

製品安全を考える

～製造物責任法・欠陥製品に関する事件を中心に～



2024年11月14日(木)



Nakamura Masato

中村 雅人 (27期)

東京弁護士会所属

【略歴】

1975年 弁護士登録(東京弁護士会)

2000年 東京弁護士会副会長

2008年～ 日本弁護士連合会

消費者行政一元化推進本部長代行

2009年～ 内閣府消費者委員会委員長代理

【著書】

「実践PL法」有斐閣

「わかりやすい製造物責任法」有斐閣 共著

PL弁護団を結成し、欠陥製品による消費者被害事件を多数手がけている。
公益通報に関する相談や訴訟事件にも多数関与。

今日のテーマは「製品安全を考える」です。製造物責任法、欠陥製品に関する事件を中心に話します（※製品安全4法の話もあったが割愛）。

私は、1994年に制定された製造物責任法の制定に関わり、薬害スモン事件、カビキラー事件、ガス湯沸かし器事件、エレベーター事件など製造物責任訴訟の代理人を務め、東京PL弁護団の代表を務めています。最近では、転落防止用ベッドガードに乳児が挟まれて亡くなった裁判で、指示・警告上の欠陥を認める判決を獲得しております。

私が、欠陥製品の事件をたくさんやるようになった理由ですが、弁護士登録した直後から、薬害スモン事件の被害者代理人として関わったことが始まりです。この事件は、全国で1万人近くの被害者が出た大きな薬害事件で、大勢の弁護士が

大きな集団を作って取り組みました。被害者宅を訪ねますと、私の母親くらいの年代の方が非常に多くて、その人たちが大変苦しんでおられる状況を目の当たりにすると、これは放ってはおけないな、という強い気持ちになりかなりのめり込んでいまして、自分の事務所にいるよりも弁護団の事務局にいる時間の方が長かった程です。この事件をきっかけに、世の中の製品が人を殺したり傷つけたり財産を奪ったりというのはあり得ない、あっちゃいけないことだ、という思いを非常に強くしまして、その後、製品安全に関する訴訟を手がけるようになっていったわけです。もう1つ大きなきっかけになったのは、製造物責任法制定運動でした。民法学者の我妻榮さん達が製造物責任法要綱試案というのを出したのが、昭和50年ですが、それから20年たってもなかなか法律ができませんでした。

日弁連では、消費者問題について大改革があるんじゃないかということで、松江の人権大会でその統一的な消費者問題の取扱いについて提言して、特にその中で個別法としては製造物責任法の制定を強く打ち出しておりました。日弁連の消費者問題対策委員会で、アメリカやヨーロッパへ調査に行って各国の法制を学んだ上で、1991年3月、日弁連も製造物責任法要綱を出しまして、その制定を求めたわけです。皆さんもよくご存じのように、法律を作るには、必ず立法事実というもの

を集めなきゃいけない。そこで、私たちは欠陥商品110番というのを、東京の3つの弁護士会と、消費生活センターの相談員さんたちと一緒に、何年か続けてやりました。いくつか欠陥製品の事案が上がってくるわけですが、その中でやはり訴訟をやってほしいという相談がどうしても出てくる。その受け皿としての弁護団を作ろうということで、東京PL弁護団を立ち上げたんです。これは、私が弁護士20年目、ちょうど司法修習47期の人たちが新人になられた頃で、新しい弁護士たちを集めて弁護団を立ち上げていったというのがスタートでした。実際に裁判で取り組んでみると、不法行為しか使えないので、民法709条を使って過失を立証するというのはどんなに大変かということをお願い知らされました。やはり過失を要件としない製造物責任法が必要だということで、事例をどんどん集積して、それを立法府に運んでいくということをやったわけです。その途中では、消費者団体のみならず、民法学者、名だたる弁護士、それから国会議員と一緒に日弁連会館で勉強会を何度もやって、製造物責任法の必要性を一生懸命説いて、やがて製造物責任法の制定にこぎつけて、平成7年7月から施行されるに至ったわけです。大変長い取り組みを経験しております。

もう1つ、日本の行政庁というのは産業保護・育成するばかりで、消費者保護を所管とする省庁がないということで、消費者庁創設運動に取り組んだわけです。日弁連で消費者行政一元化実現本部というのを立ち上げて、そこの本部長代行をやらせていただきました。そういう運動で消費者庁ができ、内閣府にもう1つ消費者委員会という監視機関ができ、そこの委員長代理を命ぜられて2年間やっておりました。法律ができた後も放ったらかしておいたら法律というのはなかなか生きていけないので、法律の施行状況等を監視するためのPLオンブズ会議という、これも消費者団体、弁護士、学者の集まった団体なんですが、そこで世話人をやりながら、毎年7月1日の製造物責任

法制定日を記念して、集会をもう二十何年重ねております。日弁連の消費者問題対策委員会、東弁の消費者問題特別委員会はまだ創設から関わっております。

製品事故があったとき、被害救済のためには民法709条だと過失を立証しなければいけない。メーカーの責任等を問うには、メーカーにどんな過失があったかということを証明しなければいけません。私どもがやったスモン訴訟で一番苦労したのは、やっぱり過失の証明です。医薬品を製造・販売するに当たって、副作用があることを既に知っていながら不注意にも製造販売してしまったという、その過失を発見するのが大変で、それはメーカーの社内でのことなので、私たちが外から知ることはなかなかできない。それを一生懸命になって立証しようとするわけです。幸いにして、スモンの場合は薬害訴訟では初の勝訴判決になったわけですね。その前のサリドマイドなどは、結局和解で落ち着いているわけで、判決として出たのは薬害スモンがたぶん最初だと思います。

製造物責任法がなぜ1994年に制定されたかということ、産業とか技術が進展してくると、製品が非常に複雑になってきて、被害者の方が過失を立証するというのはますます困難になってくる。それでは、被害者は救われない。そしてメーカーは売り得だという、こういう不公平があってはいけないということで、これを是正する必要がある。ヨーロッパが先駆けて製造物責任、いわゆる欠陥を要件として過失までは必要とせず被害者救済を図るという法制度を作りました。

それをヨーロッパ各国がEC（現在はEU）指令に基づいて作った後、我々はそのときに中心となった方を日弁連にお呼びして話を聞いたりして、日本にも製造責任法を作るべきだという活動をやっていたわけです。そういう時期が、この1994～1995年であったということです。

ところで、製造物責任法は消費者法だろうか、という疑問があります。というのは、ヨーロッパ

では消費者法で、被害者は消費者というふうになっているんですが、日本の場合は、被害者は企業や法人でもいいわけです。ここがヨーロッパと違うところなんです。ということは、民法の特則なんですね。何でこういうふうになったかというと、当時、製造物責任法を作るときに主導権を握っていたのは法務省で、民法の特則として法制化したのです。

現在、製造物責任関連の訴訟の判例を見ると、メーカー対メーカー、企業対企業の事案が非常に多い。自衛隊のヘリコプターが落ちたという事件では、国とヘリコプターのメーカーの訴訟で、両方とも消費者とは言えない人たちの裁判で、そういう意味ではこれは消費者法とは言えない部分があります。

製品事故というのは、薬、化学品、日用品、家電製品、車といった、いろいろな分野があります。製品事故が発生した場合、どういう方法で被害回復するかというと、損害保険、現在ではPL保険、共済、それから健康保険で一部補填されることもあるし、消費生活センターに相談に行って、相談員が間に入って解決されて、一部賠償されることもあります。それからADR、二弁も東弁も仲裁センターがあり、そちらに持ち込まれる。私も仲裁委員をやっていて、何件かPL絡みの事件を担当しました。そして、法律相談があります。

ここで、事案の紹介です。写真①はドゥカティというイタリア製のオートバイです。新車を買ってまだ3回しか乗ってないのにエンジントラブルがあって、その後運転していたら突然後輪がロックして転倒事故になった、という事件です。自分がブレーキを踏んだわけでもないのに突然後輪がガツンと止まれば、まず運転手は前の方にすっ飛んでいきます。運転手は崖下に落ちて行って6カ月のけがをされました。バイクは大破してハンドルがぶっ飛んでいるんですね。相談を受けた私たちもどこが製品の問題か分からないんですよ。



いきなり証拠をそろえて提訴できないため、まず話し合いで何とかならないかと思って調停を申し立てました。ところが、メーカー側は、はっきりした欠陥の証明もないのに話し合いなんかできないというので1回で終わってしまいました。裁判を起こすとき、原告の請求は、製造物責任法3条に定めているように、事故が発生して製品に欠陥があって、それによって因果関係のある損害が発生しましたということを主張・立証すればいいわけです。多くの事件は、これと平行して民法709条も使います。不法行為責任だと加害者側の過失というのがいるわけですね。バイクのメーカーにどんな過失があったかというところの証明をしなきゃいけない。この件は、販売店を被告にして、また、イタリア本国のメーカーではなく、輸入して販売した輸入業者もPLの責任主体になりますので、ドゥカティジャパンという会社を被告にした裁判だったんです。被告はいろいろなことを言って争うものですね。1つは、その製品に起因した事故ではない、と争ってることがあります。もう1つは、誤使用ですね。確かにうちの製品であなたはけがをしたかもしれないけど、あなたの使い方が間違っていたんじゃないのということを言う。このドゥカティ事件も運転ミスだと争ってきました。もう1つは、クラッチを1つだけ取り換えていたので、不正改造だというわけです。もう1つ出てくるのは、開発危険の抗弁というのは製造物責任法4条1号にありますけれども、当該製品を市場に出したときには、世の中の誰も知ら

なかったような危険がその製品に潜んでおり、製品を市場に出してから、その危険が表に出て人を傷つけたり健康を害したりしたという場合に、その欠陥を認識できなかったと主張立証することで免責となるというものです。製造販売するまでに知り得なかった欠陥が、市場に置いた以降に分かってきたということは、そう簡単にはないんですけれども、それを抗弁事由の1つとして条文化しました。日本の製造物責任法は、ヨーロッパをまねして制定したためにその条文も入ってきたんですけど、今までこれを裁判所が認めた判例というのはありません。

私たちが製造物責任法の事件を受けるときには、やはり大切なのは現場、そして現物、これの確認です。そして、関係者へのヒアリング。私たちもいくつか裁判をやる中で苦い思いもしながら学んでいる教訓なんですけど、やっぱり現場へ行ってみるといろいろな発見があるんです。ドゥカティ事件では伊豆のスカイラインのところまで行って、その転倒した場所を見ますと、崖の途中に、やはりハンドルの一部とかが回収されてなかったんですね、そういうものが落ちていて、遺留品とかを拾って集めてきたりしました。これやっぱり非常に重要なのが、そういうものもちゃ

んと見て、それで科学的な技術士なんかに意見書を書いてもらうということにこぎつけていかなきゃいけないわけです。ドゥカティ事件では、バイクがどうして後輪ロックになるのか、そのメカニズムを証明するのは難しかったんですが、後輪のタイヤにズズズッと滑ったような摩擦痕が残っていました。転倒して崖の途中まで落ちていったわけですから前輪にも傷はあるんです。ドゥカティの裁判では、その傷が双方とも、原告も被告もタイヤの傷を1つの重要な証拠だと言って取り上げました。私たちは、後輪のそのズズズッと滑ったような、ずりむけたような、わりと大きめの傷を指摘して、これは後輪がロックしたからこういうのがついたんだという主張をしました。一方、被告の方は前輪にある傷。これを見ると、本人がびっくりしてブレーキをかけた。それだから、こんな前輪のこういう傷がいっぱいついたんじゃないかということを言ってきました、前輪か後輪か論争みたいになったんです。

その他の証拠集めとして、現物のみならず、同種事例がないかと情報探しをします。消費者庁は製造物責任法の判例を全部集約してアップしています。ただ、あまりてきぱきやっていないところがあって、必ずしも全部ではないんですが。あと



日弁連では『実践PL法』という本を出して、いくつかの事例を紹介したりしています。警察と消防は、事件が起こると一番最初に現場に行くので、ここはやっぱり良い証拠を持っているわけです。ここから手に入れるというのが、かなり有力になります。家電製品から火が噴いたとか、そういう火災事故というのはすごく多いんですけど、消防の火災原因調査書とかそういうものにまとめられます。これを手に入ればいいわけですが、消防署へ行って、くださいと言ってもなかなかもらえません。私たちがよく使うのは、自治体消防ですから、各自治体が個人情報保護条例とか、あるいは情報公開条例とか、そういう条例を持っているので、そういう条例を使って、この事故に関する情報をくださいと開示請求をします。そこで得られた資料というのは、火災事故の場合、非常に重要になってくるので、それを見て主張の根拠にするわけです。それをさらに技術士さんたちに見てもらって、彼らに補足的な意見書を書いてもらう。今まで火災関連の事件はだいたいそのようにやっています。もちろん警察も刑事事件絡みとして、いくらでも捜査をやっているわけですが、警察は

不起訴になるとなかなか資料を出してくれない。PL事件で警察、検察が起訴まで持っていくというのは、実は非常に少ないんです。ただ、実際に起訴された事件というのは、シンドラーエレベーターだとかパロマの湯沸かし器の事件です。社会的に大きな問題になった事件は結構警察も扱いますね。

けがをした人だと、病院にカルテがあります。それから、損害保険なんかに入っておられるところが多いので、事故があると、保険会社が調査会社を使って現場に行ったり、あるいは関係者をヒアリングしたりして、かなり保険会社が独自に情報収集しているということも結構あるんですね。そういうところとうまく連携できて資料が手に入れば、そこからも良い証拠が得られる。あと監督官庁ですね。こういうところもやっぱりいろいろ事故があると、そのデータを集めております。国交省はリコールをする権限を持っていますから、車の事故があると、かなり調べます。それで類似事故が何件もあると、メーカーに対してリコールを命じる。メーカーが自主的にやってくれればいいんだけど、やってくれない場合には、国交省か



らリコールしろという命令も出せる。そういうようなところには、やはりそれなりの証拠もあるということですね。こういう行政官庁のデータというのは、もちろん情報公開法とかを使えば取れるところは取れるということです。あと消費者庁。これはできてまだ15年なんですけれども、消費者庁の役割の1つに、事故情報を一元化して集約するというのがあります。毎週毎週、その1週間に集まった事故情報をアップしておりますけれども、15年たって年々集め方に工夫がされていて、昔よりもたくさんの情報が集まるようになってきています。ですから、そういうところから調べることもできる。国交省の場合、車の関係ではちゃんと国交省のサイトの中に不具合情報のコーナーがありまして、ラクダのマークのついた「自動車のリコール・不具合情報」というページなんです。皆さんが事故を経験したら、まずこんな事故がありましたということを、そのページに投稿できます。同じ車で同じような事故が累積してくると、国交省はメーカーにリコールを命ずることができるわけで、そういう意味では非常に有効な手段を国交省はもう早くからやっております。それから、自分の事故が起こった製品がリコール製品ということもあるわけです。リコールになった製品というのは、メーカーが全部回収して世の中に出ていないのかというと大間違いで、リコールし損ない、漏れが非常に多いんです。

それから、試験研究機関というのがあります。これは製造物責任法制定のときから、被害者の立証負担を軽減するために、原因究明機関を大いに充実させて、それを活用するようにしていくべきだということはいわれていたんですけども、製品評価技術基盤機構（NITE）という経産省の外付けの機関があります。ここがわりといろいろな製品を扱っています。消費生活用製品安全法に基づいて、かなり広い範囲の消費生活用製品について試験したり研究したりしています。何か事故があったときに、事故製品をNITEに持ち込んで調べてくださいと言いたいところですが、消費者か

ら調べてくださいということを持ち込んでも、まずやってくれないんですね。個別紛争の案件は扱いません。消費者庁の消費者安全調査委員会も、申立制度というのがありますが、個別案件を持っていても動いてくれないというのが現状です。国民生活センターにも商品テスト部というのがあるって、消費生活相談のケースで扱っている個別の案件については、一応相談には乗ってくれます。国民生活センターもテスト機関を持っていますので、調べてくれるということもあることはあるんですね。だけど、そのテスト機関の規模とか能力は、NITEよりはちょっとこじんまりとしています。

提訴後の証拠収集です。さっき言った当事者照会とかはさておき、文書送付嘱託とか文書提出命令です。これも可能なツールなんですけれども、これもなかなか文書の存在とか、そういうことをかなり固めてから要請しないと、裁判所は、なかなか命令を出してくれないことが多いですね。あと、事実上の見分。検証の申立てをすると、裁判所は嫌がります。検証調書をまとめるというのは非常に大変だからですが、事実上の見分、弁論準備期日に被害品を持って行って見てもらう、ということをやります。ドゥカティのオートバイの事件で、後輪か前輪かというのが問題になったんですが、あれは裁判官が見てみましょうと言ってきて、ただ検証調書は作りませんよ、と。トラックを使って、壊れたオートバイを裁判所の庭に持っていきました。そこで双方代理人、そして裁判官が見ました。見てぼつりと感想、ああ、これやっぱり後輪の方でしょうね、と。鑑定ですが、鑑定申請して採用してもらったという事件もありますが、ふさわしい鑑定人を探すのは難しい。東京PL弁護士団というのは、弁護士だけでなく、技術士とか鑑定できる学者とか、そういう人たちのネットワークを結構作っています。

訴訟の進め方。主張立証のポイントとしては、

まず想像とか推測ばかりじゃなくて今ある客観的な証拠、それによって動かし得ない事実はどこにあるのか。何月何日にここで人が倒れたとか、そういう動かし得ない事実を1つ2つ3つ4つと重ねていって、それをうまくつないでいけば推論が成り立ちやすい。製造物責任法ができたときに、立証負担は結局大変だから、推定規定をもうけるべきだという議論がありました。日弁連の法案なんかも、因果関係と欠陥の推定規定というのを条文として挙げて提案していました。法務省の参事官は、事実上の推定を各裁判官が活用してくれば立証も可能なんだ、裁判においては事実上の推定を活用するよという答弁をしていて、法文化はしなかったということなんです。今にしてみれば、非常に責任の重い答弁だったと思うんですけども。事実上の推定を活用する判決というのは、製造物責任法が制定されてから10年ぐらいはほとんどありませんでした。ただ、最近は出てくるようになりました。事実上の推定ができるような細かい間接的な証拠、どうしてもそういう推定にしか持っていけないような環境を整備してあげる。それがやっぱり原告側としては、非常に重要なことだと思います。エアコンの室外機が燃えた事件なんかは、見事に推定という言葉が何回も出てきます。そのためには、1つは客観的な事実の時系列表を作るというか、それを整理して並べてみるということは非常に役に立ちます。他の事件でもそうですけど、時系列をきちんと年表のように作って事の流れが説明できると、裁判官もかなり納得しやすくなります。ここは非常に重要なことで、そういうことを踏まえた鑑定意見書というのも我々は書いてもらっております。

ドゥカティ事件は、東京地方裁判所で平成28年9月28日に判決がありました（判タ1440号213頁）。非常に製造物責任を理解した判決だと思うんですが、バイクが突然エンジンストップを引き起こすという本件不具合は、自動二輪車が通常有すべき安全性を欠いているものというべきで

あり、輸入会社は輸入業者として製造物責任を負い、販売会社は債務不履行責任または不法行為責任を負うという判決です。

PL事件で模範答案的な判決を2つほど紹介しておきます。1つは冷凍庫から火を噴いたという、これは製造物責任法ができる前の事故で、東京地方裁判所の平成11年8月31日判決（判タ1013号81頁）。間接事実の積み上げで、発火源が冷凍庫であると推認した判決です。その製造物が流通に置かれたときに欠陥がなきゃいけないので、それも推定してくれました。この判決は、物損の慰謝料を認めてくれました。火事で家が全焼して、思い出のアルバムとか写真も全部なくなったというような心の痛みに対しても、一部認めてくれています。だけど、裁判所は原告に対してアルバムが何冊あって写真がいくつあったかという情報を求めてはいません。

交通事故なんかだと、保険会社から言われそうな気もするんですけど、そこもない。民事訴訟法248条は裁判官が裁量で損害を認定することができます。さらに特筆すべきは、弁護士費用として原告の損害の2割を認めた。製造物責任に関する訴訟というのは大変難しく、弁護士も大変苦労しておやりになった形跡があると。ですから、これは1割じゃなくて、やっぱり2割を認めるべきだということで、2割の弁護士費用をつけてくれました。

もう1つ紹介すべき判例としては、比較的最近のもんですが、東京高等裁判所の令和2年2月27日判決（消費者法ニュース（24号334頁））があります。エアコンの室外機から出火した火災事件です。エアコンの室外機も燃え出したらすごいんですね。10分で大火事になっちゃうんです。製品そのものがプラスチックなどの石油製品でできていたりするので。エアコンの室外機のメーカーが製造物責任を負うべきだということで訴えました。意見書を書いてくれた技術士は、消火後の写真を見れば分かると言っていました。写真②をご覧くださいとちょっと角度を変えてみても、室外

写真②



本件発火源のエアコン室外機

機のところは焼けてだれています。こういう写真やその後ろの壁を見ればどれだけ激しい燃え方だったのか、見れば分かるだろうと言って、そういうことを、さらに細かく技術的な裏付けを持って意見書を書いてくれて、勝訴判決につながりました。この高裁判決の評価すべきポイントは、模範答案どころか教科書、PL事件の教科書を読んでいるような判決になっているということです。立証の程度はどの程度か、他の疑いを差し挟まない程度の蓋然性があればいいんだと。

参考文献としては、平野裕之先生が慶應義塾大学出版会から2021年に出しておられる『製造物責任法の論点と解釈』という本があります。この本を作るきっかけというのは、私たちとの勉強会でした。平野先生も、そういえば最近製造物責任法の本がないかと。法律ができた二十数年前には、学者はこぞって本を出していたけど、その後ぱたっと止まっているというので、最近の情勢を踏まえて出さなきゃいかなんというので出してくれました。また、『実践PL法』というの、日弁連の消費者問題対策委員会が出しております。これ

はちょっともう古くなったので、今、改訂作業中です。『逐条解説』を消費者庁もネットで公開していますし、商事法務からも書籍が出ています。それから、我々と一緒にの東京PL弁護団の1人の伊藤崇弁護士が、アメリカ留学を経て『製造物責任における欠陥の主張立証の実務』という本をまとめておられます。

私たちがこうやって製造物責任訴訟を多数担当してきて非常に感じるのは、製品によって命とか健康とか財産が奪われるということは非常に理不尽な話で、こんなことは

あっちゃいけないので、そういう被害から人々を救済しなきゃいけない。その救済を通じて、より安全な社会を目指す。要するに、我々は製造物責任を追及して、この製品にはこんな問題点があるよという指摘をすると、メーカーは製品を改善しようとするわけです。判決まではいかなかったけれども製品を改善させたとか、敗訴はしたけれども製品がその後安全になった、というケースはいくつも経験しています。製品をより安全にしていくために問題提起をする。これが製造物責任訴訟の1つの大きな役割で、やがて規制なども変えていったり、立法活動もしていくということですね。

1995年に製造物責任法が制定されたときには想像もできなかったIT化の進展、ネット取引などの常態化で、海外で製造販売されている製品をAmazonなどのネットを通じて購入する。その製品が欠陥で事故を起こした。この場合Amazonは製造物責任法上の責任主体ではないがそれでは被害者の救済は十分に図れないといった新しい立法課題は次々生じています。製造物責任法の改正は今後も議論されていきます。

