

平成 27 年 5 月 21 日

「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

法務省民事局参事官室
御中

公益社団法人

日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会
(通称 NACS)

消費者提言特別委員会委員長 棚橋 節子

〒150-0002

東京都渋谷区渋谷一丁目 1 7 番 1 4 号

全国婦人会館 2 階

電話 03-6434-1125

Fax 03-6434-1161

Eメール nacs-teigen@nacs.or.jp

時下、貴職ますますご清祥のこととお慶び申し上げます。

当協会は創立以来27年にわたり大きな活動の一つとして消費者相談、ADR、110番事業を行っており、個別救済はもとより、その相談に内在する消費者被害を惹起する法的不備、あるべき規制の問題等について建設的意見を表明し、消費者法改正や規制強化に寄与してきた実績をもちます。複雑化する消費者被害は事業者と消費者の間の情報の質・量の格差、交渉力の格差により必然的に起こりうる問題であるが故に、暮らしの安全・安心を構築するためには常に国には具体的な政策展開を求め、事業者には必要な制度整備を要請してきたものです。

この度、貴省の法制審議会商法（運送・海商関係）部会で、これまでの審議内容を「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案」としてまとめられました。商法のうち運送・海商に関する分野については、条約の批准に伴い国際海上物品運送法等の特別法が制定された以外には、明治32年の商法制定以来、ほとんど見直しがされていない、との説明に接し驚愕いたしました。この間、陸上運送及び海上運送のほかに航空運送も普及し、多様な物品が多数の関係者を經由して日常的に輸送されており、国民生活に大きな影響を持つ輸送の在り方は、当時と比べて大きく変わってきています。

中間試案の消費者関連の論点につきまして以下のように意見を述べます。

記

<意見1>

3 商法第570条 荷送人の義務（2）危険物に関する通知義務

試案の第2の3(2)アで商法上も、危険物に関する荷送人の通知義務について規律を設けることを提案していますが、この提案を支持します。

<理由>

現行法では、危険物の運送を委託する荷送人の通知義務について特段の規定はなく、信義則上、荷送人がそのような義務を負い、これに違反した場合に、荷送人が債務不履行又は不法行為に基づく損害賠償責任を負うと解されるにとどまる、となっています。この点について、公法上、船舶による運送の場合に、荷送人は、船舶所有者等に対し、危険物を識別する国連番号や品名等を記載した危険物明細書を提出する義務を負う（危険物船舶運送及び貯蔵規則第17条）が、現代社会における危険物の多様化やその取扱いの重要性からも荷送人の通知義務について規律を設けることを提案しています。

<意見2>

2 旅客運送契約

試案の第3の2で規律を設ける提案しています。このことを支持します。

<理由>

現行法では旅客運送契約の基本的な内容を示す規定がありません。このため、物品運送契約についてと同様に、規律を設けることが必要であると考えます。

<意見3>

3 旅客に関する運送人の責任

(1) 商法第590条第1項について

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>

消費者契約法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。

また、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ありませんから、例えば、会社がその従業員を

旅客とする運送契約を締結する場合や、個人事業主がその事業のために運送契約を締結する場合には、同法による保護を受けることもできません。

また、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】の採用を望みます。

<意見4>

3 旅客に関する運送人の責任

(2) 商法第590条第2項について

中間試案の第3の3(2)で、商法第590条第2項を削除することを提案しています。しかし、削除すべきではないと考えます。

<理由>

現行法は、旅客の損害賠償額を定めるに際し、裁判所は被害者及びその家族の状況を斟酌しなければならないと定めています（商法第590条第2項、第786条第1項）。しかし、現在の裁判実務において、旅客運送契約に基づく損害賠償請求に限らず、一般に、治療費等の実費、休業損害等の逸失利益、慰謝料等の損害賠償額の算定に当たり、被害者及びその家族の状況が斟酌されており、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ではない。また、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、との理由で、試案の第3の3(2)で、同項を削除することを提案しています。

しかし、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ことから、削除すべきではないと考えます。

<意見5>

中間試案の第3の3(1)で、船舶所有者の過失等により生じた損害の賠償責任に係る免責特約が無効になる旨の海上運送に特有の規律（商法第786条第1項、第739条）を削除することとしています。しかし、商法第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それ自体ではなく、それに付随する信義則上の義務に関して、通常はその不完全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。従いまして、【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6>

第4 海上旅客運送

中間試案には、商法第777条から第787条までを削除するものとする、とあります。

今回の商法の見直しに際し、旅客運送の安全性に関する規定を削除することについては、商法全体の在り方という観点から検討すべきで、削除すべきではないと考えます。

むしろ、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>

現行法は、海上旅客運送について、船舶所有者は、発航の当時、船舶が安全に航海をするのに堪えることを担保すると定めており（堪航能力担保義務。商法第786条第1項、第738条）、この義務違反による責任は、無過失責任であるとされています。また、堪航能力担保義務違反による責任を免除する約款は、無効であると定めています（同法第786条第1項、第739条）。

これに対し、現行法では、陸上旅客運送及び航空旅客運送について、このような規律はありません。

このような運送機関の安全性担保義務については、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、その具体的内容が曖昧であるほか、運送人が安全に旅客を運送するという商法第590条の債務の内容との関係を整理する必要などがあります。

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旅客運送及び航空旅客運送にも規定することについて、検討すべきです。安全性担保義務の規定は安全配慮義務と異なり運送人が負うべき義務の内容が明確化されることを希望します。

以上