

2015年5月8日

法務省民事局参事官室 御中

「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案に関する意見募集」 に対する意見

[氏名] 適格消費者団体 NPO法人 消費者機構日本
理事長 芳賀唯史（担当：磯辺）

[住所] 〒102-0085 東京都千代田区六番町15 プラザエフ6階

[電話番号] 03-5212-3066

[FAX番号] 03-5216-6077

[電子メールアドレス] isobe@coj.gr.jp

意見1

「第1部 運送法制全般について」「第3. 旅客運送についての総則的規律」「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」に関して

<要旨>

商法第590条1項の規律（立証責任の転換と人身損害の場合の免責を排除する）を維持することについては、高度の技術化と分業化の進んだ運送業務において、顧客が運送事業者の責任を明らかにすることがきわめて困難であること、及び人身に関する法益はかけがえのない重大なものであることを考慮すれば妥当なものと考えます。

その上で、商法第590条1項に反する特約で旅客に不利なものを無効とする規定をおく【乙案】を支持します。

<理由>

- ①甲案で足りるとする意見の中には消費者契約法の規律に任せれば足りるとするものもありますが、同法8条の事業者に対する免責条項を無効とする規律では、人身損害の場合の一部免責は無効とならないし、同法10条において無効となるかも明確ではありません。このような状況の下では、590条1項の規律を無意味にする約款が横行するおそれがあります。
- ②運送事業者と消費者が直接契約する場合であれば、消費者契約法の規律が及びますが、企画型旅行において旅行業者が運送業者と契約する場合、社内旅行で会社が契約当事者となる場合、その他学校、町内会などの任意団体など運送契約の当事者となる場合には、消費者契約法の規律は及ばず、このような場合に人身損害が生じたときに、約款により免責とされてしまう場合があります。
- ③人身損害の賠償額について上限をさだめる特約も存在します。遊覧航空の事業者の約款において、人身損害に対する運送人の責任を旅客1人につき2300万円までに制限する条項があります。航空法にもとづく認可約款であるはずですが、人身損害に対する損害賠償額の上限が設けられている問題のある事例です。このような問題がありますので、【乙案】をぜひ採用していただきたいと思えます。

なお、国内線航空機事故において損害賠償責任限度額を定めた約款の効力を無効とし

た裁判例もあります。(大阪地判昭 42・6・12 (判時 484 号 21 ページ) 東京高判平成元・5・9 (判時 1308 号 28 ページ))

④旅客側が、運送人の過失の立証に苦勞した事例もあります。鉄道旅客運送に関しては、標準約款がなく、各社の旅客営業規則が契約内容を規定していますが、旅客の人身損害についての運送人の責任に係る規定は、おかれていないというのが通例です。そのような中で、鉄道事故で、旅客側が立証するに際し困難を伴った信楽列車事故の例があります。(本事案は、一審・控訴審と旅客側が勝訴し、確定。)【乙案】を採用し、商法 590 条 1 項の規定に反する特約で旅客に不利なものを無効とすることが明確にされれば、鉄道においても 590 条 1 項の規定の趣旨が、旅客営業規則に明文化されることが期待されます。

※信楽列車事故・・・J R 西日本が損害賠償責任を争ったために、遺族らは第一審、控訴審で事故原因の立証に労力を払わざるを得なかった。一審・控訴審とも J R 西日本が敗訴。上告を断念して確定。事案は、第三セクターの信楽高原鉄道の路線上で、同社の車両と直通乗り入れしていた J R 西日本の車両が正面衝突した事案。単線区間で代用閉そく方式が採用されていたが、実際には閉そくが確保されていなかったために生じた事故。その点に関して、誰がどのような義務を負担し、どのような義務違反や過失があったのかという点が問題となり、原審・控訴審いずれの判決も、その点が詳細に検討されている。利用者には事業者側の従業員や役員の担当している職務分担や行うべき業務の内容などはわからず、その注意義務違反を主張・立証することは困難を伴う

意見 2

「第 2 部 海商法制」「第 4. 海上旅客運送」「商法第 7 7 7 条から第 7 8 7 条までを削除するものとする」に関して

<要旨>

商法 786 条 1 項について削除すべきでないと考えます。

<理由>

786 条 1 項を削除する点について、堪航能力に代えて安全配慮義務で足りるのではないかと、という議論もなされているようです。しかし、安全配慮義務は運送義務及びそれに付随する信義則上の義務に関してその債務不履行を問題とするものであり、顧客がその義務違反を立証するのは実務上は必ずしも容易ではありません。その意味で、【甲案】【乙案】いずれを採用する場合であっても、無過失責任である堪航能力担保義務を、顧客の人身損害に対する救済を容易にするために存続させるべきと考えます。

意見 3

「第 2 部 海商法制」「第 4. 海上旅客運送」「商法第 7 7 7 条から第 7 8 7 条までを削除するものとする」の「(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ふ考え方がある」に関して

<要旨>

堪航能力担保義務に相当する安全性担保義務を、無過失責任として陸上運送・航空運送にも規定すべきです。

<理由>

人身に関する法益はかけがえのない重大なものであり、運行責任者の過失の有無にかかわらずその損害は賠償されるべきであることから、堪航能力担保義務に相当する安全性担保義務を、無過失責任として陸上運送・航空運送にも規定することについて、検討すべきです。すでに、国際航空においては、旅客の死亡又は身体の傷害の場合における損害については、モントリオール条約において一定額【10万SDR（特別引出権）、1SDRは2015（平成27）年1月時点で157,0796円。】までの無過失損害賠償責任が規定されおり、我が国も同条約の締約国となっています。国内の航空運送、陸上運送及び海上運送においても人身損害の生ずる事故は少なからず発生しているところであり、モントリオール条約の規定も参考に、無過失責任として安全性担保義務を規定することを検討すべきです。また、安全性担保義務の規定にあたっては、安全配慮義務と異なり運送人が負うべき義務の内容についてできる限り明確化されることを期待します。

以上