輛自駕車(具自駕車營運許可證)**，為韓國規模最大自駕車隊；
- 累計行駛逾**97.4萬公里**(公共道路測試逾40萬公里)，足跡遍及14個城市
- 自駕脫離率僅1.3次/100km；鎖定**2027年實現L4自駕車量產**。

2018年創立以來
累計募資額**1225億韓元**
約**8,306萬美元**(截至2026年3月)

Lv 4 自駕接駁巴士 ROii



中小型配送車 Coii



全方位產品線

從系統整合、關鍵軟體到核心硬體均為自行開發，避免供應商限制。

- **平台通用性強**：支援**13種車型**(微型車/房車/巴士等)、7個技術平台
- **主力商用產品**：
(1)ROii：Level 4自駕接駁巴士。
(2)COii：中小型自動配送車。
與**三星 SDI**等韓系廠商深度合作，達成**96%製造在地化**。

核心技術

提供感知/決策/控制一體化解決方案，與硬體深度整合以確保高安全性。

- **a2z Hyper Fusion™ 全方位感知技術**：融合光達、雷達與攝影機達成360度感知。
- **a2z Controller 冗餘控制器**：針對煞車、轉向系統設計冗餘備援，結合 Nvidia Xavier 運算，確保系統故障仍能穩定運作。
- 具遠端駕駛控制系統，因應緊急狀況。
- 採用向量式高精地圖與輕量化軟體，降低能耗與製造成本。

智慧城市配套

光達基礎設施 LIS
將光達部署於路燈等設施，提供交叉路口**最遠 200公尺**即時監測，支援行人偵測、交通號誌預測，降低學區繁忙路段風險。

A2Z 國內外發展歷程

2018-2020 創立與 商業化起步

- 2018.07 成立 Autonomous a2z 專注自駕技術
- 2019.04 成為**現代汽車**主要技術供應商
- 2020.08 完成 21 億韓元種子輪募資(約 150 萬美元)
- 2020.12 **與 Kakao Mobility 推出韓國首個付費自駕服務**

2021-2022 技術能力與 認證快速提升

- 2021.08 完成 A 輪融資 160 億韓元(約 1,200 萬美元)
- 2021.12 自駕測試里程達 20 萬公里，確立技術成熟度
- 2022.04 成為韓國首家、全球第 27 家向美國 NHTSA 提交 VSSA 自駕指南報告公司
- 2022.06 成為韓國獲得 ISO 9001 品質管理認證的自駕解決方案企業
- 2022.12 推出**忠清地區 BRT 專用自駕巴士服務(A2、A3)**，進軍大眾運輸領域

2023 國際合作與 量產化突破

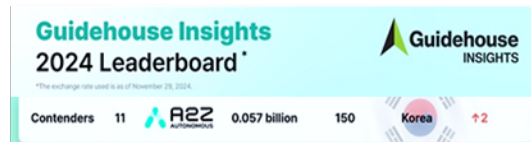
- 2023.03 在 Guidehouse Insights 「全球自駕技術排名」位列全球**第13名**
- 2023.01 加入新加坡智慧出行計畫 COSMO
- 2023.08 完成 B 輪 340 億韓元融資(約 2,500 萬美元)
- 2023.05 ROBO A2Z 無人配送車獲 iF 設計獎及第48屆日內瓦國際發明展金獎等2獎
- 2023.05 與瑞士大學簽署日內瓦公共道路自駕諒解備忘錄
- 2023.06 與新加坡 CETRAN 簽署國際合作備忘錄
- 2023.11 與英國 Horiba Mira 簽署 MOU，拓展歐洲合作
- 2023.11 在**仁川機場導入自駕接駁車營運**

2024 全球認可與 技術落地深化

- 2024.01 累計自駕里程達 40 萬公里
- 2024.02 發布新加坡 COSMO 計畫的 LiDAR 資料研究
- 2024.03 《Autotech Outlook》評選為亞太地區最佳自駕汽車網路安全解決方案供應商
- 2024.10 開始在韓國慶尚南道河東郡推出**交通弱勢地區農村自駕巴士(條件式 Lv3)**
- 2024.10 開始**首爾清晨同行服務**，受早班工作者與高齡居民歡迎，有助解決司機不足問題
- 2024.12 在 Guidehouse Insights 「全球自駕技術排名」位列全球**第11名**

2025 應用擴張與 全球市場佈局

- 2025.03 **完成政府性能認證**，預計將業務從**政府招標服務**轉向直接銷售**L4自駕車**。
- 2025.07 與**KIA**簽署合作協議**攜手開發L4自動駕駛汽車**
- 2025.08 與日本兼松 Kanematsu 簽署 MoU，將自駕技術導入日本市場
- 2025年在 Guidehouse Insights 「全球自駕技術排名」位列全球**第7名**



A2Z 國際化拓展佈局

(新加坡)右駕技術與安全認證

- 2024年與KILSA Global合資公司A2G，推動COSMO專案與光達系統LIS部署。
- 2025年5月獲星國LTA M1安全評估批准，允許Level4自駕車於特定公共道路運行。
- 右駕在地化：調整感知演算法與感測器配置，在CETRAN測試中心完成部署。
- 預計部署Level4自駕接駁車ROii，以此為起點拓展東南亞市場。

(中東及北非)合資生產

- 2024年與阿布達比Bayanat AI合資成立A2D，目標2031年佔阿聯酋公共交通市場20%
- 於DRIFTx展示a2z遠端控制系統，達成跨國7,000公里遠端操控全球紀錄。
- 在地化生產：預計以CKD完全散裝件模式在當地生產中型接駁車與小型配送車。

(歐/美/日)全球網絡擴張

- 2022年韓國首家、全球第27家向美NHTSA提交VSSA自駕指南報告公司
- 2025年8月與兼松株式會社Kanematsu簽署MOU，解決勞力短缺並支援智慧城市。
- 英國Horiba Mira及瑞士大學合作未來移動與日內瓦公共道路自駕研究。

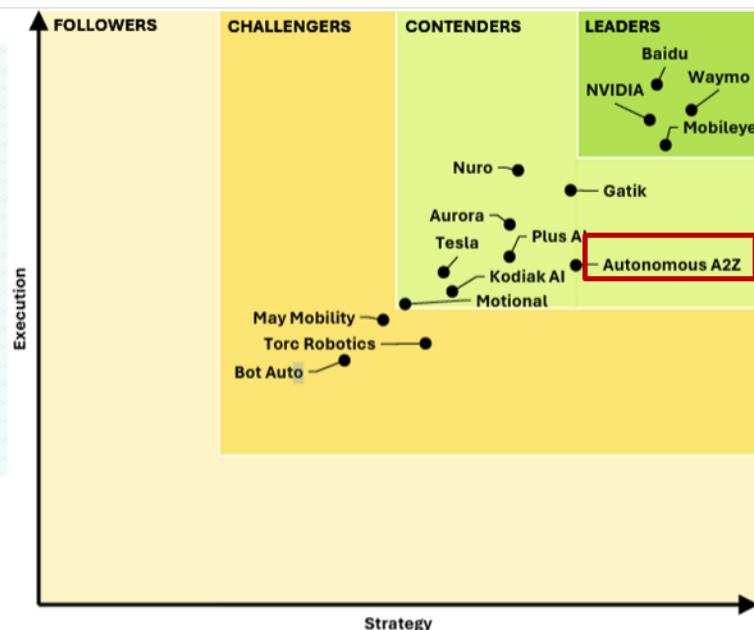
■技術實力與國際榮譽

- 獲《Autotech Outlook 2024》亞太區最佳自駕車網路安全解決方案供應商。
- iF設計獎(2023/2024)、日內瓦國際發明展(金獎/特別獎)、新加坡國際商業獎

• 2025年Guidehouse Insights 全球自駕技術排名位列全球第7名



連續兩年上升，由挑戰者晉升為競爭者，技術實力與美、中、以色列等領先企業並列。



四、結論與借鏡

因應國際趨勢之韓國自動駕駛政策及發展推進

發展路線圖

標準制度/配套措施

自駕技術測試驗證

安全概念培訓

商用營運長期落地

	2016年前	2017年	2018年	2019年	2020年	2021年	2022年	2023年	2024年	2025年	2026年
韓國	<p>1. 汽車管理法(第2條第1-3款)下自駕汽車的定義(2015.8)</p> <p>2. 自駕汽車臨時運營許可制度(2016.2)</p> <p>3. 發布智能自動駕駛汽車路線圖(2016.3)</p>	<p>建置自駕車測試場域K-City [第一階段] (2017-2019)</p> <p>[第二階段] (2019-2022)</p> <p>[第三階段] (2022-2024)</p>	<p>1. 提出自駕汽車監管改革路線圖(2018)</p> <p>2. 修訂《道路交通安全法》鬆綁自駕車商業化管制措施(2018/3)</p>	<p>1. 提出未來汽車產業發展戰略：2030國家路線圖(2019)</p> <p>2. 頒佈《自駕車商業化促進和支持法》(自駕法)(2019.4)</p> <p>3. 修訂《汽車及汽車零部件性能標準》關於Lv3自駕車安全標準(2019.12)</p>	<p>1. 修訂《汽車損害賠償法》(2020.4)</p> <p>2. 制定自駕車保險制度(2020.10)</p> <p>3. 全國各地自駕汽車試驗(2020-至今)</p>	<p>1. 允許無人駕駛車輛的臨時運行(2021.03)</p> <p>2. 修訂《道路交通安全法》免除自駕汽車駕駛員的義務(2021.10)</p>	<p>1. 修訂《促進道路限速許可》解除自駕車60km/hr 限速(2022.05)</p> <p>2. 韓國自駕創新路線圖(2022.9)</p> <p>3. 運營自駕交通安全培訓課程(2022.11)</p> <p>4. 推動自駕實驗運行營運績效評估(2022.12)</p>	<p>1. 首次應用Lv3自駕巴士試運營(2023.01)</p> <p>2. 發布支援Lv3電動車Kia EV9(2023.3)</p>	<p>1. 全國主要高速公路智慧化升級，支援自駕車實地運行。</p> <p>2. 將自駕車安全訓練納入全國駕駛執照考試(2024/01)</p>	<p>1. L4性能認證制度-確保可在無需駕駛員干預情況安全行駛</p> <p>2. 適合性批准機制-公運業者可採購營運通過認證自駕車(2023年通過修正/2025.03實施)</p> <p>3. 2025年4月成立自駕車示範運行區區域委員會</p> <p>4. 華城自駕生活實驗室之商業化營運</p>	<p>1. 發布《提升自動駕駛汽車產業競爭力計畫》明確2027年實現L4自駕商業化(2026.01)</p> <p>2. 將光州廣域指定為韓國城市單位自駕實證(2026.01)</p>

結論與借鏡

1. 降低業者進入產業門檻



2019年起發放
臨時許可進行實驗

《自駕駕駛汽車商用化促進和支持法》

降低門檻:從臨時許可邁向性能認證
讓企業從政府標案轉向商業化L4營運/銷售



2025年落實性能認證制
度與適合性批准機制

3. 城市級規模測試場 與多元場景

華城生活實驗室Living Lab
佔地高達30平方公里、路線
總長140公里的真實城市規模
測試場。場景從單純客運擴
展到包含救護車急救、城市
道路清掃、交通弱勢群體支
援等八大自駕公共服務，
逐步將運行設計ODD落地至
真實社會的各角落。



4. 國際標準與價值鏈輸出

韓國業者如A2Z，積極獲取國際認證

- (1) 首家韓企向美國 NHTSA 提交VSSA 自駕指南報告
- (2) 取得新加坡LTA M1的右駕安全認證
- (3) 與阿聯酋阿布達比主權基金成立合資公司；從阿布達比遠端操控韓國K-City自駕車，創下7,000公里外的遠程操控；目前計畫以CKD完全散裝件模式在當地直接生產自駕接駁與配送車，達成實質價值鏈輸出。

2. 跨域交流及量化績效評估 2024年



連續績效評估:示範區域擴增至36個

- 國土交通部透過多元產量化評估
確保政府資源能產生實效。
- 成立跨域自駕委員會促溝通與交流



7,000 km

