

会社は何の責任を問われるのか

—フォード社のピント訴訟をめぐる—

後 藤 伸

アブストラクト：

本稿は、アメリカで実際にあった訴訟事件を事例として、会社責任について考察したものである。その訴訟事件とは、自動車メーカーのフォード社が1970年代に製造販売した乗用車ピントをめぐる製造物責任を問われたというものである。判決はフォード社に賠償責任ありという内容となったが、事件そのものがジャーナリズムに大きく取り上げられ、フォード社は社会的な糾弾を浴びた。その結果、ピント事件はその後も技術者や経営者のあり方を問う事例として技術倫理や経営倫理のテキストにも登場することになった。しかし、後の研究によりピント事件の通説（人命よりも利益を優先したとの説：ピント事件の「神話」）は大きく修正されるにいたった。とりわけ、リスクベネフィットの考え方にもとづいた費用便益分析がじつは裁判では正面から取りあげられないままにフォード社に多額の懲罰的損害賠償支払いが命じられたことは、法学の観点からも疑問視されている。本稿では、ピント事件の非神話化過程を文献でたどるとともに、なお残される問題——会社に道徳的な責任を問うことはいかなる意味があるのかを論じた。

キーワード：ピント事件 製造物責任 会社の道徳責任 CSR

はじめに

責任 (responsibility) ということを応答する (respond) 責任として考えるならば、だれが、何に対して、どのような責任をとるのかということが問題となる。一般的にこれに答えるならば、〈行為主体〉がみずから意図した〈行為の結果〉についてなんらかの〈応答責任〉を負うということになる。ここで通常想定される責任とは、〈個人〉が引き起こした〈行為の結果〉に対して〈法的あるいは道義的責任〉をとるということであろう。比較的明瞭な例と思われるのは違法行為の場合である。たとえば、通常人 (reasonable person)

である個人が違法性を知りながら違法行為をおこなった結果に対して刑事上または民事上のなんらかの罪が科されるという場合である。しかし、ここで〈個人〉のかわりに〈会社〉をあてはめた場合、明瞭性は失われていくつかの疑問が湧きあがる。すなわち、会社は人間個人とおなじような〈行為主体〉なのであろうか。あるいは会社はそもそも行為を〈意図する主体〉なのであろうか。みずからあることを意図も行為もしえないとすれば、はたして会社に〈応答責任〉を求めることができるのであろうか。

本稿は、この会社行為者 (corporate actor) に関する形而上学的問題を直接に取りあげて

論じようとするものではない。¹むしろ現実的な問題として、会社というものはそれを構成する成員とは別個の、独立した「法人格 (corporate entity)」をもつことを前提に、司法の場で争われた「会社責任」の事例を取りあげる。ここで司法における会社責任の事例を取りあげるのは、個人の場合と異なって会社はどのような責任を取るべきかの考え方 (法学的観点からの考え方) が示されていると考えるからである。具体的には、アメリカ自動車会社のフォード社 (the Ford Motor Company) が1970年代に製造した車名ピント (Pinto) の自動車事故をめぐる争われた訴訟事件 (Grimshaw 事件) を事例として取りあげる。この事件で注目したい会社責任は、つぎの2点である。第一に、司法の場でフォード社に問われた責任とはどのようなものであったのか。第二に、司法が下した判決内容にはフォード社の道徳的責任がふくまれるのか、もしふくまれているとすればそれはだれが負うことになるのであろうか。²

以下、第1節では、フォード社におけるピントの戦略的位置づけと事故による訴訟事件について簡単に紹介する。第2節では、訴訟で問われた会社責任の内容を検討する。第3節と第4節では、フォード社の設計思想を糾弾した雑誌記事とそれが形成に与った「神話」の内容、ならびにその後の「神話」の解体について述べる。そして第5節では、ピント事件をめぐる「神話」を拭い去ったあとに残される会社責任の問題はなにかについて考察する。

I フォード社製ピントと訴訟

I-1 サブコンパクトカー・ピント

最初に、ピントはフォード社にとってどういう位置づけの車種としてあったのかを述べておこう。

フォード社では欧州と日本からの輸入車に対抗すべく、1968年からサブコンパクトカーの分野での新車開発を進めていた。車体重量を2000ポンド以下、価格を2000ドル以下とする「2000の限界」方針のもとに設計・製造されたのがピントであった。その当時、新車の開発・量産には通常は43ヵ月ないしそれ以上かかるとされていたが、ピントの場合はそれよりも6ヵ月も短縮されて市場に投入された (レイシー [1986=1989] (下): 394)。1970年9月にはツードア・セダンが、翌71年2月にはスリードア・セダンが、そして72年3月にはステーションワゴンがそれぞれ市場に導入された。1971年から76年までの導入モデルの生産台数は、表1にみるとおりである。

1976年7月1日現在の車両登録台数の統計によれば、ピントの1971～76年モデルとして製造されたうち、この時点で使用されていた台数はおよそ190万台と推計され、これは同時点の全米登録台数の2%を占めていた (NHTSA [1978]: 5)。

I-2 ピントの事故と訴訟

訴訟となったピント自動車事故の概略を述べれば、つぎのとおりである。³

1972年5月28日、Lilly Gray 夫人は夫の Gray氏に会うために自家用車のピントに乗っ

¹ 会社行為者性に関する形而上学的 (存在論的) 問題については、別に発表予定の後藤 [2019] を参照されたい。

² ピント事件では、フォード社の元職員 (技術者) が原告側の証人としてフォード社の内部事情を証言したといわれている。このことから、ピント事件は、技術者の職業倫理や内部告発の事例としても取りあげられてきた。たとえば、De George [1981] を参照。また、技術者の倫理教育におけるピント事件の取りあつかい方の時代的変遷については伊勢田 [2016] を参照のこと。

³ 以下の叙述は、Grimshaw [1981] によっている。同文書はonline上で入手できる。

表1 ピントの生産台数 1971～76年モデル(台)

年 式	ツードア・セダン	スリードア・セダン	ステーションワゴン	合 計
1971	267,694	59,173	0	326,867
1972	171,616	187,657	96,221	455,494
1973	109,080	141,440	204,514	455,034
1974	120,911	159,999	217,351	498,261
1975	58,697	53,129	83,137	204,963
1976	86,842	87,101	99,138	273,081
合計	814,840	688,499	700,361	2,213,700

資料：NHTSA [1978]: 5

てカリフォルニア州 Anaheim から Barstow に向けて出発した。このピントは1971年10月にフォード社が製造したもので、同年の11月に Gray 家が購入した新車であった。出発時、Gray 夫人とともに13歳の Richard Grimshaw が同乗していた。時速60～65マイルで目的地に向かっていながら、ルート30の出口付近に近づいたとき混雑しているため、追い越し車線から中央車線へと移動した。しかし、車線変更をしたとたん、ピントは突然エンジンが止まり、惰走して中央車線で停止した。後に判明したことが、キャブレター・フロートがガソリンで満たされたため、フロートが沈んでフロート室が開き、エンジンが浸水して停止したのである。ピントのすぐ後続の車はハンドルを切って衝突を回避したが、1962年製のギャラクシー（フォード社製）は回避できずにピントの後部に衝突した。ギャラクシーは時速50～55マイルで走行していたが、衝突直前にはブレーキをかけて時速28～37マイルに減速していたと思われる。

衝突のため、ピントは燃えだし、車内は炎に包まれた。ギャラクシーの衝撃で、ピントの燃料タンクが前方に押し込まれ、車輪のフランジないし差動ハウジングのボルトによってタンクに穴があき、そこから噴霧された燃料が室内空間に入り込んで引火したのである。車両火災による両名の火傷は甚大で、Gray 夫人は事故後二・三日で亡くなった。ま

た、Grimshaw はかろうじて助かったものの、その後長きにわたって皮膚移植を含む幾多の外科手術を受けることになった (Grimshaw, at 774)。

1977年、Grimshaw（その保護者を通して）と Gray 家はフォード社を訴えた。Grimshaw の訴訟は過失および厳格責任を、また Gray 家の訴訟は厳格責任を問うものとして陪審に付された (Grimshaw, at 779)。

II フォード社の責任

II-1 製造物責任とは

上に述べたように、Grimshaw の訴訟は過失ならびに厳格責任によって、また Gray 家の訴訟は厳格責任によって陪審に付された。ここでいう厳格責任 (strict liability) は、アメリカの不法行為法の三原則の一つ、無過失責任のことである。他の二原則、すなわち故意による不法行為 (intentional torts) ——たとえば暴行——や過失による不法行為 (negligence) ——注意義務違反による他人への損害行為——とは違って、厳格責任の場合、故意や過失がないケースでも発生した損害について不法行為責任を負わせるものである (樋口 [2014]: 35-36, 70, 253)。厳格責任はアメリカ法において例外とされているが、製造物責任においては認められてきたという。Grimshaw や Gray 家の訴訟でも、厳格責任はピントを製

造したフォード社の製造物責任を問うものであった。そこで、アメリカの製造物責任について簡単ならみておこう。

アメリカの製造物責任 (Product Liability, PL) の概説書によれば、19世紀半ばまで英米法の伝統的な不法行為法理論では、契約関係にない第三者に対しては過失責任を負わないとされていた。⁴ しかしながら、19世紀半ば以降、「本来的に危険な (inherently dangerous)」製品 (たとえば薬品、爆薬など) については、契約当事者関係の存在を要件としないとする判例が出はじめ、さらに1916年の *MacPherson v. Buick Motor Co.* 事件では「危険」物の解釈が「製造過程に過失があるならば、生命身体に危険を生じることが合理的にみて確実にいえるようなもの」に拡張されて、過失責任から契約当事者関係の存在要件を事実上撤廃する方向へと大きく転換した (大羽 [1984]: 58; 小林編 [1998]: 28-31)。だが、契約当事者間の関係の存在という枠が取り去られたとしても、損害を受けた当事者が製造業者など相手の過失責任を立証することは通常簡単なことではない。そこで製造物に欠陥があって使用者や消費者に損害をもたらした場合、製造業者などの過失の有無にかかわらず責任 (無過失責任) を問うという判例が出されるにいたった。その最初が *Greenman v. Yuba Power Products, Inc.* 事件 (1963年) である。同事件は、使用者が電動工具を利用中、木片が額に当たって傷害を負ったという事件であるが、カリフォルニア州最高裁では、製造業者の製品に欠陥があり、それによって損害が生じた場合には、その故意または過失の立証を要せずに製造業者は不法行為上の責任を負

うという、厳格責任 (strict liability) の判断が下された (大羽 [1984]: 65-66; 小林編 [1998]: 44-46)。この判決に示された厳格責任の法理は、1965年に出されたリステイトメント・セカンド402A条として採択され、アメリカ各州に広く普及していった。⁵ リステイトメント・セカンドが作成された当時は、製品の欠陥は主として製造上の欠陥を念頭においていたとされるが、その後は設計上の欠陥やさらには警告上の欠陥までもが厳格責任の「欠陥」概念にふくまれることになった。⁶

以上の簡単な説明から明らかなように、ピント事件におけるフォード社の製造物責任に対する過失責任および厳格責任は、ピントは設計上の欠陥製品ではないか (厳格責任)、またフォード社は製品に欠陥があること知りながら対策を何ら講ぜずにピントを製造販売したのではないか (過失責任)、を問うものであった。

II-2 ピントの燃料装置の設計

記述のように、ピントは欧州や日本からの輸入車に対抗すべく、車体重量2000ポンド以下、販売価格2000ドル以下のサブコンパクトカーとして設計された。

サブコンパクトカーの場合、ヨーロッパや日本では、燃料タンクは通常、リアアクスル (後車軸) の上に置かれる (図1のA)。フォード社でも燃料タンクをリアアクスルの上部に設置するという設計はすでにヨーロッパ市場向けのカプリ (Capri) でおこなっていた。だが、リアアクスルの上部に燃料タンクを設置する設計にはいくつかの不利があった。①タンクに給油するには回路状の給油管が必要と

⁴ 大羽 [1984]: 57; 小林編 [1998]: 22. ここで過失 (negligence) とは、行為者が①相当の注意義務を負っているながら、②その注意義務に違反し、③それが原因となって、④損害が生じること、をいう。これらの要件で損害が発生した場合、被害者には損害賠償請求権が発生する。樋口 [2014]: 69-70; 田中 [1991]: 580.

⁵ リステイトメントは、アメリカ法律協会がアメリカの判例を取集して条文の形でまとめたものである。法源としての拘束力はないものの、アメリカ法の統一に一定の役割を果たしているという。田中 [1991]: 727-728.

⁶ 小林 [1990]: 43. 小林によると、厳格責任は、過失責任における「過失」という主観的要件を「欠陥」という客観的要件に置き換えたものであるという。同上: 40-41.

なるが、事故の場合取り外れる可能性が高かった、②タンクが搭乗者空間（passenger compartment）に近い、火災の場合は人命への危険が増した、③タンクが上に位置するため車の重心が高くなり、運転操作に影響を与えた、④トランクスペースが狭くなり、ハッチバックやステーションワゴンのモデルには使えなかった。⁷そこで、燃料タンクをリアアクスルの後ろに置けば、これらの不利を回避することができた。そして、ピントの場合、燃料タンクはリアアクスルの後ろにおく設計がとられた（図1のB）。

このように、フォード社はピントの燃料タンクの位置をリアアクスルの後ろにおくことで、後部のトランク・ルームのための容積を確保した。しかし、この燃料タンクの設計は、後部からの衝突に対しての危険度、つまり後部から衝突された場合に燃料タンクからの燃料漏れと発火、そして車両火災の危険性を増すものであった。それでは、ピント燃料装置の安全性について、フォード社ではどのように検証され評価されていたのであろうか。

II-3 自動車の安全規制とピントの衝突テスト

周知のように、フォード社はモデルTの量産体制を整えてアメリカ社会に大衆車の時代を切り拓いた先駆企業であり、これによってアメリカは自動車を人びとの生活必需品として消費した最初の国となった。アメリカ社会では、自動車は個人の自由と移動性を向上させる手段として熱烈に受け入れられた（Lee [1998]: 392）。このような自由と移動性に重点をおいた自動車の社会的価値づけとスタイリングを重視した自動車設計のゆえに、安全性に関する設計配慮はなかなか進まず、自動車に関する連邦政府の安全規制が始まるのはようやく1960年代に入ってからのものであった。⁸すなわち、1966年に全国高速道路安全法が連邦議会で可決し、翌1967年部局を統合して発足した全米高速道路安全局（National Highway Safety Bureau. NHSB）が自動車の衝突耐久性に関するさまざまな安全基準の設定に乗り出した（Mackay [1991]: 191, 203）。NHSBは、1970年の高速道路安全法によって設立された全米高速道路交通安全部（National Highway Traffic Safety Administration.

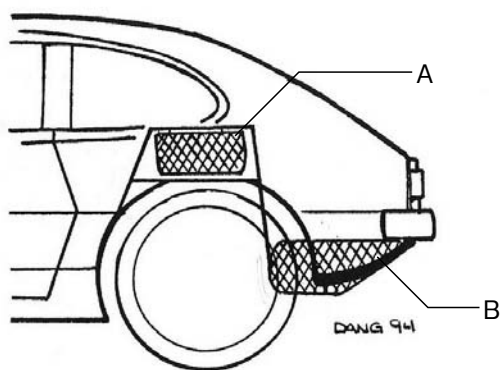


図1 燃料タンクの位置

資料：Birsch & Fielder [1994]:8.

⁷ Birsch & Fielder [1994]: 7, 9. さきのGrimshaw事件でGray夫人が運転していたピントはハッチバックのタイプであった。

⁸ 安全基準の作成が遅れた原因は、交通事故死は危険な運転者や道路の安全設計によるものであり車の設計、とくに耐久設計上の問題によるものではないという考え方を、自動車産業が長年にかけて巧みに啓蒙してきたことによる、という指摘もある。Lee [1998]: 395.

NHTSA) に業務を引き継ぐことになる。⁹ 本稿では自動車の安全基準を制定する当局の名称記述をNHTSAで統一することにする。

NHTSAは、初期の安全基準の一つであるFMVSS (Federal Motor Vehicle Safety Standard) No.301を1968年1月1日より発効させた。これは自動車の燃料装置の保全性を高めるための基準設定で、衝突中およびその後の燃料漏れによる引火での死亡や傷害を減らすことを目的としていた。基準では、時速30マイルで固定壁に正面衝突した場合、燃料装置から漏出する燃料は1分間に1オンス以下に抑えることが決められ、1968年1月1日から75年8月末までに製造される乗用車が対象となっていた (NHTSA [1983]: xii, 1-2)。NHTSAによる燃料装置の保全性に関する安全基準FMVSS No.301は、この正面衝突だけではなく、横転、斜め衝突、側面衝突、そして後部衝突についても上げられていった。すなわち、1976年9月1日から発効した安全基準によれば、1976年9月1日から製造される乗用車について、時速30マイルの斜め、側面、および後部の衝突テストでいずれも静的横転 (static rollover) テストを続けておこなっても、もともとの正面テストと同じ燃料漏出制限内に収まることが求められた。¹⁰ なお、後部衝突については、時速30マイルの移動壁を静止した乗用車の後部から衝突させるというものであった。一般に、ほとんどの自動車が後部に燃料タンクを備えていたため、正面衝突テストよりも後部衝突テストのほうが基準条件としては厳しかった。しかも、ピントはリアアクスルの上部ではなく後ろに燃料タンクを置く設計をしていたのである。

このようなNHTSAによる一連の燃料装置安全基準の設定の動きに対応して、フォード社でもピントが開発段階にあった1969年、ピント (試作車) の衝突テストをおこなった。その結果、ピントの燃料装置は、その当時NHTSAが提案していた後部衝突テストの基準を満たせないことが判明した。時速21マイルの移動壁を後部から追突させると、燃料タンクが前に押しだされて穴があき、基準を超える燃料漏れを引き起こした。また試作車が時速21マイルで固定壁に後部衝突した場合、燃料管 (fuel neck) が燃料タンクから引きちぎれ、タンクには差動ハウジングのボルト頭部によって穴があいた。¹¹

1971年、NHTSAは、73年1月1日以降に製造される新車すべてについて後部衝突の時速を20マイルから30マイルに引き上げるという提案をおこなった。フォードをはじめとするアメリカ自動車業界はこぞってこれに反対したという (Graham [1990]: 131)。しかし、自動車業界にとって好都合であったのは、基準の公布を遅らせる法的手段が与えられていたことである。自動車業界が関係する訴訟で、1968年、連邦裁判所はNHTSAに対して安全基準を発効させる前に提示された反対意見のすべてを評価し回答することを義務づけた。また1972年には、NHTSAの安全基準は「実行可能」であり「客観的な」安全上の便益があることを提示するよう求める判決を連邦裁判所が下した。¹² これら司法による行政府に対する法的規制は、NHTSAの安全基準の内容や実施を変更または遅らせることに寄与し、ひいてはNHTSAに当初期待されていた役割、すなわち基準公布によって自動車の安

⁹ <https://www.dederalresiger.gov/agencies/national-traffic-safety-administration>.

¹⁰ NHTSA [1983]: xii; NHTSA [1990]: 186. 静的横転テストとは、傾斜台で車体を傾けて横転限界を評価する試験のことである。1976年には対象車種も拡大され、トラック、バス、多目的車にも安全基準が設けられた。

¹¹ *Grimshaw*, at 775. NHTSAの1969年1月の後部衝突に関する基準提案では、自動車が静止した状態で重量4千ポンドの移動壁が時速20マイルで自動車の後部に衝突した場合、燃料装置からガソリン1オンス以上が漏出しないこと、というものであった。*Grimshaw*, at 777.; Graham [1990]: 131.

全基準を高めていくという自動車業界に対する技術改善上の役割を大幅に後退させることになった (Lee [1998]: 399.)。同時に、自動車業界にとっては、安全対策のリードタイムを十分に確保することを、また場合によっては対策の繰り延べを可能としたといえよう。ともあれ、ここで重要なことは、「客観的な」安全上の便益があることを提示するうえで、費用便益分析が官民ともに依拠する算定手段の一つとなったことである。この費用便益分析については、後述のⅢとⅣで取りあげることにしよう。

さきに述べたように、ピントの開発技術陣はピントが後部衝突に脆弱性をもち、NHTSAが提案する後部からの衝突耐久性に関する安全基準を満たせないことを知っていた。それと同時にこれを是正する対策についてもすでに知っていたものの、この対策をただちにとることはしなかった。後の *Grimshaw* 裁判で提出されたフォード社の社内文書によれば、1972年型ピントが市場に出荷される前の1971年4月に開かれた社内の生産検討委員会で、NHTSAによる燃料装置安全基準を予期してとられるべき対策が討議されている。この委員会の議長はフォード社グループ自動車エンジニアリング担当副社長の Harold MacDonald であり、同じく自動車エンジニアリング担当副社長の Robert Alexander も会議の常連として出席していた (*Grimshaw*, at 776-777)。この検討委員会に提出された報告書では、トランク・ルームの床下に燃料タンクを置くすべての車種について、時速30マイルの移動壁衝突の安全要件を満たすためにはエンジニアリングの再設計が必要と当初考えられてい

たが、衝突テストの検証によりそれは必要ではなく、後部構造の補強にくわえて、ゴム製の「防禦スーツ (flak suits)」あるいは燃料タンク内の内袋 (bladder) の手当で足りると報告されていた。¹³ 燃料タンクとアクスルの間の防禦スーツ1組にかかる費用は1台当たり4ドルと推計され、これを2組設置するかあるいは内袋を装備するとすれば1台当たり8ドルの費用となると指摘されていた。報告書では、ピントを含む該当のフォード社すべての車種について、防禦スーツあるいはタンク内の内袋を採用する時期を1976年まで繰り延べすれば、1974-75年には10.9百万ドルの費用節約がもたらされるとしている。1976年には該当車種すべてで1台当たり8ドルの費用手当が発生するが、さらなるエンジニアリングの開発によってコストの削減あるいは防禦スーツや内袋の必要性がなくなっているかもしれない、と述べている (*Grimshaw*, at fn2)。この報告書がだされた生産検討委員会では、報告書の推奨するとおり、燃料装置の保全性を高める改善措置を1976年まで延期することを決定したのである (*Grimshaw*, at 790)。

Ⅲ Dowie 記事とその反響

Ⅲ-1 Dowie 記事

フォード社の経営役員は後部衝突に対するピント燃料装置の脆弱性を知りながら、なぜそれを改善する方策を早期に講じなかったのかという問題について、センセーショナルな形で取り上げたのはジャーナリストの Mark Dowie であった。かれは消費者運動で著名な

¹² Lee [1998]: 398. ちなみに、1973年8月、NHTSAが当初提案していた固定壁への後部衝突テストに対する自動車製造業者からの異論、つまり「移動壁衝突の方が現実世界の条件をより綿密にシミュレーションする」という意見を採択し、FMVSS No. 301の規則では移動壁後部衝突テストに変えている。NHTSA, *Preamble to Amendment to Motor Vehicle Safety Standard No.301 Fuel System Integrity* (Docket No.70-20: Notice2, August 20, 1973), cited in Birsch and Fielder [1994]: 70.

¹³ *Grimshaw*, at 777, 790, fn2. この報告書は、「燃料装置保全プログラムの財務的検討」と題されていた。

Ralph Naderとともに1977年8月10日に記者会見をおこない、雑誌*Mother Jones*の9月/10月号に「ピントの狂気 (Pinto Madness)」と題する記事を公表すると声明した (Graham [1991]: 132)。同記事は、フォード社の安全対策の考え方を痛烈に批判したものであった。Dowieによれば、フォード社はピントが「火災危険物 (firetrap)」あるいは「死の罠 (death trap)」であることを知りながら、連邦自動車安全基準 (FMVSS) を8年間も遅らせようと努めた理由は社内の「費用便益分析 (cost-benefit analysis)」にあったと指摘した (Dowie [1977]: 18, 20)。

費用便益分析は、利益がなによりも重視されるビジネスにあって経営手法としては一定の意味をもつとDowieは指摘する。それは費用が便益よりも大きい場合、便益がいかなるものであろうと、そのプロジェクトは価値がないと判断される。「しかしながら」、と記事は続く、「企業利益以上のことを心がけていなければならない公務員が費用便益分析をありとあらゆる意思決定に適用した場合、深刻な問題が生じる。不可避的にもたらされる結果は、人間の命に値段がつけられることである」 (Dowie [1977]: 24)。ただ、フォード社が費用便益計算をする際に自社で人命に値段をつけたわけではなく、公的機関が算定した

人命の価値を引用したことを指摘する。すなわち、フォード社は、NHTSAが1972年に自動車事故の死亡者についておもに将来の稼得収入額にもとづいて社会的費用を算定した額200,725ドルを使って費用便益分析を社内でおこなっており、その時の「社内メモ」は図2のようなものであったと、Dowieは紹介している。

Dowieによれば、「この費用便益分析は、年間180人の焼死者を防ぐことになるであろう車1台当たり11ドルの改善をフォード社がすべきではないと主張している。… [なぜならば] たしかに自動車火災、焼死者、火傷者の数は少なくなるであろうが、[NHTSAが] 提案している安全基準を満たすことに財務的な便益はなにもない」からである (Dowie [1977]: 24. [] 内は引用者補)。つまり、1億3700万ドルの追加費用を投じてみてもそれによってもたらされる「便益」は4950万ドルにすぎず、あきらかに便益は費用を下回っているのである。Dowieは、フォード社が政府の安全基準策の推進を妨害するロビー活動を展開したこととあわせて、同社が安全対策を繰り返し延べる理由をこの費用便益分析によっていたことに、つまり、人命よりも利益を優先したことにあるとして、同社を断罪したのである。

FMVSS208の静的横転テスト部分に関連した燃料漏出に関する便益と費用

便益

節約：焼死者180人、重火傷180人、車の焼失2100台

単価：焼死者一人当たり200,000ドル、火傷者一人当たり67,000ドル、車両1台当たり700ドル

便益総計：180×(200,000ドル) + 180×(67,000ドル) + 2100×(700ドル) = 49.5百万ドル

費用

販売台数：乗用車11百万台、軽トラック1.5百万台

単価：乗用車1台当たり11ドル、トラック1台当たり11ドル

総費用：11,000,000×(11ドル) + 1,500,000×(11ドル) = 137百万ドル

図2 「11ドル対焼死者一人」

資料：Dowie [1977]: 24. 表題はDowieがつけたもの。

Ⅲ-2 *Grimshaw*裁判の評決

Dowie 記事の反響は大きかった。発表翌年の78年2月には、*Grimshaw* 裁判でフォード社は製造物責任があると判定された。すなわち、陪審の評決は、*Grimshaw* については填補損害賠償金251万6千ドルと懲罰的損害賠償金1億2500万ドルが、またGray 家には填補損害賠償金55万9680ドルが、それぞれ支払われるという内容であった (*Grimshaw*, at 771-772)。陪審では、フォード社経営陣は少なくとも1971年4月の生産検討委員会開催の時点で、「1台当たり4ドルから8ドルの費用でピントの燃料装置が安全となることを知っていたにもかかわらず、金を節約し利益を増大させるために是正措置を遅らせる決定をおこなった」と判断された (*Grimshaw*, at 790)。この判断は、Dowie 記事における人命よりも会社利益を優先したという断罪とほぼ同じものといえよう。さらに製造物責任における前例のない高額の懲罰的損害賠償金額は、1971年4月の生産検討委員会に提出された報告書で言及されていた、1973年から76年にわたって連邦の安全基準を満たすためのコスト推計額1億ドルを懲罰的損害賠償金とするよう陪審に求めた原告弁護人の主張を受け入れたものと考えられる (*Grimshaw*, at 790)。もっとも、この賠償金は判事により1億2500万ド

ルから350万ドルに減額されたが、フォード社はこの懲罰的賠償金額も不当に高いものであるとして控訴した。しかし、控訴審はフォード社の控訴を斥けた。¹⁴

Ⅲ-3 NHTSAによる衝突テストとリコール

Dowie 記事の反響は、裁判の評決に及んだだけではなかった。連邦政府の自動車安全基準を担当するNHTSAにもすばやい反応を生みだした。すなわち、NHTSAは、Dowieの記事が発表されて間もない1977年9月13日からは、Dowieの記事で指摘されたフォード社ピントの燃料タンク保全性にかかわる欠陥の有無についての公式調査に入った (NHTSA [1978]: 1)。フォード社を含む関係各部からの自動車事故死に関する情報収集を進める一方、NHTSAによる衝突テストを実施した。テストは1971年型から76年型のピントだけではなく、比較対照するためにGM社のシボレー・ヴェガ (Chevrolet Vega)、それにフルサイズのセダン車が選ばれた。1978年2月から3月にかけて、これらの車の後部にフルサイズの車 (Chev. Impala) を衝突または固定壁に衝突させるというテストがおこなわれた。実際の衝突テストを請負ったのは民間会社であったが、そのテストの回数および結果はつぎのようであった (表2)。

表2 NHTSAによる後部衝突テストの結果

回数	テスト対象車	衝突車または固定壁	結果
11	ピント	Chev. Impala	火災2件; 1分間に1オンス以上の燃料漏れ7回
1	ピント	固定壁	1分間に12オンス以上の燃料漏れ
5	ヴェガ	Chev. Impala	1分間に1オンス以上の燃料漏れ3回
1	ヴェガ	固定壁	1分間に1オンス以下の燃料漏れ
1	フルサイズ車両	Chev. Impala	燃料漏れは測定されず
計19			

資料: NHTSA [1978]: 11 および Figure1 より作成

¹⁴ *Grimshaw*, at 820. フォード社によるカリフォルニア州最高裁への上告も棄却された。レイシー [1986=1989] (下): 432.

ピントが燃え出した2回のテストでは、時速35マイルのフルサイズの車両が後部に衝突した。ピントで燃料漏れを起こした7回のテストは時速30マイルでの後部衝突であり、燃料漏れは平均して1分間に240オンス以上であった。また固定壁への衝突（非可燃性燃料を使用）ではテスト車は時速20マイルであり、燃料漏れは1分間に12オンスであった。これに対して、ヴェガとフルサイズの車両では、同じ条件で火災は生じなかった。また、ヴェガで移動車の後部衝突により1分間に1オンス以上の燃料漏れを引き起こした3回のテストで、その燃料漏れ平均は14.5オンス以上であった。

NHTSAは以上のようなテスト結果と収集した各種情報にもとづき、つぎのような結論をだした。すなわち、「1971-76年型フォード社製ピント…の後部衝突は、燃料タンクや給油管の破損や他の損傷をもたらし、かなりの燃料漏出をひきおこす」。「その燃料漏出の力学は、フルサイズの車両が衝突した場合、時速30から35マイルの〔普通の〕接近速度で1971-76年型ピントが発火限界（fire threshold）を示すというものである」。「燃料漏出は、車両の衝突耐久性の特徴に起因するような漏出を含めて、自動車の安全性にとっていちじるしく危険である」（NHTSA [1978]: 16.〔〕内は引用者補。）。つまり、NHTSAは、1971-76年型のピントの燃料装置には欠陥があり、それは燃料装置の保全性に関する安全基準FMVSS No.301を満たしていないと判断するにいたったのである。自動車の安全性に欠陥があると判定した場合、NHTSAはその車種について

製造業者にリコールを求める命令権限をもっていた。しかしながらNHTSAのリコール命令を待たずに、1978年6月、フォード社は1971-76年型ピントのリコールを自発的におこなう決定をした。¹⁵ 1978年に稼働中のピントで対象となる台数は136万5千台と推計され、79年なかばまでに79万4千台がリコールに応じたという。¹⁶ リコールされたピントに施された修正は、燃料管をより長くし、また燃料タンクの前面にプラスチック製の遮蔽板を設置するというものであった。これは、FMVSS No.301が改訂されて後部への移動壁衝突の速度を時速30マイルに引き上げられた安全基準を満たすべく、フォード社が77年型およびそれ以降のピントに設計の修正を施した内容と重なるものであった。¹⁷

自主的リコールや設計修正にもかかわらず、すでに1970年代後半から下降しはじめたピントの売上が回復することはなかった。Dowie記事が惹き起こしたピントの安全設計への公衆の疑いやそれに続くリコール問題は、ピントの売上低下を加速したといえる。そして1980年9月、フォード社はピントの生産を中止する決定を下した（Dardis and Zent [1982]: 276; Graham [1991]: 135）。

IV ピント事件の「神話」解体

Dowieの掲載記事、*Grimshaw* 審理裁判の評決、そしてNHTSAのピントの後部衝突テストとその結果を受けての大規模リコールという、77年から78年にかけての一連の出来事は、フォード社製ピントについての世評、

¹⁵ Dardis and Zent [1982]: 265. フォード社では、製造・販売した自動車で生じた事故は社内のリコール調整部局（Recall Coordinator）に報告され、リコール対象車種となるかどうかの検討が部局メンバー間の合議でなされる仕組みがあった。ピントの事故、とくに後部衝突火災事故についても同部局に報告されたが、1973年には、ピント事故はリコール基準に合致しないこと、また欠陥を示す証拠も不十分としてリコール対象とはしないという合議による一致した決定がなされていた。Gioia [1992]: 381-82.

¹⁶ Dardis and Zent [1982]: 266. 1979年に稼働中のピント車119万8千台の66%がリコールに応じたことになる。

¹⁷ Graham [1991]: 132, 134. 77年型およびそれ以降のピントでは、衝突中に燃料タンクがアクスルの上にかかるようになっていた。ibid. 132.

すなわち利益のために安全を犠牲とした車としてその悪名を馳せることになった。しかし、その後発表された研究の一部では、ピントの燃料タンクをめぐる安全性問題や、77年モデルから採用された安全強化策を早期に採用しなかった経営陣の意思決定についての世評を修正するとともに、ピント事件を「神話(myth)」であったとか「ピント物語(Pinto narrative)」であったとして、より公平な視点からの評価が必要であることを強調する動きが現れてきた。本稿では、そのいくつかの論攷を参考としながら、ピントをめぐる2大争点、つまり燃料装置の安全性と経営陣の意思決定を導いたとされる費用便益分析について改めてみていこう。

IV-1 燃料装置の安全性

ピント燃料装置の後部衝突に対する脆弱性は、すでに述べたように(Ⅱ-3)、ピントの試作段階やその後のピント実車での後部衝突テストによってフォード社の技術陣(の一部)には分かっていたとおもわれる。それゆえ、技術陣は燃料装置の脆弱性を是正する具体策

とその費用についても検討を重ねていた。¹⁸ ちなみに、*Grimshaw* 裁判で出された、フォード社での是正策とその費用についての報告を一覧すれば、表3のとおりである。

表3のうち、(1)、(6)、(8)、(9)の措置を同時にとれば、つまり予想費用1台当たり15.30ドルをかければ、フォード社製ギャラクシー・サイズの車が時速34-38マイルで後部から衝突しても、燃料タンクは安全であろうと予測された。これらの措置にくわえて、(2)、(4)、(7)のうちどれかの措置をとれば、さらに時速40-45マイルの後部衝突でも安全と見込まれていた(*Grimshaw*, at 776)。

もちろん、有効とみられる安全対策が追加されればされるほど、後部衝突に対する燃料装置の保全性や車の衝突耐久性は高まる。したがって問題は、後部衝突によって引き起こされる燃料漏出とそれを原因とする車両火災のリスクと、そのリスクを低減するため必要とされるコスト、という両者間のトレードオフの問題となろう。このうちコストについては、先の表3にみるように、後部衝突による燃料装置の保全性を担保するための措置とそ

表3 ピントの燃料装置保全性を高めるための措置とその費用(ドル)

		安全措置	予想費用
(1)	補強部材の設置	縦側面部材	2.40
		交差部材	1.80
(2)	燃料タンクを保護するための衝撃吸収「防禦スーツ」		4.00
(3)	タンク内タンクおよびアクスル上部へのタンク設置		5.08 ~ 5.79
(4)	タンク内のナイロン内袋		5.25 ~ 8
(5)	アクスル上部への防護壁で囲んだタンク設置		9.95
(6)	ボルトなしのなめらかな差動ハウジングでリアアクスルの置き換え		2.10
(7)	差動ハウジングとタンクとの間の保護遮蔽材の設置		2.35
(8)	バンパーの改良補強		2.60
(9)	衝突間隔の8インチ追加拡大		6.40

資料：Grimshaw, at 776より作成

¹⁸ ピントを量産しはじめた後の1972年、フォード社は71/72年型モデルを使って、燃料タンクや車体に改良・補強を施したピントで衝突テストをおこなっている。Birsch & Fielder [1994]: 11.

の費用という形でフォード社内部で推計されていた。もう一方のリスクについていえば、ピントの燃料装置を設計する段階では事前の情報はいえなかった。リスクについては、ピント生産・販売後の事後の情報とならざるをえない。いくつかのデータをみてみよう。

まず、さきのNHTSAがDowieの記事と世論に押される形で1977年に開始した調査において明らかとなった情報の一つとして、NHTSAの死亡事故報告システム (Fatal Accident Reporting System, FARS) ファイルから抽出した統計結果がある(表4)。これは、1975年、76年および77年上半期の約2年半におけるピントの死亡事故の集計とその内訳である。

表4から明らかのように、ピントの全死亡事故件数のうち後部衝突による死亡事故件数は全体の5.8%と1割を下回り、このうち後部衝突事故で火災をともなった死亡事故件数の比率は11.6%と1割強を占めるにすぎなかった。つまり、後部衝突で火災発生の死亡事故件数はピント全原因による死亡事故件数

のうちの1%に満たない(0.68%)、きわめて稀な死亡事故原因であったといえる。¹⁹

もちろん、稀な死亡事故原因であっても、ピントが他の製造業者の車種とくらべてきわめて高い比率を占めているのであれば、そしてそのことによってピント自体の全体的な事故死亡率がきわめて高くなっているとすれば、問題であろう。NHTSAから1975年と76年のサブコンパクトカーに関する後部火災死亡者データを入手したSchwartzによれば、ピントに関するデータは、アメリカン・モーターズ社 (American Motors Corp. AMC) のグレムリン (Gremlin) よりはよく、GMのヴェガとほぼ同じ、そしてトヨタ・カローラ、ダットサン 1200/210、フォルクスワーゲンのビートル (Beetle) よりも悪かった (Schwartz [1991]: 1032, note 77)。さらに、同じ1975年と76年中の、稼働百万台当たり乗員事故死亡者数をみると、表5のようであった。

もし、発生件数がすくないとはいえ後部火災死亡事故に占めるピントの比率が相当に高ければ、全体の事故死亡者におけるピントの

表4 ピントの死亡事故件数 1975年～1977年上半期

(1)	すべての原因による死亡事故件数	1,626
(2)	後部衝突をともなう死亡事故件数	95
(3)	火災をともなう死亡事故件数	33
(4)	後部衝突と火災をともなう死亡事故件数	11
	(2) ÷ (1) (%)	5.8
	(4) ÷ (2) (%)	11.6

資料：NHTSA [1978]: 9より作成

¹⁹ NHTSA報告も限定をつけているように、衝突によらない火災が事故を引き起こしたのでなければ、車両の火災・爆発はほとんどの警察の報告書式において標準的なデータ収集項目ではなかった。それゆえ、FARSの火災分類は警官の事故記述の特別の言及によるものであるという。また、衝突の後のある時点で生じた火傷による死亡であれば、警官の事故報告に記載されることはないという。これらのことは、火災事故あるいは火災事故死の過小評価の可能性を生みだす。他方、FARSの記録は、死の原因について言及はなく、衝突による死と火災による死との区別はなされていない。このことは火災事故死の過大評価を生みだすであろう。NHTSA [1978]: 10。本稿では、ピントの乗員事故死亡者数 (Total Number Pinto Occupant Fatalities in Accidents) ではなく死亡事故件数 (Total Number Fatal Pinto Accidents) にも言及している。

表5 サブコンパクトカーにおける乗員事故死亡者数 1975-76年

モデル	1975年	1976年
AMC Gremlin	274	315
Chevrolet Vega	288	310
Datsun 1200/210	392	418
Datsun 510*	294	340
Ford Pinto	298	322
Toyota Corolla	333	293
VW Beetle	378	370

* Datsun 510はコンパクトカー
資料：Schwartz[1991]:1029,note62.

数値はほかのサブコンパクトカーにくらべ悪化する可能性があったであろう。しかし、表5によれば、ピントの数値は「全般的な安全目的に関してまずまずのものであった」と評価されるのである（Schwartz [1991]: 1029, note 62）。

もとより、これまで紹介した後部衝突と火災による死亡事故の統計は、ピント開発段階や製造販売の初期段階で判明していた数値ではない。その段階で判明していたのは、ピントが後部衝突による燃料漏出という脆弱性をもっていること、またそれによって火災事故死の可能性があることである。つまり、後部衝突による火災事故死のリスクはあるものの、どれだけのリスクであるかの客観的な推計値があったわけではない。ただ事前に満たさなければならない基準といえるものは、NHTSAが準備していたFMVSS No.301による後部衝突での燃料漏出規制であり、この基準をクリアすることがフォード社技術陣の課題となっていた。すでに述べたように、そのための種々なる対策に要するコストは計算されたものの（既出の表3）、そのコストの投下によってどれほどの便益（ベネフィット）

が得られるかについては不明のままであった。なぜならば、ベネフィットは投下コストによってどれほどの後部衝突による火災死亡者を減らせるか、そのドル価値による評価データが必要であるが、この段階のフォード社技術陣にそのようなデータが利用可能ではなかったからである。²⁰ それでは、Dowieが雑誌記事で「11ドル対焼死者一人」と題して紹介した、フォード社の「社内メモ」に示されていた「費用便益分析」は、どのようなものとして位置づけられるのであろうか。つぎにこれを検討しよう。

IV-2 費用便益分析

*Grimshaw*事件がカリフォルニア州で事実審にかかる2週間前、同じカリフォルニア州の最高裁は*Barker v. Lull Engineering Co.*事件（1978年）の判決で製造物の設計上の欠陥に関して2つの基準を提示した。この*Barker*事件は、フォークリフトで木材を積み上げ中に落下してきた木材で負傷した原告が安全装置の欠如という設計上の欠陥を理由に製造業者を訴えたものである。判決において示された製品の設計上の欠陥とは、すなわち、①製

²⁰ LeeとErmannは、フォード社の主要な技術集団が費用便益分析によってピントの設計をおこなったわけではないものの、費用（2000ドル以下の値段）と時間（市場投入時期）が安全性との間でトレードオフの関係にたったことを指摘している。Lee and Ermann [1999]: 35.

品が、意図されたまたは合理的に予見可能な態様で使用される際に、通常の消費者ならば期待する程度の安全性を有していないことを原告側が立証した場合、または、②製品の設計上の欠陥が原告の損害の近因であることを原告が立証したにもかかわらず、被告が、関連するファクターにてらして、問題とされている設計の効用の方がその設計に内在している危険を結局のところ上回っていることを立証しなかった場合、を意味するというものである。①は合理的消費者期待基準、また②は危険効用 (risk-benefit) 基準として今日知られるものであり、後者の②において、製品の効用が危険よりも大きいことの証明責任は被告が負うものとされた。²¹

危険といい効用といい、比較するためには、いずれも金銭的なものに換算する必要がある。製品に内在する危険を減らすためには安全装置の設置、部材の補強、あるいは設計の見直しなどが必要であり、それにはさまざまな費用が発生する。これら費用 (costs) を投下してどれだけの効用 (benefits) が実現できるかが問題となる。つまり、危険効用基準は、どれだけの費用をかければどれだけの便益をえられるかという費用と便益とのトレードオフを示す費用便益分析を製品の製造業者に求めるものといえる (Schwartz [1991]: 1037)。そしてもし、製造業者が製品に内在する危険を承知しながらも危険対策のための費用を追加支出しなかったとすれば、それは費用と便益の間の不等式 (費用 > 便益) にもとづいた意思決定とされる。しかしながら、この不等式が命にかかわる場合、はたして費用便益分析はどれほどの説得性をもつものといえるのであろうか。これが、まさに Dowie

が「11ドル対焼死者一人」として題して紹介したフォード社の「社内メモ」における算式である (上掲図2参照)。

すでに述べたように、Dowieはこの文書を人命よりも企業利益を優先する経営姿勢を示すものとしてフォード社を糾弾した。しかしながら、後の研究が明らかにしたように、Dowieの説明はいくつかの点で正確性を欠くし誤りがあることがわかっている。第一に、Dowieはこの文書をフォード社の社内メモ (an internal Ford memorandum) としているが、じつはフォード社の衝突テスト管理者であったE.S.GrushとC.S.Saunbyの共同報告書「衝突が誘引する燃料漏れと火災に関連する死亡者数 ('Fatalities Associated with Crash-Induced Fuel Leakage and Fires')」と題する文書である (Grush and Saunby [1973])。この報告書は、NHTSAが規制しようとしていた車体横転時の燃料漏れに対するフォード社側の意見書であり、1973年9月にNHTSAに提出された (Schwartz [1991]: 1021)。それゆえ、この文書は、Dowieが性格づけるような社内限りのメモではなく、政府機関に提出された文書であった。その狙いは、FMVSS No.301で後部衝突テストに続いて静的横転 (static rollover) テストを併用するというNHTSA側の当初提案に再考を求めるものであった。したがって第二に、この文書で示された費用便益分析は、フォード社製ピントだけではなくアメリカ自動車産業全体に関わるものであり、販売台数、対策費用、そして焼死・火傷者数の削減という便益も自動車産業全体に関する数値であった。また、すでに述べたように、死者一人当たり20万ドル余という数値は行政府が算定したものであり、

²¹ Schwartz [1991]: 1037; 小林編 [1998]: 63-64. 効用が危険よりも大きいことの立証に際して、同業他社が製造・販売している同種製品と比較して安全性に劣ることはないとの事実は、それだけでは欠陥がないことの決め手とはならないとされ、また 事故発生後に設計を変えたことを欠陥の証拠として法廷に提出することは、事故発生後に製造業者がそれ以上の事故発生や損害拡大を防ぐ努力を妨げることになるとして伝統的に許されないという。小林編 [1998]: 64.

フォード社はこれを費用便益分析で引証したにすぎない。それゆえ第三に、この費用便益分析の結論——投下すべき費用1億3700万ドルに対して得られる便益4950万ドルと両者のインバランスが大きいこと（純便益はマイナス8750万ドル）——をもって、フォード社がピントの安全対策を講じる必要性を斥けた根拠資料とすることはできない。²²

このように、Grush/Saunby報告書に関するDowieの不正確な引用や誤解を取り除くと、同報告書に示された費用便益分析はGrimshaw事件でどのような役割を果たしたのであろうか。じつは、事実審では費用便益分析は正面から取りあげられることはなかった。ピントをめぐる設計上の欠陥は費用便益分析を求めることになる危険効用基準ではなく、消費者の期待基準にもとづいて争われたのである。²³消費者が製品設計に内在する危険について十分な情報を得られないまま製品（ピント車）を購入したとすれば、それは危険に対して警告する義務を製造業者側が怠ったということの意味しよう。すでに述べたように（Ⅱ-1）、製造物の厳格責任では製造、設計と並んで警告上の欠陥（警告懈怠）も含まれている。警告上の欠陥は、設計上の欠陥と密接な関係をもっているものの、Grimshaw裁判では消費者期待基準に含まれることによって、陪審のフォード社の責任に関する判断に作用したという（Schwartz [1991]: 1048, 1068）。このように正面から取りあげられることのなかった費用便益分析は、しかし、Grimshaw裁判に

おいてまったく役割を果たさなかったというのではない。それは端的にいて、懲罰的損害賠償の認定において使われたといえよう。

懲罰的損害賠償 (punitive damages) は、加害行為の悪性が高い場合、被害者の損失を填補する填補損害賠償 (compensatory damages) とは別に、加害者に対する懲罰として認められる損害賠償である。加害行為の悪性とはたんなる過失の存在だけではなく、悪意、害意あるいは無謀によるなど、非難性がおおきいことが要件となる（大羽 [1984]:125；田中 [1991]:685）。Grimshaw事件においてフォード社が懲罰的損害賠償の支払いを命じられた理由とは、つぎのことであった。

フォード社の経営陣(Ford's management)の行為はきわめて非難に値するものであった。それは会社利益を最大化すべく、公共の安全性の意識的かつ冷酷な無視を示している。…特定個人に向けた害意ある行為とは違って、フォード社の不法行為(Ford's tortious conduct)は何千というピント購入者の生命を危険にさらしたのである（Grimshaw, at 819-820）。

ここでいう「意識的無視 (conscious disregard)」とは、消費者の生命や身体に損害を与える蓋然性を意図的に無視したことであり、それは「公共の安全性に冷酷な無関心」を示す「フォード社の制度的メンタリティ (Ford's institutional mentality)」を表すも

²² Schwartz [1991]: 1020-1022；Lee and Ermann [1999]: 37-38. Lee と Ermann が指摘するように、フォード社のピント設計時期は1967-1970年であり、最初のピントが販売されて3年後にGrush/Saunby報告書が出されているため、この報告書が設計に影響を与えたと考えることはできない。また、設計・安全を担当したフォード社の技術陣はこの報告書それ自体を知らなかったという。報告書を執筆したGrushとSaunbyはフォード社の技術者ではなく、政府の自動車規制に対する自動車産業のゆるやかに調整された反対キャンペーンに加担したフォード社内の「インテリ屋 (eggheads)」であったという。ibid.p.38.

²³ フォード社は審理にあたり危険効用と消費者期待の二つを検討するよう提案したが、原告側が前者の検討に異議を申し立て、裁判官はこれを支持したという。またフォード社も、危険効用基準において、ひとたび製品設計が損害の近因であることを原告側が立証した場合、効用が危険を上回っていることの証明責任がフォード社に移ることをあらかじめ予期していなかったという。Schwartz [1991]: 1039-1040.

のとされた (*Grimshaw*, at 813)。そのような「制度的メンタリティ」をもたらしたのとして挙げられているのが費用便益分析である。すなわち、「フォード社はごく僅かな費用で危険な設計上の欠陥を修正できた」ことを知りながら、「人間の生命・身体を会社利益と衡量する費用便益分析に携わることで欠陥の修正を遅らせるという決定をおこなった」と断定された (*Grimshaw*, at 813)。かくして、*Grimshaw* 裁判において、費用便益分析は危険効用基準を適用する場合の厳密な分析手段としてではなく、「公共の安全性に冷酷な無関心」を示す「フォード社の制度的メンタリティ」を表すものとして位置づけられ、これが根拠となってフォード社の懲罰的損害賠償支払いが正当化されたのであった。

V おわりに——

ピント事件で問われた会社責任とは

ピントをめぐる「神話」解体作業を強力かつ精緻に推し進めた Schwartz は、この事件でなおフォード社に問われる核心部分があるとすれば、それはつぎのことであるという。「〔設計変更〕費用のゆえに、フォード社は購入者の生命の喪失機会を増やすことになるかもしれないと知りながらピントの設計を改良しないことを決定した、と信じることは妥当である」(Schwartz [1991]: 1034-35.〔〕内は引用者補)。この Schwartz の指摘は、フォー

ド社がピントの後部衝突による生命の危険の大きさを知りながら費用面からその是正措置を講ずることをしないという決定をおこなった、という判断を示すものである。²⁴ この「知りながら…しないことを決定した」ということは、*Grimshaw* 裁判における懲罰的損害賠償支払いを肯定する論理へとつながる。²⁵ このような Schwartz の主張については、Danley による批判がある。²⁶ フォード社の行動が受け入れがたいリスクを課したという Schwartz の判断は、1973年型という特定年式の車両の、死亡事故をとまなう後部火災に関する限られたデータにもとづいており(本稿上記注24を参照)、事実関係についての信頼にたるリスク推計は依然として不十分である。また、後部火災死亡事故という稀な事故タイプを取りあげて、フォード社が不正に行動したと結論づけることに正当性があるのかどうかは疑問である。すでにみたように(表5)、Schwartz 自身が掲げたサブコンパクトカーにおける死亡事故率の統計によれば、ピントのそれは他のサブコンパクトカーに比べてとくに高いものではなかった。全般的な率がさまざまな事故における各車両の強弱を反映しているとすれば、後部衝突におけるピントの死亡事故率が業界平均を上回るとしても、それがただちにフォード社の行動の不正を意味すると主張することに妥当性があるのだろうか。さらに、限られた経営資源をどの方面に費やして生命や傷害を救うことが最良であったの

²⁴ Schwartz [1991]: 1032 and note76. FARSのデータにもとづくフォード社内のある覚書きによると、1973年型車両について1975年から78年の4カ年間でつぎのことが明らかであるという。①すべてのサブコンパクトカーについて後部火災死亡数はかなり低いこと、②ピントの後部火災死亡事故率が稼働中車両100万台当たり4.4であるのに対して、その他の1973年型サブコンパクトカーのそれは2.2であったこと、③この事故率はグレムリンのそれよりもかなり低いが、ヴェガ、トヨタ、マツダ、ダットサンよりもかなり上であった。なお、同期間中の死亡者を生みだした後部火災事故に関係した1973年型ピントの車両は4台であった(いずれもインディアナ州におけるピント事故(1978年8月における10代の少女3名の死亡事故)を除く)。ibid.

²⁵ ただし、Schwartz は懲罰的賠償支払いについてはかならずしも肯定的ではない。たとえば、「ピントにおける懲罰的損害は適切であるとの陪審員の決定——事実審裁判官および控訴裁判によっても確認された決定は、危険効用基準自体の操作的な実行可能性について深刻な問題を生じさせている。」Schwartz [1991]: 1067.

²⁶ 以下の叙述は断りのないかぎり Danley [2005]: 228-230 によっている。

かという問題が残る。²⁷ しかし、このことはまさに費用便益分析に照らしてフォード社の行動を評価することを要請することになる。Schwartzはこれをおこなっていない。²⁸

リスク評価は入手可能なデータによる客観的なリスク推計にもとづいておこなわれるべきであるという意味では、Danleyの批判は妥当であろう。しかし、それを踏まえてもなおかつ残るSchwartzの判断への疑問は、不正行為があればフォード社が会社責任を負うことは当然としていることである。もとよりSchwartzは法学者であり、法人格を前提に論じている。Grimshaw裁判で問われたフォード社の製造物責任について、Schwartzはフォード社の法人としての責任を認める。²⁹ だが、その法律上の製造物責任を超えて、道徳的な意味でも有責性がある、つまり「知りながら…しないことを決定した」という道徳的批判は、法人格を前提としても自動的に導出されることではない。Grimshaw裁判では、「公共の安全性に冷酷な無関心を示す」フォード社の「制度的メンタリティ」が揚言され批判された。しかしながら、道徳的責任を帰属させるには、行為者が意図的に行為できること、行為者はその行為の正邪について判断できること、したがってある道徳的な共同体において行為者はその行為についての道徳的責任を問われうることを必要とする。普通、これらのことは人間あるいは人間集団を想定している。そこで、かりにSchwartzが主張するように、フォード社が知っていながら設計

改良をおこなわない決定を下したとすれば、その行為の道徳的責任は会社内のどの人間に帰属させることになるのであろうか。「2000の限界」という重量・価格の制約条件を付けてピント開発を急がせた経営者なのか。その制約条件のもので収納スペース確保のため車体後部に燃料タンクを置くことにした設計者なのか。その試作車を製造ラインに載せて量産化した技術者なのか。作業手順にしたがってラインでの製造にあたった現場の労働者なのか。または「会社の所有者」といわれる株主なのか。会社内の権限経路をたどってみてもだれ一人悪意ある不正行為を意図した人間が見当たらない場合、責任ははたしてだれに帰属することになるのであろうか。会社内の人間に帰属させられない場合、フォード社という「会社自体」が責任を負うことになるのであろうか。しかしながら、厳格責任である製造物責任とは違って、道徳的責任においては責任の代位は成立しないのである(Feinberg [1968]: 56, 60)。

わたしたちはここで一つのアポリアに直面する。製造物責任というような法的責任を問う場合は、法人格としての会社の責任を問うことが可能であろう。しかし、それを超えて道徳的な責任を問うという場合、会社を構成する人間に帰属させるのか、それとも会社自体に帰属させるのかという問題に直面する。人間に帰属させようとする場合、おうおうにして責任の寄与的配分が困難なために特定の個人を指示することができないことがある。

²⁷ DanleyはNHTSAの1990年報告によりながら、燃料装置保全基準が実施された1977年以後の火災関連事故件数は14%減少したものの、死亡者の減少は見いだせないとしている。その原因は、もともと火災を含む事故が比較的稀なうえ、火災による死亡者はおもに高速衝突の結果であり、これは燃料装置の保全だけでは防ぎきれないものであったためであるという。この結果にもとづいて、Danleyは後部衝突事故による犠牲者の数は、ピントの後部再設計によっても減ることはなかったのではないかと指摘する。Danley [2005]: 226.

²⁸ 結局、Danleyはつぎのように結論づける。「分かっている事実に照らしてみても、フォード社のピント神話にはわずかながらの真実さもあるという証拠はほとんどみあたらない。」Danley [2005]: 230.

²⁹ ただし、Schwartzによれば、Grimshaw裁判が、代替的な設計に関する厳密な費用便益分析にもとづいた危険効用基準ではなく消費者期待基準にしたがうのであれば、設計上の欠陥ではなく警告懈怠での製造物責任を問うべきであったという。Schwartz [1991]: 1068.

その場合、会社を構成する人間のだれ一人として道徳的責任を負わない事態が生じる。会社に責任を帰属させる場合、会社は人間と同じような自律的な行為主体として存在するかという形而上学的な問題に直面する。会社が自律的な行為主体ではないとすれば、擬制的な存在に道徳的責任を帰属させることに意味がない。しかしながら、人間も組織も道徳的責任を問われないとすれば、会社という巨大組織は一つのリヴァイアサンとして、しかもわたしたちの信約なき非道徳的存在として社会に君臨することになるのではないだろうか。

参考文献一覧

- Birsch, D. & Fielder, J. H. (eds.) [1994]. *The Ford Pinto case: A study in applied ethics, business, and technology*. Albany: State University of New York Press.
- Dardis, Rachel and Claudia Zent [1982], "The Economics of the Pinto Recall." *The Journal of Consumer Affairs, Vol. 16, No. 2*, 261-277
- De George, Richard T. [1981], "Ethical Responsibilities of Engineers in Large Organizations: The Pinto Case", *Business and Professional Ethics, vol.1, no.1*, 1-14.
- 邦訳「巨大組織内での工学技術者の倫理的責任：ピント事件」トム・L・ピーチャム & ノーマン・E・ボウイ編（加藤尚武監訳）[1997 = 2005]『企業倫理学 1』晃洋書房所収, 221-233.
- Dowie, Mark [1977], "Pinto Madness," *Mother Jones, Sept./Oct. 1977*, 18-32.
<https://www.motherjones.com/politics/1977/09/pinto-madness>.
- Danley, John R. [2005], "Polishing up the Pinto: Legal Liability, Moral Blame, and Risk", *Business Ethics Quarterly, Vol. 15, No. 2*, 205-236.
- Feinberg, Joel [1968], "Collective Responsibility," *Journal of Philosophy, vol.65, no.21*, 674-688. Reprinted in Larry May and Stacey Hoffman (eds.) [1991], *Collective Responsibility. Five Decades of Debate in Theoretical and Applied Ethics*. Rowman & Littlefield Publishers: Maryland., 53-76.
- Gioia, Dennis A. [1992], "Pinto Fires and Personal Ethics: A Script Analysis of Missed Opportunities," *Journal of Business Ethics, vol.11, no.5/6*, 379-389.
- 後藤 伸 [2019]「会社道徳主体性 (corporate moral agency) をめぐる論争——French 説と Velasquez 説を中心に」『経済活動と倫理』（神奈川大学国際経営研究所 Project Paper No.44）掲載予定
- Graham, John D. [1991], "Product Liability and Motor Vehicle Safety," in by Peter W. Huber and Robert E. Litan (eds.), *The Liability Law on Safety and Innovation*. The Brookings Institution: Washington, D.C., 120-190.
- Grimshaw v. Ford Motor Company. (1981)* 119 CA3d 757
- Grush, E. S. and C. S. Saunby [1973], "Fatalities Associated with Crash-Induced Fuel Leakage and Fires." Reprinted in Birsch and Fielder (eds.) [1994]: 165-173.
- 樋口 範雄 [2014]『アメリカ不法行為法』[第2版] 弘文堂
- 伊勢田 哲治 [2016]「フォード・ピント事件をどう教えるべきか」『技術倫理研究』（名古屋工業大学）第13号, 1-36.
- 小林 秀之 [1990]『製造物責任訴訟』弘文堂
- 小林 秀之責任編集 [1998]『新製造物責任法体系 I [海外編]』（新版）弘文堂
- レイシー, ロバート (Lacey, Robert. 小菅正夫訳) [1986 = 1989]『フォード自動車

- 王国を築いた一族』(上・下) 新潮文庫
- Lee, Matthew T. [1998], "The Ford Pinto Case and the Development of Auto Safety Regulations, 1893-1978." *Business and Economic History*, vol.27, no.2, 390-401.
- Lee, Matthew T. and M. David Ermann [1999], "Pinto 'Madness' as a Flawed Landmark Narrative: An Organizational and Network Analysis," *Social Problems*, vol.46, no.1, 30-47.
- Mackay, Murray [1991], "Liability, Safety, and Innovation in the Automotive Industry," in by Peter W. Huber and Robert E. Litan (eds.), *The Liability Law on Safety and Innovation*. The Brookings Institution: Washington, D.C., 191-223.
- NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) [1978], *Investigation Report Phase 1 C7-38, Alleged Fuel Tank and Filler Neck Damage in Rear-End Collision of Subcompact Passenger Cars. 1971-1976 Ford Pinto, 1975-1976 Mercury Babcat*.
- NHTSA [1983], *Evaluation of Federal Motor Vehicle Safety Standard 301-75, Fuel System Integrity: Passenger Cars*.
- NHTSA [1990], *Motor Vehicle Fires in Traffic Crashes and the Effects of the Fuel System Integrity Standard*.
- 大羽 宏一 [1984] 『米国の製造物責任と懲罰賠償』 日本経済新聞社
- Schwartz, Gary T. [1991], "The Myth of the Ford Pinto Case," *Rutgers Law Review*, vol.43, no.1, 1013-1068.
- 田中 英夫編 [1991] 『英米法辞典』 東京大学出版会