

平成 26 年 10 月 17 日

法制審議会商法（運送・海商関係）部会
旅客運送分科会 御中

弁護士 菅 原 貴与志

（ANA ホールディングス株式会社 執行役員）



商法（旅客運送関係）改正に関する意見陳述書 ～ 航空運送事業者の立場から ～

第 1 旅客運送契約

1 商法の役割

国内航空運送には、私法規制が存在しないため、専ら運送人の約款に基づいて対処されているのが現状です。もっとも、航空運送人の国内旅客運送約款は、1999 年「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」（いわゆるモントリオール条約。以下、「条約」）の前身となる 1929 年ワルソー条約の諸規定を取り込んで作成された経緯があり¹、条約ないしそれに準拠した国際航空運送約款の内容と著しい乖離があるものではありません。

また、運送約款は、作成および改訂に際し、国土交通大臣の認可を受けており（航空法 106 条 1 項）。その認可に際しては、①公衆の正当な利益を害するおそれがないものであり、②運賃・料金の收受や運送に関する責任事項について法の要請を充足することが要求されます（同条 2 項）。このことから、現行の運送約款の諸規定は、公衆の正当な利益に関し、行政による一定の配慮が施されているものと考えているところです。

国内航空運送に関しては、運送人の約款および一般法理に基づき、ほぼ対処できているのが実務の現状であり、国内運送法の不存在が具体的な不具合・支障を招来しているといった深刻な状況も認められません。加えて、約款による規律は、取り巻く環境の変化に応じて、実務に即した変更を適宜行うことができるという柔軟性にも優れている面があります。

しかし、各約款の規定は、最終的に裁判所の判断によって無効となる可

¹ 名古屋高判平成 13 年 2 月 8 日（判例集未登載・平成 12 年（ネ）第 779 号）。

能性もないわけではなく²、運送実務が約款のみに依拠することは、法的に不安定な要素を含むことも否定できません。したがって、商法の現代化にあわせて、国内旅客運送の規律を法制化することには、実務的にも大きな意義が認められると思います。

2 運送契約の定義

運送契約は、運送人が荷送人に対し、出発地から到着地まで場所的に移動することを内容とする役務提供を引き受け、その対価として運賃を支払うことを内容とする契約であり（諾成・双務契約）、所定の場所的な移動と運賃の支払いは、いずれの要素が欠けても運送契約が成立しないという意味において、運送契約の本質的な要素であると考えております。この点、旅客運送分科会資料1（以下、「資料」）記載の表現は、従前の運送契約の解釈と齟齬がなく、賛成です。

なお、旅客運送については、航空運送契約をパーツとして取り込む企画旅行契約との整合性の問題もあります。旅行業者は、旅行者との間に企画旅行契約を締結しますが、特に国内航空運送を含む場合、国際航空運送とは異なり、個々の旅行者に対して航空運送契約成立の証拠証券たる航空券は発行されることなく、搭乗日当日に運送人により搭乗券が交付されるのみです。この場合、実務上は、運送人と旅行業者および旅客・旅行者個人との契約関係について明確かつ統一的な解釈がなされておらず、相互の調整および理解が整理されていないように思われます。この点は、分科会での検討範囲を超えるかもしれませんが、実務的な問題点の指摘のみを一応させていただきます。

第2 運送人の責任

1 旅客に対する責任

（1）過失推定と旅客保護

国内旅客航空運送においては、約款上、旅客の死亡・傷害について、当該損害の原因となる事故・事件が航空機内または乗降のための作業中に生じたものであるときは、運送人が賠償責任を負い、その損害を防止するために必要な措置をとったこと（または、とることができなかったこと）が証明された場合には免責されると規定するのが一般的です（過失推定責任）。

したがって、国内旅客運送の立法化に際し、現行商法の旅客に対する責任と同様に（商法 590 条 1 項・786 条 1 項）、過失推定責任を維持するこ

² 東京高判平成元年 5 月 9 日判時 1308 号 28 頁。

とは、従来の実務にも適っているものと考えます。

(2) 精神的損害に対する賠償責任

ところで、国際航空運送においては、身体の傷害 (bodily injury) に、純粋な精神的損害 (pure mental injury) を含まないというのが、実務で定着した取扱いとなっています (条約 17 条 1 項参照³)。この点、国内法においては、民法 710 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ありません⁴。

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、債務者に故意・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⁵や被害者の生命・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)⁶など、人格的利益が侵害された事例に限られているように見受けられます⁷。

したがって、商法規定を検討するに際して、身体の傷害に純粋な精神的損害を含まない旨を明確化することをご検討いただきたいと思います。

(3) 延着責任

航空貨物運送の実務では、延着が問題となる事例は多くありません。航空運送において実務的に問題となるのは、むしろ旅客および手荷物が延着した場合です。

国内旅客運送約款上は、延着責任を認めた明文規定を設けていない例が多く、大幅な出発遅延・延着、欠航等の運航イレギュラーが生じる場合、運送人は、自社便・他社便その他交通機関への振替による輸送、または未使用航空券の払戻しなどの措置を講じることとするのが一般的です。

確かに、国内航空運送における定時性・定刻性は、航空運送契約の重要な内容ですが、それが運送契約の本質的な要素であるのか否かについては、さらなる考察が必要でしょう。旅客運送契約では、運送人が人の「場所的移動」という仕事の完成を引き受けます。この所定の場所的な移動と運賃の支払いは、いずれの要素が欠けても旅客運送契約が成立しないという意

³ Eastern Airlines v. Floyd, 499 U.S. 530 (1991)。ちなみに、“bodily injury” の日本語公式訳は、従前の「障害」から「傷害」に変更されたため、わが国では純粋な精神的損害を除外する趣旨と解することもできそうです。

⁴ 東京地判昭和 61 年 9 月 16 日判時 1206 号 7 頁。

⁵ 最判平成 16 年 11 月 18 日民集 58 卷 8 号 2225 頁。

⁶ 東京地判昭和 61 年 4 月 30 日判時 1231 号 117 頁、東京地判昭和 61 年 9 月 16 日判時 1206 号 7 頁。

⁷ 奥田昌道『債権総論 [増補版]』(悠々社・1992) 209 頁。

味において、運送契約の本質的な要素です。

これに対して、航空運送人が時刻表等に表示された予定時刻どおりに場所的移動を行うという意味での「定時性の確保」は、航空旅客運送契約の内容に含まれる一つの重要な要素ですが、かかる定時性が欠ければ運送契約も成立しないというわけではありません。特に航空運送の場合は、空中という特別な区域を航行することから、①天候等の自然的要因に強く左右されるほか、②高度な技術の集積を必要するために、航空交通管制システムその他の技術的・人為的な影響を受けやすく、③安全への高度な配慮および慎重な対応も講じる必要があるからです。特に航空機事故により発生する損害の深刻性を考えれば、運航の安全性の確保が第一義であり、これは定時性に優先せざるを得ません。

したがって、運送人の支配できないリスクの顕在化等により、定時性に優先する事情が生じた場合には、債務不履行責任を否定すべきではないかと考えます⁸。

ちなみに、実務において、延着から生じた損害 (damage occasioned delay) とは、本件延着が発生しなかったならば得られたであろう利益 (得べかりし利益) の喪失を意味することが大半です。そして、得べかりし利益の算定は、種々の証拠資料に基づき相当程度の蓋然性をもって評価せざるを得ません。すなわち、かかる損害の算定・評価は、あるべき状態への回復という観点からして、旅客個々人の具体的事情を考慮して行うこととなります⁹。

このように、延着損害については、その性質上、画一的に賠償額を定額化することが困難なのが通例です。近年、欧米を中心にゲートおよび滑走路・駐機場 (tarmac) における大幅な遅延や欠航発生時等における旅客の権利および運送人の義務が詳細に規律される状況もありますが¹⁰、国内法制化に際しては、延着損害の賠償額に係る規律を当事者間の契約に委ねるべき

⁸ 東京高判平成 22 年 3 月 25 日 (判例集未登載・平成 21 年 (ネ) 第 2761 号)。なお、原審の千葉地裁松戸支判平成 21 年 2 月 25 日 (判例集未登載・平成 15 年 (ワ) 第 1131 号) は、航空運送の定時性は手段債務であると判示しています。

⁹ 最判平成 9 年 1 月 28 日民集 51 卷 1 号 78 頁。

¹⁰ EU における航空便の搭乗拒否・遅延・欠航に関する規則として、Regulation (EC) 261/2004 of the European Parliament and of the Council of 11 February 2004, establishing common rules on compensation and assistance to passengers in the event of denied boarding and of cancellation or long delay of flights, and repealing Regulation (EEC) No 295/91。同規則に基づき、3 時間以上の延着に対して金銭補償義務を認めた ECJ 判決が、Judgment of the Court (Forth Chamber, Joined Cases C-402/07 Sturgeon v. Condor Flugdienst GmbH and C-432/07 Bock and Lepuschitz v. Air France SA), 19 November 2009。福村麻希子「EU における欠航・遅延に対する航空運送人の責任について」空法 54 号 81 頁。

ものと考えます。

(4) 商法 590 条に反する特約

資料 1 にあるとおり、商法 590 条 1 項の規定に反する特約（旅客の死傷に関する運送人の責任に限る）で旅客に不利なものを無効とする規律を設けることは一考に値しますが、わが国の裁判実務において、事案に応じて適切な対処がなされてきた経緯等にかんがみますと、消費者保護法 8 条・10 条による保護で足りるものと思われ、商法に新たな規律を設ける必要性は低いのではないかと考えます。

なお、運送約款の締結時に旅客が約款の内容を確認しているかどうかは実務的に重要な視点ではありますが、これを過度に強調いたしますと、消費者間の公平や交渉コストの軽減といった約款の有益性まで損なわれてしまう場合もあり得ます。約款における各条項の拘束力は、運送約款ごとに検討することになりましょうが、旅客側の合理的な期待に合致する限りは当該約款に合意したものと扱い、それに反する条項には拘束力が及ばないと解釈すべきものと思います。この点、法律の定めに基づく行政認可を得た約款については、原則的に政令・省令を補完する規範性を認めてもよいと考えております¹¹。

(5) 商法 590 条 2 項の削除

資料 1 と同旨により、削除に異議はありません。

2 手荷物に関する責任

(1) 受託手荷物

受託手荷物に関する運送人の責任は、国内航空運送約款上、運送人が注意を怠らなかったこと証明しなければ責任を免れないのが通例です（過失推定責任）。かかる規律は、陸上運送や海上運送と同様であり（商法 591 条 1 項・786 条 1 項）、また、従来の実務にも適っているため、国内旅客運送の立法化に際し、これを商法に明文化することに問題はありません。

ちなみに、国内航空運送の場合、受託手荷物の易損性の申告および取扱いに関し、約款上は、そもそも易損品を手荷物として引き受けないのが一般的です。仮に受託・運送した易損品に破損が生じたことが確認された場合にも、運送人の過失が認められない限り、運送人が賠償責任を負うことはありません¹²。

¹¹ 笹本幸祐「普通取引約款」北居功＝高田晴仁『民法とつながる商法総則・商行為法』（商事法務・2013）394 頁。

¹² もっとも実務では、受託時に易損性の申告を受け、旅客の要望により運送を引き受けることもあります。その場合には、当該手荷物を特別な扱いとすることはできな

高価品についても、一般に受託手荷物として認めていません。ただし、到達地にて受託手荷物を返還した後に、受託手荷物に含めていた高価品が紛失したと旅客から申告を受ける事例はあり得えます。この場合、旅客による損害の立証に応じ、運送人として必要な賠償を行うこととなります。

また、商法 592 条 2 項の供託・競売権の規律を航空運送に及ぼすことにも問題はありせん

(2) 携帯手荷物

機内持込みの携帯手荷物 (unchecked baggage) は、原則として旅客の管理下にありますから、過失責任の原則によっています。また、航空実務では、狭義の手荷物のみならず、着用の衣類等の汚損についても同様な処理がなされております。

したがって、国内旅客運送の立法化に際し、現行商法の旅客に対する責任と同様に (商法 592 条・786 条 1 項)、過失責任原則を維持することは、従来の国内旅客航空運送の実務にも適っており、商法に明文化することに問題はありせん。

また、損害賠償額の定額化や運送人の責任の特別消滅事由等の規定を携帯手荷物にも準用する点について、特段の異議はありせん。

ちなみに、国内航空においては、運送約款上、各旅客につき 15 万円の責任限度額を定めるのが一般的です。また、旅客は、従価料金制度を利用し、荷物を預ける際に申告価額の 15 万円を超える部分について 1 万円毎に 10 円を支払うことにより、個別に限度額を引き上げることもできます。この点、陸上運送や国内海上運送の約款に責任限度額の定めがないことなどを踏まえると、商法に責任限度額に関する規律を定めるのではなく、当事者間の契約に委ねるべきではないかと考えます。

第 3 運送人の権利、その他

航空の実務においては、現状も、運賃に関する債権が 1 年の短期消滅時効に服するものとして取り扱われています。したがって、かかる現行法の規律の維持に異議はありせん。

なお、危険物の通知義務に関する規律については、すでに部会においても申述しているところでもありますので、省略いたします。

以 上

いこと、および運送の過程において破損が生じ得ることにつき旅客の同意を得ることとしているようです。