

商法（運送・海商関係）部会 旅客運送分科会資料	6
----------------------------	---

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(2)

目次

1 旅客に関する運送人の責任について.....	2
2 旅客による危険物の持込みについて.....	6

## 1 旅客に関する運送人の責任について

商法第590条第1項の規律を維持した上で、次のような規律を設けることについて、どのように考えるか。

- (1) 運送人の損害賠償の責任(旅客の生命又は身体の侵害によるものに限り、運送の遅延を原因とするものを除く。)を免除し、又は軽減する特約は、無効とする。
- (2) (1)は、災害が発生し、又は発生するおそれがある地域における運送については、適用しない。

○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る。

(説明)

1 旅客に関する運送人の責任につき片面的強行規定を新設するか否かについて、これまで、分科会では、多くの時間を費やし、様々な意見をもとに審議が行われてきた。まず、パブリック・コメントの結果は、次のとおりであった。

(1) 甲案を支持する理由

- ・ 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。
- ・ 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。

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。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。
- ・ 海上運送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」旨の誓約書等の提出を求めている。
- ・ 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。

(2) 乙案を支持する理由

- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。
- ・ 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。（ただし、平成27年7月までには、国内航空運送事業者の運送約款におけるこのような契約条項は、いずれも削除された。）

2 また、第4回会議では、運送人の損害賠償責任を減免する各種の契約条項の許容性について、次のような意見があった。

- (1) 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、運送人の責任を減免する条項

- ・ 長時間の遅延により車内に閉じ込められ、旅客が体調不良に陥ったり、病状が悪化したりする例については、運送人の責任は免れ得ないのではないか。
  - ・ そもそも、どの程度の遅延により債務不履行になるかが不明確であるし、仮に、鉄道の遅延に関する現在の免責約款が一律に無効となると、特に軽微な身体の侵害との間の因果関係の有無が個別に争われることになりかねないが、これは、旅客の大量輸送という性格上、相当でない。
- (2) 旅客である妊婦の体調が運送中に突然変化し、又は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、運送人の責任を減免する条項
- ・ タクシー業界では、いわゆるマタニティタクシーのように、妊婦の旅客運送を積極的に引き受けているが、運送人の責任を減免する特約はないと思う。
  - ・ 航空運送実務においては、国内・国際を問わず、妊婦又は重病患者の運送につき運送人が責任を負わない旨の誓約書を取得することはなく、一定の場合には医師の診断書の提出を求め、当該旅客が航空機に搭乗することが可能である旨の確認ができることを条件に運送を引き受けている。
  - ・ 旅客船には医師が乗船しておらず、医療的な対応は困難であるため、その旨の説明をした上で、それでもどうしても乗りたいという方について、誓約書で対応しているのが現状である。この誓約書が無効とされれば、海上運送の実務が混乱するおそれがある。
  - ・ 運送人は、妊婦が運送中に産気づいたり、体調が悪くなった場合にその対処ができる範囲をあらかじめ説明して、その上で利用するかどうかを妊婦本人の判断に委ねれば足りるのではないか。
  - ・ 事故後の判断として、諸事情を総合考慮して運送人の損害賠償責任の有無が判断されるべきであって、運送人が損害賠償責任を負うべき事情があるにもかかわらず、妊婦や重病患者に対する責任の免責特約をあらかじめ定めることは、問題ではないか。
  - ・ 妊婦に限り免責特約を締結すると、同じ交通機関において同じ原因で事故が生じた場合に、妊婦と他の旅客に関して運送人の責任が異なるという、実情に合わない結果を招くこととなる。
  - ・ 仮に乙案を採るのであれば、妊婦又は容態が急変すると命に関わるような持病を持っている人など、乗船によるリスクのある人に、そのリスクについての申告義務を課して欲しい。
- (3) 災害が発生した地域において運送をする場合について、運送人の責任を減免する条項
- ・ 高度な危険があっても旅客を輸送せざるを得ないような状況、例えば、昭和61年に大島の三原山が噴火をした際は、混乱する中、民間事業者の船舶により約13時間かけて約1万人の全島民の避難が行われたが、このような場合に

まで、運送人が多額の損害賠償責任を負う余地があるということは避けたい。

- ・ 災害時において、旅客の意思に基づき、やむを得ず運送を行う場合には、その運送以前の段階で旅客に対して運送に伴う危険性を十分に説明することを条件に、一部についての免責条項を有効とすることが考えられる。運送人の故意又は重過失による賠償責任は、免責する必要はない。

3 現代社会において、旅客の生命又は身体という法益の重要性につき疑う余地はないが、上記のとおり、直近まで、航空運送事業者の運送約款には、運送人の損害賠償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明記されていたという事情があり、また、主務大臣の認可を要する約款中ではなく、別途、誓約書の形で、運送人の損害賠償責任の全部を免除する特約がされることもある。

とりわけ、妊婦や重病患者の運送については、運送手段によって取扱いが異なるようであるが、分科会資料5の4頁以下のとおり、運送人の過失の有無は、それぞれの運送手段の特性、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されており、運送人は、適切な対応をしている限り損害賠償責任を負うものではない（上記分科会資料5に掲げた各種ケースを踏まえると、過失の有無の判断は、例えば、非常時の対応等に関する業界のマニュアルや業界慣行を遵守したかどうかが重要な要素の一つであると考えられ、運送人としては、当該具体的な状況において、通常の運送人であればすべきことをするということが肝要である。）。そして、このような判断により運送人に過失が認められる場合にまで、運送人の損害賠償責任を減免する特約を有効とすることは、被害者保護の見地から相当でないし、また、妊婦や重病患者に無用な心理的不安を強いることがないように、消費者契約法又は民法に基づき事案ごとの解決を図るのではなく、このような特約を一律に無効とする必要があると考えられる。

上記の考え方に対しては、このような誓約書が無効となると、運送人が運送の引受けをちゅうちょするおそれがあるとの指摘もあるが、災害が発生した地域における運送の場合は別として、平常時の運送の場合は、船客傷害賠償責任保険により、旅客の生命又は身体の侵害に基づき運送人が損害賠償責任を負うことによる損害を填補することができる。

このような見地から、現代における社会的インフラであり、かつ、その運送機関内に旅客を乗せて場所的に移動する際の危険性を伴うという特色のある旅客運送については、商法上、本文のように、運送人の損害賠償の責任に関する一定の片面的強行規定を設けることが考えられるが、どうか。なお、この点について、法律上、妊婦などの乗船によるリスクのある者に、そのリスクについての申告義務を課すべきであるとの意見もあるが、どの範囲の者に申告義務を課すのか、どのような事項を申告させるのかが極めて不明確である上、航空運送においても、実務上の取扱いにより旅客の健康状態に応じたきめ細やかな対応がされているのであり、社会的な

弱者であることの多いこれらの者に対し不明確な内容の法律上の義務を課することは相当でないと考えられる。

また、①運送の遅延を原因とする運送人の責任については、遅延に当たるか否かの基準が曖昧であり、特に大量輸送をする運送事業に与える影響の大きさを踏まえると、その免責特約を一律に無効とするのではなく、個別事案に応じて、消費者契約法又は民法により無効か否かを判断すべきであると考えられ、②災害が発生した地域における運送に関する運送人の責任については、このような運送をすべき社会的な必要性が大きい一方、基本的に賠償責任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を踏まえ、その免責特約を一律に無効とするのは相当でないと考えられるが、どうか。

#### 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（商法第786条第1項、第738条）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) 上記3のとおり、旅客に関する運送人の責任について片面的強行規定を設ける場合には、この責任に関する商法第590条とは別に、堪航能力担保義務の規律を存置したり、更には自動車、列車、船舶、航空機等について運送人がその安全性担保義務を負う旨の規律を設けたりする意義に乏しい（安全性担保義務の具体的内容も曖昧であり、これを商法に規定することは困難である。）。

そこで、本文の規律を新設するとともに、商法第786条第1項において準用する同法第738条及び第739条の規定を削除することが考えられるが、どうか。

## 2 旅客による危険物の持込みについて

旅客が運送機関内に危険物を持ち込む場合に、商法上その申告義務を課すべきであるとの考え方について、どのように考えるか。

(説明)

1 第4回会議では、旅客が列車内に持ち込んだ危険物により生じた重大事故に関連して、次のような意見があった。

- ・ 標準運送約款には、危険物の持込み禁止の旨が規定されているが、それだけで

は十分でなく、少なくとも、ガソリンや揮発性の油などの各種運送に共通する危険物については、商法において、旅客が危険物の申告義務を負う旨の規律を設けるべきである。

- ・ フェリーについては、危険物の持込みが一切禁止されているわけではなく、一定の条件の下、危険物積載エリアに持ち込むことが許される例もある。
- ・ 鉄道については、危険物を車内に持ち込むこと自体が禁止されているので、旅客から危険物を持ち込むことについての申告があったとしても、乗車拒否をすることしかできない。結局は、車内に危険物を持ち込ませないような監視体制等を整備するほかない。

2 旅客による危険物の持込みについて、現行法の下では、次のような規制がされ、その違反に対しては罰金等が科せられている。

(1) バス及びタクシー

バスについては、旅客は他の旅客に危害を及ぼすおそれがある物品を持ち込んでではなく、その違反者は罰金に処せられる（道路運送法第28条第1項、第104条第3号）。

タクシーについては、一定の危険物を旅客の現在する事業用自動車で運搬してはならない（旅客自動車運送事業運輸規則第14条第2項）。

(2) 鉄道

鉄道については、旅客は、爆発質その他危害を他に及ぼすべきおそれがある物品を持ち込んでではなく、これを託送し又は車中に携帯した者は、罰金又は科料に科せられる（鉄道営業法第31条、鉄道運輸規程第23条）。

(3) 船舶

船舶については、告示で定める危険物を船長の許可を受けて持ち込む場合等を除き、常用危険物以外の危険物を船舶に持ち込んではない（危険物船舶運送及び貯蔵規則第4条）。したがって、基本的に、危険物を船長に申告しないで（船長の許可を受けないで）持ち込むことは、許されない。

(4) 航空機

航空機については、何人も、爆発性又は易燃性を有する物件その他人に危害を与え、又は他の物件を損傷するおそれのある物件で国土交通省令で定めるものを持ち込んでではなく、その違反者は罰金に処せられる（航空法第86条第2項、第150条第6号）。

3 このように、旅客運送においては、基本的に、法令で許容される以上の危険物の持込みが許されておらず、また、刑事罰により担保されているのであり、そのような危険物を持ち込む旅客に運送人に対する申告義務を課すような制度を商法に設けることは、法制的に困難であると考えられる（なお、船舶については、上記2(3)のとおり、告示で定める危険物を船長の許可を受けて持ち込むことが想定されている

が、そのような場合には、許可を受ける前提として、危険物を船長に申告している  
ので、危険物の申告義務を課す必要はない。)