



HOKKAIDO UNIVERSITY

Title	損害賠償責任ルールにおける最適化問題とインセンティブメカニズム
Author(s)	小林, 好宏
Citation	経済學研究, 42(1), 31-46
Issue Date	1992-06
Doc URL	https://hdl.handle.net/2115/31909
Type	departmental bulletin paper
File Information	42(1)_P31-46.pdf



<研究ノート>

損害賠償責任ルールにおける最適化問題と インセンティブメカニズム

小林 好 宏

はじめに

法の経済分析は、アメリカにおいてすでに30年近い歴史を持っており、ロースクールの必須科目の一つになっているという¹⁾。日本においても、法学者による法の経済分析が最近盛んに行われているが、経済学者による分析はまだ多くはない²⁾。もちろん、法と経済とが密接につながる分野は、独禁法と産業組織論、労働法と労働経済学のように多く、これらの研究の歴史は古い。しかし、最近の法の経済分析の特徴は、不法行為法や契約法の分野に経済分析の方法を用いるところにある。

これらの新しい「法の経済分析」のきっかけを与えたのは、コースの1960年の論文であり³⁾、これは法の経済分析の古典となっている。法の経済分析を体系的に構成したのはポズナーのEconomic Analysis of Lawである⁴⁾。この分析は新古典派の経済分析に依拠しており、市場のルー

ルにもとづく効率的資源配分を基準にして、法的な問題を解決しようとするものである。すなわち、望ましい法体系を考えるときの判断の基準を効率的資源配分に求めるのである。

紛争を市場のルールにもとづいて解決するという考え方には次のような長所がある。交通事故による被害の補償であれ、公害による被害の補償であれ、紛争解決に法を適用する場合には種々の議論がある。一つの立場に対して反論がある。結局、裁判官の判断で決まるのであるが、これに対して、市場的解決は唯一の解を求めうる。

市場のルールを用いるということは、言い換えれば交換のルールを用いることであり、交換の前提として所有権が確定していることが必要である。所有権が確定的でないものについては、当事者のいずれに権利を認めるかが問題になる。コースの定理を例にとってみよう。大気を汚染する工場があり、付近の住民が汚染による被害をこうむっている場合を考える。工場が住民に損害賠償金を支払って生産を行い、利潤を最大化する生産水準まで生産を行っても、逆に住民が工場に生産を縮小してもらって、それによって発生する損失を補償する、というやり方をとっても、結局、純利潤が最大になるような最適

- 1) アメリカにおける法と経済学の展開過程については、マーク・ラムサイヤー「法と経済学—日本法の経済分析—」弘文堂1990、の序文に詳しく説明されている。
- 2) わが国の経済学者による法の経済分析の先駆的業績は、浜田宏一「損害賠償の経済分析」東京大学出版会、1977である。
- 3) R. H. Coase "The Problem of Social Cost" *Journal of Law and Economics*, Vol.3, October 1960.
- 4) R. A. Posner, *Economic Analysis of Law*, Little Brown, 1st ed 1973, 2nd ed, 1977, 3rd ed, 1986.

また、すでにこの分野の古典となっているものには、G. Calabresi, *Cost of Accidents: A Legal and Economic Analysis*, Yale University, 1970. がある。カラブレジは、すでに1960年代の初期から、この種の研究成果を示していた。

生産水準が達成される。この場合、大気を汚染する権利を工場に認めるか、清浄な空気を吸う権利を住民に認めるかで、いずれの方法が選択されるかが決まってくる。すなわち授権の問題である。いずれに権利が認められるかは授権の問題であり、いずれに授権が認められようとも資源配分には影響しない、というのがコースの定理の意味するところであった。

問題解決のためには、授権が決定されるとともに授権が保護されねばならない。被害者が授権者なら加害者は被害者を買収して損害をひきおこすことができる。加害者が授権者なら被害者は加害者を買収しなければならない。買収、すなわち取引によって最適解に至る。これが市場的解決の意味である⁵⁾。

授権を誰に設定するか、また、その授権をどのように保護するかが不法妨害法の基本問題であるが、取引費用がゼロの場合は、どのような授権や救済方法が選ばれても、資源配分上効率的な結果が得られる。しかし取引費用、すなわち当事者間の交渉のコストがかかる場合には、それによって当事者の行動が異なってくるため、どんなルールを設定するかで解が変わってくる。コースの定理が成り立つのは、取引費用がゼロの場合であり、現実には取引費用がかかる場合が圧倒的に多く、そこにルール設定の複雑さがある。例えば、加害者側に授権が認められた場合、被害者が加害者を買収して損害を防ごうとしても、加害者がそれに応じないこともある。交渉が成立するには膨大な取引コストを要し、むしろ損害を受忍するか、あるいは自ら防止コストを負担して損害を防止するほうがよい、ということが起こりうる。他方、被害者に授権が認められれば、加害者は防止手段をより安価に講ずることができるかもしれない。したがって

いずれに権利を認めるかで資源配分は変わってくる。もちろん上述の逆のケースもありうる。このように取引費用を要する場合、権利あるいは責任の設定は資源配分に影響するが、いずれに設定するかを判断する基準は最適資源配分であるというのが、法の経済分析の考え方である。

取引費用を要する場合に経済学の考え方を法に適用するには、まず、(1)効率的資源配分に合致するような権利の設定が行われねばならない。(2)しかし、それでも当事者の戦略的行動によって最適からのずれが生じうる。そこで賠償責任額を実際の損害額と等しくするように裁判所が決定しなければならない。ところが、裁判所が損害額を正確に把握しうるかどうかが、という問題がある。すなわち情報の不完全性の問題である。

このように、市場原理を応用して問題を解決するにしても、取引費用の存在、情報の不完全性によって資源配分が変わりうる。更に製造業者と消費者との間の問題（例えば製品の欠陥、事故に関すること）では、市場が競争的か独占的かということも、後述するように影響してくるのである。

不法行為等、紛争の処理における法ルールの設定に市場原理を用いることは、ルール設定の一つの考え方であるが、効率性という観点からみてルール設定の望ましいあり方としては、もう一つの基準がある。それはルールが、紛争や事故そのものを減少させるインセンティブを与えることである。社会的コストを節約するためには、資源配分上効率的であるルールであると同時に、事故や紛争そのものを減少させるインセンティブを与えることが望ましい。資源配分メカニズム（市場メカニズム）とインセンティブメカニズム、この二つをどのように備えるかがルール設定の課題となるべきである⁶⁾。

5) A. M. Polinsky: *An Introduction to Law and Economics*, Little Brown and company, 1983. 邦訳「入門 法と経済—効率的法システムの決定—」(原田弘夫・中島巖男 訳) CBS出版, 1986, 第1章参照。

6) 社会的費用の節約という観点から言えば、民事事件において紛争を解決する場合も同様の問題がある。紛争解決が効率的資源配分に適しているということと同時に、紛争そのものを減少させること、更に、紛争にともなう

本稿では、まず不法行為法分野における経済学的な考え方の適用、特に損害賠償責任ルールについての問題の所在を示す。次に、今日わが国でも最近大きくとりあげられている製造物責任制について、最も体系的にモデルを展開した例としてエップルとラヴィブのモデルを紹介する。彼等のモデルはどのような責任ルールが効率的資源配分に適しているかを明らかにしていると同時に、事故や欠陥の減少につながるインセンティブにも関連している。しかしインセンティブメカニズムとして不十分である。この点について3節で検討を行う。第4節では、資源配分メカニズムとインセンティブメカニズムについての展望を示す。

1. 問題の所在

損害賠償責任ルールの問題が生ずる範囲は多様にある。法律上の問題としては民事事件に限定しても数多くある。小林秀之・神田英樹「法と経済学入門」⁷⁾では、法と経済学が取り扱う基本的な事例をとりあげているが、そこで取り扱われているケースは、交通事故の法と経済学、契約（危険責任）の法と経済学、契約（救済）の法と経済学、財産権の法と経済学、公害の法と経済学をはじめ、民事訴訟、集団訴訟、有価証券等の法と経済学の問題を多くとりあげている。これら個々の問題を経済分析の立場から共通項でくくって、最適資源配分と、事件事故減少のインセンティブメカニズムという観点でまとめると、次のようにまとめることが可能

コスト、すなわち裁判費用、交渉費用を減少させることが望ましい。

裁判による決定よりも和解が、多くの場合、社会的費用を節約できるし、更には訴訟件数が少ないことが、被害者の不効用の増大（泣き寝入り）によらずにもたらされるのなら、それはよりいっそう社会的費用を節約することになる。この問題は別稿でとりあげる。

7) 小林秀之・神田英樹「法と経済学入門」弘文堂、1986年。

であろう。

交通事故については加害者と被害者、契約については債権者と債務者、公害における加害者と被害者というように、多くのケースについて多少内容は異なるにせよ、直接的な対応関係がある。問題は事故にもとづく損害の賠償責任をどのように負わせるかであるが、交通事故の場合は、運転者、歩行者とそれに自動車メーカーの間の責任の配分問題になる。運転者が加害者、歩行者が被害者であるとしても、ブレーキの作動が不十分であったかもしれないから、自動車メーカーの責任が関連してくる。契約法においては、危険負担を債権者が負うか債務者が負うか、といった問題となる。又、公害においては、そもそも環境の所有権をどう設定するのが最適資源配分に適うか、という問題であり、消費者保護に関する問題では、製造物の使用の際に発生する事故について、製造業者に責任を課するか、使用者が責任を負うか、という問題である。これについても、経済学的視点は、いずれに責任を課したなら、より資源配分上効率性に適うか、という問題につながる。

本稿では、製造物責任の問題を例に、これまでの議論を概観し、市場原理とインセンティブメカニズムがどのようにかわるかを検討する。

製造物責任product liabilityについて、考え方を整理し、問題を提示した最も古典的な業績は、ロナルド・マッキーンによって示された⁸⁾。いまマッキーンにしたがって、製造物責任に関する考え方の展開、責任の配分の意味をまとめてみよう。

マッキーンによると、経済学的にみた場合事故による損害は外部性の特殊なケースであるから、外部性と経済効率との間の関係という、きわめて経済学と深い関係がある⁹⁾。すなわち、製

8) Ronald N. McKean, "Products Liability: Implications of Some Changing Property Rights," *Quarterly Journal of Economics*, Vol. 84, November 1970.

9) *ibid.*, P 611

品の欠陥や事故は、製品のサービスに付帯する負の外部効果と考えることができる。外部性の存在は、所有権の割当てと関連してくる。

ところで交換の対象は、製品の物的特性ではなく、むしろその特性とともに付帯する権利のパッケージである。例えば5年間この製品が特性を発揮するのが常態であるとすれば、5年間、使用者はその特性を完全に活用しようという権利を持ち、その権利の代償として対価を支払うということになる。だからもしすべての権利が明確に定義され、割り当てられ、取引費用がゼロで、当事者が自発的交換に同意するなら、外部性は存在しないであろう。つまり、事故があればそれを直ちに修理する義務が必然的に交換の条件に入っているなら、外部性はないのと同じである。外部性が存在するのは、権利の配分や責任ルールに問題があるということである。

製造物責任の考え方を歴史的にふり返ってみると、初期の頃の責任関係は、直接的契約関係 *privity* が存在しなければならなかった。すなわち、製造業は卸売業に責任があり、卸売業は小売業に、小売業は顧客に責任を持つが、製造業から距離が離れると、責任関係はないと考えられた¹⁰⁾。だから、直接的契約関係がある場合のみ事故の責任関係が存在するという考え方のもとでは、消費者保護の観点は薄められざるをえない。

このプライバシー・ルールに対する例外が認められるようになったのは、19世紀の末から今世紀の初めである。それは食品や爆発物等の危険物についてである。もちろん、危険をとまなうものについての生産者責任は、小さな危険物、例えば欠陥のあるハイヒールとか、コーヒーの缶切りへと広がった¹¹⁾。

生産者責任についてのもう一つの展開が、過失責任制において、過失を判定するに際してのアド・ホックな手段の工夫である。製造業者の

側の過失を証明することはむずかしい。しかしある場合には、裁判所はいわば状況証拠によって過失を認定するということを行った。例えばシールを貼ったソフトドリンクのびんにごきぶりが入っていた場合、ボトリングの後に誰かが封をきって中にごきぶりを入れたとは考えにくいことであるから、それは製造過程で過失があったと見なすのである。

こうした判定上の工夫は、生産者厳格責任(無過失責任)へのシフトであると批判された。不法行為における厳格責任あるいは無過失責任は、契約が果たされなかったからではなく、単に悪いことが行われたが故の責任であると、大雑把に定義される。しかしながら、厳格責任でさえ、なお製品の欠陥があることを必要とする。損害、欠陥等の証明についての問題は、なお存在し、多くの場合に、製造業者の責任が免がれられるだろう。不法行為のもとでの無過失責任制の発展は、単に製造業者が責任を持つ確率を増大させるだけである、とマッキーンは言う¹²⁾。

これまでの伝統的な責任ルールの考え方は、過失責任ルールであり、それは伝統的な経済理論の立場と基本的に同じである。伝統的経済理論は、私的所有権制度のもとで、自発的交換が行われる経済を想定しており、そこで最適資源配分をもたらすものとしての市場機構の動きが重視されてきた。市場メカニズムを通じて有効な資源配分がもたらされるための法制的条件として、私的所有権が確立していること(交換の成り立つ条件)、契約の自由(交換が自発的に行われること)が必要である。宮沢健一教授は次のように述べている。上述のことを法制的に支えてきたのは、第1に「売手と買手との間に『直接的な1対1契約』を規定する近代市民法のたてまえ、第2は、契約社会において自由で責任をもつ個人が行動する以上、『過失なきところ責任なし』とする過失責任制の発想である。そしてこの背景には、行動主体の立場の相互互換性

10) *ibid.*, P 612

11) *ibid.*, P 613

12) *ibid.*, pp615-616

の想定（つまり今日の買手は明日の売手となつて一向差支えなしとの前提）が控えている¹³⁾。」

宮沢教授は、伝統的な市民社会の原則をこのようにとらえ、「立場の互換性のこの発想こそ、取引における主体間の平等性・等質性の前提を可能にした想定である¹⁴⁾」と指摘している。この前提が成り立つ限りにおいて、伝統的経済理論とその背景にある法制的裏付けは、妥当性があったといえる。しかし、現代の産業社会における取引の実態は、市場経済の古典的理念とは、相当にかけ離れている。

製造物責任に関連する法は、当初、伝統的経済理論の想定とほぼ対応していたと言える。しかし、企業と消費者との関係がもはや対等の交渉力をもつものでないことは明らかであるし、製品やサービスの質についての情報が非対称的であることも、疑いえない事実である。また、製品やサービスが多様化し、かつ高度化するにつれて、単純な1対1の直接契約関係のルールは、もはや妥当性を失った。

すでに述べたように、歴史的には今世紀に入って、製品の欠陥等が生じたときに製造業者に責任を課する方向に変化している。過失negligenceの存在はそれほど問題ではなくなる。もちろん過失に代って欠陥defectの存在は必要である。もちろん厳格責任ルールとは言っても、欠陥についての証明は必要であり、欠陥の証明に際して、使用者の誤った利用によるものでないかどうかの検証は必要であり、あらゆる場合において製造業者に責任が課せられるというものではない。

マッキーンは、責任の割り当てについてその意味をそれぞれのケースについて分けて示している。一つは買手の注意義務を求める考え方、caveat emptor（買主をして警戒せしめよ）であ

る¹⁵⁾。この場合、取引コストがなく、当事者が自発的交換の結果を受け入れるならば効率的結果をもたらす。取引コストがかかる場合は、売手責任か買手責任かで最適資源配分は異なる。

生産者責任の場合について、マッキーンは、裁判費用がいつそう増大するであろうという。なぜなら、買手責任の場合は、製品の所有者は補償を受けず、加害の範囲や過失の存在についての裁判所の決定が不要であるのに対し、生産者責任の場合は、そうではない。

買手責任の場合は、消費者は自ら製品の欠陥によって生ずるであろう損害に対して保険をかけるのに対し、生産者責任の場合は、生産者が保険をかけ、それだけ製品価格が上昇する。逆に言えば、消費者は生産者から保険を買うことになる¹⁶⁾。

買手責任から生産者責任へのシフトは、取引コストがかかるなら、効率を低下させる。

最後に、生産者に過失がない場合にも生産者に責任を課す、無過失責任制についてみる。これは、マッキーンの表現では、極端な責任割当て制（extreme arrangement）であるが、最近の傾向は、過失や欠陥がない場合も生産者に責任を課する方向に向かっている。生産者は状況の如何を考慮することなしに、製品の使用とともに生ずる損害に責任をもつ。この場合、もし取引費用がかからなければ、他のケースと同様、生産者は買い手に商品の使用について注意を促し、第3者は使用者に使用上の注意を促すとともに生産者に安全性を供与するよう促す。各主体はそれによる利益がコストを上回る限り、そうした行動をとり、資源は効率的な水準で利用されることになる。

これに対して取引費用を要する場合は、無過失責任制は資源配分を変える。そして取引コストが測定されないなら、責任割当ての如何が効率性をもたらすかどうかとも不確定である。裁判費用は過失責任ルールの場合よりも低下するが、

13) 宮沢健一「制度と情報の経済学」有斐閣、1988、第7章 国民生活と制度デザイン、191ページ

14) 同上、191ページ

15) つまり、これが買手責任ルールである。Mckean, *op cit.*, p. 612.

16) *ibid.*, pp. 620-622.

訴訟件数は増えるだろう、とマッキーンは言う¹⁷⁾。

彼はこのように、各責任ルールのもとで、それぞれどのような効果を及ぼすかについて記述している。しかし彼の論文は問題提起と問題整理であって、記述的であり、厳密な証明が行われているわけではない。

マッキーンの他に、ブキャナン、カラブレジ、ドーフマン等が同様の問題を論じている¹⁸⁾。この問題を定式化し、分析的に示したものに、ブラウン、オーイ等の業績がある。オーイは、完全競争、危険中立的という前提のもとで、危険財の生産と消費の問題を分析した。そして、政府の介入、すなわち、ある種の規制は消費者余剰を減少させると結論づけた¹⁹⁾。しかし、この分析的結論は、完全競争、完全情報といった想定によってもたらされているのであり、政府介入が必要になるのは、情報の非対称性、すなわち、消費者が財の品質や危険についての情報をもてない場合である。

責任の割当てについては、所得分配上の考慮も必要になる。この点に注目して分析したもの

に、浜田宏一の業績がある。

これら先行者の研究成果を踏まえて、責任ルールの問題を分析的に示したものに、エップルとラヴィヴの研究がある²⁰⁾。次節では彼らのモデルの骨子を示す。

2. 製造物責任についてのエップルとラヴィヴの分析

製造物責任ルールについて総合的かつ体系的な議論を、数学的モデルで展開したのはエップルとラヴィヴである。この節では、エップル等のモデルに即して議論を進める。

エップル等が展開したモデルの主要な特徴は次の如くである。

①製品の安全性を変数として扱い、均衡において決定されるものとしている。

②製品の安全性を二つの変数で示す。イ。欠陥(事故)の起こる確率、ロ。損害の大きさ。

③耐久財を分析対象とする。それによってリプレースごとに生ずる事故の可能性を考慮に入れる。

④完全競争と独占という市場構造の違いによる問題を扱う。

⑤保険市場の不完全性の問題を考慮に入れている。

⑥不完全情報の問題を明示的に示す。

以上の点を考察の対象として、責任ルールの最適解を求めようとするのである²¹⁾。

製品の安全性は生産費に影響し、価格に影響する。責任ルールの割り当て如何によっては、消費者の厚生に違いをもたらす。そこで厚生最大化をもたらすような最適責任ルールを求めているのである。経済厚生は、消費者の厚生と企業の利潤の合計とされる。消費者の厚生、利潤、

17) *ibid.*, pp. 622-623.

18) J. M. Buchanan, "In Defence of Caveat Emptor", *University of Chicago Law Review*, vol. 38, Fall 1970.

ブキャナンのこの論文は、表題のとおり、伝統的買手責任ルールを擁護したものである

Calabresi, G and K. C. Bass. "Right Approach, Wrong Implication: A Critique of McKean on Products Liability," *University of Chicago Law Review*, Vol 38, Fall 1970.

R. Dorfman, "The Economics of Products Liability: A Reaction of McKean", *University of Chicago Law Review*, vol. 38, Fall 1970.

これらの論文は、すべてMcKeanの問題提起に対して批判を加えたものであり、その意味でも、McKeanの問題提起は大きな意味があったのである。

19) W. Y. Oi. "The Economics of Product Safety," *Bell Journal of Economics and Management Science*, vol. 4, Spring 1973.

J. P. Brown, "Toward an Economic Theory of Liability," *Journal of Legal Studies*, vol. 2 June 1973. J. P. Brown "Product Liability: The case of an Asset with Random Life," *American Economic Review*, vol. 64, March 1974.

20) Eppel D. and A. Raviv, "Product Safety: Liability Rules, Market Structure and Imperfect Information," *American Economic Review*, Vol. 68, March 1978

21) Eppel and Raviv, *op. cit.*, pp. 80-81.

製品の安全性が被説明変数で、異なる市場構造、異なる責任ルールによってそれらがどう決まるかを分析するのである。筆者がとりあげようとする資源配分上の効率性と事故減少のためのインセンティブメカニズムとの関連でいえば、資源配分上の効率性は、消費者の厚生プラス利潤で示され、インセンティブメカニズムの問題は、製品の安全性を示す変数で説明される。

消費者は危険をとまなう耐久財（例えば乗用車）を購入し、価格は P とする。耐用年数を T とする。 T 期間のうちに故障するかもしれない。その確率を θ とし、これは各期間ごと一定とする。故障による損害額を L 、故障したならば P の価格でリプレースしなければならないとする。

モデルで大事な役割を果たすのは保険である。保険市場が存在する。保険料は保険支払請求の期待値に比例すると仮定する。 T 期全体にわたって支払われる保険料は次の如くである。

割引率 β 、事故確率 θ 、事故の際の補償額を I とし、保険料は I に比例するとしてその比例定数を λ とする。

$$(1) \quad R = \lambda \sum_{t=1}^T \beta^t \theta I$$

ただし $\lambda \geq 1$

$\lambda = 1$ のとき、プレミアム合計額 R は、補償額 I の割引現在価値に等しい²²⁾。

消費者は T 期にわたって、各期ごと保険料を支払い当該財以外の財を購入し、期待効用を最大化する。これは次のように示される。

$$(2) \quad E \sum_{t=0}^T r^t U(C_t)$$

C は当該耐久財以外の消費であり、効用関数はセパラブルである。割引率を r とする。総支出は初期の富 W_0 を越えないという制約のもとで、(2)を最大化する。市場割引率は β であり、消費者は正の消費をし、 β の割引率で貸し借りができる。

毎期の消費者の意思決定プロセスは次の如くである。ゼロ期首に消費者は、耐久財への保険と消費 C へ、富を割りふる。各期末 $T-1$ において、消費者は資産価値をどれだけ失ったか知ることになる。もし耐久財の欠陥によってなにがしか失ったなら、彼は損失分 $P+L-I$ を支払う。 T 期にすべての残存する富が消費される。

各期首の富 W_t は、前期の消費と資産の損失についての情報が与えられることにより、前期の富 W_{t-1} と関係づけられる。損失が生じたときの総損害額は、リプレースに要する価格 P に損害額を加えたものである。これを A とすると、 $A = P+L$ であり、これに対して保険金 I が出る。 W_t は次のようになる。

$$(3a) \quad W_t = \begin{cases} \frac{1}{\beta} (W_0 - C_0 - R) - (A - I) & \dots \theta \text{の確率で欠陥が発生する} \\ \frac{1}{\beta} (W_0 - C_0 - R) & \dots 1 - \theta \text{の確率で欠陥が生じない} \end{cases}$$

$t = 2, 3, \dots, T$ とすると

$$(3b) \quad W_t = \begin{cases} \frac{1}{\beta} (W_{t-1} - C_{t-1}) - (A - I) & \dots \theta \text{の確率で欠陥が発生する} \\ \frac{1}{\beta} (W_{t-1} - C_{t-1}) & \dots 1 - \theta \text{の確率で欠陥が生じない} \end{cases}$$

消費者は(3)の制約のもとで(2)を最大化する。エップル等は補論においてダイナミックプログラミングを用いてこれを証明している(紹介略)。そこでは、保険が公正でフルに支払われるなら最適解が得られることが証明されている²³⁾。

22) *ibid.*, p.81

23) *ibid.*, p.82.

次に製品の安全性がどう決まるかを分析するために、製品の総需要関数を特定化する。完全保険（全額支払い）のもとで、耐久財をT期にわたって所有する総費用は、価格Pと保険料Rによって決まる。総費用は、

$$(4) \quad H = P + R = P + \lambda \theta A \sum_{t=1}^T \beta^t \\ = P + \lambda \theta AB$$

ここでRはI=Aで評価されており、BはT期にわたる1ドルの現在価値である。

各主体は1単位の耐久財を購入すると想定している。(4)式は耐久財所有のコストであり、耐久財需要は、このコストHに依存する。

$$(5) \quad Q = Q(H) \quad Q'(H) < 0$$

以上の基本モデルのもとで、各責任ルール、異なる市場構造によって市場均衡における被説明変数の大小を比較するのである。被説明変数は、消費者の厚生、企業の利潤、製品の安全性である。製品の安全性については、すでに示したように事故の起こる確率と損害の大きさであらわす。製品の質の面で欠陥はメーカーの努力で減少させることができる、と、エップル等と言う。自動車事故などは、メーカーのコントロールの範囲外であるとも言えるが、それとても、バンパーを改善するなどして損害を減らすことができるというのである²⁴⁾。

費用関数は次のように示される。

$$(6) \quad C(\cdot), C'(\cdot) < 0, C''(\cdot) > 0$$

規模に関する収穫不変を前提とする。

消費者責任ルールのもとでは、消費者は危険を伴う耐久財を価格Pで買い、更に保険料Rを支払う。したがって総需要は(5)式で示されるようにH(=P+R)に依存する。生産者は、最

初の耐久財の販売と、事故が起きて置き換えるリプレースメントの両方の販売による期待利潤を最大化する。

$$(7) \quad \Pi = [P - C(\cdot)] Q(H) + \theta \sum_{t=1}^T \beta^t \\ [P - C(\cdot)] Q(H) \\ = [P - C(\cdot)] Q(P + \lambda \theta (P + L)) \\ B(1 + \theta B)$$

生産者責任ルールのもとでは、消費者はHで財を買い、生産者は財の欠陥からもたらされるコストを負担する。生産者の目的関数は、

$$(8) \quad \Pi = [H - C(\cdot)] Q(H) - \lambda \theta \\ [C(\cdot) + L] Q(H) B \\ = Q(H) [H - C(\cdot)(1 + \lambda \theta B) \\ - \lambda \theta LB]$$

(8)式の第1項は最初の財の販売による利潤であり、第2項は、事故に対処するための生産者の保険費用である。この費用は生産者が自ら負担するか（事故防止コストをかけるか）第3者から（保険会社から）保険を購入するか、いずれかによってもたらされる。

Hは、消費者責任のもとでは価格プラス消費者が保険会社に支払う保険料であり、生産者責任のもとでは、完全に製品を保証する（保証書付きの）価格（full price）である。

以上のモデルにもとづいて、生産者責任と消費者責任という責任の割り当て、独占と完全競争という市場構造の違いが、被説明変数である損害の大きさや事故の頻度、消費者厚生と利潤にどう影響するかを分析するのである。ケースは二つづつの組み合わせで四つから成る²⁵⁾。

ケース1. 消費者責任—独占

まず生産者が独占者で、事故の責任が消費者に

25) *ibid.*, p 84-87

以下、この四つのケースについてモデルが展開される。

24) *ibid.*, p.83.

割り当てられる場合を考える。(7)から、独占者にとっての利潤最大化をもたらすPとLは、

$$(9) \quad Q + (P - C)Q'(1 + \lambda\theta B) = 0$$

$$(10) \quad -C'Q + (P - C)Q'\lambda\theta B = 0$$

(9)を(10)に代入すると

$$(11) \quad C'(1 + \lambda\theta B) + \lambda\theta B = 0$$

ケース2. 消費者責任—完全競争

競争企業はHを所与として受けとる。消費者はHを一定とすると、PとLの組み合わせについて無差別である。(4)をPに関して解き、(7)に代入すると(12)を得る。

$$(12) \quad \Pi = Q(H) [H - \lambda\theta LB - (1 + \lambda\theta B) \cdot C(L)] \\ (1 + \theta B) / (1 + \lambda\theta B)$$

競争企業にとって最適なPとLを決定する条件は二つある。(イ)利潤がゼロ、(ロ)Hをパラメーターとしたときに、(12)を最大化するLの選択、この二つである。

$$(13) \quad P - C = 0$$

$$(14) \quad C'(1 + \lambda\theta B) + \lambda\theta B = 0$$

(14)は、耐久資産所有の総費用 $C(1 + \lambda\theta B) + \lambda\theta B$ を最小にするLを選択することと同じである。又、これを(11)と比較すると明らかなように、独占のケース(11)と同じで、Lの選択に市場構造は関係がないことがわかる。

ケース3: 生産者責任—独占

独占者の利潤最大化は、(8)をHとLに関して微分して得られる。

$$(15a) \quad Q + Q' [H - C(1 + \lambda\theta B) - \lambda\theta LB] = 0$$

$$(15b) \quad C'(1 + \lambda\theta B) + \lambda\theta B = 0$$

ケース4: 生産者責任—完全競争—

競争企業にとってHは所与である。HとLを決定する均衡条件は、利潤ゼロと、(15b)と同じ条件式である。それ故、生産者責任のもとではLは市場構造に関係なく同じである。

以上の結果から、Lはいずれの責任制のもとでも市場構造から独立であることが示された。更に(15b)は(14)と同じであり、それはLの選択が市場構造から独立であるのみならず、いずれの責任制からも独立であることが示されている。次に消費者の厚生がどのように影響されているかを見よう。

消費者の厚生を比較するには、耐久資産所有の総費用Hを比較することで充分である。(4)の定義から、(9)が(15b)と等しいことがわかる。すなわち独占のもとでの消費者の厚生はいずれの責任制のもとでも等しい。他方、市場構造が競争的な場合は、いずれの責任制のもとでも消費者の厚生は等しい。そして、Lはすべての場合に同じであるから、結局、消費者の厚生は、通常の場合と同じく、独占の場合に完全競争にくらべて低い、という結果を得る。

これに対して生産者の利潤は、生産者責任制のもとでより高い。LとPはいずれの責任制のもとでも等しいことがすでに示されているので、この利潤の差は(8)から(9)を差し引くことによって得られる。この差は次の如くである。
(8) - (9)

$$Q[P + \lambda\theta(P + L)B][P - C(L)](\lambda - 1)\theta B$$

保険の負担がある場合に、この式は正であり独占者の利潤が競争の場合よりも高いことを示す。ではこの差は何によっているか。それは生産者責任制と消費者責任制では、保険の負担が異なることから生じている。消費者は購入価格と損害額の合計(P + L)について保険をかけるのに対し、生産者は置換費用と損害額の合計(C + L)について保険をかけるからである。それ故、保険コストは消費者責任制のもとにおいてより高くなる。

次に、もう一つの被説明変数 θ 、すなわち事故確率が、四つのケースについてどう異なるかをみる。

ケース 1. 消費者責任—独占

Pと θ について、それぞれ利潤最大化の条件をみると

$$(16a) \quad \frac{\partial \Pi}{\partial p} [Q_1 + (P_1 - C_1)Q'_1 \cdot (1 + \lambda \theta_1 B)] \\ (1 + \theta_1 B) = 0$$

$$(16b) \quad \frac{\partial \Pi}{\partial \theta} [-C'_1 Q_1 + (P_1 - C_1)Q'_1 \cdot (\lambda A_1 B)] \\ \cdot (1 + \theta_1 B) + (P_1 - C_1) \cdot Q_1 B = 0$$

添字 1 は、ケース 1 を意味している。

ケース 2. 消費者責任—完全競争

この場合、Lよりも θ が費用関数の中心であるという点を除けば、目的関数は(12)と同じで P_2 と θ_2 の最適値を決定する条件は、利潤がゼロということと、Hがパラメーターとして扱われる場合に、 θ_2 が利潤を最大にすることである。

$$(17) \quad P_2 - C_2 = 0$$

$$(18) \quad \lambda LB + C'_2 (1 + \lambda \theta_2 B) + \lambda BC_2 = 0$$

(18) は耐久財所有の総費用 $C(1 + \lambda \theta B) + \lambda \theta LB$ を最小にする θ を選ぶことと同じである。

消費者責任のもとで、独占と完全競争における安全性(事故確率)について比較してみる。 η を需要の価格弾力性とする。

$$(19) \quad \eta = -\frac{P}{Q} \cdot \frac{dQ}{dP} = -\frac{P}{Q} Q' (1 + \lambda \theta B)$$

(16a) と (16b) を結びつけると

$$(20) \quad C'_1 (1 + \lambda \theta_1 B) = \frac{P_1 B}{\eta_1} \left(\frac{1 + \lambda \theta_1 B}{1 + \theta_1 B} \right) \\ - \lambda A_1 B$$

$A_1 = P_1 + L$ であることを考慮すると、これは次のように書ける。

$$(21) \quad \lambda LB + C'_1 (1 + \lambda \theta_1 B) + \lambda BC \\ = -\frac{P_1 B}{\eta_1} \left(\frac{1 + \lambda}{1 + \theta_1 B} \right) \leq 0$$

この不等号は $\lambda \geq 1$ という前提によっている。(21)の左辺は θ_2 を決める1次式の条件(18)と同じである。 θ の関数は凹性を前提していることから、 $\theta_2 \geq \theta_1$ である。かくて、消費者責任のもとで、独占的生産者はフル・インシュアランス(完全保証の保険)によって、競争企業よりも、より欠陥の確率の低い耐久財を生産できる。 $\lambda = 1$ という特殊なケースにおいては、 θ は市場構造に関係なく等しい。

ケース 3. 生産者責任—独占

独占者の利潤最大化条件は、 H_3 と Q_3 に関し(8)を微分することによって得られる。

$$(22a) \quad \frac{\partial \Pi}{\partial H} = Q_3 \\ + [H_3 - C_3 (1 + \lambda \theta_3 B) - \lambda \theta_3 LB] Q'_3 = 0$$

$$(22b) \quad \frac{\partial \Pi}{\partial Q} = -Q_3 \\ [C'_3 (1 + \lambda \theta_3 B) + C_3 \lambda B + \lambda LB] = 0$$

ケース 4. 生産者責任—完全競争

競争企業にとってHは所与である。均衡条件で決まる H_4 と Q_4 は利潤ゼロの場合及び(22b)と同じ条件で求められる。それ故、 $\theta_3 = \theta_4$ 、更に(22b)は(18)と等しく、それは $\theta_3 = \theta_2$ を意味している。従って、 θ の決定について要約すると $\theta_1 \leq \theta_2 = \theta_3 = \theta_4$ となる。

θ_1 すなわち消費者責任のもとでの独占者は、より事故確率の少ない(安全性の高い)製品を生産する。それは、所与のPと θ について二つの責任制の間の利潤の差を考慮することによって得られる。(7)から(8)を差し引くと

$$(23) -Q [P + \lambda \theta (P + L) B] \\ (P - H(\theta)) (\lambda - 1) \theta B$$

利潤の差は、消費者責任制のもとでは、消費者が購入価格に対して保険をかけるのに対し、生産者は生産費にかけるとのことによる保険料の差から生じている。消費者に対する付加的な保険料を減少させるために、消費者責任制のもとでの生産者は、生産者責任制におけるよりも θ を減少させ、より安全な製品を生産する。

事故の頻度 θ が、競争下ではいずれの責任制においても等しいという理由は、 $P=C$ であり、保険料は生産者にとっても消費者にとっても等しいからである。

製品安全性のこの比較も興味深いだが、より重要なのは、二つの責任ルールのもとでの消費者の厚生である。競争市場ではいずれの責任ルールでも同じである。独占のもとでの二つの責任ルールを比較すると $H_1 > H_3$ 、すなわち消費者の厚生は、独占で生産者責任のもとにおいてより高い(H が小さい)。消費者の厚生は単純に消費者の支払う H の大きさを示している。 $A=P+L$ であるから(4)式から、 P の代りに H でおきかえ(16a)を書きかえると、

$$(24) Q_1 + [H_1 - C_1(1 + \lambda \theta_1 B) - \lambda \theta_1 LB] Q'_1 = 0$$

この式の形は(22a)と同じである。すでに、 $\theta_1 \leq \theta_3$ であることが示されたから、 θ が増加するときに、(24)の H がどう変化するかを見ることによって、 H_1 と H_3 を比較しうる。 H を θ の関数とし、(24)を θ について微分すると、

$$(25) \frac{dH_1}{d\theta} = Q'_1 [C'_1(1 + \lambda \theta_1 B) + C_1 \lambda B + \lambda LB] \\ \partial^2 \Pi / \partial H_1^2 \left(\frac{1 + \lambda \theta B}{1 + \theta B} \right) < 0$$

H に関する利潤関数は凹であると想定されており分母は負である。(22b)から $C'(1 + \lambda \theta B) + C \lambda B$

$+ \lambda LB$ は θ_3 においてゼロ。 θ についての関数も凹とすると、(25)式は θ_1 で負、 $\theta_1 \leq \theta_3$ であるから $H_1 \geq H_3$ と結論される。それ故、消費者厚生は、独占的生产者が責任を負う場合において高い。

独占者の利潤について二つの責任制のもとでの比較をすると、生産者責任制のもとで利潤がより高い。それ故、消費者、生産者双方にとって、生産者責任のほうが独占のもとでは高い利益をもたらす。

この結果は、保険支出が独占者が責任を負う場合により低いことから生じている。以上を要約すると次のようにまとめることができる。

エップル等は、製品の安全性を損失の大きさと、事故の確率に分け、これと消費者厚生、生産者の利潤の計四つの被説明変数が、市場構造と責任ルールのあり方でどう影響されるかを分析した。この結果、損失の大きさは、いずれの場合も同じであり、その他については、次の関係が成り立つことが証明された。

$$\theta_1 \leq \theta_2 = \theta_3 = \theta_4, \quad H_1 \geq H_3 > H_2 = H_4, \quad \Pi_1 \leq \Pi_3$$

これによってわかるとおり、独占のもとでの消費者責任制において、事故確率は最も低い。生産者責任の場合は安全性は低いけれども、消費者厚生も生産者利潤も高い。完全競争のもとでは、いずれの責任制においても変わらない。

以上の分析結果は、独占者は競争企業と同じかそれ以上に安全製品を生産すること、生産者責任にすることによって安全性は低下することを示している。これは常識とは異なる結果である。このような結果になった理由として、エップル等は、フル・インシュアランスの前提を挙げる。この仮定は、モデルにとってクルーシャルな役割を果たしている。損害は保険でカバーされる。したがって保険料の支払いが重要な変数になるが、消費者は製品価格を補償するように保険をかけ、生産者は生産費をカバーするように保険をかける。この差が有意に利いている。ここから法の経済分析は、次の問題へと議論を

展開することになる。

エップル等は、フル・インシュアランスの仮定を除き、保険が損害の一部しか補償しない場合についても分析を進める。分析は、部分的保険のもとで製品の安全性についてが中心であるが、これまでの議論では、消費者が完全な情報を持っていることを前提としていた。しかし、現実には消費者は製品の安全度について不完全な情報しか持たないのが一般的である。そこでエップル等は不完全情報の要素を入れる。モデルの上では不完全情報は、耐久財の価額 I をカバーする保険料に影響する。保険会社は消費者よりも情報を持っていると仮定し、先の分析と同様の手順で、二つの責任ルールのもとでの効果を分析するのである。そこで導出される結論は次の如くである。

消費者の情報が不完全な場合、損害の規模は責任ルールの如何によって変わるかもしれない。加えて消費者責任のもとでの消費者の厚生は、情報不足によって減少する。この減少分は生産者責任よりは消費者責任のもとでより低くすることが可能である。

では安全性のもう一つの指標、事故の頻度に対する不完全情報の効果はどうか。ここで重要な要因は実際の事故確率 θ と、消費者の主観的事故確率との違いであり、もし両者が一致していれば、消費者責任のもとで事故頻度は変わらない。しかし主観的確率にバイアスがあると、安全性はそのバイアスと逆方向に変化する。消費者が事故確率を過少評価すると、事故確率は完全情報下の消費者責任の場合よりも高くなる、と結論する。情報の不完全性は消費者責任のもとで消費者の厚生を低下させるが、生産者責任のもとにおけるよりは厚生は低くはない。以上のような分析結果が示される。これらの結果にもとづいて、エップル等は次のように結論する。

①製品の安全性と消費者厚生決定において、保険と情報が重要な役割を果たす。保険が完全に損失をカバーし、消費者が完全な情報を持っているなら、製品の安全性は市場構造からも責

任ルールからも独立である。

②保険か情報かいずれかが不完全なら、この結果は必ずしも得られない。いずれかが不完全な場合は、どちらかの責任ルールが一般的に適用できるというものではない。完全な情報と完全な保険のもとでのみ、責任ルールは問題でないと言える。

③部分保険のもとで情報が不完全なら、製品の安全性と消費者の厚生は、不確実性の度合いと、消費者の判断のずれの度合いに依存する。

一般的には、消費者が製品の安全性について合理的かつ正確に判断しうる財については、消費者責任制が望ましく、他方、もし消費者が製品の安全を評価するのがむずかしければ生産者責任制が望ましいと言える。

3. インセンティブメカニズムからみたモデルの問題点

エップル等のモデルは、製品の安全性を事故の大きさ L と、事故確率 θ であらわし、これを被説明変数としてモデルに内生化し、市場構造や責任ルールのあり方によってどう影響されるかを明らかにしようとしたという点で、大きな意義を持つ。しかし、危険の減少のためのインセンティブメカニズムがモデルで作用しているのか、あるいは社会的厚生観点から、責任ルールのあり方が十分に解かれているか、問題は多い。この点について、彼等のモデルの特徴を検討してみよう。

彼らのモデルでは、生産者は利潤最大化を消費者は厚生最大化をそれぞれ目的とする伝統的な経済学の枠組みによって構成されている。消費者の厚生は H の大きさ、すなわち消費者の負担する額によって表わされる。

消費者責任ルールのもとでの生産者の利潤最大化は (7) 式で示された。

$$(7) \Pi = [P - C(\cdot)] Q(H) + \theta \sum_{t=1}^T \beta^t [P - C(\cdot)] Q(H)$$

右辺の第1項は、製品販売による利潤であり、第2項は、欠陥が生じたときに消費者がリプレースする、そのリプレースのための製品の販売による利潤である。したがって生産者の利潤は、製品の生産と、事故によって生ずる置換需要との両方から発生する。したがって生産者の利潤についてだけみれば(消費者の厚生は別として)、事故の発生は利潤を増大し、社会的厚生を高めるという結論を導く可能性を内包している。

他方、生産者責任ルールのもとでの利潤は、(8)式で示される。

$$(8) \Pi = [H - C(\cdot)] Q(H) - \lambda \theta \\ [C(\cdot) + L] Q(H) B$$

第2項は、生産者の負担する保険料である。損害の大きさLは、保険料Rに影響し、 $R + A = H$ であり、 $A = P + I$ である。消費者責任のモデルでは、利潤最大化をもたらすようなPとLの組み合わせを選択することになる。このようなかたちでLがモデルの中に組み込まれている。生産者責任のもとでは、HとLの組み合わせを分析することになる。

安全性のもう一つの側面、 θ についてはどのようにかわっているか。これも(7)式と(8)式から明らかなように第2項の θ が利潤最大化に関連している。モデルでは θ が Π にどう影響するかをみるため、 $\partial \Pi / \partial \theta$ を解いており、これの大小を、各責任ルール、各市場構造のもとで比較している。

しかし、ここで問題となるのは、 θ が内生変数として扱えるかという点である。これはLについても同様であり、モデルでは、均衡において決定される変数ではあるけれども、通常は生産者の意図によってコントロールできるわけではなく、一般には外生変数であると考えるのが自然である。もし、これを内生変数として扱うなら、 θ とLを減らすことが目的で、そのためにコストをかける、ということになるのが常識に合う扱い方であろう。ところが、必ずしもそうは

ならない。その理由は、保険の存在にある。これが問題の第1点である。

問題の第2点は次の如くである。エッセル等のモデルは部分均衡論的分析である。部分均衡的扱いにおいては、効率的資源配分の問題として考えた場合、不十分である。(7)式の第2項は、利潤がリプレースによっても生じることを示しているが、これは事故が起こるほど利潤が増大する可能性があることを示している。この場合、生産要素が無限に弾力的に供給されることになっている。つまり要素供給の面での制約条件式が示されていない。

いま、社会が危険を伴う財を生産する部門と、安全財を生産する部門とから成ると仮定しよう。それぞれの生産関数を

$$Q_1 = F_1(K_1, N_1)$$

$$Q_2 = F_2(K_2, N_2)$$

K, Nはそれぞれ資本と労働とし、

$$N_1 + N_2 = \bar{N}_0, \quad K_1 + K_2 = \bar{K}_0$$

と仮定すると、事故による置換の増大は、明らかに L_1 と K_1 を増大させ、安全財の生産は縮小する。消費者の効用が危険財と安全財の両方の消費に依存し、生産者の利潤も両部門の利潤から成っている、とすれば、事故による社会的厚生 of 低下がごく常識的に出てくる。しかしモデルでは、耐久財とその他の財への割り振りについては触れられているが、それ以後は、その他の財への消費は姿を消し、もっぱら Π とHで社会全体の厚生が論じられることになる。しかし、責任ルールのあり方が経済厚生にどう影響するかは、当該耐久財の消費とコスト負担、それに当該部門の利潤だけでなく、消費全体、経済全体としての資源配分を考慮して分析されるべきであろう。

この点を考慮してモデルを展開するならば、おおよそ、次のような方向でモデル展開がなさ

れることになる。

社会は、安全財と危険財の2部門から成り、消費者の厚生は両財の消費に依存する。生産要素の完全雇用を前提する。安全財 Q_1 、危険財を Q_2 とし、それぞれの生産に要する資本と労働を K_1, K_2 および N_1, N_2 であらわす。消費者の効用 U は、

$$U=U(Q_1, Q_2)$$

生産関数は、

$$Q_1=F_1(K_1, N_1)$$

$$Q_2=F_2(K_2, N_2)$$

$$K_1+K_2=\bar{K}_0$$

$$N_1+N_2=\bar{N}_0$$

であり、

消費者は効用最大化を、生産者は利潤最大化を求めるとして、危険財に関しては L, θ が、努力によって減少するという前提をおく。努力は生産費の上昇を伴う。

$$\frac{d\theta}{dC} < 0, \frac{dL}{dC} < 0$$

という関係がある。社会の厚生は消費者厚生と利潤の合計から成る。

おおよそこうした基本の枠組みでモデル展開を行うのが妥当と思われる。

いずれにしても、 L や θ を内生化したとはいえ、 L や θ を減少させるためのインセンティブメカニズムは、保険料の支払いというかたちで関わっていることになる。しかしながら、保険が完全であれば、そのことが逆に事故を避ける注意を怠らしめるという面を持つこともよく知られている。これは、いわゆるモラルハザードの問題であるが、エップル等のモデルでは、モラルハザードの問題はエクスプリシットに出ていない。保険料の支払いが、モラルハザードの問題を考慮に入れると問題はいつそう複雑になるだろう。

単純に考えれば、 L や θ が努力によって減少せうとしたときに、努力のコストを要するが、

その一方で事故の減少は、保険料を減少させることになる。そのようなかたちでインセンティブメカニズムをモデル内部にとり入れることが可能と思われる。

4. 過失責任と無過失責任

製品の欠陥によって生ずる被害の処理の問題については、最近、わが国においても、製造物責任制度の法制化をめぐる議論が起こっている。歴史的には過失責任制から無過失責任制へという流れである。

元来、過失責任ルールは、事故や欠陥を少なくするインセンティブを持っていた筈である。自動車事故を考えてみよう。過失責任ルールは、過失があったものに損害賠償義務を負わせるものであり、歩行者側に過失があれば、賠償額はそれだけ減額されるし、運転者がまったく無過失であり、歩行者に過失があれば賠償は支払われない。したがって、運転者も歩行者も過失のないよう行動する、というインセンティブを与えることになる。しかし保険の導入によって、このインセンティブはくずれている。賠償金額が保険金額の範囲内であれば、それらはすべて保険で支払われるため、事故防止のための経済的インセンティブにならない。

交通事故処理の法の目的は、一つは事故自体を減少させること、第2は被害者の生活保障、そして第3に、事故処理費用の軽減である。保険制度は、第2の被害者の生活保障という点では有効であるが、そのために、第1の交通事故それ自体を軽減させるという目的にとっては、かえってそのインセンティブメカニズムにマイナスの作用をもたらす。第3の目的にとってみても、過失責任制度は欠点がある。過失の有無の認定について多くの費用を要するからである²⁶⁾。このことは、製造物責任の問題についてもあて

26) 小林秀之・神田英樹、前掲書 2章「交通事故の法と経済学」14-16ページ。

はまる。

これに対して、無過失責任の場合はどんな問題があるか。一般的に無過失責任制度を採用する法理論的根拠として、「危険な物を支配管理する者は、その物から生ずる損害について絶対的な責任を負うべきだ、という『危険責任』の考え方、大規模な事業を営む者はそれに見合う利益を得ているのがふつうであるから、その事業過程で他人に損害を与えた場合には、その事業者が利益の中から損害を補償するのが公平であるという考え方で、これは『報償責任』の考え方」がある²⁷⁾。

法の経済学の立場から、過失責任か無過失責任かを判断する根拠は何か。交通事故にせよ、製造物の欠陥にせよ、不法行為の場合は当事者間の取引費用が大きい。したがって経済学的にみるならば、取引費用を最小にするようなルールを設定することが望ましい。しかしそのみではなく、損害防止費用を最小にするような責任ルールの設定であるならばなお望ましい。

法律上、最も安価な損害防止手段によって被害を防止することができる者を、最安価損害回避者と呼ぶ。経済効率の観点からは、最安価損害回避者に損害防止費用を負担させるのが最も望ましい。もし過失責任ルールを適用するならば、加害者が最安価損害回避者である場合は、加害者に過失があったとみなし、被害者が最安価損害回避者であったなら、加害者に過失はなかったものとみなせばよい。しかし、これは現実の過失と、みなし過失の間にずれがあった場合、公正の観点からいって受け容れ難い。

では、無過失責任ルールを適用したならばどうであろうか。これはケースによって異なる。小林秀之・神田英樹は、二つの設例を挙げ取引費用と最安価損害回避者について説明している²⁸⁾。その設例を要約しよう。

設例①は、有名な信玄公旗掛松事件である。

旧国鉄の機関車の入れ替えを行う停車場の近くに由緒ある松の木があり、その松が汽車の煤煙で枯死した。松の所有者は旧国鉄に損害賠償を求める訴えを起こした。判決は松の所有者を勝訴させた。

この件で、もし松の枯死による被害を200万とし、これは国鉄が煤煙防止のスクリーンを取りつけるか、松の所有者が松を他の場所に移転することによって防ぐことができるとする。国鉄がスクリーンを取りつけるのには100万円かかり、所有者が松を移転させるのに150万円かかるとすれば、国鉄が最安価損害回避者であり、国鉄に責任を負わせればよい。

ところで、もし国鉄に賠償責任がないとすれば、松の所有者は100万円を国鉄に寄付してスクリーンをとりつけてもらうというやり方がある。国鉄に賠償責任がある場合もない場合も、100万円のスクリーンをとりつけることによって松の枯死を防ぐことができるから、結果は同じである、というのがコースの定理の意味するところであった。しかし、もし国鉄に賠償責任がなければ取引を拒むことができる。そうすると所有者は松を移転しなければならないかもしれない。これが取引費用のかかるケースであり、コースの定理は成立しない。

次に設例②をみよう。Aスーパーでの車での買物客は、台数で月平均100台になる。駐車場での車内物品の盗難が激増し、月平均1台あたり1万円の被害がある。この被害は店が月20万円でガードマンを雇って監視するか、買物客がそれぞれ車に警報器を一台あたり月額1000円で備えることによって防止できる。A店に損害賠償責任なしとすれば、客は1000円の警報器をとりつけたほうが、全体で10万円の負担で済むから、100万円の被害を受忍するよりは得である。A店に賠償責任ありとすれば20万円のガードマンを雇うよりは、客に1000円の警報器を配れば10万円で済む。しかしそれを客に了承させるのに12万円の取引費用がかかるとすれば計22万円になるから、ガードマンを雇う。この場合、最安価損

27) 同上、6章「法と経済学の基礎概念」80ページ。

28) 同上、73-78ページ。

害回避者は客であり、客に負担させれば10万円、店に責任を課すれば20万円のガードマンを雇用するので10万円のムダが生ずる。

したがって設例②の場合、駐車場の管理者である店に無過失責任を課すると、社会的にはムダということになる。店を加害者とする表現には抵抗があるかもしれないが、駐車場というサービスつきの販売であるから、客に対しては製造業者と同じ立場に立つ。製造物責任と同じ考え方である。加害者側が最安価損害防止者でない場合は、このように社会的ロスが生ずることになる。

以上の設例から、①の場合は無過失責任ルールのもとで最安価損害回避者に賠償責任を課することが可能であり、効率に適うけれども、設例②の場合はそうはならないということが明らかになる。このようにみてくると、どのようなルールが望ましいか、どちらに責任を割り当てたらよいかは、ケースバイケースということになる。

しかし無過失責任原則の場合には、もう一つの重要な側面がある。事故防止の手段を開発するインセンティブを加害者側に与えるということである。危険物の製造、管理者は、一般により多くの知識、情報を所有している。したがって、より効率的に事故防止をする手段を開発することが可能と考えられる。そして事故の減少それ自体が社会的にはより望ましく、取引費用も含めた社会的コストをいっそう減少させるこ

とになる。したがって問題は、最安価損害回避者に責任を課すことと、加害者に事故防止のインセンティブを与えることがうまく両立するかどうか、あるいは両立させる仕組みをどうつくり出すか、という点にある。

これまでの議論を整理してみると、次のようになる。

①無過失責任制は、加害者側が最安価損害防止者であるならば、より効率的に事故防止手段を講ずることになる。

②被害者側が最安価損害防止者である場合には、取引費用が高ければ非効率的な手段が採用されるかもしれない。

③しかし、加害者側がより多くの情報を持っているならば、より有効な事故防止手段を開発することができるかもしれない。その意味では無過失責任制は、加害者側に事故防止手段を開発するインセンティブを与えることになる。

このような問題点を考慮して、製造物責任についてのモデル展開をふり返ってみると、もちろん、不十分な点が多くある。生産者と消費者のいずれが最安価損害回避者かという問題は、考慮されているとは言えない。また損害防止手段の開発へのインセンティブメカニズムも、すでに述べたように、充分展開されていない。

今後のモデル展開として必要なのは、損害防止の努力変数、あるいは損害防止手段採用と開発のコストをモデルに導入し、それへのインセンティブメカニズムを明らかにすることである。