

## 資料

### 機長と管制官との責任関係

浅野 裕 司

#### 目次

##### はじめに

##### 一 管制業務の問題点と管制官の責任

##### 二 機長と管制官との責任関係

##### おわりに

##### はじめに

航空のメカニズムがいかに発達してもパイロットと管制官は車の両輪のごとく互いに助け、補いあってこそ空の安全が期せられるが、わが国は欧米諸国に比べて、ARTS—Ⅲ（自動リーダー・ターミナル・システム）

など著しく立遅れている。FAA（米国連邦航空庁）は、一九八〇年代の航空管制は一元的な集中管理を行なう必要があるとして、新しいシステム計画（Undeveloped Third Generation Air Traffic Control System）を着々と進めている。しかし、一方において空中衝突などによる痛ましい事故も依然として起きており、昭和五一年九月一〇日にも、ユーゴスラビアのザグレブ市付近の上空で史上最高の遭難者数を出す旅客機同士の空中衝突があり、同事件に関連して、ザグレブ空港の航空管制官五名が逮捕されたと報道されている。また、管制の自動化に慣れ、機械に頼りすぎると危険、との教訓

を示す事故が米国で起きており、一九七四年十二月、悪天候下でレーダー誘導中のトランスワールド航空ボーイング七二七型旅客機が、ワシントンのダレス国際空港へ着陸しようとして山に衝突、九二名の乗員、乗客全員が死亡し、一九七五年一月にも、小型双発機が同じワシントン空港へ着陸しようとして無線塔にぶつかり、五名の乗員、乗客が死亡した。いずれも、管制官

がレーダーをみて機体の異常に低い高度に気づきながらパイロットに注意を与えておらず、NTSB（米国運輸安全委員会）は一九七五年六月一二日、米国航空庁に対し、管制官にこうした際の注意をうながすよう報告している。一般に航空機事故が起きると、「パイロット・ミス」とか「管制ミス」とかが一般に推論されがちであるが、実際には、パイロットと管制が互いに関連する場合、各自の責任や職分のボーダーラインといったものを決めることは大変な困難が伴ない、また、いろいろな形で出てくる。本稿は、「空法研究」（駒沢大学空法研究会編）第一号に掲載したものの続稿であるが都合

により以下をここに発表することにした。空法研究第一号では、機長の責任の概要を第一章で述べ、そのなかで、機長の職務権限、責任に触れ、内外の判例も引用してパイロットの注意義務とは何かなどを中心に法的考察を試みた。そこで、本稿では、その要旨も加味して、機長と管制官のと責任関係につき、さらに論究し大方の厳しい御批判と御叱正を仰ぎたい。

### 一 管制業務の問題点と管制官の責任

航空交通管制 (Air Traffic Control) は、定義的にいうならば「安全で、秩序あって、かつ、迅速な航空交通の流れを容易にし、そして促進する」ということになり、飛行の安全の維持のためには、航空交通における管制システムの進歩が重要なポイントになってくる。

一九四四年シカゴで採択された国際民間航空条約 (Convention on International Civil Aviation) によって世界規模での管制方式が決定され、ICAO (国際民間航空機関) の設立とともに条約加盟国に順次この方式が

導入されてきた。一方、航空機の発達とともに管制技術や方式も開発改良されて今日に至っている。航空交通に対しては、航空交通管制業務の提供がある各種の空域があり、航行中は常時その提供を受けることができる。管制業務は、その業務に適した空域を統轄し、航行安全を保持しうるような手段を設備している。国際民間航空条約第一一付属書 (Annex II) は、航空交通業務 (Air Traffic Services) の目的として、(1) 航空機相互間の衝突防止 (Prevent collisions between aircraft)、(2) 飛行場走行区域内にある障害物と航空機との衝突防止 (Prevent collisions between aircraft on the manoeuvring area and obstruction on that area)、(3) 航空交通の秩序ある流れの維持とその促進 (Expedite and maintain an orderly flow of air traffic)、(4) 安全かつ効率的な飛行に有用な助言および情報の提供 (Provide advice and information useful for the safe and efficient conduct of flights)、(5) 搜索救難の援助を必要とする航空機について、適当な機関への通知および、必要に応じてその機関の援助

機長と管制官との責任関係 (浅野)

(Notify appropriate organizations regarding aircraft in need of search and rescue aid, and assist such organizations as required) を規定しており、この(1)から(3)までの目的のために設けられている業務が、航空交通管制業務 (Air Traffic Control Services) である。なお、管制の技術的な点および実際面は本稿の目的から逸脱するので省略するが、一般に管制に対する無知や誤った理解の仕方が従来より法的解釈に偏見をもたらしていることは否定し得ない。米国は一九六九年一二月の Air Traffic Control Advisory Committee (航空管制諮問委員会) のレポートにより、(1) 潜在する空中衝突の危険性、(2) 航空輸送の成長発展に合致するような空港の改善と航空管制による取扱容量の失敗などが指摘され、将来、システムに対する要求と関係ある技術上の諸問題について可能性を検討し、米国の航空管制システムをその交通量の増加に対応し得るよう努力することが勧告された。これに依りて Airport/Airway Review Act of 1970 が制定され、一九七一年にもこれ

が改正された。過去における米国での管制官の責任に  
触れた判例は、J. T. Winn & M. E. Douglass, Air  
Traffic Control: Hidden Danger in the Clear Blue  
Skies, 34 J. Air L. & Com 255 (1968) 及び管制官  
の責任を認めしめる、United States v. Weiner, 355  
F2d 379 (9th Cir 1964) 及び State of Maryland  
v. United States, 257 F Supp 678 (D DC 1966) べ  
は、管制官とパイロットの両者に責任を認めている。  
そのほか、United States v. Schultetus, 277 F2d 322  
(5th Cir 1960) 及び Smerdon v. United States,  
135 F Supp 929 (D mass 1955) また Stanley v. Uni-  
ted States, 239 F Supp 973 (ND Oho 1965) におい  
て衝突防止の第一次的責任はパイロットにあるとして  
管制官の過失を不問にしている。わが国における管制  
官の責任を問うものとして、名古屋地裁昭和三七年一  
〇月一〇日の判決(昭和三五年(わ)第二四四五号航空法違  
反、業務上過失致死傷被告事件下級刑集四卷九・一〇号九一  
六頁)がある。これは、昭和三五年三月一六日名古屋

空港で生じた自衛隊 F 86 ジェット戦闘機と滑走路を  
移動中の全日空 DC 3 型旅客機との衝突事故に関する  
もので、管制における指示の性格、管制官の注意とパ  
イロットの注意義務の関係を論じた注目すべき判決で  
あり、見習管制官で技能証明書を有していなくても現  
実に管制業務に従事していた以上は管制官であり、管  
制官としての業務上の責任を問うるとした。また、  
事故調査の段階で問題になったものに、昭和四一年東  
京国際空港でおきたカナダ太平洋航空(CPAL)機の  
着陸時の事故がある。当該事故において管制官が誘導  
限界点を越えた後も機長に指示を与えたのではないか  
という論争もあった。しかし、限界点後は管制官のサ  
ービスであり、責任は機長にあるとする意見が多数で  
あった。事故技術調査報告書も「機長が困難な気象状  
況のもとで、着陸進入の判断を誤ったことによる」、  
「管制官に手落ちはない」などの指摘がなされた。こ  
のような航空機の離着陸時の事故では、常にといい  
よいほど、管制官の指示ないしは承認とパイロットの

とった措置との問題が提起される。そこで、「指示」とか「承認」の論理解釈も必要になる。わが航空法第九六条一項は「……運輸大臣が航空交通の安全を考慮して……与える指示に従って……」と明示している。

この指示は、いうまでもなく行政行為であり、航空交通の安全を考慮するという意味が当該行政行為の本質であり目的といえよう。この行政行為は「安全を考慮」する行為、目的に対して、何が合理的、合目的であるかを実体について考察し、その範囲内で安全を実現するための行政意思表示を行なう裁量権を有する。<sup>(1)</sup>

この航空交通の指示は、行政法上の標準用語としてある下命、許可、および免除のうちのどれにあたるかが問題となる。下命は通常の場合は禁止命令を意味する。これに対して、許可は一般的に禁止されている航空機運航行為を対象として、安全性を考慮して判断し、一定の範囲において、その禁止を解除するというものに類する。安全を考慮するということを積極的に解釈すると、安全という用語の分析になるが、単に安

全運航を行なわせるのみならず、安全を確保するために危険の要素を排除するということを含んでいる。実際に「航空交通の指示」などの管制業務を行なうのは、航空管制の専門官たる管制官が大臣の委任した業務を遂行し、行政法上で委任を受けた受任機関は、その職務を実施する権限を自らの権限とし行なうのであり、そのつどの問題について上申して裁可を得るといふ手続きをとらず、その行政行為の責任も受任機関が独自に負い、委任機関たる大臣は、受任機関の行政行為の適正を監督するのみとの実務的見解もある。

また、航空法第九七条一項は「……運輸大臣に飛行計画を通報し、その承認を……」としているが、この承認をもってわが国では管制承認(Air Traffic Clearance)としている。国際民間航空条約の付属書第一にいう authorization(特別な許可)がそれにあたるとされている。すなわち、パイロットに対して権能付与は、わが行政法に置きかえると、一般的な禁止の解除であり、許可にあたるともされる。<sup>(2)</sup> 管制承認は、行政機関

の裁量権行使の結果として、相手方たる航空機に一定範囲の行動権限を付与することになる。管制官の重要な業務の一つは、Clearance（管制承認）であるが、この Air Traffic Clearance は、既知の航空機間の衝突を防止するため、航空機に対して、指定された交通状態が管制圏または管制区内を進行するよう、航空交通管制によって出される承認である。従来、クリアランスは次のように解釈されていた。たとえば、Approach Clearance（進入承認）は、計器飛行規則にしたがって飛行している航空機のパイロットに対して出される許可であって、当該航空機による着陸のための進入の権限を与えるものをいうとされ、また、Take-off clearance（離陸承認）は航空機に対し、離陸のために空港交通管制塔によって出される許可をいうとされていた。管制承認は、管制区内の計器飛行規則による飛行を行なう前に出され、管制承認の限界については、管制所は通常航空機に対して出発点から最初の着陸する空港までしか許可しない。さきに触れた昭和三五年度の

名古屋空港事件<sup>(3)</sup>で問題の争点になったものに、Take-off clearance がある。これは「飛行してもよい」、「飛行可能」という意味であるとされ、明確にその行動に対する義務付けがなされていない。すなわち、このクリアランスが「命令」の意味を有するか、「許可」の程度のものか、航空法第九六条、九七条をめぐっての解釈問題がある。第九六条にいう「指示」は強制力をもち、パイロットは選択の自由はあるか否か、管制用語が特別の場合を除き英語であり、この「指示」の伝達確認に起因する管制上、運航上の問題は後を絶たなかったといわれている。通常、クリアランスについては、空港交通管制官はその管轄下にある航空機の衝突予防のために必要な「クリアランス」およびその他の情報を出さなければならぬが、これは既知の交通状態または飛行場の状態下においてのみの進行を「許可」する意味にとられている。もしも管制塔から出されるクリアランスに、規則または法規に抵触する部分がある場合は、パイロットは、これにしたがう必要は

なく、また、承服し難いクリアランスが出された場合、パイロットは代りのクリアランスを求めることができ、正当な理由があれば、高度変更、経路変更などを要求できる。したがって、クリアランスは、すべて「命令」でもなければ、単なる「情報」というものでもない。これは許可的なものと、命令的なものが含まれていると解せる。これらの要点が明確でなかったために、事故が起きるとクリアランスの解釈をめぐって論争が常にといつてよいほどおきている。具体的には、離陸承認時に右旋回出発が承認できる場合に出す Right turn approved, cleared for take-off (右旋回よろしい、離陸支障なし)などは、所謂「許可」的クリアランスであり、また着陸機が最終進入経路上において、離陸させ得る余裕はあるが、離陸機が直ちに離陸するのか疑わしい場合に出す Take-off immediately or clear the runway (至急離陸せよ、さもなければ滑走路をあけよ)、もしくは、航空機が最終進入路上において、しかもその着陸承認を取消す必要に迫られた場合に出す

機長と管制官との責任関係(浅野)

Go around (着陸復行せよ)などは、ともに「命令」的クリアランスである。もちろん、情報的なものもあり、たとえば、使用滑走路の近くに他の航空機がおり、着陸中のパイロットに対し、その旨を知らせる方が望ましい場合に出す Aircraft to right (left) (右(左)側に航空機がいる)などはそれである、これらの問題に関連するものに、通信の「Roger」(了解)についての解釈がある。この Roger という言葉は、送信した相手の意思に従う場合の「はい」という意味ではなく、単に通信内容の意味がわかったことを意味し、行動と法的な裏付けはなされていない。航空交通管制業務に関する規則が、なぜ、命令的な明確さで規定されていないか、ということとは、その歴史的な意義とあくまでも安全航行の援助という精神がおりこまれており、また技術的な問題も多くそこに関連している。一九四四年に国際民間航空機関が発足した際に、これに採用された交通規則は、一九三八年アメリカ合衆国民間航空法、航空交通規則(Civil air Regulations, part 60

air Traffic Rules)に倣ったものとされている。この一九三八年法には、航空交通管制業務に関する規則がもられており、それは俗に管制官のバイブルといわれているが、その内容を一見すると大陸法になじまされてきたわが国の法学者の眼には、単にモラルとしか映じない面も多いであろう、ICAOの交通規則が斯様な米国の法則をヨーロッパ的センスで翻訳し、ヨーロッパ諸国のより少ない交通量にあてはめて制定されたということを考え合わせるといささか興味ある問題といえよう。名古屋空港事件では、管制官のミスが指摘され、「一つの滑走路に離着陸する二機がある場合、どちらかがその滑走路から姿を消してから一方が離着陸する」という管制上の鉄則をある錯覚から守らず誤ったクリアランスを出したと推定された。米国管制方式三、一四三項によっても、「離陸支障なし」のクリアランスは、同一滑走路を使用する先行着陸機が滑走路を開けてしまうまでは出発機に与えられないことになっており、管制官は滑走路が開放されたことを確認し

た上でないとその管制指示を与えてはならない義務を負っている。名古屋空港事件後、「管制の指示はすべて命令であるからパイロットがこれを遵守すべきは当然である」または「管制の指示といつてもすべて情報(information)と解釈すべきでパイロットがこれに従うかどうかはまったくパイロットの自由裁量である」などという説も出てきた。たとえば、有視界気象状態の下では「離陸支障なし」という管制指示は「許可」であつて「命令」ではないから結果に対する条件または原因に該当せず、因果関係の範囲外の行為という意見もあるが、これらの説および意見は当を得ていない。管制の指示における許可的な指示と命令的な指示の文言的区別は単に違反の態様を異にするところにその意味があるので、結果に対する責任関係、因果関係は別に考察される問題であるともされるが、ともあれ、航空機のパイロットは、その管制指示が確認の上、出されるものであると信頼するのが通常である。名古屋空港事件<sup>(4)</sup>では、事故を回避することができなかつた

か、最終の危険回避のための前方注視義務はパイロットにあるのではないかという結果論的考察もある。しかし、当該事故では、自衛隊機は極超短波、民間機は超短波のため緊急の場合でもお互いには連絡はとれなかった。また、最終の危険はパイロットが安全を守り回避する義務があるが、当該事故の場合、自衛隊機は夜間であり、しかもヘルメットをかぶり離陸のためのエンジンの点検、計器類への注視をしながら前方を注視すると、昼間普通の状態で注視するのとは同じレベルで論ずるのは難問といわざるを得ない。しかし、当該事故は、管制官が「離陸支障なし」という誤った管制指示を出したことにより自衛隊機を発進させ、その結果、事故が発生した以上、管制官の過失と結果との間に因果関係の存することは否定できない。管制官の過失と事故との間に一般的に観察して相当因果関係があれば、たとえ自衛隊機のパイロットの過失がこれに介在しても、因果関係は中断されず、管制官の過失と事故の間に法律上の因果関係があるものと考

えられる。管制官の責任については、その法的地位、所属につき触れなければならないが、管制官は運輸省に所属する航空交通管制官であり公務員である。管制権者は運輸大臣であるが一人の大臣が「航空交通の指示」を発給するわけにはいかないので当然に必要な機関を設置して権限を分与し、委任ある必要が発生するので、地方航空局長または航空交通管制部長をして行なうことになる。しかし、これとても完全に管制業務を自ら遂行するには物理的に不可能であるので運輸大臣は運輸行政の組織上の命令(省令)を発行(運輸省組織規程昭和二七年令第七三号)して、その第四款に地方航空局に関し、第五款に航空交通管制部を定めて業務分担を明らかにしている。同様に空港事務所等組織規則(昭和四二年令第七七号法)を発してその組織を定めている。「航空交通の指示」などの管制業務を実際に行なうのは管制官であって、運輸大臣は委任機関であり、受任機関たる地方航空局長および航空交通管制部長は、受命行為の内容を適正に実現する義務があり、そ

の義務を行なうのに不都合な事実や不足不十分な形式(法規)や実体が認識された場合には、即時に委任を行なった大臣に報告して補正行為を受けなければならず、行政行為の責任も受任機関が独自に負うか問題もある。管制官の責任については、民事責任と刑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だが、たとえば、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なった観点から考察しなければならない。刑法二二一条の「業務上必要なる注意」と民法七〇九条の「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なってくる。刑事責任の場合には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

合は、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。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よりも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られていくと史料される。一般に民事責任問題として論ぜられるのは、国家賠償法一条の公権力の行使による責任、民法七一五条の使用者責任、国家賠償法二条の営

造物の瑕疵による責任の三つの場合である。国家賠償法一条によれば、責任主体が国または公共団体であり、直接の加害行為者が公務員である点に特色があり、通説は同規定にもとづく国の責任につき公務員の責任（代位責任）に代わる責任であるとする。また、国の責任を生ぜしむべき公務員の行為は、「国または公共団体の公権力の行使にあたる公務員が、その職務を行なうについて」なしたものでなければならぬ。「公権力の行使」<sup>(6)</sup>は、純然たる私経済作用を除くとする広義説が通説であるが、国の統治権にもとづく優越的な意思の発動たる作用を指すものと解せられるので、命令・強制の作用、法律関係の形成・変更・消滅の作用のいかんを問わず法律行為、事実行為、準法律行為をも含み、また特別権力関係に基づく行為についても、ここにいう公権力の行使に含ませてもよいと考える。<sup>(7)</sup>判例は、公権力の行使につき公務員個人の責任を追及することができず、国または公共団体のみが直接に責任を負うとしている。<sup>(8)</sup>公務員が、「故意または過失によつ

て違法に他人に損害を加えたとき」とは、公務員が職務上の義務違反により他人に損害を加えることを意味するが、国家賠償法第一条にいう「その職務」とは、公権力の行使に関する業務を指すのであるから、見習中もしくは演習中の事故が公権力の行使によるものか、あるいは使用者責任の問題になるかは必ずしも明確ではない。国家賠償法第一条の公権力の行使による責任を事故の場合に適用すれば、民法第七一五条の使用者責任と同様に管制官の過失が要件となる。そこで国家賠償法第一条と民法第七一五条との適用上の問題が当然出てくるが、比較検討において、国家賠償法第一条は、民法第七一五条のように免責事由を定めていないし、求償権についても、国家賠償法第一条は公務員に故意または重大な過失のある場合に限定している。しかしながら、国家賠償法第一条の「職務を行うについて」と民法第七一五条の「事業の執行に付き」とは同義に解されている。<sup>(9)</sup>被害者の保護および公務員の扱いという観点からすれば国家賠償法第一条のほう

が民法第七一五条よりも一層徹底した規定をおいているといえよう。国家賠償法第一条は、法文上明らかに公務員の不法行為を出発点とし、文理解釈上、特定された公務員の具体的行為につき故意・過失のあることを要するが、公務員が関与する加害行為について国または公共団体が責任を負うべき事案はすべて同条で処理できるものではないと考えられ、民法第七〇九条の適用領域も考慮される<sup>(10)</sup>。民法第七一五条は、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<sup>(11)</sup>、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>(12)</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前述した代位責任<sup>(13)</sup>(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さ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関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>(14)</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なぜかと問題は、実質的理由ないし実際的必要性として、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>(15)</sup>。管制官のように一般的に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に責任を負わせる必要があるといえる。ともあれ民法七一五条は、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。今日の通説は、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的構成の否定をも意味する。<sup>(16)</sup> 国家賠償法二条の营造物の瑕疵による責任については、瑕疵がその要件となるが、管制施設、器機などは通常、テストを重ね、安全性を確認して運用されているので、事故があった場合には、必ずそこに過失や瑕疵が存在するという見解も成り立つ。実際には無過失責任の立場に立って賠償を支払うということになる。もし被害者への賠償ありとした場合、管制官への求償または懲戒という個人の責任の問題と切り離し常識的に処理されることになる。

機長と管制官との責任関係（浅野）

- (1) 行政意思の表示機関は「運輸大臣」とされ、同大臣は政府の一員であるからその行為は行政行為である。行政権はその効力を国の領域内において保持する。したがって航空法九六条一項にいう「航空交通の指示」は日本の領域内にあるすべての航空機に対して効力を有する。航空交通管制協会「航空管制入門」一〇七頁参照。
- (2) 運輸省航空局の英訳航空法には approval となっていて、認可の類か、受理に相当するように読まれて、少し不都合であり、加えてその英訳版にはどこにも clearance の訳語が見出されない。航空交通管制協会、前掲書一〇九、一一〇頁参照。
- (3) 高田桂一「航空機事故における管制官の注意義務」別冊ジュリスト運輸判例百選二一八、一一九頁参照。
- (4) 横山晃一郎「航空機事故における管制官の注意義務」交通事故判例問題二四六頁参照。
- (5) 井上正治「過失犯における因果関係論の役割」法律時報三三卷一二号参照。井上裕司「介在事情と判断基底の問題—刑法における相当因果関係説の検討—」法政研究三六卷二—六合併号一三一頁参照。
- (6) 森島昭夫「注釈民法(19)」二七二頁など参照。
- (7) これらの点につき、加藤一郎「不法行為」、古崎

慶長「国家賠償法」、乾昭三「注釈民法(19)」、高田敏二村上義弘「国家賠償責任の理論構成」(現代損害賠償法講座6)、玉田弘毅「民法Ⅱ債権法」(基本法コンメンタール9)など参照。

(8) 最判昭三〇・四・一九民集九卷五号五三四頁など参照。

(9) 乾昭三・前提書四二〇頁、古崎慶長・前提書一三八頁など参照。

(10) 国井和郎「使用者責任とその周辺問題」法律時報四八卷一二号二八頁参照。

(11) 森島・前掲書二六四頁、加藤・前掲書一六九頁など参照。

(12) 我妻栄「事務管理・不当利得・不法行為」一一二頁、我妻栄二有泉亨二四宮和夫「判例コンメンタールVI」二六二頁、玉田・前掲書三八頁参照。

(13) 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。

(14) 加藤・前掲書一八九頁参照。

(15) 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。

(16) 国井・前掲四一頁参照。

なお、使用者責任については、勝本正晃博士の数多

くの御研究があり、原因主義的結果責任説、報償責任説などについては同博士、「使用者賠償責任の進化と民法七一五条の基礎理論」(民法研究(1)所収)三四四頁などを参照したがここでは深くは触れなかった。

## 二 機長と管制官との責任関係

はじめに触れたように、操縦士と管制官は車の両輪のごとく互いに助け補ない合わなければならない関係にあり、衝突防止義務についても操縦士も管制官も法的に同じようなウェイトで義務を課せられており、しかも操縦士は管制官の指示に従わなければならないと規定されている。昭和五〇年六月成立した航空機の航行の安全の確保などを内容とする航空法の一部を改正する法律では、航空交通管制を受けている航行であるとないつにかかわらず、航空機の航行方法に関する規制の強化が図られ、操縦者等の見張り義務については、航空機の操縦者等は、航空機の航行中、航空機外の物件を視認できない気象状態の場合を除き、他の航

空機等と衝突しないように見張りをしなければならぬことが明確に規定された(七一条の二)。また、ニア・ミスの報告義務についても、航空機の機長は、飛行中、他の航空機との衝突または接触のおそれがあったときは、運輸大臣にその旨を報告しなければならないものとされる(七六条の二)。国際民間航空条約第二附属書(annex 2)第二章(航空規則の遵守)三項および四項は、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。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逸脱を認めている。また、機長の責任として三項二は、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。とくに長距離飛行やIFR飛行の場合には、その飛行が計画通り実施できない場合を考慮して所要FUELとか代替航路を検討し、気象通報および

機長と管制官との責任関係(浅野)

予報などについても充分精通するよう要求している。これらの飛行前の慎重な計画準備は飛行前の安全確保のために絶対必要であり、わが国の航空法でもこの事を規定している。また、同附属書第三章二項二は、進路権(right of way)について、いかなる場合にあっても航空機の機長は衝突回避のために最善の措置をとる責任があるとし、それぞれ進路権を有する航空機は、速度、飛行方向を維持して飛行しなければならないが、一方、他機に進路を譲らなければならない航空機は、十分に離れて通過できないかぎり、他機の真上または真下、直前を通過してはならないとする。同附属書に規定するところの衝突の回避、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ない規則を定めているが、わが国の航空法も同様な規定がある。わが航空法七三条によれば、機長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規定しており、また航空法は機長の義

務違反についての責任を厳しく明記し、その第一〇章罰則で一四二条二項のほか、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においてそなわっているので、七五条、七六条の規定だけでよく、機帆船時代の船長に関する規定を思わせるような古い感覚の規定といえよう。「航空の危険を生じさせる行為等の処罰に関する法律」(四九・六・一九法律八七号)の第五条は、機長の責任とも関連する。すなわち、「過失により、航空の危険を生じさせ、又は航空中の航空機を墜落させ、転覆させ、若しくは覆没させ若しくは破壊した者は、十万元以下の罰金に処する。2 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二十万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を生じた場合には、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(五年以下の懲役若しくは禁錮又は二十万円以下の罰金)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。この第五条の過失責任は、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そういうものについて結果の予見ができる状態にあったとすれば、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、その業務の性質から、い<sup>(1)</sup>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<sup>(2)</sup>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<sup>(3)</sup>もあり、「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いうものは、なにを標準にしてきめるかはあまり論ぜられていない。人間としての能力の限界、すなわち「注意義務」の限界が十分論議されない<sup>(1)</sup>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。航空機は、航空交通管制区または航空交通管制圏においては、航空法九六条にいう「安全を考慮して……与える指示」に従って航行しなければ

ばならず、同条の「安全」とは衝突防止を意味する。したがって、この規定により、操縦士は管制官の指示に従わなければならない<sup>(1)</sup>、一方、管制官も「安全」を考慮して、決して誤った「指示」を与えてはならないので、両者とも法的に同じ衝突防止義務を課せられていると考えられる。たとえば、空港交通管制方式の実際では、管制塔の責任として、(1)着陸帯で運航している航空機相互間、(2)走行区域で運航している航空機と他の障害物間(人畜・車輛など)、(3)場周経路における航空機間および着陸帯において離陸および着陸を行なっている航空機間、(4)管制が当該航空路交通管制本部から管制塔に引継がれた後の計器飛行の交通、以上の場合における衝突予防のため、管制官は、その責任において航空機の操縦士に対してクリアランスおよび情報を出し、またはその中継を行なう。操縦士(以下機長とする)の責任としては、有視界気象状態下において飛行している場合は、他機との衝突を回避する直接の責任は機長にあり、管制塔から出される情報やクリアラ

ンスは、これを最大限に援助するに過ぎない。計器飛行態下において飛行する場合は、機長は他機との衝突予防については、地上の管制機関からの指示に頼るほかはない。また、地上滑走中の航空機の指図および積荷または停留区域内における衝突予防の直接の責任は機長、航空機運航者、空港管理者側にある。空港交通管制官は、管制圏内でのすべての飛行作業および着陸時の航空機、車輛および人をたえず監視し、定められた方式に従ってこれらを管制する義務を有するが、管制塔から監視できない空港の部分で運航している空港交通に対しては管制官は管制の責任を負わない。また、場周経路上または離着陸を行なっている航空機の最低基準間隔について、空港交通管制官は、適切な指示を与え、これを保持させる責任を負う。たとえば「同一滑走路を着陸機が相次いで使用する場合には、離陸機は着陸機が完全に使用滑走路をあけるまで離陸のための地上滑走を開始する」指示を与えてはならない。緊急事態で正規の方式に従わず管制圏に入ってきた

航空機がある場合にも、管制官は、着陸の意図を有していることが判明すれば、許可を得ていなくとも着陸の指示を与えなければならない。通信杜絶している航空機についても同様である。緊急の場合は、管制官は、通信連絡を行なっている航空機に無許可機のため空路をあけるよう通告しなければならない。緊急事態でもないのに規則を無視し、無許可で入ってくる航空機があっても、他機との安全を考慮して、管制官は適切にこれを管制してやらねばならない。斯様な機長に対する必要な処置は、すべて着陸が完了してから行ない、絶対に飛行中の航空機とは管制に関係のない議論などを行なってはならないということになっている。この場合、管制官の適当な指示に従わないで事故を起したときは、責任はすべて機長にあると考えられる。航空法施行規則二〇〇条によれば、「離(着)陸支障なし」という指示は、その指示がなければ離(着)陸できないが、指示があったからといって、どうしても離陸しなければならないという性質のものではない。有

視界飛行規則によって飛行する航空機は、必要なすべての出発準備手続完了後は、管制塔と無線連絡を行ない、地上滑走および離陸の指示を受け、その指示に従って指定された滑走路まで地上滑走を行ない、航空機の離陸準備が終れば管制官に「離陸準備完了」を通報し、離陸承認を受ける。計器飛行規則による航空機の場合には、その離陸承認を受ける前に必ずルート飛行上の承認 (Airways clearance) を受けるため必要な管制塔との連絡をしなければならぬ。通常、機長は、離陸準備完了後速かに出発したいから、それを見越して管制塔に管制承認を要求する。機長が管制塔に対して「離陸準備完了」と通報してきた場合、着陸する航空機があれば、当該機の停止の指示を与え、着陸機が着陸して滑走路外に出てからはじめて「離陸支障なし」という指示を与える。機長からの管制承認要求時期が、早過ぎても離陸までには、他機による交通状況の変化の生ずる可能性が多いので、管制承認が成立しないか、あるいは一度成立しても離陸までに変更、ある

いは廃棄されることがある。この要求のために適当な時期は勿論、他機との交通状況による。「離陸支障なし」という指示は、滑走路上には障害物がないから離陸しても支障はないということで、「離陸せよ」という強制命令ではない。したがって、この指示が出たからといって直ちに離陸しなければならないというのではない。ただし、離陸準備が完了して滑走路上で離陸承認を受けた場合は、一分以内に発進するのが常識である。滑走路上でいつまでも理由なく止ることは他の航空機の支障になるので、もし、そのような事態が起されれば、管制官は、「速かに離陸せよ、または、滑走路外に出よ」と二者択一をせまる。この場合、管制官は決して「速かに離陸せよ」と一方的にいわないことになっている。離陸承認の有効時間が制限されている場合、指定された時刻までに離陸できなければ、機長は、再び新しい「離陸承認」を得なければ離陸できない。有効時間が制限されている「離陸承認」を送信した管制塔は、その内容を機長が正しく理解したか否か

を確認するために「復唱(Read back)」を要求する。復唱の要求を受けた機長は受信した通りに復唱しなければならぬ。いかなる場合でも、機長は、これらのクリアランスの内容に疑問を生じたならば、完全な確認が終るまで離陸してはならない。機長の復唱が正確であることを確認することの責任は管制官にある。勿論、離着陸時における最終的な判断決定は、機長が行なうのが常識であり、一抹の不安や疑問があれば、管制塔に「離陸準備完了」と通報し、「離陸支障なし」の指示を得ても、断念して引返すこともある。したがって、離着陸時における支障なしの指示は、強制力のない情報的なものと解することができよう。着陸時が事故を起すケースが多いが、「着陸支障なし」という指示があっても、これを断念して復行(go around)することもある。着陸復行指示(go around instruction)と管制官の責任および指示が与えられた以後の機長の責任については、航空機がファイナルアプローチ中に、極端に滑走路中心線を延長したラインあるいはグライ

ドパスから極端に離脱している場合、突然他の航空機が前方に割込んだ場合、滑走路に他の航空機がいるためその他の理由で使用できない場合などで、完全な進入と着陸が不可能と地上誘導進入管制官、すなわち、GCA管制官が判断した場合に着陸復行指示が与えられる。この判断と指示の責任は管制官にあると考えられる。また、この指示が与えられた後の進入継続については、若干の問題がある。それは、進入継続中、滑走路が見えていたため目視飛行(contact flight)ができると機長が判断した場合にのみ、その機長の責任により進入継続を行なうこともあるとする、不明確な実態が存在している。<sup>(4)</sup>このように多くのケースは、機長と管制官の関係は責任が重複し、また権限も重複しており、その分限もさだかではなく、両者の意見も異なるのが常である。実際、管制の指示がすべて情報的なもので、拘束力がないものであるとするならば、管制の意義がなくなり、航空交通管制の体制そのものが成り立たなくなる。多数の航空機が離着陸する場合、管制官

は、その順序、適当な間隔を設定するために指示を出す  
すが、その指示についての管制官の責任がないとし、  
また、機長が管制官の指示に従わなかったとしたら収  
拾がつかなくなるばかりで航空安全はまったく無視さ  
れることになる。航空路を飛行する航空機に衝突防止  
のため高度を指定したり、航空路に至る経路を指示し  
たりするが、もし、これが厳守されなかったとした  
ら、どういうことになるかは論をまたないし、イタリ  
アの航空安全策の一端の実際を示せば、より明確に理  
解できよう。イタリア航空法では、イタリア航空機に  
は、すべてフライトレ・コーダーを付けさせ、予定コ  
ースを理由と指示なくして少しでもはみ出したことが  
判明すると、機長は、一五日間の飛行停止処分にされ  
る規定をもうけている。航空交通管制官は、決して間  
違った指示を与えてはならない責任があり、航空交通  
状況を把握した管制官が、安全と秩序維持のために発  
する指示は、機長において遵守されなければならな  
い。ただし、緊急事態の場合は、この限りではない。

勿論、これらの場合にあっては、特定の飛行方式をし  
なければならぬ。ルート上あるいは待機飛行中、気  
象状況、機体発動機、航法計器、無線機などの故障に  
より航空機の安全な運航を続けることができないと機  
長が判断した場合、および乗員、乗客に至急を要する  
病人などが発生したため、速かに地上の手当を必要と  
する場合には適当な手続を行なって、緊急方式を利用  
することができ、それぞれの状況に応じて、運航上の  
優先権が得られるが、最終的には機長の状況判断にも  
とづいて処置される問題であり、不可抗力を除いては  
機長の責任において行動しなければならない。ただ  
し、責任の帰属の限界点をどこに求めるかが問題とな  
る。このような場合は、正常な航行状態とはいえない  
が、管制官が緊急方式にもとづいて与えた指示を機長  
が受けて、行動を開始した時点において責任は以後、  
機長にあると考えられる。勿論、管制官が間違った指  
示を出した場合はこの限りではない。改正航空法は、  
航空機の衝突事故を防止するため、航空機の高度変更

の禁止、速度の制限等一般の航空機が遵守すべき飛行のルールが定められ、八二条に関して、航空交通管制区内にある航空路の空域のうち運輸大臣が告示で指定する航空交通がふくそうする空域（以下「高度変更禁止空域」という）においては、離陸後の上昇飛行、着陸のための降下飛行等の限られた飛行を除き、計器飛行方式（航空交通管制指示に常時従って行なう飛行の方法—IFRをいう）によらない飛行（有視界飛行方式—VFR）をする場合には、高度の変更が禁止される。また、八二条の二関係では、航空交通管制圏および進入管制区（航空交通管制区のうち運輸大臣が告示で指定する離陸後の上昇飛行および着陸のための降下飛行に対する航空交通管制が行われる空域）のうち航空交通管制圏に接続する一定の空域においては、航空機の速度が、原則として制限される。航空機の基準間隔および高度の指示については、最近、異常接近というケースが増加しており、前述したように、ニア・ミス（ニア・ミス）の報告義務などに関する規定は設けられたが、防止義務に関するより明確な規定が必

要である。諸外国では、ニア・ミスは空中衝突につながるとして厳格にその責任の所在を追及される。計器飛行承認にもとづいて運航している航空機には「有視界飛行状態」の特例が適用される場合を除き、すべて、縦、垂直、または横方向の基準が設けられている。その維持、割当などについての指示は管制官において適確に責任をもってなされなければならない。高度の維持と間隔の保持についての直接的な責任は機長にあるが、管制官は、通常、航空機がある高度をあげたと通報した場合は、直ちに、他の航空機に割当てることがができる。ただし、じょう乱が激しい場合は、ある高度をあげた航空機が他の指定された高度に到着したという報告がなされるまでは、そのあげた高度は、他の航空機に対しては割当てることができない。勿論、指定された高度で航空路を飛行していたところ、激しいじょう乱にぶつかり、管制機関を呼んでも、直ぐ連絡がつかなかったようなとき、機長の判断で高度を変更することはやむを得ない。この場合、航空法施

行規則二〇一条により、事後であつても速やかに管制機関に通報することになっている。管制圏内で有視界飛行が可能な気象条件に計器飛行の航空機が、有視界飛行を特定の時刻、高度、あるいは地点まで希望すれば、管制官が有視界飛行規則による出発を承認することも従来あつたが、このような場合は、他機との安全な間隔は、その機長の責任によって維持しなければならぬ。機長がお互いに直接通信できる場合は、おのの同意により機長自身に上昇または降下中の垂直方向の間隔を維持させることができると従来はされてきた。なお、管制機関が航空機の管制を他の管制機関に移譲する場合は、その管轄下にあるすべての既知の航空機間の衝突の可能性が全くなつてから行われなければならない。管制官の誘導ミスか機長の判断と操縦ミスかで論争もあつた昭和四一年三月の東京国際空港におけるカナダ太平洋航空旅客機事故では、満二年経過して提出された事故技術調査団の報告書によると、「管制官に手落ちはない」とされている。当該事故で

機長と管制官との責任関係（浅野）

は、着陸しようとした空港付近は夜間であり、また気象状況も霧と煙のため視界はきわめて悪く二分の一マイル以下であつた。しかし、地上の管制誘導装置は正常であり、調査団の指摘するところによれば、管制官も誘導限界点（着地点より約一四二〇メートル）まで管制に手落ちはなかつたとされている。問題になつた最終降下時に、二回も地上誘導着陸装置（GCA）の規定の降下率よりも二〇フィート（約六メートル）低くなつたが、管制官の指示で機敏、正確に修正されており、操縦技能も高度のものと推察される。事故機は地上誘導の限界点をすぎた後、滑走路の灯火の明るさを下げないように要求、その後、急に高度を、下げ水平飛行状態で、接地点から二千八百フィートの地点の一四番進入灯に主輪を接触、三番灯までこわしたり倒したりして、前部胴体を防潮堤にぶつけ、C滑走路南端に投出され大破炎上した。当該事故では、管制官が誘導限界点を越えた後も指示したのではないかとの疑いもあつたが、もし、そのようなことがあつてもそれは単なる

サービスであるという考えも多い。問題は機長の判断ということであろうが、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、機長を無罪にした（昭四〇・三・三二判例時報四四七号四〇頁）。また、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事件に昭和三八年五月の日東航空「つばめ号」墜落事件がある。当該事故では、「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」（大阪高判昭四三・一一・一三高裁判集二卷五号四六六頁）とされた。外国の空港で日航機が出発時に悪天候にもかかわらず強引な出発をしたと指摘された事故として、昭和五〇年一二月のアンカレジ空港日航機事故がある。当該事故でも機長の判断が争点となり、日本と米国内で意見が分れた。調査は、ICAOの規定により、事故発生国のNTSB（米運輸安全委員会）があり、結論として、強い横風のうえ、誘導路が氷結し

て滑りやすい状態であったのに、砂をまくなど安全運航の確保を図らなかつた空港当局の責任と、そうした状態を知らながら予定通り出発に踏み切った機長の甘い判断などの三つの要因が混在して事故になったとしている。これに対し、日航は、きわめて滑りやすい状態であると管制塔から機長が警告を受けたのは、事故の五、六秒前である、危険なら当局は空港を閉鎖すべきだったと調査過程で反論した。しかし、NTSBは、機長は、その前に東京からニューヨークへ行く日航貨物便が離陸した際、ブレーキがきかないとの同僚機長の報告を受けている。地上滑走を始めるころ、滑走路への誘導路がきわめて滑りやすいとの管制塔が他の航空機に警告したのを傍受している。したがって滑走を始めるとき、機長は滑りやすい状況を知っていたと判断した。これらの実際例をみてもわかるように、学者の中には航空運送のメカニズム化によって機長などの判断が入る余地がなくなってきたと論ずる人も多いが、現状において、また、展望し得る近い将来におい

ても、このように言い切ることは至難と史料される。なんとすれば、少なくとも着陸の段階では、最終的には目視によることが前提にされている以上(わが国で航空保安施設がもっとも完備している東京国際空港においてすら視程〇・五哩、シーリング(雲低)二〇〇フィート以下では着陸は危険とみて従来は禁止されている)機長の判断は不可欠であるといえる。将来もし、〇〇ランデング(視程〇・シーリング〇で着陸すること)が可能になったとしても、有視界飛行の必要性がある限り、有視界飛行を全面的に禁止することは困難であって、機長の「判断」は依然として貴重なファクターであると考えられる。外国判例で機長の誤った判断の結果、運送人の故意が認定された *LeRoy v. Sabena Belgian World Airlines, 334 F2d 266 (1965)* (第二巡回区連邦控訴裁)があるが、当該事故は、一九五五年二月、ブラッセルからローマへ向った航空機がローマの北東の山腹に衝突したもので、当該機は、機長が飛行計画に従わず、ローマの管制官との無線連絡からフローレンスか

らローマに至る一〇哩幅の航空路から三〇哩東に離脱しており、遅延を避けるため認識していながらローマの管制官へ位置を誤解させる連絡をした。裁判所は、現実に災害の主因となったところの不合理な侵害の危険を造成するであろうことを知りながら、またはこれを知る理由をもっていたとして故意を認定している。また、*Berner v. British Commonwealth Pacific Airlines, Ltd., 346 F2d 532 (1965)* では、一九五三年一〇月、BCPA旅客機の機長が管制塔の指示に従わず、許可高度以下の地点でサンフランシスコ近辺の山中に衝突したもので、同じく故意ありと認定している。そしてともに運送人に損害賠償責任を負わせている。民事責任について考えなければならないのは、機長の過失と航空運送人の責任の問題である。わが商法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え

ない。また、民法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えないから、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、乗員等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おう術を失うことになる。そこで、商法六九〇条は、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。商法六九〇条にいう「職務を行うに当り」とは民法七一五条の「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指すものとしている。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る。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七一五条と同様に明文はないが通説はこれを必要としている。したがって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、運送賃、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、国内運送については機長の民事上の責任が問われたとすれば、わが国は国内航空運送法なる一般私法上の規定はなく(目下、法案作業中)、前述したような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(商法七〇五条一項)。そして、機長がその職務を行うに当って払うべき注意は、通常の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。前述し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、監督に過失があると否とを問わず、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航原則(民法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といえる。国際航空運送における運送人の民事責任については、本稿の目的から逸脱するので、拙稿「航空運送人の民事責任」大東法学第一号などを参照されたいが、ハーグ議定書二五条は使用人にも有限責任の主張を認めており、また、一九六四年の航空機空中衝突条約草案は、職務遂行中の使用人もしくは代理人の過失は、その権限の範囲にあると否とを問わず、運航者の過失とみなすという規定を含んでいる。これまで述べてきたように、管制官または機長に過失が推定された場

合、民事責任についても実質的には、機長が個人で莫大な額の賠償責任を負うことはまず不可能に近く、雇傭関係にある航空会社が被害者に損害賠償責任を負い、運送人である航空会社と機長との間において求償関係が生じるといふことになり、また、管制官についても運輸省に所属することから被害者に対しては国が損害賠償責任を負うことになる。

(1) 機長の法的地位については、池田文雄「機長の法的地位」法学新報六四卷七号五四頁以下、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成果が掲載されておりぜひ参照されたい。

(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) 有働武俊・中村和彦「改訂航空保安と管制」、航空交通管制、協会「航空管制入門」など参照。  
なお、実務面については、日米の航空関係者がその職務上の制約にもかかわらず資料その他の御教示を下さったことをここに付記しておきたい。

### おわりに

これまでみてきたように機長と管制官の責任関係は、権限も重複したところもあり、責任も重複してその分限が、わが法規や実際面でもさだかではなく、資料もとぼしい。しかし、航空交通の安全は機長と管制官が互いに各自の本分をまっとうすることによってはじめて得られるものであることは断言できる。勿論、その基礎には、航空行政の確実性が問われるし、昭和四六年七月、岩手県岩手郡盛岡訓練空域で起きた民間機と自衛隊機との接触事故による尊い人命の犠牲の教訓はその基因を探求することにより生かされなければならない。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らなければ是正されないことであり、雫石事故も、民間機と自衛隊機との衝突ということもあって、大きな反響を呼び

起し、航空機の衝突事故を防止するため、民間機と自衛隊の訓練機との航空交通の分離、航空交通のふくそうする空域での航空機の基本的交通ルールの確立、航空路監視レーダー、VOR/DME（超短波全方向式無線標識／距離測定装置）などの航空交通の安全を確保するための施設の整備の促進などの法的措置、行政措置の両面からの対策が必要とされ、昭和四六年八月、参議院の内閣、運輸、交通安全対策の各委員会の連合審査会においても、この点が強調され、「航空行政および管制の一元化を確立するため、航空法ならびに関係法令の抜本的改正を行なうこと」が決議された。このうち、行政措置は、総理府に置かれた中央交通安全対策会議において、昭和四六年八月、航空交通安全緊急対策要綱を策定し、同要綱に基づき、航空路、ジェットルートなどの空域と自衛隊の訓練空域および試験空域との分離、特別管制空域（すべての航空機が航空交通管制を受けて飛行しなければならない空域）の拡充などが行われ、また、昭和四六年度から始まった第二次空港整

備五カ年計画に基づき、日本全国をレーダー網で被覆する航空監視レーダーの整備およびVOR/DMEの整備が促進された。雫石事故という痛ましい犠牲があつて、操縦者等の見張り義務が明定されたが、結論的にいって、この事故は判決のいかんにかかわらず航空行政の欠陥から生じたものであることに関係者は反省しなければならぬ。これはまた、アンカレジ空港日航機事故におけるNTSBの日航の安全運航体制への疑問という指摘にも、すなおに傾聴する態度は民間航空企業にも必要である。最近、民間空運企業労組でも一部指摘がされたように、常用飛行経路からの逸脱とすることも勤務体制において問題が残る。雫石事件についても、私見では民間機がジェットルートJ11Lを逸脱して盛岡訓練空域に入り込んでいたのではないかと、この疑問がある。衝突ないし接触事故で一般的に問題とされるものに、注意義務、予見可能性、回避可能性などがあるが、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に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で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ろう。見張り義務について、パイロットには高度な見張り能力が要求されているとはいっても人間の能力には限界がある。ことに、後方見張りの困難性が指摘される。たとえばバック・ミラーがあつて可視範囲が広いと一般的に考えられても、見張りというものは常に顔を左右、上下に向けなければならず左右六〇度が限度とされる機種もある。VFR飛行が認められる空域での見張りは、すべての航空機のパイロットに課せられている重大な義務であるが、普通、劣速機が優速機の見張り範囲外から接近して接触することは考えられない。また、優速機は、劣速機のパイロットがいかに完璧な見張りを実施していても、その視界外から接近して接触する可能性がある。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。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。航空路、訓練空域の設定もさることながら、

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ろう。事故原因の探究と徹底が重要であり、尊い人命の犠牲を以後の教訓に生かすことこそ大切である。

さて、管制官の責任については前述したが、管制官は公務員であるから、故意または重大な過失があったときは、国家賠償法一条二項により、国または公共団体が負担した損害賠償の求償を当該公務員に対して求めうるとする。この国家賠償法は民法の特別法であり、一条は民法七一五条の特別規定であるから、一条二項と七一五条三項の解釈が重要な関連をもつことになり、七一五条三項が現代の危険責任などの面から制約的に解釈されようとしている関係上、その理論的發展が危険責任な一条にあらわれているとみることもできようし、一条二項の制限は公務員の職務執行の配慮ではなくして、危険責任を負担すべき国または公共団体の被用者としての責任であるということになる。

国家賠償法一条は、民法七一五条にみられる免責事由がないし、直接の不法行為者に対する求償権が七一五条三項と異なり故意・重過失の場合に限定されており、七一五条では使用者とともに直接の不法行為者との両者に責任を求め両請求権の競合問題が生ずるとされるのが通例であるが、公務員の不法行為については公務員個人の直接の責任は否定する判例とこれを支持する学説が有力である。加害公務員に故意または重大な過失があったときは自らも民法七〇九条の規定による責任を負担せざるをえず、そのような場合の加害公務員と国または公共団体の責任は不真正連帯債務の關係に立つものと解するのが相当であるとする判例（東京地判昭和四六年一〇月一日判時報六四四号二二頁）もあるが七〇九条にいう責任の過失を重過失に限定することの理由は明らかではない。機長は、空運企業すなわち民間航空会社が雇傭する被用者であるから、前述したように事故により旅客・貨物などに損害を与えた場合は、航空会社が民法七一五条による使用者責任などを負う

ことは一般的理論として多くを語る必要ないかもしれない。しかし、他人を使用する者への帰責について、七一条条だけでなく、七〇九条の上においても法律構成が策定されなければならないし、他方で、使用者責任は、使用者自身の過失による責任が構成されなければならない。これにより使用者の免責立証を厳しくし、求償権行使を制限することが理論的に可能となり、法文とも適合することにもなる。このように考える使用者と被用者が共同不法行為となる場合も考慮されてこよう。ことに航空機という発達段階にある運送用具でしかも機種により欠陥が指摘される実情をみると、今後にも多くの問題が残る。しかし、この点を深く触れることは本稿の目的から逸脱するので別の機会にさらに研究して早晩発表したい。また、機長とパイロットの責任関係も当然論究しなければならない。これは、世界定期航空会社の多くが、ディスプレイをおき、機長に対して、運航上の問題につき指揮する立場にある。たとえば、燃料搭載、旅客、貨物搭載は勿

論のこと、重要な気象上の問題についても指示し、強い発言力を有しているにもかかわらず、従来、その責任につきほとんど問題にされていない。これらの点についても、若手の学者とともに今後研究を重ねてみたい。

筆をおくにあたって、元日本航空法学会理事長で恩師の故森清博士の学恩を深謝するとともに先生の御冥福をお祈りしたい。また、大学院で航空法を講義され責任論などを御指導下さった勝本正晃博士、商法を御指導下さった野津務博士、学究生活において物心両面で日々お世話になり御指導いただいている水島広雄博士に満腔の感謝と学恩に深謝しここに敬意を表したい。