

検討事項について

物流・自動車局保障制度参事官室
10月23日(水)

目次

1. 運行供用者責任(自賠法第3条)について
2. 自動運転事故における民事責任関係
3. 特定自動運行に係る許可制度における運行供用者責任の考え方
4. 論点① 新たなビジネスモデルにおける運行供用者責任の考え方
5. 論点② 自賠法第3条ただし書における免責要件について

保有者と運転者

第2条

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。

【例】

- ・ 保有者：自動車の所有者、自動車の賃借人等
- ・ 運転者：業務中の運転手等

運行供用者責任

第3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。(後略)

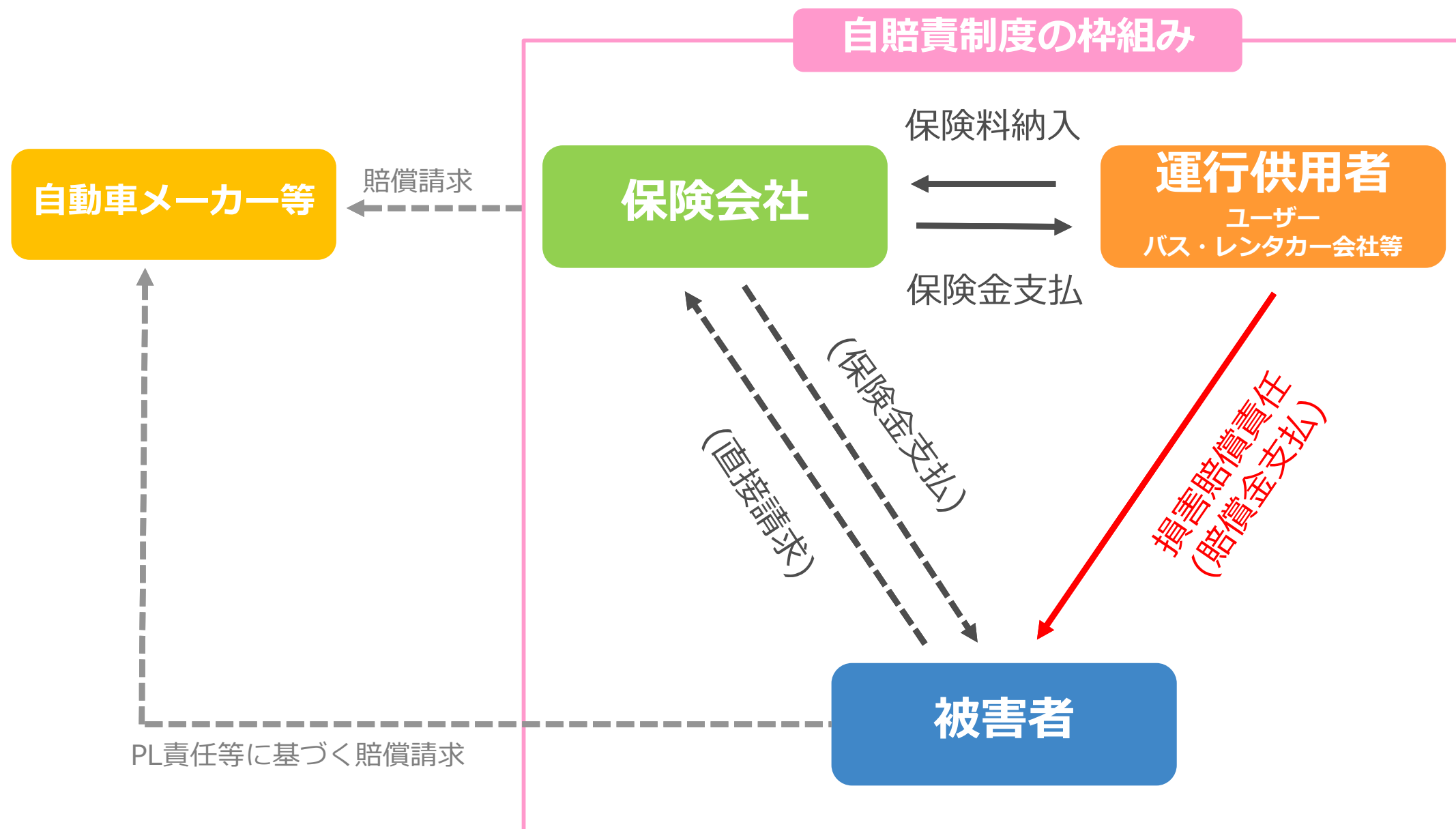
- 運行供用者に当たるかどうかは、自動車の運行に対する支配(運行支配)や運行による利益(運行利益)の帰属によって判断。
- 業務中の運転手など、他人のために自動車を運転する者(運転者)は運行供用者ではない。
この場合、雇用主等が運行供用者となる(旅客運送事業におけるドライバーは運行供用者にあたらない)。
※ドライバーは民法上の損害賠償責任は負うこととなる。

【例】

- ・ 運行供用者：保有者(自動車の所有者、自動車の賃借人等)等 ※自動車泥棒のように正当な権限がなく自動車を使用した者等も含まれる。

自動運転事故における民事責任関係(自賠責保険適用の場合)

〔例：自動車事故が発生し、歩行者がケガをした場合〕



1. 特定自動運行に係る許可制度における運行供用者責任について

【H30年の整理(自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書(抜粋))】

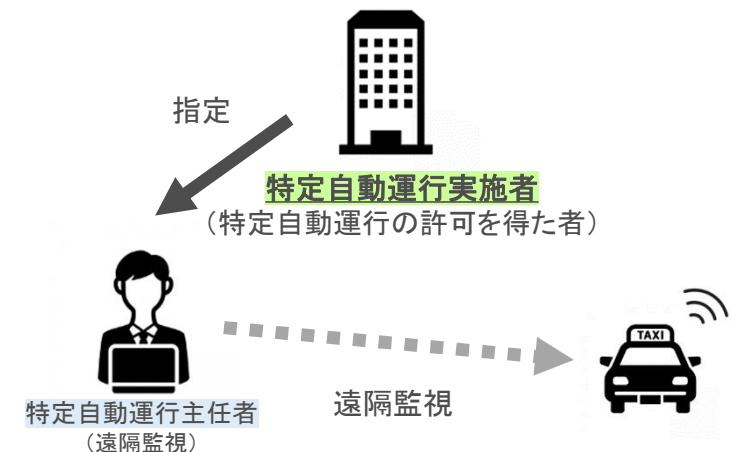
■ 自動運転システム利用中の事故における自賠法の「運行供用者責任」をどのように考えるか。

- ・ レベル0～4までの自動車が混在する当面の「過渡期」においては、(i) 自動運転においても自動車の所有者、自動車運送事業者等に運行支配及び運行利益を認めることができ、運行供用に係る責任は変わらないこと、(ii) 迅速な被害者救済のため、運行供用者に責任を負担させる現在の制度の有効性は高いこと等の理由から、従来の運行供用者責任を維持しつつ、保険会社等による自動車メーカー等に対する求償権行使の実効性確保のための仕組みを検討することが適当である(※)。

※ 限定地域での無人自動運転サービス(レベル4)については、運送サービスを顧客に対して提供する車両の保有者である自動車運送事業者を運行供用者として、また、かかる自動車運送事業者のために限定領域外等において遠隔監視・操作を行う者がいれば、かかる遠隔監視・運転者を運転者(自賠法第2条第4項)として、それぞれ観念することができる。

特定自動運行の許可制度(令和5年 道路交通法改正)

- ・ レベル4に相当する、運転者がいない状態での自動運転(特定自動運行)を行おうとする者は、都道府県公安委員会の許可が必要。
- ・ 特定自動運行実施者(許可を受けた者)は、遠隔監視装置を設置し、遠隔監視を行う者を配置(特定自動運行主任者が乗車している場合を除く)。



〈特定自動運行実施者の義務〉

- ・ 特定自動運行計画の遵守
- ・ 特定自動運行業務従事者に対する教育 等

〈特定自動運行主任者の義務〉

- ・ 遠隔監視装置の作動状態を確認
- ・ 交通事故発生時における消防機関への通報措置 等

2. 論点① 新たなビジネスモデルにおける運行供用者責任の考え方

新たなビジネスモデルにおける運行供用者責任の考え方

- ・ 特定自動運行実施者及び旅客運送事業者における運行供用者責任について

H30年当時想定されていた自動運転を用いた旅客運送事業



旅客運送事業者
(道路運送法による許可)

1つの主体が実施 (※1)

↓
H30年の検討会において、
「車両の保有者である運送事業者を運行供用者と、
遠隔監視・操作を行う者を運転者(自賠法第2条4
項)として観念することができると整理済み

※1 このような事業形態は今後も想定される。

「特定自動運行に係る
許可制度(※)」(道交
法)の創設及び新たな
ビジネスモデルの登場

新たなビジネスモデルによる旅客運送事業

運送事業者からの監視業務等の委託イメージ



※2 特定自動運行用自動車の運行の安全の確保に関する業務を行う者(旅客自動車運送事業運輸規則第15条の2)
(運行開始前の日常点検、事故発生時の旅客対応等、運転操作以外の業務を実施)

※3 特定自動運行の許可を受けた者

検討のポイント

○ 従来の旅客運送事業における、運行供用者たり得る(運行支配及び運行利益が帰属すると考えられる)要素として、以下が考えられる。

1. 自動車の保有者であること。
2. 旅客運送事業者であること。

⇒ これらの要素を踏まえると、新たなビジネスモデルにおいて、どの者が運行供用者となるのか。

⇒ 運行管理業務の委託の程度は運行供用者責任の所在に影響するのか。

3. 論点② 自賠法第3条ただし書における免責要件

自賠法第3条ただし書における以下の免責要件の解釈について

- 新たなビジネスモデルにおける「自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」の解釈について。
- 「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」として想定される事例について。

【H30年の整理(自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書(抜粋))】

- 今後の自動運転技術の進展等に応じ、例えば、新たに自動運転システムのソフトウェアやデータ等をアップデートすることや、自動運転システムの要求に応じて自動車を修理すること等の注意義務を負うことが考えられる。
- 外部データの誤謬や通信遮断等の事態が発生した際も安全に運行できるべきであり、かかる安全性を確保することができていないシステムは、「構造上の欠陥又は機能の障害」があるとされる可能性があると考えられる。

(参考)

運行供用者は、以下の3要件を立証しなければ責任を負う(自賠法第3条)。

- ① 自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと
- ② 被害者又は運転者以外の第三者に故意又は過失があったこと
- ③ 自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと



検討のポイント

- 「自己及び運転者が自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」について、新たなビジネスモデルにおける運行供用者の注意義務にはどのようなものが含まれるのか。
- 自動運転車の不具合による事故において、「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」というのはどのような場合か。