

商法（運送・海商関係）部会 旅客運送分科会資料	3
----------------------------	---

商法（旅客運送関係）の改正に関する中間試案のたたき台

目次

第1	旅客運送についての総則的規律.....	2
1	総論	2
2	旅客運送契約	2
3	旅客に関する運送人の責任.....	2
4	旅客の携帯手荷物に関する運送人の責任.....	5
5	運送人の旅客運送契約に基づく債権の消滅時効.....	5
第2	海上旅客運送に関する規律.....	5

商法（旅客運送関係）の改正に関する中間試案のたたき台

（前注）本分科会資料においては、中間試案のたたき台を太字で示し、そのうち特に必要と思われる事項につき補足説明を記載している。

第1 旅客運送についての総則的規律

1 総論

商法第2編第8章第3節（旅客運送）の規律について、2から5までのような見直しをした上で、これらを陸上運送、海上運送及び航空運送のいずれにも適用するものとする。

2 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、その効力を生ずるものとする。

3 旅客に関する運送人の責任

(1) 商法第590条第1項の規律に関し、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】商法第590条第1項の規律を維持した上で、次のような規律を設けるものとする。

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）商法第786条第1項（同法第739条のうち、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、いずれの案による場合でも、削除するものとする。

(2) 商法第590条第2項を削除するものとする。【P】

（補足説明）

1 本文3(1)について

(1) 第1回及び第2回会議では、本文3(1)につき、次のような意見があった。

（乙案の立場に親和的な意見）

- ・ 商法第590条第1項の立証責任の在り方を転換するような特約を許容して旅客側に立証責任を負わせることは酷であるし、生命・身体という重要な法益については、たとえ一部の免責であったとしても認めるべきではない。
- ・ 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、乙案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。

- 本文3(1)の問題は、生命・身体の保護をどのように考えるかであって、情報や交渉力の格差等を踏まえて消費者の利益擁護を図る消費者契約法とは局面が異なるし、同法第8条及び第10条の適用範囲は限定的であるため、同法によってのみ旅客の生命・身体の保護が図られると考えるべきではない。
- 重篤な病気の方を運送する場合に、運送人が賠償責任を負わない旨の誓約書を交わす取扱いもあるようであるが、これは、運送人が必要な注意義務に違反しない限り責任を負わないという局面の問題であって、本文3(1)のように、注意義務違反により生ずる賠償責任を制限することを許容するかという局面の問題とは異なるのではないか。

(甲案の立場に親和的な意見)

- 各標準運送約款には、人身損害について運送人の責任を制限する旨の条項は存在せず、また、消費者契約法による不当条項規制がある現状において、特に旅客の保護に問題があるとは思われない。
- 飲食や宿泊に関するサービス業など、消費者の生命・身体を害するおそれがある事業は多数存するところ、旅客運送に限り、国土交通省による様々な行政的規制に加えて私法上の片面的強行規定を設ける必要性はあるのか。
- 乙案の規律を設けると、大規模な地震や火山の噴火等のような緊急時に記者やボランティアの方々を輸送するような事例で、運送事業者が運送の引受けを躊躇するおそれがある。
- 現在、国土交通省では、災害時の船舶による輸送に関する検討を行っているところ、災害時においては、輸送の必要性が認められる一方で、万が一旅客に損害が発生した場合には、保険の適用がないため、契約上責任限度額を設けること等によって運送事業者の負うリスクとのバランスの確保を図り、災害時の輸送手段を確保する必要があると考えている。
- 旅客運送の遅延によって生命・身体を侵害した場合に、免責が一切認められないというのは、運送人にとって酷である。
- 実務上、運送サービスと共に、食堂車における食事の提供等のサービスを行うこともあるところ、例えば、その際の食中毒により旅客に人身損害が生じた場合に、商法第590条の「旅客カ運送ノ為メニ受ケタル損害」に該当するかが明らかでなく、片面的強行規定の適用範囲が曖昧である。
- 商法は、営利性を有する運送営業に限り適用されるところ、現在では、道路運送法第78条第2号所定のNPO法人が行う自家用有償旅客運送のように、営利・非営利の垣根が低くなっている。そのため、旅客側にとって、その旅客運送契約に商法が適用されるか否かは一見して明らかではなく、仮に旅客の保

護を図る必要があるとしても、商法ではなく運輸行政全般の問題として規律を検討すべきである。

- ・ 特殊な運送をする際に運送人が賠償責任を負わない旨の誓約書を交わすことの意味としては、訴訟において運送人が必要な注意義務を尽くしたか否かについて真偽不明になった場合にも、運送人は一定の範囲内でしか責任を負わないことを担保することにもあるのではないか。

(2) 以上によれば、乙案のような規律を設けるべき具体的な必要性につき、なお現状を十分に把握する必要があるほか、陸上運送・海上運送・航空運送の規律の均衡、運送営業以外の消費者の生命等を害するおそれがある事業との均衡、災害時の輸送等に与える影響、片面的強行規定の適用範囲の明確性等について、更なる検討が必要であると考えられる。

これらを前提としつつ、まず、中間試案においては、甲案と乙案を併記し、とりわけ乙案のような規律を設けるべき具体的な必要性につき広く意見を照会することとしてはどうか。

なお、本文3(1)の(注)は、分科会資料2のとおりである。

2 本文3(2)について

本文3(2)について、人身損害に係る賠償額を定める際に被害者及びその家族の状況を必ず斟酌すべきであるとの規律があることにより、旅客が安心しその予見可能性が高まるため、商法第590条第2項を存置する方がよいとの意見があった。

同項の趣旨につき、法典調査会商法委員会や明治31年の商法修正案理由書によれば、旧商法第518条及び第519条は詳細に損害賠償額を定めていたが、錯雑に失し無用のものがあるので、両条を合わせて整理し、賠償額の定め方を裁判所に一任したとされている。その後の学説では、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項の特則であるとされる。

しかし、現在の裁判実務では、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おり、さらに、商法の適用がある旅客運送に限り民法第416条第2項の特則となる規律があることにつき合理的な説明も困難であって、商法第590条第2項を存置する理由の説明は、必ずしも容易ではない。また、同項を存置しても、その適用結果は裁判所に一任されることとなり、旅客の予見可能性が高まるとはいいい難い。

商法第590条第2項を存置する理由について、何らかの合理的な説明はあり得るか。

(注) 旧商法(明治23年法律第32号)

第五百十八条 損害賠償ハ傷害ヲ被フリタル者ニ生セシメタル治療費及ヒ特別ノ給養費ノ賠償ト慰藉金トヲ包括ス其慰藉金ハ災害ノ結果ノ軽重、長短及ヒ罹災者ノ所得ノ関

係ヲ斟酌シテ之ヲ定ム

第五百十九条 災害ノ為メ死亡シ又ハ永久ノ癱疾、不具若クハ所得無能力ト為リタルトキハ慰藉金ノ額ハ尚ホ罹災者ノ家族ノ生計ノ需用ヲモ斟酌シテ之ヲ定ム

4 旅客の携帯手荷物に関する運送人の責任

商法第592条の規律を次のように改めるものとする。

- (1) 運送人は、旅客から引渡しを受けない手荷物(旅客の身回り品を含む。)の滅失又は損傷については、故意又は過失がある場合を除き、損害賠償の責任を負わない。
- (2) 損害賠償額の定額化(商法第580条)、責任の特別消滅事由(同法第588条)その他の物品運送人の責任の減免に関する規定(同法第578条を除く。)は、(1)の運送人の責任について準用する。

5 運送人の旅客運送契約に基づく債権の消滅時効

運送人の旅客運送契約に基づく債権は、1年を経過したときは、時効によって消滅するものとする。

第2 海上旅客運送に関する規律

商法第777条から第787条までを削除するものとする。【P】

(補足説明)

- 1(1) 海上旅客運送における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)を削除することの当否に関連して、まず、この義務と同法第590条の規定による運送人の義務との関係につき、次のような意見があった。
 - ・ 民法上の安全配慮義務と堪航能力担保義務とは、必ずしも同一視し得ないのではないか。また、安全配慮義務は、その具体的内容が法文上明記されていないため、商法第786条第1項において準用する同法第738条の規定を存置した方が、旅客が運送人に対して損害賠償請求をする際の条文上の根拠となり、適切ではないか。
 - ・ 海上旅客運送に関する堪航能力担保義務の内容につき、これまでの積み重ねがあればその規律の明確化を検討すべきであるし、また、堪航能力担保義務が航海のどの段階で要求されるかを考え直すという対応もあり得るのではないか。
 - ・ 堪航能力担保義務は、海運業界においては非常に重要な義務なので、あえて削除する必要はない。
 - ・ 大審院大正5年1月20日判決・民録22輯4頁は、商法第590条に関して、旅客運送契約は、運送人が旅客を安全に目的地に運送することをその内容の一つとし、運送人にはそのような契約上の義務がある旨判示しているが、条

約や諸外国の制度では、一般に、この義務と堪航能力担保義務とを別に観念しないものが多いのではないか。

(2) また、このほか、海上旅客運送における堪航能力担保義務に関する規律について、これを無過失責任のまま存置するか、過失責任に改めるべきか、又は削除すべきか、さらに、陸上運送や航空運送の規律との均衡をどのように考えるかにつき、次のような意見があった。

- ・ 商法制定当時と異なり、現在では、船舶安全法や国際条約等により船舶についての安全基準が確立し、また、陸上運送・海上運送・航空運送の別を問わず、所定の定期検査が義務付けられるなど、国土交通省により高度な安全規制がされている。国内旅客運送全体のシェアの0.2%にすぎない海上旅客運送の運送人についてのみ商法上堪航能力担保義務を課すことは、その合理性に疑問があり、均衡を欠くし、仮に、このような義務を存置する場合には、全ての運送手段につき一律の取扱いをすべきである。
- ・ 陸上運送、海上運送及び航空運送に共通して、無過失責任としての構造上の安全性担保義務を課すことは、運送事業者の義務の範囲を過度に拡大することになり、賛成することができない。
- ・ 仮に、海上旅客運送における堪航能力担保義務の規律を存置とするならば、商法（運送・海商関係）部会において、国内海上物品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、その免責特約を無効とする旨の規律（商法第739条）を維持する方向で検討がされていることとの平仄を合わせるべきである。

2 上記1(1)の点については、分科会資料2で述べたとおり、商法第590条によれば、旅客側は運送のために損害を受けたことを主張立証すれば足り、これに対し、運送人が十分な安全性を確保したことなど運送に関し注意を怠らなかったこと的主張立証責任を負う（過失推定責任）とされるから、このような主張立証の構造から見て、旅客側が同条とは別にあえて堪航能力担保義務違反を根拠とする賠償請求をすることは、一般的には想定し難く、そのような裁判例も見当たらない。

そして、船舶安全法第1条では船舶の堪航性保持義務が明示的に規定され、消費者契約法や運送約款の認可等を通じても旅客の正当な利益が保護され得る中では、陸上・航空旅客運送の現状を見ても、海上旅客運送について堪航能力担保義務に関する免責特約を無効とする商法の規律を存置しなければならないとまではいい難いように思われる。

このような中で、陸上運送、海上運送及び航空運送の規律の均衡を考慮しつつ、商法第590条の規定による運送人の義務とは別に、同法上、堪航能力担保義務に相当する安全性担保義務を観念することの必要性・相当性、さらには、これに関する免責特約を無効とする規律の必要性・相当性について、どのように考えるか。

(注1) 海上旅客運送に関するアテネ条約では、船舶の欠陥による損害は、衝突その他の海難事故による損害と同様に、運送人の過失が推定される事情の一つと位置付けられており、これについて特別な責任は定められていない。航空運送に関するモントリオール条約でも、堪航能力に類する特別な責任は定められていない。

なお、アテネ条約の2002年議定書では、「船舶の欠陥」が広範囲に解釈されるおそれがあるとして、船舶の航行機器等に関する欠陥のみを意味するものとするべく、「船舶の欠陥とは、旅客の離脱、避難若しくは乗下船、船舶の動力、操舵、安全航行、停泊、投錨、停泊地若しくは錨地への回航若しくは離脱又は浸水時の防水又は救助手段の取出しのために使用される船舶の一部又は装備における機能障害、故障又は適用される安全性規制の違反があることをいう。」旨の規律が設けられている。

(注2) 海上旅客運送について、堪航能力担保義務に関する免責特約を無効とする商法の規律を削除する場合であっても、当事者間における商法第590条の規定による運送人の義務（堪航能力担保義務を含む。）に関する免責特約の有効性は、消費者契約法や運送約款の認可等を通じて審査される。

(注3) 仮に、陸上運送、海上運送及び航空運送に共通して、堪航能力担保義務に相当する安全性担保義務を課すものとする場合には、その義務の内容を具体的に明確化することができるか、その義務が運送のどの段階で要求されるか、その義務を過失責任としてよいか、その義務に関する免責特約を禁止してよいか等につき、どのように考えるか。