

国内旅客航空運送契約における「延着」責任について

松 嶋 隆 弘

一 はじめに

本稿は、国内旅客航空運送契約に関する近時の判例集未登載判決を素材として、国内旅客航空運送契約の「延着」責任について考えるものである。運送契約の延着に関しては、貨物運送の場合、延着が債務不履行責任を生じさせることが条文上明らかである一方（商法五七七条、七六六条、国際海上物品運送法三条）、旅客運送契約においては、明らかでなく（商法五九〇条、七八六条一項）、陸海空と複雑に分かれる運送契約の種類ごとにみていかなければならない。そして航空運送契約の場合、国際航空運送契約に関しては、自動執行条約たるモントリオール条約（国際航空運送に関する規則の統一に関する条約（Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air）：平成二五年一〇月二九日条約第六号、平成一五年一月四日発効¹）が、「延着（Delay）」につき規定（同条約一九条）を置く一

②方、国内旅客航空運送契約に関しては、これを直接規制する特別法がなく、民商法の一般的規定に委ねられている。従って、国内旅客航空運送契約において「延着」が債務不履行責任を生じさせるかは、請負契約^③における債務の本旨である「仕事の完成」の中に「定時の運行」が含まれるかの解釈に集約される。

ところが、これまで民法の請負契約はもっぱら建築請負契約を念頭に議論がなされており、運送契約に関する十分な議論の蓄積に乏しい。^④他方、運送に関して、国際・国内の航空運送にかかる法規制をできるかぎり統一すべく、国内航空運送契約に関しても、モントリオール条約を意識した解釈・運用（例えば約款の作成等）がなされている。

以下では、大局的には、かような問題意識に立ちつつも、問口を狭く、最近の判例集未登載判決である東京高判平成二二年三月二五日（平成二二年（ネ）第二七六一号損害賠償請求控訴事件・原審・千葉地裁松戸支部判平成二一年四月一七日（平成一五年（ウ）第一一三二号）を素材として、国内旅客航空運送契約における「延着」の意義に絞り、考えていくことにしたい。具体的には、まず前掲東京高判平成二二年三月二五日の概要を紹介し、関連裁判例を見渡した上で、延着責任に関するモントリオール条約一九条を俯瞰する。その上で、国内旅客航空運送契約における運送契約の債務の本旨として定時運行を含むかについて考えてみたい。

二 東京高判平成二二年三月二五日の事実の概要

1 本件事件の概要

X₁（原告・控訴人）は、いずれも千葉県弁護士会に所属する弁護士及びその関係者である。Xらは、平成一五年三月二二日に開催される鹿児島県弁護士会及び宮崎県弁護士会の各会員弁護士らとの交流会に参加する等の目的で、

(2) Yは、五時五三分、羽田空港のバックアップシステムを起動させるとともに、前記ネットワーク停止の原因を調査したところ、前記入力ミスを発見することができ、五時四四分には、ネットワークが正常な状態に復旧した。このため、Yの東京空港支店旅客部(羽田旅客部)コントローラは、五時四九分、一旦バックアップシステムに入力したチェックイン情報を、復旧後の本件システムのホストコンピュータに転送して「取り込み」、情報の整合性を図った(これを「切り戻し」という。切り戻し作業は、具体的には、次の行程をたどる。①各端末の使用を停止し、ホストコンピュータへの切り戻し作業の指示、②バックアップシステムからホストコンピュータに対し、チェックイン情報を転送、③航空便ごとにチェックイン情報の仮ファイルを作成、④ホストコンピュータが仮ファイルの取り込みを開始、⑤取り込みが完了した便については、仮ファイルを削除し、チェックテーブルが未完了から完了へ変更(通常の場合、「取り込み」は数秒で完了し、これによりホストコンピュータからバックアップシステムに切り戻し作業が完了した旨伝達される)。通常の場合、切り戻し作業完了後、バックアップシステムから端末にロック解除の指示が与えられ、遅くとも数分後には各端末が利用できることとなる)。なお、前記「取り込み」開始から二〇〇秒間以内に完了しない場合、完了しなかった航空便の仮ファイルのデータが「エラー警告リスト」に出力される。

(3) 前記「切り戻し」作業は、九便のチェックイン情報を対象としていたところ、同日が三連休初日で座席予約率が高かった等の事情から、データ送信量が大量となり、六便目の「取り込み」作業中に二〇〇秒の制限時間が経過してしまった。これにより、本来であれば六便目以降の仮ファイルについては「エラー警告リスト」に出力されるはずであった。

しかし六便目の「取り込み」作業は、二〇〇秒の制限時間経過「直後」に完了したため、「エラー警告リスト」へ

の出力直前に「仮ファイル」が削除されてしまい、出力しようにもできず、結果として、ホストコンピュータが異常終了することとなった。この結果、バックアップシステムから端末にロック解除の指示が与えられないことになった。
(4) さらに、本件システムにおいては、「切り戻し」作業が正常に終了しない場合には、端末が六〇分間使用停止になるという設計がなされていた。^⑥これにより、羽田空港にある端末は、五時四九分から六時五八分までの間、^⑦使用停止となった。

(5) 結局、Yは、再びバックアップシステムからホストコンピュータへの切り戻し作業を行わざるを得ず、これによりホストコンピュータによるチェックイン業務を行うことができたのは、七時〇三分ころであった。

3 本件システム障害後の経過とYの対応

次いで、本件システム障害後の経過とYの対応についてみる。Yは、ダイヤの乱れに対応すべく最大三〇〇人の職員を出動させ対応に当たったところ、本件システム障害への対応については大要以下のとおりである。

(1) Yにおいて、東京空港支店ステーションコントロール部（STC部）は、羽田空港等における航空機発着にかかわる総合管理業務を行い、羽田旅客部は、羽田空港における旅客の案内・誘導及び航空券の発券・払戻等の業務を行っており、具体的分担としては、前者が、各航空便の出発予定時刻（ETD: Estimated Time of Departure）・旅客搭乗口を設定し、それに基づき後者が、旅客チェックイン・搭乗案内といった業務を行う。

(2) 本件システム障害により、五時四九分から七時〇三分まで、羽田旅客部においてチェックイン業務を行えず、Yは、出発ロビーに二台設置されている電光掲示板に、本件システム障害による搭乗手続一時停止を表示するととも

に、出発カウンター付近に、同内容の張り紙をした。また、Yの羽田旅客部職員は、同様のアナウンスをするとともに、質問をした旅客に対して、復旧のめどは立たないが、復旧次第チェックインを再開し、できるだけ早く出発させるよう努める旨回答した。

そして羽田旅客部は、並行して、手作業によるチェックイン（マニュアルチェックイン）を実施する準備をした。

(3) 前述のとおり、七時〇三分ころにホストコンピュータによるチェックイン業務が再開され、各端末が利用できることとなった。羽田旅客部のリーダーDは、早い時刻の旅客チェックインを優先しようと努力した。しかし出発口ビーが混雑しチェックインに時間がかかったこと、折しもアメリカの対イラク戦争開始の影響で保安検査が強化され、検査場の通過に時間がかかったこと、旅客からの問い合わせの対応に追われたこと等から、各航空便の出発時刻はさらに遅れざるを得なくなった。D自身も、旅客からの「責任者を出せ」との要求に応え、直接に謝罪をしたため、管理部門を外れることがあり、適時な指示ができないこともあった。

加えて、ダイヤの乱れにより駐機場も不足したため、オープンスポットを利用せざるをえなくなったところ、その際必要となるバス及びタクシーも不足し、これがバスラウンジ内の混雑に拍車をかけた。

以上の諸事情が相まって各航空便の遅延幅が広がり、STC部は、一旦設定したETDを再設定せざるを得なくなった。

(4) 本件システム障害の結果、発着便の遅延以外に、同日の到着五〇便、出発五八便の欠航となり、Yが旅客に対し払い戻した金額は、合計約一億一〇〇〇万円に上った。

4 Xらの当日の行動

続いて、Xらの当日の行動について説明する。

(1) $X_1 \setminus X_7$ は、ANA六一九便に乗るべく、六時ころ羽田空港に到着し、出発ロビーにおいて待機していた。すると、六時三〇分ころ、本件システム障害により同便出発の搭乗案内が遅れるが可能である旨のアナウンス及び電光掲示板上の表示があり、さらに七時過ぎころ、本件システム障害から復旧したので、順次搭乗案内を行う旨の表示がなされた。

しかし、その時点では、 $X_1 \setminus X_7$ に対する搭乗案内はなされず、しばらく待つようにとのアナウンス及び電光掲示板上の表示があり、 $X_1 \setminus X_7$ に対する搭乗案内があったのは九時ころであった。結局、ANA六一九便の羽田空港出発は九時二九分、鹿児島空港到着は一一時一三分となり、これにより、 $X_1 \setminus X_7$ は、それぞれ予定していた知覧観光、桜島観光ができず、鹿児島市内を散策した後、Aホテルに直行した。

(2) $X_8 \setminus X_{10}$ は、ANA六二二便に搭乗すべく、九時前ころに羽田空港に到着し、Yのラウンジにて待機していたところ、同便の出発は、大幅に遅れ、羽田空港出発は一五時二五分、鹿児島空港到着は、一七時一三分となった。このため、当初予定していたレンタカーでの鹿児島観光ができず、Aホテルに直行した。

(3) $X_{11} \setminus X_{23}$ は、ANA六二三便に搭乗すべく、一〇時ころから一一時前までの間に羽田空港に到着、一一時ころチェックインし、一五時ころまで搭乗口付近にて待機していたが、その間、羽田空港は本件システム障害のためおむね大混雑であった。一五時ころ搭乗口がオープンスポットに変更されたため、人混みの中を同方向へ向かった。結局、ANA六二三便の搭乗手続開始は、一七時三〇分ころ、 $X_{11} \setminus X_{23}$ が同便に乗ったのは一八時ころであり、同便は

一八時五〇分に羽田空港を発ち、二〇時三五分に鹿児島空港に到着した。X₁₁とX₂₃は、到着後路線バスでAホテルに向かう予定だったが、同バスの最終便に間に合わなかったため、X₁とX₇が予約した貸切バスを利用することとし、二二時三〇分ごろAホテルに到着した。なお、X₁₁とX₂₃は、その際、Yの鹿児島空港職員から代替輸送があることを知らされていなかった。

5 Xらの請求

以上に関し、XらはYが、①旅客運送契約上の定刻運送義務（請求①）及び②旅客運送契約上の付随義務である顧客配慮義務（請求②）にそれぞれ違反したと主張し、Yに対し、①につき損害合計二〇万八二五三元、②につき損害（慰謝料）合計五二〇万円の各支払及び商事法定利率による遅延損害金の支払を求めた。

原審は、Xらの請求をいずれも棄却した。具体的にみるに、請求①につき原審は、「結果実現の確実性に欠ける引渡債務は手段債務性を帯び……航空機輸送については、天候等の自然的要因のみならず、機体そのものや周辺設備及び乗員らの準備等の人的及び物的要因に大きく左右されることから、出発時刻や到着時刻の変更を余儀なくされる場合が多々あることなどを考慮すると、定時に到着地に到着することが必ずしも確実ではない。」「Yは結果債務ではなく、手段債務としての定刻運送債務を負うにすぎず、予定時刻に到着することの実現に向けて合理的な最善の努力を怠った場合に限り、債務不履行の責任を負う。」と判示し、Yが「定時性を実現するための合理的な最善の努力を怠ったものということはできない。」とした。他方、請求②については、一般論として、確定した情報を可能な範囲で告知する信義則上の義務、混雑が予想される場合には、生命又は身体に対する危険を生じさせないようにすべき信

義則上の義務、旅客が適切に搭乗手続を行い得るように誘導する旅客運送契約上の義務の存在を認めたものの、Yに前記各義務の違反はなく、さらにYは「特段の事情がない限り、到着地に到着した後の交通手段を確保するなどの義務を負わない」と判示している。これに対しXらが控訴。

三 東京高判平成二二年三月二五日の判旨

本判決は、「債務を結果債務と手段債務とに分け、それぞれをどのように定義し、本件における定刻運送義務なるものがいずれのカテゴリーに属するかを決定しなければ、本件の結論が得られないものではない」とした上で、「本件旅客運送契約の解釈として、定刻に運送することが内容とされていたかどうか」検討し、下記のとおり判示する。

「……運送契約の必須の内容は、人や物を運送することであるが、そのほかに出発時刻や到着時刻が契約内容に含まれているかどうかは、個別の契約の解釈によるべきものである。例えば、自動車による貨物の運送契約において、運送を行う日時の定めがされた場合においても、交通事情、気象条件、事故の発生等の不可抗力を含む事由により、定められた日時に運送をすることができない可能性があることは、契約当時から双方の認識しているところである。しかし、そのような可能性があるから、日時は債務の内容とされていなく、あるいはその実現に向けて合理的な最善の努力をするというのが債務の内容であるというのではなく、その日時に運送を行うことが債務の内容になっているが、様々な事由により、その履行が遅滞したり不能になったりすることがあり、それが債務者の責めに帰すことのできない事由によるときは、債務不履行責任を生じないと解すべきであろう。

このように、不可抗力等により定めた日時を守ることができない場合があり得ることは、運送の対象が人であれ物

であれ、運送の手段が自動車や鉄道であれ航空機であれ、その可能性の大小に違いはあるとしても、変わるものではない。したがって、出発時刻や到着時刻が運送契約の本質的要素ではないことや、運送が不可抗力により定めた日時どおりにできるかどうか分らない性質のものであることから、直ちに、日時の定めがあつても、その実現に向けて合理的な最善の努力をするという債務としか解し得ないというものではない。そこで、本件旅客運送契約の内容を具体的にみる必要がある。」

かような判示に続き、本判決は、本件航空運送契約について、下記の三つの事実を挙げる。

（ア）Yの運航する航空機については、Yにより出発予定時刻と到着予定時刻を明記した時刻表が示されており、これに基づいて乗客が運送契約の申込みをし、Yが承諾することにより、運送契約が成立する。

（イ）Yの発行している時刻表やインターネット情報には、「発着時刻・機種はお断りなしに変更する場合がございます。」などと記載されている。

（ウ）本件旅客運送契約に適用される約款四〇条五項には、「会社は、法令および官公署の要求、航空保安上の要求（航空機の不法な奪取、管理または破壊の行為を含みます）、悪天候、不可抗力、争議行為、騒擾、動乱、戦争、その他のやむを得ぬ事由により、予告なく、航空機の運航時刻の変更、欠航、休航、運航の中止、発着地の変更、緊急着陸、旅客の搭乗制限、手荷物の全部または一部の取卸その他の必要な措置をとることがありますが、当該措置をとったことにより生じた損害については、本条第一項、第二項、第三項および第四項により会社が責任を負う場合を除き、会社は、これを賠償する責に任じません。」との規定がある。

その上で、本判決は、「上記の事実には、航空機による人の運送が、何よりも安全を優先すべきものである一方で、

天候等の自然的要因や機体、管制システム、他の航空機の運航状況等を含む技術的・人為的要因の影響を受けやすく、これを軽視すれば安全が損なわれるおそれが高いものであり、また、安全を最優先することは旅客にとつても最大の利益であることにも照らせば、本件旅客運送契約の合理的解釈として、運航時刻に関する合意の内容は、物理的に不可能な場合を別にすれば、運航時刻の遵守よりも優先すべき安全にかかわる事情（以下「優先事情」という。）の生じない限りにおける予定時刻を定めるものであつて、Yは、優先事情が生じない場合には、これを守る義務があり、優先事情が生じた場合には、できる限り遅れを小さくするように対処する義務を負うと解するのが相当である」と述べ、「優先事情が生じたにもかかわらず、運航時刻を守る義務を免れないとすると、その不履行責任を回避するために安全を犠牲にする選択がされるおそれがあるから、妥当ではない。上記約款の規定は、その旨を定めるものとして合理性を有する」ものとする。本判決の結論は、以下のとおりである。

「……優先事情が生じてしまつた以上は、運航時刻を守るよりは安全を優先すべきであるから、Yは、それ以降はできる限り遅れを小さくするように対処する義務を負うとすべきであるが、優先事情自体がYの責めに帰すべき事由により発生したような場合には、Yは運航時刻の遅れにつき債務不履行責任を負うことになるかと解するのが相当である。」

四 検討

1 わが国における関連裁判例の検討

(1) 名古屋地判昭和五一年一月三〇日判タ三四五号一四七頁

本判決は、国内の航空旅客運送契約において、延着が運送契約の債務不履行責任を生じさせるかが争点となった、おそらく初めてのケースである。検討の手始めに、リーチを旅客運送契約全般に広げ、わが国における関連裁判例を紹介・検討してみたい。

まず、鉄道旅客運送の分野においては、名古屋地判昭和五一年一月三〇日判タ三四五号一四七頁（判時八三七号二八頁）が先例として存在する。この事件は、国鉄・勤労の実施した順法闘争の結果、急行列車が一時間四〇分延着し、同区間を走る普通列車以上の時間を要し目的地に到着したため、急行料金相当額（二〇〇円）の損害を被ったと主張する旅客（X）が、日本国有鉄道国鉄（Y）に対し、前記急行料金相当額及び弁護士費用（二万円）の支払を求めたという事案である。かかる事案に対し、裁判所は、「今日の鉄道輸送が持つ社会的な機能に鑑みると、列車の運行時刻や駅間の所要時間は、運賃等と並んで、旅客運送契約の重要な要素をなす」として、運送人（Y）は顧客（X）との間で、所定の運行時刻表どおり運行すべき債務を負い、その責に帰すべき事由により、一般に容認すべき相当な限度を超えて列車を遅延させた場合には、運送契約上の債務不履行を構成するものと判示した。ただ、前掲名古屋地判昭和五一年一月三〇日においては、Yからの免責約款適用の主張が認められ、結果として、Xの請求は棄却されている。

(2) 仙台地判平成一五年二月二五日判タ一一五七号一五七頁

他方、仙台地判平成一五年二月二五日判タ一一五七号一五七頁は、海外旅行の際、出発地で預けた手荷物を目的地の空港で受け取ることができなかったXらが、航空会社(Y)に対し、手荷物を利用できないことにより被った精神的苦痛に対する損害の賠償を求めた事案である。前掲仙台地判平成一五年二月二五日において、Xらは、旅客と手荷物の同時到達義務を主張したのに対し、Yは、Yの運送約款九条四項(e)に「運送人は、同じ航空便で旅客と手荷物を運送するよう、一般的な努力をする義務を負います。同じ航空便で手荷物が運送されなかった場合には、適用法令により通関手続きに旅客の立ち会いが要求される場合を除き、可能な限り早急に引き渡します。」との記載があることを理由に、Xらの主張を争った。この事件において、裁判所は、次のとおり判示し、同時到達義務の存在を否定した。

「改正ワルソー条約一九条について、旅客とその手荷物を全く同一の航空便で輸送しなければ直ちに延着に該当すると解すれば、旅客の損害が受忍の限度を超えない些細な遅延の場合にも、逐一、被告にその損害を賠償する義務が発生することになり、そのような解釈は、航空会社が日常的に大量の旅客とその手荷物の運送を引き受けていることを考えると、航空会社とその旅客との間の力関係の差を考慮してもなお、公平を欠く。

同条約二〇条が、航空運送に固有の危険に鑑み、これによって発生した損害について運送人の責任を制限するとともに、無過失責任であることの立証責任を運送人に負わせたのは、これによって、運送人の利益の保護と荷送人の利益の保護との調和を図ろうとしたためである。以上の観点に照らせば、同条約一九条は、受託手荷物が同じ航空便で運送されることまで求めていると解することはできない。」

その上で裁判所は、「本件運送約款は、旅客と手荷物の所在、両者の地理的関係、その地域における航空機の運航状況その他の交通事情、航空会社の運送処理体制等に照らして、客観的に相当な期間を超えて運送された場合にこれを免責する趣旨とは解されず、同条項（e）は、上記のような客観的に相当な期間を超えて運送された場合には、運送人としての責任を負うことを規定したものと解するのが相当」であるので、本件運送約款が改正ワルソー条約一九条及び二〇条に違反し無効となるものではないと判示した上で、手荷物が五日間も遅延して到達したことは、「客観的に相当な期間を超えて運送された場合」にあたるものとした。

(3) 小活

以上のとおり、わが国の裁判例をみる限り、鉄道旅客運送に関し、前掲名古屋地判昭和五一年一月三〇日は、急行列車が一時間四〇分延着し、同区間を走る普通列車以上の時間を要したことを、前掲仙台地判平成一五年二月二五日は、国際航空旅客運送における手荷物の遅延（五日間）を、それぞれ「延着」にあたると判示する。

これに対し本件では、国内旅客航空運送における運送債務の定時性につき、原審である前掲千葉地裁松戸支部判平成二一年四月一七日は、結果実現の確実性に欠け、「手段債務」性を帯びるという理由から、他方、控訴審である本件判決（前掲東京高判平成二二年三月二五日）は、優先事情が生じない場合には守る義務があるが、優先事情が生じた場合には、できる限り遅れを小さくするように対処する義務を負うにすぎず、本件は後者の場合にあたるという理由から、いずれもこれを否定する。

まず、各裁判例がとるロジックを比較しよう。旅客運送債務の定時性という点からすると、前掲名古屋地判昭和五一年一月三〇日（肯定）と千葉地裁松戸支部判平成二一年四月一七日（否定）とが極めて対照的であるのに対し、

一定の幅（客観的に相当な期間を超えて運送された場合）（前掲仙台地判平成一五年二月二五日）、「優先事情が生じない場合」（前掲東京高判平成二二年三月二五日）を認めた上で、定時性が運送債務の内容となりうることを認める前掲仙台地判平成一五年二月二五日及び前掲東京高判平成二二年三月二五日は、アプローチとして類似する面を有する^⑨。

他方、事案の「スジ」という点からすると、航空運送よりも定時運行という点において勝っている鉄道運送において、順法闘争という国鉄内部の事情による運行の障害が発生し、その結果、急行列車が普通列車よりも時間がかかってしまったという事案である前掲名古屋地判昭和五一年一月三〇日、および全一〇日の海外旅行中で、手荷物が五日間も遅れて到達したという事案である前掲仙台地判平成一五年二月二五日は、いずれも遅延の極端さから言って、被告に何らかの責任を認めても差し支えない事案であり、「延着」と認定しやすと思われる^⑩。

そして、これらと本件とを比較すると、本件については、①鉄道運送に比べ、定時運行という点でやや劣る点があるとはいえず、国際旅客航空運送に比べれば、まだ不確実性が少ない国内旅客航空運送にかかる事案であること、②最短で三時間、最大で七時間以上の遅れが生じていることを挙げることで、単に遅延のみを取り上げるのであれば、「延着」にあたるといえなくもない。しかし、③システム障害の原因である「切り戻し作業」が間に合わないため異常終了した」という事実は、人災とまではいえないものの、かといって天災とまでも言い切れず、評価が微妙である。このような事情を考慮すると、運送債務に一定の幅を持たせる前掲東京高判平成二二年三月二五日の立場は、種々の事情を総合的に考慮しうる点でより優れているといえる。

ただ、かかるアプローチに対しては、当然のこととして、玉虫色であり規範としての意味があるのかとの批判がありうる点であり、総合的考慮にあたって個々のファクターが抽出される必要がある。そこで以下では、そのため

の手がかりを、「延着」につき明文の規制を有する国外旅客運送における規制に求めることにしたい。

2 国外旅客運送における規制

(1) 「延着から生じた損害賠償」に関するモントリオール条約の規制

英文標記名が全く同じであることから明らかなおり、モントリオール条約は、航空機の黎明期に成立したワルソー条約下の航空運送規制をアップ・トゥ・デイト化するものである。損害賠償に関しては、ワルソー条約が、航空の安全にかかる技術水準も高いとはいえず、エアラインの企業体力も十分とはいえない中で、航空運送やエアラインの維持・存続と被害者救済を両立させようとしたものであるのに対し、モントリオール条約は、賠償額の上限を撤廃するなど、被害者救済の実効をより重視したものとなっている。¹²⁾

ところが、こと「延着から生じた損害賠償」に関しては、モントリオール条約は、基本的にワルソー条約の内容を踏襲している。すなわち、モントリオール条約は、「延着から生じた損害賠償」につき、「運送人は、旅客、手荷物又は貨物の航空運送における延着から生じた損害について責任を負う。ただし、運送人は、運送人並びにその使用人及び代理人が損害を防止するために合理的に要求されるすべての措置をとったこと又はそのような措置をとることが不可能であったことを証明する場合には、延着から生じた損害について責任を負わない」（同条約一九条）と過失推定責任を規定するが、同条の本文は、ワルソー条約一九条と「延着から生じた損害賠償」に関するワルソー条約一九条と同一であるし、¹³⁾但書に規定する免責要件も、同じく免責要件につき規定するワルソー条約二〇条一項とほぼ同一であるといつてよい。¹⁴⁾

「延着から生じた損害賠償」に関する両条約間の違いは、ワルソー条約が、過失推定責任の見返りとして、運送人の責任の限度を制限しているのに対し、¹⁵⁾ モントリオール条約は、かかる制限を撤廃している点にある。¹⁶⁾ ¹⁷⁾ ¹⁸⁾ として同条約二二条に定める責任の限度は、「裁判所が、自国の法令に従って、訴訟費用その他原告が訴訟に要した経費（その利子を含む。）の全部又は一部を更に裁定することを妨げるものではない」が（同条約二三条六項）、「裁定された損害賠償の額（訴訟費用その他訴訟に要した経費として裁定された額は含まない。）が、「損害を生じさせた事故の発生の日から六箇月の期間内に又は訴えの提起が当該期間の経過後に行われる場合においてはその訴えの提起の前に運送人が原告に対して書面により申し出た額を超えない場合」には、適用されない（同条約二三条六項）。なお、契約上の規定であつて、運送人の責任を免除し又はこの条約に規定する責任の限度より低い額の責任の限度を定めるものは無効とされる（モントリオール条約二六条本文）。

延着から生じた損害賠償につき規定するモントリオール条約（及びワルソー条約）一九条は、航空運送人がある一定の期間内（ある特定の期限の場合と合理的な期間内の場合とがあり得よう。）における運送を引き受けることを前提とするところ、肝心の「延着」及び「損害」の定義を設けていない。そこで、以下では、両者についての議論を簡単に紹介しておくたい。

(2) モントリオール条約における「延着」

前述のとおり、モントリオール条約（及びワルソー条約）一九条は、延着の定義をしていないため、¹⁹⁾ 延着の意義については法廷地法で判断される。²⁰⁾

一般に「延着」は、目的地への時機を失した到着 (untimely arrival at the destination) といふことができるが、そう

いったとしてもさらに「時機を失した」の意味が問われざるを得ない。この点につき、合意された特定時期に遅れたことだけでなく、たとえ特定の到達時期の定めがなかったとしても、旅客（旅客運送の場合）や荷送人（貨物運送の場合）としては、少なくとも合理的な期間内の到達を期待するのが通例であるから、かかる合理的期間を超えた到達も、やはり「時機に失した」ものとして「遅延」にあたるかと解されている。

学説の中には、裁判例を分析した結果、定時運送の場合の「合理的期間」の目安として、(1)飛行時間が一時間までの場合、その二五％である一五分、(2)同じく二時間から四時間の飛行の場合、その二〇％である二四分から三〇分、(3)五時間から八時間の飛行の場合、その一〇％である三〇分から四八分、(4)飛行時間が九時間を超える場合、その一〇％である六〇分という定式化を示すものがあり、目を引く。⁽²¹⁾

(3) 延着から生じた「損害」の意義

「延着」と同様に、「損害」についても、モントリオール条約（及びワルソー条約）一九条は沈黙しており、法廷地法で判断される。

米国の裁判例についてみるに、経済的損害がここでいう損害に該当することについてはあまり異論がないようで、議論があるのは精神的損害についてである。ごく簡単に整理すると、精神的損害については、どちらかというど損害に含めない傾向があるようである。⁽²²⁾

例えば、Lewis v. British Airways 事件⁽²³⁾は、ワルソー条約にかかるものであり、糖尿病患者たる原告が、延着のためインスリンが入った手荷物を三日間受け取ることができなかつたという事案であるが、裁判所は、延着が金銭的損害・身体的損害のいずれも引き起こさない場合、原告は同条約一九条に基づく損害の賠償を請求しえないと判示する。

また、Fields v. BWIA International Airways, Ltd 事件⁽²⁴⁾においても、延着により精神的苦痛を被ったが肉体的にも金銭的にも損害を被らなかつた者は、同条約一九条に基づく損害の賠償を請求しえないとの判示がなされている。

(4) 小活

以上のところをごく簡単にまとめると、定時航空運送の場合、①飛行時間にもよるが飛行時間の一〇%（飛行時間九時間）から二五%（飛行時間一時間）程度の遅延が、モントリオール条約（及びワルソー条約）一九条の適用において「延着」とされ賠償責任の対象となるが、②「損害」の中に精神的損害を含めないケースが多い、③運送人は、運送人並びにその使用人及び代理人が損害を防止するために合理的に要求されるすべての措置をとったこと又はそのような措置をとることが不可能であったことを証明すれば、責任を免れることができる、ということになる。

3 国内旅客航空運送における「延着」

さてここでもう一度、国内旅客航空運送に戻って、国内旅客航空運送における運送債務の中身について検討し、一定の提言を試みたい。

貨物運送については、延着が損害賠償責任の対象となっていること（商法五七七条、七六六条、国際海上物品運送法三条）、国際旅客運送においても、前述のとおり、「延着」が損害賠償責任を生じさせることが条約上明らかであることからすると、国内航空運送において、定時性が全く運送契約の債務の本旨に含まれないと言いきることはできないと思われる。自動執行条約であるウィーン売買条約（United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods : CISG）の批准・発効により、同条約が適用されない場面においても、わが国の国内法に一定の影響がありう

ること、⁽²⁵⁾ 国際海上物品運送法の制定後、同法の影響が同法の適用されない分野にも及んでいることに鑑み、⁽²⁶⁾ 旅客運送契約においても、国内外の規制の平仄を合わせることが望ましい。国内旅客航空運送においても、原則として、定時性は運送契約の内容に含まれるものと解される。前掲千葉地裁松戸支部判平成二二年四月一七日のように「手段債務」と言いきるのは妥当であるまい。

もつとも、気候などによる影響を受けやすい航空運送の性質上、「定時性」といつても、一定の幅を設定しておく必要がある。前掲仙台地判平成一五年二月二五日に倣い、「客観的に相当な期間を超えて運送された場合」に、「延着」にあたるとした上で、「客観的に相当な期間」の目安として、飛行時間の一〇%（飛行時間九時間）から二五%（飛行時間一時間）程度という前記の基準を活用してはどうだろうか。

加えて、ハーモナイゼーションという観点からはモントリオール条約及びワルソー条約が、延着に関する責任と同一時に免責要件を規定していることも、考慮されるべきである。ただ、モントリオール条約及びワルソー条約のような明文がない以上、「運送契約の債務の本旨」の問題とせざるを得ない。ここで、前掲東京高判平成二二年三月二五日がいう、「優先事情が生じた場合には、できる限り遅れを小さくするように対処する義務を負うにすぎない」との判示中、前段部分を事案に即しての判断に過ぎないとすれば、後段部分は、モントリオール条約一九条における「損害を防止するために合理的に要求されるすべての措置をとったこと」にほぼ見合ったものであることを指摘したい。

すなわち、国内旅客航空運送において航空運送人が負う定時運行債務とは、あくまでも前記の「幅」がある定時運行債務を原則としつつ、例外として、障害等により定時運行が実現できなかった場合には、できる限り遅れを小さくするように対処すれば足りると解するのである。言うなれば、前掲東京高判平成二二年三月二五日の判示中に、前掲

仙台地判平成一五年二月二五日及びモントリオール条約一九条の内容を織り込むことで、規範内容の具体化とハーモナイゼーションを同時に図ろうとするものである。

なお、損害については、わが国の損害賠償法上、精神的損害（慰謝料）を損害として許容するので、この点が彼我の航空運送法の規制の違いである。ただ、慰謝料は、もっぱら裁判所の裁量に委ねられているところ、わが国においては、交通事件においてその定額化が実務として確立し、近時では名誉毀損事件においても同様の定額化の試みがなされつつある。²⁷⁾ 国内外の規制の平仄が合うように解釈していけば、ワルソー条約・モントリオール条約上、精神的損害を「損害」から除外する例が多いことが自ずと広く認識され、それが国内旅客航空運送における慰謝料算定にも考慮されていくことになるのではなからうか。²⁸⁾

五 結びに代えて

本稿の結論は、国内旅客航空運送において航空運送人が負う定時運行債務とは、あくまでも前記の「幅」がある定時運行債務を原則としつつ、例外として、障害等により定時運行が実現できなかった場合には、できる限り遅れを小さくするように対処すれば足りるとするものである。

紙幅及び時間の制約上、約款規制の限界²⁹⁾については触れることができなかつた。この点については他日を期したい。

（追記）

本件判決原文の入手にあたっては、被告代理人の一人である菅原貴与志弁護士にご協力いただいた。ここに感謝申し上げます。

- (1) 同条約の成立経緯については、藤田勝利編『新航空法講義』（平成一九年）一九七頁（藤田勝利）。
- (2) 山崎悠基「航空機の延着責任」専修法学論集五二号（平成二年）一頁
- (3) 民法上、運送契約は、請負の一種であると解されている。田邊光政『商法総則・商行為法（第三版）』（平成一八年）二七六頁
- (4) かかる反省のもと、「民法（債権関係）の改正に関する中間的な論点整理」は、請負契約につき、請負人が完成した目的物を注文者に引き渡すことを要する類型と引渡を要しない類型など個別の類型に分け規律を置くか否か、役務提供型契約に属する新たな典型契約を設けるか否かなど、これまでの枠組みを抜本的に改める提案をしている。
- (5) チェックテーブルが未完了から完了へ変更するのに計算上〇・〇〇〇一六秒かかるところ、二〇〇秒の制限時間経過が丁度その変更時と合致した。
- (6) 「切り戻し」作業が完了しないことは、ホストコンピュータに何らかの障害が発生していることを意味し、当該障害への対応中に新たなチェックイン情報が入ると支障があるためである。つまり六〇分は、障害対応時間として設定されていたのである。
- (7) 「切り戻し」作業の時間が含まれていたため、実際の時間は障害対応時間の六〇分よりも長くなった。
- (8) 本判決の評釈として、藤田勝利・私法判例リマックス31（二〇〇五（下））八二頁
- (9) 両者を比較すると、前掲東京高判平成二二年三月二五日の方が、より「幅」が広いといえようか。
- (10) 「列車の運行時刻や駅間の所要時間は、運賃等と並んで、旅客運送契約の重要な要素をなす」との前掲名古屋地判昭和

五二年一月三〇日における判断は、かかる事案に即して理解されるべきものと思われる。

(11) 直接、事案の「スジ」に影響するわけではないが、本件が純粹な経済訴訟というよりも一種のクラス・アクションに近いことも意識されるべきであろう。このことは、本件の原告全員が千葉県の弁護士及びその関係者で、主として慰謝料を求めていること、被告が徹底的に争っていること（原審たる前掲千葉地裁松戸支部平成二二年四月一七日の事件番号に付された年が平成一五年（平成一五年（ワ）第一一三二一号）であることを想起されたい。から窺い知ることができる。

(12) 藤田勝利Ⅱ工藤聡一編『現代商取引法』（平成二三年）一三五頁（藤田勝利）、関口雅夫『国際航空運送人の責任制度』（平成一〇年）四頁

(13) ワルソー条約一九条は、「運送人は、旅客、手荷物又は貨物の航空運送における延着から生ずる損害につき責任を負う。」と規定する。

(14) ワルソー条約二〇条一項は、「運送人は、運送人及びその使用人が損害を防止するため必要なすべての措置を執ったこと又はその措置を執ることができなかったことを証明したときは、責任を負わない。」と規定する。See P. M. De Leon & W. Eyskens, *The Montreal Convention: Analysis of Some Aspects of the Attempted Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, 66 *J. Air L. & Com.* 1182-1183 (2001).

(15) ワルソー条約の下における運送人の責任は、(1)旅客運送の場合、各旅客ごと二万五〇〇〇フランの額を（同条約二二条一項）、(2)託送手荷物及び貨物運送の場合、一キログラムにつき二五〇フランの額を（同条二項本文）ただし、荷送人が運送人に交付する際に引渡しの際の価額を特に申告し、且つ、必要とされる増料金を支払った場合、運送人は、申告された価額が引渡しの時における荷送人にとっての実際の価額を超えることを証明しない限り、申告された額を限度とする責任を負う。同条二項但書）、(3)旅客が保管する物品の場合、旅客一人につき五〇〇〇フランの額を（同条三項）、それぞれ限度とする。そして、「延着から生じた損害賠償」にかかる責任の訴えは、名義のいかんを問わず、同条約で定める条件及び制限の下にのみ提起することができる（同条約二四条一項）。

(16) すなわち、同条約二二条一項は、「旅客の運送における第一九条に規定する延着から生ずる損害の場合には、各旅客につ

いての運送人の責任は、四一五〇特別引出権(SDR)の額を限度とする。」と上限を規定するが、それと同時に五項でその例外につき、「運送人又はその使用人若しくは代理人が損害をもたらす意図をもって又は無謀にかつ損害が生ずるおそれがあることを知りながら行った行為(不作為を含む。)により損害が生じたことが証明される場合には、適用しない。ただし、当該使用人又は代理人の行為(不作為を含む。)の場合には、当該使用人又は代理人がそれぞれの職務を遂行中であつたことも証明されなければならない」と規定する。

(17) その他に、同条約二二条は、貨物運送の延着等に関する責任制限等についても規定する。参考までに、以下にその条項を掲げる。

「3 貨物の運送については、破壊、滅失、き損又は延着の場合における運送人の責任は、重量一キログラム当たり一七SDRの額を限度とする。ただし、荷送人が荷を運送人に引き渡すに当たつて到達地における引渡しの際の価額として特定の価額を申告し、かつ、必要とされる追加の料金を支払つた場合は、この限りでない。この場合には、運送人は、申告された価額が到達地における引渡しの際における荷送人にとっての実際の価値を超えることを証明しない限り、申告された価額を限度とする額を支払う責任を負う。」

4 貨物の一部又はその貨物に含まれる物品の破壊、滅失、き損又は延着の場合には、運送人の責任の限度となる額を決定するに当たり考慮する重量は、関係する荷の総重量のみとする。もつとも、貨物の一部又はその貨物に含まれる物品の破壊、滅失、き損又は延着が、同一の航空運送状況若しくは貨物受取証に記載されている他の荷又はこれらが発行されていないときに第四条二に規定する他の手段によつて保存される記録であつて同一のものに記載されている他の荷の価値に影響を及ぼす場合には、責任の限度とする額を決定するに当たり、これらの他の荷の総重量も考慮する。」

(18) モントリオール条約は、運送人の有限責任を撤廃したことを考慮して、懲罰的損害賠償を認めないことを明記する(同条約二九条)。

(19) モントリオール条約の起草過程では、「延着」の定義を置くべきとの議論もあつた。しかし、①定義を置くことで、同一の用語でありながら、両条約間で「延着」の意義が異なることになり、混乱が生ずること、②ワルソー条約の下、裁判例の集

積により、「延着」概念が明らかにされつつあったことに鑑み、モントリオール条約の下においても、「延着」したか否かの判断は、かかる裁判例の存在を前提として、個々の事案ごとに決していくべきであること等の理由から、かかる定義は、敢えて置かないこととされるに至った。See George N. Tompkins Jr., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation as Developed by the Courts in the United States - From Warsaw 1929 to Montreal 1999-* (2010), p.229.

(20) 藤田二郎・藤田前掲書(注12)二一九頁(藤田勝利)

(21) E. Giemulla et al., *Montreal Convention: Commentary* (2006 & Supp. 3, 2008), Art.19-6 quoting U. Krüger, *Die Rechtsstellung des Reisehüros bei der Luftbeförderung*, 1991, unpublished doctoral thesis, Cologne University.

(22) Tompkins, *op. cit.*, p.237.

(23) 30 *Avi.* 16, 632 (E.D.N.Y. 2005).

(24) 27 *Avi.* 17, 933 (E.D.N.Y. 2000).

(25) 松嶋隆弘「商法学の立場からみたウィーン売買条約」法学紀要五一巻(平成二二年)二七三頁 Takahiro Matsushima, *Perspectives on the CISG from the Viewpoint of Japanese Commercial Law, Comparative Law (Special Issue in Commemoration of the 120-Year History of the Nihon University College of Law, 2010)*, p.79.

(26) たとえば、国際海上物品運送法二〇条ノ二第二項は、「運送品に関する運送人の責任が免除され、又は軽減される場合には、その責任が免除され、又は軽減される限度において、当該運送品に関する運送人の使用する者の荷送人、荷受人又は船舶荷証券所持人に対する不法行為による損害賠償の責任も、免除され、又は軽減される」として、債務不履行責任と不法行為責任との「平仄あわせ」を定めるが、判例は、このような明文がない場合である宅配便約款につき、同約款の責任制限条項が、荷受人に対する不法行為責任にも及ぶ旨判示する(最判平成一〇年四月三〇日判時一六四六号一六二頁)。

(27) 塩崎勉「名譽毀損における損害額の算定について」判タ一〇五五号(平成一三年)四頁、東京地方裁判所損害賠償訴訟研究會(成田喜達一宮和夫加藤新太郎難波孝一花村良一)「マスメディアによる名譽毀損訴訟の研究と提言」ジュリ一二〇九号(平成一三年)六三頁、司法研修所「損害賠償請求訴訟における損害額の算定」判タ一〇七〇号(平成一三年)四

頁、井上繁規「名譽毀損による慰謝料算定の定型化及び定額化の試論」同誌同号一四頁、坂本倫城「損害賠償実務研究会を終えての若干の感想」同誌同号二五頁。なお、松嶋隆弘「判批」法律のひろば六四卷六号六四頁及び長谷川貞之「湯淺正敏」松嶋隆弘編『メディアによる名譽毀損と損害賠償』(平成二三年)一一一頁(福原竜二)参照。

(28) このように解していくと、本件は、特段慰謝料を認めるべき必然性がない事案と判断されることになろう。

(29) 航空運送において、国内外のハーモナイゼーションを図るといふ観点からすれば国内航空運送に関する免責約款の限界(たとえば消費者契約法一〇条の適用可能性など)を考える上で、モントリオール条約二六条に関する議論が参考になるものと思われる。越川純吉「航空運送約款の効力について」航空法務研究(昭和四四年)一一頁、長瀬弘毅「国内航空旅客運送契約における免責約款に関する研究 その(1)」空法一四号(昭和四六年)一頁、池内秀樹「航空物品運送人の賠償額制限約款について—米国の「免責価額」の法理 (Released Valuation Doctrine)」を中心として」空法三四号(平成五年)一頁