

自動車製造者の責任(欠陥部品)

Ford Motor Company v. Mathis, 322 F 2d 267, 3 ALR 3d 1002 (1963).

藤 倉 皓 一 郎

ブラウン判事

当法廷は本件において、おもに部品請負業者の過失のもとに製造された部品の確定的な欠陥によって受けた傷害に対する、組立製造者の責任をとりあげる。***

原告はテキサス州サン・ベニトにあるフォードの正規販売店から一九六一年型の新しいフォード・サンライナー・コンバーティブルを購入した。一三日のち、約一七九五マイルを走行後、原告がテキサス州サガートンの自宅からミシシッピ州の空軍勤務地に向う途中、本件訴訟にいう事故が起った。原告の証言によれば、事故は午後一〇時頃に起った。彼は時刻、天候、道路条件を考慮して正常な速度で走行していた。眠気はなく、居眠り運転の状態ではなかった。むしろ十分に注視しながら直線の道路を時速五五から六〇マイルで走り、対向車と出会った。

自動車製造者の責任(欠陥部品)

原告は足で操作する減光スイッチを使ってライトを減光した。対向車が離合したのでライトをもとに戻すために減光スイッチを踏んだ。明るくなるかわりに、ヘッドライトはまったく消えてしまった。ただちに減速したが、車が路肩をそれ斜面にかかると感じた。ライトをもとに戻そうと足で減光スイッチを踏みつづけた。ついに無限ともいえる数秒が流れて、ライトが点いたとき、車は立木から約二〇フィートのところにきていた。彼はただちにブレーキを踏み、きたるべき衝突にそなえて身を固くした。車は木にぶつかり、そこでとまった。当然のこと、原告は相当の傷害をうけ、車のトランクに入れて運んでいたいくつかの荷物にも損害をうけた。原告はフォード自動車会社に対して、人身損害と財産損害の賠償請求の訴えを地方裁判所に提訴した。そこで原告勝訴の陪審評決とそれにもとづく判決が

下され、フォードは控訴している。***

三五点の不服申立を含む多くの理由をあげた上訴趣意書において、フォードは陪審評決を支える十分な証拠がないと主張している。当審はこれには同意しない。下級審もフォードの求めた指示評決、評決無視の判決（*U. R. O. V.*）、再審請求をいずれも却下している。はじめ原告は、請求を支える理論として、保証違反と過失理論とを競合主張した。しかし、事実審においては、明示の保証にもとづく主張を棄てて、過失理論によつたとみられる。ただこの種の事件では毎度のことであるが、いわゆる黙示の保証あるいはこれに類似の概念を示すような表現が使われている。事件が陪審に付されたのは過失理論にもとづいてである。このことが連邦民事手続法第四九条（特別評決と質問事項）の特定質問事項による陪審評決の理由になっている。この条文の効用はしばしば賞讃されてきたところであり、本件でも賠償責任理論にかかわる特定の事実認定を綿密に審理するために適用された。

はじめに二つの事項が重要である。第一は、問題の減光スイッチはフォードの製造ではなく、訴外のフォード部品請負業者が製造したという事実である。第二は減光スイッチの確定的な欠陥が立証されたことである。

この種の事件の多くは、怠慢、能力不足、またときには認定の手がかりがすべて破壊されるので、法的理論が前代未聞の極点軌道を飛ぶようなことになるのであるが、本件においては、

事実が物的、専門的に十分に立証された。原告は、誤用あるいは欠陥認識のなかったことを注意ぶかく反証した。彼の証言によれば、車を購入したときから事故までの間に何度か夜間運転をしたことがあり、普通の方法で減光スイッチを使用していたが、正常に機能を果していた。しかし事故当時、減光からもとに戻すためスイッチしたとき、ライトが完全に消えた。次に欠陥が積極的に立証された。事故後スイッチを検査したところ、小さなピンが折れていたのが判明したことについては争いが無い。このピンはライトの光を増減するための切替えに影響したとみられる。欠陥の、構造・機能的結果については対立する専門証言がある。フォード側の専門家の証言によれば、たとえピンが折れても、ライトが全部消えることが全くないようにスイッチは設計、製造されていた。原告側の専門家の証言によれば、スイッチを検査しテストしたが、テストの間にライトは数回明滅し、また一、二回は数秒間にわたって消えたままになった。この証言は、テストに立会ったフォード側専門家によつても裏付けられた。原告側専門家がさらに証言して、彼の見解ではスイッチには車に取り付けられたときから欠陥があり、原告がライトをスイッチしようとしたときピンが折れ、この折損がライトの完全に消えた原因になりえたと述べた。

フォード専門家は反対の証言をした。かれらは、スイッチの実際の製造者と、その工場での各スイッチやその部品に対しておこなわれる各種のテストについて詳しく述べた。各スイッチ

の各部分は製造の過程で肉眼によって検査されているが、証言のようなきびしいテストにかけられるのは抜き取りされた少数のスイッチにすぎない。かれらは一点において断定的である。例外なしに、フォードの専門家は欠陥のあるスイッチは部品供給者の工場から出るはずがないと述べた。そしてピンは、車と立木との正面衝突によって起るような極度の圧力によってのみ折損することがあり、ことに衝撃の瞬間に運転者がスイッチに足を掛けておればそうだというのが、かれらの見解である。

フォードがやる検査といえば、大部分が肉眼によるものに加えて、車に取り付け後ヘッド・ライト調整時に組立てライン上でおこなう点検作業である。もちろん、供給者から受領するスイッチは組立て済みで、すぐ取り付けられるようになっており、さらに細部の検査のため、全部あるいは無作為に抜き出したスイッチを開けるといったことは全くおこなわれなかった。

原告は事故がいかにして起ったかについて彼の見解をもってゐる。彼は居眼りしていて道路を逸れたことを全面的に否定した。彼の物的、専門的証拠は、フォードが車を市場に出したときに減光スイッチに欠陥があり、この欠陥が結局ライトの消える原因となったことを示した。フォードの証拠はこれと対立するものである。どちらの側がより説得力のある証拠を提示したかを決定するのは当審の役割ではない。ひとたび裁判所が、原告は陪審に付すのに値いするだけの証拠を提示したと認定すれば、そこからは当事者間の比較衡量をするのが陪審の役割にな

る。***

特定質問事項は、過失責任と当面の法的问题とをともに的確に示したものである。陪審は自動車がフォードの占有を離れたとき、欠陥のある減光スイッチのために傷害の不当な危険をもたらす「本質的に危険な」〔状態に〕あったと認定した⁽¹⁾。次に陪審は、その製造・供給者に過失があったとして、欠陥あるスイッチについての責任を確定した⁽²⁾。そこで陪審は組立にあつたフォードが通常の点検の過程で欠陥あるスイッチを発見することは期待できないと認定して法的问题を明確にした⁽³⁾。しかし陪審はフォードがそのままの状態⁽⁴⁾で車を市場に出したのは過失であり、これが事故の主因であつたと認定した⁽⁵⁾。

フォードは、フォードの被用者が通常の点検によって欠陥ある減光スイッチを発見できないという陪審の認定は、過失理論にもとづく原告の請求を排除するものであると主張する。当審は同意しない。この点については、当審の論述と製造責任についてのテキサス法が、判事は陪審説示の採択、拒否を誤つたというフォードの他の申立理由についても判断を示している。

まず、当審は直接この点を判断したテキサス判例を見出せないし、引用できる当審（連邦裁）判例もないことを指摘しておきたい。S・ブリックマン有限会社対チルトン事件では、本件にも適用あると考えられる法原則が詳しく論じられており、当審がエリ（判決）の道を行くさいの灯となる。その事件で原告は、ホテルの噴水付近で欠陥のあるバー・スツールから落ちて

負傷した。しかし、彼は、当時ホテルを改装していた請負業者を訴えた。裁判所の判決は、ホテルが修理のため請負業者を雇ったとき、業者はバー・スツールが事実上第三者によって製造されたにもかかわらず「自分の工場の製作」であると称したという理由で、請負業者には通常は認められる抗弁を主張しえないとした。裁判所によれば、腰掛が業者によって事実製造されたかどうかにかかわらず、「腰掛を自己の製品と称して装備した以上、（業者は）自己が製造したものと同様の賠償責任のルールを適用される」のである。*** かくて裁判所は不法行為法リストイメント四〇〇条（一九三四年）を明示的に引用採択した。

「他人の製造にかかる物品を自己の製品として提供する者は、その製造者と同様の責任を負う。」

部品製造者の過失について組立業者を有責とするのは、健全かつ現実的法理と思われる。商法が実業界の要請と慣行から発展したことを思えば、この法理も、大げさな広告をしている現代の大企業界のものの方を、たしかに反映するものである。ここで明示の保証という考えに潜在意識的に陥っていく可能性があるとといった、腕曲な打ち明け話をおすおすも出さずともとをせずとも、法は、その信奉者（である判事）がすくなくとも法廷外あるいは判事室の外で毎日さらされている諸力を考慮できるとすべきである。ニューヨーク上訴裁判所が最近指摘したように、「要するに商業の世界は、もはや直接契約の世界ではな

くなつた。むしろ、それは広告の世界である・・・」***。自動車の製造、取次、販売企業は国民経済の中核にある。現在の購買者あるいはいつか購買者となりうる者の頭になんがたき込まれるのは、特定名の商品を買えと広告する新聞、雑誌、ラジオ、テレビの熾烈な宣伝である。鋭敏な実業家や経済研究者には当然とされることであろうが、組立ラインから出てくる各車には、独立に所有経営されている何百という工場に散らばった労働者の数かぎりない労働時間が結集されている。こういう「すぐれた玄人」でも、自動車を買うときに、油をつけ、なだめすかし、燃料をやれば自動車のような役をする、ナットやボルトや回転部品の気まぐれな取合せを買っているとは考えないであろう。新しい自動車の購買者は、組立製造者によって、車は品質すぐれた製品であると信じさせられている。実際、購買者は組立業者と製造業者の区別などしない。組立製造者もそんな区別はされない方がいい。購買者は組立業者が実際はあらゆる製品を設計製作するのではないと知っても、組立業者は信用できる業者から欠陥のない部品を購入し、最終使用者が各製品の製造者を確める必要がないようにするはずであると考えている。まさにこうした発展が、一九四八年に「不法行為法リストイメント」四〇〇条のコメントdとcの変更をもたらしたのである。

ひとたび四〇〇条の法理の適用が認められると、それが四〇〇条のなかに明白に含まれる他の法理をも引き出すことにな

る。つまり、組立業者はその（部品）製造供給者の責任を負うのである。もちろん製造者は、欠陥つきで作れば相当の人身傷害をまねくような物品の製造にあたって、相当の注意を怠ることによる傷害の危険の予見範囲内にある者に対しては責任を負う。不法行為法リステイメント三九五条参照。かくて、リステイメントの意図が製造者（そして四〇〇条のもとで組立業者）に対し、過失ある製品については組立業者の点検義務の範囲を越える責任を問うことにあるのは明白である。テキサス裁判所はこれに賛成し、ブリックマン有限会社対チルトン事件において、次のように述べている。「本質的ではなくとも、その状態からして差迫った危険を生命身体に与える製品を販売流通させた製造者は、そうした状態によって傷害を受けた者に対して責任を負う。」

本件でフォードは、自動車は本質的に危険な道具ではなく、したがってこの点を陪審に付したのは裁判所の誤りであると主張する。実際に原審は次のように説示した。「その用途に合った目的のために、合法的に自動車を使用する者に不当な危険あるいは傷害をもたらすと考えられる」欠陥をもつ自動車は本質的に危険であるとされよう。この説示が「本質的に危険な」という表現形式をとることは、今日では、不法行為事件において（当事者）関係の不在を埋めるための、すでに使われすぎて陳腐、不必要になった、すり切れた残痕的理論であると片付けられる相当な理由がある。しかし、陪審付託の結果はフォードに

自動車製造者の責任（欠陥部品）

有利に働いたのであり、そのことに異議を唱える理由はない。適用ある限りで当審は（説示の）表現は正しいと考える。そう判断することによって多くの裁判所がしたように当審も、本質的に危険な物品は毒薬、ダイナマイト、殺人武器の類に限られるというこれまでの分類を棄てることになる。運転者を突然、不意の、全面的暗黒につき落すような欠陥をもつ減光スイッチを備えて、夜の闇にハイウェイを疾駆する最新車は、乗車している者にも、その周辺にいる者にも実に「危険な」ものである。どの基準からしても、それは「危険な」ものであり、また傷害の危険は^{リスク}不当なものである。過失ある製作の結果、このような製品を作り、それを使うと考えられる範囲内にあきらかにある人に売る製造者あるいは組立業者は、その人に対して傷害を与えるのを防ぐため相当の注意を払う法的義務を負う。この義務は契約によってではなく、他人の安全についての無関心から他人を傷つけないという一般的義務から出るものである。相当の注意の程度は、欠陥のある製品があれば起りうる危険の可能性に対応する。***

フォードは、さらに原告はフォードとの「関係」を欠くから請求権がないことを主張する。原告がフォードとの（当事者）関係にないことは確かかもしれないが、テキサス州裁判所はこの状況において（当事者）関係を求めていないと当審は考える。テキサス最高裁は、（当事者）関係は「契約の履行を求めるときにだけ適用される」と判決している。*** その事件

一五九（一五九）

では、不良食品の製造者に対して被害者が訴訟を起した。同じルールは食品の販売業者についても適用されているが***卸し業者には適用されていない。***他の多くの裁判所と同様、テキサス州裁判所はあきらかに食品医薬事件を例外とみなして、（当事者）関係を要件として求めない。この範ちゆうはたえず拡大されており、化粧品、石鹼、脱臭剤、衣料、その他類似の製品で無過失責任の分野に入るものまで及んでいる。*

*** テキサス州裁判所がこれらをどこまで拡大するか、たぶんもっと正確に言えば、どれだけ早く拡大するかは、当審としては他日、また望むらくは他の裁判所〔テキサス州裁判所の判断〕に期待すべきことであろう。しかしこの問題については、貴重と考えるテキサスの人命を保護するという政策の見地を卒直にうち出していることからして、当審はテキサス州裁判所が微生物によって倒れたテキサス人と、空間を非常な、しかし期待どおりの速度で疾走する、過失による欠陥をもつ機械によって殺された人との扱いを異にするとは考えられない。製造者に有害な結果と製品の有害な品質とを比較的確実に結びつけられるという理由から、過失責任というよりは無過失責任の実質的な基準について、いろいろな区別が主張されるが、こうした区別は（当事者）関係については全く存在しない。もし一方について当事者関係が不必要なら、他方についてもそれが要件とされることはない。

基本的な争点にかんして、テキサス州〔判例〕法は、部品供

給者の過失について組立製造者を有責としている。連邦民事手続法四九条(a)項にもとづく明示、黙示の証拠、事実認定は、原判決を十分に裏付けるものであり、事実審はなんら重要な誤りを犯していない。

以上である。原審支持。

〔註〕

- (1) 質問一、「自動車は・・・(フォードの)支配を離れた時点で、傷害の不当な危険を生むと予測される減光スイッチの欠陥によって、本質的に危険な状態にあった、と認定するか」
答「自動車は本質的に危険な状態にあった」
- (2) 質問二、「(原告の)自動車がそのように本質的に危険な状態にあったのは、減光スイッチの製造者が製造にあたって通常の注意を怠ったことによる、と認定するか」
答「そうである」
- (3) 質問四、「フォードは・・・点検をおこなう際に通常の注意を払うことによって・・・(原告の)自動車の本質的に危険な状態を発見しえた・・・と認定するか」
答「フォードは発見しえない」
- (4) 質問七、「(フォード)が(原告の)自動車を市場に出した時の状態で、市場に出したことは過失にあたる、と認定するか」
答「そうである」
- (5) 寄与過失、原告の前方不注意などに関する被告側の質問には、すべて原告有利の答えが出されている。

研究ノート

一 本件は購入後間もない自動車の減光スイッチを操作中にヘッド・ライトが全く消えた状態になり、道路を逸れて立木に衝突し、原告が負傷した事件である。被告は自動車メーカー（判決文では assembler-manufacturer と呼ばれている）のフォード自動車会社である。

ヘッド・ライトの異常は減光スイッチのピンの折損によるもので、この欠陥のあるスイッチは製造過程における過失から生れたことが認定されている。このスイッチを製造したのはフォードと契約を結んでいる独立の部品供給業者 (component-part supplier) である。

そこでこの事件の争点は、部品供給業者の過失による欠陥部品によって製品使用者に損害が及んだ場合に、メーカーは損害賠償責任を負うか、ということである。本件の連邦高等裁判所（第五巡回区）は第一審の判決を支持してフォードに賠償責任ありとした。ここでは、その判決理由を支える法理が問題である。なぜフォードは賠償責任を負うのか。その理由づけは不法行為法にいう過失責任か、契約を前提とした「保証」warranty 責任か。

メーカーであるフォード自身の過失について、まず考えられるのは部品検査の手落ちである。ところがこの点についてフォードは通常の注意義務をつくしても欠陥部品を発見しえなかつ

自動車製造者の責任（欠陥部品）

たという陪審の認定がある。一般に売主は通常の注意を払って商品の点検をすればよく、それによって発見できない欠陥があったとしても売主の過失は成立しない。したがってこの点についてフォードに過失が認められずれば、他に理由を求めなければならぬ。陪審は、フォードが原告の自動車を（欠陥のある状態のまま）市場に出したことに過失が認められるか、という質問に対して肯定の答えをしている。しかし、ここでいう「過失」は通常の注意義務を怠ったというものではない。自動車メーカーは他の危険物製造者と同様、高度の注意義務を負うとされるのか、それとも部品供給業者の過失が自動車メーカーの過失とみなされるのか、この点について、判決はもっぱらリストイメント四〇〇条を引用して自動車メーカーの有責を理由づけようとしている。

二 四〇〇条は「他人の製造にかかる物品を自己の製品として提供する者は、その製造者と同様の責任を負う」というものである。

ここで「物品を提供する者」とは、売買、貸借、贈与などにより物品を相手当事者または第三者の使用のために提供する者をいう。（コメント a）

他人の製造した物品を自己の製品として提供する者は、かりにその物品が不適當に製造されれば、その使用によって生ずる危険の度合に応じて、適切な（製造）方式、計画の採用、安全な材料の使用、完成製品の点検などに注意を払う義務を負う。

しかし、これらの措置をとったことよって責任を免がれることはできない。組立中のなんらかの過失、あるいは製造過程における適切な点検を怠ったことにより、製品の提供をうけたのちに売主が発見できないような危険な欠陥状態に製品があるときは、責任を負う。（コメントc）

自己の製品として物品を提供する者に当る場合として二つのタイプがあげられる。第一は組立メーカーが物品の製造者であるとみられる場合であり、第二は物品が特に組立メーカーのために製造されたとみられる場合である。第一の場合、組立メーカーは、製造に十分注意を尽くしていることを信頼させて製品を使用させている。第二の場合、組立メーカーは適切な部品を発注して造らせ、かつ自己の信用にかけて製品の品質を使用者に保証しているということを信頼させて製品を使用させている。かくて、製品に自己の名称、商品名、商標を付して提供する者は、その物品を自己の製品として提供することになり、製造者としての責任を負う。（コメントd）

三 製品に自己の名を付して提供する者は、製品の製造者としての責任を負うのであるから、四〇〇条を適用すれば自動車メーカーは部品供給者の過失についても自己の過失と同様に責任を負うことになる。自動車メーカーは完成製品である自動車について、部品供給者の製造にかかる各部品も含めて、すべて製造者としての責任を負う。そこで次に製造者の責任一般についてみる必要がある。

「製造者が、注意をもって製造しなければ、予期される目的のために製品を使用する者、またその通常の使用によって危険にさらされることを予期される者に対して、人身傷害の不当な危険の及ぶことを認識すべきであるような物品を製造するにあたって、妥当な注意を払うのを怠った場合には、その製品の用途、目的に従った合法的使用によって生じた人身傷害につき（製造者は）責任を負うものとする。」（不法行為法リステイメント三九五条）

製造者責任は契約法と不法行為法の双方に密接な関連をもつ分野であり、これらの関連法理が錯綜するなかで特異な展開をみせてきた。英米法の製造者責任をめぐる法理の展開は、おまかにみて契約法理から解放されて不法行為法理による理論構成に向ってきたということができよう。リステイメント三九五条はこの展開の一つの到達点である。製造者責任をめぐる法理の展開には、(a)製造者が直接取引関係にある製品買主に対する責任と、直接取引関係のない製品買主あるいは使用者に対する責任との区別（契約当事者「関係」privityの有無と、(b)過失責任と厳格責任の区別（後者については「保証」warranty法理との関連が問題となる）とが重要な役割を果してきた。

まず製造業者と売買契約を結んだ直接の買主が製品によって傷害を受けた場合、契約にもとづく救済をえられることについては疑いがなく、ところで転売によって、またはディーラーをとおして製品を購入した使用者は、製造者と直接の契約関係に

はない。両者の間にはいわゆる当事者「関係」を欠くとされる。契約がとくに第三者のためにされたものか、あるいは第三者に譲渡されるものでないかぎり、関係のない他人のために契約を履行する義務はない。当事者関係のない第三者は契約にもとづく賠償請求をすることはできない。しかし、製造者YがAと契約を結ぶことによって、第三者Xに対して傷害が及ばないように行為する法的義務——契約ではなく不法行為法上の——をXに対して負うことは考えられる。YA間の契約の存在が、ただちにYのXに対する不法行為上の責任を否定することにはならない。これらは自明のことのようであるが、すくなくとも英米法においては二〇世紀のはじめまで、製造者は契約当事者関係のない者に対して責任を負わないというのがルールであった。したがって製品の欠陥による損害についても製造者は直接の買主を除いて責任を負わないとされた。

この奇妙なルールを生んだのは *Winterbottom v. Wright*, 10 M. & W. 109, 152 Eng. Rep. 402 (1842) である。この事件では、郵便馬車の売主が買主との間に売却後も馬車の修理点検をおこなう旨を約したのにこれを怠り、整備不十分のため馬車が横転し乗客が負傷した。裁判所は当事者関係の不在を理由に、乗客に対する売主の責任を否定した。この判決から物品の売主は直接の買主を除く第三者に対しては不法行為あるいは契約にもとづく責任を負わないというルールが引きだされたのである。

このルールには次のような理由づけがなされた。(一) 売主あるいは製造者の行為は直接の買主を除く使用者への損害の法的原因とは認められない。なぜなら製品の欠陥によってその特定の使用者に損害が及ぶことは予期されておらず、また独立当事者による転売が間にあれば、売主の過失はそこで「絶縁された」ことになる。(二) 一九世紀的な社会観によれば、売主が各地に散在して特定できない多数の使用に対して責任を負うとするのは、かれに過大な責任を負わせて活動を阻害することになるから、使用者に損害を負担させたままにするのがよい、とされた。

これらの理由はいずれも現在では妥当性を欠いている。製造者から製品がディーラーに売られれば、これが使用者・消費者の手に渡することは確実に予見できる。製品に危険な欠陥があるなら、それによって使用者が負傷することも予見できる。いづれにせよ製造者の行為と損害の発生は法的因果関係の範囲内にある。一九世紀的社会観も大きな変更を余儀なくされる。製品の欠陥発見、排除についての手段はすべて製造者の手中にあるといえる。また製品の欠陥による危険の性質、程度についても製造者は使用者よりもはるかに熟知しているはずである。しかも製造者は損害を負担してもこれを分散する能力をもつのに反して使用者は損害を集約的に負担するしかない。

製造者の責任について最初の限定的な判決のルールに対しては、その後の判例によって順次多くの例外が認められた。まず

製品がその予期される用途に使われると危険であることを知りながら、その危険を表示しなかった製造者は製品の欠陥によって負傷した第三者に対して責任を負うとされた。つぎに人体の安全にとって「本質的」あるいは「急迫の」危険を及ぼす物品の製造、販売に過失があった場合に、製造者は第三者に対し責任を負うとされた。ここにいう危険物のカテゴリーには食品、薬品、火薬爆発物などが含まれた。

一九一六年に画期的な *MacPherson v. Buick Motor Co.*, 217 N. Y. 382, 111 N. E. 1050 (ジュリスト英米法判例百選二〇四頁参照) の判決が下された。この判決でカードゾー判事は「本質的に危険な」物品とは過失によって製造されれば人体の安全に危険を及ぼすすべての物品を含むと判決して、製造者の限定された責任ルールを実質的に破棄した。この判決は現在アメリカのすべての裁判所が従うところとなっている。かくて製造者は、製造上の注意を怠れば危険が予期される製品の製造にあたっては通常の注意義務を負うという、不法行為法上の過失責任にもとづく救済が確立したのである。もちろん、この製造者の責任は契約当事者関係の存否にかかわらず、製品の使用者一般に対して負うものである。最近ではこの製品の使用者一般の範囲がさらに拡大されて、たとえばブレーキの欠陥のある自動車の事故によって負傷したその車の運転者、同乗者はもちろん、その車によって損害を受けた歩行者についても自動車製造者の責任を認めた判例がでてい

リステイトメント三九五条はこうした判例の動向をふまえてその法理を条文化したものである。この条文にいう製造者責任の根拠としては次のような理由があげられる。

製造者は一般消費者に対して責任を負っており、この責任は、(一)契約によるものではなく、消費者が製品を購入することから発生する関係、(二)適切な注意が払われなければ、危険が発生するという予見可能性、(三)市場に製品をだすという行為に含まれる安全性の表示、(四)製品の販売とその使用から製造者が得る経済的利益、などにもとづいている。(三九五条コメントb) 製造者責任の要件として、製品の用途は関係がない。製品が不完全であれば及ぼすであろう危害が重要なのである。(コメントc) また、製品が本質的に危険である必要はない。ここでいう危険とは、製品が完璧であってもその使用者になんらかの危害を及ぼす可能性をもつものという意味ではない。注意を怠って製造されれば危害の可能性があるとということで足りる。(コメントd)

製造者に求められる適切な注意の程度は危険の度合いに応じて変る。したがって注意を怠ったことによつて発生する危害の性質が、適切な注意の程度を決めるうえで考慮される。(コメントe)。

適切な注意の具体的内容としては次のものがあげられる。(一)その用途に応じて製品の安全性を保障できるような方式、計画の採用、(二)最終製品に使われる材料、部品の選択、(三)製品組立

の単純化、(四)製造中ならびに完成後に製品の安全性を保障する必要な点検とテストの実施、(五)製品の安全な包装(これを開く者にとって)。

とくに本件との関連で、材質と部品の選択について製造者に求められる適切な注意とは、材質、部品をたんに点検するだけでは足りない。製造者は完成製品の安全性を保持できる材質を選別できる技術的知識をもたなければならない。また他の製造者の製造にかかる部品を自己の製品に使用する者は、その部品に用いられた材質のみならず、製造工程についても確認する注意義務を負うべきである。この際、部品の材質、工程の信頼度についての確な判断を下せる知識をもつ必要がある。部品は最終製品メーカーの選択にかかっており、製品の使用者はメーカーがたんに注意ぶかい点検のみならず、十分な技術的知識をもって製品使用の安全性を点検確認することを信頼しているのである。こうした具体的内容をすべて合わせて、製造者に求められる注意義務の程度は、これらの注意を払わずに製造された製品がもたらす危険の度合に応じて決る。自動車や高速度の機械、高圧電力機器の類が不完全な製品であれば重大な傷害あるいは死亡事故をまねく危険が大きいため、製造者は相当程度の完全性を保障するため、上にあげた具体的注意事項を入念に守るよう求められるのが妥当である。他方、たとえば衣料・家具も比較的軽少な危害に止まるような製品(たとえば衣料・家具など)の製造者に同様の注意義務を求めるのが不当であること

自動車製造者の責任(欠陥部品)

はいうまでもない。(コメントg)

四 以上に述べた製造者の注意義務はもちろん部品製造者についても妥当する。本件においては部品製造者の過失が認定されている。そしてリステイトメント四〇〇条を適用して、これを組立メーカーの過失とみなしたのである。従来 of 過失理論からいえば、組立メーカーに過失は認められないのであるから、フォードを有責とした本件判決は、強い政策的配慮にもとづいて一種の無過失責任を課したものともいえる。

事実、製造者責任の分野においては、最近ことに無過失責任の方向へ判例の展開がみられる。食品、飲料の製造者については無過失責任を負わせる判例が多い。これらの判例法理については「保証」warranty 理論などとの関連で別稿でとりあげる必要がある。ここでは、これらの判例に底流する政策的配慮をあげるにとどめる。Prosser, TORTS, 3rd. ed. 673-4.

(一)人間の生命、安全の尊重という公共の利益にもとづいて、法は、消費者が買わざるをえず、自衛手段をとりえない製品の危険な欠陥に対して、消費者を最大限に保護すべきである。したがって、たとえば製品供給者が最善を尽したとしても、製品から生じた危害については製造者に全責任を負わせるのが妥当である。この論理は社会一般の感情に裏付けられて食品製造者に向けられたものであるが、自動車製造者責任の分野でも主張されている。

(二)メーカーは製品を市場にだすことによって、製品が使用に

適しかつ安全であることを社会に表示する。さらに包装、宣伝などによって製品の適性安全を信頼させるためにあらゆる努力を払う。この安全性の保証を信頼して製品が売れ使われることを求めている。そして、事実、消費者によって購入、使用される。中間商人は最終消費者に製品をとどける道具にすぎない。メーカーは製品が使用されることを求め誘った。それゆえ製品による損害が発生したときに、メーカーは消費者と契約関係にないという理由で責任を免がるべきではない。

(三)一連の訴訟によって無過失責任を負わせることは可能である。消費者は保証違反を理由に販売店に損害賠償を求め、販売店は取次店に、取次店はさらに製造者に賠償請求すれば、最終的には訴訟費用とともに損害を製造者が負担することになる。しかしこの方法では経費と時間がかかり、破産、管轄権、時効などによって責任の追求が途中で断たれることが多い。

参照資料

- Prosser, LAW OF TORTS 3rd Ed. 658-672.
Harper & James, LAW OF TORTS, vol. 2, 1540-1569.
RESTATEMENT OF THE LAW, Second, TORTS 2d.
§§ 395-400.

〔訂正〕

先回の訳選5（同志社法学一一号）の訳出ケース英文名を次のとおり訂正いたします。

Williamson v. McKenna, 223 Or. 366, 354 P. 2d 56 (1960)