

人工物の責任に関する倫理的な問題領域

齊藤了文

目次

1. 自動車の倫理問題
2. 無過失責任の展開
3. 日本の不法行為法の展開
4. 無過失責任の特徴
5. 過失について
6. 第3次不法行為法リステイメント
7. 安全確保の制度
8. 倫理的含意

1. 自動車の倫理問題

人工物の典型として自動車を取り上げる。自動車による交通事故の死者は日本では年間1万人近くいる。大きな社会問題だ。その原因、それを改善する方法は多様な仕方で提案されている。暴走車、飲酒運転、スピード違反これらは、車を運転する人の責任として出てくる問題だ。これに対して、衝突安全性、シートベルトはメーカーの問題、ガードレール、信号機の設置は行政の問題、救急車の制度、保険制度という制度の問題もある。これらの多様な安全確保の方法によって、自動車に関わる社会的安全の確保が行なわれてきている。危険を生じる人工物が実際に多数使われ、しかもそれに対処する工学的側面、社会的制度的側面がかなり出来上がってきている。その意味で、人工物に関する責任を考える上で考慮に値する手がかりが多数見つけられる。

ところで、馬に乗っていた場合は、馬で暴走したり、馬を驚かせたりすることによって、ケガをするといった安全問題が生じる。ただこの場合には、馬が単なる道具で、そこには

私と他人がいるにすぎない。馬が怖い人は馬に乗らないこともあり、馬の手綱を引いた人が馬でケガをさせた人に謝るのは当然だったろう。また、馬と生活空間を共有している社会においては、馬の性質を知り、危険を避けるということは、生活をする上での必須の条件である。だから、自己防衛は馬に乗る人も乗らない人も個人の好みに応じてどの程度でも行える。怖がり、臆病者はより防衛的になるかもしれない。

自動車のドライバーというよりは、馬に乗る人同士の関係は、古くからの倫理的関係の一種である。つまり、単純な対人関係の一種とみなせる。そのため、馬に乗っている場合には、「馬の改善」は特に問題にはならない。馬の調教は馬に乗る人の行為の一部である。だから、暴れ馬をうまく乗りこなす人は、尊敬の目で見られているかもしれない。また、馬から落ちてケガをしたり、馬にけられるやつは、「かわいそう」と思われるよりも、馬鹿にされることも多いように思われる。その意味で、馬に乗る（西部の男のような）人は、自律的な人間のモデルとして理解しやすい。馬に乗って他の馬上の人をあおったり、威嚇したりすることもあったろう。しかし、それでも個人間の関係の一種として理解するのに特に問題があるとは思えない。

自動車は当初はホースレス・キャレッジ（馬なし馬車）と呼ばれてきたし、フォードのムスタングは「新種の馬」という宣伝が行われていた。イメージ的、機能的には、車と馬とは似ている面もあった。しかし、自動車の事故に関しては問題が違ってきた。まず、自動車事故での死者が多数になったということは大きな問題だった。その上で、ドライバーの技術の向上やモラルに頼っただけでは交通事故死者が減るきざしを見せなかった。しかし、自動車は増え続けた。

なぐりかかったり、うそをついたりという人間関係のトラブルでは、そのような行為を禁止させるのが倫理や法の機能である。しかし、それでも、そのようなトラブルが多くなると、騙されないように心がけるとか、武道を習うといった仕方で身を守ることとなる。自動車でも、それ自体の禁止はできなかったので、事故のリスクは知りつつ、ドライブをし、生活することになる。いわば、すべての人が倫理的行為をしている世界ではなく、それに違反する人も時にはいる（そしてゼロにはできない）世界に我々は住んでいる。しかも、人間はミスによって事故を起こすことも多く、ミス自体は根性で頑張ってもゼロにすることはできない統計的事象だといえる。だから、単純に行為者に対して倫理的規範、法的強制を言い立てても問題は解決しない。（リスクのある世界に住んでいる。そのため、ドライバーという行為者の単純なモラルだけで人間関係の問題が解決できるわけではない。

これが一つのポイントだ。)

さて、自動車事故の問題を緩和する方法は、自動車のドライバーのモラルを始めとして、自動車の衝突安全性の問題やガードレールの整備、救急車制度の整備などのサポートなど多様な仕方がある。その場合に、確率、統計問題として自動車は事故を起こしうるという事実を踏まえると、例えばミスを犯してもきついしっぺ返しを受けないような構造にすれば交通事故死者は減るはずである。これはドライバーと被害者という二人の倫理的問題から、別な方向へ焦点が移ったことを意味している。

自動車事故を減らすためにドライバーのモラルや運転技術だけに注目するのは、ドライバーという行為者と被害者という二項関係を問題にしている。そこに介在する人工物である自動車、さらにはそれを作ったエンジニアやメーカーまでも事故に関係する人と見ることは、三項関係、としての人間関係を問題にすることになる。(単純な、子どもの頃から教えられた対人関係とは違った人間関係が問題になっている。これが、もう一つのポイントだ。)

ただし、欠陥車の論点や、政府、制度による消費者の保護という論点は、自己決定する行為者の世界というモデルでは、人工物に囲まれた世界での秩序、倫理を理解できないということの意味している。馬に乗る人の倫理的問題だったものを、制度も含めた人工物によって補完した世界の問題にしようとした。これらは実質的に効果を上げた方向転換だったが、人工物の使用に焦点が合うことによって、道具として人工物を使っている「使用者」同士の倫理的关系が単純には維持できない倫理的世界になったことを示している。(事故に対応した制度設計をしたために(制度のある世界に生きているので)、「人間」の捉え方が変質した。これが第三のポイントだ。)

車の衝突安全性を改善することは、自動車とともに暮らす我々にとって重要な意味を持っている。そして、それをメーカーに要求するのは理解できる。1960年代のマクナマラの安全キャンペーンやネイダーの欠陥車のキャンペーンという消費者運動がそれには大きな役割を果たしたという歴史的事実も存在する。ただ、そのような「消費者」に焦点を当てた政策によって、古典的な倫理的行為者が変質することになった。これは非常に興味深い点である。(第2、第3節で不法行為法の変転をたどる。製造物責任法の意義については、第8節でまとめて述べることにする。)

安全性は長い鎖のどれか一つがはずれても問題を起こすということの意味している。ラルフ・ネイダーの消費者運動はその当時での一番弱い輪(衝突安全性、特に二次衝突の問

題)を強化するのには役立った。その意味で一定の成果があったといえるかもしれない。ただ、衝突安全性の問題をすべて設計の問題と言い立てたことによって、訴訟の可能性を拡大し、訴訟社会アメリカで製造物責任訴訟の乱発を生じる機縁ともなった。(これについては7節)

製造物責任法は、自動車の欠陥車問題と結びついて大きく発展した。ここでは、製造物責任法と不法行為法の倫理的問題領域(第三のポイントに特に関わる)を明らかにし、人工物の設計に関わる工学倫理の問題領域(第一、第二のポイントに特に関わる)を示すことを試みる。

2. アメリカの無過失責任の展開

アメリカでの無過失責任の歴史をリーバerman『訴訟社会』を紹介することによって概観する¹。

19世紀以前の前工業化社会、農業社会においては、人身損害は、ほとんど暴行や殴打といった、今日いうところの故意によるものであった。それが、(火縄銃でなく)簡単に発射できる銃ができ、しかも破壊の及ぶ範囲が拡大することによって、故意では捉えられない問題が生じた。

また、18世紀後半から海上における民間の船舶どうしの衝突事故や公道での馬車どうしの衝突事故が頻繁に発生するようになってきた。この場合、どちらの当事者が損害を起こしたのか、という新たな調査が必要になった。このような衝突事故では、因果関係を考慮せねばならず、ひいては不注意という問題を提起した。注意していれば事故は起こらなかったかもしれないからだ。

次第に、危険を伴う経済活動も認められるようになり、不法行為の基準が厳格責任から過失へと代わったのは、1840年頃からだと言われている²。

「少なくとも1840年頃から、イギリスとアメリカの不法行為法の原則として、過失原則が厳格責任に取って代わるようになった。ただし、まだ公共運送人の責任や被用者の不法行為に対する使用者の代位責任のように、多くの重要な領域で、過失責任原則の席卷に抵抗する分野があった。それだけでなく、厳格責任は、自分が引き起こした損害について人

¹ pp.29-36 『企業と製造物責任』日科技連PL編集委員会編 日科技連(1991)においても、『訴訟社会』と同様の歴史が述べられている。

² p.77f. 『訴訟社会』ジェスロ・K・リーバerman 保険毎日新聞社(1993)

は賠償すべきだとする伝統的な理解に対応したものだと考えられていた。これに対し、過失責任は、勃興していった企業家層のための法理であり、社会的に望ましい活動をしているときに不注意なく損害を発生させた場合には、責任を負わせるべきではないと論じられた。」³

「19世紀以前の法は、人間だれしもが自分の周囲の人間に注意しなくてはならないという道徳的な考え方を内包していた。注意義務は全世界に普及していた。しかし、自立した、利己主義と自由放任主義の世界に生きる人間の登場は、劇的な変化をもたらした。これ以後、注意義務は直接に責任を負う人間にのみ及ぶこととなった。」⁴

そして、義務は、人間の行為を縛るものだから、自由の制限は自分で決定したこと、つまり契約と結びついてのみ認められることになった。

さて、自由放任主義によると、買主をして注意せしめよ(caveat emptor)の原則が認められることになる。これは自己責任の原則の一種である。しかし、この原則は常に認められていたのではない。

「一般消費者は、最先端をいく製品の技術的な側面や安全性に関して知識をもたないし、それを理解することは不可能である。世界はあまりにも複雑である。ほとんどの危険は顕在化していない。昔は、法原則が、購入に先だって品物を点検する義務を買主に課するのが効率的であったかもしれない。しかし、組織化し複雑化した時代の到来とともに、義務は売主側に移された。効率的なのは、各人に一生かかってもおぼえ切れないような技術的詳細を習得する義務を負わせるより、設計者や製造者が検査を行うべきとすることである。」⁵誰が危険責任を負担するかは、世界の複雑さに基づいて、制度設計が行なわれてきたと考えられているのであろう。

つまり、製造者と消費者間の力関係の不均衡があまりにも大きくなってしまった。法は、人間同士の対等な関係を扱うはずだったが、實際上、力関係の不均衡がはなはだしく不公平な結果を生み出したために、「買主をして注意せしめよ」の原則は認められ難くなってきた。

ここで、売主の責任にするとということは、売主が専門的知識をもっていて、買主は専門的知識をもたなくてもいいということだ。この知識、情報のギャップを認めたくらんで売り

³ p.154 『現代アメリカ法の歴史』モートン・J・ホーウィッツ 弘文堂(1996)

⁴ p.78 『訴訟社会』ジェスロ・K・リーパーマン 保険毎日新聞社(1993)

⁵ p.82 『訴訟社会』ジェスロ・K・リーパーマン 保険毎日新聞社(1993)

主の責任が主張されている。

しかしながら、売り主の責任が極端なまでに進展した「無過失責任の考え方は、かつてはコモンローの重要な部分であったが、アメリカ法においては、好意的に受け入れられたことがなかった。」⁶

ここでの典型例は、親族の罪のため行為にかかわりのない一族構成員が処罰を受けたといったものだった。それに対して、不注意な行動、過失によって損害を引き起こした場合に起こした人が責任を負うのはより納得がいく。ただし、この頃でもいくら注意しても結果が悪ければ責任が課せられる場合があった。それは、固有で差し迫った危険をもった物の維持保全をする場合であった。「ダイナマイトを倉庫に保管するにあたって、人間としてできるかぎりの注意を払ったとしても、もし地震で爆発したり、あるいは野蛮で凶暴な動物がオリから逃げた場合には、負傷者に対し神のおぼしめしがあったというのでは理にかなわないように思える。並はずれた潜在的危険が存在しなければ、被害はひき起こされなかったかもしれない。比較的早い時期から、多くの州では本質的に危険な物質を管理する者に対し、厳格責任が課せられた。管理者がいかに注意深く損害を防ごうとしたかではなく、差し迫った潜在的危険性が常にあったかが基準であった。」⁷

このような状況の下で、売り主の責任を非常に強調する厳格責任の概念は、1920年代初頭からまた現れた。

「裁判所は、たとえどんなに注意して食料品店が適切に食品を包装したとしても、店で消費者が購入した食品に異質な有毒物が混入していれば、本質的に欠陥品であり、売主の責任に帰するとの判断を下しはじめた。

裁判所のなかには、責任の拡大に困惑するところも出てきた。そこで裁判所は擬制に逃避した。裁判所は、製品の意図された使用については合理的範囲において安全であることを売り主が保証したものとみなした。これは、契約のようであり、裁判所は、当事者間で行われたものであるので、すすんで強制力をもたせた。こうして黙示の保証の原則が生まれた。」⁸

ここでのポイントは、義務は契約によって生じ、契約は締結した当事者にのみ適用可能ということである。だから、メーカーから卸や小売を経て消費者に製品が渡ると、メーカ

⁶ p.84 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーパーマン 保険毎日新聞社（1993）

⁷ p.84 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーパーマン 保険毎日新聞社（1993）

⁸ p.85 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーパーマン 保険毎日新聞社（1993）

ーと消費者には直接の契約関係がない。にもかかわらず、「義務」を認めることが必要とされた。

「この「契約関係」問題の解決には、1960年の別の自動車の事件をまたなくてはならなかった。ヘニングセン夫人所有の購入後10日しか経過していない自動車がステアリングコントロールを失い煉瓦の壁に衝突した。彼女は、黙示の保証理論に基づいて製造業者であるクライスラー社を訴えた。しかし、ヘニングセン夫人は、自動車をクライスラー社から購入したのではなかった。そこで、クライスラー社は彼女に対しなにも黙示的に保証しなかったとし、唯一の補償請求先はディーラーだけであると主張した。しかしながら、ニュージャージー州最高裁判所はその主張を認めず、その判決は、すべての製造物責任の事件において、厳格責任を一般原則として適用する道を開いた。同裁判所は、黙示の保証が製造業者から最終顧客までその自動車に「随伴する」と述べた。こうして裁判所は、弁護士のみが問題としていた法的に微妙な点を解決した。」⁹

また、「企業責任(enterprise liability)」と呼ばれる理論が出てきた。「企業は、製品を販売して利益を得るのであるから、発生する可能性のある損害のコストを製造費用中に含めておくべきであるという考え方である。そうすれば、社会はリスクをより広く分散させることができ、負担が実際に被害を受けた少数の者のみにかからなくなる。」¹⁰

後にも述べるが、ここでは企業が過失を犯したかどうかは問題にはおらず、損害が発生したことに関して、それを填補する仕組みをつくることが問題になっている。

近代以前は結果責任でもあった。「不法行為の意図をたしかめるよりも被害者の救済のほうが重要だという道徳観があった。」¹¹しかし、19世紀中に「現状が実質的にあらゆる犠牲を払って維持されるのであれば、行為者は危険を冒す自由をもつにいたった。」¹²しかし、見通せない複雑な人工物が出てくることによって、1920年ごろから再び無過失責任が表に出てくるようになった。黙示の保証が厳格責任を導くことになった。しかも、企業という支払能力のある法人の責任を捉えるためもあった。不注意という心理的なもの、自然人しか持ち得ないものを顧慮しないで、賠償責任を負わせる制度ができるようになった。

⁹ p.85f. 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーパーマン 保険毎日新聞社(1993)

¹⁰ p.86 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーパーマン 保険毎日新聞社(1993)

¹¹ p.75 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーパーマン 保険毎日新聞社(1993)

¹² p.75 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーパーマン 保険毎日新聞社(1993)

3. 日本の不法行為法の展開

不法行為の原則を定めた民法 709 条は、「故意又は過失に因りて他人の権利を侵害したる者は、之に因りて生じたる損害を賠償する責に任ず」と言う。

森島昭夫『不法行為法講義』に従って、日本の不法行為法の展開をまとめる¹³。

「明治 31 年に民法が施行されて以来、当分の間不法行為法学の進展にはほとんど見るべきものがなかった。」¹⁴大正期に、労働災害、鉱害、鉄道事故などの近代的企業活動による大規模災害が不法行為法学の視野に入ってきたが、具体的な解釈論のレベルではこれらの災害を前提とした解釈論の展開は見られなかったと言われる。

「不法行為法学が飛躍的な展開を見せたのは昭和 30 年代に入ってからである。」¹⁵この頃から、交通事故が増加し、公害、薬害などの企業活動による被害が増加し、医療事故も増加した。それにとまって解決すべき法的な紛争や訴訟が顕著に増加した。しかも、これらの紛争は「それまでの社会がほとんど経験しなかった新しいタイプのものであり、既存の法理論ではとうてい対応し切れない複雑な問題を含んでいた。」¹⁶これらの事件では、人身損害が問題になっており、それまで財産損害を主に構築されてきた不法行為学が転換を迫られた。

昭和 40 年では「公害は大きな社会問題になりつつあったがまだ法律問題としては十分な説明がなされておらず、また食品・医薬品をめぐる製造物責任事例もほとんど認識されていなかった。」¹⁷

昭和 30 年には 9 万件台であった自動車事故件数が 40 年には 56 万件を超え、44 年には 72 万件になり、また、昭和 40 年代後半になると、イタイイタイ病、水俣病、四日市ぜん息などの公害病に対する公害訴訟判決が次々と下された。公害では汚染物質の長期低濃度の曝露によって人体に影響を与えた。そのため汚染物質の到達経路が不明で、汚染物質と疾病との因果関係の立証が困難であった。そこで因果関係の立証に蓋然説が唱えられ、疫学的手法が採用された。また、被告企業の過失をめぐって、予見可能性、結果回避義務が論じられた。また複数企業による公害の責任に関して共同不法行為が問題にされてきた。

¹³ 森島は、法と経済学にも目配りをしている研究者である。ただし、法学内の学説の比較的な考察は行えなかった。

¹⁴ p.8 『不法行為法講義』森島昭夫 有斐閣（1987）

¹⁵ p.9 『不法行為法講義』森島昭夫 有斐閣（1987）

¹⁶ p.10 『不法行為法講義』森島昭夫 有斐閣（1987）

¹⁷ p.10f. 『不法行為法講義』森島昭夫 有斐閣（1987）

この時代における立法は、自動車損害賠償保障法が昭和 30 年に制定され、人身損害について、運行供用者の責任、責任保険の強制、政府の保障事業などを規定している。また、昭和 36 年の原子力損害の賠償に関する法律は、原子力事業者の無過失責任を規定している。また、昭和 47 年に、大気汚染防止法と水質汚濁防止法が改正され、人身損害をなした汚染物質の排出者に無過失責任が課された。また、昭和 48 年の公害健康被害補償法によって、指定汚染地域において指定公害病に罹患していると認定された患者に対する行政上の救済制度が設けられた。

「人身損害をめぐるさまざまな主張の背後にあって、すべての主張が共通して目指してきたものは、加害者の責任の強化、すなわち被害者の救済の拡大であった。端的に言えば、明治 31 年民法が前提とし、法典に規定した過失責任主義の克服であった。一般に、法の解釈は、ある紛争類型の解決に関する一定の価値判断が既存の法律の規定から導き出されるものだとして説明するための論理的な操作だといえようが、今日の不法行為法においては、法律の予定する価値判断（過失責任主義）とはまったく異なる価値判断（加害者の責任の強化）に到達するように論理を操作しなければならないというディレンマに直面しているのである。」¹⁸

また、わが国の不法行為の原則をなす民法 709 条は、多様な解釈を許す余地のある一般的・抽象的な要件・効果を規定している。そして、立法でなく解釈論で新しく出てきた問題に対応してきたために、多様な解釈論が出てくることになった。

要するに、日本でも産業事故の拡大とともに、過失責任主義の変更が目指されることになった。

4. 無過失責任の特徴¹⁹

以上の歴史的概観から、無過失責任ということが含んでいる倫理的含意の一部を取り上げることにする。

科学技術と人間の関係を理論的抽象的に捉えるのではなく、現実の社会制度の中での位置を観察、記述することによって理解することによって、新たな「人間」像が見えてくる。つまり、複雑な社会システム、人工物に囲まれた世界の中で、自然人は単純な仕方では自

¹⁸ p.16 『不法行為法講義』森島昭夫 有斐閣（1987）

¹⁹ この節は、拙論「工学の知識と責任」『中部哲学会年報 第 32 号』pp.31-46（2000）での論点を多数採用している。

律的な人間と見なされないような法制度が出来上がってきた。テクノロジーの事故を通じて出来上がってきた制度の含む論点をこの節では取り上げる。

人間を理解するモデルが変わってきた。哲学では、近代モデルを基礎にした理解が中心だ。これは全ての人の平等や自由を強調している。しかし現代の実定法では人との責任の相違（自然人同士でも、自然人と法人の間でも）を実際には認めている。

まず、基本的な論点の確認から始めよう。例えば、エンジニアや設計者が扇風機を作るとする。この扇風機が動かなくなったり、羽根が壊れていれば、小売店で取り替えてくれる。これは、消費者が小売店と売買契約をしていたのだから、瑕疵担保責任と言われる。しかしときには、その扇風機が火を吹いて全くの他人にケガを負わせたり、他人の預かり物を焼いてしまうことがありうる。そして、この他人と製造物業者との間にはふつう契約関係がなく、また大量生産が行われているために、途中で大規模小売店などが介在し、現在の製造物の所有者と製造物業者の間にさえも契約関係がないことが多い。この場合に、製造物に瑕疵があった場合に、第三者に対する責任を負う、つまり（扇風機が動かないという問題でなく、扇風機から火事が起きて家を焼いたという）拡大損害の責任を負うことを定めたのが、製造物責任法である。これは、契約があった場合の債務不履行の問題から、契約がなかった場合の不法行為の問題に移ったと考えられる。製造物責任法は不法行為のある種の類型を扱うための法律である。

問題は、不法行為においては相手に過失があったことがその帰責理由となるのが、現代日本の民法では一般的だということだ。これは過失主義と言われる。「近代的民事責任体系は狭義の契約責任と不法行為責任の二類型からなる。人の行為に対する拘束であるところの債権関係は、原則としては、人の自由意思による契約によってのみ成立し（契約自由の原則）かりに債権が契約によらないで成立する場合でも、人の「自由意思」の要素は多かれ少なかれ、規定的役割を果たすものとされている（たとえば不法行為における過失主義）」²⁰

さて、製造物責任法は、素人と比べて人工物についての知識を圧倒的に多く持つ専門家の責任と消費者保護の問題²¹とが結びついて作られてきた。この製造物責任法は、自由意

²⁰ p.13 「日本法における「専門家の契約責任」」下森定、『専門家の責任』川井健編 日本評論社

²¹ ちなみに、契約関係が約款に依存するようになったために、消費者保護の法理や安全配慮義務法理と結びつくようになったといわれる。つまり、個人の合意に基づく契約関係が、約款の登場によって変化してきた。（p.13f. 「日本法における「専門家の契約責任」」下森定、『専門家の責任』川井健編 日本評論社）なお、消費者保護法というのは、契約に基づくため、クーリングオフなどによって瑕疵担保責任は問える

志に基づく民法の基本原則と比べると、面白い特徴をもっている。

近代的な法は、(合理的な経済人という)自律的な人間像をもとに作られている。そのため、過失がなければ、その人の行動は咎められないのが原則だった。自己責任の原則である。過失については次節でより詳しく見ていくが、ここではトラブルを予見できるかどうかや結果を回避する可能性があったかどうかによって過失の判定が行われている点だけを指摘しておく。

1960年代以降、交通事故、医療事故、公害、更には製造物責任法に関しても、専門の業務に携わる者の注意義務の強化が判例に示されるようになってきた²²。過失が主観的な注意を怠るということではなく、(通常人の基準を満たすかどうかという)客観的なものとされることによって、責任の厳格化が起り、無過失責任に近づくことになってきた。過失を高度の注意義務とすることによって、実質的には無過失責任に近い帰結を導くことにもなった。また、専門家の知識というものが、法の責任に関して主観的なもので個人の頭の中にあるものでなくて、社会的なものとなされてきた²³。このような知識観の変更が、法の世界でも行われてきた。

こうして、製造物責任法では、いわば情報量の相違に基づいて、素人が専門家に無過失責任を帰すようになった。しかも、メーカーという法人も情報量の相違によって、専門家と見なすことができるというのがもう一つのポイントである。

結局、合理的人、自己決定できる人は製品をつくる法人もしくはエンジニアという専門家だけで、自然人は保護を必要とする存在と見なされることになってしまっている。賠償責任を引き受けることを通じて、人工物に関して責任をもった大人として活動できるのは、メーカーになってしまった。

ここからまず分かることは、専門家というものを置くことによって、社会の意思決定システム、責任を負うシステムを作り上げるように制度が動いてきたということである。社会的責任を素人が負わないということは、子どもが大人に庇護されるのと同様の仕方で、素人が専門家に保護されるということだろう。ハイテクや大量生産と結びつく科学技術は、多くの人間(素人、消費者)をある意味で子どもとみなす制度を作り上げてきた。

つまり、テクノロジーを前にした普通の人間は、自己責任で行動できる自由な人間とは

が、拡大責任を問うことは難しい。

²² 『民法教室 不法行為法 第二版』川井健 日本評論社 第2章を参照。

²³ p.27 『民法教室 不法行為法 第二版』川井健 日本評論社

見なされなくなっているのだ。何度も繰り返すが、もともと民法の人間像は、近代的な人間を典型例としていた。つまり、すべての人（法人も自然人も）が独立した人だと見なされていた。（もちろん、未成年や禁治産者という例外はあった。）しかし、この人間同士の権利や義務の差別化をすることによって、実質的な平等や自由を確保しようとしてきた。

判断能力の不十分な者が「他人に加えた損害について賠償をしなくてもよく、これらの者を監督する法律上の義務のある者がこれに代って損害賠償義務を負うとされたり（民法712条、713条、714条）以上の者を「責任能力のない者」と呼ぶ している。つまり判断力の不十分な者については若干の特別扱いがされているのである。これは、今日では、それらの者をその十分な思慮のない行為によってその財産が減少することから保護しようとする趣旨の制度とされている」²⁴。

北川善太郎²⁵の言葉では、民法の近代モデルから、現代モデルの移行という全般的な傾向が認められる。つまり、近代モデルの中心となる民法の基本原則は、個人人格の平等、私的所有、私的自治と自己責任だった。それが、民法の現代モデルへと（全面的とは言えないにしても）変化した。つまり、具体的人格、私的所有の社会的制約、規制された競争、社会責任という特徴が広く顕在化してきたという見方を北川は示している。専門家としての企業と消費者や公害の被害者とを法的人格として類別化し、大量被害の発生に対して個人の有責性に代わり無過失責任と結びついた社会責任が導入されたのである。素人は専門家と平等な人格でなくなった。

無過失責任といっても原子力損害の賠償に関する法律（昭和36年法律第47号）、大気汚染防止法（昭和43年法律第97号、ただし、無過失責任は昭和47年の改正で追加）、水質汚濁防止法（昭和45年法律第138号、同上）のような、公法に近いものは、国家対国民の権利という仕方で捉えられた。（公法は国家や公共団体の内的関係やそれらと人間との関係を扱う。この後者においては、特に公的利益と私的権利との対立が重要になる。）それが、私法においても生じたのが面白いことだ。国家にパターナリスティックに依存するかどうかの問題ではなく、平等なはずの個人同士に依存関係を作ろうとしている。私法は個人（法人も含む）同士の紛争を扱うものだからだ。

科学技術の「進歩」と結びついたこのような法制度の導入は、パターナリズムを受け入

²⁴ p.137「私法における人間」星野英一 岩波講座 基本法学(1983)

²⁵ 『民法講要 民法総則』北川善太郎 有斐閣 pp.13-16, 『レクチャー民法入門』北川善太郎 有斐閣 pp.125-132

れることによって、個人の自己決定を保証しようとしている。もちろん、「全知」の啓蒙君主が臣民に対して法を制定するという意味でのパターンリズムとは違って、専門家は「限定合理的」だと認めた上でのパターンリズムになっている。「すなわち、弱者の保護といっても、それは絶対主義時代におけるように、それらの者の身分を低いものとして国家の後見的な保護を与えようとするのでは全くない。」²⁶そのために、更に、専門家の倫理が必要だとされたり、工学系の学会で倫理綱領が出来上がったりというように、更に専門家を監視する制度も現れてきている。

5. 過失について

製造物責任法を考える上で重要な論点は、以上見てきたように、無過失責任と関わる論点に関しては過失の位置づけである。(もう一つが、第6節で論じる製造物と関わる「設計」の論点である。)ここでは過失の論点を更に明確にする。

さて、民法709条は、「故意又は過失に因りて他人の権利を侵害したる者は、之に因りて生じたる損害を賠償する責に任ず」と言う。

この故意または過失という論点をどう解釈するかが問題だ。以下、再び『不法行為法講義』森島昭夫に基づいて「過失」観の変遷をたどる。

日本の民法の「起草者は、加害者の故意・過失があればなぜ責任を負うのかという点について積極的な根拠づけをしていない。むしろ、他人に損害を与えたならば故意・過失の有無を問わずに責任を負うべきであるとする原因主義を採ったのでは、各人が自由に行為をなすえなくなって取引を害し、「生活に不便」だからという、消極的な理由づけをしている。

このように、責任原則として原因主義を否定する結果、過失責任主義を採用する限り、故意と過失とを区別する必要はない。故意も過失も、いずれも「充分ナル注意ヲ以テ充分ナル精密ノ方法ニ依ッテ」行為したとはいえない場合だからである。」²⁷

通説は、不法行為上、故意と過失とを区別することはあまり実益のない議論だとする。しかし、實際上、故意と過失との間に違いが出る場合のあることも認めている²⁸。

それに対して、「故意」不法行為と「過失」不法行為とを理論上別個の不法行為類型とし

²⁶ p.157 「私法における人間」星野英一 岩波講座 基本法学(1983)

²⁷ p.156 『不法行為法講義』森島昭夫 有斐閣(1987)

²⁸ p.162 『不法行為法講義』森島昭夫 有斐閣(1987)

てとらえる学説がある。そのうち、平井宜雄と前田達明の説を取り上げる。

「平井宜雄教授は、過失は、通説のいうように、「結果の発生することを知りながら不注意のためにそれを知らないである行為をするという心理状態」、つまり、「意思」に対する責任として理解すべきではなく、加害者の行為が損害回避義務に違反したものと判断できるかどうかという「行為」に対する責任であるとしたうえで、右のような過失と「意思」的要素をもつ故意とは別個の不法行為類型（意思的不法行為）に属するものと考えべきだと主張される。

そして、「故意」不法行為にあっては、損害賠償の範囲は「過失」不法行為におけるよりもきわめて広く、故意行為と事実的因果関係に立つ損害はすべて賠償範囲に含まれるべきであり、ただ加害者の意図した結果と著しく喰い違った結果については賠償範囲から除外される、とされている。」²⁹

「前田達明教授もまた、故意行為は過失とは異なる帰責原因だとされる。前田教授によれば、過失は客観的な注意義務違反、すなわち結果回避義務に違反した行為であって、過失責任は、行為者個人の「意思」に対する非難というよりも、むしろ行為者が社会生活をするにさいして社会の信頼を裏切った行為をしたということに帰責の根拠が求められるべきである（信頼責任）が、故意責任は、行為者個人の意思の悪性に対する非難に帰責の根拠が求められるから（意思責任）、両者は別個の帰責原因に基づく独立の不法行為類型だとされている。そして、教授は、「故意」不法行為と「過失」不法行為とでは、損害賠償の範囲、損害賠償額の算定の点で異なり、また「故意」不法行為のみが認められる不法行為類型がある、と述べる。」³⁰

故意と過失のこのような分け方は、理解できるものだと思う。

また興味深いことに、公害訴訟を通じて、故意責任が個人の「意思」から切り離して主張されるようになった。故意責任を意思という個人の心理状態を帰責事由とするのではなく、義務違反責任とする捉え方が、実務家によって理論的に展開された。

公害では「被害者は、公害企業が住民に対して被害を与えていることを知りつつ操業を継続したとして、法人の故意責任を主張した。しかし、水俣病判決や四日市判決では、裁判所はさまざまな理由づけによって企業の故意責任を否定した。故意を個人の心理状態と

²⁹ p.164 『不法行為法講義』森島昭夫 有斐閣（1987）

³⁰ p.164f. 『不法行為法講義』森島昭夫 有斐閣（1987）

とらえる限り、法人にはそもそも故意は成立しえない。その点で、法人に故意責任を認めるとすれば、故意責任を意思責任ととらえずに、損害回避義務違反に対する非難性に帰責の根拠を求めることが理論上必要となっていたのである。」³¹

さて、森島昭夫は、「加害者が自分の注意能力を前提として行為時に精神的緊張を欠いたかどうか（具体的過失）ではなく、抽象的に通常人のなすべき注意を基準として過失を判断しよう（抽象的過失）としている。」³²と述べて、民法の起草者が過失を加害者の心理状態と考えていたのではなく、通常人がなすべき注意義務を尽くしていないという問題と考えていたということを示唆している。

「過失を内部的・心理的な容態としてとらえるか、あるいは外部的な行為として理解するか、という違いは、実は過失責任の帰責の根拠づけという理論上の問題に深くかかわっているのである。過失を心理的なものとする考え方はもともと過失の帰責根拠を加害者の意思に対する倫理的な非難ととらえる理論に結びついていたものである。ところが、一方で心理状態としながら、他方で抽象的過失を基準とするときには、帰責根拠を加害者の個人的意思に求めることが論理的に矛盾してくることになる。また、心理状態というのは、事実の側面の問題である（故意の場合にはある結果を認識していたという事実、過失の場合には注意力が散漫であって結果を認識していなかったという事実が問題になっている）のに対して、抽象的過失は、通常人が為すべき注意を指定して現実の加害者の行為がそれにあてはまっているかどうかという規範的な判断である。」³³

このように、過失を抽象的過失と捉えることは、平井、前田の考えとも整合する。

時代はさかのぼるが、「我妻博士も鳩山博士の見解をうけて、責任能力を単なる意思能力ではなく、「自己の行為の結果を弁識するに足るだけの精神能力」ととらえたうえで、過失なくしては責任なしとする過失責任の原理は、行為の結果を弁識するだけの精神能力がある者の不注意がなければ責任を生じないという思想を本体としているとされた。過失責任の前提として行為の結果を弁識するだけの精神能力が要求されているとする今日の通説的見解がここにみられるのである。」³⁴

つまり過失は、意思の問題ではなく、知識の問題とすることによって、抽象的過失が主

³¹ p.166 『不法行為法講義』 森島昭夫 有斐閣（1987）

³² p.171 『不法行為法講義』 森島昭夫 有斐閣（1987）

³³ p.174f. 『不法行為法講義』 森島昭夫 有斐閣（1987）

³⁴ p.133f. 『不法行為法講義』 森島昭夫 有斐閣（1987）

張できることになり、それを通じて無過失責任への道を開いたことになる。

更に、歴史的由来としては次のように言われている。「鳩山博士以降のわが国の通説が、意思の側面から過失概念をとらえたのは、ドイツ法学の意思責任の考え方に強い影響を受けていたからであろう。他方でドイツ法学では、ローマ法の伝統を引き継いで「通常の家父の注意」を怠ること、すなわち抽象的過失を過失とする客観的過失概念が一般的であり、そこで意思責任と客観的過失概念の矛盾をどのように解決するかということが大きな問題になっている。」³⁵

以上のような論理的経緯があるため、過失の位置づけは実務的に矛盾を含んでいた。

「最近では、実際には客観的な注意義務違反の有無によって過失を判断しながら、概念上は心理状態として過失を定義する通説に対して批判が加えられている。具体的には、一方では過失が客観的な注意義務違反として判断され、他方では加害者の行為態様が違法性の判断要素とされるにいたって、過失概念と違法性概念とをどのように区別するかという理論的な問題意識と、過失概念を客観化し高度化することによって、民法 709 条のもとでできるだけ広く加害者の損害賠償責任を認めていこうとする実践的要求とが交錯して、過失を心理的に定義する通説の見直しが行われているのである。」³⁶

このような経緯を踏まえた上で、平井宜雄も前田達明も判例の分析を通じて、過失が主観的な心理状態ではなく、結果回避の行為義務を尽くさなかったことだと結論してきた。

更に過失の定義的要素にまで立ち入ってみよう。

さて、「通説においては、結果発生に対する予見可能性が、定義上過失概念の中心的な要素となっている。論理的には予見可能な結果に対して結果発生防止の注意義務がある（ある結果について予見可能だからこそ、その結果の発生を防止しないことに対して非難性がある）とされているので、予見可能性の存在は注意義務の当然の前提となっている。いいかえれば、通説においては、結果に対する予見可能性は過失の要件となっており、加害行為時に、結果に対する予見可能性がなければ過失責任は発生しない。」³⁷

それでは、通常人の結果回避義務はどのようなものだろうか。

平井宜雄は（前田達明も似た論点を出している）判例において結果回避義務の存否を規定する因子として次の 3 つを挙げている。「すなわち、(1)被告の行為から生ずる損害発生

³⁵ p.175 『不法行為法講義』 森島昭夫 有斐閣（1987）

³⁶ p.176 『不法行為法講義』 森島昭夫 有斐閣（1987）

³⁷ p.182 『不法行為法講義』 森島昭夫 有斐閣（1987）

の危険の程度ないし蓋然性の大きさ、(2)被侵害利益の重大さ、(3)損害(結果)回避義務を負わせることによって犠牲にされる利益、という三つの因子であるが、まず結果回避義務の存否を決定するについて、(1)の因子と(2)の因子とは相関関係にあるとされる。すなわち、一定の行為者の一定の行為から生ずる損害発生危険の蓋然性が高ければ高いほど、被侵害利益が軽微であっても行為者に要求される結果回避義務の程度は高くなり、逆に、被侵害利益が重大なものであればあるほど、損害発生危険の蓋然性が低くても結果回避義務の程度は高くなる。したがって、その行為からいったん損害が生ずれば、「過失」=結果回避義務違反ありと判断される可能性が大となるのである。さらに、(1)と(2)の因子だけでは結果回避義務の有無が決せられるとは限らず、判例上(1)・(2)と(3)とが比較衡量される場合が少なくないとされている。すなわち、(1)・(2)の相関関係によって危険が結果回避を要すると判断されるほどに大きな場合であっても、結果回避義務を負わせることによって犠牲にされる行為者または社会の利益が大きき場合には、比較衡量の結果、回避義務がないと判断されることもある、とされるのである。しかし、(1)・(2)の因子は判決の具体的事実関係との関連において決せられる程度が高いのに対して、(3)の因子はより高度の価値判断によって決定される点で異質である、とされている。」³⁸

以上の論点を踏まえると、過失は比較衡量するということにポイントがあるといえる。さらに、森島昭夫は過失を次のように理解している。

「予見可能性がある場合には直ちに過失があると考え、現代社会のほとんどすべての活動について危険が予見されるから、たいていの場合に結果が発生さえすれば過失が認められることになってしまう。例えば、自動車の運転については、運転によって人身傷害が生じることが予見可能であるから、事故が発生すれば常に過失ありということになる。また、医療行為についても、ある手術から何パーセントかの死亡事例があることが判明しているというような場合には、手術が成功しなければ常に過失があることになる。危険が予見される行為については、常にそれをしないことによって危険を回避できるはずでありかつ回避すべき義務がある、とするのは非常識である。予見される危険に対して、通常人としてなすべき回避措置をしない場合(例えば、先の例で、前方注視をしてスピード・ダウンするとか、手術前に適切な検査をおこなう。などの注意をしない場合)にはじめて

³⁸ p.197 『不法行為法講義』 森島昭夫 有斐閣(1987)

行為者の責任が問われるべきである。」³⁹

ここにリスク社会であることが効いている。つまり、この世界には常にリスクが存在するということを前提した上で、責任問題を考えざるをえない。リスクを回避するために、実験や調査をどの程度行ってきたかが、過失責任のポイントになると理解していいように思える。実際上アメリカでは、「1962年以來、ワクチン製造業者は9社から5社に激減し、6社中たった1社のみが、はしかワクチンをまだ製造している。たしかに、以下のことを想像するのは道理にかなっているようだ。つまり多くの製薬会社は、薬の副作用を起こすかもしれない特別な体質をもつわずかな人に対しても、その薬品の安全性への完全な保証者にならないといけない。このようなきびしい危険性に気づき製造を止めてしまうのだ。」⁴⁰このような現実を認めた上での制度設計が必要なのである。

森島は更に続ける。「私は、過失責任と厳格責任(無過失責任)を区別する最大のメルクマールは、結果の予見可能性がないところにも責任を認めるかどうかだと考えているが、さらに、危険が予見されあるいは予見が可能な場合であっても、特定の有用な行為によって生ずる危険を回避する措置が存在せず、またその行為に代わることのできる有用な代替行為も存在しないようなとき(例えば、副作用のある医薬品だが、ある重大な疾病に対して特効があり、他方でその疾病に対する他の有効な医薬品がないとき)に、なお危険から生ずる損害を賠償すべきだとすれば、それはもはや過失責任に基づくものではなく、無過失責任ととらえるべきだと考えている(そのような場合には、一方で有用な行為を行うことを期待しながら、他方で結果を回避すべき「義務」を考えることができないからである)。いいかえれば、社会にとって有用な行為について結果回避義務を負わせることによって行為者ないし社会が負担する犠牲の程度が、その行為から生ずることが予想される権利侵害の蓋然性と重大性の程度と衡量して、これをこえると評価されるときには過失はない(結果回避義務は存在せず、したがって行為者は過失原則による損害賠償責任を負わない)というべきである。」⁴¹

以上をまとめると、過失責任の論点は、結果回避義務と社会が負担する犠牲の程度を衡量するというところにある。また、以上見てきたように、過失責任が、過失の客観化、抽象化を通じて、意思の問題から知識の問題に変わってきた点が確認される。このため、専

³⁹ p.187f. 『不法行為法講義』森島昭夫 有斐閣(1987)

⁴⁰ p.100 『訴訟社会』ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社(1993)

⁴¹ p.203 『不法行為法講義』森島昭夫 有斐閣(1987)

門家の責任、企業の責任を大きく追及できるようになってきた。

最後に、企業に関わる2つの論点を述べることにする。

歴史的には欠陥に基づく過失の推定とか、注意義務の客観化といった手法が行われてきたために、製造物責任法との連続性は存在している。製造物責任法によって、考え方の飛躍が生じたというのではなく、それはひとつの象徴的役割を示している⁴²。しかし、過失は、客観化されることによって、個人の行為の非難からはだんだんと離れていった。ある水準以上の行動を示せないと過失とされる。これは中小企業などには大変な問題となる。

二つ目の論点は、製造物責任法は、通常設計者という個人に責任を及ぼすのではなく、製造者（場合によっては輸入者）という基本的には企業組織に責任を持ってもらおうとしている、というところにある。製造者は利益追及行為を行っているだけでなく、製造物に内在する危険を作りだし、更にそれを発見する可能性が一番高いからだ⁴³。専門家は素人よりも高度な判断をすることができるだろう。しかも、組織を作ることによって、全体として個人の専門家以上の高度の判断をすることができる点がポイントだ⁴⁴。

つまり、企業としては、製造物責任法によって新しい仕事、研究への参入がコスト上難しいことになる。

6. 第3次不法行為法リステイメント(設計の論点)

この節では、人工物に関わる論点に集中する。ここでは、人工物をつくること、設計することが問題だ。(警告・表現上の欠陥は、論じない。)

ここでは、不法行為法のリステイメントの変化を通じて、人工物の責任について考えることにする。

まず、「リステイメント(Restatement)とは、米国がいわゆる判例法主義を採っていることによる不便を補うために、法の各分野ごとに、膨大な数に上る各州の判例の趨勢を分析、整理したうえ、およそその平均値と目されるところにしたがって、法の現状を条文形式で叙述し、それにコメントと注釈を付したものである。」⁴⁵リステイメントそれ自体には、法源としての拘束力はないが、法の解釈や運用の方向を示して、裁判所をリードしている。

⁴² p.30 『製造物責任法 法律学と技術者をつなぐ』杉本泰治、湖上國雄 勁草書房

⁴³ p.81 『逐条解説 製造物責任法』経済企画庁国民生活局消費者行政第一課編 社団法人商事法律研究会

⁴⁴ 例えば、H.A.サイモン 『経営行動』ダイヤモンド社 第5章

⁴⁵ p.4 『米国第3次不法行為法リステイメント 製造物責任法』アメリカ法律協会編 木鐸社

その意味で、専門家たちの間で高い権威と信頼を得ている。

従って、製造物責任についての現在の傾向を理解するのにリステイトメントの変化は良い指標になると思われる。つまり、このような変化は、長年の裁判の積み重ねによって、この世界に生きている人々にとって、ある程度納得のいく判断の仕方が確立されてきたのではないかと思っている。

さて、1965年第二次不法行為法リステイトメント 402A条は次のような内容となっている⁴⁶。

402A 条 利用者または消費者に対する有形的損害についての、製品売主の特別責任
利用者もしくは消費者、またはその財産に対して、不相当に危険な状態にある製品を販売する者は、次の場合に、それによって最終利用者もしくは消費者またはその財産に対して生じた有形的損害について責任を負う。

(a) 売主が、かかる製品を販売する業務に従事しており、かつ

(b) 製品が、販売されたときの状態に重要な変更を受けることなく、利用者または消費者に到達することが期待され、かつ現にそのように到達している場合。

第1項の準則は、たとえ次のような場合であっても適用される。

(a) 売主が製品の調整および販売に当たって、あらゆる可能な注意をつくし、かつ

(b) 利用者または消費者が、売主からその製品を買わなかったり、あるいは売主といかなる契約関係にもなかった場合。

第二節のアメリカの「無過失責任の展開」で見えてきたように、売主との契約なしに責任が問われることになっている。しかも、第402A条はメーカーが無過失責任を負うという表現になっている。「そこに示された厳格責任の考え方は、多くの人々の共感と賛同を呼び、またたく間に全米各州の裁判所の採用するところとなった。」⁴⁷

さて、製造物によって被害を受けた場合に訴訟をする場合には、製造業者の過失を証明することは難しい。メーカーが製造ラインで具体的にどのような失敗をしていたかは、外からはうかがい知れない。「しかし、何千人もの人々が複雑な機械や強力な薬によって、そういうことを知らないまま損害を被っている。悪いのは設計それじたいであり、すなわ

⁴⁶ 『企業と製造物責任』日科技連PL編集委員会編 日科技連 p.35 の訳文を使用

⁴⁷ p.35 『企業と製造物責任』日科技連PL編集委員会編 日科技連(1991)

ち製品操作の理論であるから誤った決定をした設計者に責任を課するのが適当である。自動車の衝突事故で、ハンドル部分が、運転者の胸や頭に突き刺さる可能性のある自動車をつくることは安全についての賢明なアプローチではない。不適切な位置に鋭利な物体のある自動車を製造すれば、製造業者が訴訟の格好の標的となることについてはほとんど議論の余地がない。」⁴⁸

このような考えに基づいて、「1978年、カリフォルニア州最高裁判所は、飛躍的に絶対責任の原則へ接近した。この原則のもとでは、たとえ製造業者のそれぞれの行為が許容されるものであっても、賞賛に足りるものであっても、製造業者は製品を使用したことに起因するいかなる損害に対しても責任があるとされる。この事件においては裁判所は、伝統的な挙証責任を逆転させた。もし、原告が製品に危険があることを示すことができれば、製品をより安全にする実行可能な設計が存在しなかったことを立証するのは、被告の責任であるとした。それは大変な規則である。なぜなら、訴訟を引き起こす事故を避けられたかもしれないような設計変更を示唆することは、ほとんどの場合可能だからである。この判決の効果は、厳格責任を越えて製造業者の義務を拡大したことである。製品の破壊力の及ぶ範囲内に入ったものは誰でも、法律的には損害をこうむったことになってしまう。」⁴⁹

ただ問題は、設計というものは、多数の制約を考慮しつつ行われるものであり、それぞれの制約同士はトレードオフの関係にあることも多いということだ⁵⁰。

「性能、耐久性、外観、使いやすさ、費用などのきわめて微妙なバランス衡量が設計の選択にかかわってくるわけで、はたして裁判所が製品設計の欠陥の有無を判断することができるかどうかという疑問が生まれる。ジェームズ・A・ヘンダーソン・ジュニア教授は、安全基準を特定することは、本質的に多中心的(polycentric)であるから、裁判ではそのような判断を下すことはできないと論じている。

製品の安全性はどれくらいであれば十分といえるか、という質問に対する賢明な回答は、安全性だけでなく市場価格、機能上の有用性、そして審美性のような要素を考慮し、それらの適切な均衡を構成する過程があってはじめて与えられる。究極的にその問いは、「社会の限られた資源のうち、他の社会的目的に振り向けるべきものを削りながら、どの程度を

⁴⁸ p.88 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーパーマン 保険毎日新聞社(1993)

⁴⁹ p.95 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーパーマン 保険毎日新聞社(1993)

⁵⁰ 設計の論点については、畑村洋太郎『設計の方法』岩波書店を参照

安全性に割り当てるべきか。」ということに帰着する。」⁵¹

面白いことに、この論点は設計における安全性は専門家である設計者、エンジニアの判断に依存するという帰結を含んでいる。

それに対して、「ヘンダーソン教授を辛辣に批判する四人の批評家が指摘するところによれば、「(製造物責任)事件の焦点は明確に定義づけられている。すなわち焦点は、その製品が最低限の製品安全許容基準を満たしているか、いいかえれば、その製品が不合理なほど危険なものではないかどうかである。」⁵²

ただこの場合も、コストベネフィットで判断しているとも考えられる。それを「不合理なほど」という形容語句が示している。この点がポイントになってくる。

以上のような論争を通じて、リステイトメントの変更が行われてきた。

米国第3次不法行為法リステイトメントの製造物責任法において特徴的なのは、第2条(b)項である。その項の条文を述べる。

「販売者その他の配給者、もしくは配給の商業的な連鎖における前位者(a predecessor in the commercial chain of distribution)が、もし合理的な代替設計を採用しておれば、その製品がもたらす被害の予見可能なリスクを減少または回避することができた場合で、かつその代替設計を採用しなかったことがその製品を合理的に安全なものにしなかった場合には、その製品には設計上の欠陥がある。」⁵³

ここでポイントとなるのは、「代替設計」と「合理的に安全」という二つの概念だ。

論点を要約すると、第三次不法行為法リステイトメントは、「これまでの第2次不法行為法リステイトメント第402A条では包括的に定義づけられていた「欠陥」の概念を、「製造上の欠陥」「設計上の欠陥」「警告・表示上の欠陥」の3つの類型に区分するとともに、それらに対する製造業者の責任を、それぞれ性質の異なったものとして規定すべきものとされたのであった。

その背後にある考え方は、次のようなものであった。即ち、第2次不法行為法リステイトメントにおける厳格責任のルールは、その成立当時、製造物責任事件の大部分を占めていた製造上の欠陥だけを念頭に作られたため、同じルールを設計上の欠陥および警告・表示上の欠陥に適用することには、もともと無理があった。現実には、その後の判例の展開を

⁵¹ p.89f. 『訴訟社会』ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社(1993)

⁵² p.91 『訴訟社会』ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社(1993)

⁵³ p.45 『米国第3次不法行為法リステイトメント 製造物責任法』アメリカ法律協会編 木鐸社

眺めるに、全米各裁判所における判断の実際は、リステイトメントの文言にかかわらず、設計上および警告・表示上の欠陥をめぐるケースで、必ずしも無条件に厳格責任を適用せず、むしろ実際の運用面では、過失責任に近い結果となっている。だとすれば、この現実を直視し、リステイトメントの文言を判例の実際にあわせることが望ましい。」⁵⁴

3 つに区分された製品の欠陥のうち、「ある製品が、「その意図された設計から逸脱している場合」には「製造上の欠陥」とされ、それに対して製品の製造業者等は、「たとえその準備・販売に際し、あらゆる可能な注意が尽くされていたとしても」なお責任を免れることはできないものとされている（同条(a)項）」⁵⁵

つまり、製造上の欠陥に対する企業の責任が、「あらゆる可能な注意を尽くしていても」いっさいの免責の理由とはなっていない。そのため本来の意味での厳格責任となっている。「これに対して、設計上の欠陥に対する責任は、あくまで「予見可能なリスクを減少または回避することができる合理的な代替設計の存在」ならびに「その代替設計の不採用による合理的な安全性の欠如」の2つが、不可欠な前提とされている（同条(b)項）。そして、その判断に当たっては、危険効用衡量テストと呼ばれる、製品の持つ長所と短所に関する独特の比較衡量が必要とされる。その際、合理人(reasonable man)の立場から見た当該設計と代替設計との間の比較が求められるが、そこでの判断の基準は、過失責任における伝統的な「合理性」の規準に近いものとなる。」⁵⁶

同様に、警告・表示上の欠陥に対する責任に関しても、指示・警告の適否を判断する際は、「合理性」の基準が用いられている（同条(c)項）。指示・警告についても、コミュニケーションの問題があり、さらにあらゆる問題の可能性を書き下すことはできないこともあり、「合理性」の規準を使うことは納得のいくものである。

こうして、今後は、製品の設計の欠陥と警告・表示上の欠陥に関しては、「合理性の基準」に従うことになる。これは、製造上の欠陥が厳格責任、無過失責任であるのとは違っている。実はもともと、「第 402A 条は、設計上の欠陥もしくは不十分な警告のまま販売された製品に対する責任について、殆ど言及していなかった。1960 年代の初めにあっては、こうした訴訟領域はまだ揺籃期にあったのである。」⁵⁷それがより明確になったともいえる。

⁵⁴ p.6f. 『米国第 3 次不法行為法リステイトメント 製造物責任法』アメリカ法律協会編 木鐸社

⁵⁵ p.7 『米国第 3 次不法行為法リステイトメント 製造物責任法』アメリカ法律協会編 木鐸社

⁵⁶ p.7 『米国第 3 次不法行為法リステイトメント 製造物責任法』アメリカ法律協会編 木鐸社

⁵⁷ p.35 『米国第 3 次不法行為法リステイトメント 製造物責任法』アメリカ法律協会編 木鐸社

結局、設計は(製造上の欠陥とは違って)過失責任に近い形で責任が問われることになる。従って、「設計上の欠陥および警告・表示上の欠陥を追及しようとする原告の側からすれば、単に問題の製品が「不相当に危険なものであった」と主張するだけでは足りず、「それに代るべき合理的な代替設計が存在し、しかもそれが現実の実現可能なものであったこと」、ならびに「もし当時、それを用いておれば事故は予防できたこと」を、証明しなければならないことを意味する。」⁵⁸

つまり、「人によっては「危険効用衡量(risk utility balancing)」と名付けている、長所と短所についての独立のある種の評価が必要である。製品は、単に危険であるというだけで、一般的に欠陥とされるのではない。製品を有用で望ましくする特徴を過度に犠牲にすることによっても、多くの製品関連の事故コストを削減することが可能である。したがって、事故コストをより公正かつ効率的に負担するには、それを事故の犠牲者が負担した方がよいか、それとも裁判所が製品の販売者に課す責任コストを製品価格引き上げのメカニズムにより、消費者一般で負担した方がよいか、それを決定するにあたっては、さまざまなtrade offを考慮する必要がある。」⁵⁹

このような論点は、原告にとっては負担だが、設計の現実を考えると、当然ともいえる私には思われる。

例えば、設計は、専門的な仕事であり、制約同士の相互関係を考慮しつつ設計するのは素人には難しい。その上で問題が生じたとすると、代替物との対比によってのみ何が問題であるかが分かる。しかし、そのとき部分的に最適でないことだけでは、欠陥の証明とはならない。電球は割れると危ないが、そのためにすべての電球を欠陥と言っても、意味がない。

「社会が過度に安全な製品　例えば、最高速度が時速 20 マイルに設計された自動車から利益を受けないのは、リスク過剰な製品から利益を受けないのと同様である。社会は、製品の正しいもしくは最善な量の安全性が達成されたときに、もっとも利益を得ることができる。公平の観点からは、製品の適正使用についての相応の責任を個々の使用者および消費者に要求することによって、不注意な消費者が、注意深い消費者から助成を得る結果になることを防ぐことができる。すなわち、そうでないと、注意深い消費者がより高

⁵⁸ p.8 『米国第 3 次不法行為法リステイメント 製造物責任法』アメリカ法律協会編 木鐸社

⁵⁹ p.47 『米国第 3 次不法行為法リステイメント 製造物責任法』アメリカ法律協会編 木鐸社

い価格を支出することにより拠出した基金から、不注意な消費者が賠償金を受け取ることになるからである。」⁶⁰

いくら複雑でも人工物そのもののリスクの帰責を一元的に製造業者に行うのは無理である。それは、自然物や福祉制度など他のものから生じる問題に比べて、余りにも人工物の安全や責任を強調しすぎるものとなっている。

例えば、ピントの設計はやはり問題があったにしても、同じ規準で軽自動車のすべてが製造物責任に問われるのは非常におかしいと思える。實際上、小型自動車が大型車と比べて衝撃吸収性がないので欠陥だと主張する場合、小型車のリスクが大きいことは認められるし、大型車にするという代替設計も可能と見える。しかし、車のサイズを大きくせず、低価格、低燃費というその車の望ましい特徴を大幅に損なうことのない代替設計が提示できないと、現在の小型車が合理的に安全でないとはいえない。⁶¹

「代替設計の合理性の評価に際しては、製品の全体的な安全性を考慮する必要がある。代替設計が、原告の被害を減少もしくは予防したとしても、もしそれが同程度もしくはそれ以上の他の危険性を持ち込むようならば、十分ではない。」⁶²

しかも、「消費者の期待」は設計の欠陥性を判断するための独立な基準とはならない。消費者の期待は、「リスクをどのように読みとるかに影響し、また被害リスクの予見可能性とその頻度」⁶³に関連する。しかし、「消費者の期待は、それ単独では、ある提案された代替設計が合理的な価格で実現できるか否か、ないし代替設計がより大きな全体的な安全性を提供するか否か、まで考慮に入れるものではない。」⁶⁴

以上は長年の訴訟経験に基づいて作り上げられたものであるので、人工物のリスクについて考える指針を与えてくれる。

7. 安全確保の制度(市場と安全基準、保険)⁶⁵

小規模会社の問題として、PL保険料が比較的高価、損害を引き起こす能力は、しば

⁶⁰ p.47f. 『米国第3次不法行為法リステイメント 製造物責任法』アメリカ法律協会編 木鐸社

⁶¹ 小型車の例については、p.60 『米国第3次不法行為法リステイメント 製造物責任法』アメリカ法律協会編 木鐸社 を参照

⁶² p.56 『米国第3次不法行為法リステイメント 製造物責任法』アメリカ法律協会編 木鐸社

⁶³ p.62 『米国第3次不法行為法リステイメント 製造物責任法』アメリカ法律協会編 木鐸社

⁶⁴ p.62 『米国第3次不法行為法リステイメント 製造物責任法』アメリカ法律協会編 木鐸社

⁶⁵ この節を補完する論点は、拙論「工学倫理と制度設計」日本金属学会誌第66巻第12号(2002)pp.1253-1263を参照

しば企業が生み出す利益とは比例しない⁶⁶ということが挙げられる。例えば、「製造物責任保険は、はしごの値段の18パーセントを占めているといわれる。いくつかの零細企業では1970年中頃、前年度支払っていた額の5倍以上も保険料が引き上げられたという。なかには、保険料が企業の年間純利益を上回ったケースもあった。」⁶⁷

これらのことを考えると、製造物責任は、交換の正義の問題ではなく、分配の正義の問題だということが分かる。企業の悪をどうとつちめればいいのか、ということではなく、(製造物責任法によって価格の上がった製造物を買うという仕方でもコストを負担している)市民が生きていくために必要な制度は何かを考えることがポイントである。現在の社会、つまり市場社会、資本主義経済を前提した上で、社会的にどのような制度設計が必要かが、問われる問題である。

さて、不法行為法の目的として、損害填補、損失分散、制裁の3つが基本である。そのうちで、制裁の機能のみを重視しても、社会的に安心のできる生活ができるかどうかは疑問である。いわゆる被害者の生活の質を補償するという観点からも考える必要がある。つまり、刑事制裁だけでは、被害者には一文も入らない。

さて、製品の安全性を市場に任せるという考えがある。それによると、市場はより危険な商品もより安全な商品も提供する。消費者は其中で好みにあったものを選べばいいというものだ。しかも、「市場による規制理論では、価格が有害な製品の供給を調整することになっている。もし、製品の安全性に価値があるとすれば、企業が製造段階で安全性を構築するよう、人々はより高い金額を支払うであろう。危険を冒してもかまわない人は、安いが安全性の低い製品を購入し、民間保険に、自分の貯金をつぎこむことも可能である。」

⁶⁸

問題は市場がそんなにうまく機能するかということにある。そのためには、市場は取引に関する完全な情報を要求する。しかし、實際上「企業は、安全性の程度のみが異なる二種類の製品を市場に出すことはない。たとえ、そうした二種類の製品の価格差が、民間保険をふつうにつけられるとしてもそのコストと同じとはかぎらない。また、真の市場テストは消費者をさらに異なった種類の訴訟へ駆り立てるだけである。製品の安全性は外見上ほとんどわからないため、商品を扱うものは製品の安全性を広告しなければならなくな

⁶⁶ p.101f. 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社(1993)

⁶⁷ p.99 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社(1993)

⁶⁸ p.103 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社(1993)

るだろう。だからといって、取り扱っている製品は安いけれども欠陥があると自慢する者はほとんどないだろう。そうなれば、詐欺的行為をばいこらせることとなり、不正な行為をなくすため、なんらかの方策が必要となるであろう。」⁶⁹

だから、市場を補完する何らかの制度が必要だということが示唆される。

例えば、無過失補償を行うことによって、訴訟をなくせば訴訟にまつ管理費用はなくなるだろう。日本では自動車事故に関しては自賠償によって、補償が容易に得られることによって訴訟は少ない。ただ、無過失で補償をするということは、個人に集团的、共同主義的責任を課すことになる。この点にためらいを感じるかどうかは倫理観の問題になる。また、無過失補償によって、フリーライダーが出てくることが懸念される。つまり、「これが、人から慎重であろうとする心がまえを奪い、管理費用を増大させるおそれがあり、また従来補償することのできなかつた事故には現金の支払いは不要であろうし、被害者で損害の程度を誇張しようとする気持ちをおさえられる者はほとんどないという。」⁷⁰

また、ドライバーにおいても、安全な自動車をつくることによって慎重という心がまえを奪うことがある。ドライバー、使用者の無謀な運転である。よく効くブレーキを備えた車に乗ると通常よりブレーキをかけるタイミングが遅くなり、衝突安全性の高い車に乗ると、少しは危険な運転をしてもいいと思ってしまう。これは、リスクホメオスタシス説で説明されることもある。

もちろん、手術の費用と葬式の費用が出るからといって、運転中故意に事故を起こすような危険を冒すことはまずない。このような条件が無過失責任には必要になる。さらに、無過失責任においては、精神的苦痛に対する損害請求権は失うことになる。⁷¹

また、事故は運転者が細心の注意を払っても防ぐことができないとすると、訴訟によって事故が減るとは思えない。しかも、刑事事件にして被告を懲役にしたところで、被害者はそれだけでは何の補償も得られない。だからこそ、保険制度を拡大することを通じて、罰を含む賠償の考えを捨てようという指向を持つ専門家も出てくる。

また、失敗知識を得ることによって、市場の力を借りて、今後の製品の改良につながるかどうかは、また問題である。「欠陥製品については、市場に売り出されて何年も経過してから評判ができるのがほとんどであるが、その頃までには設計が変更されており、評決を現

⁶⁹ p.103 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社（1993）

⁷⁰ p.104 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社（1993）

⁷¹ p.104 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社（1993）を参照

行の生産ラインに適用することができないかもしれない。製造物責任保険も抑止効果を複雑なものにしている。その企業が製造実績をどれだけもっているかかということで決定されるのではなく、特定の製品についての業界全体の生産ラインを基準に決められる。また、保険会社は、ようやく 1979 年から訴訟の実績に応じて料率を決めるようになった。したがって、ほとんどの企業は安全な製品を販売しなかったことと、それがために生じた費用の関係をほとんど認識してこなかった。業績を上げている企業であっても保険料が上がっているかもしれないし、また一方で、安全面をおろそかにしてきた企業が、料率が業界全体で全般的に上昇することによってしか不利な扱いを受けていないかもしれない。」⁷²

しかしながら、「このような不備にもかかわらず、製造物責任訴訟の判決は、多くの分野において、製品の設計にまさに顕著な改善をもたらす貢献をした。訴訟は、訴えられていない者にも安全に注意した設計をするように促す。というのは、いったん裁判で特定の設計もしくは販売方法に危険があると判決が下されれば、後続の裁判では賠償金額が大幅に跳ね上がる可能際がある（また、被告には裁判中の製品の設計変更が有罪判決の根拠になるかもしれないという不安があるが、まだ訴えられていない製造者はそうしたことに関係がない）」⁷³つまり、一般予防としてはいい制度になっている。

市場に対するフィードバックによって企業の行動を規制する。これは、フィードバックに時間がかかったり、永續する主体（企業）を予想できない場合には大きな問題を含む。例えば、ゲームの終わる回数を提示すると、それに対応した戦略をとるために、「良い」とは思えない帰結が生じてくる。

以上は、事故が起こった後の、損害賠償や保険の問題であった。製造物責任法は、その問題関心に基づいてつくられている。

しかし、人工物は事前の規制を行える分野である。（それに対して、人間の行動の事前の規制は、どんなに危ない組織や人間でも難しい。）

「自由市場制であれ、さまざまな形態の強制保険により補完されたマーケット・システムであれ、現代における人身障害の問題を扱うには適していない。個々の訴訟から離れてみると、もうひとつの一般的な選択肢として規制をあげられる。政府機関が、消費者を満足させ不法行為制度のもとで製造業者を襲う不確実さから彼らを保護するような、製品安

⁷² p.111f. 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社（1993）

⁷³ p.112 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社（1993）

全の分野における基準を設定できると考えてよいであろう。」⁷⁴

実は企業も規制を求めている部分がある。「規制を求める声は、ある時点での技術水準 (state-of-the-art) 問題から生じる。製品を設計するにあたってエンジニアは、まずいくつかの基準を満足させなければならず、安全性はそのうちの一つにすぎない。他にも、コスト、市場性、使い勝手、競争上の受容性がある。したがって、安全な製品を生産するという法律上の責務を果たすため、設計者は競合製品を参考にしたり、産業界や政府の基準を参考にすることもかもしれない。これらの基準は、製品に安全性が認められなかった場合、どのような生産行為が過失になるかについて基準を提供する。実際、他の製造業者より低い安全性を選択した製造業者は、法務上の大惨事を招くことになる。しかし、製造業者としては、どれだけ業界の安全基準を上回らなければならないのだろうか。一般的指針がない状況では、産業界は、どのような事故からも損害賠償請求が発生することを覚悟しなければならないと考えるだろう。その結果、製造業者の法的義務の抛りどころとなるべきものを作ろうという考えから、産業界の慣行 `ステート・オブ・ジ・アート` を基準とするように、現在、議会でいくつかのロビー活動が行われている。」⁷⁵

ここで表に出てくるのが、code engineer と言われる人だ。ただ、日本ではほとんど注目されていない。

「しかし、過去のやり方に固執していれば製造業者を責任から開放してくれる法原則は、新しいものを求めようとする誘因にはならない。結果としてでき上がるものは、ほとんど確実に、安全の最小分母約数にすぎないであろう。被害を与えようとする意図を押し量らなくても、これはあてはまる。つまり、動機がなければ、それまでなれ親しんだ枠組みを越えたところまで気にかけるものはほとんどない。」⁷⁶

実験は、個別的な条件の下で行う。だから、時間と費用がかかる。しかも、すべてを尽くしていない。また、法は科学技術の発展にはなかなか追いつかない。

「規定(codes)そのものの適切さは、ほとんどが確定していない”if”から成り立っている。1972年の創立以来、消費者製品安全委員会は30を超える安全基準を公布してきたが、いまだ何千の基準が発表されずにある。また、消費者製品安全法(Consumer Product Safety Act)は、安全基準の草案作成を業界と消費者団体に委ねているが、研究費用が膨大であるため、

⁷⁴ p.113 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社(1993)

⁷⁵ p.113 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社(1993)

⁷⁶ p.114 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社(1993)

まれな場合を除いて消費者団体は積極的に関与することを拒んでいる。連邦基準局の推定では、安全基準の作成に要するコストは合衆国全体で年間7億5千万ドルにのぼる。」⁷⁷

「事態をさらに複雑にしているのは、先の戦争で使用されたような詳細な安全規定は、せいぜい古いテクノロジーにしか効果を発揮しないことである。技術や産業界の変化は、つねに法制度のへんかより急激であり、規定が詳細になればなるほどその実行可能性は薄くなる。OSHAによる多数の労働環境に関する安全性や保健衛生基準につき、業界ではずっと反対の声をあげているが、これはたんに、ありとあらゆる規制に対する本能的拒否反応というだけではない。規制のいくつかに関しては、政府も廃止、修正を良しとしていることと、規制に対するビジネス界のきびしい非難をあわせると、きわめて詳細な規制のための規定がいかにも非現実的であるかということを示している。合理性を示すような一般的な不法行為基準のみが、新しい環境に適合し、正そうとする対象となる問題全体を内包できる。すべての詳細な規定に内在する危険とは、重要な危険がその規定で処理できない場合、その危険を容認したと推認されてしまうことである。」⁷⁸

ここでの問題は、規制を行うことがどのような意味を持つかということである。安全規定は科学に追いつかない。すべてを禁止すればいいというものではない。新しいものを発明することによってより安全性が確保される可能性もある。

安全性を確保する制度設計はなかなか難しい⁷⁹。

9. 倫理的含意

以上、時間の都合などもあり、論文というよりは資料集に近いものとなったが、それでも幾つかは確認できる論点が見えてきたと思う。以下に、その論点についての感想を少し取り出すことにする。

個人の自由が変わってしまう。

過失責任主義は、自己責任とうまく合う。人に迷惑をかけないということが、どの程度かを問題にしている。パターンリスティックなところにまで迷惑をかけるのを許さないのかもしれない。誰を顧慮すべきなのか。(もともと、無過失責任が共同体の責任から生じたことにも注意)。それでも、複雑な世界、因果関係が線形でない世界に住んでいると難し

⁷⁷ p.116f. 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社(1993)

⁷⁸ p.117 『訴訟社会』 ジェスロ・K・リーバーマン 保険毎日新聞社(1993)

⁷⁹ さらに、リコールや事故調査の問題も論じるべき主題としては残っている。

い問題が生じてくる。

制度ができた後での行為の倫理的な位置づけ。

自動車事故の救済において、自賠責を使う。これによって、裁判が少ない。裁判は制度の管理費用が高い。判決に時間がかかるために、自賠責はアメリカよりも良い制度になっている。しかし、その制度があった上で人間の生活が行われる。行動規範が制度があることによって変容してしまう。これは、倫理的な問題としてどのように考えればいいのか。無過失責任法では、危険のある行為をすることを、損害賠償を前提として認めることになる⁸⁰。

これは、契約を破る自由と似ている。契約は破った場合の違約金のコストと理解される。その場合には、人に対して罰を与えるのではなく、賠償金になるために、倫理的規制とは少し違った事が生じる。

制度が作られることによって、ものづくりで利益を得ること、リスクを与えることは、倫理的に無記になったのか。人間の行動が、大きな枠組みでは倫理的に問題ないように発展してきたともいえる。もちろん、ここでは故意でなく過失に関することを考えている。

配分の正義

人工物の責任の問題は、個人の非難にどのように罪を与えるかという交換の正義の問題ではなく、分配の正義である。社会的安全をどのように確保するかということである。「製造物責任というテーマは、配分的正義という問題に係って」⁸¹いる。

リスクの理解

例えば、人工物の副作用で死にたくないという論点がある。金儲けを目指す企業が作った製品で少しでも被害を受けたくないという考えが根底にあるのだろうか。しかし、この主張はリスクをきちんと考えていないように思える。設計の問題は、過失、比較衡量しかない。具体的な裁判例が積み重ねられて、その点ははっきりしてきた。

ピントを典型例として製造物責任を考えることは、少し奇妙なことになってきた。現在は、設計に関しては、リスクとコストの衡量をすることが求められているからだ。

(関西大学社会学部教授)

⁸⁰ p.204 『不法行為法講義』 森島昭夫 有斐閣 (1987)

⁸¹ p.32 「理事長序文」 Geoffrey C. Hazard, Jr. 『米国第3次不法行為法リステイメント 製造物責任法』 アメリカ法律協会編 木鐸社