

(対大臣・副大臣・政務官)
4月18日(水)衆・法務委

官房人事課 作成
井出 庸生 議員(希望)

1 問 改正案が提出されている商法、国際海上物品
運送法は、司法試験でどのような位置付けにあ
るのか。また、司法試験の主要科目とされてい
るか、法務大臣に問う。

〔結論〕

- ・ 商法は、司法試験法により、司法試験論文式試験の試験科目（いわゆる必須科目）とされている。
- ・ 他方、国際海上物品運送法は、司法試験法により、試験科目とはされていないが、選択科目の一つである国際関係法（私法系）に関連する法令として、全受験者が使用する司法試験用法文に掲載されているものと承知。」

(参考1)

平成30年司法試験実施日

平成30年5月16日、17日、19日、20日

(参考2) 参照条文

司法試験法

(司法試験の試験科目等)

第3条 (略)

- 2 論文式による筆記試験は、裁判官、検察官又は弁護士となろうとする者に必要な専門的な学識並びに法的な分析、構成及び論述の能力を有するかどうかを判定するこ

とを目的とし、次に掲げる科目について行う。

一 公法系科目（憲法及び行政法に関する分野の科目をいう。）

二 民事系科目（民法、商法及び民事訴訟法に関する分野の科目をいう。）

三 刑事系科目（刑法及び刑事訴訟法に関する分野の科目をいう。）

四 専門的な法律の分野に関する科目として法務省令で定める科目のうち受験者のあらかじめ選択する一科目

3 前2項に掲げる試験科目については、法務省令により、その全部又は一部について範囲を定めることができる。

4 （略）

司法試験法施行規則

（法務省令で定める試験科目）

第1条 司法試験法（以下「法」という。）第3条第2項第4号の法務省令で定める科目は、次に掲げる科目とする。

1 倒産法

2 租税法

3 経済法

4 知的財産法

5 労働法

6 環境法

7 国際関係法（公法系）

8 国際関係法（私法系）

（参考資料） 平成30年司法試験用法文登載法令

【責任者：官房人事課 伊藤人事課長 内線 携帯】

平成30年司法試験用法令掲載法令

法令は、便宜上試験科目別に区分して掲載します。複数の科目に関連する法令など当該科目に関連する法令であっても他の科目の区分に掲載されている場合があります（その他注意事項については※を参照）。

○ 公法系科目

- ・ 日本国憲法
- ・ 日本国憲法の改正手続に関する法律
- ・ 国家賠償法
- ・ 個人情報の保護に関する法律
- ・ 国会法
- ・ 公職選挙法
- ・ 内閣法
- ・ 国家行政組織法
- ・ 行政手続法
- ・ 行政機関の保有する情報の公開に関する法律
- ・ 行政機関の保有する個人情報の保護に関する法律
- ・ 行政代執行法
- ・ 行政不服審査法
- ・ 行政事件訴訟法
- ・ 地方自治法
- ・ 裁判所法
- ・ 検察庁法
- ・ 弁護士法

○ 民事系科目

- ・ 民法
- ・ 民法施行法
- ・ 一般社団法人及び一般財団法人に関する法律
- ・ 不動産登記法
- ・ 動産及び債権の譲渡の對抗要件に関する民法の特例等に関する法律
- ・ 建物の区分所有等に関する法律
- ・ 仮登記担保契約に関する法律
- ・ 身元保証ニ関スル法律
- ・ 消費者契約法
- ・ 電子消費者契約及び電子承諾通知に関する民法の特例に関する法律
- ・ 割賦販売法
- ・ 特定商取引に関する法律
- ・ 利息制限法
- ・ 借地借家法
- ・ 住宅の品質確保の促進等に関する法律
- ・ 住宅の品質確保の促進等に関する法律施行令
- ・ 信託法
- ・ 失火ノ責任ニ関スル法律
- ・ 製造物責任法
- ・ 自動車損害賠償保障法
- ・ 戸籍法
- ・ 任意後見契約に関する法律
- ・ 後見登記等に関する法律
- ・ 商法
- ・ 会社法
- ・ 会社法施行規則
- ・ 会社計算規則
- ・ 社債、株式等の振替に関する法律
- ・ 手形法
- ・ 小切手法
- ・ 民事訴訟法
- ・ 民事訴訟規則
- ・ 人事訴訟法
- ・ 人事訴訟規則
- ・ 民事執行法
- ・ 民事保全法

○ 刑事系科目

- ・ 刑法
- ・ 刑事訴訟法

- ・ 刑事訴訟規則
- ・ 犯罪捜査のための通信傍受に関する法律
- ・ 裁判員の参加する刑事裁判に関する法律
- ・ 検察審査会法
- ・ 犯罪被害者等の権利利益の保護を図るための刑事手続に付随する措置に関する法律
- ・ 少年法
- ・ 刑事収容施設及び被収容者等の処遇に関する法律
- ・ 警察官職務執行法
- 倒産法
 - ・ 破産法
 - ・ 破産規則
 - ・ 民事再生法
 - ・ 民事再生規則
- 租税法
 - ・ 国税通則法
 - ・ 所得税法
 - ・ 法人税法
- 経済法
 - ・ 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律
 - ・ 私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律施行令
 - ・ 不公正な取引方法（昭和57年6月18日公正取引委員会告示第15号）
 - ・ 入札談合等関与行為の排除及び防止並びに職員による入札等の公正を害すべき行為の処罰に関する法律
 - ・ 下請代金支払遅延等防止法
 - ・ 不当景品類及び不当表示防止法
- 知的財産法
 - ・ 特許法
 - ・ 著作権法
- 労働法
 - ・ 労働組合法
 - ・ 労働基準法
 - ・ 労働基準法施行規則
 - ・ 労働契約法
 - ・ 労働審判法
 - ・ 雇用の分野における男女の均等な機会及び待遇の確保等に関する法律
 - ・ 育児休業、介護休業等育児又は家族介護を行う労働者の福祉に関する法律
 - ・ 短時間労働者の雇用管理の改善等に関する法律
 - ・ 会社分割に伴う労働契約の承継等に関する法律
 - ・ 労働者災害補償保険法
 - ・ 労働者派遣事業の適正な運営の確保及び派遣労働者の保護等に関する法律
 - ・ 高年齢者等の雇用の安定等に関する法律
- 環境法
 - ・ 環境基本法
 - ・ 環境影響評価法
 - ・ 大気汚染防止法
 - ・ 水質汚濁防止法
 - ・ 土壌汚染対策法
 - ・ 循環型社会形成推進基本法
 - ・ 廃棄物の処理及び清掃に関する法律
 - ・ 容器包装に係る分別収集及び再商品化の促進等に関する法律
 - ・ 自然公園法
 - ・ 地球温暖化対策の推進に関する法律
- 国際関係法（公法系）
 - ・ 国際連合憲章
 - ・ 国際司法裁判所規程
 - ・ 外交関係に関するウィーン条約
 - ・ 条約法に関するウィーン条約
 - ・ 海洋法に関する国際連合条約
 - ・ 経済的、社会的及び文化的権利に関する国際規約
 - ・ 市民的及び政治的権利に関する国際規約

- ・ 難民の地位に関する条約
- ・ 難民の地位に関する議定書

○ 国際関係法（私法系）

- ・ 法の適用に関する通則法
- ・ 扶養義務の準拠法に関する法律
- ・ 遺言の方式の準拠法に関する法律
- ・ 国籍法
- ・ 外国等に対する我が国の民事裁判権に関する法律
- ・ 家事事件手続法
- ・ 国際的な子の奪取の民事上の側面に関する条約の実施に関する法律
- ・ 外国裁判所ノ囑託ニ因ル共助法
- ・ 民事訴訟手続に関する条約
- ・ 民事又は商事に関する裁判上及び裁判外の文書の外国における送達及び告知に関する条約
- ・ 民事訴訟手続に関する条約等の実施に伴う民事訴訟手続の特例等に関する法律
- ・ 外国仲裁判断の承認及び執行に関する条約
- ・ 国際物品売買契約に関する国際連合条約
- ・ 国際海上物品運送法
- ・ 国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約

※ 上記法令は、平成30年1月1日現在において、既に公布され、かつ、試験日以前に施行されることが確定している内容を登載します。

更問 1 改正案が早期に成立した場合、今年の司法試験で出題される可能性はあるのか。

〔結論〕

- まず、商法のうち、第3編海商に関する部分は、司法試験法施行規則により、試験科目の範囲から除かれているものと承知。
- また、司法試験委員会の決定において、司法試験は、原則として、試験時に施行されている法令に基づいて出題されることとされており、本年5月の司法試験の実施時において未施行の法令は出題対象とならないものと承知。
- なお、司法試験の問題作成については、司法試験考査委員に委ねられているところである。」

(参考1) 今回の改正法案は、原則として、公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日から施行するものとされている(法案附則第1条)。

(参考2)

平成30年司法試験実施日

平成30年5月16日、17日、19日、20日

(参考3) 参照条文

司法試験法施行規則

(試験科目の範囲)

第2条 法第3条第3項の規定に基づき法務省令により定める範囲は、論文式による筆記試験の民事系科目について、商法（明治32年法律第48号）第3編海商に関する部分を除いた部分とする。

（参考資料）司法試験の出題に係る法令について（平成17年5月31日司法試験委員会決定，平成23年11月9日改正）

司法試験の出題に係る法令について

平成17年5月31日司法試験委員会決定

改正 平成23年11月9日

- 1 司法試験は、試験時に施行されている法令に基づいて出題する。
- 2 例外的に、各科目別の考査委員において、1と異なる取扱いとすることを相当と認めるときは、司法試験委員会に対し、1と異なる取扱いとする旨を速やかに広報するよう求める。

更問2 なぜ、商法第3編海商は、試験科目の範囲から除かれているのかとさらに問われた場合

〔結論〕

- ・ 海商については、いわゆる旧司法試験の際から、受験生の負担を軽くして、受験をたやすくするなどの目的から除かれていたもの。
- ・ その後、いわゆる新司法試験の実施に際しても、司法試験委員会において、海商に関する部分を除く旨の答申をしたもの。」

(参考) 過去の答弁例

昭和33年10月30日衆議院法務委員会

政府参考人(大臣官房司法法制調査部長 津田 實君)

○ 司法試験管理委員会が、試験科目を相当と認めるものについて、管理委員会規則で定めるところによりまして、その範囲がきめられる。こういう改正案についてでございますが、今度の改正案につきましては、提案の趣旨説明の中にもございましたように、大学在学生の合格者が非常に減少しております。素質のよい者が他の職業分野に脱出しな
いようにしたいということから、司法試験につきましても、
大学在学生にも受けやすくする。こういうことを1つのね
らいといたしまして改正を行うものでございます。(略)

たとえば商法におきます保険、海商関係並びに民事訴訟法
におきます強制執行関係、刑事訴訟法におきます再審、非常上告執行関係、こういうようなところにつきましては、初めから明らかに科目の範囲外であることを示して、なる

べく受験生の負担を軽くしてやることは、主として基礎的
なところをおもに勉強させることによって受験をたやすく
させてやる、こういう意味におきまして司法試験管理委員
会が相当と認めるものについて、その範囲を決めようとい
うことでありまして、従来から飛び離れた形におきまして
この科目の範囲の内容を変えようというようなことを考え
て立案されておるものではございません。主として従来慣
例的に行っておるところを明確にするという範囲を考えて
立案している次第でございます。

平成30年4月18日(水)
井出 庸生議員(希望)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

2問 ドローンによる配送は法律上どう位置付けられるか、
法務当局に問う。

(答)

1 改正法案では、商法上の航空運送の対象となる「航空機」とは、人が乗って航空の用に供することができる飛行機等をいうとしており、ドローン等の無人航空機は含まない(新商法第569条第4号)。したがって、ドローンによる運送については、商法の航空運送に関する規定は適用されない。

2 これは、ドローンによる運送のような新たな運送形態については、輸送の安全の確保や事業の適正かつ合理的な運営等の観点から、どのような公法上の規律を設けるかという議論が不可欠であり、このような議論がないまま、商法上に新たな契約類型として規律することは相当でないこと、新たな運送形態については、諸外国における検討及び立法の在り方との調和も考慮する必要があること等を考慮したものである。

(参照条文)

改 正 案	現 行
<u>第五百六十九条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。</u> <u>一～三 (略)</u> <u>四 航空運送 航空法(昭和二十七年法律第二百三十一号)第二条第一項に規定する航空機による物品又は旅客の運送をいう。</u>	<u>第五百六十九条 運送人トハ陸上又ハ湖川、港湾ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スヲ業トスル者ヲ謂フ</u>

○ 航空法（昭和二十七年法律第二百三十一号）

（定義）

第二条 この法律において「航空機」とは、人が乗つて航空の用に供することができる飛行機、回転翼航空機、滑空機、飛行船その他政令で定める機器をいう。

18 この法律において「航空運送事業」とは、他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物を運送する事業をいう。

6 22 この法律において「無人航空機」とは、航空の用に供することができる飛行機、回転翼航空機、滑空機、飛行船その他政令で定める機器であつて構造上人が乗ることができないもののうち、遠隔操作又は自動操縦（プログラムにより自動的に操縦を行うことをいう。）により飛行させることができるもの（その重量その他の事由を勘案してその飛行により航空機の航行の安全並びに地上及び水上の人及び物件の安全が損なわれるおそれがないものとして国土交通省令で定めるものを除く。）をいう。

平成30年4月18日(水)
井出 庸生議員(希望)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

3問 自動運転の車や船も、そう遠くない将来、現実のものとなると想定されるが、法律上、どのように位置付けるか、法務当局に問う。

(答)

- 1 改正法案においては、陸上運送とは「陸上における物品又は旅客の運送をいう」とされており(新第569条第2号)、陸上における運送であれば、自動運転の車を手段とするものであっても、改正法案における陸上運送に当たると考えられる(注1)(注2)。
- 2 また、海上運送とは「(新)第684条に規定する船舶((新)第747条に規定する非航海船を含む。)による物品又は旅客の運送をいう」とされており(新第569条第3号)、一般に、船舶とは「水上航行のために用いられる構造物」をいうと考えられているため(注3)、自動運転の船による運送も、改正法案における海上運送に当たると考えられる。

(注1) 自動車を念頭においた場合における「自動運転」とは、「加速、操舵、制動のうち複数又は全ての操作を自動車が行う運転」と定義される(国土交通省が設置したオートパイロットシステムに関する検討会「オートパイロットシステムの実現に向けて 中間とりまとめ」(2013年10月8日)3頁)。

(注2) ジュネーブ条約(1949年道路交通に関する条約)(我が国は1964年に批准)第8条第1項は、「…車両には、…運転者がいなければならない。」と定めており、現行法上は、運転者がいない自動走行車は我が国の公道を走行することができない。我が国の道路交通法も、運転者による操作を前提とした規定を置いている(同法第70条参照)。

自動運転をめぐるのは、これまで、自動走行に係る刑事上の責任、

行政法規上の義務及び民事上の責任等を中心に検討がされてきている
(警察庁の委託を受けた日本能率協会総合研究所が作成した「自動走行の制度的課題等に関する調査研究報告書」(2016年3月)77頁以下参照。なお、当該報告書を受けて、警察庁は「自動走行システムに関する公道実証実験のためのガイドライン」(2016年5月)を公表している。)

(注3) 箱井崇史『基本講座現代海商法』(成文堂, 初版, 2014)16頁。

(参照条文)

新第五百六十九条 この法律において、次の各号に掲げる用語の意義は、当該各号に定めるところによる。

一 (略)

二 陸上運送 陸上における物品又は旅客の運送をいう。

三 海上運送 第六百八十四条に規定する船舶(第七百四十七条に規定する非航海船を含む。)による物品又は旅客の運送をいう。

四 (略)

新第六百八十四条 この編(第七百四十七条を除く。)において「船舶」とは、商行為をする目的で航海の用に供する船舶(端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する舟を除く。)をいう。

新第七百四十七条 この節の規定は、商行為をする目的で専ら湖川、港湾その他の海以外の水域において航行の用に供する船舶(端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する舟を除く。以下この編において「非航海船」という。)によって物品を運送する場合について準用する。

○道路交通法

第七十条 車両等の運転者は、当該車両等のハンドル、ブレーキその他の装置を確実に操作し、かつ、道路、交通及び当該車両等の状況に応じ、他人に危害を及ぼさないような速度と方法で運転しなければならない。

更問 ドローンについては、公法上の規律を待つとされたが、
そうであれば、陸上運送、海上運送から、自動運転の車や
船舶による運送についても同様に、対象から除外するよう
な手当てをすべきではないのか。

(答)

自動運転の車や船舶による運送については、現行法の下に
おいても、陸上運送や海上運送に当たるものであり、この点
は、改正法案においても何ら異なるところはない。現状にお
いては、自動運転の車や船舶による運送は実用化されていな
いので、特段の手当てが必要とは考えないが、仮に、その実
用化が見込まれる場合には、どのような公法上の規律を設け
るかという議論や諸外国における検討及び立法の在り方との
調和も考慮した上で、その規律の在り方について検討してま
いりたい。

平成30年4月18日(水)
井出 庸生議員(希望)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

4問 釣り船、漁船、遊覧船、「はしけ」は法律上どのような位置付けになるか、法務当局に問う。

(答)

1 商法の海商編(第3編)は、船舶による海上企業経営を巡る法律関係を定めており、商法上の「船舶」とは、商行為をする目的をもって航海の用に供する船舶(商行為船かつ航海船)(注1)(注2)(注3)であって、ろかい舟以外のものをいうと定義している(新第684条)(注4)(注5)。

2 漁船について

このように商法上の「船舶」には商行為を目的とすることが必要とされており、漁業を営むための漁船については、商行為を目的とするものではなく、商法上の船舶には当たらないと考えられる。

3 釣り船及び遊覧船について

遊覧船については、一般に商行為である旅客の運送を目的とすると考えられる。

また、釣り船については、これにより提供されるサービスが運送に当たるものと評価されるときは、商行為を目的とするものといえることができる。

先ほど申し上げたとおり、商法上の船舶は、航海の用に供するものであることも必要とされており、これらの航行する場所が海である場合には、商法上の船舶に当たると考えられる。

また、航行する場所が、専ら河川や港湾内である場合(非航海船)には、航海の用に供するものとはいえず、商法上の船舶には当たらないものと考えられるが、改正法案では、その場合にも、旅客運送に関する総則的な規定(第2編第8章

第3節)を適用することとしているほか、船舶衝突に関する規定(第3編第4章)及び海難救助に関する規定(第3編第5章)を準用することとしている(新第791条、第807条)。

4 はしけについて

はしけは、一般的には、河川や港湾などで、大型船と陸との間を往復して貨物や乗客を運ぶ舟をいい、運送を目的とするものであるが、専ら河川や港湾内で航行することを予定しているもの(非航海船)の場合は、航海の用に供するものではなく、商法上の船舶には当たらないと考えられる。

その場合であっても、改正法案では、運送に関する総則的な規定(第2編第8章)を適用することとしている。また、船舶衝突に関する規定(第3編第4章)及び海難救助に関する規定(第3編第5章)を準用することとしているほか、個品運送に関する規定及び航海傭船に関する規定も準用することとしている(新商法第747条、第756条第1項)。

(注1)「船舶」の意義について、我が国の国法上一般的な規定はなく、「水上(水中を含む。)の航行のために用いられる構造物」をいうとされる。自力航行能力は、船舶の要件ではないと解されている。

裁判例として、「船舶」に当たるか否かは、構造物の使用目的、形状、性能等を総合して社会通念によって決すべきとした上で、タンカーのスクラップ船体を改造したコンテナ・バージ(はしけ)であって、機関部がなく自力航行はできないものの、重い積荷を乗せて水上に浮揚し曳航されて航行し得るものが「船舶」に当たると判示したもの(東京高裁昭和47年8月23日判決・判時681号79頁)がある。

(注2)船舶法第3.5条は、「商法第三編ノ規定ハ商行為ヲ為ス目的ヲ以テセサルモ航海ノ用ニ供スル船舶ニ之ヲ準用ス但官庁又ハ公署ノ所有ニ属スル船舶ニ付テハ此限ニ在ラス」と規定し、非商行為船(漁船

など)であっても、公用船を除く航海船について、商法第3編の規定を準用している。

(注3)「航海の用に供する」における「海」の意義については、①概念の明確性等を重視して、湖川・港湾その他の平水区域を含まないと解する伝統的な通説と、②海の範囲は社会通念によるべきと解する近時の有力説とが対立しており、改正法案は、この点について改正をしていない。

6 (注4)ろかい舟とは、「端舟(たんしゅう)その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する舟」であり、手漕ぎボートなどがこれに当たる。ろかい舟は、遠洋航海に適さず、積載量も僅少であるため、海商法の複雑な規定を適用しないものとされている。

6 (注5)現行第684条は、第1項で「本法ニ於テ船舶トハ商行為ヲ為ス目的ヲ以テ航海ノ用ニ供スルモノヲ謂フ」とした上で、第2項で「本編ノ規定ハ端舟其他櫓櫓ノミヲ以テ運転シ又ハ主トシテ櫓櫓ヲ以テ運転スル舟ニハ之ヲ適用セス」として、ろかい舟を除く旨を定めている。改正法案では、新第684条において、これらを1つの項にまとめるという規定ぶりの変更を行っているが、実質的な変更はない。

平成30年4月18日(水)
井出 庸生議員(希望)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

5問 運送人とは、契約運送人か、それとも実際の運送人か、法務当局に問う。

(答)

改正法案では、運送人の定義について、「陸上運送、海上運送又は航空運送の引受けをすることを業とする者」としている(新第569条第1号)。

これは、海上運送及び航空運送にも「運送人」の概念を及ぼすとともに、利用運送人、すなわち、荷送人との間で運送契約を締結した上で実際の運送を下請運送人に委託する者(注)も「運送人」に含まれることを明確化するためである。

したがって、商法上の運送人には、利用運送人だけでなく、利用運送人との間で運送契約を締結し、実際に運送を行う下請運送人も含まれる。

(注) 例えば、自ら輸送手段を持たず、全ての区間の運送を下請運送人に委託する者だけでなく、荷送人からの集荷や荷受人への配達は自らトラック等で行うが、海上運送区間については下請運送人に運送を委託する者なども利用運送人となる。実務上、陸海空のうち最適な輸送手段を利用して貨物の集荷から配達までを一貫して行う輸送サービスが普及しており、利用運送は頻繁に行われている。なお、貨物利用運送事業者に対しては、貨物利用運送事業法が規制を設けている。

(参考) 貨物利用運送事業法(平成元年法律第八十二号)

(定義)

第二条 この法律において「実運送」とは、船舶運航事業者、航空運送事業者、鉄道運送事業者又は貨物自動車運送事業者(以下「実運送事業者」という。)の行う貨物の運送をいい、「利用運送」とは、運送事業者の行う運送(実運送に係るものに限る。)を利用してする貨物

の運送をいう。
(以下略)

平成30年4月18日(水)
井出 庸生議員(希望)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

6問 危険物と別に、禁輸品はそもそも申告しないと思われるが、禁輸品の扱いはどうなっているのか、法務当局に問う。

(答)

1 改正法案における危険物とは、現行国際海上物品運送法の解釈と同様に、物理的に危険な運送品を指し、例えば、輸入禁止品などの法禁物については、そのみでは商法上の危険物には当たらない。

2 輸入禁止品などの法禁物については、そもそも運送されること自体が相当でなく、運送されることを前提とした通知義務の規律の対象に含めるべきものではない。

このため、新商法第740条では、法禁物を含む「法令に違反して…船積みがされた運送品」について、運送人は、いつでもこれを陸揚げすることができ、船舶又は積荷に危害を及ぼすおそれがあるときは、これを放棄することができることとしており、危険物とは異なる規律を設けている(注)。

(注) この点については、改正法案における実質的な改正はない。

(参照条文) 改正法案

(違法な船積み品の陸揚げ等)

第七百四十条 法令に違反して又は個品運送契約によらないで船積みがされた運送品については、運送人は、いつでも、これを陸揚げすることができ、船舶又は積荷に危害を及ぼすおそれがあるときは、これを放棄することができる。

2・3 (略)

平成30年4月18日(水)
井出 庸生議員(希望)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

7問 荷物に表示されている「割れ物」,「ひっくり返すな」などという記載は,改正法案とどのように関係するのか,法務当局に問う。

(答)

御指摘の「割れ物」や「ひっくり返すな」などといった記載については,誰が,どの時点で記載しているものかが判然としないため,一概にはお答えすることは困難であるが,例えば,ある大手運送会社の約款(注1)では,送り状の記載事項について,「運送上の特段の注意事項」として,「壊れやすいもの,変質又は腐敗しやすいもの等荷物の性質の区分その他必要な事項を記載するものとします。」という約束が含まれている。

御指摘の記載は,ここでいう「運送上の特段の注意事項」に含まれ得ると考えられ,これを前提として改正法案との関係を申し上げれば,新第571条の送り状の記載事項を,特約によって追加しているという位置付けになるものと考えられる(注2)。

(注1) ヤマト運輸の「宅急便約款」(抜粋)

(送り状)

第三条 当店は荷物の運送を引き受ける時に,次の事項を記載した送り状を荷物一個ごとに発行します。(後段以下略)

一〜五 (略)

六 運送上の特段の注意事項(壊れやすいもの,変質又は腐敗しやすいもの等荷物の性質の区分その他必要な事項を記載するものとします。)

七〜十六 (略)

(注2) 「割れ物注意」の法的意味としては,運送人の注意義務違反の判断に際しての考慮要素となるという点も挙げられる。すなわち,例えば,送り状に「割れ物注意」と記載しているにもかかわらず,

運送人が慎重に取り扱わなかったために運送品の損傷が生じた場合には、運送人の注意義務違反を肯定する方向の事情となると考えられる。他方で、送り状に「割れ物注意」という記載がなかったために運送人が通常の手扱いをした結果、運送品の損傷が生じた場合には、運送人の注意義務違反を否定する方向の事情となると考えられる。

(参照条文) 改正法案

(送り状の交付義務等)

第五百七十一条 荷送人は、運送人の請求により、次に掲げる事項を記載した書面（次項において「送り状」という。）を交付しなければならない。

一 運送品の種類

二 運送品の容積若しくは重量又は包若しくは個品の数及び運送品の記号

三 荷造りの種類

四 荷送人及び荷受人の氏名又は名称

五 発送地及び到達地

2 前項の荷送人は、送り状の交付に代えて、法務省令で定めるところにより、運送人の承諾を得て、送り状に記載すべき事項を電磁的方法（電子情報処理組織を使用する方法その他の情報通信の技術を利用する方法であつて法務省令で定めるものをいう。以下同じ。）により提供することができる。この場合において、当該荷送人は、送り状を交付したものとみなす。

平成30年4月18日(水)
井出 庸生議員(希望)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

8問 改正法案では、堪航能力担保義務違反による責任については、過失責任とするとのことであるが、技術革新による船体能力の向上によって、むしろ無過失責任を維持するべきではないか、法務当局に問う。

(答)

1 堪航能力担保義務の意義

堪航能力担保義務とは、航海を開始する時点で、船舶が予定された航海に堪える能力を有するようにしておく運送契約上の運送人の義務である(現行第738条)(注1)。

(注1) 堪航能力の内容には、①船体能力(船舶自体が安全な航海に堪える状態にあること)、②運航能力(船員が乗り組み、船舶が航海に必要な装備を備え、航海に要する必需品が準備されていること)、③堪貨能力(運送品を積み込む場所が運送品の受入れ、運送及び保存に適する状態にあること)があるとされる(現行国際海上物品運送法第5条第1項)。

2 無過失責任から過失責任への改正

現行商法では、堪航能力担保義務違反による責任は、判例(最高裁昭和49年3月15日第二小法廷判決・民集28巻2号222頁)上、無過失責任とされている。これは、堪航能力担保義務が、船舶の安全性の確保という公益的な目的に基づくものであることから、運送人に重い責任を負わせることとしたものであるといわれている(注2)。

しかし、外航に適用される国際海上物品運送法では、堪航能力担保義務違反による責任は過失責任とされており、内航と外航の責任の在り方が不均衡になっている。そして、現代では、船舶の安全性の確保という公益的な目的のために船舶安全法等の公法上の規制が定められている上、船舶の構造が複雑化・大型化し、相当の注意を尽くしても船舶の設備等の瑕疵を発見し得ないケースがある中で、一般的な契約責任と

異なり、内航の運送人にのみ結果責任を負わせる合理性にも乏しくなっている。

そこで、改正法案では、内航に関しても、堪航能力担保義務違反による責任を過失責任に改めることとした（新第739条第1項、第756条第1項）。

（注2）上記判例は、堪航能力について、「単に船舶自体が安全に航海できることにかぎられるものではなく、その船舶による運送委託をうけた貨物を、通常の上海危険に耐えて安全に目的地にまで運送できる能力をもいうものであるところ、船舶の構造に欠陥があり、これに加うるに通常の上海危険によつて海水が船艙内に侵入し、そのために貨物が損傷をうけたような場合には、その船舶は堪航能力を有しなかつたというべきであり、また、船舶所有者は、船舶が堪航能力を欠如していることによつて生じた損害については、同条〔現行第738条〕により、過失の有無にかかわらず賠償責任を負担すべきものと解するのが相当である」と判示している。

3 国内運送についても堪航能力担保義務違反による責任を過失責任とするのは、国際的な潮流にも合致しており、例えば、我が国の商法の母法であるドイツ商法が2013年に改正されたが、同法でも、堪航能力担保義務違反による責任は、過失責任とされている。

また、法制審議会商法部会でも、堪航能力担保義務違反による責任が過失責任となることで不利になる側、荷送人の側からも、当初から理解が示されていたものである（注3）。

このような事情を考慮すると、無過失責任を維持すべきとはいえないと考えられる。

（注3）商法部会第2回会議における柄委員（日商推薦の委員）、端山委員（新日鐵住金株式会社物流部長）発言

○柄委員 再確認ですが、この堪航能力担保義務につきまして、無過失責任は余りにも重いので、過失責任に改める、これは理解できます（以下略）。

○端山委員 先ほどの遠藤委員の話と同じ考えなんですけれども、

今の実態を前提にすると、無過失責任というのは余りに運送人に重過ぎる。したがって、過失責任に変えるべきだ。それは私もそう思います。（以下略）

平成30年4月18日(水)
井出 庸生議員(希望)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

9問 現行法で「陸送」に分類されていた、湖、川、港湾(平水区域)が、改正によって海上運送に位置付けられ、堪航能力担保義務やその免責特約禁止の規律が新たに適用されるが、下請け運送を行う小規模な「はしけ運送事業者」などにとって、責任が過大になるのではないか、法務当局に問う。

(答)

6 (御指摘のとおり、)改正法案の下では、港湾における運送についても、海上運送として、第3編第3章(海上物品運送の特則)のうち第1節(個品運送)及び第2節(航海傭船)の規定が準用されるため、御指摘の「はしけ運送事業者」、港湾運送事業者は、堪航能力担保義務を負い、個品運送の場合には、これを免除する特約は禁止されることとなる(新商法第739条、第747条、第756条)。

6 しかし、堪航能力担保義務は、船舶の安全性に関わる重要な意義を有している。そして、この義務は、船舶の規模・設備や積荷の性質等に応じた相対的な義務である上、改正法案では、義務違反による運送人の損害賠償責任につき、無過失責任を過失責任に改めることとしており、運送人は、一般的に要求される検査等を尽くせばその責任を問われることはない。また、港湾運送事業者が行う運送の大部分は船舶の全部又は一部を貸し切って行うもの(航海傭船)であり、航海傭船における堪航能力担保義務は基本的に任意規定となる(新商法第756条第1項括弧書き)ため、特約によって同義務を減免することも可能である。

これらの事情によれば、港湾における運送を海上運送に分類することとしても、港湾運送事業者にことさら重い負担を課すことにはならないものと考えられる。

(参照条文) 改正法案

(航海に堪える能力に関する注意義務)

第七百三十九条 運送人は、発航の当時次に掲げる事項を欠いたことにより生じた運送品の滅失、損傷又は延着について、損害賠償の責任を負う。ただし、運送人がその当時当該事項について注意を怠らなかったことを証明したときは、この限りでない。

一 船舶を航海に堪える状態に置くこと。

二 船員の乗組み、船舶の機装及び需品の補給を適切に行うこと。

三 船倉、冷蔵室その他運送品を積み込む場所を運送品の受入れ、運送及び保存に適する状態に置くこと。

2 前項の規定による運送人の損害賠償の責任を免除し、又は軽減する特約は、無効とする。

(非航海船による物品運送への準用)

第七百四十七条 この節の規定は、商行為をする目的で専ら湖川、港湾その他の海以外の水域において航行の用に供する船舶(端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する舟を除く。以下この編において「非航海船」という。)によって物品を運送する場合について準用する。

(個品運送契約に関する規定の準用等)

第七百五十六条 第七百三十八条から第七百四十二条まで(第七百三十九条第二項を除く。)、第七百四十四条、第七百四十六条及び第七百四十七条の規定は、航海傭船契約について準用する。この場合において、第七百四十一条第一項中「金額」とあるのは「金額及び滞船料」と、第七百四十四条中「前条」とあるのは「第七百五十三条第一項又は第七百五十五条において準用する前条」と、第七百四十七条中「この節」とあるのは「次節」と読み替えるものとする。

2 運送人は、前項において準用する第七百三十九条第一項の規定による運送人の損害賠償の責任を免除し、又は軽減する特約をもって船荷証券の所持人に対抗することができない。

平成30年4月18日(水)
井出 庸生議員(希望)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

10 問 手紙,又は宅配業者がやっているレターパックは改正法案の適用になるのか,また,現金書留はどうか,法務当局に問う。

(答)

1 手紙について

郵便の業務は,郵便法の定めるところにより,日本郵便株式会社が行うとされている(同法第2条)。そして,同法において,日本郵便株式会社以外の者は,他人の信書の送達を業としてはならないとされ(同法第4条第2項),運送業者等は,貨物に添付する無封の添え状又は送り状を除き,その運送方法により他人のために信書の送達をしてはならないとされている(同条第3項)。通常,手紙は信書に該当すると考えられることから(注1),原則として(注2),日本郵便株式会社以外の運送業者は手紙を運送することはできず,その意味で商法の運送関係の規定の適用はないと考えられる。

2 宅配業者のレターパックについて

先ほど申し上げたとおり,運送業者等は信書の送達をしてはならないものとされている。そこで,宅配業者のレターパックについては,例えば,書籍の類等,信書に該当しないものの運送についての御質問であるという前提で回答させていただくと(注3)(注4),信書に該当しない書籍等の運送については,一般的な物品運送として,商法の運送関係の規定の適用があるものと考えられる。

3 現金書留について

現金書留の郵便物については,郵便の業務は,郵便法の定めるところにより,日本郵便株式会社が行うとされているこ

とから（同法第2条），同社以外の運送営業人は，その運送をすることができず，その意味で商法の運送関係の規定の適用はないと考えられる（注5）。

（注1）信書とは，「特定の受取人に対し，差出人の意思を表示し，又は事実を通知する文書をいう」とされており（郵便法第4条第2項括弧書き），手紙は信書に該当する文書の代表例である（総務省＝北海道総合通信局「信書便制度の概要」（平成23年6月29日）7頁）。

（注2）例外として，民間事業者による信書の送達に関する法律に基づき総務大臣の許可を得た一般信書便事業者及び特定信書便事業者については，同法第3条により郵便法第4条第2項の適用が除外され，信書の送達をすることができる。一般信書便事業者及び特定信書便事業者は，信書便の役務に関する提供条件について信書便約款を定め、総務大臣の認可を受けなければならないとされている（民間事業者による信書の送達に関する法律第17条，第33条）。

（注3）信書に該当しない文書の例としては，書籍の類，会報，作文，研究論文，裁判記録，図面，カタログ等が挙げられる（総務省情報流通行政局郵政行政部郵便課「信書の定義について～ガイドラインの基本的考え方を中心に～」（平成28年10月27日）4頁）。

（注4）日本郵便株式会社が提供している「レターパック」では，信書を送付することもできるとされている。他方で，同社が提供するサービスであっても，「ゆうメール」や「ゆうパック」では，信書を送付することはできないとされている。同社以外の宅配業者が提供している「メール便」等については，当該宅配業者のホームページ等において，信書を送付することはできないことが注記されている。

（注5）なお，郵便以外の方法による現金の運送については，商法新577条第1項が「貨幣」について運送を委託する場合を想定しており，改正法案の適用がある。

参照条文

郵便法

第二条(郵便の実施) 郵便の業務は、この法律の定めるところにより、日本郵便株式会社(以下「会社」という。)が行う。

第三条 (略)

第四条(事業の独占) 会社以外の者は、何人も、郵便の業務を業とし、また、会社の行う郵便の業務に従事する場合を除いて、郵便の業務に従事してはならない。ただし、会社が、契約により会社のため郵便の業務の一部を委託することを妨げない。

2 会社(契約により会社から郵便の業務の一部の委託を受けた者を含む。)以外の者は、何人も、他人の信書(特定の受取人に対し、差出人の意思を表示し、又は事実を通知する文書をいう。以下同じ。)の送達を業として~~は~~ならない。二以上の人又は法人に雇用され、これらの人又は法人の信書の送達を継続して行う者は、他人の信書の送達を業とする者とみなす。

3 運送営業者、その代表者又はその代理人その他の従業者は、その運送方法により他人のために信書の送達をしてはならない。ただし、貨物に添付する無封の添え状又は送り状は、この限りでない。

4 何人も、第二項の規定に違反して信書の送達を業とする者に信書の送達を委託し、又は前項に掲げる者に信書(同項ただし書に掲げるものを除く。)の送達を委託してはならない。

第五条～第十六条 (略)

第十七条(現金及び貴重品の差出し方) 現金又は郵便約款の定める貴金属、宝石その他の貴重品を郵便物として差し出すときは、書留(第四十五条第四項の規定によるものを除く。)の郵便物としなければならない。

民間事業者による信書の送達に関する法律

第十七条 一般信書便事業者は、信書便の役務に関する提供条件(料金及び総務省令で定める事項に係るものを除く。)について信書便約款を定め、総務大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 総務大臣は、前項の認可の申請が次の各号のいずれにも適合していると認めるときは、同項の認可をしなければならない。

一 信書便物の引受け、配達、転送及び還付並びに送達日数に関する事項、信書便の役務に関する料金の収受に関する事項その他一般信書便事業者の責任に関する事項が適正かつ明確に定められていること。

二 特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。

第十八条～第三十二条 (略)

第三十三条 特定信書便事業者は、信書便の役務に関する提供条件（料金及び総務省令で定める事項に係るものを除く。）について信書便約款を定め、総務大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも、同様とする。

2 総務大臣は、前項の認可の申請が次の各号のいずれにも適合していると認めるときは、同項の認可をしなければならない。

一 信書便物の引受け、配達、転送及び還付並びに送達日数に関する事項、信書便の役務に関する料金の収受に関する事項その他特定信書便事業者の責任に関する事項が適正かつ明確に定められていること。

二 特定の者に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと。

3 総務大臣が標準信書便約款を定めて公示した場合（これを変更して公示した場合を含む。）において、特定信書便事業者が、標準信書便約款と同一の信書便約款を定め、又は現に定めている信書便約款を標準信書便約款と同一のものに変更したときは、その信書便約款については、第一項の規定による認可を受けたものとみなす。

平成30年4月18日(水)
井出 庸生議員(希望)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

11 問 「秘密情報」は、消滅、延着による損害が大きいと考えられるが、高価品の特則に該当するのではないかと、法務当局に問う。

(答)

高価品とは、一般に、「容積又は重量に比して著しく高価な物品」とされている(最高裁昭和45年4月21日第三小法廷判決・集民99号129頁)。

高価品に当たるか否かは、最終的には、個別具体的な事案に応じて裁判所が判断すべき事柄であり、一概にお答えすることは困難であるが、裁判例には、会話・講演等を文書入力したフロッピーディスクについて、高価品に当たると判示したものもあり(注)、御指摘の「秘密情報」についても、それが具体的な物品に化体されている場合には、個別具体的な事情の下で、高価品に当たるとの判断がされることはあり得るものと考えられる。

(注) 神戸地判平成2年7月24日判決・判例タイムズ743号204頁は、「商法578条所定の高価品とは、重量又は容積に比べて著しく高価な物品をいうものと解される。(中略)ところで、運送品の本件フロッピーは、前記認定のとおり大型封筒入りの容積、重量であるのに、原告主張によると、評価額393万6000円もの財産的価値を有する物品というのであるから、高価品に当たるといわなければならない。」と判示した。

平成30年4月18日(水)
井出 庸生議員(希望)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

12 問 運送品の到着は、住所まで届けることか、本人に手渡しすることか、また、不在再配達はどのように解釈すれば良いか、法務当局に問う。

(答)

1 運送品の到着とは、運送品が運送契約の内容とされた「到達地」(新第571条第1項第5号)に到着することをいう。

具体的には、荷送人により指定された住所まで届けることが「運送品の到着」に当たると考えられ、本人に手渡しすることまでを包含するものではない(注1)。

2 また、宅配便の運送人は、荷受人等が不在であったため引渡しを行えない場合には、荷受人に対し、問合せ先等を記載した不在連絡票によって通知した上で、その営業所において運送品を保管することとされている(標準宅配便運送約款第12条第1項)(注2)。

不在再配達についても、運送人が一旦は荷送人により指定された場所まで運送品を運送している以上、運送品の到着があったものと考えられる。

(注1) 運送品が到達地に到着したときは、荷受人は、物品運送契約によって生じた荷送人の権利と同一の権利(運送品引渡請求権、運送の中止等の請求権等)を取得する(新商法第581条第1項)。

(注2) 標準宅配便運送約款(平成二年運輸省告示第五百七十六号)
(荷受人等が不在の場合の措置)

第十二条 当店は、荷受人又は前条に規定する者が不在のため引渡しを行えない場合は、荷受人に対し、その旨を荷物の引渡しをしようとした日時及び当店の名称、問い合わせ先電話番号その他荷物の引渡しに必要な事項を記載した書面(以下「不在連絡票」という。)によって通知した上で、営業所その他の事業所で荷物を保管します。

平成30年4月18日(水)
井出 庸生議員(希望)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

13 問 改正法案では、延着によって運送品に大きな損害が出た場合について、何か規定があるのか、そのような場合はどう解決するべきか、法務当局に問う。

(答)

現行商法には、運送品の延着を理由として損傷又は一部滅失を伴わない損害が生じた場合の賠償額に関する特則は設けられていないため、運送人は、民法第416条により、相当因果関係の範囲内の損害の賠償責任を負うと解されている。

この点について、改正法案の立案に向けた検討の過程では、運送品の延着の場合に、その全部滅失の場合より多額の損害賠償責任を負う余地があるのは均衡を欠くことを理由に、任意規定として、その損害賠償の額は運送品の価額を上限とする旨の規定を設けるという考え方についても検討がされた(注)。

しかし、①実務上、運送品の延着の場合に「運送賃の総額」を損害賠償額の上限とする旨の約款が多く存在しており、そうであるにもかかわらず、商法にこれと大きく異なる任意規定を設けることは適当でなく、その必要もないことや、②諸外国の法制でも、このような規律は見当たらないことから、この点についての改正を見送ることとされた。

したがって、延着の場合の損害賠償の額について、実質的な改正はなく、改正法案の下においても、先ほど申し上げた現行商法の下における規律と同様の規律となる。

(注) 「商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案」(抜粋)

(3) 運送品の延着

運送品の延着(運送品の損傷又は一部の滅失を伴うものを除く。)の場合における損害賠償の額について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】商法には特段の規定を設けないものとする。

【乙案】当該場合における損害賠償の額は、その引渡しが行われるべき地及び時における運送品の価額を超えることができないものとする。

平成30年4月18日(水)
井出 庸生議員(希望)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

14 問 インターネット販売などでは、配達予定日をインターネットで確認することができるが、当初設定されていた配達予定日が過ぎても、いつまでも「配送中」などと表示が出ていることがある。こうしたことは延着と考えられるのか、法務当局に問う。

(答)

- 1 一般に、延着とは、運送品が約定の日時又は通常到達すべき日時までに到達地に到達しないことをいうとされている。
御指摘の「配達予定日」が運送人と荷送人との間で運送品が到達すべき日時として約定したものであることができる場合には、これを徒過すれば延着に当たるものと考えられる。
- 2 そのような場合の運送人の責任につき、例えば、国土交通省が定める標準宅配便運送約款では、運送人は、①送り状に荷物引渡予定日の記載がある場合には、運送品の引渡しが当該引渡予定日の翌日までに行われなかったことにより生じた財産上の損害を運賃等の範囲内で、②送り状に運送品の使用目的及び荷物引渡日時の記載がある場合には、当該日時に使用できなかったことにより生じた財産上の損害を送り状に記載された責任限度額の範囲内で賠償する旨規定されている(標準宅配便運送約款第25条第4項)。

(注) 標準宅配便運送約款(平成二年運輸省告示第五百七十六号)

(荷物の引渡しを行う日)

第十条 当店は、次の荷物引渡予定日までに荷物を引き渡します。ただし、交通事情等により、荷物引渡予定日の翌日に引き渡すことがあります。

- 一 送り状に荷物引渡予定日の記載がある場合 記載の日
- 二 送り状に荷物引渡予定日の記載がない場合 送り状に記載した荷物受取日から、その荷物の運送距離に基づき、次により算定して得た日数を経過した日(運送を引き受けた場所又は配達先が当店が定

めて表示した離島、山間地等にあるときは、荷物受取日から相当の日数を経過した日)

ア 最初の四百キロメートル 二日

イ 最初の四百キロメートルを超える運送距離四百キロメートルまでごと一日

- 2 前項の規定にかかわらず、当店は送り状に荷物の使用目的及び荷物引渡日時を記載してその運送を引き受けたときは、送り状に記載した荷物引渡日時までに荷物を引き渡します。

(損害賠償の額)

第二十五条 当店は、荷物の滅失による損害については、荷物の価格(發送地における荷物の価格をいう。以下同じ。)を送り状に記載された責任限度額(以下「限度額」という。)の範囲内で賠償します。

2・3 (略)

- 4 当店は、荷物の遅延による損害については、次のとおり賠償します。

一 第十条第一項の場合 第十二条の不在連絡票による通知が荷物引渡予定日の翌日までに行われたときを除き、荷物の引渡しは荷物の引渡予定日の翌日まで行われなかったことにより生じた財産上の損害を運賃等(※運賃及び料金その他運送に関する費用)の範囲内で賠償します。

二 第十条第二項の場合 その荷物をその特定の日に使用できなかったことにより生じた財産上の損害を限度額の範囲内で賠償します。

- 5 荷物の滅失又はき損による損害及び遅延による損害が同時に生じたときは、当店は、第一項、第二項又は第三項の規定及び前項の規定による損害賠償の合計額を限度額の範囲内で賠償します。

- 6 前五項の規定にかかわらず、当店の故意又は重大な過失によって荷物の滅失、き損又は遅延が生じたときは、当店はそれにより生じた一切の損害を賠償します。

平成30年4月18日(水)
井出 庸生議員(希望)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

15問 旅客運送に関する免責特約禁止の規律の新設とその例外規定の概要について、法務当局に問う。

(答)

1 免責特約の無効の原則について

現行法には、陸上運送については、運送人の損害賠償責任に係る免責特約の効力に関する規定はないが、海上運送については、船舶所有者の過失又は使用人の悪意重過失による損害賠償責任に係る免責特約は無効とされている(現行第786条第1項、第739条前半部分)。

改正法案では、旅客の安全確保を重視する観点から、陸上・海上・航空運送の別を問わず、旅客の生命又は身体の侵害による運送人の損害賠償責任を減免する特約は、原則として無効とすることとした(新第591条第1項)(注1)。

(注1) 旅客の財産権侵害による運送人の損害賠償責任を減免する特約については、物品運送について世界的動向を踏まえ船舶所有者の免責特約を許容すること(現行第739条前半部分の削除)との均衡を図り、一律無効とはしないこととしている。

2 例外的取扱いについて

このような規律の例外として、免責特約のうち運送の遅延を主たる原因とするものは、一律無効とはしていない(新第591条第1項)。これは、列車等の遅延はしばしば発生し、運送人の帰責事由の有無の究明も容易でなく、免責特約が有効となる余地を認めないと、遅延の都度多数の旅客との間に大量の紛争が生じ、運送事業の合理的運営を阻害して、運送賃の上昇を招くなどの弊害が生じかねないこと等を踏まえたものである。

また、①大規模な火災、震災その他の災害(注2)が発生

し、又は発生するおそれがある場合に運送を行うとき、②運送に伴い通常生ずる振動その他の事情により生命又は身体に重大な危険が及ぶおそれがある者の運送を行うときも、免責特約を一律無効としていない（同条第2項）。これは、このような場合に免責特約が有効となる余地を認めるのと、標準運送約款において、事業者の運送引受義務が免除されていることと相まって、真に運送サービスを受ける必要がある者の運送の引受けを事業者が拒んでしまうおそれがあることを踏まえたものである。そのように、運送サービスを受ける必要がある者の具体的な例としては、災害地に救援物資を届ける者や報道関係者、あるいは、転院を求める重病人といった者が考えられる。

（注2）本文の「災害」には、人災と天災の双方が含まれる。

（参照条文）

○ 消費者契約法（平成十二年法律第六十一号）

（消費者の利益を一方的に害する条項の無効）

第十条 消費者の不作为をもって当該消費者が新たな消費者契約の申込み又はその承諾の意思表示をしたものとみなす条項その他の法令中の公の秩序に関しない規定の適用による場合に比して消費者の権利を制限し又は消費者の義務を加重する消費者契約の条項であつて、民法第一条第二項に規定する基本原則に反して消費者の利益を一方的に害するものは、無効とする。

（参考）例えば、標準海上運送約款では、次のような規定が設けられている。

（運送の引受け）

第3条 当社は、使用船舶の輸送力の範囲内において、運送の申込み順序により、旅客及び手回り品の運送契約の申込みに応じます。

2 当社は、前項の規定にかかわらず、次の各号のいずれかに該当する場合は、運送契約の申込みを拒絶し、又は既に締結した運送約款を解

除することがあります。

(1) 当社が第5条の規定による措置をとった場合

(2) 旅客が次のいずれかに該当する者である場合

ア 感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律による一類感染症・・・の患者・・・又は新感染症の所見がある者

イ・ウ (略)

エ 年齢、健康上その他の理由によって生命が危険にさらされ、又は健康が著しく損なわれるおそれのある者

(運航の中止等)

第5条 当社は、法令の規定によるほか、次の各号のいずれかに該当する場合は、予定した船便の発航の中止又は使用船舶、発着日時、航行経路若しくは発着港の変更の措置をとることがあります。

(1) 気象又は海象が船舶の航行に危険を及ぼすおそれがある場合

(2) 天災、火災、海難、使用船舶の故障その他やむを得ない事由が発生した場合

(3) 船員その他運送に携わる者の同盟罷業その他の争議行為が発生した場合

(4) 以下 (略)