

## 航空事故における機長の責任と航空会社の管理責任

著者	浅野 裕司
著者別名	Y. Asano
雑誌名	東洋法学
巻	26
号	2
ページ	59-90
発行年	1983-03
URL	<a href="http://id.nii.ac.jp/1060/00003605/">http://id.nii.ac.jp/1060/00003605/</a>

# 航空事故における機長の責任と航空会社の管理責任

浅野 裕 司

はじめに

今日のように旅客機が巨大化し、高速化し、機体、装置のシステムが複雑化した時代においては、航空事故はたった一つだけの原因 (cause) で事故となることはむしろまれであり、設計・製造・整備・運航・操縦・管制・施設・気象など、実にさまざまな諸要因 (factors) の重なり合いと絡み合いの中で事故に発展していくものである。単に、機長の人間的ミス (human error) だけで起こるものではない。勿論、機械としての航空機がいかに安全性の高いシステムになっていても操作する人間の側にミスが発生すれば、それは大事故につながる危険性がある。それを防止するための規定が設けられ、教育訓練が行なわれているにもかかわらず、ミスがあった場合は、それなりの背景があるはずである。この背景になっているものが実は事故の真因といえる。昭和五七年は航空事故の記録も残った。なかでも二月九日の日航機羽田沖墜落事故 (死者二十四人、重軽傷者一五〇人) は、世界航空史上、類のない機長の異常操作によると推定される事故として、その説明が注目されている。昭和五七年一月二十二日、運輸省航空事故調査委員会は、

聴聞会を開いたが、問題の機長が数多く奇異な行動を起こしながら、なぜ、その精神異常を見抜けず、事故を未然に防げなかったかに意見が集中した。既に、当該機長は、事故当時、心神喪失状態にあり、精神分裂病で不起訴、措置入院となっているので、刑事責任は問われず、今後、機長を心身症と診断した日航乗員健康管理室の嘱託医と異常操縦を見逃した日航幹部の刑事責任が追及されることになろう。また、日航の管理責任が問われるのは当然である。昭和四四年一〇月二〇日、宮崎空港で五人の負傷者を生じた全日空YS11機事故は、パイロットにハイドロプレーニング現象の発生を予見すべき注意義務を課した高裁判決が確定しているが、操縦士が補い切れぬ空港の欠陥を指摘する専門家の声も強く、空の安全についての行政責任を問うべきであろう。従来、国際線の事故についての航空運送人の責任につき論及した各種の論文はあるが、国内線のこうした事故についての論文は、ほとんどないといっても過言ではない。そこで、機長の責任、運送人の管理責任、安全のための行政責任などを、これら二つの事故を中心に触れていくことにしたい。こうした問題を書くことは、なんとも筆が重い。不幸な大惨事、尊い犠牲から教訓を得て事故の再発を防止するためには、乗員の責任、現場関係者の責任の追及のみに終始することは避け、真の事故原因の探究が最も重要である。従来 of 学説、判例にとらわれることなく、勝手な意見を以下にみみずのたわ言のように書き並べることが、大方の御叱正、御批判を仰ぐことができれば幸甚である。

## 一 機長の責任と航空会社の管理責任

機長とは、定期航空運送会社における air line pilot の captain (英国では air pilot in commander) を指し、こゝに謂う機長は、飛行中の航空機の運航は勿論のこと、その安全について全責任を有するパイロットである。わが航空法第七二条は、機長の路線資格につき、「定期航空運送事業の用に供する航空機には、運輸省令で定める当該路線における航空機の機長として必要な経験、知識および能力を有することについて運輸大臣の認定を受けた者でなければ、機長として乗り組んではならない」と規定している。また、同七三条は、「機長（機長に事故があるときは、機長に代わつてその職務を行なうべきものとされている者。以下同じ。）は、当該航空機に乗り組んでその職務を行なう者を指揮監督する。」と機長の権限について規定している。したがつて、こうした者が以下に謂う機長であり、場合によりパイロットなる言葉もでてくるが同じ意味に用いる。国際民間航空条約 (Convention on International Civil Aviation 通称シカゴ条約) 第二付属書 (annex 2) 第二章 (航空規則の遵守) 第三項および第四項は、それぞれ航空規則を遵守する責任と機長の権限について規定しているが、これらは、すべて航空機の機長 (pilot in command) の責任と権限に関する規定である。第三項一は、機長の責任として、まず航空規則の遵守を規定している。しかし、航空機の安全のために絶対に必要である場合は、航空規則からの逸脱を認めている。機長の責任として、さらに第三項二は、予定する飛行に関するあらゆる航空、気象情報に精通する義務をあげている。衝突の回避、粗暴な飛行の禁止、最低安全高度、巡航高度の遵守、物件投下制限、曲技飛行の規制、空域制限、酒精飲料・薬剤など機長が遵守しなければならぬ規則を定めているが、わが航空法も同様な規定がある。わが航空法は、機長の義務違反についての責任につき厳しく明記しており、その第一〇章罰則で第一四二条第二項のほか、第一五一条以下に機長等の職務に関する罪を規定

している。たとえば、機長の最後退避義務、報告義務の違反についての罰則がそのなかにあるが、これなどは、機長となるべき者が当然その使命感と人格および職業的倫理感としてそなえているので、第七五条、第七六条の規定だけでなく、機帆船時代の船長に関する規定を想起させるような古い感覚の規定といえよう。こうした点にも現代の定期航空会社の航空機の機長を単なる雇用労働者にさせてしまふ要因が存するといえる。いずれにしても、機長が、航空法もしくはこれに基づく処分に違反したとき、また、職務を行なうにあたり、非行または重大なる過失があった場合、技能証明取消の処分（第三〇条）を受けることになる。問題として考えられることは、機長が心神喪失という状態にあったという通常考えられない例外を除き、機長は、航空機操縦士の免状を有し、その能力は、国が検定し、優秀な者に免許を与えており、また、自己において操縦中は、その生命もかかっているので、故意や悪意をもち無謀な操縦をすることはないといえる。

機長は、こうした航空法のほか、刑法および航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律（昭和四九年六月一九日法律第八七号、航空危険行為処罰法と略称）が適用される場合がある。航空危険行為処罰法からみると、航空事故が発生し、人の死傷または物件の損壊があると、機長に対して「業務上過失危険罪」（第六条）によって刑事責任が問われる。すなわち、「過失により『航空の危険』を生じさせ、または航行中の航空機を『墜落』させ、『転覆』させ、もしくは『覆没』させ、もしくは『破壊』したるものは、一〇万円以下の罰金に処する」とあり、その第二項は「その業務に従事する者が前項の罪を犯したときは、三年以下の禁錮又は二〇万円以下の罰金に処する」と規定するが、過失によって航空機が墜落したりして人の死亡という結果が生じた場合には、この規定の過失犯にあたり、

同時に刑法の業務上過失致死傷罪にあたるときは刑法の規定の適用によって後者の重い処罰がなされることになる。問題は、この過失責任とその因果関係の立証である。この第六条の過失責任は、直接に航空機を操縦するパイロットばかりでなく、直接ならびに間接に航空交通業務従事者について考えられる。たとえば、勤務条件やスケジュールが業務遂行上過酷であった、もしそういう環境や条件でなければこういう事故は当然起らなかったであろうというような因果関係のある場合、そのような勤務条件を設定する者において注意すれば、そういう結果が予見できたという因果関係、あるいは航空機の整備業務をする者について十分な整備をすればこういう事故が起らなかったであろうという因果関係が立証できる場合において、その整備の責任担当者というものについて結果の予見ができる状態にあっては、過失責任が生ずることは理論的には考えられるが、実際には具体的にあてはめる場合には因果関係の立証自体が非常にむずかしい問題である。従来、わが国では、航空機操縦士などその身分、<sup>(1)</sup>その業務の性質から、いやしくも客観的にみて必要とされる注意を機長などが欠如すると、保たれる意識の明瞭度では一般人との間に差異がないと考えられるのに、一般人ならば到底その成立が認められないような場合についても、それが認められることがあるように、機長の不注意の範囲は広いと類推されるような論理も<sup>(2)</sup>あり、よく過失論争の焦点となる「注意義務」その根幹としての予見義務は、法的義務であるから客観的に定められるけれども、その注意義務の前提にある注意の可能と<sup>(3)</sup>いうことは、何を標準にして決めるかは、あまり論ぜられていない。人間の能力の限界、すなわち、「注意義務」の限界が十分論議されないと、注意義務を不当に拡大し、具体的状況を慎重に調査研究することなしに機械的に過失犯の成立を認める危険性もある。

わが刑法では、第二十一条をもって、航空事故を惹起し、人を死傷させたり物件を損壊した機長を「業務上過失」として刑事責任を問うことになる。この刑法第二十一条は「業務上必要なる注意を怠り因て人を死傷に致したるもの」(本文)とあり、「五年以下の懲役若しくは禁錮に処せられる」とする。その焦点は「業務上必要なる注意を怠り」にあるが、元来、刑法第二十一条は、航空事故を想定して規定した条文ではないため、航空事故につき適用する場合その解釈上も問題のあるところである。スイス刑法第二三七条のように、*‘auf der Strasse (陸路上)’, ‘auf dem Wasser (水上)’, ‘in der Luft (空中)’* 交通の事故に対する規定でないところに問題がある。航空運送における交通は、海上や陸上交通と異なり航空機の特異性を考慮しなければならない。刑法第二十一条に謂う「業務上必要なる注意を怠り」という注意義務は航空交通の特異性が一切考慮されていないし、本来、わが国の過失犯は、例外的に罰せられるにすぎず、過失を罰するには、それが社会的に相当な範囲において非難に価いするものでなければならぬ。また、この規定の「業務上過失」は、特別重罪規定すなわち加重規定である。こうした諸点をみるにつけ、わが航空法および刑法が欧米に比し、立遅れの感を深くする。たとえば、西独航空法は、機長の責任につき、故意または過失ある場合に限るとするが、新しい過失理論を導入しており、航空運送が社会的に不可欠の有益性をもたらすならば、その航空交通の性質上存する若干の危険に対して、刑事責任を問うことなく、その航空運送上の利益のために、法律はその危険行為を許容するに到っている。勿論、西独航空法 (Luftrecht) は、航空取締法規 (Luftfahrtverordnung) とともに機長 (Muster des Luftfahrzeugs) の刑事責任につき、西独航空交通法 (Luftverkehrsgesetz) 第五八条に規定している。<sup>(4)</sup>

わが国で旅客機事故において機長が過失責任を問われた最初のケースは、昭和三八年五月の全日空仙台空港事件があ

るが、仙台地裁は、着陸の際の機長の過失を否定し、不可抗力を認めて機長を無罪にした。<sup>(6)</sup>昭和三八年五月の日東航空「つばめ号」墜落事件では、機長の注意義務の前提としての衝突の危険の回避可能性があったか否かが争われたが、「事故は機長の天候に対する判断の誤りが大きな原因である」とし、刑事処分として禁錮二年、執行猶予三年の言渡しをうけている。<sup>(6)</sup>昭和三九年の大分空港旅客機炎上事件では、滑走路オーバーランによる航空機の機体破壊と炎上につき、機長の無過失が立証され、事故原因は不可抗力によるとして無罪になっている。<sup>(7)</sup>昭和四四年一〇月の全日空機宮崎空港事件では、気象条件が大きく左右していたにもかかわらず、機長には極めて高度な注意義務が課せられているとして、刑法の「業務上過失傷害」および航空法違反が問われ、禁錮一年、執行猶予三年に処せられた。<sup>(8)</sup>昭和四七年五月の羽田空港日航機事件では、降雨中の滑走路の湿潤による摩擦係数のいちじるしい低下による旅客機の滑走路逸脱大破に対し、機長に刑法上の「業務上過失」と航空危険行為処罰法の「航空機運行の業務に従事する者において、過失により航空機を破壊した」として、禁錮八カ月、執行猶予三年を言渡した。<sup>(9)</sup>

昭和五七年二月九日の日航機羽田沖墜落事故につき、日航の管理責任を追及してきた警視庁捜査本部は、昭和五八年一月一五日までに、事故機の機長（精神分裂病で入院中）の直屬上司であった日航幹部四人と嘱託医二人の計六人に対する業務上過失致死傷容疑を固め、同年一月末にも六人の逮捕を含む強制捜査に踏み切るとした。同捜査本部は、約一年間の捜査で、日航幹部と嘱託医師らが機長の病状を的確に掌握すべき業務上の注意義務を怠り、それぞれの過失が競合して判断能力のない機長を乗務させ、大惨事につながった、と結論づけている。航空事故で航空会社の管理責任が問われるのは前例がない。昭和五七年一月一日、運輸省の航空事故調査委員会は、日航機羽田沖墜落事故



の事実関係の調査をほぼ終え報告書を公表し、機長の機首下げ、エンジンの逆噴射という異常操縦が墜落の直接原因であることを確認している。そして、機長の精神的変調については「事故前、その全体像を正確に把握していた関係者はいなかったように思える」との見解を明らかにしている。同報告書にもとづき、その内容についての意見を求めるため、昭和五七年一月二二日、同調査委員会は、聴聞会を開催した。この聴聞会は「旅客機事故で、一般的関心の高いもの」について開催を義務づけており、この事故の聴聞会では、問題の機長が数多く奇異な行動を起しながら、なぜその精神異常を見抜けず、事故を未然に防げなかったかに意見が集中した。事故機の乗員や機長の上司は、公述で「機長の精神異常は、うわさとしても聞いていなかった」と強調、事故に対する過失、管理責任を間接的に否定した。ことに事故機の副操縦士は、機長の異常操縦について「落とすことを意図しての操作としか考えられなかった」と証言した。しかし、機長の精神異常は「全く思ってもいなかった。社内とうわさでも聞いていない。知っていればクルーを組むはずがない」と異常に気づいていなかったことを強調した。事故機の機長が何らかの理由で「着陸直前の逆噴射」という、常識では考えられない操作をしたことはほぼ確実である。実際、離陸時三分、着陸時八分の計一分間は「クリティカル・イレブン・ミニッツ」(危険な一分)と呼ばれているが、機長にかかる精神的重圧は、はかり知れないものがあるとされる。勿論、この事故については、世界に類のないものだけに、今後、より詳細な事故原因探究が続けられ、機長の事故当時の健康状態、異常操作、墜落原因の関連をさらに調査する必要がある。事故機の機長の健康状態が事故に結びついているとすれば、日航の責任も当然重くなろう。すなわち、日航乗員の健康管理についての責任体制の問題である。ジェット機のパイロットは、強いストレスを受けながら乗務を続けてもいる。パ

イロットの健康管理は、安全な運航体制を支える最も重要な柱となっている。身体と心の健康に十分なチェックが行われているのか、この事故は、全面的な再検討を迫っているといえよう。捜査当局が厳しい姿勢で、事故の刑事責任を追及すべく、機長の鑑定留置という異例の措置があった。この事故で誤解を生んだのが「心身症」である。それは、心身症が異常な操縦で墜落に導いたように一般に伝えられたことであるが、心身症は精神障害とは別であり、直接原因と考えられぬことである。心身症とは、身体症状を主とするが、その診断と治療に心理面からの配慮をとくに必要とする病態と定義され、ノイローゼや精神病などとは区別される。心身症は精神病とは違うので、異常な行動を呼び起すとは考えられない。精神的に不安定な人の方が心身症になりやすいともいわれるが、しかし、判断を誤るようなことはないといわれる。症状はあくまでも身体的なものだからであると指摘され、事故と関連は薄いというのが定説である。機長は、航空法により六カ月ごとに身体検査を義務づけられている。事故機のこの機長の場合、昭和五四年一月から五六年まで五回の検査をすべてパスしている。日航は、機長の航空身体検査で「異常なし」「既往症なし」の証明書を運輸省に提出していた。しかし、何か健康管理に手落ちがなかったか、せつかく健康点検の制度があっても、それが厳しく運用されなくては、安全に役立たない。また、日航には、乗員同志が心身とも乗務に支障がないことを確認し合い、異常があれば、報告する制度がある。これは昭和五二年一月、アンカレッジ空港で起きたDC8型貨物機事故において、飲酒操縦の機長を他の乗員がチェックできなかったために事故が惹起されたことを重視し、これを教訓に安全報告制度というものが設けられた。羽田沖事故機は、前日にも、大島上空で異常な旋回をした。副操縦士は、この異常を認識していたが、チェック、報告には至っていない。この点、一般に日航の機長管理職制度に対する批判

に結びつけているが、機長に昇格すれば、自動的に管理職になるという、世界でも例のない日航の制度は、また、航空他社より極めて長い機長養成期間を前提としたものである。そして、乗員から「職場から明るく、健康で、自由かつ達な雰囲気を奪った大きな要因であり、事故機の機長の背景となっている」との見解が強い。なお、事故機の機長は、昭和五六年春の九〇日間に二回しか離着陸していないとされている。この点は、航空法施行規則違反が指摘される。航空自衛隊では、パイロットに対し、通常の健康管理のほか、厳しい負荷実験を行って各種の反応をみるなどのチェックが行なわれている。もし、安全が至上命令というならば、この厳しさを民間航空会社こそ考慮する余地がある。日航は、現場の乗員だけに責任を負わせることなく、徹底的に乗員管理の体制を見直さなければならぬ。事故機の機長に対する鑑定留置の措置の手順が刑事訴訟法からみても異例なことであり、当初、警視庁特捜本部は、航空危険行為処罰法第二条（墜落罪）違反容疑で病院に鑑定留置していたのであるが、機長の刑事責任を問うのは無理とした。すなわち、最大の焦点である事故当時の機長の刑事責任能力については、否定的な見解である。捜査本部は、当初、故意論にもとづいて捜査を開始したとされている。「未必の故意」すなわち、多数の乗客乗員を死傷させるといふ結果を予測しながらエンジンを逆噴射して墜落させた、というものであった。しかし、行為には動機がなければならぬ。捜査当局は予期していた証拠をあげることができなかった。もし、機長に航空機を墜落させる意思があったとするならば、エンジンを逆噴射するよりも操縦桿を押しして海に突入したほうが効果的であったはずである。動機もなく、したがって目的もなく航空機を墜落させるという事は、正常な状態ではあり得ないことである。そこで、考えられるのは「心神喪失」ということである。機長は、当初、「着陸寸前、突然いような恐怖心から、意識

を失ってしまった。どんな操縦をしたか、全く覚えていない」と取り調べで供述している。この供述を文字通り採用すると故意論は成立しないし、刑法第三九条第一項の「心神喪失者ノ行為ハ之ヲ罰セス」という条文により機長の罪を問うことが不可能となる。捜査本部は、墜落事故を機長個人の責任に帰するために、可能と考えられた結果の不発生を、軽率に信頼したときに認識ある過失論となる、という、いわゆる「予知義務」にもとづいて「過失」に捜査方針をきりかえたとされている。しかし、「過失論」を構成するためには、結果発生を予見し、予見した結果発生を回避できぬ自由な行為が行為者に保証されていなければならない。当該事故でいえば、機長は、福岡で当該機に機長として乗務することをやめ、また、飛行中に副操縦士と交代できる条件になればならないということになる。結局、捜査の方針は再度、「故意論」に戻り、機長の精神鑑定をすることで「責任能力」の判定を行うようになったとされている。昭和五七年九月、事故機の機長は精神鑑定で精神分裂病と判定され、不起訴処分となった。事故当時、事故機の機長は、心神喪失であったので刑法第三九条によっても、その刑事責任は追求することはできなくなった。鑑定は、機長は事故五年前の昭和五二年ごろから妄想型精神分裂病で、囑託医の診断を「明らかな誤診」とした。捜査本部が一連の捜査で重視しているのは、多数の人命を預かる立場にある日航側と、機長の健康状態をチェックする医師たちとの相互協力、責任体制である。つまり、日航幹部と医師が互いに密接に連絡をとり、事故機の機長の適格性を検討していれば、機長復帰はあり得ず、たとえ復帰の判定をしたとしても（当該機長は異常が一時期であったので日航は暫時乗務停止や副操縦士降格の措置をとり約一年後に機長に復帰させている）その後の病状・行動を的確に観察し、機長不適格として乗務停止などの措置をとれば事故は未然に防げたはず、としている。しかし、日航幹部らは機長の

異常な言動を医師らに知らせず、「誤診」のきっかけをつくったほか、向精神薬の常用を知らながら嘱託医の診断だけで「機長の適格性」を判断した。この点で日航幹部の過失責任は免れないとみられている。

民法上、この責任能力について、どのように考えるか、という問題もある。民法第七一三条は、「心神喪失ノ間ニ他人ニ損害ヲ加ヘタル者」は不法行為責任を負わないとしている。通説によれば、過失責任主義のもとでは、故意または過失が不法行為の要件となっているが、過失というのは、ある行為の結果を予見できたにもかかわらず予見せずしたがって結果の発生を回避しなかったというものであるから、過失による責任を問うためには、行為者に行為の結果を予見しうるだけの最低限一定の知能ないし判断能力が具備していることが前提にされなければならない。そこで、責任無能力者に対しては、不法行為責任を問いえないとされている<sup>(10)</sup>。勿論こうした責任能力制度を過失責任主義の論理的前提とみる通説の見解に対しては批判もある。イギリスでは、精神障害者も不法行為責任を負うとされている。精神障害者は、自分が何をしているのか認識できないほど障害がひどい場合を除いて、過失責任を問われる、ということである<sup>(11)</sup>。フランスでは、一九六八年一月三日法によって民法典第四八九条の二で精神障害者の賠償責任が認められることになった<sup>(12)</sup>。ドイツでは、民法第八二七条は、無意識の状態、または病的な精神障害があつて自由な意思決定が妨げられている状態にある者は、責任を問わないとしている。しかし、被害者が監督義務者から賠償を得ることができないときには、当事者の関係などの諸事情からみて、損害を填補することが衡平に合するという場合には、衡平責任 (Billigkeitshaftung) を負うものとされている (ドイツ民法第八二九条)<sup>(13)</sup>。わが民法第七一三条は、「心神喪失」の間に他人に損害を加えた者は損害賠償責任を負わないとしている。通常、心神喪失というと、意思能力を欠くことを

いうが、無意識状態または正常な判断力を完全に欠如している場合を指し、法律上の責任を弁識しえないことはもとより、事理、善悪の判断をもし得ない状態をいう、とされている。<sup>(14)</sup> 加害者が加害当時に心神喪失の状態にあったかどうか、という責任能力の有無についての立証責任は、責任無能力を主張して責任を免れようとする加害者側が負っている。<sup>(15)</sup> 機長の責任については、刑事責任と民事責任をそれぞれ負わなければならない場合があるわけであるが、たとえば、航空事故についての注意義務が問われるとき、過失の認定ということが問題となるが、刑事責任と民事責任は、それぞれ異った観点から考察しなければならぬ。刑法第二二一条の「業務上必要なる注意」と民法第七〇九条の「過失」の内容をなす注意義務も同一観点から考えられがちだが、立証責任の立証（心証）の程度の違いで刑事責任と民事責任とは異ってくる。刑事責任の場合、あくまでも検察官のほうに注意義務の厳格な立証責任があるために、検察官の立証の程度は「合理的な疑い」を超える (beyond reasonable doubt) 程度に立証しなければならぬから、過失の有無につき厳格になるが、一般に交通事故による民事責任の場合、証拠の優越 (preponderance) があればたりるので、その立証の程度は、刑事責任の場合よりも緩やかであると解せる。<sup>(17)</sup> 過失の程度についても違いが考えられ、刑法の業務上過失致死傷罪で問題になる過失というのは、刑事責任を課するに値いするだけの過失であるのに対して、民事の損害賠償の場合には、交通事故による損害賠償責任を負わせるだけの過失があるか、ということが問題になる。周知のように本来、刑事責任というのは、故意による責任におもきがおかれ、過失による刑事責任というのは、どちらかといえば例外的ともいえるし、わずかな過失について刑事責任を負うということは、当人の人権にとり大きな問題であるから、刑事責任における過失というものは民事責任よりかなり狭くしぼって考え、また、民

事責任における過失は、被害者保護とか損害の公平な分担という見地から、ある程度緩やかに認めていくと史料され  
る。

- (1) 機長の法的地位については、池田文雄「機長の法的地位」法学新報六四巻七号五四頁以下、その他、同教授の詳細な研究は「空法概論」などに多数あり参照されたい。また、森繁行「機長の法的地位に関する一考察」空法一四号三五頁以下にユニークな研究の成果がある。拙稿「機長と管制官との責任関係」大東法学第四号、空法研究第一号参照。
- (2) 植松正「全訂刑法概論Ⅰ総論」二六〇頁参照。
- (3) 木村亀二「刑法総論」二五〇頁、団藤重光「刑法各論」一四二頁以下参照。
- (4) 同法五九条にも機長が過失行為によって (Wer die Tarfahrtsig) 航空機を事故に導いたときには二年の自由刑と罰金に処せられることになっている。しかし、実際に適用されることは、まずないとされている。航空事故をパイロットの刑事上の「業務上の過失責任」にしているのは、わが国の刑法ぐらゐいなもので、ギリシャ、イタリアが航空法で刑事処分に重点をおいている。従来、イタリアは一九四二年航空法典 (Codice della Navigazione) によって航空機の運航者または、その従事者の故意または重過失 (dolo o colpa grave) に限って刑事責任を課しているが、刑事訴訟法六五六条の国際協定および国際慣行の優位で司法共助ヨーロッパ条約によって、刑事免責 (immunity, immunit  Penale) がパイロットにある場合は *Conveziumi Internazional (国際協定)* および *Uri Internazional (国際慣行)* を優先して遵守すべき旨の明文規定がおかれている。森下忠「刑事に関する国際司法共助の基本原則」警察研究四九巻九号、一〇号、佐藤司「航空機事故とパイロットの過失責任」空法研究第三号、拙稿「航空事故調査制度について」空法第二二・二三合併号参照。
- (5) 仙台地裁昭和四〇年三月三十一日判決、判例時報四四七号四〇頁。
- (6) 大阪高裁昭和四三年一月二三日判決、高裁判集二一巻五号四六六号。
- (7) 大分地裁昭和四九年三月二〇日判決、刑裁月報六巻三号二六五頁。
- (8) 宮崎地裁昭和五三年一月一七日判決。

- (9) 東京地裁昭和五一年三月二三日判決、判例時報八二六号一―三頁。
- (10) 加藤一郎「不法行為」一四〇頁、幾代「不法行為」四九頁、森島昭夫「責任能力」法学教室一九八二・八一―No.3、小野幸二・浅野「債権総論・各論」六六〇頁参照。
- (11) James, *General Principles of the Law of Torts*, 4th ed., 345～347.
- (12) 淡路剛久「スタルク教授の民事責任論」日仏法学一〇号一八頁参照。
- (13) 加藤一郎、前掲書一四一頁、一四三頁参照。
- (14) 我妻榮「民法総則」七六頁参照。
- (15) 山本進一「注釈民法(9)二四七頁、小野幸二・浅野「民法総則・物権法」五四頁参照。
- (16) 前田「不法行為帰責論」六四頁参照。
- なお、「心神喪失」とは、最小限、責任能力のない状態をいうが、行為のときには、一時的な心神喪失の状態であっても、その一時的な心神喪失状態を招いたことが本人の故意または過失によるときは、免責されない(民法第七二三条但書)。たとえば、飲めば酒乱になる癖のある癪のあることを知り、または知りうるはずであるのに、過度に飲酒して心神喪失状態になって暴れた場合などである。もちろん、薬物などにより心神喪失の状態に陥った場合も同様である。これは、刑法にいう「原因において自由な行為」(causa libera in causa)である。小野幸二・浅野「債権総論・各論」六六一頁参照。
- (17) 拙稿「機長と管制官との責任関係」大東法学第四号一六四頁参照。

## 二 航空の安全と行政責任

昭和四十六年七月三〇日、霰石上空(横手拡張空域と推考されるが)で全日空機と自衛隊機の空中接触事故が発生した。この事故をきっかけとして、自衛隊の訓練空域の民間航空路からの分離が強く要望されたが、この空中接触事故



は、単に訓練空域の問題だけでなく、わが国の航空行政と航空交通管制の立遅れをまざまざと認識させた事故であった。わが航空法自体がプロペラ機時代それも交通量の比較にならない程少ない時代に制定されたものであり、基本的な点はほとんど改正されていなかったことと、ジェット・ルートの規定が実にあいまいで、その横断を禁止する特別な規定もなければ、勿論、軍用機、旅客機のどちらを優先通行させるかという保障の規定もない状態であった。そして、こうした航空行政の立遅れは、その後も抜本的に改善されたとはいえない。ハイドロプレーニング現象で問題になった昭和四四年一〇月二〇日、宮崎空港で五人の負傷者を生じた全日空YS11機事故も操縦士が補い切れぬ空港の欠陥によるものであり、その行政責任が問われなければならない事故として注目される。当該事故機は、当時、風雨の中を着陸した。水上を滑るような状態で滑走路を逸走し、場周道路の土手に激突した。事故は、ぬれた滑走路と車輪の間で起きたハイドロプレーニング現象（この現象が発生する条件、原理は充分に現在解明されていないが、滑走路の湿潤による摩擦係数のいちじるしい低下を起し、滑走距離が増大する悪条件がでてくるともいわれている）が原因であった。航空会社が技術参考資料として配布した文書の同現象の記載、名神高速道路の事故の先例など、わずかな資料をもとに、機長は、この現象を予見すべきであった、と業務上過失致傷罪等で起訴された。宮崎地裁、福岡高裁宮崎支部は、いずれもこのような検察側の主張を認め有罪を言い渡した。弁護側の主張によれば、一、二審の判決には鑑定など証拠の判断に驚くほど重大な誤りがあり、貴重な新証拠と併せ、最高裁の判断が期待されていた。最高裁に係属中であった同事件は、昭和五七年九月、被告（機長）側が上告を取り下げ、残念なことに、事実審理において明るみに出た運輸行政の責任問題に裁判所の判断が出ぬままに終わった。結局、パイロットにハイドロプレーニン

グ現象の発生を予見すべき注意義務を課した高裁判決が確定した。これは、当時のパイロットにとっては、まさに神業に近い要求であった。実際、パイロットが不可抗力を立証するため、ハイドロプレーニング現象について実験などを行なうことが可能な米国の航空研究所に依頼するとしても、また、関連する証拠を収集するとしても恐らく数億円がかかるであろう。被告人であるパイロットの訴訟支援を続けてきた全日空の一部門から上告について、消極的な考えが示され、被告人も上告を取り下げた事情は、この点にあると思われる。航空会社としては、一個人のために財力を費やすことよりも事故を起したパイロットに責任を負わせる方を選んだといえる。巨大な組織・資金・人的資源と膨大な情報を収集、分析する能力を有する航空会社や運輸省は、パイロット個人に比較すれば、どれだけの予見能力や義務を有していたかは明らかどころである。航空会社が「この状況なら着陸を禁止する」との運航規定を定めたのは、当該事故が発生してから一〇年後のことである。事故当時は、逆に「ブレーキの利きよし」の情報を着陸寸前の機長に与えていたとされる。事故当時の宮崎空港の滑走路は、排水が悪いため雨で水びたしになり、フラップ等を損壊し危険であると、運輸省内部でも問題となっていたとされる。ハイドロプレーニングの事故は、滑走路の排水と溝切り（グルーピング）で防止できると事故当時の関係者から主張されていたが、運輸省は、必要な対策を怠り、宮崎空港の滑走路は事故後、にわかには補修された。しかしながら、当該事故の刑事責任は、パイロットにのみ押し付けられ、行政当局者も航空会社も、何ら責任を問われていない。グルーピングされていない空港は、なお数多く、この構造では同様な事故が再発しかねないといえる。空港移設、滑走路延長が進行中の例はあるが、いま航空の安全が厳しく問われることについて、行政責任をも追及する必要がある。パイロットが補い切れぬ空港の欠陥を瞬間的判断

が要求される航空機の操縦の可否をめぐり、機長に神業的判断を期待し、刑事責任を追及することは間違いである。

### 三 航空会社の旅客に対する損害賠償責任

羽田沖日航機墜落事故のような航空事故が起ると、賠償責任の問題が生ずる。羽田沖事故の場合、死者二四人、重軽傷者一五〇人であるが、事故被害者の死亡による逸失利益と精神的損害を金銭賠償することになる。航空運送で乗客が人身損害をうけた場合、どの法律によってどのように賠償がなされるかは、国内線と国際線で違ってくる。国際線の場合については、現在、大多数の航空国がワルソー条約（一九二九年ポーランドのワルソーで署名された「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」）<sup>(1)</sup>に加盟しており、加盟国間の国際運送であれば、このワルソー条約によることになる。<sup>(2)</sup>羽田沖日航機事故は、国内線であったので、「国内線」の場合どうなるかを述べることにする。わが国は、現在、陸上および海上運送については成文の運送法を有しているが、国内航空運送について特別の立法がない。航空運送法の立法に関し、立法案も数年が経過しているが未だ結果に至っていない。そこで、運輸大臣の認可した各航空運送約款によることとなる。日本航空、全日空、東亜国内航空など航空各社の運送約款は、ほぼワルソー条約の体制を採用し、過失推定と責任制限をとりいれている。経済大国といわれているが、航空運送については<sup>(3)</sup>法の立法をもっていないわが国のようなのはめずらしく、諸外国にくらべ立遅れた現状にある。羽田沖日航機墜落事故では、日航は昭和五七年三月二七日までに死者の遺族に対する損害賠償方針を決め、以後、本格的な補償交渉に入った。それによると、損害賠償額の算定は、①一般の交通事故の旅客死亡と同じように扱い、将来の得べかりし利益

はホフマン方式を採用する、②これに上乘せする慰謝料では、被害者の過失相殺は当然ゼロとみなす、③国内での航空機事故の最高限度額（二千三百万円）にはこだわらない、の三点を柱としている。日航などの関係者によると、これをもとに試算した場合、一人当りの賠償額は慰謝料も含め最高約九千万円から最低三千万円の範囲になるとみられるとしている。また、多数の負傷者への賠償については、それぞれの後遺症などを見きわめた後に交渉する予定としている。国内線の航空事故の賠償は、航空運送約款で、昭和五〇年四月から最高限度額が二千三百万円と決められていたが、この約款は、昭和五七年四月一日から撤廃されることになった。日航など航空各社が国内線事故の死傷者補償の限度額を撤廃して「青天井」としたのは、事故補償の水準は、年々、急ピッチで上昇しており、昭和五〇年から据え置かれたままの最高二千三百万円では、実情に合わないことなどが理由である。地上の事故補償にはない限度額が航空機にだけあるのは航空企業保護政策の一環であるが、たとえ新たな限度額を設定しても、すぐに時代遅れになってしまふというのが事故補償の実情である。<sup>(3)</sup>羽田沖日航機事故は、昭和五七年二月九日に起きているため、形の上では、最高限度額が適用されるが、日航は上限額にはとらわれないとしている。死者に対する損害賠償の算定は、主として逸失利益（死者がもし生きていたならば得られるであろう利益）と慰謝料で算定される。このうち、逸失利益について、日航は、ホフマン方式を採用することに決めている。この方式は、原則として、六七歳まで就労可能とみなし、年収から生活費を差し引いた額に、決められた係数などを乗じてはじき出す。死者が六八歳以上の場合は、厚生省の平均余命を基準に考慮する。同じような方法にライプニッツ方式があるが、金利の点などで、遺族に有利になるホフマン方式を日航は選択した。一方、慰謝料については、一般の交通事故などの場合には、加害者、被害者の間

で過失の度合いにより額が割り引かれるが、羽田沖日航機事故の場合、乗客に過失はないため、当然過失相殺は全く考慮されない。慰謝料の額は、死者が一家の支柱の場合、独身の男女の場合などにより異なるため、日航では、財団法人「日弁連交通事故相談センター」が発行している「交通事故損害額算定基準」を参考にしているとしている。ちなみに、昭和五十七年二月、東京の三弁護士会が公表した交通事故訴訟の賠償額算定基準によると、慰謝料は、一家の主人が千三百万―千五百万円、その配偶者が千二百万円といった水準になっている。羽田沖日航機事故の場合、補償は全員一律方式はとらず、他の交通事故と同じように逸失利益に慰謝料をプラスした方式で二四人の犠牲者によって金額はバラバラになる。事故機が早朝の「ビジネスジェット」で犠牲者に働きざかりのサラリーマンが多く、会社社長もいるため、逸失利益だけで一億円を超える人も出てくるものと思われる。問題は、事故原因が異常操縦とも推測されているところから、日航としてはこれをどの程度、慰謝料に反映させるかが難しいであろう。日航では、昭和五十七年三月末迄に犠牲者の遺族へ、香典料として五〇万円、葬儀料などの名目で百万円の計百五〇万円を既に支払っている。こうした国内線の事故の場合、航空運送約款の内容がより重要な意味をもち、各航空会社の約款（国内旅客運送約款）は、前述した通りワルソー条約の責任原理にしたがい「会社およびその使用人が損害を防止するために必要な措置をとったこと、またはその措置をとることができなかったことを証明したときは責任を負いません」として、過失推定を伴う過失主義と責任の制度を規定している（国内旅客運送約款四三）。責任制度の問題は、その中心課題として従来、約款による責任の限度額の問題があった。昭和五十七年四月一日から、各航空会社とも国内線事故の旅客賠償の責任限度額を撤廃したので、それ以後は、航空会社と被害者との補償交渉ということになる。この約款限度額は、

昭和二七年の国内航空運送開始後百万円であったものが、昭和三六年に三百万円に引き上げられ、昭和四二年に国際運送なみの六百万円に、さらに昭和五〇年に二千三百万円に引き上げられたものである。昭和二七年の日航もく星号事故では百万円であった。その後、この限度額が低くすぎるといふ世論の批判から、昭和三六年に三百万円に引き上げられた。こうしたなかで昭和三八年、日東航空の「つばめ号」が淡路島に墜落して乗客九人が死亡した。当時、日東航空は依然として百万円の約款限度額を維持していた。昭和四二年六月二日、大阪地裁は、「運送約款による百万円の損害賠償責任限度額はあまりに低額すぎ、このような条項の適用を強いることは、著しく正義、衡平の觀念に反し、公序良俗に反する（民法九〇条）から許されない」と約款を無効とし、総計二千二百万円の支払いを命じた。

この責任制限約款無効判決の例からすると国際的水準以下の約款では無効となるといふ考え方もできる。<sup>(4)</sup>昭和三八年藤田航空の八丈島墜落事故（乗客一六人死亡）、昭和三九年、富士航空の大分空港事故（乗客一七人死亡）は、約款限度額が三百万円であったが、ともに平均三百二〇万円で示談解決をみている。昭和四一年二月四日、全日空の羽田沖墜落事故では、乗客一二人が死亡し、うち一一九人は一人当り一律五百万円で示談解決した。同年一月、全日空の松山沖事故では、限度額を六百万円に引き上げたハイグ改正議定書批准の影響をうけて、見舞金を四百四十五万と大幅に引き上げ、一人当り一律八百万円で示談解決した。昭和四六年七月の東亜国内航空の「ばんだい号」函館事故（乗客六八人死亡）では、千二百万円―七百六五万円（一部遺族の訴訟）、同年同月の全日空雲石衝突事故（乗客一六二人死亡）では、平均千九〇万円（一部遺族の訴訟）で示談解決した。こうしたわが国の国内線の事故では、運送人の責任は過失推定であるにもかかわらず、運送人が無過失を主張して責任を拒否したケースはない。以上の事

故では一部の遺族による訴訟を除いて、大部分が約款限度額を基礎に示談解決されている。しかも、その際に約款限度額以上を支払うのが常である。これまでの示談交渉では、責任限度額を最低額とみて、それにいくらか上乗せするか  
が焦点となっている。限度額の上に香典、葬祭料、見舞金と次々に上乗せしていく方式であり、そこでは、本来の限度額の意義は失われている。遺族団体との折衝で交渉につぐ交渉の結果、約款限度額に相当の見舞金を加えた金額を一律に定額的に支払う、というわが国特有の補償の実情がそこにある。昭和五七年四月より限度額は撤廃されたが、責任原理は、依然として過失推定のワルソー条約(5)の形式にとどまっているので、これも、やがて国際線なみの無過失責任にもっていくことが望まれる。また、大きな航空事故で、多数の死亡者が出れば賠償交渉のときに声が大きくなり、それだけ沢山補償がとれ、少数の死亡者のときは、それほどれないというのは不合理とする意見も当然といえる。羽田沖日航機事故では、賠償費用としては日航が加入している乗客賠償責任保険などが充てられるが、日航では保険金がいくら入るかどうかにかかわらず交渉には誠意を尽くし、お互いに訴訟に持ち込むようなことは避けたいとしている。昭和五七年九月、羽田沖の日航機墜落事故の遺族、被災者らが「遺族被災者の会」を結成、①遺族への慰謝料は一律五千万円以上、②乗客全員に一律二百万円の慰謝料を支払え、③負傷者の治療費は、けがが完全に治るまで全額負担し、後遺症についても補償せよ、などの具体的な要求を日航に示した。それまでの示談交渉の中で日航側弁護士が「事故責任は、機長が心神喪失であれば、その上司の過失による責任であり、日航は使用者責任は負うが、企業体としての会社の責任は認めない」ということを明らかにしている。日航側は当初、各遺族に千五百万円（または千二百万円）の慰謝料を提案したが、遺族側は、これを一律五千万円に引き上げるよう要求、また、被災者側も補償

償額は、一般交通事故の判例の五倍以上、乗客全員に一律二百万円の慰謝料を支払うべきだとの要求をしている。

航空会社すなわち航空運送人の民事責任について、前述したように国内航空運送につき特別の立法がないため、現行の商法および民法の規定を類推適用した場合どうなるかが一応考えられる。勿論、現代の航空運送の実際にこれらの規定を適用すること自体は当を得ないことはいうまでもない。しかしながら、機長の過失と航空運送人の責任を考察する上において、わが商法第六九〇条を類推適用した場合、運送人（航空会社）は、機長の法定権限の行使および乗員の職務上の過失行為について無過失責任を負うとする。この商法第六九〇条の反対解釈として運送人は委付しなければその責を免れない。また、民法第七一五条を類推すると、運送人が機長その他の乗員の選任監督につき過失がなくても賠償の責任を免れないから、運送人の責任は無過失責任ないし結果責任である。通常、機長および操縦士は、操縦士免状を有し、その能力は国が検定し、技能優秀な者に免許を与えるのであるから、民法第七一五条にいう、その「選任につき過失」ありということとはできないし、かつ、飛行中は直接、運送人の監督が事実上困難であるから、もし、運送人が機長、乗員などの監督につき過失がなければ、その責を免れ得るものとするならば、運送人は常にその責任を免れてしまう。このような場合において損害を蒙った者は、その損害を填補してもらふ術を失うことになる。そこで、商法第六九〇条は、その規定において、一方に船主の責任を結果責任として第三者を保護し、他方に船舶所有者に委付権を与えることによって海上企業を奨励し、両者の調和を図ろうとしているのである。商法第六九〇条にいう「職務を行うに当り」とは、民法第七一五条の「事業の執行に付き」という条文と同一意義であるとするのが通説である。しかし、その解釈については学説は分れており、判例は、執行行為自体およびこれと不可分の関



係にある行為のみに限っていたが近時においては、これを広義に解釈する傾向にあり、当該事業を執行するための行動の範囲において起り得る行為による場合をさすものとしている。学説は、外形上、事業の執行と同視せられるべき行為であるとしている。「他に加えたる損害」の他人とは、加害行為をなした船主以外の者をいうのであり、損害とは、私法上、損害賠償の物体たるべきものをいう。その加害行為が不法行為の成立要件である故意または過失を必要とするか否かについては、民法第七一五条と同様に明文はないが通説はこれが必要としている。したがって、商法第六九〇条によって船主は、船長その他の船員がその職務を行うにあたり他人に加えた損害については、航海の終りにおいて、船舶、運送貨、損害請求権および報酬請求権につき、海産を被害者である債権者に委付して責を免れ得るものとしている。委付の目的たる船舶は、委付を受ける債権の発生した航海における船舶でその航海の終りにおける状態を変更しない限り、航海中に難破、坐礁、沈没した船舶も委付し得る。委付によって船主が免責せられることについては、学説・判例に疑いはないが、委付によって海産が債権者に移転する効果を生ずるか否かについては学説上争いがある。ともあれ、国内航空運送について、機長の民事上の責任が問われたとすれば、前述したように国内航空運送法なる一般私法上の規定がないため、陸上運送および海上運送に関する商法の規定を援用するほかはない。また、民法第六四六条を類推すると、機長は、航空補助者として、旅客、貨物を善良なる管理者の注意をもって迎還をなす義務を負うことになる。機長が責任を負担する原因は、その職務を行うにつき過失があったことである（商法第七〇五条一項）。そして、機長が、その職務を行うにあたって払うべき注意は、通常において機長がなすべきところの相当の注意（due diligence）であり、いかなる注意が相当であるかは、ケース・バイ・ケースに一切の具体的事情を斟

酌してきめるべきであらう。前に触れたように、機長の運航に関する職務上の過失が認定され、生じた損害については、商法第六九〇条一項の規定を援用すると、航空運送人ないし運航者（航空会社）に機長などの選任・監督に過失があるか否かを問わず、無過失責任を負わせることになる。この点は、不法行為に関する民法の一般原則（民法第七一五条の使用者責任）を変更し、その責任原因を拡張したものであるということができる。日航側が示談交渉のなかで「日航は使用者責任を負うが」としているので、民法第七一五条について触れてみると、同条は、直接の加害行為がそれ自体についての故意・過失を要件としていないけれども、但書は明らかに選任・監督についての過失を要件としているのは、不法行為者の個人的責任を問題とする民法第七〇九条を基調に使用者責任を考慮している。もっとも、使用者の免責事由に関する主張・立証責任は使用者にあるものとされている。通説は、使用者は、被用者のなした不法行為について一定の条件のもとでその賠償責任を負わなければならないとした規定と位置づけ、使用者責任を他人（被用者）の行為について責任を負う場合と解している。<sup>(8)</sup> こうした考え方は、使用者責任を被用者の不法行為を基礎とするところの代位責任（Vicarious liability）、すなわち、自己責任の原則を修正して、あるいは、その例外として、他人の不法行為を基礎にして負担せられる賠償責任と解するものといえる。したがって、被用者は独立して一般の不法行為責任を負い、これと民法第七一五条による使用者あるいは代理監督者の負担する責任とは不真正連帯の關係にあるとの解釈もなされ、また、使用者や代理監督者が被害者に損害を賠償した場合は被用者に求償できるという解釈が一般的である。<sup>(10)</sup> 使用者が被用者に代わって被害者に対する賠償責任を負わなければならないことになるのは何故かという問題は、実質的理由ないし実際の必要性として、被害者保護の実効性と損失転嫁の可能性とがあげられている。<sup>(11)</sup> 機

長のように企業からみて資力の乏しい被用者としては、航空機事故のように生命財産ともに大きな損失が生じ、多額の損害賠償請求に対しては事実上支払不能に陥る場合が多く、被害者保護の実をあげるには、通常、被用者より大きな賠償能力を備えている使用者（航空会社）に責任を負わせる必要があるといえる。ましてや航空会社は各種の航空保険で充分カバーできることを考慮しなければならない。ともあれ、民法第七一五条は、被用者の選任ないし事業の監督に関する使用者の過失を根拠とする責任、したがって、使用者自身の不法行為責任を定める責任として構成されたものである。近時の通説は、使用者責任を実質的に無過失責任に近いものとしてとらえ、無過失責任論を解釈論として展開する際の具体的な手がかりの一つとして位置づけるのであるが、このことは同時に自己責任の構成の否定をも意味する。<sup>(12)</sup> 機長の民事責任については、一の機長の責任のところでは触れたように、民法第七一三条は、「心神喪失」の間に他人に損害を加えた者は損害賠償責任を負わない、と規定しており、羽田沖日航機事故の当該機長は既に、心神喪失の状態で事故を起しているとの鑑定がでているので、責任を問うことは困難である。問題は、一時的な心神喪失の状態であっても、その一時的な心神喪失状態を招いたことが本人の故意または過失によるときは、民法第七一三条但書により免責されない。薬物などにより心神喪失の状態に陥った場合もこれに含まれるので、事故機の機長の場合、日航の嘱託医等の診断による投薬処置との関連で、機長本人が医師の指示以外に任意に精神状態に影響を与える薬物を飲んでいたか否かは論議の余地を残している。日航側は、企業体としての会社の責任は認めない、という意向を示しているが、一般の企業とは異なり航空運送は、一般の利益のための公共事業であり、幾つかの理由によって公権力から特別の配慮をうけている。勿論、公共事業を運営する責任を負う半官半民の会社としての性格をもって日航は

その発足をみているが、本来の性質からいえば、航空運送は、企業を私人との関係に置く商業的活動でもある。羽田沖日航機墜落事故は、日航幹部と囑託医が互いに密接に連絡をとり、当該事故機の機長の適格性を検討していれば、機長復帰はあり得ず、たとえ復帰の判定をしたとしても、その後の病状・行動を的確に観察し、機長不適格として業務停止などの措置をとれば事故は未然に防げたものとみられ、その相互協力、責任体制に日航の体質が表われている。機長管理職制度は、機長の果たす職責の重要性にかんがみ、これを正当に評価したもの、とする日航本社の見解は統一されている。しかし、日航本社サイドは、極力、その責任が上層部に及ぶのを回避すべく努力し、当該事故機の機長の直接の上司だけで責任をとめようとするところに問題がある。こうした航空事故が起こると、その責任を乗員など現場の者のみの犠牲において負わせようとする姿勢は反省すべきではなからうか。航空事故における航空会社の管理責任は、企業体としての会社の責任にはかならない。航空企業は、国の多大な保護を受け、また、航空保険による填補の確実が期されている。航空保険は、「航空に関連して生ずることあるべき損害の填補を目的とする保険」であり、その中には、航空機の機体や部品に生じた損害を填補する保険のみならず、事故に遭遇した航空機の搜索救助に要する費用の保険、航空機によって運送される貨物の保険、航空機に搭乗する乗員や旅客の傷害保険、航空運送人が乗客または荷主に対して負う賠償責任の保険、航空機運航者が地上第三者に対して負う賠償責任の保険、航空機製造者が購入者または第三者に対して負う賠償責任の保険、航空機修理業者、格納庫管理者、空港所有者等が航空機所有者または第三者に対して負う賠償責任の保険など、極めて多種多様なものが含まれており、航空保険によって担保される損害は、航空機に関する事故に限られることなく、航空運送人が荷主に対して負う賠償責任の保険は、貨物が

航空機に積み込まれる以前、または航空機から積み降しされた後に発生した損害に対する責任をも担保するし、また、延着に基く損害など、損害の原因としてはかならずしも事故の発生を必要としない。このような、より厚き保障がなされている企業は他にないといえる。多数の人命を預かる立場にある日航は、遺族、被災者らの「無責任すぎる」との怒りの声にも耳を傾け、もう少し、交渉には誠意を尽すべきであろう。

(1) 浅野・野口「空法」七七頁以下、浅野「民間航空法論」。

(2) 浅野・野口「空法」一〇五頁以下、浅野・野口「国際航空旅客運送における航空運送人の有限責任」交通論叢七号。拙稿「航空運送人の民事責任—有限責任を中心として—」大東法学創刊号一、二頁。

(3) JALパックなど海外旅行や国内旅行のバックツアーの参加者が死傷事故にあった場合、最高千五百万円の補償金が支給されること、昭和五八年一月一八日の運輸省旅行業制度検討委員会で決められた。これは、旅行業法の改正に伴って同委員会がまとめた標準旅行業約款（主催旅行契約）の中で定められたもので、昭和五八年七月一日から実施される。新約款によると、ツアーの参加者が天災、戦争以外の事故で被害を受けた時、旅行業者は自分に過失がなくても原則として損害を補償することになる。金額は、死亡が海外旅行千五百万円、国内旅行一千万円、後遺障害は死亡の三—一〇〇%、入院は二万—二〇万円、手荷物損害は三千—一五万円などである。この約款は、バックツアーを実施している国内約千四百社の旅行業者に強制的に適用される。業者は、補償金を用意するため、新設される主催旅行保険に加入することを義務づけられる。これまでは、大手数十社だけが旅行傷害保険に入り補償をしていた。新約款は、客の保護を強く打ち出し、コースが変更になった時の契約解除権、質の悪い代替サービスの拒否権なども認め、業者の責任を明確にしている。

(4) 浅野・野口「空法」一〇六頁。

(5) 国際線については、ワルソー条約が基本となっている。ワルソー条約全般については、W. Guldemann, Internationales Lufttransportrecht, 1965. Goehuis, National air legislation and the warsaw convention, 1937. Abraham, Der Luft-

Beiförderungsvertrag, 1955. Rabut, La Convention de Varsovie, 1952. Rodière, Droit des transports, 1955. 池田文雄「国際航空法概論」同教授「空法概論」等参照。わが国は、昭和二十八年にサンフランシスコ対日平和条約付属宣言第二項上の義務にもとづき、一九二九年のワルソー条約（「国際航空運送についての規則の統一に関する条約」）、昭和四二年に一九五五年のハーグ改正議定書（一九二九年一月二日ワルソーで署名された国際航空運送についての規則の統一に関する条約を改正するための議定書）をそれぞれ批准している。したがって国際航空運送について、わが国を拘束する現行法は、一九五五年のハーグ改正議定書（条約）ということになる。一九二九年のワルソー条約と一九五五年の改正条約の相違は、前者は運送人の責任の限度額が約三百万円であったのが、後者は倍額の約六百万円に引き上げられたことである。ワルソー条約も改正条約も運送人の責任については、故意過失のあった場合、責任を負うという過失主義をとるとともに、無過失の挙証責任を運送人に負わせている。したがって、航空運送人は、その責任を免れるためには、自分と使用人（機長および乗員など）に過失がなく、損害を防止するために合理的かつ必要なすべての措置（all reasonable necessary measures）をとったということ、あるいは天災、不可抗力のためにそのような措置をとることができなかったことを立証しなければならぬ。こうした責任は、典型的な過失主義からすると運送人にとって相当に厳しい。そこで、航空運送企業を保護という観点から条約は、運送人の責任を一定限度におさえるという責任制限の制度を採用した。これと航空運送人の過失を推定した過失責任主義とがワルソー条約システムの特徴となっている。（池田文雄「改正国際航空運送条約に対する批判と根本的改正のための私見・一」、「同二」法学新報六七巻五号三七頁、七号四六頁。「ワルソー条約の改正」空法二号、「国際航空運送条約に関する研究」国際経済法の諸問題、など参照）。日航の国際線のうち、アメリカを発着ないしは寄航地とする運送では、航空会社レベルの取り決めであるモントリオール協定（補償限度七万五千ドル）が適用される。この協定は、米国の国内事情による経緯が反映している。すなわち、ハーグ改正議定書の六百万円という限度額について、高所得、高賃金の米国では不満であり、ワルソー条約に反対の世論の圧力から、一九六五年一月一日に米国はワルソー条約の廃棄通告を行った。ところが、世界的に空運市場を押えている米国内にワルソー条約から離脱されると条約体制は一挙にくずれることは明白であり、どうしても、米国をつなぎとめなければならない事情があった。この至上命令から一九六六年五月四日に、国際

航空運送協会（IATA）は、モントリオールで航空運送企業間協定（モントリオール協定）を結び、米国内の一地点を発着地あるいは寄航地とする運送について、責任限度額を七万五千ドルとし、運送人の責任を無過失とすることを取り決めた。このような背景の後、ともかく米国がワルソー条約の廃棄通告が発効する二日前の五月一三日に条約の廃棄通告を撤回した（モントリオール協定は米国をワルソー条約体制につなぎとめておくための応急措置にすぎず、いろいろの問題点を含んでいたために、ICAO（国際民間航空機関）は、ワルソー条約の改正にとりかかり、一九七一年ワルソー条約を改正する「グアテマラ議定書」が署名された。池田文雄「航空事故と賠償」法学教室一九八二・五No.20。浅野・野口「空法」八九頁以下参照）。以上のような事情で成立したIATA企業間協定に、国際線を運航する日本航空は、成立当初から参加しているため、同協定の適用がある。前述したように、最も金額の高いモントリオール協定は、もともととは旅程に米国に米国が含まれている（出発、到着、あるいは経由地として）乗客に対して適用されていたが、現在では、ヨーロッパ諸国のはとんどの航空会社がモントリオール協定の限度額を全路線の乗客に適用するようになってきている。また、英国航空、日本航空は、世界に先がけて昭和五六年夏期より国際線の限度額を一〇万SDR（IMF特別引き出し権、約二千六百六〇万円）と、さらに、引き上げられている。こうして補償限度は、世界的に上昇しているが、第三世界の旅行などでは、ハーグ改正議定書の六百万円に押え込まれる可能性は依然として残っている。

(6) 池田文雄「航空事故と賠償」法学教室一九八二・五No.20。池田文雄「航空機による事故」現代損害賠償法講座3（交通事故）二四九、二五〇頁参照。

(7) 森島昭夫「注釈民法(19)」二六四頁、加藤一郎「不法行為」一六九頁など参照。

(8) 我妻栄「事務管理・不当利得・不法行為」一一二頁、我妻栄・有泉亨・四宮和夫「判例コンメンタールVI」二六二頁、玉田弘毅「民法II債権法」（基本法コンメンタール9）三八頁参照。

(9) 田上富信「代位責任（vicarious liability）の基礎理論（その一）」鹿大法学論集五卷二号五三頁以下および同（その二）三九頁以下参照。

(10) 加藤・前掲書一八九頁参照。

(11) この点につき学説が一致しているわけではなく、加藤・前掲書一六五頁は前者のみをあげている。

(12) 国井和郎「使用者責任とその周辺問題」法律時報四八巻一二号四二頁参照。

## おわりに

羽田沖日航機墜落事故は、世界でも類のない事故だけに今後、その真因の探究が歳月を費やして行なわれるであろう。従来、わが国における航空事故に対する一般の考え方は、あまりにも誤解が大きすぎた。不幸にして航空事故が発生すると「原因はパイロットミス」ではないかと疑いをもって、まずとりざたされ、マスコミの多くがこれに拍車をかける傾向がある。こうした傾向は事故の真の原因や背景を埋没させ、事故の再発防止の点で大きなマイナスになっている。一つの航空事故の背景には実に多様な要因が介在しているのであって、パイロットミスの一言をもって片付けられてよい事故などは存在しない。したがって、そこに介在したのであるうあらゆる要因について、不純な思惑を排した純粋な技術の論理の領域の中で真剣な検討を加えることこそ、事故調査活動の本旨でなければならぬし、悲惨な航空事故を防止する唯一の方策でもある。事故は尊い犠牲の中から必ず多くの教訓を与える。事故原因を操縦ミスと速断することなく、航空安全への努力に理解をもつことが重要である。事故原因の探究につき、科学的立証に伴う各種の実験は、今日のように旅客機が大型化、高速化するにしがたい莫大な財力が必要である。そこで、どうしても事故が起きた航空機の乗員に「生け贄」的な責任を押し付けることで、航空会社も航空行政当局も解決を図っていることは否定できない。国も企業も整備、運航管理、航空保安施設などのもろもろのファクターの完璧を期して運航



が厳正に行なわれなければ航空安全は望めない。わが国の航空行政の欠陥は、何か大きな事故が起こらなければ是正されないことである。また事故が起こると常にといつてよい程、機長の注意義務、予見可能性、回避可能性などが問題とされる。注意義務という場合は、客観的注意義務の内容が具体化され、これに照らして、当該行為が航空従事者としての業務上の義務に違反することが確定すると、その行為は、過失犯の構成要件に該当し、且つ違法なものと評価されるし、その行為の有責性も問題となる。当該行為者が、その有する注意能力を發揮して、結果の発生を予見し、且つこれを回避するために適切な行動をとりえた場合、すなわち、主観的予見可能性と主観的回避可能性があった場合であるのに、行為者がその能力を發揮せず不適切な行為に出たときに、その者に対して過失の責任が加えられることは周知のところである。優秀な航空従事者に問われる過失の罪責は、勿論、市民的道德ないし規律に対する人格的欠如の故に問われる非難ではなく、高度に危険な専門業務に従事する者に要求せられる瞬時の懈怠も許されない細心の注意義務に対する違反こそがまさに問責される。こうした注意義務の懈怠ということになると、いかに訓練された人間とはいえ瞬間的な注意力の弛緩が絶対にあり得ないとはいえないかもしれないが、高速機の場合、自己の生命がかかっており、その点は常識的に判断されるべきであらう。航空機は、完成された運送用具とはいえないし、航空保安施設も完璧な状態にあるともいえない。ましてわが国の航空交通管制施設や滑走路など空港施設も欧米に比し、一〇年は遅れているという指摘もなされている。航空法も大事故が起きて、あわてて問題点を指摘して審議されるような実情も是正されなければならない。航空行政の欠陥をとりあげることなく、パイロットの責任追求に終始するわが国の一般的な姿勢そのものにも問題があらう。

(昭和五八年一月八日稿)