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

| | |
|---|---|
| Title | 〔商法六二四〕モントリオール条約一七条一項および同三五条一項の解釈<br>(東京地判令和二年七月二二日) |
| Sub Title | |
| Author | 菅原, 貴与志(Sugawara, Takayoshi)<br>商法研究会( Shōhō kenkyūkai) |
| Publisher | 慶應義塾大学法学研究会 |
| Publication year | 2022 |
| Jtitle | 法學研究 : 法律・ 政治・ 社会 (Journal of law, politics, and sociology). Vol.95, No.1 (2022. 1) ,p.121- 137 |
| JaLC DOI | |
| Abstract | |
| Notes | 判例研究 |
| Genre | Journal Article |
| URL | https://koara.lib.keio.ac.jp/xoonips/modules/xoonips/detail.php?koara_id=AN00224504-20220128-0121 |

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.

# 判例研究

## 〔商法　六二四〕モントリオール条約一七条一項および同三五条一項の解釈

（東京地判令和二年七月二二日
平成三〇年（ワ）第二六六五七号　損害賠償請求事件
2020WLJPCA07228015, LEX7DB25585841）

**〔判示事項〕**

モントリオール条約上、事故により旅客が被った純粋な精神的損害は、身体的障害（傷害）を伴わない限り、運送人が責任を負うべき損害の範囲に含まれない。

**〔参照条文〕**

国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約（モントリオール条約）一七条一項、同条約三五条一項

**〔事　実〕**

**一　条約の適用**

Xは、昭和五六年生まれの、中華人民共和国（中国）の国籍を有する女性であり、Yは、定期航空運送事業および不定期航空運送事業等を目的とする株式会社であり、国際航空運送を行う運送人である。

Xは、Yとの間で、出発地を成田国際空港、予定寄港地を中国大連空港、到達地を成田空港とする有償の旅客航空運送契約（以下、「本件運送契約」）を締結した。本件航空運送契約においては、予定寄港地である大連空港から到達

地である成田空港への渡航日は、平成二六年一〇月二日とされていた。

本件運送契約は、モントリオール条約一条二項所定の国際運送に該当し、同条約が適用される。

## 二　本件事故の概要

平成二六年七月六日、Xが本件航空運送契約に基づき搭乗したY運航に係るJL八二七便（成田空港発、大連空港行き。以下、「本件航空機」）は、同日午前九時四九分に成田空港を離陸したところ、与圧装置の不具合により、客室内気圧が通常維持されるべき気圧を下回る状況となり、本件事故は、次のような経過をたどった。

九時五二分ころ　旅客のうち約五名の幼少児がいっせいに泣き出す。

九時五五分　機内温度が急減に上昇。

九時五六分ころ　操縦室内コンピュータに「与圧装置に不具合ある」旨の警告が表示され、機長は運航を継続しながらの対処が困難と判断。

一〇時〇二分ころ　機材不具合により成田空港へ引き返す旨のアナウンス。

機長が、客室内気圧の低下による旅客への影響を低減するため、本件航空機の飛行高度を六〇〇〇フィートまで降下。

一〇時〇五分ころ　安全な高度で安定飛行の状態下、手動操作により与圧システムを調整した結果、客室内気圧が人体に負荷のかからない程度にまで回復。酸素マスク（機内の酸素濃度等に応じて自動で降下する仕組み）が降下することもなかった。

一〇時一〇分ころ　Xは、客室乗務員に対し、呼吸が苦しい旨を告げ、同乗務員の介助を受けながら酸素ボトルにより酸素吸入。

一〇時一五分ころ　旅客に対する飲み物サービスが実施。

一一時〇七分　本件航空機は成田空港に着陸。

本件事故に関し、旅客一六二名中約二〇名が、耳が痛いなどと申し出たものの、その全員が本件航空機の空中待機中に回復し、X以外に酸素吸入を行った者はいなかった。

Xは、同日午後、成田空港発、大連空港行きの航空機に

搭乗し、大連空港に到着した（なお、同人は、機内で三人分の座席に一人で横臥した状況）。

国土交通省航空局安全部運航安全課は、本件事故が航空事故（航空法七六条）および「航空機内の気圧の異常な低下」等のいわゆる重大インシデント（同法七六条の二、航空法施行規則一六六条の四）のいずれにも該当しないと判断し、Yも、本件事故が（重大インシデントではなく）イレギュラー運航に該当することを前提に、本件事故の報告書を同課に提出した。

## 三　Xの治療経緯

Xは、遅くとも同年七月二一日以降、中国内の複数の病院を受診し、投薬治療を受けるなどした。Xは、同年一〇月二日、大連空港において一人で日本行きの航空機に搭乗したが、離陸前に体調不良を訴えて同航空機を降り、結局、同月一七日、船舶に乗船して日本に帰国した。

Xのその後の治療経緯は、次のとおりである。

平成二六年

一一月二一日　A病院を受診し、投薬治療等を受ける。

同月二八日　A病院B医師は、「パニック障害、一般的なパニック障害よりも病態としては重い」と診断。

平成二七年

三月三〇日から　中国から来日した両親から漢方薬を譲り受け、服薬。

六月二六日　B医師が診断書（パニック障害）作成。

平成二八年

一月一四日　B医師が診断書（パニック障害）作成。なお、同書には「通院、服薬は不定期であることを申し添えておく」との記載あり。

二月二二日　Y代理人弁護士がXに対し、後遺障害診断書の提出を求める。

六月一三日から平成三〇年六月一二日まで　C病院を受診し、投薬治療等を受ける。

平成三〇年

二月　七日　C病院D医師が診断書（傷病名「外傷後ストレス障害」）作成。同書の発病または受傷の原因欄に「飛行機内における空調作働故障

に伴う機内の危機的環境（このためめに飛行機は空港に戻った）」、また、初診から現在までの主要症状並びに治療内容欄には「発病原因となった状況のフラッシュバック、パニック発作、予期不安、発病状況に関連するものの回避や恐怖（飛行機に乗れない）、発病状況に関連する悪夢などの睡眠障害、現実感の低下などの症状が続いているため、薬物療法と支持的精神療法を行っている」との記載あり。

## 四　訴えの提起

Yは、平成二六年一二月一八日、Xに対し、本件事故について、一一四万一一二〇円を支払ったが、その後、Xは、平成三〇年八月一七日、東京地方裁判所にYを被告とし、モントリオール条約一七条に基づき、六五〇一万六一九七円の損害賠償を求める訴えを提起した。

Xの主張する損害額は、次のとおりである。

| | |
|---|---|
| 治療費 | 一九万二一八八円 |
| 交通費 | 二万七六三四円 |
| 付添看護費 | 二四六万六三七五円 |
| 休業損害 | 一四九万円 |
| 後遺症逸失利益 | 三一八〇万円 |
| 慰謝料 | 一五五万円 |

これに対し、Yは、X主張に係る損害は、モントリオール条約一七条により責任を負うべき損害に該当しない（争点（1））、本件の損害賠償請求権は、同条約三五条の規定により消滅している（争点（2））と反論した。

## 〔判　旨〕

請求棄却

### 一　争点（1）について

「Xは、本件事故により死に対する強い恐怖感に襲われた結果、パニック障害、外傷後ストレス障害に罹患し、同罹患による損害を被ったところ、モントリオール条約一七条一項が、「身体の傷害」と規定するものの、精神的損害を含まないとまで規定していないばかりか、同項の制定過程においては、損害賠償の範囲につき精神的損害（mental injury）を含む趣旨の文言を加えるか否かの議論があり、結果的には「身体の傷害（bodily injury）」という文言が維持され、死傷を伴わない純粋な精神的損害について各国

の裁判所の解釈に委ねられることとなったという経緯があること、このような経緯の下、現在、非器質性精神障害を重大な精神疾患として評価すべきであるという認識が高まっており、同項に同障害を含むと解することがモントリオール条約前文の基本原則を踏まえることとなる旨主張し、なるほど、（略）同項の制定過程において、損害賠償の範囲につき精神的損害（mental injury）を含む趣旨の文言を加えるか否かの議論があったが、結果的に同文言を加えず、ワルソー条約と同じ「身体の傷害（bodily injury）」という文言が維持されたので、死傷を伴わない純粋な精神的損害については各国の裁判所の解釈に委ねられることとなり、法の統一が断念されたという見解も存在することが認められる。」

「しかし、（略）モントリオール条約一七条一項が、「運送人は、旅客の死亡又は身体の傷害の場合における損害については、その死亡又は傷害の原因となった事故が航空機上で生じ又は乗降のための作業中に生じたものであることのみを条件として、責任を負う。」と規定するところ、一方で、モントリオール条約二九条が、「旅客、手荷物及び貨物の運送については、損害賠償についての訴えは、その訴えがこの条約に基づくものであるか、また、契約、不法行為その他の事由を理由とするものであるかを問わず、この条約に定める条件及び責任の限度に従うことによってのみ、かつ、訴えを提起する権利を有する者がいずれであるか及びこれらの者それぞれがいかなる権利を有するかという問題に影響を及ぼすことなく、提起することができる。」と規定しているから、モントリオール条約一七条一項は、旅客が事故により被った損害につき損害賠償を求める訴えについて、いわゆる排他性を有する規定であると解される。一般に、条約の規定の文言の採否、とりわけこのような排他的適用が認められる趣旨の条約の規定の文言の採否については、当該条約が採択されるに至るまでの過程において、各当事国がそれぞれの考えから議論を行い、最終的な妥協等の結果として特定の文言が採用されるに至る理由にも様々なものがあると考えられ、そうすると、同項の制定過程において、損害賠償の範囲につき精神的損害（mental injury）を含む趣旨の文言を加えるか否かの議論があり、結果的に同文言を加えず、ワルソー条約と同じ「身体の傷害（bodily injury）」という文言が維持されたからといって、そのことをもって、直ちに、死傷を伴わない純粋な精神的損害について各国の裁判所の解釈に委ねられることとなり、法の統一が断念されたと認めることは困難といわざ

るを得ない。そして、（略）モントリオール条約が、運送人の責任の統一を図っていたワルソー条約及び七つの発効又は未発効の関連国際航空法文書を統合し、その規定内容を近代化することを目的として採択されたものであり、このような目的をもち、かつ、排他的適用がされるべき性質を有するモントリオール条約一七条一項において、運送人が旅客に対して責任を負うべき損害の範囲を定めるに当たっては、むしろ運送人の責任の統一を図るために当事国間における最終的な妥協が行われたのではないかとも考えられ、少なくとも軽々に各国の裁判所におけるそれぞれの法制度に基づく解釈に委ねることとするとも考え難いところである。他方、精神的損害（mental injury）についての損害賠償の訴えを許容するか否かを、各国の裁判所におけるそれぞれの法制度に基づく解釈に委ねることとしたことをうかがわせる具体的な事実を認めるに足りる証拠はなく、モントリオール条約中にこれをうかがわせる的確な規定も見当たらない。」

「モントリオール条約一七条一項の規定の解釈について検討するに、証拠上明らかとなっているモントリオール条約の正文の一部である英語及びフランス語についてみると、（略）モントリオール条約の採択に当たっては、同項の「身体の傷害」と日本語訳がされる部分について、フランス語においてはワルソー条約一七条と同様に「lésion corporelle」という文言が、英語においてはワルソー条約一七条の英語訳と同様に「bodily injury」という文言がそれぞれ採用されていることが認められる。

まず、モントリオール条約の正文の一つである英語の「bodily injury」という文言についてみると、同文言が通常に意味するところ自体、心身の障害（傷害）のうち身体的障害（身体的傷害）を特定しようとするものであることが明らかであり、しかも、（略）モントリオール条約一七条一項が、旅客が事故により被った損害につき運送人が賠償責任を負うべき要件を規定しようとするもので、しかも、（略）モントリオール条約二九条の規定との関係で、排他的適用が認められる趣旨の規定であると解されること、さらに、（略）モントリオール条約の制定過程において、運送人が責任を負うべき損害の範囲について、身体的障害（身体的傷害）を伴わない純粋な精神的損害、例えばトラウマ、ショックといったような損害についても損害賠償責任を負うべきか否かにつき激しい議論がされ、法律委員会が「bodily or mental injury」という文言を条約案文として提案したのに、議論の結果、最終的に「mental injury」

という部分が削除されていることからすると、同項は、運送人が責任を負うべき損害の範囲について、身体的障害（身体的傷害）に限定する、すなわち、身体的障害（身体的傷害）を伴わない純粋な精神的損害を除外する趣旨のものであると解するのが相当である。」

「モントリオール条約の正文の一つであるフランス語の「lésion corporelle」という文言についてみると、（略）同文言は、純粋な精神的損害を含み得る概念であることが推認される。しかし、（略）同文言は、ワルソー条約一七条の正文で採用された文言を引き継いだものであるところ、ワルソー条約が制定された昭和四年（一九二九年）当時、「lésion corporelle」という文言に、純粋な精神的損害が含まれる、または含まれ得ることがどの程度意識されていたのかは定かでなく、実際、（略）同文言の英語訳として、身体的障害（身体的傷害）を意味する「bodily injury」という文言が充てられている。また、（略）ワルソー条約の発効後、同条の「lésion corporelle」という文言に身体的障害（身体的傷害）を伴わない純粋な精神的損害が含まれるか否かが解釈上の重要な論点とされ、これが含まれないとする有力な見解もあったところ、上述したとおり、モントリオール条約の制定過程においてこの論点が改めて議論され、他の正文の一つである英語における文言について、法律委員会が「bodily or mental injury」という文言を条約案文として提案したのに、議論の結果、最終的に「mental injury」という部分が削除されている。そうすると、モントリオール条約の正文の一つであるフランス語の「lésion corporelle」という文言が純粋な精神的損害を含み得る概念であるとしても、モントリオール条約一七条一項における同文言が純粋な精神的損害を含む概念として採用されているとは考え難く、フランス語の正文上も、同項は、運送人が責任を負うべき損害の範囲について、身体的障害（身体的傷害）に限定する、すなわち、身体的障害（身体的傷害）を伴わない純粋な精神的損害を除外する趣旨のものであると解するのが相当である。」

「モントリオール条約一七条一項の規定は、運送人が責任を負うべき損害の範囲について、身体的障害（身体的傷害）に限定する、すなわち、身体的障害（身体的傷害）を伴わない純粋な精神的損害を除外する趣旨のものであると解するのが相当であり、したがって、モントリオール条約上、事故により旅客が被った純粋な精神的損害、例えば、事故により被った精神的苦痛及びこれに起因する精神障害による損害は、身体的障害（身体的傷害）を伴わない限り、

運送人が責任を負うべき損害の範囲に含まれないと解さざるを得ない。」

## 二　争点（2）について

「モントリオール条約三五条一項において、「到達地への到達の日、航空機が到達すべきであった日又は運送の中止の日から起算して」という文言、及び二年の期間内に訴えが提起されない場合に、「損害賠償請求権は、……消滅する。」という文言が採用されていることに加え、同条二項が「一に規定する期間の計算の方法は、訴えが係属する裁判所に適用される法令によって決定する。」と規定するものの、その趣旨は、起算日に初日を参入するか否かといった「二年の期間」の計算方法を各国の裁判所の法制度に基づく解釈に委ねたものにすぎないと解され、モントリオール条約において中断又は停止の事由を定める規定が存在しないことをも踏まえれば、同条一項は、我が国でいう除斥、又はそれに類似した権利の消滅事由を定めたものと解するのが相当である。」

「我が国においても、例えば、およそ権利行使が不可能であるような被害者等について、民法七二四条後段の規定を適用することにより著しく正義・公平の理念に反するような特段の事情がある場合に、同条後段の規定による効果が生じないことがあると解されているところ、（略）ワルソー条約の採択に際し、同条一項の規定に対応するワルソー条約二九条一項が定める二年の期間について、フランスが、中断、停止のない期間である旨を明らかにする内容の文言の追加提案をしたが、原告となる旅客等にとって不利であるとの理由から数か国の反対を受け、同提案を撤回したという経緯があったことが認められるから、モントリオール条約三五条一項の規定について上記の如く解釈することも、モントリオール条約上、必ずしも排斥されるものではないと解される。」

「Xが本件事故により被ったと主張するパニック障害、外傷後ストレス障害の症状は、本件事故の態様に照らしてあまりに重篤なもので、理解がし難いものである上、Xの主張自体から明らかなとおり、Xは、Xの精神症状が長期にわたり遷延する状況の中、症状固定に至ったものとして本件訴えを提起しており、このような訴えの提起が平成二六年一〇月二日から二年の間に不可能であったことをうかがわせる事情も見当たらない。また、（略）本件訴えの提起がYにより殊更に妨げられたと評価することもできない。そうすると、（略）モントリオール条約三五条一項の規定を適用することにより著しく正義・公平の理念に反するよ

うな特段の事情があるとは認められない。」

〔研　究〕

判決の結論には賛成。

## 一　モントリオール条約の規律

### （一）国際航空運送に対する排他的適用

第一次世界大戦時からの航空機の発達はめざましいものがあったが、もともと航空は国際的な輸送機関であり、その航空で発生する法律問題も個々の国家内にとどまらない。そこで、航空会社と利用客の責任関係に関し、国際条約による統一的な私法規律が求められるようになり、一九二九年一〇月、ポーランドの首都ワルシャワで「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約（Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air：ワルソー条約）」が採択された。このワルソー条約による体制は、一九五五年のヘーグ議定書による一部改定を経て、二〇世紀の世界の空を私法的に規律していくことになる。

そして、一九九九年五月二八日、ワルソー条約を現代化したモントリオール条約（以下、文中「条約」または「MC」と略称する場合がある。）が、国際民間航空機関（ICAO）加盟国外交会議で採択された（ワルソー条約を現代化し、モントリオール条約の責任原則の整備に貢献したのが、日本の航空各社による一九九二年ジャパニーズ・イニシアティブである。藤田勝利＝落合誠一＝山下友信編『注釈モントリオール条約』七頁（有斐閣、二〇二〇）〔落合誠一〕）。要するに、モントリオール条約とは、国際的な旅客・手荷物・貨物の輸送について、現代の運送人（carrier）の責任を統一したものである。

モントリオール条約は、国際航空運送に適用され、国内の航空運送には適用がない（国内運送は、もっぱら商法および運送約款で規律される。航空各社の国内運送約款は、沿革的に概ねワルソー条約に由来する規定が多いが、国内・国際の規律の異同にも留意すべきである。菅原貴与志「国内航空運送法制化に際しての諸論点」慶應法学三〇号七三頁）。すなわち、モントリオール条約は、航空機により有償で行う旅客・手荷物・貨物のすべての国際運送について、その規律が排他的に適用される（MC一条一項・二項、二九条参照。条約の排他的強行性）。

この点、本件運送契約も、モントリオール条約一条二項所定の国際運送に該当し、同条約が適用される。

（二）旅客死傷についての責任原則

国際旅客運送では、旅客の死傷に関し、航空会社の責任が発生する要件として、旅客の死傷の原因となった事故が、「航空機上」または「乗降のための作業中」に生じたものと定められている。すなわち、条約一七条一項は、「運送人は、旅客の死亡又は身体の傷害の場合における損害については、その死亡又は傷害の原因となった事故が航空機上で生じ又は乗降のための作業中に生じたものであることのみを条件として、責任を負う。（The carrier is liable for damage sustained in case of death or bodily injury of a passenger upon condition only that the accident which caused the death or injury took place on board the aircraft or in the course of any of the operations of embarking or disembarking.）」と定める。

また、旅客の死傷に関しては、旅客の死亡・傷害に関しては、①一二万八八二一ＳＤＲ（Special Drawing Rights：特別引出権）までの無過失責任と、②それを超える部分は運送人が自らの無過失を立証すれば免責される「過失推定」責任との、二層制責任制度（two tier system）を採用した（ＭＣ一七条条一項、二一条）。一二万八八二一ＳＤＲとは日本円に換算して約一九二〇万円に相当するから、重度の後遺症が残るような稀な事例を除いて、現実の航空事故の大部分がその損害額には達しない。要するに、傷害事案のほとんどについて、運送人は自らが無過失であるとの抗弁権を放棄し、無過失責任を負う結果となる。

したがって、航空機内で発生した旅客死傷の場合には、実務上、①事故（accident）性がない事例か（ＭＣ一七条一項）、または、②旅客側に寄与過失が認められる事例に限って（同二〇条）、運送人が免責されるに過ぎない（前掲・菅原九三頁）。このうち事故性について、米国連邦最高裁の判例によれば、事故とは、予期しない（unexpected）、通常ではない（unusual）、外因的な（external）な出来事と理解されている（Air France v. Saks, 470 U.S. 392, 405（1985））。

以上の旅客側が主張すべき事実と、これに対する運送人の反論を要件事実として整理するならば、次のようになる。

| 請求原因事実 | 航空機上の事故、損害の発生・数額、事故と損害の因果関係 |
|---|---|
| 否認または抗弁事実 | 事故性の不存在（積極否認）、旅客側の寄与過失（抗弁） |

本判決では、本件事故の原因が与圧装置の不具合という

「予期しない、通常ではない、外因的な出来事」であったことから、事故性は争点になっていない。また、被告は条約二〇条に基づく寄与過失（過失相殺）の抗弁を主張したが、裁判所はこの点について判断をしていない。

## 二　運送人が責任を負うべき損害の範囲（争点（1）について）

### （一）学説と実務の状況

条約一七条一項「身体の傷害の場合における損害」の解釈をめぐっては、「傷害」に精神的損害が含まれるかという論点がある。

身体の傷害（bodily injury）に、純粋な精神的損害（pure mental injury）を含まないという解釈は、欧米諸国における現在の学説で一般的であり（Elmar Giemulla et al.（eds.）, Montreal Convention, Art.17 para.4（Suppl. 10, 2010）、山下友信＝菅原貴与志＝松嶋隆弘・座談会「『注釈モントリオール条約』出版記念座談会（上）」保険毎日新聞令和三年三月二六日号六面〔山下発言〕）、また、運送実務においても、身体の傷害に精神的損害を含まない取扱いが定着している（Eastern Airlines v. Floyd, 499 U.S. 530, 552（1991））。

### （二）本判決の意義

本判決は、条約一七条の「身体の傷害」に純粋な精神的損害が含まれるかについて、我が国で初めて判断した裁判例であり、その点で先例的意義があるように思う。

本判決では、モントリオール条約一七条一項の規定は、運送人が責任を負うべき損害の範囲について、身体的傷害に限定する、すなわち、身体的傷害を伴わない純粋な精神的損害を除外する趣旨のものであると解するのが相当であり、事故により旅客が被った純粋な精神的損害、たとえば、事故により被った精神的苦痛およびこれに起因する精神障害による損害は、身体的障害（身体的傷害）を伴わない限り、運送人が責任を負うべき損害の範囲に含まれないと判示した。

このように、本判決では、多数説的な見解や実務の取扱いと同様、身体の傷害には純粋な精神的損害を含まないとしているが、かかる結論よりも注目すべきなのは、その理由づけである。

### （三）本判決の結論に至る理由づけ

まず本判決は、モントリオール条約が、運送人の責任の統一を図っていたワルソー条約その他関連国際航空法文書を統合し、その規定内容を近代化することを目的として採

択されたものであるとの認識を示している。そして、条約とは、かかる法統一の目的を有し、かつ、その規律が排他的に適用されるものであって（MC二九条）、このことは同一七条一項も同じであるとの見解に立脚する。

さらに、「運送人が旅客に対して責任を負うべき損害の範囲を定めるに当たって」も、条約が「運送人の責任の統一を図るために当事国間における最終的な妥協が行われた」ものであることを前提に、「軽々に各国の裁判所におけるそれぞれの法制度に基づく解釈に委ねる」という考え方を否定した。

本判決は、条約の排他的強行性から、その結論を導いている点が特徴的である。すなわち、排他性ある条約規定の文言採否は、各国による議論の最終的な妥協の結果であるから、「身体の傷害」についても、むしろ厳格に文理解釈すべきだと判断したものと解せられる。

（四）私見

モントリオール条約一七条一項の解釈について、多数説的な見解は、条約締結のための国際会議の議論において、各国法の統一を断念し、各締約国の国内法解釈に委ねることにしたものと理解している（前掲・藤田＝落合＝山下二〇三頁〔田中亘〕）。

この点に関し、本判決では、法統一の断念という認識ではなく、各国の法解釈に委ねたという多数説とは異なる立場を採用した。

そもそもモントリオール条約は、航空運送人の責任を国際的に統一する趣旨で成立したものである。したがって、条約一七条一項についても、各国法の解釈によって軽々に左右されては、かかる条約の趣旨は実現されない。この点において、本判決の立場には一理ある。仮に多数説的な見解に立脚したとしても、法制度の国際的な統一を断念したからといって、条約二九条の趣旨に照らせば、必ずしも各国における個別具体的な条文解釈が無制限に許容されるというわけではない。ただし、厳格に「身体の傷害」の文理を解釈するとしても、旅客の妥当かつ実効的な救済の観点からは、各国の社会実情に適った条文の解釈・適用はあって然るべきことは当然である。

また、本判決では、「身体的障害（身体的傷害）を伴わない純粋な精神的損害を除外する」との留保が付されているが、そもそも身体的傷害と精神的損害とが明確に峻別できるかという現代的な問題がある。たとえば、精神的苦痛に伴って、血圧上昇等の身体的・器質的な変化は生じ得るし、刑事事件ではあるが、外傷後ストレス障害（PTS

D）発症に監禁致傷罪の成立が認められた判例もある（最決平成二四年七月二四日刑集六六巻八号七〇九頁）。このように、精神的損害といってもその内容は一様ではないため（田中・前掲二〇四頁）、今後は損害の性質に応じた解釈の深化が課題となるものと考える。

ちなみに、国内法において、民法七一〇条が非財産的損害に対する賠償を認めていることから、純粋な精神的損害に対する賠償も認められる余地がなくはない（東京地判昭和六一年九月一六日判時一二〇六号七頁）。しかし、純粋な精神的苦痛が損害賠償の対象たり得るのは、判例上、運送人に故意・重過失による注意義務違反があり、それが信義則に著しく違反する行為態様であった場合や（最判平成一六年一一月一八日民集五八巻八号二二二五頁）旅客の生命・身体に危険が迫るような過酷な状態に長時間おかれた場合（「健康の毀損（impairment of health）」レベル）など（東京地判昭和六一年四月三〇日判時一二三一号一一七頁）、人格的利益が侵害された事例に限られている点には留意すべきである（菅原・前掲九四頁）。

## 三　出訴期限の制限（争点（2）について）

### （一）条約三五条の規定

モントリオール条約における運送人の責任は、貨物・旅客ともに到達日から二年の出訴期間の経過により消滅するとしており（MC三五条一項）、実務上、合意による延長を認めていない。すなわち、条約三五条一項は、「損害賠償を請求する権利は、到達地への到達の日、航空機が到達すべきであった日又は運送の中止の日から起算して二年の期間内に訴えが提起されない場合には、消滅する。（The right to damages shall be extinguished if an action is not brought within a period of two years, reckoned from the date of arrival at the destination, or from the date on which the aircraft ought to have arrived, or from the date on which the carriage stopped.）」とし、同条二項で、「一に規定する期間の計算の方法は、訴えが係属する裁判所に適用される法令によって決定する。（The method of calculating that period shall be determined by the law of the court seised of the case.）」と規定する。

当該期間の法的性質には議論があるが、これを除斥期間とするのが多数説である（小町谷繰三『空中運送法論〔再版〕』一九九頁（有斐閣、一九五四）、浅野裕司＝野口明宏

『改訂 空法』八九頁（八千代出版、一九八八）、江頭憲治郎『商取引法〔第七版〕』三三〇・三五七頁（弘文堂、二〇一三）、増田史子「運送営業・運送取扱営業」北村雅史編『商法総則・商行為法』二一二頁（法律文化社、二〇一八）、E. Giemulla, R. Schmid, W. Müller-Rostin, D. Dettling-Ott and R. Margo（2009）: *Montreal Convention, Article 35 MC*, Suppl. 3, 9–13 等。これに対し、消滅時効説を採るものとして、藤田勝利「航空運送人の責任」『新航空法講義』一八三頁（信山社出版、二〇〇七）。また、条約三五条一項の法的性質に関し、これを除斥期間と判示した近時の判例としては、東京高判平成二二年五月一九日保険毎日新聞平成二六年三月二八日号六頁（平成二一年（ネ）第四九〇一号）がある。同判決は、最高裁が、平成二二年一〇月一四日、民訴法三一八条一項により、上告棄却・上告不受理を決定し、確定している。

ちなみに、諸外国の裁判例をみても、条約三五条に関しては、文理に忠実な解釈・適用がされている例が大多数を占める。最近においても、条約の文理どおり、搭乗航空機の到着の日から起算して二年以内に訴えが提起されなければならない旨を明示した米国裁判例があるし（Ewing v. Deutsche Lufthanza, AG, No. 17-CV-05471=LHK（N.D. Cal. 14 Feb. 2018）、条約は出訴期間の二年を経過した「いかなる損害賠償請求の訴えも禁じている（bars any action for damage）」と判示した裁判例もある（Von Schoenebeck v. Koninklijke Luchtvaart Maatschappij N.V., 659 F. App'x 392（9th Cir. 2016）は、原告が二年以内に南アフリカで提訴した事実をもってしても、五年後のカリフォルニア州における提訴を有効とするものではないと判断した。）。

この点、本判決は、条約三五条一項について、「我が国でいう除斥、又はそれに類似した権利の消滅事由を定めたものと解するのが相当である」としつつ、「例えば、およそ権利行使が不可能であるような被害者等について、民法七二四条後段の規定を適用することにより著しく正義・公平の理念に反するような特段の事情がある場合に、同条後段の規定による効果が生じないことがある」と判示した。

### （二）本判決の評価

条約三五条の解釈をめぐっては、前掲・東京高判平成二二年五月一九日に加え、「条約においては、本件出訴期間の中断又は停止事由を定める規定はなく、これを時効期間と解釈するのは困難である」と明示した東京地判平成二六年一二月二日判タ一四一四号三二九頁がある。他方、大阪

地判平成二四年一二月一二日判タ一三九八号三一四頁では、国際航空運送における消費者の保護と国際航空運送事業の発展との間の均衡を著しく失し、不合理な結論をもたらす特段の事情がある場合には、条約三五条一項は適用されないと判示した。

本判決は、「特段の事情がある場合」に、条約三五条後段が適用されないことを指摘しており、その点においては、前掲・大阪地判平成二四年一二月一二日と類似する。しかし、条約三五条一項については、除斥またはそれに類似した権利消滅事由を定めたものと判断した点では、前掲・東京地判平成二六年一二月二日と同じ見解に立つものと思われる。

本判決では、中断（更新）または停止（完成猶予）の事由を定める規定が存在しないことを前提に、モントリオール条約において中断または停止の事由を定める規定が存在しないことをも「踏まえれば」、同三五条一項は、「我が国でいう除斥、又はそれに類似した権利の消滅事由を定めたものと解するのが相当である」と、除斥期間といい切らず、「除斥、又はそれに類似した」と、ややソフトな判断をしているところが特徴的である。

こうした判示の背景には、当事者に対する説得という実務上の意向も否定はできないが、それよりも留意すべきは、講学上の消滅時効と除斥期間の区別も分明でなくなりつつある点である。

### （三）民法改正と除斥期間

令和元年の民法改正により、消滅時効については、主観的起算点（債権者が権利を行使できることを知った時）から五年間、客観的起算点（権利を行使することができる時）から一〇年間という二重構成に統一された（民法一六六条一項一号二号）。さらに、不法行為に基づく損害賠償請求の場合、被害者が損害および加害者を知った時から三年間行使しないとき、また、不法行為の時から二〇年間行使しないときは、時効によって消滅する（民法七二四条）。期間だけを比較すれば、改正前の民法と同じであるが、二〇年間については、除斥期間と解釈されていた法的性質が消滅時効に改められた（民法七二四条二号）。

ところで、民法七二四条の二〇年を除斥期間と解するのが従前の判例・通説とされてきたが（加藤一郎『不法行為〔増補版〕』二六三頁（有斐閣、一九七四）、広中俊雄『債権各論講義』四八九頁（有斐閣、一九七九）、松坂佐一『民法提要債権各論〔第四版〕』三六五頁（有斐閣、一九八二））、それが必ずしも確定的な解釈だったわけではない。

除斥期間説に立脚した最判平成元年一二月二一日民集四三巻一二号二二〇九頁を契機として、民法学界では消滅時効説が台頭した（内田貴『民法Ⅱ〔第三版〕』四七一頁（有斐閣、二〇一一））。

その後、最判平成一〇年六月一二日民集五二巻四号一〇八七頁や最判平成二一年四月二八日民集六三巻四号八五三頁では、民法一五八条・一六〇条の「法意に照らし」時効停止規定を活用することにより、除斥期間に停止を認めるべきという例外法理を確立している。また、最判平成一九年二月六日民集六一巻一号一二二頁は、地方自治法によって特に援用不要とされている消滅時効につき、その適用範囲を限定したうえで、そのような消滅時効の援用を措定し、その援用が信義則違反・権利濫用と判断した。

（四）私見

モントリオール条約三五条一項の文理からは、除斥期間（exclusion period）を意味することは明らかである。また、条約三五条には、出訴期間の中断（更新）や停止（完成猶予）を定める規定がなく、これを消滅時効と解釈するのは困難である。

なお、条約三五条二項は、文理上、一項が到達地への到達日等の起算点から二年間を出訴期間と定めていることを前提として、二年間の期間の計算の方法を、訴えが係属する裁判所に適用される法令によって決定する旨を規定したに過ぎず、消滅時効を定めたものとは解されない（前掲・東京地判平成二六年一二月二日）。

ただし、前記（三）のとおり、近年のわが国判例によれば、たとえ除斥期間であっても、信義則違反・権利濫用と判断される場合には、その停止が認められており（前掲の最判平成一〇年六月一二日、最判平成二一年四月二八日）、講学上の消滅時効と除斥期間の区別も分明でなくなりつつあることには留意する必要がある（菅原貴与志「航空運送人の責任と時効・除斥期間」空法六〇号七〇頁）。

航空運送取引における法的関係の明確化と早期安定の観点からは、各国法の中断・停止によって運送人の責任が徒に延長されることを回避すべきとの実務的な要請もあろう。ただし、具体的事案において信義則違反・権利濫用と判断されるような例外的な場合には、中断・停止の主張が許容される可能性もある。その場合、信義則違反・権利濫用は規範的要件であるから、請求者である旅客側がその評価根拠事実を主張立証する責任を負い、運送人は、それに対する評価障害事実を主張立証することとなる（司法研修所『新問題研究 要件事実』一四一頁（法曹会、二〇一一））。

## 四　若干の補足

旅客死傷の事案では、旅客本人または代理人弁護士に運送法の理解が進んでいない場合もあるため、条約所定の出訴期間を経過して訴訟提起する例も少なからず見受けられる。また、そもそも損害発生の事実の存在自体が疑われるような事案も認められなくはない。しかし、被告側とすれば、事実の不存在を立証することは困難であることから（悪魔の証明）、その場合、条約三五条一項の抗弁を主張することが多くなるのであろう。

この点、本判決では、「Xが本件事故により被ったと主張するパニック障害、外傷後ストレス障害の症状は、本件事故の態様に照らしてあまりに重篤なもので、理解がし難い」と判断した。これは、与圧装置の不具合という原因には争いがなく、また、診断書等の書証も提出されていることから、事故と損害の間の因果関係を認定しなかったとの趣旨だと思われる。

ところで、民事裁判においては、過剰判断に陥ることなく、結論に至る最短の認定と判断が原則である（司法研修所『七訂 民事判決起案の手引』六三頁（法曹会、一九八八））。本判決においても、純粋な精神的損害がモントリオール条約一七条一項により責任を負うべき損害に該当しないと判断した以上（争点（1））、請求原因事実が認定されなかったわけであるから、これに対する抗弁は論理的に成り立たず、本則からは、条約三五条の解釈論に踏み込む必要はなかったはずである（争点（2））。

この点、裁判所としては、たとえ過剰判断との批評があり得ても、原告側を説得するための判示が必要という判断が働くこともあるように思う。

菅原　貴与志