

複合技術製品のサプライヤの製造物責任についての考察

河野 義昭¹

概要: 科学または技術の発展に伴い、消費者に製品を提供するメーカーには、最終製品がもつばら属する主たる技術のみならず、他のカテゴリーの複数の従たる技術も統合する統合力が要求されるようになってきている。しかし、多くの場合において、ある製品の従たる技術の継続的な科学・技術の発展はその製造者頼みのことが多いため、製品の欠陥問題を解決する局面においては、最終製品メーカーと部品サプライヤ間の責任の押し付け合いのような現象が生ずることが懸念される。

また、それまで世の中になかった新しい製品であって、最終製品を事業者以外の消費者が使う場合は、消費者の安全性への期待が高いものとなり、行政や裁判所の判断は想像以上に厳しくなる傾向がある。

自動運転システムのような高度な科学技術を用いた新しい製品が登場すれば、その安全性への消費者の期待は高いうえ、欠陥問題の解明に時間がかかり、被害が拡大する懸念がある。しかし、最終製品を供給するメーカーがサプライヤと品質管理・製品安全について定めた契約によって安全性を確保したサプライチェーンを構築すれば、最終製品メーカーと部品サプライヤ間の責任の押し付け合いのような現象は生じないのではないかと。それにより、欠陥問題の迅速な解決が期待できるのではないかと。高度な科学技術を用いた新しい製品の製品安全について新しい常識となることを願ってこの考察を提案するものである。

キーワード (製造物責任, 自動運転システム, サプライチェーン)

A study of product liability for suppliers of mixed technology products

Yoshiaki Kouno¹

Abstract: With the development of science or technology, manufacturers that provide products to consumers are required to have the integration ability to integrate not only the main technology to which the final product belongs exclusively, but also several subordinate technologies in other categories. However, in many cases, the continuous science and technology development of a product's subordinate technology often depends on the manufacturer, so in the phase of solving the product defect problem, the final product manufacturer and parts supplier There is concern that a phenomenon such as the imposition of responsibility between them will occur.

In addition, when a new product which has never been seen before and the final product is used by a consumer other than the business owner, the consumer's safety expectations are high, and the judgment of the administration and the court is more than imagined. It tends to be severe.

If new products using advanced science and technology such as automated driving systems appear, consumers' expectations for their safety are high, and it may take time to solve defect problems, and the damage may increase. However, if a manufacturer supplying the final product establishes a safety-secured supply chain based on a contract established with the supplier regarding quality control and product safety, phenomena such as the forcing of responsibility between the final product manufacturer and the parts supplier Isn't it not happening? Then we can expect a quick solution to the problem of defects. I propose this consideration in the hope that it will become a new common sense about product safety of new products using advanced science and technology.

keywords: (product liability, automated driving systems, supply chain)

2019年6月4日受領, 2019年6月14日採択

¹ 一般社団法人 PL 研究会会員: 〒173-0013 東京都板橋区氷川町 47 番地 1

¹ Member of Association for Product Liability & Consumer Safety Studies

1 はじめに

近年、自動車業界では、電子制御に絡むリコールが全体の20%を占めるようになってきていると言われている²。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。」とあるので、電子制御のソフトウェアに欠陥があった場合でも、ソフトウェアの欠陥では無く、当該ソフトウェアが組み込まれて一体となった電子制御部品の欠陥としての製造物責任をメーカーは負うことになる。製造物責任法は、被害者である消費者が製品に欠陥があったことを証明すれば足り、加害者であるメーカーに過失のあることの証明まで要しない点において製品の消費者にメリットのある法律である。

ではソフトウェアのように消費者契約法の適用が無い製品であり、ソフトウェアをサプライヤが提供している場合であっても、それを組み込んだ電子制御部品などのメーカーが製造物責任法上の責任を負担すれば問題は生じないのか。その製品がそれまで世の中になかった新しい製品である場合、例えば近いうちに登場することが予想される自動運転車の自動運転システムの場合などは問題が大きくなる可能性があると考えられる。

それまで世の中になかった新しい製品である場合、その製品がもっぱら属する主たる技術のみならず、他のカテゴリーの複数の従たる技術も統合しなければならぬことがあり、従たる技術を実施している部品・原料に欠陥があるのか、主たる技術の製品に欠陥があるのかを判明するのに長期間を要した結果大きな争いとなり、部品・原料のサプライヤが製造物責任法第4条第1号、同第2号に定める「開発危険の抗弁」「部品製造業者の抗弁」を主張するに至る、最終製品メーカーと部品サプライヤ間の責任の押し付け合いのような現象が生じる、といった問題が生ずることがあるからである。

消費者に製品を提供するメーカーが積極的に製品回収やリコールを実施し、後はメーカーとサプライヤ間で責任割合に応じた賠償の分担の協議すれば多くは早期に終結するであろうが、メーカーにそのような積極性や経済力が無ければ、ソフトウェアに消費者契約法が適用される法改正が

行われようが行われまいが、主たる技術と従たる技術のどちらに欠陥があるのかを判明するのに長期間を要し、損害が拡大することは防止できないのではないかと。法改正を待たずとも消費者に製品を提供するメーカーがサプライチェーンマネジメントとして、部品・材料・ソフトウェアのサプライヤに対し、それらを供給するにあたって欠陥が疑われた場合の解明・解決の責任を確約させ、その取り組みを公開するようにすれば、それが常識となり、それをしないメーカーやサプライヤは過失がある、ということになるのではないかと。

製造物責任法に代表される危険責任の法理は、加害者と被害者に直接の契約関係があることを要せず、危険を発生させるものの設置・管理者は、それから生じる権利侵害についての責任を負う、というものである。高度な科学技術を用いたそれまで世の中になかった新しい製品を供給するメーカーは契約に基づいて安全性を確保したサプライチェーンを構築し、サプライチェーン全体を品質管理・製品安全の観点から切れ目なく機能させて、その設置・管理について消費者に対して責任を負うべきではないか、というのが筆者の意見である。以下、この意見に至るまでの考察を詳述する。

2 サプライヤが開発危険の抗弁を主張したが、加水分解コムギの欠陥を否定することでサプライヤが免責された事例

加水分解コムギ(グルパール19S)を含有する洗顔石鹸「茶のしずく」を利用して小麦アレルギーを発症したとして、販売元、石鹸の製造元株式会社フェニックス(以下「フェニックス」という。)、グルパール19Sを提供したサプライヤである株式会社片山化学工業研究所(以下「片山化学」という。)の三社に損害賠償を求めて訴えた裁判の京都地方裁判所平成30年2月20日判決³は、アレルギーの原因物質であるグルパール19S自体の欠陥を否定しながら、石鹸の欠陥を肯定するものであった。

石鹸の欠陥を肯定するについては、被告側は日本の天然小麦アレルギーの有病率は0.21%であ

² 山本夏樹. 車リコール18年900万台 不適正検査など響く、対策費は減少. 日本経済新聞電子版. 2019年1月20日 1:30

³ 下級裁判例. 平成24(ワ)1230 損害賠償請求事件平成30年

2月20日京都地方裁判所第1民事部. 裁判所ウェブサイト. http://www.courts.go.jp/app/hanrei_jp/detail4?id=87763

るところ、本件アレルギーの発症率は0.03%であるので石鹼には欠陥が無い、と主張したが、裁判所は「仮にその割合が被告ら主張の数と大差ないものであったとすると、絶対数としての発症頻度が高いということはできない。しかし、欠陥の判断にあたって、被害発生蓋然性を被害の程度と切り離して考慮することはできないのであって、本件アレルギーが、人によりアナフィラキシーショックをもたらす、生命の危険にかかわるものであること、本件アレルギー発症による社会生活における影響が大きいことからすると、蓋然性の低さのみを取り上げて、欠陥がないとすることはできない。」として退けている。

グルパール19Sの欠陥を否定する理由として判決は、グルパール19Sが「茶のしずく」と同じ量配合された化粧石鹼「渋の泡」について「本件アレルギーあるいはこれに類するアレルギーを発症したことはなかったと推認される。」こと、またグルパール19Sのメーカーである片山化学が「原材料が使用される可能性がある全ての完成品（完成品とともに配合される成分等）を想定して、その用途全てにおいて安全性を確保した原材料を作ることは極めて困難である。」こと、「グルパール19Sを使用するのは、完成品製造物に関して専門的知識・経験を有する製造業者であり、一般消費者がグルパール19Sそれのみを完成品として使用することはない。」こと、グルパール19Sのメーカーである片山化学が「感作性試験は実施していないためデータがなく、危険性・有害性の評価は十分でない旨記載した安全性データシート」を石鹼製造元のフェニックスに交付し、「グルパール19Sが感作性を有しないなどとしてグルパール19Sの安全性を保証したり、虚偽の説明をしたりしたことを認めるに足る証拠はない。」ことなどを挙げている。

①本件石鹼の製造方法に問題があった可能性がある、②原材料サプライヤに全ての用途で安全性を確保させるのは困難、③製品安全データシートで安全性試験を実施していない旨を製造元に伝え、安全性を保証する、虚偽の説明をする、ということもない、の三点が原材料サプライヤである片山化学の責任を否定するポイントとなったようである。

この石鹼についての別の裁判である東京地方裁判所平成30年6月22日判決⁴も、グルパール19S

自体の欠陥を否定したが、その理由として『安全性データシート』においてグルパール19Sのリスク評価の情報提供をしていたことは、グルパール19Sの欠陥を否定すべき考慮事情となる」とし、原材料サプライヤの原材料の売上高が3752万7600円に過ぎないのに対し、販売元の販売実績が「平成22年が237億円となっていた」として、「圧倒的に高い収益を得ていたものということができるから、報償責任の観点から（中略）製品設計により重い責任を認めるべきである」としている。

同じ製品の事件で、別の裁判上の和解の席でも原材料サプライヤである片山化学は和解を拒否し、原告が訴えを取り下げたケース⁵もあるようである。

原材料サプライヤに最終製品である石鹼（医薬部外品）が属する技術分野の知見が少なければ、製造物責任についての紛争が起きても原材料サプライヤは対応のしようもなく立ち往生し、結果的に逃げるような形になる現象が起きるのは避けることができないようである。

しかし筆者は、グルパール19Sが化粧品に用いられることを知りながら、「感作性試験は実施していないためデータがなく、危険性・有害性の評価は十分でない旨記載した安全性データシート」を製造元に交付することでサプライヤの責任はそこで途切れる、という考え方には賛同できない。本件はサプライヤによる開発危険の抗弁を認める初の判例となるのではないかと話題になったようだが、京都地方裁判所平成30年2月20日判決はグルパール19Sの平均分子量が5,6万ダルトンであったところ、経皮吸収されるためには分子量が500ダルトン未満であることを要するとする、500ダルトンルールについて500ダルトンを越える物質の経皮吸収性を否定したのではないとしてこれを否定した。

高度な科学技術を用いた、それまで世の中になかったグルパール19Sをいう原材料を化粧品として用いられることについて悪意である以上、経皮吸収性についてサプライヤが無関心で済ませられるはずはないと考える。納入先に感作性試験のデータの提供を求め、もし営業秘密等の理由で提供を拒否され、コストの観点から自社独自の感作性試験を行うことができないのであれば、欠陥問題の解決の役割分担について感作性の問題は除

⁴ 下級裁判例.平成24(ワ)11529損害賠償請求事件平成30年6月22日東京地方裁判所.裁判所ウェブサイト,
http://www.courts.go.jp/app/hanrei_jp/detail4?id=88148

⁵ 「茶のしずく」と33人和解 集団訴訟で初.日本経済新聞電子版.2015年12月15日12:21

外される旨を予め合意しておくなどしておくべきであった。いずれにせよ、品質管理・製品安全についてサプライヤと納入先は実態に合わせ役割を細かく定めておいた方が良く、というのが本事件の教訓であると思慮する。

3 エアバッグのサプライヤの破綻事例

サプライヤが逃げるような形となるという点に関連するが、近年、自動車産業においてリコールの損害額が巨大化しており、自動車メーカーに留まらず、部品・部材メーカーにもその影響が及ぶことも起きている、との指摘⁶がある。

これについて小林(2013)は「従来、最終自動車メーカーは、部品の採用にあたり、開発領域とも言える部分に対しても、かなり主体的に関与し、必要とあれば、技術的な支援もおこなっていた。」「部品・部材メーカー側も、従来の系列的なビジネスから、海外の最終自動車メーカーも含めたグローバルなビジネスに軸を移しており、両者の関係は、より欧米的なビジネス関係になってきている。」「一度、問題が発生すると「最後は最終自動車メーカーが判断するはずだ」「最終的な自動車全体に関する情報を開示してくれていない」等とする部品・部材メーカー側の主張と、「自動車の部品・部材メーカーという専門集団であれば、提示した仕様で十分、具体的に対応すべき部分はわかったはずだし、わかるべきである」とする最終自動車メーカーの主張が、乖離したまま平行線をたどる形で表面化することが多い。」と指摘している。

科学または技術の発展に伴い、消費者に製品を提供するメーカーには、最終製品がもつばら属する主たる技術のみならず、他のカテゴリーの複数の従たる技術も統合する統合力が要求されるようになってきている。しかし、多くの場合において、ある製品の従たる技術の継続的な科学・技術

の発展はそれを用いた部品のサプライヤ頼みのことが多いため、品質クレームや欠陥対応での局面においては、最終製品メーカーと部品サプライヤ間の責任の押し付け合いのような現象が生ずることが懸念されるものである。

日本の製造業としては戦後最大の破綻となったエアバックを製造する自動車部品メーカーであるタカタ株式会社(以下「タカタ」という。)の事件⁷においては、「インフレーター」と呼ばれるエアバッグを膨らませるガスの発生装置の異常破裂による事故(部品の金属片がエアバッグの外に飛び散る)が相次ぎ、アメリカにおいて2008年から2011年の間に最終製品である自動車メーカーによるリコールが3度にわたって実施され、2回の死亡事故が起きているにも関わらず、2014年12月の米連邦議会公聴会でも、エアバッグを製造したタカタ側は、大半の事故が高温多湿地域で起きているので当該地域にリコール対象を限定することを主張し、全米規模のリコールは根拠が無く、「自動車メーカーか交換用装備のメーカーになされるべきだ」とし、筋違いだと反論したが、結果的に世論に押される形でエアバッグの全米リコールに発展⁸した。

タカタは、2000年にメキシコに工場を建設し自動車メーカーがインフレーターを購入するコストを1個当たり20ドル未満と20%以上も引き下げた。同工場では2001年から2003年の間に少なくとも45件のインフレーター製造上の問題が起きている。2002年には、出荷したインフレーター100万個の中に60から80ほどの欠陥品があったが、それはタカタが品質管理上の上限としている数量の6倍から8倍にもなる水準だった⁹。

また、ガス発生剤として比較的安価な硝酸アンモニウムを使っているのはタカタだけで他社は硝酸グアニジンを用いているところ、硝酸アンモニウムのペレットには吸湿により転移し、ひび割れが起きて表面積が増えることにより、通常より急速に圧力が高まる問題があり、工程管理をしつ

⁶ 小林通也. 自動車部品・部材のリコールリスク. 損保ジャパン日本興亜RMレポート Issue93. 2013年7月19日. p5
<http://www.sjnk-rm.co.jp/publications/pdf/r93.pdf>

⁷ 国土交通省自動車局. タカタ製エアバッグ問題について. 平成26年12月16日. p4
https://www.cao.go.jp/consumer/iinkai/2014/180/doc/20141216_s_hiryu1.pdf

⁸ エアバッグ問題, 事態収拾へ自動車大手が前面に. 日本経済新聞電子版. 2014年12月4日 18:00, 田口敏行. エアバックのタカタの破綻問題と教訓 ガバナンス体制とサプライチェーンを対象の中心にして. 静岡産業大学情報学部研究紀要

No. 20. 2018年3月1日. p177

⁹ JOANNA ZUCKERMAN BERNSTEIN, BEN KLAYMAN, 久保田洋子. 焦点: タカタのエアバッグ問題, 影落とす海外工場の安全管理. ロイター. 2014年10月22日 / 14:42.

<https://jp.reuters.com/article/takata-airbag-idJPKCN0IB0FB20141022>, JOANNA ZUCKERMAN BERNSTEIN, BEN KLAYMAN. 特別リポート: タカタ欠陥エアバッグ, 尾を引く「メキシコの誤算. ロイター. 2014年11月21日 / 19:12.

. <https://jp.reuters.com/article/takata-idJPKCN0J50U120141121>

かり行う必要があった¹⁰。

日米欧の自動車メーカー10社でつくる独立委員会は、エアバッグの異常破裂の原因は、乾燥材を付けずにガス発生剤である硝酸アンモニウムを使用し、高温多湿下の環境に長時間さらし、湿気を防ぐような装置が適切に組み立てられていない、といったといった条件が複合的にからみあったことにある、とした¹¹。

田口(2017)¹²は、「コスト低減のあまり人為的なミスが欠陥につながったことが予想される」「品質管理のための工夫を早くから施す必要があったといえる」としたうえで2014年の米連邦議会公聴会の時点でタカタは自社製品で死者がでたことに対して謝罪するとともに、全米規模のリコールを明言するべきであった、としてリスクマネジメントが不足していた典型といえる、と結論付けている。

エアバッグに用いるガス発生剤(火薬)の技術分野は、自動車の属する主たる技術分野と大きく相違しているようなので、エアバッグに欠陥があるのではないかとの騒ぎが起きた際に自動車メーカーが欠陥の解明についてタカタ頼みになり、小林(2013)の指摘する乖離現象が生じるのはやむを得ないのかも知れない。

タカタが監査を依頼した第三者委員会は、欠陥把握が製品出荷後は自動車メーカー頼みになっていたことや、製品テストや生産工程での品質を重視する姿勢の欠如について改善を求め、硝酸アンモニウムのペレットなど安全にかかわる工程が機械を使わず手作業で行われていたことについて品質の一貫性が損なわれたと指摘した¹³。

エアバッグの異常破裂の原因が、インフレーター工程管理の杜撰さにあったのならタカタの責任は重いであろうが、特定の気候地域での長期間使用には耐えられない設計であったのか、耐用年数をどのくらいに想定していたのか、エアバッグの交換期限の表示をしなかったのか、エアバッグ機能不全の警告灯を備えなかったのか、あるいは機能しなかったのか、という点が検証されれば自動車メーカーにも責任あるように思う。しかし、そのような責任の範囲や割合について検証する時間もないままタカタは2017年に破綻に至り、

責任分担は会社再生の枠組みの中で実施されることとなった。

4 一般消費者向けの製品のサプライヤが留意すべき点

石鹸の欠陥の判例ではグルパール19Sのサプライヤの責任が否定されたが、エアバッグの事例では発生確率が石鹸と比べて遥かに低く、最終製品メーカーの協力なしには問題解決が難しかったにも関わらず、タカタは世論の非難を受けたうえ反論の準備もできないままリコールを受け、破綻のやむなきに至った。

これらの事件の教訓は、原材料やパーツのサプライヤは自身が供給する製品の責任を負っている領域と、負いかねる領域を明確に納入先に示し、場合によっては安全試験を納入先が実施することを条件に販売するなど免責条件を示すなどしておくこと、欠陥がサプライヤの供給した製品に問題があると判明するまで時間がかかるケースがあること、自社製品に欠陥の懸念が生じた時点で最終製品メーカーに働きかけて積極的に解決に乗り出さなければ被害が広がり手遅れになるおそれがあること、といった点になると考える。

これらの事件に以前河野(2018)¹⁴が展開した分析を当てはめれば、製造物責任法に代表される危険責任の法理は、加害者と被害者に直接の契約関係があることを要せず、危険を発生させるものの設置・管理者は、それから生じる権利侵害についての責任を負う、というものである。原材料やパーツのサプライヤは消費者からの期待度、信頼度に応じて、事前もしくは事後すみやかに製品の欠陥を排除する品質管理の体制の構築と継続的改善について相当の注意を払う義務を負うのが相当であり、その内容を公表してコミットメントすべきである、という結論となるであろう。

タカタの事件を受け、政府はより迅速かつ確実なリコールの実施を実現するため、リコールの実施に必要な報告徴収・立入検査の対象に、自動車に搭載される装置メーカー(装置製作者等)を追加して、サプライヤに直接報告徴収等を求めるこ

¹⁰ 山田 雄大. タカタがエアバッグに使う火薬は安全なのか 拡散するリコール問題, 火薬の専門家に聞く. 東洋経済ONLINE. 2014/12/12 6:00

<https://toyokeizai.net/articles/-/55576>

¹¹ タカタの欠陥エアバッグ, 火薬と湿度など要因複合 独立委. 日本経済新聞電子版. 2016年2月24日 10:41

¹² 田口: 前掲書 p177, p190

¹³ 中西豊紀. タカタ, 組織文化変革を 米第三者委が欠陥管理の甘さ指摘. 日経新聞電子版. 2016年2月3日 1:47

¹⁴ 河野義昭. インターネット上のコンテンツの責任の考察. 新PL研究第3号 2018年7月1日. p 26

とができるようにする道路運送車両法の改正を2015年に行ったので、自動車の原材料やパーツのサプライヤはそれ相応のコミットメント責任を負うことになるであろう。

もう一つ指摘しておくべき点は、それまで世の中になかった新しい製品であって、最終製品を一般消費者が使う場合は、消費者の安全性への期待が高いものとなり、行政や裁判所の判断は想像以上に厳しくなる傾向があることである。

石鹼の判例においては、天然小麦アレルギーの有病率は0.21%であるのに石鹼使用者のアレルギーの発症率は0.03%であるから欠陥ではないとの主張が退けられ、エアバッグの事例においてはタカタのインフレーターの高品質管理上の上限は100万個中10個であったようなので欠陥率は石鹼よりはるかに低かったし、受傷や死亡の結果がエアバッグの有無で変わるか否かという議論が十分ないまま、米国運輸省道路交通安全局(NHTSA)は世論に押される形で全米リコールに進んだようである¹⁵。

赤坂(2014)¹⁶は、自立ロボットの製造物責任について「中華航空エアバス機事故における判断にみられるように、危険効用基準を用いて発生確率に言及し、極めて稀な状況下でしか起こりえない危険性については欠陥を否定する事案があった。この観点では、人工知能を用いたロボットが起こした事故については、それがごく稀な状況下でしか起こらないことであると示すことができれば、欠陥として判断されないように思われる」としているが、ロボットのユーザーが一般消費者であり、かつ、連続して何件か出るという状況であれば、石鹼の事例やエアバッグの事例と同様に、発生確率が相当低いものであっても欠陥との判断がされそうに思う。

5 自動運転システムのサプライヤの製造物責任

2019年に政府は自動運転車等の安全性を確保するための制度整備として、自動車を運行させる

ために必要な装置として「自動運行装置」を追加すること、自動運行装置が使用される条件(走行環境条件)を当該装置ごとに国土交通大臣が付すこと、自動車の電子制御装置に組み込まれたプログラムの改変による改造を電気通信回線の使用によりする行為等について許可制度とすること、といったことを内容とする道路運送車両法の改正を計画している。

この改正がされたとしてもリコールの規制を受けるサプライヤは依然として道路運送車両法第63条の2~4に定める「装置製作者等」に限定されるので、自動運転で使われるプログラム自体に欠陥があった場合、あるいはGPS位置情報や地図のデータに欠陥があった場合、それらプログラムやデータのサプライヤは装置のサプライヤを兼ねていない限りはリコールの実施に必要な報告徴収・立入検査の対象とはならない。2015年の道路運送車両法改正の狙いであった、サプライヤに直接報告徴収等を求め、迅速かつ確実なリコールを実施すること、が十分実現できないことが懸念される。

三井住友銀行の予想では、2030年頃には、車両コストと維持費のトータルコストにおいて、EVがエンジン車(HEV)を逆転する可能性があり¹⁷、高速道路等幹線道路上での完全自動運転の実現が想定されている。これに伴い、自動車の部品点数は3万点から2万点に減少¹⁸し、電動技術、自動運転技術を担う部品は追加コスト削減のため車種横断的なメガプラットフォームによる部品共通化がされ¹⁹、部品サプライヤは周辺部品を取り込んだモジュールサプライヤーとなる動きが活発化する²⁰ことが指摘されている。

完全自動運転車が普及し、東京地方裁判所平成30年6月22日判決のいう「圧倒的に高い収益」を得ているのが自動車メーカーや部品サプライヤであれば、大きな問題は起きないかも知れないが、部品点数の減少や部品共通化により価格競争が激化し、これらのメーカーやサプライヤが収益力を失い、自動運転プログラムやデータのサプライヤが収益力を持つようになれば、プログラムやデータ自体の製造物責任も考慮しなければなら

¹⁵ 田口 前掲書 p177

山田雄大, 木皮透庸. リコール問題, タカタは何を間違えたのか 全米リコールめぐり深まる当局とのミゾ. 東洋経済ONLINE.2014/12/06 6:00.<https://toyokeizai.net/articles/-/55112>

¹⁶ 赤坂亮太. 自律ロボットの製造物責任. Information

Network Law Review.Vol13. No. 2. 2014年10月. p 115

¹⁷ 株式会社三井住友銀行コーポレート・アドバイザー一本

部企業調査部. 自動車及び関連産業の将来像. 2017年12月. p13-14.

https://www.smbc.co.jp/hojin/report/investigationlecture/resources/pdf/3_00_CRSDReport052.pdf

¹⁸ 三井住友銀行 前掲書 p19

¹⁹ 三井住友銀行 前掲書 p21

²⁰ 三井住友銀行 前掲書 p25

ないこともあり得る。

なぜなら自動運転の明らかな運転ミスで事故が生じ、被害者が収益力のない自動車メーカーや部品サプライヤに損害賠償を求めた場合、被害者は「当該製造物を適正な使用方法で使用していたにもかかわらず、通常予想できない事故が発生したことを主張、立証することで足り、それ以上に欠陥の部位やその態様等を特定した上で、事故が発生するに至った科学的機序まで主張立証すべき責任を負うものではない」²¹から当該自動車メーカーや部品サプライヤは損害賠償を免れない一方、収益力ある自動運転プログラムやデータのサプライヤの責任を追及するには、それらの過失を立証しなければならないからである。

赤坂(2016)²²は、コンパスとのアナロジーで考えられる高度に技術的な道具である航空図の記載ミスより航空機が墜落した事例に航空図発行会社の責任を認めた米国の判例を元に、情報の製造物責任について「情報の性質として航空図に近い道具の一部としての振る舞いをする。配信されるアプリやプラグインを含めてこれらは動作するのであるから、これらにも「一体性」を認めて一つのネットワークや通信を介した巨大なコンピュータ・システムととらえることができる。その点において、製造物責任の対象とするという議論はあり得えそうである。」としている。

これは機械を操作する人間や既存の装置に置き換わる形でプログラムやデータが置き換わる、また、それらが高度に技術的な道具として働くものである場合は製造物責任の対象とするという議論はあり得えるという視点を提供するものである。

筆者は、「高度に技術的な道具」である、あるいは「機械を操作する人間や既存の装置に置き換わる」形のプログラムやデータのサプライヤは、用いられることについて悪意であれば、最終製品の欠陥により生じる損害の発生について過失があると考えられる。それまで世の中になかった新しい製品に用いられていることを知りながら、その製品が危険を発生させる可能性について無関心である場合と危険回避のため積極的に関わっていった場合とで過失の割合が変わらないとは到底解せないからである。

それまで世の中になかった新しい製品である場合は、その製品のサプライヤは使用されていることに悪意であれば危険回避のため積極的に関

わっていかない限り、過失責任は免れないであろう。それはサプライヤが提供するものが自動運転システムのような無体物であるとき、グルパール19Sやエアバッグのインフレーターのような有体物であるときを問わないものとする。

積極的に危険回避のため関わっていく、とは例えば自動運転システムなどの場合はプログラムやデータを供給するサプライヤは、自動車メーカーや部品メーカーとの間でサービスレベルアグリーメント(SLA)を締結し、その中で当該プログラムやデータの用途、サービスの水準や責任範囲、障害発生時に一定期間内に対応することの規定を設け、欠陥発生時に押し付け合いのような現象が発生しないよう欠陥を排除する品質管理の体制の構築と継続的改善について確約し、契約の相手方と相互に相当の注意を払い続ける、といった事項である。

グルパール19Sやエアバッグのインフレーターのような有体物である場合は前記サービスレベルアグリーメントと同様の定めのある品質保証協定書のようなものをサプライヤと納入先との間で締結し、納入先に最終製品の各種試験のデータをシェアすることの定め、欠陥問題発生時には他の納入先に同様の現象が無いか一定期間内に検証することについての定め、試験結果をシェアできないのであれば、欠陥問題の解決の役割分担や免責についての定め、などの事項を定めるべきであろう。

こういった契約を締結していないのであれば、サプライヤは、最終製品に自社の製品が用いられることについて悪意である限り、最終製品の欠陥により生じる損害の発生について過失があるであろうし、製造物責任法第4条第1号、同第2号に定める「開発危険の抗弁」「部品製造業者の抗弁」を主張することはできないと考える。

6 まとめ

以上、複数の技術が複合的に用いられるそれまで世の中になかったような一般消費者向けの製品のサプライヤの製造物責任を巡る特有の状況の分析を元に、将来登場するであろう自動運転システムのサプライヤの製造物責任について考察してみた。道路運送車両法の改正後も規制を受けるサプラ

²¹ 東京地裁平成24年1月30日判決。訟務月報58巻7号.p45

²² 赤坂亮太 前掲書 p142

イヤが「装置製作者等」に限定され、プログラムやデータのみを提供するサプライヤが含まれないのは、プログラムやデータは通信の形態で提供される場合は交換・更新が容易であること、デバイスに組み込まれるソフトウェアの欠陥についてはデバイスの供給者が「装置製作者等」となることも関係しているであろう。

科学または技術の発展に伴い、消費者に製品を提供するメーカーには、様々な分野の技術を統合する統合力が要求されるようになってきている。それまで世の中になかった新しい製品であって、事業者以外の消費者が使うようなもの場合、最終製品メーカーやサプライヤは、相互にサービスレベルアグリーメントや品質保証協定書のようなものを予め締結しておかなければ、欠陥問題が生じたとき解決は容易では無くなるし責任も重いものとなるのではないか、もしそういった契約を締結しないのであれば、そのことにより一般消費者に被害が生じ、かつ、自社で技術上の対応ができないことによって立ち往生して被害が広がる結果とならないか事前によく検証する必要があるであろう。

高度な科学技術を用いた新しい製品は、欠陥問題の解決にあたって品質管理や製品安全の観点において切れ目なく機能することが消費者・市場から否応なしに求められるているのではないか、との考察を行った。今後もこの観点からの議論が進めば幸いである。

参考文献

- [1] Dechert LLP.REPORT OF TK HOLDINGS INC.June 30, 2016
https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.dot.gov/files/documents/takata_report_internal_investigation.pdf
- [2] OrbitalATK.TakataInflator Rupture Root Cause Summary ReportSubmitted.September 2016
http://business.cch.com/plsd/Orbital_ATK_Research_Summary.pdf
- [3] The Independent Takata Corporation Quality Assurance Panel.The Report of the Independent Takata Corporation Quality Assurance Panel.February 2016.
<http://www.takatapanel.com/>