

平成 27 年 7 月 30 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 要綱案の取りまとめに向けた検討 に対する意見陳述書

第 1 旅客に関する運送人の責任

1 商法 590 条 1 項関係

(1) 商法 590 条 1 項の規律について

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とは、従来の実務にも適っているものと考えます。また、後記（3）記載のとおり、片面的強行規定を新設する具体的な必要性は低いため、【甲案】を支持いたします。

規律内容の明確化という点は重要ですが、文理上、これ以上の明確化は現実的に困難であり、過失推定責任を前提とした各事業者の運送約款にその詳細を定めることで対処すべきものと考えます。また、「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、個別具体的な紛争内容に応じて、最終的には裁判所の判断に委ねることが望ましいのではないかと思料いたします¹。

¹ 特に問題となるのは、同項の「運送ニ関シ注意ヲ怠ラサリシコト」や、「旅客カ運送ノ為メニ受ケタル損害」の「運送ノ為メニ」の範囲ではないかと思えます。たとえば、運送中の食事の提供に関し（後記（5）参照）、実務上、それが「運送ニ関シ」ないし「運送ノ為メニ」の対象なのか否かという具体的な判断も必要となるでしょう（旅客分科会第 2 回会議・菅原発言）。

(2) ワルソー条約上の「事故」に関する米国裁判例の補足

なお、米国におけるワルソー条約 17 条の「事故」に関する裁判例について（旅客運送分科会資料 5（以下、「資料」）6 頁（注 2））、議論の参考となりそうな裁判例を以下に補足いたします²。

- ① 喘息でタバコアレルギーの旅客が、機内にて喫煙席から僅か 3 列前の座席に着席させられた結果、当該旅客がその後死亡した事案（旅客の妻が、喫煙席から離れた座席への変更を客室乗務員に要望したが、客室乗務員は（実際には 11 席空いていたにもかかわらず）空席は無い旨の誤った情報を伝え、合計 3 回にわたって座席変更を拒否）につき、資料 6 頁（注 2）ア記載の連邦最高裁判決（いわゆる Saks 判決）で確立した「事故」の定義を引用しつつ、客室乗務員の不作為は、旅客にとって予期せぬ、または通常でない、外因的な出来事であり、条約上の「事故」に該当するとされた。

(*Olympic Airways v. Husain* 540 U.S. 644 (2004))³

- ② 旅客が機内で着席していたところ、当該旅客の前を通過して窓側の座席に座ろうとした他の旅客が、バランスを崩して倒れこみ、当該旅客が腕を骨折した事案につき、かかる旅客の負傷は、予期せぬ、もしくは通常でない出来事によって発生したものの、当該旅客の前を通過しようとした他の旅客は、航空機の運航とは関連がなく、客室乗務員の支援が必要な状況でもなかったとして、ワルソー条約上の「事故」に該当しないと判示した。（プエルトリコ自治連邦区米国連邦地方裁判所，*Ramos v. Transmeridian Airlines*, 385 F.Supp.2d 137 (D. Puerto Rico. 2005))⁴

(3) 片面的強行規定の新設の当否について

商法 590 条 1 項の規定に反する特約（旅客の生命または身体の侵害にかか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を無効とする規律を設けること（【乙案】）も一考には値しますが⁵、わが国の

² 中島智之「モンテリオール条約第 17 条 1 項をめぐる米国判例の最新動向と実務への影響」日本空法学会第 61 回研究報告（平成 27 年 5 月 29 日）。

³ 米国連邦最高裁判所が条約上の「事故」に該当するか否かを判断した例は、Saks 判決と本判決の 2 件のみです。そして、これら 2 つの判例が、現在に至るまで、米国内の各裁判所に数多く引用され、先例的な価値があると解されています。

⁴ 同判決は、条約上の「事故」とは「航空機の運航（operation of the aircraft）」と関連していなければならず、航空運送人の管理下でない出来事は「航空機の運航」の範囲には含まれないとして、本件の「事故」性を否定したものと解されます。

⁵ ちなみに、【乙案】記載の「旅客に不利なもの」という文言は、モンテリオール

裁判実務において、事案に応じ適切な対処がなされてきた経緯等にかんがみますと、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⁶。

(4) 妊婦・重病患者の運送

資料 8 頁 (イ)・(ウ) には、妊婦・重病患者の運送に関する航空運送実務の紹介がありますので、この点を補足いたします。

たとえば、全日本空輸株式会社 (ANA) の国内航空運送・国際航空運送の実務では、妊婦・重病患者の運送につき、運送人が損害賠償責任の全部または一部を負わない旨の誓約書等を取得することはありません。妊婦 (出産予定日を含め 28 日以内)・重病患者に対しては、搭乗日を含め 14 日以内に医師により発行された診断書にて、当該旅客の航空機搭乗が可能である旨が確認できることを、搭乗受付の条件としています。かかる条件は ANA のウェブ・サイト

<https://www.ana.co.jp/serviceinfo/share/assist/medical-info.html>

にて周知を図るとともに、その取扱いの詳細については ANA 社内規程に定めております (国内旅客規程 3 部 8 章 2 節 3, 国際旅客サービス規定 9 章 5 の 1)。

(5) 機内における食事提供の法律関係

資料 9 頁 (オ) の食事提供に関し、ANA 国際運送約款<旅客及び手荷物>には、「会社規則に別段の定めのある場合を除き、機内食を提供する場合には、これを無料とします。」と定めております (同 15 条)。また、国内旅客運送約款には明確な規定がないものの、上級席 (プレミアムクラス) では飲食物を、普通席でも飲料を無償提供しています。

これら旅客に対する飲食物提供は、運送契約上の本来的債務の履行というよりも、運送利益の提供に付随するサービスの一部 (別個のサービス提供契約の履行) という位置づけで実施しているものと考えております。

国内線・国際線の機内において、一部の飲食物を有償にて提供する場

ル条約の「運送人の責任を免除し、又はこの条約に規定する責任の限度より低い額の責任の限度を定めるものは」(26 条)との比較においても、少し明確さを欠く表現のように思われます。

⁶ ただし、国際航空旅客運送においては、条約 26 条の規律があることに加えて、旅客の死傷につき一定の限度額まで無過失の抗弁権を放棄しており (条約 21 条 1 項)、国内運送においても、過失推定原則を採用しますので、片面的強行規定の導入が運送実務に与える影響はさほど大きくないものと考えているところです (旅客分科会第 2 回会議・菅原発言)。

合がありますが、これは飲食物の売買契約と理解しているところです。この点、LCCにおける飲食物の提供も、同様の法律関係にあると考えております。

ちなみに、ANA 国内旅客運送約款および国際旅客運送約款において、「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または一部を免除する条項」などは存在いたしません。したがって、有償・無償にかかわらず、仮に運送人が提供した飲食物によって食中毒等が発生し、これにより旅客の身体傷害を生ぜしめた場合には、条約が適用される国際運送ならばその規律に従い⁷、国内運送については運送約款および一般法理に基づき、適切に対処することとなります。

(6) 堪航能力担保義務および安全性担保義務について

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、裁判実務においても、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ありません。したがって、これとは別に過失責任としての安全性担保義務を負うとの規律を設けることに独自の意義を見出すことは難しいものと考えます⁸。

なお、無過失責任としての堪航能力担保義務および安全性担保義務に関する規律を設けるべきとの意見には、反対です。国内旅客運送中に旅客が被る損害につき、国内旅客運送約款上、運送人は過失推定責任を負っております(携帯手荷物以外)。仮に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を負うこととなれば、現行約款の規定と大きく乖離します。また、国際旅客運送においても、現在 11 万 3,100SDR を超える損害は過失推定ですので(条約 21 条 2 項)、こうした国際的規律からも逸脱することとなってしまいます。

2 商法 590 条 2 項関係

商法 590 条 2 項の存否が、旅客運送に基づく損害賠償額算定の実務に

⁷ 国際航空運送では、旅客の死傷の原因となった事故が「航空機上で生じ (took place on board the aircraft)、または乗降のための作業中に生じたもの」であることのみを条件として、運送人が責任を負います(条約 17 条 1 項)。したがって、機内食で食中毒が発生した場合なども、旅客側の寄与過失(条約 20 条)等の責任減免事由がなければ損害賠償責任を負うというのが、実務の取扱いです。

⁸ 仮に安全性担保義務の規律を設けた場合、安全配慮義務違反に基づく損害賠償請求の要件事実との異同についても実務的な疑問が残ります(旅客分科会第 3 回会議・菅原発言)。

影響を及ぼすものとは考えにくいため、同項の削除に異議はありません。

第2 旅客の携帯手荷物に関する運送人の責任

1 商法 591 条 2 項による 524 条の準用について

商法 591 条 2 項が準用する 524 条 3 項「代金」に関し、これを運送実務に置換した場合、

- ① 運送賃、
- ② 運送賃、付随費用または立替金

のどちらで規定すべきかとの問題があるようですが、この点はいずれでも構わないものと考えます。

国内航空運送において未引取りの受託手荷物があった場合でも、付随の費用や立替金は発生いたしません。一定期間を経過した未引取りの受託手荷物は、遺失物法に則り、警察署長に提出しております（同法 4 条）。

ちなみに、国際航空運送では、未引取りの受託手荷物があった場合、保税倉庫にて保管する必要があるため、その保管費用を航空会社が負担いたします。ただし、実務上、受託手荷物を引き取らなかった旅客に対して当該費用を請求する事例は、ほぼございません。

以上のとおり、航空運送旅客実務の観点からは、前記①・②のいずれでも大きな影響は認められません。

2 商法 592 条関係

(1) 過失責任原則の維持等

機内持込みの携帯手荷物について、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ません。ちなみに、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関しても同様な処理がなされております。

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、特段の異議はありません。

(2) 元請・下請関係の準用について

携帯手荷物につき、運送人の責任の減免に関する規律を準用した場合に、元請・下請関係を念頭に置いた規律も準用する必要があるか否かが検討されているようですが、航空旅客運送実務には、そのような元請・下請関係は認められません。

航空運送人間でコードシェア契約を締結することにより、自社便名を

他運送人が運航する便に付し、旅客を運送（いわゆる契約運送）することはありますが、元請・下請関係とは法律関係が異なります。

たとえば、Y社とZ社のコードシェア便において、Y社と運送契約する旅客Xが、Z社の客室乗務員の過失によって携帯手荷物に損傷を被った場合を想定いたしますと、Xは、債務不履行に基づく契約運送人Yに対する損害賠償請求権を取得するとともに、不法行為に基づく実行運送人Zに対する損害賠償請求権も有することとなります。こうした事案においては、実務上、Zが直接Xに対し賠償するのが通例です。仮にYがXに賠償した場合には、コードシェア契約に基づき、YはZに対して求償いたします。

このように、航空旅客運送においては、携帯手荷物につき、元請・下請関係を念頭に置いた規律の準用の必要性は高くないと考えます。

以 上