慶應義塾大学学術情報リポジトリ
Keio Associated Repository of Academic resouces

Title	小論・ 航空機製造物責任の研究
Sub Title	Recent overview of aviation products liability
Author	菅原, 貴与志(Sugawara, Takayoshi)
Publisher	慶應義塾大学大学院法務研究科
Publication year	2006
Jtitle	慶應法学 (Keio law journal). No.4 (2006. 1) ,p.1- 29
JaLC DOI	
Abstract	
Notes	
Genre	Departmental Bulletin Paper
URL	https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AA1203413X-20060115-0001

慶應義塾大学学術情報リポジトリ(KOARA)に掲載されているコンテンツの著作権は、それぞれの著作者、学会または出版社/発行者に帰属し、その権利は著作権法によって保護されています。引用にあたっては、著作権法を遵守してご利用ください。

The copyrights of content available on the KeiO Associated Repository of Academic resources (KOARA) belong to the respective authors, academic societies, or publishers/issuers, and these rights are protected by the Japanese Copyright Act. When quoting the content, please follow the Japanese copyright act.

論説

小論・航空機製造物責任の研究

菅 原 貴 与 志

Ⅰ．はじめに
Ⅱ．航空機製造物責任の特殊性
Ⅲ．航空機製造物責任成立の要件
Ⅳ．米国における航空機製造物責任の法理
Ⅴ．欧州における航空機製造物責任
Ⅵ．日本における航空機製造物責任
Ⅶ．まとめにかえて

Ⅰ．はじめに

製造物責任とは、物品の欠陥に起因して生じた、買主または第三者の人身被害・財産損害に対する、製造者、加工業者または売主の責任である[1)]。すなわち、製造者から小売商などを通じて販売された製造物に欠陥があるため、消費者、利用者、その他の者が損害を被ったときに、製造者などに賠償責任を負わせようとする法理をいう[2)]。この点、航空機も製造物であるから、事故によって被害を受けた旅客、乗員、機体所有者、その他の第三者に対して、当該機の製造者等は製造物責任を負う可能性がある。

1）R. D. Hursh and H. J. Bailey, *American Law of Products Liability*（2nd ed., 1974（with supplements）), at pp. 2-3.

2）世界主要国の製造物責任法を解説する文献として、小林秀之編『製造物責任法体系Ⅰ・Ⅱ』（弘文堂、1994）。

この点、わが国において、製造物責任一般に関する文献は多いが、航空機製造物責任を体系的に解説するものは少ない[3)]。確かにわが国の場合、ボーイング社やエアバス社を擁する欧米と比較すれば、主要な航空機生産国とはいえず、航空機製造物責任に関する訴訟も現実には多くない。しかし、大型商業機の機体カーボン素材、操縦用計器、タイヤ等の各部品には、日本企業の製品が大量に供給されているし、また、中小型飛行艇を製造・輸出する日本メーカーも存在している。かかる現状にかんがみれば、わが国においても航空機製造物責任を論じる意義は決して小さくないものと思われる。

そこで、本稿では、航空機製造物責任の特殊性について考察し、そのうえで、対象となる欠陥の内容や類型、責任の主体等、製造物責任成立の要件を検討したい。また、主要な航空機生産国であるアメリカ合衆国の判例によって構築された過失責任、保証責任、厳格責任という考え方を整理し、わが国における航空機製造物責任についても触れることとする。

Ⅱ．航空機製造物責任の特殊性

１．総　説

航空機事故が発生した場合、被害者としては、航空機を運航する航空事業者（航空会社）に対して損害賠償を請求するのが通常であるが、より高額の補償を他に求めるべく、航空機製造者等にその鉾先を向けることがある。また、航空会社と航空機製造者の両者を共同被告として訴訟を提起することも考えられる。

特に従前は、1929年の国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

３）航空機製造物責任を体系的に論ずる文献として、I. H. Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*,（7th ed., 2001）, pp. 125-135. P. S. Dempsey and L. E. Gesell, *Air Commerce and the Law*,（2004）, pp. 701-730. わが国の文献としては、藤田勝利『航空賠償責任法論』（有斐閣、1985）140頁以下がある。

（ワルソー条約）あるいはそれを基礎とした運送約款による有限責任の定めがあったため、航空会社からの補償で満足できない被害者が、航空機製造者にその余の救済を求めることは十分に考えられた。すなわち、ワルソー条約では、各旅客に対する運送人の責任の限度を12万5,000金フランと定め、これを1955年のヘーグ議定書により、25万金フランに増額改正している（条約22Ｉ）。この責任限度額は、米貨に換算すれば２万ドルに過ぎず[4]、先進諸国の賠償水準には達しない。

しかし、1999（平成11）年、モントリオール条約が成立し、旅客の死傷に関する責任限度額が撤廃された[5]。このため、航空機事故の被害者が、より高額の補償を求めて、航空会社以外に訴訟を提起するような状況には変化が生じるものと思われる。

いずれにせよ、航空機も製造物であるから、事故によって被害を受けた旅客、乗員、機体所有者、その他の第三者に対して、当該機の製造者等は、製造物責任を負う可能性がある。ただし、航空機の場合には、他の製造物責任と異なるいくつかの特殊性に留意しなければならない。

２．航空機事故の重大性

航空機製造物責任においては、航空機の用途ないし種類により、責任のあり方に違いがある。小型機を自家用で使用する場合であれば、自動車等の製造物責任とおおむね大差はなかろう[6]。ただし、小型機の場合、比較的経験の少ないパイロットによって操縦されることが多く、点検・整備も不十分な点があるため、事故の頻度が高いという面はある。

４）金フランの国内通貨への換算について、東京地判平成11年10月13日判時1719号94頁、杉江徹「ワルソー条約第22条の金価値条項について」空法25号１頁。

５）落合誠一「1999年国際航空運送に関するモントリオール条約の成立」ジュリ1162号99頁、原茂太一「1999年モントリオール条約における航空運送人の責任構成について」藤田勝利・工藤聡一編『航空宇宙法の新展開』（八千代出版、2005）299頁。

６）小型機に関する製造物責任連邦法については、後記Ⅳ５(5)。

これに対して、航空会社が運航する商業航空機の場合には、他の製造物責任とは異なる点が認められる。そもそも航空機事故は、その性質上、搭乗者や地上の第三者の死傷を伴う事故となることが多いが、これが大型の商業航空機の場合には、多数の死傷者や巨額の物的損害を伴う大規模事故に至る可能性がきわめて高い。

したがって、航空機に製造上または設計上の欠陥があった場合には、航空会社が独立して航空機製造者に製造物責任を追及する場面も考えられる。しかし、航空会社と航空機製造者といういわば大企業の間では、不法行為上の厳格責任の適用が制限されるなど（後記Ⅳ４(3)参照）、個人の被害者が製造者に対して損害賠償を請求する場合とは異なった解釈がなされることがある点に注意しなければならない。

３．安全規制との関係

航空機の運航には、その安全性を確保するため、各国政府等によって厳格な監督規制がなされている。

たとえば、米国連邦航空法では、連邦航空局（Federal Aviation Administration）が航空機の安全性を証明しない限り、いかなる航空機も運航できない。すなわち、航空機の型式についての設計の安全性を確認する型式証明（type certificate）、および、個々の航空機の性能の安全性を確認する耐空証明（airworthiness certificate）が要求される[7]。

また、わが国の航空法も、国土交通大臣は、申請により、航空機や装備品がその強度、構造および性能において国土交通省令に定める安全基準に適合しているかどうかを検査し、適合していると認めれば、それぞれ型式証明（航空12）、耐空証明（同10）、予備品証明（同17）をしなければならないと定めている[8]。

７）耐空証明の意義につき、羽原敬二「航空機製造物責任リスクの処理について」空法34号37頁。

８）その詳細については、山口真弘『航空法規解説全訂版』（航空振興財団、1993）98頁以下。

そこで、これらの証明を得ていることが、航空機製造者の責任を減免する効力をもつものかが検討されなければならない。この点については、後記Ⅲ２(4)で検討する。

４．準拠法と裁判管轄

航空機製造物責任の場合には、準拠法および国際裁判管轄の問題にも注意が必要である。

完成した機体であれ航空機部品であれ、輸出入により国際的に移転するし、また、航空機の運航範囲も全世界に及ぶ。加えて、航空機は、その原材料や部品の製造から完成機の販売に至るまで、多数の国の企業が参画する。たとえば、Ａ国で設計・製造された航空機には、Ｂ国製の部品・装備品が使用されており、当該航空機を購入したＣ国の航空会社がこれを運航していたところ、Ｄ国で墜落事故が発生し、Ｃ・Ｄ・Ｅ国籍の旅客が死亡した、というような事例は珍しくない。

したがって、航空機事故が訴訟となる場合には、どの国の法律によって解決するかという準拠法（governing law）の問題や[9]、どこの裁判所が事件を受理し審理するのかという裁判管轄（jurisdiction）の問題が生じる。国際裁判管轄の問題については、後記Ⅳ５(3)・Ⅵ２(1)で検討したい。

Ⅲ．航空機製造物責任成立の要件

１．欠陥の対象と類型

(1)　欠陥の意義

航空機製造物責任が成立するためには、航空機による被害であるとともに、当該航空機に「欠陥（defect）」があったことが要件となる。この場合の欠陥とは、航空機が通常有すべき安全性を欠いていることである。

９）準拠法の問題につき、不破茂「航空機事故の準拠法」空法46号１頁。

この点、1965年に公布された米国の不法行為法第２次リステイトメント（Restatement of the Law（Second）of Torts）402条Ａでは、“ defective condition unreasonably dangerous（不当に危険な欠陥状態）” と規定する[10)]。また、わが国の製造物責任法上の欠陥とは、「製造物が通常有すべき安全性を欠いていること」であり、①製造物の特性、②通常予想される使用形態、③流通に置かれた時期、④その他当該製造物にかかる事情等を考慮して判断される（製責２Ⅱ）。

欠陥の対象としては、航空機の機体および製造部品のみならず、鋼材等の原材料や装備品、さらには航空機の運用に伴う一切の書類やマニュアルの類も含まれる[11)]。ただし、現実の航空機製造物責任が問題となる大半の事例は、航空機または部品に欠陥が認められる場合である。

(2)　欠陥の類型

欠陥の類型については、①製造上の欠陥、②設計上の欠陥、③指示・警告上の欠陥がある。

①製造上の欠陥とは、航空機または部品が、設計・仕様と異なっていた場合である。製造者には、予見しうる製造上の欠陥に関して、相当な（reasonable）検査を行う義務がある。したがって、航空機製造者が相当な検査をしなかったと認められる場合には、製造上の欠陥があるとされる。

②設計上の欠陥とは、航空機または部品の設計・仕様自体に問題があるため、当該航空機の安全性を欠いている場合である。製造者には、当該製品について、予見しうる事故の発生を回避すべく設計する義務があり、この義務の履行が不十分であったと認められる場合には、設計上の欠陥があるとされる。製造上の欠陥では、航空機の事故発生後にどのような欠陥があったかが一般的に判明し

10）リステイトメント（Restatement）は、アメリカ法律家協会（American Law Institute）が、各州判例にあらわれた法理を体系化および標準化したものであり、それ自身に法的拘束力はないが、各州の立法府・裁判所によって尊重されている準則である。

11）前掲７・羽原30頁。

にくいのに対して、設計上の欠陥については、同型の航空機による連続的な事故が発生することもあり、欠陥の存在を証明することは比較的容易であろう。

③指示・警告上の欠陥とは、適切な指示をしないために生ずる欠陥である。航空機製造者は、航空機の製造上または設計上の欠陥がある場合のみならず、特定の航空機の危険な性質を知り、もしくは知りうべかりしことを適切に警告せず、または誤った指示を与えた場合にも製造物責任を負うことがある[12)]。

２．責任の主体

航空機製造物責任の主体として、航空機製造業者、航空機装備品・部品製造業者が含まれることに異論はない。

わが国の製造物責任法において、製造物責任を負う者は、製造業者、加工業者、輸入業者、表示製造業者、実質的製造業者である（製責２Ⅲ・３）。表示製造業者とは、その製品を実際に製造した者ではないが、その製造物に製造業者として、あるいは製造業者と誤認させるような氏名、商号、商標等を表示した者をいい、実質的製造業者とは、他の事情からみて実質的な製造業者と認めることができる氏名等の表示をした者をいう。

したがって、航空機の販売業者や賃貸・リース事業者は、原則として、わが国の製造物責任法の責任主体とはならず、民法の不法行為責任が問題となるにすぎない。ただし、航空機の販売業者やリース事業者が、設計上または製造上の指示を与えるなどして製造に深くかかわった場合には、実質的製造業者と認められるから、製造物責任法の責任主体となりうるであろう[13)]。

これに対して、米国の不法行為法第２次リステイトメント402条Ａでは、

12）米国判例法によれば、製造者が危険な隠れた欠陥を見出した場合には、その危険を警告する義務が継続し（continuing duty)、さらには欠陥を改善・改良する義務もあるとされている。たとえば、*Noel v. United Aircraft Corp.*, 9 *Avi.* 17, 333, 342 F. 2d 232（3rd Cir. 1969).

13）青木荘太郎「販売業者等と製造物責任」升田純編『現代裁判法体系⑧』（新日本法規、1998）193頁参照。

“ one who sells any product（製品を販売する者）” と規定されており、これには、原材料や部品の供給者から完成品製造者・卸売業者・小売業者に至るまで、製品の製造・流通過程にある関係者すべてが含まれると解釈されている。したがって、責任の主体としては、航空機製造業者、航空機装備品・部品製造業者のみならず、航空機の販売業者や賃貸業者・リース事業者を含む[14)]。ただし、いずれも販売または賃貸する業務に従事していなければならず、一時的な販売・賃貸には、厳格責任は適用されない。

３．因果関係

製造物責任においては、欠陥の存在およびその欠陥と損害との因果関係の証明を、被害者（すなわち、原告）の側で行わなければならない。この点、米国の判例実務では、その欠陥が損害に寄与（contribute）したことを明らかにすれば足り、欠陥が損害の唯一のまたは主たる原因であることを証明する必要はないと解釈されている。

逆に、被害者の損害が、製品の欠陥によって生じたものではないことが証明できれば、製造者の責任は否定される。たとえば、第三者の行為が介在することにより、因果関係が中断したと評価される場合である（intervening cause）。しかし、現実には、被告側で、因果関係の不存在ないし中断を証明することは相当に難しい。

４．抗　弁

(1)　製造物責任の抗弁事由

製造物責任を求める側に対する抗弁事由としては、①過失相殺（comparative negligence）または寄与過失（contributory negligence）、②危険の引受け

14）前掲７・羽原30頁は、「航空機の製造、販売、運航、整備等に関与するすべての者が製造物責任の主体対象となる可能性を有している」と指摘する。

(assumption of risk)、③誤用（misuse)、④因果関係の不存在ないし中断[15]がある。

過失相殺または寄与過失とは、損害賠償責任の成立または賠償額の算定に際して、被害者（原告）側に過失があったことを斟酌するものである。また、危険の引受けとは、被害者が、製品に欠陥があり危険であることを知りながらあえて使用したことであり、誤用とは、正常でない、あるいは意図されない使用（abnormal or unintended use）の意味である。これらも、製造物責任訴訟においては、過失相殺と同様に抗弁として機能する。

(2)　安全規制遵守と抗弁

航空機製造物責任の抗弁事由として、特に検討しなければならないのが、製造者の側が安全性を確保のための監督規制を遵守したという事実である。前記Ⅱ３のとおり、航空機運航の安全性を確保するため、各国政府は、厳格な監督規制を実施し、型式証明や耐空証明といった各種証明書を交付する。そこで、これらの証明を得ている事実が、一種の違法性阻却事由として、航空機製造者の責任を減免する抗弁となりうるかが問題となる。

安全性を確保のための証明を得ていないなど、そもそも制定法や行政法規に定める基準に違反するならば、ただちに航空機製造者の注意義務違反となる。しかし、これらの基準を遵守し、証明を得ていたとしても、それだけで製造者が免責されることにはならない[16]。なぜならば、航空機の安全に関する法規の要求するところは、通常の状況の下で適用される最低限の基準というべきだからである。この点、米国の不法行為法第２次リステイトメント288条Ｃは、通

15）因果関係の不存在の主張立証について、民事訴訟上の要件事実的に考察すれば、厳密には抗弁ではなく、請求原因事実に対する否認に該当する。山本和敏「損害賠償請求訴訟における要件事実」鈴木忠一・三ケ月章監修『新・実務民事訴訟４』319頁以下（日本評論社、1982）参照。

16）*Berkebile v. Brantly Helicopter Corp.*, 281 A.2d 707（pa. Super 1971）; 311 A 2d 140（pa. Super 1971). Affirmed 377 A2d 893（pa. 1975）; 13 *Avi* 17,878. *Cleveland v. Piper Aircraft*, 24 *Avi.* 17, 417（10th Cir., 1993).

常人（reasonable person）なら特別の措置を講じたと思われる場合であれば、法規を遵守したとしても、過失の認定を妨げないと規定している。

なお、安全性の証明手続に過失がある場合において、国家の賠償責任が生じうることは、航空機製造物責任とは別個の問題である。この点、政府航空局の検査の実施そのものに過失があった場合ならばともかく、証明を付与するためにどのような検査を設定するかについては、当局の裁量的行為の範疇であるから、連邦不法行為請求法の免責規定により（Federal Tort Claim Act, 28 USC Sec.1346(b), Sec.2680(a)）、責任を問うことはできない、と判示した米国連邦最高裁判所の判例がある[17)]。

(3)　開発危険の抗弁

欧州のEC指令やわが国の製造物責任法では、いわゆる開発危険の抗弁を認めている。

開発危険とは、製造物を流通過程に置いた時点の科学的・技術的水準では、当該製品の欠陥の存在を発見することが不可能な危険をいう。したがって、航空機製造者が開発危険であることを証明した場合には、賠償責任を免れることができることとなる。

Ⅳ．米国における航空機製造物責任の法理

１．米国における製造物責任の概観

そもそも製造物責任とは、20世紀初頭より、主にアメリカ合衆国における判例の蓄積によって発達してきた概念である。しかも、米国は、ボーイング社等を抱える主要な航空機生産国であり、かつ、航空輸送網の発達という面でも代表的な航空大国である。したがって、航空機製造物責任を考察するには、米国

17）*United States v. Varig Airlines*, 467 U.S. 797（1984）. この点につき、坂本昭雄・三好晉『新国際航空法』（有信堂、1999）309頁。

の判例によって構築された法理を検討することが最も重要である[18)]。

19世紀中期の英米法では、契約法上のみならず不法行為法上も、当該物品を直接に購入した買主に対してのみ、製造物責任が及ぶとの先例が存在していた[19)]。しかし、20世紀以降、物品の欠陥に起因する損害について、第三者に対しても危険を生ずることが予見できる場合には、直接の契約関係がなくとも、不法行為法上の過失責任（negligence）の成立が認められるようになった。

また、契約上の明示または黙示の保証責任（breach of warranty）を理由として製造物責任を請求する場合もあり、統一商事法典（Uniform Commercial Code）にもその旨の規定が設けられている（§2-314・315・318）。さらに、1960年代の判例では、不法行為法上の厳格責任（strict liability in tort）が認められるに至った。厳格責任とは、製造者に対して、その過失の有無を問わずに責任を負わせる考え方であり、1965年に公布された不法行為法第２次リステイトメント402条Ａも、この立場を採用している。そして、同条項は、米国の製造物責任において最も重要な規定のひとつである。

このように、米国の判例法において、製造物責任の責任原因を構成するのは、①過失責任（negligence）、②保証責任（breach of warranty）、③厳格責任（strict liability）の３つである。現実の製造物責任訴訟では、訴状にこれら３つの原因が併記される場合が多い。以下では、米国における航空機製造物責任の法理について、これら３つの責任原因に分けて検討する。

２．過失責任（negligence）

判例は、製造物責任につき、加害者・被害者間に直接の契約関係（privity of contract）がなくとも、不法行為法上の過失責任（negligence）の成立を認める

18）航空の黎明期から1960代までの米国の航空機製造物責任に関する判例については、藤田勝利「アメリカの判例からみた航空機製造者責任」法雑19巻２号145頁以下で詳細に分析されている。

19）*Winterbottom v. Wright*（1842）10 M. & W. 109, 152 Eng. Rep. 402（Ex.).

に至った[20]。ネグリジェンスとは、製造者等の過失によって生じた製造物の事故について、製造者等に不法行為（tort）による損害賠償責任を負わせる考え方であり、わが国民法上の不法行為責任に相当するものである（民709）。この法理の下では、被害者と製造者等との間に売買契約等の契約関係がない場合であっても、製造者等の責任を追及することができるが、被害者側は、製造者等に過失があったことを立証しなければならない。

しかし、現実には、製造業者である企業と被害者個人との間に、技術的・経済的な力の格差がある。そこで、事故発生の事実をもって、製造者等の過失を推定することができるという考え方が導入され、被害者側の立証責任の緩和を図った。これを「事実推定則（Res Ispa Louquitur[21]）」という。①事故発生の原因手段が被告の排他的支配に属し、②その事故が過失なしに通常発生しないものである場合には、被告の過失につき直接証拠を得られなくとも、事件を陪審員に付託することができる。

この事実推定則は、いくつかの製造物責任訴訟にも適用されているが[22]、事故発生の時点では、製造者が製品の排他的支配を離れていることが通常であるため、この原則に依拠する事例は多くない。このことは、航空機製造物責任の場合も同様である。すなわち、運航中の航空機は、航空会社の管理下にあり、すでに航空機製造者の排他的支配を離れていることから、事実推定則が適用される事例はきわめて限定されるものと解される[23]。

過失責任を問われた製造者（被告）は、被害者（原告）に、①寄与過失（contributory negligence）、②危険の引受け（assumption of risk）、③誤用（misuse）、

20）*MacPherson v. Buick Motor Co.* 217 N.Y. 382, 111 N.E. 1050（1916）.

21）Res Ispa Louquiturとは、ラテン語の「事実それ自身が語る（The thing speaks for itself）」という意味である。

22）*Escola v. Coca Cola Bottling Co.* 24 Cal. 2d 453, 150 P.2d 436 （1944）.

23）*North American Aviation, Inc. v. Hughes*, 247 5 *Avi.* 17, 541, 247 F. 2d 517（9th Cir., 1957）. 本件は、被告製造者の工場から新造機の引渡しを受け、隣地の空港から離陸直後に墜落事故が発生したものであり、原告からは何ら特定の証拠が提出されなかったが、離陸直前まで事故機が製造者の排他的支配内にあったとも評価できる事例である。

④因果関係の不存在ないし中断があったことを抗弁として主張し、これを立証できれば、責任を免れることができる。なお、寄与過失の考え方では、被害者の過失が加害者のそれと比較して軽微なものであっても、加害者の不法行為責任を全面的に阻却するものとされていたが、現在では、比較過失（comparative negligence）の原則が発展したため、過失割合に応じて責任減額を認めるのが一般的である。

３．保証責任（breach of warranty）

(1)　保証責任の及ぶ範囲

航空機製造物責任の責任原因としては、不法行為法上の過失責任と併存して、契約法上の保証ないし担保責任（warranty liability）違反を理由とする場合がある。すなわち、航空機が表示された品質と異なるため、損害を受けた被害者は、製造者に対して契約違反による損害賠償を請求できるのである。

保証責任は、明示の保証責任（express warranty）と黙示の保証責任（implied warranty）に区別される。明示の保証責任とは、契約書・カタログ・広告等の内容が製品の品質性状に合致しているか否かを問題とするものであり、黙示の保証責任は、製品が商品性（merchantability．平均的品質を有し、通常の一般的使用に適するという、商品としての適性のこと）と特定目的適合性（fitness of a particular purpose）を具備しているか否かを問うものである。この点、統一商事法典は、売買される商品には、商品性についての黙示の保証責任があるとし（§2-314)、また、特定目的適合性についても、買主が特定目的に使用するために商品を買い、その商品の適性につき売主の判断に依存していることを売主が知っている場合には、黙示の保証責任があるとしている（§2-315)。

過失責任（negligence）と異なり、保証責任においては、製造者の過失の有無を問わない。したがって、原告としては、被告の過失を立証する必要がない。その反面、契約法上の責任であることから、当事者間の直接の契約関係（privity of contract）が要件とされるため、その適用範囲は限られていた。

しかし、1960年、ハンドルに欠陥があった自動車について、直接の契約関係

にない被害者（ディーラーからの買主である運転者の配偶者）に対しても、黙示の保証責任が及ぶとする判例が登場し[24]、これを契機に、契約関係の存在を前提とすることなく、製造者等の保証責任を追及する道が開かれた。この点、統一商事法典でも、人身被害については、直接購買者のみならず、製品の使用・消費により被害を受けた第三者に対しても、明示または黙示の保証責任の範囲を拡大している（§2-318）。その後、直接の契約関係を要件とせずに、黙示の保証責任を肯定する考え方は、航空機事故の場合にも適用されている[25]。

(2)　免責条項

航空会社が航空機製造者より航空機や航空部品を購入する場合、その売買契約には、免責条項（disclaimer clause）が規定されている。免責条項の内容には種々のものがあるが、目的物の瑕疵に関する一定期間の保証を定め、売主の故意または重過失を除いて、その余の責任を一切負担しないと定めるものが多い。

この点、統一商事法典では、非良心的な（unconscionable）契約ないし条項を制限する一方で（§2-302）、一定の制約の下では、かかる免責条項の有効性を認めている（§2-316）。すなわち、明示の保証を免責する条項は、合理性が認められない場合を除いて有効であり、黙示の保証を免責する条項についても、明確に商品性・特定目的適合性を記述することにより、その有効性が認められる。

また、判例も、航空会社との航空機売買契約の免責条項を有効としている[26]。なお、航空機の欠陥により事故が発生した事例において、旅客が航空会社に損害賠償を請求し、航空会社がこれを賠償した後、航空会社が航空機製造者に求償する場合にも、製造者が航空会社の経済的損害を含めて一切の責任を負担し

24）*Henningsen v. Bloomfield Motors, Inc.* 32 N.J. 358, 161 A. 2d 69, 75 A. L. R. 2d 1（1960）.

25）*Held v. Mitsubishi Aircraft International,* 20 *Avi.* 18, 479（D. Minn., 1987）等。

26）*Delta Air Lines, Inc. v. Douglas Aircraft Co.* 47 Cal. Rptr. 518（Cal. Dist. Ct. App. 2d Dist. 1966）. *Delta Air Lines, Inc. v. McDonnell Douglas Corp.* CCH Prod. Liab. Rep. 7354（5th Cir. 1974）. 土井輝生『プロダクト・ライアビリティ』（同文館出版、1978）123頁以下。

ない旨を規定した免責条項は有効と解されている[27)]。

４．厳格責任（strict liability）

(1)　厳格責任法理の確立と不法行為法第２次リステイトメント402条Ａ

1960年代初頭に至ると、製造物責任における厳格責任（strict liability in tort）の法理が認知されるようになってきた。厳格責任とは、不法行為法上の法理のひとつであり、行為者の故意・過失の立証を要せず、発生した結果について責任を負わせるものである。したがって、厳格責任の下では、製造者に過失があったことも、契約上の保証責任に違反したことも立証する必要がない。

製造物責任においては、製品の製造過程が高度に専門的・技術的であるため、個人の被害者が製造者の過失を立証することは事実上きわめて困難である。そこで、被害者保護の観点から、過失責任（negligence）における立証責任の負担を緩和すべきであるとの社会的な要請が出てくる。また、そもそも欠陥ある製品を製造・販売・流通させること自体に重大な危険が認められるため、無過失責任を問うべきであるし、製造者等にこのような厳しい責任を負わせれば、より安全な製品の管理・開発に努めるであろうとの政策的な判断もあった。

判例にて、不法行為法上の厳格責任の法理を確立したのは、1963年、カリフォルニア州最高裁判所の判決である[28)]。これは、電動工具の欠陥のために原告が負傷した事故について、電動工具の欠陥と負傷の事実、および欠陥と負傷の因果関係を認定し、被告製造者の過失の有無を問うことなく、不法行為法上の損害賠償責任の成立を肯定したものである。

この厳格責任の法理は、1965年の不法行為法第２次リステイトメント402条Ａに明定され、その後、各州で採用されるに至っている。すなわち、同項は「利用者または消費者の身体もしくはその財産に対して、不当に危険な欠陥状

27）*Philippine Airlines v. MacDonnell Douglas*, 189 Cal. App. 3d 234（Ct. of App. CA, 1987）.

28）*Greenman v. Yuba Power Products, Inc.*, 59 cal. 2d 57, 27 Cal. Rptr. 697, 377 P. 2d 897 13 A. L. R. 3d 1049（1963）.

態を有する製品を販売する者（one who sells any product in a defective condition unreasonably dangerous）は、最終利用者または消費者が当該製品により被った損害を賠償する責に任ずる」ものとし、「販売者がその製品の製造・作業および販売にあたりすべての可能な注意を尽くし、かつ、利用者または消費者が当該販売者からその製品を購入しなかった場合、または、販売者と契約関係になかった場合」にも適用されると規定する。この場合の「製品を販売する者」には、製品の製造・流通過程にある関係者すべてが含まれると解釈されているため、製造者等もこれに該当する。

過失責任では、被害者にとって立証困難な製造者側の過失を要求するのに対して、厳格責任においては、より客観的な欠陥（不当に危険な欠陥状態）を要件としている。このように、厳格責任は、その責任原理を過失から欠陥へと変更したものである。

(2)　航空機製造物責任と厳格責任

1960年代以降、航空機製造者に対しても、厳格責任が適用されている[29)]。

航空機製造物責任訴訟の著名事件としては、トルコ航空DC-10型機事故がある。これは、1974年３月、パリ郊外でトルコ航空DC-10型機が墜落し、旅客・乗員346人全員が死亡したものである。事故調査の結果、運航中に航空機後部貨物室扉が開いたことから、床下のケーブル等を切断し、操縦不能に至ったと推定され、その原因としては、貨物室ドア・ロックの設計上の欠陥と、製造業者の警告文の不備（すなわち、指示・警告上の欠陥）が指摘された。

事故後、23カ国に及ぶ遺族からは、トルコ航空とともに、機体製造業者マクダネル・ダクラス社および貨物室扉製造者ゼネラル・ダイナミックス社に対して約200件の損害賠償請求訴訟が提起された。訴訟は複雑化したが、最終的に

29）*Goldberg v. Kollsman Instrument Corp.* 8 *Avi.* 17, 629, 12 N.Y. 432, 191 N.E. 2d 81（1963）. *Manos v. Trans World Airlines, Inc. and Boeing Co.*, 11 *Avi* 17, 966, 324 F. Supp. 470（DC Iii 1971）等。特に前者の判決は、航空機製造物責任に関して、各州が厳格責任を採用するための先駆的な役割を果たしたものと評価することができる。

は製造業者に厳格責任を課し、約7,600万ドルを支払う旨の和解が成立している[30)]。

また、1977年３月、スペイン領カナリア諸島テネリフェ空港の滑走路上で、KLMオランダ航空のボーイング747型機とパンアメリカン航空の同型機が衝突し、575人が死亡した事故でも、衝突直後に火災が発生し、旅客が避難するための時間的余裕がなかったことから、航空機製造業者に対して、厳格責任に基づく製造物責任が求められた。本件では、製造業者であるボーイング社が、火災による損害防止につき適切な措置を講じていなかったことを理由として、補償総額の10％に相当する賠償金を支払っている[31)]。

(3)　厳格責任の限界

厳格責任の法理が登場した背景には、個人の被害者が製造者の過失を立証することが困難であることや、製造者等の企業が、個人と比較して経済的に優位にあるため、その危険もまた負担するのが公平と考えられることなどがあった。したがって、製造業者とほぼ同等の専門性・技術性を有し、経済的にも劣位とはいえない大規模企業の場合には、厳格責任の適用を修正しなければならない。

この点に関し、航空機製造物責任に厳格責任が適用されなかった主要な事例としては、日本航空DC-８型機事故を挙げることができる。これは、1972年12月、日本航空の所有・運航するマクダネル・ダグラス社製DC-８型機が、モスクワ空港を離陸中に墜落し、旅客・乗員61人が死亡した事故であり、事故直後の日ソ合同事故調査委員会は、着陸する際ブレーキの役目を果たすスポイラーを、離陸直後の最も加速の必要なときに、副操縦士が誤って作動させたと発表している。その後、日本航空の引受保険会社であった東京海上火災保険は、マクダネル・ダグラス社に対し、厳格責任に基づき航空機の損害の賠償を求めた。しかし、控訴裁判所は、売買契約が相対的に対等な経済力をもつ立場で交渉す

30）前掲３・I. H. Ph. Diederiks-Verschoor, *op. cit.*, pp. 129. 矢尾板康夫「航空保険の現代的課題」遠藤浩・林良平・水元浩監修『現代契約体系６』（有斐閣、1984）325頁。

31）前掲３・I. H. Ph. Diederiks-Verschoor, *op. cit.*, pp. 130.　前掲７・羽原34頁。

る２大企業間でなされていることから、不法行為法上の厳格責任の法理は適用されないと判示している[32)]。

なお、厳格責任においても、過失責任の場合と同様、製造者（被告）の側が、①寄与過失（contributory negligence）、②危険の引受け（assumption of risk）、③誤用（misuse）、または、④因果関係の不存在ないし中断を主張し、これを立証できれば、免責される。

５．航空機賠償責任をめぐる諸問題

(1)　対墜落性（Crashworthiness）

航空機製造物責任訴訟において、対墜落性（crashworthiness）も重要な要因とされている。対墜落性とは、①生存可能な墜落事故において搭乗者を死亡その他の身体障害または２次障害から保護する運送用具の特性[33)]、②搭乗者の生存空間を維持する航空機構造上の可能性[34)]、③１次事故による障害を増大させる設計となる対墜落性の欠如[35)] という、少なくとも３通りの解釈がなされている[36)]。

たとえば、対墜落性の欠如（lack of crashworthiness）という表現は、ソルトレイクシティ郊外で発生したユナイテッド航空ボーイング727型機の墜落事故

32）*Tokio Marine and Fire Insurance Co. Ltd. Et al. v. MacDonnell Douglas Corp. v. Japan Airlines Co. Ltd.*（Third-Party Defendant-Cross-Appellee), US Court of Appeals （2nd Cir., 1980）. その他、大企業間の厳格責任の適用を否定した判決として、*SAS v. United Aircraft Corp.*, US Court of Appeals, 15 *Avi.* 17, 729（9th Cir., 1979）. 前掲３・I. H. Ph. Diederiks-Verschoor, *op. cit.*, pp. 130.

33）Daniel Donnelly, *Aircraft Crashworthiness-Paintiff's Viewpoint*, JALC Vol.42, No.1, 1976, pp. 57-71.

34）G. I. Whitehead Jr., *Some Comments on Aircraft Crashworthiness*, JALC Vol.42, No.1, 1976, pp. 73-83.

35）S. J. Levy, *The Rights of the passengers － A View from the United States*, Die Produkthaftung, pp. 77-89.

36）対墜落性につき、前掲３・I. H. Ph. Diederiks-Verschoor, *op. cit.*, pp. 131. 前掲７・羽原38頁。

に関連して用いられている。この事故では、大半の旅客死亡の原因が、墜落の衝撃そのものではなく、火災による有毒ガスや煙によるものであったからである。また、前記Ⅳ４(2)のKLMオランダ航空・パンアメリカン航空ボーイング747型機衝突事故においても、ボーイング社は、不十分な対墜落性と火災による損害防止につき適切な措置を講じていなかったことを理由として、製造物責任を認められている。

(2)　懲罰的損害賠償（Punitive Damages）

米国の製造物責任を論じるに際しては、懲罰的損害賠償金（punitive damages）についても検討する必要がある[37)]。懲罰的損害賠償金とは、加害行為に対する非難性が大きい場合に、一種の懲罰的な意味あいから、通常の填補損害賠償（compensatory damages）に加算して認められる賠償金のことである。

近年、この懲罰的賠償金は、被害者ないし原告代理人の弁護士が賠償金を増額するための手段として利用される傾向がある。とりわけ製造物責任訴訟では、保証責任や厳格責任に基づいて無過失責任を求める一方、製造者側の過失を立証することにより、これを故意または重過失に準ずるものであるとして、多額の懲罰的賠償金を請求する事例もみられる。

なお、懲罰的賠償金は、製造物責任の事例に限って認められるものではなく、一般の不法行為法上の損害賠償請求訴訟にも適用される可能性があることに留意しなければならない。

(3)　ロング・アーム法とフォーラム・ノン・コンヴィニエンス

航空機製造物責任訴訟は、事故ないし損害の発生地にかかわらず、米国の各州裁判所に提起される場合が多い。この理由は、米国が主要な航空機生産国であるとともに、多くの州がいわゆる「ロング・アーム法（Long Arm Statute）」を採用していることにある。

37）前掲３・I. H. Ph. Diederiks-Verschoor, *op. cit.*, pp. 133.

ロング・アーム法の下では、いかなる者も（any person, whether or not a citizen or resident of this state）、州内での事故の場合はもちろん、州域外の事故であっても、事故に関係する製造者等が域内で営業行為を行っていると認められる場合には（the transaction of any business within this state）、当該州の裁判所の管轄に服する[38]。したがって、被害者側としては、米国の裁判所で製造物責任訴訟を提起し、より有利な判決を得ようとする。その結果、事故と直接かかわりがないような州で訴訟が提起される可能性も増大した。

そこで、訴えの提起を受けた裁判所は、当事者の便宜や正義の実現のために、他の裁判所で審理するほうが妥当であると考えた場合、裁量により自らの裁判管轄権を行使せず、訴えを却下することが判例上認められている[39]。これを「フォーラム・ノン・コンヴィニエンスの法理（forum non conveniens、不便宜法廷）」という。

フォーラム・ノン・コンヴィニエンスの法理は、1981年の連邦最高裁判決により、航空機製造物責任訴訟にも適用が認められた[40]。その後の航空機事故の訴訟にもこの法理が適用されている。後記Ⅵ２(1)の遠東航空機事故判決は、日本人遺族ら（原告）がボーイング社を相手取り、カリフォルニア州で提訴したものの、フォーラム・ノン・コンヴィニエンスにより台湾での裁判が命じられて却下されたため[41]、東京地裁に提訴した事件である。

昭和60（1985）年８月、日本航空御巣鷹山ボーイング747型機事故が発生し、単独機の事故としては航空史上最大の520人が死亡した。日米合同の事故調査によれば、日本航空において当該機が以前しりもち事故を起こしており、その際の圧力隔壁破損をボーイング社へ修理に出したことが指摘されている。そこで、一部遺族がボーイング社に対して、製造物責任に基づく損害賠償請求訴訟

38）Mary Kay Kane, *Civil Procedure*（4th ed., 1996）, pp. 31.

39）*Gulf Oil Corp. v. Gilbert*, 330 U.S. 501, 67 S. Ct. 839, 91 L. Ed. 1055（1947）, 前掲36・Mary Kay Kane, *op. cit.*, pp. 81.

40）*Piper Aircraft v. Reyno*, 454 U.S. 235, 102 S. Ct. 252（1981）.

41）Cheng v. Boeing, 798 F. 2d 1406（9th Cir., 1983）.

をワシントン州の裁判所に提訴したが、フォーラム・ノン・コンヴィニエンスにより却下された[42)]。

(4)　不法行為法改革の動向

1979年、連邦政府は、統一製造物責任モデル法（Model Uniform Product Liability Act）を策定した。これは、欠陥の定義、一定基準に合致した場合の無欠陥の推定、責任期限の導入、不当訴訟に対する補償責任、懲罰的賠償金請求の濫用防止等を骨子とするものであったが、各州に対する拘束力を有するものではないため、各州の製造物責任関連法の改正は進んでいない。

また、1997年には、アメリカ法律家協会が、不法行為法リステイトメントの新条項を採択し、商品の売主と流通業者の責任についての規制を新設したが、402条Ａを設けたときほどの影響を各州に与えていないという実情がある[43)]。

(5)　小型機に関する製造物責任連邦法

1994年、一般航空再興法（General Aviation Revitalization Act of 1994）が立法化され、連邦航空法に収録された。

これによれば、座席数が20席未満の小型航空機の製造業者が、最初に当該機を所有者または販売業者に引き渡してから18年経過した後の事故については、製造業者に対して、死亡・傷害・財産損害に関する賠償請求をすることができない。小型航空機部品に関しても、同様に、当該部品を交換・追加してから、18年経過した後の事故につき賠償請求できないとされる。

ただし、①小型航空機が定期運送事業として使用されていた場合の事故、②製造業者が連邦航空局の認可取得中または取得後、当局に対して誤った申告を行った、または情報を隠したことが事故に関連している場合、③被害者が治療中の旅客として輸送されていた場合、④被害者が地上にいた場合等、事故時に

42）Myers v. Boeing, 794 P. 2d 1272（Was. Sup. Ct., 1990）.

43）米国における不法行為法の改革につき、前掲３・I. H. Ph. Diederiks-Verschoor, *op. cit.*, pp. 134.

航空機に搭乗していなかった場合、においては適用が除外されている。

Ⅴ．欧州における航空機製造物責任

１．欧州における製造物責任の概観

欧州は、エアバス社等を擁する航空機生産国であり、また、域内の航空輸送網も相当に発達している。したがって、航空機製造物責任を考察するには、欧州の法制度を知ることも重要である。ただし、米国法制度と比較すれば、弁護士の数も少なく、成功報酬制度も一般的でないし、懲罰的損害賠償金も認められていない。また、陪審制度を採用していない点も米国とは相違している。

欧州における製造物責任に関して重要なのは、1985年に欧州共同体（EC）閣僚理事会が採択した、製造物責任に関するEC指令（directive）である。その目的は、加盟各国間の製造物責任法制の相違がもたらす、企業間競争条件の歪みと商品流通への悪影響を是正し、域内消費者の保護を図ることにある。

２．EC指令の内容

EC指令では、厳格責任を導入している。すなわち、製造者[44]は、過失の有無を問わず、製品の欠陥により生じた他人の死亡、身体傷害および財産損害について、損害賠償責任を負う（§１）。被害者側としては、損害と欠陥、および両者の因果関係のみを立証すれば足りることとなる（§４）。

適用対象製品は、第１次農産物および狩猟物・漁獲物を除くすべての動産とされており、航空機の機体および製造部品も対象となる（§２）。ただし、責任の存続期間については制限がなされており、原告が、損害の発生、欠陥の損害ならびに製造者等の責任を知った日から３年、また、被害の原因となった製品が流通に置かれた日から10年を経過した以降は製造物責任を求めることがで

44）輸入業者も製造者とみなす規定があるが（§３Ⅱ）、このみなし規定と裁判管轄の関係につき、前掲17・坂本・三好318頁。

きない（§10・11)。

EC指令では、開発危険の抗弁が認められる。開発危険とは、製品を流通過程に置いた時点の科学的・技術的水準では、当該製品の欠陥の存在を発見することが不可能な危険をいう。しかし、この抗弁は、加盟国の裁量によって認めないこともできる（オプション条項)。また、同様に加盟国の裁量により、同一の欠陥を有する同一の製品に起因する死亡・身体傷害の賠償責任額に上限を設定することも認めている。

Ⅵ. 日本における航空機製造物責任

１．製造物責任法[45)]

(1)　わが国の製造物責任

わが国においても、近年に至り、食品公害や薬害事件等、製造物責任を追及する事案が増加している。製造物の欠陥により、その損害が被害者の生命・身体・財産へと拡大した場合には、従来、債務不履行責任（民415)、瑕疵担保責任（民570)、契約法上の保証責任、一般的不法行為責任（民709)、工作物責任の類推適用（民717)、解釈上の無過失責任等といったさまざまな法的構成が考えられてきた。

平成６（1994）年６月には、製造物責任法が、民法の特別法として成立し、翌７（1995）年７月より施行されている。同法は、製造物の欠陥による被害者の保護を図ることを目的としており、このため製造物を仕様あるいは消費する最終的な立場にある消費者の被害に限らず、第三者が被害を受けた場合にも適用される（製責１)。そして、同法が施行されてから、およそ10年の歳月が経過した。施行当初は民法の規定に基づく裁判例が大半を占めていたが、平成11

45）わが国製造物責任の裁判実務に関する文献として、畔柳達雄・林豊編『民事弁護と裁判実務⑥損害賠償Ⅱ』（ぎょうせい、1996)、前掲13・升田編。

（1999）年ころより、製造物責任法を適用する裁判例も確実に増えてきている[46]。

ただし、わが国の場合、ボーイング社やエアバス社を擁する欧米と比較すれば、主要な航空機生産国とはいえず、航空機製造物責任に関する訴訟も現実には多くない（後記Ⅵ２(2)の中華航空機事故でも、エアバス社の製造物責任が問題となったが、事故発生が施行前であったため、本法は適用されていない）[47]。ただし、本邦事業者によって、数多くの航空機部品が製造されている現状があるから、今後とも、わが国の航空機製造物責任を論じる意義は決して小さくない。

(2)　製造物責任法の内容

製造物責任法における製造物の範囲は、製造または加工された動産となっており、航空機の機体および製造部品も含まれる（製責２Ⅰ）。また、欠陥とは、「製造物が通常有すべき安全性を欠いていること」であり、①製造物の特性、②通常予想される使用形態、③流通に置かれた時期、④その他当該製造物にかかる事情等を考慮して判断される（製責２Ⅱ）。

製造物責任を負う者は、製造業者、加工業者、輸入業者、表示製造業者、実質的製造業者である（製責２Ⅲ・３）。したがって、航空機の販売業者や賃貸・リース事業者は、当然には製造物責任法の責任主体とならない。ただし、事業者が設計上または製造上の指示を与えるなどして製造に深くかかわった場合には、実質的製造業者と認められるから、製造物責任法の責任主体となりうる。

なお、わが国航空会社が航空機を外国から輸入して運航に供した場合にも、当該航空会社が「輸入業者」に該当することを疑問視する所説がある[48]。しか

46）製造物責任法に基づく製造者等の責任を肯定した裁判例として、名古屋地判平成11年６月30日判時1682号106頁、東京地判平成14年12月13日判時1805号14頁、東京地判平成15年３月20日判時1846号62頁、東京地判平成15年５月28日判時1835号94頁、奈良地判平成15年10月８日判時1840号49頁等、否定した裁判例として、東京地判平成12年５月22日判時1718号３頁等。

47）わが国航空関連の裁判例をまとめた資料として、関口雅夫・新田浩司・工藤聡一「国内航空判例および判例評釈一覧」駒澤法学３巻１号203頁。

し、国外の製造者に対して損害賠償することの困難さなどから、輸入業者に危険な欠陥製品の輸入をコントロールさせ、その責任を負わせることが合理的であるとした立法趣旨や、自己使用目的であっても「業として」の概念より排除されるわけではないことにかんがみれば[49]、これを積極的に否定する理由は見出しがたい。そもそも航空会社は、輸入機種の選定に十分な吟味・検討を行い、また、安全性運航確保のための継続的な整備を怠っていない。したがって、被害者保護の観点から、外国で製造された航空機の「輸入業者」と解することが、むしろ公平であるものと解する。

製造物責任法は、EC指令と同様に、開発危険の抗弁を認めている（製責４①）。したがって、航空機製造者が開発危険であることを証明した場合には、賠償責任を免れることができることとなる。また、責任期間については、製造物を引き渡した時から（ただし、蓄積損害・遅発損害は、損害または症状の現れた時から）10年、損害および賠償義務者を知った時から３年である（製責５）。

２．航空機製造物責任に関する裁判例

(1)　国際裁判管轄をめぐる裁判例

わが国の場合、日本国内で発生した航空機事故であっても、その多くが外国で製造された航空機であることから、被害者が外国の製造者に対し、国内の裁判所に製造物責任を求める訴訟を提起する場合には、裁判管轄の有無が問題となる。

その初期の裁判例として、原告が、ボーイング社が欠陥のある航空機を製造したことを理由に、製造物責任に基づく損害賠償請求を東京地方裁判所に提起した全日空ボーイング727型機の事件がある（東京地中間判昭和49年７月24日下民25巻５・６・７・８号639頁）。判決は、製造物責任の法的性質について、報償責任と危険責任を包含する一種の不法行為責任であるとしたうえで、旧民事訴

48）前掲17・坂本・三好321頁。

49）前掲13・升田編・篠塚力「製造業者の範囲と製造過程の変化」174頁参照。

訟法15条１項（現民訴５⑨）の趣旨は、国際裁判管轄の決定にも原則として妥当するが、同項の不法行為地には、被害者の保護、証拠収集の便宜等から、結果発生地も含まれるとした[50]。

その後、航空機製造物責任訴訟ではないが、国際裁判管轄に関するマレーシア航空事件の最高裁判決が出されている（最判昭和56年10月16日民集35巻７号1224頁）。最高裁は、民訴法の国内の土地管轄に関する規定に定められている裁判籍のいずれかがわが国内にあるときは、これに関する訴訟事件につき、被告をわが国の裁判権に服させるのが条理に適うとし、日本国内に営業所を有するマレーシア航空に対する損害賠償請求訴訟について、わが国の裁判権が及ぶと判示した。これは、外国法人を被告とする民事訴訟の国際裁判管轄についての先例的な判断を示したものである。

しかし、遠東航空機事故判決では、日本人の遺族らが航空機を製造したボーイング社および販売したユナイテッド航空に対して提起した製造物責任に基づく損害賠償請求訴訟について、わが国裁判所に管轄権がないとしている（東京地判昭和58年６月20日判時1196号87頁）。この事故は、昭和56年（1981）年８月、台湾の遠東航空ボーイング727型機が、台湾上空で墜落し、日本人18人を含む旅客・乗員110人が死亡したものである。ユナイテッド航空は日本国内に営業所があり、ボーイング社も併合請求の裁判籍が生じる余地があり、また、両被告に義務履行地の裁判籍が認められる余地もまったくないとはいいきれないとしながらも、本件では、わが国の裁判所に管轄権を認めるのは相当でないと考えるべき特段の事情があるとしたものである。その特段の事情としては、本件の事故原因を審理するための重要な証拠はいずれも台湾に存在し、日本と台湾の間には正常な国交がなく、これら証拠を司法共助により利用することができないことなどが挙げられている。

50）同様の判断をした航空機製造物責任に関する裁判例として、東京地中間判昭和59年３月27日判時1113号26頁。

(2)　中華航空エアバス機事件

ａ）事案の概要

最近の事例としては、平成６（1994）年４月、中華航空の運航するエアバス社製の旅客機が、名古屋空港に着陸のため降下中に墜落し、旅客・乗員264人が死亡した事故がある。死亡した旅客の遺族らは、エアバス社に対して旅客機の設計上の欠陥を理由に、また、中華航空に対して改正ワルソー条約および不法行為に基づき損害賠償を求めた。

本判決は、中華航空機の操縦につき、改正ワルソー条約上の重過失があるとし、同条約22条所定の賠償限度額を超える請求を認容した点において、航空運送法上、重要な裁判例である[51)]。そして、航空機製造物責任に関する部分は、被告エアバス社に対する判断にある（名古屋地判平成15年12月16日判時1854号63頁）。

ｂ）エアバス社に対する裁判管轄

まず本件では、被告がフランス法人であることから、国際裁判管轄の有無が判断された。

この点、本件は、旧民訴法15条１項（現５⑨）にいう不法行為に関する訴えに該当するところ、同条項所定の不法行為地とは、実行行為のなされた土地と損害の発生した土地の双方を含むものというべきである。本件事故は、名古屋において発生し、損害が発生したもので、損害発生地は名古屋であるから、同条1項に規定する裁判籍がわが国内にある。また、わが国の国際裁判籍を認めることにより、かえって当事者間の公平、裁判の適正・迅速といった民事訴訟の理念に反する結果を生じるような特段の事情も認められないと判示した。

ｃ）エアバス社の製造物責任

原告らは、旅客機の設計上の欠陥について、本件事故機に、①アウトオブトリム（out of trim、航空機のバランスを失すること）の状態を招く性質を有する

51）航空運送法上の評釈については、藤田勝利「2003年12月26日名古屋地裁・中華航空機事故訴訟によせて」前掲５・藤田・工藤編323頁参照。

本件設計を採用しているという欠陥、および②アウトオブトリムの状態を知らせる警報がなかったという欠陥があり、これらの欠陥に起因して事故が発生したと主張した。

これに対して、本判決は、①につき、本件事故機の「本件設計は、オートパイロットの異常作動に対応するとともに、意図せずオートパイロットを解除してしまう危険を防止するものであって、他の採りうる設計と比較しても不合理な設計であるとまではいえないのであるから、本件設計を採用した本件事故機が通常有すべき安全性を欠くものとはいえない」と判示した。また、②については、「アウトオブトリムの状態を知らせる警告としては、操縦輪が非常に重いという最も直接的で有効な警告があり、また、その他にも、操縦士の運転姿勢、ビジュアルトリムインジケータ及びトリムホイールの回転なども警告として有効であったといえるから、アウトオブトリムに陥るような危険な状態を操縦士に的確に伝達する機能が欠けているという欠陥があったとの原告らの主張は採用できない」とし、原告らの被告エアバス社に対する損害賠償請求はいずれも理由がないと棄却している。

本判決は、航空機の設計上の欠陥の有無について、技術的な事実関係を相当詳細に検討しており、結論においてもおおむね妥当なものと解される。なお、本件事故の発生は、製造物責任法施行前のことであり、同法施行後にエアバス社が航空機を引き渡したものではないため、同法の適用はない（同法附則１）。しかし、仮に同法の適用があったとしても、本件事実関係のもとでは、「製造物が通常有すべき安全性を欠いていること」との要件に該当せず（製責２Ⅱ）、結論は異ならなかったものと思われる。

Ⅶ．まとめにかえて

以上に検討したとおり、航空機製造物責任の責任原因を構成するのは、過失責任、保証責任、厳格責任の３つであり、近年の裁判例においては、厳格責任を問うものが主流的な地位を占めている。しかし、厳格責任も、被害者の保護

にとって万能ではなく、その適用にも一定の限界があることを知らなければならない。このことから、現実の航空機製造物責任訴訟では、訴状にこれら３つの原因が併記される場合が多い。

一方、航空機製造者の側からすれば、製造物責任を求められた場合の十分な防御体制の確保、および損害賠償責任を負担する場合の賠償資力の確保が実務的な課題となる。このための対応策としては、航空機生産物賠償責任保険（Aviation Products Liability Insurance）の付保を検討する必要がある。航空機生産物賠償責任保険とは、航空機または航空機部品・原材料等の製造・修理・整備・販売等を行った者が、その製品または修理・整備等の対象物に発生した事故によって第三者が死亡・傷害・財産損害を被ったことに関して法律上の損害賠償責任を負担する場合に、その損害賠償金を填補し、また、争訟に要した費用を填補する損害保険である[52)]。

航空機事故を考えるとき、第一義的には運航主体である航空会社の責任が問題となるが、航空機の欠陥、航空管制の過失、空港施設の瑕疵等の諸原因が複合している場合も少なくない。その意味で、航空会社（運送人）の責任を検討するとともに、航空機製造物責任の有無を考察する必要があり、さらには航空管制・航空管理者の法的責任を含めて多面的に研究することも重要であろう。

52）航空機生産物賠償責任保険について解説する文献として、Rod D Margo, *Aviation Insurance*（3rd ed., 2000）pp. 267-289. 前掲７・羽原38頁以下。