

第3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7年2月25日 14:30～16:00

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 22F

出席委員：（5名）藤田委員、金岡委員、古笛委員、寺田委員、佐藤委員

<総括>

事務局より、配布資料に基づき説明後、議論が行われ、海外の法制化等に関わる動向においては追加調査の要望が出された。また、本検討会の報告書案においては、大枠の流れは了承されたが、自賠法上の「運転者」に係る整理の方向性について議論がなされた。

<研究会における委員等からの主な意見>

【海外における自動運転の法制化等に関する最新動向の調査】

（英国）

- ・ 現時点ではサイバー攻撃等によって生じた自動運転中の事故は、無保険車による事故やひき逃げなどの場合に被害者救済を行う Motor Insurers' Bureau (MIB) の対象に含まれていないとの報告であるが、今後の方向性など詳しく調査をしてほしい。
- ・ 「自動運転車両の事故が、「車両の運転開始を許可した人」の過失に完全に起因する場合」とは、具体的に想定している状況をもう少し詳しく知りたい。

（中国）

- ・ 自動運転車の走行テスト等の際に加入が義務付けられている保険は、通常の自動車の強制保険と大きく異なり、高額な限度額が設定されている点について、自動運転車のリスクが高いためなのか、事業者に対する賠償責任能力を確保するための措置なのかを確認したい。

報告書（案）について

【旅客運送における乗客について（論点1-1）】

- ・ 論点1-2については例外的な論点についても整理している一方、論点1-1については例外的な場合の記載がないため、論点1-1にも例外的な場合の検討を追記するか、例外的な記載が不要のように前提を記載し、全体で論旨を一貫させる必要がある。
- ・ 『使用権原』に焦点を当てており、これは保有者か否かという観点からの議論となっているため、『支配権』に焦点を当てた検討を記載する必要がある。

【旅客運送における乗客について（論点 1－2）】

- ・ 無断で使用する場合はどのような場合なのか不明確である。

【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（論点 2－1）】

- ・ 自動運転の走行に必要なデジタルマップのアップデートも本要件に含まれるということを記載した方が良い。

【新たなビジネスモデルにおける「運転者」について（論点 3）】

- ・ 遠隔監視者として特定自動運行保安員の記載があるが、その役割は異なるので誤解が生じないように記載頂きたい。
- ・ 注釈 41 にある乗客と遠隔監視者を繋ぐ通信の遮断に起因する事故が生じた場合の記載は、「自動車の構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」の解釈について（論点 2－2）の中に記載した方が良い。
- ・ 自動運転車が事故を起こした場合、特定自動運行主任者は監視を怠ったことで事故の責任を問われることとなるが、その過失と事故との因果関係の立証は困難と思われる。一方、受託者の選任監督も保有者の注意義務として運行供用者責任に包含されるのであれば、特定自動運行主任者の選任に関しても旅客自動車運送事業者が運行供用者として責任を負うことで被害者が救済されるので無理に運転者の概念を広げる必要はない。
- ・ 自動運転車による事故の被害者が有人運転車による事故の場合より不利な立場になってはいけないことが大前提である。そのうえで、特定自動運行保安員等の「運転者」該当性の議論は、特定自動運行保安員等に責任を負わせるための議論ではない点と運行供用者の負うべき責任は「運転者」に問題がある場合も免責されず、免責のためには「運転者」に落ち度が無いことまで立証しなければならない重い責任であるという点を強調頂きたい。

【3. 今後に向けて】

- ・ 平成 30 年の整理において示された求償権行使の実効性確保のための仕組みとして示された 3 つの選択肢のうち、現在別途検討中されている事故調査体制の構築に向けた動きなどについても触れて頂きたい。

以上