

1. 検討の前提

自動運転では、システムの欠陥・障害、データの誤謬、通信遮断、サイバー攻撃による障害等による事故が想定され、事故原因・責任関係の複雑化が予想されるため、事故時の責任関係に係る制度面での取組みが必要となっている。

2. 検討における留意点

- ① 迅速な被害者救済の観点から、自賠法が責任主体として「運行供用者」概念を創設、拳証責任の転換を図った趣旨を踏まえることが必要。
- ② 自動車ユーザーの納得感、社会的受容性のためには、刑事上の責任（道路交通法等）等の議論を踏まえ検討することが必要。
- ③ 自動車メーカーの開発動向や、自動車の安全基準に関する検討、国際的議論の状況等を踏まえ、具体的ケースを想定した検討が必要。
- ④ 迅速な被害者救済の観点から、自動車の「構造上の欠陥」等につき、運行供用者が、発生原因・時期を問わず責任を負う現行実務の取扱い。

3. 主な論点（自賠法第3条）

- ① 自賠法の責任主体である「運行供用者」について、どのように考えるか。
- ② 所有者等が運転しない自動運転は、「運行」と認められるか。
- ③ 自賠法の保護の対象である「他人」について、どのように考えるか。
- ④ 「自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと」について、どのように考えるか。
- ⑤ 「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたこと」について、どのように考えるか。

4. その他の課題

- ①事故発生時における責任関係・割合の在り方、②事故原因の調査・分析体制の在り方

● 自動車損害賠償保障法（昭和三十年法律第九十七号）（抄）

（定義）

第二条 この法律で「自動車」とは、道路運送車両法（昭和二十六年法律第百八十五号）第二条第二項に規定する自動車（農耕作業の用に供することを目的として製作した小型特殊自動車を除く。）及び同条第三項に規定する原動機付自転車をいう。

2 この法律で「運行」とは、人又は物を運送するとしないうにかかわらず、自動車を当該装置の用い方に従い用いることをいう。

3 この法律で「保有者」とは、自動車の所有者その他自動車を使用する権利を有する者で、自己のために自動車を運行の用に供するものをいう。

4 この法律で「運転者」とは、他人のために自動車の運転又は運転の補助に従事する者をいう。

（自動車損害賠償責任）

第三条 自己のために自動車を運行の用に供する者は、その運行によつて他人の生命又は身体を害したときは、これによつて生じた損害を賠償する責に任ずる。ただし、自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りでない。

● 民法（明治二十九年法律第八十九号）（抄）

（不法行為による損害賠償）

第七百九条 故意又は過失によつて他人の権利又は法律上保護される利益を侵害した者は、これによつて生じた損害を賠償する責任を負う。

（使用者等の責任）

第七百十五条 ある事業のために他人を使用する者は、被用者がその事業の執行について第三者に加えた損害を賠償する責任を負う。ただし、使用者が被用者の選任及びその事業の監督について相当の注意をしたとき、又は相当の注意をしても損害が生ずべきであつたときは、この限りでない。

2 使用者に代わつて事業を監督する者も、前項の責任を負う。

3 前二項の規定は、使用者又は監督者から被用者に対する求償権の行使を妨げない。