

商法（旅客運送関係）の改正に関する論点の検討

目 次

第1	旅客運送契約	2
第2	運送人の責任	4
1	旅客に関する責任	4
2	手荷物に関する責任.....	6
第3	運送人の権利等	8
第4	海上旅客運送に特有の規律.....	8
1	堪航能力担保義務	8
2	その他の規律	8
第5	その他	10

第1 旅客運送契約

旅客運送契約は、運送人が旅客を運送することを約し、相手方がこれに対してその運送賃を支払うことを約することによって、その効力を生ずることとしてはどうか。

(注) 商法において「運送人」とは、陸上運送、海上運送又は航空運送の引受けをすることを業とする者をいい、営利事業として行わない場合を含まない。

(説明)

1 商法の見直しに至る経緯

商法のうち運送・海商の分野は、明治32年の制定以来ほとんど実質的な見直しが見直されておらず、条文は、片仮名文語体のままである。古く昭和10年に、法制審議会において商法商行為編及び海商編中の改正の要綱が取りまとめられたが、その内容は概括的な方針を示すにとどまり、戦争等の影響で立法には至らなかった。

その後、平成13年に、司法制度改革審議会意見書において、商法など依然として片仮名文語体や現代社会に適應しない用語を交えたものにつき、法令の内容自体を国民にとって分かりやすいものとするべき旨の提言がされている。これまでの間、民法、会社法、破産法等の民事基本法につき間断なく改正作業が行われてきたが、このような経緯から、本年2月、法務大臣から法制審議会に対し諮問第99号がされ、商法（運送・海商関係）等の現代化の検討を開始したものである。

法制審議会商法（運送・海商関係）部会では、本年4月から、物品運送及び海商の分野につき審議を続けているところ、陸上・海上・航空の旅客運送については、同部会のもとに設置する旅客運送分科会で審議を行うこととされた（法務省HPを参照）。

2 旅客運送の多様性と商法の役割

(1) 旅客運送には、実務上、多様な形態がある。

まず、陸上運送に関しては、バス、タクシー、鉄道等の手段がある。より詳細に見ると、自動車運送については、例えば、乗合旅客を運送する路線バス、貸し切って旅客を運送する貸切バス、一定範囲の旅客を運送するスクールバス、営業所内外で運送の引受けをするタクシー、営業所のみで運送の引受けをするハイヤー、NPO法人等が自家用自動車で行う福祉有償運送等があるし、鉄道運送のほか、これに類するものとして、モノレールなどの軌道、トロリーバスなどの無軌条電車、ロープウェイなどの索道もある。

また、海上運送に関しては、時刻表に従って定期的に運航するフェリー、不定期に運航するクルーズ船等があり、航空運送に関しては、飛行機やヘリコプターがあるところ、これらについては、国内運送だけでなく、国際運送となることもある。

(2) 旅客と運送人との間の契約の締結には、基本的に、それぞれの運送手段に応じ

た内容の約款が利用されているが、例えば、一般旅客自動車運送事業者、一般旅客定期航路事業者及び本邦航空運送事業者は、運送約款につき主務大臣の認可を受けなければならない（標準運送約款と同一の場合は、認可を受けたものとみなされる。）とされ、公衆の正当な利益を害するおそれがないことが要求されるなど、旅客保護等の観点から行政的な規制にも服する。また、主務大臣は、法令上一定の場合に、運送約款の変更や、事業者が旅客の運送に関し支払うことのある損害賠償のため保険契約を締結することを命ずる権限を有することもある。

このように、様々な運送事業につききめ細やかな行政的規制がある中で、民事基本法である商法には、旅客運送の私法ルールにつき基本的・一般的な規律が定められている。今般の商法の見直しは、陸上・海上運送だけでなく、現在規定のない航空運送をも視野に入れて、このような基本的な私法ルールを定めるとともに、現代社会に適応しない規律を見直すこと等を目的とするものである。

（注1）商法では、陸上旅客運送につき3か条（同法第590条～第592条）が、海上旅客運送につき11か条（同法第777条～第787条）が設けられているが、航空旅客運送については規定がない。

（注2）旅客運送契約については、商法のほか消費者契約法の適用もあり、事業者の債務不履行責任の全部を免除する契約条項等が無効とされる。

3 本文について

現行法には、典型契約としての旅客運送契約に関する冒頭規定は存しないが、物品運送契約に関して同様の規定の新設を検討中であること等を踏まえ、本文のとおり、基本的な契約の内容として、旅客運送契約は、運送人と相手方との合意によって成立する諾成契約であることや、運送人が旅客の運送を約し、相手方が運送賃の支払を約する双務契約であることを示すことが考えられる。

なお、商法は、その性質上、営利事業として運送人が運送の引受けをする場合のみを対象とするものである。

（注）運送契約と旅行業法に基づく旅行契約との関係

旅行業者の業務のうち、旅行者若しくは運送事業者を代理して運送サービスの提供に関する契約を締結し、又はその媒介を行うときは、旅行者及び運送事業者が当該契約上の権利義務の帰属主体となり、旅行業者はその帰属主体とならない。

これに対し、旅行計画に定める運送サービスを旅行者に確実に提供するため、旅行業者が運送事業者との間で自己の計算で運送サービスの提供に関する契約を締結し、さらに、旅行者との間で当該運送事業者の運送機関を利用してする運送サービスの提供に関する契約を締結するときは、旅行業者は、いずれの契約上の権利義務についても帰属主体となる。

旅客運送分科会は、旅行契約ではなく、運送契約を検討の対象とするものである。

第2 運送人の責任

1 旅客に関する責任

- (1) 旅客に関する運送人の責任について、商法第590条第1項の規律を維持しつつ、旅客の生命又は身体を侵害した場合に関し、次のような規律を設けることの当否について、どのように考えるか。

商法第590条第1項の規定に反する特約（旅客の生命又は身体の侵害に係る運送人の責任に関するものに限る。）で旅客に不利なものは、無効とする。

（注）この規律を設ける場合には、商法第786条第1項の規律（同法第739条の規律のうち、船舶所有者の過失又は船員その他の使用人の悪意重過失により生じた損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする部分を準用する部分に限る。）は、削除するものとする。

- (2) 損害賠償額を定める際に被害者及びその家族の状況を斟酌しなければならない旨の規律（商法第590条第2項）は、削除することとしてはどうか。

（説明）

1 本文(1)について

- (1) 旅客に関する運送人の責任については、商法上、陸上・海上運送のいずれも、運送人は、運送に関し注意を怠らなかったことを証明しない限り、旅客が運送のために受けた損害を賠償する責任を負うとされている（同法第590条第1項、第786条第1項）。

この規律は、旅客の損害（生命・身体の侵害及び延着によるもの）に係る運送人の責任につき適用されるが、延着については、一般に、契約で引き受けた債務内容として時刻表どおりの到着を保証しておらず、合理的な期間内に到達しないという事情があつて初めて延着責任が生じ得るといわれる。この規律は、一般的な債務不履行責任と異なるものではないと理解されており、陸上・海上・航空運送の別を問わず、旅客運送の総則的規律として維持することが考えられる。

（注1）モントリオール条約の適用がある国際旅客運送については、同条約により自足的に権利関係が定められており、商法の規律は及ばない。

（注2）旅客の身回り品（衣服、装飾品等）に関する運送人の責任については、携帯手荷物に関する商法第592条の規律の適用があるものと整理することとする。

- (2)ア 商法上、旅客の生命又は身体の侵害に係る運送人の責任に関し、一般的にこれを片面的強行規定とする旨の規定はない。

ただし、旅客運送契約が消費者契約となるときは、事業者の債務不履行責任の全部を免除する契約条項、その故意又は重過失による債務不履行責任の一部を免除する契約条項等は無効であり（消費者契約法第8条）、また、民商法等の

任意規定の適用による場合に比し、消費者の権利を制限する等の契約条項であって、民法第1条第2項の信義誠実の原則に反して消費者の利益を一方的に害するものは、諸般の事情を総合考量した判断により、無効とされる（消費者契約法第10条）。

イ この点について、旅客の生命・身体の保護をより強調する観点からは、消費者契約法第10条のような個別的な判断によるのではなく、本文(1)のとおり、商法第590条第1項の規定に反する特約（運送に関する注意義務違反の立証責任を旅客に負わせる特約、旅客の生命又は身体の侵害に係る運送人の責任につき責任限度額を設ける特約等）を一律に無効とする旨の片面的強行規定を設けることも考えられる。

現在、各種の標準運送約款には、上記のような責任限度額の特約はないようであるが、例えば、国内航空運送において、旅客の生命又は身体の侵害に係る運送人の責任を旅客一人につき2300万円程度に制限する旨の契約条項があるものもあり、本文(1)の規律を新設すると、旅客の利益がより保護されることとなる。また、商法上、海上運送において船舶所有者の過失又は船員その他の使用人の悪意重過失により生じた損害の賠償責任に係る免責約款は無効とされ（同法第739条、第786条第1項）、国内海上物品運送についてはこの規律を削除する方向の検討がされている（部会資料3の14頁）が、本文(1)の規律は、海上旅客運送における同法第739条の規律を拡充し、広く運送手段を問わない規律にするものということもできる。

この考え方に対しては、現行制度のように、消費者の利益の擁護等の目的は専ら消費者契約法によるべきであるし、これまでも、実務上は、裁判所によって事案に応じ柔軟かつ適切に不当な約款が制限されてきたこと、また、危険な地域への旅客運送など旅客がリスクを引き受けた上で行われる特殊な運送（国際海上物品運送法第17条参照）を許容する必要性等から、規律の新設につき消極的な考え方もあり得る。

上記の点については、運送契約の締結時に旅客が運送約款を確認しているかどうか、運送人又は旅客がどのような保険を付しているか、本文(1)のような見直しをしたとした場合に運送賃に与える影響の程度、旅客運送の運送手段の安全性に対する考え方、特殊な運送を許容する必要性等を総合して検討すべきものと思われるが、どのように考えるか。

2 本文(2)について

旅客の損害賠償額を定めるに際しては、商法上、陸上・海上運送のいずれも、裁判所は被害者及びその家族の状況を斟酌しなければならないとされている（同法第590条第2項、第786条第1項）。この規律は、特別損害に対する予見可能性を問わないという意味で、債務不履行の賠償範囲に関する民法第416条第2項の特

則であり、旅客の生命又は身体の侵害による損害についてのみ適用されると解されている。

この点については、現在の裁判実務において、治療費等の実費、休業損害等の逸失利益、慰謝料等の算定に当たり、被害者及びその家族の状況が斟酌されていること、旅客運送に限りこのような規律があることにつき合理的な説明が困難であること等を踏まえると、本文(2)のとおり、商法第590条第2項を削除することが考えられるが、どうか。

2 手荷物に関する責任

(1) 旅客から引渡しを受けた手荷物（受託手荷物）

受託手荷物に関する運送人の責任について、商法第591条の規律を維持するものとする。

(2) 旅客から引渡しを受けない手荷物（携帯手荷物）

携帯手荷物（旅客の身回り品を含む。）に関する運送人の責任について、商法第592条の規律を維持しつつ、損害賠償額の定額化とその例外（同法第580条、第581条）、運送人の責任の特別消滅事由（同法第588条第1項）等の物品運送に関する規律を準用することとしてはどうか。

（説明）

1 受託手荷物について

(1) 商法上、陸上・海上運送のいずれも、運送人は、受託手荷物については、特に運送賃を請求しないときであっても、物品運送の運送人と同一の責任を負うとされている（同法第591条第1項、第786条第1項）。

具体的には、過失推定責任（商法第577条）、高価品に関する特則（同法第578条）、損害賠償額の定額化とその例外（同法第580条、第581条）、運送人の責任の特別消滅事由（同法第588条）等の規律の適用があるほか、商法（運送・海商関係）部会で検討されている除斥期間の規律（部会資料2の19頁）や、運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定が運送人の不法行為責任にも準用されるとの規律（同資料20頁）等が新設される場合には、その適用もあることとなる。

これらの規律について、受託手荷物に関する運送人の責任は、基本的に、物品運送の運送人の責任と同列に論ずることができ、陸上・海上・航空運送の別を問わず、旅客運送の総則的規律として維持することが考えられる。

(2) また、商法上、陸上運送について、到着後1週間以内に旅客が受託手荷物の引渡しを請求しない場合には、運送人に供託・競売権が認められている（同法第591条第2項）ところ、これについても、陸上・海上・航空運送の別を問わず、

旅客運送の総則的規律として維持することが考えられる。

2 携帯手荷物について

- (1) 商法上、陸上・海上運送のいずれも、運送人は、携帯手荷物の滅失又は損傷については、故意又は過失がある場合に限り、損害賠償の責任を負うとされている（同法第592条、第786条第1項）。この規律は、携帯手荷物が旅客の保管の下にあることから、受託手荷物と異なり、請求者が運送人の故意又は過失を証明した場合に限り運送人が責任を負うものであり、陸上・海上・航空運送の別を問わず、旅客運送の総則的規律として維持することが考えられる。
- (2) 上記1(1)のとおり、受託手荷物については、損害賠償額の定額化を始めとして運送人の責任を減免する規定の適用があるが、携帯手荷物については、商法上、そのような規定はない。

この点については、学説上、携帯手荷物についての責任が受託手荷物についての責任より重いのは不均衡であるとして、携帯手荷物についても、旅客の保管の下にあるという事情に留意しつつ、運送人の責任を減免する規定を類推適用する見解が有力である。

そこで、この見解を踏まえ、損害賠償額の定額化及びその例外（商法第580条、第581条）の規定を準用して、携帯手荷物の滅失又は損傷の場合における損害賠償の額は、旅客運送が終了すべき地及び時における価格によって定めるなどとし、また、運送人の責任の特別消滅事由（同法第588条第1項）の規定を準用して、携帯手荷物の滅失又は損傷についての運送人の責任は、運送の終了の時までに旅客が異議をとどめなかったときは、原則として消滅するが、その滅失又は損傷が直ちに発見することができないものであった場合において、旅客が運送の終了の時から2週間以内に運送人に対して通知を發したときは、消滅しないなどすることが考えられる。さらに、商法（運送・海商関係）部会で検討されている除斥期間の規律や、運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定が運送人の不法行為責任にも準用されるとの規律等が新設される場合には、これらの規定を準用することも考えられるところ、これらについて、どのように考えるか。

（注1）携帯手荷物については、一般にその種類及び価額を明告することが予定されていないため、高価品に関する特則（商法第578条）を準用して、旅客運送を委託するに当たり高価品の種類及び価額を明告しなかった場合に運送人が免責されるとすることは、困難であると考えられる。

（注2）旅客の衣服その他の身回り品についても、携帯手荷物と同様に、上記(1)(2)の規律を及ぼすことが相当であると考えられる。

第3 運送人の権利等

運送人の旅客に対する債権に関する1年の短期消滅時効について、現行法の規律を維持するものとする。

(説明)

現行法上、運送賃に係る債権は1年の短期消滅時効に服するとされ(民法第174条第3号。学説上、広く運送に関して生じた債権を意味すると解されている。)、海上旅客運送について特に同趣旨の規定が設けられている(商法第786条第1項、第765条)ところ、これについては、陸上・海上・航空運送の別を問わず、旅客運送の総則的規律とすることが考えられる。

(注) 危険物の通知義務に関する規律の要否

物品運送に関しては、化学薬品その他の危険物が事業者間で恒常的に大量に輸送されている現状等に鑑み、商法(運送・海商関係)部会において、荷送人に危険物に関する通知義務を課すことの当否、これに違反した場合の効果等について、検討されているところである(部会資料2の5頁)。

これに対し、旅客運送に関しては、旅客の携行するライターなどの取扱いを見れば明らかのように、運送手段により危険物の範囲及びその取扱いは様々であり、一律に危険物に関する通知義務を課すことは、国民生活に重大な支障を及ぼしかねない。加えて、持込みを制限する危険物の範囲や持込みを許容する場合の条件等につき、旅客自動車運送事業運輸規則第52条及び別表、鉄道運輸規程第37条、危険物船舶運送及び貯蔵規則第7条、航空法第86条及び第86条の2、航空法施行規則第194条等において詳細に定められている現状を踏まえると、商法において、旅客に危険物に関する通知義務を課す旨の規律を設けることは適当でないと考えられるが、どうか。

第4 海上旅客運送に特有の規律

1 堪航能力担保義務

海上旅客運送に関し、堪航能力担保義務に関する規律(商法第786条第1項、第738条、第739条)を削除し、債務不履行の一般原則によることとすることについて、どのように考えるか。

2 その他の規律

上記1のほか、海上旅客運送に特有の規律(商法第777条から第787条まで)を削除することとしてはどうか。

(説明)

1 本文1について

- (1) 現行法上、海上旅客運送についても、船舶所有者は、発航の当時船舶が安全に航海をするのに堪えることを担保するものとされ(堪航能力担保義務、商法第786条第1項、第738条)、この義務は、無過失責任とされる。また、堪航能力

担保義務違反によって生じた損害の賠償責任を免除する約款は、無効とされている（商法第786条第1項、第739条）。

この点に関連して、国内海上物品運送における堪航能力担保義務については、商法（運送・海商関係）部会において、無過失の運送人に結果責任を負わせることが酷であること等から、これを過失責任に改める方向で検討がされている（部会資料3の13頁）。

- (2) そもそも、運送人は、運送契約に基づき、旅客に対する安全配慮義務（過失責任）を負っており、裁判例においても、安全配慮義務違反の有無が主たる争点となることが少なくない。

そして、海上旅客運送における堪航能力担保義務を過失責任に改めた上で存置することについては、上記の安全配慮義務と異なる独自の意義を見出すことが困難なようにも思われる（海上物品運送においては、しばしば航海上の過失免責の主張がされるどころ、これは国際海上物品運送法第3条第1項所定の運送品に関する注意義務違反に対する抗弁となるが、同法第5条所定の堪航能力担保義務違反に対する抗弁とはならないという点で、重大な意義がある。）。さらに、旅客運送に関するアテネ条約（我が国未批准）では、海難事故による損害（難破、衝突、座礁、船舶の欠陥等）の場合に運送人は過失推定責任又は厳格責任を負うとされ、堪航能力に関する特別な責任を定めていないこと、旅客の保護を強調する観点からは、発航の時点に限って船舶所有者が堪航能力を担保する旨の現行法の規律は相当でないこと等を踏まえると、本文1のとおり、海上旅客運送について、堪航能力担保義務に関する規律を削除し、債務不履行の一般原則によることが考えられるが、どうか。

（注）ドイツでは、アテネ条約と同様の規定を定め、堪航能力に関する特別な責任を定めていない（商法第537条第5項、第538条）。中国も、同様である（海商法第114条第3項）。

フランスでは、運送人は、約定の航海のために、堪航能力を有し、適切に艀装され、船員を乗り組ませ、需品を補給された船舶を提供し、維持し、かつ、旅客の安全を確保するために一切の注意を尽くさなければならないとの規定がある（運送法典L5421-2条第1項）。

2 本文2について

商法上、海上旅客運送については、記名乗船切符（同法第777条）、旅客に対する食料無償提供義務（同法第778条、第783条）、旅客が乗船時期までに乗り込まない場合の取扱い（同法第780条）、旅客運送契約の解除及び当然終了（同法第781条、第782条、第784条）、旅客が死亡した場合の手荷物の処分（同法第785条）、旅客運送のための傭船契約（同法第787条）など、詳細な規定が設けられているところ、現代の取引実態に適應しない規律も少なくない。

このような現代社会に適応しない規律を存置することは適当でない（不合理な内容の任意規定を存置すると、これと異なる契約条項が消費者契約法第10条により無効とされるおそれがある。）が、さらに、商法制定当時と異なり、現在では標準運送約款が整備されている上、運送約款についての主務大臣の認可その他の様々な行政的規制も定められていること等を踏まえると、商法の現代化に際しては、基本的な私法ルールとして適切かどうかという観点からも、検討がされるべきである。

このような観点から見ると、海上旅客運送に特有の規律（商法第777条から第787条まで）は、基本的に、現代の取引実態に適応せず、又は当事者間の契約に委ねることで足りるものであり（運送法制研究会報告書70頁）、存在意義に乏しいものとして、これを削除することが考えられるが、どうか。

（注1）商法第785条（旅客が死亡した場合の手荷物の処分）を削除する場合にも、船長は、船員法第16条に従い、船内にある遺留品について保管その他の必要な処置をしなければならない。

（注2）商法第786条第2項のうち同法第740条（違法船積品の処分）を準用する部分を削除する場合にも、船長は、船員法第27条に従い、旅客に対し、凶器、爆発又は発火しやすい物、劇薬その他の危険物について、保管、放棄その他の処置をすることができる。

第5 その他

上記のほか、旅客運送の基本的な私法ルールに関し、見直すべき事項はあるか。