

ドイツにおける自動運転車の公道通行 —第8次道路交通法改正—

国立国会図書館 調査及び立法考査局
主幹 海外立法情報調査室 泉 眞樹子

【目次】

はじめに

I 自動運転の定義と動向

- 1 定義
- 2 自動運転技術の社会的効用
- 3 国際的な規格と条約
- 4 自動運転に伴う法的課題

II ドイツにおける立法状況

- 1 立法経緯
- 2 第8次道路交通法改正の概要

おわりに

翻訳：道路交通法（抄）—第8次道路交通法改正法による改正—

はじめに

自動車産業の黎明期より130年以上にわたり、世界市場を牽引してきたと自負するドイツは、世界に先駆け2017年6月に、将来、高度で完全な自動運転車の公道通行を可能とすることを見据えて、法的環境の整備を行った⁽¹⁾。自動運転技術は道路交通を円滑化し、交通渋滞と交通事故の減少をもたらし、ひいては環境保護に資すると言われている⁽²⁾。今回の立法の目的の一つは、今後も自動車産業におけるドイツの優位性が保たれるよう、ドイツ企業の開発意欲を促進するための法的環境を整えることとされている。一方、自動運転には、事故発生時の責任の所在等、様々な課題も指摘されている⁽³⁾。

本稿では、自動運転の概略とドイツ政府及び議会の取組等を紹介し、併せて今回の道路交通法の改正箇所を訳出する。

I 自動運転の定義と動向

1 定義

自動車の運転とは、ドライバーが加速（アクセル）、操舵（ハンドル）、制動（ブレーキ）

* 本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2018年1月31日である。

(1) 第8次道路交通法改正法（Achstes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16 Juni 2017 (BGBl. I S. 1648)）による道路交通法（Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919)）の改正。

(2) 自動運転技術を巡る諸問題については、『自動運転の動向と課題—平成29年度科学技術に関する調査プロジェクト報告書—』（調査資料2017-4）国立国会図書館、2018.を参照。

(3) 金岡京子「自動運転と民事責任をめぐるドイツの状況」『ジュリスト』1501号、2017.1, pp.44-49.

の操作を組み合わせ、平面上での縦横方向への車両走行を制御することである。これら複数の操作を同時に、又はその全てをドライバーによる操縦なしで行うことを自動運転といい、これを可能にするシステムを自動運転システムという。⁽⁴⁾

ドライバーは、運転する際に、①認知のための情報収集・処理（車体の位置の把握や物体の検知）、②判断のための道路上の物体の属性（固定物か歩行者か対向車か）や道路の混雑状況等の認識、③それらに基づく判断を行っている。第4次産業革命による人工知能（Artificial Intelligence: AI）と「モノのインターネット」（Internet of Things: IoT）の進化によって、カメラ、レーダー、センサー等の技術開発、高度道路交通システム⁽⁵⁾の実用化が進み、公道での自動運転は技術的に実現可能となりつつある。

2 自動運転技術の社会的効用

自動運転技術の進展は、道路交通の円滑化をもたらすとされている。⁽⁶⁾

交通事故の9割以上はヒューマンエラーによるものと指摘されており、自動運転技術がドライバーのミスを防止し、交通事故の減少につながると考えられている。また、ドライバーによる不適切な車間距離の維持や加減速が渋滞の要因の一つと言われており、安全な車間距離の維持及び適切な速度管理を自動的に行えれば、渋滞を抑止できるとされる。このような交通事故の減少と交通渋滞の緩和が実現すれば、エネルギー消費の効率化をもたらす、環境保護にも寄与する。

さらに、高齢者や過疎地での移動手段の確保、物流業界の運転手不足の問題解決策としての可能性が指摘される。例えば、地方部で公共交通機関の衰退が著しい我が国では、高齢化によって運転能力が低下し運転できなくなると、移動手段が失われ、高齢者の日常生活の維持が困難になると問題視されており、また、少子高齢化によってトラック等の運転手不足がますます深刻化するとも言われている。自動運転技術の進展と普及によってドライバーの負担が大幅に軽減されれば、これらの問題解決に寄与するものと期待されている。

3 国際的な規格と条約

(1) 国際規格

自動運転システムの国際的な定義としては、自動車技術者協会（Society of Automotive Engineers: SAE）が2016年に決定した規格（SAE J3016 (Sep2016)）がある。同規格は、自動運転について、運転者支援から完全運転自動化までの5段階のレベルに分けて定義している（表1参照）。

(2) 国際条約

運転に関する国際的な法的枠組みとしては、日本や米国等が批准しているジュネーブ道路交通条約⁽⁷⁾（1949年、「道路交通に関する条約」（昭和36年条約第17号））と、それに代

(4) 藤原静雄「自動運転をめぐる議論の現在（いま）と法的論点の概観—2017年5月—」『法律のひろば』70(5), 2017.5, pp.50-57.

(5) 高度道路交通システム（Intelligent Transport Systems: ITS）とは、道路交通の安全性、輸送効率、快適性の向上等を目的に、最先端の情報通信技術等に基づいて、人と道路と車両とを一体のシステムとして構築する新しい道路交通システムの総称である。同上, p.51.

(6) この節は、藤原 前掲注(4); 池田裕輔「自動運転技術等の現況」『ジュリスト』1501号, 2017.1, pp.16-22.等を参照した。

(7) United Nations, Convention on Road Traffic. (Geneva, 19 September 1949) <https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsV.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-1&chapter=11&Temp=mtdsg5&clang=_en>

表1 自動運転レベルの定義概要 (SAE J3016(Sep2016))

SAE レベル		概要	安全運転に係る 監視・対応主体
0	運転自動化なし	・運転者が全ての運転タスクを実施	人間 (運転者)
1	運転者支援	・システムが前後・左右のいずれかの車両制御に係る運転タスクのサブタスクを実施	
2	部分運転自動化	・システムが前後・左右の両方の車両制御に係る運転タスクのサブタスクを実施	
3	条件付運転自動化	・システムが全ての運転タスクを実施 (限定領域内*) ・作動継続が困難な場合、ユーザー (運転者) は、システムからの介入要求等に対して、適切に応答することが期待される	システム (作動継続が困難な場合は運転者)
4	高度運転自動化	・システムが全ての運転タスクを実施 (限定領域内*) ・作動継続が困難な場合、ユーザーが応答することは期待されない	システム
5	完全運転自動化	・システムが全ての運転タスクを実施 (限定領域内*ではない) ・作動継続が困難な場合、ユーザーが応答することは期待されない	

* ここでの「領域」とは、地理的な領域に限らず、環境、交通状況、速度、時間的条件等を含む概念である。(出典) 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議「官民 ITS 構想・ロードマップ 2017」2017.5.30, p.5. 首相官邸 HP (http://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20170530/roadmap.pdf); “Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles.” SAE International website (http://standards.sae.org/wip/j3016/); idem (http://standards.sae.org/j3016_201609/) 等を基に筆者作成。

わるものとして策定され、ドイツを始めとした EU 主要国が批准しているウィーン道路交通条約 (1968 年)⁽⁸⁾ がある。どちらも、車両を制御する人間 (ドライバー) の存在を当然の前提としており、そのままでは高レベルの自動運転は許されないため、ドライバーが車両の操縦に全く関与しない自動運転を公道上でも行えるよう、条約の改正作業が進められている。ウィーン道路交通条約については、2014 年に「車両はいかなる時も人間がコントロールしなければならない」との規定を修正する提案が採択され、2016 年 3 月に発効した⁽⁹⁾。条文修正により、緊急時にドライバーの操縦がシステムに優先するオーバーライド (自動運転システム制御への強制介入) とドライバーによるスイッチオフ (システム停止) ができることを条件に、公道上での自動運転が可能となった。⁽¹⁰⁾

4 自動運転に伴う法的課題

自動運転技術の進展によって、事故原因や責任関係が複雑化することが指摘され、特に、被害者救済が後退することについて懸念されている。SAE レベル 4、5 においては、車両制御主体は人間 (ドライバー) ではなくシステムであり (表 1 参照)、このレベルで事故が発生した場合、ドライバーの責任の有無が判別できない状況が生じ得るからである。ドライバーに責任がない場合には、自動運転システムを搭載している車両の製造企業 (メーカー) とシステム設計者、場合によっては販売業者の責任も問われ得る。判断のための材

(8) United Nations, Convention on Road Traffic. (Vienna, 8 November 1968) (https://treaties.un.org/pages/ViewDetailsIII.aspx?src=TREATY&mtdsg_no=XI-B-19&chapter=11&Temp=mtdsg3&clang=en)

(9) UNECE, “UNECE paves the way for automated driving by updating UN international convention,” 2016.3.23. (http://www.unece.org/info/media/presscurrent-press-h/transport/2016/unece-paves-the-way-for-automated-driving-by-updating-international-convention/doc.html); UNECE, “Annex: Amendments to Article 8 and Article 39 of 1968 Convention on Road Traffic,” Report of the sixty-eighth session of the Working Party on Road Traffic Safety, 17 April 2014, pp.9-11. (http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-145e.pdf); 藤原 前掲注(4), p.53.

(10) 藤原 前掲注(4)等。

料提供を目的として、事故原因を特定できる機器（イベント・データ・レコーダーやドライブレコーダー等）の車両への設置や、当該機器から得られるデータの分析体制の構築の必要があるとの見解が示されている。⁽¹¹⁾

II ドイツにおける立法状況

1 立法経緯

(1) 政府による検討状況

ドイツ連邦政府は、自動車産業の国際競争力強化をめざし、自動運転やネット接続車（「コネクテッドカー」、「つながる車」ともいう。）⁽¹²⁾の技術革新を推進する産業振興策を実施している。⁽¹³⁾

2013年11月に、連邦交通・デジタルインフラ省は、自動車業界、学会、関連団体、行政部門の多くの関係者を集め、円卓会議「自動運転」（Runde Tisch „Automatisiertes Fahren“: RTAF）を開催した。RTAF設置の目的は、関係者が緊密に交流し、自動運転とネット接続車のあらゆる関連領域について必要なノウハウを共有し、広範な社会的合意を醸成することである。⁽¹⁴⁾

2015年9月にはRTAFでの検討を踏まえ、連邦政府は「自動運転及びネット接続運転に関する戦略文書」⁽¹⁵⁾を発表した。同戦略文書は、ドイツの交通量は増え続け、2030年には人員輸送13%増、貨物輸送38%増が見込まれるとの連邦交通・デジタルインフラ省の2014年の予測を紹介し、新技術による交通の効率化が不可欠であるとしている。また、自動運転技術によるヒューマンエラー防止は道路交通の安全性向上に寄与すると指摘し、渋滞や事故の減少による温暖化ガス排出量の削減効果にも言及している。このように自動運転技術の必要性を示した上で、連邦政府が今後進めるべき政策領域として、①インフラ整備、②法整備、③技術革新、④ネット接続性の確保、⑤サイバーセキュリティとデータ保護の5領域を提示した。⁽¹⁶⁾

また2016年9月には、ドブリント（Alexander Dobrindt）連邦交通・デジタルインフラ大臣が、自動運転等の新技術に関する倫理指針を策定するため、独立委員会「自動運転及びネット接続運転に関する倫理委員会」を設置し、元連邦憲法裁判所判事を委員長に指名した。同委員会には、学会、各種団体、自動車産業、デジタル経済の各界からハイレベルの専門家が参加し、2017年6月に20項目の倫理規定を提示する報告書⁽¹⁷⁾を大臣に提出した。連邦

(11) 池田 前掲注(6), p.20; 中川由賀「運転自動化システム導入に伴う法整備に向けた取組の現状—実験段階から実用段階へ—」『中京ロイヤー』26号, 2017.3, pp.51-62. <https://chukyo-u.repo.nii.ac.jp/?action=repository_uri&item_id=16632&file_id=54&file_no=1>

(12) 自動車同士又は自動車と道路設備等のインフラがデータ通信を行うことで、安全でスムーズな走行を実現する車両。

(13) この項全体について、次を参照した。Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI. 連邦交通・デジタルインフラ省), „Automatisiertes und vernetztes Fahren“. <<https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Artikel/DG/automatisiertes-und-vernetztes-fahren.html>>; 金岡 前掲注(3); 森本絵美・地田圭太「ドイツおよび英国におけるIoTに関する政策および法制度動向」2017.6.12. 日立コンサルティングHP <<http://www.hitachiconsulting.co.jp/column/iot/02/index.html>>

(14) BMVI, *ibid.*; Deutscher Bundestag, *Drucksache*, 18/2215. <<http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/18/022/1802215.pdf>>

(15) Die Bundesregierung, *Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren*, 2015.9. BMVI website <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/broschuere-strategie-automatisiertes-vernetztes-fahren.pdf?__blob=publicationFile>; 中川 前掲注(11), p.59.

(16) Die Bundesregierung, *ibid.*; 森本・地田 前掲注(13)

(17) BMVI, *Ethik-Kommission: Automatisiertes und vernetztes Fahren: Bericht*, Juni 2017. <https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/G/bericht-der-ethik-kommission.pdf?__blob=publicationFile>

政府は、この報告内容を踏まえて、2017年8月20日に運転制御コンピュータに関する倫理規則策定のための行動計画⁽¹⁸⁾を決定した。⁽¹⁹⁾

(2) 審議過程

連邦政府は、上述の戦略文書を踏まえ、倫理委員会の検討と並行して、2017年1月27日、道路交通法改正法案⁽²⁰⁾を連邦参議院に提出した。立法の最大の目的は、自動運転のための車両制御技術・装置開発の妨げになりかねない法的障害の除去である。以下に、議会における一連の審議過程⁽²¹⁾を紹介し、修正箇所等は後述する。

法案提出に当たっては、以下の問題意識と目標が連邦政府から示された。まず、技術の進歩により、将来的には、一定の条件下においてはコンピュータシステムが自動運転を行うことが技術的に可能になるであろうとの現状認識がある。一方、このような自動運転システムにはなお限界があり、ドライバーが再度、運転を引き受けなくてはならない状況が起こり得るため、ドライバーと自動運転機能を有する自動車との連携に関しては、法的安定性の確立が必要である。そのために、更に発展した自動運転機能（高度な又は完全な自動運転システム）を有する自動車の公道走行に関して、ドライバーが一定の条件下でシステムに車両操縦を任せることのできる状況を確定し、自動運転システムを利用できるよう、道路交通法に規定を追加する必要がある。これが、改正法案提出の趣旨である。⁽²²⁾

主管する委員会は交通委員会とされ、農業政策・消費者保護委員会、内務委員会、司法委員会、環境・自然保護・原子力安全委員会、経済委員会の各委員会にも法案審査が付託された。そのうち交通委員会、農業政策・消費者保護委員会、内務委員会、司法委員会から提出された意見は計28ページに及び⁽²³⁾、連邦参議院はこれを基に、3月10日に、連邦議会に対して法案修正を求める意見を議決した⁽²⁴⁾。

連邦政府は、連邦参議院での審議終了を待たず、2月20日に連邦議会に法案を提出しており⁽²⁵⁾、連邦参議院が修正意見を議決した3月10日に、第一読会が開かれた。主管する委員会は交通・デジタルインフラ委員会とされ、デジタルアジェンダ委員会と司法・消費者保護委員会にも法案審査が付託された。次いで3月15日に、連邦政府は、連邦参議院の意見とこれに対する政府の見解を連邦議会に提出した⁽²⁶⁾。3月29日の連邦議会の委員会審査報告書⁽²⁷⁾では、条文の修正案と各委員会の意見が提示され、これに基づいた改正法案

(18) Die Bundesregierung, *Maßnahmenplan der Bundesregierung zum Bericht der Ethik-Kommission Automatisiertes und Vernetztes Fahren (Ethik-Regeln für Fahrcomputer)*, September 2017. BMVI website (https://www.bmvi.de/SharedDocs/DE/Publikationen/DG/massnahmenplan-zum-bericht-der-ethikkommission-avf.pdf?__blob=publicationFile)

(19) BMVI, *op.cit.*(13)における„Ethik-Kommission Automatisierten und vernetzten Fahren“の項を参照。

(20) Bundesrat, *Drucksache*, 69/17 (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/brd/2017/0069-17.pdf>)

(21) 連邦国家であるドイツでは、立法権限は分野によって連邦と州が分担している。連邦法の法案は、直接選挙による議員から成る連邦議会（Bundestag）と、州の政府代表を議員とする連邦参議院（Bundesrat）で審議される。政府提出法案については、まず連邦参議院が法案への態度決定（異議なし、修正意見又は完全拒否）を行った後に、連邦議会に提出される。連邦議会の法案審議・可決の後に、州の行政権等に関わる法案の場合には連邦参議院が同意を決議したときに、それ以外の場合には異議申立てを行わなかったときに、連邦法が成立する。以下を参照。村上淳一ほか「IV憲法（基本法）§4 立法手続」『ドイツ法入門 改訂第8版』有斐閣、2012, pp.69-71; 古賀豪ほか「IIIドイツ 9. 立法過程」『主要国の議会制度』（調査資料2009-1-b 基本情報シリーズ⑤）国立国会図書館調査及び立法考査局、2010, pp.29-32. (http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_1166394_po_200901b.pdf?contentNo=1)

(22) Bundesrat, *op.cit.*(20)

(23) 環境・自然保護・原子力安全委員会及び経済委員会からは、意見はなかった。Bundesrat, *Drucksache*, 69/1/17 (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/brd/2017/0069-1-17.pdf>)

(24) Bundesrat, *Drucksache*, 69/17(Beschluss) (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/brd/2017/0069-17B.pdf>)

(25) Deutscher Bundestag, *Drucksache*, 18/11300 (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/113/1811300.pdf>)

(26) Deutscher Bundestag, *Drucksache*, 18/11534 (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/115/1811534.pdf>)

(27) Deutscher Bundestag, *Drucksache*, 18/11776 (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/117/1811776.pdf>)

が、3月30日に連邦議会で可決された。

連邦議会で可決された法案は、4月21日に連邦参議院へ送られ、5月12日に連邦参議院は同意を議決し、第8次道路交通法改正法は成立した。同意に際して連邦参議院は、2019年終了後に同法の適用状況について連邦政府が行う評価に基づいて、法的安定性を高めるための措置等を求める意見を表明している⁽²⁸⁾。

その後、6月16日の連邦大統領による認証を経て、第8次道路交通法改正法⁽²⁹⁾は6月20日に公布され、翌6月21日に施行された。

2 第8次道路交通法改正の概要

連邦政府が提出した改正法案の説明資料⁽³⁰⁾は、高度な又は完全な自動運転機能を有する車両が開発されたとき、公道での自動運転が実現できるよう、ドライバーが一定の条件下でシステムに車両操縦を任せられる形について道路交通法に規定するとしている。すなわち、加速、操舵及び制動を自動的に行うシステムを備え、必要に応じ人間（ドライバー）が介入するSAEレベル3の自動運転車について、道路交通法に規定が加えられたのである。

(1) 道路交通法の条文構成と改正箇所

同改正法による道路交通法の改正部分は、第1a条、第1b条、第1c条、第63a条及び第63b条の新設と、第6条、第12条及び第32条の一部改正である（表2参照）。なお、審議過程での法案修正箇所は、第1a条、第1b条及び第63a条の改正条文の一部修正、第1b条の条文タイトルへの「権利」（Rechte）の追加、第63b条の新設である。

表2 道路交通法の条文構成と第8次改正法による改正箇所

章建て	条文	改正箇所
第I章 交通規則	第1条～第6g条（22か条）	第1a条 高度な又は完全な自動運転機能を有する自動車（新規） 第1b条 高度な又は完全な自動運転機能を使用する際の運転者の権利及び義務（新規） 第1c条 評価（新規） 第6条 施行細則（一部改正）
第II章 損害補償義務	第7条～第20条（16か条）	第12条 最高額（一部改正）
第III章 罰則及び過料規定	第21条～第27条（14か条）	—
第IV章 運転適性登録	第28条～第30c条（8か条）	—
第V章 車両登録	第31条～第47条（24か条）	第32条 車両登録の目的規定（一部改正）
第VI章 運転免許登録	第48条～第63条（16か条）	—
第VIa章 自動車のデータ処理	第63a条～第63b条（2か条）	（新規） 第63a条 高度な又は完全な自動運転機能を有する自動車のデータ処理 第63b条 授權根拠
第VII章 一般規則、経過規定	第64条～第66条（3か条）等	—

（出典）Achttes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes v. 16.06.2017 (BGBl. I S. 1648); Straßenverkehrsgesetz (StVG) neugefasst durch B. v. 05.03.2003 (BGBl. I S. 310, 919) を基に筆者作成。

(2) 改正内容

同改正法は、ドライバーによる運転と自動運転機能の連携、自動運転時のドライバーの権利と義務、事故の際の賠償責任、自動運転システムのデータ処理（データ送信、保存及

(28) Bundesrat, *Drucksache*, 299/17(Beschluss) (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/brd/2017/0299-17B.pdf>)

(29) Achttes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16 Juni 2017(BGBl. I S. 1648).

(30) Bundesrat, *op.cit.*(20); Deutscher Bundestag, *op.cit.*(25)

び利用)、データ保護等、大枠の条件を規定したものである。また、連邦政府が同法の適用状況に関する評価を2019年終了後に行うことも規定された。

なお、政府提出法案に対する修正は、主として、ドライバーを保護する観点から行われた。事故時の責任の所在を明確化するため、運転時の状態を記録するデータ保存機能の搭載が義務付けられた。その他、国際規制(国際規格や国際条約)への適合、個人情報保護の観点からのデータ保存期間短縮(原則3年を6か月に)、法規命令発出に関する規定も盛り込まれた。

(i) 自動運転機能の定義

新設された第1a条「高度な又は完全な自動運転機能を有する自動車」は、公道通行を許可される自動運転自動車に関して、以下のとおり規定している。

まず、技術装置については次の機能を必須とし、その実装に責任を負うのは自動車製造者(メーカー)である。①前進後退右左折をその都度、操縦できる機能(車両操縦)、②車両操縦中の交通法規遵守を維持する機能、③ドライバーによる手動での運転介入(オーバーライド)機能、④ドライバーの運転介入の必要性を検知する機能、⑤当該検知を十分な時間的余裕をもってドライバーの知覚(視覚、聴覚、触覚その他)に知らせる機能、⑥システム仕様記述に反する使用に対し注意喚起する機能。さらに、これらの機能は、国際的な規制又はEU指令2007/46/EC⁽³¹⁾に適合するものでなければならない。

また、自動運転システム作動中でも、ドライバー(運転者)は、システムを作動させている人間であることが明確に規定された。

(ii) 運転者の権利及び義務

新設された第1b条「高度な又は完全な自動運転機能を使用する際の運転者の権利及び義務」は、自動運転機能による車両操縦中に、ドライバーが道路の状況から目を離し、ハンドルやブレーキ操作を行わないことが許されると規定する。ただし、システムからの要請で又は自分の判断で、いつでも車両操縦を再開できなければならない。すなわち、ドライバーは、交通状況を観察し、自動運転機能を監視できる状態は維持しなければならず、緊急時には操縦再開が義務付けられている。

(iii) 施行2年半後の評価

新設された第1c条「評価」によって、連邦交通・デジタルインフラ省は、2019年終了後に、科学的根拠に基づき、同法の適用状況を評価し、その結果を連邦議会に報告することが規定された。

(iv) 法規命令の制定

第6条「施行細則」第1項は、連邦交通・デジタルインフラ省が、連邦参議院の同意の下に制定できる法規命令について、事項を列挙した条文であり、その第14a号として、駐車場内の低速無人駐車システムに関する条文が新設された。また、同条第4a項として、

(31) “Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council of 5 September 2007 establishing a framework for the approval of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles (Framework Directive) (Text with EEA relevance),” *Official Journal of the European Union*, L263, 2007.10.9, pp.1-160. (<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>)

高度な又は完全な自動運転機能を有する自動車の公道通行に関する特別な要件を、法規命令で規定できるとする条文が新設された。

(v) 損害賠償の最高額

第12条「最高額」は、自動車事故1件における損害賠償の総額上限について規定しており、その一部に自動運転時の事故に関する規定が追加された。自動運転時の損害賠償総額の上限は通常の事故の2倍とされ、死傷事故は1000万ユーロ⁽³²⁾、物損事故は200万ユーロと規定された。

(vi) データ処理

第32条「車両登録の目的規定」に、データ保存を認める目的の一つとして、自動運転車のデータ処理に関する規定が追加された。また、第VI a章「自動車のデータ処理」が新設され、第63a条「高度な又は完全な自動運転機能を有する自動車のデータ処理」と第63b条「授權根拠」の2か条が置かれた。

第63a条は、ドライバーと自動運転システムとの交代が生じた時（システムからの運転交代要請時及びシステムの技術的不具合発生時を含む。）には、衛星測位システム⁽³³⁾の位置情報と時刻情報を記録としてデータ保存しなければならないと規定している。また、一般的な個人情報保護規定の範囲内で、各州の交通違反取締所管官庁へのデータ送信、同官庁でのデータ保存及び利用を認めている。死傷事故又は物損事故に関連して必要な場合には、車両所有者はデータ送信の義務を負う。保存データの保存期間は通常6か月までだが、死傷事故又は物損事故の場合には、3年まで延長することができる。また、事故調査のために第三者へ当該データを送信することが認められる。

第63b条は、第63a条に規定するデータ保存に関して、連邦交通・デジタルインフラ省が法規命令を発する権限を規定する。

おわりに

連邦交通・デジタルインフラ省は、第8次道路交通法改正法の最も重要な点は、自動運転中のドライバーの権利と義務が変更されたことであるとしている。一定の条件の下、ドライバーは、高度な又は完全な自動運転機能による走行中に、周囲の交通状況や自車の走行状態から目を離すことが許され、システム障害による事故の責任は問われないことも保証されるとし、この立法は、自動運転に関して、消費者と産業界の両方に必要不可欠な法的安定性をもたらすもので、最も革新的な法律を制定したと、同省は自賛している。⁽³⁴⁾

しかし、同法は大枠を規定しただけで曖昧な個所も多く、事故の賠償額引上げによる保険料上昇に対する危惧、事故発生時の自動車メーカーの責任の規定が不十分等、批判的な意見は少なくない。例えば、野党の同盟90/緑の党の交通政策担当スポークスマンは、ドライバーには、自動運転機能と交通状況にいつでも注意を向けられるようにする義務があることを指摘し、「ドライバーが、メールチェックやネットサーフィンできると明記され

(32) ユーロは、約132円（平成30年1月分報告省令レート）。

(33) 衛星からの測位信号を専用の受信機で受信・処理し、地球上の3次元位置を算出するシステム。GPS（Global Positioning System又はGlobal Positioning Satellite. 全地球測位システム）、EUのGalileo（2020年の運用開始をめざして衛星打上中）等。

(34) BMVI, *op.cit.*(13)における„Änderung zum Straßenverkehrsgesetz (StVG)“の項を参照。

ているわけではない。許される行動の定義はない。」と、条文の曖昧さを批判している。⁽³⁵⁾

連邦消費者センター連盟は、自動運転立法に関して法案提出前に消費者保護の観点から提言を行っており、これが功を奏して、連邦政府が提出した法案には、自動運転中に道路交通規則の遵守責任を負うのは技術装置を実装させるメーカー側であるとの規定が明記された。同連盟は、2017年3月の連邦議会での法案可決時には、同法制定が自動運転にとって重要な第一歩であると評価しつつ、消費者にとって法的安定性は乏しく、プライバシー保護についても不十分であると、なお批判している。⁽³⁶⁾

自動運転車が実際に公道を通行するには、車両開発とインフラ整備の観点からも、解決すべき課題が多数存在する。実地での走行テストに関しては、バイエルン州のアウトバーンで走行実験及び走行データ収集が2015年9月に開始されており（Digitales Testfeld Autobahn: DTA）、また2017年2月には、ドイツ・フランス間の高速道路にテストフィールドを設置し、両国が協力して技術開発を進めることで合意した⁽³⁷⁾。今後、技術革新と法的環境の整備により、実際に法が適用される状況となり、2年後予定されている政府の評価報告において、更なる課題と改善策も明らかになることが期待される。

（いずみ まきこ）

(35) „Autonomes Fahren: Regierung beschließt Autopilot-Gesetz“, *Spiegel-online*, 25.01.2017. (<http://www.spiegel.de/auto/aktuell/autonomes-fahren-regierung-beschliesst-autopilot-gesetz-a-1131675.html>)

(36) *ibid.*; „Gesetz zum automatisierten Fahren verabschiedet: Weiterhin zu wenig Rechtssicherheit für Verbraucher (Pressemitteilung)“, 30.03.2017. Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. website (<https://www.vzbv.de/pressemitteilung/gesetz-zum-automatisierten-fahren-verabschiedet-weiterhin-zu-wenig-rechtssicherheit>)

(37) BMVI, *op.cit.*(13)における„Digitale Testfelder“の項を参照; 金岡京子「自動運転と民事責任 ドイツの状況」(第2回自動運転における損害賠償責任に関する研究会 資料1-2) 2017.2.28. 国土交通省HP (<http://www.mlit.go.jp/common/001174139.pdf>)

道路交通法（抄）—第8次道路交通法改正法による改正—

Straßenverkehrsgesetz
in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919),
das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. Juni 2017 (BGBl. I S. 1648) geändert worden ist.

国立国会図書館 調査及び立法考査局
主幹 海外立法情報調査室 泉 眞樹子訳

【目次】(太字は訳出した箇所)

第I章 交通規則

第1a条 高度な又は完全な自動運転機能を有する自動車 (新規)

第1b条 高度な又は完全な自動運転機能を使用する際の運転者の権利及び義務 (新規)

第1c条 評価 (新規)

第6条 施行細則 (抄：改正部分)

第II章 損害補償義務

第12条 最高額 (改正)

第III章 罰則及び過料規定

第IV章 運転適性登録

第V章 車両登録

第32条 車両登録の目的規定 (改正)

第VI章 運転免許登録

第VIa章 自動車のデータ処理 (新規)

第63a条 高度な又は完全な自動運転機能を有する自動車のデータ処理 (新規)

第63b条 授權根拠 (新規)

第VII章 一般規則、経過規定

第I章 交通規則 (抄)

第1a条 高度な又は完全な自動運転機能を有する自動車

- (1) 高度な又は完全な自動運転機能を有する自動車の運転は、当該機能が仕様に適合して使用される場合、[公道通行を]許可される。
- (2) この法律にいう高度な又は完全な自動運転機能を有する自動車とは、次の各号に掲げる事項のいずれもが可能である技術装置を備えるものをいう。
 1. 起動後の自動車を、縦横方向へ走行[前進、後退及び右左折]させるため、その都度、操縦すること(車両操縦)。
 2. 高度な又は完全な自動運転による車両操縦の間、運転に関して規定する交通法規に準拠すること。
 3. 運転者がいつでも手動で優先操縦⁽¹⁾できること又は停止できること。

* この翻訳は、2017年6月16日の法律(Achtes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16 Juni 2017 (BGBl. I S. 1648). 第8次道路交通法改正法)第1条による道路交通法(Straßenverkehrsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 5. März 2003 (BGBl. I S. 310, 919))の改正箇所を訳出したものである。訳文の斜体は、改正がなかった箇所を示す。また、訳文中()は原注であり、[]は訳者が原語又は訳文を補記したものである。なお、本稿におけるインターネット情報の最終アクセス日は、2018年1月31日である。

(1) 優先操縦とは、人間による自動運転システム制御への強制介入(オーバーライド)を意味する。

4. 手動で運転者が車両操縦を行う必要性を検知すること。
5. 手動の車両操縦が必要であることを、車両操縦を運転者に引き渡すまでに十分な時間をもって、視覚、聴覚、触覚又はその他の知覚によって、運転者に知らせること。
6. システム仕様記述に反する使用を指摘すること。

当該自動車の製造者は、車両が第1文の要件を満たすことを、システム仕様記述に拘束力をもって明示しなければならない。

- (3) 前2項は、車両が、第1条第1項⁽²⁾の規定により[公道通行を]許可され、この条の第2項第1文に規定する要件に合致し、かつ、その高度な又は完全な自動運転機能が、次の各号に掲げる要件のいずれかに該当する場合にのみ、適用されなければならない。
 1. この法律の適用領域に適用される国際的な規制において定められ、かつ、それに合致すること。
 2. 自動車及び被けん引車並びに当該車両等のシステム、部品及び技術的構成単位の承認の枠組みを策定する2007年9月5日の欧州議会及び理事会指令2007/46/EC⁽³⁾(枠組指令)(欧州連合官報L263号、2007年10月9日、1頁)第20条に規定する型式承認を得ていること。
- (4) 第2項にいう高度な又は完全な自動運転機能を起動させて車両操縦のために使用する者は、当該機能の仕様に適合した使用の枠内で車両を手動操縦しないときであっても、運転者である。

第1b条 高度な又は完全な自動運転機能を使用する際の運転者の権利及び義務

- (1) 運転者は、第1a条に規定する高度な又は完全な自動運転機能を用いて運転している間、交通状況及び車両操縦に注意を向けないことが許される。ただし、その際、運転者は、第2項に規定する義務にいつでも応じることができるよう、知覚可能な態勢でいなければならない。
- (2) 運転者は、次の各号に掲げる場合のいずれかに該当する場合、直ちに再び車両操縦を引き受ける義務を負う。
 1. 高度な又は完全な自動運転システムが、運転者にそうすることを要求する場合
 2. 運転者が、高度な又は完全な自動運転機能の仕様に適合した使用の前提条件がもはや存在しないと認知した場合、又は明らかな状況判断に基づき認知しなければならない場合

第1c条 評価

連邦交通・デジタルインフラ省は、2017年6月16日の法律(連邦法律公報第I部1648頁)⁽⁴⁾第1条の規定の適用状況を、2019年終了後に、科学的根拠に基づき評価するものとする。連邦政府は、連邦議会に評価結果について報告する。

第6条 施行細則（抄）

- (1) 連邦交通・デジタルインフラ省は、次の各号に掲げる事項に関し、連邦参議院の同意を得て、法規命令を発する権限を有する。

(2) 道路交通法第1条「許可」第1項は、車両及び被けん引車(トレーラー)について、公道通行のために許可を受ける義務とその許可手続を規定する。

(3) EU指令2007/46/EC。“Directive 2007/46/EC of the European Parliament and of the Council of 5 September 2007 establishing a framework for the approval of motor vehicles and their trailers, and of systems, components and separate technical units intended for such vehicles (Framework Directive) (Text with EEA relevance)” *Official Journal of the European Union*, L263, 2007.10.9, pp.1-160. <<http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/?uri=CELEX%3A32007L0046>>

(4) Ahtes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16 Juni 2017(BGBl. I S. 1648). 第8次道路交通法改正法。

1. ～ 14. (略)

14a. 建造物又は他の設備によって公共道路区域と区分され、特定の出入口からのみ出入りすることのできる駐車場に、低速域の無人駐車システムを設置すること及び[駐車場の]占有者の同意を得て当該駐車システムを利用すること。

15. ～ 20. (略)

(2) ～ (4) (略)

(4a) 第1項第1号、第2号又は第3号に基づく法規命令⁽⁵⁾は、高度な又は完全な自動運転機能を有する自動車の道路通行に関する特別の要件を考慮するために必要な限りにおいても、発することができる。

(5) ～ (7) (略)

第Ⅱ章 損害補償義務 (抄)

第12条 最高額

(1) 賠償責任を有する者は、次の各号に掲げる責任を負う。

1. 同一の事故で1人又は複数の人が死亡又は負傷した場合には、総額500万ユーロ⁽⁶⁾を上限とし、損害が第1a条に規定する高度な又は完全な自動運転機能の使用により生じた場合には、総額1000万ユーロを上限とする。有償の旅客運送事業の場合において、9人以上の旅客が死亡又は負傷したときは、輸送に用いた自動車又は被けん引車の保有者であって賠償責任を有する者に対し、当該賠償総額に死傷者1人に付き60万ユーロが加算される。

2. 器物損壊の場合において、同一の事故で複数の物が損壊したときは、総額100万ユーロを上限とし、損害が第1a条に規定する高度な又は完全な自動運転機能の使用により生じた場合には、総額200万ユーロを上限とする。

第1文第1号に規定する最高額は、損害賠償として支払われる年金の現在価値にも適用される。

(2) 同一の事故を原因として複数の人に支払われる補償の総額が、第1項に規定する最高額を超える場合には、個々の補償額は、補償総額が最高額になるような比率で減額される。

第Ⅲ章 罰則及び過料規定 (略)

第Ⅳ章 運転適性登録 (略)

第Ⅴ章 車両登録 (抄)

第32条 車両登録の目的規定

(1) 車両登録は、次の各号に掲げる事項のいずれをも目的として、データを保管するために運営される。

(5) 道路交通法第6条第1項第1号による法規命令とは運転免許に関する法規、同第2号による法規命令とは車両通行許可に関する法規、第3号による法規命令とは道路交通規則 (Straßenverkehrsordnung: StVO)、運転免許規則 (Fahrerlaubnisverordnung: FeV)、道路交通許可規則 (Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung: StVZO) その他の施行細則をいう。Deutscher Bundestag, Drucksache, 18/11300, S. 23. <<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/113/1811300.pdf>>

(6) 1ユーロは、約132円 (平成30年1月分報告省令レート)。

1. この法律又はこの法律に基づく法規に規定する車両の登録及び監視
 2. 自動車[損害賠償]責任保険制度による保険給付を保証する措置
 3. 自動車税に関する法規を施行するための措置
 4. 連邦負担法⁽⁷⁾、交通確保法⁽⁸⁾、交通手段確保法⁽⁹⁾又はこれらの法律に基づく法規に規定する措置
 5. 大惨事救援のために制定された州法又はこれらの法律に基づく法規に規定する大惨事救援の措置
 6. 廃車に関する法規⁽¹⁰⁾を施行するための措置
 7. インフラ利用料に関する法規⁽¹¹⁾を施行するための措置
 8. この法律又はこの法律に基づく法規に規定する高度な又は完全な自動運転機能を有する自動車におけるデータ処理を実施するための措置
- (2) 車両登録は、その他に、次の各号に掲げる事項のいずれかを確認し又は確定することを目的として、情報提供の対象となるデータを保管するために運営される。
1. 車両保有者としての個人
 2. 保有者の車両
 3. 車両データ

第VI章 運転免許登録（略）

第VI a章 自動車のデータ処理

第63a条 高度な又は完全な自動運転機能を有する自動車のデータ処理

- (1) 第1a条に規定する自動車は、運転者と高度な又は完全な自動運転システムとの間で車両操縦の交代が生じたときには、衛星測位システムによって特定される位置情報及び時刻情報を記録する。この記録データの保管は、運転者が車両操縦を引き受けることをシステムが要求したとき、又はシステムの技術的不具合が生じたときにも行われる。
- (2) 第1項に規定する保管データは、州法に基づき交通違反の処罰を所管する官庁に対し、当該官庁の要求に基づき送信することができる。送信されたデータは、当該官庁が保存することができ、かつ、利用することができる。データ送信の範囲は、当該官庁が開始した監視手順との関連において、第1項の規定の目的のために必要とされる程度までに

(7) Bundesleistungsgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 27. September 1961 (BGBl. I S. 1769). 防衛事態等に際して、動産の引渡しや工場労役を官庁が強制的に課することができることを定めた法律。渡辺富久子「ドイツの非常事態法制—連邦と州による防災のための協力体制—」『外国の立法』No.251, 2012.3, p.173. <http://www.dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_3487061_po_02510006.pdf?contentNo=1&alternativeNo=>

(8) Gesetz zur Sicherstellung des Verkehrs (Verkehrssicherungsgesetz) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. Oktober 1968 (BGBl. I S. 1082). 防衛事態等に際して、住民や軍隊の移動のために輸送サービスを確保することができることを定めた法律。渡辺 同上ほか。

(9) Gesetz zur Sicherung von Verkehrsleistungen (Verkehrsleistungsgesetz) vom 23. Juli 2004 (BGBl. I S. 1865). 大規模なテロや自然災害等に際して、交通手段を確保するための法律。渡辺富久子「ドイツにおけるテロ防止のための情報収集—テロ対策データベースと通信履歴の保存を中心に—」『外国の立法』No.269, 2016.9, p.35. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_10193087_po_02690003.pdf?contentNo=1>

(10) Verordnung über die Überlassung, Rücknahme und umweltverträgliche Entsorgung von Altfahrzeugen (Altfahrzeug-Verordnung) in der Fassung der Bekanntmachung vom 21. Juni 2002 (BGBl. I S. 2214).

(11) Gesetz über die Erhebung einer zeitbezogenen Infrastrukturabgabe für die Benutzung von Bundesfernstraßen (Infrastrukturabgabengesetz) vom 8. Juni 2015 (BGBl. I S. 904). 齋藤純子「ドイツの交通インフラ及び地域公共交通の財源問題—利用者負担をめぐって—」『レファレンス』779号, 2015.12, pp.15-17. <http://dl.ndl.go.jp/view/download/digidepo_9578216_po_077901.pdf?contentNo=1&alternativeNo=>を参照。

制限されなければならない。この規定によって、個人情報データの処理に関する一般規則は影響されない。

- (3) 車両保有者は、次の各号に掲げる場合のいずれにも該当する場合、第1項に規定する保管データを第三者に送信しなければならない。
1. 当該データが、第7条第1項⁽¹²⁾に規定する事故に関連した法的請求権の主張、弁済又は排除のために必要である場合
 2. 自動運転機能を有する当該自動車が、当該事故に関与した場合。[この場合、]第2項第3文の規定が準用される。
- (4) 第1項に規定する保管データは、6月後に消去しなければならないが、自動車が第7条第1項に規定する事故に関与した場合は、この限りではない。この場合、データは3年後に消去しなければならない。
- (5) 第7条第1項に規定する事故に関連して、第1項に規定する保管データは、匿名形式で、事故調査を目的として、第三者に送信することができる。

第63b条 授權根拠

連邦交通・デジタルインフラ省は、次の各号に掲げる事項に関し、データ保護及び情報の自由の受託者⁽¹³⁾と協議して、第63a条を施行するための法規命令を発する権限を有する。

1. 第63a条第1項に規定する記録媒体の技術設計及び所在場所並びに保存の種類及び方法
 2. 第63a条第1項に規定する保存義務を負う者
 3. 自動車販売時における権限のないアクセスから保管データを保護するための措置
- 第1文に規定する法規命令は、公布する前にドイツ連邦議会に報知されなければならない。

第七章 一般規則、経過規定 (略)

(いずみ まきこ)

(12) 道路交通法第7条「保有者の損害補償責任、無免許運転」第1項は、車両又は被けん引車(トレーラー)の運転において、当該車両によって人が死亡すること、人の身体又は健康を害すること若しくは物を損壊することを引き起こしたと確定した場合、その保有者は、これから生じた損害を被害者に賠償する義務を負うことを規定する。

(13) 連邦データ保護・情報自由受託者(Bundesbeauftragter für den Datenschutz und die Informationsfreiheit: BfDI)が該当する。BfDIは、連邦政府の提案を受けて、連邦議会により選任され、行政官庁の監督を受けず、連邦議会による統制を受ける。渡辺 前掲注(9), p.33.