

米国製造物責任訴訟における preemption の理論

— Geier 判決とその後の動向 —

山口 正久

一 はじめに

米国における製造物責任の追及は、日本とは比較にならない程、激しく、かつ厳しい⁽¹⁾。企業責任が認められるための「製品の欠陥」の範囲も広く、国内では通常、「欠陥」と考えられていないようなものでも、しばしば厳しい製造物責任追及の矢面に立たされ、多くの企業が対応に苦慮している。よく例に挙げられるものに、「警告表示の不十分なタバコ」(喫煙により肺腫等に罹患する危険性についての表示の不備を理由に、警告・表示上の欠陥を問われやすい)、「プール」(十分な深さがなくともかかわらず飛び込んだ場合の危険性の表示が不十分であると、警告・表示上の欠陥を問われやすい)、「エアバッグが装備されていない自動車」(衝突事故の被害に遭遇した車両の乗員もしくはその遺族から、自動車の設計上の欠陥を問われやすい)等々がある。このうち、「エアバッグが装備されていない自動車」は、ここ約一〇数年間、日本企業宛てを含めて、その欠陥性を追及する製造物責任訴訟(俗に、「Erbag 訴訟」と呼ばれる)が相次ぎ、自動車業界を悩ませてきた。⁽²⁾各メーカーとも比較的以前よりそれなりの技術力を有しながら、法律により格別に義務づけられるまでは、エアバッグの標準装備化を怠ってきた側面があり、この

種の訴訟は自動車メーカーにとって、比較的対応の難しい問題の一つとされてきた。果たして、エアバッグの装備されていない自動車は欠陥車なのかどうか？ 自動車をめぐる製造物責任訴訟において、長年の懸案となっていた問題であった。ところが、二〇〇〇年五月、連邦最高裁は、偶々、日本の本田を被告とする製造物責任訴訟において、この論争に終止符を打つ、注目される判決を下した。このニュースは内外のマスコミでも大きく取り上げられるなど、その影響は、ひとり自動車業界に留まらず、かなり大きなものがあると思われる。本稿は、いわゆる non-pat 訴訟をめぐるこのたびの連邦最高裁判決と、そこで激しく論議された preemption の理論について、若干の考察を試み、併せて同判決以降の裁判例の動向をも探ろうとするものである。

二. 米国の製造物責任訴訟における preemption の理論とその実際

米国の製造物責任訴訟においては、近年、広くさまざまな製品に関し、被害者である原告と被告企業との間で、いわゆる preemption の成否をめぐる激しい論戦が展開されてきた。⁽⁶⁾

製品には、それぞれ法律で定められた政府の安全基準が存在するのが通例であるが、そうした国の安全基準への適合と、それを製造・販売した企業の責任との関係については、政府の安全基準はあくまでもミニマム・スタンダードであつて、たとえそれに適合していても、企業にとって必ずしも完全な免責事由とはなり得ず、それはあくまで無欠陥を立証するための一応の証拠に留まる、と考えられてきた。⁽⁷⁾

そうした伝統的な考え方に対して、およそ一九八〇年代の半ば頃より、連邦法である政府安全基準に抵触する州法を無効と考える、いわゆる preemption の理論が、次第に多くの裁判所において承認されるようになってきた。⁽⁸⁾

ここで、preemption とは、「連邦法規の、州法に対する優先(ないし専占)」を意味し、連邦憲法第六条二項に定める「supremacy clause (最高法規条項)」に由来する法概念である。製造物責任訴訟において、もし preemption が認められれば、被告企業は、政府安全基準への適合をもって絶対的な抗弁となし得ることとなり、訴訟上圧倒的優位に立つことが可能となる。⁽¹¹⁾ 現実には、さまざまな製品をめぐる訴訟において、被告企業の側は、自らの責任を否定するための抗弁として、この法理論を持ち出して対抗してきている。⁽¹²⁾

preemption には、「明示の preemption」と呼ばれるものと「黙示の preemption」と呼ばれるものの、二種類が存する。⁽¹³⁾ 前者は、連邦法規中に preemption の趣旨が明記されている場合であり、後者は、とくにそうした明文はないものの、当該連邦法規を制定するに当たり、議会が preemption を意図していたことが窺える場合である。このうち、とりわけその成否が激しく争われることの多いのは後者であり、判例上、次の各場合に、黙示の preemption が認められるとの考え方が、ほぼ確立されている。第一は、その連邦法規が、当該製品分野全体を専占 (occupy) する意図が明らかな場合、第二は、ある州の定めが連邦法規の内容と現実的に抵触 (conflict) する場合、換言すれば、その州法と連邦法規の双方を同時に満足することが不可能であるか、ないし州法が連邦議会の目的達成上の障害となる場合である。

いずれにしても、preemption の成否が問題とされる訴訟においては、問題の製品が連邦法規に定められた安全基準に適合している場合、果たしてそれ以上に、各州の裁判所が、コモンローに基づいて独自に被告企業の製造物責任を追及することが許されるか否かが争点とされる。そして、その回答は、各連邦法規が制定された趣旨やその制定経緯、法規の体裁等を反映して、製品の種類に依りかなり区々となっているのが実情である。⁽¹⁴⁾

三、自動車のエアバッグの不装備をめぐる訴訟とpreemptionの理論との関係

これまで、タバコとともに、preemptionの成否がもつとも問題とされることの多かったのが、自動車のエアバッグの不装備の欠陥性を問う、no airbag訴訟であった。⁽⁹⁾自動車に関しては、一九六六年に国家交通自動車安全法(National Traffic Motor Vehicle Safety Act. 以下、Safety Actとしよう)が制定され、これにもとづいて自動車の各部位ごとの具体的な安全レベルを定めた連邦自動車安全基準(Federal Motor Vehicle Safety Standard. 以下、FMVSSとしよう)が、米国運輸省の手によって作られている。

「衝突時の乗員拘束装置(occupant restraint system)」に関しては、FMVSS 208(「乗員の衝突保護」という規定が置かれているところ、そこにおいて当初は、すべての車両に手動式シートベルトを装備すべきものとされていたが、手動式ベルトではユーザーの着用がなかなか進まぬことから、一九七〇年に同規定が改正され、「エアバッグ」または「自動式ベルト」などの、いわゆる受動拘束装置(passive restraint)の装備が各自動車メーカー義務づけられることになった。FMVSS 208の規定内容はその後、やや複雑な変遷を辿るが、その一九八四年版(一九八七型車より適用)においては、各自動車メーカーは、受動拘束装置として、「エアバッグ」「自動三点式ベルト」「手動三点式ベルト(警告装置つき)」のうちから、所定の性能要件を満足するものをいずれか一つ、オプションとして任意に選択すべきものとされた。同時に、この受動拘束装置の導入は、期間をかけて段階的に行なうものとされ、一九八七年型車両(運転席側)については、各メーカーそれぞれ、全製造台数の一〇%を、同装置つき車両とすることが義務づけられた。そして、この数値はその後、毎年少しずつ引き上げられるものとされ、最終的に一九九〇年型車両では、一〇〇%が同装置つきの車両とすべきことが定められた。⁽¹⁰⁾

したがって、連邦法規上は、あくまで上記に該当する車両以外は、特段、受動拘束装置の装備を義務づけられず、まして格別、「エアバッグ」でなければならぬという規制は存しなかった訳である。⁽⁴⁷⁾しかし現実には、規制対象車両以外であつても、殆ど事故が起きるたびに、被害者(もしくはその遺族)の側から、「もし、エアバッグさえ装備されていれば、あのような重大な傷害(もしくは死亡)事故には至らなかつた筈である」とする提訴が相次ぎ、各自動車メーカーを悩ませることになる。そうした no air bag 訴訟は、一九八〇年代の半ば頃より目立って増加してきており、これに対し自動車メーカーは、上述の Safety Act および FMVSS 208 の、各連邦法規を拠り所とした preemption の抗弁で対抗するのが、通例ようになっていた。

ここで端的に、no air bag 訴訟における判例の全般的な傾向を要約して示せば、当初は、自動車メーカー側の preemption の抗弁を認める判例が大多数を占めていたところ、一九九〇年代の半ば以降、いくつも州で同抗弁を否定する判例が相次いで下され始め、近年では双方の勢力が相半ばして、きわめて混沌とした状況にあつたと言える。⁽⁴⁸⁾そうした中で下されたのが、以下に述べる Geier v. American Honda Motor 事件の連邦最高裁判決である。結論的に、同裁判所は、被告本田側の preemption の抗弁を認めたが、強力な反対意見も付されており、なかなか興味深い論争が展開されている。⁽⁴⁹⁾

四 Geier v. American Honda Motor 事件

(1) 提訴

一九九二年、Alexis Geier (原告) は、一九八七年型本田アコードを運転中、木に衝突し重傷を負った。同人とそ

の両親が、ワシントンD.C.の不法行為法にもとづき、「アメリカ本田が、運転席側にエアバッグを装備しなかったのは同社の過失である」と主張して、アメリカ本田とその子会社（以下、まとめて本田という）宛て提訴した。前述のように、FMVSS 208では、一九八七年型車両より、受動拘束装置の装備の義務づけ（但し、運転席側のみ）が開始されていたが、その比率は、当該メーカーの製造にかかる全車両の一〇%にとどまっており、偶々、原告の車両には、同装置が装備されていなかったものである。

(2) 被告本田側の反論

それに対する被告本田側の反論は、大略、次の二つであった。

① Safety Act1392条(d)項によつて、コモンロー上のエアバッグ訴訟は明示的に preempt される。

② こうした訴訟でメーカー責任を認めることは、FMVSS 208の目的を挫折 (frustrate) させることになるため、この種の訴訟は、同規定によつて黙示的に preempt される。

(3) 第一審（ワシントンD.C.地区連邦地裁）判決

一九九七年十二月、第一審のワシントンD.C.地区連邦地裁は、この事件につき、被告勝訴の略式判決 (summary judgment) を下した。

その理由は、「FMVSSは、メーカーに、エアバッグ装備の有無についての選択権を与えている故、原告の請求は、Safety Actによつて、明示的に preempt される」というものであった。原告側が控訴。

(4) 控訴審（D.C.地区連邦高裁）判決

一九九九年、控訴審であるD.C.地区連邦高裁も、第一審判決を追認する判決を下した（控訴棄却）。

但し、その理由は、第一審判決と多少異なり、「原告による州法上の不法行為請求は、FMVSS 208の目的達

成上の障害となる故、同基準に抵触する。よって、通常の preemption [いわゆる黙示の preemption に相当する] 原則の下で、Safety Act が本件訴訟に「preempt する」というものであった。

(5) 当上告審(連邦最高裁)判決⁽²⁾

上記判決に不服な原告側がさらに連邦最高裁に上告し、下されたのが、本判決である。

結論は、控訴審判決を承認する、上告棄却の判決であった(但し、判事九名中、五名の多数によるもので、残り四名の判事は、これに反対している。反対意見については、後述)。

その理由は、以下に示すように、端的に「エアバッグ訴訟は、FMVSS 208 の目的と抵触する故、Safety Act によって黙示的に preempt される」というものであった。

判決要旨(法廷意見)

・ Safety Act による明示の preemption によって阻止されるのは、自動車の安全性に関する州の立法・規則だけである。

・ このように明示の preemption が制限的にしか適用されないのは、Safety Act に、「連邦基準合致をもって自動車メーカーを自動的に免責とするものではない」旨を定めた留保条項 (saving clause) が存するためであるが、しかし同条項も、連邦基準に抵触する州の不法行為訴訟まで存続させようとするものではない。

・ 本件設計欠陥訴訟は、FMVSS 208 の目的と抵触している。エアバッグの装着を義務づける州の不法行為法ルールは、上記規則が提供しようとする受動拘束装置の多様性に対する障害となる。

五 Geier 判決の概要並びに反対意見

(1) Geier 判決の概要

以下は、Geier 判決の概要 (syllabus) 部分を摘出、要約したものである。

- (a) Safety Act の preemption 条項たる 一三九二条 (d) 項は、本件訴訟に明示的に preempt する⁽²³⁾ ことはない。「連邦安全基準への適合によって、何人もコモンロー上の責任を免除されない」旨、定めた saving clause 一三九七条 (k) 項は、「preemption 条項は、州の立法・規則にのみ preempt する」と、狭く解釈することを求めている。saving clause は、preemption の適用を免除されて存続する、相当多数のコモンロー上の責任訴訟が存在することを前提としている。そして、明示の preemption 条項から、コモンロー上の不法行為訴訟が排除されると解釈することは、saving clause の文言に現実的な意味を与える一方で、たとえば、連邦法が単に、最低限度の安全基準を作り出しているような場合⁽²⁴⁾ には州の不法行為法が適用されると、適切に解釈される余地を残している。

(b) しかしながら、saving clause は、黙示の preemption の原則の適用まで阻止するものではない。saving clause は、連邦基準に抵触する州の不法行為訴訟まで存続させようとするものではない。「適合」とか「免除しない」といった文言は、連邦政府が連邦の基準を絶対的な要件 (absolute requirement) と考えていようと、最低限度の要件 (minimum requirement) と考えていようと、とにかく「連邦の基準に適合することで、被告は自動的に州法から免除される」との抗弁を単純に排斥するものである。そうした解釈は、下限を設定することを意図した連邦基準によって達成される最低限度の安全性以上の、より高い安全性の確立を追求する訴訟を維

持するものであるから、saving clause の目的には抵触しない。のみならず、当裁判所は、そうすることが、連邦法が確立する、注意深い規制体系を覆すことになる場合は、saving clause に広範な効果を与えることを、繰り返し拒否してきた。preemption 条項を saving clause と併せて読めば、黙示の preemption の適用にとり好意的でもなければ非好意的でもない、中立的な政策を表わしていることが分かる。

preemption 条項それ自体は、州の不法行為訴訟に対する preemption に好意的であり、他方、saving clause は、preemption に非好意的である。しかしながら、この二つの条項を自然に読めば、陪審が課す安全基準が、現実に連邦の安全基準に抵触している場合に、一方の政策を他方の政策より優遇するものは何も存しない。

(c) 本件訴訟は、FMVSS 208 および Safety Act それ自身と、現実に抵触している。運輸省は、FMVSS 208 を最低基準ではなく、さまざまな受動拘束システムのうちから、メーカーに一連の選択権を与える方策の一つと見ているのである。受動拘束システムを徐々に導入することで、コストが下がるとともに、技術的な安全問題を克服し、また技術開発を促進し、広範な消費者の受容を獲得することが可能となるのであり、それらのすべてが、FMVSS 208 の安全目的を促進することになるのである。

同基準の歴史は、何故、そして如何に、運輸省がこれらの目的を追求したかを説明するのに役立つ。運輸省は、一九七〇年代に、受動拘束装置の要件を確立したが、そこでは常時、オプションを認めてきた。事実上、乗員に手動ベルトの装着を強制するエンジンのインタールック装置に対する大衆の抵抗が、運輸省のその後の決定に影響を与えた。FMVSS 208 の一九八四年版には、手動ベルトの有効性、乗員が手動ベルトを締めない蓋然性、受動拘束装置の長所・短所、入手可能な受動拘束装置を装備・使用することへの大衆の抵抗、に関するいくつかの重要な検討が反映されている。

最も重要なことは、同基準が、「すべてエアバッグ」という基準を排し、慎重に多様性を追求していることである。激しい反発が予想されたが、その反発はさまざまに異なった装置をミックスさせることで、容易に克服できそうだったからである。ミックスさせることで、①効果の比較に関するデータも開発でき、②産業界がエアバッグに伴う安全上の問題と生産に要する高コストを克服する時間的な余裕が生まれ、③代わり、より安価で安全な受動拘束システムの開発を容易にし、よって④インターロックタイプの大失敗を避けるに必要な、大衆の自信を形成することが可能になったのである。

一九八四年基準もまた、一九八七年型車両につき一〇%の要件を課すことから始めることで、慎重に段階的な受動拘束装置の導入を追求している。同要件はまた、条件つきで、全米の三分の二以上の州がベルトの強制着用法を成立させていない場合にかぎり、効力を維持するものとされた。原告の車両を含む車両にエアバッグの装着を義務づける州の不法行為法ルールは、連邦規制が追求しようとする、装置の多様性と整合性、並びに連邦規制が慎重に課そうとしている段階的な義務付けに対する、各障害をもたらしたことである。それはまた、州によるベルトの強制着用法の採択の可能性を後退させることにもなったであろう。

最後に、FMVSS 208の目的についての運輸省の解釈、ならびに「本件のような訴訟は、FMVSS 208の目的達成への障害となる」旨の同省の結論²⁵に、いくらかのウエイトが置かれる。運輸省は、みずからの法規とその目的に関する徹底した理解を有している筈であり、また州がこうした義務づけを行なうことによる影響を、最もよく理解できている筈である。同省長官による上記見解の表明が、本件に関する同省の公正で熟慮した決定そのものであることを疑う理由は全くないから、運輸省が、FMVSS 208の公布に際し、明示の *pre-emption* を唱わなかったことは、決定的ではない。また、同省の見解が上述のように、首尾一貫性を欠いてい

る訳でもない。

(2) 反対意見

Geier 判決には、前述のように四名の判事による、大略次のような趣旨の反対意見が付されている。

〈結論〉

Safety Act および規則の各条文には、本件訴訟に対する preemption は意図されていない。

〈理由〉

a. 明示の preemption 条項は、州がこれと異なる安全基準を設定することを禁じているが、それには、州のロモノロー上の訴訟は含まれない。

Safety Act 二三九二条(d)項の文言から見て、連邦議会には、州のロモノロー上の訴訟に対しては、preempti-
させる意図はなかったと考えられる。

① Safety Act 二三九二条(d)項では、「州は、…安全基準を設定する権限を有しない」と定めており、preempti-
される対象は立法、行政機関による客観的なルールに限られている。

② 当裁判所には、最近、部分的にしろ、preemption を認めた判例が三件あるが (Cipollone ケース [一九九二年]、CSX ケース [一九九三年]、Medtronic ケース [一九九六年])、しかしそこでベースとされた立法は、本件の Safety Act とは次の二つの点で異なっている。

- (a) 連邦タバコラベル表示法、連邦鉄道安全法等における preemption 条項は、Safety Act のそれよりも広い。
- (b) 上記各立法には、saving clause が存しなく。

b. 他方、黙示の preemption の問題に関しては、「本件のような設計上の欠陥訴訟は、同規則が定める受動拘束

装置のオプション体系の根底をなす政策を挫折させてしまう」とする、被告メーカーおよび連邦政府の主張には、十分な根拠がない。

① FMVSS 208 は、立法・行政機関の定める州法に対してのみ、preempt されることを意図していたと思われる。

② FMVSS 208 には、州法に取って代ろうとする意図が表現されておらず、本件のようなケースでは、コモンロー上の責任を存続させても、FMVSS 208 の主要目的を挫折させることはない。

③ 本田側は、「preemption 否定の推定 (presumption against preemption)」を覆していない。

六. 考察

前述のように、およそ一九八〇年代の中頃から広く認められるようになってきた preemption の理論であるが、近再び、同理論の適用を制限しようとする傾向も、一部で顕著になってきている。

具体的には、まず、近年、preemption の成否をめぐる、もつとも激しく争われた事例の一つとして、タバコに関する有名な Cipollone ケースがある。タバコについては、一九八五年に連邦タバコラベル広告法 (Federal Cigarette Labeling and Advertising Act) なる連邦法規が制定されているところ、同法所定の警告表示要件さえ満足していれば、それ以上に警告懈怠を理由とする州のコモンロー上の責任を問われることがないか否かが、なお争点となり得る。

かつては全米の多くの裁判所が、タバコメーカーによる preemption の抗弁を承認してきていたが、他方、ニュー

ジャージ、テキサスなど一部の州では、この抗弁を認めていなかった。そうした中で、Cipollone ケースは、四二一年間にわたる喫煙のち肺癌のため死亡した女性の夫が、タバコによる肺癌の危険性を正しく警告表示しなかったタバコメーカーの責任を追及して、一九八三年に起こした訴訟である。第一審では、被告であるタバコメーカーに對して四〇万ドルの賠償が命じられたが、控訴審では一転、被告の申し立てた preemption の抗弁が認められ、原告の敗訴となった。⁶³⁾かくて舞台は最高裁に持ち込まれたが、連邦最高裁は一九九二年、連邦タバコラベル広告法が明確に規定していない項目(詐欺的不実記載、重要事実隠匿、共謀、研究・実験懈怠など)に関しては、preemption は認められないと判示して、再度の逆転判決を下した。⁶⁴⁾

つづいて、トラクター用トレーラーのブレーキ装置の設計欠陥をめくり争われた Frigheimer ケース(スキッド防止装置つきブレーキの不装着と、ENVSSAに適合との関係が争点とされた)においても、一九九五年、連邦最高裁は、最終的にメーカー側の preemption の抗弁を否定する判決を下した。⁶⁵⁾

さらにその後、医療用ペースメーカーを埋め込まれた患者が、そのメーカーを相手に起こした訴訟でも、第一審裁判所が、連邦法である医療機器改正法(Medical Device Amendments Act)による preemption を理由に被告勝訴の略式判決を下したのを、一九九六年連邦最高裁が破棄し、同法は連邦法下におけると実質的に同一の州法上の要件に preempt しないと判示した。⁶⁶⁾

本稿の主要テーマであるエアバッグに関しては、前述のように、元々、自動車メーカーによる preemption の抗弁を認める立場が圧倒的に優勢であったところ、上記のような周囲の環境を反映してか、一九九〇年代の半ば以降は、逆にこれを否定する判決が各州で相次ぎ、かくして全米の各裁判所の態度は大きく二分された状況にあった。

まず、被告自動車メーカー側の preemption の抗弁を認める立場の判例は、その理由により二つに区分され、そ

れぞれ次のようなものがあつた。

① Safety Act による明示の preemption を認めるもの

・ Harris v. Ford (第九巡回区連邦高裁 一九九七年)⁽³³⁾

② Safety Act による FMVSS 208 による明示の preemption を認めるもの

・ Cellucci v. General Motors 等々⁽³⁴⁾

・ Muntz v. Commonwealth of Pa. (Pa.州最高裁 一九九八年)⁽³⁵⁾

・ Irving v. Mazda (第一一巡回区連邦高裁 一九九八年)⁽³⁶⁾

・ Montag v. Honda (第一〇巡回区連邦高裁 一九九六年)⁽³⁶⁾

・ Pokony v. Ford (第二巡回区連邦高裁 一九九〇年)⁽³⁷⁾

・ Taylor v. General Motors (第一一巡回区連邦高裁 一九八九年)⁽³⁸⁾

・ Wood v. General Motors (第一一巡回区連邦高裁 一九八八年)⁽³⁹⁾

・ Wickstrom v. Maplewood Toyota (Min.州高裁 一九八七年)⁽⁴⁰⁾

他方、preemption の抗弁を否定した判決には次のようなものがあり、それらはいずれも、Safety Act による明示の preemption による FMVSS 208 による明示の preemption とともに認めていなかった。

・ Dratel v. Toyota (N.Y.州最高裁 一九九八年)⁽⁴¹⁾

・ Minton v. Honda of America (Ohio 州最高裁 一九九七年)⁽⁴²⁾

・ Munroe v. Galati (Ariz.州最高裁 一九九七年)⁽⁴³⁾

・ Wilson v. Pleasant (Ind.州最高裁 一九八四年)⁽⁴⁴⁾

・ Tebbets v. Ford (NH州最高裁 (一九九五年)⁽⁴⁵⁾)

preemption を認めた判例の殆どが、連邦の裁判所のそれであるのに対し、preemption を認めない判例が、すべて州の裁判所のそれで占められている点は、連邦と州が互いに強力に自己を主張し合う、米国司法の一断面を見る思いがして興味深い。その点はともかく、このように、近年、地域によって裁判所の考え方が大きく分かれたため、連邦最高裁として、一日も早く、全米の統一的な見解を提示する必要に迫られていた矢先に下されたのが *Gater* 判決である。

結果は preemption の抗弁の適用を制限しようとする、より最近の考え方を退け、政府安全基準への適合をもって自動車メーカーの免責を認める従来の多数説の立場を再確認したもので、これをもって、エアバッグをめぐる長年の論争に、一応の終止符が打たれたことになる。

とはいえ、他方、本判決の決定は、判事九名中、「五・四」の僅差によるもので、四名の判事による反対意見にもそれなりの重みを感じられる。果たして、本判決をどのように理解すべきであろうか？

思うに、まず本判決(法廷意見)は、明示の preemption について、過去にこれを肯定した判例もある中で、明白に否定している点が注目される。その理由は、主に「連邦基準への適合は、何人に対しても、コモンロー上の責任を免除するものではない」旨定めた、Safety Act 中の saving clause (一三九七条(k)項)の存在にある。すなわち、Safety Act は、preemption 条項たるその一三九二条(d)項で、「本節にもとづき制定される連邦自動車安全基準が効力を有する限り、州もしくはその下部機関は、…連邦基準と異なる安全基準を制定もしくは維持する権限を有しない」と定めて、連邦の優位を唱いつつも、他方で、一三九七条(k)項により、連邦の基準に適合した製品に関して、州のコモンロー上の訴訟の存続を認めているところから、両者を統一的に理解し、preemption 条項が対象とする

「連邦基準と異なる…州もしくははその下部機関の安全基準」とは、連邦法に抵触する州の「立法・規則類」だけを意味し、州の「判例」は含まれないと解釈しようとする。

かくして、問題は、果たして黙示の preemption が認められるか否かにかかってくるが、ここで法廷意見は、FMVSS 208（一九八四年版）の規定の特殊性に着目する。すなわち、FMVSS 208は、各自動車メーカーに対して、受動拘束装置として、「エアバッグ」「自動三点式ベルト」「手動三点式ベルト（警告装置つき）」のうちから、いずれかを任意に選択することを許すとともに、一九八七年型車両については、各メーカーの全生産台数の一〇%をこの受動拘束装置つきとすることを求めていた。そして、この比率は毎年、少しずつ引き上げられて、最終的に一九九〇年型車両で、一〇〇%が同装置つきとなすべきものと定められていたのであった。

こうした受動拘束装置の段階的な導入を定めたFMVSS 208の規定の特殊性を重視したのが、本判決の法廷意見である。法廷意見は、この規定を、交通および自動車産業政策の専門家である運輸省が、エアバッグの抱える安全上、コスト上その他の問題点につき、前記五、(1)(c)①④所掲の諸要素を含めて熟慮のうえ、総合的に決定された、運輸政策に関するいわば絶対的な要件 (absolute requirement) であると理解する。そして、FMVSS 208 がそうした特殊な性格の規定であるとすれば、そのままこれを遵守する必要がある、結果的に同規定のそうした趣旨・目的を挫折してしまうこととなるような、州のコモンロー上の訴訟は許容する余地がないと結論づける。それに対して、反対意見は、FMVSS 208の規定を、単に安全性に関するミニマム・スタンダードを定めた規定と解し、したがって州がそれ以上に厳しい安全性をメーカーに要求することも、別段構わないと説く。

結局、法廷意見と反対意見の結論の違いは、FMVSS 208 という規定に対する理解の違いに起因しており、法廷意見も、ミニマム・スタンダードと目されるような規定に対しては、preemption の成立を否定する点では、反対意見の

立場と見かけ程、大きく異なる訳ではない。

そう考えると、連邦最高裁として初めて、no anti-bag 訴訟で preemption を認めた Geier 判決であるが、その意義は比較的限られたものに留まり、同判決をあまりに拡大して解釈することは恐らく適切を欠くであろう。⁴⁷⁾

換言すれば、本判決の結論は、多分に、FMVSS 208 の規定のユニークさに起因するものであり、したがって、同規定が直接的に適用されないようなケースにおける preemption に関しては、また別途に考える余地が存するのである。具体的には、同規定による規制が開始された「一九八七年型以前の車両」に係わる訴訟、および一九八七年型以降の車両であっても、同規定の適用対象外とされている、「乗用車以外の車両」や「運転席側以外」に係わる訴訟では、必ずしも preemption が認められない可能性があり、また、安全のミニマム・スタンダードを定めた、FMVSS 208 以外の諸規定に係わる諸々の訴訟も、本判決の射程の外に置かれることになるう。

七. Geier 判決後の状況

六. で述べたような、Geier 判決に対する受け止め方は、同判決が州の不法行為訴訟に対する連邦法の preemption を認めたとはいえ、実際にはその適用範囲を制限的に理解することで、同判決の意義を幾分限定的に解釈しようとするものである。こうした解釈は、同判決後、最近下された各地のいくつもの裁判例によって、現実にも支持されていると見ることができる。

他方、もう一つの流れとして、Geier 判決に対しては、同判決が、結果として政府安全基準への適合をもって被告企業の免責を認めたとを重視し、さらにこの判示をやや拡張的に受け止めることによって、原告の司法への接近

を制限する方向に導くための言わば足掛かりとして、この判決を用いているように思われる裁判例も複数存在する。

以下では、Geier判決以後、同判決を引用しつつ全米各地で下されている最近の判例の動向を探ってみよう。⁽⁴⁾

(1) Geier判決の意義を限定的に解釈する裁判例

まずは、Geier判決の意義を限定的に解釈していると見られる裁判例の中から、代表的なものをいくつか拾って見よう。

① Rogers v. Cosco 事件 (二〇〇〇年一月二日 Ind.州高裁)

a. 事件のあらまし

この事件はエアバッグではなく、チャイルド・シートの設計上の欠陥が主張されたケースである。トヨタ・ターセルで走行中、酔っ払いの車に正面衝突された際、その後席に原告が装着していた被告会社製の、booster seatと呼ばれるチャイルド・シート(体重が三〇〜六〇ポンドの子供用)が、原告の子供(生後二二カ月で体重三〇ポンド)の身体をうまく支え切れず、子供が重傷を負ったという事件で、両親からチャイルド・シートメーカー宛製造物責任訴訟が提起された。

それに対して、被告会社は、「本件チャイルド・シート(booster seat)は、FMVSS 213の規定で認められたオプションの一つであって、同規定に合致している以上、問題はない。本件訴訟は、連邦規則で許されているオプションを封じようとするものであり、連邦法によって preempt される」と反論し、略式判決を申し立てた。

b. 判決結果

第一審裁判所は被告会社の申し立てを容れ、被告勝訴の略式判決を下した。しかし当控訴審裁判所はそうした被

告会社の反論を退け、次のように判示した。

すなわち、「G.G. 判決によれば、不法行為訴訟は、もしそれが連邦規則が意図するミニマムスタンダード以上の安全性を追求するものであれば、preempt されない。本件で、FMVSS 213 は booster seat の使用を許しているが、特段それを要求はしていない。同規定はチイルド・シートの安全性について、単なるミニマム・スタンダードの設定を意図したものであって、G.G. 判決がはつきりと述べているとおり、州はそれ以上に厳しい基準を課すことができる。よって、原告が求める不法行為法上の救済は FMVSS 213 と抵触せず、連邦法による preemption は認められない。」(原判決破棄・差戻し)

控訴審裁判所は、G.G. 判決の分析を一步踏み込んで検討のうえ、状況が異なるケースに preemption を拡張することを拒否したのである。

② Harris v. Grand Dane Tailer 事件 (二〇〇〇年二月二日 連邦高裁第八巡回区)⁽⁵⁾

a. 事件のあらまし

夜間、国道に停車していたトレーラーの後部に乗用車が追突、乗用車のドライバーが重傷を負った。ドライバーの妻が、トレーラーのメーカーと販売店宛、そのトレーラーの後部に、後続の車両向けに夜間視認性が高くよく目立つ反射テープが装備されていなかったことによる欠陥を主張して、製造物責任訴訟を提起した。

第一審裁判所は、「原告の不法行為訴訟は、乗用車、トラック、バス、トレーラー、オートバイ向けランプ・反射装置に関する規定である FMVSS 108 によって明示的に preempt される」として、被告会社による略式判決の申し立てを認めた。

b. 判決結果

ところが、控訴審裁判所は、次のように判示して、原判決を破棄した。すなわち、「第一審判決後、連邦最高裁で Geier 訴訟の判決が下され、Safety Act はコモンロー上の不法行為訴訟に明示的に preempt しない旨が、判示された。しかし Geier 判決は引き続き、原告の訴えは FMVSS 108 によって黙示的に preempt されると判示している。そこで、当裁判所も、第一審裁判所が判断しなかった、黙示の preemption との関係について検討しなければならぬ。

本件トレーラーが製造された当時（一九九一年）、FMVSS 108 は単なるミニマム・スタンダードであつて、原告はそれ以上に厳しいレベルを求めて不法行為訴訟を起こすことができた。Geier 判決で、原告の請求は黙示的に preempt されるとされたが、しかし FMVSS 208 はエアバッグに関する単なるミニマム・スタンダードを定めた規定ではない。原告の車両にエアバッグを装備すべきであつたことは、エアバッグの段階的導入を定めた FMVSS 208 の規定と正面から抵触する。当裁判所は、連邦の安全上のミニマム・スタンダードは、より厳しいコモンロー上の安全義務に黙示的に preempt することはめつたにないことを強く示唆するものとして、Geier 判決を理解する。本件もそうであるが、政府の連邦法規が saving clause を含んでいる場合には、殊にそうである。FMVSS 108 はトレーラーのメーカーにとっては、単にミニマム・スタンダードであり、したがつてそれは、ミニマム・スタンダードが要求する以上の保護を提供しなかつたことについて、被告会社に責任があるとする原告の請求に preempt することはなからぬ（原判決破棄・差戻し）。

③ Chocate v. Champion Home Builders Co. 事件（二〇〇〇年七月二十五日 連邦高裁第一〇巡回区）⁶³

a. 事件のあらまし

オクラホマ州で、原告 1 は被告 1 が製造したモービル・ホームを被告 2 から購入した。購入して二月後、その

モービル・ホームが出火し、原告1は大火傷を負い、原告1を救出しようとした救助隊員もこの時の大火傷で間もなく死亡した。問題のモービル・ホームには、有線式 (hard-wired) の煙検知器が装備されていたが、バッテリーによるバックアップ式にはなっておらず、また停電になると作動しないことについての警告が施されていなかった。

火災の当日は、モービル・ホームは火災のために停電になり、煙検知器は作動しなかった。原告1と救助隊員の遺族である原告2は、被告1・被告2宛て製造物責任訴訟を提起し、モービル・ホームの煙検知器がバッテリーによるバックアップ式になつていなかったこと、および停電になると煙検知器が作動しないことについての警告が施されていなかったこと、問題のモービル・ホームは不当に危険な欠陥製品である旨を主張し、バッテリーによるバックアップ式のものは、そうでないものよりも、五ドルだけコスト高であったという証拠を提出した。

それに対して、被告2社は、国家モービル・ホーム建設安全法 (National Manufactured Housing and Safety Standard Act) による preemption を理由に略式判決を申し立て、第一審裁判所はこの申し立てを認めて、被告会社勝訴の略式判決を下した。

b. 判決結果

しかしながら、控訴審裁判所は、以下のように述べて、原判決を破棄した。

「第一審判決の後、連邦最高裁が preemption の問題に関して下した *Gelert* 判決はきわめて示唆するところ大である。そこでは、Safety Act における preemption 条項と saving clause とを合わせ読んだ結果、preemption 条項は、ロー上の訴訟ではなく州の法令に対してのみ preempt するものとされた。国家モービルホーム建設安全法も、Safety Act と同様の preemption 条項と saving clause を有するところから、本件でも原告の請求が明示的に preempt されることはない。次に、黙示の preemption との関係についてであるが、連邦の基準では有線式の煙検知器が装備されるこ

とを要求している一方、州法ではそれプラス、煙検知器がバッテリーによりバックアップ式であるか、さもなくば停電になると煙検知器が作動しないことの警告が施されていることを要求している。そして、モービルホームのメーカーは、容易に双方の基準に適合させることができるから、両者の間に抵触は存し得ない。よって、黙示の preemption が本件訴訟を preempt することもない。最後に、そうしたオクラホマ州の基準が、連邦議会の目的達成の障害となるか否かであるが、原告は単に連邦法による煙検知方法の有効性を高める州法ルールを求めているだけであって、それは Geier ケースにおけると異なり、かえって連邦法の目的を支持、促進する可能性がある。よって、本件では preemption 原則は適用されない。」

第一〇巡回区連邦高裁は、連邦高裁として初めて Geier 判決を解釈した裁判所であるが、同判決の趣旨を的確に読取り、モービルホームには、黙示の preemption も認められない旨を判示している。

(2) Geier 判決の意義を拡大して解釈する裁判例

それに対して、Geier 判決の意義を拡大して解釈することで、preemption を広く肯定し、原告の訴えを却下した裁判例も散見される。そうしたもののなかから、次の二つを眺めてみることにする。

① Fisher v. Ford Motor Company 事件 (二〇〇〇年八月二三日 連邦高裁第六巡回区)⁵³⁾

a. 事件のあらまし

Fisher (原告) が運転するフォード・マーキュリーが、低速での衝突の際、エアバッグが発射し、彼女は頭蓋骨骨折による重傷を負った。彼女は身長が五フィート一インチと背が低く、このためハンドル周辺の位置に坐っていたため、ハンドル中に内蔵されていたエアバッグが発射したときそれが彼女の頭部に当たり、衝撃で頭がシートに叩きつけられたことによるものであった。公判で原告側は、被告フォード社が、身長の高いドライバーに対するエ

エアバッグの危険性を知っており、被告はこれを警告すべきであったと主張した。当時、FMVSS 208では、次のような警告を自動車メーカーに義務付けており、それを両側のサンバイザーに配置するよう定めていたが、身長の高いドライバーには特別の危険性があることが警告されていなかったほか、彼女がもつと読みやすい位置、例えばハンドル等には警告が貼付されていなかった。

注意—大きな怪我を避けるために。

- ・ あらゆる形態の衝撃に対して最大限安全であるよう、シートベルトを常時着用すること。
- ・ エアバッグに、必要以上に近付いて坐ったり凭れたりしないこと。
- ・ 前席には、「後向きのチャイルド・シート」を取り付けないこと。
- ・ エアバッグの上またはエアバッグと貴方自身との間に、何も置かないこと。

原告はサンバイザーの警告を見たこともなければ、オーナーズマニュアルを読んだこともなかった。彼女は、これらの警告では不十分であり、フォード社は身長の高いドライバーに、エアバッグ発射時の危険が増すことを伝える、より明瞭で目立つ警告文を配置すべきであったと主張した。

それに対して被告フォード社は、「車に追加的な警告文を施すことは、FMVSS 208によって禁止されている」と反論し、「たとえ規則で明示的に禁じられていなくても、黙示的に禁じられている」と主張した。

b. 判決結果

第一審では被告フォードが勝訴。控訴審(連邦高裁第六巡回区)でもこの結論が維持された。

第六巡回区裁判所では、その三カ月前に下され同じくFMVSS 208とpreemptionの関係につき分析したGeier判決を検討したうえ、「同判決は、連邦の規則は、州の訴訟に明示的にpreemptすることはしないものの、黙示的にpreemptすると判示している」とした。続いて同裁判所は、「警告が情報過多を引き起こしてはならない」という、エアバッグのラベル・ルールに関して表明されたNHTSA(国家高速交通安全局)の懸念に注目し、「原告が求めるような追加的な警告文は、まさにそうしたことを引き起こすことになる」と述べたうえ、「そうした警告訴訟は、黙示的にpreemptされる」と結論づけた。

② *Hunley v. Motor Coach Industries, Inc.* 事件

(二〇〇〇年七月二五日 連邦高裁第七巡回区)⁵⁴⁾

a. 事件のあらまし

グレーハウンドバスをを運転していて、トレーラーに衝突し重傷を負った運転手が、そのバスにはエアバッグも、三点式ベルトも装備されていなかったことを理由に、設計欠陥を主張してバスのメーカーを訴えた。

b. 判決結果

第一審では被告勝訴の略式判決が下され、控訴審でもこの判断が維持された。

すなわち、控訴審裁判所は、「バスにもFMVSS 208が適用されるが、そこではバスのメーカーは二点式ベルトのみの装備もオプションとして許されていたところ、原告の請求は、FMVSS 208で認められたオプションの選択を封鎖することになるから、Geier判決の結果、そうした州の不法行為訴訟はpreemptされる」と判示した(控訴棄却)。

(3) 若干の考察

前掲①の判例に関しては、その結論の妥当性を疑問視する向きが多く、「連邦規則により義務付けされたサンバ

イザールへの警告ラベル文言以外、エアバッグについての警告は禁止されており、それ以外のものは連邦規則によって preempt される」との業界主張をそのまま受け容れたもの」との批判を浴びている。⁸⁵⁾ 確かに Celar 判決は、州の不法行為訴訟は、もしそれが連邦法規と抵触する場合には、黙示的に preempt されることを認めているが、しかし同判決では、preemption の存続を結論づける前に、FMVSS 208 の趣旨をその立法経緯に遡って詳細に調べ上げ、また NHTSA から提出された連邦政府の当時の解釈についても、十分な検討を行なっていた。しかるにこの事件では、連邦のラベル・ルールの前文に「メーカーが、例えばオートナイス・マニユアルのうような他の箇所での追加情報を提供することは自由である」と記されていたことや、NHTSA 自身、「メーカーがサンバイザー以外の場所に、他の文言を入れることができる」ことをはっきり認めていたことについて、同判決ではまったく触れておらず、単純に、エアバッグ警告の領域では黙示的に preempt されている、とする同判決の結論は、説得力を欠くものと言わざるを得ないであろう。

また、②の判例においても、裁判所は Celar 判決におけるような緻密な分析を行なうことなく単純に、「自動車の安全基準が別のオプションを認めている場合には、そうしたオプションの一つでもメーカーから奪い取るようになるような、州レベルの訴訟は preempt されることを、Celar 判決は求めている」と判示した。しかし Celar 判決は決して、連邦法で別のオプションが認められている場合には、無条件で preemption が認められるとは言っていないのである。同判決が言わんとしていたのは、(黙示的) preemption が適用されるのは、もし州法による原告の不法行為請求が許されるとすると、メーカーが連邦の安全基準違反を強制される結果となるような場合に限り得られるということなのであった。⁸⁶⁾ したがって、同判決は、連邦法が明示的に preemption を要求する場合には、何故なら、もともと Celar 判決の基本をなす考え方は、(a) 明示の preemption は、製品がミニマムスタンダードに

適合しながら設計欠陥が主張される訴訟に対しては働かない（ミニマム・スタンダードへの適合は、設計欠陥訴訟における抗弁とはなり得ない）。(b)黙示の preemption が適用されるのは、もし原告による不法行為請求を認めると、メーカーに連邦安全基準違反を強制する結果となることが明らかな場合に限られる、というものであったからである。⁵⁰⁾

(2)で紹介した、Coburn 判決の意義を拡張的に解釈する各判例は、必ずしも同判決の真意を理解せず、Coburn ケースにおけるとは状況を異にするにもかかわらず、同判決の判示をただ機械的に繰り返すことで、結果的に同判決が意図した範囲を越えて preemption を拡大適用しているように感じられる。

八. むすび

以上、本稿で紹介してきた preemption をめぐる論争は、典型的には、連邦制を採る米国に特有の問題である。したがって、これと同じ事柄が日本において全くそのままの形で問題となることはないと言える。

ただ、わが国でも、環境・安全等に関連して、ときに地方公共団体の条例等で、国の法律よりも厳しい基準を設定した場合の効力いかなどが問題となることがあるが、そこでの議論は、米国の preemption の問題と多分に似た側面を帯びてこよう。のみならず、わが国でも製造物責任法の法制化に際し、主として産業界の側からであるが、製品の欠陥性の判断に当たり、法律に定める安全基準合致をもって、無欠陥と認定ないし推定すべし、との要望が出されたことがあった。また、具体的な裁判例の中にも、製品の欠陥を否定する主要な理由の一つとして、国の安全基準への適合を挙げるものが少なからず見受けられる。

製造物責任法の施行とともに、わが国でも製品の欠陥の範囲の拡大が期待される中、O. G. G. 判決とその後の米国各裁判所の動向は、国の安全基準への適合と製品の欠陥性判断の関係を考えるうえで、多分に参考になるものを含んでいる。

注

- (1) 米国における製造物責任訴訟の現状については、例えば、東京海上研究所編『新製造物責任法体系(海外編)』一五九頁以下(弘文堂 一九九八年)、山口正久「製造物責任の国際的展開―新・現代損害賠償講座3(日本評論社一九九七年)」など参照。
- (2) 山口・前掲(1)二二七頁以下参照。
- (3) 自動車のエアバッグをめぐる製造物責任訴訟のパターンには、本稿の主要テーマであるいわゆる *open bag* 訴訟以外に、次のようにさまざまなものがあり、自動車メーカーの苦勞は絶えない(いずれも、主に米国の事例)。
 - a. エアバッグの誤作動に関するもの：エアバッグが正常運転中、突然発射したため事故に至ったケース。
 - b. エアバッグの発射位置等の不適に関するもの：乗員の顔面にエアバッグが発射されるなどして、乗員に思いがけぬ傷害を惹起したケース。
 - c. エアバッグの不作動に関するもの：エアバッグが発射されるべきときに発射されず、被害が拡大したケースと、元々、エアバッグの発射要件を満足するような事故ではなくても、ユーザーへの発射要件の告知(表示)が不十分であったことを追及するケース。
 - d. エアバッグの保護効果不良に関するもの：エアバッグが発射されたが、保護効果が十分でなかったことが主張されるケース(シートベルト不着用の場合を含む)。

- (4) 日本での新聞報道例として、二〇〇〇年五月二三日日本経済新聞朝刊。米国での報道例は数え切れないが、例えば、Business Insurance 二〇〇〇年五月二九日号二二頁、National Underwriter 二〇〇〇年六月五日号四頁、Product Safety & Liability Vol.28 No.214 六四頁など。ほかに、同判決に関する学術誌等での論評については、後掲(9)参照。
- (5) 「preemption」には、後述のごとく、「優先」ないし「専占」の訳語が当てられるのが一般的であるが(田中英夫編集代表『英米法辞典』「東大出版会 一九九五年」)、日本語としても、今一つしっくり来ないため、以下では原語のまま、「preemption」なし「preempt」の語を用いることとする。
- (6) 米国製造物責任訴訟における preemption の法理一般については、山口正久「最近のアメリカの製造物責任の動向と重要判例」(製品安全協会『製造物責任制度等調査報告書第三分冊(平成三年度)』四〇頁以下、同・四日市大学論集第五卷一号(一九九二年))、Stephen A. Garbaum, The Nature of Preemption 79 Cornell Law Rev. 767(1994)、Caleb Nelson, Preemption, 86 Virginia Law Rev. 225(2000)、Viet D. Dink, Reassessing the Law of Preemption, 88 The Georgetown Law Journal 2083(2000)、Brian Wolfman and Douglas L. Stevick, Preempting the preemption defense, TRIAL July 1998、Viet Dink, Reassessing the Law of Preemption, 88 THE GEORGETOWN LAW JOURNAL 2049(2000)、John F. Mccantley, Cipollone & Myrick: Deflating the Airbag Preemption Defense, 30 INDIANA LAW REVIEW 827(1997)等参照。
- (7) 第三次不法行為法リステイトメント第四条(b)項および同コメントe。なお、第三次不法行為法リステイトメントについては、山口正久訳「米国第三次不法行為法リステイトメント製造物責任法」(木鐸社二〇〇一年)等を参照されたい。他方、その製品が政府安全基準に不適合であった場合には、いわゆる negligence per se の法理にしたがって、それだけで欠陥であったと判定される。第三次不法行為法リステイトメント第四条(a)項および同コメントd参照。
- (8) 第三次不法行為法リステイトメント第4条コメントe。
- (9) 連邦憲法第六条は、次のとおり定めている。「(1)この憲法の採択に先立って結ばれた債務及び約定は、この憲法のもとで

も、連合規約の場合と同様、合衆国政府に対して有効である。(2)この憲法及びそれに従って制定された合衆国の諸法律、合衆国の権限のもとで締結されるすべての条約は、国の最高法規である。そして各州の裁判官は、それぞれ州の憲法または法律にそれと反する定めがあつたとしても、それによって拘束される。」(3)略。

(10) 田中英夫編集代表『英米法辞典』(東大出版会 一九九五年)より。

(11) 第三次不法行為法リステイトメント第四条コメントe参照。

(12) 山口・前掲(6)参照。

(13) preemption については、(1)「明示的 preemption」(express preemption)、「(implied) field preemption」(implied field preemption)の3通りに分けて論じているものもある。例えば、前掲注(6)Caleb Nelson p.226 ならびに「(implied) field preemption」は、筆者の本文の分類では、「黙示の preemption」の前者の場合に、また「conflict preemption」は、同じく「黙示の preemption」の後者の場合に、それぞれ相当する。Caleb Nelson, *Preemption: How Federal Law Displaces State Law, and Why It Matters*, 43 *Willamette Law Review* 359 (2008).

(14) これまでに、訴訟で preemption の成否が激しく争われてきた主な製品に、タバコ、自動車(エアバッグの他に、チャイルドシート、後席3点式シートベルト)、防護ネット入り窓ガラスなどがよく問題とされる)、医薬品・医療用具、タンポン、ワクチン、殺虫剤、除草剤、アスベスト、化学製品、航空機、ボート等々がある。

(15) 自動車のエアバッグと preemption との関係について論じた文献として、注(6)所掲のもの他に「Babb, D.P., Note, *The Deployment of Car Manufacturers into a Sea of Product Liability? Recharacterizing Preemption as a Federal Regulatory Compliance Defence in Airbag Litigation*, 75 WASHINGTON UNIVERSITY LAW QUARTERLY 1677(1997)等がある。なお、後出 Geler 判決にもこの点について論じた最近の文献に関しては、後掲注(9)参照。

(16) 受動拘束装置の装備を義務づけられた車両の比率を、各年度別に示せば、以下のとおりである(但し、いずれも乗用車の運転席側)。

一九八七年型車両：一〇% 一九八八年型車両：二五% 一九八九年型車両：四〇% 一九九〇年型車両：一〇〇%
 もっとも、その後、一九九一年の法改正により、一九九七年型車両からは、「エアバッグ」の装備を義務付ける新たな規制が
 加わり、一九九八年型の乗用車の運転席には一〇〇%、エアバッグの装備が強制されることとなった。さらに、一九九九年型車
 からは、同助手席についても一〇〇%の装備が義務づけられている。

(8) Babbs D.P. supra note 15)

(19) Geier 判決について論じた日本の文献としては、山口正久「いわゆる no airbag 訴訟と preemption の抗弁の成否」(「アメリカ新
 判例を読む」13)ジュリスト一八九四号一四七頁、同「製造物責任訴訟における preemption の抗弁」『季刊インタリスク』第一
 六号三二頁(保険毎日新聞社 二〇〇一年)がある。

アメリカの文献では、例えば以下を参照。Alexander K. Haas, *Chipping Away at State Tort Remedies Through Preemption Jurisprudence: Geier v. American Honda Motor Co.*, 89 Cal. Law Rev. 1927(2001); Samuel D. Elswick, *Geier v. American Honda Motor Company: Airbags, Federal Preemption and the Viability of a Regulatory Compliance Defense*, 28 Northern Kentucky Law Rev. 135(2001); Robert M.N. Palmer, *The auto-safety preemption war, since Geier*, TRIAL · Product Liability · November 2001 p.48; Larry E. Cohen, *The airbag preemption war*, TRIAL · September 2000 p.64; Lawrence Baron and Robert C. Sanders, *No dead end for airbag cases*, TRIAL · February 2001 p.52; Cale H. Conley and Leigh H. Martin, *Recent Developments in Automobile Law*, 36 Tort & Insurance Law Journal 225; Stephen R. Bough and R. Johnson, *Crossing the Center Line, Preemption in Automobile Product Liability Cases*, Journal of The Missouri Bar January-February (2001) p.30 20)

(20) 166 F.3d 1236

(21) GCH Product Liability Reports 15795; 120 S.Ct. 1913

(22) Breyer, Rehnquist (賛成), O'Connor, Scalia 賛成, Kennedy 反対

- (23) 同法一三九二条(d)項は、次のように規定している。「本節にもつき制定される連邦自動車安全基準が効力を有する限り、州もしくはその下部機関は、自動車もしくはその部品の同一の性能に関して適用される、連邦基準と異なる安全基準を制定もしくは維持する権限を有しない。」
- (24) A B S (スキッド防止装置つきブレーキ) の不装備による車の欠陥を問うがごとき訴訟が、その例として挙げられている。
- (25) 米国内政府(運輸省)は、本件訴訟の amicus curie として、被告本田の立場を支持する brief を提出しており、その brief の結論の要点を指している。
- (26) Stevens, Souter, Thomas および Ginsburg の各判事である。
- (27) 連邦主義 (Federalism) の概念に根ざすもので、伝統的に、州が占領する (occupy) 分野で連邦が立法を行なう場合には、それが議会の明白かつ公然たる目的でない限り、州の歴史的権限は連邦によって取って代わられるべきではない、とする思想を表現した一種の成句である。
- (28) 伊佐山芳郎「米国のたばこ会社の敗北と日本の将来展望」自由と正義四七巻九号十四頁以下 (一九九六年)
- (29) Liggett Group, Inc. v. Cipollone, 894 F.2d 541 (連邦高裁第三巡回区 一九八八年)
- (30) Cipollone v. Liggett Group, Inc. 112 S.Ct.2608 (連邦最高裁 一九九二年)
- もともと、同事件は、その後、上告した原告の遺族が、途中で訴訟を取り下げたため、結局、たばこ会社の責任に関しては、結論が出ていない。
- (31) Freighliner v. Myrick, 115 S.Ct.2608 (連邦最高裁 一九九五年)
- (32) Medtronic, Inc. v. Lohr, 116 S.Ct.2240 (連邦最高裁 一九九六年)
- (33) CCH 14906; 110 F.3d 1410 (連邦高裁第九巡回区 一九九七年)
- (34) 同前 CCH 15141

- (35) CCH 15189
- (36) CCH 14473; 75 F.3d 1414
- (37) CCH 12446; 902 F.2d 1116
- (38) CCH 12165; 875 F.2d 816
- (39) CCH 12006; 865 F.2d 395
- (40) CCH 11687
- (41) CCH 15444; 699 N.E.2d 376; 92 N.Y.2d 35(1998)
- (42) CCH 15083; 684 N.E.2d 648
- (43) CCH 14979; 938 P.2d 1114
- (44) CCH 14452; 660 N.E.2d 327
- (45) CCH 14367; 665 A.2d 345
- (46) これに対し、単にミニマム・スタンダードを定めたような規定(例えば、自動車のブレーキに関する FMVSS 105)については、必ずしも A B S の装備をメーカーに義務づけていない)に対しては、十分、州の不法行為法が働く余地があり、したがって例えば、関連する州法上の訴訟(例えば、A B S の不装備による欠陥を主張するもの)もまた許される、とされている。
- (47) Larry E. Cohen, *supra* note 19; Robert M.N. Palmer, *U.S. Supreme Court Severely Limits Preemption: Geier v. Honda*, <http://www.palmerlaw.com/Article%20-%20US%20Supreme%20Court%20Severely%20Limits%20Preemption.htm> 等。
- (48) 現に、同判決直後、単純にその点だけから、この判決をもって「産業界の勝利」と受け止め、「本件はもともと訴えの対象とされるべきではなかったケースであり、もしこのような請求が認められるならば、メーカーだけでなく、裁判所、行政機関、そして議会でも大きな混乱が引き起こされたことであろう」との談話が発表されたり(AIRA の Sherman Joyce 会長)、また「本判

- 決は、もともと「preemption 否定の推定」なる法理が存在し、被告企業は preemption を発動させるのに、「特別の負担」を負っている」といった考え方を連邦最高裁が一掃した点に大きな意義がある」との感想(同じ自動車業界の、日産自動車の Neck Wire 弁護士)が述べられたりしていた。Product Safety & Liability Reporter Vol.21 (二〇〇〇年五月二十九日号)
- (49) 以下の考察は新たにいって、Larry E. Coben, supra note (19), Lawrence Baron and Robert C. Sanders, supra note (19) Stephen R. Bough and Lynn R. Johnson, supra note (19) を参考にした。
- (50) 737 N.E.2d. 1158
- (51) 234 F.3d. 398
- (52) 222 F.3d. 788
- (53) 224 F.3d. 570
- (54) 222 F.3d. 377
- (55) Lawrence Baron and Robert C. Sanders, supra note (19) は「この判決を「連邦規則および NHTSA の規則に相反する、驚愕すべきもの」と強く批判している。
- (56) 実は、専門の研究者の間にも、Geier 判決の趣旨を誤って理解してらると思われるものがある。例えば、Alexander K. Haas, supra note at 54 (19) はそうしたもののひとつであり、そこでは「Geier 判決は、Rehnquist Court による最近の連邦主義の行き方と相反し、伝統的に州がコントロールすべき分野における個人の権利を侵害するものであり…州のコモンロー請求に対する preemption をますます強めることには道を開いている」と批判しているが、必ずしも的を得た指摘とは考えにくい。

(完)