

商法（旅客運送関係）の改正に関する
要綱案の取りまとめに向けた検討(1)

目 次

第1	旅客に関する運送人の責任.....	2
1	商法第590条第1項関係.....	2
2	商法第590条第2項関係.....	10
第2	旅客の携帯手荷物に関する運送人の責任.....	11

第1 旅客に関する運送人の責任

1 商法第590条第1項関係

旅客に関する運送人の責任の規律について、その内容の明確化を含め、見直すべき点はあるか、また、これを一定の範囲で片面的強行規定とすることの当否及びその範囲について、どのように考えるか。

あわせて、堪航能力担保義務ないし自動車、船舶、航空機等に関する安全性担保義務について、どのように考えるか。

○中間試案第1部、第3、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。

○中間試案第2部、第4「海上旅客運送」

商法第777条から第787条までを削除するものとする。

(注) 過失責任として、自動車、船舶、航空機等について安全性担保義務に関する規律を設けるという考え方があ

(説明)

1 議論の経緯等

(1) 商法第590条第1項の規律について

これまでの審議では、商法第590条第1項において、一般的な債務不履行責任と同様に、運送人は帰責事由の不存在を証明しなければ損害賠償責任を負うとされていることにつき、この規律を維持すべきものとされたが、その規律の実質的内容が分かりにくく、乙案にいう「商法第590条第1項の規定に反する特約」の内容や、このような片面的強行規定を新設することによる影響も判然としないとの指摘があった。

(2) 商法第590条第1項の規定に反する特約の効力について

ア これまでの審議では、乙案のような片面的強行規定の新設について意見が分

かれ、甲案を支持する立場からは、その理由として、①行政的規制として運送約款につき主務大臣の認可を受けるなどの必要があること、②消費者契約法第8条及び第10条や民法第90条に基づき、裁判手続において事案に即して柔軟かつ適切に不当な運送約款が制限されてきたこと、③各種標準約款を始めとして、実務上、一般には、旅客の生命又は身体の侵害に係る運送人の責任に関し旅客に不利な特約はされていないこと、④大規模な地震や火山の噴火等のような緊急時において記者やボランティアの方々を輸送するに際しては、運送人が損害賠償責任の全部又は一部を負わない旨の誓約書を交わすことがあるが、そのような特約が無効となると、運送人が運送の引受けをちゅうちょするおそれがあること、⑤飲食や宿泊に関するサービス業など、消費者の生命又は身体を害するおそれがある事業は多数存するにもかかわらず、旅客運送に限って片面的強行規定を設けることは疑問であること、⑥旅客の生命又は身体の侵害が運送の遅延によって生じた場合にまで、運送人の免責が一切認められないのは酷であること等が指摘された。

イ 他方、乙案を支持する立場からは、その理由として、①旅客の生命又は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ないこと、②一部の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みられること、③旅客運送について消費者契約法の適用がある場合に、事業者の軽過失による損害賠償責任を免責する旨の特約は、個別的な判断によりその有効性が判断される（同法第10条）が、乙案は、これを一律に無効とする点で、予測可能性にすぐれること、④法人が契約の当事者となる場合や、個人が事業として又は事業のために契約の当事者となる場合には、消費者契約法の適用はなく、旅客が同法による保護を受けられないこと等が指摘された。

ウ そして、これらの指摘を踏まえ、乙案のような片面的強行規定を新設すべき具体的な必要性、陸上運送・海上運送・航空運送の規律間の均衡、災害時などの運送に与える影響等について、更に検討することとされた。また、仮に乙案によるときは、片面的強行規定の適用範囲に関し、①運送の遅延により受忍限度を超えて旅客の身体を侵害した場合の賠償責任を免責する特約、②運送人が運送中に提供した食事により旅客の身体を侵害した場合の賠償責任を免責する特約、③災害時などの運送に際してその客観的状況から要求されるべき運送人の注意義務の程度を軽減し、又はその賠償責任を免責する特約につき、無効とみるべきかどうかに関しても、検討することとされた。

2 パブリック・コメントの結果

(1) 商法第590条第1項の規律について

パブリック・コメントの結果を見ると、商法第590条第1項所定の「旅客カ

運送ノ為メニ受ケタル損害」の範囲が不明確である旨の指摘があったが、その範囲をどのように明確化するかについて具体的に述べる意見はなかった。

(2) 商法第590条第1項の規定に反する特約の効力について

パブリック・コメントの結果を概観すると、甲案も、乙案も、それぞれ支持する意見が多数寄せられ、その理由としては、上記1(2)に記載した内容と重なる部分も多く見られた。

このほか、海上旅客運送事業者からは、特に航海中に健康に支障が生ずる可能性のある妊婦、重病人等の旅客に対しては、船内では出産、急病等に対応する能力がないことを説明した上、なお乗船を希望する場合には、「旅客の自己責任により乗船するものであり、不測の事態が生じても旅客船事業者に迷惑を掛けない」、「旅客船事業者は一切の責任を問わない」等の誓約書等の提出を求めることが多いという実務の紹介があった。

3 検討

(1) 商法第590条第1項の規律について

まず、商法第590条第1項の意味内容、すなわち、運送人がどのような場合にどのような損害の賠償責任を負うかについては、可能な限り明らかにすることが望ましく、乙案のような片面的強行規定の新設の可否を議論する上でも、これを検討しておくことが有益である。しかし、運送人に明白な過失がある場合は別として、他の旅客の関与に起因して損害が生じた場合や、旅客自身に一定の事情があった場合等については、運送人が賠償責任を負うかどうか争われることも多く、我が国においても、例えば、(注1)に掲げるような裁判例がある。

また、これに関連して、航空運送に関するワルソー条約は、旅客の死亡又は傷害の原因となった「事故」が航空機上で生じた場合等に運送人に賠償責任を課すところ、条約上の「事故」の解釈について、我が国の裁判例は見当たらないものの、条約締約国である米国では、例えば、(注2)に掲げるような裁判例がある。この裁判例は、運送人の責任につき無過失の抗弁権放棄による厳格責任を採用する1966年モンリオール協定を運送契約の内容とする米国の状況を前提としており、過失推定責任を採用する商法の規律と同一ではないが、運送人の賠償責任が否定されるべきかという価値判断の点では、共通する側面がある。

商法第590条第1項において、「旅客カ運送ノ為メニ受ケタル損害」に該当するか否か、「運送ニ関シ注意ヲ怠ラサリシコトヲ証明」したか否かについては、これらの議論をある程度参考にすることができる。もっとも、最終的には、列車・自動車・船舶・航空機等による旅客運送の実態、旅客が被害を受けた具体的な状況、その状況に関する運送人側の認識及び具体的な対応の在り方等を総合考慮して判断せざるを得ないとも考えられるが、どうか。

商法第590条第1項の規律内容の明確化について、どのように考えるか。

(注1) 我が国における商法第590条第1項に関する裁判例

ア 運送人の注意義務の程度に関するもの

タクシーの運転手は、乗車中の乗客の身体・生命の安全を図るべき安全配慮義務を負っているが、通常予想される走行によって生ずる身体の揺れ等による危険については、乗客において危険防止に努めるべきであり、危険回避が可能と認められる場合にまで、タクシーの運転手に安全配慮義務違反があったとはいえない。(東京地裁平成17年10月11日判決・判例時報1926号137頁)

イ 運送中に他の旅客の関与に起因して損害が生じたもの

a 鉄道旅客運送契約上の安全確保義務は、主として、旅客の運送に供する設備の安全性の確保ないしは運送の過程でこれに付随して生じた事態に対する旅客の安全性の確保について生ずるものというべきであり、鉄道会社が、駅構内で発生する犯罪行為について警察への通報を基本的対策とし、それ以上の特段の防止策・抑止策を取っていなかったとしても、旅客に対する債務不履行となるものではない。(山口地裁下関支部平成16年11月1日判決・判例時報1892号74頁)

b 列車内の網棚上の旅行用カバンの落下による乗客の負傷事故について、運送の安全が国鉄の債務の内容をなしていることは当然であるが、運送の安全については、鉄道営業法その他の関係法規の趣旨からして、専ら鉄道事故の防止、列車運行上の安全をいうものと解すべきであり、本件のような旅客相互間の事故までも含むものとは必ずしもいえないから、国鉄には運送契約上の債務不履行責任はない。(大津地裁昭和62年2月23日判決・判例時報1242号98頁)

ウ 運送中に旅客の病気に起因して損害が生じたもの

大型フェリーの旅客が乗船中に気管支喘息の発作をきたし死亡した事故につき、社内の非常時用マニュアルである「事故処理基準」を斟酌しつつ、海上運送人に陸上医療機関への連絡義務違反があったものと認め、また、素人目にも危篤状態にあると認識した時点から巡視艇の出動要請をするまで約35分が経過したことについても、陸上医療機関への搬送義務違反があったものと認めた上で、当該旅客の気管支喘息は重症であり、かつ、薬を携帯していなかったこと等を勘案して、過失相殺により損害額の8割を減じた範囲で、海上運送人の賠償責任を肯定した。(大阪地裁平成5年3月24日判決・判例時報1477号81頁)

エ 運送中に障害者である旅客に損害が生じたもの

a 乗客との間で旅客運送契約を締結した鉄道会社は、当該乗客が鉄道施設等を利用する間、その生命、身体等の安全を確保すべき契約上の義務を負う。重度の身体障害者と旅客運送契約を締結した鉄道会社の駅員は、当該障害者が車椅子のブレーキを自ら操作できないことや他の乗客との接触衝突により車椅子が線路の方向に押し出される危険があることを認識し得たのだから、そのような危険が生じないよう少なくとも車椅子のブレーキをかけてその傍らを離れるべき

注意義務がある。(東京高裁平成15年6月11日判決・判例時報1836号76頁)

- b 視覚障害者が市営地下鉄のホーム上で車両と接触し線路脇に転落受傷した事故につき、事故当時、ホームに常時駅員その他の職員が配置されていなかったからといって、市の法的義務違反はないから、市が被害者に対する旅客運送契約上の安全配慮義務の履行を怠ったものと認めることはできない。(大阪地裁平成13年10月15日判決・判例時報1794号88頁)

(注2) 米国におけるワルソー条約上の「事故」に関する裁判例

ア 連邦最高裁判決 (Air France v. Saks, 470 U.S. 392 (1985))

条約上の「accident」とは、旅客にとって通常でなく、予期できず、又は意図しない出来事を意味し、また、旅客にとって外在的なものである必要があるとした上で、航空機の着陸時の気圧変化により旅客が聴力を失った事案につき、通常気圧変化に対する旅客の内在的反応によるものであり、条約上の「事故」に該当しないとされた。また、事故に該当するかは、事案ごとに柔軟に解釈すべきとされた。

イ 運送中に他の旅客の関与に起因して損害が生じたもの

- a 旅客の座席上の手荷物収納扉を他の者が開けたところ、酒瓶の入った袋が当該旅客の頭に落下した事案(乗員による手荷物収納に関する注意喚起はあった。)につき、通常の運航において座席上の手荷物の落下は旅客にとって予測できず、手荷物収納は乗員の監視下においてされたものであるとして、条約上の「事故」に該当するとされた。(マサチューセッツ連邦地方裁判所, Maxwell v. Aer Lingus, 122 F.Supp. 2d 210 (D. Mass. 2000))

- b 旅客が乗員の指示により座席の上に荷物を入れようとした際、通路側の者が急に立ち上がったため、肩を負傷した事案につき、条約上の「事故」は、予期できないだけでなく、航空機の運航に関連する機能不全に該当する必要があるとした上で、このような航空会社の権限や管理の範囲外での出来事は、「事故」に該当しないとされた。(マサチューセッツ州連邦控訴裁判所, Gotz v. Delta Air Lines, 12 F.Supp. 2d 199 (D. Mass. 1998)。なお、「事故」の定義に関する上記のような要件の付加については、これを採用しない裁判例もある。)

ウ 運送中に旅客の病気に起因して損害が生じたもの

- a 旅客が心臓発作で倒れた際、近くの空港に緊急着陸をせず、また、機内や到着地で手配した救急車に必要な設備がなかったため、当該旅客が病院で死亡した事案につき、心臓発作の場合に飛行を継続したことは、条約上の「事故」に該当しないとされた。(フロリダ州南地区連邦地方裁判所, Mcdowell v. Continental, 54 F.Supp. 2d 1313 (S. D. Fla. 1999))
- b 旅客に心臓発作が生じた際、航空会社が緊急着陸をしなかったため、3度のバイパス手術を受けることとなった事案につき、心臓発作は条約上の「事故」に該

当しないが、航空会社が業界のスタンダードに反して緊急着陸をしなかったことは、乗客にとって予測できず、「事故」に該当するとされた。(ニューヨーク州南地区連邦地方裁判所, Fulop v. Malev Hungarian Airlines, 175 F.Supp. 2d 651, 665 (S.D.N.Y. 2001))

(2) 片面的強行規定の新設の当否について

ア 国内航空運送における責任制限約款の撤廃に向けた動き

一部の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存在するが、現在、国土交通省では、そのような契約条項の撤廃に向けた取組を行っているとのことである。

イ 仮に片面的強行規定を設けることとする場合のその適用範囲

上記アの取組の結果を注視しつつ、片面的強行規定を新設すべき具体的な必要性につき、なお十分な検討が必要であるが、仮に片面的強行規定を設けることとする場合にその適用範囲をどのようにするかについても、並行して検討しておくことが、今後の審議の充実に資するものと考えられる。

そして、商法第590条第1項の規律内容に関する上記(1)の検討を踏まえた上で、まずは、実務上想定される各種の契約条項を念頭に、信義則上、旅客の利益との均衡からみてそのような条項が許容されるべきかという実質的な価値判断につき議論をし、その後、商法上あり得べき片面的強行規定の内容につき議論をすることが考えられる。

このような観点から、実質的な価値判断として、次のような契約条項の許容性について、どのように考えるか。

(ア) 運送人の注意義務違反により到着が長時間遅延し、これにより旅客が体調不良に陥り、又はその病状が悪化した場合について、運送人の損害賠償責任の全部又は一部を免除する条項

この点については、(注)のとおり、鉄道旅客運送につき同種の条項を有効とする旨の裁判例があるところ、当該条項を一律に無効とすることは相当でないとも考えられるが、どうか。

(注) 名古屋地裁昭和51年11月30日判決・判例時報837号28頁

国鉄の定めた普通取引約款である「旅客及び荷物営業規則」第289条第2項によれば、急行券を所持する旅客は、その乗車した急行列車が所定の着駅到着時刻に2時間以上遅延したときは、急行料金の金額の払戻しを請求することができる旨を定めているところ、右規定は、急行列車が2時間以上延着した場合においては、旅客は、その原因が国鉄又はその履行補助者の責めに帰すべき事由によるものであるか否かを問わず、一律急行料金相当額の払戻しを請求し得ることとする反面、仮に旅客がそれによって急行料金相当額以上の損害を被った場合におい

ても、被告がその損害を賠償すべき義務を負うことはなく、また、急行列車の延着が2時間未満の場合においては、その延着の原因の如何を問わず、被告がそれによる債務不履行又は不法行為による責任等の財産上の一切の義務を負担することがない旨のいわゆる免責約款の趣旨をも包含するものである。

急行列車が延着するという事態はしばしば発生し得るものであり、その原因が国鉄又はその履行補助者の責めに帰すべき事由によるものであるか否かをその都度究明することは必ずしも容易なことではなく、他方、旅客が列車の延着によって被る損害も、その身分、職業、旅行の目的等によって多種多様であって、非典型的であるため、その把握は簡易にはなし得ず、どの程度の延着をもって債務不履行となし得るかも一義的には決し得ないところであるから、これら列車の延着をめぐっての紛議を民商法等の定める一般原則によって処理することとしたのでは、列車の延着の都度多数の旅客との間に大量の紛争を生じさせ、これによって公共運輸機関たる国鉄の事業の合理的運営は著しく阻害され、ひいては運賃、料金等の高騰化を招くような事態に立ち至ることが予想されることから、急行列車が2時間以上延着した場合においては、その原因や実損害の有無、程度等を問うことなく、一律に急行料金相当額を払い戻すこととし、それ以外の場合においては、公共運輸機関たる国鉄の事業の合理的運営とそれによってもたらされる合理的な運賃、料金等によりこれを利用し得ることの代償として、利用者において延着による損害を受忍すべきものとするものであると解され、なお十分な合理性を有する。この規定の具体的適用によって公序良俗に反し、又は顕著に不合理な結果をもたらすことになる場合には、その効力は否定されるべきであるが、争議行為により列車が延着した場合にこの規定を適用することは、公序良俗に反するものではない（上訴審である最高裁昭和55年7月18日第二小法廷判決・集民130号287頁も、この約款の規定の効力を肯定した。）。

- (イ) 旅客である妊婦の体調が運送中に突然変化した場合について、運送人の損害賠償責任の全部又は一部を免除する条項

この場合には、そもそも、通常予想される運行態様であったか（揺れの程度等）、運送人側が妊婦の体調の急変につきどのような認識をしたか、当該運送事業者又はその業界において要求される措置が講じられたか等を総合考慮して、運送人の賠償責任の有無が決められるところ、運送人が賠償責任を負うべき事情がある場合にその賠償責任の全部又は一部を免除する条項は、許容されるべきか。

(注) 航空運送においては、実務上、出産予定日から28日以内の搭乗の場合は医師の診断書の提出を、7日以内の搭乗の場合は更に医師の同伴を求めているようである。

- (ウ) 旅客である重病患者の病状が運送中に悪化した場合について、運送人の損

害賠償責任の全部又は一部を免除する条項

この場合も、上記(イ)と同様の事情を総合考慮して、運送人の賠償責任の有無が決められ、さらに、旅客の疾患の態様・程度等を斟酌して賠償額が定められるところ、そのような賠償額を超えて運送人の賠償責任の全部又は一部を免除する条項は、許容されるべきか。

(注) 航空運送においては、実務上、病状や医療機器の使用等によっては診断書の提出を求め、化粧室の利用等につき介助が必要な場合には、同伴者の付添いを求めているようである。

(エ) 災害が発生した地域において運送をする場合等について、運送人の損害賠償責任の全部又は一部を免除する条項

道路運送法第84条及び海上運送法第26条では、運送が災害の救助その他公共の福祉を維持するため必要であり、かつ、運送を行う者がいない場合又は著しく不足する場合に、国土交通大臣の権限として事業者旅客運送を命ずることができるとし、災害対策基本法第86条の14でも、被災者の保護の実施のため緊急の必要があると認める場合に、都道府県知事の権限として事業者被災者の運送を要請し、又は指示することができるとしている。このほか、これまでの審議では、雲仙普賢岳の噴火後、タクシーが報道関係者を運送する際に火砕流に遭った事例において、地元で詳しい運送事業者は危険を察知し得る立場にあり、賠償責任を負うとの司法判断があったことが紹介された。なお、このような運送については、原則として保険の適用がないために運送事業者が高いリスクを負うことになるという指摘があった。

このような場合には、災害が発生した地域の具体的状況を前提に、当該運送事業者又はその業界において要求される措置が講じられたか等を総合考慮して、運送人の賠償責任の有無が決められるものであるが、被災地における運送という特殊性に鑑み、運送人の賠償責任の全部又は一部を免除する条項は、許容されるべきか。

このほか、当該運送の特殊性に鑑み、運送人の賠償責任の全部又は一部を免除する条項を許容すべきか否かにつき、議論すべき事例はあるか。

(オ) 運送人が運送中に提供した食事により旅客の身体を侵害した場合について、運送人の損害賠償責任の全部又は一部を免除する条項

旅客に対する飲食物提供の法律関係については、①その提供者（運送人とは別の会社であることもある。）との間の売買契約である場合、②運送契約とは別のサービス提供契約である場合、③運送契約の一内容である場合等が考えられるが、実務上の契約の取扱いは、どのようなものか。

長時間にわたる運送など上記③に該当する場合において、食中毒等により旅客の身体を侵害した運送人の賠償責任の全部又は一部を免除する条項は、

存在するか、また、存在する場合には、これが許容されるべきか。

4 堪航能力担保義務及び安全性担保義務について

- (1) これまでの審議では、商法第590条の規定により、運送人は旅客を安全に目的地に運送する債務を負っており、同条とは別に堪航能力担保義務の規律を維持する意義に乏しいなどとして、堪航能力担保義務の規律を削除する考え方が示されたが、これに対しては、運送人が過失責任として自動車、船舶、航空機等に関する安全性担保義務を負うとの規律を設けることが、旅客の保護に資するなどの考え方も示された。

そして、仮に、商法第590条第1項の規律に関して片面的強行規定を新設しない甲案を採用する場合には、上記の安全性担保義務の範囲内で、これを強行規定とすることにも意味がある旨の指摘があった。

- (2) パブリック・コメントの結果を見ると、上記(1)のいずれかの考え方を支持する意見のほか、無過失責任としての堪航能力担保義務及び安全性担保義務に関する規律を設けるべきとの意見も寄せられた。

安全性担保義務について、構造上の安全性に限るのか、又は運転手の資質等を含むのかなど、その具体的内容を明らかにする意見や、運送人が安全に旅客を運送するという商法第590条第1項の債務の内容との関係を説明しようとする意見はなかった。

- (3) 堪航能力担保義務ないし安全性担保義務に関する規律を設けるか否かについては、商法第590条第1項の規律の在り方を踏まえつつ、引き続き検討することが考えられる。

2 商法第590条第2項関係

商法第590条第2項を削除することとしてはどうか。

○中間試案第1部、第3、3「旅客に関する運送人の責任」

(2) 商法第590条第2項を削除するものとする。

(説明)

1 議論の経緯等

これまでの審議では、商法第590条第2項を削除しても、旅客運送契約に基づく損害賠償額の算定の実務に影響を及ぼすものとはいい難いこと、同項の規律を存置しても、その適用結果は裁判所に一任され、旅客の予見可能性が高まるともいい難いこと等の理由により、同項を削除するものとされた。

これに対し、商法第590条第2項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との意見もあった。

2 パブリック・コメントの結果

パブリック・コメントの結果を見ると、中間試案に賛成する意見が比較的多く、弁護士会、大学及び運送事業者から一定の支持があった。その理由としては、上記1に記載したものが挙げられていたほか、運送事業者から、商法第590条第2項の規律の有無にかかわらず、被害者やその家族の状況等に十分配慮して補償を行っているとの意見が寄せられた。

これに対し、大学及び消費者団体から中間試案に反対する意見が寄せられ、その理由としては、商法第590条第2項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こと、特に弊害がない以上は規律を存置すべきであることが挙げられていた。

- 3 商法第590条第2項の規律については、これを存置すると旅客運送に限り特殊なルールが存在するように見えるというデメリットがある一方で、その存在意義に乏しいことから、これを削除することとしてはどうか。

第2 旅客の携帯手荷物に関する運送人の責任

旅客の携帯手荷物に関する運送人の責任につき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。）を準用することについて、どのように考えるか。

○中間試案第1部、第3、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。

（説明）

1 議論の経緯等

これまでの審議では、中間試案(1)について、特段の異論はなかった。

中間試案(2)については、携帯手荷物に関する責任が運送人の保管の下にある受託手荷物に関する責任より重いのは不均衡であるため、基本的に、物品運送人の責任の減免に関する規定を準用するが、運送品の種類及び価額の明告を前提とする高価品に関する特則（商法第578条）は性質上準用すべきでないとして、中間試案の取りまとめがされた。

2 パブリック・コメントの結果

中間試案に賛成する意見が大勢を占め、その理由としては、上記1に記載したものが挙げられていたほか、運送事業者から、旅客の身回り品を含む携帯手荷物について、時価による賠償を基本としてきたとの意見が寄せられた。

これに対し、中間試案に反対する意見の理由としては、市場価格を算定し得ない場合が多い手荷物（受託手荷物及び携帯手荷物）について、商法の定額賠償の規律はなじまないこと、携帯手荷物について同法第588条や消滅時効に代わる除斥期間の規律を準用することは旅客に酷であることが挙げられていた。

3 検討

現行法は、運送人の保管に委ねた受託手荷物について定額賠償の規律を及ぼしており（商法第591条第1項）、市場での取引が想定されないことをもって定額賠償の規律になじまないものとはみていないこと、実務上も、携帯手荷物について時価による賠償が基本とされていること等を踏まえると、携帯手荷物について、定額賠償の規律を及ぼすことが相当であると考えられる。

また、物品運送に係る運送人の責任について、今後、商法部会において、商法第588条の規律が維持され、消滅時効に代えて除斥期間の規律が設けられる場合には、別途運送賃を支払わないことが通常である携帯手荷物の運送に係る運送人の責任について、これらの規律を準用することも、一定の合理性があるものと考えられる。

これらの点について、どのように考えるか。