



東京大学ビジネスロー・ワーキングペーパー・シリーズ
No. 2022-J-02

ハッキングされたコネクテッドカーを利用する主体の 運行供用者該当性

東京大学大学院法学政治学研究科附属
ビジネスロー・比較法政研究センター 特任講師
田中綾

2022 年 10 月

東京大学大学院法学政治学研究科

先端ビジネスロー国際卓越大学院プログラム
ビジネスロー・比較法政研究センター（ビジネスロー部門）

このペーパーは <http://www.j.u-tokyo.ac.jp/research/blwps/> から無料でダウンロードできます（無断転載禁止）

先端ビジネスロー国際卓越大学院プログラム及びビジネスロー・比較法政研究センターについては、

下記のサイトをご参照下さい。

<https://ablp.j.u-tokyo.ac.jp/>

<http://www.ibc.j.u-tokyo.ac.jp/index.html>

要旨

自動車ネットワークと接続し、ICT（Information and Communication Technology、情報通信技術）端末としての機能を有するようになることで（以下、そのような自動車をコネクテッドカーという）、多くのサービスを利用できるようになる。しかし、コネクテッドカーについては、ハッキングされることによって事故が起きる危険性があるため、その場合の民事責任制度を検討する必要がある。

現在、自動車事故の民事責任制度の中心となっている自動車損害賠償保障法（以下、自賠法という）について、ハッキングされたコネクテッドカーの所有者その他自動車を使用する権利を有する者（以下、自動車利用主体、または、コネクテッドカーの利用主体と呼ぶ）の運行供用者該当性（自賠法 3 条本文）が問題となる。もともと、運行供用者該当性に関する判断基準自体が明確ではないため、この問題に対する答えもはっきりしない。しかし、コネクテッドカーがハッキングされた場合の運行供用者該当性が不明確であると、自賠法上課される責任を通じて、妥当な効果を導くことができるか等が、分からないことになる。

そこで本稿では、まず、運行供用者該当性判断基準を、次の手法で明確化することにした。具体的には、ハッキングに類似すると考えられる泥棒運転（この論文において、泥棒運転とは、所有者と直接的・間接的な人的関係がない者が、所有者の許諾がなく運転することを指す）のケースについて、最高裁及び下級審裁判所が盗難車所有者の運行供用者該当性を判断する基準を明確化した。その上で、当該判断基準と既存の学説との関係、及び、当該基準の効率性等を考察した。次に、泥棒運転のケースにおける判断に準じる形で、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性の判断基準を明らかにした。続いて、当該判断基準の効率性と、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性を否定した場合の処理の効率性について、検討した。なお本稿では、現在すでに普及している運転免許を有した自動車利用主体が運転席に座って利用することが想定されている自家用自動車を主に念頭に置いて検討した。

以上の検討の結果、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性は次のように判断できると考えられる。原則的には、コネクテッドカーの利用主体が、①ハッキングの危険作出を客観的に容認した場合、または、②結果排除措置等を怠っており、危険継続を客観的に容認した場合、ハッキング前に自動車利用主体が有していた運行支配が規範的に継続していると解し得る。但し例外的に、③車外に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合に限り、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がないときは、その間に生じた介在事情により、自動車利用主体が客観的

に容認した危険が事故に及ぼす影響力が減少し、窃取時と事故時を規範的に同視できないため、運行支配の継続が認められない可能性がある。また、④車内の自動車利用主体が、オーバーライド等の結果排除措置をとった場合には、運行支配が、ハッカーから自動車利用主体に移行する。

目次

第一章 序論	1
第一節 背景	1
第一款 コネクテッドカーの利点	1
第二款 コネクテッドカーの商用化に向けた取り組み	5
第三款 コネクテッドカーに対するハッキングの懸念	8
第四款 コネクテッドカーに対するハッキングの防止策	11
第一項 現行法	11
第二項 政府のガイドライン・指針	12
第三項 国連のガイドライン	13
第四項 その他	16
第五款 コネクテッドカーがハッキングされた場合の法的責任の検討の必要性	16
第六款 本節のまとめ	19
第二節 検討対象	19
第一款 対象制度	19
第二款 対象サービス	21
第三節 検討課題	22
第四節 目的とする効果・分析の視点	24
第五節 研究手法と本稿の構成	26
第二章 判例・裁判例における盗難車所有者の運行供用者該当性の判断基準	29
第一節 ハッキングに相当する古典的な交通事故の事案類型	29
第二節 盗難車所有者の運行供用者概念とその法律構成	35
第一款 一元説・二元説と抽象説・具体説/抗弁説・請求原因説について	35
第一項 一元説・二元説	35
第二項 抽象説と具体説/抗弁説・請求原因説	42
第三項 一元説・二元説、抽象説・具体説から盗難車所有者の運行供用者性を肯定することの難易	45
第二款 客観的容認説と管理過失説について	53
第一項 客観的容認説と管理過失説	53
第二項 客観的容認説と管理過失説の関係・異同	56

第三節 盗難車所有者の運行供用者該当性に関する考慮要素	58
第一款 最高裁判例の考慮要素	59
第二款 下級審裁判例の考慮要素	61
第一項 車両の管理状況	68
第二項 駐車場所	68
第三項 駐車時間	69
第四項 泥棒運転・事故に至る経緯・態様	69
一 考慮された事情の概要	69
二 結果排除措置	70
(一) 被害届の提出・受理	70
(二) 警察の追跡と被害届の提出	72
第五項 泥棒の主観的意図	73
第六項 窃取と事故の時間的・場所的近接性	73
一 窃取と事故の時間的近接性と所有者の運行供用者該当性	73
二 窃取と事故の時間的・場所的近接性の閾値	74
三 窃取と事故の時間的・場所的近接性と客観的容認説	74
四 窃取と事故の時間的近接性と介在事情の発生	75
第七項 新車購入	77
第八項 本款のまとめ	78
第四節 盗難車所有者の運行供用者該当性の考慮要素と法律構成との関係	79
第一款 運行支配	79
第一項 車両の管理状況	79
第二項 駐車場所	80
第三項 駐車時間	81
第四項 結果排除措置	81
一 被害届を提出した場合	81
二 被害届を提出しなかった場合	82
第五項 泥棒の主観的意図	83
第六項 窃取と事故の時間的・場所的近接性	83
一 窃取と事故の時間的・場所的近接性と客観的容認説	83
二 窃取と事故の時間的・場所的近接性による責任限定の要否とその法律構成	85
第七項 新車購入	88

第八項 本款のまとめ	90
第二款 運行利益	91
第一項 先行学説の見解	91
第二項 運行利益と客観的容認説	92
第三項 運行利益と窃取と事故の時間的・場所的近接性	93
第四項 本款のまとめ	94
第三章 盗難車所有者の運行供用者該当性に関する判断基準の効率性	94
第一節 一元説と二元説が与える効果の比較	94
第二節 抗弁説と請求原因説が与える効果の比較	95
第三節 各考慮要素の効果	97
第一款 車両の管理状況	97
第二款 駐車場所	97
第三款 駐車時間	98
第四款 結果排除措置	98
第一項 被害届を提出した場合	98
第二項 被害届を提出しなかった場合	100
第五款 泥棒の主観的意図	101
第六款 窃取と事故の時間的・場所的近接性	102
第七款 新車購入	104
第八款 本節のまとめ	107
第四章 ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性の判断基準	109
第一節 運行支配	109
第一款 ハッキング防止のための車両管理	109
第一項 自動車利用主体によるソフトウェアのアップデート	110
第二項 ソフトウェアの自動的・強制的アップデート	112
第三項 本款のまとめ	112
第二款 駐車場所	112
第一項 車内に自動車利用主体がいる場合	114
第二項 車外に自動車利用主体がいる場合	114
第三項 本款のまとめ	116

第三款 駐車時間	116
第一項 車内に自動車利用主体がいる場合	116
第二項 車外に自動車利用主体がいる場合	117
第三項 本款のまとめ	117
第四款 結果排除措置	117
第一項 車内に自動車利用主体がいる場合	117
一 結果排除措置の内容	117
二 結果排除措置の有無と運行支配の有無	119
(一) オーバーライドした場合	119
(二) オーバーライドしなかった場合	121
ア 認識・オーバーライドが可能だったが怠った場合	121
イ 認識・オーバーライドが不可能だった場合	121
第二項 車外に自動車利用主体がいる場合	123
一 結果排除措置の内容	123
二 結果排除措置の有無と運行支配の有無	125
第三項 本款のまとめ	126
第五款 ハッカーの主観的意図	126
第六款 ハッキングと事故の時間的・場所的近接性	127
第一項 車内に自動車利用主体がいる場合	127
一 ハッキングと事故の時間的・場所的近接性と客観的容認説	127
二 ハッキングと事故の時間的・場所的近接性による責任限定の要否	128
第二項 車外に自動車利用主体がいる場合	128
一 ハッキングと事故の時間的・場所的近接性と客観的容認説	129
二 ハッキングと事故の時間的・場所的近接性による責任限定の要否とその法律構成	130
第三項 本款のまとめ	130
第七款 新車購入	131
第八款 本節のまとめ	131
第二節 運行利益	133
第五章 ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性に関する判断基準の効率性	134
第一節 車両の管理状況	134

第二節 駐車場所	135
第一款 車内に自動車利用主体がいる場合	135
第二款 車外に自動車利用主体がいる場合	135
第三款 本節のまとめ	135
第三節 駐車時間	136
第一款 車内に自動車利用主体がいる場合	136
第二款 車外に自動車利用主体がいる場合	136
第三款 本節のまとめ	136
第四節 結果排除措置	136
第一款 車内に自動車利用主体がいる場合	136
第一項 オーバーライドした場合	136
第二項 オーバーライドしなかった場合	141
一 認識・オーバーライドが可能だったが怠った場合	141
二 認識・オーバーライドが不可能だった場合	142
第二款 車外に自動車利用主体がいる場合	143
第一項 結果排除措置をとった場合	143
第二項 結果排除措置をとらなかった場合	144
第三款 本節のまとめ	145
第五節 ハッカーの主観的意図	146
第六節 ハッキングと事故の時間的・場所的近接性	146
第一款 車内に自動車利用主体がいる場合	146
第二款 車外に自動車利用主体がいる場合	147
第三款 本節のまとめ	148
第七節 新車購入	148
第八節 本章のまとめ	149
第六章 ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体が運行供用者とならない場合	150
第七章 終章	154
第一節 結論	154

第二節 今後の課題	156
第一款 運行供用者責任の立証に必要なログの利用可能性	156
第二款 技術的・現実的な立証可能性	159
文献一覧	163

第一章 序論

第一節 背景

第一款 コネクテッドカーの利点

コネクテッドカーとは、ICT（Information and Communication Technology（情報通信技術））端末としての機能を有する自動車のこと、つまり、ネットワークと接続した自動車のことである¹。

コネクテッドカーが普及することで、事前に事故のリスクを抑止するためのサービスや、事故発生後に損害の拡大を防止するサービス等、多くのサービスが行えるようになる。例えば、事前に事故のリスクを抑止するためのサービスとしては、次のものが検討されている。まず、①コネクテッドカーの故障等を遠隔から検知・修理する車両遠隔モニタリング²、リモートメンテナンスサービス等を受けることができるようになる³。また、②リモートサポートセンターが、車両走行状況のモニターを監視することで、走行経路上の危険を検知して、自動車利用主体（この論文では、コネクテッドカーの所有者その他自動車を使用する権利を有する者を、自動車利用主体、または、コネクテッドカーの利用主体と呼ぶ）に警告または表示して、危険を回避するよう促すか、または、リモートサポートセンターが、危険時に遠隔操作による操舵介入等を行う遠隔サポート等のサービスも受けられるようになる⁴。さらに、③自動運転システムが⁵、走行経路上の危険を監視・検知し、自動車利用主体に警告または表示をし、危

¹ コネクテッドカーの定義について、総務省（2015）183 頁、佐野（2022）33 頁等参照。

² PwC コンサルティング合同会社（2020）26 頁，51 頁，山本（2017）9 頁参照。

³ PwC コンサルティング合同会社（2020）51 頁参照。

⁴ 株式会社NTT ドコモ（2016）4 頁，佐治（2017）8 頁，齊藤由希「無人運転車に安心して乗車するために、遠隔から監視、操作するセンター開設」MONOist（2018 年 9 月 28 日）

（<https://monoist.atmarkit.co.jp/mn/articles/1809/28/news063.html>，2021 年 1 月 31 日最終閲覧），大良（2019）79 頁，秋田ほか〔松尾発言〕（2020）9 頁，堀田ほか（2020a）22 頁，PwC コンサルティング合同会社（2020）101 頁，25 頁参照。

⁵ コネクテッドカーと自動運転車は別の概念である。ただ、自動運転車は、ダイナミックマップサーバやソフトウェア配信サーバ等との接続の必要性が高くなるため、ネットワークと接続する可能性が高いことから、コネクテッドカーであることが多い。そのため、コネクテッドカーに対するハッキングについて検討する際に、先行研究は、自動運転車を念頭に置くことが多い（総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会（2017b）3 頁，内閣官房 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議（2018）18 頁，国土交通省自動車局 自動運転における損害賠償責任に関する研究会（2018b）15 頁，国土交通省自動車局 自動運転における損害賠償責任に関する研究会（2018c）2 頁等）。

険を回避するよう促すか、または、自動運転システムが危険を回避するサービスが受けられるようになる。

③自動運転システムが、走行経路上の危険を監視・検知し、自動車利用主体に警告または表示し、危険を回避するよう促すか、または、自動運転システムが危険を回避するサービスとして、具体的には、次のようなことができるようになることを期待されている。

まず、コネクテッドカーが、歩行者が持つスマートデバイスと通信することで、コネクテッドカーの近くにいる歩行者を検知し、自動車利用主体に注意喚起できるようになる⁶。

また、コネクテッドカーが、センサー情報やアクセル情報等を先行車両と共有することにより、車間距離制御や自動車利用主体への警告を行い易くなる⁷。

さらに、車両に搭載したカメラで撮影した画像を、ネットワーク経由でクラウドへ送信し、クラウドに実装した画像認識システムで、前方車両、高速道路の白線・ガードレール等を認識させ、その結果を車両のヘッドアップディスプレイに表示することで、自動車利用主体が、視界不明瞭な濃霧等の中でも、車線や前方の車両等を目視することができるようになる⁸。

加えて、コネクテッドカーからドライブ情報等を検索できるだけでなく⁹、次のような高度な情報をサーバー上に集約できるようになる。具体的には、自動運転車に搭載されたセンサー情報等をダイナミックマップサーバ上に集約し¹⁰、①1 秒以下の単位で変化する周辺車両、歩行者情報、進行情報等から成る ITS 先読み情報等の動的情報や¹¹、②1 分以下の単位で変化する事故情報、渋滞情報、交通規制情報、道路交通情報、

⁶ PwC コンサルティング合同会社 (2020) 117 頁参照。

⁷ PwC コンサルティング合同会社 (2020) 104 頁参照。

⁸ 大分県ほか「日本初、5G を活用し濃霧の中でも安全に走行できる運転補助システムの確立に向けた実証実験を実施」1 頁, 2 頁 (2020 年 2 月 12 日)
(<https://www.ntt.com/content/dam/nttcom/hq/jp/about-us/press-releases/pdf/2020/0212.pdf>, 2022 年 2 月 21 日最終閲覧), PwC コンサルティング合同会社 (2020) 216 頁。

⁹ 株式会社本田技術研究所 四輪 R&D センター (2017) 3 頁。

¹⁰ 株式会社本田技術研究所 四輪 R&D センター (2017) 16 頁, 山本 (2017) 2 頁, 8 頁。

¹¹ ITS (高度道路交通システム、Intelligent Transport System) とは、ICT (情報通信技術、Information and Communication Technology) を活用した円滑で安全な道路交通を実現するためのシステムのことを指す。自動運転システムは ITS の重要な一部と位置づけられている (国立研究開発法人国立環境研究所「ITS (高度道路交通

狭域気象情報等の準動的情報、③1時間以下の単位で変化する交通規制予定情報、道路工事予定情報、広域気象予報情報等の準静的情報、④1ヶ月以下の単位で変化する路面情報や車線情報、三次元構造物等の高精度 3D 地図情報等の静的情報を、ダイナミックマップサーバー上で統合する。コネクテッドカーは、当該情報を、ダイナミックマップサーバーから取得できるようになる¹²。

これにより、例えば、天気予報にない突然のスコールに関する情報を、当該エリアを走行している車両から収集して、後続車両に事前に通知し、走行ルートを変更したり、自動車利用主体に余裕を持った警告を行ったりすることで、交通事故が発生することを抑止できるようになると考えられる¹³。

また、太陽光が強すぎて乱反射することにより、可視光センサー（光学式カメラ）の画像が真っ白になって（白飛びして）¹⁴、それを人工知能が白い前方障害物だと誤認識して、急ブレーキを踏むといったような事故を防止するために¹⁵、製造業者等は、次のような対策を打つことができるようになる。例えば、太陽光の強い乱反射が起きやすい状況であるか等を、サーバから取得した気象情報等から予測できる。これを基に、

システム）と自動走行システム」（2016年3月）

（<https://tenbou.nies.go.jp/science/description/detail.php?id=25>, 2020年12月9日最終閲覧）。その他、黒木（2005）4頁-5頁、岡澤（2018）39頁-40頁、株式会社ワールド・ヒューマン・リソーシス（2019）45頁参照）。

¹² ダイナミックマップ基盤企画株式会社（2017）3頁、トヨタ自動車株式会社の南方氏が書いた南方真人「ダイナミックマップと交通環境情報構築の取り組み」SIP国際連携WG2頁（2020年）（https://www.sip-adus.go.jp/evt/workshop2020/file/sr/SR_04J_Minakata.pdf, 2021年8月6日最終閲覧），株式会社本田技術研究所 四輪R&Dセンター（2017）18頁，経済産業省・国土交通省 自動走行ビジネス検討会（2021b）71頁，森下=渡邊（2015）49頁，清水（2018）30頁，土田（2019）87頁，88頁，戸嶋=佐藤編著（2020）214頁-215頁等参照。

¹³ ダイナミックマップに気象情報を記録すること、及び、先読み情報による安全でスムーズな走行について、トヨタ自動車株式会社の南方氏が書いた南方真人「ダイナミックマップと交通環境情報構築の取り組み」SIP国際連携WG2頁，3頁（2020年）（https://www.sip-adus.go.jp/evt/workshop2020/file/sr/SR_04J_Minakata.pdf, 2021年8月6日最終閲覧）参照。

¹⁴ 太陽光が強すぎて乱反射している状況では、人間の目でも、周囲が真っ白に見えて本来そこにある物が見えなくなることがある。それと同様の問題が、太陽光の中に含まれている可視光を用いて検知する可視光センサーにも生じ得る（田中（2021）2頁-3頁注8参照）。

¹⁵ 当該事故事例について指摘したものとして藤田（2017）28頁-29頁，藤田（2018a）146頁-148頁，152頁，156頁，窪田（2018a）162頁以下，中川ほか（2020）590頁-591頁がある。

自動車利用主体に警告を発したり、シャッタースピード等の設定を最適化したり、ノイズデータを破棄して当該気象条件に強いセンサーデーターを優先活用したり等できるようになる可能性がある¹⁶。

さらに、太陽光の乱反射には強いが、金属が鏡のように見えたり、人が半透明に見えたりするというミリ波レーダーの短所を補うために、製造業者は、次のような対策を採ることが出来る。例えば、まず、自動運転車のセンサーが検知した道路標識や橋等の静止物を地図上にマッピングした上で、自動運転車内のコンピューターが、各自動運転車のドライバーが対象物の近くを通過するときにブレーキを踏んだかどうかのデータを、サーバに上げる。次に、複数の車両の自動車利用主体が、対象物の近くを、オーバーライド（自動車利用主体が、自動運転システムに委ねず、自らハンドルやブレーキ等を操作すること）をせずに無事通過したら、サーバが当該対象物をホワイトリストに入れるという対策を採用できるようになる¹⁷。製造業者は、この情報を用いて、自動車利用主体に対する警告や、安全なルート案内等ができるようになる。

以上のように、製造業者等は、ネットワークを自動車と接続することで、様々な事故のリスクを抑止するための事前の対策を打ち出すことができるようになる。

加えて、事故発生後に損害の拡大を防止するためのサービスとして、次のようなものが提供できるようになる。例えば、まず、位置情報、衝突方向、衝突の厳しさ、シートベルト着用有無、多重衝突の有無等の車両データを、車両からネットワーク経由でサーバに送り、サーバ等を用いて死亡重傷確率を予測し、オペレーターが、消防本

¹⁶ 中川ほか（2020）590 頁，591 頁は、上記事故を防止するために、シャッタースピードを最適化すること、及び、欠点を補完しあうセンサーを搭載し、白飛びした画像を検知・破棄する方法を提案している。具体的な実現方式にもよるが、気象情報等のネットワーク経由で得られる情報等が、これらを行う上で役立つ可能性もあるように思われる。

¹⁷ テスラは、太陽光に依存しないミリ波センサーデーターを可視光カメラデーターより優先させた上で、上記ミリ波センサーの弱点補強対策を採用した（*See The Tesla Team (2016) 'Upgrading Autopilot: Seeing the World in Radar'* (https://www.tesla.com/en_CA/blog/upgrading-autopilot-seeing-worldradar?redirect=no, [<https://www.i-micronews.com/tesla-upgrading-autopilot-seeing-the-world-in-radar/?cn-reloaded=1>, last visited Jan. 21, 2022], [<https://www.tech-insider.org/electric-vehicles/research/2016/0911.html>, last visited Jan. 21, 2022]), Xu pp.14 note 85 (2017). テスラのブログ The Tesla Team (2016) は 2022 年 1 月 22 日時点ではテスラのホームページ上からは閲覧できなくなっていたため、代わりに i-Micronews と Tech Insider が掲載していた同名の記事、および、テスラと同ブログを引用している Xu(2017)pp. 14 を参考にした)。

部や医療機関に当該情報を伝えて、迅速な救急救命体制を整えることができるようになる¹⁸。また、リモートサポートセンターが、車両走行状況をモニターで監視し、事故時に、消防救急への緊急通報支援、ロードサービスや代替移動手段の手配等を行うサービスも受けられるようになる¹⁹。

以上のような、事故のリスクの事前抑止、及び、事故発生後の損害拡大の抑止に資するサービス以外にも、コネクテッドカーの実現により、様々なサービスを提供できるようになることが期待されている²⁰。

第二款 コネクテッドカーの商用化に向けた取り組み

そのため、コネクテッドカーに関する研究開発や商用化に向けた取り組みが進められている。

例えば、2016 年、NTT ドコモは、総務省から「平成 28 年度情報通信技術の研究開発『自律型モビリティシステム（自動走行技術、自動制御技術等）の開発・実証』」の中の「高度地図データベースの高効率なリアルタイム更新・配信技術の確立」という研究課題の委任先に選定されて、自動運転システムへのダイナミックマップ情報を、

¹⁸ PwC コンサルティング合同会社（2020）69 頁。

¹⁹ 齊藤由希「無人運転車に安心して乗車するために、遠隔から監視、操作するセンター開設」MONOist（2018 年 9 月 28 日）
(<https://monoist.atmarkit.co.jp/mn/articles/1809/28/news063.html>, 2021 年 1 月 31 日最終閲覧), 会田肇「自動運転車のトラブル解決を遠隔で支援 損保ジャパン日本興亜が実証実験」Response（2020 年 3 月 2 日）
(<https://response.jp/article/2020/03/02/332203.html>, 2021 年 1 月 21 日最終閲覧), 大良（2019）79 頁, 秋田ほか[松尾発言]（2020）9 頁, 日本自動車会議所「損保ジャパン日本興亜が新サービス 公共交通の自動運転トラブル支援」日刊自動車新聞（2020 年 2 月 29 日）(<https://www.abaj.or.jp/info/industry/12170/>, 2021 年 1 月 31 日最終閲覧), PwC コンサルティング合同会社（2020）14 頁, 堀田ほか（2020a）22 頁参照。

²⁰ 総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会（2017b）3 頁, 6 頁-8 頁, 32 頁-37 頁, 総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会（2017a）8 頁-11 頁, 35 頁-39 頁, 総合警備保障株式会社（2017）4 頁, 5 頁, 株式会社本田技術研究所 四輪 R&D センター（2017）19 頁, 森（2017）4 頁, 戸嶋=佐藤編著（2020）203 頁-205 頁, 208 頁-216 頁, 岡田（2020）73 頁-74 頁, PwC コンサルティング合同会社（2020）9 頁, 51 頁, 55 頁, 58 頁, 59 頁, 68 頁, 堀田（2020）3 頁, 松村（2020b）382 頁, 404 頁, 堀田ほか（2020b）27 頁, 佐川（2022）165 頁以下, 佐野（2022）33 頁等参照。

携帯電話網経由で、効率的に配信するための技術開発を行なっている²¹。また、2017年3月、NTTとトヨタが、コネクテッドカーの研究開発、及び、資本提携をすることについて報道発表がなされた²²。さらに、2017年7月、NTTドコモは、自動運転に関して専門的に取り組む「コネクテッドカービジネス推進室」を設置した²³。加えて、2017年9月、NTTドコモは、住友電気工業と5Gを活用した自動運転車の実証実験を開始した²⁴。また、2019年8月30日、同年9月2日～同月4日に、愛知県国際展示場開業の契機に、NTTドコモ等により、遠隔型自動運転等の技術を活用した実証実験が行われた²⁵。さらに、2020年2月に、大分県、NTTコミュニケーションズとNTTドコモ九州

²¹ 総務省（2016）「自律型モビリティシステム（自動走行技術、自動制御技術等）の開発・実証」1頁、瀬戸口（2016）1頁、2頁、総務省（2016）「平成28年度開始の研究開発プロジェクト一覧」。その他、深井（2019）72頁、73頁、75頁、川村ほか3頁参照。

²² TOYOTA「トヨタとNTT、「コネクティッドカー」向けICT基盤の研究開発に関する協業に合意—スマートモビリティ社会創造に向けて、技術確立を推進—」（2017年03月27日）（<https://global.toyota.jp/detail/15921641>, 2022年2月10日最終閲覧）、NTT研究企画部門プロデュース担当（2017）54頁、TOYOTA「NTTとトヨタ自動車、業務資本提携に合意」（2020年03月24日）

（<https://global.toyota.jp/newsroom/corporate/32057066.html>, 2022年2月10日最終閲覧）、磯村ほか64頁-69頁、日本経済新聞「『つながる車』500万台を瞬時に分析 NTTとトヨタ」（2019年12月5

日）（<https://www.nikkei.com/article/DGXMZ052987540V01C19A2000000/>, 2020年2月17日最終閲覧）、木村雅秀「トヨタとNTT、500万台規模のコネクテッドカー基盤技術を開発」日経 xTECH/日経 Automotive（2019年12月9日）

（<https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/column/18/00001/03337/>, 2022年2月21日最終閲覧）、五味明子「IT Cutting Edge —世界を変えるテクノロジーの最前線 第16回 100年に一度の変革期をどう乗り越えていくか—トヨタとNTTグループが挑むコネクテッドカーの未来」gihyo.jp（2019年10月28日）

（https://gihyo.jp/lifestyle/serial/01/it_cutting_edge/0016, 2020年2月17日最終閲覧）、高槻芳「トヨタとNTTが資本提携、見据える「6G」時代の街づくり」日経ビジネス（2020年3月24日）

（<https://business.nikkei.com/atcl/gen/19/00002/032401148/>, 2021年4月20日最終閲覧）、株式会社ワールド・ヒューマン・リソース（2018）13頁-14頁、PwCコンサルティング合同会社（2020）116頁、123頁、308頁。

²³ 日刊自動車新聞電子版「NTTドコモ、「つながる車」実現支援 事業推進室を設置」（2017年6月22日）（<https://www.netdenjd.com/articles/-/172275>, 2022年7月26日最終閲覧）。

²⁴ 住友電気工業株式会社=株式会社NTTドコモ「5Gによる交通状況データ活用に向けた実証実験の取り組み」（2017年10月19日）

（<https://sei.co.jp/company/press/2017/10/prs103.html>, 2022年7月26日最終閲覧）。

²⁵ 中野（2020）52頁-53頁。

支店、株式会社オートバックスセブン、大分交通株式会社が、大分県で、濃霧の中でも安全に走行できる運転補助システムの確立に向けて、運転中の周囲の車両やガードレール等を画像認識し、5G でリアルタイムに車内のディスプレイに表示する実証実験を行なった²⁶。

加えて、2016年に、トヨタとKDDIが、世界各地から接続できるグローバル通信プラットフォームを構築し、「コネクテッドカー」を日米で本格展開することを発表した²⁷。

また、2017年に、ホンダとソフトバンクが、第5世代移動通信システムを活用したコネクテッドカー技術の共同研究を開始し²⁸、2019年にその検証を完了した²⁹。

さらに、BMWは、GoogleのAndroid Autoを2020年7月から車両に搭載すると発表した。これによって、ユーザーはAndroidスマートフォンを自動車にワイヤレス接続することができるようになる³⁰。

²⁶ 大分県ほか「日本初、5Gを活用し濃霧の中でも安全に走行できる運転補助システムの確立に向けた実証実験を実施」1頁（2020年2月12日）

（<https://www.ntt.com/content/dam/nttcom/hq/jp/about-us/press-releases/pdf/2020/0212.pdf>, 2022年2月21日最終閲覧），PwCコンサルティング合同会社（2020）124頁，216頁，310頁。

²⁷ トヨタ自動車株式会社=KDDI株式会社「トヨタ自動車、KDDIと共同で「つながるクルマ」のグローバル通信プラットフォームを構築～国・地域で異なる通信回線を統合管理し高品質な通信を確保～」（2016年6月2日）

（<https://news.kddi.com/kddi/corporate/newsrelease/2016/06/02/1840.html>, 2021年4月20日最終閲覧），山本（2017）13頁。

²⁸ ソフトバンク株式会社=本田技研工業株式会社「ソフトバンクとHondaが第5世代移動通信システムを活用したコネクテッドカー技術の共同研究を開始」（2017年11月16日）

（https://www.softbank.jp/corp/group/sbm/news/press/2017/20171116_01/, 2021年4月23日最終閲覧）。

²⁹ ソフトバンク株式会社「商用レベルの環境で5Gコネクテッドカーの技術検証を完了」（2019年11月11日）

（https://www.softbank.jp/corp/news/press/sbkk/2019/20191111_02/, 2021年4月23日最終閲覧，2021年4月23日最終閲覧），PwCコンサルティング合同会社122頁（2020）。

³⁰ BNW（2019）‘Android Auto Comes to BMW’（Dec. 11, 2019）

（<https://www.bmwusnews.com/newsrelease.do?id=3532&mid=>, last visited, Feb. 21, 2022），森脇稔「BMW、グーグルの「Android Auto」車載化 2020年7月から」Response（2019年12月13

日）（<https://response.jp/article/2019/12/13/329771.html>, 2022年2月21日最終閲覧），Frederic Lardinois「BMWがようやくAndroid Autoを採用へ」Tech Crunch（2019年12月13日）（<https://jp.techcrunch.com/2019/12/13/2019-12-11-bmw-says-ja-to-android-auto/>, 2022年2月21日最終閲覧），PwCコンサルティング合同会社（2020）86頁，252頁，264頁。

また、住友電気工業も、コネクテッドカーから収集された走行軌跡情報（プローブ情報）を利用した新たな信号制御システムの開発を進めている³¹。

以上のように、コネクテッドカーに関する研究開発が進められている³²。

第三款 コネクテッドカーに対するハッキングの懸念

しかし、自動車がネットワークと接続することにより、ハッキング等のサイバーセキュリティ上の問題が生じることが懸念されている³³。立法・行政・司法が懸念してい

³¹ 小林（2020）17 頁，21 頁。

³² 株式会社 NTT ドコモ（2016）3 頁-4 頁，株式会社 NTT ドコモ（2017）5 頁，沖電気工業株式会社（2017）3 頁，総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会（2017b）12 頁-15 頁，総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会（2017a）15 頁-18 頁，27 頁，戸嶋=佐藤編著（2020）206 頁-207 頁等。

³³ 株式会社日本能率協会総合研究所（2016）19 頁-23 頁，78 頁，総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会（2016）6 頁，雑賀ほか（2016）15 頁，富川（2016）131 頁，河合（2017）21 頁，総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会（2017a）19 頁-20 頁，57 頁，59 頁，61 頁，70 頁，竹森（2017）39 頁，達野=穂高（2017）93 頁，藤原（2017）51 頁，深町（2017）282 頁，成原（2017）78 頁-79 頁，森（2017）2 頁，5 頁-6 頁，9 頁，総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会（2017b）3 頁，16 頁，池田（2018a）55 頁，池田（2018c）26 頁，28 頁，（株）トムソンネット 自動運転と保険研究会（2018）10 頁，倉地（2018）690 頁，肥塚（2018a）58 頁，国土交通省自動車局 自動運転における損害賠償責任に関する研究会（2018b）1 頁，高橋 5（2018）2 頁-56 頁，70 頁，谷脇（2018）6 頁-7 頁，福田（2018）3 頁，藤田（2018a）135 頁注 21，赤路（2019）30 頁，青山（2019）53 頁，56 頁，57 頁，浅井（2019）137 頁-138 頁，金子（2019）309 頁，337 頁，肥塚（2019）89 頁，窪田ほか（2019）33 頁[肥塚発言]，佐藤典仁（2019a）18 頁，21 頁，杉本=遠山（2019）65 頁，70 頁，西見（2019）48 頁，福田（2019）173 頁，174 頁，村山（2019）67 頁，料屋（2019）311 頁，秋田ほか [小塚発言]（2020）30 頁，太田（2020）9 頁，10 頁，小塚（2020）53 頁-55 頁，岡田（2020）74 頁，藤村（2020）27 頁，堀田（2020）3 頁，肥塚（2021a）11 頁，12 頁，肥塚（2021c）175 頁，177 頁，小塚（2021）10 頁，佐藤典仁（2021）71 頁，内閣府 成長戦略ワーキング・グループ（2021a）10 頁，内閣府 成長戦略ワーキング・グループ（2021b）3 頁，内閣府 成長戦略ワーキング・グループ（2021c）5 頁，吉岡（2021）152 頁，クリストフ（2021）107 頁，肥塚（2021c）93 頁等。

加えて、米国でも、ネットワークに繋がることにより、サイバーセキュリティ犯罪が増加することが懸念されている（Gurney(2015) pp.433, Wing(2016) pp.707, Smith(2017) pp.19, pp.28, pp.51 等）。ただ、米国では、自動車利用主体の責任は一般不法行為制度で規律されており、自賠法制度で規律される日本と法制度が大きく異なる上、後述の通り、その法的問題は日本の既存法制度で解決可能であるため、ここでは米国制度は重点的には取り上げない。

なお、このサイバーセキュリティリスクに対する認知が、自動運転の利用意図の低下につながるという調査結果もある（唐沢（2021）27 頁）。

るだけではなく、次の通り、ホワイトハッカーがコネクテッドカーをハッキングできたという実験結果が、複数、報告されている。

まず、2015年7月、アメリカのITセキュリティの専門家チャーリー・ミラー氏とクリス・バラセック氏が、フィアット・クライスラー・オートモービルズ(FCA)製のU-Connectシステムという携帯電話を用いた自動車内通信システムを搭載した「ジープ・チェロキー」の安全性実験を行ったところ、走行中に、ハッキングにより、外部からコントロールを奪い、ギアやブレーキなどに対して遠隔操作できてしまったことが、発表された³⁴。これを受けて、クライスラーは、140万台のコネクテッドカーのソフトウェアについてリコールを行った³⁵。

また、2015年8月に、Usenix security conferenceにおいて、カリフォルニア大学サンディエゴ校のStefan Savage教授等が、スマートフォンを用いてシボレー・コルベットのワイパーやブレーキを操作できることが実験により示されたことが、発表された³⁶。

³⁴ See Miller & Valasek(2015), 倉地(2018)693頁, 井上(2020)3頁, 株式会社FFRI「セキュリティカンファレンスから見る自動車セキュリティ」4頁 (https://www.ffri.jp/assets/files/monthly_research/MR201512_Research_Trend_of_Automobile_Security_JPN.pdf, 2022年9月19日最終閲覧), Greenberg, Andy 'Hackers Remotely kill a Jeep on the highway- with me in it' Wired (July 21, 2015) (<https://www.wired.com/2015/07/hackers-remotely-kill-jeep-highway/>), Johnson, Bryan 'Remote Hack on Jeep Demoed on Highway, Senators React with SPY Car Act', Auto Connected Car News (July 22, 2015) (<https://www.autoconnectedcar.com/2015/07/remote-hack-on-jeep-demoed-on-highway-senators-react-with-spy-car-act/>, last visited Mar. 9, 2022), Crane et al. (2017) pp.240, 産経ニュース「ハッキングで「ジープ・チェロキー」遠隔操作 米専門家、実験成功」(2015年8月2日) (<https://www.sankei.com/world/news/150802/wor1508020005-n1.html>, 2020年2月17日最終閲覧), 小塚(2018)229頁, 平野(2018)1A-65頁, 佐藤昌之ほか(2017)99頁, 106頁, 高橋(2018)52頁-54頁, 井上望「米クライスラーが自動車内通信システム「U-Connect」を発表」日経XTech(2015年1月10日) (<https://xtech.nikkei.com/it/free/ITPro/USNEWS/20150110/1/>, 2021年4月20日最終閲覧)。そのほか、企業名は特定していないが、類似の事例を紹介したものとして、池田(2017)19頁がある。

³⁵ CNN「クライスラーが遠隔操作の恐れで140万台リコール 米」(2015年7月25日) (<https://www.cnn.co.jp/business/35067884.html>, 2021年4月20日最終閲覧), 高橋(2018)53頁参照。

³⁶ See Greenberg, Andy 'Hackers Cut a Corvette's Brakes Via a Common Car Gadget' Wired (Aug. 11, 2015) (<https://www.wired.com/2015/08/hackers-cut-corvettes-brakes-via-common-car-gadget/>, last visited Apr. 27, 2021),

さらに、2016 年 2 月、セキュリティ研究者トロイ・ハント氏等による実証実験で、日産の「リーフ」についても、他人の英国にある車をオーストラリアから遠隔操作できたことが、発表された。遠隔操作といっても、運転制御はできず、エアコンやファンを作動させたり、走行日時や距離等の運転履歴を取得できたりしたにすぎなかったものの、他人の車へのアクセスは、2015 年にチャーリー・ミラー氏らが行ったクライスラーのジープ・チェロキーへのハッキングよりも、ずっと容易だったと、ハント氏は指摘している³⁷。

加えて、2016 年 9 月に、中国のセキュリティ研究所 Keen Security Lab (科恩実験室) の研究員 San Nie 氏等が、テスラのモデル S をハッキングできたことが、発表された。その実験では、San Nie 氏等は、まず、モデル S の操作パネルに、Keen Security Lab (科恩実験室) のログを表示できた上、自動者利用主体が操作パネルをタッチ操作できない状態にできた。また、San Nie 氏等は、ドアのロックを遠隔で解除できた。さらに、トランクやサンルーフを開け、ドアミラーを閉じることができた。加えて、ハザードランプを点灯させ、電動シートやワイパーを遠隔操縦できた。それだけでなく、急ブレーキをかけることすらできた³⁸。

Gigazine「スマホから自動車を操る脆弱性がまた発覚、コルベットでブレーキ操作の実演デモが行われる」(2015 年 8 月 2 日)

(<https://gigazine.net/news/20150812-wireless-car-control/>, 2021 年 4 月 27 日最終閲覧)。このハッキングはドングルと呼ばれる装置を用いて行われたが、同じくドングルを用いた遠隔操作について、Brewster, Thomas ‘Hacker Says Attacks On ‘Insecure’ Progressive Insurance Dongle In 2 Million US Cars Could Spawn Road Carnage’ Forbes (Jan. 15, 2015) (<https://www.forbes.com/sites/thomasbrewster/2015/01/15/researcher-says-progressive-insurance-dongle-totally-insecure/?sh=2b73651a1772>, last visited Apr. 27, 2021) 参照。

³⁷ 鈴木聖子「日産『リーフ』のアプリに脆弱性、他人の車を遠隔操作可能に」ITmedia エンタープライズ (2016 年 2 月 25 日)

(<https://www.itmedia.co.jp/enterprise/articles/1602/25/news067.html>, 2021 年 4 月 20 日最終閲覧)。

³⁸ Gigazine「テスラのモデル S はハック可能、ハッカーにやりたい放題される危険性」(2016 年 09 月 21 日) (<https://gigazine.net/news/20160921-tesla-model-s-hijack/>, 2022 年 2 月 10 日最終閲覧), Nie et al. (2017) pp. 1-pp. 16, 大羽 (2017) 118 頁-118 頁, 井上 (2020) 3 頁。

以上の通り、ホワイトハッカーがコネクテッドカーをハッキングできたという実験結果が、複数、報告されており³⁹、コネクテッドカーに対するハッキングの危険が示唆される。

第四款 コネクテッドカーに対するハッキングの防止策

第一項 現行法

そのハッキングを防止するため、幾つかの対策が考えられる。はじめに、現行法による対策として、次のようなものがある。

まず、不正アクセス禁止法でハッカーに対する刑罰が規定されている（不正アクセス禁止法 11 条から 14 条参照）。

また、2018 年、国立研究開発法人情報通信研究機構法(NICT 法)の改正により、5 年間の限定措置として、国立研究開発法人情報通信研究機構(NICT)は、幾つかの容易に推測できる組み合わせの ID とパスワードを IoT 機器に送り込んで、ログインできるかどうかを調査できるようになった。さらに、NICT は、ISP(Internet Service Provider)経由で、当該 IP アドレスを有する IoT 機器の保持者に警告できるようになった（改正 NICT 法附則第 8 条 2 項）⁴⁰。

加えて、コネクテッドカーの一例である自動運転車についても、次のような立法がされた。具体的には、2019 年 5 月に、公布された道路運送車両法の一部を改正する法律（令和元年法律第 14 号）により、国が定める保安基準の対象装置に「自動運行装置」が追加された。当該部分に係る規定が 2020 年 4 月 1 日に施行されることを受けて、「道路運送車両の保安基準」（昭和 26 年運輸省令第 67 号）等について改正が行われ、不正アクセス防止等のためのサイバーセキュリティ確保の方策を講じること等が規定

³⁹ その他の実験結果について、倉地（2018）692 頁-693 頁，井上（2020）3 頁，株式会社 FFRI「セキュリティカンファレンスから見る自動車セキュリティ」3 頁-11 頁（https://www.ffri.jp/assets/files/monthly_research/MR201512_Research_Trend_of_Automobile_Security_JPN.pdf，2022 年 9 月 19 日最終閲覧）等参照。

⁴⁰ 国立研究開発法人情報通信研究機構法附則第 8 条第 2 項参照、総務省サイバーセキュリティ統括官室（2018）1 頁，総務省=財務省（2021）7 頁，薦（2018）73 頁，谷脇（2018）44 頁，5 頁，山岡（2018）67 頁，料屋（2019）313 頁，穴戸ほか（2020）151 頁[谷脇発言]，谷脇=湯淺（2020）264 頁，265 頁。

NICT が行った調査結果について、国立研究開発法人情報通信研究機構サイバーセキュリティ研究所（2020）1 頁，2 頁，穴戸ほか（2020）147 頁-148 頁，151 頁[谷脇発言]参照。

攻撃者の振る舞いを分析するシステム等の NICT の研究内容について、谷脇（2018）69 頁参照。

された（道路運送車両の保安基準（昭和 26 年運輸省令第 67 号）17 条の 2 第 3 項）⁴¹。また、改正道路運送車両の保安基準の細目を定める告示（改正 令和 2 年 3 月 31 日国土交通省告示第 463 号）別添 120 サイバーセキュリティシステムの技術基準（保安基準 17 条の 2 関係）3 条 4 項に、自動車製作者等は、基準適合の確認前に、実行されたセキュリティ対策の有効性を検証するために適切かつ十分な試験を実施しなければならないことが規定された。さらに、サイバーセキュリティ業務管理システムの適合証明に関する規程 3 条 1 項により、国土交通大臣が、申請により、サイバーセキュリティ業務管理システムについて適合証明を行うこととされた。

第二項 政府のガイドライン・指針

次に、日本政府は、ガイドライン・指針等を作成して、次のようなハッキング防止策を挙げた。

まず、2017 年の「未来投資戦略 2017」では、「自動走行車両のセキュリティの向上に向け、安全性評価の仕組みづくり等を進めるための工程表を、本年度中に取りまとめる」ことが規定された⁴²。これを受けて、経済産業省と国土交通省が開催する自動走行ビジネス検討会が、「自動走行の実現及び普及に向けた取組報告と方針」の中で、自動運転車のサイバーセキュリティに関する取組方針が規定された。そこでは、①ルール（国際基準・標準）戦略、②技術開発・ガイドライン策定、③運用面での体制構築、④人材育成が柱とされた。①ルール（国際基準・標準）戦略として、国連の自動車基準調和世界フォーラム（Working Party 29（以下、WP29 という））における国際標準（ISO/SAE21434）の提案等が挙げられている⁴³。

⁴¹ 国土交通省（2019）64 頁-72 頁，国土交通省（2020a）1 頁，国土交通省自動車局（2020）2 頁-3 頁，国土交通省（2020b），戸嶋=佐藤編著（2020）95 頁，96 頁，肥塚（2022）29 頁。

⁴² 内閣府（2017）11 頁。

⁴³ 経済産業省・国土交通省（2021b）86 頁，経済産業省・国土交通省 自動走行ビジネス検討会（2021a）78 頁，79 頁，小塚（2020）60 頁。WP29 の体制等については、和辻（2018）171 頁-176 頁，横山（2018）123 頁-124 頁，浅井（2019）192 頁以下等参照。また、ISO21434 の策定スケジュール等について、PwC コンサルティング合同会社（2020）129 頁，136 頁参照。ISO/SAE21434 の概要について、溝口（2022）23 頁参照。

また、日本の国土交通省が定める自動運転車の安全技術ガイドラインでは、サイバーセキュリティに関する国連（WP29）等の最新の要件を踏まえ、ハッキング対策等のサイバーセキュリティを考慮した車両の設計・開発を行うということが求められている⁴⁴。

第三項 国連のガイドライン

続いて、日本政府が参考に行っている国連のガイドライン等においても、次のようなハッキング防止策が掲げられた。

2016 年 11 月、WP29 の自動運転分科会において、日本とドイツが提案し⁴⁵、2017 年 3 月の WP29 において審議、成立したセキュリティガイドラインにおいて⁴⁶、「適切な措置なしに、車外のネットワークから車内の制御系システムが影響を受けないこと」という考え方が示された⁴⁷。

さらに、同セキュリティガイドラインは、「無線接続や、有線の故障診断ポート等を介したサイバー攻撃により引き起こされる不正アクセスや、自動運転システムのソフトウェアに対する不正操作を回避するよう設計されていること」と規定している⁴⁸。

加えて、2020 年に、WP29 は、自動車のソフトウェアアップデートとソフトウェアアップデート管理システムに関する国連の規制、及び、自動車のサイバーセキュリティとそのサイバーセキュリティマネジメントシステムに関する国連の規制を採択し、これらは 2021 年 1 月から施行される⁴⁹。

⁴⁴ 国土交通省自動車局(2018b)7 頁-8 頁, 国土交通省自動車局(2018a) 2 頁, 戸嶋=佐藤編著 (2020) 90 頁。

⁴⁵ See German and Japan (2016) pp. 5. WP29 の体制等について、谷口 (2015) 12 頁, 13 頁, 国土交通省(2020e)1 頁, 国土交通省(2020d) 1 頁参照。

⁴⁶ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29(2017) pp. 18.

⁴⁷ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29(2016) pp. 4, 4.3.2. (a), 国土交通省「サイバーセキュリティ/データ保護ガイドラインの概要」1 頁, 国土交通省「国連におけるサイバーセキュリティ及びデータ保護に係るガイドラインの検討状況」1 頁, 赤路(2019) 31 頁, 新国(2019) 26 頁, 戸嶋=佐藤編著 (2020) 85 頁。

⁴⁸ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP.29 (2016) pp. 4, 4.3.2. (b), 赤路 (2019) 31 頁。

⁴⁹ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020a) , United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020b) , 国土交通省 (2020c) 1 頁, 近岡裕「『ISO 21434』の衝撃、クルマに迫るサイバー攻撃対策 ヴィッツ先進 CPS 技術開

自動車のサイバーセキュリティとそのサイバーセキュリティマネジメントシステムに関する国連の規制では、製造業者は、サイバーセキュリティ・マネジメントシステム（Cyber Security Management System（以下、CSMS という））を遵守していることを示す認証を、3 年おきに受けなければならないことが規定されている⁵⁰。同様に、自動車のソフトウェアアップデートとソフトウェアアップデート管理システムに関する国連の規制でも、ソフトウェア・アップデート・マネジメントシステム（Software Update Management System（以下、SUMS という））を遵守していることを示す認証を、3 年おきに受けなければならないことが規定されている⁵¹。

CSMS とは、サイバー攻撃から車両を守ることや、車両の脆弱性に関するリスクを取り扱うためのガバナンスや責任、組織的管理方法・手順を意味する、システムティックなリスクベースアプローチを指す⁵²。自動車のサイバーセキュリティとそのサイバーセキュリティマネジメントシステムに関する国連の規制は、CSMS には、以下の要素が含まれるべきであるとする⁵³。まず、製造業者の組織内で、サイバーセキュリティを管理するための方法・手順を構築すべきである⁵⁴。また、車種毎のリスクを明らかにするための手順が含まなければならない⁵⁵。さらに、明らかにされたリスクを取り扱い、分類し、アセスメントするための手順が含まれているべきである⁵⁶。加えて、明らかにしたリスクが適切に管理されていることを検証するための手順も必要である⁵⁷。また、

発部の杉山歩氏に聞く」日経 XTECH（2020 年 7 月 9 日）

(<https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/column/18/00001/04291/>, 2021 年 7 月 27 日最終閲覧), 肥塚 (2021a) 14 頁-17 頁, 中川 (2021) 25 頁。

⁵⁰ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020a) pp. 8, 6.7, 6.10 肥塚 (2021a) 15 頁。

⁵¹ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29, (2020b) pp. 5, 6.6, 肥塚 (2021a) 15 頁。

⁵² See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020a) pp. 3, 2.3.

⁵³ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020a) pp. 9, 7.2.2.2.

⁵⁴ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020a) pp. 9, 7.2.2.2(a).

⁵⁵ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020a) pp. 9, 7.2.2.2(b).

⁵⁶ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020a) pp. 9, 7.2.2.2(c).

⁵⁷ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020a) pp. 9, 7.2.2.2(d).

車種毎のサイバーセキュリティをテストする手順が含まれているべきである⁵⁸。さらに、現在実施されているリスクアセスメントを促進するための手順も、含まれるべきである⁵⁹。加えて、当該車種に対するサイバー攻撃・脅威・脆弱性を監視・検知・対応するための手順や、現在導入されているサイバーセキュリティが、明らかになった新たなサイバー脅威や脆弱性に対して、有効であるかどうかを評価するための手順が含まれる必要がある⁶⁰。また、試みられた、または、成功したサイバー攻撃や手順の分析を支援するための、関連データを提供する手順が含まれるべきである⁶¹。

さらに、自動車製造業者は、契約したサプライヤー(suppliers)や、サービスプロバイダー(service providers)、または、製造業者の子会社(sub-organizations)を含めた CSMS の構築を要求されている⁶²。

SUMU とは、自動車のソフトウェアアップデートとソフトウェアアップデート管理システムに関する国連の規制による、ソフトウェアアップデートに対する要求に、適合するための組織的方法・手順を意味する、システムティックなアプローチを指す⁶³。

また、上記 WP29 の自動車のサイバーセキュリティとそのサイバーセキュリティマネジメントシステムに関する国連の規制では、ISO/SAE 21434 等の安全規格を引用して、自動車のリスクアセスメント知識や適切なサイバーセキュリティ技術を持つことを促している⁶⁴。ISO/SAE 21434 によれば、自動車製造業者等は、公的機関の認証が要求される⁶⁵。

⁵⁸ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020a) pp.9, 7.2.2.2(e).

⁵⁹ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020a) pp.9, 7.2.2.2(f).

⁶⁰ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020a) pp.9, 7.2.2.2(g).

⁶¹ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020a) pp.9, 7.2.2.2(h).

⁶² See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020a) pp.9, 7.2.2.5, 肥塚(2021a) 16 頁。

⁶³ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29(2020b) pp. 3, 2.5.

⁶⁴ See United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29(2020a) pp.6, 5.3.1, notel.

WP29 の上記国際基準のその他の特徴について、肥塚 (2021a) 16 頁参照。また、ISO27000 シリーズと ISO/IEC15408 について、浅井 (2019) 198 頁参照。

⁶⁵ 肥塚 (2021a) 16 頁。ISO21434 の概要について、PwC コンサルティング合同会社 (2020) 140 頁-142 頁, 326 頁参照。

第四項 その他

その他、国や国連の防止策ではない私的な防止策として、日本自動車研究所が、サブライヤーやセキュリティベンダー等が脆弱性評価を行うための模擬システム（テストベッド）を構築した⁶⁶。

第五款 コネクテッドカーがハッキングされた場合の法的責任の検討の必要性

第四款で記載したハッキング防止策により、ハッキングを完全に防止できれば、ハッキングに起因する事故も起きないので、当然のことながら、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者責任（自動車損害賠償保障法（以下、自賠法という）3条本文）について、検討する必要はない⁶⁷。しかし、以下の理由により、これらのハッキング防止策をもってしても、ハッキングを完全に防止することは難しい⁶⁸。

仮に、制御系システムを外部ネットワークから完全に切り離せば、ハッキングの可能性はゼロになる。しかし、そうすれば、渋滞情報のリアルタイム取得⁶⁹、道路上の障害物を車載カメラで検知して他の車両に通知するシステム等⁷⁰、外部のネットワーク⁷¹

⁶⁶ 小塚(2020) 61 頁，経済産業省・国土交通省 自動走行ビジネス検討会（2019）17 頁，4 頁，大庭（2018）1 頁。

⁶⁷ 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、「・・・そもそも自動運転車に対するハッキングがあり得るのかという点についても今後検討が必要ではないか。」という意見が出た（国土交通省自動車局 自動運転における損害賠償責任に関する研究会（2018a）2 頁）。

⁶⁸ ソフトウェアのハッキングを 100%防ぐことは難しいという技術者の発言について、株式会社日本能率協会総合研究所（2016）63 頁[研究開発型発言]参照。また、ハッキングを防止することの困難性について、赤路（2019）33 頁，肥塚（2021a）18 頁等参照。さらに、自動運転における損害賠償責任に関する研究会でも、ハッキングによる防ぎようのない事故は生じるであろうという結論になったそうである（福田（2019）178 頁）。加えて、本稿の調査でも、本文中記載の理由等により、ハッキングを完全に防止することは難しいと考えられる。

⁶⁹ 国土交通省 国土技術政策総合研究所 高度道路交通システム（ITS）研究室国土交通省（2012）10 頁。

⁷⁰ 木村雅秀「トヨタと NTT、500 万台規模のコネクテッドカー基盤技術を開発」日経 xTECH/日経 Automotive（2019 年 12 月 9 日）
（<https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/column/18/00001/03337/>，2022 年 2 月 21 日最終閲覧）。

⁷¹ この際、インターネット回線が使われるとは限らない。現在普及している ITS(Intelligent Transport Systems：高度道路交通システム) の一例としては、VICS (Vehicle Information and Communication System 渋滞情報を FM 電波でカー

を通じてしか取得できない情報を、制御系システムに伝えることが困難になる。その上、制御系システムのソフトウェアのアップデートが難しくなる等の新たな課題が、発生する。そのため、ID や暗号キー等のアクセスキーを用いて認証を行うこと等により、制御系システムを不正なアクセスから守るファイアーウォール等の防御対策を実装した上で、外部のネットワークと自動運転システムを物理的に接続せざるを得ない。

このアクセスキーが、ハッカーにとって解読し易いものであれば、ハッキングされてしまう。前記の通り、NICT は、幾つかの容易に推測できる組み合わせの ID とパスワードを IoT 機器に送り込んで、ログインできるかどうかを調査し、当該 IP アドレスを有する IoT 機器の保持者に警告している（改正 NICT 法附則第 8 条 2 項）。

しかし、この方法では、ID とパスワードが推測し易いものであるという以外の脆弱性については、対応できない。例えば、トヨタは、アクセスキーを暗号化して自動車利用主体のスマートフォンに送信し、そのスマートフォンを車に近づけると、暗号キーが認証され、車のキー操作が可能になるスマートキーボックスを開発している⁷²。このようなシステムに対しては、上記手法では対応が難しい可能性がある。

また、ハッカーによる脆弱性の解析が日々続いているため、NICT や日本自動車研究所等の専門機関といえども、全ての脆弱性を把握することは難しい。同様に、ハッキング技術は日々進化しており、認証機関もその全てに即時に対応できるわけではないため、WP29 等が要求する認証があっても、ハッキングの危険が皆無になる訳ではない。

さらに、自動車利用主体によるアクセスキーの漏洩等が皆無にはできないこと等を考えると、不正アクセスを完全に防止することは難しい。

加えて、製造業者等が、脆弱性をなくすためにソフトウェアのアップデートをしようとしても、自動車利用主体がアップデートに同意しない可能性もある。強制的・自動的にソフトウェアをアップデートすることも考えられるが⁷³、強制アップデートには

ナビに送信するシステム）等がある（VICS センター「VICS の仕組み」

（<https://www.vics.or.jp/know/structure/index.html>, 2022 年 7 月 8 日最終閲覧））。他にも、4G、5G の携帯網・C-V2X(Cellular V2X)、専用狭域通信(DSRC)、Wi-Fi 等が利用される可能性がある。これらが、インターネットに接続されるとは限らない（塚田（2019）2 頁-3 頁, ITS 情報通信システム推進会議 高度化専門委員会 セルラーシステム TG（2021a）9 頁, 38 頁, ITS 情報通信システム推進会議 高度化専門委員会 セルラーシステム TG（2021b）4 頁, 7 頁, 16 頁-21 頁, 菅沼 102 頁, 103 頁, 108 頁（2021）等参照）。

⁷² 山本（2017）16 頁参照。

⁷³ 強制アップデートという仕組みを作る必要があるのではないかという議論として窪田ほか（2019）34 頁[窪田発言], 小塚(2018) 229 頁, 福田（2019）178 頁等がある。

必ずしも確実性がなく⁷⁴、また、自動車利用主体の同意なく強制アップデートをすることで、別の問題が生じる可能性もある⁷⁵。制度整備小委員会報告書も、使用者の権利・利益に配慮する観点から⁷⁶、自動車製作者等は、アップデートについて、使用者の事前の同意を得るとともに必要な情報提供を行うべきことを要求している⁷⁷。

⁷⁴ 例えば、2018年3月23日に、米国カリフォルニア州で、レベル2のテスラのモデルXP100Dという自動運転車が走行中に起きた事故に関するNTSBの調査レポートには、テスラは、13回も無線を通じてソフトウェアのアップデートを試みたが、通信状態が悪くアップデートできなかったと記載されている（See NTSB (2020) pp. 11。

なお、自動運転のレベルについては、日本政府が、欧米と同じく、SAE(米国自動車技術会:Society of Automotive Engineers) Internationalが規定したJ3016 (SAE International J3016 ‘Taxonomy and Definitions for Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicle’ (2106))、及び、その日本語参考訳であるJASOTP18004(公益社団法人自動車技術会規格会議(2018)19頁)という、レベル1からレベル5までの5段階のレベル分けを採用していることから(国土交通省自動車局「自動車の安全確保に係る制度及び自動運転技術等の動向について」(2018)18頁、内閣官房 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議(2020)23頁、内閣官房 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議(2021)35頁等)、本稿でもそれに習うこととする。

⁷⁵ ある自動車部品メーカーは、「自動・・・アップデートが完璧である保証もなく、またドライバーや事業者の知らない間にアップデートしてしまうと、トラブルが発生した時の責任問題に発展することになるので自動更新は得策でないと考える。・・・自動走行システムの根幹に関わるような部分の管理や更新は、更新した場合に何が起こるか分からない点もあり、更新の安全性等を官と民の双方が見守る(管理する)方式(従来リコール方式と通信利用方式との組合せ等)等が考えられ・・・」と述べている(株式会社日本能率協会総合研究所(2016)63頁[自動車部品メーカー系発言])。

⁷⁶ アップデートにより不具合が起きないか、自動車利用主体に注意深く見守って運行してもらう必要等もあることから、自動車利用主体が全く知らない間に、自動車利用主体の同意なく、自動アップデートをすることは、安全上望ましくないように思われる。

⁷⁷ 国土交通省 自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会(2019a)2頁、国土交通省 自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会(2019b)32頁、戸嶋=佐藤編著(2020)60頁参照。

テスラの自動運転車も、2022年4月現在、定期的にソフトウェアアップデートがWi-Fi経由で配信され、タッチスクリーンにお知らせが表示されて、停車中に自動アップデートする仕様になっているものの、強制アップデートは行っておらず、自動車利用主体がすぐにインストールするか、後でインストールするか選択することができる仕様になっている(Tesla「Model3 オーナーズマニュアル ソフトウェアバージョン: 2022.12 Japan」143頁

(https://www.tesla.com/ownersmanual/model3/ja_jp/Owners_Manual.pdf, 2024年4月26日最終閲覧)、Tesla「Model3 オーナーズマニュアル ソフトウェアバー

また、不正アクセス禁止法で規定されているハッカーに対する刑罰は、実態と比べて刑が軽いことから（不正アクセス禁止法 11 条から 14 条参照）⁷⁸、十分な予防効果があるとは言い難い。

以上より、たとえ本節第四款で述べたようなハッキング防止策があったとしても、依然としてハッキングされて、事故が起きる可能性は存続し続ける。よって、その事故について、民事損害賠償制度を検討する必要がある。

第六款 本節のまとめ

コネクテッドカーにより、事故のリスクの抑止等に資する、様々なサービスが実現できるようになることから、コネクテッドカーの研究開発が進められている。しかし、ネットワークと自動車が接続することで、自動車がハッキングされる恐れがある。ハッキングに対する防止策も検討されているものの、ハッキングを完全に防止することは困難である。よって、コネクテッドカーがハッキングされて、交通事故が起きた場合に備えて、被害者に対する民事損害賠償制度を検討する必要がある。

第二節 検討対象

第一款 対象制度

その民事責任としては、製造業者の製造物責任（製造物責任法 3 条本文）⁷⁹、及び、自動車利用主体の運行供用者責任（自賠法 3 条本文）と不法行為責任（民法 709 条）、ハッカーの運行供用者責任と不法行為責任（民法 709 条）等がある。

原告（被害者）が、製造物責任法 2 条 2 項、3 条の欠陥を立証することは、困難である。また、原告にとって、ハッカーを突き止めることは、容易ではない。さらに、ハッカーの運行供用者責任は、自賠責保険の対象ではなく⁸⁰、ハッカーの資力の保証もな

ジョン：2020. 44 Japan」156 頁

（https://www.tesla.com/sites/default/files/model_3_owners_manual_asia_jp.pdf, 2021 年 1 月 5 日最終閲覧））。

⁷⁸ 窪田ほか（2019）34 頁[今井発言]。

⁷⁹ 佐藤ほか（2017）100 頁に、米国でのハッキングされた自動運転車に対する製造物責任に関する議論状況が紹介されている。

⁸⁰ 自賠責保険の対象になるのは、「所有者」に、運行供用者責任（自賠法 3 条本文）が発生した場合である（自賠法 11 条 1 項、16 条、自賠責保険約款 2 条 2 項、3 条 1 項、1 条、16 条、北河ほか（2017）21 頁，吉村（2022）295 頁等参照）。「所有者」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指す（自賠法 2 条 3 項、自賠責保険約款 2 条 1

い。加えて、自賠法 3 条は、過失の立証を被害者に要求せず、かつ、自賠法 3 条但書が、免責要件を厳格化し、被害者保護を図っている⁸¹。以上の理由により、被害者が最初に依拠する民事損害賠償制度としては、自動車利用主体の運行供用者責任が中心となることが予測される。

また、コネクテッドカーの操縦機能は、自動車利用主体が所有・管理する自動車内にあることから、事故のリスクを抑止する上で、自動車利用主体が行うべき管理が重要な要素となる。

そこで、今回は、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者責任（自賠法 3 条本文）について、検討することとする。

その自賠法の救済対象は、人身損害に限定されている（自賠法 1 条「人の生命又は身体が害された場合」、3 条本文「他人の生命又は身体を害したときは」、72 条 1 項段（これは、令和 5 年 4 月 1 日施行（附則 1 条柱書本文）の改正後の自賠法 72 条 1 項

項）。泥棒や本稿で想定するハッカーは、自動車の所有者その他自動車を使用する権限を有する者ではない。よって、泥棒や本稿で想定するハッカーの運行供用者責任は、自賠責保険の対象ではない（北河ほか（2017）17 頁，藤村=山野（2014）401 頁等参照）。

任意自動車保険の対象については、東京海上日動（2019）「Total assist 自動車保険ご契約のしおり」29 頁（<https://tcon.tokiomarine-nichido.co.jp/iportal/CatalogViewInterfaceStartupAction.tcon?method=startUp&mode=PAGE&catalogId=1002360000&pageGroupId=&volumeID=TKN12001&designID=&noFlash=true&redirect=true>，2021 年 1 月 17 日最終閲覧）等参照。

⁸¹ 運行供用者は一応有罪の推定を受けて、厳格な免責要件（自賠法 3 条但書）を立証した場合のみに責任を免れる。このように、自賠法 3 条但書は、挙証責任の転換によって、事実上無過失責任に近い賠償責任を自動車利用主体に負わせて、被害者保護を図ったとされる（黒住（1955a）3 頁，黒住（1955b）20 頁，21 頁，加藤=池田（1965）96 頁，永光（1969）90 頁，91 頁，篠田（1972）145 頁，安田（1973）155 頁，徳本（1974）252 頁，安田（1977）93 頁，藤岡（1977）274 頁，275 頁，運輸省地域交通局自動車保障課監修・自動車補償研究会編（1987）24 頁-25 頁，加藤（1999）70 頁-71 頁，潮見（1999）392 頁，木島（2005）54 頁-55 頁，高崎（2009）39 頁，国土交通省自動車局補償制度参事官室（2012）26 頁，32 頁，鈴木（2013）41 頁，42 頁，大島（2015）126 頁-127 頁，大村（2015）134 頁，金泉（2017）59 頁，大羽（2017）127 頁，柳川ほか（2017b）76 頁，77 頁[戸嶋発言]，浦川（2018a）24 頁，浦川（2018b）131 頁-132 頁，後藤（2018）174 頁，金子（2019）319 頁，窪田（2018b）256 頁，潮見（2019）525 頁，窪田（2020）20 頁，野澤（2020）297 頁，潮見（2021）240 頁等参照）。但し、自賠法 3 条但書で免責の余地を残している等、完全な無過失責任とは異なる面がある（窪田（2021）62 頁等参照）。

2号にあたる)「第三条の規定によって」参照)⁸²。物損については不法行為責任に基づく損害賠償請求(民法709条)等によることになるが、自賠法3条の運行供用者責任と民法709条の不法行為責任等とは、その要件等に異なる面があるため、物損については今後別の論文で検討することとし、今回の検討対象は運行供用者責任の救済対象である人身損害を中心とする。

第二款 対象サービス

その検討対象となるサービス類型としては、現在すでに普及している①運転免許を有した自動車利用主体が、運転席に座っていることが、本来の用途として想定されている自家用車を、主に念頭におく。これ以外にも、②車内の運転席に、運転免許を保持した自動車利用主体が存在せず、遠隔から、運転免許を保持した自動車利用主体が操縦するリモートサポートバス・タクシー等や⁸³、③車内にも、車外にも、運転免許を保持した自動車利用主体が存在しない完全無人自動運転バスがある。しかし、これらは、サービスモデルが異なるため、運営主体や⁸⁴、自動車利用主体の資力、運転能力、管理能力等が異なる可能性がある。そのため、誰にどこまで責任を負わせるべきか等にも違いが生じる可能性がある。よって、この三つのサービスモデルを区別して論じる必要がある。

⁸² 加藤=池田(1965)102頁, 潮見(1999)392頁-393頁, 内田(2012)506頁, 藤村(2012)3頁, 藤村=山野(2014)48頁, 北河(2016)1頁, 北河ほか(2017)21頁, 窪田(2018b)258頁, 潮見(2019)526頁, 野澤(2020)297頁, 窪田(2021)53頁等参照。

⁸³ レベル4の自動運転車に対する道路交通法の改正について、自動運転の実現に向けた調査検討委員会(2021)10頁, 自動運転の実現に向けた調査検討委員会(2022)11頁, 警察庁(2022a), 警察庁(2022b)1頁, 岩月(2022)23頁, 小塚ほか(2022)51頁, 57頁[中川・佐藤発言], 佐藤(2022a)56頁以下, 佐藤(2022b)47頁以下, 戸嶋ほか(2022)36頁以下, 樋笠(2022b)25頁, 藤田(2022)26頁, 星(2022)93頁以下等参照。

⁸⁴ 例えば、高齢過疎地では、特定エリアを低速周回するリモートサポートバスや無人運転バス等の実用化が目指されているが、その運営主体は主に自治体等であることが想定される(佐治(2016)37頁, 二宮(2016)25頁, 清嶋直樹「自動運転バス、初の定期運行 孫正義に学んだ事業の神髄」日経XTECK(2020年12月8日)(<https://xtech.nikkei.com/atcl/nxt/mag/nc/18/020600002/120100039/>, 2021年1月10日最中閲覧), 佐藤嘉彦「地方を救う自動運転バス 運転士不足と乗客減を乗り越える」日経ビジネス(2021年1月8日)(<https://business.nikkei.com/atcl/NBD/19/00109/00102/>, 2021年3月29日最終閲覧)等参照)。

但し、これらのサービスモデルと本稿の対象サービスとで共通点もあることから⁸⁵、これらのサービスモデルに対して、本稿で検討した内容が転用できる場合にまで、それを否定するつもりはない。

以上より、運転免許を有した自動車利用主体が運転席に座って利用することが本来の用途として想定されている自家用自動車を、主に念頭に置いて検討することとする。

第三節 検討課題

高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議は⁸⁶、「自動運転に係る制度整備大綱」において、「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)に関しては、政府保障事業で対応することが妥当であると考えられる。他方、例えば、自動車の保有者等が必要なセキュリティ上の対策を講じておらず保守点検義務違反が認められる場合には上記の通りではないと考えられる。」と発表した⁸⁷。

また、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も⁸⁸、ハッキングされたコネクテッドカーが起こした事故の損害について、「自動車の保有者等が必要なセ

⁸⁵ 藤田教授も、自家用車を対象に検討した議論が、無人自動運転バスを想定した事案にも、応用され得る部分が、あり得るとする(藤田(2018a)128頁)。

⁸⁶ 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部は、高度情報通信ネットワーク社会形成基本法1条、25条により設置された、内閣総理大臣を高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部長とし(同法28条1項)、国務大臣を高度情報通信ネットワーク社会推進戦略副本部長とする組織である(同法29条1項)。官民データ活用推進戦略会議は、同法第26条1項2号及び3号に掲げる事務(高度情報通信ネットワーク社会の形成に関する重点計画の作成及びその実施の推進と、官民データ活用推進基本計画の案の作成及び実施の推進に関すること)を所掌させることを目的に、同法30条の2により設置された。

⁸⁷ 内閣官房 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議(2018)18頁、佐藤典仁(2018b)85頁。今井猛嘉(2018a)48頁、落合(2018)6頁、金岡(2018a)53頁、肥塚(2022)28頁-29頁等参照。内閣官房情報通信技術(IT)総合戦略室(2018)13頁、坂下(2022)23頁も同趣旨。また、同結論に基本的には賛同しつつも、ハッカーが特定できる場合は、政府の補償制度ではなく、個別の民事訴訟により損害賠償請求をするのが、本来の姿であるとする見解もある(今井猛嘉(2018a)48頁)。

⁸⁸ 自動運転における損害賠償責任に関する研究会は、自動運転における自動車損害賠償保障法の損害賠償責任の在り方について検討することを目的に、国土交通省自動車局保障制度参事官室を事務局として設けられた研究会である(自動運転における損害賠償責任に関する研究会 規約2条・5条参照)。

セキュリティ対策を講じておらず保守点検義務違反が認められる場合等を除き、盗難車と同様に政府保障事業で対応することが適当である」という結論が示された⁸⁹。

以上のように、自動運転における損害賠償責任に関する研究会等では、ハッキングされたコネクテッドカーが起こした事故の損害について、ハッキングに類似すると考えられる泥棒運転（この論文において、泥棒運転とは、所有者と直接的・間接的な人的関係がない者が、所有者の許諾がなく運転することを指す（第二章第一節参照））に関する自賠法の規定を念頭に、現行の運行供用者責任（自賠法 3 条）と政府の補償制度（72 条 1 項後段）で対応することが妥当であると結論付けられた。ただ、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、運行供用者概念やその判断基準について詳細な検討をすることは、見送られた⁹⁰。

しかし、具体的に、どのような場合にハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性が肯定されるのかについて、学説の見解が一致しない⁹¹。しかも、

⁸⁹ 国土交通省自動車局 自動運転における損害賠償責任に関する研究会（2018b）15 頁，国土交通省自動車局 自動運転における損害賠償責任に関する研究会（2018c）2 頁。佐藤（2017）56 頁，島田（2017）140 頁，池田（2018c）30 頁，肥塚（2018b）74 頁，75 頁，落合（2018）16 頁-18 頁，佐藤典仁（2018a）57 頁，58 頁，高橋（2018）67 頁，戸嶋（2018）107 頁-108 頁，福田（2019）178 頁，増田（2018）33 頁[増田発言]，浅井（2019）138 頁，古笛（2019）219 頁-220 頁[小笛発言]，大良（2019）73 頁，中林（2019）118 頁，小塚（2020）64 頁，65 頁，穴戸ほか（2020）152 頁[小塚発言]，戸嶋=佐藤編著（2020）62 頁，堀田（2020）17 頁，小塚（2021）13 頁，肥塚（2022）28 頁参照。

国土交通省自動車局補償制度参事官室調査官の佐藤弁護士が執筆・報告された佐藤典仁（2019a）21 頁，佐藤=芳川（2019）47 頁，佐藤ほか（2020）134 頁[佐藤発言]，及び、浦川（2017）36 頁，肥塚（2019）90 頁も同趣旨。また、藤田教授も、盗難車とのアナロジーで考えるならば、自分の車のセキュリティが危ない状態なのを知っていて放置していてハッキングされたような場合には、運行供用者責任は失われないと考えることになりそうであるとする（柳川ほか（2017b）81 頁[藤田発言]）。

⁹⁰ 国土交通省自動車局 自動運転における損害賠償責任に関する研究会（2017）2 頁。

⁹¹ ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性（自賠法 3 条本文）に関する先行研究として、肥塚（2017）203 頁-204 頁，肥塚（2018b）75 頁，小塚（2018）231 頁，金子（2019）338 頁-339 頁，肥塚（2019）90 頁-92 頁，村山（2019）66 頁，小塚（2020）66 頁-68 頁，肥塚（2021a）20 頁-22 頁，肥塚（2021c）97 頁-98 頁，108 頁-111 頁等がある。ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者責任の免責要件（自賠法 3 条但書）に関する先行研究として肥塚（2017）205 頁，今井康介（2018）99 頁，浅井（2019）138 頁，139 頁，料屋（2019）316 頁-317 頁，肥塚（2021c）97 頁，肥塚（2022）31 頁等がある。

日本の自賠法 3 条は、ドイツ道路交通法 7 条と異なり⁹²、他人が泥棒運転をした場合の自動車利用主体の運行供用者責任について、何ら規定を設けておらず⁹³、運行供用者該当性の判断基準が文言上不明確であるため、一層それが問題となる。また、この運行供用者該当性の判断基準如何によっては、妥当な効果を導くことができるかどうか異なってくるため、判断基準を明確化しなければ、現行制度のままで適切であるかどうか等を、具体的に確認することができない。

そこで、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性（自賠法 3 条本文）の判断基準を明確化した上で、当該基準で妥当な効果を導くことができるか等を検討する必要がある⁹⁴。

第四節 目的とする効果・分析の視点

上記課題を検討する際に、目的とする効果と分析の視点について説明する。

まず社会的厚生を最大化できる効率的な状態が、社会的に望ましいと考えられる。社会的厚生は、被害者と加害者が活動によって得る効用から事故の社会的総費用を引いたものとして算出される⁹⁵。事故の社会的総費用とは、注意にかかる費用と、事故による社会的期待損害額の合計額のことを指す⁹⁶。この注意にかかる費用には、事故を防止するための注意にかかる費用だけでなく、事故が発生したときに被害者等が

⁹² ドイツ道路交通法 7 条-20 条の翻訳書として、前田（1978）197 頁-220 頁等がある。

⁹³ 茅沼（1967b）7 頁，柴田（1974）213 頁，原田（1975）20 頁，原田（1982）24 頁，植木（1985）131 頁-132 頁，田中（1986）66 頁-67 頁，柴田（1988）164 頁，坂井（1989）170 頁，伊藤（1995b）58 頁，田邨（1996）250 頁，齊藤（1997）180 頁，田邨（1999）18 頁，法曹会（2006）86 頁，87 頁，越（2014）290 頁，297 頁，窪田ほか（2017）3 頁，4 頁。

⁹⁴ 高度な自動運転システムが搭載されたコネクテッドカーは、周囲の車両やインフラ機器等と通信しあって走行するため、独立した車と評価することは難しいため、従来の自動車と異なり、個々の車ごとに運行供用者を観念することが難しくなるという主張がある（肥塚（2019）91 頁-92 頁，99 頁）。しかし、自動運転機能が搭載されたコネクテッドカーが、周囲の車両やインフラ機器等と相互作用したとしても、各自動車利用主体はハッカーに操縦権を奪われた場合、オーバーライド等により操縦権を奪還することはできるので、個々の自動車利用主体の運行支配を肯定できるはずである。よって、ハッキングされた自動運転システム機能付きのコネクテッドカーについて、個々の車両毎に運行供用者を観念することは、可能であると考えられる。そのため、従来の泥棒運転の判例同様に、個々のコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性について検討する。

⁹⁵ See Shavell（2004）pp. 199, pp. 178（シャベル（田中=飯田訳）（2016）228 頁，202 頁）。

⁹⁶ See Shavell（2004）pp. 178（シャベル（田中=飯田訳）（2016）202 頁）。

様々な対策を講じることで損害軽減をするための費用が含まれる⁹⁷。また、事故による社会的期待損害額には、被害者に生じた損害額だけでなく、訴訟費用等の損害発生に伴う紛争を解決するときに関係者が負担する運用費用も含まれる⁹⁸。運用費用とは、損害発生に伴う紛争を解決するときに関係者が負担する、裁判上の支出またはその他の支出である。運用費用の裁判外の支出には、感情に基づく費用や不効用だけでなく、関係者の多大な時間や労力も含まれる⁹⁹。ここで、訴訟にならず和解で終結するケースでも裁判外の運用費用がかかる点には注意が必要である¹⁰⁰。この社会的厚生最大化が、社会的に望ましい状態であると考えられる。

社会的厚生最大化をするためには、事故の社会的総費用の期待値を最小化する必要がある。事故の社会的総費用の期待値を最小化するためには、第一に、事故のリスクを適切に軽減させる必要がある。第二に、生じた事故による損害のリスクを分散させ、リスクの全部または一部をリスク回避的な人が負担しないようにする必要もある¹⁰¹。そのためには、リスク回避的な人へのリスクは保険を通じて完全に分散されるか、リスク中立的な当事者のところへリスクが移されることが理想的な解であると言われている¹⁰²。第三に、訴訟費用等の運用費用も最小化する必要がある¹⁰³。

但し、事故のリスクの低減、リスク分散、運用費用削減という三つの下位目的は、必ずしも互いに完全に調和する訳ではない¹⁰⁴。例えば、損害賠償責任制度は、リスク抑止機能を有するが、運用費用が大きいことが問題視されている¹⁰⁵。

これらの費用の総和からなる事故の社会的総費用の期待値を最小化することが、目標となる。

但し、事故の社会的総費用の期待値を最小化しようとしたところ、あまりに公正・正義に反する結果が生じる場合は、公正・正義の観点から補正する必要がある¹⁰⁶。

⁹⁷ See Shavell (2004) pp. 248 (シャベル (田中=飯田訳) (2016) 283 頁)。

⁹⁸ See Shavell (2004) pp. 280 (シャベル (田中=飯田訳) (2016) 319 頁), Calabresi (1970) pp. 16, pp. 28.

⁹⁹ See Shavell (2004) pp. 280 (シャベル (田中=飯田訳) (2016) 319 頁)。

¹⁰⁰ See Shavell (2004) pp. 280 (シャベル (田中=飯田訳) (2016) 320 頁)。

¹⁰¹ See Shavell (2004) pp. 257 (シャベル (田中=飯田訳) (2016) 293 頁)。

¹⁰² See Shavell (2004) pp. 259 (シャベル (田中=飯田訳) (2016) 295 頁)。

¹⁰³ See Shavell (2004) pp. 280 (シャベル (田中=飯田訳) (2016) 319 頁)。

¹⁰⁴ See Calabresi (1970) pp. 29.

¹⁰⁵ Shavell (2004) pp. 269 (シャベル (田中=飯田訳) (2016) 307 頁) 参照。

¹⁰⁶ See Calabresi (1970) pp. 26.

以上から、交通事故の民事責任法制度の在り方を検討する上で、社会的厚生最大化（事故の社会的総費用の期待値の最小化、効率性）と公正・正義を目的とする¹⁰⁷。

第五節 研究手法と本稿の構成

先行学説は、後述の最高裁判決の運行供用者該当性判断基準では不明確であるとして、運行供用者該当性（自賠法 3 条本文）の判断基準を明確化するために、運行供用者概念を再構築しようとするものが多い。

例えば、自賠法 3 条本文の危険責任という趣旨や民法 717 条との類似性を根拠に¹⁰⁸、運行供用者とは、自動車事故によって生じた損害との関係から、自動車の有する危険の実現に加担したと評価される者を指すとする危険性関連説がある¹⁰⁹。

また、危険性関連説に対して、損害と関係があるという点については、同意しつつも、その曖昧性を指摘し、責任論と因果関係論を有機的に一本化し、損害から遡及して逆因果関係的に関連性があると認められる立場があれば、運行供用者該当性を肯定する学説もある（この説を逆因果関係説と呼ぶこととする）¹¹⁰。

さらに、制御可能性説は、自賠法 3 条は、自動車という危険物との関連で形式上の免責の可能性を認めながら、一種の不完全な形で危険責任的なものを認めたと理解する。その上で、運行供用者とは、自動車の運行による危険の具体化を制御し得べき（効果的）立場にあり、かつ、危険の具体化を制御すべき（事故の発生を回避させ得る）可能性があると評価し得る者と、解する¹¹¹。

¹⁰⁷ 事故の費用（効率性）と正義に関して、Shavell (2004) pp.178（シャベル（田中=飯田訳）（2016）202 頁，Calabresi (1970) pp.16, pp21, pp28-29（カラブレージ（小林訳）（1993）14 頁，24 頁，33 頁），Coase(1960) pp.1-pp.44（コース（新澤訳）（1994）11 頁-73 頁），Calabresi(1961) pp.499-pp.553（カラブレージ（松浦訳）（1994）75 頁-168 頁），Calabresi (1975) pp.656-pp.671（カラブレージ（小林訳）（1977）34 頁-55 頁），浜田（1977）37 頁-60 頁，西島（1977）56 頁，57 頁，平井（1980）80 頁-225 頁，Shavell (1987)pp.1-pp.298，吉川（1988）157 頁-172 頁，平井（2011）164 頁-206 頁，Polinsky (1989) pp.39-pp.52（ポリンスキー（原田=中島訳）（1986）61 頁-78 頁）等参照。

¹⁰⁸ 民法 717 条、718 条は、危険責任を大幅に採り入れた概念に基づいたものであると言う点において、自賠法 3 条の趣旨に近い（木宮（1991）262 頁）。

¹⁰⁹ 石田（1975）493 頁-494 頁，石田（1977）146 頁。

¹¹⁰ 椎木（1977）168 頁，169 頁，椎木（1979）89 頁，90 頁。

¹¹¹ 伊藤文夫（1980）36 頁-37 頁，伊藤（1999）87 頁，88 頁，90 頁，91 頁，133 頁，石田=伊藤（1977）233 頁。伊藤（1999）89 頁は、制御可能性説について、具体的な場面において、現実的制御を行ったか否かを問わず、抽象的一般的にそのような立場にあった以上、責任保険を機能させる前提としての責任を免れないとする。ま

加えて、運行供用者該当性を決定する上で指標とすべきは、「供用」であり、運行供用者とは、供用支配を有する者をいい、事実問題として、自動車を供用して現に運行の状態に置いている者（自ら運転する場合）、運行し得るように供用する者（他人が運転する場合）、あるいは運行せしめたという意味で供用支配があると認められる者（子所有の場合の親、従業員所有の場合の会社等）を指し、運行の用に供する権限の有無や、供用利益は問わないとする供用支配説がある¹¹²。

このように、多くの学説は、新たな運行供用者概念を提唱しようとしている¹¹³。しかし、本稿の検討課題は、ハッキングにより引き起こされた事故の損害について、既

た、伊藤（1999）91 頁は、泥棒運転について、自動車利用主体は、全く無関係の者が危険を具体化させないように運行を制御すべきであり、その制御可能性があるはずだとして、第三者に自動車を窃取される様な状況に自動車を置くことが自動車利用主体による運行による事故として運行供用者責任を肯定するとする。

また、自動運転車のハッキングについて、自動車利用主体の制御可能性と期待可能性が重要となるとする見解として、金子（2019）338 頁注 60 がある。

制御可能性説と関連するものとして、次の説がある。それは、危険な物を所有している者がその危険をコントロールする義務があるので、危険をコントロールする義務を負わされる者が、運行供用者を負うという説である（金沢ほか（1980）318 頁[淡路発言]）。山野（1981）33 頁は、この淡路発言と制御可能性説等を併せて、運行共用者と自動車という危険物をコントロールすべき一般的・抽象的立場にある者と解する危険責任説に分類している。また、制御可能性説と似た学説として、運行供用者とは、自動車そのものあるいは自動車運転関与者のいずれかに対して、自動車の運行について直接ないし効果的な指示または制御が可能で、かつ、そのようにすべき者であり、このような立場が存続または存続しているとみなされる者であるとするものもある（本井（1981）39 頁、本井（1980）105 頁）。

¹¹² 藤村（2007）31 頁-33 頁、伊藤ほか（2007）69 頁-75 頁[藤村発言]、藤村（2012）27 頁-28 頁、34 頁、藤村=山野（2014）121 頁-123 頁、藤村（2020）10 頁-12 頁。なお、藤村教授は、供用支配は運行支配より、運行支配は運転行為より、自動車の運行そのものに対する関与が小さいとする（伊藤ほか（2007）参 73 頁[藤村発言]参照）。

¹¹³ その他にも、決定可能性説（別名、事故防止決定可能性説。高崎（1977）284 頁、高崎 52 頁、57 頁（1979）、高崎（1990）48 頁、高崎（2009）43 頁）、支配管理可能性説（別名、危険物支配責任説。荒井（1972）49 頁、藤岡（1977）285 頁、浜崎（1967b）57 頁。最判昭和 43 年 10 月 18 日判時 540 号 36 頁、最判昭和 50 年 11 月 28 日民集 29 卷 10 号 1818 頁から類似の判断基準を導いたものとして、宮川（1986）62 頁、加藤（1997）211 頁がある。但し、宮川（1997）21 頁は、最判昭和 50 年 11 月 28 日民集 29 卷 10 号 1818 頁を、管理可能性というこれまでの運行供用者責任の要件と異なるものを取り込むよりは、管理可能性を運行支配・運行利益の解釈の中に取り込むことで、この概念を明確化したものであるとする）、最安価事故回避者説（浜田（1977）68 頁、林田（1988）52 頁、54-55 頁、林田（1999）27 頁、小林=神田（1992）16 頁）、保有者管理地位説（伊藤（1977）85 頁）、人的物的管理責任説

存の運行供用者該当性（自賠法3条本文）の判断基準を明確化した上で、当該基準により対応することが妥当であるかを検討することにあることから（第一章第三節参照）、まずは、既存の最高裁判例・下級審裁判例の判断基準を明確にする必要がある。

そこで、本稿では、まず、事案を典型的に分類した上で、ハッキングに最も似ている泥棒運転のケースにおいて（第二章第一節参照）、最高裁及び下級審裁判所が運行供用者該当性を判断する際に用いたと考えられる法律構成（第二章第二節）、及び、考慮要素を、定性的及び定量的に整理する（第二章第三節）。次に、各考慮要素を、従来の判例・学説の法律構成により、どのように解すれば合理的に説明できるか、説明できないとすれば、どう説明すれば良いかを考察する（第二章第四節）。続いて、その判断基準の妥当性を、効果から検討する（第三章）。その上で、泥棒運転のケースにおける判断に準じる形で、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性を判断する基準を導き出す（第四章）。次に、当該判断基準の効果を考察する（第五章）。続いて、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性が否定された場合にされる処理の効果を検討する（第六章）。最後に、結論と今後の課題について述べる（第七章）。

（前田（1978）187頁，201頁-211頁）、損害回避義務違反説（植木（1988）52頁-53頁）、運行関与者説（坂本（1988）1530頁）、個別的評価説（田中（1997c）41頁-42頁，田中（1997a）976頁，979頁-980頁。この田中優裁判官の提案する個別的評価説の要約については、伊藤（1999）82頁参照）、監視監督説（福永（1979）85頁，86頁参照）等がある。

各学説について紹介する文献として、前田（1978）192頁，193頁，高崎（1979）56頁，福永（1979）84頁，伊藤文夫（1980）31頁-34頁，本井（1980）104頁，105頁，山野（1981）33頁，本井（1981）39頁，福永（1983）57頁，國井（1985）199頁，潮海（1985）523頁，524頁，松本（1986）54頁，坂井（1987）39頁，日野（1987）48頁，松本（1987）21頁，植木（1988）50頁-51頁，加藤（1989）95頁-97頁，坂井（1989）181頁-184頁，榮（1989）219-220頁，高崎（1990）46頁-47頁，羽成（1991）309頁，浦川（1995）49頁，田邨（1996）253頁，255頁，256頁，青野（1997）35頁-41頁，田中（1997c）41頁-55頁，宮川（1997）15頁-18頁，藤村（1998）6頁，7頁，伊藤（1999）135頁，竹沢（1999）14頁，木宮ほか（2003）39頁-44頁，法曹会（2006）66頁-69頁，89頁，高崎（2009）41頁-42頁，藤村（2012）27頁-28頁，藤村=山野（2014）119頁-123頁，越（2015）136頁-143頁，北河ほか（2017）24頁，山口（2017）749頁-750頁，吉村（2022）296頁等がある。学説名はこれらの文献によった。

第二章 判例・裁判例における盗難車所有者の運行供用者該当性の判断基準

第一節 ハッキングに相当する古典的な交通事故の事案類型

これまでに最高裁判例や下級審裁判例で問題となった事案類型の中で、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者責任が問題になる事案に、最も近いものが何かを、検討する。

車両所有者の運行供用者該当性が争われる事案類型には、所有者と運転者との間の関係につき、直接的人的関係（身分関係・契約関係・面識）があるもの、直接的関係はないが間接的関係があるもの、直接・間接的な関係がないものの3種類があり、各々がさらに所有者の承諾があるもの、ないものに分かれる。但し、所有者と運転者に直接・間接的人的関係が無いのに、所有者の承諾があるという事案類型は、存在し得ない。そのため、合計5種類の事案類型がある（表1参照）。

例えば、①所有者と運転者に直接的人的関係が有り、かつ、所有者の承諾がある事案としては、ドライブクラブ（レンタカー）の直接の賃貸、親子間の貸与、友人の運転の承諾、お抱え運転手、下請人の被用者が下請人所有の車を運転、元従業員への貸与、名義貸与された元従業員である運送業者の被用者が起こした事故等がある。②直接的な人的関係は無いが、間接的な人的関係が有り、かつ、所有者の承諾がある事案としては、ドライブクラブの転貸、中古自動車販売会社から購入中古車引渡前に使用貸借した代車に対する借主の従業員の使用等がある。③所有者と運転者に直接的人的関係が有り、かつ、所有者の承諾がない事案としては、元または現従業員の無断運転、友人の無断運転（返還約束違反）、家族の無断運転等がある。④直接的な人的関係は無いが、間接的な人的関係が有り、かつ、所有者の承諾がない事案としては、家族の知人の無断運転、所有者から自動車を寄託されていた者の従業員の無断運転、自動車修理業者の被用者の無断運転等がある。⑤直接的な人的関係も間接的な人的関係も無く、かつ、所有者の承諾がない事案としては、泥棒運転がある。

ハッキングされた事案においては、本人の意思に反して、物理的支配が奪われており、それは、運転について所有者の承諾もない点で、泥棒運転の事案と共通する。また、総当たり攻撃（ブルートフォースアタック）等もあることから¹¹⁴、ハッキングす

¹¹⁴ 総当たり攻撃（ブルートフォースアタック）とは、暗号の解読やパスワードの割り出し等に用いられる手法の一つで、割り出したい秘密の情報について、考えられるすべてのパターンをリストアップして、片っ端から検証する方式のことである（e-words「総当たり攻撃【brute force attack】ブルートフォースアタック」（2022

るためには、ハッカーと車両所有者との間の人的関係は、必ずしも必要ではない。ハッカーは、脆弱性がある車両やハッカーにとって都合が良い場所にいる車両等を狙うに過ぎない。また、人的関係があるのであれば、ハッキングより、無断運転をする方が、技術的知識が不要な分、簡単である。そのため、ハッカーと所有者との間には、人的関係がないケースが多いと想定される。これらのことから、これまでに最高裁判例や下級審裁判例で問題となった事案類型の中で、ハッキングされた場合の自動車利用主体の運行供用者責任が問題になる事案に、最も近いものは、⑤泥棒運転の事案である可能性が高い。

年5月6日) (<https://e-words.jp/w/総当たり攻撃.html>, 2022年8月19日最終閲覧)。

以上から、⑤泥棒運転における車両所有者の運行供用者該当性に関する判断基準を参考に、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性に関する判断基準を検討する¹¹⁵。

なお、この論文において、泥棒運転とは、先述の通り、所有者と直接的・間接的な人的関係がなく、かつ、所有者の許諾がない類型（表 1 の類型⑤）を指す。泥棒とは、そのような類型において現実に自動車の運転を行なっている者を指す。

人的関係がないかどうかはそう簡単に割り切れるものではない。現に、微妙な人的関係がある場合に、泥棒運転と似た考慮要素で判断する無断運転の裁判例もないわけではない¹¹⁶。しかし、人的関係がわずかでもある無断運転の事例と¹¹⁷、人的関係が全くない泥棒運転の事例とでは（本章第三節参照）、所有者の運行供用者該当性を判断するための考慮要素に異なる部分がある裁判例も散見された。人的関係が多少あることで、以下に統計的に集計する裁判所の考慮要素に多少なりとも変化が生じる可能性があるのであれば、判断基準を明確化するために、多少の人的関係がある無断運転の事案と全くない泥棒運転の事案とを区別して分析すべきである¹¹⁸。

そこで、本稿では、多少なりとも人的関係がある事例は、泥棒運転ではなく無断運転の事例に分類し¹¹⁹、人的関係の有無は、盗難車の所有者の運行供用者該当性判断に関する考慮要素ではなく、表 1 の事案類型を分ける基準であり¹²⁰、人的関係の濃淡は、無断運転における事案類型を分ける基準または無断運転における所有者の運行供用者該当性に関する考慮要素であると解した¹²¹。

表 1:自動車事故における車両所有者と運転者が異なる事案類型

	所有者と運転者に直接的関係有り	直接的関係無し、間接的関係有り	直接・間接的関係無し
所有者の許諾有り	① <例> ・ドライブクラブ（レンタカー）の直接の賃貸 ¹²² ・親子間の貸与 ¹²³ ・友人の運転の承諾 ¹²⁴ ・お抱え運転手 ¹²⁵ ・下請人の被用者が下請人所有の車を運転 ¹²⁶ ・元従業員への貸与 ¹²⁷ ・名義貸与された元従業員である運送業者の	② <例> ・ドライブクラブの転貸 ¹²⁹ ・中古自動車販売会社から購入中古車引渡前に使用貸借した代車に対する借主の従業員の使用 ¹³⁰	Null ¹³¹

¹¹⁵ ハッキングされたコネクテッドカーが起こした事故の運行供用者責任について、泥棒運転の判例を例に検討している先行研究として、小塚(2018) 231 頁、金子(2019) 338 頁等がある。上記理由により、これらの先行研究の泥棒運転の事案を参考にするという方針に、賛同する。

¹¹⁶ 最判昭和 49 年 11 月 12 日裁判集民 113 号 169 頁の原審である高松高判昭和 48 年 8 月 10 日判タ 300 号 228 頁は、前日まで所有者の従業員であった者が無断運転をした事例において、泥棒運転の事案と似た基準で所有者の運行供用者該当性を判断した。

無断運転に関する裁判例は、被用運転手や未成年の子等の人的関係が近い場合にはそれだけで責任を認め、またはその他の事情を比較的軽く取り扱っているのに対して、人的関係が遠くなるにしたがって、その他の事情の認定が詳細になる傾向にあると言われている(茅沼(1967a) 39 頁、茅沼(1967c) 7 頁注 4、小西(1995) 62 頁参照)。

学説も裁判所と同様の見解を示すものが多い(原田(1982) 25 頁、齊藤(1997) 18 頁参照)。具体的には、まず、被用者は、服務規律を通して使用者の指揮監督下にあり、支配・服従という人的関係が強度であるがため、使用者である所有者は、原則、運行供用者該当性を喪失しないという学説がある(坂井(1989) 185 頁)。また、親子という人的関係がある場合、その身分関係を介して管理を形成・維持すべき地位が続くし、家族という身分関係と自動車の保管状況等から見て、心理的にも物理的にも無断運転されやすい要素があり、無関係の第三者の泥棒運転とは異質であるという指摘がある(小西(1995) 62 頁)。さらに、生徒の無断運転に関して、人的関係が、車の日常の使用状況や管理状況と結びついたときに、運行支配に影響を与えることができるという見解がある(山田(1982) 27 頁)。加えて、知人・友人は、その親密性の濃度及び具体的運行への関与の態様によって、人的関係に強弱があるので、所有者は運行供用者該当性を喪失する可能性があるという主張がある(坂井(1989) 185 頁)。

以上の傾向からすると、所有者と一応の関係はあるが特別な人的関係がない者が無断運転をした場合、所有者の運行供用者該当性を判断する基準が、泥棒運転におけるそれと似てくる可能性はある。

¹¹⁷ 大阪高判令和 2 年 1 月 31 日自保ジャーナル 2095 号 142 頁は、所有会社が B 社に車両をリースしたところ、B 社の元従業員が無断運転した事例に関して、①無断運転をした者が、所有会社及び B 社の各代表者と親族関係にあり、かつ、B 社の従業員として過去に勤務していたという人的・社会的関係に基づいて、当該車両を使用していた B 社による管理状況を把握していたため、特段の支障もなく車両を容易に持ち出すことができたことと、②無断運転をした者に返還意思があったことを理由に、所有者の運行供用者該当性を肯定している。

また、広島高判昭和 44 年 5 月 27 日判タ 238 号 252 頁は、自動二輪車の所有者と運転者は、余り話をしたことのないが、近所に住んでいて、互いに顔見知りであるという、わずかな人的関係しかない事案において、無断で運転した者が、所有者に事故を起こしたことを電話して詫び、所有者はその電話ではじめて無断で運転されたことを知ったこと等、特別の関係があったか否かに関する事実を中心に、所有者の運行供用者該当性を判断している。

以上のように、わずかでも人的関係がある場合、それが運行供用者該当性を肯定できる程の特別な人的関係であるかどうか等を中心に、裁判所は所有者の運行供用者該当性を判断している傾向も見受けられた。

- ¹¹⁸ どの程度人的関係が薄ければ、無断運転であっても泥棒運転と似た基準で判断すべきかという閾値について、わずかに人的関係がある事例の蓄積が乏しく、現段階では適切に把握し難い。そのような状況で、泥棒運転と似た基準で判断した無断運転の事例（前掲注 116 高松高判昭和 48 年 8 月 10 日判タ 300 号 228 頁等）を、泥棒運転の事例に混在させると、かえって混乱を招く。よって、わずかでも人的関係がある事案については泥棒運転とは区別した上で、どの程度人的関係が薄ければ、無断運転であっても泥棒運転と似た基準で判断すべきかという閾値について、事案の蓄積等を待って今後検討する方が適切である。
- ¹¹⁹ 前掲注 116 高松高判昭和 48 年 8 月 10 日判タ 300 号 228 頁も「無断運転中の事故につき」と述べている。また、前掲注 117 広島高判昭和 44 年 5 月 27 日判タ 238 号 252 頁も「無断で運転された」と認定している。
- ¹²⁰ 泥棒運転の最高裁判例である最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁、及び、盗難車の所有者の運行供用者該当性に関する下級審裁判例 24 件（後掲注 177 参照）のうち、所有者の運行供用者該当性を肯定した下級審裁判例 9 件中 2 件（裁判例 (1) (5)）と否定した裁判例 15 件中 10 件（裁判例 (10) (11) (12) (13) (14) (15) (17) (19) (21) (22)）の合計 24 件中 12 件が、人的関係がないことを運行供用者該当性の有無を導く理由に挙げているが、そこでは、人的関係がないことが、盗難車の所有者の運行供用者該当性判断に関する考慮要素なのか、事案類型を区別する基準であるかについて、特に明示されていない。本稿では、上記理由により、これは、考慮要素ではなく、事案類型を分ける基準であると解した。
- ¹²¹ 人的関係がある無断運転の事例においては、その人的関係が、それを主たる理由として所有者の運行供用者該当性を判断できる程の特別の関係であるかによって、その他の考慮要素を加味する必要性が変化する可能性がある。特別の人的関係がある場合には、その人的関係が運行供用者該当性を判断するための重要な考慮要素となり得る（前掲注 116 参照）。
- ¹²² 最判昭和 46 年 11 月 9 日民集 25 卷 8 号 1160 頁、最判昭和 50 年 5 月 29 日裁判集民 115 号 33 頁。
- ¹²³ 最判昭和 43 年 9 月 24 日判時 539 号 40 頁。
- ¹²⁴ 最判昭和 57 年 11 月 26 日民集 36 卷 11 号 2318 頁は、車両所有者が、友人が運転することを承諾し、同乗したところ、事故が起きた事案である。
- ¹²⁵ 東京地判昭和 52 年 5 月 12 日昭和 51 年（ワ）第 395 号。
- ¹²⁶ 最判昭和 50 年 9 月 11 日裁判集民 116 号 27 頁は、下請人の被用者が下請人所有の車を運転中に起こした事故について、元請人と下請人双方の運行供用者責任を肯定した。
- ¹²⁷ 最判昭和 46 年 1 月 26 日民集 25 卷 1 号 102 頁。
- ¹²⁹ 最判昭和 39 年 12 月 4 日判時 394 号 57 頁では、所有者がドライブクラブに自動車を貸して、それをドライブクラブが A に転貸したか、A に貸したドライブクラブ自身が所有者であるか、争いがあり、いずれに当たるか確定されていないが、前者の場合は、この事案類型にあたる。

	被用者が起こした事故 ¹²⁸		
所有者の 許諾無し	③ ＜例＞ ・元従業員、または現 従業員の無断運転 ¹³² ・友人の無断運転（返 還約束違反） ¹³³ ・家族の無断運転 ¹³⁴	④ ＜例＞ ・家族の知人の無断運 転 ¹³⁵ ・所有者から自動車を 寄託されていた者の従 業員の無断運転 ¹³⁶ ・自動車修理業者の被 用者の無断運転 ¹³⁷	⑤ ＜例＞ ・泥棒運転 ¹³⁸

¹³⁰ 最判昭和 46 年 11 月 16 日民集 25 巻 8 号 1209 頁。これら以外にも、所有者 X が、自動車を友人 A に貸して、A が被用者 B に運転させて A も同乗したドライブ中に事故が起きた最判昭和 48 年 1 月 30 日裁判集民 108 号 119 頁があるが、しかし、同判決では、被用者に運転させることに関する所有者の承諾について、特に認定されていないため、上記表からは除いた。また、請負人が注文者のところへ運送業者を利用して自動車を運送する最中に起きた最判昭和 47 年 10 月 5 日民集 26 巻 8 号 1367 頁があるが、同判決でも、当該運送業者を利用することに関する注文者の承諾については、特に認定されていないため、上記表から除いた。

¹³¹ 所有者と運転者に直接・間接的的人的関係が無いのに、所有者の承諾があるという事案類型は、存在しない。

¹²⁸ 最判昭和 44 年 9 月 18 日民集 23 巻 9 号 1699 頁。兄弟姉妹の名義貸し（最判平成 30 年 12 月 17 日民集 72 巻 6 号 1112 頁）等の、名義上の所有者と運転者は一致しないが実質的所有者と運転者は一致する事案類型は、表 1 からは除外した。

¹³² 現従業員の無断運転に関するものとして、最判昭和 39 年 2 月 11 日判時 363 号 22 頁，最判昭和 40 年 7 月 16 日裁判集民 79 号 853 頁，最判昭和 41 年 4 月 15 日裁判集民 83 号 201 頁，最判昭和 42 年 11 月 30 日民集 21 巻 9 号 2512 頁，最判昭和 46 年 7 月 1 日判時 641 号 61 頁，最判昭和 52 年 9 月 22 日裁判集民 121 号 281 頁，最判昭和 40 年 9 月 7 日裁判集民 80 号 141 頁がある。

事故前日に退職した元従業員の無断運転に関する最判昭和 49 年 11 月 12 日裁判集民 113 号 169 頁がある。所有会社とほとんどの役員が共通するリース先 B 社の元従業員の無断運転に関するものとして、大阪高判令和 2 年 1 月 31 日自保ジャーナル 2095 号 142 頁がある。

¹³³ 最判平成 9 年 11 月 27 日判時 1626 号 65 頁。

¹³⁴ 最判昭和 46 年 1 月 26 日判時 621 号 35 頁，最判昭和 43 年 7 月 16 日裁判集民 100 号 197 頁，最判昭和 45 年 7 月 16 日判時 600 号 89 頁。

¹³⁵ 最判昭和 53 年 8 月 29 日交民 11 巻 4 号 941 頁，最判平成 20 年 9 月 12 日集民 228 号 639 頁。

¹³⁶ 最判昭和 43 年 10 月 18 日判時 540 号 36 頁。

¹³⁷ 最判昭和 44 年 9 月 12 日民集 23 巻 9 号 1654 頁。

¹³⁸ 最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁。

第二節 盗難車所有者の運行供用者概念とその法律構成

運行供用者概念をめぐる議論が、泥棒運転の事案において、所有者の運行供用者該当性の判断にどのような影響を与えるかを確認する¹³⁹。

第一款 一元説・二元説と抽象説・具体説/抗弁説・請求原因説について

第一項 一元説・二元説

運行供用者（「自己のために自動車を運行の用に供する者」自賠法 3 条本文）の重要なメルクマールとして¹⁴⁰、危険責任から導かれる運行支配、及び、報償責任から導かれる運行利益の双方を要求する二元説（通説¹⁴¹）がある¹⁴²。また、生命に関する危

¹³⁹ 泥棒運転の事案における判例等の法律構成・考慮要素の概要は、田中（2020）114 頁-117 頁参照。本稿では、田中（2020）では頁数制限等により記載できなかった判例・学説等を含めて、詳細を記載した。

¹⁴⁰ 北河（2016）30 頁、北河ほか（2017）23 頁は、運行支配・運行利益は、運行供用者該当性（自賠法 3 条本文）を判断する上でのメルクマールに過ぎず、中間項であって、主要事実でないとする。新城（1977）31 頁も、この立場に近い。他方、舟本（1969a）104 頁、西川ほか（1971）32 頁[原島発言]（これは、西川ほか（1972）15 頁[原島発言]と同内容である。そのため、以下、西川ほか（1971）のみを挙げることにする。）、山本（1999）11 頁、藤村（2012）17 頁は、運行支配・運行利益を、要件または要件事実であるとする。いずれにせよ、一元説と二元説の学説の論拠等を見る限り、運行支配・運行利益は、判断に影響を与え得る重要な基準として見られていることが、窺われる。

¹⁴¹ 二元説を通説とするものとして、南（1997）159 頁、伊藤（1999）75 頁、法曹会（2006）64 頁、北河（2016）30 頁等がある。一元説を有力説とするものとして、南（1997）159 頁、伊藤（1999）76 頁、法曹会（2006）66 頁、藤村=山野（2014）117 頁、吉村（2022）296 頁等がある。ただし、二元説も運行支配を中心として判断しており、一元説も報償責任は危険責任の一徴表と捉えているため、両者は必ずしも相容れないものではないという指摘もある（法曹会（2006）66 頁、藤村=山野（2014）117 頁、北河（2016）33 頁、北河ほか（2017）23 頁等）。

¹⁴² 自賠法制定当初は、同法 3 条は民法 715 条の特別規定であると理解されたことから（黒住（1955b）21 頁、黒住（1955a）3 頁、我妻（1956）12 頁、13 頁、椎木（1967）310 頁、311 頁、石田=伊藤（1977）231 頁、国土交通省自動車局補償制度参事官室（2012）60 頁、工藤ほか（2017）67 頁[増田発言]）、使用者責任と同様に報償責任の思想（運行利益）を重視する二元説が通説であった（西川ほか（1971）32 頁[原島発言]、薦田（1972）33 頁、川井（1975）10 頁、浅田（1975）28 頁、奈良（1975）34 頁、新城（1977）28 頁、本井（1980）103 頁、宮原（1996）5 頁、田中（1997c）29 頁、木宮ほか（2003）35 頁、36 頁、内田（2012）507 頁等参照）。

二元説を採るものとして、乾（1965）253 頁、加藤=池田（1965）97 頁、野村（1969）125 頁、倉田（1970）4 頁、西川ほか（1971）34 頁、35 頁、36 頁[倉田・藤平発言]、吉野（1972）21 頁、加藤（1989）104 頁、稲村（1975）26 頁、27 頁、木宮（1991）259 頁-261 頁、青野（1997）41 頁、木宮ほか（2003）36 頁、法曹会（2006）69 頁、浦川（2017）30 頁-32 頁、金子（2018）20 頁-21 頁等がある。

危険責任を、金銭に関する報償責任より重視し、運行支配のみを重要なメルクマールとし、運行利益は運行支配の一考慮要素に過ぎないと見る一元説（別名、運行支配一元説¹⁴³、有力説）がある¹⁴⁴。

危険責任とは、危険物を管理・所有する者は、危険物の管理・所有を社会的に許容されたのであるから、危険発生防止の高度な注意義務を負うべきであることを、根拠とするものである。報償責任とは、ある物や人を使用して事業を営む者は、これにより自己の活動領域を拡張して、その分、多くの利益を収める以上、その物や人がその業務執行につき他人に損害を与えた場合、公平の見地から、その使用者が責任を負担すべきことを、根拠とするものである¹⁴⁵。

立案担当者は、「『自己のために』というのは、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ということを意味する」と説明しており、二元説を

¹⁴³ 運行支配一元説という名称は、西川ほか（1971）33頁[原島発言]，34頁[倉田発言]等による。

専ら運行利益のみによって運行供用者該当性を判断する運行利益一元説は、現在では少数説である（薦田（1972）33頁等参照）。特に、泥棒運転に関する泥棒運転にかかる最高裁判例（最判昭和48年12月20日判時737号40頁）と下級審裁判例（前掲注177参照）の中で、運行利益一元説を採用したものは、見当たらなかった。以上から、運行利益一元説は、ここでは取り上げない。

¹⁴⁴ 自賠法3条と民法715条との非連続性を強調する見解（四宮（1964）20頁注10，西川（1964）33頁，伴（1966）201頁，川井（1967）12頁-19頁，宮崎（1967）126頁，舟本（1969b）46頁，舟本（1970）36頁，37頁，西川ほか（1971）35頁[原島・倉田発言]，茅沼（1972）75頁-82頁，石田喜久夫（1973）238頁，石田（1975）494頁，川井（1975）10頁-11頁，椎木（1975）126頁-127頁，川井（1978）4頁-22頁，26頁，伊藤文夫（1980）23頁，西岡（1982）20頁，川井（1982）16頁，17頁，坂本（1988）1530頁，川地（2017）19頁）に従い、一元説は、報償責任を重視しない（西川ほか（1971）32頁-33頁[原島発言]，荒井（1972）48頁，石田=伊藤（1977）232頁，大内（1988）209頁，木宮（1991）262頁-266頁，藤村（2012）17頁，北河ほか（2017）22頁-23頁）。

一元説を推す学説として、坂本（1962）293頁，吉岡（1969）21頁，浜崎（1969）117頁，浜崎（1967b）55頁-57頁，宮崎（1967）126頁，宮崎（1968）70頁，茅沼（1972）75頁，伊藤（1971）78頁，佐々木（1971）103頁，荒井（1972）49頁，薦田（1972）33頁-34頁，石田喜久夫（1973）240頁，戸出（1974）9頁，原田（1975）21頁，藤岡（1977）285頁，内田（2012）509頁等がある。

¹⁴⁵ 木宮ほか（2003）35頁。なお、左文献および、椎木（1977）147頁は、危険責任は、危険物から生じた損害については絶対的な責任を負担すべきとする無過失責任に結び付きやすいとするが、後述の最高裁判例・下級審裁判例の運行供用者該当性に関する判断基準を見る限り、泥棒運転の事案においては、運行供用者責任は無過失責任とは捉えられていない。

採っていたが、自賠法上、運行供用者の定義規定は置かれなかった¹⁴⁶。そのため、解釈に争いが生じることとなった。

最高裁判例も、一元説を前提とするもの（最判昭和 43 年 10 月 18 日判時 540 号 36 頁、最判 44 年 9 月 12 日民集 23 卷 9 号 1654 頁、最判昭和 46 年 1 月 26 日判時 621 号 35 頁、最判昭和 50 年 11 月 28 日民集 29 卷 10 号 1818 頁、最判平成 30 年 12 月 17 日民集 72 卷 6 号 1112 頁）¹⁴⁷、二元説を前提とするもの（最判昭和 43 年 7 月 16 日裁判集民

¹⁴⁶ 運輸省地域交通局自動車保障課監修・自動車補償研究会編（1987）25 頁，58 頁，運輸省自動車交通局保障課監修・自動車補償研究会編（1998）29 頁，国土交通省自動車局補償制度参事官室（2012）71 頁。黒住（1955b）20 頁，坂本（1962）292 頁，吉野（1972）21 頁，前田（1978）195 頁，潮海（1985）513 頁，松本（1986）52 頁，加藤（1989）87 頁，前田=手島（1989）1360 頁，羽成（1991）306 頁，田邨（1996）251 頁，田中（1997b）24 頁-26 頁，宮川（1997）6 頁，藤村（1998）4 頁，潮見（1999）395 頁，林田（1999）25 頁，藤村（2007）22 頁，藤村（2012）4 頁，越（2014）292 頁-292 頁，藤村=山野（2014）116 頁，越（2015）127 頁，北河ほか（2017）22 頁，山口（2017）745 頁，窪田（2018b）257 頁，藤村（2020）4 頁，窪田（2021）63 頁，潮見（2021）245 頁等参照。

¹⁴⁷ 上記の一元説を採る判例一覧は、運行利益に触れず運行支配だけを理由に責任を肯定した判例のみを挙げた。これ以外にも、運行利益に触れず、運行支配の存在を否定した判例として、最判昭和 39 年 2 月 11 日判時 363 号 22 頁（組合の運転手の無断運転）、最判昭和 45 年 2 月 27 日判時 586 号 57 頁、最判昭和 46 年 12 月 7 日裁判集民 104 号 595 頁、最判昭和 47 年 10 月 5 日民集 26 卷 8 号 1367 頁、最判平成元年 6 月 6 日交民 22 卷 3 号 551 頁等がある。しかし、運行利益に触れず、運行支配の存在を否定した判例は、一元説を採用しているのではなく、単に運行支配を否定したから、運行利益に触れる必要がなかっただけである可能性もあることから、一元説をとる判例一覧には含めなかった。現に、このうちの一つである最判昭和 39 年 2 月 11 日判時 363 号 22 頁は、「民法 715 条に関する判例法の推移を併せ考えるならば」と述べており、民法 715 条の連続性を根拠とする二元説の立場に立つようにも解し得る。これに関連して、茅沼（1972）73 頁-74 頁は、同判決の一審（一審は、「危険責任及び報償責任の理念に基き（原文ママ）、・・・並びに民法第 715 条に関する判例法の推移を考え合わせるなら」と述べている）について、二元説の判決であるとしている。

それ以外に、一元説を採用しているかどうか不明確であるため、説明が必要なものとして、次の最高裁判例がある。

まず、最判昭和 50 年 11 月 28 日民集 29 卷 10 号 1818 頁は、運行支配・運行利益という文言を用いずに、「運行について事実上・支配管理することができ、社会通念上その運行が社会に害悪をもたらさないよう監視、監督すべき立場」にあることを基準とした（中山（2017）11 頁）。これについての解釈は分かれているが（福永（1984）26 頁，加藤（1989）101 頁，加藤（1997）210 頁，宮川（1999）13 頁等参照）、運行支配の内容を「運行を指示・制御すべき立場」と捉える一連の判決の延長上にあるとする見解がある（福永（1983）55 頁，福永（1984）26 頁，27 頁，日野（1987）47 頁，加藤（1997）210 頁，加藤（1989）101 頁，102 頁，橋詰（1999）

100 号 197 頁、最判昭和 43 年 9 月 24 日判時 539 号 40 頁、最判昭和 44 年 1 月 31 日判時 553 号 45 頁、最判昭和 44 年 9 月 18 日民集 23 卷 9 号 1699 頁、最判昭和 45 年 7 月 16 日判時 600 号 89 頁、最判昭和 46 年 1 月 26 日民集 25 卷 1 号 102 頁、最判昭和 46 年 1 月 26 日民集 25 卷 1 号 126 頁、最判昭和 46 年 4 月 6 日裁判集民 102 卷 1 号 401 頁、最判昭和 46 年 7 月 1 日判時 641 号 61 頁、最判昭和 46 年 11 月 9 日民集 25 卷 8 号 1160 頁、最判昭和 46 年 11 月 16 日民集 25 卷 8 号 1209 頁、最判昭和 46 年 12 月 7 日裁判集民 104 号 583 頁、最判昭和 48 年 1 月 30 日裁判集民 108 号 119 頁、最判昭和 49 年 11 月 12 日裁判集民 113 号 169 頁、最判昭和 50 年 5 月 29 日裁判集民 115 号 33 頁、最判昭和 52 年 9 月 22 日裁判集民 121 号 281 頁、最判昭和 52 年 12 月 22 日裁判集民 122 号 565 頁¹⁴⁸、最判昭和 57 年 11 月 26 日民集 36 卷 11 号 2318 頁、最判平成 9 年 11 月 27 日判時 1626 号 65 頁、及び、泥棒運転の最高裁判例である最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁。最判昭和 46 年 7 月 1 日判時 641 号 61 頁は、二元説を前提としても違法でないことを示したが、二元説を採るかについては明示的には触れなかった）に分かれており、その立場は明らかでない¹⁴⁹。

学説が挙げる二元説の根拠として、まず、自賠法 3 条と民法 715 条の連続性から、使用者責任と同様に、報償責任の思想（運行利益）を重視すべきことが挙げられてい

17 頁、北河ほか（2017）23 頁等）。これらの見解からすれば、同判決は一元説を前提とする判決に加えることもできると考えられる。藤村（2012）20 頁と、藤井（1999）6 頁は、最判昭和 50 年 11 月 28 日民集 29 卷 10 号 1818 頁も一元説に分類する。

加えて、藤村（2012）20 頁は、運行支配・運行利益について、特に言及せずに、運行供用者責任を肯定した原審を是認した最判昭和 49 年 7 月 16 日民集 28 卷 5 号 732 頁民集 28 卷 5 号 732 頁を、一元説に分類する。しかし、最判昭和 49 年 7 月 16 日民集 28 卷 5 号 732 頁は、原審を是認しただけで特筆すべきことは述べていないため、これを、一元説を前提とする判例に分類して良いかどうか疑問がある。

¹⁴⁸ 最判昭和 52 年 12 月 22 日裁判集民 122 号 565 頁、及び、最判昭和 46 年 4 月 6 日裁判集民 102 卷 1 号 401 頁、及び、最判平成元年 6 月 6 日交民 22 卷 3 号 551 頁は、従業員がマイカーを使用していた際に起こした事故に関するものである。これらは、所有者と運転者が一致している事案で、表 1 の泥棒運転の事案類型とは異なる。しかし、一元説か二元説かは、表 1 の事案類型によらない論点であり、また、泥棒運転の最高裁判例が少ないため、他類型の判例も含めた。

¹⁴⁹ 判例の立場が不明確であることについて、荒井（1972）48 頁-49 頁、植木（1988）50 頁等参照。

る¹⁵⁰。また、運行供用者概念の中核が「自己のために」（自賠法 3 条本文）と言う概念にあり、運行利益がその根底にあるのに¹⁵¹、運行支配のみを強調することで、運行支配が管理支配にとって換えられる危険性を含んでいることが論拠とされている¹⁵²。さらに、ドイツ道路交通法 7 条の Halter に関する BGH 判決（BGHZ 13, 351 等）が、Halter を「自動車を自己の計算にいて使用し、かつ、このような使用を前提とする自動車についての処分権限を有する者」としていることが根拠とされている¹⁵³。

加えて、無断運転に対して処理しやすい一元説により過ぎており、レンタカー業者やドライブクラブのように、管理責任を問い難い主体だが、被害者保護の観点から責任を負わせるべき者に運行供用者責任を負わせるには、運行利益を強調せざるを得ないことも挙げられている¹⁵⁴。

¹⁵⁰ 注 142 参照。民法 717 条、718 条は物に対する危険責任（運行支配）と関連し、民法 715 条は人に関する報償責任（運行利益）と関連する（浅田（1975）28 頁，椎木（1975）126 頁，本井（1980）103 頁，浅田（1982）35 頁，國井（1985）198 頁，加藤（1989）87 頁参照）。これを前提に、二元説は、自賠法 3 条と民法 715 条との連続性を強調し、運行利益を重視する。

報償責任の思想（運行利益）を重視すべきことを根拠にすると、二元説だけでなく、専ら運行利益のみを要求する運行利益一元説にも結びつきやすい。

例えば、薦田（1972）33 頁は、自賠法制定当初にあった、報償責任を根拠に専ら運行利益のみを要求する見解についても紹介している。

しかし、薦田（1972）33 頁は、自賠法 3 条と民法 715 条の連続性と報償責任を根拠に挙げた上で、運行支配と運行利益の双方を要求する見解を、近時の判例の多数説として紹介している。

ここでは、近時多数説の見解を優先して、この見解を、二元説の根拠に分類した。

¹⁵¹ 西川ほか（1971）35 頁[倉田発言]，木宮（1991）260 頁，木宮ほか（2003）35 頁-36 頁。

¹⁵² 木宮（1991）260 頁。木宮（1991）261 頁は、運行供用者の概念は、運行支配・運行利益を保有していたことによって、被害者に直接損害賠償責任を負う者と述べている。そのため、これは、運行支配と運行利益の双方を要求する二元説といえる。

¹⁵³ 吉野（1972）14 頁，21 頁。二元説に賛同する論証の中で述べられたものではないが、ドイツの Halter の解釈について、乾（1965）251 頁，藤村（2007）29 頁，藤村（2012）31 頁，32 頁，藤村=山野（2014）116 頁，越（2014）299 頁，藤村（2020）9 頁等参照。

¹⁵⁴ 倉田（1970）4 頁，西川ほか（1971）34 頁，35 頁，36 頁[藤平・倉田発言]，高崎（1990）44 頁，高崎（2009）40 頁。稲村（1975）27 頁も、自動車貸主（ドライブクラブ）は、賃貸料等の運行利益を得ていたことから、貸主の責任を肯定できたとする。

この見解は、一見すると、運行支配が全くなくても運行利益さえあれば、運行供用者責任を肯定する運行利益一元説であるかに見える。

また、運行利益をメルクマールとすると、運行利益を肯定し難い主体の運行供用者該当性を肯定し難くなるという問題に対して、二元説を推す学説は、次のように、運行利益概念を拡張することで、この問題を克服しようとしている。まず、運行供用者たるべき者は、使用者（民法 715 条）ばかりでなく、一般の所有者から無断運転者や泥棒運行者に至るまで射程を広げていることに鑑みて、運行利益を、事実概念ではなく規範的概念として捉えて、経済的・物質的利益に限定せず、広く無形的なものを含めて、「ある者のためにする立場または地位」ないし「特定の者の側に有利な状態または特定の者のための存在」であれば足りると解する見解がある¹⁵⁵。また、運行利益として、事故当時の運行利益だけでなく継続的反復行為による利益も含むと解する見解もある¹⁵⁶。これらの運行利益の定義を拡大する見解によれば、上記問題は発生し難くなることから二元説を許容し易くなる。

他方、一元説の根拠としては、まず、自賠法 3 条は、報償責任を趣旨とする民法 715 条連続するものではなく、むしろ、物に対する危険責任を趣旨とする民法 717 条や 718 条と連続するものであることが挙げられている¹⁵⁷。また、使用者責任の核心が対人支配関係としての使用関係であるとすれば、運行供用者責任の核心は自動車の運行に対する支配もしくは支配の可能性であるという理由も挙げられている¹⁵⁸。さらに、自賠

しかし、レンタカー事業者の管理責任を理由に、レンタカー事業者の運行支配を肯定することも不可能ではない（西川ほか（1971）34 頁[原島発言]参照）。そのため、レンタカー業者やドライブクラブに運行供用者責任を負わせるには運行利益を強調せざるを得ないという上記見解は、運行利益一元説ではなく、二元説に分類することも可能である。現に、西川ほか（1971）36 頁[原島発言]は、この見解は、二元説であると述べている。また、高崎（1990）44 頁、高崎（2009）40 頁も、西川ほか（1971）32 頁を引用して、レンタカー事業者の運行供用者責任を考えるには、運行利益「も」考慮すべきであるという指摘があると紹介しており、上記見解を二元説として捉えている。

¹⁵⁵ 木宮（1991）259 頁、木宮ほか（2003）35 頁-36 頁。さらに、ドイツ道路交通法 7 条に対する判例・通説の解釈を参考に、運行利益と運行支配概念を拡大するものとして、安田（1982）37 頁がある。

¹⁵⁶ 乾（1965）253 頁、浅田（1982）35 頁。

¹⁵⁷ 川井（1967）18 頁等、注 144 参照。民法 717 条、718 条は、危険責任を大幅に採り入れた概念に基づいたものであるという点において、自賠法 3 条の趣旨に近いとされる（木宮（1991）262 頁）。

¹⁵⁸ 薦田（1972）34 頁。左書籍には、「使用者責任の根拠を報償責任に見出したとき、判例・学説がそこに見たものは運送賃・対価の如きではなく、拡大された活動に対するそれであったはずなのに、使用者責任の延長上に運行供用者責任を位置付けながら、そのような有形的・可視的・計算可能な直接の対価の存在を運行利益の帰属とする態度は理解に苦しむ」という二元説に対する批判も書かれている。しか

法 3 条は、自動車の運行という抽象的危険を許容する法秩序としては、その危険が具体化して生じた事故については、危険の源泉である自動車の運行を支配していた者に責任を負わせるという意味での、危険責任の思想に依拠するもので、これに報償責任の思想がないわけではないが、それは危険責任の思想を背後から補強的に支えているに過ぎないとする見解もある¹⁵⁹。同様に、無断運転に関して、運行利益に触れた判例は少なく、運行利益の実質を見る限り、支配の帰属があれば一般的には利益の帰属を問題とする必要はなく、利益の要素は支配の要素が希薄な場合のみ、これを補完するものに過ぎないという主張もある¹⁶⁰。加えて、運行利益を基準としても、その内容が、企業活動より得られる経済的利益やその費用負担にとどまらず、マイカーによる場所移動も含め、さらに、これを「全体として客観的に観察」（最判昭和 46 年 7 月 1 日判時 641 号 61 頁）するといふのであれば、その内容は空虚なものとならざるを得ないという意見もある¹⁶¹。また、第三者が無断運転をして事故を起こした場合であっても、その運転が自動車利用主体の故意または過失に起因するものであったときは、自動車利用主体に損害賠償責任を認めたいが、無断運転がされた場合、自動車利用主体に運行利益が帰属したとは到底言えないから、その運行供用者責任を認めることは不可能になるという理由も挙げられている¹⁶²。

以上のような理由により、長きに渡り、一元説と二元説で見解が分かれている¹⁶³。

し、この学説が主張された後に、前記の通り（前掲注 155・156 参照）、二元説を主張する学説は、運行利益を運送賃・対価ではなく、拡大された活動に対するそれとして捉えるようになったため、現在では、かかる批判は妥当しなくなったように思われる。

¹⁵⁹ 宮崎（1968）70 頁，田中（1997c）39 頁。

¹⁶⁰ 浜崎（1969）117 頁。坂本（1962）293 頁，294 頁，浜崎（1967b）55 頁-57 頁，佐々木（1971）103 頁も同趣旨。

¹⁶¹ 荒井（1972）49 頁。佐々木（1971）103 頁，薦田（1972）33 頁，戸出（1974）9 頁，浅田（1975）29 頁，坂井（1987）38 頁，難波（2010）84 頁も同趣旨。

¹⁶² 宮崎（1967）126 頁。

¹⁶³ その他に、次のような事案類型に即した判断をすべきとする見解もある。まず、①レンタカー業者に運行供用者責任を負わせるには、運行利益を重視する二元説が適していること、また、②従業員所有のマイカー通勤途上の事故について、使用者に責任を負わせることは酷だから、運行供用者の範囲から除外する等の、類型毎の価値判断を先行させて、運行供用者該当性の判断基準としての運行支配・運行利益という法概念はそれに対する理由付けとして扱えば足りるという見解がある（西川ほか（1971）37 頁[宮原・西川発言]）。また、加藤ほか（1965）18 頁[C・加藤発言]は、具体的事情に応じて、目的、結果から妥当なところで線を引くより他なく、例えば、運行利益が非常に強い場合は、運行支配が弱くても、運行供用者と認める等、硬直的な態度を避けて、自賠法の趣旨に合致するように運行支配と運行利益の

第二項 抽象説と具体説/抗弁説・請求原因説

「その運行」の意義の捉え方に対して、学説が対立したものとして、具体説と抽象説の対立が存在する。

運行支配・運行利益の判断基準について、「その運行」（自賠法3条本文）を「自己のための運行」と読み¹⁶⁴、事故の原因となった運行が自己のためになされていることを示す具体的事実の立証を要求する具体説がある¹⁶⁵。具体説は、請求原因事実として、具体的事実の立証責任を、原告に課す請求原因説と結び付きやすい¹⁶⁶。

関係関係から弾力的に考えるようにすべきとする。同種の見方をするものとして、山田（1988）85頁もある。また、無断運転の事案で二元説を採るとその運行供用者責任を認めることは不可能になるという前記批判（注162参照）も、その類型的判断の一例に、含めることができるだろう。

しかし、本稿では、裁判所の運行供用者該当性判断基準を明確化した上で、その効率性と合理性を検討することを目的としているので、一応は、一元説・二元説を対比しながら検討することとする。

¹⁶⁴ 具体説と抽象説の文言解説について、荒井（1972）50頁、北河（2016）35頁、北河ほか（2017）25頁、茅沼（1967b）7頁、8頁、茅沼（1967c）6頁、浜崎（1967a）156頁、158頁、浜崎（1969）113頁、田中（1997c）29頁、32頁-36頁、藤岡（1977）279頁、280頁、稲田（1997a）66頁、本井（1980）104頁、潮海（1985）516頁、松本（1986）52頁、伊藤（1995a）71頁、法曹会（2006）71頁等参照。また、注168参照。

¹⁶⁵ 具体説または請求原因説を採るものとして、千種（1961）6頁、加藤ほか（1965）9頁[加藤発言]、池田（1974）101頁、野村（1969）125頁、木宮ほか（2003）45頁、鈴木（2013）46頁等がある。野村（1969）125頁は、「その運行」の文言解釈については、「その自動車の運行」ということにほかならず、「自己のための運行」と解する必要はないとする。しかし、野村（1969）125頁は、所有者に重い立証責任を課すことは公平な損失分担の理念から疑問があること、運行供用者自体を具体的、個別的に判断するとしているため、具体説・請求原因説を推す学説に分類した。

¹⁶⁶ 抗弁説・請求原因説といった証明責任による分類は、抽象説・具体説の分類とは、本来無関係である（林（1969）93頁、木宮ほか（2003）37頁参照）。例えば、浜崎（1967a）156頁は、文言解釈を根拠に、具体説に似た具体的主体説を推奨するが、浜崎（1967a）158頁と浜崎（1969）117-118頁では、抗弁説に賛同している。このように、抗弁で具体的事実を主張する点に着目して、具体説と捉えることもできる。しかし、原告が請求原因で主張すべき事実の具体性に着目して、原告が請求原因で抽象的地位を立証すれば足り、抗弁で被告が具体的事実を立証すべきとする説を抽象説/抗弁説と捉え、原告に請求原因で具体的事実の立証を要求する説を具体説/請求原因説と捉える見解が、多い（吉岡（1969）21頁、22頁、吉岡（1967）10頁注2、宮原（1996）12頁[宮原発言]等参照）。そのため、本稿では、この多数派の定義に従う。

これに対して、被害者を立証困難から救済するため¹⁶⁷、「その運行」（自賠法3条本文）を、「その自動車の運行」と読み¹⁶⁸、事故原因となった具体的事実を捨象して、所有者や賃借人等の一般的・抽象的地位にあることから運行利益・支配を推定する抽象説をとり¹⁶⁹、あわせて、事故以前に運行支配・利益を喪失したという具体的事

¹⁶⁷ 立証困難救済のため、東京地裁交通訴訟専門部から抗弁説/抽象説が打ち出されたとされる（表2注181の裁判例一覧、及び、浜崎（1967a）157頁、宮原（1969）92頁、荒井（1971）62頁、倉田（1975）12頁、野村（1979）55頁、宮原（1996）5頁、田中（1997c）29頁、31頁、35頁、藤井（1999）6頁、法曹会（2006）75頁、藤村（2007）25頁参照）。

¹⁶⁸ 文言解釈について、北河ほか（2017）25頁は、次のように説明する。自賠法3条本文の「その運行」を「自己のための運行」と読み、当該事故の原因となった具体的運行に対する運行支配が帰属する者を、運行供用者とするのが具体説である。他方、抽象説は、「その運行」を「その自動車の運行」と読むことにより、当該事故の原因となった具体的運行と切り離して、当該事故の原因となった具体的運行が開始される前の段階で、一般的・抽象的にその自動車に対する運行支配が帰属する者を、運行供用者とする。

また、木宮ほか（2003）44頁-45頁、31頁によれば、抽象説の理由を、次のように説明できる。自賠法3条本文の「自己のために」という文言は、「運行の用に供する者」にかかっているから「その運行」という場合には、その文言とのつながりが切れ、単に「自動車」のみにかかるのを相当とする。その上、日本が模範としたドイツ道路交通法7条1項が、「自動車の運行」となっている。

上記のような多数説の文言解釈以外にも、「その運行」の文言解釈については、諸説ある。

例えば、木宮ほか（2003）45頁、46頁は、具体説が妥当であるとしながらも、具体的に「自己のために自動車を運行の用に供する者」と判断されれば、もはや事故原因となった具体的運行が「自己のために」なされたかは問う必要はなく、「その運行によって」を「当該自動車の運行の運行によって」と解すれば足りるとする。

また、浜崎（1967a）156頁は、次のように説明している。一般的抽象的に車を自己のために運行の用に供する者を、責任主体として固定させ、「その運行」を「自己のための運行」と読む。これにより、具体的運行行為が「自己のため」でないと評価される場合を、責任主体から除外する（抽象的主体説）。他方、具体的運行時において車を「自己のために運行の用に供する者」を運行供用者として捉え、泥棒運転が開始された途端、使用権限者は責任主体でなくなり、「その運行」を改めて「自己のための運行」と読む必要はないとする（具体的主体説）。

その他、茅沼（1967c）6-8頁と浜崎（1969）113頁、114頁等参照。

¹⁶⁹ 抽象説は、①所有権等、使用権限を有する者が、運行供用者に当たるかを判断する場合には、適切に機能する。他方、②使用権限を有しない泥棒等の運行供用者該当性を判断する場合には、どうしても具体説によらざるを得ない（北河ほか（2017）22頁）。本稿の検討対象は、盗難車の所有者の運行供用者該当性であるため、①所有権等、使用権限を有する者が運行供用者に当たるかを判断する場合に当たる。よって、②の点は、特に問題にならない。

実を、被告が抗弁として主張立証すれば、運行供用者でなくなるとする（抗弁説）立場が有力である¹⁷⁰。

具体説においては、事故原因となった具体的事実を捨象しないため、事故当時、事故原因となった泥棒運転が、自己のためになされていることが必要となる。

これに対して、抽象説では、事故原因となった具体的事実を捨象するため、事故前の平常時において、所有者が運転を委託した従業員等との関係で、利益を得ていればよいことになる。すなわち、抽象説では、基準時を、事故時から事故前に、利益を得

¹⁷⁰ 抽象説または抗弁説を採るものとして、吉岡（1967）9頁，10頁注2，吉岡（1969）21頁，22頁，吉岡（1971）17頁，18頁，茅沼（1967c）7-8頁，浜崎（1969）117-118頁，浜崎（1967a）158頁，宮崎（1967）125頁，129頁-130頁（この吉岡進裁判官、茅沼裁判官、浜崎裁判官、宮崎富哉裁判官らは、抗弁説を生み出したとされる東京地裁交通訴訟専門部所属であったとされる（田中（1997c）29頁，31頁，35頁，宮原（1996）5頁参照）），四宮（1964）20頁，加藤ほか（1965）15頁[A発言・小川発言]，谷水（1967）46頁，大喜多（1967）41頁，宮原（1969）92頁，倉田（1970）4頁，荒井（1971）62頁，荒井（1972）51頁，四宮（1975）15頁，前田（1978）189頁，野村（1979）55頁（但し、野村教授は、所有者その他の自動車使用権限がある者について抗弁説を支持するが、それ以外の者については、具体説を支持することを明示している），西岡（1982）21頁，木宮（1991）266頁-267頁，伊藤（1995a）71頁，72頁，青野（1997）43頁，木宮ほか（2003）37頁がある（木宮（1991）266頁-267頁は、上記と異なり、抗弁説と具体説を結び付けているが、次の理由により、同書を、抽象説を採る学説に分類した。同書は、「自己のために自動車を運行の用に供する者」と判断されれば、もはや自己の原因となった運行が「自己のために」供された者であるか否かを問わないと述べて、具体説を批判した上で、「その運行によって」は「当該自動車の運行によって」と解すれば足りると述べている。以上から、同書は抽象説を推しているように読める）。

それ以外に、抽象説/抗弁説を採る裁判例が多いことを指摘するものとして、加藤=木宮（1970）127頁，戸出（1974）10頁，宮原（1996）6頁，南（1997）161頁，法曹会（2006）79頁がある。

抗弁説に対しては、法律要件分類説から、権利根拠規定や権利消滅規定等となる条文がないという批判が、あった。これに対応するため、抗弁説の処理を維持しながらも、法律要件分類説と整合性を図ろうとした間接反証説が現れた。しかし、運行供用者概念の規範的要件性に着目し、規範的要件の評価根拠事実・評価障害事実が、主要事実になるため、間接反証説のような説明は不要であり、抗弁説で良いという規範的要件説が、有力となった（北河ほか（2017）25頁，北河（2016）35頁，36頁，林（1969）93頁-94頁，113頁，114頁，西川ほか（1971）51頁-58頁[西川・原島・倉田・野崎発言]，石田穰（1973）1089頁，倉田（1975）12頁-13頁，藤岡（1977）280頁，潮海（1985）517頁，加藤（1989）93頁-94頁，浦川（1995）48頁，青野（1997）42頁，木宮ほか（2003）37頁-39頁，法曹会（2006）76頁-79頁，鈴木（2013）47頁，48頁参照）。

る相手を、泥棒から従業員と変化させることで、運行供用者該当性を認め易くしていることになる（表 2 参照）。

この具体説（「自己のための運行」と人に着目する読み方）と抽象説（「その自動車の運行」と車両に着目する読み方）との対立は、二元説と一元説の対立の論拠である人の支配（人に対する民法 715 条と自賠法 3 条との連続性（二元説））と車の支配（物に対する民法 717 条や 718 条と自賠法 3 条との連続性（一元説））に対する評価にも対応しており¹⁷¹、二元説には具体説が、一元説には抽象説が、整合し易い¹⁷²。

第三項 一元説・二元説、抽象説・具体説から盗難車所有者の運行供用者性を肯定することの難易

一元説・二元説、及び、抽象説・具体説を採用した場合の、盗難車の所有者の運行供用者該当性判断への影響について、考察する。

¹⁷¹ 一元説が、運行支配を優位に置くのは、運行供用者責任を、人の支配ではなく、車の支配を基礎とする危険責任と考えるからであり、具体説から抽象説への発展は、こうした危険責任に対する評価に対応する（藤岡（1977）281 頁）。

この根拠を、以下に、補足説明する。

二元説が根拠とする、自賠法 3 条との連続性を強調する民法 715 条は、使用者の被用者に対する支配という点で、人の支配に関する規定である。これに対して、一元説の根拠である、自賠法 3 条との連続性を有する民法 717 条、718 条（川井（1967）18 頁等注 144、川井（1978）2 頁参照）は、物の支配に関する規定である。そのため、二元説から一元説への発展は、人の支配から物（自動車）の支配への視点の移行と対応する。そして、この視点が、具体説と抽象説の、「その運行」（自賠法 3 条本文）を、「自己のための運行」と読むか（具体説の人に着目する読み方）、「その自動車の運行」と読むか（抽象説の車両に着目する読み方）、という点と共通する。

以上の理由により、具体説（自己（人）に着目）と抽象説（自動車（物）に着目）との対立は、二元説（人の支配）と一元説（車の支配）の対立論拠に、対応している。

¹⁷² 前記の通り、具体説（自己（人）に着目）と抽象説（自動車（物）に着目）との対立は、二元説（人の支配）と一元説（車の支配）の対立論拠に、対応している（前掲注 171 参照）。この整理からすると、一元説には抽象説が、二元説には具体説がより整合的である。

また、加藤（1989）92 頁、國井（1985）199 頁も、抗弁説（抗弁説と抽象説との関係は注 166 参照）は、運行支配を重視するため、一元説と親和的であるとする。茅沼（1972）83 頁、野田（1972）191 頁、192 頁、奈良（1975）35 頁も、一元説を採る学説は、抗弁説を採るものが多いとする。

さらに、効果から見ても、一元説・抽象説/抗弁説、二元説・具体説/請求原因説の組み合わせが整合的である（第三章第一節・第二節、注 278 参照）。

泥棒と所有者は、何の関係もない以上、泥棒者は、所有者のために運転するわけではない。また、泥棒運転が所有者にとって不利益とはなっても、具体的な利益となるとは解し難い。そのため、たとえ、次のように運行利益概念を拡張しても、盗難車所有者の運行利益を肯定することは難しい。まず、運行利益を、経済的・物質的利益に限定せず、広く無形的なものを含めて、「ある者のためにする立場または地位」ないし「特定の者の側に有利な状態または特定の者のための存在」であれば足りると解したとする¹⁷³。そう解したとしても、泥棒は所有者のために運転するわけではないし、また、泥棒運転は所有者にとって無形的にも利益にならないため、泥棒運転から所有者は具体的利益を享受し得ないと考えられる¹⁷⁴。また、事故当時の運行利益だけでなく、継続的反复行為による利益も含むと解する見解を採用したとする¹⁷⁵。その場合でも、所有者は、自己の運転からは反复継続的利益は得ているものの、泥棒運転からは反复継続的に利益を得ているわけではない。それどころか、泥棒に車両を奪われることで所有者は自己のために車両を用いることができなくなるため、所有者の具体的な運行利益は害されているとすら言える。これらの理由から、泥棒運転との関係では所有者の具体的な運行利益を肯定し難い。

よって、運行利益を独立に要求する二元説を採用しつつ、その内容として具体説を採ると、泥棒運転における所有者の運行供用者該当性を肯定することは、難しくなる

¹⁷⁶。

¹⁷³ 前掲注 155 参照。

¹⁷⁴ 坂井（1987）39 頁は、運行利益概念をいかに空洞化させても、盗難車の所有者の運行利益を肯定することはできないとする。

¹⁷⁵ 前掲注 156 参照。乾（1965）253 頁、浅田（1982）35 頁。

これらの二元説の学説（注 173 と注 175 の学説）は、前記抽象説とは、次の点で異なる。これらの二元説の学説は、運行利益の内容を、無形的利益や反复継続的利益に拡大している。これに対して、抽象説は、前項で述べた通り、基準時を、事故時から事故前に、利益を得る相手を、泥棒から従業員と変化させることで、運行供用者該当性を認め易くしている。このように、抽象化・拡大する対象が、運行利益の内容であるか、基準時や利益を得る相手であるかといった違いがある。

¹⁷⁶ 藤村（2012）21 頁、藤村（2020）7 頁も、具体説には特に触れてはいないが、泥棒運転の場合、二元説を採用すると、所有者の責任を否定せざるを得ないとする。椎木（1975）119 頁、柴田（1988）165 頁も、事故時の具体的運行について、運行支配、運行利益の帰属の有無により、運行供用者該当性を判断する解釈を否定しない限り、泥棒運転における所有者の運行供用者責任を肯定できないとする。

実際、泥棒運転にかかる最高裁判例（最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁）と 24 件の下級審裁判例のうち¹⁷⁷、運行利益の帰属を肯定した例は、場所的近接性を根

¹⁷⁷ 表 3 と表 4、表 5、表 6 等において集計対象とした所有者の運行供用者該当性について判示した泥棒運転の先行裁判例は下記の通りである。

泥棒運転の事案において所有者の運行供用者該当性を肯定した裁判例としては、(1)大阪地判昭和 46 年 7 月 15 日判時 650 号 88 頁、(2)札幌地判昭和 55 年 2 月 5 日判タ 419 号 144 頁、(3)名古屋高判昭和 56 年 7 月 16 日判時 1010 号 61 頁、(4)京都地判昭和 56 年 9 月 7 日交民 14 卷 5 号 1051 頁、(5)大阪地判昭和 61 年 3 月 27 日交民 19 卷 2 号 426 頁、(6)大阪地判平成 13 年 1 月 19 日交民 34 卷 1 号 31 頁、(7)東京地判平成 20 年 2 月 4 日交民 41 卷 1 号 148 頁、(8)東京地判平成 22 年 11 月 30 日交民 43 卷 6 号 1567 頁、(9)横浜地判平成 28 年 12 月 7 日自保ジャーナル 1993 号 81 頁がある。

他方、泥棒運転の事案において所有者の運行供用者該当性を否定した裁判例としては、(10)広島高判昭和 47 年 6 月 15 日交通民集 5 卷 3 号 648 頁、(11)大阪地判昭和 47 年 9 月 12 日判タ 285 号 188 頁、(12)東京地判昭和 48 年 8 月 16 日交民 6 卷 4 号 1287 頁、(13)東京地判昭和 52 年 3 月 24 日判時 868 号 57 頁、(14)東京高判昭和 54 年 12 月 27 日判時 957 号 55 頁、(15)大阪地判昭和 57 年 10 月 7 日交民 15 卷 5 号 1331 頁、(16)京都地判昭和 59 年 3 月 27 日交民 17 卷 2 号 458 頁、(17)札幌高判昭和 59 年 5 月 31 日判タ 537 号 208 頁、(18)横浜地判昭和 61 年 7 月 14 日判時 1204 号 136 頁、(19)盛岡地判昭和 61 年 12 月 22 日判時 1224 号 104 頁、(20)東京高判昭和 62 年 3 月 31 日判タ 645 号 226 頁、(21)東京地判平成 3 年 11 月 14 日交民 24 卷 6 号 1426 頁、(22)東京地判平成 7 年 8 月 30 日交民 28 卷 4 号 1225 頁、(23)大阪地判平成 11 年 7 月 21 日交民 32 卷 4 号 1166 頁、(24)名古屋高判平成 30 年 11 月 22 日平 30 (ネ) 545 号がある。

このうち裁判例(9)横浜地判平成 28 年 12 月 7 日自保ジャーナル 1993 号 81 頁と(23)大阪地判平成 11 年 7 月 21 日交民 32 卷 4 号 1166 頁は、自動二輪車の事例に関するものであるが、二輪車と四輪車で判断基準が違うようには見えなかったため、集計対象に含めた。なお、自動二輪車に関する広島高判昭和 44 年 5 月 27 日判タ 238 号 252 頁の判断基準は、上記裁判例のそれとは異なるが、判旨は対象が二輪車であることについて特段論じておらず、人的関係を中心に論じているため、判断基準が異なった原因は、対象が自動二輪車であることよりも、人的関係がわずかにあることにあると考えられる（前掲注 117 参照）。

集計対象外とした裁判例は、次の通りである。

まず、同一事件について、複数審級において、運行供用者該当性について判示したものは、原則、最上級審以外は対象外とした。ただし、(20)東京高判昭和 62 年 3 月 31 日判タ 645 号 226 頁の上告審最判昭和 62 年 10 月 22 日自保ジャーナル 748 頁や、(3)名古屋高判昭和 56 年 7 月 16 日判時 1010 号 61 頁の上訴審である最判昭和 57 年 4 月 2 日裁判集民 135 号 641 頁のように、原審の判断を簡単に是認したに過ぎない場合は（最判昭和 57 年 4 月 2 日裁判集民 135 号 641 頁は、所有者の運行支配が間接的、潜在的、抽象的であったとした原審の判断を是認しているため、運行支配を肯定した原審の判断を是認したと分類できる（北河ほか（2017）33 頁，藤村（2012）22 頁））、原審を対象に含め、上告審は除外した。

また、東京地判昭和 62 年 11 月 10 日交民 20 巻 6 号 1420 頁は、(18)横浜地判昭和 61 年 7 月 14 日判時 1204 号 136 頁と同じ事件について、原告が国に補填を求めたものであり、認定事実が重複しているため、所有者に運行供用者責任を追求した(18)横浜地判昭和 61 年 7 月 14 日判時 1204 号 136 頁を、優先的に集計対象とし、東京地判昭和 62 年 11 月 10 日交民 20 巻 6 号 1420 頁は、集計対象外とした。

更に、所有者の運行供用者責任ではなく、不法行為責任で対処するもの（東京地判昭和 41 年 12 月 15 日判時 467 号 21 頁、大阪地判昭和 44 年 5 月 16 日交民 2 巻 3 号 682 頁、宇都宮地判昭和 46 年 1 月 29 日交民 4 巻 1 号 146 頁、大阪地判昭和 60 年 6 月 28 日交民 18 巻 3 号 921 頁、福岡地判昭和 62 年 10 月 13 日判時 1260 号 28 頁、名古屋地判平成 2 年 8 月 8 日交民 23 巻 4 号 980 頁、東京地判平成 8 年 8 月 22 日判タ 938 号 206 頁、東京地判平成 31 年 2 月 20 日交通事故民事裁判例集 52 巻 1 号 188 頁、最高三小判令和 2 年 1 月 21 日交民 53 巻 1 号 1 頁及びその下級審判決である東京高判平成 30 年 7 月 12 日交民 53 巻 1 号 4 頁と東京地判平成 30 年 1 月 29 日交民 51 巻 1 号 99 頁等。不法行為構成で処理する泥棒運転の判例に関する先行研究として、村山（2019）43 頁，52 頁以下，潘（2021）89 頁-115 頁等がある）も、集計対象から除外した。

加えて、大分地判昭和 46 年 3 月 31 日交民 4 巻 2 号 563 頁は、所有者が町である事案で、所有者が私人である他の裁判例とは、考慮要素が大きく異なるため、集計対象から除外した。

また、浦和地判昭和 48 年 11 月 16 日交民 6 巻 6 号 1816 頁は、父の自動車を使用していた息子が自動車を窃取された事案で、息子の運行供用者該当性は丁寧に認定された上肯定されているものの、本稿の調査対象である盗難車の所有者である父の運行供用者該当性は「運行支配は、本件事故発生の時点においては既に失われているものという外はない」と述べるのみであったため、対象外とした。

また、千葉地判昭和 62 年 3 月 20 日自動車保険ジャーナル 712 号 2 頁（伊藤（1999）128 頁参照）は、A に窃取された自動車を B が窃取して運転中に事故を起こした二重窃取の事案であり、他の事例と異なるため、集計対象外とした。

さらに、宗宮（1975）158 頁は、広島高判昭和 44 年 5 月 27 日判タ 238 号 252 頁を、泥棒運転の裁判例に挙げている。しかし、この事案では、所有者と運転者は、余り話をしたことの無いが、近所に住んでいて、互いに顔見知りであるという、一応の人的関係がある。これは泥棒運転よりは無断運転の事案に近く、広島高判昭和 44 年 5 月 27 日判タ 238 号 252 頁も「無断で運転された」と述べている。広島高判昭和 44 年 5 月 27 日判タ 238 号 252 頁は、無断で運転した者が所有者に事故を起こしたことを電話して詫言っていること、所有者はその電話ではじめて無断で運転されたことを知ったこと等、特別の関係があるかどうかを中心に、所有者の運行供用者該当性を判断している。そして、広島高判昭和 44 年 5 月 27 日判タ 238 号 252 頁は、何等特別の関係のない他人によって運転されたこと一事をもって所有者を運行供用者該当と認める余地はないとしている。これは、特別の関係のない他人によって運転された場合に、所有者の運行供用者該当性を認める余地を否定する、現在ではあまり見られない古い類型の裁判例であると言える（自賠法 3 条を泥棒運転の事案に適用する可能性を否定する見解として、東京地判昭和 41 年 12 月 15 日判時 467 号 21 頁，野村（1969）128 頁，加藤=池田（1965）101 頁，野澤（2020）299 頁等がある。見解の変遷について、松本（1987）20 頁，田邨（1999）18 頁等参照）。現在

抛に運行利益の帰属を肯定した名古屋地判昭和 55 年 8 月 4 日判時 986 号 89 頁のみである（なお控訴審である名古屋高判昭和 56 年 7 月 16 日判時 1010 号 61 頁（裁判例(3)）は、運行利益が直接的、具体的には帰属しなくても所有者は運行供用者となるとした）。また、運行供用者該当性を肯定した 9 件の裁判例のうち、8 件は、一元説を前提とし、残る一つは、一元説・二元説いずれを採用するか明らかにしないまま、抽象説を採用して運行供用者該当性を認めた（表 3 参照）。

以上より、具体説かつ二元説を採用すれば、盗難車所有者の運行供用者該当性を肯定することは難しい。すなわち、盗難車所有者の運行供用者該当性を肯定するには、抽象説または一元説によらなければならない。

表 2：具体説と抽象説/抗弁説・請求原因説の比較

	具体説/請求原因説	抽象説/抗弁説
実体法的分類	「その運行」（自賠法 3 条本文）を「自己のための運行」と読み、事故原因となった運行が自己のためになされていることを示す具体的事実を立証（具体説）。	「その運行」（自賠法 3 条本文）を「その自動車の運行」と読み、事故原因となった具体的事実を取捨して、自動車利用主体という一般的・抽象的地位にあることから運行利益・運行支配を推定（抽象説）。但し、抗弁部分は具体的な立証が必要 ¹⁷⁸ 。
訴訟法的分類	具体的事実を請求原因事実として原告が主張立証（請求原因説）	立証困難の救済のため、具体的事実を抗弁として被告が主張立証（抗弁説）

の判例・学説の多くは、自賠法 3 条を適用する可能性は認めている（第二章第二節、第二章第三節、表 4 等参照）。本稿では、泥棒運転に関する現在の裁判所の判断傾向を把握することを目的としているため、広島高判昭和 44 年 5 月 27 日判タ 238 号 252 頁を集計対象外とした。

さらに、神戸地判平成 15 年 10 月 16 日判時 1848 号 107 頁は、泥棒運転の最高裁判例である最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁を引用して、Y の運行供用者責任を否定しているが、Y は車両を個人的に預かっていただけで車両所有者かどうかとも争いがあるし、窃取者の一人は、Y の従業員であり、これは泥棒運転というよりは、無断運転の事案であるため、除外した。

¹⁷⁸ 抗弁説においては、原告は、請求原因として、具体的事実を主張立証しなくてもよいが、被告は、抗弁として、具体的に主張立証しないといけない。そのため、抗弁説を、抽象説と具体説の双方の側面を持つ折衷説に分類する見解（茅沼（1967c）7-8 頁、田中（1997c）32 頁もある。しかし、原告が、請求原因として、具体的事実を主張立証しなくてもよいことに着目して、これを抽象説に分類する見解が、多い（浜崎（1967a）156 頁、谷水（1967）46 頁、田中（1997c）34 頁、前掲注 166 参照）。

実体法的 差異（時 間）	事故当時が基準時	事故前の平常時が基準時
実体法的 差異（対 象）	事故原因となった泥棒運行から 得られる利益	所有者が運転を委ねた相手（従業員等） から一般的・抽象的に得られる利益
判例 ¹⁷⁹	最判昭和 39 年 2 月 11 日判時 363 号 22 頁（組合の運転手の無断運 転），最判昭和 40 年 9 月 7 日裁 判集民 80 号 141 頁（従業員の無 断運転） ¹⁸⁰	最判昭和 43 年 10 月 18 日判時 540 号 36 頁（従業員の無断運転） 最判昭和 45 年 7 月 16 日判時 600 号 89 頁 （従業員（子）の無断運転），最判 44 年 9 月 12 日民集 23 卷 9 号 1654 頁（従 業員の無断運転） ¹⁸¹

表 3: 運行供用者該当性判断において先行裁判例の採用した各説の割合¹⁸²

説	割合
---	----

¹⁷⁹ 学説には、最高裁は黙示で抗弁説を承認していると言っても過言ではないとするものもある（南（1997）161 頁，北河（2016）35 頁，北河ほか（2017）22 頁，荒井（1972）61 頁，茅沼（1972）89 頁，倉田（1975）12 頁）。しかし、泥棒運転について、最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁は、いずれの立場を採るかを明示していない。

¹⁸⁰ 最判昭和 39 年 2 月 11 日判時 363 号 22 頁と最判昭和 40 年 9 月 7 日裁判集民 80 号 141 頁は、具体説/請求原因説を採用すると、明示した訳ではないが、これらが具体説/請求原因説を採用した判例であると解釈する学説が、多い。これらを、具体説/請求原因説とする学説として、茅沼（1967c）6 頁，7 頁，茅沼（1972）73 頁-74 頁，荒井（1972）50 頁，四宮（1975）15 頁，新城（1977）32 頁-33 頁，藤岡（1977）279 頁，280 頁，本井（1981）38 頁，39 頁，潮海（1985）516 頁，青野（1997）41 頁，法曹会（2006）74 頁，浜崎（1967a）156 頁，浜崎（1969）113-114 頁，窪田（2018b）257 頁，野澤（2020）299 頁等がある。

より明確に具体説を採ったものとして、東京地判昭和 35 年 2 月 22 日判時 219 号 27 頁がある。

¹⁸¹ これらを抽象説・抗弁説に分類するものとして、茅沼（1972）85 頁，荒井（1972）53 頁，新城（1977）32 頁-33 頁，福永（1983）59 頁，加藤（1989）92 頁，前田=手島（1989）1361 頁等がある。より明確に抽象説または抗弁説を採ったものとして東京地判昭和 36 年 7 月 13 日下民集 12 卷 7 号 1664 頁，名古屋地判昭和 38 年 4 月 12 日判時 335 号 39 頁，名古屋地判昭和 41 年 10 月 27 日高裁民集 19 卷 6 号 505 頁，東京地判昭和 39 年 9 月 17 日判時 397 号 42 頁，東京地判昭和 37 年 3 月 31 日判時 298 号 25 頁，東京地判昭和 42 年 10 月 11 日判タ 214 号 232 頁，大阪地判昭和 42 年 2 月 17 日判タ 205 号 177 頁がある。

¹⁸² 対象裁判例は、前掲注 177 参照。表内の下級審裁判例の番号は、前掲注 177 に示した下級審裁判例の番号に対応している。例えば、裁判例(2)は、前掲注 177 に示した(2)札幌地判昭和 55 年 2 月 5 日判タ 419 号 144 頁を指す。

一元説・二元説	・一元説¹⁸³：15/24（肯定例¹⁸⁴ 8/9（裁判例(1)(2)(4)(5)(6)(7)(8)(9)）（明言したもの1/9(裁判例(1))）、否定例7/15（裁判例(10)(12)(15)(16)(18)(19)(21)）） ・二元説¹⁸⁵：8/24（肯定例 0/9 否定例 8/15（裁判例(11)(13)(14)(17)(20)(22)(23)(24)）） 不明 1/24（肯定例 1/9（裁判例(3)）¹⁸⁶、否定例 0/15） →二元説を採用した肯定例 0 件 →運行利益を肯定しにくいという理論的予測と整合的 ・運行利益について判示せず 15/24（裁判例(1)(2)(4)(5)(6)(7)(8)(9)(10)(12)(15)(16)(18)(19)(21)） ・運行利益否定例 9/24（裁判例(3)(11)(13)(14)(17)(20)(22)(23)(24)） ・運行利益肯定例 0/24 →具体的運行利益を肯定しにくいという理論的予測と整合的 ・運行供用者該当性を肯定した 9 個の裁判例（裁判例(1)～(9)）のうち 8 個は一元説を前提とし、残り一つ（裁判例(3)）は一元説・二元説いずれを採用するか明らかにしないまま¹⁸⁷、抽象説を採用して、責任を肯定した。 →二元説かつ具体説で責任を肯定することが困難であるという仮説と整合的
---------	--

¹⁸³ 一元説を採ると明言していないが、運行支配のみを挙げた裁判例も含む。

¹⁸⁴ 表 3 中の肯定例・否定例とは、原則的に、何も断りがなければ、運行供用者該当性を肯定・否定した下級審裁判例のことを指す。例外的に、運行利益肯定（否定）例は、運行利益を肯定（否定）した下級審裁判例のことを指す。なお、運行供用者該当性を肯定した下級審裁判例は、裁判例(1)～(9)、否定したものは、裁判例(10)～(24)である。所有者の運行供用者該当性の肯定した下級審裁判例の内、裁判例(3)のみが他人性を否定して、所有者の運行供用者責任を否定した。

¹⁸⁵ 二元説を採ると明言していないが、運行支配と運行利益の双方を挙げた裁判例を集計した。

¹⁸⁶ 裁判例(3)名古屋高判昭和 56 年 7 月 16 日判時 1010 号 61 頁は、その運行利益が直接的、具体的には所有者に帰属しないとして、具体的運行利益を否定しながらも、所有者の運行供用者該当性を肯定した。そのことから、裁判例(3)は一元説を採用しているかにも思える。しかし、裁判例(3)は、抽象的利益については特に否定していない。また、所有者の抽象的支配は肯定している（後掲注 188 参照）。そのため、二元説かつ抽象説を採用している可能性も排斥できない。以上から、裁判例(3)は、一元説を採っているか、または、二元説を採っているか、不明である。

¹⁸⁷ 注 186 参照。

抽象説/抗弁説・ 具体説/請求原因 説	抽象説/抗弁説：2/24（裁判例(3) ¹⁸⁸ (5) ¹⁸⁹ ）、明示せず 22/24 （裁判例(1) (2) (4) (6)～(24)） ¹⁹⁰
客観的容認説・ 管理過失説	客観的容認説：9/24（肯定例 4（裁判例(1) (2) (4) (8)）、否定例 5（裁判例 (10) (13) (20) (22) ¹⁹¹ (24)）） 管理過失説 4/24（肯定例 1（裁判例(6)）、否定例 3（裁判例 (17) (21) (23)） 客観的容認説と管理過失説の両方 5/24（肯定例 1（裁判例 (9)）、否定例 4（裁判例(12) (14) (15) (19)）） 不明 6/24（肯定例 3（裁判例(3) (5) (7)）、否定例 3（裁判例 (11) (16) (18)））

¹⁸⁸ 裁判例(3)は、運行利益が直接的、具体的には所有者に帰属しないとして、所有者の具体的利益を否定した。また、所有者の運行供用者該当性そのものではなく、所有者の他人性（自賠法3条本文）を判示する際にはあるが、裁判例(3)は、会社（所有者）による運行支配が「間接的、潜在的、抽象的である」と判示している。以上から、抽象説を採用しているように解し得る。

¹⁸⁹ 裁判例(5)は、「被告会社は加害車を所有し、被告会社の業務遂行のためこれを運行の用に供していた加害車の保有者であつたことが認められるのであるから、被告会社において、加害車の当該運行について指揮、監督ないし指示・制禦すべき地位を喪失していたことを主張、立証しない限り、被告会社は、運行供用者責任を負う。」と判示した。よって、抗弁説を採っていると考えられる。

¹⁹⁰ 後述の通り（第二章第三節第二款第六項）、窃取と事故の時間的・場所的近接性があることを、所有者の運行供用者該当性を肯定するための考慮要素として扱う裁判例がある。これらは、窃取時と事故時の時間と場所に、多少のずれがあっても、それが、窃取時と事故時を同視できる程度のものであれば、運行供用者該当性を肯定することを許すものであると解せる。この際、これらの裁判例は、事故時と窃取時を近似し、抽象化して見ている（第二章第四節第一款第六項二参照）。これらの裁判例が、窃取時と事故時を抽象化する発想は、抽象説が、運行供用者該当性を判断する基準時を、事故時から窃取時にずらす発想（第二章第二節第一款第二項、表2参照）に似ている。これを理由に、窃取と事故の時間的・場所的近接性を考慮する裁判例を、抽象説を採ったものと、推測するのであれば、その数は、表4記載の通りとなる。

しかし、窃取と事故の時間的・場所的近接性と、抽象説との間には、何らかの関係性があり得るものの、この時間的・場所的近接性の限界点が、抽象説が時間的・場所的ずれを取捨することを許容する限界点を示すに過ぎず（第二章第四節第一款第六項二参照）、窃取と事故の時間的・場所的近接性は、抽象説そのものではない。また、時間的・場所的近接性に触れていない裁判例も、他の要素が決定打となったに過ぎなかったり、正確な窃取時刻を認定できなかったりしたに過ぎない可能性もあり、それだけで、時間的・場所的近接性に触れていない裁判例が、直ちに抽象説を採っていないと断定することは早急である。

¹⁹¹ 裁判例(22)は、所有者が客観的に「容認」したというキーワードは使っていないが、所有者が「被告車を第三者の自由使用に委ねたと評価できず」と判示した。所有者が、第三者の自由使用に委ねることは、第三者の使用を容認することと似ていることから、ここでは、裁判例(22)を、客観的容認説に分類した。

第二款 客観的容認説と管理過失説について

第一項 客観的容認説と管理過失説

運行支配の有無を判断するための基準であると解し得るものとして¹⁹²、客観的容認説と管理過失説がある。

客観的容認説は、自動車利用主体の意思に基づく運転について、自動車利用主体はその運行について責任を負うのは当然であり、自動車利用主体の意思は、客観的容認で足りるとする（多数説）¹⁹³。他方、管理過失説は、車の管理上の過失がある自動車

¹⁹² 客観的容認説や管理過失説が、運行支配・運行利益概念とは別であるとする学説もある。例えば、坂井（1987）43頁は、運行支配・運行利益に基づいて判断した泥棒運転の最高裁判例である最判昭和48年12月20日判時737号40頁と、客観的容認説に基づいて判断した下級審裁判例は、異なる判断基準を採ると考える。また、伊藤高義（1980）305頁は、泥棒運転の場合、自賠法3条の運行供用者責任とは、運行支配（及び運行利益）により判断される責任の他に、運行支配を排除された場合、すなわち過失によって泥棒運転が可能になった場合の責任が含まれていると解する。加えて、大阪地判昭和35年8月9日下級民集11巻8号1682頁と東京地判昭和37年3月19日判時295号35頁は、運行支配・運行利益と無理にこじつけずに、管理者責任で説明したと評価する学説もある（沢井（1966）123頁）。

しかし、客観的容認説と管理過失説が、運行支配概念に立脚するものであると捉える見解が多い。例えば、最判平成20年9月12日集民228号639頁は、運行支配・利益という文言を用いず、運行が容認の範囲内にあったという理由から、所有者の子の知り合いが無断で運転して交通事故を起こした事案において、自動車所有者の運行供用者該当性を肯定したが、同判決については、一元説・二元説以外の、運行支配を介在させずに、客観的容認説から直接危険責任を肯定する第三の見解というより、運行支配を認定した例と見る見解が多い（福永（2009）236頁、難波（2010）86頁、北河（2016）46頁、北河ほか（2017）30頁-31頁、潮見（2017）21頁等は、最判平成20年9月12日集民228号639頁を、運行支配を認定した例と見る）。その他、客観的容認説と管理過失説が、運行支配概念に立脚するものであると捉える見解として、伊藤（1999）105頁、福永（1983）76頁、77頁、坂井（1987）41頁等がある。

以上の通り、客観的容認説や管理過失説は、運行支配を判断するための法律構成であると解する見解が多数説である。

また、後述の通り、運行支配について、客観的容認説により説明できる考慮要素が多い（第二章第四節第一款参照）。

そこで、本稿では、客観的容認説は、運行支配の有無を判断するための法律構成であることを前提に、客観的容認説の意義を検討する。

¹⁹³ 客観的容認説を採るものとして、茅沼（1967a）39頁、茅沼（1972）91頁、原田（1975）21頁、藤岡（1977）283頁、福永（1983）76頁、77頁、松本（1986）57

利用主体に対して、過失と相当因果関係がある範囲で¹⁹⁴、運行供用者責任を負わせる¹⁹⁵。

客観的容認説と管理過失説により、合理的な結論を導くことができるかを検討するためには、両説がどのような手法を用いて、どのような問題点を解決しようとしたのかという、両説の意義を把握することが必要となる。

厳密に言えば、物理的・直接的運行支配は、窃取時に泥棒に奪われているため、事故時点の自動車利用主体の物理的・直接的運行支配を肯定することはできない。そこで、客観的容認説と管理過失説は、抽象説とは別の方法で、泥棒により運行支配を奪われたはずの自動車利用主体の危険責任を肯定することを試みたと考えられる。

問題は、どういう理屈により、それを肯定したかである。

客観的容認説は、運行を容認しているかに捉えられるかに見える¹⁹⁶。しかし、多くの下級審裁判例は、後述の通り、そのような解釈をしておらず、運行の容認というよりは、泥棒により運行される危険の容認について認定しているに過ぎない。

具体的には、泥棒運転に繋がる危険を作出することに対して、影響力が大きい事情があれば、当該事情を認識しながら放置した自動車利用主体は、危険の発生を客観的に容認していると考えることができる。自動車利用主体が、自ら危険を客観的に容認した以上、その客観的容認は、自動車利用主体に危険責任を負わせる根拠となり得る。そのため、窃取前に自動車利用主体が有していた運行支配の規範的な継続を、認めることができる。逆に、自動車利用主体が、作出した危険の事故発生に対する影響

頁，坂井（1987）43 頁，法曹会（2006）92 頁，栗田（2019）30 頁，前田（2017）183 頁等がある。

なお、北河（2016）32 頁，北河ほか（2017）24 頁，福永（1983）77 頁は、「容認」について、賃貸借・使用貸借等の場合は、主観的容認であるが、泥棒運転においては、客観的容認であることもあるとしている。また、容認は規範的なもので足りるとされている（難波（2010）84 頁参照）。

¹⁹⁴ 植木（1985）132 頁等参照。

¹⁹⁵ 管理過失説を採ると考えられるものとして、上野（1967）43 頁，椎木（1967）325 頁，舟本（1970）5 頁，荒井（1972）61 頁，戸出（1974）17 頁，椎木（1975）120 頁-121 頁，126 頁-127 頁，129 頁，宮田（1980）9 頁，109 頁，浅井（2019）134 頁等がある。

¹⁹⁶ 先行研究にはそういうふうに見えるものもある。例えば、子の友人による無断運転（最判平成 20 年 9 月 12 日集民 228 号 639 頁）における客観的容認説について、自動車の所有者は、その自動車の運行を支配することにより運行の危険を引き受けるべきであり、ある者による運行を、自らの意思に基づいて認めたときは、所有者は、自らの意思によりその者の運行を自己の支配領域内に取り込んだため、その運行から生じる危険を引き受けなければならないと説明するものがある（潮見（2017）21 頁）。

力を減少させる危険排除措置をとれば、自動車利用主体は、危険の継続を客観的に容認したと言えず、運行支配の規範的な継続を否定できる。

このような客観的容認の認定の仕方は、以下のような考慮を反映するものと思われる。まず、そもそも泥棒に運行支配を奪われ、泥棒により「運行」されているはずである。それにもかかわらず泥棒の「運行」によって生じた「損害」について¹⁹⁷、自動車利用主体に運行供用者責任を負わせることを正当化するために、客観的容認説は、自動車利用主体の泥棒運転の危険に対する客観的容認の有無を、所有者の運行供用者該当性を判断する基準にすることで、自動車利用主体の泥棒運転の客観的容認と、泥棒による「運行」によって生じた「損害」との間に、相当因果関係を要求したと考えられる。すなわち自動車利用主体の泥棒運転の危険に対する客観的容認の有無を、所有者の運行供用者該当性を判断する基準にすることで、運行供用者該当性の判断と、運行起因性（自賠法3条本文が求める「運行」と「損害」の因果関係）の判断において、自動車利用主体が客観的に容認した泥棒運転の危険により、泥棒による「運行」が起き、当該「運行」と相当因果関係がある「損害」が発生した場合には、当該損害について、自動車利用主体が運行供用者責任を負うと判断できる。このような方法で、客観的容認説は、盗難車の自動車利用主体に運行供用者責任を課すことを正当化できるようにしたのでは無いかと思われる。なお自賠法は、政府の補償制度（自賠法72条1項後段）を用意しており¹⁹⁸、泥棒運転についてはすべてこれによることも選択肢として考えられるが、上記の範囲で運行供用者責任を肯定することで被害者保護を図るという政策判断をとることができる。

他方、自動車利用主体の運行支配が規範的に継続していると解し得る範囲を、自動車利用主体が危険作出・継続を客観的に容認した範囲に限定すれば、盗難車所有者の運行供用者責任が無限に広がることを防止できる。これにより、自動車利用主体の責

¹⁹⁷ 自賠法3条本文が求める因果関係は、運行起因性と呼ばれる、「運行」と「損害」の相当因果関係である（「その運行によって」「これによって生じた損害」（自賠法3条本文）。藤村=山野（2014）109頁-114頁，北河ほか（2017）40頁-51頁，北河（2016）77頁，窪田（2021）69頁等参照）。

¹⁹⁸ 泥棒の運行供用者責任は、自賠責保険の対象外である（前掲注80参照）。無保険車であるかどうかは、外形上区別できるものではない上に、責任保険契約の存否は、被害者が制御できるものではない。それにもかかわらず、泥棒の無資力の危険を被害者に負わせることは、被害者保護の見地から、問題がある。これを防止するために、自賠法は、泥棒運転による事故について、政府の補償制度による補填の対象とした（北河ほか（2017）228頁，藤村=山野（2014）415頁，窪田（2018b）261頁等参照）。

任を、自動車利用主体の客観的容認と損害との間に相当因果関係がある範囲に限定できる。

同様に、管理過失説についても、自動車利用主体の管理過失により作出された危険については自動車利用主体に負わせるべきであるという考えから、窃取前に有していた自動車利用主体の運行支配の規範的な継続を肯定したと考えられる¹⁹⁹。このように解することによる効果も、客観的容認説と同様である。具体的には、このような運行供用者該当性の判断と、運行起因性の判断において、自動車利用主体の管理過失により、泥棒による「運行」が起き、当該「運行」と相当因果関係がある「損害」が発生した場合には、当該損害について、自動車利用主体が運行供用者責任を負うと判断できる。これにより、管理過失説は、盗難車の自動車利用主体に泥棒運転による事故の責任を負わせることを正当化できるようにするとともに、盗難車の自動車利用主体に泥棒運転による事故の責任を負わせる範囲を、自動車利用主体の管理過失と損害との間に相当因果関係がある範囲に限定した。

第二項 客観的容認説と管理過失説の関係・異同

客観的容認がある場合、故意に近い重過失があるかに思えるため、単なる管理上の過失があるかどうかにより判断する管理過失説よりも、客観的容認説の方が、盗難車の所有者の運行供用者該当性を肯定し難いとする先行学説がある²⁰⁰。

他方、泥棒運転の裁判例で、所有者の運行供用者該当性を肯定したものは、自動車利用主体の管理上の過失を認めているケースであり、そのことを客観的容認に結びつけているとする学説もある²⁰¹。このような見方からすると、客観的容認説と管理過失説で、判断基準に大差がないようにも思える。

そこで、最高裁と下級審が実際にどのように判断しているかどうかを調査し、客観的容認説と管理過失説の異同について考察した。

¹⁹⁹ 金沢ほか（1980）324 頁[大嶋発言]は、泥棒運転の場合、所有者は泥棒に自動車の占有を奪われ、直接的にも、間接的にも事実としては運行支配を有していないが、過失により支配しなかった点を捉えて、運行支配を規範的概念と見て、自賠法 3 条の責任を認めるべきだとする。

²⁰⁰ 越（2015）145 頁。また、田邨（1996）256 頁も、客観的容認説では所有者の運行供用者該当性を肯定できない事例でも、管理過失説では肯定できるとしている。

²⁰¹ 伊藤（1999）130 頁。同様に、原田（1975）21 頁、福永（1983）65 頁、坂井（1989）194 頁も、管理上の過失と客観的容認とを結びつけている。野村ほか（1981）134 頁も、両説の結論に差はないとする。

まず、最高裁判決は、客観的容認説に基づくものと（最判平成 20 年 9 月 12 日集民 228 号 639 頁）、管理過失説に基づくもの（最判昭和 43 年 10 月 18 日判時 540 号 36 頁）に分かれている。泥棒運転の判例である最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁は、特に両説について明示していない²⁰²。

次に、泥棒運転の事例にかかる下級審裁判例 24 件中いずれの立場か明示したものは 18 件あり、その内、客観的容認説が 9 件、管理過失説が 4 件、両方の立場を採るものが 5 件存在した（表 3 参照）²⁰³。また、これらの裁判例を見る限り、少なくとも泥棒運転の事案においては、いずれの立場をとるかによって運行供用者該当性を判断する際の考慮要素と結論に差はないように思われた²⁰⁴。現に、いずれの裁判例も、その文言を、客観的容認から管理過失に言い換えても、意味が通じた。このことは、客観的容認説と管理過失説の意義が似ていることとも（本款第一項参照）、整合的である。

結論に影響がないのであれば、管理過失説は、過失責任を運行供用者概念に持ち込むことになるので²⁰⁵、説明として避けた方が良いとする学説もあることから²⁰⁶、客観的容認説を念頭において、説明を進めることとする。

²⁰² 村山（2019）49 頁も、最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁は、客観的容認説・管理責任説など特定の学説に立脚したものとみることとはできないとする。

最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁の評釈として、植木（1985）131 頁，柴田（1973）159 頁，柴田（1974）210 頁，池田（1975）1063 頁，椎木（1975）108 頁，宗宮（1975）588 頁，原田（1975）20 頁，山崎（1975）125 頁，椎木（1979）247 頁，田邨（1999）18 頁，塩崎（2007）8 頁，堀（2017）12 頁がある。

²⁰³ 対象裁判例は、前掲注 177 参照。

²⁰⁴ 客観的容認説では、窃取後に自動車利用主体がとった措置や窃取と事故の時間的・場所的近接性によって、所有者の運行支配の喪失を認めるのに対して、管理過失説は、窃取の機会を与えた管理過失から直接に所有者の責任を導くため、窃取後の事情によってその責任が左右されないという学説がある（田邨（1996）256 頁）。

しかし、泥棒運転の裁判例を見ると、管理過失説を採る 4 件中 3 件が、窃取後に自動車利用主体がとった結果排除措置等の窃取後事故に至るまでの経緯や、窃取と事故の時間的・場所的近接性を考慮していた（肯定例裁判例(6)、否定例裁判例(17)(21)）。

²⁰⁵ 管理過失説を採用したとしても、運行供用者責任は、完全な過失責任とは、異なる。なぜなら、自賠法 3 条但書が、所有者にとって立証が難しい、「自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったこと」という要件を課しているからである。

²⁰⁶ 北河（2016）49 頁，北河ほか（2017）33 頁。運行支配概念の中で、管理責任的な解決を図る立場は、その要件が民法 709 条と類似し、管理上の過失と事故との因果関係を要求する点で、運行支配に、異質な要素を持ち込むことになるという批判もある（松本（1986）57 頁，青野（1997）60 頁，法曹会（2006）92 頁）。また、茅沼（1972）93 頁は、運行供用者は、運行供用者であること自体で、抽象的危険に対応する抽象的責任を負担するものであり、抽象的危険が具体的責任として現実化さ

第三節 盗難車所有者の運行供用者該当性に関する考慮要素

運行供用者該当性の判断基準を具体化するためには、こうした抽象的な法律構成だけではなく、裁判所が、盗難車所有者の運行供用者該当性を判断する上で、どのような考慮要素をどのように加味してきたか等の、具体的な判断基準を把握・考察することが必要である。

先行学説にも、泥棒運転における運行支配の有無の考慮要素として、所有者と運転者の人的関係の内容・強弱、管理上の態様・程度（駐車場所・駐車時間、管理態様、盗難発見後の自動車利用主体の措置）、第三者の乗り出し態様、返還予定の有無、窃取後事故までの時間的・場所的間隔、運転継続の有無を挙げているものがある²⁰⁷。また、泥棒運転の裁判所の考慮要素について、詳細な調査を行なっている先行研究もある²⁰⁸。さらに、自賠責保険実務においても、路上に、エンジンキーを差し込んだまま、かつ、ドア・ロックをしないで長時間駐車していた等の自動車利用主体の管理上の重過失があった事案では、所有者の運行供用者責任を肯定して、自賠責保険の対象とする扱いがされる傾向にあると報告されている²⁰⁹。

しかし、先行学説が投稿された当時は、まだ事案の集積が十分ではなかったこともあり、各考慮要素の判断基準に関する定量的・定性的分析が、完全になされていると

れるものであって、この間に、過失という概念が入り込む余地がないとする。運行供用者の有する一般的・抽象的支配の概念の中には、支配の権能と責務及び支配可能性を含むが、運行供用者責任は、その責務を怠ったことから生じる責任ではないと述べている。さらに、大山（1967）63頁も、西ドイツ道路交通法7条3項と異なり、日本の自賠法は、管理責任を認めていないとする。加えて、立案担当者の解説本である運輸省地域交通局自動車保障課監修・自動車補償研究会編（1987）51頁、運輸省自動車交通局保障課監修・自動車補償研究会編（1998）57頁も、自賠法3条では、民法における不法行為の主観的成立要件である故意・過失を除外したとしている。また、藤村=山野（2014）149頁も、両説の説くところを仔細に検討すると、そこに明確な差異を見つけることは容易でないが、客観的容認説が受け入れやすいとする。

²⁰⁷ 北河（2016）52頁、北河ほか（2017）34頁-35頁、齊藤（1997）183頁-184頁、植木（1985）132頁、松本（1986）55頁、56頁、坂井（1987）43頁、44頁、松本（1987）21頁、林田（1988）54頁、坂井（1989）179頁、伊藤（1995b）59頁、田邨（1996）261頁、262頁、木宮ほか（2003）67頁-68頁、法曹会（2006）91頁、国土交通省自動車局補償制度参事官室（2012）73頁、鈴木（2013）49頁、堀（2017）13頁、村山（2019）51頁、潘（2021）111頁等。

²⁰⁸ 松本（1986）55頁-57頁、田邨（1996）261頁、262頁、伊藤（1999）106頁-133頁、堀（2017）13頁、潘（2021）112頁-114頁。

²⁰⁹ 伊藤（1999）103頁。

は、未だ言い難い²¹⁰。また、泥棒運転のようなハード・ケースにおいては、運行供用者概念が未だ不明確であると言われている²¹¹。加えて、自賠責保険実務においても、ケース・バイ・ケースの処理が行われており、自賠責保険（自賠法3条本文、5条）と政府の補償制度（自賠法72条1項後段）の守備範囲に混乱が生じているとされる²¹²。

モデルとなる泥棒運転がこの状況であれば、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性の判断においては、より混乱が生じかねない。

それを防止するため、これらの考慮要素をより具体的に分析し、その判断基準を明確化する必要がある。そこで、盗難車所有者の運行供用者該当性について判示した最高裁判例と下級審裁判例（前掲注177参照）の各考慮要素について、詳細に定性的・定量的分析を行う。

第一款 最高裁判例の考慮要素

泥棒運転の先行判例である最判昭和48年12月20日判時737号40頁は²¹³、考慮要素として、①車両の管理状況（未施錠、エンジンキーを差し込んだまま）、②駐車場所（客観的に第三者の自由な立入を禁止する構造、管理状況にあった、周囲をブロック塀で囲まれた被告の営業所内の車庫の、正門から遠い、鉄製の扉で閉められた裏門付

²¹⁰ 伊藤教授も、事案を類型化し判断基準を策定できるほどの事案の集積がなされていない上、運行支配概念に立脚する客観的容認説は、客観的容認説が運行支配概念の不明確さを取り込んでしまい、不明確さを拡大する結果となっていると述べておられる（伊藤（1999）105頁-106頁，132頁-133頁）。

²¹¹ 林田（1999）25頁。

²¹² 伊藤（1999）103頁。

²¹³ 最判昭和48年12月20日判時737号40頁の先行評釈は、注202参照。

近)²¹⁴、③窃取と事故の時間的近接性（窃取から事故まで約2時間）²¹⁵、④泥棒の主観的意図（窃取してタクシー営業をし、乗り捨てる意思有り）を考慮して²¹⁶、所有者の

²¹⁴ 最判昭和48年12月20日判時737号40頁は、正確には、駐車場所について「原判示のような状況にある被上告人の車庫の第一審判決別紙見取図表示の地点」と判示した。

まず、見取図は、一審の大阪地判昭和45年5月28日民集27巻11号1639頁、椎木（1979）250頁、椎木（1975）112頁等に掲載されている。その見取り図によると、盗難車両は、車庫の正門からは遠いが、裏口からは近い位置に、駐車されていた。

次に、原判示のような状況とは、以下の通りである。原判決（大阪高判昭和46年11月18日民集27巻11号1640頁）は、駐車場所について、まず、次のような事実を認定した。周囲が高さ約2メートルのブロック塀で囲まれている。また、北側の道路に面して正門を、南側の道路に面して、中央部と西端の二箇所に、裏門を設けていた。正門には扉はないが、正門は事務所の斜め前にあった。逆に、裏門は、いずれも事務所内部からの見とおしがきかなかったが、ともに鉄製の扉が取り付けられていた。構内への自動車の出入りは、支障があるような場合を除いて、正門が使用され、裏門は、通常、昼夜を問わず、扉が閉じられていて、ただ施錠はされていなかった。その上で、所有者は、盗難された車両を、「一般人の通行の用に供される道路上に、あたかも一般通行人の運転を許容するかのように、一般通行人が極めて容易に運転できる状況のもとに放置していたというわけのものではなく、周囲をブロック塀で囲まれた第一審被告の営業所内に保管」していたことを理由に、原判決は、所有者の運行支配を否定した。

加えて、運行供用者該当性（自賠法3条本文）に関する部分ではなく、相当因果関係（民法715条）に関する部分においてではあるが、最判昭和48年12月20日判時737号40頁は、駐車場所について、「本件自動車は、原判示の状況にある被上告人の車庫に駐車されていたものであり、右車庫は、客観的に第三者の自由な立入を禁止する構造、管理状況にあったものと認められる」と判示した。

²¹⁵ 最判昭和48年12月20日判時737号40頁は、窃取から事故までの時間が約2時間であることは、挙げていないが、窃取日時と事故日時を、挙げています。

²¹⁶ 最判昭和48年12月20日判時737号40頁は、泥棒運転において考慮すべき要素を明示した訳ではない。最判昭和48年12月20日判時737号40頁は、当該事件において、原審が適法に認定した事実を挙げた上で、「右事実関係のもとにおいては、本件事故の原因となった本件自動車の運行は、訴外Aが支配していたものであり、被上告人はなんらその運行を指示制御すべき立場になく、また、その運行利益も被上告人に帰属していたといえない」と述べたに過ぎない。上記考慮要素は、最判昭和48年12月20日判時737号40頁が挙げた事実関係等から、筆者が抽出した。

運行供用者該当性を否定した²¹⁷。駐車時間と結果排除措置については、最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁は、特に判示していない²¹⁸。

以上より、最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁は、①車両の管理状況が不適切（未施錠でエンジンキーをつけたまま）であっても、そのことのみで、直ちに、所有者の運行供用者該当性を肯定していないことが分かる。これは、後述の下級審裁判例の判断傾向（第二章第三節第二款第一項）と整合的である。また、②後述の下級審裁判例の判断傾向（第二章第三節第二款第二項）と同様に、最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁も、駐車場所が、客観的に第三者の自由な立入を禁止する構造、管理状況にあった場合、所有者の運行供用者該当性を否定している。

第二款 下級審裁判例の考慮要素

泥棒運転の事例に関する 24 件の下級審裁判例では（対象裁判例は、前掲注 177 参照）、所有者の運行供用者該当性に関する考慮要素として、主に、車両の管理状況、駐車場所、窃取時までの駐車時間、泥棒運転・事故に至る経緯・態様（窃取に至る経緯・態様と、窃取後事故に至る経緯・態様に関する事情があり、後者には結果排除措置を含む）、運転者の主観的意図、窃取と事故の時間的・場所的接性が考慮されている（表 4 参照）。

以下、各考慮要素に関する裁判所の具体的な判断基準について、詳細に見ていく。

²¹⁷ 最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁の原審（大阪高判昭和 46 年 11 月 18 日民集 27 卷 11 号 1640 頁）の考慮要素について、椎木（1979）251 頁，252 頁，椎木（1975）114 頁，115 頁が詳しい。

²¹⁸ ただ、一審大阪地判昭和 45 年 5 月 28 日民集 27 卷 11 号 1623 頁において、被告（盗難車所有者であるタクシー会社）が、「警察における本件事故の捜査の過程においても、事故車の管理状況から被告の被用者以外の第三者の無断運転によるものとは予想もできず、従って、被告の盗難届も受理されなかったもので、事故後七七日目に」泥棒「が別件のトラックの窃盗犯人として逮捕されて取調中」、泥棒「の自白により始めて同人が事故車を窃取したことが判明したのである。」と主張している。

当事者が、その訴訟の口頭弁論または弁論準備手続においてする、相手方の主張と一致する事故に不利な事実（主要事実のことを指す）の陳述には、裁判上の自白が生じる（弁論主義第二テーゼ、民事訴訟法 179 条、高橋（2013）475 頁-476 頁，481 頁，491 頁参照）。運行供用者該当性（自賠法 3 条本文）は、抽象的な規範的要件である（北河ほか（2017）25 頁等参照）。規範的要件については、これを基礎付ける具体的事実である評価根拠事実が、主要事実となる（主要事実説、通説、村田（2012）89 頁-90 頁，大島（2016）127 頁等参照）。ただ、相手方である原告が、上記事実を援用したかどうかについて、裁判所は、特に判示していない。

表 4:泥棒運転の裁判例の運行供用者該当性についての考慮要素²¹⁹

考慮要素	裁判所の判断傾向
車両の管理状況	・車両の管理状況を理由²²⁰に挙げたもの：21/24（肯定例²²¹9/9（裁判例(1)～(9)）、否定例 12/15（裁判例(10)(12)～(15)(18)～(24)）） ・車両の管理状況を理由には挙げなかったが事実として認定したものも含めたもの：24/24（肯定例 9/9、否定例 15/15（裁判例(11)(16)(17)は理由に挙げなかったが事実は認定した）） ＜理由に挙げた事情＞ ◦無施錠、エンジンキーをつけたまま：18/24（肯定例 8/9（裁判例(1)～(6)(8)(9)）、否定例 10/15（裁判例(10)(12)(14)(15)(18)(19)(20)(21)(22)(24)））（理由には挙げていないが事実として認定した裁判例(16)(17)を含めると 20/24（肯定例 8/9、否定例 12/15）） ◦施錠・ロックしていた：1/24（否定例（裁判例(23)））（理由には挙げていないが事実として認定した裁判例(11)を含めると 2/24） ◦鍵の窃取時は無施錠、車の窃取時は施錠：1/24（否定例（裁判例(13)）） ◦一ヶ月他人に鍵を預けて海外出張（施錠の有無について判示なし） 1/24（肯定例（裁判例(7)）） → ・車両の管理状況について、肯定例は 100%理由に挙げ、否定例も理由・認定した事実のいずれかに挙げたものは 100%である。 ・エンジンキーを付けたまま・無施錠であることは、多くの裁判例が、理由とし得て挙げている。 ・エンジンキーを付けたまま・無施錠の事案でも否定例に立つものも多く、この事実だけでは責任を認めていない。 他方、エンジンキーを外し、施錠した事案は、2 件中 2 件責任を否定している（裁判例(11)(23)）。

²¹⁹ 対象裁判例は、前掲注 177 参照。表内の下級審裁判例の番号は、前掲注 177 に示した下級審裁判例の番号に対応している。例えば、裁判例(2)は、前掲注 177 に示した(2)札幌地判昭和 55 年 2 月 5 日判タ 419 号 144 頁を指す。

²²⁰ 表中に書いた「理由」とは、裁判所が結論（所有者の運行供用者該当性の有無）を導くために判示した理由を指す。

²²¹ 表 4 中の肯定例、否定例とは、原則的に、特に断りがない限り、運行供用者該当性を肯定・否定した下級審裁判例のことを指す。注 184 参照。

駐車場所	・敷地内 11/24（肯定例 4/9、否定例 7/15） 敷地内でも自由に人が出入りできない場所（肯定例 0/9、否定例 4/15（裁判例(12)(13)(14)(15)）） 敷地内でも人が自由に出入りできる構造・管理状況の場所（肯定例 4/9（裁判例(2)(4)(6)(8)、否定例 3/15（裁判例(10)²²²(18)(19)）） ・自由に人が出入りできる敷地外の屋外駐車場 2/24（肯定例 2/9（裁判例(5)(9)、否定例 0/15）） ・公道 6/24（肯定例 1/9（裁判例(3)）、否定例 5/15（裁判例(20)(21)(22)(23)(24)（裁判例(11)(16)(17)は理由に挙げなかったが路駐した事実を認定した）） ・人通りの多い釣り場 1/24（肯定例 1/9（裁判例(1)）、否定例 0/15） ・理由に挙げず²²³4/24（肯定例 1/9（裁判例(7)）、否定例 3/15（裁判例(11)(16)(17)は理由には挙げなかったが、路上駐車した事実は認定した）） →多くの裁判例が理由に挙げ、重視している。 敷地内でも、自由に人が出入り可能で公道と同視できる場所の場合、責任を肯定する場合と否定する場合に分かれており、<u>公道上でも責任を否定する場合も多い。自由に出入りできない敷地内の場合</u> <u>は 100%否定。</u>
駐車時間 （駐車～ 窃取）	・肯定例（9 件中 4 件が判示（裁判例(4)(6)(7)(9)））：21～22 日 1 件（裁判例(7)）、19 日 1 件（裁判例(9)）²²⁴、8 時間以上 1 件（裁判例(4)）、数時間 1 件（裁判例(6)） ・否定例（15 件中 9 件が判示（裁判例(11)(13)(17)(18)(19)(20)(21)(22)(24)））：3 分 1 件（裁判例(17)）²²⁵、約 5 分以内 1 件（裁判例(22)）²²⁶、5 分または 25 分 1 件（裁判例(24)）²²⁷、救急車呼ぶまでの間 1 件（裁判例(20)）、20 分

²²² 裁判例(10)は「控訴人外数社が請負っていた山口県漁業組合連合会の冷蔵庫建設工事現場である下関市伊崎町の海岸埋立地に駐車させていた」事実を認定した。

²²³ 結論を導くための理由には挙げなかったが事実として認定したものを含む。

²²⁴ 裁判例(9)は、結論を導くための理由には挙げていないが、「平成 23 年 12 月 2 日から同月 21 日まで少年鑑別所に収容されることとなったが、収容期間中、被告車両は本件駐車場脇に駐車したまま」だった事実は認定した。

²²⁵ 裁判例(17)は、結論を導くための理由には挙げなかったが、認定した事実から駐車時間が 3 分であることが分かった。

²²⁶ 裁判例(22)は、被告（所有者）が被告車を離れた直後に、これを待ち受けていた泥棒が被告車を窃取していることを、認定した。また、所有者が車両を駐車してから窃取されたのに気づくまでの時間が約五分であることも認定している。

²²⁷ 裁判例(24)は、駐車時間が 5 分であっても 25 分であっても、運行供用者該当性を否定するという結論に変わりはないと判示した。

	1 件（裁判例(21)）²²⁸、1 時間 1 件（裁判例(18)）、7 時間 1 件（裁判例(11)）²²⁹、10 時間半 1 件（裁判例(13)）、13 時間 1 件（裁判例(19)） ・理由に挙げず：12/24（肯定例 5/9（裁判例(1) (2) (3) (5) (8)、否定例 7/15（裁判例(10) (11) (12) (14) (15) (16) (23)）） →1 時間以下の場合、全て否定(6/6)。 数時間～13 時間の間は判断が分かれている（肯定例 2/6、否定例 4/6） <u>19 日以上の場合、全て肯定(2/2)</u>
泥棒運転・事故に至る経緯・態様（以下の結果排除措置以外）	・肯定例： 泥棒運転・事故に至る経緯・態様を理由として挙げなかったもの 8/9（裁判例(1) (3) (4) (5) (6) (7) (8) (9)） ＜肯定例が挙げた理由＞ ・泥棒が自動車利用主体の追跡から逃走すべく逃走中に事故を惹起（裁判所は、実際に自動車利用主体が追跡した事実は認定しておらず、泥棒が自動車利用主体から追尾を受けているとの「感覚にとらわれ」逃走しようとした事実を認定している） 1/9（裁判例(2)） ・否定例： 泥棒運転・事故に至る経緯・態様を理由として挙げなかったもの 7/15（裁判例(10) (11) (14) (15) (16) (18) (23)） ＜否定例が挙げた理由＞ [窃取の態様] ・泥棒が、運転手の制帽を着用して、被告会社の従業員であるかの如く装って営業車を持ち出した(1 件（裁判例(12)）) [窃取後事故に至る経緯・態様] ・泥棒が車の外形を変更した(1 件（裁判例(21)）) ・泥棒が給油した(1 件（裁判例(21)）) ・泥棒が睡眠等のために運転中断・仮眠を挟む（2 件（裁判例(17) (22)）) ・泥棒が途中でコンビニに立ち寄る（1 件（裁判例(24)）) ・泥棒が友人と箱根をドライブ後、夜間自宅に駐車（1 件（裁判例(13)）) ・窃取直後の逃走運転は目的を達して終了し、その後数回長時間走行(1 件（裁判例(21)）)

²²⁸ 裁判例(21)は、結論を導くための理由には挙げなかったが、認定した事実から駐車時間が 20 分であることが分かった。

²²⁹ 裁判例(11)は、結論を導くための理由には挙げなかったが、認定した事実から駐車時間が 7 時間であることが分かった。

	<否定例が理由には挙げなかったが認定した事実> [窃取の態様] ・倒れている人を助けるため自動車利用主体が救急車の手配と 110 番通報をしている間に、倒れていた人が窃取²³⁰(1 件 (裁判例(20))) ・泥棒が、ドライバーで三角窓をこじあけ、エンジンを直結して盗み、事故した事実 (1 件 (裁判例(11))) [窃取後事故に至る経緯・態様] ・泥棒がナンバープレートを交換 (神戸ナンバーから泉ナンバーへ) (1 件 (裁判例(16))) ・泥棒が、近くのスーパーマーケットの駐車場に駐車させたりしては、時々、伊豆市内、天城山中、伊豆長岡町、山中湖、河口湖等へと加害車両を乗り回していた (1 件 (裁判例(21)))
結果排除措置	◦肯定例： ・理由に挙げず 6/9 (裁判例(1) (2)²³¹ (3) (4) (6) (7)) <肯定例が挙げた理由> ・自動車利用主体が、被害届を提出せず 2/9 (裁判例(5)²³² (8)²³³) ・<u>自動車利用主体が、警察署に盗難届出をしようとしたが、被告車両の型番や車両番号が不明であるため、受け付けてもらえず、前主と連絡を取って聞き出せなかったほかは、被告車両を探さず、放置</u> 1/9 (裁判例(9)) ◦否定例： ・理由に挙げず 9/15 (裁判例(10) (11) (12) (15) (16) (17) (20) (23)) (うち 3 件は被害届を提出した事実は認定 (裁判例(14) (17) (23))) <否定例が挙げた理由>

²³⁰ 裁判例(20)において、次の事実が認定された。下着姿の男が両手を挙げて立ち上がり、何かをわめきながら車両に近付き、ボンネットをたたき、その上に上がつて来ようとした為、車を発進させたところ、男は道路上に仰向けに倒れたため、救急車を呼ぶため駐車したところ、その男が車を窃取した。

²³¹ 裁判例(2)は、泥棒が、車両所有者から追尾を受けているとの感覚にとらわれ、逃走中に本件事故を惹起したことを、認定したが、実際に所有者が追跡した事実については、認定していない。

²³² 裁判例(5)は、自動車利用主体が被害届を提出していないため警察が捜査していないことを、結論を導く理由に挙げている。

²³³ 裁判例(8)は、結論を導くための理由として、「被告が被告車両を窃取された後、本件事故が発生するまでの間に、被告車両が運転されないようにする措置を取った事実は認められない」と認定している。

	・自動車利用主体が盗難届提出 5/15（裁判例(13)(18)(21)(22)(24)。裁判例(14)(17)(23)は理由には挙げなかったが、自動車利用主体が被害届を提出した事実は認定した） ・自動車利用主体が<u>盗難届を提出して受理してもらえたのに責任を肯定した例なし。</u> ・自動車利用主体は、警察に被害申告した後、自動車利用主体には、本件事故自体の発生を阻止する手段がなかった（1件(裁判例(18))） ・自動車利用主体が逃走を阻止するため、加害車両の前方で手をひろげて立ち塞がる 1/15（裁判例(21)） ・自動車利用主体は警察から連絡が来るまで窃取されたことにすら気付か無かったが、警察は追跡中だった²³⁴1/15（裁判例(19)） ・自動車利用主体は盗難届の提出と警察の追跡の双方があった 2/15（裁判例(24)。裁判例(21)は、警察の追跡は、理由には挙げなかったが、事実は認定し、被害届の提出は理由に挙げた。）
運転者の主観的意図	・肯定例： ・理由に挙げないもの 8/9（裁判例(1)(2)(3)(4)(6)(7)(8)(9)） ＜肯定例が挙げた理由＞ ・乗り捨て目的を否定（窃取者と運転者の同一性の証拠が不十分） 1/9（裁判例(5)） ＜肯定例が理由に挙げなかったが事実として認定した主観的事実＞ ・元々泥棒に窃取の意図あり 1/9（裁判例(6)） ・否定例： ・理由に挙げないもの 6/15（裁判例(10)(11)(13)(16)(23)(24)）（その内 1 件（裁判例(11)）は窃取の意図があった事実は認定） ＜否定例が挙げた理由＞ ・返還意思無し 4/15（裁判例(12)(18)(21)(22)）²³⁵ ・乗り捨て意思有り 3/15（裁判例(17)(19)(20)） ・窃盗の目的・領得の意思有り 4/15（裁判例(11)(12)(15)(17)） ・逃走目的有り 1/15（裁判例(14)） ・就職意思 1/15（裁判例(12)）²³⁶

²³⁴ 裁判例(19)では、泥棒が、警察官の職務質問をふりきり、これから逃走する途中で、本件事故を惹起した。

²³⁵ 裁判例(18)は、意思自体は理由に挙げていないが、運転者が自動車を所有者に返還しようとした形跡がないことは、理由に挙げている。

²³⁶ 裁判例(12)は、結論を導く理由の中で、泥棒「が就職の目的で被告会社を訪問したとしても、被告会社の係員に就職の意思を明らかにしたわけではないし、しかも機会をみて、窃取しようとの意図も併せ有していた」と認定している。

	→理由に挙げていないものが 14/24
時間的近接性（窃取～事故）	◦肯定例（9件中判示したのが6件）：極めて近接とのみ判示1件（裁判例(5)）、15分1件（裁判例(4)）、1時間1件（裁判例(2)）、0～2時間半1件（裁判例(7)）、2時間半1件（裁判例(6)）、5時間半1件（裁判例(8)）、判示せず3件（裁判例(1)(3)(9)） ◦否定例（15件中判示したのが13件）：10分1件（裁判例(20)）²³⁷、1時間1件（裁判例(19)）、1時間20分1件（裁判例(15)）、2時間1件（裁判例(11)）、少なくとも2時間以上1件（裁判例(12)）、7時間半1件（裁判例(22)）、約12時間1件（裁判例(24)）、18時間1件（裁判例(17)）、4日3件（裁判例(13)(14)(18)）、14日1件（裁判例(21)）、約3ヶ月1件（裁判例(16)）、判示せず2件（裁判例(10)(23)） → ・7時間半以上の事例は全て否定例(8/8) ・<u>特殊事例（裁判例(20)）を除く1時間未満の事例は全て肯定例(2/2)</u> ・<u>特殊事例を除く1時間以上7時間半未満は他の考慮要素の内容により、肯定・否定分かれている。</u> ・多くの裁判例が理由に挙げている(17/24（肯定例6/9（裁判例(2)(4)(5)(6)(7)(8)、否定例11/15（裁判例(11)(12)(14)(15)(17)(18)(19)(20)(21)(22)(24)）。否定例裁判例(13)²³⁸(16)は、理由には挙げなかったが、事実としては認定した）
場所的近接性（窃取～事故）	◦肯定例9件：2km1件（裁判例(5)）、121km1件（裁判例(6)）、遠隔でない（車で5時間半程度走行した距離）1件（裁判例(8)）、理由に挙げず：6件（裁判例(1)(2)(3)(4)(7)(9)）（そのうち、200mである事実は認定したものが1件（裁判例(1)）） ◦否定例15件：2.5km1件（裁判例(18)）、14-15km1件（裁判例(21)）、走行距離30km・直線距離7-8km1件（裁判例(22)）、直線距離で20.38km最短走行距離で24.4km1件（裁判例(24)）、60km以上1件（裁判例(17)）、200km以上1件（裁判例(14)）、寝屋川市内から大阪市内1件（裁判例(15)）、離れた場所1件（裁判例(10)）、理由に挙げず7件（裁判例(11)(12)(13)(16)(19)(20)(23)）

²³⁷ 裁判例(20)は、下着姿の男が両手を挙げて立ちはだかり、何かをわめきながら車両に近付き、ボンネットをたたき、その上に上がつて来ようとした為、車を発進させたところ、男は道路上に仰向けに倒れたため、救急車を呼ぶため駐車したところ、その男が車を窃取したという、特殊な事案での判決であった。

²³⁸ 裁判例(13)は、所有者の運行供用者該当性を否定する理由の中で、窃取日時は挙げたが、窃取から事故までの日数は挙げなかった。ただ、運行供用者責任の相当因果関係を否定する理由の中で、窃取から事故まで4日あったことを挙げている。

	→2.5km-121km までは肯定例と否定例に分かれている。
保険金による新車購入	自動車利用主体が、盗難車を回収してこれを使用することを断念し、保険会社に届け出て、保険金で新車購入したことを、理由または認定事実に挙げたもの（1/24:肯定例 0/9、否定例 1/15(裁判例(16))）

第一項 車両の管理状況

24 件全ての事案において、自動車利用主体による車両の管理状況について事実認定がなされている（しかも 21 件では、結論を導く理由（以下、特に断りがない限り、理由とは、結論（所有者の運行供用者該当性の有無）を導く理由のことを指す）として明示されている。表 4 参照）。そして、①所有者の運行供用者該当性を肯定した 9 件の裁判例の内、8 件が、無施錠でエンジンキーをつけたままであったことを理由に挙げており、残り 1 件も（裁判例(7)）、1 ヶ月他人に鍵を預けて海外出張をしていたことを理由に挙げている。つまり、肯定例（以下、特に断りがない限り、所有者の運行供用者該当性を肯定（否定）した下級審裁判例のことを、肯定例（否定例）という）9 件全てが、車両の管理状況が不適切であったことを理由に挙げている。

しかし、②エンジンキーを付けたまま・無施錠であることを理由に挙げながらも、所有者の運行供用者該当性を否定する下級審裁判例も、24 件中 10 件と多い。他方、③自動車利用主体が、エンジンキーを外し、施錠したことを認定した事案 2 件では、いずれも、所有者の運行供用者該当性が否定されている。このことから、②自動車利用主体による車両の管理状況が不十分であるからといって当然に運行供用者であるとされとは限らないが²³⁹、③管理状況が適切であれば運行供用者とされることはないという関係にあると思われる。

第二項 駐車場所

駐車場所については、24 件中 20 件の裁判例が理由に挙げている（表 4 参照）²⁴⁰。

²³⁹ 自動車利用主体による車両の管理状況が、不十分であるからといって、当然に運行供用者であるとされとは限らないことについては、前記最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁の判断（第二章第三節第一款参照）とも合致する。

²⁴⁰ 北河ほか（2017）33 頁は、客観的容認説の最も重要な考慮要素として、駐車場所と、施錠状況を挙げている。また、伊藤（1999）130 頁-132 頁や金沢ほか（1980）314 頁[金沢発言]も、本稿とは集計対象裁判例は異なるが、第三者の自由な出入りが可能かと言う場所的ファクターが重視されているとする。

その内、自動車利用主体が²⁴¹、公道上に駐車した6件の内、肯定例は1件、否定例は5件と、判断が分かれている。また、敷地内でも、自由に人が出入りでき、公道と同視できる場所の場合、肯定例4件、否定例3件と、判断が分かれている。

他方、人が出入りできない敷地内の場合、肯定例は0件、否定例が4件となっている。

以上から、人が出入りできない敷地内での盗難では、まず運行供用者とされることはないが²⁴²、人が自由に出入りできる場所だからといって、当然に運行供用者とされるわけではないことが分かる。

第三項 駐車時間

駐車時間が1時間以下の場合には、6件中6件全てで運行供用者性が否定されている。

第四項 泥棒運転・事故に至る経緯・態様

一 考慮された事情の概要

裁判所は、泥棒運転・事故に至る経緯・態様という要素を考慮しているが、それは、窃取に至る経緯・態様と、窃取後事故に至る経緯・態様（窃取当初の状態の変化・中

²⁴¹ 対象裁判例（前掲注177参照）の中には、所有者が自分で駐車した事例（裁判例(1)(2)(9)(11)(13)(17)(18)(19)(21)(22)(23)）もあるが、実際に窃取前に盗難車を駐車したのは、所有者ではなく、その家族や、所有会社の従業員等である事例もある。

例えば、所有者の家族が駐車した事例としては、所有者の弟が駐車した裁判例(6)がある。

また、裁判例(3)においては、盗難車の所有者は会社であり、盗難車を駐車したのは従業員である。このように会社が所有者である事案としては、裁判例(3)(4)(5)(8)(10)(12)(14)(15)(16)(20)(24)がある。

これら以外の、裁判例(7)については所有者が約1ヶ月海外出張中に鍵を知人に預けておいた事案で、駐車した者が誰かは認定されていない。

以上の所有者と駐車した者が異なる裁判例は、正確には表1の類型①と類型⑤の混合事案である。しかし、前掲注177の24件の下級審裁判例や最判昭和48年12月20日判時737号40頁では、そのことは、所有者の運行供用者該当性を判断する上で、特に問題とはされておらず、類型①との混合型でない類型⑤の事案と、類型①と類型⑤の混合事案とで、裁判所の判断基準に大きな違いは見当たらない。

²⁴² 人が出入りできない敷地内での盗難では、まず運行供用者とされることはないことは、前記最判昭和48年12月20日判時737号40頁の判断（第二章第三節第一款参照）とも合致する。

断・終了）とに分けられる。窃取後の経緯には、結果排除措置も含まれる。それぞれについて、詳しく見ていく。

まず、否定例が、窃取に至る経緯・態様に関する理由として挙げたものの中に、泥棒が、運転手の制帽を着用して、被告会社の従業員であるかの如く装って営業車を持ち出したことがある（表 4 参照）。

また、否定例が挙げた窃取後事故に至る経緯・態様に関する理由としては、自動車利用主体による被害届の提出、被害届の提出以外に自動車利用主体には事故発生を阻止する手段がなかったこと、自動車利用主体が車両前方に立ち塞がったこと、警察の追跡、泥棒による車の外形の変更、給油、泥棒が仮眠を挟んだこと、コンビニに立ち寄ったこと、駐車したこと、窃取直後の逃走運転は目的を達して終了し、その後数回長時間走行したことがある。

加えて、否定例が理由には挙げなかったが認定した事実としては、次のものがある。まず、窃取の態様として、自動車利用酒害が、倒れている人を助けるため、救急車の手配と 110 番通報をしている間に、倒れていた人が窃取した事実が認定された。また、泥棒が、ドライバーで三角窓をこじあけ、エンジンを直結して盗み、事故した事実も認定された。次に、窃取後事故に至る経緯・態様として、次の事実が認定されている。まず、泥棒がナンバープレートを神戸ナンバーから泉ナンバーへ交換したことが認定されている。また、泥棒が、近くのスーパーマーケットの駐車場に駐車させたりしては、時々、伊豆市内、天城山中、伊豆長岡町、山中湖、河口湖等へと加害車両を乗り回していた事実も認定された。

他方、肯定例が挙げた理由としては、まず、自動車利用主体が被害届を提出しなかったことが挙げられている。また、自動車利用主体が、警察に被害届を提出しようとしたが、車両の型番や車両番号が不明であるため、警察に受理してもらえなかったことが理由とされている。

以上の泥棒運転・事故に至る経緯・態様に関して考慮された事実の中では、次に詳しく説明する結果排除措置が特に重視されている（表 4 参照）。

二 結果排除措置

(一) 被害届の提出・受理

24 件の内、自動車利用主体が、警察に盗難届出を提出したと裁判所が認定した 8 件（5 件では、結論を導く理由として明示されている）では、所有者の運行供用者該当性

が全て否定されている²⁴³。また、裁判例(18)横浜地判昭和 61 年 7 月 14 日判時 1204 号 136 頁は、自動車利用主体は、警察に被害申告した後、自動車利用主体には、本件事故自体の発生を阻止する手段がなかったことを理由に、所有者の運行供用者該当性を否定している。

他方、車両の型番や車両番号が分からず、警察に被害届を提出しようとしたが、受理してもらえなかった事例では、所有者の運行供用者該当性が肯定されている（裁判例(9)横浜地判平成 28 年 12 月 7 日自保ジャーナル 1993 号 81 頁）。

以上の対比からは、警察が被害届を受理したかどうか結論を分けているようにも見える。

しかし、泥棒運転の最高裁判例である、最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁の一審大阪地判昭和 45 年 5 月 28 日民集 27 卷 11 号 1623 頁において、被告（盗難車所有者であるタクシー会社）が、「警察における本件事故の捜査の過程においても、事故車の管理状況から被告の被用者以外の第三者の無断運転によるものとは予想もできず、従って、被告の盗難届も受理されなかった」と主張している²⁴⁴。最判昭和 48 年 12 月 20 日判時 737 号 40 頁は、被害届の提出の有無について触れずに、所有者の運行供用者該当性を否定した。

そもそも、警察が被害届を受理しない理由には、①自動車利用主体が把握可能な捜査に必須な情報の記載が欠けていることと、②自動車利用主体ではどうしてもできない事情により受理されないことの二種類がある。

①車両の型番や車両番号は、警察が盗難対象を特定し、捜査するために必要な情報である²⁴⁵。また、車両番号や車両の型番等は、自動車利用主体が、車検証を確認するか、当該車両を購入した販売代理店等に確認すれば分かる。

他方、②警察における本件事故の捜査の過程において、第三者の泥棒運転によるものであると警察が予想できなかったことは、捜査権がない自動車利用主体にとってはどうしてもないものであったように思われる。また、自力救済を原則禁止している

²⁴³ 但し、所有者の運行供用者該当性を肯定した裁判例(2)札幌地判昭和 55 年 2 月 5 日判タ 419 号 144 頁の判旨には、被害届が提出された事実については書かれていないが、その評釈である山野（1981）32 頁は、盗難届が出されたとしている。

²⁴⁴ 前掲注 218 参照。

²⁴⁵ 乗り物盗難用の被害届の様式には、被害金品の特徴として、メーカー・車名、年式・型式・インチ、排気量等、登録標識番号、防犯登録番号、車台（体）番号、塗色・形状、自動車種類等の記載欄がある（平成 31 年 3 月 29 日警察庁丙刑企発第 86 号警察庁刑事局長通達

（<https://www.npa.go.jp/laws/notification/keiji/keiki/002.pdf>））。

法の下では²⁴⁶、自動車利用主体には、被害届を提出した後は、他にとりうる結果排除措置がない（裁判例(18) 横浜地判昭和 61 年 7 月 14 日判時 1204 号 136 頁参照）。

以上から、裁判所は、自動車利用主体が、把握可能で、かつ、車両番号等の捜査に必須な情報が記載された被害届を提出する等、必要かつ可能な結果排除措置をとったかどうかにより、運行供用者該当性を肯定するか否定するかを分けている可能性がある。

(二) 警察の追跡と被害届の提出

否定例では、自動車利用主体が被害届を提出したと併せて、警察が追跡中であつたことを、結論を導くための理由として挙げたものが 1 件（裁判例(24) 名古屋高判平成 30 年 11 月 22 日平 30（ネ）545 号）、結論を導くための理由としては挙げなかったが、事実として認定したものが 1 件（裁判例(21) 東京地判平成 3 年 11 月 14 日交民 24 卷 6 号 1426 頁）あつた（表 4 参照）。

他方、自動車利用主体が、被害届も提出せず、交通法規違反等により警察に追跡されていた場合は、被害届の提出がない事実や窃取にすら気づかなかつた程に、自動車利用主体が車両管理を怠っていた事実から、客観的容認または管理過失を肯定する傾向が見える。例えば、裁判例(19) 盛岡地判昭和 61 年 12 月 22 日判時 1224 号 104 頁は、所有者は警察から連絡を受けるまで、これが窃取されたことにも全く気づかなかつたが、警察は追跡中であつた事案において、次のように判示した。「被告 Y1 は、・・・警察から連絡を受けるまで、これが窃取されたことにも全く気づかなかつた。以上の各事実によると、・・・被告 Y1 の本件加害車に対する管理には過失があつたことが明らかではあるが、本件のように、自動車の保有者が自己と何らの関係のない他人にその自動車を窃取された場合、保有者に管理上の過失があつたとしても、そのことのゆえに保有者は窃取された自動車につきなお運行供用者としての地位を失わないとただちに結論づけるのは、運行供用者の本来の意義にてらしても相当ではないというべく、また、以上の各事実によつても、被告 Y1 が本件駐車時本件加害車の運転を他人に許容していたことはなかつた・・・。」裁判例(19)は、他の理由により所有者の運行供用者該当性は否定しているものの²⁴⁷、上記の通り、自動車利用主体が、窃

²⁴⁶ 内田（2012）410 頁，最判昭和 40 年 12 月 7 日民集 19 卷 9 号 2101 頁参照。

²⁴⁷ 裁判例(19) 盛岡地判昭和 61 年 12 月 22 日判時 1224 号 104 頁は、所有者の運行供用者該当性は否定したが、民法 709 条に基づく不法行為責任は肯定している。

取されたことに気づかなかったことを、所有者の運行供用者責任を判断する上で、自動車利用主体の管理過失を肯定する側の事情として考慮している。

以上より、警察の捜査があっても、併せて、自動車利用主体による被害届の提出があったかどうかによって、運行供用者該当性を否定するか肯定するかが分かれている。

第五項 泥棒の主観的意図

泥棒の主観的意図について、肯定例 9 件中、乗り捨て目的がないことを理由にした下級審裁判例が 1 件、結論を導く理由には挙げていないが、元々窃取の意図があったことを認定したものが 1 件であった。他方、否定例 15 件の内、返還意思がないことを理由とした下級審裁判例が 4 件、乗り捨て意思があることを理由としたものが 3 件、窃盗の目的・領得の意思があることを理由としたものが 4 件、逃走目的があることを挙げたものが 1 件であった（表 4 参照）。このように、返還意思がない場合や、乗り捨て意思、窃盗の目的・領得の意思等がある場合には、裁判所は、所有者の運行供用者該当性を否定する傾向にある。

なお、上記の泥棒の主観は、同一の下級審裁判例で複数の主観を認定しているものを重複してカウントしている。実際に、泥棒の主観的意思を、結論を導く理由の中で挙げなかった下級審裁判例は、24 件中 14 件と、多い（表 4 参照）。

第六項 窃取と事故の時間的・場所的近接性

窃取と事故の時間的近接性についても、24 件中 19 件と、多くの裁判例が理由に挙げている（表 4 参照）²⁴⁸。この考慮要素の裁判所の判断傾向について、以下、確認する。

一 窃取と事故の時間的近接性と所有者の運行供用者該当性

この窃取と事故の時間的近接性がある場合、所有者の運行支配が肯定され易くなるのかされ難くなるのかについて説明する。裁判例(5)大阪地判昭和 61 年 3 月 27 日交民 19 卷 2 号 426 頁は、「加害車の発進と事故発生とが時間的にきわめて近接していることが認められる本件では、被告会社の加害車に対する運行支配が、本件事故発生時において、既にその支配から離脱していたものとはいえない。」と判示している。この

²⁴⁸ 客観的容認説を採ると思われる下級審裁判例だけでなく（裁判例(2)(4)(8)(13)(20)(22)(24)）、管理過失説を採ると思われる下級審裁判例も、窃取と事故の時間的・場所的近接性を考慮している（裁判例(6)(17)(21)）。

ことから、窃取と事故の時間的・場所的接近性がある方が、所有者の運行支配が肯定され易い傾向にあることが分かる。

二 窃取と事故の時間的・場所的接近性の閾値

どの程度の閾値で、運行供用者該当性が肯定・否定されるかについて見る。

7 時間半以上の事例は、8 件中 8 件全てにおいて、所有者の運行供用者該当性が否定されている。逆に、ボンネット上に上がつて来ようとした下着姿の男から逃れようと、自動車利用主体が車を発進させたところ、男が路上に倒れたため、自動車利用主体が救急車を呼んでいる間にその男が車両を窃取したという特殊事例（裁判例(20)東京高判昭和 62 年 3 月 31 日判タ 645 号 226 頁）を除くと、1 時間未満の事例 2 件では、全て所有者の運行供用者該当性が肯定されている²⁴⁹。

また、場所的接近性について見ると、場所的接近性が 2.5km-121km までの間は、肯定例と否定例に分かれている。

三 窃取と事故の時間的・場所的接近性と客観的容認説

窃取と事故の時間的・場所的接近性と、客観的容認説の関係について、裁判所の見方を説明する。裁判例(2)札幌地判昭和 55 年 2 月 5 日判タ 419 号 144 頁は、「被告 Y はこれを全く怠り、無施錠、エンジンキーをつけたまま放置しておいたのであるから Y は Y 車の第三者による運転を許容していたものといわざるを得ない。そして本件車両を窃取した訴外 Z は窃取後一時間余を経た昭和 53 年 6 月 14 日 9 時 40 分ころ所有者の追跡から逃走すべく走行中に本件事故を惹起したものであることに照すと（原文マ

²⁴⁹ 先行研究には、運行支配概念に立脚する客観的容認説は、客観的容認説が運行支配概念の不明確さを取り込んでしまい、不明確さを拡大する結果となっていると批判して、制御可能性説の立場から、時間的・場所的ファクターの限界として、ガソリン満タンでの走行範囲・時間（3,4 日）が限界となるとするものがある（伊藤（1999）105 頁-106 頁，133 頁，135 頁，北河（2016）51 頁，北河ほか（2017）34 頁）。

しかし、下級審裁判例（前掲注 177）の基準も、考慮要素等を統計的に解析すれば、上記の通り、一定の傾向が見えるため、不明確とはいえない。また、ガソリンが満タンである状態で泥棒に窃取されるとも限らない。裁判例(21)東京地判平成 3 年 11 月 14 日交民 24 卷 6 号 1426 頁は、泥棒が給油をしたことも考慮している。この場合、泥棒が途中で給油したことで、自動車利用主体が客観的に容認した危険が事故という結果に与える影響力が、小さくなるため、所有者の運行支配の規範的継続を否定し難くなるはずである（第二章第四節第一款第六項二参照）。このように、実際の給油状態に即した形で、認定する方が、自動車利用主体が作出した危険が事故に与える影響を考慮できるため、妥当である。

マ)、被告は未だY車の運行支配を失ってはならず、右車両の運行により生じた本件事故に対し運行供用者として自賠法三条の責任を免れない」と判示しており、窃取と事故の時間的近接性については、客観的容認の直接の対象とはしていない。

四 窃取と事故の時間的近接性と介在事情の発生

車両が泥棒に窃取されてから事故が起きるまでの時間が長い(短い)場合には、その間に、自動車利用主体が作出した危険の事故の結果に対する影響力を弱める介在事情が、生じる可能性が大きい(小さい)と思われる。

実際に裁判例を見ても、そのような傾向が見てとれた。以下、詳細に説明する。

まず、所有者の運行供用者該当性を否定した下級審裁判例15件(裁判例(10)～(24))の内、窃取と事故の時間的近接性が7時間半以上の事件(8件(裁判例(13)(14)(16)(17)(18)(21)(22)(24)))、表4参照)における、窃取から事故までに生じた要素を見ると、次のようになっている(表5参照)。

まず、これらの8件の裁判例のうち、7件が、窃取から事故までの間に、自動車利用主体が、被害届を提出した事実を認定した(裁判例(13)(14)(17)(18)(21)(22)(24))、表5参照)。また、泥棒が、ナンバープレートを変更したこと(1件(裁判例(16)))、駐車したこと(2件(裁判例(13)(21)))、コンビニやスーパーに立ち寄ったこと(2件(裁判例(21)(24)))、睡眠を挟んだこと(2件(裁判例(17)(22)))、給油をしたこと(1件(裁判例(21)))、車両の外形を変更したことを(1件(裁判例(21)))考慮した。さらに、自動車利用主体の被害届の提出があったことと併せて、警察が追跡中であったことを考慮したものが、2件あった(裁判例(21)(24))。

このように、窃取と事故の時間的近接性が乏しい否定例では、裁判所により、窃取後に生じた、自動車利用主体が作出した危険が事故の結果に与える影響力を弱める介在事情が、多数認定されている。

表 5: 窃取と事故の時間的近接性がない否定例における窃取後の介在事情²⁵⁰

裁判例	結果排除措置	窃取から事故までの経緯・態様
(13)	(理由に挙げられた事情)	(理由に挙げられた事情)

²⁵⁰ 対象裁判例は、前掲注177参照。表内の下級審裁判例の番号は、前掲注177に示した下級審裁判例の番号に対応している。例えば、裁判例(2)は、前掲注177に示した(2)札幌地判昭和55年2月5日判タ419号144頁を指す。表中に書いた理由とは、裁判所が結論(所有者の運行供用者該当性の有無)を導くために判示した理由を指す。

	・被害届提出済	・泥棒が箱根、多摩湖等をドライブ後、夜間は泥棒の自宅の専用駐車場に駐車
(14)	(理由には挙げられなかったが、事実は認定された事情) ・被害届提出済	判示せず
(16)	判示せず	(理由には挙げられなかったが、事実は認定された事情) ・泥棒が、ナンバープレートを神戸ナンバーから泉ナンバーに変更した
(17)	(理由には挙げられなかったが、事実は認定された事情) ・被害届提出済	(理由に挙げられた事情) ・窃取から事故までの間、泥棒運転は継続しておらず、睡眠等のために数回中断していた
(18)	被害届提出済	判示せず
(21)	(理由に挙げられた事情) ・被害届提出済 ・自動車利用主体が逃走を阻止しようとして車両前方で手をひろげて立ち塞がった。 (理由には挙げられなかったが、事実は認定された事情) ・警察が追跡中	(理由に挙げられた事情) ・窃取から事故までの間に加害車両の外形が泥棒により変更された。ガソリンも切れて泥棒による給油がされた。 ・窃取直後の逃走運転は目的を達して終了し、その後数回長時間走行された。 (理由には挙げられなかったが、事実は認定された事情) ・泥棒が、近くのスーパーマーケットの駐車場に駐車させたりしては、時々、伊豆市内、天城山中、伊豆長岡町、山中湖、河口湖等へと加害車両を乗り回していた。
(22)	(理由に挙げられた事情) ・被害届提出済	(理由に挙げられた事情) ・窃取から事故までの間に泥棒が仮眠を挟んだ
(24)	(理由に挙げられた事情) ・被害届提出済 ・警察が3回追跡	(理由に挙げられた事情) ・泥棒が途中でコンビニに立ち寄った

他方、所有者の運行供用者該当性を肯定した下級審裁判例9件（前掲注177参照の裁判例(1)～(9)）の内、窃取と事故の時間的近接性が7時間半以下であることが認定された事件または極めて（時間が）近接していると認定された事件（裁判例(2)(4)(5)(6)(7)(8)、表4参照）における、窃取から事故までに生じた考慮要素は、表6のようになっている。これら事件において、裁判所は、窃取から事故までの間に、自動車利用主体が結果排除措置等をとっていないことを認定した（6件中2件(裁判例(5)(8)))か、または、結果排除措置の有無等について判示していない（6件中4件(裁判例(2)(4)(6)(7)))。また、泥棒が生じさせた介在事情についても、6件中5件が認

定していない（裁判例(4)(5)(6)(7)(8)）。このように、窃取と事故の時間的近接性がある肯定例では、窃取後に生じた介在事情が少ない。

表 6: 窃取と事故の時間的近接性がある肯定例における窃取後の介在事情²⁵¹

裁判例	結果排除措置	窃取から事故までの経緯・態様
(2)	判示せず	泥棒が自動車利用主体から追尾を受けているとの感覚にとられ逃走中に本件事故を惹起した事実は、裁判所は、認定した。そして、結論を導く理由の中で、泥棒は「・・・所有者の追跡から逃走すべく走行中に本件事故を惹起した」と判示した。しかし、裁判所は、実際に自動車利用主体が追跡した事実については、認定していない。
(4)	判示せず	判示せず
(5)	(理由に挙げられた事情) 被害届提出無し、警察捜査無し	判示せず
(6)	判示せず	判示せず
(7)	判示せず	判示せず
(8)	排除措置なし	判示せず

以上から、窃取と事故の時間的近接性が乏しい程、窃取から事故までの間に生じる介在事情が多い。逆に、窃取と事故の時間的近接性がある場合、窃取から事故までの間に生じる介在事情が少ないという傾向が見てとれる。

第七項 新車購入

下級審裁判例 24 件中、1 件のみ、自動車利用主体が保険金により新車を購入したことを理由として挙げた（否定例裁判例(16)）。その他の 23 件は、そのような理由も認定事実も挙げていない。

²⁵¹ 対象裁判例は、前掲注 177 参照。表内の下級審裁判例の番号は、前掲注 177 に示した下級審裁判例の番号に対応している。例えば、裁判例(2)は、前掲注 177 に示した(2)札幌地判昭和 55 年 2 月 5 日判タ 419 号 144 頁を指す。表中に書いた理由とは、裁判所が結論（所有者の運行供用者該当性の有無）を導くために判示した理由を指す。

なお、裁判例(16)では、結論を導く理由には、新車購入の事実しか挙げられていないが、その資金が、保険会社から自動車利用主体に支払われた盗難保険金である事実も認定されている²⁵²。

第八項 本款のまとめ

多くの下級審裁判所は、①車両の管理状況や駐車場所・駐車時間等の危険作出に係る考慮要素と、②被害届の提出等の危険排除に関する考慮要素を考慮して、所有者の運行供用者該当性を判断している。

この①危険作出に関する要素、及び、②危険排除に関する要素の双方において、自動車利用主体に不適切な点がなければ、裁判所は、自動車利用主体の運行支配を肯定しないのかどうか、以下の通り、不明確である。

まず、①所有者の運行供用者該当性を肯定した9件の裁判例の内、8件が、無施錠でエンジンキーをつけたままであったことを理由に挙げており、残り1件も（裁判例(7)）、1ヶ月他人に鍵を預けて海外出張をしていたことを理由に挙げている（第二章第三節第二款第一項、表4参照）。つまり、所有者の運行供用者該当性が肯定された9件の事案では、全て、車両管理が不適切であったことが認定されている。

また、③自動車利用主体が、エンジンキーを外し、施錠したことを認定した事案2件では、いずれも、所有者の運行供用者該当性が否定されている（第二章第三節第二款第一項、表4参照）。駐車場所についても、④人が出入りできない敷地内での盗難では、いずれも、所有者の運行供用者該当性が否定されている（第二章第三節第二款第二項、表4参照）。

③と④の対偶、及び、①からは、自動車利用主体の車両の管理状況または駐車場所が不適切であること等の危険作出に関する要素を、運行供用者該当性を肯定するための必須の要素として、裁判所が扱っているかのようにも見える。

²⁵² 裁判例(16)は、自動車利用主体は、泥棒により窃取されたので、予てから加入していた保険会社に届出て、同会社から盗難保険金の支払を受け、これによって別の車を購入した事実を認定した。その上で、裁判例(16)は、次のように判示した。「右事実によると、本件事故は被告会社が車の盗難にあつて後三か月近く経ておりその間被害者である被告会社は盗難車を回収してこれを使用することを断念し新らしく（原文ママ）代替車を入手しているのであるから本件事故当時右盗難車に対する支配を既に失っていたものというべく、従つて被告会社は本件事故当時右車両の供用者であつたとはいへ・・・ない。」

もし、裁判所がそのように扱っている場合、車両の管理状況及び駐車場所が適切であれば、自動車利用主体が被害届を提出しなかったとしても、所有者の運行供用者該当性は否定されるはずである。

しかし、車両の管理状況及び駐車場所が適切で、かつ、自動車利用主体が被害届を提出しなかったことが認定された事例が前記 24 件の裁判例の中にはないことから²⁵³、上記仮説を証明できない。

よって、自動車利用主体の車両の管理状況が不適切である等の危険作出に関する要素を、運行供用者該当性を肯定するための必須の要素として、裁判所が扱っているかどうか、はっきりしない。

第四節 盗難車所有者の運行供用者該当性の考慮要素と法律構成との関係

本節では、泥棒運転の事案において、盗難車所有者が、運行供用者に該当するかを判断するための各考慮要素を、客観的容認説等の従来の法律構成により、どのように解すれば合理的に説明できるか、説明できない場合、どういう法律構成により説明すべきか等を検討する。

第一款 運行支配

第一項 車両の管理状況

多くの裁判例は、自動車利用主体が、エンジンキーかけたまま無施錠で車を離れた等の車両の管理状況を²⁵⁴、客観的容認説から説明している（表 3、表 4、第二章第三節 第二款 第一項 参照）。客観的容認説を採った裁判例 (1) (2) (4) (8) (10) (13) (20) (22) (24)、及び、客観的容認説と管理過失説の両方を採った裁判例 (9) (12) (14) (15) (19) の内、全てが、車両の管理状況を理由に挙げている²⁵⁵。

²⁵³ 自動車利用主体が、エンジンキーを外し、施錠した事案は、裁判例 (11) (23) のみである。裁判例 (11) (23) では、いずれも駐車場所が公道上であり、裁判例 (23) では、自動車利用主体が、被害届を提出している。裁判例 (11) では、被害届の提出の有無について、特に認定されていない。

²⁵⁴ 茅沼 (1972) 93 頁-94 頁は、運行支配は運行を前提とした管理の機能を含むとする。具体的には、車の点検・整備等の安全性の見地からするもの、及び、泥棒運転等による運行供用者の支配下からの離脱防止ないし現実支配の希釈化を防止すること（車庫に格納する、鍵をかける、鍵を保険する等）を指すとする。ただし、そこでは、客観的容認説については特に触れられていない。

²⁵⁵ 北河ほか (2017) 33 頁も、客観的容認説の重要な考慮要素として、施錠状況を挙げている。

自動車利用主体が、無施錠でエンジンキーをつけたまま車両を駐車すると²⁵⁶、第三者が車両を容易に窃取できる状況になる。このような危険作出への影響が大きい事情を根拠に、自動車利用主体の危険作出への客観的容認を肯定できる。現実には、事故時点で、自動車利用主体は、具体的運行支配を泥棒に奪われているが、自動車利用主体が、危険な状況を自ら容認することで窃取されやすい状況を作出した以上、容認時に有していた運行支配を規範的に継続させて危険責任を負わせることが、危険責任という趣旨にも資する。

次に、この考慮要素の重要性について説明する。自動車利用主体が車両を無施錠でエンジンキーをつけたまま駐車すると、第三者により容易に窃取できる状況になることから、車両の管理状況は、危険作出に対する影響力が大きい、重要な要素と言える。

第二項 駐車場所

多くの裁判例は、自動車利用主体が、公道上やそれと同視できるような場所等に車両を駐車したことを²⁵⁷、客観的容認説から説明している（表 3、表 4、第二章第三節第二款第二項参照）²⁵⁸。

自動車利用主体が、公道上のような誰でも自由に行き来できる場所に車両を駐車すると、第三者が窃取し易い状況になる。このような危険作出への影響が大きい事情を

²⁵⁶ 茅沼（1967a）39 頁は、エンジンキーは自動車の支配の所在を端的に表現するものなので、これを他人に交付することはその者に対して運転を容認したものと言われなくてもやむを得ないとする。また、椎木（1979）87 頁も、キーは車両自体と同視できる程、車両運行の象徴と言うべきものであるとして、エンジンキーの管理について重視する。

²⁵⁷ 伊藤（1999）134 頁-135 頁は、第三者の自由な出入りが可能な場所に駐車したという事実をもって、直ちに所有者の運行供用者責任を否定する判例・裁判例の立場は、客観的容認説の立場からも問題があり、門扉等による侵入禁止措置の有無、家人、社員等による監視による泥棒運転排除の可能性も検討すべきであるとする。

しかし、筆者が調査したところ、裁判所は、門扉等による侵入禁止措置の有無、家人、社員等による監視等についても考慮していた（(10)広島高判昭和 47 年 6 月 15 日交通民集 5 巻 3 号 648 頁、(13)東京地判昭和 52 年 3 月 24 日判時 868 号 57 頁、(12)東京地判昭和 48 年 8 月 16 日交民 6 巻 4 号 1287 頁、(14)東京高判昭和 54 年 12 月 27 日判時 957 号 55 頁、(19)盛岡地判昭和 61 年 12 月 22 日判時 1224 号 104 頁、(18)横浜地判昭和 61 年 7 月 14 日判時 1204 号 136 頁、(15)大阪地判昭和 57 年 10 月 7 日交民 15 巻 5 号 1331 頁、(9)横浜地判平成 28 年 12 月 7 日自保ジャーナル 1993 号 81 頁）。

²⁵⁸ 北河ほか（2017）33 頁も、客観的容認説の重要な考慮要素として、駐車場所を挙げている。

根拠に、自動車利用主体の危険作出への客観的容認を肯定できる。現実には、事故時点で、自動車利用主体は、具体的運行支配を泥棒に奪われているが、自動車利用主体が、危険な状況を自ら容認することで窃取されやすい状況を作成した以上、容認時に有していた運行支配を規範的に継続させて危険責任を負わせることが、危険責任という趣旨にも資する。

次に、この考慮要素の重要性について説明する。自動車利用主体が、公道上のような誰でも自由に行き来できる場所に車両を駐車すると、第三者が窃取し易い状況になることから、駐車場所は、危険作出に対する影響力が大きい、重要な要素と言える。

第三項 駐車時間

駐車時間が短ければ、自動車利用主体の管理下から車両が離れた時間が短い分、窃取の機会が少ないため、窃取の危険の容認がないとして、駐車時に有していた運行支配を窃取後から事故時まで規範的に継続させず、危険責任を否定する根拠となり得る。

第四項 結果排除措置

一 被害届を提出した場合

先述の通り、多くの裁判例では、被害届が提出された事情が考慮されており、これが結論を左右している（第二章第三節第二款第四項二参照）。

先行研究では、被害届の提出は、自動車利用主体の側から見ると、第三者の運転阻止の意思が明らかにされたものとして重要な要素ではあるが、その事実は自動車利用主体が運行支配を失う主観的要素の存在を明らかにする事実であるに過ぎないという指摘がある²⁵⁹。しかし、被害届の提出は、単に自動車利用主体の運転阻止の意思を明らかにするだけではない。被害届の提出があれば、警察の捜査能力が高いことから、その後の運転継続が困難となることが予測されるため、それは、警察による泥棒運転継続阻止という強力な結果排除措置の開始を示す重要な客観的事実である。このような危険の排除に繋がり易い事情が存在することは、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を否定する根拠となり得る²⁶⁰。

²⁵⁹ 坂井（1987）42 頁，田邨（1996）259 頁。

²⁶⁰ 北河（2016）51 頁も、被害届の提出は、運行支配を断ち切る重要な要素であるとする。また、伊藤（1999）135 頁も、制御可能性説の立場から、盗難届・被害届の提出は、公権力へ危険制御すべき立場を委託したものとして、運行供用者該当性喪

それでは被害届被害者の受理があったか否かを重視すべきか。

実効的な結果排除のためには、警察による被害届の受理もあった方が望ましい。ただ、自動車利用主体が被害届を提出したのに、警察が被害届を受理しない場合には、自動車利用主体が、車両番号等捜査に必須な情報を記載しない場合だけでなく、単に当時の捜査の進展状況では、盗難事件であるかどうかが判明しておらず、警察側の事情で被害届を受理しない場合等もある。

前者の場合、自動車利用主体は車両番号等の情報を車検証等を確認すること等で調べることができる。また、車両番号等の情報は、警察が捜索対象を特定し、捜査するために必須な情報である。そのため、警察が実効的な捜査を行うためには、車両番号等捜査に必須な情報が記載された被害届が提出されることは、最低限必要である。それなのに、自動車利用主体が、当該情報の記載を怠った場合、いくら被害届を提出しようとして、自動車利用主体には、危険継続に対する客観的容認がないとは言い難い。

他方、後者の場合、当時の捜査の進展状況では、盗難事件であるかどうかは判明していないこと等の事情は、捜査権のない自動車利用主体にはどうすることもできないものである。元々、泥棒により運行支配を奪われた所有者に運行供用者責任を負わせることの正当化根拠は、自動車利用主体の危険に対する客観的容認にある。自動車利用主体は、車両番号等捜査に必須な情報が記載された被害届を提出する行為は、自動車利用主体が、危険継続を客観的に容認しないからこそなす行為である。

以上から、車両番号等捜査に必須な情報が記載された被害届の提出があったのに、警察側の事情により受理されなかった場合について、客観的容認説により所有者に運行供用者責任を負わせることを正当化することは、難しい可能性がある。他方、車両番号等、捜査に必須な情報で、かつ、自動車利用主体が把握可能な情報の記載がない場合には、たとえ自動車利用主体が、被害届を提出したとしても、自動車利用主体の危険継続に対する客観的容認を肯定し得ると考えられる。

二 被害届を提出しなかった場合

自動車利用主体が、窃取されたことに気づかずに被害届も提出せず、交通法規違反等により、警察に追跡されていた場合、自動車利用主体が窃取や追跡の事実を認識し

失の重要な要素となるとする。さらに、泥棒運転ではなく、泥棒と所有者に人的関係がある無断運転の事例についてであるが、福永（1983）62 頁も結果排除措置を重視する。

ていない以上、客観的容認説からは説明ができない。この場合は、むしろ、裁判例(19)盛岡地判昭和61年12月22日判時1224号104頁のように(第二章第三節第二款第四項二(二)参照)、自動車利用主体が、被害届を提出していない事実や、窃取に気づいてすらいなかった事実を、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を肯定して、所有者の運行支配の継続を規範的に認める側の事情として考慮すべきである。

第五項 泥棒の主観的意図

泥棒の主観的意図と客観的容認説の関係について、検討する。泥棒の主観的意図は、多くの場合には自動車利用主体には左右し難い偶然の事情であり、自動車利用主体の危険に対する客観的容認とは、関係が乏しい部分がある。但し、泥棒に窃取の意図等があるかどうかにより、所有者が車両を奪還し易くなるかどうか異なり、その結果、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を肯定できるかどうか異なる可能性がある。

しかし、泥棒の主観的意図は、自動車利用主体が自ら行なった行為ではないため、車両の管理状況や駐車場所等の危険に対して直接的影響を与える客観的要素に比べると、その危険に対する影響度が劣るので、客観的容認にとって、相対的に重要度が劣る。実際、24件中14件の下級審裁判例が泥棒の主観的意思を、結論を導く理由の中で挙げていないことは(第二章第三節第二款第五項、表4参照)、このことと整合的である。

第六項 窃取と事故の時間的・場所的近接性

一 窃取と事故の時間的・場所的近接性と客観的容認説

前記の通り(第二章第三節第二款第六項三参照)、裁判例(2)札幌地判昭和55年2月5日判タ419号144頁は、窃取と事故の時間的近接性については、客観的容認の直接の対象とはしていない。また、窃取と事故の時間的近接性と、自動車利用主体の客観的容認との関係は、次に説明する通り、乏しい。

自動車利用主体が車両に鍵をかけなかった事等の、自動車利用主体の行動が危険作出に直接関係するような要素と異なり、窃取と事故の時間的近接性は、自動車利用主体の認識や行為とは直接関係のない、偶然の事情で左右される要因である。

未施錠で公道上に駐車する等の、危険作出に直結する自動車利用主体自身の行動であれば、自分の行動である以上、自動車利用主体も認識しているし、また、危険な行為をすれば、危険な結果が生じるのは当然であるため、自動車利用主体の危険作出に対する客観的容認を肯定し易かった。

他方、自動車利用主体の認識や行動と直接関係のない、偶発的な事情により左右される窃取と事故の時間的・場所的近接性と、自動車利用主体の客観的容認との間の論理的なつながりは単純ではない。すなわち、認識していない以上、客観的容認を否定することは容易に可能であるが、逆に、窃取と事故の時間的・場所的近接性があることだけから直接的に客観的容認を肯定することは、可能であるとは限らない。例えば、自動車利用主体の目の前で窃取されてその場ですぐ事故が起きたような場合であれば、自動車利用主体の直接的支配を肯定し易いだけでなく²⁶¹、自動車利用主体が危険な状況を認識している以上、客観的容認は認められるであろう。しかし、窃取と事故の時間的・場所的近接性はあっても、自動車利用主体が車両の窃取や危険を認識すらしていないような場合には、客観的容認は肯定しにくい²⁶²。

その窃取と事故の時間的・場所的近接性という考慮要素を客観的容認説で説明することの困難性は、たとえ客観的容認の対象が泥棒運転ではなくその危険であるとしても、同じである。

なぜなら、第一に、窃取と事故の時間的・場所的近接性は、自動車利用主体の認識・行動とは無関係に、偶発的な事情により生じるものであるからである。第二に、次に説明する通り、必ずしも、窃取と事故の時間的・場所的近接性があるから、自動車利用主体の危険作出や危険排除に対する客観的容認が高まるという、単純な関係にならないからである²⁶³。

²⁶¹ 伊藤（1999）132 頁は、距離的ファクターは責任否定の決定的要因とされたと思われる事例は少なく、むしろ、窃取場所と事故発生場所が近いために所有者に運行支配が残っていることの理由付けに使われるケースが多いとする。

²⁶² 窃取と事故の時間的・場所的近接性があるのに、窃取されたことを認識していない事例としては、駐車してから窃取されるまでの駐車時間が長く、窃取時には自動車利用主体が車両周辺にいなかった場合が挙げられる。この場合、長く駐車して放置することにより窃取の危険性が高まることを容認していたとして、駐車時間の長さとの関係で、客観的容認と危険作出との関係を説明することはできるが、窃取と事故の時間的・場所的近接性との関係では、客観的容認説では説明が困難である。

²⁶³ 管理過失説についても、同様である。まず、必ずしも、窃取と事故の時間的・場所的近接性があるから、自動車利用主体の危険作出や危険排除に対する管理過失が高まるという、単純な関係にない。また、窃取と事故の時間的・場所的近接性は、自動車利用主体の管理過失とは無関係に、偶発的な事情により生じるものである。

先行研究にも、泥棒運転に関して、窃取の時点で自動車利用主体に車の管理上の過失があるのであれば、時間的・場所的近接性を問題にする余地がないという指摘がある（伊藤高義（1980）305 頁、福永（1983）65 頁、79 頁、田邨（1996）254 頁参照）。

第二の点について説明する。窃取から事故が生じるまでの時間が長い（短い）程、自動車利用主体が結果排除措置をとる時間が長く（短く）なり、より結果排除措置がとり易く（難く）なる側面がある。その反面、泥棒がナンバープレートを交換する等して警察の追跡を逃れるための手段を講じる時間が長く（小さく）なる。また、泥棒がその時間で逃走できる距離が大きく（小さく）なることから、警察が捜索すべき範囲が大きく（小さく）なる。そのため、窃取と事故の時間的・場所的・客観的・主観的・法的近接性がある場合と、ない場合のいずれの方が、自動車利用主体が結果排除措置を講じ易くなり、その結果、自動車利用主体の客観的容認を否定し易くなるか、一概に言えない。よって、窃取と事故の時間的・場所的・客観的・主観的・法的近接性がある方が、自動車利用主体の危険に対する客観的容認があるとは、断じ難い。

以上の通り、窃取と事故の時間的・場所的・客観的・主観的・法的近接性と客観的容認の有無とは、完全に対応するものではないため、客観的容認説では説明し難い場合も存在する。

二 窃取と事故の時間的・場所的・客観的・主観的・法的近接性による責任限定の要否とその法律構成

しかし、窃取と事故の時間的・場所的・客観的・主観的・法的近接性がなくなるにつれて、上記の通り、自動車利用主体が結果排除措置をとり難くなる側面もあるのに、いつまでも無限に自動車利用主体に責任を負わせることも不合理である²⁶⁴。また、本来、窃取後は喪失したはずの自動車利用主体の運行支配を、無限に継続させる規範的な根拠を見出し難い。

以上から、多くの下級審裁判例が窃取と事故の時間的・場所的・客観的・主観的・法的近接性を考慮し、所有者に運行供用者責任を負わせる範囲を限定したことは、不合理とはいえない。

そのため、これを法的に正当化できるような法律構成が必要となる。では、どのように窃取と事故の時間的・場所的・客観的・主観的・法的近接性と運行支配の関係を説明すれば良いか。

先行研究は、車保管上の過失と窃取、及び、窃取と事故との間の相当因果関係が必要とされるため、窃取と事故の時間的・場所的・客観的・主観的・法的近接性が厳しく求められるとする²⁶⁵。

しかし、先行研究は、運行起因性と所有者の運行供用者該当性の判断基準との関係や、この時間的・場所的・客観的・主観的・法的近接性という考慮要素、運行支配や客観的容認説との関係等について触れていない。そのため、裁判例が所有者の運行供用者該当性を判断する中

²⁶⁴ 坂井（1987）42 頁、田邨（1999）19 頁は、時間的・場所的関係から見て、法的評価として、結果排除措置を講じ得ない場合には、所有者に運行阻止義務を負わせることができないため、所有者は、社会通念上、自動車の運行が社会に害悪をもたらさないように監視・監督すべき法的地位を離脱すると主張する。坂井（1989）186 頁、187 頁も、窃取と事故の時間的・場所的・客観的・主観的・法的近接性がない場合、法律上、所有者に、泥棒運転を排除するための措置を要求できないとしている。

²⁶⁵ 田邨（1996）250 頁。

で、この時間的・場所的近接性という考慮要素を考慮したことについて、十分な説明ができない。

この場合には、次に提案する影響力減少説と近似説から説明できると考えられる。

まず、窃取から事故までの時間的・場所的近接性がある（ない）場合、自動車利用主体が作出することを客観的に容認した泥棒運転の危険が、事故という結果に及ぼす影響力が²⁶⁶、窃取から事故までの間に生じた介在事情により小さくなる可能性が小さい（大きい）ため（第二章第三節第二款第六項四表 5 と表 6 の介在事情参照）²⁶⁷、窃取前の自動車利用主体の運行支配が、事故時まで規範的に継続していると解することができる（できない）。これを、影響力減少説と呼ぶことにする。

自動車利用主体が、泥棒運転の危険作出を客観的に容認した場合でも、窃取から事故までの間に生じた介在事情により、自動車利用主体が作出することを客観的に容認した危険が事故による損害に及ぼす影響力が小さくなる場合、所有者の運行供用者該当性を否定することで、この影響力減少説は、客観的容認説と同様に（第二章第二節第二款第一項参照）、所有者の運行供用者責任を、自動車利用主体が作出することを客観的に容認した危険と、損害との間に、相当因果関係がある範囲に収めようとしたと考えられる。つまり、上記のような運行供用者該当性、及び、運行起因性（運行と損害の間の相当因果関係、第二章第二節第二款第一項参照）の一連の判断を通して、自動車利用主体が作出した泥棒運転の危険が事故の結果に及ぼす影響力が、窃取から

²⁶⁶ 逆因果関係説と危険性関連説（第一章第五節参照）が、影響力減少説と、次の共通点を有する。双方とも、因果関係という要件そのものではなく、運行供用者該当性の中で、危険の事故・損害に対する影響・関連性（相当因果関係）を考慮する。しかし、次の相違点がある。逆因果関係説と危険性関連説は、運行支配・運行利益というメルクマールから離れて、運行供用者概念を再構築する学説（第一章第五節参照）であるのに対して、影響力減少説は、判例の運行支配というメルクマールの一考慮要素である窃取と事故の時間的・場所的近接性について説明するためのものである。

²⁶⁷ 自賠法上の因果関係は、運行起因性と呼ばれる運行と人身損害との間の相当因果関係である（第二章第二節第二款第一項、前掲注 197 参照）。他方、影響力減少説は、自動車利用主体が作出した危険が事故の結果に与える影響力、言い換えると、危険と事故との相当因果関係に着目している。両者には、因果関係の対象が、運行か危険か、という違いがある。また、影響力減少説は、窃取と事故の時間的・場所的近接性という考慮要素を説明するためのものなので、事故後に、別の要因で拡大した損害については、対象としていない。さらに、言うまでもないが、影響力減少説は運行供用者該当性、相当因果関係は因果関係と、別の要件に関するものである。こうした違いがあることから、誤解されないように、影響力減少説では、危険と事故の相当因果関係という言葉よりは、危険の事故に対する影響力という言葉の方を、優先的に用いることとする。

事故までの間に生じた介在事情により減少されない場合に、客観的に容認した泥棒運転の危険と相当因果関係がある損害について、所有者に運行供用者責任を負わせることができる。これにより、所有者の運行供用者責任を、自動車利用主体が作出することを客観的に容認した危険と損害との間に相当因果関係がある範囲に収めることができる。そのため、泥棒による「運行」による「損害」について、事故当時自ら「運行」していない所有者に運行供用者責任を負わせることを、正当化できる。

影響力減少説の根拠は、自動車利用主体が作出した危険が、事故の結果に与える影響力の減少にあるため、危険責任と関連性があるものに適用範囲が限定される。

次に、近似説とは、窃取と事故の時間的・場所的に近接性がある場合、窃取前と事故時を同視・近似できるというものである。

近似説は、影響力減少説のように、自動車利用主体が作出した危険が事故の結果に与える影響力が、介在事情により減少したかどうかは、直接的には考慮しない。しかし、理論上は、窃取と事故の時間的・場所的近接性があれば（なければ）、窃取から事故までに生じる介在事情が少なく（多く）、介在事情により自動車利用主体が作出することを客観的に容認した危険が、事故の結果に与える影響力が、減少する可能性は、小さい（大きい）はずである。そのため、近似説は、窃取と事故の時間的・場所的近接性がない場合に、所有者の運行供用者該当性を否定することで、所有者に運行供用者責任を負わせる範囲を、自動車利用主体が作出することを客観的に容認した危険と損害との間に、相当因果関係がある可能性が高い範囲に限定したと解し得る。

近似説は、危険との関連を直接の理由としていないため、近似説の適用範囲が危険責任との関連するものに限定されるものではない。

次に、近接説と影響力減少説の関係について説明する。近似説においては、窃取から事故までの間に生じた介在事情について認定することは必須ではないものの、窃取と事故の時間的近接性がある（ない）場合には、その間に生じる介在事情が少なく（多く）なることは、経験上、当然あり得るものである。そのため、この近接説と影響力減少説は、互いに排斥し合う関係にはなく、対象によっては、両説で説明できる場合もある。例えば、泥棒運転の運行支配については、危険責任が趣旨であることから、運行利益とは異なり（本節第二款第三項参照）、影響力減少説と近似説の二つの説明が両立し得る。

その説明は、次の通りとなる。

窃取から事故の時間的・場所的近接性がない場合、窃取から事故までの間に介在事情が生じる確率が増すため（第二章第三節第二款第六項四表 5 参照）、介在事情により、最初に作出した危険の事故の結果に対する影響力が減少するので（影響力減少

説)、奪取前の状況と同視・近似できず(近似説)、運行支配の規範的な継続を肯定し難くなると考えられる。逆に、窃取から事故の時間的・場所的近接性がある場合には、窃取から事故までの間に介在事情が生じる確率が小さいので(第二章第三節第二款第六項四表 6 参照)、介在事情により、作出した危険の事故への影響力がまだ減少しておらず(影響力減少説)、奪取前の状況と同視・近似できることを理由に(近似説)、危険責任を肯定できるのではないかと考えられる。

つまり、自動車利用主体が泥棒運転の危険を客観的に容認したこと自体は、別の考慮要素により認定した上で²⁶⁸、それによる運行支配の規範的な継続が事故時にもあると言えるかどうかを、自動車利用主体が作出した危険の事故の結果に対する影響力を弱めるような、窃取後事故までに生じた介在事情が少なく、窃取時と事故時を同視・近似できるかどうかを評価することで判断していると考えたと説明がつく。

そして、この近似説等の理解は、時間的・場所的近接性を理由に、窃取時・場所と事故時・場所を近似するという点で、窃取時の時間・場所と事故時の時間・場所の乖離を取捨して、抽象的に運行支配を肯定する抽象説の理解にも近い部分と思われる。そう解した場合、窃取時・場所と事故時・場所を近似するにも、近似できると言えるだけの時間的・場所的近接性が必要であるため、この時間的・場所的近接性の限界は、抽象説が時間的・場所的ずれを取捨することを許容する限界点を示すと理解することもできる。前記の通り、下級審裁判例において、7 時間半以上の事例は、8 件中 8 件全てにおいて、所有者の運行供用者該当性が否定されている(第二章第三節第二款第六項二参照)。この 7 時間半という閾値からは、厳密には異なるはずの窃取時と事故時を近似して同視するのに、大きな時間差があっては、両者を近似することを許容できないという裁判所の態度が窺われる。

また、7 時間半という閾値の妥当性も、表 5 と表 6 の介在事情の大小を見れば、影響力減少説により、説明できる(第二章第三節第二款第六項二、四参照)。

第七項 新車購入

裁判例(16)京都地判昭和 59 年 3 月 27 日交民 17 巻 2 号 458 頁のみが、自動車利用主体が盗難車を回収してこれを使用することを断念し、新車購入した事実も理由に、所有者の盗難車に対する運行支配を否定したことについて、検討する。その際、裁判例

²⁶⁸ 時間的・場所的近接性のみで運行支配を肯定したものは前記泥棒運転の裁判例 24 件中 0 件であった。また、肯定例 9 件全てが、車両の管理状況が不適切であったことを理由に挙げている(表 4、第二章第三節第二款第一項・第八項参照)。

(16)では、結論を導く理由には、新車購入の事実しか挙げられていないが、その資金が、盗難保険金から出ている事実が認定されていることも加味する²⁶⁹。

後述の通り、自動車利用主体が、盗難車を回収することを断念して新車を購入した事実は、事故のリスクの抑止と関係がないため（第三章第三節第七款参照）、危険作出や危険排除との関係性も乏しい。よって、自動車利用主体が新車を購入した事実から、自動車利用主体の危険作出・危険排除の懈怠に対する客観的容認を肯定することに対して、合理的な説明を行い難い。同様に、新車購入の事実は、危険作出や危険排除との関係性も乏しいので、影響力減少説での説明も難しい。

次に、抽象説と保険金による新車購入との関係について検討する。抽象説は、当該車両の所有者という抽象的な地位を理由に、所有者に運行供用者責任を負わせる。自動車利用主体が新車を購入したからといって、当然に盗難車の所有権を喪失する訳ではない²⁷⁰。むしろ、所有権との関係で重要なのは、新車購入の事実ではなく、その資金となった盗難保険金の給付の事実である。仮に、保険会社による残存物代位権（保険法 24 条）の放棄がない場合²⁷¹、保険会社が、自動車利用主体に盗難保険金を支払ったときは、保険法 24 条により、保険会社等に盗難車の所有権が移転する。その場合には、自動車利用主体は、所有者としての抽象的な地位を失うので、抽象説により自動車利用主体の運行支配を肯定することには、疑問が生じる可能性がある²⁷²。

ただ、保険給付には、保険会社が調査等をする時間も必要であることから、多くの場合、自動車利用主体が盗難保険金の給付を受けて、新車を購入するのは、窃取後ある程度時間が経過してからであると考えられる。裁判例(16)でも、自動車利用主体が、保険金により新車を購入したのは、窃取から約 1 ヶ月後であった。そして、前記の通り、窃取と事故の時間的近接性の閾値は 7 時間半である（第二章第三節第二款第六項二、表 4 参照）。そのため、自動車利用主体が新車を購入している事例では、窃取と事故の時間的近接性が認められない可能性が極めて高い。そうであれば、近似説

²⁶⁹ 前掲注 252 参照。

²⁷⁰ 残存物代位により所有権が保険会社に移転するための要件は、「保険の目的物の全部が滅失した」ことと、保険者が、「保険給付を行った」ことであり（保険法 24 条、山下ほか（2019）180 頁参照）、新車購入は要件ではない。

²⁷¹ 残存物代位権の放棄について、山下ほか（2019）181 頁、宮島（2019）325 頁等参照。

²⁷² 裁判例(16)は、所有権の移転の有無や、残存物代位権（保険法 24 条）、抽象説を採用するかどうかについては、触れていない。

から、窃取と事故の時間的近性がないことを理由に²⁷³、所有者の運行支配を否定すれば足りる。

以上より、窃取から事故までの間に、所有者が新車を購入した事実より、むしろ、保険会社から自動車利用主体に盗難保険金が支払われ、保険法 24 条により盗難車の所有権が保険会社に移転した事実と、窃取と事故の時間的近接性が認められない事実の方が、抽象説や近似説に基づいて所有者の運行支配の継続を否定する根拠として重要である。

第八項 本款のまとめ

原則、①自動車利用主体の車両の管理状況や駐車場所・駐車時間等に鑑みて、自動車利用主体の危険作出に対する客観的容認がある場合、または、②自動車利用主体が被害届の提出等の結果排除措置を怠っており、自動車利用主体の危険継続に関する客観的容認がある場合には、自動車利用主体が窃取前に有していた運行支配が規範的に継続していると解し得る。このように解すれば、車両の管理状況や駐車場所・駐車時間、結果排除措置、泥棒の主観的意図といった考慮要素については、客観的容認説により合理的に説明ができる。

但し、窃取と事故の時間的・場所的近接性については、客観的容認説では合理的に説明できない。

それに代わる説明としては、次のようなものが考えられる。③時間的・場所的近接性がある（ない）場合、自動車利用主体が作出した危険の事故の結果に対する影響力が減少しておらず（おり）、窃取前と事故時を同視できる（できない）ため、窃取前の運行支配が事故時にも規範的に継続している（いない）と解し得る。

次に、車両の管理状況等に鑑みて、自動車利用主体に、危険作出に関する客観的容認があることが、所有者の運行支配を肯定するための必須の要素であるかどうかを、客観的容認説の立場から検討する。

先述の通り、所有者の運行供用者該当性が肯定された 9 件の事案では、全て、車両管理の不適切性が認定されている（第二章第三節第二款第八項、表 4 参照）。このことから、自動車利用主体の車両管理の不適切性等による、危険作出に対する客観的容認が、運行支配を肯定するための必須の要素であるかに思える。

²⁷³ 裁判例(16)は、「本件事故は被告会社が車の盗難にあつて後三か月近く経て」から生じたことも理由に、所有者の運行支配を否定した。

しかし、これらの裁判例はこれらを考慮要素として挙げたに過ぎず、必須の要件としては明示していない。また、自動車が増取されたのに、自動車利用主体がそれを放置すること自体が、危険継続に対する容認とも解釈できるため、その危険を排除することを要求し、これを怠った自動車利用主体の責任を肯定できると考えられる。

これらの理由から、自動車利用主体の車両管理等の不適切性による危険作出に対する客観的容認は、所有者の運行供用該当性を肯定するための必須の要素ではないと考えられる。よって、自動車利用主体の危険作出に対する客観的容認か、または、危険継続に対する客観的容認のいずれかがあれば、所有者の運行供用者該当性を肯定し得る。

以上から、①自動車利用主体の車両の管理状況や駐車場所・駐車時間等に鑑みて、自動車利用主体が、盗難の危険作出を客観的に容認したと言える場合、または、②自動車利用主体が、被害届の提出等の結果排除措置を怠っており、危険継続に関する客観的容認がある場合は、原則、増取前の自動車利用主体の運行支配が、事故時にも規範的に継続していると解し得る。但し、例外的に、③増取と事故の時間的・場所的近接性がない場合には、危険作出の事故の結果に対する影響力が、減少しており、増取前と事故時を同視できないため、自動車利用主体が増取前に有していた運行支配は、規範的に継続していると解し得ない。

第二款 運行利益

二元説を採用した場合、運行支配のみならず運行利益も重要なメルクマールとなる。

泥棒と所有者は何の人的関係もない上、泥棒は所有者のために運行するのではない。そのため、所有者は泥棒運転からは利益を得られないので、本来は、盗難車所有者の運行利益は肯定し難い。運行支配については、前記の通り、客観的容認説等により、従前の運行支配を規範的に見て継続させることで被害者を救済してきた。同様に、運用利益についても、従前の運行利益を規範的に継続させ得る法律構成があるかを検討する。

第一項 先行学説の見解

先行学説は、泥棒運転は、所有者の運行利益を排除することを目的になされるため、原則、泥棒運転の時間の長短を問わずに所有者に運行利益はないが、例外的に、所有者に自動車の管理について重大な過失があり、客観的に第三者の運転を容認したと判断できる場合、所有者が第三者の運転を間接的に管理でき、所有者と第三者の間

に間接的に管理し得るべきだとみなされる人的関係があると考えて、運行利益が排除されないと主張する²⁷⁴。

しかし、所有者が第三者の運転を間接的に管理できることは、運行支配とは関連し得るものの、運行利益とは関連しないように思われる。なぜなら、所有者が第三者を間接的に管理可能であったとしても、泥棒は泥棒のために運転している上、泥棒が運転することにより、所有者が本来用いたかった用途に盗難車を用いることができなくなるため、所有者の利益は、むしろ害されているからである（第二章第二節第一款第三項参照）。

第二項 運行利益と客観的容認説

運行利益について、それ以外の説明が可能かどうか、まず客観的容認説から説明できるかどうかを検討する。

先述の通り、客観的容認説は、自動車利用主体が作出した泥棒運転の危険に対して影響力が大きい事情があれば、当該事情を認識しながら放置した所有者は、危険の発生を容認していると考えることができ、自ら危険を容認した以上、危険責任を負わせる根拠となり得るため、窃取前に有していた運行支配の規範的な継続を認める。逆に、自動車利用主体が、作出した危険から事故発生に向けた因果の流れを遮断する危険排除措置をとれば、自動車利用主体は、危険を客観的に容認したと言えず、運行支配の規範的な継続を否定する。このような方法で、客観的容認説は、妥当な結論を導けるようにしたと考えられる（第二章第二節第二款第一項参照）。

このような意義に鑑みると、危険な状況を容認することは、危険責任とは客観的な関連性があるが、報償責任とは関連性が乏しい。そのため、客観的容認説は、運行支配を拡張し、危険責任を負わせる根拠にはなり得ても、従前の運行利益を継続させる根拠としては足りないように思われる。

また、運行支配については、自動車利用主体には被害届提出等の危険排除措置があるので、自動車利用主体は、運行支配を否定されたいのであれば、結果排除措置をとれば良い。そのため、自動車利用主体が当該措置を懈怠した場合に、自動車利用主体の危険継続に対する客観的容認があるとしてその運行支配の規範的継続を肯定しても、不当な責任を負わせる結果にはならない。これと異なり、運行利益の継続は、泥棒運転においては、元々客観的に存在し得ない以上、ないものを排除する手段も想定

²⁷⁴ 越（2015）148頁，146頁。

し得ない。それなのに、容認という主観だけで所有者の運行利益を肯定すると、不当な結果を生んでしまう。

以上より、運行支配に対してしたように、客観的容認説により、泥棒運転において所有者の運行利益の規範的な継続を肯定して報償責任を負わせることは、妥当ではない。そのため、盗難車の所有者に報償責任を負わせる理由については、先述の運行支配についての説明とは、異なる理由付けが必要となる。

第三項 運行利益と窃取と事故の時間的・場所的近接性

泥棒運転の事案において、先行判例・裁判例で挙げられた考慮要素（車両の管理状況、駐車場所、駐車時間、窃取と事故の時間的・場所的近接性、泥棒運転・事故に至る経緯・態様（結果排除措置含む）、泥棒の主観的意図）のうち、泥棒運転において、所有者の運行利益を肯定することに関係し得る要素は、窃取と事故の時間的・場所的近接性のみであると考えられる。先述の通り、所有者の運行利益の帰属について肯定した唯一の裁判例である名古屋地判昭和 55 年 8 月 4 日判時 986 号 89 頁も、場所的近接性（走行距離百数十メートル）を根拠に、運行利益の帰属を肯定した。

次に、窃取と事故の時間的・場所的近接性を理由に、どのような法律構成で、盗難車所有者の運行利益を肯定できるかが問題となる。

まず、影響力減少説についてみる。影響力減少説は、前記の通り、危険責任と関連がある範囲でしか適用できない（第二章第四節第一款第六項二参照）。そのため、影響力減少説では、危険責任と関係ない運行利益との関係を説明できない。

次に、近似説についてみる。窃取と事故の時間的・場所的近接性を理由に、窃取前の状態と事故時の状態を同視・近似する近似説は、前記の通り、危険責任に限らず、報償責任との関係でも適用し得る（第二章第四節第一款第六項二参照）。

よって、近似説により、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がある場合、事故時と窃取直前の状態を同視・近似して、窃取直前まで得ていた運行利益がまだ存続していると解し得る。この解釈は、抽象説が定義する抽象化の程度にもよるが、運行利益の有無を、事故時から窃取前まで、時間的にずらして、抽象的に捉える抽象説とも親和的であるようにも考えられる。

第四項 本款のまとめ

本来、泥棒運転から所有者は利益を得られないので、原則、運行利益は否定される。例外的に、近似説により²⁷⁵、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がある場合、事故時と窃取直前の状態を同視・近似して、窃取直前まで得ていた運行利益がまだ存続していると解し得る。

第三章 盗難車所有者の運行供用者該当性に関する判断基準の効率性

前記の最高裁判例・下級審裁判例が、盗難車の所有者の運行供用者該当性を判断する基準の効率性について、検討する。

第一節 一元説と二元説が与える効果の比較

二元説を採用した場合、窃取時と事故時の時間的・場所的近接性を根拠に、運行利益の判断基準時を、事故時から窃取時にずらして捉えて、抽象的に運行利益の帰属を判断するような抽象説によらない限りは、自動車利用主体の運行利益を肯定することが困難である（第二章第二節第一款第三項、第二章第四節第二款第三項、第四章第二節参照）。

そのため、二元説かつ具体説を採用した場合には、どんなに管理を適当に行ない、どんなに危険な状況を容認したとしても、自動車利用主体は運行供用者責任を負わない可能性があるため、自動車利用主体が事故のリスクを抑止するインセンティブが低下する。

また、二元説かつ具体説を採用した場合、運行利益を肯定し難くなる結果、所有者の運行供用者責任を肯定できなくなるので、被害者のリスク分散は、政府の補償制度（自賠法 72 条 1 項後段）によることになる。第六章で詳しく述べる通り、政府の補償制度により、自賠責保険と同程度まで補償がされるものの（自動車損害賠償保障法施行令 20 条参照）²⁷⁶、政府から支払われる時期は自賠法 11 条による補償に比べると遅くなる（なぜなら、同法 17 条 1 項 2 項に相当する仮渡金の規定が自賠法第四章にない

²⁷⁵ 客観的容認説や影響力減少説からは、運行利益については合理的な説明が難しい。

²⁷⁶ 政府の補償制度による補填額の上限は、自賠責保険のそれと同一である。中村（1969）84 頁，永光（1969）91 頁，藤村=山野（2014）419 頁，416 頁，北河ほか（2017）228 頁，山口（2017）770 頁等参照。

からである。また、無保険の場合、加害者照会手続きの分、長期を要するからである²⁷⁷⁾。

以上から、二元説かつ具体説を採用した場合には、事故のリスクの抑止とリスク分散効果が、後退することとなる。

また、仮に、二元説かつ抽象説を採用したとしても、泥棒運転の裁判例の判断基準に鑑みれば、その抽象化の程度にも限界があり、窃取前と事故時を近似できる程度の窃取前と事故時の時間的・場所的近接性が認められる場合にしか、運行利益を肯定できない（第二章第四節第二款第三項、第四章第二節参照）。そのため、車両管理等が不適切であったとしても、運行供用者責任を肯定できるケースが少なくなり、事故のリスクを抑止するインセンティブを適切に付与し難くなる。また、窃取前と事故時の時間的・場所的近接性が認められない場合には、上記同様に、現行制度では、政府の補償制度による補償の迅速性が運行供用者責任に基づく損害賠償のそれよりも劣る分、リスク分散も、一步後退することとなる。

上記理由により、二元説かつ抽象説を採用した場合には、二元説かつ具体説を採用した場合よりは良いが、それでも、事故のリスクの抑止効果とリスク分散効果が、一元説を採用した場合よりも、後退することとなる。また、運用費用については、当然ながら、二元説の方が、一元説よりも、運行利益というメルクマールの立証が必要となる分、増大する。

他方、一元説を採用した場合には、運行利益は重要なメルクマールではなくなることから、二元説を採用した場合のような弊害は小さい。

以上より、一元説の方が、二元説より、事故のリスクの抑止効果、リスク分散効果、運用費用削減効果が、大きい。

第二節 抗弁説と請求原因説が与える効果の比較

第一に、抗弁説の方が、被害者の立証困難の救済に対する配慮があり、被害者が訴訟を提起するインセンティブが生まれる。そして、自動車利用主体も訴訟で抗弁を提出して、自己が適切に管理をしていたことを立証しなければ、運行供用者責任を負わされるため、自動車利用主体に適切な管理を行おうとする事故のリスクを抑止するインセンティブが生じる。

²⁷⁷ 木宮ほか（2003）299頁、原口（1977）79頁、80頁、吉川（1988）557頁、藤村=山野（2014）419頁。

第二に、抗弁説の方が、被害者の立証困難の救済に対する配慮があるため、被害者は所有者の運行供用者該当性を立証し易くなる。その分、被害者は、所有者の運行供用者責任により救済され易くなる。前記の通り、運行供用者責任の方が、政府の補償制度よりは、任意保険の分、補償が充実する可能性が高い上、迅速な被害者救済を行い易い（本章第一節、第六章参照）。そのため、抗弁説の方が被害者のリスク分散にも資する。

第三に、運用費用については、立証に必要な情報を保有している主体が立証する方が、情報を入手するためのコストの分、運用費用が低下する可能性がある。自動車事故の場合、歩行者等の被害者よりも、車両所有者等の自動車利用主体の方が、車両管理状況等の情報を有している可能性が高い。そのため、自動車利用主体に抗弁として具体的事実を立証させる抗弁説の方が、情報を入手するためのコストの分、運用費用は小さくなる可能性がある。

他方、請求原因説を採用した場合について検討する。

第一に、請求原因説を採用した場合、被害者は立証困難に直面し、訴訟コストが高くなるため、訴訟を提起しない可能性もある。その上、被害者の立証が成功しなければ、自動車利用主体は運行供用者責任を免れることから、自動車利用主体が適切に車両を管理するインセンティブが低下するため、事故のリスクを抑止する観点から妥当ではない。

第二に、請求原因説の方が、被害者は立証困難に直面し易いので、所有者の運行供用者責任により保護される可能性が小さくなる。前記の通り、被害者のリスク分散効果は、運行供用者責任より政府の補償制度の方が一步後退することから（本章第一節、第六章参照）、請求原因説の方が、被害者のリスク分散効果が小さい。

第三に、運用費用については、前記の通り、被害者の方が情報を有していない可能性が高いため、被害者が具体的事実の立証責任を負う請求原因説の方が、情報を入手するためのコストの分、運用費用が大きくなる可能性がある。

以上より、抗弁説を採用する方が、請求原因説を採用するよりも、事故のリスクの抑止効果、および、被害者のリスク分散効果、運用費用削減効果が高い。

本章第一節・第二節より、抗弁説/抽象説かつ一元説を採用する方が、請求原因説/具体説かつ二元説を採用するよりも、事故のリスクの抑止効果、および、被害者のリスク分散効果、運用費用削減効果が高い²⁷⁸。

第三節 各考慮要素の効果

先行裁判例の考慮要素が与える効果について検討する。その際、客観的容認説と管理過失説には大きな差異が見られないため（第二章第二節第二款第二項参照）、一元説、抽象説/抗弁説と客観的容認説を採用した場合を前提にする。

第一款 車両の管理状況

自動車利用主体が、無施錠で駐車することは、泥棒運転の危険と直接的関係があり、この場合には、泥棒が窃取するリスクが当然高くなるため、これは、重要な考慮要素である。そのため、多くの裁判所が、車両の管理状況を考慮していることは（第二章第三節第二款第一項参照）、事故リスクを抑止する観点からは是認できる。

第二款 駐車場所

自動車利用主体が、公道上に駐車することは、泥棒運転の危険と直接的関係があり、この場合には、泥棒が窃取するリスクが高くなるため、これは、重要な考慮要素である。そのため、多くの裁判所が、駐車場所を考慮していることは（第二章第三節第二款第二項参照）、事故リスクを抑止する観点からは是認できる。

²⁷⁸ このことは、前記の通り（注 171・172 参照）、抽象説と一元説が、車の支配に対する危険責任を重視しており、この危険責任が事故のリスクの抑止効果と密接な関連があることとも整合的である。

また、このことについて、次の通り、法的性質・趣旨・目的から効果と論理一貫して説明できる。前記の通り（注 171・172 参照）、一元説は、運行供用者責任を、民法 717 条、718 条等の物の支配（車の支配）を基礎とする危険責任と捉えて、運行支配を優位に置く。同様に、抽象説も、車の支配を基礎とする危険責任を重視して、「その運行」（自賠法 3 条本文）を「その自動車の運行」と読む。この危険責任の趣旨は、危険物を管理・所有する者は、危険物の管理・所有を社会的に許容されたのであるから、危険発生防止の高度な注意義務を負うべきであることにある（前掲注 145 参照）。危険発生防止の高度な注意義務を負う者が、これを怠った場合に責任を負わせることは、その判断基準が適切である場合には、自動車利用主体に、事故のリスクを抑止する適切なインセンティブを付与する。このように、一元説・抽象説の方が、事故のリスクの抑止において優れていることは、法的性質・趣旨・目的から効果と論理一貫して説明できる。

第三款 駐車時間

駐車時間が短ければ、自動車利用主体の管理下から車両が離れる時間が短くなる分、窃取の機会が少なくなる。そのため、駐車時間を考慮することは、自動車利用主体に、駐車時間を短くして、自己の適切な管理下に置く時間を長くするインセンティブを付与することから、事故のリスクの抑止に資する。よって、駐車時間を考慮することは、必要である。

第四款 結果排除措置

第一項 被害届を提出した場合

前記下級審裁判例では、泥棒運転・事故に至る経緯・態様として、自動車利用主体が被害届を提出したことが考慮されており、これが結論を左右している。

自動車利用主体による被害届の提出があれば、警察の捜査能力が高いことから、その後の運転継続が困難となる可能性が高まる。このような強力な結果排除措置の開始に繋がる事情の存在を理由に、所有者の運行供用者該当性を否定することは、自動車利用主体に被害届の提出をするインセンティブを付与するため、事故のリスクの抑止に繋がる。よって、被害届の提出という事情は、重要な要素である。

次に、車両番号等、自動車利用主体が把握可能で、かつ、捜査に必要な情報を記載した盗難届出を、自動車利用主体が、警察に提出した場合に、所有者の運行供用者該当性を否定すること（第二章第三節第二款第四項二（一）参照）の効果について検討する。

法は、自力救済を原則として認めていないこともあり²⁷⁹、盗難車に対して、自動車利用主体がとることが出来る措置は限られている。被害届の提出は、警察の捜査能力の高さに鑑みると、自動車利用主体がとり得る中でも重要な結果排除措置である。自動車利用主体がこのような重要な結果排除措置をとった場合に、所有者の運行供用者該当性を否定することで、自動車利用主体にかかる結果排除措置をとるインセンティブを付与できる。

また、自動車利用主体は、被害届を提出した後は、結果を防止する手段がないことが多い（裁判例(18) 横浜地判昭和 61 年 7 月 14 日判時 1204 号 136 頁、表 4 参照）。さらに、自動車利用主体が、警察に車両番号等の捜査に必須な情報が記載された盗難届出を提出したものの、警察側の事情により受理されないケースも存在し得るが、警察側の事情は自動車利用主体にはどうしようもできない（第二章第三節第二款第四項

²⁷⁹ 前掲注 246 参照。

二(一)参照)。自動車利用主体が可能な限り結果排除をとったのに、それでも事故を防止できなかった場合にまで、自動車利用主体に対して責任を負わせることは、自動車利用主体の注意を過剰にする恐れがある。

次に、自動車利用主体の注意が過剰になることの是非について検討する。

自動車利用主体の注意の仕方によっては、自動車利用主体の注意が過剰になることは、事故のリスクの抑止効果を高める可能性がある。例えば、自動車利用主体が被害届を提出したとしても、裁判所に運行支配を肯定されるのであれば、自動車利用主体は、車両の管理や駐車場所等について、より注意する可能性がある。

しかし、前記の通り、裁判所は結果排除措置だけでなく、車両の管理や駐車場所等の考慮要素について加味している。そのため、車両の管理や駐車場所等に関する自動車利用主体の注意を最適化するために、あえて裁判所が結果排除措置という考慮要素についてそこまで厳格に解する必要性は、見当たらない。

また、自動車利用主体に、被害届を提出するインセンティブを付与するには、自動車利用主体が被害届を提出しない場合に、後述のように、所有者の運行支配を肯定すれば足りる。なぜなら、自動車利用主体が被害届を提出した場合であっても、所有者の運行支配を肯定される余地を残すことで、自動車利用主体の結果排除措置に関する注意を過剰にしても、次の通り、それが、相当な蓋然性で、事故のリスクの抑止に繋がることは、言い難いからである。車内の自動車利用主体が急ブレーキを1秒でも早く踏めば、物理学の法則に従い、被害者が受ける身体的損害が軽くなるのとは異なり（第五章第四節第一款第一項注322参照）、盗難車の所有者が、被害届を早く提出したことが、事故のリスクの抑止に繋がるためには、警察が事故発生前に犯人を検挙することが必要である。それは、捜査権がない自動車利用主体がどうすることもできない事情で左右される。よって、自動車利用主体の結果排除措置に関する注意を過剰にして、自動車利用主体が1秒でも早く被害届を提出したことが、事故のリスクを抑止できることに相当な蓋然性で繋がることは言い難い。

また、自動車利用主体の注意が過剰になった場合に生じる問題について、効率性の観点から完全に説明することは難しいものの²⁸⁰、自動車利用主体の注意が過剰になる

²⁸⁰ 自動車製造業者等の注意が過剰になった場合は、研究開発費用と時間が増加し、コネクテッドカーの商用化が遅れる可能性があるのに対して、自動車利用主体の注意が過剰になった場合、費用の増加や商用化の遅延が起きる可能性がある要素が、少ない。例えば、エンジンキーの管理や施錠状況等の車両の管理について、自動車利用主体の注意が過剰になっても、それらの管理には高額な費用も時間もかからないことから、費用の増加や商用化の遅延が起きる可能性は小さい。また、駐車時間が

と、次のような行き過ぎた問題が起きる可能性も、潜在的には、一応は、存在し得る。例えば、泥棒運転のリスクをゼロにするために、リスク回避的な自動車利用主体が、ハッカーが遠隔から開けられない扉と壁で囲まれた駐車場にしか駐車しなくなる可能性がある。周囲に上記の安全な駐車場と、そうでない駐車場があった場合に、自動車利用主体がより安全な駐車場を選択するといったときには、それは、事故のリスクの抑止効果を高めた上、特段の問題も生まない。しかし、そのような安全な駐車場はどこにでもあるわけではない。そのような安全な駐車場が目的地付近にない場合、リスク回避的な自動車利用主体が、自動車で外出し難くなる²⁸¹。また、自動車利用主体の注意が過剰になると、泥棒運転のリスクをゼロにするために、自動車利用主体は、自動車の購入を断念する可能性もある。この場合、事故のリスクの抑止効果は高まるが、その反面、自動車利用主体は、自動車による利益を享受できなくなる。

以上から、上記裁判例のように、自動車利用主体が車両番号等を記載した被害届を提出する等、必要かつ可能な結果排除措置をとった場合には、運行供用者該当性を否定することは、社会的効用の観点から完全に否定される程のものではない。

第二項 被害届を提出しなかった場合

自動車利用主体が、被害届も提出せず、泥棒が、交通法規違反等により警察に追跡されていた事実を、裁判例(19) 盛岡地判昭和 61 年 12 月 22 日判時 1224 号 104 頁が、自動車利用主体の管理過失を肯定するための事情として用いたことについて、検討す

短くなれば、駐車料金が安くなるだけである。その為、効率性の観点から、自動車利用主体の注意が過剰になることを抑止する必要性について、完全に説明することは難しい。

しかし、駐車場所のように、自動車利用主体の注意が過剰になることで、費用が過剰になるか、利用が阻害される可能性がある要素もある。その為、効率性の観点から、自動車利用主体の注意が過剰になることを抑止する必要性について、完全に否定することも難しい。

²⁸¹ 前記の通り、裁判所の判断傾向からは、エンジンキーや施錠状況等の車両の管理状況が適切であれば運行供用者とされることはない（第二章第三節第二款第一項参照）。それに従い、自動車利用主体による駐車場所が不適切でも、車両の管理状況が適切であれば、所有者の運行支配が肯定されることがないとすれば、上記のように、駐車場所に関する自動車利用主体の注意が過剰になることはない。そうであるのであれば、結果排除措置や窃取と事故の時間的・場所的接近性等の他の考慮要素において、自動車利用主体の注意が過剰にならないように、配慮する必要性が低下する。しかし、これらは、要件ではなく、考慮要素に過ぎないことから、他の複数の考慮要素において、自動車利用主体の注意が過剰にならないように配慮することは、必要である。

る。この場合、警察の追跡により運転継続の危険が排除されたとして、所有者の運行供用者該当性を否定することは不可能ではないが、自動車利用主体外、危険な状況を自ら作出したのに、あずかり知らないところで危険が排除されたことを理由に、所有者の運行供用者該当性を否定することは、事故のリスクを抑止する観点から疑問がある。むしろ、自動車利用主体が、被害届を提出していないことや、窃取に気づかない程に車両管理を怠っていたことから、所有者の運行供用者該当性を認める方が、自動車利用主体に、窃取の事実気づいて被害届を提出するインセンティブを付与するため、事故のリスクの抑止に資する。よって、裁判例(19)盛岡地判昭和61年12月22日判時1224号104頁が、自動車利用主体が、被害届も提出せず、泥棒が、交通法規違反等により警察に追跡されていた事実を、自動車利用主体の管理過失を肯定するための事情として用いたことは、事故のリスクの抑止の観点から妥当である。

第五款 泥棒の主観的意図

泥棒の主観的意図と事故のリスクの抑止との関係について述べる。泥棒運転が使用窃盗を超えて領得の意思を持ってされた場合、その一事によって所有者の運行支配が失われるわけではないが、領得の意思の有無が運行支配喪失の一考慮要素であること

は否定しないという見解もある²⁸²。他方、泥棒の領得の意思という第三者の主観によって、所有者の運行支配を判断することに疑問を呈する見解も多い²⁸³。

しかし、たとえば泥棒に返還意思がない場合であれば、所有者が車両の支配を奪還することが相対的に困難になるといわれるという限りでは、事故のリスクの抑止と無関係とまでは言えない。このため泥棒の主観的意図を、限定的な範囲において考慮することも、効率性の観点から説明は可能である。

ただ、主観的意図という要素はあくまでも泥棒の主観を介した間接的な影響しか及ぼし得ないことから、より直接的な影響を与える車両管理の適切性等に比べると、危険作出・排除への影響は小さいので、必ずしも事故のリスクを抑止する観点から重要な要素であるとは言えない。

第六款 窃取と事故の時間的・場所的近接性

多くの裁判例は、窃取と事故の間の時間的・場所的近接性がない（ある）場合、所有者の運行供用者該当性を否定（肯定）した（第二章第三節第二款第六項一、二、表4参照）。この効率性について、以下に検討する。

²⁸² 原田（1975）21頁は、泥棒の主観的意思一事によってのみ所有者の運行供用者該当性の有無を左右することには疑問を呈しているが、泥棒の主観的意思を一考慮要素とすることには賛同している。

また、返還予定や乗り捨て意思等の泥棒の主観的意思を、所有者の運行支配の有無を決定する考慮要素とする見解として、金沢ほか（1980）323頁[加藤発言]、潘（2021）112頁、柴田（1974）215頁等参照。

潘（2021）112頁は、泥棒運転が使用窃盗を超えて領得の意思をもってされた場合は、盗取目的という運行支配排除の要素が強いため、所有者は運行支配を失うという見解があるとして、吉岡（1969）21頁を引用している。その吉岡（1969）21頁は、「自動車の所有権、賃借権等その権利の内容として、特に運行支配が排除されるような制限がないかぎり当然に車の運行支配の権限を含む地位を取得する者を一般的抽象的に運行供用者たる地位を取得するものと認め、・・・その後、運行支配の消滅事由（車の・・・盗難等）が発生したときは・・・運行供用者たる地位を失う」と述べている。これは、抗弁説に基づいて、所有者の運行支配の消滅事由の一例として、盗難を挙げていると解せる。その盗難の事実には、車両が泥棒に盗難されたという客観的事実と、盗難の意思という主観の二種類があるが、吉岡（1969）21頁が、そのいずれに着目しているかについては、吉岡（1969）21頁の文面からは、明らかではない。後者の場合には、潘（2021）112頁が主張しているように、吉岡（1969）21頁は、泥棒の主観的意思に着目して、領得の意思をもってされた場合は、所有者は運行支配を失うと記載していると読むことができるように思われる。

²⁸³ 伊藤（1972）172頁は、所有者に責任を認める根拠は、所有者の管理過失にあるとすれば、第三者の主観により所有者の責任が左右されることには、疑問を感じると述べている。また、坂井（1987）41頁、田邨（1999）19頁参照。

仮に、窃取と事故の時間的・場所的近接性を考慮せずに、危険作出と危険排除措置の懈怠のみにより自動車利用主体の運行支配を肯定した場合、自動車利用主体に危険作出と危険排除に対するより強力なインセンティブを付与し、かつ、自動車利用主体に強制保険の解約を控えさせて²⁸⁴、被害者のリスクを強制保険（自賠法5条参照）により分散し易くなるかに思える²⁸⁵。

しかし、窃取と事故の時間的・場所的近接性によらずに、自動車利用主体が一旦危険を作出したら、結果排除がされるまで永久に、自動車利用主体の運行支配が肯定されるとすると、自動車利用主体が事故のリスクを抑止するためのインセンティブが過剰になる可能性がある（過剰になった場合の問題については、本節第四款第一項参照）。また、窃取からどの程度の時間が経過した段階で、また、窃取場所からどの程度の距離がある場所で、事故が起きるかどうかは、自動車利用主体にはコントロールし得ない偶発的な事情である場合が多い。自動車利用主体が自らコントロールできないことに対しては、自動車利用主体の自助努力により事故のリスクを抑止し難いため、自動車利用主体に事故のリスクを抑止するインセンティブを付与しようとしても、そこには限界がある。

以上から、下級審裁判所が、窃取と事故の時間的・場所的近接性が認められない場合に、自動車利用主体の運行支配の規範的な継続を否定してきたことは、効率性の観点から強く批判されるものではないように考えられる。

²⁸⁴ これとは逆に、窃取から時間が経過した場合、保険契約者（多くの場合、保険契約者は車両所有者である）が自動車保険契約を解除して、保険による救済の道が断たれたのに、運行供用者責任だけを負うことを回避するために、下級審裁判例は、時間的・場所的近接性を要求したと考えることもできるという見解がある（田邨（1996）259頁、260頁）。しかし、下級審裁判例は、窃取から事故まで7時間半以上経過した事例では、全て所有者の運行供用者該当性を否定している（表4参照）。所有者が盗難に気付いて、保険契約を解約するには、ある程度手続き等の時間も必要であることから、窃取から7時間半程度では、多くの保険契約者は、自動車保険を解約しないと考えられる。現に、保険契約を解除したと認定された裁判例は、所有者の運行供用該当性を否定した15件（前掲注177参照の裁判例(10)～(24)）中、0件であった。以上より、自動車利用主体が保険を解約したのに、運行供用者責任を負うことを回避するためという理由では、裁判所が時間的・場所的近接性がないことを理由に所有者の運行供用者該当性を否定したことを、説明することは難しい。

²⁸⁵ 供用支配説では、時間的・場所的近接性については、念頭に入れず、被害者保護のために、時間が経過しても、所有者の積極的行為がない限り、供用支配は失われないうと解する（伊藤ほか（2007）71頁〔藤村発言〕参照）。

ただ、時間的近接性がある場合と、ない場合のいずれの方が、結果排除措置を講じ易くなるかは、次の通り、一概に言えない。窃取から事故が生じるまでの時間が長い（短い）程、自動車利用主体が警察に被害届を出して、警察が泥棒を追跡する時間的余裕が大きく（小さく）なる側面もある。その反面、泥棒がナンバープレートを交換する等して警察の追跡を逃れるための手段を講じる時間も長くなる（短くなる）上、泥棒がその時間で逃走できる距離が大きく（小さく）なることから、警察が捜索すべき範囲も拡大する（小さくなる）。そのため、自動車利用主体に結果排除措置を講じるインセンティブを付与するために、窃取と事故の時間的・場所的近接性がない場合とある場合のいずれにおいて、自動車利用主体の運行支配を否定すべきかどうかは、一概には決め難い。よって、窃取と事故の時間的・場所的近接性がないことを根拠に、自動車利用主体の運行支配を否定することは、効率性の観点から、完全に説明できるものでもない。

また、下級審裁判例は、窃取から事故まで7時間半以上経過した事例では全て所有者の運行供用者該当性を否定しているが（第二章第三節第二款第六項二、表4参照）、閾値が窃取から7時間半であることは、本当に事故のリスクを抑止するインセンティブを最適化するのか、むしろインセンティブを過小にしないのかという疑問がある。もしその疑念が正しいのであれば、この7時間半という閾値は、経済学的な効率性の観点から導かれたものではなく、別の法的な理由（第二章第四節第一款第六項二参照）により設けられたものである可能性がある。

以上より、窃取と事故の時間的・場所的近接性がないことを根拠に自動車利用主体の運行支配を否定することは、自動車利用主体が事故のリスクを抑止するインセンティブを過剰にしないという効果がある可能性がある。しかし、下級審裁判例が、窃取から事故まで7時間半以上経過した事例では全て所有者の運行供用者該当性を否定したこと、及び、窃取と事故の時間的・場所的近接性がないことを根拠に、自動車利用主体の運行支配を否定することを、効率性の観点から完全に説明できるわけではない。そのため、この考慮要素は、効率性のため以外に、法的な理由（第二章第四節第一款第六項二参照）により要求されている可能性がある。

第七款 新車購入

裁判例(16)京都地判昭和59年3月27日交民17巻2号458頁のみが、自動車利用主体が盗難車を回収してこれを使用することを断念し、新車購入した事実も理由に、所有者の盗難車に対する運行支配を否定したことについて検討する。この際、裁判例

(16)は結論を導く理由には挙げていないが、その資金が盗難保険金から出ている事実も認定していることも、併せて考察する。

自動車利用主体が盗難車を回収することを断念した場合、自動車利用主体により泥棒運転が阻止される可能性が、小さくなるかに思える。

しかし、法は自力救済を原則として認めていない²⁸⁶。下級審裁判例でも、自動車利用主体が自力救済を試みた事実について判示したものは、24件中1件（裁判例(21)東京地判平成3年11月14日交民24巻6号1426頁）のみである。裁判例(21)は、自動車利用主体が逃走を阻止するため、加害車両の前方で手をひろげて立ち塞がった事実を理由中に挙げた。それは、泥棒が逃走する前の、比較的自動車利用主体が自力救済を行い易い段階の話である。また、自動車利用主体は警察に被害申告をした後に本件事故発生を阻止する手段がなかったことを認めている裁判例もある（裁判例(18)横浜地判昭和61年7月14日判時1204号136頁）。

これらからは、裁判所は、自動車利用主体が自力で泥棒から自動車を奪還することが困難であり、かつ、法が原則それを許していないことを前提にしている傾向が窺われる。これを前提に考えれば、自動車利用主体が新車購入をして、自力救済をするインセンティブがなくなったことは、泥棒運転の阻止には影響し難い。

また、もし、自動車利用主体が、警察へ被害届を提出していれば²⁸⁷、自動車利用主体が新車を購入しようがしまいが、警察は捜査をすると考えられる。そのため、自動車利用主体が新車を購入するかどうかは、警察が泥棒運転の継続を阻止して事故のリスクを抑止する上で、影響はないように思われる。さらに、盗難保険金の給付請求を自動車利用主体から受けた保険会社は、自動車利用主体に、被害届を提出するように促す可能性が高い²⁸⁸。仮に、自動車利用主体が、警察に被害届を提出していなくても、保険会社による残存物代位権（保険法24条）の放棄がない場合、保険会社が、自動車利用主体に盗難保険金を支払ったことで、保険会社に、盗難車両の所有権が移転

²⁸⁶ 前掲注246参照。

²⁸⁷ 裁判例(16)は、被害届の提出の有無については認定していない。

²⁸⁸ ホームページ上でも、自動車利用主体に警察へ被害届を提出するよう促している保険会社が多い（ソニー損保「車が盗まれた」

（<https://www.sonysonpo.co.jp/auto/solution/asol017.html>, 2022年8月4日最終閲覧）、三井ダイレクト損保「警察への届出は必要ですか？」

（<https://faq.mitsui-direct.co.jp/index.html?id=10042>, 2022年8月4日最終閲覧）、アクサダイレクト（2018）「Emmaの自動車保険お役立ち情報 車が盗難にあったら車両保険は使える？」（<https://www.axa-direct.co.jp/auto/guide/useful/theft.html>, 2022年8月4日最終閲覧）等）。

するので（保険法 24 条参照）²⁸⁹、保険会社が警察に被害届を提出することも可能である。以上のことは、自動車利用主体が新車を購入したかどうかには依存せずに生じ得るので、自動車利用主体が新車を購入したことは、事故のリスクの抑止との関連性が乏しい。

さらに、自動車利用主体が盗難に遭った後に新車を購入すれば運行供用者責任を免れるというのであれば、自動車利用主体が車両管理や結果排除措置を適切に行うインセンティブが阻害されかねない。

以上から、自動車利用主体が盗難車を回収することを断念して、保険金により新車を購入した事実は、事故のリスクを抑止する観点からは考慮する必要性が認め難い上、考慮することで事故のリスクの抑止効果が阻害される側面もある。

次に、リスク分散の観点から検討する。仮に、保険会社による残存物代位権の放棄がない場合、保険会社が自動車利用主体に盗難保険金を支払ったことで、保険会社に盗難車両の所有権が移転する（保険法 24 条参照）。この場合、自賠責保険の保険契約者（保険法 2 条 3 号）も、自動車利用主体から保険会社に移転する可能性が高い。なぜなら、保険契約者は保険料を負担する以上（保険法 2 条 3 号参照）、当該車両に関して何らかの経済的利害関係を持つ所有者・使用権限者等が保険契約者になることが多いからである²⁹⁰。裁判例(16)では、窃取後約 1 ヶ月後に自動車利用主体が盗難保険金により新車を入手し、窃取から約 3 ヶ月後に事故が発生している。そのため、事故時における所有者と保険契約者は、保険会社である可能性が高い。保険会社は、当然、自社の保険製品設計によりリスク分散ができるため、保険会社には盗難車の自賠責保険料を負担するだけのリスク分散能力がある。

仮に、所有者が車両盗難補償がある車両保険に加入していない場合であっても、前記の通り、窃取と事故の時間的・場所的近接性が 7 時間半以上を超えた事例では、裁判所は所有者の運行供用者該当性が否定していることから、窃取後長期間、所有者が裁判所に運行供用者責任を負わされる可能性は小さい。現に、裁判例(16)も事故が窃取から約 3 ヶ月後に起きたことも理由として、所有者の運行支配を否定している。そ

²⁸⁹ 残存物代位について、山下ほか（2019）179 頁-182 頁、宮島（2019）320 頁-322 頁、日本損害保険協会 SONPO「損害保険 Q&A 問 47 車両盗難で保険金を受け取った後に盗難車が見つかった場合には、どうすればよいのですか。」

（<https://soudanguide.sonpo.or.jp/car/q047.html>, 2022 年 7 月 28 日最終閲覧）等参照。

裁判例(16)は、残存物代位権の放棄の有無や、保険会社に盗難車両の所有権が移転したかどうかについては、認定していない。

²⁹⁰ 保険契約者について、北河ほか（2017）110 頁参照。

のため、所有者は自ら車両を使えないのにもかかわらず、盗難車の自賠責保険を長期間解約できないという問題は生じ難い。

以上から、窃取されてから事故が起きるまでの間に、自動車利用主体が新車を購入した事実を、窃取と事故の時間的近接性とは別に考慮する必要性は、事故のリスクを抑止する観点からも、リスク分散の観点からも、肯定し難い。

第八款 本節のまとめ

以上からすれば、原則的には、以下のように整理できる。

所有者の運行供用者該当性を肯定するにあたり、①泥棒運転の危険作出に関する要素、及び、②当該危険の排除に関する要素を考慮することで、自動車利用主体に危険作出を防止し、かつ、危険を排除する適切なインセンティブを付与できる。

①危険作出に直接関連する考慮要素としては、車両の管理状況・駐車場所・駐車時間等がある。また、②危険排除に直接関する考慮要素としては、被害届提出等による結果排除措置等がある。さらに、①危険作出または②危険排除に間接的に関連する考慮要素としては、泥棒の主観的意思等がある。

このうち、危険作出や危険排除と直接関連する考慮要素は、危険作出や危険排除と直接関連しない考慮要素に比べると、危険責任との関連が強いため、事故のリスクを抑止するためのインセンティブを付与する上で重要性が大きい。

次に、①車両の管理状況が不適切であること等の、自動車利用主体の危険作出に対する客観的容認が、所有者の運行供用者該当性を肯定するための必須の要素であるかとするものの効率性について検討する。なぜなら、裁判所は、①自動車利用主体の危険作出に対する客観的容認が、所有者の運行供用者該当性を肯定するための必須の要素であるかのように取り扱っているようにも見えるからである（第二章第三節第二款第八項参照）。

仮に、①危険作出に対する自動車利用主体の客観的容認あることが、その運行供用者該当性を肯定するための必須の要素であると解すると、自動車利用主体に危険作出について客観的容認がない場合に、自動車利用主体が結果排除措置をとらずに放置したとしても、その運行供用者責任を肯定できなくなる。それでは、自動車利用主体に、結果排除措置をとるインセンティブを適切に付与できない。

他方、車両の管理状況・駐車場所等が適切で、危険作出に対する自動車利用主体の客観的容認がない場合でも、自動車利用主体が結果排除措置をとらなかったことを理由に、所有者の運行供用者該当性を肯定できると解しても、自動車利用主体が、被害届を提出すれば、運行供用者該当性を否定され得る。そのため、その判断は、車両の

管理状況や駐車場所について、過剰な注意義務を自動車利用主体に課すことには直ちに繋がらない。

よって、自動車利用主体に結果排除措置の適切なインセンティブを付与するためには、①車両の管理状況が不適切であることは、所有者の運行供用者該当性を肯定するための必須の要素でない方がよい。つまり、①自動車利用主体の危険作出か、または、②危険継続に対する客観的容認があれば、自動車利用主体の運行支配を肯定できる方が、①危険作出と②危険排除の双方に対するインセンティブを自動車利用主体に付与できるので、事故のリスクの抑止に資する。

続いて、裁判所が、自動車利用主体による車両の管理状況や駐車場所が不十分であるからといって、当然に運行供用者該当性を肯定していないことの効率性（第二章第三節第二款第一項・第二項参照）について検討する。

一見すると、上記判断よりも、自動車利用主体がエンジンキーを付けたまま・無施錠で放置した場合、運行供用者責任を肯定した方が、自動車利用主体に、車両管理の適切なインセンティブを付与できるかに思える。

しかし、自動車利用主体が、一旦危険を作出したらその後どのような結果排除措置をとっても、運行供用者責任を負わされるとなると、結果排除措置をとるインセンティブが阻害される。それよりは、多くの裁判所がしているように、自動車利用主体の危険作出があっても、自動車利用主体が結果排除措置を取り、危険継続に対する客観的容認がなければ、運行支配を否定できる方が、事故のリスクの抑止に資する。

以上より、①危険作出と②危険排除に関する考慮要素の関係性については、次のように解する方が事故のリスクの抑止に資する。まず、自動車利用主体の①危険作出と②結果排除措置の懈怠による危険継続の両方に対する客観的容認がある場合のみ、自動車利用主体の運行支配を肯定できると解するよりも、①危険作出か、または、②結果排除懈怠による危険継続に対する客観的容認のいずれかがあれば、所有者の運行供用者該当性を肯定できると解した方が、①危険作出防止と②結果排除措置の双方のインセンティブを自動車利用主体に付与できるため、事故のリスクの抑止に資する。また、①自動車利用主体による危険作出があっても、②結果排除措置があれば、運行支配を否定できる方が、①危険作出の防止と②結果排除措置の双方のインセンティブを自動車利用主体に付与できるため、事故のリスクの抑止に資する。

最後に、③窃取と事故の時間的・場所的近接性については、事故のリスクを抑止するためのインセンティブの観点から完全に説明できるわけではないが、完全に否定もできない。この考慮要素は、効率性以外の、法的な理由（第二章第四節第一款第六項二参照）により要求されている可能性がある。

第四章 ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性の判断基準

泥棒運転の事例における、盗難車の所有者の運行供用者該当性の検討を通じて明らかになった法律構成と各考慮要素を手がかりに、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性の判断基準を検討する。

なお先行研究の中には、自動運転車の所有者がソフトウェアの更新を行う等なすべきことをなし保守点検義務を尽くしていたのに、自動運転車が第三者にハッキングされ、第三者の遠隔操作によって事故が惹起された事案では、第三者の遠隔操作による事故であることの立証に成功する限り、所有者に運行支配も運行利益もなく、運行供用者とは認められないという主張もある²⁹¹。しかし、ハッキングについても自動運転車の所有者がとれる防止策はあり、また一旦ハッキングがなされた後の操縦権の奪還の可能性もあるので、このように単純な断定をすることはできない。そこで以下では、泥棒運転との関係で検討した考慮要素について²⁹²、泥棒運転とハッキングの相違点に配慮しつつ考察することにしたい。

第一節 運行支配

第一款 ハッキング防止のための車両管理

前記泥棒運転の裁判例で、施錠の有無等の車両の管理状況に鑑みて、自動車利用主体の危険作出に対する客観的容認から、自動車利用主体の窃取前の運行支配を規範的に継続させたように、ハッキングの事例においても、ソフトウェアのアップデートやアクセスキーの管理等の車両の管理が不適切であったことから²⁹³、危険作出に関する

²⁹¹ 肥塚（2018b）75 頁。

²⁹² 一元説・二元説、抽象説・具体説、客観的容認説・管理過失説といった抽象的な法律構成よりは、具体的な考慮要素において、泥棒運転とハッキングとで、違いが生じ易いと考えられる。

²⁹³ 自動車の運行に関する注意義務には、自動車運転に関する注意義務以外にも、自動車の点検整備に関する注意義務がある（道路運送車両法 47 条の 2、48 条）（木島（2005）74 頁，北河ほか（2017）62 頁，緒方=嶋寺（2018）109 頁等参照）。

藤田（2018a）137 頁-138 頁は、完全自動運転が実現している段階であっても、自動運転装置を含む自動車の機能を維持するように注意する義務（点検整備に関する注意義務）を尽くしたか否かが問われ、その中には、ソフトウェアをアップデートする義務も含まれる可能性があるとしている。

同様に、自賠法 3 条本文の運行支配または自賠法 3 条但書の自動車利用主体の注意義務に関して、ソフトウェアのアップデート義務・点検整備義務を認める見解と

客観的容認を肯定して、運行支配の規範的な継続を観念できると考えられる。この理由を以下に示す。

第一項 自動車利用主体によるソフトウェアのアップデート

ソフトウェア・アップデートについて、先行研究は、次のように見解が分かれている。

自動車利用主体が、ソフトウェア・アップデートを適切な時期に行なわなかった場合、サイバー攻撃に対する客観的容認があったと認められるとする見解がある²⁹⁴。

他方、先行研究では、次の理由により、ソフトウェアのアップデートを怠っていたために生じたセキュリティホールが攻撃されたという程度では、乗っ取られた自動車の自動車利用主体に責任が肯定される可能性は小さいであろうと述べるものもある²⁹⁵。その理由として、まず、従来の泥棒運転の裁判例では、路上でエンジンキーを入れたまま停車していたなど、不注意の程度が著しい場合に初めて所有者の運行支配が肯定されるとされており、第三者の立ち入りを禁止する構造の場所に駐車されていた事案や、盗難自動車の自動車利用主体がエンジンキーを差し込んだまま自動車を離れた事案においてすら、それが一時的なことであった時は、運行支配は認められていないことが挙げられている。また、駐車した場所が「客観的に第三者の自由な立入を禁止す

して、次のものがある。木島（2005）74 頁，戸嶋（2016）51 頁，浦川（2017）32 頁，肥塚（2017）200 頁，205 頁，佐藤（2017）57 頁-58 頁，藤田（2017）24 頁，25 頁，柳川ほか（2017b）79 頁[杉浦発言]，山田（2017）2 頁-3 頁，板垣（2018）11 頁，今井康介（2018）99 頁，緒方=嶋寺（2018）108 頁-109 頁，113 頁-114 頁，肥塚（2018b）75 頁，国土交通省自動車局（2018b）9 頁，国土交通省自動車局 自動運転における損害賠償責任に関する研究会（2018b）21 頁，後藤（2018）176 頁，佐藤典仁（2018a）58 頁，59 頁，佐野（2018a）39 頁，高橋（2018）67 頁，内閣官房情報通信技術（IT）総合戦略室（2018）13 頁，増田（2018）33 頁[増田発言]，金子（2019）317 頁，324 頁，肥塚（2019）87 頁，88 頁，95 頁，栗田（2019）31 頁，桑田（2019）242 頁，国土交通省自動車局補償制度参事官室調査官の佐藤弁護士が執筆された佐藤典仁（2019a）22 頁，福田（2019）179 頁，村山（2019）66 頁，秋田ほか（2020）25 頁[秋田発言]，戸嶋=佐藤編著（2020）55 頁，肥塚（2021c）172 頁，加瀬（2022）126 頁等。

ドイツ「道路交通法及び強制保険法改正のための法律—自動運転法」§ 1f(1)1 は、「自律運転機能に必要なシステムの定期的な保守を行う」と規定している（自動運転の実現に向けた調査検討委員会（2021）195 頁，208 頁，樋笠（2022a）53 頁，Straßenverkehrsgesetz § 1f(1)1。その他、ドイツにおける自動車利用主体の保守点検義務について、吉本（2018）145 頁 [吉本発言]参照）。

²⁹⁴ 金子（2019）339 頁。

²⁹⁵ 小塚（2018）231 頁，小塚（2020）66 頁-68 頁。

る構造、管理状況にあると認めうるとき」は、過失と損害の相当因果関係が否定されてきたことも理由にされている。

しかし、ソフトウェアのアップデートは、内容によっては、ハッキングの危険性と密接に関連するものもある。例えば、自動車利用主体がソフトウェアのアップデートを怠ることが、製造業者がソフトウェアアップデートにより無くしたはずのセキュリティホールを放置することになり²⁹⁶、ハッキングという危険作出に対して大きな影響力を与える場合がある。そのため、ソフトウェアのアップデートを怠った程度のことで運行支配を肯定できないと断定することは、できない。

以上から、自動車利用主体が、ソフトウェアのアップデートを、適切な期間内に行わなかった場合²⁹⁷、当該アップデートがセキュリティホールの是正に関連するものであったときには²⁹⁸、自動車利用主体は、当該アップデートにより是正されるはずだった脆弱性を放置することで、ハッキングされる危険を作出することを客観的に容認したと解し得る。

²⁹⁶ 自動車利用主体が、ソフトウェアのアップデートを怠ったことでセキュリティホール（欠陥・危険）を放置したことをもって、自動車利用主体の危険作出に対する客観的容認を肯定し、自動車利用主体の運行支配があると解し得る。

²⁹⁷ ソフトウェアのアップデートは、製造業者や行政が、適切だと判断したものについて、なされる（道路交通法 99 条の 3、道路運送車両法関係手数料令等の一部改正及び自動車の特定改造等の許可に関する省令等、国土交通省自動車局審査・リコール課(2020)2 頁等参照）。そのことに鑑みると、自動車利用主体が、すぐにソフトウェアをアップデートしても、危険は小さいはずである。

ただ、製造業者等が、長期間、高額な費用をかけて、多数の検証をしても、検証環境で商用環境を完全に再現することは、設備数やユーザー数等に鑑みて、難しい。そのため、いくら製造業者や行政が検証とその確認を懸命に行っても、商用化しなければ判明しないバグも存在する。よって、アップデートされたソフトウェアにバグがあった場合に備えて、リスク回避的な自動車利用主体が、最初に自分がそれをダウンロードして事故を起こす危険を回避するために、他のユーザーのダウンロードにより安全性が確認される合理的な期間まで、ダウンロードを待ったとしても、そのことは、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を示す事実とまでは言い難い。よって、合理的な期間内に、自動車利用主体がアップデートしたか否かを考慮すべきである。

²⁹⁸ 当該アップデートがセキュリティホールの是正に関連するものであるかどうかは、運行供用該当性ではなく、因果関係に関する要素であるかに思える。しかし、自賠法 3 条本文の因果関係は、前記の通り、運行起因性と呼ばれる、「運行」と「損害」との間の相当因果関係である（第二章第二節第二款第一項、前掲注 197 参照）。ハッキングの危険に対する自動車利用主体の客観的容認と、ハッカー（泥棒）による「運行」により生じた「損害」との間の相当因果関係に相当する規範は、前記の通り、運行供用該当性の判断基準の中にある（第二章第二節第二款第一項参照）。

第二項 ソフトウェアの自動的・強制的アップデート

製造業者等が、ソフトウェアを強制的・自動的にアップデートをするという方法も考えられることから²⁹⁹、自動車利用主体がソフトウェアアップデートを懈怠したことに関する運行支配を想定し難いのではないかという点について説明する。

強制アップデートには、必ずしも確実性がなく³⁰⁰、また、製造業者等が自動車利用主体の同意なく強制アップデートをすることで、別の問題が生じる可能性もあり³⁰¹、アップデートには、自動車利用主体の同意や協力が必要となる。

そのため、自動車利用主体がネットワークが届かない場所に長時間コネクテッドカーを駐車したり、相当期間を超えてアップデートに同意しなかったり等により、ソフトウェアのアップデートを懈怠した場合には、自動車利用主体の危険作出に対する客観的容認を肯定できると考えられる。

第三項 本款のまとめ

以上から、例えば、ソフトウェアアップデートによりハッキングされる可能性が少なくなるのに、自動車利用主体がソフトウェアのアップデートを怠った場合や、アクセスキー等の管理を怠った等の場合には、これらはハッキングの危険性を高めることから、自動車利用主体は、危険作出を客観的に容認したとして、自動車利用主体の運行支配の規範的な継続を観念することもできると考えられる。他方、アップデートされた対象がハッキングとは無関係なものであった場合、または、自動車利用主体の管理とは何ら関係のない自動車搭載のシステムの脆弱性によりハッキングが起きた場合には、少なくともこの考慮要素からは自動車利用主体の運行支配を肯定できない可能性がある。

第二款 駐車場所

ハッカーが物理的に車両に接近できる場合、より多種多様な攻撃手法を利用できるようになるため、駐車場所が、第三者の立ち入りを禁止する構造、管理状況にあることは、ハッキングの危険を減少する。

²⁹⁹ 第一章第一節第五款前掲注 73 参照。

³⁰⁰ 第一章第一節第五款前掲注 74 参照。

³⁰¹ 第一章第一節第五款前掲注 75 参照。

しかし、泥棒運転の場合には、泥棒が駐車場に入れば車両を窃取できないのと異なり、ハッキングの場合、ハッカーは遠隔から車両を操作できるため、必ずしも全ての場合において、ハッカーが駐車場に入る必要はない³⁰²。つまり、駐車場所が第三者の立ち入りを禁止する構造、管理状況にあったとしても、泥棒運転の場合と異なり、ハッカーは遠隔から車両をハッキングすること自体はできる。よって、駐車場所が第三者の立ち入りを禁止する構造、管理状況にあることは、泥棒運転の危険を防止する効果に比べると、ハッキングの危険作出の防止をする上で、そこまで決定的な意味を持たない。

むしろ、ハッキングにおいては、駐車場内に不特定多数の人がいる場合を除いては、ハッカーが遠隔から車両を駐車場外に持ち出すことを禁止する構造、管理状況にあることが重要であると考えられる。なぜなら、ハッカーが公道上に車両を出すことができないければ、駐車場内にいる人以外に、人身損害が発生する可能性がなくなるからである。

まず、ハッカーが遠隔から車両を駐車場外に持ち出すことを禁止する構造について、駐車場所が、扉がついた車庫内である場合を例に考える。泥棒運転の事案においては、駐車場所が、扉がある車庫内であっても、当該扉の鍵が閉まっていない場合には、泥棒は侵入して、車両を窃取することができる。他方、ハッキングの事案においては、壁と扉で四方が囲まれた車庫の扉に鍵がついていないとしても、当該扉がネットワークに接続されていない場合には、ハッカーは遠隔操作により当該車庫の扉を開けることができない。また、内開きの扉が閉まっていれば、その扉に鍵がかかっていないとしても、ハッカーは車両に扉をぶつけて扉を開けることを行い難い。外開きの扉であっても、鍵が閉まっていれば、ハッカーは遠隔から扉を開け難い。以上のような、ハッカーが遠隔から開けることが困難な扉が閉まっている駐車場所からは、ハッカーは車庫の外に車両を運行させることができない。このような物理的な防御措置に対しては、ハッカーは遠隔から対抗し難いので、ハッキング対策としては高い効果を有する。よって、このようなハッカーが遠隔から車両を駐車場外に持ち出すことを禁

³⁰² 実際に、セキュリティ研究者トロイ・ハント氏等による実証実験によれば、他人の英国にある車をオーストラリアから遠隔操作できた（鈴木聖子「日産『リーフ』のアプリに脆弱性、他人の車を遠隔操作可能に」ITmedia エンタープライズ（2016年2月25日）

（<https://www.itmedia.co.jp/enterprise/articles/1602/25/news067.html>, 2021年4月20日最終閲覧）、第一章第一節第三款参照）。

止する構造の駐車場所が、ハッキングによる事故の危険を防止する上では、重要な意味を持つ。

次に、ハッカーが遠隔から車両を駐車場外に持ち出すことを禁止する管理状況については、自動車利用主体が車外にいる時にハッキングされた場合と³⁰³、車内にいる時にハッキングされた場合とで違いがあることから、場合分けして検討する。

第一項 車内に自動車利用主体がいる場合

自動車利用主体が車内の運転席にいる場合は、実際にはハッカーが運転しているように見えても、管理人や通行人から見れば、自動車利用主体が運転しているように見える。しかも運転席に座っているのは、泥棒運転の場合は泥棒であるのに対して、ハッキングの場合は自動車利用主体なので、自動車利用主体の顔を管理人が識別できたとしても、自動車利用主体が運転しているように見えることから、特段の事情がない限りは、管理人はハッキングされていることに気づき難い。そのため、管理人等がいる駐車場に駐車したことは、管理人がハッキングされたことに気づくような特段の事情がない限りは、あまり意味を持たない。

以上から、自動車利用主体が車内にいる時にハッキングされた場合は、駐車場所が、管理人がいる駐車場所のような管理状況にあるかどうかは、特段の事情がない限りは、自動車利用主体の危険に対する客観的容認とは、基本的には、関係が乏しいと考えられる。

第二項 車外に自動車利用主体がいる場合

泥棒運転においては、運転席に人がいるため、運転席に座っている人が正当な自動車を使用する権限を有するものかどうかを、周辺にいる人が識別できない限り、泥棒運転であることに気づき難いのと異なり、車外に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合は、周囲の人は、無人で車両が走行しているのを目撃すれば、当該車両が完全無人自動運転車でないことをその人が知っているか、または、完全無人自動運転車が商用化していない状況では、その人が、ハッキングされたことに気づく可能性

³⁰³ 仮に、ハッカーが遠隔から車両システムを起動させられないようにする機能を、製造業者が、搭載していたとしても、ハッカーが、当該機能による防御を打ち破った場合や、自動車利用主体が、システムを起動したまま車両を離れた場合には、ハッキングされる危険は、生じ得る。よって、自動車利用主体が車外にいる時に、ハッカーが車両をハッキングできる可能性がある。

が高い。ただ、その人が、警察に通報する等の措置をとってくれる可能性が、駐車場所により異なる。

まず、駐車場所が、人が監視している敷地内の駐車場等である場合、管理人が、ハッキングに気付けば、職務上の管理義務があるため、門を閉めて車両が車庫から出ていくのを防止したり³⁰⁴、警察等に通報したり等、危険作出の防止や、結果排除措置をとってくれる可能性がある。しかも、管理人は、自動車利用主体が車両の管理を委託した人であることから、管理人がとった上記措置をもって、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を否定する上での支障が小さい。

他方、駐車場所が、人通りの多い公道上である場合については、無人で車両が走行しているのを目撃した通行人が、ハッキングされたことに気づく可能性があるものの³⁰⁵、通行人には、警察に通報する義務がない。仮に、通行人が通報してくれたとしても、通報した人が自動車利用主体やその使用人・委託者等ではなく、無関係の通行人であった場合に、その人による通報を自動車利用主体の意思と関連させる要素がないことから、その人による通報を理由に、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を否定することは難しい。さらに、公道上の方が、駐車場よりも、周囲に不特定多数人が存在し得る確率が大きく、また、ハッカーが長い道を使って車両を加速させ易い分、車両がその場で事故を起こした場合、人身損害が大きくなる可能性がある。そのため、自動車利用主体が公道上に駐車したことは、通行人がハッキングに気づいてくれる可能性もあるものの、危険な要素もあるため、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を肯定する要素となる可能性もある。

以上より、車外に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合、ハッカーが遠隔から開けることができない扉や壁で囲われた駐車場や、管理人がいる場所等の、ハッカーが遠隔から車両を駐車場外に持ち出すことを禁止する構造・管理状況の方が、そうではない公道上等より、安全である。よって、自動車利用主体が、上記のような

³⁰⁴ 後述の通り、ハッカーには殺意がある可能性があるが（本章第五款参照）、ボタンを押せば自動的に閉まるタイプの門であれば、管理人が門を閉めようとして車両に轢かれる危険性が小さいので、管理人は門を閉めることができる可能性がある。

³⁰⁵ 周囲の人は、駐車場所以外の場所でも、運転席に人がいない車両が走行しているのを目撃したら、ハッキングされていると気づく可能性はある。ただ、駐車場で低速走行している車両と異なり、駐車場を出て加速し、高速で走行している車両の運転席に人が乗っているかどうかを、周囲の人は識別し難い。また、駐車中の車がハッキングされた直後に、周囲の人が警察に通報した方が、時間が経過した後に通報されるよりも、事故までに轢かれる被害者の数が少なくなる確率が高いため、被害を最小化し易い。

安全な場所に駐車したことは、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を否定する要素になり得る。

第三項 本款のまとめ

駐車場所が、第三者の立ち入りを禁止する構造、管理状況にある場合、ハッカーが物理的に車両に接近しないと利用できないハッキング手法を利用し難くなる分、ハッキングの危険が減少する面もないわけではない。しかし、ハッカーは遠隔から車両をハッキングできるため、駐車場所が、第三者の立ち入りを禁止する構造、管理状況にあることは、泥棒運転の危険を防止する効果に比べると、ハッキングの危険作出の防止をする上でそこまで決定的な意味を持たない。それよりむしろ、ハッキングにおいては、ハッカーが遠隔から車両を駐車場外に持ち出すことを禁止する構造、管理状況にあることの方が、原則、重要である。但し、自動車利用主体が車内にいる場合は、管理人は、外形上、自動車利用主体が運転しているのか、ハッカーが運転しているのか区別し難いため、駐車場所が、ハッカーが遠隔から車両を駐車場外に持ち出すことを禁止する管理状況にあるかは、特段の事情がない限りは、車内の自動車利用主体の危険に対する客観的容認とは関係が乏しい。

以上より、自動車利用主体が車外にいる時にハッキングされた場合、ハッカーが遠隔から車両を駐車場外に持ち出すことを禁止する構造、管理状況にある駐車場所に、自動車利用主体が車両を駐車したことは、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を否定し、自動車利用主体の運行支配の規範的継続を否定する要素になり得る。他方、自動車利用主体が車内にいる時にハッキングされた場合は、ハッカーが遠隔から車両を駐車場外に持ち出すことを禁止する構造である駐車場所に、自動車利用主体が車両を駐車したことは、車内の自動車利用主体の危険に対する客観的容認を否定する要素になり得る。

第三款 駐車時間

泥棒運転において考慮されていた駐車時間について、ハッキングにおいてどう考慮されるべきかを検討する。

第一項 車内に自動車利用主体がいる場合

泥棒運転において、駐車時間が考慮されたのは、駐車した後、自動車利用主体が車両から離れ、車両が自動車利用主体の管理下から離れることが前提にあった。しかし、自動車利用主体が車内にいる時にハッキングされたのであれば、何時間駐車しよ

うとも、車両は自動車利用主体の管理下にある。そのため、駐車時間が長くても、自動車が急に動き出したこと等により、自動車利用主体は、ハッキングされたことに気付くことができる。駐車時間が長いと、車内の自動車利用主体は仮眠等をとっている確率が高くなるため、ハッキングされたことに気づくのが遅れる可能性があるが、それは、ハッキング後の事情なので、駐車からハッキングまでの駐車時間ではなく、ハッキング後に自動車利用主体がとるべき結果排除措置（本章第四款第一項参照）において考慮すべきである。

第二項 車外に自動車利用主体がいる場合

自動車利用主体が車外にいる場合、泥棒運転の場合と同様に、駐車時間が長い程、車両が自動車利用主体の監視下から長時間離れることに繋がり、ハッキングされる機会が増える。よって、駐車時間が長い場合、ハッキングの事例においても、車外の自動車利用主体が、長期間車両の管理を怠ったとして、そのような危険を客観的に容認したとして、客観的容認説により自動車利用主体の運行支配を肯定することが可能であると考えられる。

第三項 本款のまとめ

以上より、自動車利用主体が車外にいる時にハッキングされた場合には、泥棒運転と同様に、駐車時間が長いことは、自動車利用主体の危険作出に対する客観的容認を肯定する事情になる。他方、自動車利用主体が車内にいる時にハッキングされた場合には、泥棒運転と異なり、駐車時間が長いことは、自動車利用主体の危険作出に対する客観的容認とは、関係が乏しい。

第四款 結果排除措置

自動車利用主体が、車内にいる時にコネクテッドカーがハッキングされた場合と、車外にいる時にハッキングされた場合とで、自動車利用主体が取りうる結果排除措置が異なる可能性があることから、両者を分けて検討する。

第一項 車内に自動車利用主体がいる場合

一 結果排除措置の内容

車内の自動車利用主体に、どのような結果排除措置がとり得るのかを検討する。

自動車利用主体は警察に被害届を提出しようにも、ハッカーに操縦権を奪われたままの車両では、自動車利用主体は、警察署に立ち寄ることができない。また、ハッキ

ングされたシステムを奪い返す技術は、製造業者や IT 情報通信企業等の技術者が有している。平常時であれば、ハッキングされたシステムを奪い返すには、自動車利用主体は、製造業者等のサポートセンターに問い合わせをし、製造業者等の技術者が、ログを解析し、コマンドを入力する等の地道な作業が必要となるが、ハッカーに操縦権を奪われたような緊急時において、そのような悠長な作業を行なっている時間はない。

しかし、自動車利用主体がハンドルやブレーキ等を操作した瞬間に自動運転機能から手動運転に切り替える機能や、緊急停止ボタン等を³⁰⁶、製造業者が搭載していれば、自動車利用主体は当該機能を用いてオーバーライドして、ハッカーからコネクテッドカーの操縦権を奪還することができる。仮に、それがうまく機能しなくても、車両に自動車利用主体がネットワークを切断できる機能がついていれば、自動車利用主体はこの機能を用いて、ハッカーとコネクテッドカーを結ぶネットワークを切断すれば良い。これに限らず、製造業者はコネクテッドカーがハッキングされた場合に備えて、自動車利用主体が結果排除措置をとるための何らかの機能を搭載してくるはずである。

以上より、自動車利用主体はオーバーライド、ネットワーク切断、その他の製造業者等が搭載した結果排除措置をとる必要がある。

³⁰⁶ 将来的には、アクセルやハンドル等はなくなるかもしれないが、それでも、緊急停止ボタン等は残すと考えられる（宍戸ほか(2019)145 頁[佐藤発言]，146 頁[宍戸発言]参照）。

現に、国際連合欧州経済委員会の道路交通安全ワーキンググループ(WP.1 The working Party on Road Traffic Safety)で、2014 年、オーストラリア、ベルギー、フランス、及びイタリアが、自動運転車が、多国間協定の構造、部品、及び仕様に適合する場合、または、運転者が、当該システムに操作介入（オーバーライド）または機能停止（スイッチオフ）できる場合は、ジュネーブ条約 8 条 1 項や 10 条 1 項に適合しているとみなすとする改正案を提案した(See United Nations (2014) pp. 1, pp2)。また、日本の国土交通省が定めた、自動運転車の公道実証実験を可能とする措置によれば、ハンドル・アクセル・ブレーキを備えない場合、緊急停止スイッチのスイッチが要求されている（国土交通省車両安全対策検討会(2017) 1 頁，国土交通省(2017) 5 頁，戸嶋=佐藤編著(2020) 112 頁）。さらに、安全技術ガイドラインも、無人自動運転移動サービス(レベル 4)については、緊急停止ボタンの設置を要求している（国土交通省自動車局(2018b) 8 頁，国土交通省自動車局技術政策課 (2018) 7 頁，戸嶋=佐藤編著 90 頁）。

その他、自動運転車の緊急停止ボタン等の存在について触れた先行研究として、今井猛嘉(2018a) 46 頁，中山 (2018b) 18 頁，中山(2018a) 88 頁，橋本=森田(2020) 176 頁，中山(2019)49 頁，中山(2015)43 頁，中山 (2021) 192 頁，樋笠(2022a)58 頁-60 頁，樋笠(2022b)36 頁-38 頁がある。

二 結果排除措置の有無と運行支配の有無

ハッカーに操縦権を奪われた後も、オーバーライドにより操縦権を奪還する等、自動車利用主体が結果排除措置をとることが可能であり、自動車利用主体がこれを怠った場合には、自動車利用主体の危険継続に対する客観的容認が肯定される可能性がある。ただし、自動車利用主体が、ハッキングされたことを認識できたか、オーバーライドすることが可能であったか、オーバーライドしたが事故を回避できなかったか等の諸要素を勘案する必要があると思われるため、以下、場合分けして論じる。

(一) オーバーライドした場合

ハッカーが、急に歩行者に向けて車を走らせた時に、自動車利用主体がすぐにハッキングに気づいて急ブレーキを踏んだが、歩行者との距離が近すぎて事故を回避できなかった場合のように、自動車利用主体がハッキングされたことを認識し、オーバーライドしたが、事故を回避できなかった場合について検討する。

泥棒運転の裁判例では、自動車利用主体が警察に車両番号等が記載された盗難届出を提出すれば、所有者の運行供用者該当性が全て否定された（第二章第三節第二款第四項二(一)、表 4 参照）。ハッキングにおいても同様に、自動車利用主体がオーバーライド等の必要かつ可能な結果排除措置をとった場合には、それでも事故を防止できなかったとしても、自動車利用主体の運行供用者該当性を否定することができるかが問題となる。

自動車利用主体は、事故を回避しようとオーバーライドして可能な限りの結果排除措置をとっており、危険を放置しようとしてはしていない。よって、自動車利用主体の危険に対する客観的容認は認め難い。そのため、泥棒運転における客観的容認説では、自動車利用主体の運行支配を肯定し難い。

しかし、製造業者は、ハッキング対策等のために、遠隔操作よりも車内からの操作を優先する設計を採用すると考えられるため、自動車利用主体がオーバーライドした瞬間、操縦権はハッカーから自動車利用主体に移るはずである。そうであるならば、自動車利用主体がオーバーライドした瞬間に、泥棒運転の事案から、自動車利用主体が運転している通常の事案に移ると考えられる。自動車利用主体が自ら運転している通常の事案においては、自動車利用主体の運行支配が肯定されることに異論はない

³⁰⁷。

³⁰⁷ 北河ほか（2017）26 頁，北河（2016）38 頁，藤村=山野（2014）124 頁等参照。

たとえ、それが、自動車利用主体がオーバーライドしても回避できないような事故であり、自動車利用主体の過失がなかったとしても、次の理由により、自動車利用主体の運行支配を肯定することは、是認できる。先述の通り、泥棒運転の事案では、泥棒による「運行」によって生じた事故の責任を、所有者に課すことを正当化するために、自動車利用主体の泥棒運転の危険に対する客観的容認・管理過失を、所有者の運行供用者該当性（自賠法3条本文）の判断基準とする必要があった（第二章第二節第二款第一項参照）。このような泥棒運転と異なり、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体がオーバーライドした場合、操縦権はオーバーライドによりハッカーから自動車利用主体に移行する。そのため、「運行」しているのはハッカーではなく、自動車利用主体である。自動車利用主体による「運行」によって生じた「損害」について、自動車利用主体が責任を負うのは当然である。そのため、運行供用者該当性（自賠法3条本文）の判断の中で、ハッカーによる「運行」の危険について自動車利用主体の客観的容認・管理過失があったか等を検討する必要がなくなる。よって、たとえそれが、自動車利用主体がオーバーライドしても回避できないような事故であり、そのことに自動車利用主体の過失がなかったとしても³⁰⁸、自動車利用主体がオーバーライドすることで操縦権を奪還した以上、自動車利用主体の運行支配を肯定できる。

このことは、危険責任の見地からも、次の理由により肯定できる。単に抽象的に所有者という地位にあるにすぎず、とり得る結果排除措置は被害届の提出に限られる、盗難車の所有者（第三章第三節第四款第一項参照）と異なり、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体は、抽象的にはオーバーライドが可能である。先述の通り、盗難車の所有者が被害届を早く提出しても、警察が事故発生前に犯人を検挙することができるかという、自動車利用主体がどうすることもできない事情により、事故を防止できるかが左右される（第三章第三節第四款第一項参照）。他方、後述の通り（第五章第四節第一款第一項参照）、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の前方への注意が過剰になり、その結果、車内の自動車利用主体が急ブレーキを1秒でも早く踏めば、物理学の法則に従い、被害者が受ける損害の程度が軽減する。自動車利用主体が早くオーバーライドすることの方が、自動車利用主体が早く被害届を提出することより、事故のリスクに対する影響度が大きい。そのため、危険責任の見地からは、オーバーライドした自動車利用主体の運行支配を肯定することは肯定できる。

³⁰⁸ 自動車利用主体に過失がないことについては、自賠法3条但書の免責要件の中で加味すれば足りる。

以上から、泥棒運転の事案と異なり、ハッキングの事案では、自動車利用主体がオーバーライドしたがそれでも事故を防止できなかった場合、自動車利用主体の運行支配を肯定できる。

(二) オーバーライドしなかった場合

ア 認識・オーバーライドが可能だったが怠った場合

自動車利用主体がハッキングされたことを認識しており、オーバーライドが可能であったのにこれを怠った場合、および、適切な注意を払っていればハッキングされたことを認識できたはずなのに、これを怠り認識しなかった場合について検討する。

泥棒運転の事例では、自動車利用主体が被害届も提出せず、交通法規違反等により警察に追跡されていた場合は、被害届の提出がない事実や窃取にすら気づけなかった程に、自動車利用主体が車両管理を怠っていた事実から、客観的容認または管理過失を肯定する傾向がある（裁判例(19)盛岡地判昭和 61 年 12 月 22 日判時 1224 号 104 頁、第二章第三節第二款第四項二(二)）。

これとパラレルに考えるのであれば、自動車利用主体がハッキングされたことを認識しなかったこと、または、オーバーライドしなかったことに、自動車利用主体の過失がある場合には、その事実をもって、自動車利用主体の管理過失を肯定し、運行支配の規範的な継続を肯定できる可能性がある。また、その場合、自動車利用主体はハッキングの危険を認識できた、または、オーバーライドできたのに、それを怠るという危険を容認しているため、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を肯定し得る。

イ 認識・オーバーライドが不可能だった場合

自動車利用主体がハッキングされたことを認識できなかった場合、または、認識したが、間に合わずにオーバーライドすることが不可能だった場合について検討する。

自動車利用主体が、オーバーライドするためには、最低 4 秒³⁰⁹、平均 17 秒かかるというデータがある³¹⁰。そのため、歩行者が目の前にいるのに、ハッカーが急にアクセ

³⁰⁹ See Sultan & McDonald(2003) pp.2 , 今井(2016)6 頁, 今井(2018a) 49-50 頁。

³¹⁰ See NHTSA(2015) pp.226, Paul Lienert & Joseph White, ‘Automakers, Google take different roads to automated cars, Reuters’ (September 4, 2015), (<http://www.reuters.com/article/autos-selfdriving-gurus-idINKCNOR40CZ20150904>, last visite, at 25, Aug. 2022), The American

ルを踏んだ場合等、自動車利用主体はハッキングされたことについて認識しても、咄嗟にオーバーライドできない場合も存在する³¹¹。

車内の自動車利用主体はオーバーライドすることは、抽象的には可能である。その抽象的なオーバーライド可能性・抽象的な支配可能性をもって³¹²、自動車利用主体の運行支配を肯定することも、理論上は可能である。

他方、具体的事情を加味すれば、自動車利用主体はオーバーライドしたくても不可能であった以上、自動車利用主体がオーバーライドしなかったことをもって、自動車利用主体に危険に対する客観的容認があると断言することは、難しい。また、不可能なことについては、自動車利用主体の過失を肯定し難いので、管理過失説により、自動車利用主体の運行供用者該当性を肯定することも難しいであろう。

以上を前提に、抗弁説に準じて判断すれば、次のようになるはずである。原告（被害者）は、請求原因として、車内の自動車利用主体がオーバーライドすることは抽象的には可能であることを主張・立証すれば足り、被告（自動車利用主体）が、抗弁として、具体的事実の下では自動車利用主体はオーバーライドが不可能であり、危険継続に対する客観的容認がないことを主張・立証しない限り、被告の運行支配を肯定できる。

Association for Justice(2017)pp.14, Crane et al. (2017) pp.218 , Crane et al. (2016) pp.29.

自動運転車を念頭に置く議論が多いが、その他に、オーバーライドの困難性に関連する先行研究として、次のものがある。Hars (2013) pp.1, Elish (2019) pp.14-pp.15, The American Association for Justice(2017)pp.39, 渡部(2016)18頁-19頁, 深町(2017)286頁, 柳川ほか(2017a)43-44頁, 今井康介(2018)98頁, 緒方=嶋寺(2018)117頁,123頁, 後藤(2018)177頁, 鈴木(2018)117頁, 高橋(2018)57頁-59頁, 辰井(2018)71頁, 窪田ほか(2019)26頁[窪田発言], 近藤(2019)29頁等。

³¹¹ コネクテッドカーに対するハッキングにおける管理責任説や、客観的容認説に関する議論ではないが、先行研究は、次のように指摘している。レベル3の自動運転車について、危機対応時には自動車利用主体に突然、運転者としての役割が移譲されるため、事故発生時の責任のあり方は輻輳する。そのため、役割の移譲を段階的にすることや、移譲された自動車利用主体に判断の猶予を与える等の工夫が必要になるとする（福島ほか(2017)6頁。石田（2018）37頁-40頁も参照）。

確かに、自動車利用主体が猶予を与えられる状況であれば、猶予を与えた方が良いが、しかし、ハッカーが突然事故を起こそうとした場合においては、そのような余裕はない。

³¹² 前記の通り、抽象説は、所有者や賃借人等の一般的・抽象的地位にあることから運行利益・支配を推定する（第二章第二節第一款第二項参照）。他方、ここでは、車内の自動車利用主体は、抽象的にはオーバーライド可能であることから、運行支配を肯定する。

第二項 車外に自動車利用主体がいる場合

一 結果排除措置の内容

車外の自動車利用主体が、とり得る結果排除措置について考える。

自動車利用主体は車内にいないので、自らハンドルやブレーキ等を操作して、オーバーライド等により事故を回避することは、自動車利用主体が遠隔から結果排除できる機能を製造業者等が搭載していない限り、難しい。そのため、そのような機能が搭載されていない場合は、自動車利用主体ができる結果排除措置としては、泥棒運転の事案同様に、警察に通報し、被害届を提出すること等が中心となるであろう。

理想的には、これに加えて、自動車利用主体は、製造業者等のサポートセンターへの連絡もした方が良い。

しかし、現実には、自動車利用主体等が無人のコネクテッドカーが走り去る現場を目撃した等の特段の事情がない限りは、自動車利用主体は車両を泥棒に窃取されたのか、ハッカーにハッキングされたのか、区別できない。そのため、現実には、かかる特段の事情が認められない限り、泥棒運転と同様に、自動車利用主体は警察に被害届を提出するしかない。

また、警察も、多数の盗難事件がある中で、ハッキングなのか泥棒運転なのか分からないのに、全部の事案について製造業者等のサポートセンターに協力を依頼し、製造業者等に、ハッキングされたかどうかアクセスログ等を確認してもらうことは、現実的には難しい。

さらに、警察から相談を受けたサポートセンターの技術者が、コネクテッドカーの操縦権をハッカーから奪還し、事故を防止することを、運用費用に見合う確率で行うことは、そう容易ではない。その理由は次の通りである。まず、技術者が操縦権を奪還するためにも、ある程度の時間が必要であり、技術者への通報から事故発生までの時間が短い場合には、間に合わない可能性がある。また、コネクテッドカーの中には、サポートセンターの操縦者が、遠隔操作できるだけのセンサーデータを、サポートセンサーに送信していないものもあり得る。さらに、コネクテッドカーとの通信遅延はゼロにならない³¹³。加えて、技術者がハッカーから操縦権を奪還した後、サポー

³¹³ 東京大阪間の直線距離約 400km を、光速 299792458m/s で往復するために必要な時間は、2.6685 ミリ秒である。現実には、直線距離では通信することが難しいため、より時間がかかる。また、通信事業者が光ケーブルではなく、無線を使用する場合、さらに通信時間がかかる。さらに、各通信機器の中での処理時間等も含める

トセンターの操縦者がオーバーライドするまでに、若干のタイムラグがあることから、操縦権奪還時に、一瞬、コネクテッドカーは、ドライバレスカーになる。以上から、操縦権奪還時に事故が生じる可能性がある。こうした事故を避けるためには、コネクテッドカーが、停止中、または、交通規制の下に安全な場所で低速走行中に、警察や製造業者等のサポートセンターが操縦権を奪還する方が良い。しかし、それを待っている間に事故が起きる可能性もある³¹⁴。以上の理由により、技術者が遠隔操作によってコネクテッドカーの操縦権をハッカーから技術的に奪還し、事故を防止することは、そう容易ではない。もし、技術の進展状況やリモートサポートサービス等の普及状況等に鑑みて³¹⁵、運用費用に見合う効果が見込めないのであれば、警察等の行政機関や製造業者等が上記対応に必要な投資をすることは、難しい³¹⁶。

と、より時間がかかる。加えて、ネットワークが輻輳している時には、もっと通信時間が長くなる。

コネクテッドカーに関する実験ではないが、2021年に、伊藤忠テクノソリューションズ株式会社の高橋氏が行った実験によると、東京のクライアントが、大阪のサーバーに対して、インターネット経由で10回pingを実行した結果、その平均応答時間は、7.726ミリ秒であった（高橋繁義「【大阪リージョン正式オープン】東京ー大阪リージョン間のネットワーク速度を調べてみた」伊藤忠テクノソリューションズ株式会社（2021年3月31日）（<https://www.ctc-g.co.jp/solutions/cloud/column/article/17.html>, 2022年8月30日最終閲覧））。

³¹⁴ 特に、リモートサポートセンター等から遠隔操縦するサービスに対応していない車両については、ハッカーが事故を起こさずに遠隔操作するために十分なセンサー機能等を、製造業者が搭載していない可能性があることから、ハッキングされてからすぐに事故が生じる可能性がある。

³¹⁵ 別の目的のために、製造業者や保険会社等が、リモートサポートサービスセンター等を開設する場合、それに付随して、ハッキングされたコネクテッドカーの操縦権を奪還し、事故を防止するサービスを実現すれば、費用対効果が見込める可能性が上がる。また、通信遅延についても、技術開発が進めば、緩和はする。さらに、十分なセンサーを搭載した自動運転車が普及すれば、遠隔からでも、リモートサポートセンターの操縦者は、車両周辺の状況を認識できる。以上から、技術の進展状況やリモートサポートサービス等の普及状況等に鑑みて、上記サービスの費用対効果が見込めるようになる可能性も、皆無とまでは言えない。もし上記サービスが実現した場合、自動車利用主体が警察とリモートサポートセンターに連絡することも、結果排除措置として必要になる。

³¹⁶ 比較的实现し易そうな対策としては、次のものがある。泥棒運転であろうが、ハッキングであろうが、GPS等のセンサーがついている自動運転車であれば、製造業者等は、車両の位置を、車両のセンサーデータ等から特定することができる可能性が高い。警察は、その位置情報を参考に、車両を追跡することができる。これは、ハ

以上から、特段の事情がない限りは、現実には、警察も、泥棒運転の事案と同様の捜査をせざるを得ない可能性がある。

加えて、仮に車外の自動車利用主体がハッキングにより無人のままコネクテッドカーが出ていく現場を目撃した場合でも、自動車利用主体が自力でとり得る結果排除措置には、泥棒運転と比べると、次のような違いが生じる可能性がある。

泥棒は車内の運転席にいるため、事故が起きると、泥棒自身も死亡または負傷してしまうことから、事故を起こす故意がない場合が多い。つまり、泥棒には、通常、殺人や強盗殺人の故意はないことが多い。そのため、泥棒運転の場合には、自動車利用主体は泥棒の逃走を阻止するため、車両の前方で手をひろげて立ち塞がることのできた（裁判例(21)東京地判平成3年11月14日交民24巻6号1426頁、表4参照）。

他方、ハッカーは車外にいるため、事故が起きても、ハッカー自身は死亡も負傷もしないので、事故を起こす故意を持ち得る。すなわち、ハッカーは窃盗の故意だけでなく、殺人や強盗殺人の故意を持っている可能性がある。そのため、自動車利用主体がハッカーによるコネクテッドカーの走行を阻止するため、車両の前方で手をひろげて立ち塞がることは、死傷の危険があるためできない。

以上から、特段の事情がない限り、自動車利用主体がとり得る結果排除措置は、警察に被害届を提出することが中心となる可能性が高い。

二 結果排除措置の有無と運行支配の有無

ハッキングされた場合、泥棒運転同様に、車外の自動車利用主体がとり得る主な結果排除措置は、警察に被害届を提出することであるならば、その効果も同様である。

自動車利用主体が警察に被害届を提出した場合、自動車利用主体の危険の継続に対する客観的容認がないため、自動車利用主体の運行支配の規範的継続を否定し得る。

逆に、自動車利用主体がハッキングされたことにも気づかず、被害届を提出していないのに、警察が追跡していた場合には、ハッキングに気付くことすらできない程に車両管理を懈怠したことについて、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を肯定できる。よって、自動車利用主体の運行支配の規範的継続を肯定し得る。

ハッキング固有の対策ではないため、警察から見て、泥棒運転されたのか、ハッキングされたのかの区別がつかなくても、実施し易い。

ただ、GPSやカメラ等のセンサーデータは、個人情報やプライバシー情報等を含む可能性がある。そのため、これを警察が捜査で利用するにあたり、個人情報保護法や憲法、刑事訴訟法等に鑑みて、問題とならない手続き等が必要であると思われる。これは、第七章第二節第一款で述べる今後の課題にも関連する。

第三項 本款のまとめ

社内の自動車利用主体は、オーバーライドやネットワーク切断等の製造業者が搭載した結果排除措置をとることができる。

社内の自動車利用主体がオーバーライド等の結果排除措置をとった場合、操縦権がハッカーから自動車利用主体に移行するため、自動車利用主体の運行支配を肯定できる。社内の自動車利用主体がオーバーライド等の結果排除措置をとることが可能だったのに怠った場合、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を肯定でき、運行支配の規範的継続が肯定され得る。社内の自動車利用主体がオーバーライド等の結果排除措置をとることが不可能だった場合、原告（被害者）は、請求原因として、車内の自動車利用主体がオーバーライドすることは抽象的には可能であることを主張・立証すれば足り、被告（自動車利用主体）が、抗弁として、具体的事実の下では自動車利用主体はオーバーライドが不可能であり、危険継続に対する客観的容認がないことを主張・立証しない限り、被告の運行支配を肯定できる。

他方、車外の自動車利用主体がとり得る結果排除措置は、泥棒運転と同様、警察への被害届の提出が中心となる。そのため、自動車利用主体がこの当該結果排除措置をとった場合も、泥棒運転同様に、危険に対する客観的容認が否定され得る。また、この結果排除措置を怠った場合も、泥棒運転同様に、危険に対する客観的容認が肯定され得る。

第五款 ハッカーの主観的意図

泥棒運転では、泥棒は車内の運転席にいるため、事故が起きると、泥棒自身も死亡または負傷してしまうことから、事故を起こす故意がない場合が多い。つまり、泥棒には、通常、殺人や強盗殺人の故意はないことが多い。

他方、ハッカーは車外にいるため、事故が起きても、ハッカー自身は死亡も負傷もしないため、事故を起こす故意を持ち得る。すなわち、ハッカーは窃盗の故意だけでなく、殺人や強盗殺人の故意を持っている可能性がある。

ハッカーに殺人や強盗殺人の故意がある場合、それが無い場合よりも、自動車利用主体がとり得る結果排除措置が限られるため（本章第四款第二項一参照）、その分、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を肯定し難くなる可能性がある。

以上の点が、泥棒運転とハッキングとで異なる。

以下の点は、泥棒運転の場合（第二章第四節第一款第五項参照）と、同様であると考えられる。まず、ハッカーに窃取の意図等があるかどうかにより、所有者が車両を奪還し易くなるかどうか異なるため、ハッカーの主観的意図は、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を肯定するための一考慮要素となり得る。また、車両の管理状況等の危険に対して直接的影響を与える客観的要素に比べると、ハッカーの主観的意図は他者の主観を介して間接的に危険に対して影響を与える主観的間接的要素なので、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を評価する上で、重要度が劣る。

第六款 ハッキングと事故の時間的・場所的近接性

ハッキングと事故の時間的・場所的近接性についても、自動車利用主体が車内にいるか、車外にいて、以下の通り、検討内容が異なることから、場合分けして検討する。

第一項 車内に自動車利用主体がいる場合

一 ハッキングと事故の時間的・場所的近接性と客観的容認説

ハッキングと泥棒運転とは、自動車利用主体がとり得る結果排除措置に、次のような違いが生じることから、窃取と事故の時間的・場所的近接性と、自動車利用主体の客観的容認との関係において、次のような違いが生じる。

泥棒運転の場合には、事故時に、自動車利用主体は、窃取された車両の運転席に座っていない。他方、コネクテッドカーがハッキングされた事案においては、自動車利用主体が車両から離れている間にハッキングされた場合を除けば、事故時に、自動車利用主体はハッキングされた車両の運転席に座っている。

車内の自動車利用主体は、ハッキングから時間が経過したとしても、目の前で自車の異常な走行を目撃するため、ハッキングされたことを認識し易い。たとえ、それが完全自動運転車であっても、目の前に歩行者がいるのに、そこに自分の自動運転車が向かっていく、または、目的地以外の場所に向かおうとしている等の異常な状況が生じれば、自動車利用主体はハッキングされたことを認識できるであろう。

また、ハッキングから時間が経過すればする程、自動車利用主体がハッキングされたことに気づく契機が増えるはずである。

さらに、自動車利用主体が、ハッキングされたことを認識しており、車内にいるのであれば、ハッキングから時間が経過していようが、自動車利用主体は、オーバーライドやネットワークの切断等の結果排除措置をとることができる。

加えて、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性があるよりも、むしろ、ない方が、自動車利用主体が結果排除措置をとることができる時間が長くなるので、自動車利用主体は、結果排除措置をとり易くなる。

また、泥棒運転の事案では、窃取から時間が経過して窃取場所から盗難車が離れる程、警察が捜索すべき範囲が拡大することから、結果排除が困難になる（第二章第四節第一款第六項一参照）のとは異なり、ハッキングの事案では、ハッキングから時間が経過してハッキングされた場所から離れたとしても、自動車利用主体は、車内にいる以上、現在どこに当該車両が存在してハッカーによりどのような運行がされているかを知ることができるので、時間の経過により結果排除措置をとり難くなるということもない。よって、車内の自動車利用主体が、オーバーライド等による結果排除措置を怠れば、ハッキングと事故の時間的場所的近接性に関わりなく、危険に対する客観的容認を肯定できると考えられる。

以上から、自動車利用主体が車内にいる時にコネクテッドカーがハッキングされた事案においては、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がないことを理由に、自動車利用主体の運行支配を否定することを、危険に対する客観的容認との関係から説明することは、泥棒運転の事案よりも（第二章第四節第一款第六項一参照）、更に難しくなる。

二 ハッキングと事故の時間的・場所的近接性による責任限定の要否

影響力減少説・近似説（第二章第四節第一款第六項二参照）での対処の必要性について検討する。泥棒運転の事案と異なり、コネクテッドカー内にいる自動車利用主体は、オーバーライド等により操縦権をハッカーから奪還することが可能なので、操縦権をハッカーに完全に奪われた訳ではない。また、上記の通り（本項一参照）、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がなくなるにつれて、自動車利用主体が操縦権をハッカーから奪還するための結果排除措置がとりにくくなることもない。そのため、泥棒運転の事案と異なり、影響力減少説・近似説により、運行支配の規範的な継続を許容する時間的・場所的限界値を設けるべき必要性が乏しい。

第二項 車外に自動車利用主体がいる場合

他方、自動車利用主体が車外にいる間に、ハッキングされた事案においては、以下に説明する通り、泥棒運転の事案同様に（第二章第四節第一款第六項参照）、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性は、客観的容認説では説明できないが、影響力減少説・近似説により、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がないことを理由

に、自動車利用主体の運行支配の規範的継続を限定する必要性があり、また、それが可能である。

一 ハッキングと事故の時間的・場所的近接性と客観的容認説

ハッキングと事故の時間的・場所的近接性と、客観的容認説との関係についてみる。

車外の自動車利用主体は、ハッキングについて車内にいるようにリアルタイムで直接認識している訳ではない。そのため、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性があっても、自動車利用主体はハッキングされたことや事故が起きようとしていることを認識しているとは限らない。また、自動車利用主体が自ら認識し、対処できるソフトウェアのアップデートの懈怠・アクセスキーの管理の不適切性等とは異なり、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性は、自動車利用主体の認識や行動と無関係に、偶発的事実により生じるものである。以上から、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性については、車両管理の不適切性等とは異なり、自動車利用主体の認識や管理の対象から外れるので、その客観的容認の対象にもなり難い。

さらに、次に説明するとおり、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性があるからといっても、結果排除措置がとり難くなるのか、とり易くなるのかは一概には言えない。そのため、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性を理由に、危険排除に対する、自動車利用主体の客観的容認を肯定することは難しい。この理由を、説明する。ハッキングから事故が生じるまでの時間が長い（短い）程、自動車利用主体が結果排除措置をとる時間が長く（短く）なり、より結果排除措置がとり易く（難く）なる側面がある。その反面、ハッカーが取り得る措置も多く（少なく）なる上、ハッカーがその時間で逃走できる距離が大きく（小さく）なることから、警察が搜索すべき範囲が大きく（小さく）なる³¹⁷。そのため、時間的・場所的近接性がある場合と、ない場合のいずれの方が、自動車利用主体が結果排除措置を講じ易くなり、その結果、客観的容認を否定し易くなるか、一概に言えない。そのため、ハッキングと事故の時間的・場

³¹⁷ GPS 等が搭載されている自動運転車については、警察が GPS の位置情報を利用できるのであれば、そこから車両の位置を絞り込めるので、搜索範囲が拡大する問題は生じ難い。ただ、本稿が対象としているのは、自動運転車ではなくコネクテッドカーである。また、警察が GPS データを入手するにも一定の時間が必要であるし、ハッカーが偽の GPS データを送信する可能性もあることから、警察が事故発生までに正しい GPS データを入手できるとも限らない。そのため、上記のように窃取から時間が経過するにつれて、搜索範囲が拡大する可能性がある。

所的近接性がある方が、自動車利用主体の危険に対する客観的容認があるとは、断じ難い。

以上のようにハッキングと事故の時間的・場所的近接性と客観的容認の有無とは完全に対応するものではないため、客観的容認説では説明し難い。

二 ハッキングと事故の時間的・場所的近接性による責任限定の要否とその法律構成

まず、影響力減少説か近似説（第二章第四節第一款第六項二参照）による対処が必要かどうかを検討する。

車外の自動車利用主体は、ハッキングについて車内にいるようにリアルタイムで直接認識し続けることが難しい。その上、前記の通り、車外の自動車利用主体が、自らオーバーライド等により結果排除を直接行うことは、自動車利用主体が遠隔から結果排除できる機能を製造業者等が搭載していない限り、難しい。そのため、そうした機能が搭載されていない限り、車外の自動車利用主体がとることができる結果排除措置は、警察に通報して被害届を提出する等、限られたものになるはずである（本節第四款第二項一参照）。本来、ハッカーにより奪われたはずの自動車利用主体の運行支配を、自動車利用主体がとり得る結果排除措置も限られているのに、無限に継続させる規範的な根拠は見出し難い。

さらに、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がなくなるにつれて、上記の通り（本項一参照）、自動車利用主体が結果排除措置をとり難くなる側面もあるのに、いつまでも無限に自動車利用主体に責任を負わせることは許容し難い。

以上から、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体が車外にいる場合、自動車利用主体の運行支配を肯定するのは、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がある場合に限定すべきである。よって、影響力減少説や近似説による限定が必要である。

次に、ハッキングされたコネクテッドカーの車外の自動車利用主体の運行支配については、危険責任に関連する要素なので、泥棒運転と同様に、近似説のみならず影響力減少説（第二章第四節第一款第六項二参照）でも説明し得る。

第三項 本款のまとめ

ハッキングされたコネクテッドカー内部に自動車利用主体がいる場合には、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がないことを理由に、客観的容認説により自動車利用主体の運行支配を否定することは、泥棒運転の事案よりも、更に合理性がない。

それだけでなく、影響力減少説・近似説により、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性を根拠に、ハッキング直前の状態と事故時を同視する必要性は、泥棒運転と異なり、肯定し難い。

他方、ハッキングされたコネクテッドカー外部に自動車利用主体がいる場合には、客観的容認説による説明の困難性と、影響力減少説・近似説による対処の必要性は、泥棒運転の事案（第二章第四節第一款第六項二参照）と、同様である。つまり、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性と客観的容認の有無とは完全に対応するものではないため、客観的容認説では説明し難い。しかし、影響力減少説・近似説に基づき、泥棒運転同様に、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性により、ハッキング直前の状態と事故時を同視できる限界点を設ける必要がある。

以上より、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がないことを理由に、自動車利用主体の運行支配の規範的継続を否定することは、自動車利用主体が車外にいる間に当該車両がハッキングされた場合に限定され、自動車利用主体が車内にいる間にハッキングされた場合には、その射程が及ばない可能性がある。

第七款 新車購入

泥棒運転同様に（第二章第四節第一款第七項参照）、ハッキングにおいても、新車購入について考慮する必要はない。

第八款 本節のまとめ

自動車利用主体の運行供用者該当性を判断する基準は、自動車利用主体が車内にいる時にハッキングされるか、車外にいる時にハッキングされるかによって異なる。

まず、自動車利用主体が車外にいる時にハッキングされた場合については、次のように判断できる。

①自動車利用主体がハッキングの危険作出を客観的に容認したと言える（言えない）場合、または、②自動車利用主体が、結果排除措置を怠り（怠らず）、自動車利用主体が危険継続を客観的に容認したと言える（言えない）場合は、原則、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体がハッキング前に有していた運行支配が、規範的に継続している（いない）と解し得る。但し、例外的に、③自動車利用主体が車外にいる間にコネクテッドカーがハッキングされた場合に限り、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がないときは、自動車利用主体が作出した危険が結果に与える影響力が、介在事情により小さくなり、ハッキング前と事故時を規範的に同視できない

ため、ハッキング前の自動車利用主体の運行支配を規範的に継続させることが困難となる可能性がある。

自動車利用主体が車外にいる時にハッキングされた場合の、客観的容認の有無を判断するための考慮要素としては、次のものがある。

まず、①危険作出または②危険排除に直接関連する考慮要素としては、アクセスキーの管理やソフトウェアのアップデート等の車両の管理状況や、駐車場所、駐車時間、自動車利用主体が、警察への通報と被害届を提出すること等の結果排除措置が考えられる。

続いて、①危険作出または②危険排除に間接的に関連する考慮要素としては、ハッカーの主観的意思等が挙げられる。

次に、自動車利用主体が車内にいる時にハッキングされた場合については、以下のよう判断できる。

①自動車利用主体がハッキングの危険作出を客観的に容認したと言える（言えない）場合、または、②自動車利用主体が結果排除措置を怠り、自動車利用主体が危険継続を客観的に容認したと言える場合は、原則、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体がハッキング前に有していた運行支配が、規範的に継続している（いない）と解し得る。

例外的に、③ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がないことを理由に、自動車利用主体の運行支配の規範的な継続を否定できるのは、自動車利用主体が車外にいる間にコネクテッドカーがハッキングされた場合に限られ、自動車利用主体が車内にいる間にコネクテッドカーがハッキングされた場合には、射程は及ばない。また、④車内の自動車利用主体がオーバーライドした場合には、運行支配がハッカーから自動車利用主体に移行する。

自動車利用主体が車内にいる時にハッキングされた場合の、客観的容認の有無を判断するための考慮要素としては、次のものがある。

まず、①危険作出または②危険排除に直接関連する考慮要素としては、アクセスキーの管理やソフトウェアのアップデート等の車両の管理状況・駐車場所、車内の自動車利用主体が、オーバーライドやネットワークの切断等の、製造業者が搭載した結果排除措置をすること等が挙げられる。

続いて、①危険作出または②危険排除に間接的に関連する考慮要素としては、ハッカーの主観的意思等が挙げられる。

最後に、泥棒運転同様に（第二章第四節第一款第八項参照）、車両管理状況等が不適切であることは、自動車利用主体の運行支配を肯定するための必須の要素ではない。なぜなら、車両管理等の不適切性に対する客観的容認がなくても、自動車がハッキングされたのに、自動車利用主体がそれを放置すること自体が、危険継続に対する客観的容認と解釈できるためである。

第二節 運行利益

泥棒運転と異なり、コネクテッドカーがハッキングされた事例では、自動車利用主体は事故時に車内にいる可能性があり、オーバーライドが可能である場合もある。そうであっても、事故時には、自動車利用主体の意思に反して、ハッカーのためにハッカーの行きたいところに向けて運行がなされている以上、泥棒運転の事案と同様に（第二章第四節第二款第一項参照）、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行利益は、原則、認め難い。

例外的に、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行利益を、ハッキング後も規範的に継続させるための説明として、客観的容認説と影響力減少説を用いることができないのも、泥棒運転と同様である（第二章第四節第二款第二項・第三項参照）。なぜなら、危険責任に基づく客観的容認説と影響力減少説では、危険責任とは関係がない運行利益を説明できないことは、危険責任という抽象的な趣旨に基づく理由であるため、それは、泥棒運転やハッキングの双方の事案に共通するからである。

しかし、泥棒運転と同様（第二章第四節第二款第三項参照）に、近似説により、ハッキングについても、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性を理由に、事故時の状態をハッキング直前の状態と同視することは、可能である。なぜなら、近似説は、時間的・場所的に近接しているため窃取前と事故時を同視・近似できるというものであるが、時間や場所といった概念は物理法則により決されるものであり、泥棒運転とハッキングという事案の差異によって影響されないからである。

以上より、客観的容認説と影響力減少説では、ハッキングされたコネクテッドカー利用主体の運行利益を説明できない。しかし、近似説により、時間的・場所的近接性が認められる場合には、事故時の状態をハッキング直前の状態と同視して、自動車利用主体がハッキング直前まで得ていた運行利益が、まだ存続していると解することもできる。

第五章 ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性に関する判断基準の効率性

一元説・二元説、抽象説・具体説/抗弁説・請求原因説、客観的容認説・管理過失説等の抽象的な法律構成よりも、具体的な考慮要素について、泥棒運転とハッキングとで効果に差が生じる部分がある可能性が高いことから、考慮要素について検討する。

第一節 車両の管理状況

自動車利用主体が、ソフトウェアのアップデートを適時に行うことや³¹⁸、アクセスキー等の管理を怠った等の、車両管理の不適切性があることを考慮して、自動車利用主体の運行支配の有無を決定することは、自動車利用主体に、適切に車両管理をするインセンティブを付与する。

次に、車両の管理状況の重要性について説明する。アクセスキーの管理は、泥棒運転の事案でいう車両の鍵の管理に相当する重要なものなので、その管理の懈怠はハッキングの危険作出に対して大きな影響力を与える。また、ソフトウェアのアップデートも、当該アップデートがセキュリティ上の脆弱性に対するものであれば、そのアップデートの懈怠は、ハッキングの危険作出に対して大きな影響力を与える。以上から、アクセスキーの管理やソフトウェアのアップデート等の車両の管理状況は、危険作出に対して大きな影響力を与えるため、事故のリスクを抑止する観点から、重要な要素である。

³¹⁸ ソフトウェアのアップデートは、製造業者や行政が、適切だと判断したものについて、なされる（道路交通法 99 条の 3、道路運送車両法関係手数料令等の一部改正及び自動車の特定改造等の許可に関する省令等、国土交通省自動車局審査・リコール課（2020）2 頁 等参照）。その判断が適切であった場合、自動車利用主体が、すぐにソフトウェアをアップデートしても、事故のリスクを抑止する観点から、問題があるとは考え難い。ただ、製造業者等が、長期間、高額な費用をかけて多数の検証をしても、検証環境で商用環境を完全に再現することは、設備数やユーザー数等に鑑みて、難しい。そのため、いくら製造業者や行政が検証とその確認を懸命に行っても、商用化しなければ判明しないバグも存在する。よって、アップデートされたソフトウェアにバグがあった場合に備えて、リスク回避的な自動車利用主体が、最初にそれをダウンロードして事故を起こすことを回避するために、他のユーザーのダウンロードにより安全性が確認される合理的な期間まで、ダウンロードを待つことは、事故のリスクを抑止する観点から、責められる程のものではないように思われる。

第二節 駐車場所

第一款 車内に自動車利用主体がいる場合

前記の通り（第四章第一節第二款第一項参照）、車内に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合、駐車場の管理人にとって、運転しているのがハッカーなのか自動車利用主体なのかは、特段の事情がない限り外形上区別し難いため、事故のリスクの低減に繋がり難い。しかし、車内に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合でも、ハッカーが遠隔から車両を駐車場外に持ち出すことを禁止する構造を有する場所については、その場所から車両が出て路上で事故を起こす確率が低くなる分、安全性が高い。そのため、自動車利用主体がかかる場所に駐車したことを理由に、自動車利用主体の危険作出に対する客観的容認を否定することで、自動車利用主体に、安全な場所に駐車するインセンティブを付与できる。

第二款 車外に自動車利用主体がいる場合

駐車場所についても、車外に自動車利用主体がいる時にハッキングされた事案において、ハッカーがすぐ公道に車両を移動できるような塀で囲まれていない場所や、ハッキングされたことに気づいて警察に通報してくれるような管理人や家主等が近くにいない危険な場所等の、遠隔から車両を駐車場外に持ち出すことを禁止する構造、管理状況にある駐車場所に、自動車利用主体が車両を放置したことを考慮することで、安全な場所に車両を駐車するインセンティブを自動車利用主体に付与することができる。

第三款 本節のまとめ

車内に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合、遠隔から車両を駐車場外に持ち出すことを禁止する構造を有する場所に、自動車利用主体が駐車したことを理由に、自動車利用主体の危険作出に対する客観的容認を否定することで、自動車利用主体に、安全な場所に駐車するインセンティブを付与できる。

他方、車外に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合、遠隔から車両を駐車場外に持ち出すことを禁止する構造、管理状況にある駐車場所に、自動車利用主体が車両を放置したことを考慮することで、安全な場所に車両を駐車するインセンティブを自動車利用主体に付与することができる。

第三節 駐車時間

第一款 車内に自動車利用主体がいる場合

自動車利用主体が車内にいる時にハッキングされた事案では、駐車時間が長くても、車両は、車内の自動車利用主体の管理下にあることから（第四章第一節第三款第一項参照）、ハッキングの危険と駐車時間との関係性は小さい。そのため、自動車利用主体に事故のリスクを抑止するための適切なインセンティブを付与するために、駐車時間を考慮する必要性は乏しい。

第二款 車外に自動車利用主体がいる場合

他方、自動車利用主体が車外にいる時にハッキングされた事案において、駐車時間を考慮することにより、自動車利用主体に、駐車時間を短くして車両を事故の管理下に置く時間を長くするインセンティブを付与できる。

第三款 本節のまとめ

自動車利用主体に事故のリスクを抑止するための適切なインセンティブを付与するために駐車時間を考慮する必要性は、車内に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合には乏しいが、車外に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合には、認められる。

第四節 結果排除措置

第一款 車内に自動車利用主体がいる場合

第一項 オーバーライドした場合

泥棒運転の裁判例の判断傾向（第二章第三節第二款第四項二（一）、表 4 参照）と異なり、ハッキングの事案では、車内の自動車利用主体が、オーバーライド等の結果排除措置をとったが、それでも事故を防止できなかった場合に、自動車利用主体の運行支配を肯定できると解した（第四章第一節第四款第一項二（一）参照）。この判断の効果について検討する。

自動車利用主体が、車両の危険を管理できないのに、注意義務違反を問われて、責任を負うものとする、自動車利用主体の購入意欲が検体し、自動運転車等コネクテッドカーの需要低下を招き、結果的に技術開発が阻害されるという指摘もある³¹⁹。コネクテッドカーには、事故のリスクの抑止効果が期待できる（第一章第一節第一款参

³¹⁹ 福田ほか(2018) 23 頁。

照) ため、仮にコネクテッドカーの需要が低下すれば、事故のリスクの抑止効果が低下する恐れがある。また、自動車利用主体が、オーバーライドしても回避できなかった事故の責任を問われると、過剰に注意するようになる可能性がある。

しかし、製造業者の注意が過剰になると、その分研究開発費用がかかり、車両単価が増加するのとは異なり、自動車利用主体が前方注視やオーバーライドすること自体には、設備投資費用は不要なので、自動車利用主体の注意が過剰になっても、必ずしも車両単価が増加するとは言い難い。

また、コネクテッドカーの利点（第一章第一節第一款参照）の方が、過剰な注意をする負担を上回るのであれば、自動車利用主体はコネクテッドカーを購入するであろう。

元々、道路交通法上、自動車利用主体は前方を注視し、ハンドル、ブレーキ等を確実に操作し、他人に危害を及ぼさないように運転する義務を負っている（道路交通法 70 条、71 条 5 号の 5、道路交通法 71 条の 4 の 2 第 2 項 3 号参照）。自動運転車については、道路交通法 71 条の 4 の 2 第 2 項柱書は、前方注意義務（同法 71 条 5 号の 5）を緩和して携帯電話の使用を許した。しかし、道路交通法 71 条の 4 の 2 第 2 項 3 号は、自動運行装置を備えている自動車の運転者が当該自動運行装置を使用して当該自動車を運転する場合において、当該自動運行装置に係る使用条件を満たさなくなったときは、直ちに、そのことを認知するとともに、当該自動運行装置以外の当該自動車の装置を確実に操作することができる状態にあることを要求している³²⁰。自動運転車がハッキングされた場合には、自動運転車は、製造業者が設計した通り作動しなくなるため、当該自動運行装置に係る使用条件を満たさなくなったと解せる。よって、自動運転車においても、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体は、前方注視義務と、当該自動車の装置を確実に操作する義務（以下、オーバーライド義務とい

³²⁰ 佐藤=芳川(2019) 49 頁, 肥塚(2019) 82 頁, 柳川(2019) 43 頁, 中山 (2020) 247 頁-248 頁, 佐藤ほか(2020) 131 頁, 藤島(2020) 20 頁, 21 頁, 25 頁, 今井 (2020) 45 頁, 戸嶋=佐藤編著 (2020) 45 頁, 中山(2021) 198 頁, 太刀川(2019) 6 頁, 砂田(2019) 39 頁-43 頁, PwC コンサルティング合同会社(2020) 350 頁, 小塚ほか (2022) 50 頁[中川発言], 53 頁[小塚発言]。但し、今回の道路交通法の改正は、レベル 3 の自動運転車が対象であり、レベル 4 については、どのようなものになるか見通しが経っていないことから、対象外とされた（第 198 回国会衆議院内閣委員会会議録第 19 号（令和元年 5 月 24 日）北村博文警察庁交通局長発言（https://www.shugiin.go.jp/internet/itdb_kaigiroku.nsf/html/kaigiroku/000219820190524019.htm）, 佐藤典仁(2019b) 9 頁-10 頁, 中川(2019a) 135 頁, 140 頁, 戸嶋=佐藤編著(2020) 47 頁, 48 頁, 中川(2020) 498 頁, 福岡(2020) 177 頁）。

う)を負う³²¹。自動車利用主体が、道路交通法上、前方注視義務とオーバーライド義務を負っているのであれば、自賠法3条本文の運行供用者該当性の判断において、自動車利用主体の前方注視とオーバーライドについて加味しても、問題が増加するとは考え難い。

さらに、車内の自動車利用主体によるオーバーライドは、事故を回避するための最終手段として、非常に重要性が高い。無論、製造業者等やリモートサポートセンター、警察等も、ハッキングによる事故を防止するために、力を尽くす。しかし、それでも防止できない場合、車内の自動車利用主体にブレーキ等を操作して、被害を最小化するように努力してもらわざるを得ない。そのため、刑罰がある刑事責任はともかく、

³²¹ ハッキングについてではなく、自動運転車一般に関して、刑事責任については、信頼の原則を適用して、自動車利用主体の刑事責任を否定するという見解がある（深町（2017）285-287頁）。

他方、刑事制度と異なり、自賠法制度は、被害者救済を目的とするものなので（自賠法1条参照）、自賠法において信頼の原則を適用することについて、慎重な態度をとる学説が多い（自動運転以前の古典的な自動車について、中川（1975）63頁、高崎（1975）67頁、関根（1975）69頁、武田（1989）289頁等がある。自動運転車が事故を回避してくれると信頼した被害者の過失（自賠法3条但書と過失相殺における過失を指す）に関して、佐野（2018b）212頁、213頁参照）。

また、自動運転台頭以前において、信頼の原則が作用する場面で、運行供用者の免責（自賠法3条但書）を肯定した裁判例には、次の通り、専ら相手方（原告・被害者）に過失があり、被告が信頼することの相当性を肯定し易い事例に関するものが多い。例えば、原告の自動車がセンターラインを超えて被告車両に衝突する事案や（最判昭和44年12月18日判時584号75頁、東京地判昭和38年3月13日下民集14巻3号367頁、神戸簡判昭和39年4月28日判時373号39頁、東京地判昭和42年11月24日判タ212号178頁等）、自転車が合図なしに対向車の前で突然右折した事例（岡山地判昭和43年9月30日交民集1巻3号1133頁、横浜地判昭和43年10月15日交民集1巻4号1197頁等）、右折車を後続車両が追い越そうとして衝突した事案（最判昭和45年10月9日交通民集35巻5号1343頁）等がある（安田（1969）133頁-135頁、舟本（1969b）43頁、舟本（1970）29頁、30頁、篠田（1972）164頁-173頁、安田（1973）156頁、安田（1977）93頁、98頁、高崎（1989）298頁-300頁、高崎（1990）101頁-103頁、稲田（1997b）104頁-107頁、大嶋（1997）277頁、木宮（2003）ほか64-66頁等参照）。

他方、セキュリティ技術者が施したハッキング防止策は、ハッキング技術の進展等により破られる可能性が皆無ではない（第一章第一節第五款参照）。また、自動車利用主体が、運転中に携帯電話を見ていると、対応が遅れることがあるのは、当然である。その上、相手方（原告・被害者）がとり得る、ハッキングに対する防御策は少なく、ハッキングについては、専ら相手方の過失により生じる事例を想像し難い。そのため、自動車利用主体が、コネクテッドカーがハッキングされることはない信頼することが、相当であると解することは、困難である。よって、本件は、信頼の原則が適用されるような場面ではないと考えられる。

被害者に対する民事損害賠償責任制度において、安易にこの前方注視義務とオーバーライド義務を緩和し、運行供用者該当性を否定することは、事故のリスクを抑止する観点からも、被害者のリスク分散の観点からも、適切とはいえない。いくら道路交通法 71 条の 4 の 2 第 2 項柱書が、前方注意義務（同法 71 条 5 号の 5）を緩和して携帯電話の使用を許したとはいえ、自賠法上、自動車利用主体が運行供用者責任（自賠法 3 条本文）を負ったことに関して刑罰はないにもかかわらず（自賠法 6 章参照）、自動車利用主体が、オーバーライドしたが、携帯電話を使用していた分、若干反応が遅れて事故を回避できなかった場合に、自動車利用主体が、道路交通法 71 条の 4 の 2 第 2 項 3 号に従い、オーバーライドしたことを理由に、当該自動車利用主体の運行供用者該当性を否定することは、事故のリスクの抑止と被害者のリスク分散の見地から疑問がある。

逆に、そうした場合であっても、自動車利用主体の運行供用者該当性を肯定する余地を残した方が、被害者のリスク分散に資するだけでなく、次に説明する通り、自動車利用主体の注意を向上させ、事故のリスクの抑止効果を促進する可能性がある。

なぜなら、泥棒運転の事案において、自動車利用主体が被害届を提出した後、他にとり得る結果排除措置がなく、事故を防止できないのとは異なり（第三章第三節第四款第一項参照）、車内の自動車利用主体が、より懸命に前方注視し、より注意してオーバーライドしようとすることは、事案によっては、事故のリスクの抑止効果を促進する可能性があるからである。例えば、自動運転車の自動車利用主体が、携帯電話を利用していた場合（道路交通法 71 条の 4 の 2 第 2 項柱書参照）に比べて、携帯電話を利用していない場合、ハッキングされたことに気づいてオーバーライドするまでに要する時間が短くなる。その結果、自動車利用主体がオーバーライドにより事故を回避できる確率が、高くなる。そのため、運行供用者該当性の判断において、高い前方注意・オーバーライド義務を自動車利用主体に課すことで、自動車利用主体が、運転中に、携帯電話を使う確率が減り、その結果、事故のリスクを抑止し易くなるのであれば、コネクテッドカーの需要が増加する可能性もある。

さらに、自動車利用主体が携帯電話を使っていない事例であっても、自動車利用主体の前方を注視し、オーバーライドすることに対する注意が高い方が、たとえ事故自体を避けることができなかったとしても、事故の損害を小さくする可能性がある。なぜなら、自動車利用主体が、より前方を注視し、少しでも早く急ブレーキを踏むことで、車両が被害者に衝突する直前の速度が小さくなるので、その結果、車両が被害者

に衝突する時に加わる力が小さくなるからである³²²。自動車利用主体が早くブレーキを踏むことができた時間によっては、被害者が死亡せずに済んだり、終身的な身体障がいを負わずに済んだりする。よって、自動車利用主体がオーバーライドしても避けられなかった場合でも、自動車利用主体の運行供用者該当性を否定しない余地を残すことで、自動車利用主体の注意が増加し、その結果、被害者の受ける身体的損害が小さくなる可能性がある。

このようにして、自動車利用主体の注意を向上させ、事故のリスクの抑止効果を促進する方が、コネクテッドカーが普及に資する面がある。

加えて、コネクテッドカーの一種である自動運転車に関するアンケートとして、次のようなものがある。自動車利用主体に過失がなくても責任を負うべきとする者が、20代から30代で約22%、40代から70代で約30%もあり、また、レベル3の自動運転車を保険による補償があることを前提に利用したいという者が約75%もあったというデータがある³²³。また、インターネットを用いた約1000名に対する消費者アンケートによると、自動運転システムの不具合によって自動車事故の被害者となった場合、仮にドライバー等に法的な責任がなかったとしても、ドライバー等に対して損害の請求をすると答えた回答者が約65%にのぼり、また、被害者からこのようなケースでの損害の補てんを請求された場合、同じく約65%のドライバー等は、たとえ自分に責任がないケースであっても自らの加入している保険を利用して補てんに応じると回答したという報告がある³²⁴。このアンケート結果からは、むしろ、自動車利用主体に過失がない場合でも自賠責保険による補償があることが、コネクテッドカーの普及を促進する可能性すら伺える。

³²² ニュートンの第二法則 ($F=ma$ (F は力、 m は質量、 a は加速度を示す) より、車両が被害者に衝突する時に被害者が受ける力は、質量と加速度に比例する。車両が被害者に衝突して静止するまでの瞬間、マイナスの加速度が生じる。そのマイナスの加速度の大きさは、車両が被害者に衝突する直前の速度に比例する ($a=dv/dt$ 、 v は速度、 t は時間を示す)。自動車利用主体が、少しでも早くブレーキを踏むことで、車両が減速してから衝突するまでの時間 t_1 が長くなるので、その分、車両が被害者に衝突する直前の速度 v が、小さくなる ($v=v_0-at_1$ 、 v は、車両が被害者に衝突する直前の速度である。 v_0 は初速度を示す。 t_1 は自動車利用主体がブレーキを踏んで車両が減速し出してから、車両が被害者に衝突するまでの時間を指す)。よって、自動車利用主体が、少しでも早くブレーキを踏むことで、事故時に被害者に加わる力が小さくなる。力学については、川村(2000)16頁-42頁等を参照せよ。

³²³ ユーザーのニーズ・アンケート結果等について、丸山(2018)67頁, 75頁, 90頁 [丸山発言]参照。

³²⁴ 池田(2018a)62頁, 池田(2018b)265頁-266頁。加瀬(2021)35頁, 加瀬(2022)132頁参照。

以上より、車内の自動車利用主体がオーバーライドした場合に、コネクテッドカーの利用主体の運行支配を肯定することは、過剰な前方注視・オーバーライド義務を課すことになるが、それが、コネクテッドカーの需要を阻害し、事故のリスクの抑止効果を害することには、直ちに繋がらない。むしろ、事故のリスクの抑止効果を促進する可能性すらある。

次に、自動車利用主体がオーバーライドした場合には、たとえそれで事故が回避できなかったとしても、所有者の運行支配を肯定できると解すると、自動車利用主体に、オーバーライドしないインセンティブを与えるのではないかという点について、補足する。上記のように解したとしても、以下のように、自動車利用主体がオーバーライド可能なのにしなかった場合等に、自動車利用主体の運行支配を積極的に肯定すれば、自動車利用主体がオーバーライドするインセンティブは阻害されない。また、自動車利用主体が少しでも早くオーバーライドして急ブレーキを踏んだりすることで、被害者の受ける損害が軽減する可能性があり、その結果、自動車利用主体が賠償すべき事故の費用が安くなる可能性がある。よって、上記のような判断は、自動車利用主体がオーバーライドするインセンティブを阻害しない。

以上より、ハッキングの事案では、車内の自動車利用主体が、オーバーライド等の結果排除措置をとったが、それでも事故を防止できなかった場合に、自動車利用主体の運行支配を肯定できると解することは、効率性の観点から、否定されない。

第二項 オーバーライドしなかった場合

一 認識・オーバーライドが可能だったが怠った場合

自動車利用主体が、適切な注意を払っていれば、ハッキングされたことを認識することは可能だったが、これを怠り認識しなかったため、結果排除措置をとらなかった場合、または、ハッキングされたことを認識でき、オーバーライド可能だったのに、オーバーライドやネットワークの切断等の結果排除措置をとらなかった場合、自動車利用主体には過失がある。この場合は、裁判例(19) 盛岡地判昭和 61 年 12 月 22 日判時 1224 号 104 頁同様に、自動車利用主体が、ハッキングに気づいてすらいなかった事実や、オーバーライド等により操縦権を奪還していない事実等から、所有者の運行供用者該当性を認める方が、自動車利用主体に、早くハッキングに気づいて、適切な結果排除措置をとるインセンティブを付与する。

二 認識・オーバーライドが不可能だった場合

自動車利用主体が、ハッキングされたことを認識することが不可能だった場合、または、ハッキングされたことを認識したが間に合わずに、オーバーライドすることが不可能だった場合について検討する。第四章第一節第四款第一項二(二)イで述べた抗弁説に準じた判断基準によると、自動車利用主体が具体的事情の下ではオーバーライドが不可能だったことを立証できない場合には、自動車利用主体は運行支配を肯定される。しかし、自動車利用主体の運行支配を認めても、不可能なものは不可能なので、不可能なことができるようになるわけではない。また、このような場合に、自動車利用主体の運行支配を肯定することは、自動車利用主体に、不可能を強いることになり、過剰なオーバーライド義務を与える可能性がある。

しかし、自動車利用主体の注意が過剰になったから非効率な結果が生じるかという点、必ずしもそうとは言い切れない。まず、前記同様（本款第一項参照）、製造業者の注意が過剰になると、その分研究開発費用がかかり、車両単価が増加するのとは異なり、自動車利用主体のオーバーライド義務が過剰になっても、必ずしも車両単価が増加する訳ではない。また、コネクテッドカーの利点（第一章第一節第一款参照）の方が、オーバーライド義務を負う負担を上回るのであれば、自動車利用主体は、コネクテッドカーを購入するであろう。元々、道路交通法上、自動車利用主体は、オーバーライド義務を負っている（道路交通法 70 条、道路交通法 71 条の 4 の 2 第 2 項 3 号、本款第一項参照）。さらに、前記消費者のアンケート結果からは、自動車利用主体に過失がない場合でも自賠責保険による補償があることが、コネクテッドカーの普及を促進する可能性すら伺える（本款第一項参照）。コネクテッドカーは事故のリスクを抑止する効果が期待できるため（第一章第一節第一款参照）、それは、事故のリスクの抑止に資する。

次に、リスク分散効果についてみる。先述の通り、被害者のリスク分散効果は、運行供用者責任より政府の補償制度の方が一步後退することから、自動車利用主体の運行支配を認めた方が、リスク分散には資する。しかし、自動車利用主体の運行支配を否定しても、政府の補償制度で救済できるので、そこまで大きな問題があるわけではない（第三章第一節、第六章参照）。

以上より、自動車利用主体が、ハッキングされたことを認識することまたはオーバーライドすることが不可能であった場合に、自動車利用主体の運行支配を肯定することは、自動車利用主体の注意を過剰にするが、しかし、そのことが事故のリスクの抑止効果を阻害するとは限らない。また、リスク分散の観点から見ても、自動車利用主

体の運行支配を肯定する方が、リスク分散効果がやや高いが、否定しても大きな問題があるわけではない。

第二款 車外に自動車利用主体がいる場合

第一項 結果排除措置をとった場合

前記の通り、車外の自動車利用主体が遠隔から結果排除できる機能を、製造業者等が搭載しない限り、車内の自動車利用主体ができる結果排除措置としては、警察に通報し、被害届を提出すること等が中心となるであろう。

自動車利用主体が必要かつ可能な結果排除措置をとった場合に、自動車利用主体の運行供用者該当性を否定することは、自動車利用主体に、かかる結果排除措置をとるインセンティブを付与できるので、事故のリスクを抑止する観点から妥当である。

また、自動車利用主体が、被害届の提出等の、必要かつ可能な結果排除措置をとったのに事故を防止できなかった場合に、運行供用者該当性を肯定すると、自動車利用主体に不可能なことを強いることになり、自動車利用主体の注意が過剰になる。

確かに、自動車利用主体の注意の仕方によっては、自動車利用主体の注意が過剰になることは、事故のリスクの抑止効果を高める可能性がある。例えば、自動車利用主体が被害届を提出したとしても、運行支配を肯定されるのであれば、自動車利用主体は、車両の管理や駐車場所等について、より注意する可能性がある。

しかし、前記の通り、裁判所は、結果排除措置だけでなく、車両の管理や駐車場所等の考慮要素について、加味している。そのため、車両の管理や駐車場所等に関する自動車利用主体の注意を最適化するために、あえて、裁判所が、結果排除措置という考慮要素について、そこまで厳格に解する必要性は見当たらない。

また、車内の自動車利用主体と異なり、車外の自動車利用主体がとり得る結果排除阻止は、現実的には、被害届の提出しかない。そのため、自動車利用主体の注意が過剰になっても、結果排除措置について、自動車利用主体がなし得ることは変わらない。自動車利用主体に、被害届を提出するインセンティブを付与するには、自動車利用主体が被害届を提出しない場合に、後述のように、所有者の運行支配を肯定すれば足りる。なぜなら、自動車利用主体が被害届を提出した場合であっても、所有者の運行支配を肯定される余地を残すことで、自動車利用主体の結果排除措置に関する注意を過剰にしても、次の通り、事故のリスクの抑止に相当な確率では繋がらないからである。車内の自動車利用主体が急ブレーキを1秒でも早く踏めば、物理学の法則に従い、相当な確率以上の確率で、被害者が受ける身体的損害が軽くなるのとは異なり（第五章第四節第一款第一項注322参照）、車外にいる盗難車所有者には、被害届を早く

提出しても、それが事故のリスクの抑止に繋がる為には、警察が事故発生前に犯人を検挙することが必要である。それは、自動車利用主体がどうすることもできない事情で左右される。よって、自動車利用主体の結果排除措置に関する注意を過剰にしても、事故のリスクを抑止できることに、相当な確率で繋がるとはいえない。

加えて、自動車利用主体の注意が過剰になった場合に生じる問題について、効率性の観点から完全に説明することは難しいものの、自動車利用主体の注意が過剰になると、次のような行き過ぎた問題が起きる可能性も、潜在的には、一応は、存在し得る（第三章第三節第四款第一項前掲注 280 参照）。例えば、あまりに自動車利用主体の注意が過剰になると、ハッキングのリスクをゼロにするために、リスク回避的な自動車利用主体が、ハッカーが遠隔で開けることができない扉や壁で囲まれた駐車場にしか、駐車しなくなる可能性がある。周囲に上記の安全な駐車場と、そうでない駐車場があった場合に、自動車利用主体がより安全な駐車場を選択するといったときには、それは、事故のリスクの抑止効果を高める上、特段問題も生まない。

しかし、そうした駐車場はどこにでもあるわけではないことから、リスク回避的な自動車利用主体が、自動車で外出することができなくなる可能性も皆無ではない。さらに、自動車利用主体の注意が過剰になると、ハッキングのリスクをゼロにするために、自動車利用主体は、コネクテッドカーの購入を断念する可能性もある。しかし、前記の通り、コネクテッドカーには、事故のリスクの抑止効果もあるため（第一章第一節第一款参照）、その選択は、事故のリスクの抑止効果を阻害する可能性がある。

こうした非効率性を防止するため、自動車利用主体が被害届の提出等の十分な結果排除措置をとった場合に運行供用該当性を否定することは、効率性の観点からは、一応は是認できる。

第二項 結果排除措置をとらなかった場合

車外にいる自動車利用主体が被害届の提出等の結果排除措置をとっていないのに、ハッカーが警察に追跡されていた場合について検討する。この場合、警察の追跡により運転継続の危険が排除されたとして、所有者の運行供用者該当性を否定することは不可能ではないが、自動車利用主体外が危険な状況を自ら作出したのに、あずかり知らないところで危険が排除されたことを理由に、所有者の運行供用者該当性を否定することは、事故のリスクを抑止する観点から疑問がある。むしろ、自動車利用主体が被害届を提出していない事実やハッキングに気づいてすらいなかった事実から、自動車利用主体の運行供用者該当性を認める方が、自動車利用主体にハッキングされたこ

とに気づいて結果排除措置をとるインセンティブを付与することから、事故のリスクの抑止に資する。

第三款 本節のまとめ

まず、自動車利用主体が車内にいる時にハッキングされた場合については、次の通りである。車内の自動車利用主体がオーバーライド等の結果排除措置をとった場合に、その運行支配を肯定することは、過剰な前方注視・オーバーライド義務を課することになるが、それがコネクテッドカーの需要を阻害し、事故のリスクの抑止効果を害することには、直ちに繋がらない。むしろ、事故のリスクの抑止効果を促進する可能性すらある。

車内の自動車利用主体が、オーバーライドが可能だったのに怠った場合に、その運行支配を肯定することは、自動車利用主体に早くハッキングに気づいて適切な結果排除措置をとるインセンティブを付与する。

車内の自動車利用主体が、ハッキングされたことを認識することまたはオーバーライドすることが不可能であった場合に、自動車利用主体の運行支配を肯定することは、自動車利用主体の注意を過剰にするが、しかし、そのことが事故のリスクの抑止効果を阻害するとは限らない。また、リスク分散の観点から見ても、自動車利用主体の運行支配を肯定する方が、リスク分散効果がやや高いが、否定しても大きな問題があるわけではない

他方、自動車利用主体が車外にいる時にハッキングされた場合については、以下の通りである。車外の自動車利用主体が被害届の提出等の必要かつ可能な結果排除措置をとったのに事故を防止できなかった場合に、運行供用該当性を肯定すると、自動車利用主体の注意が過剰になる。車外の自動車利用主体の注意が過剰になった場合、問題がない要素もあるが、問題がある要素も一応はあり得るので、効率性の観点から、自動車利用主体が被害届の提出等の十分な結果排除措置をとった場合に運行供用該当性を否定することは、効率性の観点からは、一応は是認できる。

車外にいる自動車利用主体が、被害届を提出していない事実やハッキングに気づいてすらいなかった事実から、自動車利用主体の運行供用者該当性を認める方が、自動車利用主体に、ハッキングされたことに気づいて結果排除措置をとるインセンティブを付与することから、事故のリスクの抑止に資する。

第五節 ハッカーの主観的意図

ハッカーの主観的意図を考慮する効果についても、次に述べる通り、基本的には泥棒運転の場合（第三章第三節第五款参照）と同様であると考えられる。

基本的には、ハッカーの主観的意図は、多くの場合には自動車利用主体には左右し難い偶然の事情であり、事故のリスクの抑止とは関係が乏しい部分もある。

但し、たとえばハッカーに窃盗の意思等がない場合であれば、所有者が車両の支配を奪還することが相対的に困難になると思われるという限りでは、事故のリスクの抑止と無関係とまでは言えない。このためハッカーの主観的意図を、限定的な範囲において考慮することも、効率性の観点から説明は可能である。

ただ、主観的意図という要素は、あくまでハッカーの主観を介した間接的な影響しか及ぼし得ないことから、より直接的な影響を与える車両管理の適切性等の要素と比べると危険作出・排除への影響度は小さいので、必ずしも事故のリスクを抑止する観点から、重要な考慮であるとは言えない。

第六節 ハッキングと事故の時間的・場所的近接性

ハッキングと事故の時間的・場所的近接性を考慮する効果について検討する。

コネクテッドカーがハッキングされた場合、ハッキングからどの程度の時間経過し、どの程度の距離を離れた段階で事故が起きるかかどうかは、偶発的な事情に左右されるという点は、泥棒運転の場合（第三章第三節第六款参照）と同様である。

しかし、次の点が、泥棒運転とハッキングとで異なる。泥棒運転の場合には、事故時に、自動車利用主体は窃取された車両の運転席に座っていない。これに対して、コネクテッドカーがハッキングされた事案においては、自動車利用主体が車両から離れている間にハッキングされた場合を除けば、事故時に、自動車利用主体はハッキングされた車両の運転席に座っている。

自動車利用主体が車内にいるかどうかで、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性に関連する説明が異なってくることから、以下、場合分けして検討する。

第一款 車内に自動車利用主体がいる場合

車内の自動車利用主体は、ハッキングが行われた場合、自車の異常な走行を認識できる上、車内にいるのであれば、自動車利用主体はオーバーライドやネットワークの切断等の結果排除措置をとることで事故を防止できる。

そしてハッキングから時間が経過すればする程、自動車利用主体が自車の異常な走行に気づく契機が、増えるはずである。またハッキングによる異常走行

の開始と事故の時間的・場所的近接性ない方が、自動車利用主体が結果排除措置をとることができる時間が長くなるので、自動車利用主体が結果排除措置をとる可能性は高くなる。

このように泥棒運転の事案では、窃取から時間が経過して窃取場所から盗難車が離れる程、警察が追跡すべき範囲が拡大すること等から、結果排除が困難になる要素がある（第三章第三節第六款参照）のに対して、ハッキングの事案では、ハッキングから時間が経過やハッキング場所からの距離により、ただちに結果排除が難しくなるという関係にはない。したがって、自動車利用主体が結果排除措置をとるインセンティブを阻害する恐れがあるので、自動車利用主体が車内にいる限り、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がないことを理由に自動車利用主体の運行支配を否定すべきではない。

第二款 車外に自動車利用主体がいる場合

他方、自動車利用主体がコネクテッドカーから離れている間にハッキングされた事案においては、泥棒運転の事案と同様に、自動車利用主体は車内にはいないことから、上記のような泥棒運転との効果の違いは生じ難いと考えられる。具体的には、次の通りである。

車外の自動車利用主体は、ハッキングされたコネクテッドカーの走行を車内の運転席で見ている訳ではない。また、自動車利用主体が遠隔から結果排除できる機能を製造業者が搭載しない限り、車外の自動車利用主体はオーバーライド等により結果排除をすることも難しい。それなのに、自動車利用主体が一旦危険を作出したら、結果排除がされるまで永久に、自動車利用主体の運行支配を肯定されたとすると、自動車利用主体が事故のリスクを抑止するインセンティブが過剰になる可能性がある（過剰になった場合の問題については、第三章第三節第四款第一項、第五章第四節第二款第一項参照）。さらに、ハッキングからどの程度の時間が経過した段階で、また、ハッキング場所からどの程度の距離がある場所で、事故が起きるかどうかは、自動車利用主体にはコントロールし得ない偶発的な事情である場合が多い。自動車利用主体が自らコントロールできないことに対しては、自動車利用主体の自助努力により、事故のリスクを抑止し難いため、自動車利用主体に事故のリスクを抑止するインセンティブを付与しようとしても、そこには限界がある。

以上から、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性が認められない場合に、自動車利用主体の運行支配の規範的な継続を否定することは、効率性の観点から強く批判されるものではないように考えられる。

ただ、ハッキングと事故の時間的・場所的・人的近接性がある場合とない場合の、いずれの場合においても、自動車利用主体の運行供用者該当性を否定することが、事故のリスクを抑止するインセンティブを付与するかは、一概には決し難い。なぜなら、ハッキングから事故までの時間が長い（短い）と、自動車利用主体が警察に被害届を出して、警察がハッキングされた車両を追跡し、ハッカーを逮捕するための時間的余裕が大きく（小さく）なる側面もあるが、その反面、ハッカーが取り得る措置も多く（少なく）なる上、ハッカーがその時間で逃走できる距離が大きく（小さく）なることから、警察が捜索すべき範囲も拡大する（小さくなる）。そのため、時間的・場所的・人的近接性がある場合と、ない場合のいずれの方が、結果排除措置を講じ易くなるかは、一概に言えない。よって、自動車利用主体に結果排除措置を講じるインセンティブを付与するために、ハッキングと事故の時間的・場所的・人的近接性がない場合とある場合のいずれにおいても、自動車利用主体の運行支配を否定すべきかどうかは、一概には決め難い。

以上から、ハッキングと事故の時間的・場所的・人的近接性がないことを根拠に、自動車利用主体の運行支配を否定することは、効率性の観点から完全に説明できるものでもない。このことは、泥棒運転の事案（第三章第三節第六款参照）と同様である。

第三款 本節のまとめ

車外に自動車利用主体がいる時に、当該車両がハッキングされた場合については、泥棒運転の事案（第三章第三節第六款参照）と同様に、ハッキングと事故の時間的・場所的・人的近接性がないことを理由に、自動車利用主体の運行供用者該当性を否定することは、効率性の観点から完全に説明できるものではない。

他方、車内に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合には、その効率性をさらに肯定し難くなる。

以上から、ハッキングと事故の時間的・場所的・人的近接性がないことを理由に、自動車利用主体の運行支配の規範的継続を否定することは、車外に自動車利用主体がいる時に当該車両がハッキングされた場合に限定されるべきであり、車内に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合には、その射程を及ぼすべきでない可能性がある。

第七節 新車購入

泥棒運転同様に（第三章第三節第七款参照）、ハッキングにおいても、新車購入について考慮する必要はない。

第八節 本章のまとめ

原則、①自動車利用主体がハッキングの危険作出を客観的に容認したと言える場合、または³²⁵、②自動車利用主体が結果排除措置を怠っており、危険継続を客観的に容認したと言える場合、自動車利用主体がハッキング前に有していた運行支配が、規範的に継続していると解し得る。このような判断基準で判断することで、自動車利用主体が、①危険作出を防止するための車両管理や、②結果排除措置等を適切に行い、事故のリスクを抑止するインセンティブを、自動車利用主体に、付与できる。

例外的に、③車外に自動車利用主体がいる時に当該車両がハッキングされた場合、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がないとき、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行支配を否定することは、効率性の観点からは完全には説明し難いものの、完全に否定することもまた難しい。他方、車内に自動車利用主体がいる時に当該車両がハッキングされた場合は、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がないことを理由に、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行支配を否定することは、効率性の観点から否定される。以上から、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がないことを理由に、自動車利用主体の運行支配の規範的継続を否定することは、車外に自動車利用主体がいる時に当該車両がハッキングされた場合に限定されるべきであり、車内に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合には、その射程を及ぼすべきでない可能性がある。

また、④車内の自動車利用主体が、オーバーライドした場合には、運行支配がハッカーから自動車利用主体に移行すると解することは、自動車利用主体のオーバーライドに対する注意を過剰にするが、そのことが事故のリスクを増加するとは限らず、かえって、事故のリスクを低減させる可能性もある。

³²⁵ 泥棒運転の事案同様に（第三章第三節第八款参照）、コネクテッドカーについても、自動車利用主体に結果排除措置の適切なインセンティブを付与するためには、車両の管理状況等が不適切である等の危険作出に関する要素があることは、自動車利用主体の運行供用者該当性を肯定するための必須の要素でない方がよい。

さらに、コネクテッドカーについても、自動車利用主体による車両の管理状況等が不十分であるからといって、当然に自動車利用主体の運行供用者該当性を肯定しないことは（第二章第三節第二款第一項参照）、泥棒運転の事案同様に（第三章第三節第八款参照）、自動車利用主体に、危険作出と結果防止の双方のインセンティブを適切に与えるために妥当である。

第六章 ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体が運行供用者とならない場合

コネクテッドカーがハッキングされた事例において、自動車利用主体の運行供用者責任が否定される場合の処理とその妥当性を考察する。

まず、事故のリスクを抑止する観点から検討する。自動車利用主体の運行供用者責任が否定された場合、被害者は、ハッカーの運行供用者責任を追及するか、政府の補償制度により（自賠法 72 条 1 項後段）³²⁶、救済を求め得る³²⁷。そして、政府は、被害者に代位してハッカーに請求する（自賠法 76 条 1 項）か、ハッカーに過怠金の支払いを請求できる（同法 79 条、自動車損害賠償責任再保険特別会計法 5 条参照）³²⁸。そのため、政府が、ハッカーから過怠金を回収できる限り、ハッカーがハッキングを差し控えるインセンティブが生じ得る³²⁹。

³²⁶ 政府の補償制度による被害者補償について、永光（1969）93 頁-94 頁，岡田（1974）229 頁，原口（1977）77 頁，78 頁，原口（1997）295 頁，山下（1999）194 頁，奥田=潮見（2006）257 頁，国土交通省自動車局補償制度参事官室（2012）6 頁，223 頁，藤村=山野（2014）415 頁，北河（2016）366 頁，北河ほか（2017）228 頁，丸山（2017）200 頁参照。

なお、泥棒運転による事故の補償について、特別の保険や基金を設ける国は多い（生田（1969）参照）。

³²⁷ 肥塚（2021a）31 頁は、政府の補償制度が適用されるためには、自賠法上、ハッカーが運行供用者責任を負うことを前提としており（自賠法 72 条 1 項後段参照）、ハッカーが自動運転車を乗っ取ってリモート・コントロールしている状況でなければ、ハッカーに運行支配があるとは言えず、政府の補償制度は適用されないとする。

しかし、前記の通り、運行支配は直接の支配以外も、間接的支配でも肯定できる（茅沼（1972）85 頁-86 頁，福永（1979）82 頁，伊藤文夫（1980）28 頁，藤村=山野（2014）118 頁，119 頁等参照）。そのため、ハッカーの運行支配は、ハッカーがリモート・コントロールして直接運転している以外の、間接的に支配している状況でも、肯定できると考えられる。例えば、ハッカーがコネクテッドカーにウィルスを送り込んで、当該ウィルスに感染した人工知能が暴走運転している状況や、ハッカーが自動運転システムに遠隔から目的地を入力し、ハッカーが望む場所へ自動運転システムを運行させている状況等のハッカーが間接的に支配している状況でも、ハッカーの運行支配を肯定できると考えられる（コネクテッドカーに対するサイバーセキュリティ犯罪の技術的手法について、倉地（2018）691 頁等参照）。

³²⁸ 泥棒運転の場合について、我妻（1956）17 頁，16 頁，18 頁，国土交通省（2002）3 頁，4 頁参照。

³²⁹ 泥棒運転の場合、被害者と加害者との賠償交渉で、加害者の不誠実または賠償能力の欠如のために、被害者が、満足な結果が得られない場合に、補償金の請求がなされることが多いため、ハッカーに対する債権は、もともと不良債権の性質を帯びており、回収率が低いと言われている（永光（1969）94 頁，国土交通省（2002）2 頁，

次に、リスク分散について検討する。自動車利用主体の運行供用者責任が否定された場合、被害者は、自動車利用主体が加入している保険会社から補償を受けられなくなる（自賠法 11 条参照）ものの³³⁰、政府から補償を受け得る（同法 72 条 1 項後段）。

ただ、政府から支払われる時期は、自賠法 11 条による補償に比べると遅くなる（なぜなら、同法 17 条 1 項 2 項に相当する仮渡金の規定が自賠法第四章にないからである。また、無保険の場合、加害者照会手続きの分長期を要するからである³³¹）。特に、泥棒運転の事例よりも、ハッキングの事例の方が、自賠法 72 条 1 項後段の「責任保険の被保険者及び責任共済の被共済者以外の者が、第三条の規定によって損害賠償の責に任ずる場合」という要件を満たすことを、政府が認定するために、より長い時間がかかることが予測されることから、政府から支払われる時期がさらに遅くなる可能性が高い。なぜなら、泥棒運転の事案と異なり、ハッカーにハッキングされたことは、専門の技術者がコネクテッドカー等のログを解析しないと分からない上、関係者が当該技術者の説明を理解するにも、ある程度の専門技術的知識が必要であるためである。そのため、泥棒運転の事案よりもハッキングの事案の方が、支払い時期がさらに遅れる可能性がある。その場合、被害者が政府の補償制度により得た治療費で事故直後にすぐにリハビリや治療を受けることで後遺症を最小限にすることが、難しくなる。

次に、政府から支払われる補償には、任意保険に相当する額の補償は含まれない。また、被害者が健康保険法、労働者災害補償保険法等、その他政令で定める法令に基づいて政府の補償制度による損害のてん補に相当する給付を受けるべき場合には、政府は、その給付に相当する金額の限度において、政府の補償制度による損害のてん補をしない（自賠法 73 条 1 項）³³²。

24 頁，25 頁参照）。回収率が低い場合、政府がハッカーに請求することにより生じる、ハッキングを抑止する効果が、低下する。しかし、ハッカーと泥棒の資力は異なるため、必ずしも泥棒運転における回収率が、ハッキングの事例における回収率と同じとは限らない。

³³⁰ 前掲注 80 参照。

³³¹ 前掲注 277 参照。

³³² 永光（1969）91 頁，藤村=山野（2014）419 頁，北河ほか（2017）228 頁等参照。その他の、自賠責任保険と比較した政府の補償制度の不利な点について、藤村=山野（2014）419 頁は、①親族間事故の被害者に対する損害の原則不填補と、②共同不法行為において不保車と無保険者の事故について損害の補償がされないこと等にも挙げている。

しかし、政府の補償制度による填補額の限度については、自賠責保険のそれと同一である（自動車損害賠償保障法施行令 20 条）³³³。過失相殺による減額割合についても、昔は、政府の補償における過失相殺の減額の程度は大きかったようであるが³³⁴、しかし、現在では、自賠法 72 条 1 項に基づいて政府が補填する際の自動車損害賠償保障事業が行う損害のてん補の基準³³⁵の第 6 の 1 と、自動車損害賠償責任保険の保険金等及び自動車損害賠償責任共済の共済金等の支払基準の第 6 の 1 において³³⁶、同じ基準が規定されている³³⁷。

以上から、その程度は完全ではないものの³³⁸、ある程度リスク分散は認められ、被害者の最低限の保護はあることになる³³⁹。

³³³ 注 276 参照。

³³⁴ 吉川（1988）542 頁，山野（1981）33 頁。

³³⁵ 国土交通省（2007）。

³³⁶ 国土交通省・金融庁（2001）。

³³⁷ 藤村=山野（2014）419 頁，山口（2017）771 頁等参照。

³³⁸ 社会保障は、諸種の原因と補償があるが、個々の被害者の受けた損害を相当因果関係の範囲で完全に賠償するものではなく、被害者の生命や身体を必要最低限ないしは通常程度に補償するものであるとされている（椎木（1977）149 頁参）。

³³⁹ 先行研究では、政府補償制度で対応できるスケールの損害ではなくなってしまう可能性があるので、特定分野、特定態様にとらわれず、横断的にサイバーセキュリティによる損害に対する仕組みを構築すべきだとするものがある（谷脇=湯浅（2020）267 頁[小塚発言]）。具体的には、小塚教授は、サイバー攻撃が同時多発的に生じた場合、政府の補償制度の財源が底をついて被害者のリスク分散ができない可能性があることから、サイバーセキュリティ保険を導入すべきだと提案している（小塚（2020）72 頁-73 頁，小塚（2018）232 頁。なお、サイバーセキュリティ保険について、辰巳（2020）79 頁-99 頁，内藤（2020）153 頁-194 頁，堀田ほか（2020a）23 頁，肥塚（2021c）100 頁，108 頁等参照）。また、金子弁護士は、財源確保の必要性と、他の自動車事故とのリスクの異質性に鑑み、従来の政府保障とは別建ての補償制度を構築することも、立法論としてはありうるとする（金子（2019）341 頁）。同種の見解として、佐野（2018a）54 頁-55 頁等がある。

以上のように、財源不足を懸念する見解がある。

しかし、自動運転車が重大な事故を減らすことで、事故費用を下げる可能性があり、自動運転車により自動車保険業界全体で補償するコストの 2 倍の損害を補うと予測されている（*See* Bryant Walker Smith（2017）pp. 70-pp. 71，堀田ほか

（2020a）6 頁）。また、10 年後には、自動車事故が現在より 3 割減少し、自動車保険料も 3 から 4 割安くなると予測されている（株式会社ワールド・ヒューマン・リソーシス（2018）14 頁，15 頁）。さらに、2040 年までに自動車 1 台あたりの平均事故件数は約 80%減少し、自動車事故の合計ロスコストは、最大で約 40%減少することが予測されている（KPMG（2017b）26 頁，27 頁）。加えて、2050 年までに自動車 1 台あたりの平均事故件数は約 90%減少し、自動車事故の合計ロスコストは最大で約 63%減少することも予測されている（KPMG（2017b）20 頁，23 頁，26 頁，37

以上より、事故のリスクの抑止とリスク分散の観点から、完全ではないものの、一定程度妥当な効果が期待できる。

頁，福田(2019) 187 頁)。また、自動運転車の普及により、車両修理費用が増加する分、任意保険による車両損害賠償額が高くなる可能性もあるものの、人身賠償額は低額化すると予測されている(堀田ほか(2020a) 37 頁-38 頁，堀田ほか(2020b) 28 頁)。さらに、自動ブレーキ搭載車が全登録車両の 50%になった場合、傷害と物損にかかる保険金が、約 3824 億円削減されると見積もられており(大島(2015) 112 頁-122 頁)、自動運転車による新たなリスクは自動運転車による保険料支出を上回ることとは考えられないという予測がある(大島(2015) 123 頁-124 頁)。加えて、自動運転車の普及により高騰されている車両損害は(Smith(2017) pp. 26, 栗山(2016) 11 頁，堀田=金子(2022) 296 頁，堀田ほか(2020b) 17 頁-20 頁，23 頁，損害保険料率算出機構「自動車保険の概況 2020 年度版(2019 年度統計)」76 頁(2021 年 4 月)

(https://www.giroj.or.jp/publication/outline_j/j_2020.pdf#view=fitV, 2022 年 8 月 9 日最終閲覧))、自賠責保険の保障対象外であるため、本稿の対象である自賠法との関係では問題にならない。

以上より、今後、自動運転車の普及により、自賠責保険料の支出が減少するという予測がされている。

現在でも、次のような事故率・保険料減少傾向が報告されている。

まず、損害保険料算定機構が、2020 年に公表した「衝突被害軽減ブレーキ(AEB)の効果と事故防止上の注意点」というレポートによれば、保険統計(自賠責保険)を使って、近年の支払件数を事故累計別に見ると、衝突事故は、それ以外と比較して、対前年度の減少率が大きくなっていると報告されている(損害保険料率算出機構「衝突被害軽減ブレーキ(AEB)の効果と事故防止上の注意点」2 頁(2020 年 12 月 15 日)

(https://www.giroj.or.jp/publication/accident_prevention_report/pdf/autonomous_car_2020.pdf, 2022 年 8 月 9 日最終閲覧)，堀田ほか(2020b) 15 頁)。また、損害保険料算定機構によれば、自賠責保険金の支払い金額が、2015 年度には 8,426 億円だったのが、2019 年度には、7,219 億円に減少している(損害保険料率算出機構「自動車保険の概況 2020 年度版(2019 年度統計)」22 頁(2021 年 4 月)

(https://www.giroj.or.jp/publication/outline_j/j_2020.pdf#view=fitV, 2022 年 8 月 9 日最終閲覧))。さらに、人身損害及び物損に対する合計の任意自動車保険金の支払い状況も、2019 年度は 1 兆 9884 億円で、前年度より 262 億円(1.3%)の減少となった。損害保険料率算出機構は、これは、主に先進安全技術の普及等による交通事故の減少が原因であるとしている(損害保険料率算出機構「自動車保険の概況 2020 年度版(2019 年度統計)」73 頁(2021 年 4 月)

(https://www.giroj.or.jp/publication/outline_j/j_2020.pdf#view=fitV, 2022 年 8 月 9 日最終閲覧))。

以上より、自賠責保険料の財源が本当に不足するかどうか、争いがある。

第七章 終章

第一節 結論

コネクテッドカーがハッキングされた場合、既存の運行供用者責任（自賠法 3 条本文）と政府の補償制度（自賠法 72 条 1 項後段）により規律できると言われている。しかし、その運行供用者該当性が不明確であるという問題があった（第一章第三節参照）。

この問題を解決するために、まず、盗難車の所有者の運行供用者該当性に関する最高裁判例・下級審裁判例の判断基準の法律構成と考慮要素を、定量的及び定性的に整理し、具体化した（第二章第二節・第三節）。また、その考慮要素を、従来の法律構成によりどのように解すれば合理的に説明できるか、できないとすれば、どのような法律構成で説明すべきかを考察した（第二章第四節）。さらに、その判断基準の効率性を検討した（第三章）。次に、泥棒運転における当該判断基準を参考に、ハッキングされたコネクテッドカーの利用主体の運行供用者該当性を判断する基準を明確化した（第四章）。続いて、その判断基準の効率性と（第五章）、運行供用者該当性を否定した場合の処理の効率性について（第六章）、検討した。その結果、以下のことが分かった。

まず、自動車利用主体の運行供用者該当性を肯定するために、運行支配と運行利益の双方を求める二元説を採用した場合について検討する。抽象説を採用し、かつ、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性が肯定できる場合を除いて、ハッキングされた状態では自動車利用主体の運行利益を観念し難い。そのため、二元説を採用すると、適切な車両管理等を怠っていた自動車利用主体が運行供用者責任を免れることになり、自動車利用主体に事故のリスクを抑止するインセンティブを適切に付与できない上、リスク分散効果も一歩後退する。また運行利益を認定する分、運用費用も増大する。よって、運行利益を重視する二元説よりは、運行利益を重視しない一元説によった方が、効率的である。

また、請求原因説を採ると、原告の立証困難により、事故のリスクを抑止するインセンティブとリスク分散効果が阻害される。さらに、自動車利用主体の車両の管理状況等の情報は自動車利用主体が持っているため、抗弁説により自動車利用主体（被告）に立証責任を負わせた方が、情報入手コストの分運用費用が小さくなる。これらの理由により、請求原因説よりも、抗弁説を採った方が良い。

以上から、一元説かつ抗弁説/抽象説を採用すべきである。

次に、その運行支配を判断するための法律構成と考慮要素について説明する。

原則、①自動車利用主体がハッキングの危険作出を客観的に容認した場合、または、②自動車利用主体が結果排除措置をとることを怠り、自動車利用主体の危険継続を客観的に容認した場合、自動車利用主体がハッキング前に有していた運行支配が規範的に継続していると解することができる。

但し、例外的に、③車外に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合に限り、ハッキングと事故の時間的・場所的近接性がないときには、自動車利用主体が作出した危険が事故の結果に与える影響力が減少しており、窃取前と事故時を同視できないため、ハッキング前の自動車利用主体の運行支配を規範的に継続することが困難になる可能性がある。また、④車内の自動車利用主体がオーバーライドした場合には、運行支配がハッカーから自動車利用主体に移行する。

車外に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合の、客観的容認の有無を判断するための考慮要素としては、次のものがある。

まず、①危険作出または②危険排除に直接関連する考慮要素としては、アクセスキーの管理やソフトウェアのアップデート等の車両の管理状況や、駐車場所・駐車時間、自動車利用主体が、警察への通報と被害届を提出すること等の結果排除措置が考えられる。

また、①危険作出または②危険排除に間接的に関連する考慮要素としては、ハッカーの主観的意思等が挙げられる。

車内に自動車利用主体がいる時にハッキングされた場合の、客観的容認の有無を判断するための考慮要素としては、次のものがある。

まず、①危険作出または②危険排除に直接関連する考慮要素としては、アクセスキーの管理やソフトウェアのアップデート等の車両の管理状況、駐車場所、車内の自動車利用主体が、オーバーライドやネットワークの切断等の、製造業者が搭載した結果排除措置をすること等が挙げられる。

また、①危険作出または②危険排除に間接的に関連する考慮要素としては、ハッカーの主観的意思等が挙げられる。

このように、自動車利用主体の①危険作出または②結果排除措置の懈怠から、自動車利用主体の危険に対する客観的容認を肯定し、自動車利用主体の運行支配の有無を決すると、自動車利用主体は危険作出防止措置と結果排除措置の双方を適切に行えば、運行供用者責任を免れることから、自動車利用主体に危険作出と危険排除の双方を適切に行い、事故のリスクを抑止するインセンティブを付与できる。また、④車内の自動車利用主体がオーバーライドした場合には運行支配がハッカーから自動車利用主体に移行すると解することは、自動車利用主体のオーバーライドに対する注意を過剰に

するが、そのことが事故のリスクを増加するとは限らず、かえって、事故のリスクを低減させる可能性もある。

以上のような判断基準によれば、基本的には、一定程度の効率的な結果を導き得ると期待できる。

第二節 今後の課題

今回対象とした、コネクテッドカーに対するハッキングでは、既存の運行供用者責任（自賠法 3 条）と、政府の補償制度（自賠法 72 条 1 項後段）で、自賠法上は、概ね対応できると結論づけた。

ただ、それには、当事者が、車両の管理状況やハッキングされたかどうか等を立証できることが必要である。そのためには、①当事者やその委任を受けた技術者等がそれに関するログを入手でき、かつ、②当該ログ等によりそれらを立証できることが必要である。以下に示す通り、コネクテッドカーに対するハッキングについては、それらの支障は小さいが、他の事故類型や装置においては、そうではない可能性がある。よって、今後、他の事故類型や装置を念頭に、①当事者がログを裁判上利用するための法的手当、及び、②当事者や技術者が当該ログ等を用いて運行供用者責任の要件を立証できない場合の法的対策について検討する必要がある。

第一款 運行供用者責任の立証に必要なログの利用可能性

当事者が、運行供用者責任を追求するために必要なログを入手・利用するにあたり生じる法的問題について説明する。

自動運転車のログの収集については、多数の立法的な手当がされている。例えば、立法府は、自動運転車の使用者等に、「作動状態記録装置」を装備する義務を課した（道路交通法 63 条 1 項、63 条の 2 の 2、道路運送車両法 41 条 2 項）³⁴⁰。また、記録内容が自動車製造業者等以外には一義的に明らかでない場合もあり得る。そのため、道

³⁴⁰ 作道（2019）19 頁，佐藤典仁（2019b）5 頁，10 頁，11 頁，佐藤=芳川（2019）47 頁，49 頁，50 頁，砂田（2019）27 頁-37 頁，中川（2019a）136 頁，中川（2019b）37 頁，秋田ほか（2020）18 頁[西村発言]，金岡（2020）32 頁，48 頁，藤島（2020）22 頁，肥塚（2021c）183 頁，肥塚（2022）30 頁。データ記録装置の設置義務等に関する政府の検討予定について、金岡（2018a）61 頁，内閣官房 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議（2018）20 頁，内閣官房情報通信技術(IT)総合戦略室（2018）14 頁，近藤（2019）25 頁-30 頁，PwC コンサルティング合同会社（2020）350 頁，小塚ほか（2022）50 頁[佐藤・中川発言]参照。

道路交通法 63 条 1 項後段は、「警察官は、当該記録を人の視覚又は聴覚により認識することができる状態にするための措置が必要であると認めるときは、当該車両を製作し、又は輸入した者その他の関係者に対し、当該措置を求めることができる」ことを規定した³⁴¹。さらに、行政も、安全技術ガイドラインに、データ記録装置の搭載が必要であることを記載した³⁴²。加えて、第 142 回自賠責保険審議会で、自動車損害賠償責任保険普通保険約款（以下、自賠責保険約款という）、及び、自賠責共済約款が改定され、事故の発生時に被保険者等が保険会社・共済組合に通知すべき事項として、自動運行装置の作動状況が追加された（自賠責保険約款（令和 3 年 4 月 1 日改定）7 条 1 項 1 号ロ、自動車損害賠償責任共済約款（令和 3 年 4 月 1 日改定）7 条 1 項 1 号ロ）。また、被保険者・被共済者による保険金の請求があった場合に、自動運行装置の作動状況に応じて保険会社・共済組合が被保険者等に調査への協力を求めることがある旨が同約款 14 条 2 項に明記された³⁴³。

しかし、当該ログを訴訟上利用するにあたり、次のような問題についても、検討する必要がある。

まず、当該ログに、個人情報（個人情報保護法 2 条 1 項）や³⁴⁴、要配慮個人情報（個人情報保護法 2 条 3 項）³⁴⁵、プライバシー情報、民事訴訟法 220 条 4 号イ、196 条等に関する情報が含まれる場合に³⁴⁶、その取り扱い方をどうすべきかが問題となる。例えば、それらのログを取得・利用するにあたり、個人情報保護法上の同意（個人情報保護法 18 条 1 項、2 項、20 条 2 項、27 条 1 項）を取るべきであるか、同意を取るべきであるが取りにくい場合にどうするか等が問題となる。また、当事者がそれらのログを

³⁴¹ 肥塚（2019）82 頁，佐藤典仁（2019b）11 頁，中川（2019a）136 頁，金岡（2020）48 頁，小塚ほか（2022）50 頁〔中川発言〕。

³⁴² 国土交通省自動車局（2018b）7 頁，金岡（2018a）56 頁，57 頁，61 頁，樋笠（2022a）62 頁-63 頁。

³⁴³ また、任意自動車保険約款にも、車体へ強い衝撃があった場合、ドライブレコーダーの記録映像が自動的に保険会社へ送信される特約が記載されるようになった（肥塚（2018a）58 頁注 19 参照）。

³⁴⁴ ハッキングに関するログではないが、AI の画像認識に使うカメラ画像等に関する個人情報の開示について、松村（2020a）261 頁，高橋=有本（2016）115 頁等以下等参照。

³⁴⁵ ハッキングに関するログではないが、AI による画像認識に関する要配慮個人情報について、松村（2020a）253 頁以下等参照。

³⁴⁶ 加害者側車両の記録については、自動車利用主体の自己負罪拒否特権との関係で、どこまでの情報を記録・保持し、どのような条件で出すかは非常にセンシティブな問題であるとの指摘がある（株式会社 テクノバ（2020）11 頁）。

裁判上利用するにあたり、プライバシー情報等にどう配慮すべきか等も検討する必要性がある。

この問題は、ログをコネクテッドカー内部³⁴⁷、製造業者等のサーバー、独立第三者機関のサーバー等の内³⁴⁸、どこに保存するかにより、影響を受ける可能性がある。

例えば、製造業者等のサーバーにログを保存した場合、次のような問題が生じる可能性がある。ログには、自動車利用主体や周囲の第三者のプライバシー情報や、自動車利用主体の民事・刑事責任に関連するセンシティブ情報が含まれている可能性があるにもかかわらず、製造業者等が被害者にログを勝手に開示したとあっては、当該会社が顧客に訴えられる可能性がある。そのため、プロバイダ責任制限法 4 条 1 項に基づく発信者情報開示請求と同様に³⁴⁹、慎重な企業は、立法、及び、最高裁判決がない限り、ログの開示に応じないことが想定される。

さらに、自動車製造業者等は、製造物責任訴訟において自動車利用主体と利害が対立する可能性があるため、製造業者等が顧客のログの開示をすると、様々な問題が生じる可能性がある。例えば、顧客から預かった個人情報や顧客に不利に製造業者に有利に製造物責任訴訟上利用することを、顧客が同意しない可能性がある。逆に、製造業者等が顧客に有利なログを顧客に開示することを拒むという問題が、生じる恐れもある。

以上のような、当事者がログを利用する上で生じる法的問題とその法的対策を検討する必要がある。

³⁴⁷ 車両にのみログを保存すべきという見解について、金岡(2017)47 頁参照。

³⁴⁸ 第三者機関でデータを管理することを提案する学説として、今井猛嘉(2018b)13 頁、金岡(2018a)78 頁、藤田(2018b)287 頁、丸山(2018)77 頁[丸山発言]、浅井(2019)165 頁等がある。

また、ADR などの機関を利用した第三者を交えた解決方法の構築といった方法を取ることを提案しているものとして、池田(2018a)65 頁、浦川(2018b)148 頁-150 頁、浦川(2018a)29 頁、佐藤昌之(2019)191 頁-192 頁がある。

ドイツ改正道路交通法におけるドライブレコーダーのデーターを役所に引き渡す制度について、金岡(2018b)69 頁-71 頁、自動運転の実現に向けた調査検討委員会(2021)196 頁-197 頁、樋笠(2022a)64 頁、Straßenverkehrsgesetz § 1g(1)13 参照。

³⁴⁹ プロバイダ責任制限法 4 条 1 項の発信者情報の開示請求に応じる前に、訴訟で確定判決を得ようとする ISP は、施行後時間が経過した現在でも、なお多い(最判平成 22 年 4 月 8 日民集 64 巻 3 号 676 頁、東京地判平成 30 年 6 月 29 日 LEX/DB 25556238LEX/DB 25556238、東京地判令和 4 年 3 月 31 日令和 3 年(ワ)第 22400 号、東京地判令和 4 年 6 月 10 日令和 3 年(ワ)第 15535 号等)。

しかし、今回検討対象としたハッキングについては、必要なログは、アクセスログやソフトウェアのアップデート履歴、オーバーライドの履歴等である。それらは、おそらく、同一車両を用いる各自動車利用主体を区別せずに、車両単位で記録されるため、特定の個人を識別できる個人情報（個人情報保護法 2 条 1 項）には該当しない可能性が高い。また、それらのログは、単なる機械的な操作の履歴であることから、それらのログに、プライバシー情報が含まれる可能性が、比較的小さい³⁵⁰。他方、自動運転車のセンサーデータ等については、所有者のみならず、所有者以外の利用者や歩行者等の画像と位置情報も含まれることから、プライバシー情報等を含む可能性がある。そのため、コネクテッドカーに対するハッキングの事例よりも、自動運転車の事故について、ログの利用上の問題を検討した方が適切である。

以上から、今後、自動運転車のログをどこに保存し、当該ログを裁判上利用するために、どのような立法的または司法的手当が必要かを検討する必要がある。

第二款 技術的・現実的な立証可能性

当事者またはその委任を受けた技術者等が、必要なログを裁判上利用できることを前提に、運行供用者責任の要件を立証できるかどうかについてみる。

原告が、要件を立証できない等の理由により、泥棒運転の事案のように自賠法 3 条で対応するだけでは対処できない事案があるのではないかという懸念がされている³⁵¹。

³⁵⁰ ただ、被害者が自動車利用主体の運行供用者責任を立証するために、具体的に、どのようなログが必要であるかを、行政や司法等が製造業者等に伝えておく必要がある。

³⁵¹ 先行研究では、因果関係等が立証できない等の問題が発生するのではないかが懸念されている（窪田ほか（2019）34 頁[肥塚発言・窪田発言・今井発言]参照）、肥塚（2021b）112 頁等参照）。

しかし、刑法や民法 709 条とは異なり、自賠法上要求される因果関係は、運行起因性と呼ばれる運行と人身損害との間の相当因果関係である（第二章第二節第二款第一項、前掲注 197 参照）。

まず、「運行」とは、人又は物を運送するとしないとにかかわらず、自動車を当該装置の用い方に従い用いることをいう（自賠法 2 条 2 項）。「自動車を当該装置の用い方に従い用いること」には、当然ながら、「自動車をエンジンその他の走行装置により位置の移動を伴う走行状態におく場合」が含まれる（最判昭和 52 年 11 月 24 日民集 31 卷 6 号 918 頁参照）。ハッカーが運転していようが、自動車利用主体が運転していようが、自動車が、エンジンその他の走行装置により位置の移動を伴う走行状態にある以上、自動車が「運行」されていることには変わりない。

しかし、これまで多くの技術者が、パソコンやサーバ等に対するハッキングがあった事実を突き止めてきており、ハッキングに関する技術ノウハウは、ある程度蓄積している。そのため、仮に必要なログを当事者等が利用できるのであれば、当事者等が、ハッキングされた事実³⁵²、及び、自動車利用主体がソフトウェアのアップデートをしたかどうか³⁵³、ソフトウェアのアップデートがハッキングに関係するものであったか

次に、運行起因性（「によって」（自賠法3条本文））について見る。第三者が車内で炊事して火事になった等、被害者や加害者以外の第三者の行為が介在した場合には、相当因果関係が否定されるという学説もある（八島（2017）25頁等）。

しかし、ハッキングの場合には、ハッカー（第三者）は、炊事ではなく遠隔から運転をしているため、第三者の行為は「運行」との因果関係が強い。また、自動車利用主体の危険に対する客観的容認が肯定される事案であれば、自動車利用主体が容認した危険が生んだ、ハッカーによる「運行」と損害との間の相当因果関係は、肯定され易いであろう。現に、最判昭和48年12月20日判時737号40頁は、泥棒運転について、自動車利用主体の運行供用者該当性と相当因果関係について、似た考慮要素（車両の管理状況と駐車場所）を挙げている。さらに、自動車利用主体が容認したハッキングの危険と、事故による損害との間の相当因果関係については、ハッカーにより運転がされれば、事故の危険があることは自明なので、立証が困難である可能性は乏しい。

以上から、ハッキングによる事故について、運行起因性の立証が困難である可能性は、当事者がログさえ入手できれば、大きくないと考えられる。

³⁵² ハッキングされた事実は、コネクテッドカーに対するアクセスログが存在し、技術者がそれを見ることができるのであれば、そこから、立証できるように思われる。ただ、ハッキングされた事実の立証責任を、原告（被害者）に負わせると、請求原因説の問題と同様の問題が生じるため（第三章第二節参照）、被告（自動車利用主体）に、ハッキングされていないことを立証する責任を、負わせた方が良い。

³⁵³ 技術者が、コネクテッドカー内部のソフトウェアのバージョン情報等を確認すれば、自動車利用主体がソフトウェアのアップデートをしたかどうかは立証できる。

³⁵⁴、自動車利用主体が、オーバーライドにより操縦権を奪還しようとしたかどうか³⁵⁵、自動車利用主体が、ハッキングを認識しオーバーライドすることが可能であったかどうか等を立証することは³⁵⁶、不可能とまで言えないと考えられる。

その立証には、ある程度時間がかかる可能性があるものの（第六章参照）、立証すること自体は可能であるならば、ハッキングの事例単体では、現段階で、自賠法制度の大幅な改正まですることは、難しいように思われる³⁵⁷。

³⁵⁴ 立証が難しそうなものとしては、アップデートを怠ったソフトウェアのバージョンが、ハッキングされた脆弱性に関するものであったかどうかという点が挙げられる。しかし、次の通り、2018年3月23日に、米国カリフォルニア州で、レベル2のテスラのモデルXP100Dという自動運転車が走行中に起きた事故については、ソフトウェアのアップデートの懈怠（注74参照）と、事故原因との因果関係がないことを、公開資料から立証できる。具体的には、当該アップデートはセンサーに関する改善のため行われたそうであるが（See NTSB（2020）pp. 11 note15）、NTSBの調査員は、当該事故、太陽がわずかに眩しかったが、センターラインが見えない程の眩しさではないと判断し（See NTSB（2020）pp. 26）、事故原因からセンサーに関するソフトウェアのアップデートの懈怠を除外している（See NTSB（2020）pp. 58）。このことから、センサーに関するソフトウェアのアップデートの懈怠は、この事故原因とは関係がないことが分かる。

³⁵⁵ 自動車利用主体が、オーバーライドしたかどうか、技術者が、ハンドルやブレーキ等の操作ログか、ドライブレコーダーの画像等を確認すれば、立証できると考えられる。

³⁵⁶ 自動車利用主体がハッキングされたことに気づき得るのが、事故の何秒前であるか等は、どの段階で車両が異常な走行をし始めたかどうかを、ドライブレコーダー等の記録を確認すること等で、把握し得る。また、事故の何秒前に、自動車利用主体がブレーキを踏んでいれば、事故を回避できたか、または、被害者が車両から受ける衝撃をどの程度軽減できたかも、物理法則に従い計算・実験すれば、ある程度の精度で把握できる。さらに、自動車利用主体が異変に気づいて応答するために、どの程度の時間が必要かに関する研究等も存在する（前掲注309・注310参照）。そこには測定誤差等が存在するため、自動車利用主体がオーバーライド可能であったかどうかについて、科学的にも白黒つかない場合が存在し得るものの、それはどの科学的証拠にも妥当することであり、それについては立証責任を負う者が不利益を負わざるを得ない。

³⁵⁷ 自賠法ではなく、任意保険を用いた対策となるが、保険会社が、被害者に迅速に保険金を支払い、保険会社が、本来の賠償義務者に求償する被害者救済費用等補償特約を開発することも、保険会社により進められている（株式会社ワールド・ヒューマン・リソース（2019）50頁、福田ほか（2018）24頁、堀田ほか（2020a）20頁-21頁等参照）。その他、自動運転車がハッキングされた場合に、ファースト・パーティ型・任意保険で被害者救済をすることを提案する先行研究として、肥塚（2021c）108頁、109頁等がある。

全員がこの任意保険に加入するわけではないため、この任意保険では、問題を完全には解決できないが、問題はある程度緩和はされると考えられる。その分、自賠法の大幅改正の必要性が低下する。

しかし、他のサイバーセキュリティ犯罪において、技術者・当事者・裁判所や政府が、現行自賠法の要件を満たすかどうかを、解析・立証・認定することが困難であるのであれば、自賠法制度の大幅な改正についても本格的に検討する必要がある。

サイバーセキュリティ犯罪としては、コネクテッドカーに対するハッキング以外にも、センサーに対する検知妨害（ジャミング）³⁵⁸、及び、人工知能を騙す Adversarial Attack 等がある。

ジャミングとは、電波等の電磁波を用いて人や物を検知するミリ波レーダーや、レーザ等センサーに対して、第三者がセンサーの出す電磁波と同じ周波数帯の電磁波を出して干渉を起こさせること等で、存在する物体を検知できなくしたり、偽の情報を与える電磁波を出すこと等により、存在しない物体を検知させたりすることである³⁵⁹。

Adversarial Attack とは、センサーが検知する画像にノイズを混ぜることで、人工知能を騙して³⁶⁰、そこに実在する物体と違う物体であると誤認識させる Adversarial

³⁵⁸ 第一章第一節第一款では、製造業者が、太陽光が強く乱反射している状況等、各センサーが苦手とする気象状況においてセンサーが検知できないことにより発生する事故のリスクを抑止する方法をいくつか挙げた。これは、各センサーの長所・短所が予見可能であるということ、製造業者が、事故のリスクを抑止するために、活用した例である。逆に、悪意の第三者が、センサーの弱点を事故誘発に使うことも可能である。センサーの弱点が予見可能であることを、誰が何の目的で活用するかにより、結果が逆になる。

³⁵⁹ See Petit et al. (2015) pp.1, Petit (2015), Tanis (2018) 1 頁-3 頁, 倉地 (2018)693 頁, 佐藤信彦 (2019) 「実在しない障害物の情報で自動運転車を混乱させる対 LiDAR 攻撃--ミシガン大学が考案」CNET Japan(2019 年 09 月 12 日) (<https://japan.cnet.com/article/35142592/>, 2021 年 4 月 20 日最終閲覧), 株式会社 FFRI「セキュリティカンファレンスから見る自動車セキュリティ」5 頁

(https://www.ffri.jp/assets/files/monthly_research/MR201512_Research_Trend_of_Automobile_Security_JPN.pdf, 2022 年 9 月 19 日最終閲覧), Farley, Shal (2016)「テスラ・モデル S に搭載されているセンサーを騙す方法とは？」livedoor' NEWS (2016 年 8 月 5 日)

(<https://news.livedoor.com/article/detail/11854038/>, 2021 年 4 月 10 日最終閲覧) 等参照。

³⁶⁰ 人工知能は、ハンドル制御等の運行に関する判断だけでなく、当該画像が何の画像であるかを識別する画像認識機能も担う。そのため、センサーから送られるパンダの画像を見て、それがパンダであると判断するのは、人工知能である。センサーと人工知能の役割について、株式会社ワールド・ヒューマン・リソース (2019)41 頁等参照。

Attack という新たな攻撃手法である³⁶¹。例えば、パンダの画像にノイズを混ぜることで、テネガザルであると人工知能に誤認識させることができたり、ある道路交通方式を別の道路交通標識であると誤認識させることができたりする。

これらの新しいサイバーセキュリティ犯罪については、その攻撃手法とその防御技術の進展によっては、自賠法3条本文、または、72条1項後段の要件を満たすことを、原告が合理的な運用費用で立証し、裁判所や政府が合理的な運用費用で認定することが、現実的に困難となる可能性がある。それどころか、セキュリティ犯罪類型やサイバー攻撃・防護手法の進化の程度等によっては、技術者がそれらを解析することが技術的に著しく困難または不可能であるケースも出てきかねない。その場合、自賠法 3 条本文、または、72 条 1 項後段の要件を、技術者・原告・裁判所や政府が、合理的な運用費用で解析・立証・認定できるような要件に修正する等、制度の大幅変更が必要になる可能性がある。

そして、それらの現行制度の大幅改正の必要性の有無・程度や最適な制度は、今後のサイバーセキュリティ攻撃・防御技術の進展により左右される可能性が高い³⁶²。

以上から、今後、ジャミングや Adversarial Attack について、その技術動向を見極めながら、既存の自賠法で適切に対処できるかどうか、及び、こういった法制度が最適であるかを検討する必要がある。これらを検討した結果、もし既存の自賠法の微修正で対応できそうなセキュリティ犯罪と、そうでない犯罪類型が混在する場合には、全体として見たときにどのような法制度が適切であるかを考察したい。

文献一覧

ITS 情報通信システム推進会議 高度化専門委員会 セルラーシステム TG (2021a) 「セルラー通信技術を用いた ITS・自動運転の高度化に向けた課題調査報告書」 (https://itsforum.gr.jp/Public/J7Database/p66/Cellular_system_202101.pdf)

³⁶¹ See Thys et al. (2019) pp.1, Papernot et la. (2017) pp.1, pp.3, Chen et al. (2017) pp.2, pp.13, Ackerman, Evan ‘Slight Street Sign Modifications Can Completely Fool Machine Learning Algorithms’ IEEE Spectrum (4 Aug., 2017) (<https://spectrum.ieee.org/cars-that-think/transportation/sensors/slight-street-sign-modifications-can-fool-machine-learning-algorithms>).

³⁶² ジャミングについては、センサーに対する検知妨害がされたことを、検知する技術の研究開発が進められている（梅比良ほか（2020）2 頁，Tanis（2018）3 頁，Xu, et al. (2006) pp. 41-47 等）。これらの技術を転用して、検知妨害を受けたかどうかを自動的に判断するソフトウェアを開発できる可能性もある。しかし、検知妨害手法が複雑化・進化すると、それでは対応できなくなる可能性もある。

ITS 情報通信システム推進会議 高度化専門委員会 セルラーシステム TG (2021b) 「セルラー通信技術を用いた ITS・自動運転の高度化に向けた課題調査報告書更新概要」 (https://itsforum.gr.jp/Public/J7Database/p66/Cellular_system_overview_202101.pdf)

KPMG (2017a) 「混沌たる移行期自動運転車と自動車保険の破壊的变化」 (<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/jp/pdf/jp-the-chaotic-middle.pdf>)

KPMG (2017b) 「変化する市場：自動運転車時代の自動車保険」 (<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/jp/pdf/jp-marketplace-change.pdf>)

NTT 研究企画部門プロデュース担当(2017) 「Focus on the News トヨタと NTT、『コネクテッドカー』向け ICT 基盤の研究開発に関する協業に合意」 NTT 技術ジャーナル 2017 年 8 月号 (<https://www.ntt.co.jp/journal/1708/files/JN20170854.pdf>)

PwC コンサルティング合同会社 (2020) 「経済産業省 令和元年度高度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業 自動運転が活用されうるコネクテッド技術・商用モビリティサービスに関する国内外動向調査—調査報告書—」 (https://www.meti.go.jp/meti_lib/report/2019FY/000328.pdf)

Tanis, Sefa (2018) 「過密な無線周波数帯で使われる車載レーダー・センサー、都市部は“電子戦場”に」 Analog Dialogue 52 巻 7 号 (https://www.analog.com/media/jp/analog-dialogue/volume-52/number-2/articles/automotive-radar-sensors-and-congested-radio-spectrum-an-urban-electronic-warfare_jp.pdf)

青野博之(1997) 「運行供用者概念についての学説の展開」 川井健ほか編「注解交通損害賠償法(新版)」(青山書林)

青山昌寛(2019) 「自動車サイバーセキュリティの概要」 自動車技術 73 巻 7 号

赤路陽太(2019) 「サイバーセキュリティが定義する自動車の将来」 Strategy&Foresight19 号

秋田顕精ほか(2020) 「座談会 自動運転の現状・課題・展望」 Law & technology 89 号

浅井敏雄(2019) 「AI・自動運転・クラウド・プラットフォーム 第四次産業革命の法的課題(初版)」(UniServ Publishing)

浅田潤一(1975) 「判批」加藤一郎ほか編「交通事故判例百選(第2版)」

浅田潤一(1982) 「判批」別冊ジュリスト 18 号

荒井真治(1971) 「無断運転」判タ 268 号

荒井真治(1972) 「運行供用者」吉岡進編「現代損害賠償法講座 3(初版)」(日本評論社)

- 生田典久（1969）「各国における自動車損害補償制度」ジュリスト 431 号
- 池田浩一（1974）「交通事故」加藤一郎編「注釈民法(19)債権(10)（初版）」（有斐閣）
- 池田裕輔（2017）「自動運転技術等の現状」ジュリスト 1501 号
- 池田裕輔（2018a）「自動運転が保険業界に与える影響」保険学雑誌 641 号
- 池田裕輔（2018b）「自動運転と保険」藤田友敬編「自動運転と法（初版）」（有斐閣）
- 池田裕輔（2018c）「自動運転にかかる法制度の検討状況」藤田友敬編「自動運転と法（初版）」（有斐閣）
- 池田恒男（1975）「判批」法学協会雑誌 92 巻 8 号
- 石田喜久夫（1973）「自賠法 3 条と民法 715 条」中川善之介=兼子一監修・遠藤浩編「実務法律大系第 4 巻交通事故（初版）」（青林書院新社）
- 石田満=伊藤文夫（1977）「運行供用者責任と被保険者責任」田辺康平=石田満編「保険法演習 I（初版）」（文真堂）
- 石田穰（1973）「立証責任の現状と将来」法学協会雑誌 90 巻 8 号
- 石田穰（1975）「『運行供用者』概念の再構成」法学協会雑誌 92 巻 5 号
- 石田穰（1977）「判批」法学協会雑誌 94 巻 5 号
- 石田成則（2018）「自動運転が引き起こす保険業界の変貌とその対応—共通論題における論点の整理を中心に—」保険学雑誌 641 号
- 磯村淳ほか（2020）「コネクティッドカー分野の技術開発・検証」NTT 技術ジャーナル 2020 年 11 月号 (<https://journal.ntt.co.jp/wp-content/uploads/2020/11/JN202011064.pdf>)
- 板垣太郎（2018）「自動運転における民事上の責任に関する考察」新 PL 研究 3 巻 (<http://aplics.sakura.ne.jp/ronbun/201801.pdf>)
- 伊藤高義（1977）「運行供用者責任」並木茂ほか編「総合特集交通事故—実態と法理」ジュリスト増刊 8 号
- 伊藤高義（1972）「自動車事故の民事責任」ジュリスト 500 号
- 伊藤高義（1980）「判批」交民 12 巻索引・解説号
- 伊藤武是（1971）「名義残り、名義貸人」判タ 268 号
- 伊藤文夫（1980）「運行供用者について」石田満ほか編「保険法学の諸問題（田辺康平還暦記念）（初版）」（文真堂）
- 伊藤文夫（1995a）「名義貸与と名義残り」小川英明ほか編「交通損害賠償の基礎知識（上）（初版）」（青林書院）

伊藤文夫（1995b）「無断運転と泥棒運転」小川英明ほか編「交通損害賠償の基礎知識（上）（初版）」（青林書院）

伊藤文夫（1999）「自動車事故民事責任と保険の交錯（初版）」（保険毎日新聞社）

伊藤文夫ほか（2007）「討論」交通法研究 35 号

稲田龍樹（1997a）「その運行によって」川井健ほか編「注解交通損害賠償法（新版）」（青山書林）

稲田龍樹（1997b）「免責」川井健ほか編「注解交通損害賠償法（新版）」（青山書林）

稲村良平（1975）「判批」加藤一郎ほか編「交通事故判例百選（第2版）」

乾昭三（1965）「いわゆるドライブクラブ方式による自動車賃貸業者と自動車損害賠償保障法第3条の適用の有無」民商 53 巻 2 号

井上博之（2020）「自動運転の時代におけるコネクテッドカーの IoT セキュリティ」車載テクノロジー 7 巻 9 号

今井猛嘉（2016）「自動車の自動運転と運転及び運転者の概念」研修 822 号

今井猛嘉（2018a）「自動運転制度実現への課題と展望（特集 自動運転社会の到来）」法律のひろば 71 巻 7 号

今井猛嘉（2018b）「自動車の自動運転と運転及び運転者の概念(2)」研修 840 号

今井猛嘉（2020）「自動運転制度実現へ向けた動向」法律のひろば 73 巻 2 号

今井康介（2018）「自動運転による事故への法的対応」国会国立図書館調査及び立法考査局編「科学技術に関する調査プロジェクト 2017 報告書 自動運転技術の動向と課題」（国会国立図書館）

岩月泰頼（2022）「自動運転システムと道路交通法の遵守」法律のひろば 75 巻 7 号

植木哲（1985）「判批」法セ増刊（不法行為法）

植木哲（1988）「運行供用者責任の再検討」ジュリスト 902 号

上野茂（1967）「運行供用者責任ないし使用者責任 無断運転(3)」判タ 212 号

内田貴（2012）「民法Ⅱ債権各論（第3版）」（東京大学出版会）

梅比良正弘ほか（2020）「車載レーダの電波干渉の影響を軽減する新技術の開発に成功」
 茨 城 大 学
 (<https://www.ibaraki.ac.jp/news/2020/03/10010708.html>[https://www.ibaraki.ac.jp/news/uploads/2020/03/PressRelease_EngUmehiraLadervehicle200309.pdf], 2021 年 4 月 10 日最終閲覧)

浦川道太郎（1995）「運行供用者責任の意義」小川英明ほか編「交通損害賠償の基礎知識（上）（初版）」

浦川道太郎（2017）「自動走行と民事責任」NBL1099 号

- 浦川道太郎(2018a)「自動運転における民事責任のあり方 (特集 自動運転社会の到来)」法律のひろば 71 巻 7 号
- 浦川道太郎(2018b)「第 4 章 自動運転による自動車事故と民事責任」中島聖雄ほか編「自動運転の現状と課題 (初版)」(社会評論社)
- 運輸省自動車交通局保障課監修・自動車補償研究会編(1998)「新訂 自動車損害賠償保障法の解説 (初版)」(ぎょうせい)
- 運輸省地域交通局自動車保障課監修・自動車補償研究会編(1987)「自動車損害賠償保障法の解説 (初版)」(ぎょうせい)
- 越銀仁(2014)「運行供用者責任の主体に関する一考察(一)」明治大学大学院法学研究論集 42 号
- 越銀仁(2015)「運行供用者責任の判断について」明治大学大学院法学研究論集 43 号
(https://m-repo.lib.meiji.ac.jp/dspace/bitstream/10291/17872/1/hougakuronshu_43_125.pdf)
- 大内俊身(1988)「自動車損害賠償保障法」伊藤進=小川英明編「逐条民法特別法講座第 9 巻事務管理・不当利得・不法行為Ⅱ (初版)」(ぎょうせい)
- 大喜多啓光(1967)「無断運転(2)」判タ 212 号
- 大島道雄(2015)「自動運転と損害保険事業-自動車の自動運転技術の実用化が損害保険事業に与える影響について-」損害保険研究 77 巻 1 号
- 大島眞一(2016)「完全講義民事裁判実務の基礎 (第 2 版) 上巻」(民事法研究会)
- 大嶋芳樹(1997)「信頼の原則」南敏文ほか編「民事弁護と裁判実務 5 巻 (再版)」(ぎょうせい)
- 太田勝造(2020)「AIによる裁判支援システムに対する国民の期待と不安」科研研究費補助金・基礎研究(S)裁判課程における人工知能による高次推進支援 2020 年度前期
報 告 会
(http://research.nii.ac.jp/saiban_support/kibanS20201026/20201026_ota.pdf)
- 大庭敦(2018)「自動車セキュリティにおける課題と取り組み」JARI Research Journal 2018 巻 11 号
(http://www.jari.or.jp/Portals/0/resource/JRJ_q/JRJ20181101_q.pdf)
- 大羽宏一(2017)「自動運転を巡る産業界の動向と今後の社会のあり方」損害保険研究 79 巻 1 号
- 大村敦志(2015)「法定債権の法 (新基本民法 6 不法行為編) (初版)」(有斐閣)
- 大山貞雄(1967)「ハンドル貸し」判タ 212 号

- 岡澤勝之(2018)「自動運転を実現するための技術 (特集 自動運転の実現に向けた取組)」月刊交通 49 巻 10 号
- 岡田淳 (2020) 「コネクテッドカーと法制度」NBL1161 号
- 岡田春樹 (1974) 「政府補償事業と自賠責保険」田辺康平= 石田満編「損害保険双書 2 自動車保険 (初版)」 (文眞堂)
- 緒方延秦=嶋寺基 (2018) 「自動運転をめぐる規制上の問題」藤田友敬編「自動運転と法 (初版)」 (有斐閣)
- 沖電気工業株式会社 (2017) 「資料 2-4 「Connected Car」社会における V2X の展開 Connected Car 社会の実現に向けた研究会 (第 2 回) 発表資料」総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会 第 2 回 (https://www.soumu.go.jp/main_content/000471044.pdf)
- 奥田昌道=潮見佳男 (2006) 「法学講義民法 6 事務管理・不当利得・不法行為 (初版)」 (悠々社)
- 落合誠一(2018)「自動運転における損害賠償責任に関する研究会 (国土交通省) 報告書の基本的なポイントについて」損害保険研究 80 巻 2 号
- 加瀬幸喜 (2021) 「自動運転と保険システム」大東文化大学法学研究所報 41 巻
- 加瀬幸喜 (2022) 「自動運転と保険システム」堀田一吉ほか編「慶應義塾保険学会叢書 デジタル化時代の自動車保険」 (慶應義塾大学出版会)
- 加藤一郎 (1999) 「不法行為法の研究 (復刻版)」 (有斐閣)
- 加藤一郎=池田浩一 (1965) 「交通事故」加藤一郎編「注釈民法(19)債権 10 (初版)」 (有斐閣)
- 加藤一郎=木宮高彦 (1970) 「新版自動車事故の法律相談 (補訂版)」 (有斐閣)
- 加藤一郎ほか (1965) 「交通事故による損害賠償請求訴訟の諸問題」判タ 172 号
- 加藤新太郎 (1989) 「運行供用者責任の現代的課題」潮崎勤編「現代民事裁判の課題 8 交通損害・労働災害 (初版)」 (東京・新日本法規出版)
- 加藤俊子 (1997) 「家族名義の自動車の運行供用者責任」南敏文ほか編「民事弁護と裁判実務 5 巻 (再版)」 (ぎょうせい)
- 金沢理ほか (1980) 「座談会 自賠法をめぐる最近の判例」交民 12 巻索引・解説号
- 金泉浩二 (2017) 「自動運転の法的課題(民事上の責任の観点から)」法とコンピューター 35 号
- 金岡京子 (2017) 「自動運転をめぐるドイツ法の現状」ジュリスト 1501 号
- 金岡京子(2018a)「高度自動運転車の運行に係る制度整備課題—ドイツ道路交通法との比較法的検討—」損害保険研究 80 巻 3 号

金岡京子 (2018b) 「自動運転をめぐるドイツ法の状況」 藤田友敬編「自動運転と法 (初版)」 (有斐閣)

金岡京子 (2020) 「自動運転と対物賠償責任保険ードイツ法との比較法的検討ー」 保険学雑誌 651 号

金子 敬 行 (2018) 「 自 動 運 転 の 民 事 責 任 」 LIBRA2018 年 10 月 号
(https://www.toben.or.jp/message/libra/pdf/2018_10/lbr_201810.pdf)

金子敬行(2019)「自動運転による事故の民事責任と被害者補償」法律実務研究 34 号
(https://www.toben.or.jp/message/pdf/houritsujitsumukenkyu_34.pdf)

株式会社NTT ドコモ (2016) 「資料 1-4 2020 年代のコネクテッドカー社会への展望」
総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会 第 1 回
(https://www.soumu.go.jp/main_content/000456442.pdf)

株式会社NTT ドコモ (2017) 「資料 2-2『Connected Car』社会の実現に向けて」総務
省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会 第 2 回
(https://www.soumu.go.jp/main_content/000471042.pdf)

株式会社 テクノバ (2020) 「【平成 31 年度経済産業省・国土交通省委託事業】高
度な自動走行システムの社会実装に向けた研究開発・実証事業:自動走行の民事上の責
任 及 び 社 会 受 容 性 に 関 す る 研 究 報 告 書 」
(https://www.meti.go.jp/meti_lib/report/2019FY/000309.pdf)

(株)トムソンネット 自動運転と保険研究会(2018)「自動運転と保険について考
える : 米国トラベラーズ白書を読んで」インシュアランス損保版 4786 号

株式会社本田技術研究所 四輪 R&D センター (2017) 「資料 3-1 Connected Car 社会
の実現に向けた取組み」総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会 第 3 回
(https://www.soumu.go.jp/main_content/000472187.pdf)

株式会社ワールド・ヒューマン・リソーシス (2018) 「自動運転車の普及と法律・保
険 制 度 へ の 波 及 」 共 済 総 研 レ ポ ー ト 155 号
(<https://www.jkri.or.jp/PDF/2017/Rep155matsuyoshi.pdf>)

株式会社ワールド・ヒューマン・リソーシス(2019)「共済・保険 進化する自動運転
技 術 と 保 険 業 界 の 取 組 み 」 共 済 総 研 レ ポ ー ト 162 号
(<https://www.jkri.or.jp/PDF/2019/Rep162matsuyoshi.pdf>)

株式会社日本能率協会総合研究所 (2016) 「平成 27 年度警察庁委託事業 自動走行の
制 度 的 課 題 等 に 関 す る 調 査 研 究 報 告 書 」
(<https://www.npa.go.jp/koutsuu/kikaku/jidosoko/kentoiinkai/report/honbun.pdf>)

茅沼英一 (1967a) 「運行供用者責任ないし使用者責任 無断運転(1)」判タ 212 号

- 茅沼英一（1967b）「無断運転と運行供用者の責任（一）-自賠法 3 条の形式的考察-」
判時 467 号
- 茅沼英一（1967c）「無断運転と運行供用者の責任（二）-自賠法 3 条の形式的考察-」
判時 469 号
- 茅沼英一（1972）「運行供用性の基礎としての運行支配と運行利益」吉岡進編「現代
損害賠償法講座 3（初版）」（日本評論社）
- 唐沢かおり（2021）「自動運転に対する受容的態度とは：リスク・ベネフィット認知
に焦点を当てた調査からの示唆」自動車技術 75 巻 1 号
- カラブレイジ・ギド（小林秀文訳）（1977）「最適抑止と事故」アメリカ法 34 号
- カラブレイジ・グイド（小林秀文訳）（1993）「事故の費用—法と経済学による分析
—（初版）」（新山社）
- カラブレイジ・グイド（松浦好治訳）（1994）「危険配分と不法行為法に関する若干
の考察」「『法と経済学』の原点（初版）」（木鐸社）
- 河合英直（2017）「自動運転技術の動向について」NBL1099 号
- 川井健（1967）「運行供用者責任の根本理念」判タ 212 号
- 川井健（1975）「判批」加藤一郎ほか編「交通事故判例百選（第 2 版）」
- 川井健（1978）「現代不法行為法研究（初版）」（日本評論社）
- 川井健（1982）「判批」別冊ジュリスト 18 号
- 川地宏行（2017）「判批」新美育文ほか編「交通事故判例百選（第 5 版）」
- 川村清（2000）「裳華房テキストシリーズ-物理学 力学（第 3 版）」（裳華房）
- 川村龍太郎ほか「自律型モビリティシステム（自動走行技術、自動制御技術等）の開
発・実証」総務省（https://www.soumu.go.jp/main_content/000525393.pdf）
- 北河隆之（2016）「交通事故損害賠償法（第 2 版）」（弘文堂）
- 北河隆之ほか（2017）「逐条解説 自動車損害賠償保障法（第 2 版）」（弘文堂）
- 木宮高彦（1991）「運行供用者責任の基本理念」加藤一郎=木宮高彦編「自動車事故
の損害賠償と保険（初版）」（有斐閣）
- 木宮高彦ほか（2003）「注釈自動車損害賠償保障法（新版）」（有斐閣）
- 木島秀明（2005）「ITS と自動車損害賠償保障制度」山下友信編山下友信編「高度道
路交通システム(ITS)と法—法的責任と保険制度（初版）」（有斐閣）
- 葛巻清吾（2018）「SIP 自動走行システム Automated driving system for everyone
a smile」内閣府 第 3 回 戦略的イノベーション創造プログラム（SIP）第 1 期記者
勉強会（<https://www8.cao.go.jp/cstp/gaiyo/sip/press/jidosoko.pdf>）
- 工藤祐巖ほか（2017）「運行起因性」交通法研究 45 号

國井和郎（1985）「運行供用者」加藤一郎・米倉明編「ジュリスト増刊法律学の争点シリーズ 3-II（債権総則・債権各論）」（有斐閣）

窪田充見（2018a）「自動運転と販売店・メーカーの責任」藤田友敬編「自動運転と法（初版）」（有斐閣）

窪田充見（2018b）「不法行為法 一民法を学ぶ―（第2版）」（有斐閣）

窪田充見（2020）「自動運転に関する現状と課題①―民事責任の観点から」法律のひろば 73 巻 2 号

窪田充見（2021）「交通事故」窪田充見ほか編「事件類型別不法行為法（初版）」（弘文堂）

窪田充見ほか（2017）「自動車損害賠償保障法 60 年」交通法研究 45 号

窪田充見ほか（2019）「『自動運転』を考える」法学教室 463 号

倉田卓次（1970）「民事交通訴訟の課題（初版）」（日本評論社）

倉田卓次（1975）「判批」加藤一郎ほか編「交通事故判例百選（第2版）」

倉地亮（2018）「自動車を取り巻く IoT セキュリティとその課題 自動運転、車車間、路車間の V2X に関するセキュリティを中心に」情報管理 60 巻 10 号

栗田昌裕（2019）「自動運転車の事故と民事責任」法律時報 91 巻 4 号

栗山泰史（2016）「自動運転がもたらす様々な課題」インシュアランス損保版 4673 号

黒木智光（2005）「ITS の概説と分類」山下友信編山下友信編「高度道路交通システム(ITS)と法—法的責任と保険制度（初版）」（有斐閣）

黒住忠行（1955a）「自動車事故のひかれ損を防止—立案中の自動車損害賠償保障制度—」時の法令 163 号

黒住忠行（1955b）「自動車損害賠償制度について」法律のひろば 8 巻 7 号

桑田寛史（2019）「自動運転の法律問題」福岡真之介編「IoT・AI の法律と戦略（第2版）」（商事法務）

経済産業省・国土交通省 自動走行ビジネス検討会（2019）「自動走行システムにおけるサイバーセキュリティ対策」（https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/jido_soko/pdf/sanko_03.pdf）

経済産業省・国土交通省 自動走行ビジネス検討会（2021a）「自動走行の実現及び普及に向けた 取組報告と方針 Version 5.0 ～レベル4自動運転サービスの 社会実装を 目 指 し て ～」（https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/jido_soko/pdf/20210430_03.pdf）

経済産業省・国土交通省 自動走行ビジネス検討会（2021b）「自動走行の実現及び普及に向けた取組報告と方針 Version5.0 ～レベル 4 自動運転サービスの社会実装を目指して～ 概要 版」
（https://www.meti.go.jp/shingikai/mono_info_service/jido_soko/pdf/20210430_02.pdf）

警察庁(2022a)「国会提出法案」 (<https://www.npa.go.jp/laws/kokkai/index.html>)

警察庁(2022b)「道路交通法の一部を改正する法律案（概要）」
（https://www.npa.go.jp/laws/kokkai/05_sankoushiryou.pdf）

公益社団法人自動車技術会規格会議（2018）「JASO テクニカルペーパー 自動車用運転自動化システムのレベル分類及び定義 JASO TP 18004:2018」

肥塚肇雄(2007)「政府保障事業をめぐる現代的課題」交通法研究 35 号

肥塚肇雄（2017）「保険会社の ICT を使った危険測定と自動車保険契約等への影響 人工知能及び自動運転を対象として」保険学雑誌 636 号

肥塚肇雄(2018a)「新しい技術と保険法の課題（特集 保険法の現状と新たな課題）」ジュリスト 1522 号

肥塚肇雄（2018b）「自動運転車事故の民事責任と保険会社等のメーカー等に対する求償権行使に係る法的諸問題」保険学雑誌 641 号

肥塚肇雄（2019）「自動運転車が社会実装された後の自動車保険契約の変貌」中山幸二=柳川鋭士編「自動運転と社会変革 法と保険（初版）」（商事法務）

肥塚肇雄(2021a)「日本版 MaaS における自動運転事故とサイバーセキュリティ」損害保険研究 82 巻 4 号

肥塚 肇雄（2021b）「日本版 MaaS の推進と MaaS サイバー保険-自動運転に対するより高い社会的受容性を指向して-」2021 巻 653 号 97 頁-98 頁
（https://www.jstage.jst.go.jp/article/jsis/2021/653/2021_653_89/_pdf/-char/ja）

肥塚肇雄（2021c）「MaaS 時代における自動運転事故の民事責任と保険」野田博ほか編「商事立法における近時の発展と展望：丸山秀平先生古稀記念論文集」（中央経済社）

肥塚肇雄（2022）「自動運転事故の法的責任とサイバーセキュリティ」車載テクノロジー9 巻 10 号

国土交通省「国連におけるサイバーセキュリティ及びデータ保護に係るガイドラインの検討状況」（<https://www.mlit.go.jp/common/001136224.pdf>）

国土交通省「サイバーセキュリティ/データ保護ガイドラインの概要」
(<https://www.mlit.go.jp/common/001152689.pdf>)

国土交通省（2002）「自動車損害賠償責任再保険特別会計」
(https://www.mlit.go.jp/chosahokoku/financial/financial_13/images/01.pdf)

国土交通省（2007）「自動車損害賠償保障事業が行う損害のてん補の基準 第415号」

国土交通省（2017）「道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省令等について
（概要）」 (<https://www.mlit.go.jp/common/001171831.pdf>)

(<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/04relief/resource/data/pokijun.pdf>)

国土交通省（2019）「自動運転車の開発・実用化・普及に向け国内基準を整備：自動運行装置の安全基準、走行環境条件の付与、サイバーセキュリティ等」自動車セミナー 58巻10号

国土交通省（2020a）「別添1 自動運行装置の保安基準等の概要（省令・告示等）」
(<https://www.mlit.go.jp/common/001338328.pdf>)

国土交通省（2020b）「道路運送車両の保安基準（2020年4月1日現在）」
(https://www.mlit.go.jp/jidosha/jidosha_fr7_000007.html)

国土交通省（2020c）「別紙2 サイバーセキュリティ及びソフトウェアアップデートの国際基準の概要」

(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001350038.pdf>)

国土交通省（2020d）「別紙3 自動運転技術に係る国際基準検討体制の概要」
(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001350039.pdf>)

国土交通省（2020e）「別紙4 自動車基準調和世界フォーラム（WP29）の概要」
(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001350040.pdf>)

国土交通省・金融庁（2001）「自動車損害賠償責任保険の保険金等及び自動車損害賠償責任共済の共済金等の支払基準 告示第1号」
(<https://www.mlit.go.jp/jidosha/anzen/04relief/resource/data/kijyun.pdf>)

国土交通省 交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車部会 自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会（2019a）「資料1 自動車部会自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会報告書（概要）」 (<https://www.mlit.go.jp/common/001268577.pdf>)

国土交通省 交通政策審議会 陸上交通分科会 自動車部会 自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会（2019b）「資料2 自動車部会自動運転等先進技術に係る制度整備小委員会報告書～自動運転等先進技術に対応した自動車の安全確保に係る制度のあり方～」 (<https://www.mlit.go.jp/common/001268576.pdf>)

国土交通省 国土技術政策総合研究所 高度道路交通システム(ITS)研究室国土交通省
(2012)「第1回オートパイロットシステムに関する検討会 配布資料 資料5 高速道路
サグ部等交通円滑化研究会における検討状況報告」
(<http://www.mlit.go.jp/road/ir/ir-council/autopilot/pdf/6.pdf>)

国土交通省自動車局 (2018 a) 「自動運転車の安全技術ガイドライン[概要]」
(<https://www.mlit.go.jp/common/001253666.pdf>)

国土交通省自動車局 (2018 b) 「自動運転車の安全技術ガイドライン」
(<https://www.mlit.go.jp/common/001253665.pdf>)

国土交通省自動車局 技術政策課 (2018) 「別紙 自動運転車の安全技術ガイドライン
(案)に関する意見募集の結果について」 (<https://public-comment.e-gov.go.jp/servlet/PcmFileDownload?seqNo=0000177868>)

国土交通省自動車局 自動運転における損害賠償責任に関する研究会 第4回 (2017)
「議事要旨」 (<http://www.mlit.go.jp/common/001207005.pdf>)

国土交通省自動車局 自動運転における損害賠償責任に関する研究会(2018a)「第5回
『自動運転における損害賠償責任に関する研究会』議事要旨」
(<http://www.mlit.go.jp/common/001224240.pdf>)

国土交通省自動車局 自動運転における損害賠償責任に関する研究会 第6回(2018b)
「自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書」
(<https://www.mlit.go.jp/common/001226452.pdf>)

国土交通省自動車局 自動運転における損害賠償責任に関する研究会(2018c)「自動運
転における損害賠償責任に関する研究会 報告書(概要)」
(<http://www.mlit.go.jp/common/001226616.pdf>)

国土交通省自動車局 (2018)「自動車の安全確保に係る制度及び自動運転技術等の動
向について」 (<https://www.mlit.go.jp/common/001260130.pdf>)

国土交通省自動車局 (2020)「別添2 道路運送車両の保安基準等の一部を改正する省
令等について」 (<https://www.mlit.go.jp/common/001338329.pdf>)

国土交通省自動車局審査・リコール課 (2020)「道路運送車両法関係手数料令等の一
部改正及び自動車の特定改造等の許可に関する省令等の制定について -自動車の特定
改造等の許可に関する制度整備-」
(<https://www.mlit.go.jp/report/press/content/001358068.pdf>)

国土交通省自動車局補償制度参事官室(2012)「新版逐条解説自動車損害賠償保障法
(初版)」(ぎょうせい)

- 国土交通省 車両安全対策検討会 (2017) 平成 28 年度 第 3 回「資料 7 自動運転車の公道実証実験を可能とする措置(道路運送車両の保安基準関係)」1 頁 (<https://www.mlit.go.jp/common/001182520.pdf>)
- 国立研究開発法人情報通信研究機構サイバーセキュリティ研究所 サイバーセキュリティ研究室 (2020) 「NICTER 観測レポート 2020」 (https://www.nict.go.jp/cyber/report/NICTER_report_2020.pdf)
- 小塚莊一郎(2018)「自動車のソフトウェア化と民事責任」藤田友敬編「自動運転と法(初版)」(有斐閣)
- 小塚莊一郎(2020)「自動走行車のサイバーセキュリティと法律問題」損害保険研究 81 巻 4 号
- 小塚莊一郎(2021)「自動運転車のサイバーセキュリティと法律問題(特集 車載ソフトウェアのセキュリティ対策とその課題)」車載テクノロジー8 巻 9 号
- 小塚莊一郎ほか(2022)「新技術と法 自動運転」ジュリスト 1574 号
- 後藤元(2018)「自動運転と民事責任」弥永真生=宍戸常寿編「ロボット・AI と法(初版)」(有斐閣)
- 小西義博(1995)「車転借人の事故」小川英明ほか編「交通損害賠償の基礎知識(上)(初版)」(青林書院)
- 小林秀之=神田秀樹(1992)「法と経済学入門(初版)」(弘文堂)
- 小林雅文(2020)「コネクティッド/自動運転を見据えた交通システム」自動車技術 74 巻 5 号
- 古笛恵子(2019)「自動走行における事故の法的責任」青山法学論集 61 巻 1 号 (<https://www.agulin.aoyama.ac.jp/repo/repository/1000/21008/>)
- 薦田茂正(1972)「自賠法における責任と使用者責任」吉岡進編「現代損害賠償法講座 3(初版)」(日本評論社)
- 近藤勝彦(2019)「企業法務のアンテナ 自動運転の実現に伴う法的諸問題 民事責任の問題を中心に」MJS 税経システム研究所 Monthly report122 号
- 雑賀光太郎ほか(2016)「社会・産業システムを革新する自動運転技術」日立総研レポート 11 巻 2 号 (https://www.hitachi-hri.com/journal/_icsFiles/afieldfile/2016/08/29/Vol11-2.pdf)
- 齊藤一彦(1997)「泥棒運転・無断運転と保有者の責任」南敏文ほか編「民事弁護と裁判実務 5 巻(再版)」(ぎょうせい)
- 坂井良和(1987)「泥棒運転と保有者の責任」判タ 631 号

- 坂井良和（1989）「自動車の無断、泥棒運転と保有者の責任」潮崎勤編「現代民事裁判の課題 8 交通損害・労働災害（初版）」（東京・新日本法規出版）
- 榮春彦（1989）「子の保有者に対する親の責任」潮崎勤編「現代民事裁判の課題 8 交通損害・労働災害（初版）」（東京・新日本法規出版）
- 坂下秀行（2022）「保険制度によるリスク分散」日本機械学会誌 125 巻 1243 号
- 坂本武憲（1988）「運行供用者責任の法構造」北大法学論集 38 巻 5-6(2) 号
（https://eprints.lib.hokudai.ac.jp/dspace/bitstream/2115/16606/1/38%285-6%292_p157-182.pdf）
- 坂本雄三（1962）「自動車事故における家族の責任」廣濱先生追悼記念論文集編集刊行委員会編「法と法学教育—廣濱先生追悼記念論文集（初版）」（勁草書房）
- 佐川果奈英（2022）「テレマティクスと自動車保険」堀田一吉ほか編「慶應義塾保険学会叢書 デジタル化時代の自動車保険」（慶應義塾大学出版会）
- 作道英文（2019）「『道路交通法の一部を改正する』について（特集・道路交通法の一部改正）」警察学論集 72 巻 8 号
- 佐々木一彦（1971）「親の責任」判タ 268 号
- 佐治友基（2016）「インターネット企業が生み出す自動車新市場の可能性」日立総研レポート 11 巻 2 号（https://www.hitachi-hri.com/journal/_icsFiles/afieldfile/2016/08/29/Vol11-2.pdf）
- 佐治友基（2017）「資料 4-2 コネクテッドカー時代の IT サービス」総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会 第 4 回
（https://www.soumu.go.jp/main_content/000483329.pdf）
- 佐藤智晶（2018）「シンギュラリティと法：人工知能の急速な発展における製造物責任などの考え方の変容」青山法学論集 60 巻 2 号
（<https://www.agulin.aoyama.ac.jp/repo/repository/1000/20604/>）
- 佐藤典仁（2017）「自動運転における損害賠償責任に関する研究会の論点整理」NBL1102 号
- 佐藤典仁（2018a）「自動運転における損害賠償責任に関する研究会 報告書の概要」NBL1120 号
- 佐藤典仁（2018b）「自動運転に係る制度整備大綱の概要」NBL1123 号
- 佐藤典仁（2019a）「『自動運転における損害賠償責任に関する研究会』報告書について」自動車技術 73 巻 2 号
- 佐藤典仁（2019b）「自動運転の実現に向けた道路運送車両法および道路交通法の改正の概要」NBL1149 号

- 佐藤典仁（2021）「自動運転と新しいモビリティの法制度の現状と今後の見通し」NBL1195 号
- 佐藤典仁（2022a）「道路交通法改正による実現する自動運転レベル 4 と電動キックボード等の新しいモビリティの法規制の現状と課題」NBL1123 号（2022 年）
- 佐藤典仁（2022b）「自動運転レベル 4 と電動キックボード等の新しいモビリティ実現のための道路交通法改正の方向性」NBL1215 号
- 佐藤典仁=芳川雄磨（2019）「IoT 先端技術の法律問題（第 1 回）自動運転をめぐる法制度の現状と今後の方向性」NBL1157 号
- 佐藤典仁ほか（2020）「自動運転の実現に向けた道路運送車両法・道路交通法の改正について」日本交通法学会編「監督義務者の責任とその保険対応」交通法研究 48 号
- 佐藤昌之（2019）「ITS・自動運転の国際動向（欧州連合、米国、中国）と課題」中山幸二=柳川鋭士編「自動運転と社会変革 法と保険（初版）」（商事法務）
- 佐藤昌之ほか（2017）「自動運転にまつわる法的課題」交通法研究 45 号
- 佐野誠（2018a）「自動運転化と自動車事故被害者救済制度— ノーフォルト自動車保険制度試論 —」損害保険研究 80 巻 2 号
https://www.jstage.jst.go.jp/article/giij/80/2/80_29/_article/-char/ja/
- 佐野誠（2018b）「多当事者間の責任の負担のあり方」藤田友敬編「自動運転と法（初版）」（有斐閣）
- 佐野誠（2022）「自動車保険の歴史と CASE 時代の自動車保険」運輸と経済 901 号
- 沢井裕（1966）「いわゆる『ハンドル貸し』による営業用乗用車の運行によって生じた事故につきタクシー会社に損害賠償を命じた事例」判時 447 号（判例評論 92 号）
- 椎木緑司（1967）「交通事故相談」ジュリスト 381 号
- 椎木緑司（1975）「判批」民商 71 巻 6 号
- 椎木緑司（1977）「運行供用者責任の本質と構造並びに事故の逆因果関係について」交通法研究 6 号
- 椎木緑司（1979）「自動車事故損害賠償の理論と実際（初版）」（有斐閣）
- 塩崎勤 編著（2007）「判例にみる共同不法行為責任」（新日本法規）
- 潮海一雄（1985）「運行供用者責任」星野英一ほか編「民法講座第 6 巻事務管理・不当利得・不法行為（初版）」（有斐閣）
- 潮見佳男（1999）「法律学の森 不法行為法」（信山社）
- 潮見佳男（2017）「判批」新美育文ほか編「交通事故判例百選（第 5 版）」
- 潮見佳男（2019）「民法（全）（第 2 版）」（有斐閣）

- 潮見佳男（2021）「ライブラリ法学基本講義6-Ⅱ基本講義債権各論Ⅱ不法行為法（第4版）」（新世社）
- 宍戸常寿ほか（2019）「AI と社会と法：パラダイムシフトは起きるか? (NUMBER 05) 専門家責任」論究ジュリスト 29 号
- 宍戸常寿ほか（2020）「AI と社会と法：パラダイムシフトは起きるか? (NUMBER 08) サイバーセキュリティ」論究ジュリスト 32 号
- 自動運転の実現に向けた調査検討委員会（2021）「令和 3 年度警察庁委託調査研究 令和 3 年度 自動運転の実現に向けた調査研究報告書」
(<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/2022houkokusyo.pdf>)
- 自動運転の実現に向けた調査検討委員会（2022）「令和3年度警察庁委託調査研究 令和 3 年度 自動運転の実現に向けた調査研究報告書」
(<https://www.npa.go.jp/bureau/traffic/council/2022houkokusyo.pdf>)
- 篠田省二（1972）「自賠法における免責」吉岡進編「現代損害賠償法講座 3（初版）」（日本評論社）
- 四宮和夫（1964）「自動車の無断運転による保有者の責任—最高裁判決を契機として—」法律時報 36 巻 5 号
- 四宮和夫（1975）「判批」加藤一郎ほか編「交通事故判例百選（第2版）」
- 柴田保幸（1974）「判批」法曹時報 26 巻 8 号
- 柴田保幸（1988）「判批」法曹会編「最高裁判所判例解説民事編（昭和 48 年度）（初版）」（法曹会）
- 島田里奈（2017）「自動運転車をめぐる法律問題」企業会計 69 巻 8 号
- 清水直樹（2018）「自動運転における AI 活用の課題」国会国立図書館調査及び立法考査局編「科学技術に関する調査プロジェクト 2017 報告書 自動運転技術の動向と課題」（国会国立図書館）
- 新城雅夫（1977）「運行供用者」倉田卓次編集「判例からみた自動車事故の諸問題（初版）」（新日本法規出版）
- 杉本勉=遠山毅（2019）「自動車サイバーフィジカルセキュリティの評価プラットフォームとその応用」自動車技術 73 巻 7 号
- 鈴木陽子（2018）「自動走行に関するアメリカの議論状況（シンポジウム 自動走行と自動車保険 個別報告 1）」交通法研究 46 号 117 頁
- 鈴木裕治（2013）「交通事故に関する民事責任論の概要」佐久間邦夫=八木一洋「交通損害関係訴訟（補訂版）」

砂田武俊（2019）「自動車の自動運転の技術の実用化に対応するための規定の整備（特集・道路交通法の一部改正）」警察学論集 72 巻 8 号

関根栄郷（1975）「判批」「交通事故判例百選（第 2 版）」

瀬戸口純一（2016）「自律型モビリティシステム(自動走行技術、自動制御技術等)の開発・実証 III 高度地図データベースの高効率なリアルタイム更新・配信技術の確立」総務省 (https://www.soumu.go.jp/main_content/000544633.pdf)

宗宮信次（1975）「判批」日本法学 40 号 4 号

総合警備保障株式会社（2017）「資料 4-3 Connected Car 社会における 安全安心サービス」総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会 第 4 回 (https://www.soumu.go.jp/main_content/000483330.pdf)

総務省（2015）「情報通信白書平成 27 年版」(<https://www.soumu.go.jp/johotsusintokei/whitepaper/ja/h27/pdf/27honpen.pdf>)

総務省（2016）「自律型モビリティシステム(自動走行技術、自動制御技術等)の開発・実証」(https://www.soumu.go.jp/main_content/000530682.pdf)

総務省（2016）「平成 28 年度開始の研究開発プロジェクト一覧」(https://www.soumu.go.jp/menu_seisaku/ictseisaku/ictR-D/ichiran28.html)

総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会 第 1 回（2016）「資料 1-3『Connected Car』をめぐる現状等」(https://www.soumu.go.jp/main_content/000456441.pdf)

総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会 第 6 回（2017a）「資料 6-1 Connected Car 社会の実現に向けて（取りまとめ案）」(https://www.soumu.go.jp/main_content/000501452.pdf)

総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会 第 6 回（2017b）「資料 6-2 Connected Car 社会の実現に向けて（概要案）」(https://www.soumu.go.jp/main_content/000501450.pdf)

総務省サイバーセキュリティ統括官室（2018）「電気通信事業法及び国立研究開発法人情報通信研究機構法の一部を改正する法律(平成 30 年法律第 24 号)の施行に伴う省令の制定について（NICT 法の一部改正に伴う識別符号の基準及び実施計画に関する規定整備関係）」(https://www.soumu.go.jp/main_content/000571077.pdf)

総務省=財務省（2021）「国立研究開発法人 情報通信研究機構 中長期目標(第 5 期)」(<https://www.nict.go.jp/lde9n20000000ev6-att/5th-mid-term-goal.pdf>)

ダイナミックマップ基盤企画株式会社（2017）総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会 第 3 回「資料 3-3『ダイナミックマップ協調領域』構築に関する 課題

及 び Connected Car へ の 期 待 」

(https://www.soumu.go.jp/main_content/000472189.pdf)

大良美德 (2019) 「自動運転に向けた損害保険業界の対応—自賠償保険・自動車保険に関する対応」 中山幸二=柳川鋭士編「自動運転と社会変革 法と保険 (初版)」 (商事法務)

高崎尚志 (1975) 「判批」 「交通事故判例百選 (第2版)」

高崎尚志 (1977) 「判批」 交民9巻索引・解説号

高崎尚志 (1979) 「運行供用者理論の新展開」 不法行為法研究会編「交通事故民事裁判例集創刊10周年記念論文集 交通事故賠償の現状と課題」 (ぎょうせい)

高崎尚志 (1989) 「運行供用者の免責をめぐる諸問題」 潮崎勤編「現代民事裁判の課題8 交通損害・労働災害 (初版)」 (東京・新日本法規出版)

高崎尚志 (1990) 「自動車事故の責任と賠償 (第3版)」 (第一法規出版)

高崎尚志 (2009) 「自動車事故の損害賠償理論 (初版)」 (ぎょうせい)

高橋郁夫=有本真由 (2016) 「自動車システムの法律問題 : 自動運転を中心に」 情報ネットワーク・ローレビュー14号

高橋宏志 (2013) 「重点講義 民事訴訟法 上 (第2版補訂版)」 (有斐閣)

高橋武秀 (2018) 「第1章 自動運転導入のための課題」 中島聖雄ほか編「自動運転の現状と課題 (初版)」 (社会評論社)

竹沢英之 (1999) 「判批」 宮原守男ほか編「交通事故判例百選 (第4版)」

武田聿宏 (1989) 「民事責任における信賴の原則の適用」 潮崎勤編「現代民事裁判の課題8 交通損害・労働災害 (初版)」 (東京・新日本法規出版)

竹森敬祐 (2017) 「コネクテッドカーとセキュリティ」 国際交通安全学会誌 (IATSS Review) 42巻2号 (<https://www.iatss.or.jp/common/pdf/publication/iatss-review/42-2-05.pdf>)

太刀川浩一 (2019) 「『道路交通法の一部を改正する法律』の背景と今後の課題について (特集・道路交通法の一部改正)」 警察学論集72巻8号

辰井聡子 (2018) 「自動運転の論点-倫理的・社会的観点から-」 国会国立図書館調査及び立法考査局編「科学技術に関する調査プロジェクト 2017 報告書 自動車運転技術の動向と課題」 (国会国立図書館)

辰巳憲一 (2020) 「サイバーセキュリティ保険の役割に係る諸問題—サイバー攻撃対策との比較—」 損害保険研究82巻2号

達野大輔=穂高弥生子 (2017) 「自動運転車の『オープン・カー』化の波と法的問題」 Business Law Journal10巻5号

田中綾 (2020) 「商事判例研究 (Number 3376) 盗難車の所有者の運行供用者該当性 [名古屋地裁平成 30.6.6 判決] 」ジュリスト 1543 号

田中綾 (2021) 「自動運転車に関する交通事故に対する製造業者の民事責任制度の在り方」法と経済学会 2021 年度 (19 回) 全国大会 (http://www.jlea.jp/21zenkokutaikai_1_end.html)

田中優 (1986) 「他人性」ジュリスト増刊総合特集 42 号「自動車事故」

田中優 (1997a) 「自賠法 3 条補遺」鈴木潔ほか編「注解交通損害賠償法 (新版)」 (青山書林)

田中優 (1997b) 「当初の見解 (1 立案担当者の見解)」鈴木潔ほか編「注解交通損害賠償法 (新版)」 (青山書林)

田中優 (1997c) 「無断運転を中心とする従来 of 議論」鈴木潔ほか編「注解交通損害賠償法 (新版)」 (青山書林)

谷口正信 (2015) 「自動運転の国際基準調和技術」自動車技術 69 巻 12 号

谷水央 (1967) 「民事交通事故訴訟の問題点」判タ 202 号

谷脇康彦 (2018) 「サイバーセキュリティ (初版)」 (岩波新書)

谷脇康彦=湯淺壘道 (2020) 「サイバーセキュリティ」穴戸常寿ほか編「AI と社会と法—パラダイムシフトは起きるか? Transformation of the Laws under Society with Artificial Intelligence (初版)」 (有斐閣)

田邨正義 (1996) 「運行供用者」金澤理ほか編「裁判実務大系第 26 巻損害保険訴訟法 (初版)」 (青林書院)

田邨正義 (1999) 「判批」宮原守男ほか編「交通事故判例百選 (第 4 版)」

千種達夫 (1961) 「使用者責任と自動車損害賠償補償法」判時 263 号

塚田学 (2019) 「車車間・路車間通信の開発動向と自動運転へ向けた展望 自動走行を支える協調型 ITS と車々間・路車間ネットワークの展望」車載テクノロジー 6 巻 11 号 (https://tlab.hongo.wide.ad.jp/papers/Tsukada_AT2019.pdf)

蔦大輔 (2018) 「官民の多様な主体における情報共有の促進を サイバーセキュリティ関連法の改正動向 (特集 サイバーセキュリティをめぐる法務対応)」ビジネス法務 18 巻 9 号

土田直之 (2019) 「ダイナミックマップの実用化に貢献する 3 次元共通基盤地図データの提供に向けた取り組み」自動車技術 73 巻 2 号

徳本鎮 (1974) 「企業の不法行為責任の研究 (初版)」 (一粒社)

戸嶋浩二 (2016) 「自動走行車 (自動運転) の実現に向けた法制度の現状と課題 (下)」 NBL1074 号

戸嶋浩二 (2018) 「システム欠陥による事故増を見据えた対応は？自動運転ルールをめぐる最新動向」ビジネス法務 18 巻 9 号

戸嶋浩二=佐藤典仁編著 (2020) 「自動運転・MaaS ビジネスの法務 (初版)」 (中央経済社)

戸嶋浩二ほか(2022) 「自動運転実現や新しいモビリティ普及へ前進 改正道路交通法」ビジネス法務 2022 年 10 月号

戸出正夫 (1974) 「自動車保険の構造」田辺康平= 石田満編「損害保険双書 2 自動車保険 (初版)」 (文眞堂)

富川雅満 (2016) 「エリック・ヒルゲンドルフ『法と自律型機械—問題概説』」千葉大学法学論集 31 巻 第 2 号 ([https://opac.ll.chiba-u.jp/da/curator/101870/S09127208-31\(2\)-P112-TOM.pdf](https://opac.ll.chiba-u.jp/da/curator/101870/S09127208-31(2)-P112-TOM.pdf))

内閣官房 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議 (2018) 「自動運転に係る制度整備大綱」 (https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20180413/auto_drive.pdf)

内閣官房 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議 (2020) 「官民 ITS 構想・ロードマップ 2020」 (https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20200715/2020_roadmap.pdf)

内閣官房 高度情報通信ネットワーク社会推進戦略本部・官民データ活用推進戦略会議 (2021) 「官民 ITS 構想・ロードマップ 2021」 (<https://www.kantei.go.jp/jp/singi/it2/kettei/pdf/20210615/roadmap.pdf>)

内閣官房情報通信技術(IT)総合戦略室(2018)「自動運転に係る制度整備大綱」の概要(特集 自動運転社会の到来)」法律のひろば 71 巻 7 号

内閣府 (2017) 「未来投資戦略 2017—Society 5.0 の実現に向けた改革—」 (https://www.kantei.go.jp/jp/singi/keizaisaisei/pdf/miraitousi2017_t.pdf)

内閣府 政策統括官(科学技術・イノベーション担当) (2018) 「戦略的イノベーション創造プログラム(SIP) 自動走行システム 研究開発計画」 (https://www8.cao.go.jp/cstp/gaiyo/sip/keikaku/6_jidousoukou.pdf)

内閣府 成長戦略ワーキング・グループ 第 8 回 (2021a) 「第 8 回 成長戦略ワーキング・グループ 議事概要」 (<https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/seicho/20210408/gijiroku0408.pdf>)

内閣府 成長戦略ワーキング・グループ 第 9 回 (2021b) 「資料 1-6『デジタル時代の刑事法のあり方』意見(骨子案)」 (<https://www8.cao.go.jp/kisei-kaikaku/kisei/meeting/wg/seicho/20210427/210427seicho06.pdf>)

内閣府 成長戦略ワーキング・グループ 第10回 (2021c) 「資料 2-2 デジタル時代の
 刑事法の在り方に関する議論の整理」 ([https://www8.cao.go.jp/kisei-
 kaikaku/kisei/meeting/wg/seicho/20210517/210517seicho08.pdf](https://www8.cao.go.jp/kisei-

 kaikaku/kisei/meeting/wg/seicho/20210517/210517seicho08.pdf))

内藤和美 (2020) 「ドイツにおけるサイバー保険」 損害保険研究 81 巻 4 号

中川淳 (1975) 「判批」 「交通事故判例百選 (第2版)」

中川正夫ほか (2020) 「自動運転車の安全性確保に向けたステレオカメラによる測距
 及び物体認識への逆光の影響に関する研究」 精密工学会学術講演会講演論文集
 2020S(0) (<https://ci.nii.ac.jp/naid/130007896684>)

中川由賀 (2019a) 「刑事責任」 中山幸二=柳川鋭士編「自動運転と社会変革 法と保
 険 (初版)」 (商事法務)

中川由賀 (2019b) 「法の視点から見たこれからの点検整備・車検制度のあり方 (特集
 CASE時代のクルマのメンテナンス)」 自動車技術 73 巻 7 号

中川由賀 (2020) 「具体的事件事例分析を通じた自動運転車の 交通事故に関する刑事
 責任の研究①-遠隔型自動運転システムにおける自動運行装置作動中 及び遠隔操作中
 の事故～」 中京法学 54 巻 3・4 号 ([https://chukyo-
 u.repo.nii.ac.jp/?action=pages_view_main&active_action=repository_view_main_i
 tem_detail&item_id=18087&item_no=1&page_id=13&block_id=21](https://chukyo-

 u.repo.nii.ac.jp/?action=pages_view_main&active_action=repository_view_main_i

 tem_detail&item_id=18087&item_no=1&page_id=13&block_id=21))

中川由賀 (2021) 「自動運転移動サービスの継続的な事業化に向けた法的課題～安全
 性と採算性の両立のために～」 中共ロイヤー 34 号 ([https://chukyo-
 u.repo.nii.ac.jp/?action=pages_view_main&active_action=repository_view_main_i
 tem_detail&item_id=18324&item_no=1&page_id=13&block_id=21](https://chukyo-

 u.repo.nii.ac.jp/?action=pages_view_main&active_action=repository_view_main_i

 tem_detail&item_id=18324&item_no=1&page_id=13&block_id=21))

菅沼英明 (2021) 「ITS・自動運転の動向と今後-V2Xを中心として-」 電気情報通信学
 会 通信ソサイエティマガジン 58 巻秋号 2021 ([https://www.ieice.org/~cs-
 edit/magazine/ieice/spsec/Bplus58_sp.pdf](https://www.ieice.org/~cs-

 edit/magazine/ieice/spsec/Bplus58_sp.pdf))

中野寿紀 (2020) 「愛知県の 2019 年度自動運転社会実装実証事業について-愛知県
 国際展示場での実施を中心として-」 自動車技術 74 巻 5 号

中林真理子 (2019) 「自動運転と損害保険の企業倫理」 中山幸二=柳川鋭士編「自動
 運転と社会変革 法と保険 (初版)」 (商事法務)

永光洋一 (1969) 「自動車損害補償法の実施状況」 ジュリスト 431 号

中村統太郎 (1969) 「自動車事故と保険」 ジュリスト 431 号

中山幸二 (2015) 「自動運転をめぐる法的課題」 自動車技術 69 巻 12 号 43 頁

中山幸二 (2018a) 「自動運転をめぐる法整備の最新動向～行政の動き, 責任問題, 模
 擬裁判～」 車載テクノロジー 6 巻 1 号 88 頁

中山幸二 (2018b) 「車両の先進安全技術開発による道路交通の展望 : 自動運転をめぐるジュネーブ条約と法整備の最新動向 (特集 道路交通事故の現在)」月報司法書士 562 号

中山幸二 (2019) 「車の自動運転をめぐる法整備の動向と課題」自動車技術 73 巻 3 号 49 頁

中山幸二 (2020) 「講演 法整備の現状説明 (第 34 回 明治大学社会科学研究所公開講演会 自動運転をめぐる法整備の現在)」明治大学社会科学研究所紀要 58 巻 2 号

中山幸二 (2021) 「自動運転をめぐる法的課題と法整備の動向」明治大学社会科学研究所紀要 59 巻 1 号

中山典子 (2017) 「判批」新美育文ほか編「交通事故判例百選 (第 5 版)」

奈良次郎 (1975) 「判批」加藤一郎ほか編「交通事故判例百選 (第 2 版)」

成原慧 (2017) 「AI の研究開発に関する原則・指針」福田雅樹ほか編「AI がつなげる社会-AI ネットワーク時代の法・政策-」(弘文堂)

難波譲治 (2010) 「判批」法学セ増刊 6 号

新国哲也 (2019) 「国連自動車基準調和世界フォーラム(WP29)における自動車セキュリティ, ソフトウェアアップデートの議論の状況」自動車技術 73 巻 2 号

西岡宜兄 (1982) 「判批」別冊ジュリスト 18 号

西川達雄 (1964) 「自動車事故における民法 715 条『事業ノ執行ニ付キ』と自賠法 3 条」判時 371 号 (判例評論 69 巻 7 号)

西川美数ほか (1971) 「民事交通訴訟の諸問題・一」法曹時報 23 巻 9 号

西川美数ほか (1972) 「民事交通訴訟の諸問題」西川美数=柏井康夫編「民事・刑事交通訴訟の諸問題」(法曹界)

西島梅治 (1977) 「保険は交通事故の被害者救済にどのように役立っているかーその現状と将来」並木茂ほか編「総合特集交通事故ー実態と法理」ジュリスト増刊 8 号

西見吉晃 (2019) 「コネクテッドカーシステムに対するサイバー攻撃と犯罪」法律時報 91 巻 4 号

二宮芳樹 (2016) 「運転支援と自動運転による高齢者社会の活性化」日立総研レポート 11 巻 2 号 (https://www.hitachi-hri.com/journal/_icsFiles/afieldfile/2016/08/29/Vol11-2.pdf)

野澤正充 (2020) 「セカンドステージ債権法Ⅲ事務管理不当利得不法行為 (第 3 版)」(日本評論社)

野田宏 (1972) 「判批」法曹時報 24 巻 1 号

野村好弘 (1969) 「運行供用者責任についての一考察」ジュリスト 431 号

- 野村好弘（1979）「自動車事故の民事判例（増補改訂版）」（有斐閣双書）
- 野村好弘ほか（1981）「不法行為法（初版）」（学陽書房）
- 橋詰均（1999）「判批」宮原守男ほか編「交通事故判例百選（第4版）」
- 橋本佳幸=森田果（2020）「専門家責任」宍戸常寿ほか編「AI と社会と法—パラダイムシフトは起きるか？Transformation of the Laws under Society with Artificial Intelligence（初版）」（有斐閣）
- 羽成守（1991）「運行供用者と他人性」加藤一郎=木宮高彦編「自動車事故の損害賠償と保険（初版）」（有斐閣）
- 浜崎恭生（1967a）「運行供用者の要件」判タ 212 号
- 浜崎恭生（1967b）「名義貸・名義残り」判タ 212 号
- 浜崎恭生（1969）「運行供用者責任の新展開」ジュリスト 431 号
- 浜田宏一（1977）「損害賠償の経済分析（初版）」（東京大学出版会）
- 林泰民（1969）「運行供用者の立証責任—いわゆる抗弁説について—」司法研修所論集 1969 年 1 号
- 林田清明（1988）「事故の抑止と交通事故における損害賠償」判タ 654 号
- 林田清明（1999）「判批」宮原守男ほか編「交通事故判例百選（第4版）」
- 原口宏房（1977）「政府保障事業における問題点とその改善策」並木茂ほか編「総合特集交通事故—実態と法理」ジュリスト増刊 8 号
- 原口宏房（1997）「政府の自動車損害賠償補償事業」川井健ほか編「注解交通損害賠償法（新版）」（青山書林）
- 原田和徳（1975）「判批」加藤一郎ほか編「交通事故判例百選（第2版）」
- 原田和徳（1982）「判批」別冊ジュリスト 18 号
- 伴喬之輔（1966）「自動車事故と運行供用者」林良平=中務俊昌編「判例不法行為（初版）」（有信堂）
- 潘阿憲（2021）「損害保険判例研究(100)盗難車両による交通事故と所有者の管理上の過失[最高裁令和 2. 1. 21 判決]」損害保険研究 82 巻 4 号
- 樋笠堯士（2022a）「自動運転レベル 4 における関与者の義務と責任およびデータ記録—ドイツの改正道路交通法を手がかりに—」多摩大学研究紀要 26 巻
- 樋笠堯士（2022b）「自動運転レベル 4 における刑事実務：道路交通法改正案の分析と提案」捜査研究 71 巻 4 号
- 日野忠和（1987）「子の自動車事故と親の責任」判タ 38 巻 11 号
- 平井宜雄（1980）「現代不法行為理論の一展望（初版）」（一粒社）
- 平井宜雄（2011）「不法行為法理論の諸相—平井宜雄著作集Ⅱ—（初版）」（有斐閣）

平野晋（2018）「AI ネットワークと製造物責任 -設計上の欠陥を中心に」情報通信政策研究 2 巻 1 号 (https://www.soumu.go.jp/main_content/000592824.pdf)

深井秀一(2019)「NTT ドコモの“コネクテッドカービジネス”の取組み」自動車技術 73 巻 2 号

深町晋也（2017）「AI ネットワーク時代の刑事法制」福田雅樹ほか編「AI がつなげる社会-AI ネットワーク時代の法・政策-」（弘文堂）

福岡真之介（2020）「AI に関する責任」福岡真之介編著「AI の法律（初版）」（商事法務）

福島正夫ほか（2017）「自動運転が引き起こす保険業界の変貌とその対応」2017 年度（平成 29 年度）日本保険学会全国大会 全体要旨 (<http://www.js-is.org/wp-content/uploads/2017/10/23e57fe5b62b7873509579b410e137b7.pdf>)

福田弥夫（2019）「自動運転技術の進展に伴う共催事業への影響—損害賠償責任にかかる主な論点と課題を中心として—」共済理論研究・平成 30 年度第三回共済理論研究会 (https://www.jcia.or.jp/action/photo/07_自動運転技術の進展に伴う共済事業への影響（福田委員）.pdf)

福田弥夫ほか（2018）「自動運転と損害賠償責任—自動運転車が関与する交通事故被害者の救済は現行法の体系で処理可能なのか」日交研シリーズ A-671 号（日本交通政策研究会）

福永政彦（1979）「子の所有車に対する親の責任判断に関する運行供用者概念の問題点」不法行為法研究会編「交通事故民事裁判例集創刊 10 周年記念論文集 交通事故賠償の現状と課題」（ぎょうせい）

福永政彦（1983）「運行供用者概念の現状と問題点」「新・実務民事訴訟講座 5 巻（初版）」（日本評論社）

福永政彦（1984）「判例からみた運行供用者としての限界」鈴木忠一ほか編「季刊実務民事法 4（初版）」（日本評論社）

福永政彦（2009）「判批」民商 140 巻 2 号

藤井勲（1999）「判批」宮原守男ほか編「交通事故判例百選（第 4 版）」

藤岡康宏（1977）「特殊な不法行為(4)Ⅱ自動車事故」高木多喜男ほか「民法講義 6 不法行為法（初版）」（有斐閣）

藤島恒人（2020）「改正道路交通法（自動運転関係）等について」月刊交通 2020 年 7 月号

藤田友敬（2017）「自動運転と運行供用者の責任（特集 自動運転と民事責任）」ジュリスト 1501 号

- 藤田友敬（2018a）「自動運転と運行供用者の責任」藤田友敬編「自動運転と法（初版）」（有斐閣）
- 藤田友敬（2018b）「自動運転をめぐる民事責任法制的将来像」藤田友敬編「自動運転と法（初版）」（有斐閣）
- 藤田友敬（2022）「自動運転と法」運輸と経済 901 号
- 藤村和夫（1998）「交通事故賠償理論の新展開（初版）」（日本評論社）
- 藤村和夫（2007）「自賠法における責任論の推移と課題」交通法研究 35 号
- 藤村和夫（2012）「判例総合解説シリーズ交通事故 1 責任論（初版）」（信山社）
- 藤村和夫（2020）「交通賠償理論研究の道程（初版）」（信山社）
- 藤村和夫=山野嘉朗（2014）「解説交通事故賠償法（第 3 版）」（日本評論社）
- 藤原静雄（2017）「自動運転をめぐる議論の現在と法的論点の概観—2017 年 5 月」法律のひろば 70 巻 5 号
- 舟本信光（1969a）「自動車事故責任の構造と課題」ジュリスト 431 号
- 舟本信光（1969b）「欠陥車事故訴訟の問題点」ジュリスト 432 号
- 舟本信光（1970）「自動車事故民事責任の構造（初版）」（日本評論社）
- 法曹会（2006）「例題解説交通損害賠償法（初版）」
- 星周一郎（2022）「自動運転自動車の刑事責任をめぐる議論の動向・覚書「—令和 4 年改正道路交通法を契機として—」法学会雑誌 63 巻 1 号
- 堀一策（2017）「判批」新美育文ほか編「交通事故判例百選（第 5 版）」
- 堀田一吉（2022）「デジタル化時代の到来と自動車保険」堀田一吉ほか編「デジタル化時代の自動車保険（初版）」（慶應義塾大学出版）
- 堀田一吉=金子敬行（2022）「デジタル化時代と保険業の課題」堀田一吉ほか編「慶應義塾保険学会叢書 デジタル化時代の自動車保険」（慶應義塾大学出版会）
- 堀田一吉ほか（2020a）「自動運転技術の進展が自動車保険に及ぼす影響：CASE 革命と保険業」日交研シリーズ A-795 号（日本交通政策研究会）
- 堀田一吉ほか（2020b）「先進安全自動車の普及が自動車保険に及ぼす影響—CASE 革命と保険業—」日交研シリーズ A-825 号（日本交通政策研究会）
- 本井巽（1980）「交通裁判の概況と問題点」国際交通安全学会誌（IATSS Review）6 巻 2 号（<https://www.iatss.or.jp/common/pdf/publication/iatss-review/06-2-03.pdf>）
- 本井巽（1981）「最近の民事交通訴訟の動向」ジュリスト 739 号
- 前田達明（1978）「判例不法行為法（初版）」（青林書院新社）

- 前田達明=手島豊（1989）「交通事故Ⅱ自賠法」林良平編「注解 判例民法 債権法Ⅱ（初版）」（青林書院）
- 前田陽一（2017）「債権各論Ⅱ[不法行為法]（第3版）」（弘文堂）
- 増田直樹（2018）「自動車損害賠償保障法における対応（シンポジウム 自動走行と自動車保険）」交通法研究 46 号
- 松村英寿（2020a）「AI と個人情報・プライバシー」福岡真之介編著「AI の法律（初版）」（商事法務）
- 松村英寿（2020b）「AI と保険」福岡真之介編著「AI の法律（初版）」（商事法務）
- 松本久（1986）「運行供用者責任—泥棒運転の問題にふれて」ジュリスト増刊総合特集 42 号「自動車事故」
- 松本久（1987）「判批」加藤一郎ほか編「交通事故判例百選（第3版）」
- 丸山一朗（2017）「判批」新美育文ほか編「交通事故判例百選（第5版）」
- 丸山一朗（2018）「保険（シンポジウム 自動走行と自動車保険）」交通法研究 46 号
- 溝口誠一郎（2022）「自動運転システムに対する安全性とセキュリティ論証の現状と課題」車載テクノロジー9 巻 10 号
- 南敏文（1997）「自賠法 3 条の『運行供用者』」南敏文ほか編「民事弁護と裁判実務 5 巻（再版）」（ぎょうせい）
- 宮川博史（1997）「運行供用者責任—総論」山田卓生ほか編「新・損害賠償法講座第 5 巻交通事故（初版）」（日本評論社）
- 宮川博史（1986）「この所有者に対する監督義務者の運行供用者責任」ジュリスト増刊総合特集 42 号「自動車事故」
- 宮川博史（1999）「判批」宮原守男ほか編「交通事故判例百選（第4版）」
- 宮崎富哉（1967）「交通事故における使用者と運行供用者責任との関係—要件事実の構成を中心に—」判タ 211 号
- 宮崎富哉（1968）「いわゆるドライブクラブ方式による自動車賃貸業者と自賠法第三条の適用の有無」判タ 224 号
- 宮島司（2019）「逐条解説 保険法（初版）」（弘文堂）
- 宮田量司（1980）「自動車事故の損害賠償責任—判例を中心としての考察—（初版）」（文眞堂）
- 宮原守男（1969）「運行供用者責任の要件」鈴木忠一=三ヶ月章監修「実務民事訴訟講座 3 巻（初版）」（日本評論社）
- 宮原守男（1996）「責任論—運行供用者問題を中心にして—」交通法研究 24 号

- 村田渉（2012）「第6講 規範的要件」村田渉=山野目章夫編「要件事実論 30 講（第3版）」（弘文堂）
- 村山琢栄（2019）「盗難自動車による事故と責任保険—近時の裁判例を題材として—」保険学雑誌 647 号
- 森敬一（2017）「資料 3-2 安心・安全な Connected Car 社会の実現に向けて」総務省 Connected Car 社会の実現に向けた研究会 第3回
(https://www.soumu.go.jp/main_content/000472188.pdf)
- 森下信=渡邊浩之（2015）「日本の自動運転への取組み」自動車技術 69 巻 12 号
- 八島宏平（2017）「判批」新美育文ほか編「交通事故判例百選（第5版）」
- 安田実（1969）「自賠法3条における免責立証の現状と問題」ジュリスト 431 号
- 安田実（1973）「自賠法の免責事由がありとされた判例」中川善之介=兼子一監修・遠藤浩編「交通事故実務法律大系第4巻（初版）」（青林書院新社）
- 安田実（1977）「運行供用者の免責をめぐる諸問題」並木茂ほか編「総合特集交通事故—実態と法理」ジュリスト増刊 8 号
- 安田実（1982）「判批」別冊ジュリスト 18 号
- 柳川鋭士（2019）「自動運転者による交通事故訴訟における証拠の役割と課題—模擬裁判実例を契機として」中山幸二=柳川鋭士編「自動運転と社会変革 法と保険（初版）」（商事法務）
- 柳川範之ほか（2017a）「座談会 自動運転社会の法制度設計（上）」ビジネス法務 17 巻 12 号
- 柳川範之ほか（2017b）「座談会 自動運転社会の法制度設計（下）」ビジネス法務 18 巻 1 号
- 山岡裕明（2018）「経営者の喫緊の課題 新たなサイバーリスクへの向き合い方（特集サイバーセキュリティをめぐる法務対応）」ビジネス法務 18 巻 9 号
- 山口成樹（2017）「交通事故」窪田充見編「新注釈民法（15）— 債権（8） 697 条～711 条 事務管理・不当利得・不法行為（1）（初版）」（有斐閣）
- 山崎寛（1975）「判批」法学セミナー 236 号
- 山下友信ほか（2019）「保険法（第4版）」（有斐閣）
- 山下典孝（1999）「判批」宮原守男ほか編「交通事故判例百選（第4版）」
- 山田卓生（1988）「レンタカー借受人が運転中に起こした事故につきレンタカー会社に自賠法3条の運行供用者責任が認められた事例」判タ 654 号
- 山田博（1982）「判批」別冊ジュリスト 18 号

- 山田未来 (2017) 「完全自動走行車の民事責任について-不法行為責任に着目して-」
情報処理学会研究報告 2017-EIP 巻 2 号
- 山野嘉朗 (1981) 「判批」判タ 431 号
- 山本圭司 (2017) 「資料 4-4 トヨタの Connected 戦略」総務省 Connected Car 社会の
実 現 に 向 け た 研 究 会 第 4 回
(https://www.soumu.go.jp/main_content/000483331.pdf)
- 山本彼一郎 (1999) 「判批」宮原守男ほか編「交通事故判例百選 (第 4 版)」
- 横山利夫 (2018) 「第 3 章 自動運転実用化に向けた OEM、自動車業界、産官学プロ
ジェクトの取り組み」中島聖雄ほか編「自動運転の現状と課題 (初版)」 (社会評論
社)
- 吉岡進 (1967) 「交通事故訴訟の運営」判タ 212 号
- 吉岡進 (1969) 「交通事故訴訟の課題」鈴木忠一=三ヶ月章監修「実務民事訴訟講座 3
巻 (初版)」 (日本評論社)
- 吉岡進 (1971) 「民事交通訴訟の回顧と展望」判タ 268 号
- 吉岡正嗣 (2021) 「デジタル社会形成のために考える経済政策と刑事法の交錯点」ビ
ジネス法務 2021 年 12 月号
- 吉川吉衛 (1988) 「事故と保険の構造—自動車事故の抑止と補償の理論— (初版)」
(同文館出版)
- 吉野衛著 (1972) 「自賠法の立法過程」吉岡進編「現代損害賠償法講座 3 (初版)」
(日本評論社)
- 吉村良一 (2022) 「不法行為法 (第 6 版)」 (有斐閣)
- 吉本篤人 (2018) 「ドイツにおける自動走行の民事責任と道路交通法 (StVG) の改正動
向 (シンポジウム 自動走行と自動車保険 個別報告 2)」交通法研究 46 号
- 料屋恵美 (2019) 「サイバーセキュリティの法律問題」福岡真之介編「IoT・AI の法
律と戦略 (第 2 版)」 (商事法務)
- ロダ ジャン=クリストフ (大澤彩訳) (2021) 「翻訳 自動運転車に関するフランス法
の状況」法學志林 119 巻 1 号
- ロナルド.H. コース (新澤秀則訳) (1994) 「社会的費用の問題」 「『法と経済学』
の原点 (初版)」 (木鐸社)
- 我妻榮 (1956) 「自動車損害賠償保障法について」比較法研究 13 号
- 渡部英洋 (2016) 「自動運転の取組みの現状と保障の課題—テスラ車死亡事故の教訓
—」 共 済 総 研 レ ポ ー ト 2016 年 8 月 号
(<https://www.jkri.or.jp/PDF/2016/Rep146watabe.pdf>)

和辻健二 (2018) 「第 5 章 自動運転技術に係るレギュレーションの国際的なルール
メーカー」中島聖雄ほか編「自動運転の現状と課題 (初版)」 (社会評論社)
(https://www.meti.go.jp/meti_lib/report/2019FY/000328.pdf)

The American Association for Justice (AAJ) (2017) 'Driven to Safety: Robot
Cars and the Future of Liability'

Calabresi, Guido (1961) 'Some Thoughts on Risk Distributions and the Law of
Torts', Yale Law Journal Vol.70, (available at
https://digitalcommons.law.yale.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=3035&context=fss_papers) (ガイド・カラブレージ (松浦好治訳) 「危険配分と不法行為法に関する
若干の考察」 「『法と経済学』の原点 (初版)」 (木鐸社, 1994 年))

Calabresi, Guido (1970) 'The Cost of Accidents A Legal and Economic Analysis',
Yale University Press (ガイド・カラブレージ (小林秀文訳) 「事故の費用—法と経済学による分析— (初版)」 (新山社, 1993 年))

Calabresi, Guido (1975) 'Optimal Deterrence and accidents', Yale Law Journal
Vol.84 (available at
https://openyls.law.yale.edu/bitstream/handle/20.500.13051/1260/Optimal_Deterrence_and_Accidents___To_Fleming_James___Jr..pdf?sequence=2&isAllowed=y) (ガイド・カラブレージ (小林秀文訳) 「最適抑止と事故」 アメリカ法 34 号 (1977 年))

Chen, Pin-Yu et al. (2017) 'ZOO: Zeroth Order Optimization based Black-box
Attacks to Deep Neural Networks without Training Substitute Models' CoRR, vol.
abs/1708.03999, arXiv:1708.03999 (<https://arxiv.org/abs/1708.03999>)

Coase, R. H. (1960) 'The Problem of Social Cost.' Journal of Law & Economics,
Vol.3 (available at
<http://www2.econ.iastate.edu/classes/tsc220/hallam/Coase.pdf>) (ロナルド・H. コース (新澤秀則訳) 「社会的費用の問題」 「『法と経済学』の原点 (初版)」 (木鐸社, 1994 年))

Crane, Daniel A. et al. (2016) 'A Survey of Legal Issues Arising from the
Deployment of Autonomous and Connected Vehicles' University of Michigan Public
Law Research Paper No. 510, University of Michigan Law & Econ Research Paper
No. 16-015 (https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2807059)

Crane, Daniel A. et al. (2017) 'A Survey of Legal Issues Arising from the
Deployment of Autonomous and Connected Vehicles' Michigan Telecommunications
and Technology Law Review Vol.23, Issue 2

(<https://repository.law.umich.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=1226&context=mttlr>)

Elish, Madeleine Clare (2019) 'Moral Crumple Zones: Cautionary Tales in Human-Robot Interaction' Engaging Science, Technology, and Society (pre-print) (https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2757236),

German and Japan (2016) 'Revised draft guideline on cyber security and data protection' ITS/AD-10-03 10th ITS/AD session (available at https://wiki.unece.org/download/attachments/40009763/%28ITS_AD-10-03%29%20Revised%20draft%20of%20guideline%20on%20cybersecurity%20and%20data%20protection.pdf?api=v2, last visited Feb. 17, 2020)

Gurney, Jeffrey (2015) 'Driving Into the Unknown: Examining the Crossroads of Criminal Law and Autonomous Vehicles' Wake Forest Journal of Law & Policy Vol. 5, No. 2 (available at https://papers.ssrn.com/sol3/papers.cfm?abstract_id=2543696)

Hars, Alexander, (2013) 'Supervising Autonomous Cars on Autopilot: A Hazardous Idea', Thinking outside the box: Inventivio Innovation Briefs Issue 2013-09, (available at <https://www.inventivio.com/innovationbriefs/2013-09/Supervised-Autonomous-Driving-Harmful.2013-09.pdf>)

Miller, C & Valasek, C. (2015) "Remote exploitation of an unaltered passenger vehicle" (<http://illmatix.com/Remote%20Car%20Hacking.pdf>)

NHTSA (2015), 'Human Factors Evaluation of Level 2 and Level 3 Automated Driving Concepts' (http://www.nhtsa.gov/DOT/NHTSA/NVS/Crash%20Avoidance/Technical%20Publications/2015/812182_HumanFactorsEval-L2L3-AutomDrivingConcepts.pdf)

Nie, Sen et al. (2017) 'Free-Fall: Hacking Tesla From Wireless To Can Bus' Black Hat USA 2017 (available at <https://www.blackhat.com/docs/us-17/thursday/us-17-Nie-Free-Fall-Hacking-Tesla-From-Wireless-To-CAN-Bus-wp.pdf>)

NTSB (2020) 'Collision Between a Sport Utility Vehicle Operating With Partial Driving Automation and a Crash Attenuator Mountain View, California March 23, 2018' (<https://www.nts.gov/investigations/Pages/HWY18FH011.aspx>, last visited at 20, Dec. 2021)

Papernot, Nicolas et al. (2017) ' Practical Black-Box Attacks against Machine Learning' CoRR, vol. abs/1602.02697, arXiv:1602.02697 (<https://arxiv.org/pdf/1602.02697.pdf>)

Petit, Jonathan (2015) "Self-driving and connected cars: Fooling sensors and tracking drivers" Black Hat Europe 2015. Amsterdam, Netherlands, 2015-11-10/13. Black hat (<https://www.blackhat.com/docs/eu-15/materials/eu-15-Petit-Self-Driving-And-Connected-Cars-Fooling-Sensors-And-Tracking-Drivers.pdf>)

Petit, Jonathan et al., (2015) ' Remote Attacks on Automated Vehicles Sensors: Experiments on Camera and LiDAR' (<https://www.blackhat.com/docs/eu-15/materials/eu-15-Petit-Self-Driving-And-Connected-Cars-Fooling-Sensors-And-Tracking-Drivers-wp1.pdf>)

Polinsky, Mitchell (1989) 'An introduction to law and economics (2nd)' (A.M. ポリンスキー (原田博夫=中島巖訳) 「入門法と経済 : 効率的法システムの決定」 (CBS 出版, 1986 年))

SAE(Society of Automotive Engineers) International (2106) 'J3016 (SAE International J3016 'Taxonomy and Definitions for Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicle'

Shavell, Steven (2004) 'Foundations of Economic Analysis of Law' , Harvard University Press (スティーブン・シャベル (田中亘=飯田高訳) 「法と経済学」 (日本経済新聞出版社, 2016 年))

Shavell, Steven (1987) ' Economic Analysis of Accident Law' Harvard University Press

Smith, Bryant Walker (2017) 'Automated Driving and Product Liability' Michigan State Law Review, Vol.1 (available at <https://digitalcommons.law.msu.edu/lr/vol2017/iss1/1/>)

Thys, Simen et al. (2019) 'Fooling automated surveillance cameras: adversarial patches to attack person detection' CoRR, vol. abs/1904.08653, arXiv:1904.08653 (<https://arxiv.org/pdf/1904.08653.pdf>)

Sultan, Beshr & McDonald, Mike (2003)' Assessing The Safety Benefit of Automatic Collision Avoidance Systems, Conference: 18th International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles (ESV) (During Emergency Braking Situations) (<https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/18esv-000381.pdf>)

United Nations (2014) ECE/TRANS/WP.1/2014/4 (available at <https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp1/ECE-TRANS-WP1-2014-4e-.pdf>, last visited Jan. 25, 2021)

United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2016) ‘Guideline on cybersecurity and data protection’ ECE/TRANS/WP.29/2017/46 (available at <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29/ECE-TRANS-WP29-2017-046e.pdf> , <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29/ECE-TRANS-WP29-2017-046e.docx>, last visited Jan. 10, 2020)

United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2017) ‘Reports of the ECE/TRANS/WP.29/1129 World Forum for Harmonization of Vehicle Regulations on its 171st session, Administrative Committee of the 1958 Agreement on its sixty-fifth session, Executive Committee of the 1998 Agreement on its forty-ninth session Administrative Committee of the 1997 Agreement on its ninth session’ , ECE/TRANS/WP.29/1129 (available at <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2017/wp29/ECE-TRANS-WP29-1129e.pdf>, last visited Sep. 21, 2020).

United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020a) ‘Proposal for a new UN Regulation on uniform provisions concerning the approval of vehicles with regards to cyber security and cyber security management system’ , ECE/TRANS/WP.29/2020/79 REVISED (<https://unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2020/wp29grva/ECE-TRANS-WP29-2020-079-Revised.pdf>)

United Nations Economic Commission for Europe Inland Transport Committee WP29 (2020b) ‘Proposal for a new UN Regulation on uniform provisions concerning the approval of vehicles with regards to software update and software updates management system’ , ECE/TRANS/WP.29/2020/80 (available at <https://documents-dds-ny.un.org/doc/UNDOC/GEN/G20/076/63/PDF/G2007663.pdf?OpenElement>)

Wing, Christopher (2016) ‘Better Keep Your Hands on the Wheel in That Autonomous Car: Examining Society’s Need to Navigate the Cybersecurity Roadblocks for Intelligent Vehicles’ Hofstra Law Review Vol. 45 Issue 2 Article 14, (available at

<https://scholarlycommons.law.hofstra.edu/cgi/viewcontent.cgi?article=2958&context=hlr>)

Xu, Jamin (2017) 'Liability of Tesla' s Autopilot System Under California Tort Law' Boston College Intellectual Property & Technology Forum (<http://bciptf.org/wp-content/uploads/2017/06/Liability-of-Teslas-Autopilot-System-FINAL-EDITS-1.pdf>)

Xu, Wenyuan et al. (2006)' Jamming Sensor Networks: Attack and Defense Strategies ' IEEE Networks Special Issue on Sensor Networks, Vol.20 Issue3 (https://scholarcommons.sc.edu/cgi/viewcontent.cgi?referer=https://www.google.com/&httpsredir=1&article=1018&context=csce_facpub)