

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

報告書

令和7年4月30日
国土交通省物流・自動車局

目次

1. 自動運転と自動車損害賠償保障法

- (1) 自動運転をめぐる状況
- (2) 自動車損害賠償保障法に基づく損害賠償責任と自動運転における課題
- (3) 本検討会における議論の概要

2. 論点整理

- (1) 新たなビジネスモデルにおける自賠法上の「運行供用者責任」について（論点1）
 - 旅客運送における乗客について（論点1－1）
 - 新たなビジネスモデルにおける「運行供用者責任」の所在について（論点1－2）
- (2) 新たなビジネスモデルにおける自賠法上の「免責要件」について（論点2）
 - 「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）
 - 「自動車に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）

3. 今後に向けて

自動運転の社会実装に向けた重点施策（例）

（２）事故原因究明等を通じた再発防止		（３）被害が生じた場合における補償の在り方	
事故・ニアミス情報等の収集・分析・利用（マクロ）		⑫（自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】） 国交省報告書（H30）を踏まえ、運行供用者責任の考え方、被害者補償の在り方等の点を含め、自賠法における損害賠償責任に関し検討を2024年度より行い、2025年中にとりまとめるを行う。	中長期
⑨（検証・分析のための情報共有の仕組みの検討【国交省／警察庁】） 軽微な事故やニアミス等について、必要な情報を収集して、安全性向上に向けた検証・分析・提供を行うための仕組みについて検討を2024年度より行い、2025年度にかけてとりまとめるを行う。	短期	※SWGにおいて、求償権行使のための仕組みの実効性に関し、自動車メーカーと保険会社における協力体制の構築について進捗共有を行う。	
⑩（報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法等に係る検討【経産省／国交省】） 2024年度から行う「デジタルライフライン全国総合整備計画」のアーリーハーベストプロジェクトにおける実証やその他の実証等を踏まえ、2025年度以降車両内部、外部、交通参加者、環境それぞれが報告・共有すべきデータ範囲（項目・保存期間・形式）、目的、方法、収集の主体等について、国際的な議論も踏まえつつ検討を行うとともに、安全性向上に向けた検証・分析・提供を行うための仕組みについて検討を行う。	中長期	（４）その他	
⑪（インフラから提供する情報の有用性等に係る検討【国交省他】） 2024年度から行う実証等を踏まえて、2025年度以降インフラから提供する情報の有用性等について検討を行う。	中長期	⑬（製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】） 2024年度以降より継続して、製造物全般に及ぶ製造物責任について調査及び検討を行う。	中長期

・ 上記重点項目は、以下工程表のとおり短期的又は中長期的検討項目に整理されており、短期的な検討事項については、2025年度に改定を予定しているモビリティ・ロードマップ²に反映される予定である。

無人運転を想定した事故調査・責任判断 工程表（案）	
	短期（～2025年6月） 中長期（2025年7月～）
モビリティ・ロードマップ ロボットタクシー社会実装	▲2025年 モビリティ・ロードマップ ※短期についてのフォローアップ ▲2026年初頭 ロボットタクシー 社会実装の実現 ▲2026年 モビリティ・ロードマップ ※中長期についてのフォローアップ ▲2027年 モビリティ・ロードマップ ※中長期についてのフォローアップ
基準認証等の具体化・アップデートによる安全性の確保	①保安基準/ガイドラインの具体化に係る検討【国交省】 ②保安基準/ガイドラインの定量化等に係る検討【国交省】 ④保安基準/ガイドラインの具体化に向けた協力【法務省／警察庁】 ③交通ルールに係る検討【警察庁】 ⑤アップデートした保安基準/ガイドラインへの適合を求める仕組みに係る検討【国交省】
事故原因究明等を通じた再発防止	⑥調査協力の義務づけに係る検討【国交省】 ⑦事故調査機関の在り方に係る検討【国交省／警察庁（／消費者庁）】 ⑧事故調査機関と捜査機関の連携等の在り方の検討【警察庁／法務省／国交省（／消費者庁）】 ⑨検証・分析のための情報共有の仕組みの検討【国交省／警察庁】 ⑩報告・共有すべきデータ範囲、目的、方法等に係る検討【経産省／国交省】 ⑪インフラから提供する情報の有用性等に係る検討【国交省他】
被害が生じた場合における補償の在り方	⑫自賠法における損害賠償責任に関し検討【国交省】
その他	⑬製造物全般に及ぶ製造物責任について調査・検討【消費者庁他】

・ 諸外国における状況については、アメリカや中国の一部地域においてはレベル4³の自動運転車を使用したタクシーサービスが開始されている。また、イギリスでは、2024年（令和6年）制定の「自動運転法 2024」において認可制度や事故時の調査・情報共有の枠組みを規定する等、法整備が進められている。

・ 我が国においては、令和2年4月の改正道路運送車両法及び改正道路交通法の施行により、レ

² 2024年6月21日デジタル社会推進会議モビリティワーキンググループにおいてとりまとめ。

³ なお、本報告書においては、自動運転レベルの定義として、SAE（International J3016_202104（2021年4月））の定義を採用し、自動運転レベルにつき、単に「レベル〇」と記載している。概要については以下のとおりである。なお、下記記載は、第6期先進安全自動車（ASV）推進計画成果報告「自動運転に関する用語」

（https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/01asv/report06/file/siryohen_4_jidoutenyogo.pdf）を参考とした。

レベル1：アクセル・ブレーキ操作またはハンドル操作のどちらかが、部分的に自動化された状態。

レベル2：アクセル・ブレーキ操作およびハンドル操作の両方が、部分的に自動化された状態。

レベル3：特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。ただし、自動運行装置の作動中、運転操作が促された場合には、適切に応答しなければならない。

レベル4：特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。

レベル5：自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態。

レベル3の自動運転が制度上可能となった。また、令和5年4月には特定自動運行に係る許可制度等を内容とする改正道路交通法が施行されたことでレベル4の自動運転が制度上可能となった。これを受けて、同年5月、福井県永平寺町において全国初のレベル4の自動運転移動サービスが開始されており、以降、レベル4の自動運転バスの社会実装が着実に進んでいる。今後は、日本においてもレベル4の自動運転タクシーの実装が見込まれている。

(2) 自動車損害賠償保障法に基づく損害賠償責任と自動運転における課題

- ・ 平成30年の「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」において、「レベル0～4までの自動車混在する当面の「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」と整理を行った⁴。
- ・ また、ハッキングにより引き起こされた事故の損害や、自動車損害賠償保障法（以下「自賠法」という。）の保護の対象である「他人」、免責要件等についても整理を行ったところである⁵。
- ・ このように、レベル4までの自動運転における自賠法上の損害賠償責任については、「自動運転における損害賠償責任に関する研究会」において一定の整理を行ったところであるが、1(1)記載のとおり、特定自動運行に係る許可制度の創設により、道路運送法上の旅客運送の運送主体である旅客自動車運送事業者等が、特定自動運行実施者と共同で旅客運送を行う新たなビジネスモデルが検討されていることを踏まえ、当該ビジネスモデルのように複数の主体が共同で旅客運送を実施する場合における運行供用者責任の在り方等について検討を行う必要がある。

(3) 本検討会における議論の概要

- ・ 本検討会においては、自動運転における自賠法上の損害賠償責任を中心に議論を行い、第2回検討会において以下のとおり論点を整理の上、検討を行った。
 - 新たなビジネスモデルにおける自賠法上の「運行供用者責任」について（論点1）
 - ・ 旅客運送における乗客について（論点1-1）
 - ・ 新たなビジネスモデルにおける「運行供用者責任」の所在について（論点1-2）
 - 新たなビジネスモデルにおける自賠法上の「免責要件」について（論点2）
 - ・ 「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）
 - ・ 「自動車に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）

⁴ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」7頁（平成30年3月20日）。

⁵ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」15-22頁（平成30年3月20日）。

2. 論点整理

- ・ 平成 30 年の報告書において「今後の自動運転技術の進展、自動運転車の普及状況、海外における議論の状況等によっては、自動車ユーザーの納得感、社会受容性、適正な責任分担等の観点から、自賠法における損害賠償責任に関して更なる検討が必要となる可能性もあることから、これらの状況を勘案しつつ、2020 年代前半を目途に検証することが必要である。」⁶とされているところ、現在までの自動運転技術の進展等、自動運転をめぐる社会情勢について当時の想定と比べた際、例えばレベル 5 のオーナーカーが社会実装されるといった、当時の整理を変更するほどの大きな変化はない⁷ことから、レベル 4 の自動運転タクシー（いわゆる「ロボットタクシー」）等の実装が見込まれ、レベル 0～4 までの自動運転車が混在する令和 8 年初頭の普及期⁸においても、迅速な被害者救済の観点等を踏まえ、当該整理を維持することが妥当である。
- ・ したがって、当該報告書の整理を前提として、今後、実導入が見込まれている自動運転タクシー等に係る論点について追加的に整理をする⁹。
- ・ なお、本報告書は、レベル 4 の自動運転車が特定の走行環境条件を満たす限定された領域において、自動運行装置が運転操作の全部を代替する状態である自動車を指すことから、人間が直接的に運転操作に関与しない場合を前提として整理を行う。
- ・ また、現行の保安基準やガイドラインの具体化といった本検討会とは別途検討中の制度があるところ、それらの制度の改正等が行われる可能性があることに留意する必要がある。

（１） 新たなビジネスモデルにおける自賠法上の「運行供用者責任」について（論点 1）

- ・ 運行供用者とは、「自己のために自動車を運行の用に供する者」をいう¹⁰。ここで「自己のために」とは、自動車の運行についての支配権とそれによる利益が自己に帰属することを意味する¹¹。したがって、「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」である「運転者」¹²は、これに該当しない。なお、通常は「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者」である自賠法上の「保有者」¹³が運行供用者に該当する。
- ・ したがって、従来、有人による旅客自動車運送事業等、例えばタクシーやバスにおいては、その事業者に雇用されているドライバーは「他人のために自動車の運転」をする者（「運転者」）に該当することから、運行供用者ではないと解されてきた¹⁴。
- ・ 同様に、新たなビジネスモデルにおいても、特定自動運行保安員¹⁵や特定自動運行主任者¹⁶等の業務を担う者（個人）は、旅客自動車運送事業者等に雇用されて業務を行う者であり、「他人の

⁶ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」23 頁（平成 30 年 3 月 20 日）。

⁷ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」8 頁においては、「「過渡期」以降、レベル 5 も含めた自動運転車がより普及した際には、例えば、自動車の操縦には関与せず、行き先を指示するだけの者に運行支配が帰属すると認めるべきか、かかる者を運行供用者として第一次的な責任主体とし、事実上の無過失責任を負わせることは妥当かといった議論が顕在化する可能性がある。」と指摘されている。

⁸ デジタル庁「AI 時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループ」6 頁（令和 6 年 5 月 31 日）。

⁹ 現時点において、レベル 4 のいわゆる「オーナーカー」については、未だ社会実装されておらず、レベル 5 の自動運転車については、レベル 5 に対応した新たな自動運転技術やビジネスモデル等が不明のため整理の対象外としている。

¹⁰ 自動車損害賠償保障法第 3 条。

¹¹ 国土交通省物流・自動車局保障制度参事官室監修・自動車保障研究会編集『三訂逐条解説自動車損害賠償保障法』83-84 頁（ぎょうせい、令和 5 年 12 月 18 日）。

¹² 自動車損害賠償保障法第 2 条第 4 項。

¹³ 自動車損害賠償保障法第 2 条第 3 項。

¹⁴ いわゆる『個人タクシー』については、ドライバー自身が運行供用者に該当する。

¹⁵ 旅客自動車運送事業運輸規則第 15 条の 2、道路運送法施行規則第 51 条の 16 の 2。

¹⁶ 道路交通法第 75 条の 19 第 2 項、道路交通法第 75 条の 21

ために」業務に従事する者であることから、原則、これらの者が運行供用者にあたることはないと考えられる。

- ・ 平成 30 年の研究会においては、「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、（中略）観念することができる。」とされており、自動車の「保有者」であることを理由に、自動車運送事業者を運行供用者として整理している¹⁷。
- ・ そこで、各旅客運送の運送主体（旅客自動車運送事業であれば株式会社等、自家用有償旅客運送（以下「公共ライドシェア」という。）であれば市町村や NP0 法人等）と、これらの者から業務を受託する事業者（株式会社等）が運行供用者に該当するか否かの判断に当たっては、その者が「保有者」に該当するか、「自動車の使用に対する支配」及び「自動車の使用による利益の帰属」があるかということを要素として検討することが適当と考えられる¹⁸。
- ・ なお、迅速な被害者救済を重視する自賠法の趣旨に鑑みれば、被害者から見て運行供用者が誰であるのかは、外形上理解しやすいことが望ましい。

○ 旅客運送における乗客について（論点 1－1）

- ・ 旅客運送の乗客は、希望する目的地まで自身の運送を受ける契約上の権利を有するのみであり、所有者から当該自動車を使用する権利（賃借権、使用借権等）を得たと解することは困難である。また、関係法令上¹⁹、乗客には、自身の運送を受けている自動車に停止を指示する義務はない。したがって、乗客は「保有者」には該当せず、特定自動運行事業用自動車を使用する権原もないと言える。
- ・ また、レベル 4 においては、乗客は車両の走行に直接関与しないことが前提であるから、乗客に運行支配は帰属していないものと思料される²⁰。
- ・ さらに、自動車を使用して乗客を運送することによって得られる利益は、事業者等に帰属するものであり、乗客には帰属していない。
- ・ よって、自動運転車の操作に直接関与しない乗客は運行供用者に該当することはないと整理することが適当である。

○ 新たなビジネスモデルにおける「運行供用者責任」の所在について（論点 1－2）

- ・ 道路運送関係法令・制度において、旅客運送の運送主体には様々な義務が課されていることを踏まえ、現行法制度において考えられる旅客運送に係るビジネスモデルの類型を整理したところ、以下の 4 つに大別できたことから、この 4 つのビジネスモデルごとに、運行供用者責任の所在を検討することとした。

¹⁷ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」8-9 頁（平成 30 年 3 月 20 日）。

¹⁸ 泥棒運転等、保有者ではない者が運行供用者に該当する例外的な場合も踏まえ検討を行う。

¹⁹ 道路運送法、道路交通法等。

²⁰ 車内に車両を停止させることができるボタンが備え付けられ、乗客がそのボタンを押して車両を停止させたとしても、ボタンの押下が自動運転システムへの停止要求となるものについては、乗客に運行支配はないと解される。

① 旅客自動車運送事業者が、自ら特定自動運行を実施する場合

旅客運送事業者	受託事業者
運行管理者に係る業務 特定自動運行保安員に係る業務 特定自動運行実施者に係る業務 特定自動運行主任者に係る業務	受委託なし

② 旅客自動車運送事業者が、特定自動運行実施者に対し、運行管理業務の一部等を委託する場合

旅客運送事業者	特定自動運行実施者
運行管理者に係る業務の一部 特定自動運行保安員に係る業務の一部	運行管理者に係る業務の一部 特定自動運行保安員に係る業務の一部 特定自動運行実施者に係る業務 特定自動運行主任者に係る業務

③ 市町村又はNPO法人等が、自ら特定自動運行を実施する場合（公共ライドシェア）

市町村又はNPO法人等	受託事業者
運行管理の責任者に係る業務 特定自動運行保安員に係る業務 特定自動運行実施者に係る業務 特定自動運行主任者に係る業務	受委託なし

④ 市町村又はNPO法人等が、特定自動運行実施者に対し、運行管理業務の一部等を委託する場合（公共ライドシェア）

市町村又はNPO法人等	特定自動運行実施者
運行管理の責任者に係る業務の一部 特定自動運行保安員に係る業務の一部	運行管理の責任者に係る業務の一部 特定自動運行保安員に係る業務の一部 特定自動運行実施者に係る業務 特定自動運行主任者に係る業務

【①及び③の場合】

- 旅客自動車運送事業者が特定自動運行による旅客自動車運送事業を行う場合、旅客自動車運送事業者は、使用する事業用自動車に対する使用権原を有していなければならないことが通達²¹にて定められている。また、特定自動運行による公共ライドシェアを行う場合も、市町村やNPO法人等は、使用する自動車に対する使用権原を有していなければならないことが法令²²で定められている。したがって、ビジネスモデル①及び③において、運送主体である旅客自動車運送事業者、市町村又はNPO法人等は公共ライドシェアを使用する権原を有することから、「保有者」に該当する。
- 平成30年の報告書において「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、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（中略）観念することができる。」²³と整理しているところ、上記のとおり、運送主体である旅客自動車運送事業者、市町村又はNPO法人等は「保有者」に該当することから、運行供用者に該当する。なお、①の整理に係る運行供用者の所在に関する考え方については、貨物自動車運送事業者が、同様のビジネスモデルにより自動運転トラック等の特定自動運行を行う場合においても同様の整理となる。

【②の場合】

- 本項目に係る検討の前提として、以下のような整理がされている。
 - 一般旅客自動車運送事業における管理の受委託には、道路運送法による国土交通大臣の許可が必要とされている²⁴（特定旅客自動車運送事業にあっては受委託から30日以内に国土交通大臣への届出が必要²⁵）。

²¹ 平成13年8月29日国自旅第72号物流・自動車局長通達、平成13年9月12日国自旅第71号物流・自動車局長通達平成11年12月13日自旅第128号自環第241号物流・自動車局長通達、平成14年1月31日国自旅第165号の2自動車局長通達。

²² 道路運送法施行規則第51条の3第5号。

²³ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」9頁（平成30年3月20日）。

²⁴ 道路運送法第35条第1項。

²⁵ 道路運送法第43条第8項。

- － 旅客自動車運送事業者が特定自動運行に係る業務を委託しようとする場合、受託者及び委託者は、特定自動運行計画、管理の受委託契約書、運用マニュアル等について、事前に協議の上で定めることとされている²⁶。
 - － 委託者は、特定自動運行事業用自動車の運行に関する状況を遅滞なく、かつ、適切に把握・判断し、受託者や旅客へ必要な連絡を行うことができる体制・設備を整備することとされている²⁶。
 - － 特定自動運行計画、管理の受委託契約書、運用マニュアル等を取決めがない事象が生じた場合においては、協議の上、対応を決定することとされている²⁶。
 - － 受託者は、特定自動運行実施者又は委託者である一般旅客自動車運送事業者が作成した特定自動運行計画に記載のある者に限定されている²⁶。
- ・ もとより旅客自動車運送事業者は自動車を使用する権原を有するところ、受託者に業務を委託したとしても、旅客自動車運送事業者がその運行について指示を行うものであり、自動車の使用に対する権利は引き続き旅客自動車運送事業者に帰属していることから、運行支配を有していると考えられる。したがって、旅客自動車運送事業者は運行供用者に該当すると認められる²⁷。
- ・ 受託者は、有人の旅客自動車運送事業者のドライバーが担う運転以外に係る法令上の義務²⁸を担うため、単に道路交通法上の「運転」²⁹を行わないという理由のみで、受託者に運行支配が帰属しないと直ちに整理できるものではないと考えられる。しかし、現行の有人の旅客自動車運送事業において、ドライバーには運行供用者責任は生じず³⁰、また、受託者が担う業務が旅客自動車運送事業者と事前に取り決めた業務に限定されていることに鑑みると、ビジネスモデル②における旅客自動車運送事業者と受託者の関係は、有人の旅客自動車運送事業者とドライバーの関係に類似するものと考えられることから、受託者に運行支配は帰属していないと解することが適当である。したがって、受託者は、原則として運行供用者には該当しないと整理することが適当である。
- ・ ただし、受託者が旅客自動車運送事業者の指示に従わず、私用のために無断で特定自動運行事業用自動車を使用するような場合等については、受託者も運行供用者に該当する可能性がある。なお、裁判例には、所有者の被用者が無断運転し、第三者に被害を与えた場合、自動車の所有者と無断運転者との間に雇用関係等密接な関係が存在し、かつ日常の自動車の運転及び管理状況等からして、客観的、外形的に所有者のためにする運行と認められるときは、所有者に運行供用者責任が認められているものもあるところ³¹、旅客自動車運送事業に使用される自動車による運行は、客観的、外形的に旅客自動車運送事業者のためにする運行と認められる可能性が高いと考えられることから、受託者が無断で特定自動運行事業用自動車を運行した場合等においても、保有者たる旅客自動車運送事業者は、特段の事情がない限り、引き続き運行供用者に該

²⁶ 令和7年3月31日国自安第207号・国自旅第352号・国自整第271号物流・自動車局長通達。

²⁷ これに対し、自動車を配車するためのアプリを管理・運営する者や、旅行先で移動するための自動車を手配する旅行業者等は、単に自動車を手配するのみで運行支配は有しておらず、運行供用者に該当しない。

²⁸ 特定自動運行主任者に対し、交通事故発生時の消防機関への通報や警察官への交通事故発生日時等の報告（道路交通法第75条の23）等が義務付けられている。

²⁹ 道路交通法第2条第1項17号。

³⁰ 自賠法第2条4項において、「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「運転者」と定義しており、「他人」と「運転者」の関係は通常雇用関係や委任、その他の契約関係と解されていることから、旅客自動車運送事業者には雇用されているそのドライバーは「運転者」に該当し、運行供用者には該当しないものと解されている。なお、ドライバーは民法上の損害賠償責任を負うこととなる。

³¹ 最判昭39・2・11民集18・2・315。

当すると認められる。

- ・ なお、上記の運行供用者の所在に関する考え方については、貨物自動車運送事業者が、同様のビジネスモデルにより自動運転トラック等の特定自動運行を行う場合においても同様に整理され则认为られる。

【④の場合】

- ・ 自家用自動車は、法令で定められた場合を除き、「有償で運送の用に供してはならない」とされており³²、例外的に有償で運送の用に供する場合として公共ライドシェアが定められている³³。これは、バス・タクシー事業が成り立たない場合であって、地域における輸送手段の確保が必要な場合において、必要な安全上の措置をとった上で、市町村や NPO 法人等が、自家用車を用いてサービスを提供することを可能とした制度である。このことから、運送主体である市町村又は NPO 法人等に対して、運行管理の責任者を選任し、当該者に対して、公共ライドシェアの運行に関する計画を作成することや、特定自動運行保安員を乗務させ、又は遠隔から運行の安全の確保に関する業務を行わせること等を義務付けている³⁴。
- ・ 市町村又は NPO 法人等は、自動車を使用する権原を有するところ、業務を委託したとしても、当該運行は市町村又は NPO 法人等によって作成された計画に基づいて実施されるのであり、引き続き、自動車の使用に対する権利を有していると言えることから、市町村又は NPO 法人等は運行支配を有していると考えられる。したがって、市町村又は NPO 法人等は運行供用者に該当すると認められる。
- ・ 一方、受託者については、ビジネスモデル②と同様の理由により、原則として運行支配は有していないものと整理することが適当と考えられる。市町村又は NPO 法人等の指示に従わず、受託者が無断で特定自動運行用自動車を運行するような場合の考え方についても、ビジネスモデル②と同様であると解することが適当である。
- ・ 上記①から④の各ビジネスモデルにおける整理によれば、被害者から見ても、自動運転タクシー等利用時の運行の責任は旅客自動車運送事業者が負っているというのは自然な理解であると考えられる。この際、被害者は旅客自動車運送事業者等の旅客運送の運送主体を運行供用者として、自賠法上の責任追及をすればよいこととなり、事故に伴う迅速な被害者救済にも資すると認められる。

(2) 新たなビジネスモデルにおける自賠法上の「免責要件」について（論点 2）

- ・ 民法（明治 29 年法律第 89 号）の特別法である自賠法は、迅速な被害者救済を図るため、運行供用者に事実上の無過失責任を課しており、運行供用者は故意・過失について、自賠法第 3 条ただし書に規定する以下要件を満たしていることを証明した場合に限り、免責される。
 - － 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
 - － 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
 - － 自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと

³² 道路運送法第 78 条第 1 項。

³³ 道路運送法第 78 条第 1 項 2 号。

³⁴ 道路運送法施行規則第 51 条 17 第 1 項及び第 3 項。

- ・ 免責要件については、平成 30 年の報告書において一定の整理を行っているが、技術の進展や新たなビジネスモデルを踏まえ、次の論点について更なる検討を行い、整理を行った。
- 「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）
- ・ 「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」とは、関係法令の遵守をはじめとして、「運転者」及び「保有者」に対して社会的に要求される通常の注意義務を指し、さらに、運行供用者の注意義務の中に、「運転者」の選任・監督に関する注意義務も含むと解されている³⁵。この中には、自動車の運転に関する注意義務、自動車の点検整備に関する注意義務が含まれるところ、本論点は平成 30 年の報告書において、「自動運転システムのソフトウェア、データ等のアップデートをする等の注意義務を負うことも考えられる」と整理しているが³⁶、新たなビジネスモデルの登場等を踏まえ、追加的に検討する。
 - ・ 運行供用者等は、自動運転システムが全ての運転タスクを実施することができるとされる間は、同システムに自動車の運行を委ねることが可能となり、自動車の運転に関しては、現在と同等の注意義務は負わなくなると考えられる³⁷が、自動運転車の使用にあたり、特定自動運行主任者を通じて遠隔監視装置³⁸の作動状態を確認することについても注意義務を負うものと考えられる。新たなビジネスモデルにおいては、旅客運送の実施に伴う業務の受委託が行われることが想定されるところ、運行供用者は、受託者又は受託者が指定した特定自動運行主任者等に対してソフトウェアや地図情報、インフラ情報等の外部データ等をアップデートすること、自動車を修理すること、遠隔監視装置の作動状態を確認すること等について、指導・監督する義務を負う。
 - ・ したがって、受託者におけるソフトウェアや地図情報、インフラ情報等の外部データ等のアップデート、自動車の修理、遠隔監視装置の作動状態確認等に過失があった場合は、運行供用者が「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」の要件は満たされないと解することが適当である³⁹。
 - ・ 今後の自動運転技術の進展に伴い、運行供用者等の注意義務の内容は、変容していく可能性もあるところであり、関係法令に関する議論の進展等を踏まえつつ、今後も検討していく必要が

³⁵ 国土交通省物流・自動車局保障制度参事官室監修・自動車保障研究会編集『三訂逐条解説自動車損害賠償保障法』96 頁（ぎょうせい、令和 5 年 12 月 18 日）。

³⁶ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」21 頁（平成 30 年 3 月 20 日）。

³⁷ 同上。

³⁸ 道路交通法施行規則第 9 条の 29。

³⁹ なお、運行供用者が免責を主張するに際しては、「運転者」が注意を怠らなかったことの証明も必要であるところ、平成 30 年の報告書において、「遠隔監視・操作を行う者」については運転者として考えられていたが、レベル 4 においては、特定自動運行保安員や特定自動運行主任者といった、遠隔からの運転操作は行わずに遠隔監視といった遠隔から必要な業務を行う者（以下「遠隔監視者」という。）が存在する。遠隔監視者は直接的に自動運転車の操作等は行わないが、旅客自動車運送事業者は、特定自動運行保安員に、遠隔監視装置その他の装置を用いて遠隔から運行の安全の確保に関する業務を行わせるとともに、重大な事故が発生するおそれがあると認めるときに直ちに運行を中止し、旅客自動車運送事業者に報告させることとされており、また、特定自動運行主任者は、遠隔監視装置が正常に作動していないときに直ちに当該特定自動運行を終了させるための措置を講ずる業務を担っていることから、遠隔監視者は、職務上、特定自動運行を補助する立場にあると解することも可能である。自賠法上の「運転の補助に従事する者」への該当性については、①運転を指示・監視すべき立場又は運転を手伝う義務を負う立場にあること②補助行為が事故の直接の原因となっていること、という要素で判断している判例が存在する。同判例の枠組みに則って検討すると、遠隔監視者は、前述のとおり①の要素を満たし得る一方、直接的に自動運転車を操作等することができないことから、②の要素を満たすことは通常想定されず、原則として自賠法上の「運転の補助に従事する者」にはあたらない、すなわち「運転者」には該当しないと考えられる。また、自賠法の文言上も、「運転」と「運行」は使い分けられており、「運転の補助に従事する者」として「運行」の補助ではなく「運転」の補助とされているところ、道交法上は、特定自動運行は「運転」には含まれないと明確化されていることから（道路交通法第 2 条 1 項 17 号）、文言の解釈からも、遠隔監視者は自賠法上の「運転者」には該当しないと考えられる。ただし、例えば、遠隔監視者が自動運転車に対して停止等の指示を送信するべきときにこれを行わず、しかもこれが事故の直接の原因となっていると認められるといった例外的な場合には、遠隔監視者が、「他人のために自動車の運転の補助に従事する者」であるとして、自賠法上の「運転者」に該当すると評価する余地もある。

ある。

- 「自動車に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）
 - ・ 「構造上の欠陥又は機能の障害」については、「外形標準としては、自動車の保安基準その他の法規に違反している場合は、当然この要件を満たさないが、保安基準に適合したからといって、必ずしもこの要件を満たすとは限らない」、「自動車の構造及び機能とは、一般的技術水準に照らして、自動車が通常有すべき構造・機能ということになろう。」と解されている⁴⁰。また、裁判例には、「構造上の欠陥又は機能の障害」には、保有者等にとって日常の整備点検によって発見することが不可能なものも含み、運行当時の自動車に関する機械工学上の知識及び経験によって、その発生の可能性があらかじめ検知できないようなものを除く、自動車自体に内在していたものをいうと解しているものもある⁴¹。
 - ・ 本論点は平成 30 年の報告書において、「外部データの誤謬や通信遮断等の事態が発生した際も自動車が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自動運転システムは、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。」と整理しているところ⁴²、新たなビジネスモデルにおいても、外部データの誤謬や通信遮断等の事態が発生した際も自動車が安全に運行されることが求められる。
 - ・ したがって、通信環境の問題により通信が遮断され、遠隔監視装置が正常に作動せず、乗客と遠隔監視者を繋ぐ通信が遮断されたことに起因する事故が生じた場合は、その自動車の「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⁴³。
 - ・ 「構造上の欠陥又は機能の障害」については、今後の自動運転技術の進展や、具体化される予定の保安基準やガイドラインの検討状況等を踏まえつつ、今後も検討していく必要がある⁴⁴。

⁴⁰ 運輸省自動車局監修・自動車保障研究会編集『自動車損害賠償法の解説』44 頁（昭和 30 年 11 月 25 日）。

⁴¹ 東京高判昭和 48・5・30 判時 707・59。

⁴² 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」22 頁（平成 30 年 3 月 20 日）。

⁴³ 他方、遠隔監視装置（道路交通法施行規則第 9 条の 29）が正常に機能しない場合、遠隔監視者は直ちに特定自動運行を終了させるための措置を講じる必要があると考えられるため（道路交通法第 75 条の 21 第 1 項、旅客自動車運送事業運輸規則第 15 条の 2、道路運送法施行規則第 51 条の 16 の 2）、通信の遮断により遠隔監視装置が正常に作動していないにも関わらず、遠隔監視者が当該措置を講じなかったことに起因する事故は、遠隔監視者が注意義務を怠ったとして、旅客自動車運送事業者、市町村又は NPO 法人等が運行供用者責任の注意義務違反が認められる可能性もあると思料される。なお、通信が問題なく行われていた場合でも生じ得た事故については、通常の場合の事故と同様に責任の所在を検討するものと思料される。

⁴⁴ EU では「Product Liability Directive（製造物責任指令）」を改正し（令和 6 年（2024 年）12 月 8 日発効）、AI システム等のソフトウェアが対象に含まれた。

3. 今後に向けて

- ・ 上記2の論点整理については、平成30年の報告書を前提に、レベル4の自動運転車による旅客運送のビジネスモデルについて検討を行った。本検討会における整理により、新たなビジネスモデルにおいて適切な運用が図られるものと考えられる。
- ・ 平成30年の報告書では、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の構築の必要性⁴⁵が示されたところ、現時点（令和7年4月時点）では、レベル3において、事故原因の究明を目的として自動車メーカーから自動運転車に記録されたデータを保険会社に提供するスキームの構築が進められている。今後は、このような協力体制がレベル4以上でも構築されることが求められる⁴⁶。
- ・ また、平成30年の報告書において、「自動運転車の安全性の向上等に資するよう、自動運転中の事故及び自動運転システムの安全性を損なうおそれのある事象の原因調査、安全性確保・向上に向けた検討等を行う体制整備を検討すること」の必要性が示されているところ、令和6年10月より、交通政策審議会自動車部会自動運転ワーキンググループにおいて、責任追及から切り離された事故原因究明を通じた再発防止を図るべく、運輸安全委員会における自動運転車に係る事故調査の体制の確保等について議論されている⁴⁷。
- ・ 今後、国内において運送事業に依らないレベル4の自動運転車の社会実装やレベル5の自動運転車の導入が見込まれる際には、自動運転技術の進展、自動運転車の普及状況、海外における議論の状況等も踏まえ、運行供用者責任の在り方等について検討する必要がある。

以上

⁴⁵ 国土交通省「自動運転における損害賠償責任に関する研究会報告書」7-8頁（平成30年3月20日）。

⁴⁶ AI時代における自動運転車の社会的ルールの在り方検討サブワーキンググループにおいて、求償権行使のための仕組みの実効性に関し、自動車メーカーと保険会社における協力体制の構築について進捗共有が行われる予定である。

⁴⁷ 国土交通省「第1回自動運転ワーキンググループ資料1-2」6頁（令和6年10月7日）。

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

委員等名簿

○ 委 員

藤田 友敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授 <座長>
金岡 京子	東京海洋大学学術研究院海事システム工学部門教授
古笛 恵子	コブエ法律事務所 弁護士
佐藤 典仁	森・濱田松本法律事務所 パートナー弁護士
寺田 一薫	福島学院大学マネジメント学部 地域マネジメント学科教授

(敬称略)

○ オブザーバー

(公社) 日本バス協会
(一社) 全国ハイヤー・タクシー連合会
(一社) 日本自動車会議所
(一社) 日本自動車工業会
(一社) 日本損害保険協会
全国共済農業協同組合連合会
損害保険料率算出機構
金融庁
警察庁
消費者庁
デジタル庁
法務省

本検討会における各回の議題

■第1回(令和6年10月23日)

- (1) 検討会の設置等について
- (2) 自動運転を巡る動向について
- (3) これまでの検討状況について
- (4) 自賠法における検討事項
- (5) 意見交換

■第2回(令和6年12月17日)

- (1) 諸外国における法制度について
- (2) 想定される自動運転移動サービスの形態
- (3) 管理の受委託案について
- (4) 事務局整理案
- (5) 意見交換

■第3回(令和7年2月25日)

- (1) 諸外国における法制度について
- (2) 検討会報告書(素案)について
- (3) 意見交換

■第4回(令和7年4月30日)

- (1) 検討会報告書(案)について