

(対<sup>○</sup>大臣・副大臣・政務官)  
4月18日(水)衆・法務委

民事局 作成  
松田 功 議員(立憲)

3問 そもそも、なぜ今、商法及び国際海上物品運送法を改正することになったのか、法務大臣に問う。

### 〔現状〕

○ 商法のうちの運送・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、問屋営業、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 大野参事官 内線  携帯 

(対大臣・副大臣・政務官)  
4月18日(水)衆・法務委

民事局 作成  
松田 功 議員(立憲)

4問 「社会経済情勢の変化に鑑み」とは、具体的にどのようなことを指すのか、法務大臣に問う。

御指摘の「社会経済情勢の変化」としては、具体的には、商法制定時には想定されていなかった航空運送や一つの運送契約で陸上運送や海上運送など異なる種類の運送をする複合運送という新たな運送形態の普及(注1)、運送される危険物の多様化(注2)、情報伝達の手段の飛躍的な発展(注3)などを挙げる事ができる。」

(注1) この点を踏まえた改正事項としては、航空運送及び複合運送に関する規律の新設が挙げられる。

(注2) この点を踏まえた改正事項としては、危険物の通知義務に関する規律の新設が挙げられる。

(注3) この点を踏まえた改正事項としては、船長の代理権の範囲の縮小が挙げられる。

【責任者：民事局 大野参事官 内線 携帯

(対大臣・副大臣・政務官)  
4月18日(水)衆・法務委

民事局 作成  
松田 功 議員(立憲)

5問 明治32年(1899年)の商法制定以来、  
120年間実質的な改正が行われなかったのは  
なぜか、改正しなくとも問題はなかったのか、  
法務大臣に問う。

### 〔改正が行われなかった理由〕

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。

### 〔改正しない場合の問題〕

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明確なも  
のとする必要があることから、規定の見直しをする  
こととしたものである。

(参考1) 会社法制に関する改正の経緯 (平成10年以降)

- ・ 平成11年 株式交換・株式移転制度の創設
- ・ 平成12年 会社分割制度の創設
- ・ 平成13年6月 自己株式の取得等に関する改正
- ・ 平成13年11月 新株予約権制度の創設等
- ・ 平成13年12月 監査制度の強化等に関する改正
- ・ 平成14年 委員会設置会社制度の導入等
- ・ 平成15年 自己株式の取得に関する改正
- ・ 平成16年 電子公告制度の創設等
- ・ 平成17年 会社法の制定
- ・ 平成26年 監査等委員会設置会社制度の創設等

(参考2) 運送・海商法制に関する改正の経緯

- ・ 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、商法から関係規定の削除
- ・ 昭和32年 条約に基づく国際海上物品運送法の制定
- ・ 昭和50年 条約に基づく「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」(以下「<sup>せんしゅ</sup>船主責任制限法」という。)の制定
- ・ 昭和57年 <sup>せんしゅ</sup>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17年及び平成27年 <sup>せんしゅ</sup>船主責任制限法の改正

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

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

6 問 改正法案に関する法務省・法制審議会などによる検討過程はどうなっているか、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）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

7 問 第192回国会に提出された法案は廃案となり、その提出からは1年半が経過しているが、改正法案は廃案となった法案と全く同じものか、法務当局に問う。

（答）

改正法案は、附則部分のうち一部の関係法律を整備している部分の施行期日について軽微な時点修正を行った（注）ほかは、廃案となった法案と全く同じものである。

（注）廃案となった法案では、その提出時点で成立していなかった「民法の一部を改正する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律」（平成29年法律第45号。以下「民法整備法」という。）の一部を改正することとし、その施行期日について、①民法整備法の公布の日又は②この法律の公布の日のいずれか遅い日と規定していた。しかし、民法整備法は既に公布されているため、②この法律案の公布の日が①民法整備法の公布の日より遅くなることは既に確定している。そこで、その施行期日を（②この法律の）「公布の日」とすることとしている。

(対<sup>天</sup>大臣・副大臣・政務官)  
4月18日(水)衆・法務委

民事局 作成  
松田 功 議員(立憲)

8問 商法の表記を現代用語化する必要があるのは当然だが、遅すぎないか、もっと早く行うべきではなかったか、法務大臣に問う。

### 〔これまでの経緯〕

商法については、これまで、平成17年の会社法制定の際に、第1編「総則」の規定や、第2編「商行為」のうち通則的な規定(注)を現代語化したほか、平成20年の保険法の制定により、保険関係の規定を現代語化した。

(注) 具体的には、第2編第1章「総則」から第4章「匿名組合」まで(第501条から第542条まで)の規定である。

### 〔今回の改正〕

今回の改正は、これらに続いて、片仮名・文語体で表記されている商法の残りの規定の全てを現代語化するものである。現代語化の完了までに時間を要したのは、数多くの喫緊の立法課題に優先的に取り組んできたためであるが、もっと早い時期に現代語化を終わらせるべきであったという御指摘については、重く受け止めたい。

【責任者：民事局 大野参事官 内線 携帯

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

9 問 現状は航空運送に関する規定がないとのことだが、  
どのような問題があったのか、現行商法では陸上運送  
と海上運送はどう定義されているのか、法務当局に問  
う。

（答）

1 航空運送に関する規定がないことによる問題

現行商法では、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定められ（、御指摘  
のとおり）、航空運送に関しては規律が存しない。

運送分野については、社会経済の変化に伴って生ずる実務  
上の不都合を解消するため、約款等による対応が進められて  
きたと承知しているものが、運送のような国民にとって身近  
な分野のルールが法律の形で存在せず、不明確なままである  
のは相当でない。また、例えば、一部の国内航空運送実務で  
は、最近まで、運送人の責任を旅客一人につき2300万円  
に制限する旨の契約条項が見られる（注）など、具体的な問  
題も生じていたものである。

2 現行商法における陸上運送及び海上運送の定義

現行商法では、陸上運送とは、陸上又は湖川・港湾におけ  
る運送であるとされており、海上運送とは、同法第684条  
所定の船舶、すなわち、商行為をする目的で航海の用に供す  
る船舶による運送であるとされている。

（注）平成26年末時点では、41社の国内航空運送事業者の運送約款  
において、賠償額の上限を定める条項が設けられていたが、法制審  
議会商法部会における議論状況を踏まえ、平成27年7月時点では、  
当該条項は、いずれも削除されたようである。

(参照条文) 現行商法

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

第六百八十四条 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

②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

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

10問 パブリック・コメントでは、陸上運送・海上運送の定義について甲乙両案に意見があったと聞くが、どのような議論を経てこのような形になったのか、これによって現在とどう変わるのか、法務当局に問う。

（答）

## 1 議論の経緯

陸上運送及び海上運送の意義について、法制審議会商法部会が取りまとめた中間試案においては、①現行法を維持するという案と、②湖川、港湾その他の平水区域（注）における運送を海上運送とするという案の2案が併記され、パブリック・コメントの手續に付された。

パブリック・コメントの手續では、②後者の平水区域における運送を海上運送とするという案を支持する意見が比較的多く、その理由としては、平水区域内の船舶による運送を陸上運送と評価することは社会通念上相当でないこと、船舶安全法が平水区域を航行する船舶に対しても堪航能力担保義務を課していること等が挙げられていた。

商法部会では、パブリック・コメントの手續で寄せられた意見も踏まえ、その後も調査・審議を継続し、最終的に、要綱案としては、②湖川、港湾その他の平水区域における運送を海上運送とするという案が採用されたものである。

## 2 現状からの変化

改正法案では、先ほど申し上げたとおり、平水区域内の船舶による運送を海上運送として取り扱うこととしており、現状と比較すると、新たに商法上の堪航能力担保義務が課されるなどの変化が生ずることとなる。

（注）船舶安全法施行規則における平水区域の定め方は、一般に、陸岸

により囲まれ、外海からの波の侵入が妨げられる地形であること、  
気象及び海象が年間を通じて静穏であること、海岸までの距離が小  
さく、非常時の乗船者の避難が容易であること等が基準とされてい  
る。平水区域を航行区域とする船舶については、船舶検査証書の有  
効期間が伸長され、船舶職員の乗組み基準が異なるなど、沿海区域  
・近海区域・遠洋区域を航行する船舶とは異なる規律が定められて  
いる。

(参照条文)

○ 商法施行法（明治三十二年法律第四十九号）

○ 第二百二十二条 湖川、港湾及ヒ沿岸小航海ノ範圍ハ国土交通省令ヲ以テ  
之ヲ定ム

○ 商法施行法第二百二十二条ノ規定ニ依ル湖川、港湾及沿岸ノ小航海ノ  
範圍ニ関スル件（明治三十二年通信省令第二十号）

①湖川、港湾ノ範圍ハ平水航路ノ区域ニ依ル

○ 船舶安全法施行規則（昭和三十八年運輸省令第四十一号）

第一条

6 この省令において「平水区域」とは、湖、川及び港内の水域並びに  
次に掲げる水域をいう。この場合において、港の区域は、港則法（昭  
和二十三年法律第七十四号）に基づく港の区域の定めのあるものに  
ついては、その区域とする。ただし、これと異なる区域を告示で定め  
たときは、その区域とする。

一 千葉県富津岬から神奈川県観音埼灯台まで引いた線及び陸岸によ  
り囲まれた水域

二～四十九 （略）

○ 船舶安全法（昭和八年法律第十一号）

第一条 日本船舶ハ本法ニ依リ其ノ堪航性ヲ保持シ且人命ノ安全ヲ保持

スルニ必要ナル施設ヲ為スニ非ザレバ之ヲ航行ノ用ニ供スルコトヲ得  
ズ

第二十九条ノ七 日本船舶ニ非ザル船舶ニシテ左ニ掲グルモノニハ政令  
ヲ以テ本法ノ全部又ハ一部ヲ準用ス

- 一 本法施行地ノ各港間又ハ湖川港湾ノミヲ航行スル船舶
- 二 (略)
- 三 前二号ノ外本法施行地ニ在ル船舶

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

11 問 現状では、複合運送（陸・海・空を組み合わせた運送）に関する規定がないとのことだが、どのような問題があったのか又はなかったのか、法務当局に問う。

（答）

現行商法では、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定められ（、御指摘のとおり）、複合運送に関しては規律が存しない。

運送分野については、社会経済の変化に伴って生ずる実務上の不都合を解消するため、約款等による対応が進められてきたと承知しているが、運送のような国民にとって身近な分野のルールが法律の形で存在せず、不明確なままであるのは相当でない。特に、複合運送については、異なる運送手段を組み合わせたものであり、運送品の滅失等の原因が生じた運送区間が判明した場合や、その運送区間が不明な場合に、運送人がどのような法的責任を負うかが明らかでなく、法的安定性を欠く状況にあった。

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

12 問 複合運送の運送人の責任は運送品の滅失等が生じた区間に適用される規律に従うとのことだが、具体的にどのような形になるのか、法務当局に問う。

（答）

御指摘のとおり、改正法案では、複合運送人は、運送品の滅失等の原因が生じた運送区間の運送に適用されることとなる法令又は条約の規定に従い、損害賠償の責任を負うこととしている（新第578条第1項）（注1）。

これを具体例で御説明すると、例えば、国内の陸上運送と国際海上物品運送から成る複合運送を引き受けた複合運送人は、運送品の滅失等の原因が国内陸上運送区間で生じた場合には、陸上運送に適用される法律、すなわち商法の規定に従って責任を負うことになる。これによれば、例えば、運送品の滅失の場合の損害賠償の額は、運送品の市場価格によって定められることとなり（新第576条第1項）、責任限度額による制限などはないこととなる。

これに対し、運送品の滅失等の原因が国際海上運送区間で生じた場合には、国際海上物品運送に適用される法律、すなわち国際海上物品運送法の規定に従って責任を負うこととなる（注2）。これによれば、例えば、運送品の滅失の場合の損害賠償の額については、責任限度額による制限を受けることとなる。

（注1）複合運送人の責任については、改正法案の採用したネットワーク・システム、すなわち、運送過程のうち損害発生区間に適用のある損害賠償ルールによって定まるという考え方に対し、1980年の国連国際複合運送条約（現在、未発効であり、我が国も批准していない。）の採用するユニフォーム・システム、すなわち、損害発生場所を問わない共通の損害賠償ルールが定められるべきという考え方もある。

(注2) なお、運送品の滅失等の原因が発生した運送区間が不明である場合には、複合運送人は、物品運送についての総則的規律（新第2編第8章第2節）に基づく責任を負うこととなる。

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

13問 送り状の交付義務について、このような規律となった経緯・理由は何か、法務当局に問う。

（答）

1 改正法案において、送り状の交付義務に関する規律を改めたのは、法制審議会商法部会における調査・審議を経て取りまとめられた「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱」に基づくものである（注1）。

2 現行の実務においては、送り状は複写式で作成されて運送品に貼付され、うち1枚は荷受人に交付され、他の1枚は荷受人の受領印を求めた上で運送人が保管するなどの取扱いがされている。

そして、荷受人に知らせるべき情報として、「荷送人の氏名又は名称」や「発送地」、すなわち、運送品が誰から、あるいはどこから送られてきたものであるかといった情報は重要であるにもかかわらず、これらの情報については現行の実務においても記載されるのが一般的であるが、現行法では、これらの事項は、送り状（現行法では「運送状」）の記載事項とはされていない。そこで、改正法案では、これらの事項を記載事項として追加することとした（新商法第571条第1項第4号、第5号）。

他方で、作成地及び作成年月日（現行商法第570条第2項第4号）は、契約内容を示すものではないため、これを記載事項から削り、実務の慣行に委ねることとした。また、荷送人の署名についても、実務上の利便性を重視してこれを省略することを可能とするため、法律で義務付けないこととした（新商法第571条第1項）（注2）。

（注1）現行法は「運送状」という名称を用いているが、実務上、一般

に「送り状」と呼ばれており、「送り状」と規定する法令も多く見られることから、名称を改めることとした。

(注2) 本文のほか、実務上、送り状に関する情報は、電子メールやファクシミリ等により運送人に提供されることも少なくないため、改正法案では、運送人の承諾がある場合にこのような方法を許容することとした（新商法第571条第2項）。

(参照条文)

改 正 案	現 行
<p><u>(送り状の交付義務等)</u></p> <p><u>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。</u></p> <p>一 <u>運送品の種類</u></p> <p>二 <u>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</u></p> <p>三 <u>荷造りの種類</u></p> <p>四 <u>荷送人及び荷受人の氏名又は名称</u></p> <p>五 <u>発送地及び到達地</u></p> <p>2 <u>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</u></p>	<p><u>第五百七十条 荷送人ハ運送人ノ請求ニ因リ運送状ヲ交付スルコトヲ要ス</u></p> <p>②<u>運送状ニハ左ノ事項ヲ記載シ荷送人之ニ署名スルコトヲ要ス</u></p> <p>一 <u>運送品ノ種類、重量又ハ容積及ヒ其荷造ノ種類、個数並ニ記号</u></p> <p>二 <u>到達地</u></p> <p>三 <u>荷受人ノ氏名又ハ商号</u></p> <p>四 <u>運送状ノ作成地及ヒ其作成ノ年月日</u></p> <p>(新設)</p>

<u>で定めるものをいう。以下同じ。)</u> <u>により提供することができる。こ</u> <u>の場合において、当該荷送人は、</u> <u>送り状を交付したものとみなす。</u>	
---	--

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

14問 送り状に記載する項目を増やすようにとのパブリック・コメントにおける意見は、改正法案にどう反映されたか、法務当局に問う。

（答）

御指摘のとおり、パブリック・コメントにおいては、送り状の記載事項について、その具体的項目を挙げた上でこれを増やすべきであるとの意見が寄せられた（注1）。

改正法案では、送り状の記載事項として「荷送人の氏名又は名称」を追加することとしており、上記の意見が実質的に反映されている部分もある。

もともと、送り状は、運送債務の履行に必要な情報を運送人に通知するための書面であり、例えば、パブリックコメントの中で記載事項とすべきとの意見があった運賃やその支払方法など、そのような情報に当たらないものを記載事項として法定するのは相当でない。また、改正法案では、送り状の交付義務は、陸上・海上・航空運送及びこれらを組み合わせた複合運送にも妥当する総則的規律として位置付けられており、そのような規律に相応しいものとする必要がある。そのため、例えば、これもパブリックコメントの中にあった有料道路の利用料など、特定の運送形態を前提とするようなものを記載事項として法定するのも相当でないと考えられる。

改正法案では、このような観点から、上記の意見を全面的に反映させることはしなかったものである（注2）。

（注1）本文の意見の全文は次のとおり。

「貨物自動車運送事業においては、荷主との力関係や業界の多層構造も背景に、運送日時や重量、附帯業務、車両留置料などが明確でない場合が多く、また契約の書面化率も低いことが、契約外の附帯業務の発生とそれに対する料金の未収受、過積載、長時間の手待ち

の常態化など、業界の厳しい経営環境や、ドライバーの長時間労働をもたらす要因となっている。国土交通省では、このような状況に鑑みて、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を发出し、現在、行政と業界労使が一体となって、その定着に取り組んでいる。よって、このガイドラインの内容（①運送委託者/受託者名、連絡先等、②委託日、受託日、③運送日時（積込み開始日時・場所、取卸し終了日時・場所）、④運送品の概要、車種・台数（荷姿、数量・重量なども含む）、⑤運賃、燃料サーチャージ、⑥附帯業務内容、⑦有料道路利用料、附帯業務料、車両留置料その他、⑧支払方法、支払期日）を網羅されたい。」

（注２）本文の意見に掲げられた項目のうち、「④運送品の概要、車種・台数（荷姿、数量・重量なども含む）」は、改正法案においても、「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」、「荷造りの種類」として、現行法同様、実質的に送り状の記載事項となっている。

（参照条文）

改 正 案	現 行
<p><u>（送り状の交付義務等）</u></p> <p><u>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。</u></p> <p>二 <u>運送品の種類</u></p> <p>二 <u>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</u></p> <p>三 <u>荷造りの種類</u></p> <p>四 <u>荷送人及び荷受人の氏名又は名称</u></p>	<p><u>第五百七十条 荷送人ハ運送人ノ請求ニ因リ運送状ヲ交付スルコトヲ要ス</u></p> <p><u>②運送状ニハ左ノ事項ヲ記載シ荷送人之ニ署名スルコトヲ要ス</u></p> <p>二 <u>運送品ノ種類、重量又ハ容積及ヒ其荷造ノ種類、個数並ニ記号</u></p> <p>二 <u>到達地</u></p> <p>三 <u>荷受人ノ氏名又ハ商号</u></p> <p>四 <u>運送状ノ作成地及ヒ其作成ノ年月日</u></p>

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っ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。

（新設）

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

15 問 法務省では、送り状の記載項目について政省令で細かい規定を行う予定があるのか、法務当局に問う。

（答）

商法の送り状の交付義務に関する規律は任意規定であり、これと異なる内容の特約も許容されていることから、それぞれの運送事業において必要な特約を設けることによって、適切な対応が可能であると考えられる。例えば、法制審議会商法部会における調査・審議の過程でも、送り状の「作成年月日」が記載事項として法定されなくとも、国内航空運送では、運送約款で「作成年月日」の記載が求められているため、実務上の支障はないとの指摘（注）等がされていた。

そのため、現時点において、法務省として、送り状の記載事項について政省令で詳細な規定を設けることは想定していない。

（注）商法部会第14回会議における菅原委員（ANAホールディングス株式会社執行役員・弁護士）の発言

「航空運送状につきましては、国内の場合、運送約款に作成年月日の明記が規定されております。これに対して、国際の場合、モントリオール条約5条で要求する記載事項には作成年月日がありません。この点、IATA統一様式では、運送契約締結の期日を記載するような仕様になっております。遠藤委員からの御質問についてですが、仮に作成年月日の記載が法定されなかったとしても、実務的に特段の支障はないものと考えます。」

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

16 問 危険物の運送について、特に危険物に関する通知をめぐって重大な事故になった事例やトラブルになった事例はどのようなものがあるか、法務当局に問う。

（答）

- 1 危険物に関する通知義務について、実務上著名な事例として、最高裁平成5年3月25日判決の事案がある。

これは、インド洋上を航行中のリベリア船籍の貨物船内で発生した火災・爆発事故につき、定期傭船契約に基づいて船主に対して船体損傷等の損害を賠償した海運会社が、火災の原因は船倉に積みつけられていた高度さらし粉（注1）からの発火にあるとして、その危険性及び取扱方法に関する適切な通知を怠った高度さらし粉の製造業者らの不法行為を主張して、損害賠償を求めたという事案である（注2）。

- 2 このほか、法制審議会商法部会の調査・審議の過程では、運送実務の立場から、実際は毒物であった運送品を、品名「サンプル」ということで運送を引き受け、途中で紛失したが、荷送人に確認したら実際は毒物であるということで、大至急捜索依頼を受けたという事件が紹介されていた（注3）。

（注1）高度さらし粉は、次亜塩素酸カルシウムを有効成分とする化学薬品であり、常温でも緩慢な自然分解を続けるが、特に水分を吸収したときや加熱されたときなどには、急激に組織分解を起こし、その放出する酸素と熱のために爆発的に燃焼する性質を有している。

（注2）最高裁は、概要、次のとおり判示した。

- 海運業者が、通常尽くすべき調査により、危険物の危険性の内容、程度及び取扱上の注意事項を知り得るときは、当該危険物の製造業者及び販売業者は、海運業者に対し、上記の事項を告知する義務を負わない。

- ・ 海運業者Xは、本件運送品が高度さらし粉であって、発火の危険性を有することを認識していた上、危険物海上輸送に関し国際的に権威のあるイムココード（現：IMDGコード）等を参照して調査することにより、その危険性の内容、程度及び取扱上の注意事項を容易に知り得たものというべきである。したがって、製造業者Yらが、危険物の製造業者及び販売業者として、Xに対し、上記の事項を告知する義務を負っていたということとはできない。

（注3）商法部会第6回会議における加藤委員（日本通運株式会社総務・労働部専任部長）発言

「危険品に関する実務の関係で調査依頼がありまして、（中略）この20年ぐらいずっと調べてみましたが、我々として危険品を知らずに受けたという事例はないです。結果的にうまく運送が終わって分からなかったのかもしれませんが、危険品の明告を受けなくて途中で事故になったケースは今までなかったと。

ただ、唯一あるのが、これを危険品と捉えるのがいかどうか分かりませんが、毒物を品名「サンプル」ということで受託して、途中で紛失してしまったのですが、荷送人に確認したら実は毒物だったということで、大至急探してくれという事件が1件だけありました。以上、簡単に御披露します。」

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

17問 危険物の通知義務に違反した荷送人の責任の在り方については、パブリック・コメントで多くの意見があった項目だが、どのような経緯・理由で要綱案の形になったのか、法務当局に問う。

（答）

1 要綱案の形となった経緯（注）

危険物の通知義務に違反した荷送人の責任の在り方について、法制審議会商法部会における調査・審議が開始された当初は、①荷送人が無過失責任を負うという案、②荷送人が危険物該当性につき善意無過失であるときは責任を免れるという案、③運送人が荷送人の過失を証明したときに荷送人が責任を負うという案の3案が提示されていた。

その後、商法部会における調査・審議を経て、中間試案においては、①荷送人が無過失責任を負うという案と、②荷送人において過失がなかったことを証明したときは責任を免れるという案の2案が併記され、パブリック・コメントの手續に付された。

パブリック・コメントの手續では、（御指摘のとおり）多くの意見が寄せられ、先ほど申し上げた2案のいずれを支持する意見も多数寄せられた。

商法部会では、パブリック・コメントの手續で寄せられた意見も踏まえ、その後も調査・審議を継続し、最終的に、要綱案としては、②荷送人において過失がなかったことを証明したときは責任を免れるという案が採用されたものである。

2 過失推定責任とされた理由

先ほど申し上げた案が採用された理由としては、

一つに、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、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る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、の三点が挙げられる。

(注) 部会資料等の該当部分の抜粋

○ 部会資料 2 (平成 26 年 5 月 28 日)

「〔危険物の〕通知義務に違反した場合の荷送人の責任については、次のような考え方があり得る。

【甲案】 荷送人は、無過失責任を負う。

【乙案】 荷送人は、運送品が危険物であることにつき善意無過失であるときは、責任を免れる。

【丙案】 運送人が荷送人の申告義務違反につき過失があったことを証明したときは、荷送人は責任を負う。」

○ 中間試案 (平成 27 年 3 月 11 日)

「荷送人は、〔危険物の通知義務〕に違反したときは、運送人に対し、これによって生じた損害を賠償する責任を負う。

【甲案】 ただし、アに規定する事項を通知しなかったことにつき過失がなかったときは、この限りでない。

【乙案】 甲案のような例外を設けない。」

○ 要綱案 (平成 28 年 1 月 27 日)

「荷送人がアに規定する通知義務に違反したときは、運送人は、これによって生じた損害の賠償を請求することができる。ただし、その違反が荷送人の責めに帰することができない事由によるものであるときは、この限りでない。」

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

18 問 改正法案では、危険物の通知義務に違反した荷送人の責任について、要綱案にあった「荷送人が危険物の通知義務に違反したときは、運送人は、これによつて生じた損害の賠償を請求することができない。ただし、その違反が荷送人の責めに帰することできない事由によるものであるときは、この限りでない」という項目に対応する規定がないが、それはなぜか、この項目がある要綱案と改正法案は何が違うのか又は違うのか、法務当局に問う。

（答）

改正法案において、要綱案の御指摘の部分を条文化していないというのは、御指摘のとおりである。

これは、新商法第572条において、荷送人の危険物に関する通知義務を規定すれば、これに違反した荷送人の責任については、一般法である民法第415条の規定により、要綱案の御指摘の部分と同じ規律となるため、特段商法に規定を設ける必要はないと考えられるためである。

すなわち、民法の一部を改正する法律（平成29年法律第44号）による改正、いわゆる債権法改正後の民法の規定で申し上げると、「債務者がその債務の本旨に従った履行をしないとき（中略）は、債権者は、これによって生じた損害の賠償を請求することができる。ただし、その債務の不履行が（中略）債務者の責めに帰することができない事由によるものであるときは、この限りでない。」とされており、危険物に関する通知義務に違反した場合にもこの規定が適用されるため、改正法案における規律の内容は、要綱案と同じことになる（注）。

（注）本文の内容は、以下のとおり、部会資料においても明示されていた。

○ 部会資料19-2（商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案のたたき台（2）についての補足説明）

「(2) 危険物に関する通知義務

ア 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品であるときは、その引渡しの前に、運送人に対し、その旨及び当該物品の品名、性質その他の当該物品の安全な運送に必要な情報を通知しなければならないものとする。

イ 荷送人がアに規定する通知義務に違反したときは、運送人は、これによって生じた損害の賠償を請求することができる。ただし、その違反が荷送人の責めに帰することができない事由によるものであるときは、この限りでない。【P】

(説明)

(前略) なお、イの規律は、民法第415条と同様であるため、商法に新たに規律を設けるものでないが、要綱案の分かりやすさの点から明示することとしている。

(参照条文) 民法 (明治二十九年法律第八十九号)

(債務不履行による損害賠償)

第四百十五条 債務者がその債務の本旨に従った履行をしないとき又は債務の履行が不能であるときは、債権者は、これによって生じた損害の賠償を請求することができる。ただし、その債務の不履行が契約その他の債務の発生原因及び取引上の社会通念に照らして債務者の責めに帰することができない事由によるものであるときは、この限りでない。

2 (略)

平成30年4月18日(水)  
松田 功議員(立憲)

衆・法務委員会  
対法務当局(民事局)

19 問 改正法案において、荷送人が危険物の通知義務に違反しても運送人が損害の賠償を請求することができないのはどのような場合か、荷送人が帰責事由(責めに帰することができない事由)の立証責任を負うという理解で良いか、これは改正法案には規定がないが、どのような形で法律上担保されるのか、法務当局に問う。

(答)

1 運送人が損害賠償請求できない場合の具体例

例えば、コンテナの運送契約を締結し、その運送人が自ら運送するのではなく、更に別の運送人との間で実際の運送をさせるために、自らが荷送人となって運送契約を締結するということが行われる。このように間に立った運送人のことを利用運送人というが、実務上、利用運送人がコンテナの中身を自ら確認することはないといわれている。

このような場合において、コンテナの内容物が危険物であって、これにより実際に運送をした運送人に損害が生じたときは、利用運送人の荷送人としての責任が問題となるが、当該第三者の作成した送り状に危険物との記載がなく、利用運送人として危険物と認識し得る余地もないときなどは、荷送人となる利用運送人に帰責事由がないことがあり得る(注2)。

2 帰責事由の主張立証責任

(御指摘のとおり、)改正法案の下では、危険物に関する通知義務に違反した荷送人が損害賠償責任を免れるためには、自ら帰責事由がないことを主張立証する必要がある。このことは(、先ほど申し上げたとおり)、一般法である民法第415条の規定が適用されることによる。

(注1) フォワーダーとは、実務上、利用運送業、運送取次業、航空代理店業、海運代理店業、海運仲立業等を営む者をいうようである。

(注2) ただし、現在の裁判実務は、危険物に関する通知の欠如について、厳しく責任を問う傾向にある。

例えば、東京高裁平成25年2月28日判決・判例時報2181号3頁は、製造業者の作成したSDS（安全データシート）の国連分類欄及び国連番号欄などが空白であった事案に関し、実運送人から不法行為に基づく損害賠償請求を受けた商社について、海上運送の荷送人には公法上の危険物分類義務が課せられていることを前提に、「製造業者に危険性評価試験の実施の有無及びその結果を確認し、これが実施されていなかったとすれば、その実施を指示するか又は自ら試験機関に委託して実施させ、その結果に基づいて危険物該当性の有無を分類すべき注意義務があった」などとして、過失が認められる旨を判示している。

(参照条文)

○ 民法（明治二十九年法律第八十九号）

（債務不履行による損害賠償）

第四百十五条 債務者がその債務の本旨に従った履行をしないとき又は債務の履行が不能であるときは、債権者は、これによって生じた損害の賠償を請求することができる。ただし、その債務の不履行が契約その他の債務の発生原因及び取引上の社会通念に照らして債務者の責めに帰することができない事由によるものであるときは、この限りでない。

2 （略）

○ 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。

2～8 （略）

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

20 問 パブリック・コメントで、運送品の延着の場合の損害賠償の額について、甲乙両案に意見があったと聞か  
が、どのような議論を経てこのような形になったのか、  
現行第577条とどう変わったのか又は変わっていないのか、また「延着」の定義はあるのか、法務当局に  
問う。

（答）

1 「延着」の定義について

まず、改正法案でも、「延着」について、定義を置くこと  
とはしていない（注1）。

2 延着の場合の損害賠償の額

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ことになるものと解されている。

この点について（、御指摘のとおり）、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2）。

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は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、実質的な改正はない。

(注1) 解釈上、一般に、「延着」とは、「運送品が到達すべき時期に到達しないこと」をいうとされている。

(注2) 「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、その引渡しがさ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)  
松田 功議員(立憲)

衆・法務委員会  
対法務当局(民事局)

21問 物品運送の損害賠償における荷受人の権利について、今まではどうなっていて、どのような問題があったのか、今回どう変わるのか、それによってどのような効果を期待することができるのか、法務当局に問う。

(答)

## 1 現行法における問題

前提として、荷受人は、運送契約を締結する当事者ではなく、当然に運送契約上の権利を有するものではない。

現行法では、運送品が到達地に到着した後は、荷受人は、運送契約によって生じた荷送人の権利と同一の権利を取得することとされている。そのため、運送品の全部が滅失して到達地に到着しなかった場合には、荷受人は、運送契約上の権利を取得せず、運送人に対して契約責任を追及するには、荷送人からその権利の譲渡を受けた上で、これを行行使す必要がある。

しかし、一般に、国際売買契約では、運送品の船積み時などにその滅失の危険が買主に移転する旨の契約条件(インコタームズのC類型など)が定められる場合も多い。その場合には、売主である荷送人は、運送中の運送品の滅失について運送人の責任を追及するインセンティブを有していないため、荷受人が、外国にいる荷送人と交渉して、その運送契約上の損害賠償請求権の譲渡を受けた上で権利行使をする必要があるが、その交渉が成立するまでには相当の負担が生ずることになる。

## 2 改正による効果等

そこで、改正法案では、運送品の全部滅失の場合にも、荷受人は、運送契約によって生じた荷送人の権利と同一の権利を取得することとした上で、荷受人が損害賠償の請求をした

ときは、荷受人の権利が優先し、荷送人はその権利を行使することができないこととした（新第581条第1項、第2項）（注）<sup>1</sup>。

これにより、運送品の全部滅失の場合であっても、荷受人が適切に権利行使をすることが可能になることが期待される。

（注）本文の規律（荷送人の権利と荷受人の権利との関係）は、船荷証券が発行されているときは、適用がない（新第768条による新第581条の適用除外）。

（参照条文）

改 正 案	現 行
<u>（荷受人の権利義務等）</u> <u>第五百八十一条 荷受人は、運送品が到達地に到着し、又は運送品の全部が滅失したときは、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を取得する。</u> <u>2・3 （略）</u>	<u>第五百八十三条 運送品が到達地に達シタル後ハ荷受人ハ運送契約ニ因リテ生シタル荷送人ノ権利ヲ取得ス</u> <u>②（略）</u>

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

22問 運送品の損傷による運送人の責任に関する期間制限について、現状では、運送人が損傷を知らなかった場合は1年の消滅時効、知っていた場合は5年の消滅時効となっているが、どのような問題が生じていたのか、法務当局に問う。

（答）

（御指摘のとおり、）現行商法では、運送品の損傷についての運送人の責任は、荷受人が運送品を受け取った日（注1）から1年の消滅時効に服し、運送人に「悪意」がある場合には、5年の消滅時効に服する（現行商法第589条、第566条、第522条）。

判例は、ここでいう「悪意」の意義について、運送品に損傷があることを知っていたことをいうと判示している（注2）ことから、運送人としては、1年を経過した後であっても、「運送品に損傷があることを知っていたはずである」と主張されると、事実上、訴訟に対応することを余儀なくされることとなる（注3）。そのため、大量の貨物を反復継続的に運送する運送人の地位が不安定なものとなっているなどの問題が生じている。

（注1）全部滅失にあつては、消滅時効の起算点は、運送品の引渡しが行われるべき日である（現行第589条、第566条第2項）。

（注2）本文の判例（最高裁昭和41年12月20日判決）は、速やかに法律関係を確定して運送人が長期間にわたる証拠の保全をしなくても済むようにするという趣旨に反しているとして、学説から強く批判されている。学説上は、運送人の責任が1年で消滅しない事態をできるだけ制限的にすべきという観点から、「悪意」を運送人が故意に損傷を生じさせ、又は故意に損害を隠蔽した場合をいうと解釈するのが通説とされている。

（注3）注2の判例の事案は、運送品の引渡しから2年3か月を経過した後、訴えが提起されたというものである。

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

23問 運送品の損傷による運送人の責任に関する期間制限について、引渡しから1年の除斥期間として国際海上物品運送と同じルールとすることでどのような効果を期待することができるか、法務当局に問う。

（答）

先ほど申し上げたとおり、現行商法の下では、大量の貨物を反復継続的に運送する運送人の地位が不安定なものとなっているが、改正法案が成立し、これが施行された後は、このような状況が解消され、運送人がリスクについて予見可能性が高まるという効果が期待される。

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

24問 現状では、旅客運送一般について、運送人の免責約款の効力に関する規定がないとのことだが、具体的にどのような状態になっているのか、それによってどのような問題が生じていたのか、法務当局に問う。

（答）

1. 現状

現行法には、陸上旅客運送については、運送人の損害賠償責任を免責する特約の効力に関する規定はないが、海上旅客運送については、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を免責する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）。また、航空旅客運送については、そもそも規定自体が欠けている。

2. 生じている問題

このため、現行法の下では、現に、一部の国内航空旅客運送実務において、最近まで、運送人の責任を旅客一人につき2300万円に制限する旨の契約条項が見られた（注）。また、一部の海上旅客運送実務では、妊婦が乗船する場合に、「乗船中に生じた問題については一切迷惑を掛けない」旨の記載のある誓約書を求める例も見られる。

また、事業者の軽過失による損害賠償責任の一部を減免する特約は、消費者の利益を一方的に害し、又は公序良俗に反するとして、消費者契約法第10条又は民法第90条によっても無効となり得るが、消費者契約法第10条の「信義誠実の原則に反して消費者の利益を一方的に害する」という要件に該当するか等をめぐり、予測可能性が高いとはいえない状況となっている。

（注）平成26年末時点では、41社の国内航空運送事業者の運送約款において、賠償額の上限を定める条項が設けられていたが、法制審

議会商法部会における議論状況を踏まえ、平成27年7月時点では、当該条項は、いずれも削除されたようである。

(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って、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。

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

25問 旅客の生命・身体の侵害についての運送人の責任を減免する特約を無効とする旨の規定を新設すること  
でどのような効果を期待することができるのか、法務  
当局に問う。

（答）

改正法案では、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  
することとしており、旅客の生命・身体という重要な法益が侵害された場  
合に、不当な特約によってその賠償が制限されることがなくなることが期  
待される。

また、旅客運送について、無効とされるべき特約の範囲が明確化される  
ことで、運送人にとってもその予測可能性が高まることになる。

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

26問 これまでは、海上運送人の責任について、国内は無過失責任、国際は過失責任と異なっていて、どのような問題が生じていたのか、法務当局に問う。

（答）

（御指摘のとおり、）現行商法では、運送人は、航海の開始時において船舶が予定された航海に堪える能力を備えているようにする義務、すなわち、堪航能力担保義務を負っているが、この義務違反による責任は、判例上、無過失責任とされており（注1）、国際海上物品運送法において、堪航能力担保義務違反による責任が過失責任とされていることと不均衡が生じている。

現代では、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不具合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乏しく、内航の運送人にのみ重い責任を負わせていることには問題があると考えられる（注2）。

（注1）上記判例（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）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。

（注2）注1の判例の事案において、第一審では、船舶所有者は堪航能

力担保義務違反につき過失はなかったと判示されており，それにもかかわらず船舶所有者が責任を負うこととなったことが不相当であるとの評価もあり得る。

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

27問 海上運送人の責任について、国内も過失責任として国際ルールと合わせることで、どのような効果を期待することができるのか、法務当局に問う。

（答）

先ほど申し上げたような不合理な不均衡が是正されることにより、内航海運事業者は、現行法のように、外航海運事業者より重い損害賠償責任を負うことがなくなる。

これにより、内航海運事業者の成長のための基盤整備に資することも期待されると考えられる。

（参考）内航海運事業者の数は、以下のとおり全体として減少傾向にある。

年月日	運送事業者数	貸渡事業者数	合計
平成 元年度末	7 2 5	3 4 6 3	4 1 8 8
平成 1 1 年度末	6 8 0	2 6 7 1	3 3 5 1
平成 2 1 年度末	7 0 1	1 6 8 6	2 3 8 7
平成 2 8 年度末	6 3 3	1 3 1 7	1 9 5 0

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

28問 船舶の衝突による物損に関する不法行為責任の期間制限について、これまでは、国内は加害者等を知ってから1年の消滅時効、国際は不法行為時から2年の消滅時効と異なっていて、どのような問題が生じていたのか、法務当局に問う。

（答）

（御指摘のとおり、）船舶の衝突によって生じた債権について、現行商法では、被害者が損害及び加害者を知った時から1年の短期消滅時効に服することとされている。他方で、「船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約」（衝突条約）では、事故があった日、不法行為時から2年の短期消滅時効に服することとされている（条約第7条第1項）。

船舶の衝突においては、多数の利害関係人との間で権利関係を早期に画一的に確定させる必要性が高いため、財産権の侵害による損害賠償請求権について、船舶上の貨物の所有者など、利害関係人ごとに時効の起算点が異なることは船舶所有者の地位を不安定なものにし、相当でない。また、判例で実際に問題となった事案のように、事故に関する調査に1年以上を要することも見られ、1年という短期の消滅時効期間では被害者の権利保護に欠けるおそれがある（注1）（注2）。

（注1）本文の判例（最高裁平成17年11月21日第二小法廷判決・民集59巻9号2558頁）の事案及び時系列は、次のとおりである。

平成11年6月 北海道東方沖の公海上で、濃霧の中、漁船が、リベリア国籍の貨物船と衝突して、物的損害を受ける（漁船にも3割の過失が認められている。）。貨物船は、停船せずに航行を続けた。

平成11年10月 釧路海上保安部は、当該貨物船を衝突相手船と疑い、両船の塗膜片の鑑定を実施

平成12年5月 海難審判庁による漁船の呼出手続(この時点で、漁船は、衝突相手船を一応察知し得たが、的確な把握はできていなかった。)

(※ 当時は、海難審判庁が事故原因の究明を行っていた。)

平成12年10月 釧路海上保安部による漁船に対する業務上過失往来妨害被疑事件の取調べ(この時点になって、漁船は、貨物船が衝突相手船であることにつき、ほぼ間違いないという認識を有するに至った。)

平成13年8月 漁船から貨物船に対する損害賠償の支払の催告  
(注2) 運輸安全委員会のHPによれば、平成20年から平成28年4月までの間における重大船舶衝突事故(合計55件)について、詳細な報告書が公表された時期は、事故発生後、1年以内が8件、1年以上2年以内が36件、2年以上3年以内が11件であった。

(参照条文) 衝突条約

第7条 損害賠償ノ請求権ハ事故アリタル日ヨリ二年ヲ以テ時効ニ罹ル  
②～④ (略)

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

29問 船舶の衝突による物損に関する不法行為責任の期間制限について、国内も不法行為時から2年の消滅時効として国際ルールと合わせることで、どのような効果を期待することができるのか、法務当局に問う。

（答）

商法の規律を「船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約」（衝突条約）と整合させることにより、①時効の起算点が統一されることとなり、船舶所有者の地位が安定するとともに、②時効期間が2年とされることとなり、被害者の権利行使が不当に制限されることがなくなることが期待される。

平成30年4月18日(水)  
松田 功議員(立憲)

衆・法務委員会  
対法務当局(民事局)

30問 現状では、船舶による運送中に怪我をするなどの被害を受けた人による損害賠償請求にはどのような制限があったり、どのような順位に置かれたりしているのか、また、これによりどのような問題が生じていたのか、法務当局に問う。

(答)

御指摘の損害賠償請求権について、船舶先取特権との関係を申し上げますと、現状、船主責任制限法において、船舶の運航に直接関連して生ずる人身損害に基づく債権は、船舶所有者等がその責任を制限することができる債権、すなわち制限債権とされ、その損害賠償請求権が一部制限される代償として、船舶先取特権が認められている。ただし、その順位は、現行商法にある8つの船舶先取特権に次ぐ第9順位とされており、また、当該船舶上の旅客の人身損害に基づく債権や、船員の船舶所有者に対する債権は、制限債権ではなく、そもそも船舶先取特権が認められていない。

そのため、具体例で申し上げますと、自分が乗っている船舶が他のクルーズ船に衝突された結果、負傷した者が有する船舶先取特権は第9順位のものであり、また、当該クルーズ船に乗り組んでいた旅客や船員が、当該クルーズ船が海難事故に遭ったことによって負傷したとしても、船舶先取特権を取得することができず、これらの者の保護に欠けるという問題がある。

(参照条文) 船舶の所有者等の責任の制限に関する法律(昭和五十年法律第九十四号)

(船舶の所有者等の責任の制限)

第三条 船舶所有者等又はその被用者等は、次に掲げる債権について、この法律で定めるところにより、その責任を制限することができる。

一 船舶上で又は船舶の運航に直接関連して生ずる人の生命若しくは身体が害されることによる損害又は当該船舶以外の物の滅失若しく

は損傷による損害に基づく債権

二～五 (略)

2・3 (略)

4 船舶所有者等又はその被用者等は、旅客の損害に関する債権については、第一項の規定にかかわらず、その責任を制限することができない。

第四条 次に掲げる債権については、船舶所有者等及び救助者は、その責任を制限することができない。

一 (略)

二 船舶所有者等の被用者でその職務が船舶の業務に関するもの又は救助者の被用者でその職務が救助活動に関するものの使用者に対して有する債権及びこれらの者の生命又は身体が害されることによって生じた第三者の有する債権

(船舶先取特権)

第九十五条 制限債権者は、その制限債権につき、事故に係る船舶、その属具及び受領していない運送貨の上に先取特権を有する。

2 前項の先取特権は、商法（明治三十二年法律第四十八号）第八百四十二条第八号の先取特権に次ぐ。

3・4 (略)

平成30年4月18日(水)  
松田 功議員(立憲)

衆・法務委員会  
対法務当局(民事局)

31問 「船舶の運航に直接関連して生じた人の生命・身体  
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旨の規定を  
設ける」ことによって、現在と何が変わり、どのよう  
な効果を期待することができるのか、法務当局に問う。

(答)

先ほど申し上げたとおり、改正法案では、船舶の運航に直接  
関連して生ずる人身損害に基づく債権については、制限債権に  
当たるか否かにかかわらず、船舶先取特権を認め、かつ、最優  
先の順位を与えることとしている。

これにより、人身損害を受けた被害者は、その損害賠償請求  
権について船舶の換価代金から優先的に弁済を受けることがで  
きることになり、また、他の船舶先取特権を有する者、例えば  
当該船舶に対して燃料油を供給した燃料油供給業者などと競合  
した場合にも、これらの先取特権を有する者に優先して弁済を  
受けられることとなり、被害者の被害回復に資することが期待  
される。

平成30年4月18日（水）  
松田 功議員（立憲）

衆・法務委員会  
対法務当局（民事局）

32問 「海難救助者は海洋環境の汚染を防止・軽減した  
場合の費用を請求し得るようにする」との規定によっ  
て、現在と何が変わり、どのような効果を期待するこ  
とができるのか、法務当局に問う。

（答）

- 1 現行法において、海難救助とは、船の座礁等の海難に遭遇した船舶又は積荷を義務なくして救助することをいう。救助者は、実際に救助が成功した場合に限り、被救助者に対し、救助料を請求することができる。そして、救助料の額は、特約がない限り、裁判所が一切の事情を考慮して定めるが、救助された物の価額が上限となる。
- 2 現代の海難事故においては、船舶からの油の排出等により海洋汚染が生ずることも多い。しかし、そのような船舶の救助のために多大な費用を支出しても、実際に救助が成功しなかったり、救助された物の価額が低額であったりすると、十分な救助料の支払を受けることができないこととなる。
- 3 そこで、改正法案では、海洋汚染の防止軽減措置をとった者に船舶所有者（注1）に対する特別補償料の支払請求権を認める旨の規律（注2）を設けることとした（新商法第805条）。これにより、救助者は現に支出した費用の補填を受けることが可能となるため、海洋汚染の防止軽減措置が促進されることを期待することができる。

（注1）商法第3編（海商）では、基本的に、船舶を用いた海上企業経営の主体として「船舶所有者」という語を用いており、船舶賃借人が当該船舶を用いて海上企業経営を行う船舶賃貸借の場合には、船舶賃借人が特別補償料の支払義務を負うこととなる。

(注2) 特別補償料に関する規律の概要は、次のとおりである。

- ① 救助従事者は、海難に遭遇した船舶から排出された油などにより海洋環境等に障害を及ぼすおそれがある場合において、その防止・軽減のための措置をとったときは、船舶所有者に対し、特別補償料として、当該措置として必要又は有益であった費用の支払を請求することができる（新第1項及び第2項）。
- ② 救助従事者が別に救助料債権を有するときは、特別補償料の額は、当該救助料の額を控除した額とする（新第4項）。
- ③ 救助従事者の措置により実際に海洋環境等の障害を防止・軽減した場合には、特別補償料は、当事者の請求により一定の範囲で増額され（新第3項）、救助従事者に過失があった場合には減額され得る（新第5項）。

(参照条文)

改 正 案	現 行
<p><u>(救助料の支払の請求等)</u></p> <p><u>第七百九十二条 船舶又は積荷その他の船舶内にある物（以下この編において「積荷等」という。）の全部又は一部が海難に遭遇した場合において、これを救助した者があるときは、その者（以下この章において「救助者」という。）は、契約に基づかないで救助したときであっても、その結果に対して救助料の支払を請求することができる。</u></p> <p><u>(救助料の額)</u></p> <p><u>第七百九十三条 救助料につき特約がない場合において、その額につき争いがあるときは、裁判所は、危険の程度、</u></p>	<p><u>第八百条 船舶又ハ積荷ノ全部又ハ一部カ海難ニ遭遇セル場合ニ於テ義務ナクシテ之ヲ救助シタル者ハ其結果ニ対シテ相当ノ救助料ヲ請求スルコトヲ得</u></p> <p><u>第八百一条 救助料ニ付キ特約ナキ場合ニ於テ其額ニ付キ争アルトキハ危険ノ程度、救助ノ結果、救助ノ為メニ要シ</u></p>

救助の結果、救助のために要した労力及び費用（海洋の汚染の防止又は軽減のためのものを含む。）その他一切の事情を考慮して、これを定める。

（救助料の上限額）

第七百九十五条 救助料の額は、特約がないときは、救助された物の価額（救助された積荷の運送賃の額を含む。）の合計額を超えることができない。

（特別補償料）

第八百五条 海難に遭遇した船舶から排出された油その他の物により海洋が汚染され、当該汚染が広範囲の沿岸海域において海洋環境の保全に著しい障害を及ぼし、若しくは人の健康を害し、又はこれらの障害を及ぼすおそれがある場合において、当該船舶の救助に従事した者が当該障害の防止又は軽減のための措置をとったときは、その者（以下この条において「汚染対処船舶救助従事者」という。）は、特約があるときを除き、船舶所有者に対し、特別補償料の支払を請求することができる。

2 特別補償料の額は、前項に規定する措置として必要又は有益であった費用に相当する額とする。

3 汚染対処船舶救助従事者がその措置により第一項に規定する障害を防止し、又は軽減したときは、特別補償料

タル労力及ヒ費用其他一切ノ事情ヲ斟酌シテ裁判所之ヲ定ム

第八百三条 救助料ノ額ハ特約ナキトキハ救助セラレタル物ノ価額ニ超ユルコトヲ得ス

（新設）

は、当事者の請求により、前項に規定する費用に相当する額以上当該額に百分の三十（当該額が当該障害の防止又は軽減の結果に比して著しく少ないことその他の特別の事情がある場合にあっては、百分の百）を乗じて得た額を加算した額以下の範囲内において、裁判所がこれを定める。この場合においては、第七百九十三条の規定を準用する。

4 汚染対処船舶救助従事者が同一の海難につき救助料に係る債権を有するときは、特別補償料の額は、当該救助料の額を控除した額とする。

5 汚染対処船舶救助従事者の過失によって第一項に規定する障害を防止し、又は軽減することができなかつたときは、裁判所は、これを考慮して、特別補償料の額を定めることができる。