

【研究ノート】

製品リコールにおける課題とソリューションの研究

～モバイル社会における取扱説明書の役割を通し実使用者特定の試み～

A study of the challenges and solutions in product recalls

-Actual user specific attempt using the manual in a mobile society-

渡辺 吉明

■ 概要

平成7年のPL法施行から20年を経過した今日、製品に起因した事故が起きた際に、被害者が事業者責任を求める事が当たり前になっている。これに対して、事業者は経済的負担を軽減するためにPL保険に加入したり、日頃から製品安全対策を実施したりしている。経済産業省も毎年「製品安全対策優良企業表彰」を実施する一方、経年劣化の進んだ製品を使い続ける事により発生する重大事故やそのような事態が想定できる場合は、速やかに事業者が市場から対象製品のリコール(回収若しくは修理、交換)を行う事を求めている。しかしながら、今日では流通小売システムの多様化と非対面販売が日常的なことになり、従来からの取り組み方法では、リコールの回収率が向上しないという大きな問題が生じてしまっている。

筆者は、この問題を解決するため、事業者がリコールを実施する際の費用の低減、短時間で確実に欠陥品を回収するために必要な製品使用者のトレーサビリティの実行ができる最新のモバイルアプリを利用したシステムを考案、実用化を行ってきた¹。

本稿では、リコールを取り巻く事情や問題点を概観し、筆者が行ってきたその解決策を課題と共にまとめた。

■ キーワード

PL 対策, 製品安全, リコール告知, トレーサビリティ, モバイルアプリ

1. リコールに関する国と企業の取り組み

¹ この研究内容は、2015年8月28日のPL研究会第2回製品リコール研究部会にて「QRコードを利用した最新リコール告知のシステム」として発表している。

経済産業省では、事業者のリコールの促進のため、リコールにあたっての事前体制整備、事故時の対応の在り方について整理し、2007年に「消費生活用品リコールハンドブック」を公表した。また、2013年12月5日には、リコール情報の周知に関する課題を委員会資料として同省のホームページで公表した²。このほか、2015年には、『平成26年度 商取引適正化・製品安全に関わる事業（リコール対象製品リスク評価事業）³』が実施され、こうした流れの中で、本年同省では、「消費生活用製品のリコールハンドブック 2016⁴」を改訂・公表し、リコール対策の実効性について、これまでの方法では回収率向上が図れず、企業の自主的且つ新たな取り組みに期待せざるを得ない状況にあるという認識を示した。

リコール対策の実効性が大きな壁に突き当たったことを国が認めた瞬間であった⁵。

製品安全は、サプライチェーン上の製造事業者、輸入事業者、流通事業者、販売事業者などの積極的な取り組みと、製品を使用する消費者の正しい使用・消費により実現する。とはいえ、安全に深く関わる問題が生じると、市場からリスクを排除するためにリコールが実施されることが必要になるが、リコールは、企業にとっては負の情報であり、業績などにも大きく関わるため、公表を避けたいというのが実態である。このため、三菱自動車のように、経営体質による度重なる悪質なリコール隠し、又、米国でのタカタ製エアバッグの想像を絶する巨額なリコールなど、対応を誤ると財閥系企業でも存立が危うくなるという大きなリスクが生じているのである。

2. リコール実施における問題

明らかに重大な欠陥や事故なった場合を除き、どのレベルのものをリコールとするかを判断する事は実に難しい。このリコール実施判断については、「リスクアセスメント・ハンドブック（実務編）⁶」において、国もリコール実施のガイドを示している。明らかに欠陥と特定できないものであっても、実際に製品事故の報告が一定のレベルになれば、PL法とは別にリコール告知回収責任が事業者課せられる。とはいえ、実施に際して、事業者は次のような巨額な費用や損害を負担しているのが現状である。

2. 産業構造審議会 商務流通情報分科会 製品安全小委員会（第1回） - 配布資料リコール情報等の周知に向けた今後の課題（資料8）」

3. http://www.meti.go.jp/meti_lib/report/2015fy/000002.pdf

4. http://www.meti.go.jp/product_safety/recall/handbook2016.pdf

5. 製品の安全やリコール全体については、当学会の製品リコール研究部会を中心に、各部会などに情報を提供し研究を進めているので、部会からの報告をお読みいただきたい。

6. 経済産業省、「リスクアセスメント・ハンドブック（実務編）」2011年、p.10

(1) リコール告知のための費用

- 記者会見、国への報告など
- 新聞社告（全国紙5社への掲載）テレビなどのマスメディアでの告知
- 新聞折り込み
- ホームページ
- 全国販売しているものは全国の全世帯へのダイレクトメール
- 販売店でのポスターなど

(2) ユーザーが特定されたのちの費用

- 対象品の確認作業（訪問、謝罪と対応のご案内など）
- 回収費用
- 修理、交換、廃棄処分費用など

(3) 国への回収状況の報告と回収率改善の取り組みのための費用

(4) その他の損害

- 原因が特定・改善されるまでの製造及び販売の中止による損害
- 取引先への代替品、未納による賠償
- 事故になった場合の被害者への賠償、訴訟対応
- 風評による業績、信用失墜による損害
- 下請け企業の補償など

特に製品の所有者や実際の使用者を特定するために行う新聞やテレビでの告知、全家庭に向けたDMなどでは莫大な費用がかかり、中小企業では実施できないし、費用対効果が必ずしも良くない。実際にTDKの加湿器リコールでは、これらの告知を5年間実施した結果として自社ホームページ⁷⁾にて公表している。(図1参照)

同社のホームページによると、回収率は2013年2月末58.1%から2015年3月末61.4%と2年間で、わずか3.3%しか増えていない。約1万台近く販売したようであるが、実際には市場に重大事故を起こす可能性のある製品が未だ約40%が存在している。時間の経過とともに回収率は横ばいになり、所有者や使用者を特定することの難しさを如実に示している。この数字はすなわち、製品に関わる事業者の製品の所有者、管理者、使用者の把握率として読み替えられる。大企業でもこの状態であるから、中小企業がホームページなどで告知しただけでは、製造から相当な期間が経過した経年劣化事故の製品回収はほとんど期待できないといえる。

7. <http://www.tdk.co.jp/csr/humidifier/>

図 1 販売台数※1における回収台数※2の割合



前記「(4) その他損害」の負担増は、回収決定の判断などの遅れや、謝罪方法の失敗により、企業そのものの存続を危うくすることがあるだろう。中小企業ではリコール指導を受けた途端、倒産し、リコールを実施する事業者自体が存在しなくなることがある。これは市場にある欠陥製品が放置されたままという意味である。

このような事態に対して、国がどのように対応すべきかに関する論議をしたという情報を筆者は承知していない。

3. モバイルを活用したリコール回収率を高めるための方法

インターネット社会が成熟し、大人も子供も最新の情報を、いつでも欲しい時に知ることができる時代になった。2020年にはIoT社会が到来すると言われているが、ビッグデータによる情報と個人を繋ぐ手段はモバイル端末が中心となるだろう。今はまだ、パソコンは業務用主体、個人は持ち運びのできるモバイルと使い分けがされ、インターネットでの検索方法もモバイルではパソコンと全く異なっている。小さなモバイル端末画面で、膨大な情報を集積した大手企業のホームページから、自分の使っている製品の安全に関わる情報だけを探し出す事はかなり難しい。「リコール情報」という重要な情報であれば、やはりモバイルに適した仕組みにしないと、消費者の利用効果は期待できない。

（１）高齢社会～取扱説明書を探す手間など使用方法の情報が容易に入手できない。

購入から時間が経つ程に、実際の購入者と使用者の関係が薄れる。また、高齢社会になり、高齢者が孫に買う、子供や家族のために買うなどの機会が増える。又、子育て中に買ったものは子が育つと不要になり、多くはリサイクル、中古市場にて再利用される。子供用品だけでなく長期使用できるもの、家電、雑貨、家具などの多くは、リサイクルショップで再販される。時間の経過で経年劣化リスクが高まる上、取扱説明書の紛失などで、誤使用によるトラブルや事故リスクが高まる。購入からかなり期間が経過した製品の取扱説明書を探すにも、大手の家電メーカーの取扱説明書ポータルサイトでは、リンク切れ、会社の統廃合でサイトそのものが消失することも多々ある。更に製品の背面に黒地に小さな文字で表示されたシールから型式やロット番号を探すことは視力の弱い高齢者などには確認も困難である。屋外で使用する工具やアウトドア製品などでは、印刷物の取扱説明書を持参することは概ね無い事や、買ったばかりとか、だいぶ前に使ったものでは、正しい使用方法がわからなくなる事も度々経験する。このことも時に事故原因となる。

（２）「製品が古くなるほどに取扱説明書を見たい」という消費者行動を利用したシステムの開発

前述のような、製品が古くなるほどに取扱説明書が必要になるという課題を解決する方法として、筆者は、次のようなシステムを設計、構築した。

- 取扱説明書データの web 上のアドレスを組み込んだ QR コードを製品本体に表示することで、使用者は必要な時に取扱説明書を閲覧できる。
- 取扱説明書の多言語対応も実現し、グローバル化する社会構造に対応できる。特にこの QR コードを製品パッケージやカタログに表示することで、購入前にも、製品の詳しい情報を得ることができる。
- 通常は取扱説明書を閲覧できるが、製品点検時期、期待寿命、設計寿命、時にリコールなどの場合、閲覧画面をそれぞれの警告画面に差し替え、使用者はその製品の安全情報を製品そのもので確認できる（特許出願中）。

図2 アプリによる画面変異の一例



このシステムは2016年6月15日までに専用アプリが公開され、iOSはApp Store、AndroidはGoogle Playから無料でダウンロードできる。製品側は、三条金物卸商やJTDNA（特定非営利活動法人日本テクニカルデザイナーズ協会）の協力を得て、順次製品にGS1QRコードを製品本体やパッケージなどに表示し販売を開始している。

p.82に動作確認用の見本を展示したので、下記の手順で確認できる。

見本ページ上部のアプリ誘導サイトのQRコードを手元のモバイルにて従来のQRコードリーダーで読み取りアクセスし、そのサイトにあるOSのストアバナーからアプリをインストールできる。また、一般のアプリと同じに、それぞれのモバイルのアプリダウンロードから(AndroidはGoogle Play、iOSはApp Store)にて、「GS1QR」または「scodt」を入力すると、上図2の右にあるscodtのアイコンがトップ画面にでるので、そこからダウンロードできる。その後、このアプリを立ち上げ、p.86の動作確認見本のGS1QRを読み取ることで、リコールなどの安全情報通知やモバイル最適化された取扱説明書、その多言語化されたものなどを閲覧できる。

GS1 QRコードは我が国独自のQRコードをさらに高度化させ、流通情報の世界標準機関GS1にて認証されたQRコードのことである。GTIN（商品コード）とURLをISOにて規定されたAI（GS1アプリケーション識別子）にて構成されており、製品を特定する情報が組み込まれていることで、その製品と事業者の特定とアクセスした端末を自動認識できるという特徴を持っている。

- モバイルアプリ化により、バージョンの更新、機能の高度化、さらにアクセス履歴(個人情報ではなく端末識別のシリアル、最新のアクセス日時、位置情報)を集積し、安全上の重要なお知らせを通知することができる。

- システムの長期耐用、自動認識ができ信頼性の高い GS1 QR コードを使用している。

このサービスは、Safety Check On-Demand Technology (scodt®、すこどつと) という名称をつけて、専用サイト⁸で動画や詳細を公開しているので一度ご覧いただきたい。

(3) このシステムに期待する効果

このシステムを活用する事により、次のような効果が期待される。

- ① 使用者が取扱説明書を閲覧するためにアプリを介してアクセスする事で、「使用者のモバイル情報（個人情報では無い）」と「GTIN+特定コード⁹」で自動認識が実現し、履歴が蓄積される。使用者のモバイルを特定する事により、そのモバイルを介し、リコールなどの通知ができる。（モバイルシステムでは電話番号、メールアドレス、個人名などはあまり意味を持たない）
- ② GTIN と特定コード（製品ロットや仕様変更、製造拠点などの変動データ）を組み込んでいるので、小規模事業者でも長期のロット管理を実施し、取扱説明書の更新やロットを絞った安全情報の告知ができる。
- ③ プッシュ通知（シリアルで特定された端末に能動的に通知するモバイルアプリの機能）で、より確実に安全情報を伝えることができる。
- ④ プッシュ通知や新聞、テレビなどにてリコールを知った製品所有・使用者が、自ら製品の GS1 QR コードを読み取ることで、リコール対象の確認ができる。換気扇、天上据え付け照明器具など、設置後、製品に表示している設計寿命や不具合の確認がしにくい製品などでも、効果的な告知ができる。
- ⑤ GS1 QR コードにてアクセスした画面より製品供給事業者のサイトに誘導、リコールや修理点検などに必要な個人情報を取得でき、早期対応が可能になる。
- ⑥ 資金力のない事業者もリコールなど告知が迅速に効果的に実施できる。
- ⑦ 導入に際し製品コスト負担が少なく実施開始までの時間が短い。
- ⑧ 万一、供給者が倒産などで不存在なっても、国などの要請で直ちにリコール通知が実施できる。
- ⑨ 位置情報を利用することで地域を絞り込むこと、また、中古市場の監視で、リコール品の再販防止、盗品監視などにも利用できるなど。

⁸ <http://scodt.jp>

⁹ 特定非営利活動法人日本テクニカルデザイナーズ協会の発行する取扱説明書の証明印コード（エビデンスコード）

4 まとめ ～ 普及するための課題

システム開発に関して3年ほど調査を行った際に、「前例をもって効果を判断する」、「安全に対する投資効果が不明」、「自社で出来るから」などの否定的な意見を、特に規模の大きな企業から多くいただいた。しかしアプリの完成などを期に、特に海外の大手小売企業の反応が高まってきた。特に本年4月以降、GS1Japanによる海外でのこの取り組み、事業化の情報が公開された結果、ウォールマート(北米)、Metoro(ドイツ)、ICA(スウェーデン)、さらにアリババ(中国)などからも多くの質問やアプリ公開を期待している声が届いている。海外の小売業界も、Amazon、Googleなどで、GTINの採用を重視、ヘルスケア関連企業などでも安全情報の充実を求めこのシステムに注目していると聞いている。これまで膨大に製造し販売された製品、特に器械・器具などは、この先必ず経年劣化と事故やリコールというリスクを負う。日本的な年度予算という発想は海外では無く、これまでの日本的な時間をかけた対応は、家電業界のように、国際競争で大きな不利益になることが最も懸念される。

こうしたGS1QRコードを組み込んだ世界初のB2Cモバイルアプリにより、今後、製品や製品利用者の自動認識が実現するだろう。平時は取扱説明書をいつでも読め、これにより誤使用による事故防止にもなる。普及には国、すべてのサプライチェーン、消費者教育などにも反映していくことが必要である。国内の普及が遅れると、海外での競争力が低下することにもなる。現実にはリコールなどの事前対策が出来ることが可能になったのであるから、早期普及を願ってやまない。

なお、このシステムに使用する取扱説明書は、当学会の出版する「取扱説明書ガイドライン2016」に準拠したことの証明を、JTDNAの証明印にて確認、さらに、そのデータをモバイル最適化¹⁰したものを使用している。

(東北工業大学ライフデザイン学部客員研究員)

¹⁰ モバイル端末の小さな画面でも見やすく必要なことが探しやすいように、デザイン、データ化された取扱説明書

【参考資料】

- ・身崎成紀、「製品の安全性確保に向けたリコール法制度、情報開示・報告制度のあり方に関する調査研究」、社会技術研究論文集 Vol.2,313-320,Oct.2004
- ・経済産業省製品安全課公表資料(2009 年～2016 年)
- ・週刊ダイヤモンド 2015 年 10 月 3 日号「今さら聞けない IoT」
- ・(一財) 流通システム開発センター、GS1Japan Handbook 2015-2016 他

scodt®

GS1 QR

GS 1 QR 読み取り試験用



無料アプリ DL サイト
www.scodt.jp



多言語対応見本



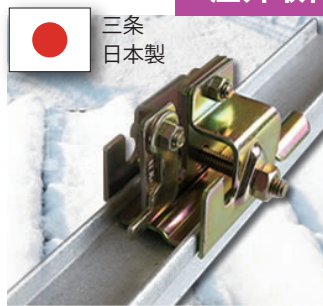
ミニナイフ+カッティングボード
AJI-04(s) AJI-05(L) 共通
販売元 (株) ナガオカ・リコー



多言語対応見本

味方屋作ステンレス和包丁
ASS-003,ASN-003,ASS-013
製造元 日野浦刃物工房

屋外取付製品見本



雪止め金具スノーストップ
AT 式 (W)
株式会社 鈴文



屋外設置製品見本



トラップ
0号、1号、1.5号
有限会社 栄工業

アプリ DL 対応取説見本



簡易タイプ
感震ブレーカー
A001J
(株) エヌ・アイ・ピー

日本製



スイッチ断ボール
(株) ムネオ SSX
中国製

使用期間終了通知見本

リコール告知見本



カーボンヒーター
ST-M85
松木技研 (株)
中国製



スキマブロック
SSK-10/15/20/25 共用
販売元 (株) ムネオ SSX
中国製



点検時期告知見本

国のリコール情報にはあるも、事業者が倒産したものを使用しています。

実売品だけでなく、取扱説明書配信に同意された試験用製品を使用しています。(運営事業者 TDN インターナショナル株式会社 2016.6.10)

3. パブリックコメント・提言

(1) パブリックコメント

「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」
に対する意見の応募について

一般社団法人 P L 研究学会

会長 大羽宏一

*以下は警察庁から2016年4月8日に公的に求められた自動走行システムに関する公道実証実験のガイドラインに対する、この学会としての見解を述べたものである。

「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン（案）」（以下ガイドライン（案）といいます）について、次に意見を申し上げますので宜しくご査収ください。

なお、この記述にあたって、番号、見出しについてはガイドライン（案）の番号、見出しを使用しています。

1 趣旨

自動走行システムについては、アメリカ合衆国、ヨーロッパ各国などにおいて交通事故の削減や交通渋滞の緩和などに多大に寄与するといわれており、自動車メーカーやAIメーカーにおいて研究が進展してきている状況にあります。特にわが国において最近、高齢者や病弱者の運転中の交通事故が多数報道されているところとなり、これらの事故による国民経済的損害も大きいと推察されています。このことから自動走行システム導入による経済的効果は大きいと考えられており、日本国内の公道実証実験の趣旨に賛同いたします。

2 基本的制度

公道実証実験を行う車両が保安基準に適合していること、運転者となる者が実験車両の運転者席に乗車して、緊急時等には安全を確保するための操作を行うこと、については必要なことと考えています。道路交通法などの関係法令を遵守して走行することも当然のことと考えています。

3 実施主体の基本的な責務 4 公道実証実験の内容等に即した安全確保措置

5 テストドライバーの要件

これらについては、賛同いたします。

6 テストドライバーに関連する自動走行システムの要件

(3)に実施主体は、「サイバーセキュリティ基本法等を踏まえ、公道実証実験を安全に行うために、適切なサイバーセキュリティの確保に努めるべきである。」としています。そのためには、サイバーセキュリティの基礎的な教育をテストドライバーに対し行う必要があると考えています。

7 公道実証実験中の実験車両に係る各種データ等の記録・保存

この公道実証実験の目的は、実証実験中に発生した交通事故や交通違反の内容を細かく記録に留め、どのような原因で発生したのかを検証することにあるといえます。そのためにはドライブレコーダーやイベントデータレコーダーなどにより、適切に記録することが求められますので、これについても賛同いたします。

8 交通事故の場合の措置

交通事故が発生した場合は、テストドライバーは道路交通法の規定により運転を停止し、負傷者を救護し、道路の危険を防止するなどの措置を講ずる必要があるのは当然なことでしょう。そのうえで、交通事故を検証し、原因が自動運行システム自体の問題であると考えられるような場合は、再発防止の観点から公道実証実験を控えるべきとのガイドライン（案）の考え方は適正であると判断しています。

9 賠償能力の確保

実施主体は、「自動車損害賠償責任保険に加え、任意保険に加入するなどして、適切な賠償能力を確保するべきである。」と記述されています。これについては適切なものと考えています。細かいことですが、ここでは任意保険の保険内容が明確になっていませんので、契約にあたっては実施主体が保険約款（担保条項、免責条項）、保険料などについて損害保険会社と個別に協議することが求められるでしょう。

10 関係機関に対する事前連絡

実施主体は、事前に警察署や地方運輸局に、実験車両、自動走行システムの機能、など関し連絡しておくことは、当然のこととも考えています。また、それにより警察署や地方運輸局からは、交通事故の状況や道路工事の状況などの助言が得られることとなります。これについても賛同いたします。

以上

（２）製造物責任法改正についての提言

—科学技術の驚異的進展に伴って—

“Recommendations on product liability law reform”

—Due to the phenomenal progress in science and technology—

一般社団法人 P L 研究学会

会長 大羽 宏一

製造物責任法は 1995 年から施行され、すでに 20 年以上を経過してきている。この間、製造物責任法に基づく訴訟が少ないといわれながらも、現在では 371 件¹の訴訟が提起されてきており、このなかで様々な論点が浮かび上がり識者からの判例評釈や法律上の問題指摘も行われ始めてきている²。

ところで、昨今、自動車の自動運転の技術的研究が先進各国の自動車メーカーやグーグルなどの A I（人工知能）メーカー間で活発になってきている実態にある³。わが国においても政府の「改革 2020」プロジェクトとして自動走行技術（自動運転）が注目されており、本年から自動運転の公道実験が開始されるようになってきている。このような世界的な動向からすれば、加速・操舵・制動の大部分を A I に任せられるような自動運転車が市販されるのも数年後という状況に迫ってきているといえよう。

一方、製造物責任法第 2 条第 1 項では、この法律において「製造物」とは、製造又は加工された動産をいう、としている。この動産とは、民法上不動産以外のすべての物をいうものとして定義されている。そして、民法では「物」を有体物としており、無体物およびサービスは「物」に含まれないとされている⁴。

次に、有体物とは、一般に空間の一部を占める有形的存在(分子が存在する物質)である

¹ 「P L 法関連訴訟一覧」平成 28 年 3 月 30 日更新、消費者庁ホームページより。

² 例えば、朝見行弘『判例民法 8』第一法規、平成 21 年、p p. 2～160、松本恒雄「製造物責任法成果と製品安全の課題」L&T 42 号、2009 年、p p. 4～12、大羽宏一『消費者庁誕生で企業対応はこう変わる』日本経済新聞出版社、2009 年、p p. 251～281、朝見行弘・土庫澄子・吉岡和弘・神田桂・山本雄太・中村雅人「制定 20 周年を迎える製造物責任法の現状と課題」現代消費者法 24 号、2014 年、p p. 4～69、土庫澄子『製造物責任法』勁草書房、2014 年、製品安全研究会『製品開発メーカーのリスクマネジメント』レクシスネクシスジャパン、平成 27 年、など。

³ 蒲池康浩・大羽宏一「自動運転に関する最新の動向」インシュアランス（損保版）2015 年 12 月、p p. 4～9。

⁴ 通商産業省産業政策局消費経済課編『製造物責任法の解説』通商産業調査会、平成 6 年、p p. 62～63。

とされている。分子が存在しない電気、音響、光線、熱、物の運動は無体物とされ、対象とならない。また、ソフトウェア、サービスも同じく対象とならない⁵ことは明らかである。つまり、A I等のソフトウェアは製造物責任法の埒外ということになる。自動運転車が公道を一般的に走行する時代になった場合、被害者救済システムはどうあるべきかについては各国とも頭の痛い課題となってきた。わが国の場合でも新しい枠組みの被害者救済法を構築することが求められるとの見解⁶はあるものの、具体的な法案検討は未着手の段階にある。

このような昨今のA Iの発展に代表されるような科学技術の驚異的な進展により、現在の法律文言では対処できない事態となることとなっている。しかしながら、自動運転が一般化した場合は、自動車メーカーやA Iメーカーの責任は現状より重いものとなること容易に推察されることから、被害者救済のためにもA I等のコンピュータソフトを製造物責任法の対象とすることが望ましいと考え、P L研究学会としては法律改正に向けて検討を進めることを提案するものである。

さらに、近年事業者の悪意ある行動により被害者が発生する事案⁷がみられるが、このような事案に関しては、従来の慰謝料のほか、一定額の制裁的慰謝料を加算することを認め事故の抑止に繋げるべきとの意見もある。この点に関しては、判決においても「処罰を目的とする制裁的慰謝料を認めることは、わが国のそもそもの法制と調和しない」⁸としていることもあり、このP L研究学会としても不法行為法のあり方の問題も含め研究を積み重ねたいと考えているところである。

⁵ 川口康裕「製造物責任法の成立について」ジュリスト1051号、1994年9月、p. 47。

⁶ 浦川道太郎「自賠法と製造物責任法の関係」『交通事故紛争処理の法理』ぎょうせい、2014年、pp. 46～47。大羽宏一「自動運転実施に伴う法律的課題について」インシュアランス（損保版）2015年12月、p. 10。

⁷ 横浜地裁判決、平成18年4月18日、判例時報1937号、p. 123。

⁸ 上記横浜地裁判決。