

(対^{たい}大臣・副大臣・政務官)
4月18日(水)衆・法務委

民事局 作成
和田 義明 議員(自民)

1問 今回、なぜ運送・海商の分野についての改正法案を提出したのか、法務大臣に問う。

〔現状〕

商法のうち運送・海商法制に関する部分(注1)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・改正された以外には、明治32年の商法制定以来、実質的な見直しがほとんどされていない。また、商法には、片仮名文語体の表記が多く残っている(注2)。

(注1) 海商とは、海上運送、船舶の衝突、海難救助、海上保険、船舶先取特権^{さきどりとつげん}など、海事に関する特別な私法上の規律をいう。

(注2) 商法には、第1編「総則」、第2編「商行為」、第3編「海商」の3編がある。そのうち、第2編第5章から第9章まで(仲立営業^{なかだち}、問屋営業^{といや}、運送取扱営業、運送営業、寄託営業)及び第3編は、片仮名文語体の表記のままである。

〔改正の背景〕

しかし、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、国民生活に大きな影響を持つ運送の在り方は、1世紀前と比べて一変している。また、船舶の衝突や海難救助などの海商分野について



は、条約等の世界的な動向を踏まえ、規律の在り方を見直す必要がある。

加えて、基本的な法令は、可能な限り分かりやすく、一般にも参照が容易で、予測可能性が高いものとすべきである（注3）。

（注3）平成13年6月の司法制度改革審議会意見書でも、同旨の指摘がされている。

〔見直しの理由〕

そこで、この法律案は、商法制定以来の社会経済情勢の変化に対応し、運送・海商法制の現代化を図るとともに、商法の表記を平仮名口語体に改めるため、商法及び国際海上物品運送法の一部を改正しようとするものである。

この改正によって、運送に関するルールが現代的・合理的なものとなり、かつ、予測可能性が高まるものと考えられる。その結果、幅広い利害関係者において、合理的な企業経営や法的紛争への対応が容易となり、ひいては、日本経済の成長に寄与するものと考えている。

【責任者：民事局 大野晃宏参事官 内線 携帯

平成30年4月18日(水)
和田 義明議員(自民)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

2問 社会経済情勢の変化や世界的な動きは、この120年間に少しずつ進行してきたものであると思うが、この間、運送・海商法制について見直しがされなかったのには、どのような理由があったのか、法務当局に問う。

(答)

1 商法分野においては、これまで、特に会社関係につき企業を取り巻く環境の変化等に伴う喫緊の課題が多く、幾度も大きな改正が行われてきた。また、保険関係については、平成20年に全面的な見直しが行われた。

これに対して運送・海商関係については、条約の批准に伴い特別法の制定等を行ってきたものの、約款等による対応が進んでいたことなどもあって、見直しの着手が遅れてしまった面がある(注)。

2 しかし、運送のような取引社会の基盤となる分野についてのルールが社会の実情に合わない状態にあるのは相当でなく、現代社会に適合したルールを明確化する必要があることから、規定の見直しをすることとした。

(注) 明治32年に制定された商法に関しては、主に、次のような改正が行われている。

1 運送・海商法制に関する改正

- ・ 明治44年 海難救助に関する規定の新設
- ・ 昭和12年 船員法改正に伴い、商法から関係規定が削除された。
- ・ 昭和32年 国際海上物品運送法の制定
- ・ 昭和50年 船舶の所有者等の責任の制限に関する法律(以下「船主責任制限法」という。)の制定に伴い、委付に関する商法第690条が削除された。

- ・ 昭和 5 7 年 船主責任制限法の改正
- ・ 平成 4 年 国際海上物品運送法の改正
- ・ 平成 1 7 年及び平成 2 7 年 船主責任制限法の改正

2 会社法制に関する改正

- ・ 明治 4 4 年 取締役・監査役の責任強化等に関する改正
- ・ 昭和 1 3 年 有限会社法の制定等
- ・ 昭和 2 5 年 取締役会制度の創設，授権資本制度の導入等
- ・ 昭和 3 0 年 新株引受権に関する改正
- ・ 昭和 3 7 年 株式会社の計算に関する改正
- ・ 昭和 4 1 年 株式譲渡制限制度の導入等
- ・ 昭和 4 9 年 監査制度等に関する改正
- ・ 昭和 5 6 年 監査制度の強化，利益供与の禁止等に関する改正
- ・ 平成 2 年 最低資本金制度の創設等
- ・ 平成 5 年 監査制度の強化等に関する改正
- ・ 平成 6 年 自己株式の取得に関する改正
- ・ 平成 9 年 5 月 スtock・オプション制度の導入（議員立法）
- ・ 平成 9 年 6 月 合併手続の簡素合理化に関する改正
- ・ 平成 9 年 1 2 月 利益供与罪の法定刑の引上げ
- ・ 平成 1 1 年 株式交換・株式移転制度の創設
- ・ 平成 1 2 年 会社分割制度の創設
- ・ 平成 1 3 年 6 月 自己株式の取得等に関する改正（議員立法）
- ・ 平成 1 3 年 1 1 月 新株予約権制度の創設等
- ・ 平成 1 3 年 1 2 月 監査制度の強化等に関する改正（議員立法）
- ・ 平成 1 4 年 委員会設置会社制度の導入等
- ・ 平成 1 5 年 自己株式の取得に関する改正（議員立法）
- ・ 平成 1 6 年 電子公告制度の創設等
- ・ 平成 1 7 年 会社法の制定に伴い，商法から関係規定が削除された。
- ・ 平成 2 6 年 監査等委員会設置会社制度の創設等

3 その他

- ・ 昭和 7 年の手形法制定，昭和 8 年の小切手法制定に伴い，商法から関係規定が削除された。

- ・ 平成20年の保険法制定に伴い、商法から関係規定が削除された。

平成30年4月18日(水)
和田 義明議員(自民)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

3問 今回の改正法案は、具体的にはどのような内容となっているのか、主な改正内容について、法務当局に問う。

(答)

1 商法の一部改正

(1) まず、運送・海商法制の現代化を図る等の観点からの主な改正事項としては、次のものが挙げられる。

ア 陸上運送及び海上運送のほか、新たに航空運送や一つの運送契約で陸上、海上等異なる種類の運送を行う複合運送についての規定を設け、これらいずれの運送についても妥当する運送契約についての総則的規律を創設すること。

イ 危険物についての荷送人の通知義務に関する規定を新設すること。

ウ 運送品の滅失等についての運送人の損害賠償責任は、1年以内に裁判上の請求がされないときは消滅するものとする。

エ 旅客の生命・身体への侵害についての運送人の損害賠償責任について、これを減免する特約を無効とすること。

オ 国内海上運送人の堪航能力担保義務(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義務)違反による責任を過失責任化すること。

カ 船舶の衝突に基づく不法行為による損害賠償請求権(財産権侵害を理由とするものに限る。)は、不法行為時から2年間で時効により消滅するものとする。

キ 海難救助に際し海洋汚染の防止のための措置をとった者に認められる特別補償料の制度を創設すること。

ク 船舶の運航に直接関連して生じた人の生命・身体への侵

害による損害賠償請求権者は、船舶及びその属具につき第1順位の船舶先取特権を有するものとする。

- (2) 次に、商法の表記に関して、運送・海商法制についての規定のみならず、片仮名文語体である商法第2編第5章以降の規定につき、全て平仮名口語体に改めることとしている。

2 国際海上物品運送法の一部改正

さらに、運送・海商法制の現代化を図る観点から、国際海上物品運送法第19条第1項の船舶先取特権に関する規定を削る等の改正をしている。

平成30年4月18日(水)
和田 義明議員(自民)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

4問 今回の改正法案にある多くの改正事項については、どのような審議経過を経ているのか、改正法案の提出に至る経緯について、法務当局に問う。

(答)

1 法制審議会における議論

平成26年2月、法務大臣から法制審議会に対し、商法等のうち運送・海商関係を中心とした規定の見直しに関する諮問がされ(注1)(注2)、法制審議会に商法(運送・海商関係)部会が設置された(注3)。

商法部会は、平成26年4月から検討を開始し、並行して、旅客運送に関する事項については、同部会のもとに設置された旅客運送分科会において検討が行われた。平成27年3月には、中間試案が取りまとめられ、パブリック・コメントの手続が実施され(注4)、最終的に、平成28年1月27日、商法部会において「商法(運送・海商関係)等の改正に関する要綱案」が取りまとめられた。

そして、平成28年2月12日、法制審議会総会において、全会一致で、要綱案のとおり、「商法(運送・海商関係)等の改正に関する要綱」が採択され、法務大臣に答申された。

なお、この審議においては、荷主となる経済団体、運送業界、労働団体、消費者団体、損保団体といった実務界の代表が議論に参画している。

2 改正法案の提出

法務省では、この答申に基づき法案作成作業を行い、平成28年10月18日、商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律案を第192回国会に提出するに至った。

しかし、同法律案は、平成29年9月28日、衆議院の解

散に伴い、全く審議されることがないまま廃案となった。そのため、法務省では、平成30年2月6日、同じ内容の法律案を第196回国会に提出するに至ったものである。

(注1) 諮問事項は、「商法制定以来の社会・経済情勢の変化への対応、荷主、運送人その他の運送関係者間の合理的な利害の調整、海商法制に関する世界的な動向への対応等の観点から、商法等のうち運送・海商関係を中心とした規定の見直しを行う必要があると思われるので、その要綱を示されたい。」である（諮問第99号）。

(注2) 法制審議会への諮問に先立ち、公益社団法人商事法務研究会において、①平成23年10月から平成24年2月までの間、諸外国の運送法制の調査を行う商事法（運送関係）勉強会が開催され、②平成24年8月から平成25年11月までの間、研究者及び実務家により論点の洗い出しを行う運送法制研究会が開催された。

また、平成24年度には、法務省の委託により、運送取引の実態についての調査研究業務が行われた。

(注3) 商法部会の部会長は、山下友信・同志社大学大学院教授である。

(注4) パブリック・コメントの手続では、団体から135通、個人から8通の意見が寄せられた。

なお、過去の例では、保険法に関しては、団体から94通、個人から121通の意見が、平成26年会社法改正に関しては、団体から119通、個人から72通の意見が、民法（債権法）改正に関しては、団体から193通、個人から469通の意見が寄せられた。

平成30年4月18日(水)
和田 義明議員(自民)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

5問 運送・海商法制に関する近時の諸外国の改正状況は、
どのようなものか、法務当局に問う。

(答)

運送・海商法制に関する近時の諸外国における改正状況は、
次のとおりである。

1 ドイツ

1998年、商法のうち海上運送を除く運送関係の規定
が現代的なものに改正された。

2013年、商法のうち海商法制が全面的に改正された。

2 フランス

2010年、陸上運送、河川運送、海上運送・海商、航
空運送に関する規律を一つにまとめた「運送法典」が制定
された。

3 英国

1992年、海上物品運送法が制定された。

1995年、商船法(注)が制定された。

4 中国

1992年、海商法が制定された。

1999年、運送関係の規定を含む契約法が制定された。

5 韓国

2007年、商法のうち海商法制が全面的に改正された。

2011年、商法に航空運送に関する規定が新設された。

(注) 英国の商船法は、「英国船」、「登録」、「船長及び海員」、「安
全」、「漁船」、「汚染防止」、「船舶所有者等の責任」、「灯台」、
「救助及び残骸」、「警察官及び権限」、「事故調査及び取調べ」、
「法的手続」、「補足」の章で構成されている。

(参考) 米国では、陸上物品運送については1906年の Carmack Amendment が、海上物品運送については1893年のハーター法及び1936年の国際海上物品運送法が適用される。

平成30年4月18日(水)
和田 義明議員(自民)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

6問 運送契約についての総則的規律を創設したのは、なぜか、法務当局に問う。

(答)

現行法では、第2編第8章に陸上運送に関する規律が、第3編第3章に海上運送に関する規律がそれぞれ定められているが、航空運送や、陸上運送、海上運送又は航空運送のうち2以上の運送を一つの契約で引き受ける複合運送については、規律が設けられていない。

しかし、現代では、これらの航空運送や複合運送は、広く普及している。

そこで、改正法案では、現行の陸上運送に関する規律を基本として、これに必要な改正を加えつつ、陸上・海上・航空運送に共通する運送契約についての総則的規律を設けることとした上で、複合運送契約についても、この総則的規律を適用することとした。

平成30年4月18日(水)
和田 義明議員(自民)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

7問 ドローンによる運送についての商法の規定の適用の有無及びその理由について、法務当局に問う。

(答)

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、航空法第2条第1項に規定する航空機、すなわち、人が乗って航空の用に供することができる飛行機、回転翼航空機、滑空機及び飛行船をいい、ドローン等の無人航空機(同条第22項)を含めないこととした(新第569条第4号)。

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るが、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と考えられること、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。

このような事情から、改正法案では、ドローンによる運送については、商法の運送営業に関する規律を適用しないこととしている。

(参照条文)

○ 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、人が乗っ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。〔注：この点に関する政令の定めはない。〕

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。

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)
和田 義明議員(自民)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

8問 危険物に関する通知義務についての改正の概要及びその理由について、法務当局に問う。

(答)

1 危険物に関する通知義務の規定の新設

現行法には、危険物についての荷送人の通知義務に関する規定はなく、個別の事案における具体的な事情の下で、信義則上、荷送人がそのような義務を負う場合があると解されるにとどまる。

しかし、現代では、危険物の種類が多様化し、封印されたコンテナによる運送が一般的となるなど、危険物の取扱いが困難になる中で、船舶を始めとする運送機関の大型化等に伴い、危険物の取扱いを誤った場合の損害は極めて大きなものとなっている。

そこで、改正法案では、危険物の適切な取扱いによる運送の安全確保を図るため、荷送人の運送人に対する私法上の通知義務を新設し、荷送人は、運送品が危険物であるときは、その引渡しの前に、運送人に対し、危険物の安全な運送に必要な情報を通知しなければならないこととした(新第572条)。

2 通知義務違反による荷送人の責任

(1) 改正法案では、通知義務違反による荷送人の責任について商法上特段の規定を設けず、債務不履行に関する民法の規定を適用することとしている。

そのため、荷送人は、通知義務違反により運送人に損害が生じた場合には、原則として債務不履行による損害賠償責任を負うことになるが、例外的に自己に帰責事由がないことを主張立証したときは、その責任を負わないこととな

る（民法第415条）（注）。

- (2) この点について、法制審議会における議論の過程では、
運送の安全確保を強調する観点から、通知義務に違反した
荷送人は、自己に帰責事由がなくとも責任を負うべきであ
るとの考え方も検討されたが、改正法案では採用していな
い。

これは、物流においては、製造業者、商社、利用運送事
業者など様々な関係者が危険物の荷送人となるため、その
賠償責任の有無及び範囲については、それぞれの知識・経
験や、運送品が危険物であることの認識可能性等を踏まえ、
各自の帰責性に応じた弾力的な判断ができるようにすべき
であること等の理由によるものである。

（注）現行法では、運送人は、信義則上の注意義務違反の事実を示
すため、荷送人から通知がなかったことなどのほかに、事実上、
荷送人に帰責事由があることを主張立証しなければならない。
これに対し、改正法案では、運送人は、客観的に運送品が危険
物であることと荷送人から通知がないことにより損害が発生し
たことを主張立証すれば足り、荷送人の主観的要素の主張立証
が不要になるため、運送人の被害の救済に資することとなる。

平成30年4月18日（水）
和田 義明議員（自民）

衆・法務委員会
対法務当局（民事局）

9問 改正法案における「危険物」の定義は、どのようなものか、また、抽象的な定義では、運送実務に混乱をもたらすおそれがあるのではないかと、法務当局に問う。

（答）

改正法案では、「危険物」につき、現行国際海上物品運送法第11条第1項と同様に、「引火性、爆発性その他の危険性を有する物品」と定義している（新第572条）。このように危険物の定義を抽象的なものとしたのは、技術革新等により将来新たに危険物として把握されるべきものが生ずることが容易に想定されるため、これらの危険物にも対応する必要があること等を踏まえたものである。

もともと、商法上の「危険物」の該当性については、基本的に、公法的な規制（消防法、危険物船舶運送及び貯蔵規則、航空法施行規則等）を参考にして判断することができる上、特に新たに製造された化学薬品等については、安全確保の観点から危険性の有無が慎重に判断されるべきことは当然であって、実務に混乱をもたらすことはないと考えられる。

なお、運送品が危険物である旨の通知をしなかったことにつき帰責事由がない荷送人は、債務不履行責任を負わないから、危険物に関する通知義務の規律が荷送人に無理を強いるものともいえない。

（参照条文）

○ 国際海上物品運送法（昭和三十二年法律第百七十二号）

（危険物の処分）

第十一条 引火性、爆発性その他の危険性を有する運送品で、船積の際運送人、船長及び運送人の代理人がその性質を知らなかったものは、何時でも、陸揚し、破壊し、又は無害にすること

ができる。

○ 化学物質の審査及び製造等の規制に関する法律（昭和四十八年法律第百十七号）

（目的）

第一条 この法律は、人の健康を損なうおそれ又は動植物の生息若しくは生育に支障を及ぼすおそれがある化学物質による環境の汚染を防止するため、新規の化学物質の製造又は輸入に際し事前にその化学物質の性状に関して審査する制度を設けるとともに、その有する性状等に応じ、化学物質の製造、輸入、使用等について必要な規制を行うことを目的とする。

平成30年4月18日(水)
和田 義明議員(自民)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

10 問 具体的な危険物としては、例えば、どのようなものがこれに含まれ、どのようなものはこれに含まれないのか、法務当局に問う。

(答)

改正法案における危険物、すなわち、「引火性、爆発性その他の危険性を有する物品」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、ガソリン、灯油、火薬類、高圧ガス、アルコール濃度の高い化粧品等がこれに該当する。

これに対し、法律的に運送機関又は他の積荷に障害を及ぼすような運送品、例えば、輸入禁止品などの法禁物については、その運送に際して押収手続等による停車・停船に伴う運送遅延等の危険があるとしても、商法上の危険物には当たらない。

平成30年4月18日(水)
和田 義明議員(自民)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

11問 危険物に関する通知義務に違反した場合の責任について、諸外国ではどのように定められているのか、法務当局に問う。

(答)

荷送人が危険物に関する通知義務に違反した場合に過失責任又は無過失責任のいずれを負うのかについて、諸外国の国内運送法制は、例えば、英国では無過失責任とされ、フランスでは過失責任とされる一方、ドイツでは、陸上・航空運送と海上運送とで異なる責任内容とされるなど、各国によって規律の内容は様々である。

(参考) 危険物に関する通知義務についての諸外国の法制

	陸上運送	海上運送	航空運送
英国	無過失責任(注1)	無過失責任	無過失責任(注1)
米国	過失責任?(注2)	過失責任?(注2)	過失責任?(注2)
フランス	過失責任	過失責任	過失責任
ドイツ	無過失責任(荷送人が消費者の場合は、過失責任)	過失責任(注3)	無過失責任(荷送人が消費者の場合は、過失責任)
韓国	無過失責任	多数説は過失責任	無過失責任
中国	確定的見解なし	無過失責任	確定的見解なし

(注1) 英国においては、判例法により、荷送人は、積荷の危険性に

関する告知義務を負うが、運送人がその危険性を知っている場合又は相当の注意をすれば知り得た場合には、告知義務は存しないとされる。

上記告知義務に反した荷送人の責任は、積荷が危険でないことの黙示の保証 (warrant) に基づく無過失責任とされる。

(注2) 米国においては、国際海上物品運送法について、伝統的には過失責任であったが、2002年に無過失責任とする控訴審裁判例が現れたこともあり、現時点において、過失責任と断定するのは難しい。

(注3) ドイツの海上運送では、船荷証券が交付されるときは、無過失責任とされる。

平成30年4月18日(水)
和田 義明議員(自民)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

12 問 諸外国では、危険物に関する通知義務に違反した場合の責任を無過失責任と定める国もあるようであり、運送の安全は、最大限保護されるべきである。このようない観点から、危険物に関する通知義務に違反した荷送人は、帰責事由がなくとも責任を負うべきであるという考え方もあるのではないかと、法務当局に問う。

(答)

改正法案では、危険物に関する通知義務に違反した荷送人の責任について商法上特段の規定を設けず、債務不履行に関する民法の規律によること、すなわち、債務者である荷送人において自己に帰責事由がないことを主張立証すれば責任を免れるものとし、無過失責任を負わせることはしていないが、主な理由は、次のとおりである。

まず、物流においては、製造業者、商社、利用運送事業者など様々な関係者が危険物の荷送人となるが、その賠償責任の有無及び範囲については、それぞれの知識・経験や、運送品が危険物であることの認識可能性等を踏まえ、各自の帰責性に応じた弾力的な判断ができるようにすべきであること。

次に、荷送人が帰責事由がなくとも責任を負うとするのであれば、その予測可能性を確保するため、商法上の「危険物」を相当明確に定義付ける必要があるが、技術革新等により将来新たに危険物として把握されるべきものが登場する余地を踏まえると、そのような明確な定義付けも困難であること。

最後に、荷送人が帰責事由がなくとも責任を負うとすると、中小企業、消費者、利用運送事業者等の様々な荷送人が相当額の賠償責任保険を付すことが想定されるが、そのような状況は、社会全体のコストの観点から適当でないこと。

このような理由から、改正法案では、危険物に関する通知義務に違反した荷送人は、帰責事由がなくとも責任を負うことと

はしなかったものである。

平成30年4月18日(水)
和田 義明議員(自民)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

13 問 海上保険については、告知義務に関する改正が実務上重要であると聞いているが、その内容は、どのようなものか、法務当局に問う。

(答)

海上保険の告知義務について、現行商法には特段の規定がない。一般法である保険法第4条では、いわゆる質問応答義務の規律を定め、保険契約者又は被保険者になる者は、損害保険契約の締結に際し、危険に関する重要な事項のうち保険者になる者が告知を求めたものについて、事実の告知をしなければならないこととされている。

しかし、海上保険については、火災保険等と異なり、危険の個別性が強く、その内容及び程度を一般的に想定することが困難である上、契約の申込をしてから保険期間が開始するまでの期間が短く、質問応答義務による対応が時間的に困難な場合が少なくない。そのような事情から、英国の海上保険法を始めとして、いわゆる自発的申告義務の規律が定められ、保険者になる者が告知を求めることを前提とせず、保険契約者又は被保険者になる者は、自ら危険に関する重要な事項について事実の告知をしなければならないとされることが一般的である。そして、近時の保険実務からは、自発的申告義務に関する明文の規定が存しないと、国際的な再保険等の関係で支障をきたすおそれがあるとの懸念が表明されている(注1)(注2)。

そこで、改正法案では、保険法の特則として、海上保険における自発的申告義務に関する規律を商法に設けることとした(新第820条)。

(注1) 海上保険について、保険法第4条所定の質問応答義務と異なる特約をすることは許容されている(片面的強行規定の適用除外。同

法第36条第1号)が、保険実務からは、質問応答義務を原則とする法制は世界標準と異なっており、再保険を引き受ける外国事業者の理解を得るのに困難が多いと指摘されている。

(注2) 英国の海上保険法(MIA)には、次の規定がある。

(被保険者による告知)

第18条 本条の諸規定に従うこととして、被保険者は、自己の知っている一切の重要な事情を契約締結前に保険者に告知しなければならない。被保険者は、通常の業務上当然知っているべき一切の事情についてはこれを知っているものとみなされる。被保険者がかかる告知をすることを怠るときは、保険者はその契約を取り消すことができる。

2～5 (略)

(対[○]大臣・副大臣・政務官)
4月18日(水)衆・法務委

民事局 作成
和田 義明 議員(自民)

14問 この分野は、一般国民にとっても身近なものであると思われるため、改正法案の成立後は、しっかりと周知をすることが重要であると考えているが、周知については、どのように考えているか、法務大臣に問う。

〔周知の必要性〕

御指摘のとおり、改正法案は、我が国の重要なインフラである運送・海商に関する諸規定を全般的に見直すものであり、国民の日常生活や経済活動に広く影響を与え得るもの。そのため、その見直しの内容を国民に対して十分に周知する必要があると考えている。

〔具体的な周知方法〕

具体的な周知方法については、国会における審議の結果や国民からの意見を踏まえつつ、今後、検討してまいりたいが、例えば、全国各地での説明会の開催や、法務省ホームページのより一層の活用、分かりやすい解説の公表などを想定している。

改正法案が法律として成立した後は、法務省全体として、利用可能なリソースを広く活用し、改正法が適切に施行されるよう、国民各層に対して効果的



な周知活動を行う所存である。

【責任者：民事局 大野参事官 内線 [REDACTED] 携帯 [REDACTED]】