

タカタのエアバッグ問題を巡る経緯

| | |
|----------|---|
| 2000年ごろ～ | タカタ、米国やメキシコの工場から問題のあるエアバッグを出荷 |
| 04年 | 米アラバマ州でホンダ車のエアバッグが異常破裂、負傷事故 |
| 05年 | タカタに異常破裂事故の連絡が入る |
| 07年 | タカタが一連の試験を開始 |
| 08年11月 | ホンダ、タカタ製エアバッグで初のリコール |
| 09年5月 | 米オクラホマ州でホンダ車の関連死亡事故 |
| 13年4月 | トヨタ自動車など4社、世界で300万台以上をリコール |
| 14年6月 | 追加リコール。13年に対象外だったエアバッグも対象に |
| 7月 | マレーシアでホンダ車の関連死亡事故 |
| 11月 | 米上院で公聴会。米高速道路交通安全局がリコール対象を米国全土に広げるよう要請 |
| 12月 | 米下院で公聴会。トヨタが第三者機関での共同調査を提案。ホンダが全米での調査リコール表明 |

法務

製造物責任 タカタ問題の教訓

迅速対応 危機意識カギ

紙上座談会

自動車部品メーカーのタカタが製造したエアバッグの欠陥問題をきっかけに、企業の製造物責任が改めて問われている。問題の背景に何があり、企業はどう対処すべきか。

きか。訴訟実務に精通するライアン・ゴールドスティン米国弁護士、危機管理コンサルタントイングを主催するフライシユマン・ヒラード・ジャパンの田中慎一社長、製造物責任に詳しい平野晋・中央大教授に取材し、紙上座談会の形でまとめた。

消費者は厳しい視線を投げかけています。平野氏 本来乗っている人の身を守るはずの安全装置による事故の衝撃は大きい。自動車メーカーに勤務していたときの経験に照らすと、一般に

安全装置は全品検査の対象になる重要な保安部品だ。保安部品の製造物責任は重要視され、訴訟になりやすい。——欠陥商品が発生したときの対応は。ゴールドスティン氏 問題が報道などで広く社会に知られる前に社内独立の調査組織を設け、徹底した調査をすることだ。規制当局にもすぐ報告し、問題があると分かった場合は、迷わずリコールを申し出るべきだ。しっかりと調査し、問題が表面化する前であれば当局も聞く耳をもつてくれる。

完成車側にまず責任

平野氏

エアバッグ問題で部品メーカーと完成車メーカーの責任分担は。平野氏 部品に欠陥があれば、完成車も欠陥製品になり、双方に責任がある。だが消費者に対する責任はまず完成車メーカーが負うのが大原則だ。その後、賠償責任の

一部を部品メーカーに求償することになる。一般には部品を巡る法的紛争が生じた場合は共同で対応し、実際の訴訟活動は完成車メーカーが代表して行うとの条項が購買契約に入る人が多い。米国の製造物責任法でも、欠陥は主に3つの種類に分類される。設計図通りに作られなかった

「製造上の欠陥」、設計に問題があった「設計上の欠陥」、製品使用上のリスクを知らせなかったなどの「指示・警告上の欠陥」だ。これらに加え重要な概念が「誤作動」だ。誤作動は、テレビの発火事故のように欠陥がなければ起こるはずがない作動を指し、3つの欠陥のどれかは関係なく欠陥責任が推定される。タカタの問題では、金属片が飛び出して事故が起きたとされており、誤作動が認定される可能性がある。



中央大教授
平野 晋氏

ひらの・すすむ 米コーネル大法科大学院修了。米国(ニューヨーク州)弁護士。大手自動車メーカー、NTTドコモ法務室長などを経て2004年から現職。製造物責任など米国不法行為法が専門。