

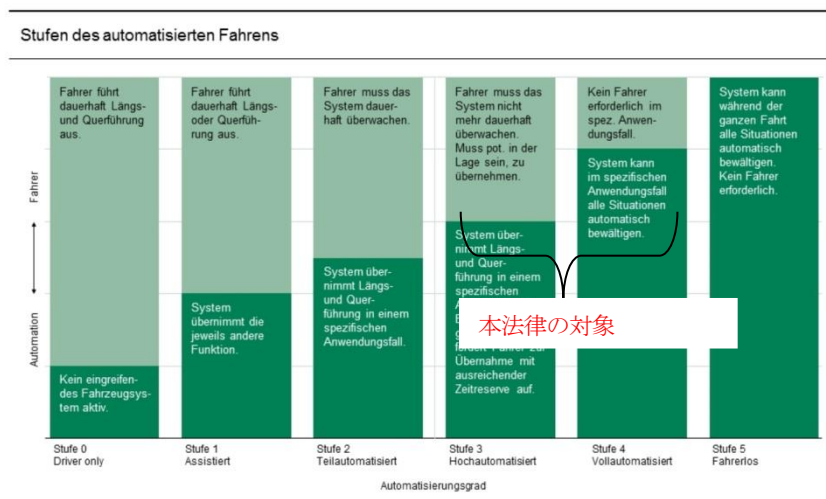
「現行の民事・損害賠償制度と自動走行での課題・懸念」

早稲田大学名誉教授 浦川 道太郎 氏 資料

連邦交通・デジタルインフラ省 (Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur =BMVI) により起草され、2017年1月25日に閣議決定を得た「道路交通法 (Straßenverkehrsgesetz=StVG) 改正法案」の概略

1. 本法律の対象

BMVIにより設置された円卓会議「自動化された走行」で決定された**技術的段階3** (高度に自動化された走行機能=運転者は継続的にシステムを監視する必要はなく、システムの要求等により操縦を引き受ける段階) と**技術的段階4** (完全に自動化された走行機能=システムを使用する時には運転者は監視の必要はなく、システムが完全に自動的に操縦する段階) を装備した自動車の公道上で自動走行について法的基盤を提供する (走行の全行程をシステムが完全に自動的に操縦し、運転者を必要としない [自動車内が同乗者だけになる] **技術的段階5** [運転者なしの段階] は対象となっていない)。



2. 高度に又は完全に自動化された走行機能を持つ自動車に関する法的規定 (新設 StVG1a 条)

- (1)高度に又は完全に自動化された走行機能を持つ自動車の運行は、その機能が規定に従って使用される場合に、許容される。→例えばアウトバーン上での走行に定められた機能は、州道上では使用できない。
- (2)高度に又は完全に自動化された走行機能を持つ自動車は、次の装置を持つものをいう
 - ①機能のスイッチを入れた後に、前後・左右方向を含む走行処理のために自動車を操縦できる、
 - ②高度に又は完全に自動化された自動車操縦の間、自動車の走行に適用される交通規則に合致した状態にある、

- ③何時でも自動車運転者がオーバーライド可能又は走行機能のスイッチを切れる、
 - ④自動車運転者自身による運転操縦の必要性を知らせることができる、
 - ⑤自動車運転者に対して手動による自動車操縦の必要性を適時に視覚的・聴覚的・又は触覚的に知らせることができる。
- (3)高度に又は完全に自動化された走行機能のスイッチを入れ、それを自動車操縦のために使用する者は、走行機能を規定に従って使用し、自動車を手動で操縦していない場合でも、自動車運転者である。

3. 高度に又は完全に自動化された走行機能を使用する際の自動車運転者の義務 (新設 StVG1b 条)

自動車運転者は、次の場合に、遅滞なく再度自動車の操縦を引き受ける義務を負う：

- ①高度に又は完全に自動化された走行機能が運転者に操縦の引受けを要求したとき、
- ②高度に又は完全に自動化された走行機能の規定に従った使用のための条件が存在しなくなったことを運転者が知り、又は、明白な状況に基づいて知らねばならないとき。

4. 本法律改正の再評価→BMVI は、2019 年の経過後に、科学的に上記の StVG1a 条、1b 条を再評価し、連邦議会に結果を知らせる (StVG1c 条)。

5. 運転者のいない自動車を閉鎖された駐車場に駐車場の権利者の同意の下で低速度で駐車させる駐車システムの利用と施設のための法的整備 (StVG6 条 1 項に 14a 号を挿入)

6. 責任最高限度額の増額→現在の StVG12 条は、責任最高限度額を人的損害で同一事故当たり 500 万ユーロ、物的損害で同 100 万ユーロとしているが、高度に又は完全に自動化された走行機能を使用した場合の責任最高限度額をそれぞれ 1,000 万ユーロ、200 万ユーロに増額する。

7. 高度に又は完全に自動化された走行機能を持つ自動車におけるデータ処理 (新設 StVG63a 条)

- (1)高度に又は完全に自動化された走行機能を持った自動車は、国際的な基準に従って、運転者による操縦あるいは自動化された走行機能による操縦、システムが運転者に操縦引受けを要求した場合、システムの技術的障害を逐次記録する。3年後消去。
- (2)記録されたデータは、要求がある場合には、州の法律による道路交通監督官庁に対して伝達されねばならない。伝達されたデータは、当該官庁が保存・使用できる。データ伝達の範囲は、監督と関連した(1)の確認の目的にとって必要な程度に制限される。個人情報処理に関する一般的規定は法律により変更されない。
- (3)保存されたデータは、権利行使等の場合に限り、第三者に対して伝達することができる。