

平成30年4月18日(水)
藤野 保史議員(共産)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

1 問 改正法案の下では、危険物の運送を委託する荷送人は、どのような義務を負うこととなるのか、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

現行商法には、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

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律に従うものと整理している。

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、債務不履行による損害賠償責任を負うが、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)。

3 通知すべき情報

荷送人が、通知すべき事項は、運送品が危険物である旨及び当該運送品の品名、性質その他の当該運送品の安全な運送に必要な情報を通知する義務を負っている(新第572条)。通知すべき情報の内容は、その危険物の性質に応じて様々である。

(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。

(対大臣・副大臣・政務官)
4月18日(水)衆・法務委

民事局 作成
串田 誠一 議員(維新)

1 問 海商法は統一的な運用が望まれているにもかかわらず改正されてこなかったのはなぜか、法務大臣に問う。

(答)

〔改正が行われなかった理由〕

6 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。

8 〔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「^{せんしゅ}船主責任制限法」という。)の制定
- ・ 昭和57年 ^{せんしゅ}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 ^{せんしゅ}船主責任制限法の改正

【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)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

2問 「運送人」という定義が商法に定められていなかった理由は何か、法務当局に問う。

(答)

現行法では、「運送人」とは、陸上又は湖川・港湾において物品又は旅客の運送をすることを業とする者をいうとされ(現行第569条)、海上運送については運送人という用語が用いられておらず(現行第3編第3章)、航空運送については規律自体を欠いている。なお、海上運送においては、「船舶所有者」という用語が用いられているが、これは、かつては、船舶所有者が自ら運送人になることが多かったことによるものと考えられる。

しかし、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、改正法案では、運送人の定義につき、「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」と改めることとした(新第569条第1号)。

(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を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)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

3 問 危険物がある程度抽象的な規律にしなければならないというが、一般的な例などがあるのか、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。

もっとも、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、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。

(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。

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

4問 危険というのは爆発というような意味か、それとも液体が漏れるということになるのか、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」(新第572条)とは、物理的に「引火性、爆発性」これに類する危険性を有する運送品を意味するものである。このため、液体が漏れることにより、そのような物理的な危険を生じさせるものであれば、危険物に当たることになるが、そのような物理的な危険性がなく、単に液体が漏れるおそれがあるということのみでは、商法上の危険物には当たらないことになる。

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

5.問 動物は「危険物」に含まれるのか、食べ物が臭う場合などはどうか、法務当局に問う。

(答)

(先ほど申し上げたとおり、)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」

(新第572条)とは、物理的に「引火性、爆発性」又はこれに類する危険性を有する運送品を意味するものである。そのような物理的な危険性がなく、動物であるということのみでは、商法上の危険物には当たらない。

同様に、そのような物理的な危険性がなく、食べ物が臭うということのみでは、商法上の危険物には当たらない。

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

6 問 危険物に関する通知を受けると、運送人としてどのような対応が考えられるのか、費用面でどのように変わっていくのか、法務当局に問う。

(答)

危険物に関する通知を受けた運送人は、その通知の内容を踏まえ、物品の危険性が現実には生じないように注意をしながらこれを運送することとなると考えられる。

もともと、現行法の下においても、一般に、危険物の運送を委託する荷送人は、その引渡しの前に、運送人に対し、その品名、性質その他の当該危険物の安全な運送に必要な情報を通知するのが通常であるといわれている。このため、改正法案によることとなっても、実務上の運用自体はさほどは変わらないものと考えられ、運送人として新たな対応を要したり、運送賃の増減を招いたりするといった変化をもたらすものではないと考えている。

平成30年4月18日（水）
串田 誠一議員（維新）

衆・法務委員会
対法務当局（民事局）

7問 危険物であることを通知しないと、それだけで債務不履行となり、不可抗力でも荷送人の責任は発生するのか、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従うものと整理している。

そのため、荷送人は、通知義務に違反して危険物であることを通知しなかった場合であっても、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（注）。

（注）例えば、コンテナの運送においては、荷送人Aから運送を引き受けた利用運送人Bが、自ら荷送人となって実際の運送を下請運送人Cに委託するということが行われるが、実務上、利用運送人B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、実際の運送をしたCが危険物による損害を受けたとしても、BがAから危険物に関する通知を受けず、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Bに帰責事由がないことがあり得る。

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

8問 例えば、密閉された容器など、通常の状態では危険でなかったとしても、高温になったために爆発するようなものは、危険物に当たるのか、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、「危険物」につき、「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)。

これは、物理的に「引火性、爆発性」とこれに類する危険性を有する運送品を指すものであり、適切な運搬容器の使用や適切な積載方法によれば、安全に運送することができるが、例えば、水分を吸収したときや加熱されたときなどに爆発的に燃焼する性質を有するなど、運搬容器や積載方法などを誤ると引火や爆発をする物品も含まれると考えられる。

(参考) 最高裁平成5年3月25日判決(高度さらし粉事件)において問題となった高度さらし粉は、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おり、高度さらし粉は、事件当時、危険物船舶運送及び貯蔵規則では、「水と空気と作用して危険となる物質」に分類され、船倉内に積みつけるときには上積みとし、その上部に他の積荷を積んではならない旨積載方法が規定されていた。

同事件は、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上記高度さらし粉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。

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

9 問 運送賃の支払時期はいつか、また、支払時期の規定は、任意規定か、法務当局に問う。

(答)

1 現行法には、運送賃の支払時期に関する規定はないが、一般的な解釈(注1)を明確化するため、改正法案では、運送賃は運送品の引渡しと同時に支払わなければならない旨の規定を商法に設けることとした(新第573条第1項)(注2)。

2 運送賃の支払時期に関する規定は、任意規定である。

(注1) 物品運送においては、物品を運送して荷受人に引き渡すことと運送賃の支払とが対価関係にあり、運送品の引渡しと運送賃の支払とが同時履行の関係にあることが前提とされている(留置権に関する現行第589条、第562条もその現れである。)

(注2) 新第573条第1項の表現は、請負に関する民法第633条を参考にしている。

(報酬の支払時期)

第六百三十三条 報酬は、仕事の目的物の引渡しと同時に、支払わなければならない。ただし、物の引渡しを要しないときは、第六百二十四条第一項の規定を準用する。

(参照条文) 新商法

(運送賃)

第五百七十三条 運送賃は、到達地における運送品の引渡しと同時に、支払わなければならない。

2・3 (略)

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

10 問 クレジットカードで運送賃を支払った場合には、運送賃の支払時期はいつと考えられるのか、法務当局に問う。

(答)

運送契約の当事者間で運送賃をクレジットカードにより支払う旨を定めた場合には、運送賃の支払時期をいつと見るかも当事者間の合意によって定まるものと考えられ、一概にお答えすることは困難である。

更問 現実には、カードを切った時ではないかと問われた
場合

(答)

現実には、カードを利用したときに代金が支払われたものとする合意がされていると解することができる場合が多いと思われるが、一般論としては、先に述べたとおり、一概にお答えすることは困難である。

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

11 問 延着による損害はどこまでの範囲を含むのか、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。

この点については実質的な改正はなく、改正法案の下においても、現行商法下における規律と同様の規律となる。

(参考) 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も検討された(※)。

しかし、主に次のような理由から、改正法案では、この考え方を採用していない。

- ① 諸外国の法制でも、この考え方による規律は見当たらないこと。
- ② 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するところ、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。

(※) 法制審議会商法部会の取りまとめた中間試案においては、このような考え方も併記されていた。

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

12 問 荷受人を確知できないときは供託できるとあるが、どこに供託するのか、生物や動物の場合はどうか、法務当局に問う。

(答)

- 1 運送人は、荷受人を確知することができないときは、運送品を供託することができる(商法第582条第1項)。
この供託は、債務の履行地の供託所にしなければならず(民法第495条第1項)、運送品が金銭及び有価証券以外の物品である場合には、これを供託する「供託所」は、法務大臣の指定する倉庫営業者又は銀行である(供託法第5条第1項)。
- 2 生物や動物の供託についても、これと同様であるが、法務大臣の指定する倉庫営業者等は、その営業の部類に属する物に限り保管義務を負うため、実際には、これらを供託することは困難であることが多いと考えられる。
- 3 仮に、供託ができない場合であっても、運送人は、荷送人に対し、相当の期間を定めて運送品の処分について指図をするよう催告をすることができ、荷送人がその指図をしないときは、運送人は、これを競売に付することができる(改正後の第582条)。

(注) 法務大臣の指定する倉庫営業者で営業を行っているもの(現況不明のものを除く。)は、平成27年2月1日現在、全国で14社(17事業所)である(銀行に対する指定はされていない。)

(参照条文) 供託法

第五条 法務大臣ハ法令ノ規定ニ依リテ供託スル金銭又ハ有価証券ニ非サル物品ヲ保管スヘキ倉庫営業者又ハ銀行ヲ指定スルコトヲ得

②倉庫業者又ハ銀行ハ其營業ノ部類ニ属スル物ニシテ其保管シ得ヘキ
数量ニ限り之ヲ保管スル義務ヲ負フ

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

13 問 供託による維持費は誰が負担するのか、法務当局に問う。

(答)

供託法第7条では、供託所となる倉庫営業者等は、供託物を受け取るべき者に対し、一般に同種の物について請求する保管料を請求することができるかとされている。したがって、運送人が供託する場合は、荷受人がその保管料を負担することとなる。

なお、運送人が運送品を供託するときは、まず、運送人が倉庫営業者等との間で保管料を支払うことを前提として、運送契約において、運送人が支払った費用については荷送人等の負担とする旨の約定を設けていることもあるといわれている。

(注) 標準引越運送約款

(引渡しができない荷物の処分)

第十二条 当店は、相当の期間内に前条第一項に規定する指図がないときは、荷物を倉庫営業者に寄託し又は供託しもしくは競売することがあります。

2 (略)

3 第一項の規定による処分に要した費用は荷送人の負担とします。

(参照条文) 供託法

第七条 倉庫営業者又ハ銀行ハ第五条第一項ノ規定ニ依ル供託物ヲ受取ルヘキ者ニ対シ一般ニ同種ノ物ニ付テ請求スル保管料ヲ請求スルコトヲ得

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

14 問 運送品の競売は、運送人が荷送人に対し相当の期間を定めて運送品の処分につき指図をすべき旨を催告したにもかかわらず、荷送人がその指図をしないときだ
けできるのか、荷送人が不明であるときは競売できないのか、法務当局に問う。

(答)

1 運送品の競売は、(荷送人ではなく、) 荷受人を確認することができない場合において、運送人が荷送人に対し相当の期間を定めて運送品の処分につき指図をすべき旨を催告したにもかかわらず、荷送人がその指図をしないときに、することができるとされている(新第582条第2項)(注)。

2 改正法案においては、荷送人が不明であることを直接の理由として競売に付すことができるものとはされていない。

もともと、荷送人と運送人とは運送契約の当事者であり、運送人は契約締結時に荷送人の連絡先等荷送人に関する情報を得ているのが通常であるが、運送人が当該情報に基づいて催告したにもかかわらず、荷送人から返答がなかったときは、「催告したにもかかわらず、荷送人がその指図をしないとき」に当たるとの評価が可能であり、運送品を競売に付すことができると考えられる。

また、損傷その他の事由による価格の低落のおそれがある運送品は、荷送人に対する催告をしないで競売に付すことができる(新第582条第3項)。

(注) 荷受人が運送品の受取を拒み、又はこれを受け取ることができない場合において、運送人が荷受人に対し相当の期間を定めて運送品の受取を催告し、かつ、その期間の経過後に荷送人に対し相当の期間を定めて運送品の処分につき指図をすべき旨を催告したにもかかわらず、荷送人がその指図をしないときも、運送人は、その運送品を競売に付すことができる。(新第583条)

(参照条文)

新第五百八十二条 運送人は、荷受人を確知することができないときは、
運送品を供託することができる。

2 前項に規定する場合において、運送人が荷送人に対し相当の期間を
定めて運送品の処分につき指図をすべき旨を催告したにもかかわらず、
荷送人がその指図をしないときは、運送人は、その運送品を競売に付
することができる。

3 損傷その他の事由による価格の低落のおそれがある運送品は、前項
の催告をしないで競売に付することができる。

4 前二項の規定により運送品を競売に付したときは、運送人は、その
代価を供託しなければならない。ただし、その代価の全部又は一部を
運送賃等に充当することを妨げない。

5 運送人は、第一項から第三項までの規定により運送品を供託し、又
は競売に付したときは、遅滞なく、荷送人に対してその旨の通知を発
しなければならない。

新第五百八十三条 前条の規定は、荷受人が運送品の受取を拒み、又は
これを受け取ることができない場合について準用する。この場合にお
いて、同条第二項中「運送人が」とあるのは「運送人が、荷受人に対
し相当の期間を定めて運送品の受取を催告し、かつ、その期間の経過
後に」と、同条第五項中「荷送人」とあるのは「荷送人及び荷受人」
と読み替えるものとする。

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

15 問 競売で競落されなかった場合はどうなるのか、法務
当局に問う。

(答)

運送人がその保管する運送品を競売に付したにもかかわらず、
競落されないときは、その保管を続けることとならざるを得な
い。

ただし、実務上は、競売手続において、運送人自らが運送品
を競落した上で、処分することがあると聞いている。

平成30年4月18日（水）
串田 誠一議員（維新）

衆・法務委員会
対法務当局（民事局）

16 問 運送品の滅失とは、運送品が壊れた場合や紛失した場合が含まれるのか、法務当局に問う。

（答）

運送品の「滅失」とは、運送品が消失してなくなることを行い、物理的な滅失のほか、所在不明や、他人の善意取得等により運送品を回復し得なくなった場合（法律的な滅失）を含むものである（注）。

（注）「全部滅失」とは、運送品の全部が消失してなくなることを行い、「一部滅失」とは、運送品の一部が消失してなくなることを行う。

「損傷」とは、傷などにより運送品の価値が一部減少することを行い、運送品の価値が零となり、その効用を喪失した場合は、全部滅失に当たる。

平成30年4月18日（水）
串田 誠一議員（維新）

衆・法務委員会
対法務当局（民事局）

17 問 損害額を算定するに当たって、中古品の場合はどのように金額を算定するのか、法務当局に問う。

（答）

運送品の滅失又は損傷の場合における損害賠償の額は、原則として、その引渡しが行われるべき地及び時における運送品の市場価格によって定めることとされている（新第576条第1項）。したがって、中古品であっても、その損害賠償の額については当該中古品の市場価格によって定めることとなる（注1）（注2）。

（注1）例えば、中古自動車については、「中古車が損傷を受けた場合、当該自動車の事故当時における取引価格は、原則として、これと同一の車種・年式・型、同程度の使用状態・走行距離等の自動車を中古車市場において取得しうるに要する価額によって定めるべき」とあるとされている（最高裁昭和49年4月15日判決）。

（注2）なお、市場価格がないときは、その引渡しが行われるべき地及び時における同種類で同一の品質の物品の正常な価格によって定めることとなる。この場合の価格決定の方法としては、①保険価額による方法、②CIF価格（送り状に記載された価格に運送賃・保険料を加算したもの）に関税等を加算したものによる方法があるとされている。

（参照条文）

（損害賠償の額）

第五百七十六条 運送品の滅失又は損傷の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市場価格（取引所の相場がある物品については、その相場）によって定める。ただし、市場価格がないときは、その地及び時における同種類で同一の品

質の物品の正常な価格によって定める。

2 運送品の滅失又は損傷のために支払うことを要しなくなった運送賃その他の費用は、前項の損害賠償の額から控除する。

3 (略)

平成30年4月18日（水）
串田 誠一議員（維新）

衆・法務委員会
対法務当局（民事局）

18問 高価品の定義について、法務当局に問う。

（答）

商法上、高価品の定義規定は設けられていないが、判例によれば、高価品とは、容積又は重量に比して著しく高価な物品をいうとされている（最高裁昭和45年4月21日第三小法廷判決・集民99号129頁）。（注1）（注2）

（注1）上記最判においては、容積重量ともに巨大な外国製研磨機が高価品に当たらないとされた。

（注2）高価品の例としては、宝石、貴金属、骨董品等が挙げられるが、具体的な判断は、時代によって変遷する対象物の評価によることになると考えられている。裁判例としては、絵画、宝飾品、文書フロッピーディスク等が高価品とされたものがある。

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

19問 個人的に大事にしているものも高価品に当たるのか、
法務当局に問う。

(答)

先ほど申し上げたとおり、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」をいうとされており、客観的な価値に基づいて定まるものである。したがって、荷送人が主観的に大事にしている物であるとしても、客観的に「著しく高価」でなければ、高価品には該当しない(注)。

(注) 東京地判平成元年4月20日判決・金融商事判例836号20頁は、「パスポートは、各人にとっては貴重品であるが、それ自体として交換価値があるものではなく、商法578条の適用のある高価品には該当しないものというべきである。」と判示した。

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

20 問 妊婦や障害者等の運送についても、旅客運送人が責任を負うことになるのか、法務当局に問う。

(答)

新第590条では、旅客運送人は、旅客が運送のために受けた損害を賠償する責任を負うが、運送人が運送に関し注意を怠らなかったことを証明したときは責任を負わない旨規定されている。

したがって、妊婦や障害者等が運送に関連して何らかの損害を被った場合には、運送人は、原則として、その賠償責任を負うこととなるが、運送人がその運送に関し注意を怠らなかったことを証明した場合には、運送人は、当該損害を賠償する責任を負わないこととなる。

(参照条文) 新商法

(運送人の責任)

第五百九十条 運送人は、旅客が運送のために受けた損害を賠償する責任を負う。ただし、運送人が運送に関し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。

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

21問 責任を負えないことを理由に旅客運送人が運送を拒むことはできるのか、法務当局に問う。

(答)

- 1 商法上は、運送人と旅客側との自由な意思により旅客運送契約を締結した場合にのみ、運送人が旅客の運送義務を負うこととなり(新商法第589条)、旅客運送の拒絶についての規定は存しない。このため、商法上は、契約自由の原則により、旅客運送人は運送を拒むことができることになる。
- 2 もっとも、バスや旅客船についての標準運送約款では、一定の場合を除いて、運送人が旅客運送を引き受ける旨規定されている(一般乗合旅客自動車運送事業標準運送約款第3条、海上旅客運送の標準運送約款第3条第1項)。

これらの約款では、例えば、①天災その他やむを得ない事由による運送上の支障があるとき、②旅客が付添人を伴わない重病者であるとき、③旅客が指定感染症の患者であるとき、④年齢又は健康上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とき等においては、運送の引受けを拒絶することができる旨規定されているようである(一般乗合旅客自動車運送事業標準運送約款第4条、海上旅客運送の標準運送約款第3条第2項、第5条)。

このように、標準運送約款上は、一般的に運送人が責任を負えないということを理由とするのではなく、個別に列挙された場合にのみ、運送人が運送を拒むことができるとされているようである。

(参考条文)

- 新商法
- (旅客運送契約)

第五百八十九条 旅客運送契約は、運送人が旅客を運送することを約し、相手方がその結果に対してその運送賃を支払うことを約することによって、その効力を生ずる。

(参考約款例)

○ 一般乗合旅客自動車運送事業標準運送約款 (運輸省告示第49号 昭和62年1月23日) ※バス

(運送の引受け)

第3条 当社は、次条の規定により運送の引受け又は継続を拒絶する場合及び第5条の規定により運送の制限をする場合を除いて、旅客の運送を引き受けます。

(運送の引受け及び継続の拒絶)

第4条 当社は、次の各号のいずれかに該当する場合には、運送の引受け又は継続を拒絶することがあります。

- (1) 当該運送の申込みがこの運送約款によらないものであるとき
- (2) 当該運送に適する設備がないとき
- (3) 当該運送に関し、申込者から特別な負担を求められたとき
- (4) 当該運送が法令の規定又は公の秩序若しくは善良の風俗に反するものであるとき
- (5) 天災その他やむを得ない事由による運送上の支障があるとき
- (6) 旅客が乗務員の旅客自動車運送事業運輸規則の規定に基づいて行う措置に従わないとき
- (7) 旅客が旅客自動車運送事業運輸規則の規定により持込みを禁止された物品を携帯しているとき
- (8) 旅客が第45条第3項又は第4項の規定により持込みを拒絶された物品を携帯しているとき
- (9) 旅客が泥酔した者又は不潔な服装をした者、監護者に伴われていない小児等であって、他の旅客の迷惑となるおそれのあるとき
- (10) 旅客が付添人を伴わない重病者であるとき
- (11) 旅客が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、二類感染症、新型インフルエンザ等感染症若しくは指定感染症（入院を必要とするものに限る。）の患者（これらの患者とみなされる者を含む。）又は新感染症の所見のある者であるとき

（運送の制限等）

第5条 当社は、天災その他やむを得ない事由による運送上の支障がある場合には、臨時に乗車券類（乗車券、座席券及び有料手回品切符をいう。以下同じ。）の発売の制限若しくは停止、乗車する自動車の指定、乗車区間の制限又は手回品の大きさ若しくは個数の制限をすることがあります。

2 当社は、前項の規定による制限、停止又は指定をする場合には、あらかじめ、その旨を関係の営業所その他の事業所（以下「営業所等」という。）及び主たる停留所に掲示します。ただし、緊急やむを得ないときは、この限りではありません。

○ 海上旅客運送の標準運送約款（昭和61年運輸省告示第252号）
（運送の引受け） ※旅客船，フェリー

第3条 当社は、使用船舶の輸送力の範囲内において、運送の申込みの順序により、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契約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

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（平成10年法律第114号）による一類感染症、二類感染症、新型インフルエンザ等感染症若しくは指定感染症（入院を必要とするものに限る。）の患者（疑似症患者及び無症状病原体保有者を含む。）又は新感染症の所見がある者

イ 泥酔者、薬品中毒者その他の乗船者の迷惑となるおそれの

ある者

ウ 重傷病者又は小学校に修学していない小児で、付添人のない者

エ 年齢、健康上その他の理由によつ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

(3) 旅客がこの運送約款の規定に違反する行為を行い、又は行うおそれがある場合

(4) 運送契約の申込みがこの運送約款と異なる運送条件によるものである場合

(5) 当該運送に関し、申込者から特別な負担を求められた場合
(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の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) 乗船者の疾病が発生した場合

(5) 使用船舶の奪取、破壊等の不法行為が発生した場合

(6) 官公署の命令又は要求があつた場合

平成30年4月18日（水）
串田 誠一議員（維新）

衆・法務委員会
対法務当局（民事局）

22 問 介助犬等の運送を拒むことはできるのか、法務当局に問う。

（答）

（法務省としては所管外の事項であるが、）身体障害者補助犬法第8条においては、公共交通事業者等は、その管理する旅客施設及び旅客の運送を行うためその事業の用に供する車両等を身体障害者が利用する場合において、基本的に、身体障害者補助犬を同伴することを拒んではならないとされている。

（参照条文）身体障害者補助犬法

第八条 公共交通事業者等（高齢者、障害者等の移動等の円滑化の促進に関する法律（平成十八年法律第九十一号）第二条第四号に規定する公共交通事業者等をいう。以下同じ。）は、その管理する旅客施設（同条第五号に規定する旅客施設をいう。以下同じ。）及び旅客の運送を行うためその事業の用に供する車両等（車両、自動車、船舶及び航空機をいう。以下同じ。）を身体障害者が利用する場合において身体障害者補助犬を同伴することを拒んではならない。ただし、身体障害者補助犬の同伴により当該旅客施設若しくは当該車両等に著しい損害が発生し、又はこれらを利用する者が著しい損害を受けるおそれがある場合その他のやむを得ない理由がある場合は、この限りでない。

平成30年4月18日(水)
串田 誠一議員(維新)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

23 問 船酔いや自動車酔い等による治療費は、旅客運送人が負担することになるのか、法務当局に問う。

(答)

旅客運送人は、旅客が運送のために受けた損害を賠償する責任を負うが、運送に関し注意を怠らなかったことを証明したときは、その責任を免れる(新第590条)。

船酔いや自動車酔い等によって旅客が支出した治療費について旅客運送人が賠償責任を負うか否かは、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るため、一概に申し上げることは困難であるが、一般論として申し上げれば、運送に伴って一定程度の振動が生ずるのは不可避であると考えられるため、御指摘の船酔いや自動車酔いがこのような振動によって生じたのであれば、旅客運送人は注意を怠らなかったと認めることが多いと考えられる。これに対し、運転ミスなどによって大きな振動が生じたために船酔いや自動車酔いが生じたのであれば、旅客運送人が責任を負うこともあると考えられる。

(参照条文) 新商法

(運送人の責任)

第五百九十条 運送人は、旅客が運送のために受けた損害を賠償する責任を負う。ただし、運送人が運送に関し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。

平成30年4月18日（水）
串田 誠一議員（維新）

衆・法務委員会
対法務当局（民事局）

24 問 救助料の額を裁判所が定めることとされているが、金額によっては救助をためらうことがあるのではないかと、救助料の額を定める際の指針があった方がいいのではないかと、法務当局に問う。

（答）

救助料の額に争いがあるときは、特約がない限り、裁判所が救助料の額を定めるとされているのは御指摘のとおりであるが、その算定に当たっては、危険の程度、救助の結果、救助のために要した労力及び費用その他一切の事情を考慮することとしている（新第793条）。また、救助された物の価額が救助料の上限となることも法定されている（新第795条）。

したがって、改正法においては、救助料の額の決定についての判断要素が明確になっているものと考えられる。

（参照条文）新商法

（救助料の額）

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、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。