

第2回ロボットタクシー導入等に向けた
自動運転における自賠法上の損害賠償責任に関する検討会

【議事要旨】

日時：令和6年12月17日 10:00~12:00

場所：TKP 東京大手町カンファレンスセンター ミーティングルーム22E

出席委員：（5名）藤田委員、金岡委員、古笛委員、寺田委員（Web参加）、
佐藤委員（Web参加）

<総括>

事務局より、追加配布資料（非公表）を用いて説明後、議論が行われ、旅客自動車運送事業における新たなビジネスモデルにおいて、旅客事業者は常に運行供用者である一方、事業を受託する特定自動運行実施者は、原則として、運行供用者に該当しないこと、乗客は運行供用者には該当しないことについて概ね了承された。遠隔監視者が自賠法上の「運転者」に該当するか否かについては、現時点で可能な範囲で議論する必要性が確認された。

<研究会における委員等からの主な意見>

【運行供用者について】

（乗客について）

- ・ 米国のロボットタクシーの報告によると、乗客は意思表示や途中下車などのリクエストを行うのみで、トラブルが発生したときの対応や操作を行わないので、乗客の行為は運行に当たらないと解される。
- ・ 現状、タクシーのドア開放の際に生じた事故は旅客事業者が運行供用者責任が課せられるが、ロボットタクシーにおいて乗客が自らドアの開閉を行ったことによる事故については、事業者が運行供用者責任を免れて乗客が民法上の過失責任を負うことになるといった形となり、現行の取り扱いより厳しいことにならないか気になった。ただ、普通の乗用車の場合、乗客が自身でドアを開けたとしても、運行供用者は危険な場所ではドアが開かない措置を講ずるべきであるとして何らかの責任を問うことができ、かつ、自身で開けてしまった乗客に対しても責任を問うことができるので、自動運転の場合も同様のケースと考えられるのかもしれない。

(新たなビジネスにおける運行供用者について)

- ・ 自賠法上の責任を考えると被害者からどう見えているのかが大事で、現在でもタクシー利用時の運行の責任はそのタクシー会社が運行供用者責任を負うというのは極めて素直な発想であり、旅客事業者と特定自動運行実施者との関係というのは、タクシー会社とタクシーを動かす技術を提供しているドライバーとの関係に置き換えて考え、運行供用者責任というのは事業者が良い。
- ・ 特定自動運行実施者が運行供用者責任を負う余地が全くないかと言うと、今の段階では、技術を提供している人という位置づけでいいと思う。今後、もう少し自動運転に関する考え方が進み、見え方が変わった場合には話が変わってくるかもしれないが、今は客観的に見て誰がやっている事業なのかということで判断していいのではないかと思う。
- ・ 特定自動運行実施者は、定型業務から外れて勝手に運行を実施したり、現場で勝手に判断してしまった場合には運行供用者に該当することがあり得る。
- ・ 定型業務の範囲ではおよそ運行支配は生じないと言い切れるのかということについて、例外となり得る条件を現時点で明示する必要があるか、まだ断言できる段階ではない。
- ・ 基本的に、自動運転は ODD、走行環境条件の中で走行が可能かどうか否かを判断されるため、ODDの中でオペレーションする場合と、外になってしまった場合というのも、あらかじめ定型業務の範囲の中で受委託相互に協議し、合意していれば、そのODDの境界をまたぐ断面で、何らかのオペレーションを止めるということは、これは判断ではなくて、定型的な作業ということに分類できるかと思われる。
- ・ また、ある程度、事前に想定できる範囲の頻度の低い事象というのも、当然それは設計の中に含まれたものになるため、例えば、自動運転中に再起動やリルートを行う場合においては、特定自動運行実施者が都度、自ら判断するものではなく、あらかじめ定められているオペレーションの中行われる定型業務として整理は可能ではないか。
- ・ 何らかの不具合によって動かないという場合に、遠隔でオペレーションを行うことがあるが、通信が遮断された状態で発生した事故の場合の責任については検討する必要がある。

【免責要件について】

- ・ 自賠法上の責任主体は運転者ではなく運行供用者だけだが、運転者がいる場合、運行供用者が免責されるにはその運転者に過失がなかったことも立証しなければ

ならないため、免責のハードルが一步高くなることになる。仮に、遠隔監視者を運転者とみなした場合、旅客事業者はこれらの者の無過失まで立証する必要が生じるが、これを必要とするのかしないのかについては気になる。

【遠隔監視者について】

- ・ 事務局整理案のとおり、議論する必要性は乏しいと考えるが、過失があるということと無過失ではないということには違いがあるので、運転者の概念を自賠の世界では広く取り上げ、運行供用者責任の免責の範囲を狭くする方向が良いと思うため、今回の議論で割り切ってしまうと迷いを感じることもある。
- ・ 道交法改正の際の議論では、運転者に代替して道路交通法を遵守する存在について、特定自動運行実施者が代替して対策を講じることと整理されたものと記憶している。また、欧米における遠隔監視は Driving Assistance と言われ、何か問題が生じたときには追加の情報を与えるなどオペレーションの支援をしていることを踏まえると、特定自動運行主任者は補助者という概念にかなり近いものと思われるが、運行支配や運行利益がないため運行供用者には当たらないと整理するのが合理的ではないか。

以上