

スヴェン・ヘティツチュ=エリザ・マイ
「道路交通における自動化されたシステムの
投入における法的な問題領域」

Sven Hötitzsch und Elisa May,
Rechtliche Problemfelder beim Einsatz
automatisierter Systeme im Straßenverkehr.

山下裕樹

- A. 導入
- B. 文献紹介
 - I. はじめに
 - II. 関連する走行アシストと自動システムの説明
 - III. 道路交通における自律的システムと走行アシストにおける法的状況
 - IV. 他の交通領域における自動化されたシステムの投入における法的状況
 - V. まとめ
- C. コメント
 - I. 我が国の道路交通に関する規定と自動運転システム
 - II. 現在の法的状況での自動運転システムの投入可能性
 - III. まとめ

A. 導入

ここで紹介する論文は、『ロボットと法』の第3巻にあたる『法と道徳の文脈におけるロボット (Robotik im Kontext von Recht und Moral)』の189頁以下に掲載されたものであるが⁽¹⁾、道路交通の領域に自動化されたシステムを投入した場合において生じる法的な問題について論じている。本紹介論文において取り上げられる法律や規定は、道路交通法 (StVO) を中心とする行為に関する法(以下、行為法と呼ぶ)と、道路交通

許可法(StVZO)や車両許可規定(FZV)を中心とする許可に関する法(以下、許可法と呼ぶ)である。ドイツがウィーン条約を批准しており、この条約と国内の諸規定を整合させる必要の有ることから、本論文は、これら国内の諸規定だけを検討の対象とするのではなく、ウィーン条約の「道路交通に関する条約」(以下、これを単にウィーン条約と記す)も検討対象としている。以下では、本論文を要約して紹介するが、特に、我が国の道路交通に関する規定にとって参考となりうる行為法の領域とその問題点を中心に取り上げることにし、若干のコメントを付すことにする。なお、コメントにおいて述べるように、ウィーン条約は改正されているのであるが、文献紹介中で挙げられたウィーン条約は改正前のものを指す。

B. 文献紹介

I. はじめに

急速な技術的發展や、道路交通へ自動運転車を投入するという願望は、新たな法的問題を投げかける。運転者を、運転プランや操作に関してサポートし、それによって、ナビゲーションや自動車の走行・安定化に影響を与える自動化された運転アシストシステムは、ドイツでは、一定の成果をもって発展してきた。これらのシステムは、現在、運転者をサポートするようにして構想されており、そのようなシステムとして例えば、ABSやESP、発進・停止に関するテクノロジーや、走行レーンや車間距離、駐車をアシストするものがある。

ただし自動車製造業者のコンセプトは、もう一歩進んでおり、将来的には、完全に自動化された走行システムの投入が考えられうる。このシステムによれば、運転者は、自ら積極的にハンドルを操作する必要がな

(1) *Sven Hötitzsch/Elisa May*, Rechtliche Problemfelder beim Einsatz automatisierter Systeme im Straßenverkehr, in: Eric Hilgendorf/Susanne Beck (Hrsg.), Robotik im Kontext von Recht und Moral (Robotik und Recht, Bd. 3), 2014, S. 189 ff.

くなり、せいぜいのところ監視する役割しか与えられないことになる。

ここでは、行為法と許可法の領域における諸問題に対して、より正確な考察が求められることになるが、本論文では、さしあたり、技術的状況と法的な現状を概観し、引き続いて、考えられる問題などを記述する。

II. 関連する走行アシストと自動システムの説明

道路交通の領域における自動化されたシステムの投入については、このシステムに関して、複数の段階やレベルによる区別が考えられる。区別の基準は、運転者による影響力の行使の可能性などである。

出発点となるのは、常に、自動車走行における運転者の唯一の答責性である。つまり、自動車の運転者は、走行中、自分で自動車の前後左右の動きを操縦する。自動化への第一歩、すなわち純粋にアシストするようなシステム(レベル1)では、このシステムは、運転者によって行なわれるべき活動の一部を引き受ける。例えば、駐車アシストや車間距離アシストが考えられるが、この場合、運転者は、引き続き、速度について影響を与えることが可能となっている。つまり、ここでは、運転者は永続的な監視者なのであり、積極的な形で走行に関わっているのである。

自動化の次のレベル(レベル2)は、部分的な自動化という形態である。この場合、運転者は、一定の時間、特定の状況において、自動車のコントロールを自動化されたシステムに委ねることになる。例えば、操縦の動きだけでなく速度も制御する駐車アシストシステムや、高速道路走行での車間距離アシストシステムが考えられるが、この自動化の領域においても、運転者は、純粋にアシストするシステムのように、走行を監視することを義務づけられており、常に介入できるようにしていなければならない、なおシステムをコントロール可能な状態にある。

自動化の第三のレベル(レベル3)は、高度な自動化である。この場合も、部分的な自動化におけるように、システムは、一定の時間、特別な状況において、走行のコントロールを引き受けるのであるが、しかし、高度に自動化されたシステムでは、運転者はシステムをもはや監視せず、必要な場合にのみ、自動車を再び自分で運転することが要求される。ここでは、運転者は、システムの適用事例に特有の状況では、もは

やシステムを監視する必要がない。

最後に、完全な自動化(レベル4)が考えられ、このシステムは、ある定義づけられた適用ケースにおいて、運転任務の全体を引き受け、これを独立して処理するものである。運転者による走行コントロールの引受けが生じるのは、自動運転システムが適用される特殊な状況がもはや存在しない場合だけであり、自律的走行中には、運転者は、走行の挙動を制御する必要がない。先程の高度な自動化との違いは、システムが引き受ける任務と領域の範囲であり、この完全に自動化されたシステムの領域においては、運転者は、もはやシステムに介入する必要がなく、むしろ他の活動に没頭する可能性が開かれているべきとされる。

上述のように、運転者がシステムに対して有する影響力によって、複数の自動化の領域を区別することができる。したがって、評価にとり決定的なのは、運転者が、なお自動車走行への影響を手中に収めているかどうかであり、それがどの程度であるのかということになる。

Ⅲ. 道路交通における自律的システムと走行アシストにおける法的状況

1. 道路交通に関する法の法的基礎と、道路交通に関するウィーン条約の効力と影響

道路交通に関する規定として基準となるのは、1968年のウィーン条約である。この他、行為法としては、道路交通法(StVO)が、許可法としては、道路交通許可法(StVZO)、車両許可規定(FZV)、車両部品規定(FzTV)が関係する。

道路交通に関する規定の適用について、第一に要件となるのは、公的な交通空間が存在することである。しかし、この公的な交通空間に関する法律上の定義は存在していない。そのため、判例による基準が考えられる。判例によれば、交通に関する敷地は、それが公共に、許可の制限なしに、交通の目的のために開かれている場合には、常に公的なものになるとされる。これには、公的な道路や道路法の意味における道路だけでなく、事実上の公的な道路も含まれる。それゆえ、たとえ私有地であったとしても、明示あるいは黙示の処分権者による受容に基づいて、あらゆる者による利用が實際上許されている交通の敷地は、事実上の公

的な道路として、公的な交通空間となる。

ドイツ連邦共和国は、1968年11月8日に、他のヨーロッパ連合の加盟国と同じように、ウィーン条約に署名し、これを批准している。したがって、ドイツは、このウィーン条約と一致するように、国内の道路交通に関する法の規定を形成しなければならない。注目すべきことは、国内の道路交通に関する規定を解釈し、自動化された運転システムとの両立可能性を再検討する際、ウィーン条約の規定も考慮されるということである。

2. 行為法における要請

行為法の領域では、自動化された走行システムを審査するにあたっては、2つの大きな問題領域がある。一つは、車両運転者への要請と、その活動の範囲への要請を明らかにすることであり、もう一つは、道路交通法により要請される車両運転者による継続的な制御と関係している。

(1) 車両運転者の必要性

ウィーン条約8条1項は、動作している全ての車両と全ての連結された車両は、一人の運転者を有するものでなければならないと規定している。ウィーン条約1条によると、「運転者」とは、自動車ないし他の車両を操縦する全ての者である。また、ウィーン条約8条3項は、全ての運転者は、必要な精神的性質と身体的性質を有し、精神的かつ身体的に、その車両を運転できる状態になければならないと定めている。道路交通法も、ウィーン条約の意味における車両運転者を前提としており、道路交通法3条1項1文は、車両運転者は、その車両を継続的に制御する程度には高速で走行してもよいと規定している。その限りで、ドイツ国内の規定とウィーン条約の規定から明らかなのは、常に、一人の運転者が車内に居なければならないということである。加えて、運転者は、身体的かつ精神的に、その車両を運転できるのでなければならないのであるから、両者の規定は、一致して、車両に居合わせる答責的な運転者を前提としているのである。しかし問題であるのは、どの自動化のレベルまで、運転者が実際になお車両を運転でき、どのレベルから、車両の運転がもはや話題とならないのかである。部分的に自動化されたシステムまでの領域では、基本的な問題は生じない。というのも、この場

合には、車両運転者は、システムをアクティベートして部分的な任務を放棄するが、この任務を監視して、いつでも介入することができるからである。つまり、ここでは、運転者は、常に自動車走行という事象の積極的な部分を引き受けているのである。

しかし、高度に自動化されたシステムや完全に自動化されたシステムでは事情が異なる。ここでも、運転者は、システムをアクティベートするのであるが、しかし、自動化されたシステムのコンセプトごとに、継続的な監視はもはや必要ではなく、むしろ、これが望まれてもいないのであって、運転者は、他の活動に没頭できるのである。完全に自動化されたシステムでは、運転者は、その走行任務をシステムに完全に引き渡すのであり、それゆえ、運転者には、消極的な役割だけが与えられることになる。これにより、運転者は交通関与者でない者となるのである。したがって、完全に自動化されたシステムは、車両運転者がもはや影響を有さないような道路交通においては、道路交通法やウィーン条約とは相容れないことになり、利用されてはならないのである。

結論的には、運転者が、なお積極的に事象に影響を及ぼしうるようなアシスト、つまり純粹に運転者をアシストするシステムや部分的に自動化されたシステムは投入が可能であるが、もはや運転者がコントロールできないようなシステムでは、運転者は消極的な役割しか与えられないことになり、このようなシステムは許容されないことになる。

(2) 継続的な制御可能性の原則

ウィーン条約8条5項および13条1項によれば、運転者は車両を継続的に制御することが要求される。この原則は、道路交通法では3条1項1文や4条や5条にも表れている。つまり、継続的制御の原則は、道路交通法の指導原則を意味しているのである。

もっとも、「制御(Beherrschen)」という用語の意味は問題となる。これに関して、道路交通法3条1項および2a項、5条3a項および6条によると、運転者は、走行速度の減速やブレーキの準備を通じて、所与の視界状況に適応することや、交通関与者の危殆化が排除されるよう振る舞うことが義務づけられている。また、ウィーン条約8条5項や13条1項1文にも注意が向けられる必要があり、この規定によれば、車両運転者

は、車両の制御のために注意義務を満たす必要があって、あらゆる車両の挙動を実行できるのでなければならないとされる。つまり、道路交通法やウィーン条約の規定は、「制御」という概念を狭く理解する場合には、自ら積極的であり、監視機能だけを引き受けているのではない、完全に答責的な車両運転者と関係づけられることになるのである。この場合には、運転者は自ら活動的でなければならないということになるから、今日利用されているような、部分的に自動化されたシステムまでのアシストシステムは投入が可能となる。しかし、交通事象を運転者の手からシステムへと引き渡すような高度に自動化されたシステムや完全に自動化されたシステムでは、運転者は積極的な役割を演じていないのであるから、これらのシステムは、許容されえないことになろう。

そうではなくて、「制御」という概念を広く理解し、監視や監督することも含むと理解すれば、「制御」という用語の下には、交通事象への積極的関与だけでなく、システムの点検なども含まれることになる。このように理解する場合、完全に自動化されたシステムも投入可能となるであろう。しかし、この場合には、運転者は自動車の性質を熟知する必要があることになるが、高度に自動化されたシステムや完全に自動化されたシステムの複雑性を考慮すれば、これが運転者への過度な要求であると考えられるし、そもそも、道路上を安全に通行することに対して、動作の安全性の点検で十分であるとするのは疑わしい。

要するに、純粹に運転者をアシストするシステムや、部分的に自動化されたシステムにおいては、あまり問題は生じてこないが、高度に自動化されたシステムや完全に自動化されたシステムでは問題が生じ、これは「制御」という概念の理解に左右されることになる。これは、決定的には、ウィーン条約の解釈と理解に依存することになる。しかし、ドイツにおける道路交通法が、明確に、完全に答責的な運転者に照準を合わせていることからすれば、完全に自動化されたシステム等は、これが車両の制御を担うことになるから、ドイツ道路交通法の規定とは相容れないのである。

3. 道路交通における自動化されたシステムの許可

行為法と並んで、許可法も、自律的なシステムによって問題が生じう

る。許可法のいかなる規定が関連するのか、この諸規範が自律的なシステムに適用されるのが問題となる。

道路交通許可法(StVZO)16条によれば、個々の車両の種類に関する許可について、許可手続きが定められていない場合には、道路交通許可法と道路交通法に合致する全ての車両は、原則的に、公的な道路上の交通を許可される(一般の交通の自由)。ただし、この交通の自由は、自動車と被けん引車については制限される。というのも、これらの車両については、形式的な許可手続きが定められているからである。許可手続きは、公的な道路上での交通手段の利用は、当該車両が交通に適しているかという検査の後で初めてなされてもよいことを保障するものであり、交通の安全に資するものなのである。

この他、車両の許可に関しては、車両許可規定(FZV)も存在し、これが車両保持者に対する許可を定めている。したがって、自動化された走行システムは、それが、この規定に該当する場合には、許可無しで用いることは許されない。

また、組立に関する規定も車両許可規定内に存在し、製造業者や大量生産された車両に対して与えられる一般的運転許可と、特定の客体に関係づけられた許可である個別的運転許可がある。投入されるべきシステムの形成が、技術的な観点から、交通の安全性の要請に反していない限りにおいては、このシステムは原則的に許可に値するものとなる。しかし、道路交通における高度の危険の潜在性が考慮されなければならないことから、例外的許可が存在する。完全に自動化されたシステムは、それが許可される類型に合致せず、個別的許可も可能でない限りにおいては、例外的許可によるしか方法がない(例外的許可については、道路交通許可法70条)。また、車両許可規定47条により、自動化されたシステムに対しては、非常に限られた領域においてのみ許可が与えられる。

許可法については、行為法との関係で問題がある。つまり、行為法が、許可について影響を及ぼすのか否かという問題である。ウィーン条約8条5項と13条1項は、行為法の部分に存在するものである。形式法学的に、許可法と行為法は混同されてはならないと考えることもできる。しかし、ウィーン条約は、一つの統一体として考慮されるべきであ

るし、自動化された走行システムが、運転者の運転任務をサポートし、場合によっては運転者を代替することからすれば、このシステムは、行為と非常に関連するものと言える。そうであるならば、走行システムの許可(投入されてもよいかどうか)に関しては、行為法も、その判断に影響をあたえることになるのである。

IV. 他の交通領域における自動化されたシステムの投入における法状況

道路交通に関する自動化されたシステムのもたらす法的な問題については、他の交通手段における規定との比較が有益となるかもしれない。ここでは、航空交通と鉄道交通について簡単に概観する。

航空交通においては、長距離飛行中に操縦の全体を引き受ける自動化されたシステムが存在している。航空交通においても、航空機の許可や点検・メンテナンスに関する規定(航空交通許可法 [Luftverkehrs-Zulassungs-Ordnung]、航空機検査規定 [Luftfahrtgerät-Prüfverordnung])と、運行に関する規定(LuftBO)が存在する。しかし、これらの規定は、非常に一般的な形で規定されており、高度に自動化されたシステム、例えば、オートパイロットのようなものが、いかにして装備されるべきであるのかについては規定していないし、せいぜいのところ、飛行中のシステムの利用や投入に関する規定が存在するにすぎない。その上、航空交通では、道路交通のような交通量がないことから、自動化された自動車の領域について、もう一歩先へ進んだ認識は生じえないのである。

鉄道の領域では、無人運転の地下鉄が2008年から投入されている。鉄道交通においても、車両の許可や点検に関する規定や、運行に関する規定(BOStarb)が存在する。しかし、これらの規定も、自動化された自動車の領域へと適用はできない。というのも、これらの規定は、鉄道の性質しか考慮していないからであり、また、地下鉄はトンネルにより隔離され、駅でしか交通関与者と車両との関わりが存在せず、交通関与者が危殆化される場面が限られてくるが、道路交通ではそのような事情はないからである。ここでも、道路交通への新たな示唆は得られない。

V. まとめ

自動車のシステムの完全な自動化にまで至るような、ますます自動化が進む領域では、引き続き、多くの法的な不明確性とハードルが存在する。特に、高度に自動化されたシステムや完全に自動化されたシステムの領域において、新たな問題領域が生じてくる。原則的に、行為法の領域でも、許可法の領域でも、広範な問題が存在しているが、行為法は、許可法に影響を及ぼしている。自動化されたシステムが投入されている他の領域からは、残念ながら、新たな認識を得ることはできない。

結論において確認されることは、現在の規定状況によれば、アシストだけを行ない、運転者を、その運転任務から完全に開放するのではないシステムは、許可に値し、投入が許容されるということである。非常に制限された領域かつ非常に狭く理解された特別な状況においては、自動化されたシステムに走行機能を引き渡すことは可能であろう。しかし、そのような走行任務を完全に自らで行なってしまうシステムや、その任務をほとんどシステムが担うような高度に自動化されたシステムは、現在の法状況に従えば、許可に値するものとは言えず、利用されてはならない。これに対して、純粹に走行をアシストするシステムや、部分的に自動化されたシステムは利用が可能である。システムが許可に値するものであるのかどうか、利用されうるのかどうかは、常に、システムの限界と、個々のケースにおけるシステムの形成が考慮されなければならないのである。

C. コメント

本紹介論文は、ウィーン条約の規定およびドイツ国内の道路交通に関する規定において、自動運転車や自動化されたシステムとの関係で生ずる問題を指摘し、この問題について、現行法の解釈に従えば、運転者の介入を許さないシステムや自動運転車^②の投入は、許されないとする結論を導いている。もっとも、後述するように、ウィーン条約は改正案が採択・施行されるに至っており、現在では、紹介論文が指摘するような問題は、ウィーン条約批准国では、ほとんど生じないであろう。

我が国は、ウィーン条約を批准していないが、1964年に、ジュネーブ条約の「道路交通に関する条約」(以下、単にジュネーブ条約と記す)を批准している⁽³⁾。我が国がウィーン条約を批准していないとしても、後で見ると、ジュネーブ条約の規定もウィーン条約の規定と類似していること、加えて、ジュネーブ条約はウィーン条約のように改正案が施行されていないことに鑑みれば、我が国の自動運転車を取り巻く状況には、本紹介論文の指摘する問題点が当てはまるのであり、この意味において、本論文は意義があると思われる。ここではコメントとして、主に、我が国の法制度上生じる問題点を指摘する。

I. 我が国の道路交通に関する規定と自動運転システム

1. ウィーン条約の改正とジュネーブ条約の現状

我が国における自動運転車ないし自動運転システム(以下、自動運転システムとする)に関する問題点に触れる前に、本論文で紹介されたウィーン条約について触れておく。というのも、ウィーン条約では、車両の運転者に関する規定の改正案が2014年3月に採択⁽⁴⁾、2016年3月に施行されており⁽⁵⁾、自動運転システムを取り巻く環境が変化したからである。改正後のウィーン条約では、新たに8条5bis項が導入されたが、自動運転に関して特に重要なのは、8条5bis項2文であり、それは、「車両の運転に影響を及ぼし、製造方法、組立方法および利用に関する上記の規

(2) 自動運転システムは、4段階ないし5段階にレベル分けがなされる。一般的に、レベル4ないしレベル5に位置づけられる自動運転システムや自動運転車両は、緊急時における人による介入(オーバーライド)を必要としないものを指し、それ以下のレベルのものは、人によるオーバーライドが可能なものである。これに関しては、今井猛嘉「自動車の自動運転と運転及び運転者の概念」研修822号(2016年)1頁以下、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り組みの現状～実験段階から実用段階へ～」CHUKYO LAWYER 26号(2017年)52頁を参照。

(3) 戸嶋浩二「自動走行車(自動運転)の実現に向けた法制度の現状と課題(上)」NBL1073号(2016年)31頁を参照。

(4) ECE/TRANS/WP.1/145(<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-145e.pdf>, 2017年6月12日最終閲覧)

定(車両、装備品および部品に関する国際規定：筆者補足)に合致しない車両システムは、それが車両運転者によってオーバーライドされうる、あるいは、スイッチを切ることによって無効にされうる限りで、本条5項および13条1項に適合しているとみなす。」と規定している。つまり、改正後のウィーン条約を批准する諸国では、この8条5bis項2文により、これまで投入が禁止されてきた自動運転車、例えば、運転者が走行中に本を読むことを可能にするような自動運転システムであったとしても、運転者が自動運転システムをオーバーライドできる、あるいは、スイッチを切ることによって当該システムを無効にできるという可能性が保証されている限りで、実際には自動運転システムが車両を操縦しているとしても、「運転者は……適切に操縦」し「車両を制御」していることになる⁽⁶⁾。それゆえ、改正後のウィーン条約を批准する諸国においては、一定の制限下ではあるものの、そのような自動運転システムを公道に投入しても条約に反しないことになる⁽⁷⁾。

これに対して、我が国のように、ジュネーブ条約を批准している諸国では事情が異なる。というのも、ジュネーブ条約では、車両運転者に関する規定の改正案が、ウィーン条約と同様に2015年3月に採択されたものの⁽⁸⁾、未だ施行には至っておらず⁽⁹⁾、公道への完全自動運転車の投入が条約に反しないのか否かは、依然として不明確だからである。もっと

(5) Vgl. WD2-3000-131/16 (29. September 2016) (<https://www.bundestag.de/blob/478076/841f44a098f22c40b9ac44adf6f973cb/wd-2-131-16-pdf-data.pdf>, 2017年6月12日最終閲覧)ドイツの法状況については、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年)44頁以下を参照。

(6) Vgl. Lutz Autonome Fahrzeuge als rechtliche Herausforderung, NJW 2015, 123.

(7) これに対して、例えば、ウィーン条約10条3項の存在により、運転者は依然として車両を適切に監視し、必要な場合にはオーバーライドしなければならないのであり、条約の改正によって問題が解決したわけではないと指摘するものとして、Lutz, a. a. O. (Anm. 6), 123. 条約の改正により自動運転車の公道への投入が可能になるとしても、運転者が車内に居なければならないのか否かは問題となろう。これについては後述C. II. 1.

も、後で述べるように、条約の文言の解釈次第では、自動運転システムの公道への投入が可能と理解できることになるであろうが、以下では、さしあたり、ジュネーブ条約の規定を概観し、問題点を挙げることにする。

2. ジュネーブ条約および我が国の道路交通に関する規定と自動運転システム

(1) ジュネーブ条約および道路交通法と自動運転システム

人が操縦するものであれ、システムによる運行であれ、自動車は道路を通行しなければならない。ジュネーブ条約4条⁽¹⁰⁾によれば、道路とは、「公衆に開放されている」必要がある。つまり、原則的には、公的な道路でなければならない。ジュネーブ条約を批准する我が国の道路交通法2条も、道路を原則的にそのように理解している。もっとも、道路交通法2条の「一般交通の用に供するその他の場所」も道路たりうるため、私有地であったとしても、「公衆に開放されている」道路として認められる余地はある⁽¹¹⁾。

ジュネーブ条約8条1項は、「一単位として運行されている車両又は連結車両には、それぞれ運転者が居なければならない。」と規定しており、この規定からすれば、同条約は、運転者の存在を前提としていると言える。また、同8条5項が「運転者は、常に、車両を適正に操縦し、又は動物を誘導することができなければならない。……」と規定し、同

(8) ECE/TRANS/WP.1/149/Add. 1 (<http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2015/wp1/ECE-TRANS-WP1-149-Aadd-1e.pdf>, 2017年6月12日最終閲覧)

(9) 中川・前掲注(2)54頁を参照。

(10) ジュネーブ条約の邦訳は、外務省ホームページ上の「道路交通に関する条約」([http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/B-S39\(2\)-0533_1.pdf](http://www.mofa.go.jp/mofaj/gaiko/treaty/pdfs/B-S39(2)-0533_1.pdf))を参照。

(11) 道路交通法研究会編『最新 注解道路交通法〔全訂版〕』(立花書房、2010年)18頁以下、橋本裕藏『道路交通法の解説〔12訂版〕』(一橋出版、2007年)4頁を参照。いかなる場合に「一般交通の用に供するその他の場所」と評価されるのかについては、関哲夫「道路交通法における『道路』の意義について」岡野光雄先生古稀記念『交通刑事法の現代的課題』(成文堂、2007年)401頁以下を参照。

10条が「車両の運転者は、常に車両の速度を制御していなければならない、また、適切かつ慎重な方法で運転しなければならない。運転者は、状況により必要とされるとき、特に見とおしがきかないときは、徐行し、又は停止しなければならない。」と規定していることから、「運転者」自身が「操縦」や「制御」、「停止」といった車両の操作を行わなければならないことが分かる。このジュネーブ条約の規定と関連して、我が国の道路交通法70条も、「車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。」と規定している。つまり、我が国の道路交通法上も運転者の存在と運転者自身による「操作」や「運転」が前提とされているのである。

ここでは、本紹介論文が叙述していた改正前のウィーン条約と同様の問題状況が存在している。すなわち、ジュネーブ条約や我が国の道路交通法においては、運転者の存在が前提とされていることから、システムが車両を「制御」ないし「操縦」することは許容されていない。紹介論文も指摘していたように、運転者の運転任務を完全に引き受けることにより、運転者が交通関与者ではなくなり、「運転者」たりえないようにするシステム、つまり自動運転システム、さらに言えば無人自動運転車のようなものは現行法とは相容れず、投入が許されないということになる⁽¹²⁾。仮に、システムが運転者から運転任務を引き受ける自動運転車が公道へ投入可能であるとしても、特に、ジュネーブ条約10条および道路交通法70条の存在を考慮すれば、運転者自身による積極的な介入が必要となるから、改正後のウィーン条約におけるのとは異なり、運転者がシステムをオーバーライドできるという可能性を保証すればよいということにはならない。したがって、我が国の法状況においては、結局のところ、自動運転システムを公道へ投入することは困難である。

この困難を克服するために、ジュネーブ条約や道路交通法の規定から運転者の存在が必須であるとしても、ジュネーブ条約8条5項における

(12) 同様のことを指摘するものとして、今井・前掲注(2)4頁。

「操縦(control)」および「制御(control)」の解釈によって、自動運転システムの公道への投入を肯定することが考えられる。すなわち、本紹介論文も述べていたように、これらの概念の意味内容は、運転者がシステムを点検することで十分だと理解することで、運転者が道路上で実際に車両を操縦し制御していなくとも、自動運転システムを「操縦(control)」ないし「制御(control)」していると考えてしまうのである。ただし、この場合には、本紹介論文も指摘していたように、平均的な運転者が有すべき「操縦」ないし「制御」に必要な知識とは何か、どの程度の点検を行えば義務を果たしたと評価してもよいのかという問題、あるいは、システムの複雑性に鑑みれば、そのような点検・監視義務を課すことは運転者への過度な要求になるのではないかという問題が生ずるのである。このような困難な問題を回避するならば、「操縦(control)」や「制御(control)」を現在のように狭く解釈し、運転者による直接的な介入が必要であるとして、運転者が全く介入する必要のないシステムは、やはり現行法上は未だ投入できないとするしかない。日本政府も、完全自動運転車の投入には、条約の改正が必要であるとの立場を採っているし⁽¹³⁾、現在は、公道実証実験をするに際しても、運転者は必要であり、緊急時には運転者が介入できることが前提とされている⁽¹⁴⁾。もっとも、後述するように、「運転者」を緩やかに解釈することで、完全自動運転車の公道への投入を、ジュネーブ条約の改正を待たずに肯定することは可能となるかもしれない。

(2) 道路運送車両法および道路運送車両の保安基準と自動運転システム

このように、運転者の存在、および運転者による介入が必須であることは、我が国では、道路交通法だけでなく、許可に関する規定である道路運送車両法や道路運送車両の保安基準からも導き出される。特に、道路運送車両の保安基準10条は、車両における操縦装置に関して、「自動車の運転に際して操作を必要とする次に掲げる装置は、運転者が定位置

(13) 「自動運転車：公道実験『運転者』条件 警視庁が指針案」毎日新聞(2016年4月7日東京夕刊)10頁、「自動運転実験、運転者乗車が条件 警視庁、公道での指針案」産経新聞(2016年4月8日東京朝刊)社会面を参照。

(14) 戸嶋・前掲注3)34頁以下。

において容易に識別でき、かつ、操作できるものとして、配置、識別表示等に関し告示で定める基準に適合するものでなければならない。」と規定しており、運転者による操作を明らかに前提としている。つまり、我が国では、運転者が操作できる操縦装置でなければ許可に値しないのであるから、運転者による介入が前提とされており、原則的には、ハンドルやブレーキペダルのない自動運転システム搭載車は、現行法とは相容れず、投入が不可能ということになりそうである⁽¹⁵⁾。また、道路運送車両の保安基準の細目を定める告示13条2項および91条2項は、自動車のかじ取り装置が、「かじ取り装置にかかる協定規則」(協定規則第79号)に適合するものであることを要求し、同協定規則が、駐車アシストシステムなどのシステムが、かじ取り装置の基本性能に及ばない悪影響も及ぼさないことや、常に運転者の意図的な操作が優先されることを要求していること、加えて、この協定規則が運転者の介入を必要としない自動運転システムには適用されないということからしても、我が国では、運転者による操作が前提とされているのであり、自動運転システムを用いた完全に運転任務を引き受ける車両は、その保安基準がないために⁽¹⁶⁾実用化が難しいということになろう⁽¹⁷⁾。

(15) 「米、自動運転で規制議論—運転手いない車『認めない』、規制、技術に追いつかず。」日本経済新聞(2016年8月14日朝刊)4頁を参照。

(16) 完全自動運転車に対する保安基準がなくとも、公道実証実験ガイドライン案2項が示すように、道路運送車両の保安基準55条1項による地方運輸局長の認定、もしくは56条4項による国土交通大臣の認定があれば、完全自動運転車は、道路運送車両の保安基準に適合することになり、公道への投入が可能であるとされる(これに関して、戸嶋・前掲注[3]35頁を参照)。しかし、ジュネーブ条約からの要請等を考慮しても、このことが、運転者の介入を前提とする自動運転システムのみが、道路運送車両の保安基準に適合し許可に値するというを意味しているのか、運転者さえ存在していれば、自動運転システムは、道路運送車両の保安基準に適合し許可に値するというを意味しているのかは判然としない。つまり、我が国の許可法上は、どのような意味において、運転者の存在が必須であるとされているのかは読み取れない。

(17) 戸嶋・前掲注(3)32頁を参照。

II. 現在の法状況での自動運転システムの投入可能性

1. 「運転者」の解釈

上述のように、ジュネーブ条約の規定上、「運転者」の存在が必須であり、また、ジュネーブ条約および我が国の道路交通に関する規定上、「運転者」自身が「操縦」、「制御」ないし「操作」する必要があるとしても、この「運転者」という概念の解釈次第では、ジュネーブ条約の改正を待つことなく、我が国においても、自動運転システムは投入可能だと考えることはできる。ここでは、さしあたり考えられうる解釈方法と、そこでの問題点を指摘してみたいと思う。

まず考えられるのは、「運転者」は「人」である必要はないと解釈することである。つまり、「運転者」が「人」である必要はなく、「人工知能」や「AI」でもよいとする⁽¹⁸⁾のである、この場合、自動運転システム自体が「運転者」になるので、ジュネーブ条約による制限は、ほとんど解消されることになる。ただし、この場合には、事故が起きた際の責任を誰に負わせるのかという問題が、より困難な形で生じることになる⁽¹⁹⁾。つまり、日常的・一般的に考えられているように、事故の責任は「運転者」に向けられることや、道路交通法上、例えば、事故に起因する負傷者救護義務が一次的に「運転者」に課されることを考慮すれば、事故に関する損害等の帰責対象は「運転者」になると思われるが、その場合に、このような「人工知能」や「AI」も帰責対象としてもよいのか、これらが帰責対象になりうるとしても、どのような形で責任を取らせうるのか(例えば、人工知能やAIに刑罰を科すことができるのか)という

(18) 実際に、NHTSA(米国運輸省道路交通安全局)は、Googleからの照会に対して、「人でない存在が車両を運転し得るのであれば、それが何であれ、『運転者』とみなすのが適当であり、自動運転車両との関係では、その安全基準上の『運転者』はシステムである。」と回答している。これに関しては、今井・前掲注(2)10頁を参照。

(19) なお、自動運転車による事故の場合に生じうる諸問題に関しては、平野晋「『ロボット法』と自動運転の『派生型トロッコ問題』——主要論点の整理と、AIネットワークシステム『研究開発8原則』」NBL1083号(2016年)29頁以下も参照。

問題や、逆に、これらを帰責対象にしてはならないとするならば、帰責対象の特定(例えば、自動運転システム搭載車の所有者なのか、自動運転システムの製造業者なのか)という問題が生じるであろう。もっとも、現在の制度上、人工知能やAIに民事責任や刑事責任を問えないと考えるならば⁽²⁰⁾、「運転者」は、やはり「人」でなければならないことになる。

次に考えられる「運転者」に関する解釈は、「運転者」は「人」でなければならないが、「車中にいる必要はない」とするものである⁽²¹⁾。つまり、完全自動運転車や無人自動運転車を、緊急時には、「運転者」たる「人」が遠隔操作で「操縦」ないし「制御」できればよいと理解するのである。実際に、(非公式なものではあるが)専門家グループは、「運転者」が車内に居る必要はないという解釈が可能であるとしている⁽²²⁾。確かに、ジュネーブ条約8条1項、8条5項および10条の規定からは、運転者が車内に居なければならないことは読み取れないし、また、我が国の道路交通法70条も、「運転者」が「当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作」することと、「他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転」することを要求するにすぎず、「操作」や「運

(20) Vgl. *GleB/Weigend*, *Intelligente Agenten und das Strafrecht*, ZStW 123 (2014), 577 ff. (本論文を紹介するものとして、伊藤嘉亮「ザビーネ・グレス＝トーマス・ヴァイгент『インテリジェント・エージェントと刑法』」千葉大学法学論集31巻3・4号[2017年]134頁以下を参照。)

(21) 同様のことを指摘するものとして、今井・前掲注(2)5頁、佐藤智晶「人工知能と法—自動運転技術の利用と法的課題、特に製造物責任に着目して—」青山法学論集57巻3号(2015年)31頁。また、「自動運転車、公道へ一歩、『遠隔操作で可能』条約解釈統一、日本企業、参入意欲高める。」日本経済新聞(2016年5月2日朝刊)15頁も参照。実際に、警察庁による公道実験のための基準案は、無人車を遠隔で操作する人が運転者と同じ法的義務を負うとして、遠隔操作で十分であるとしている。これに関しては、「無人運転車、公道実験を解禁へ基準案、遠隔操作者に法的義務」朝日新聞(2017年4月13日夕刊)1頁、「無人自動車 公道実験OK 夏にも開始 遠隔制御 条件に」読売新聞(2017年4月13日大阪夕刊)9頁を参照。

(22) ECE/TRANS/WP.1/153(<https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp1/ECE-TRANS-WP.1-153e.pdf>, 2017年6月12日最終閲覧)

転」が車内で行なわれなければならないことまでは要求していない。このように考えるならば、現在の法状況においても、「運転者」による遠隔操作を前提として、自動運転システムを公道に投入することは可能と言える。

2. 道路交通法72条1項前段の負傷者救護義務と自動運転システム

もっとも、上述のように、遠隔操作を前提とすることで、ジュネーブ条約や道路交通法に反することなく公道へ自動運転システムを投入できると解釈するとしても、事故が生じた際に運転者等に要求される負傷者救護義務(道路交通法72条1項)に関連した問題が生じるであろう⁽²³⁾。道路交通法72条1項は、「交通事故があったときは、当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員(以下この節において「運転者等」という。)は、直ちに車両等の運転を停止して、負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなければならない。この場合において、当該車両等の運転者(運転者が死亡し、又は負傷したためやむを得ないときは、その他の乗務員。以下次項において同じ。)は、……当該交通事故が発生した日時及び場所、当該交通事故における死傷者の数及び負傷者の負傷の程度並びに損壊した物及びその損壊の程度、当該交通事故に係る車両等の積載物並びに当該交通事故について講じた措置を報告しなければならない。」と規定し、前段で、「当該交通事故に係る車両等の運転者その他の乗務員」に負傷者救護義務等を、後段で、「運転者」に報告義務を課している⁽²⁴⁾。遠隔操作の可能な自動運転システムでは、「運転

(23) 「自動運転実験 乗車義務」読売新聞(2016年4月7日夕刊)12頁を参照。

この他の自動運転車両を遠隔操作する場合における問題点に関しては、今井・前掲注(2)5頁以下を参照。

(24) 負傷者救護義務違反の場合には、道路交通法117条1項により、5年以下の懲役又は50万円以下の罰金が科され、報告義務違反の場合には、同119条1項10号により、3月以下の懲役又は5万円以下の罰金が科される。判例が両者を併合罪の関係(最判昭和38年4月17日刑集17巻3号229頁)あるいは観念的競合の関係(最判昭和51年9月22日刑集30巻8号1640頁)にあるとしていることに鑑みれば、交通事故を起こした際には、「運転者」には両方の義務が課されることになる。

者」は、事故発生時、基本的には事故現場に居合わせていないことになる。このような運転者不在の状況においても、道路交通法72条1項により要請される義務は果たされるのであろうか。より具体的に言えば、道路交通法72条後段の報告義務は、例えば、車両に搭載された機器(ドライブレコーダー等)からの情報を警察官等に伝えることで、事故現場に居合わせていなくとも履行されるであろうが、道路交通法72条前段の負傷者救護義務が、運転者が事故現場に居合わせることなく果たされるのかは疑問である。道路交通法72条前段の「負傷者を救護し、道路における危険を防止する等必要な措置を講じなければならない」の内容が、事故発生時に、事故現場へと救急車両を要請するとか、事故現場に居合わせる者に救護やその他の危険防止措置を依頼する程度のもので足りるとするならば、「運転者」は、事故現場に居合わせることなく義務を履行しうるのであろうから、遠隔操作による完全自動運転車の場合でも、負傷者救護義務に関する問題は生じないと言いうる。しかしながら、その程度の措置で、運転者が負傷者救護義務等を果たしたと言ってよいのかは疑問であろう。なぜなら、第三者がすでに救護措置を行っていたとしても行為者に救護措置は課されるとする判例の立場を考慮すれば、当該運転者が事故現場に居合わせた者に対して被害者の救護やその他の危険防止措置を要請し、自らは何らの救護措置等をとることなく走り去るような場合には、このような運転者の態度が負傷者救護義務等を履行したもとして評価されることはないはずであり、単なる救護の依頼を通じて、負傷者救護義務が果たされたとは言えないからである⁽²⁵⁾。そうであるならば、やはり「運転者」自身が、積極的な救護措置等を行わなければならないはずであり、実質的には、運転者が車内に居ることが要請されるであろう⁽²⁶⁾。

(25) 負傷者がすでに第三者によって病院に運ばれていた場合であっても、事故を起こした被告人に負傷者救護義務違反罪が成立するとした判例として、福岡高裁判昭和37年7月7日下刑集4巻7・8号620頁。その他、判例の状況等については、杉本一敏「負傷者救護義務違反罪の罪質と客観的成立要件」岡野光雄先生古稀祝賀『交通刑事法の現代的課題』(成文堂、2007年)380頁以下、佐藤文哉=中川武隆「救護義務」判タ284号(1973年)253頁を参照。

このように、一次的には、「運転者」自身による積極的な救護措置等が必要であると考えた場合、遠隔操作が可能な自動運転システムによる事故においては、とりわけ負傷者救護義務違反罪につき処罰の間隙が生じることになる。例えば、無人の自動運転車が事故を起こした場合を想定すると、この場合、「運転者」は事故現場には居合わせていないのであるから、「運転者」に作為可能性が認められることはなく、「運転者」には負傷者救護義務違反罪が成立しないか、そもそも負傷者救護義務が課されないということになってしまうであろう。完全に無人ではなく、「運転者」が遠隔地で操作・操縦する自動運転車に何らかの者が同乗しているとしても、一般に、「その他の乗務員」に報告義務や負傷者救護義務が課せられるのは、「運転者」が死亡ないし負傷したためにやむを得ない場合に限られるとされており⁽²⁷⁾、遠隔地で操作・操縦する「運転者」は死亡も負傷もしていないことからすれば、負傷者救護義務を負うべき主体が存在するものの現場にはおらず、したがって、作為可能性がないことになってしまうため、やはり、負傷者救護義務違反罪は成立しないということになるであろう。つまり、自動運転システムを搭載した車両による事故の場合には、負傷者救護義務違反罪が総じて成立しないことになる。このような状況の下では、そのような自動運転車によるひき逃げの場合には、負傷者救護義務違反罪は成立せず、車外の「運転者」に過失が認められた場合に、自動車過失運転致死傷罪(自動車の運転により人を死傷させる行為等の処罰に関する法律5条)だけが成立する可能性が残ることになるから、自動運転システム搭載車両によるひき逃げは、人が運転する車両によるひき逃げよりも軽く処罰されることになる。この帰結を、この種の自動運転車の有益さを考慮して、社会的に受容すべきであると考えるならば別であるが⁽²⁸⁾、受け入れ難いとするのであれば、完全自動運転車や無人自動運転車は、やはり公道へ投入できないとする

(26) もっとも、72条1項の文言からは、あくまでも「運転者」等が救護措置やその他必要な措置をとることや、報告義務を履行することが要請されていることしか読み取れないのであるから、条文の文言から直接に、「運転者」が車内に居なければならぬことが導き出される訳ではない。

(27) 橋本・前掲注(11)114頁を参照。

か、条約改正が必要でないとしても、道路交通法を改正するなどして法整備を進める必要がある⁽²⁹⁾。

Ⅲ. まとめ

完全自動運転車や無人自動運転車は、それが技術的に開発可能であるとしても、事故が生じた際の帰責対象が一義的でないことや、ジュネーブ条約との整合性、さらには、道路交通法上の負傷者救護義務を課しえない状況が存在するといった法的な問題に鑑みれば、いまだ公道へと投入することは難しい。政府は、2020年までに、完全自動運転車を含めた

(28) 例えば、革新技術から得られるベネフィットと事業主が創出するリスクを関連づけて、過失犯における注意義務を定めることを述べるものとして、*Gleß/Weigend*, ZStW 123 (2014), 582 ff. これに対して、そのような革新技術の許された危険を認めることによる帰属排除の主張を否定するものとして、*Engländer*, Das selbstfahrende Kraftfahrzeug und die Bewältigung dilemmatischer Situationen, ZIS 2016, 611 ff. (本論文を紹介するものとして、富川雅満「アルミン・エングレンダー『自動運転自動車とジレンマ状況の克服』」千葉大学法学論集32巻1・2号(2017年)36頁以下。)

(29) さらに言えば、自動運転車の公道への投入が可能であるとしても、遠隔操作による場合には、一実用段階になれば—従来の運転免許制度のままでもよいのかも疑問となりうる。これについては、佐藤・前掲注(21)33頁を参照。なおドイツでは、ウィーン条約が改正されたことに伴い、2017年3月30日に道路交通法(StVG)の改正草案が議会で可決され、これにより現在では、新たな条文である1a条と1b条が導入されたため、レベル3までの自動運転車が公道に投入可能となっている(これに関しては、ドイツ連邦議会のホームページ [<http://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2017/kw13-de-automatisiertes-fahren/499928>, 2017年7月31日最終閲覧] も参照)。本紹介論文との関連で重要と思われるのは、新たに導入された1a条と1b条である。運転者の介入を全く必要としないレベル4ではなく、緊急時における運転者の介入を必要とするレベル3までの自動運転システムが公道へ投入可能とされているのは、1a条2項1文3号が、運転者がいつでもオーバーライドできるシステムであることを要求し、1b条が、一定の条件下において、運転者に対し、自動運転システムから操縦を引き受けるよう義務づけているからである。新たに導入された道路交通法1a条と1b条の原文と邦語訳については、後述の【資料】を参照。

自動運転車を投入することを計画している⁽³⁰⁾。自動運転システムの安全性・安定性の向上といった技術的側面の発展が急がれることはもちろんであるが、自動運転システムを巡る法的な問題を、立法や解釈を通じて解決することも、また重要な課題なのである。

【資料】

○ウィーン条約邦訳

・ウィーン条約8条(運転者)

1項：あらゆる走行中の車両および連結車両には、運転者がいなければならない。

5項：あらゆる運転者は、継続的に、その車両を制御し、あるいは動物を誘導しなければならない。

・ウィーン条約13条(速度と車間距離)

1項：あらゆる運転者は、あらゆる状況において、注意義務を充足できるように、かつ、その者に義務づけられたあらゆる車両の挙動を常に実行できるように、その車両を制御しなければならない。

5項：他の車両に後続する車両の運転者は、他の車両が急なブレーキもしくは停止をした際に衝突を回避するために、他の車両との十分な車間距離を保持しなければならない。

・ウィーン条約8条5bis項(条約改正により新たに導入された条項)

5bis項1文：車両の運転に影響を及ぼす車両システムは、それが車両、装備品、および車両に取り付けられ、かつ／あるいは、このために利用されうる動物に対する国際的な法規定に従って、製造方法、組立方法および利用に関する規定に合致している限りで、本条5項および13条1項に適合しているとみなす。

5bis項2文：車両の運転に影響を及ぼし、製造方法、組立方法および利用に関する上記の規定に合致しない車両システム

(30) 戸嶋・前掲注(3)28頁を参照。

は、それが運転者によってオーバーライドされうる、あるいはスイッチを切ることで無効にされうる限り、本条5項および13条1項に適合しているとみなす。

○ドイツ道路交通法(StVG)(2017年8月17日最終改正)

§1a Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion

- (1) Der Betrieb eines Kraftfahrzeuges mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion ist zulässig, wenn die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wird.
- (2) Kraftfahrzeuge mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion im Sinne dieses Gesetzes sind solche, die über eine technische Ausrüstung verfügen,
 1. die zur Bewältigung der Fahraufgabe - einschließlich Längs- und Querführung - das jeweilige Kraftfahrzeug nach Aktivierung steuern (Fahrzeugsteuerung) kann,
 2. die in der Lage ist, während der hoch- oder vollautomatisierten Fahrzeugsteuerung den an die Fahrzeugführung gerichteten Verkehrsvorschriften zu entsprechen,
 3. die jederzeit durch den Fahrzeugführer manuell übersteuerbar oder deaktivierbar ist,
 4. die die Erforderlichkeit der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung durch den Fahrzeugführer erkennen kann,
 5. die dem Fahrzeugführer das Erfordernis der eigenhändigen Fahrzeugsteuerung mit ausreichender Zeitreserve vor der Abgabe der Fahrzeugsteuerung an den Fahrzeugführer optisch, akustisch, taktil oder sonst wahrnehmbar anzeigen kann und
 6. die auf eine der Systembeschreibung zuwiderlaufende Verwendung hinweist.

Der Hersteller eines solchen Kraftfahrzeugs hat in der Systembeschreibung verbindlich zu erklären, dass das Fahrzeug

den Voraussetzungen des Satzes 1 entspricht.

- (3) Die vorstehenden Absätze sind nur auf solche Fahrzeuge anzuwenden, die nach § 1 Absatz 1 zugelassen sind, den in Absatz 2 Satz 1 enthaltenen Vorgaben entsprechen und deren hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen
 1. in internationalen, im Geltungsbereich dieses Gesetzes anzuwendenden Vorschriften beschrieben sind und diesen entsprechen oder
 2. eine Typgenehmigung gemäß Artikel 20 der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (Rahmenrichtlinie) (ABl. L 263 vom 9. 10. 2007, S. 1) erteilt bekommen haben.
- (4) Fahrzeugführer ist auch derjenige, der eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion im Sinne des Absatzes 2 aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung dieser Funktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert.

§1b Rechte und Pflichten des Fahrzeugführers bei Nutzung hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen

- (1) Der Fahrzeugführer darf sich während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gemäß § 1a vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden; dabei muss er derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seiner Pflicht nach Absatz 2 jederzeit nachkommen kann.
- (2) Der Fahrzeugführer ist verpflichtet, die Fahrzeugsteuerung unverzüglich wieder zu übernehmen,

1. wenn das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert oder
2. wenn er erkennt oder auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass die Voraussetzungen für eine bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen.

○ドイツ道路交通法邦訳(邦訳に際しては、国土交通省のサイト内にある資料 [<http://www.mlit.go.jp/common/001174139.pdf>, 2017年7月31日最終閲覧] も部分的に参照した。)

・ドイツ道路交通法1a条(高度自動運転機能または完全自動運転機能を備えた車両)

1項：高度自動運転機能または完全自動運転機能を備えた車両の運行は、その機能が規定通りに使用される場合に許可される。

2項1文：この法律の意味における高度自動運転機能または完全自動運転機能を備えた車両とは、次の各号に掲げる技術的装備を用いるものをいう。

1号：運転任務—直進および斜線変更を含む—を果たすために、機能のアクティベーションにより車両を操縦する(車両操縦)ことのできるもの

2号：高度自動運転操縦または完全自動操縦中に、車両運行に要求される交通規則に合致した状態にあるもの

3号：常時、運転者によって手動でオーバーライド可能もしくは機能の非アクティベーションが可能なもの

4号：運転者による手動での車両操縦の必要性が認識できるもの

5号：運転者に手動での車両操縦の必要性を、十分な時間的余裕をもって、運転者への車両操縦の引き渡しの前に、視覚的、聴覚的、触覚的あるいはその他の知覚可能な形で示すことのできるもの

6号：システムの説明に反する利用について言及しているもの

2項2文：そのような車両の製造者は、システムの説明において必

ず、車両が第2項第1文の要件に合致していることを表示しなければならない。

3項：前の各項は、第1条第1項により許容され、第2項第1文に含まれる規定に合致し、かつ、その高度自動運転機能あるいは完全自動運転機能が、次の各号に掲げるような車両に限り適用できる。

1号：この法律の効力範囲において適用されるべき国際的な規定に定められ、これに合致するもの

2号：車両、連結車両、並びに車両のシステム、部品および自立的な技術的統一体の許可の枠組みの作成に関する2007年9月5日の委員会およびヨーロッパ議会の要綱である2007/46/EGの20条による類型許可(指導要綱)(Abl. L 263 vom 9. 10. 2007, S. 1)を与えられたもの

4項：第2項の意味における高度自動運転機能あるいは完全自動運転機能をアクティベーションし、車両操縦のために利用する者も、この機能を規定通りに利用し、車両を自ら操縦していないとしても、車両運転者とする。

・ドイツ道路交通法1b条(高度自動運転機能あるいは完全自動運転機能を使用する際の運転者の権利と義務)

1項：運転者は、高度自動運転機能あるいは完全自動運転機能を用いた走行中は、交通事故および車両操縦から目をそらしても構わない。その場合、運転者は、第2項により課される義務を適時に履行できるよう心積りしておかなければならない。

2項：運転者は、次の各号に掲げる場合には、車両操縦を遅滞なく再び引き受けるよう義務づけられるものとする。

1号：高度自動運転システムあるいは完全自動運転システムがこれを要求する場合

2号：運転者が、高度自動運転機能あるいは完全自動運転機能を規定通りに使用するための要件がもはや存在しないことを認識し、または明白な事情に基づき認識しなければならない場合