

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とりまとめについて

令和7年3月17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について(概要)

1. 本研究会の経緯・目的

- ロボットタクシー導入等に向け、自動運転における自賠法上の損害賠償責任について論点整理の上、とりまとめを行う。

2. 検討事項

- 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、自動運転における自賠法上の損害賠償責任について、一定の整理を行ったところであるが、「特定自動運行に係る許可制度の創設(令和5年4月)」により、旅客運送事業者及び特定自動運行実施者が協同して旅客運送を行うビジネスモデルの登場が想定されているため、当該ビジネスモデルのように複数の主体が共同で旅客自動車運送事業等を実施する場合等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。

3. 委員等

【座長】

・藤田 友敬 東京大学大学院法学政治学研究科教授

【委員】

・金岡 京子 東京海洋大学理事・副学長

・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

・古笛 恵子 コブエ法律事務所 弁護士

(五十音順、敬称略)

【オブザーバー】

・(公社)日本バス協会

・損害保険料率算出機構

・(一社)日本自動車会議所

・金融庁

・(一社)全国ハイヤー・タクシー連合会

・警察庁

・(一社)日本自動車工業会

・消費者庁

・(一社)日本損害保険協会

・デジタル庁

・全国共済農業協同組合連合会

・法務省

4. スケジュール

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(案)について
3. 意見交換

第4回(令和7年4～5月)

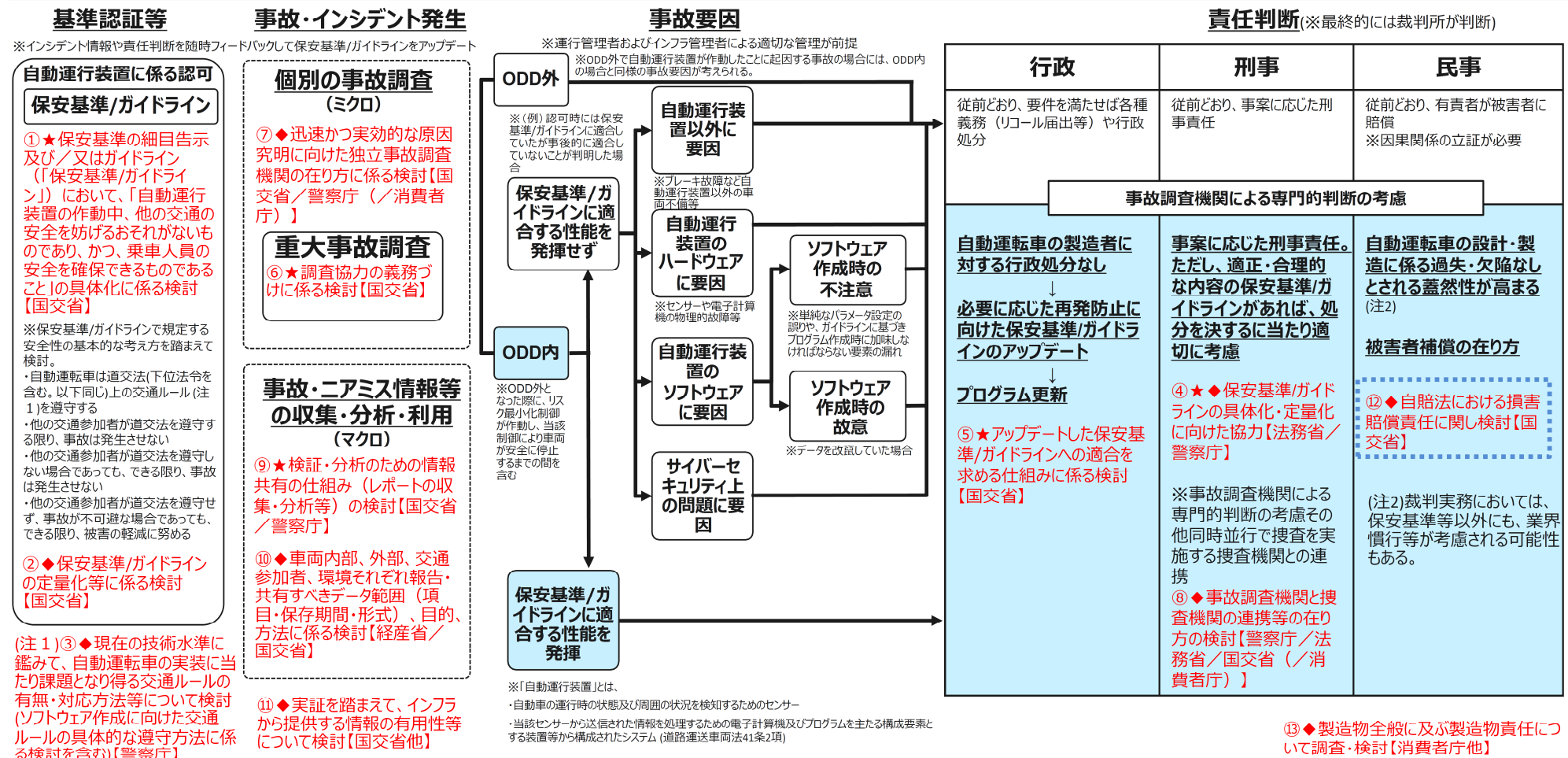
1. とりまとめ

○「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SWG」では無人運転における認証基準や事故・インシデント発生、事故要因、責任判断の各プロセスにおける検討の重点項目が取りまとめられた

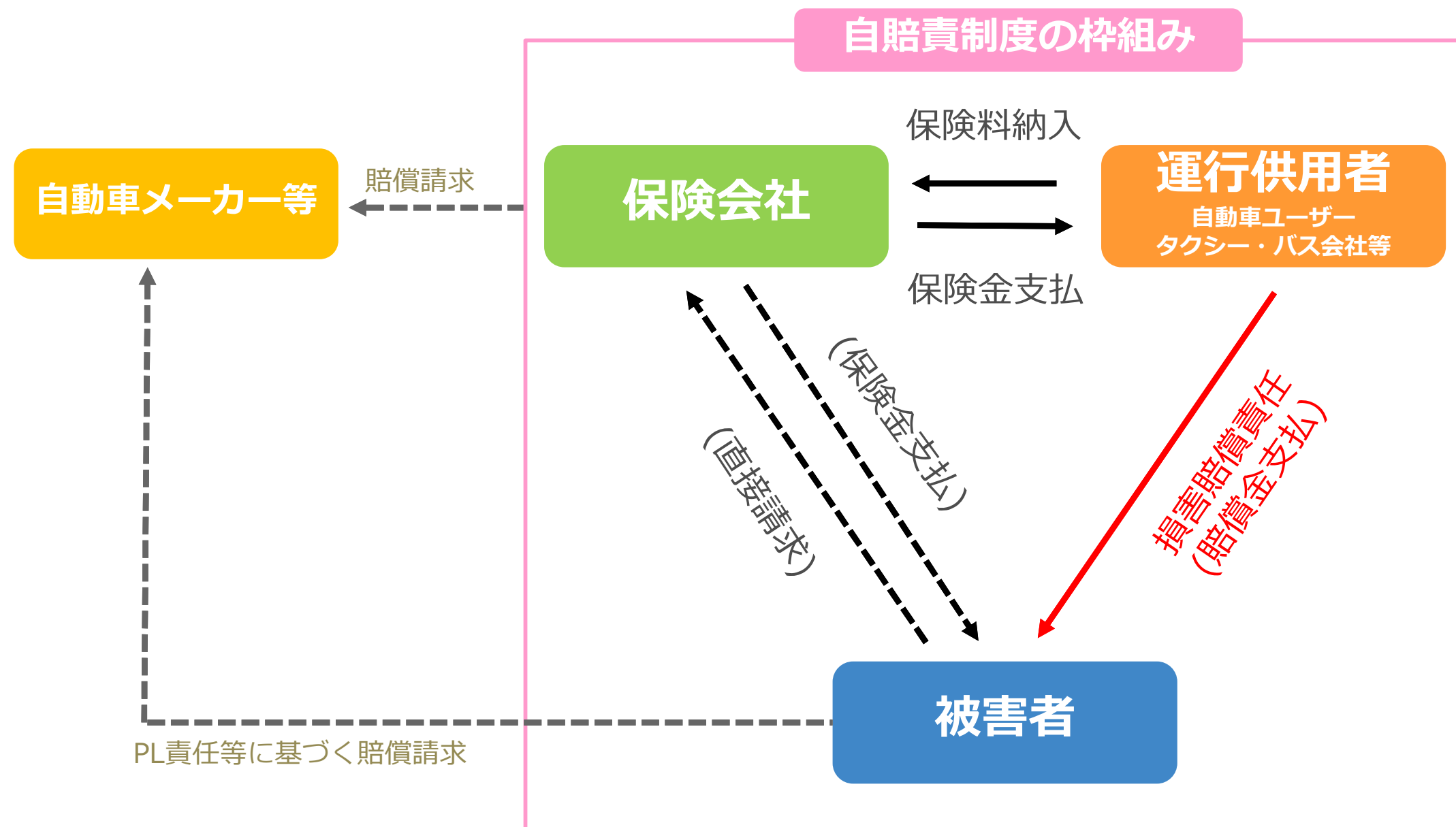
無人運転を想定した事故調査・責任判断の流れ

※★は短期◆は中長期出ロイメー
【 】内は主な担当省庁

制度設計等の全体目的：ドライバーのヒューマンエラーによる事故を防止し、安全な自動運転車を普及させるための民事責任・行政上の責任の制度の設計・運用及び刑事責任の制度の運用（事故が起き得ることも想定しながら、法的責任判断の予測性を高めることで、安全な自動運転車の普及促進と被害者の十全な救済の確保を目指す）。各制度の役割分担等全体的なバランスが適切かどうかについても随時見直し。



〔例：自動車事故が発生し、歩行者がケガをした場合〕



1. 検討事項

自動運転における自賠法の損害賠償責任の課題について、迅速な被害者救済の確保、負担の納得感、国際的な議論の状況、関係行政機関における制度面の取組み等に留意して検討を行う。

2. スケジュール

第1回：平成28年11月2日（水）

- ・ 自動運転を巡る国内・国際動向について
- ・ 自賠法における検討事項

第2回：平成29年2月28日（火）

- ・ 外国における事故時の責任関係のあり方の検討等について
- ・ 第1回研究会における議論等について

第3回：平成29年4月26日（水）

- ・ 論点整理

第4回：平成29年9月27日（水）

- ・ 各論点についての議論等

第5回：平成30年1月26日（金）

- ・ 研究会報告書(素案)について
※大筋の内容について了承

第6回：平成30年3月20日（火）（持ち回り開催）※報告書のとりまとめ・公表

3. 主な論点

現在の**自賠法では、民法の特則として、運行供用者（所有者等）に事実上の無過失責任**を負わせている（免責3要件を立証しなければ責任を負う）が、**自動運転システム利用中の事故においても本制度を維持することの是非が最大の論点**。

【免責3要件】

- ・ 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
- ・ 自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたこと

4. 委員等

（委員）

落合 誠一	東京大学名誉教授（座長）	
甘利 公人	上智大学法学部教授	
窪田 充見	神戸大学大学院法学研究科教授	
古笛 恵子	弁護士	
福田 弥夫	日本大学危機管理学部長	
藤田 友敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授	（敬称略）
藤村 和夫	日本大学法学部教授	

（オブザーバー）

一般社団法人日本損害保険協会、全国共済農業協同組合連合会、損害保険料率算出機構、一般財団法人自賠責保険・共済紛争処理機構、株式会社三菱総合研究所、一般社団法人日本自動車会議所、一般社団法人日本自動車工業会、一般財団法人日本自動車研究所、一般社団法人日本自動車連盟、内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室、金融庁監督局保険課、法務省民事局、経済産業省製造産業局自動車課

① 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。

⇒ 自動運転システム利用中の事故により生じた損害について、「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。

また、求償の実行性確保のための仕組みとして、リコール等に関する情報の活用のほか、

- ・ EDR等の事故原因の解析にも資する装置の設置と活用のための環境整備
- ・ 保険会社と自動車メーカー等による円滑な求償のための協力体制の構築
- ・ 自動運転車の安全性向上等に資するような、自動運転中の事故の原因調査等を行う体制整備の検討などの選択肢として考えられ、これらの具体的内容等については、関係省庁等が連携して、引き続き検討していくことが重要。

② **ハッキングにより引き起こされた事故の損害（自動車の保有者が運行供用者責任を負わない場合）について、どのように考えるか。**

⇒ 自動車の保有者等が必要なセキュリティ対策を講じていない場合等を除き、盗難車による事故と同様に政府保障事業で対応することが適当である。

③ 自動運転システム利用中の自損事故について、自賠法の保護の対象（「**他人**」）をどのように考えるか。

⇒ 現在と同様に自賠法の保護の対象とせず、任意保険（人身傷害保険）等で対応することが適当である

④ 「**自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと**」について、どのように考えるか。

⇒ 自動運転車に対応した従来と異なる注意義務として、自動運転システムのソフトウェアや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

⑤ **地図情報やインフラ情報等の外部データの誤謬、通信遮断等により事故が発生した場合、自動車の「構造上の欠陥又は機能の障害」があるといえるか。**

⇒ 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。

【参考：自動車損害賠償保障法】
（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。

新たなビジネスモデルにおける論点整理

1. 新たなビジネスモデルについて

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)



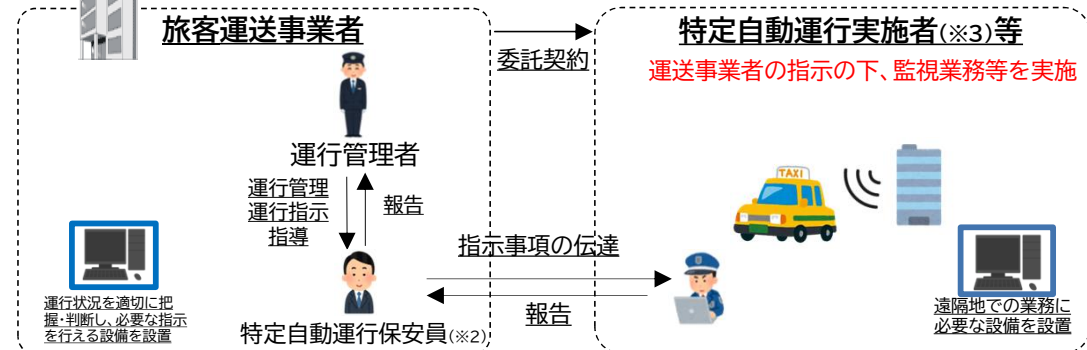
H30年の検討会において、
「車両の保有者である運送事業者を運行供用者と、
遠隔監視・操作を行う者を運転者(自賠法第2条4
項)として観念することができると整理済み

※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



複数の主体(タクシー事業者又はメーカー等)が実施

**旅客運送事業者と特定自動運行実施者等における
運行供用者責任について整理が必要。**

※2 特定自動運行保安員は、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うことや、重大な事故が発生するおそれがあると認めたときに直ちに運行を中止する業務等を担っている。(旅客自動車運送事業運輸規則第15条の2)

※3 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。(道路交通法第75条の21第1項)

2. 論点整理

1 新たなビジネスモデルにおいて、どの者が運行供用者に該当するのか

2 免責要件をどのように解釈するのか

論点1 運行供用者について(考えられるビジネスモデルの類型)

新たなビジネスモデルにおける運行供用者責任について

- 自動運転バス・タクシーのビジネスモデルにおける運行供用者責任について

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
運行管理業務の一部(定型業務以外) 特定自動運行保安員に係る業務の一部(定型業務以外)	運行管理業務の一部(定型業務) 特定自動運行保安員に係る業務の一部(定型業務) 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

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

論点

検討結果

1-1

旅客運送における乗客について

- ①自身の運送を受けている自動車に対する使用権や停止の義務がないこと、②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が帰属していないことから、**乗客には運行支配及び運行利益は帰属せず、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。

1-2

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

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

- 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で定められており、自賠法上の保有者に該当することから、**運行供用者に該当する。**

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

- 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、運行支配は引き続き旅客自動車運送事業者に帰属していると言えることから、**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。**
- 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關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し、**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用自動車を用いて運行するような場合については、受託者も運行供用者に該当する可能性がある。

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)

- 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で定められており、自賠法上の保有者に該当することから、**運行供用者に該当する。**

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)

- 受託者に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運行されており、引き続き運行支配を有していると考えられることから、**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。

2-1

「自動車の運行に関し注意を怠らなかったこと」の解釈

- 車両整備に係る業務等を委託する場合、運行供用者は、受託者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。

2-2

「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

- 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。