

格安航空券の販売と不正競争防止法の品質誤認表示の成否 格安航空券事件

田村善之

[*236]

東京地裁平成4年10月23日民事29部判決,棄却(控訴)

(平成元年(ワ)9415号損害賠償請求事件)

(判例時報1459号142頁・判タ811号202頁)

【事実】 旅行業者である原告 X_1, X_2 が, 被告 Y_1 (日本航空株式会社)とその子会社である被告 Y_2 (株式会社ジャルパック)に対し, Y らが呼び寄せ航空券, 格安航空券, 外国パッケージツアーを運輸大臣の認可運賃を下回る価格で販売している行為は 1993年改正前不正競争防止法1条1項5号の品質誤認表示行為に該当すると主張して, その差止等を求めたという事件である。 X らの主張, 請求は多岐に渡るが, 標題の問題に関わる限りでこれを紹介すると, まず, Y_1 は, ペックス運賃(「途中降機, 予約変更, 払戻し等に関し厳しい条件が付された運賃」)に関する条件に違反した安値で, 海外在住の日本人が日本から家族や友人を招待するための航空券を「呼び寄せ航空券」と称して販売しており, また, Y_1, Y_2 は, 認可運賃を下回る値段で, 団体「IT運賃航空券」(「航空旅行を促進するために, 航空旅行に一定の規定に従った観光, 娯楽, ホテル等の手配を加え, また旅行業者が使用できる包括旅行運賃」)を一般の人にばら売りをなしており(=「格安航空券」の販売), さらに, Y_2 は, IT一般規則に規定された団体IT運賃の最低基準を大幅に下回る価格で, 外国パッケージツアーを企画, 販売している, という。そして, 運輸大臣の認可運賃を下回る価額で発行された航空券は違法無効なものであり, 航空運送サービスを法的には受けられないものであるにもかかわらず, これを秘して航空券等を販売する Y らの行為は, 航空券の品質, 内容に関する誤認を生ぜしめる「暗示的な表示」であり, 不正競争防止法1条1項5号に該当する。ゆえに, ペックス運賃, 団体IT運賃等の認可運[*237]賃額は各々現行の4割, あるいは6割程度の適正な価格に引き下げられるよう変更されるべきであるが, それまでの間, 認可運賃額の航空券の販売が困難となったために営業上の利益を害された X らは, 同法に基づき, 前記した認可運賃を収受することなく廉価販売する行為であるとか, 航空券のばら売り行為, あるいは, 認可料金未満の価額の表示をなしたり, そのような表示をしたパッケージツアーを販売する行為の差止と, 本件差止訴訟提起に要した弁護士費用を損害とする賠償を請求する, というのである。これに対して, Y らは, Y_1 の国際運送約款によれば, 航空法による認可運賃との差額の支払いが必要となったときには, これがなされない限り, Y_1 が旅客の搭乗を拒否しうることが明記されているのであるから, 航空券について誤認的表示がなされていると解する余地はない(Y_1 の主張)等々の反論を行った。

【判旨】 請求棄却。

「格安航空券その他の安価な航空券は、一般消費者にも相当に利用され、格安航空券の相場が形成されるまでに至っており、右安価な航空券が中小の旅行代理店のみならず、被告日本航空の関連会社や大手旅行代理店でも公然と販売されるに至っていること等の……事実を総合すると、格安航空券その他の安価な航空券は社会的にも認知されているといえる。そして、このような事実関係と……航空法が旅客の利便ないし公衆の利益を柱の一つとしていることとを併せ考慮すると、正規の認可運賃より低額な運賃で締結された航空運送契約は、仮に航空法 105 条 1 項に違反するものであるとしても、民法 90 条にいう公序良俗に違反するものといえることはできない。」

「そうすると、……格安航空券等においては……航空運送サービスを請求できないものであることを前提とする原告らの不正競争防止法 1 条 1 項 5 号の主張は、その前提を欠くことに帰着するというほかはない。」

【評釈】 一 本件では、認可額よりも低廉な運賃で締結された航空運送契約の私法上の有効性が問題となっているものの、航空契約の直接の相手方が当該契約により発生すべき義務を免れるために契約の無効を主張したという事件ではなく、契約の当事者ではない競業者が原告となって認可額より低廉な運賃での航空券の発券を停止させるために、契約の無効を主張したという特殊な事件である。原告は、このような主張を正当化するために、本来、無効であるところあたかも有効であるかの如く装って航空券を販売する行為は旧不正競争防止法 1 条 1 項 5 号の品質誤認表示行為に該当する、という法律構成を採用している。いってみれば、契約の有効性の問題は、競業者に差止請求権を認めている不正競争防止法に原告の請求を引っ掛けさせるために持ち出されたということになる。しかし、あくまでも有効であるかの如く誤認させる表示の差止めを求めることができるにすぎないはずの旧不正競争防止法 1 条 1 項 5 号の問題とする限り、本件の原告のように「認可額より低廉な運賃で販売するな」式の請求であるとか、「認可額より低廉な運賃を表示するな」式の請求をなすことはできず、たかだか、認可額を下回る額で販売する際には「有効であるかの如く装うな (ex. 認可運賃との差額を支払わない限り搭乗を請求する権利はない等)」式の請求をなしうるにすぎないはずである (積極的に有効である旨の表示のない本件では何を不正競争防止法上の「表示」と考えるかの問題は残るが、Yらの行為により公衆に誤認が生じるのであれば、このような形の請求を認めるべきであろう)。原告の請求は主張からして失当であるが (釈明の問題は生じうる)、本件の裁判所はあえて契約の有効性の論点に踏み込んでその判断を示している。

なお、旧不正競争防止法 1 条 1 項 5 号には「商品」についての誤認表示のみを規律していたという (あまり合理性のない) 限界があったために、本件では、被告の行為が航空券等の「商品」の販売と観念しうるのか、それとも航空運送サービスという役務の提供に関する行為なのか、ということも論点となりえないわけではない (大阪地判昭和 58.10.1 無体集 15 巻 3 号 630 頁 (修理の時代) 参照)。ただし、1993 年改正で「役務」に関する誤認表示も規律するよう改められた現

行法制下(新不正競争防止法2条1項10号参照)では、この点を議論する実益はなくなっている(田村善之・不正競争法概説(1994年・有斐閣)289頁参照)。

二 航空法105条は航空運賃を決定、変更する際には運輸大臣の認可を受けなければならないとしており、同157条2号は、認可を受けた運賃「によらないで」運賃を收受した事業者は5万円以下の罰金に処すると定める。運賃認可の基準の一として「他の航空運送事業者との間に、不当な競争をひきおこすおそれがないものであること」という要件が定められていること(105条2項4号)、また、運賃協定が運輸大臣の認可を条件に独占禁止法の適用除外を享受することができること(110条、111条)に鑑みれば、航空法の運賃規制が、認可額を超える運賃ばかりではなく、認可額を下回る運賃の收受をも禁じていることは明らかであろう。そして、国際航空運賃に関する運輸大臣の認可は、二国間の航空協定が通例定めるところに従って、国際航空運送協会(IATA)の決定したものに依拠しており(落合誠一「各種運送事業における運賃決定の法システム」現代契約法体系第7巻(1984年・有斐閣)125~126頁、坂本昭雄「国際航空法論(1992年)94~95頁」、IATAの運賃協定が独禁法の適用除外の対象とされている(その問題点とともに、政府規制等と競争政策に関する研究会「独占禁止法適用除外制度の見直し(各論)」(1991年)118~123頁参照)。

もちろん、かかる運賃の規制に違反したとしても、ただちに当事者間の契約が無効となるか否かということは議論の余地がある。いわゆる取締規定違反行為の私法上の効力の問題として古くから論じられていた問題である。そして、本判決は、契約無効にはならないと帰結したのだが、その理由を、格安航空券の社会的な認知とい[*238]うところに求めている。民法90条の「公序良俗」を、関係取締法令とは別個独立に考えるというのであれば、認可運賃制があろうがなかろうが社会的に認知されている以上、有効なのだという発想も成り立つのかもしれない。しかし、航空法で認可運賃制度というものが敷かれている場合、この制度を実効的に機能せしめるためには契約の効力をいかに扱うべきかという視点から90条該当性を吟味するという発想を採る場合には、もう少し踏み込んだ議論が必要となろう(大村敦志「取引と公序」ジュリスト1023号・1025号(1993年)。山本敬三「公序良俗論の再構成」民事法理論の諸問題(下)(奥田還暦・1995年)53・59・86~93頁も参照。なお、行政規制、民事規制を併存させて体系化するという思考形式の一例として、競争法につき、田村・前掲概説9~18頁、同「『知的財産権法』おぼえがき」知的財産の潮流(知的財産研究所5周年記念・1995年・信山社))。

たとえば、本件を離れるが、航空事業者とは独立の旅行代理店が認可額を下回る航空券を販売したような場合には、当事者間の信義公平の問題は生じない(黙認等があれば別論)。航空事業者が格安航空券一掃のために搭乗拒否等の断固たる態度に出るのであれば、格安航空券等の購入者は減少し、規定の実効性が図られる可能性が大である。取引の安全の側面、すなわち、航空券の発券により搭乗可能と考えた購入者の保護を考慮する必要があるというのであれば、契約を全面的に無効とするのではなく、たとえば、発券により契約は成立し(航空券の発券によりただちに旅客運送契約が成立するののかという点に関しては異説もあるが、ここでは立ち入らない。考え方について、江頭憲治郎・商取引法(下)(1992年・弘文堂)288頁参照)、その

際の運賃は当事者の合意如何に拘らず認可運賃額に定まるという処理をなせばよい(運賃に関する当事者の合意の部分が無効ということになる。落合 / 前掲 130 頁参照)。この処理により、航空事業者は認可運賃額との差額の支払いは請求することができるが、差額が支払われる限り、搭乗拒否はできないことになる。そのうえで、予期に反して認可額のような高額の運賃を支払わされてはたまらないという購入者のために、錯誤無効なり、事案によっては詐欺による取消の主張を認めればよいであろう。この解釈によるとしても、いずれにせよ、差額を支払わずに搭乗する権利は認めないわけだから、その限度で購入者にとって不測の事態が生じることは回避しえないが、認可運賃の公示の問題として処理すべきであるといえるのではなからうか。

もちろん、現実には格安航空券等は、航空事業者の黙認の下にその販売戦略に基づいて市場に出現してきているのであろう(本件の控訴審である東京高判平成 5.7.22 判例不正競争法 1178 / 75 の認定)。まして、本件では航空事業者であるY₁は自らあるいはその子会社Y₂を通じて認可運賃額を下回る価額で航空券を販売した当事者である。Y₁に契約の(一部)無効の主張を許容して差額の運賃の請求を許すことは、当事者間の信義に反し公平に悖ることになるのではないか、という議論はありえるであろう(米倉明「法律行為(10)」法教 53 号 32 頁・「(12)」法教 55 号 118~119 頁(1985 年)参照)。信義公平の問題を置くとしても、ダブル・ブッキングが生じた場合など例外的な事態でもない限り、認可運賃額を遵守することなく格安航空券を販売した当の航空事業者が、後で航空券の購入者に対して契約無効を主張して搭乗を拒否したり、差額の運賃を請求したりするということは滅多にないと推測される。そうだとすると、契約を無効としても、無効の主張を恐れて格安航空券の購入を控える者は殆どいないであろうから、取締規定の実効性が図られることになるわけでもない。例外的に生じうる搭乗拒否を認めて購入者に不測の事態を招来させる必要はなさそうである。

だが、本件は、格安航空券等の購入者とY₁との間で争われた事件ではない。また、本件で問題となっている差止請求に関しては、Y₁の航空券を既に購入した者の契約の有効性が問題となっているわけではなく、むしろ、今後のY₁の航空券の購入者が問題となっているにすぎない。購入者の取引の安全といった問題は本件訴訟とは関わりのないことである。したがって、たとえば、Xらの請求が、今後、Y₁が認可運賃額以下で航空券を販売する場合には、差額の支払いがない限り搭乗を拒否される性質のものであることを表示しなければならない式の請求であれば(一参照)、これを認めない理由はないのではなからうか。そのような表示がなされることにより、運賃認可制の実効性も図られることになり、また購入者の不測の事態も減少することになる。そして、それにも拘らずY₁が認可運賃額以下の航空券の販売をなした場合に、後に購入者に対して差額の支払いを要求することができるのか否かという問題は、別途、Y₁と購入者との間の訴訟で決着すればよいだけの話である。法令違反の契約の履行前は、取引の安全を損なう度合いは少なく、信義公平の面でも不当な結果は生じにくいということは、つとに指摘されているところであるが(磯村保「取締規定に違反する私法上の契約の効力」判例における法理論の展開(民商法雑誌創刊 50 周年記念論集・1986 年・有斐閣)14 頁参照)、本件の差止請求で問題となっているのは将来の違反行為であり、本件は履行前どころかそもそも契約

の締結前の問題なのである。なお、本件では過去の行為に対する非難である損害賠償請求もなされているが、本件で請求されたのは本件訴訟提起に要した弁護士報酬の損害分に過ぎず、また、かりに販売行為による損害が主張されていたとしても、いずれにせよ、Y₁と格安航空券等の購入者との契約の効力が問題となるわけではない。

三 ちなみに、本件の控訴審である前掲東京高判も契約を無効とせず、本判決を維持したが、その際、認可運賃制の当否自体にも立ち入った判断を示している。格安航空券の出現は、需給関係に基づく市場原理と IATA 協定運賃、ひいては認可運賃との乖離という認可運賃制度に内在する要因に起因するから、認可運賃制度に反するとの一事をもって格安航空券の出現を一概に非難することはできない、と論じたのである（控訴審は「政府規制等と競争政策に関する研究会」の報告を参酌している）。しかし、違憲問題に至るものでもないにもかかわらず、法で定められた認可運賃制自体の当否の判断を裁判所で行うべきものなのか、一考を要すると[*239]ころである。航空サービスの確保の必要性や、価格競争が安全性に与える影響等をも斟酌しつつ、あくまで認可運賃制を維持するか（認可額をより柔軟に修正していく必要はある）、それとも認可運賃制を廃しよりゆるやかな規制を敷くのかということの決定は、むしろ立法政策の問題であろう（ただし、戦前からの経済統制法規に関する叙述であるが、米倉・前掲法教 55 号 118 頁を参照）。

四 自身、格安航空券の販売業者として知られていたX₁に格安航空券の販売に関する請求を認めてよいのか、ということも一応、問題となりうるが、これを理由にX₁の請求を棄却してしまうと、結局、Yらの不正競争行為が放置されることとなる。不正競争防止法が私権の保護というよりはむしろ競争秩序の維持、発展を目的として制定されているとするならば、クリーン・ハンズの原則という一般論をみだりにふりかざすべきではない、と考える（田村・前掲概説 47～50 頁）。