

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

1 問 今回の改正は、商法制定以来の社会・経済情勢の変化などを踏まえ、約120年ぶりに商法を改正するというものであるが、国民に身近な基本法であるにもかかわらず、なぜこのように見直しまでに時間がかかったのか、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、このたび、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57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17年及び平成27年 船主責任制限法の改正

2 会社法制に関する改正

- ・ 明治44年 取締役・監査役の責任強化等に関する改正
- ・ 昭和13年 有限会社法の制定等
- ・ 昭和25年 取締役会制度の創設，授權資本制度の導入等
- ・ 昭和30年 新株引受権に関する改正
- ・ 昭和37年 株式会社の計算に関する改正
- ・ 昭和41年 株式譲渡制限制度の導入等
- ・ 昭和49年 監査制度等に関する改正
- ・ 昭和56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12月 利益供与罪の法定刑の引上げ
- ・ 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（議員立法）
- ・ 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（議員立法）
- ・ 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（議員立法）
- ・ 平成16年 電子公告制度の創設等
- ・ 平成17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26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)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

2問 例えば、モントリオール条約が成立した平成11年(1999年)頃も法改正のタイミングとしては考えられたにもかかわらず、この時期の改正となった理由について、法務当局に問う。

(答)

1 モントリオール条約(国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約)が平成11年(1999年)に採択されたことは、御指摘のとおりであり(注)、その際に運送・海商法制の見直しを併せてすべきであったとの意見は、現時点から見れば、確かにもっともな面もあるものと思料。

その上で、この時期の改正となった理由をあえて申し上げれば(、先ほど申し上げたとおり)、商法分野においては、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かったことから、その時点においては、会社法制の見直しに向けた検討を優先せざるを得ないという事情があったことが挙げられる。

2 もっとも、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。

そこで、このたび、運送・海商に関する規定の見直しをすることとしたものである。

(注) 我が国は、平成12年(2000年)にモントリオール条約を批准している。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

3問 危険物に関する通知義務について、法制審議会商法部会の中間試案では、荷送人は、帰責事由がなくとも責任を負うとの案も提示されていたが、荷送人に帰責事由がなくとも責任を負うとの議論の根拠はどのようなものか、法務当局に問う。

(答)

(御指摘のとおり、)法制審議会商法部会が取りまとめた「商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案」においては、危険物に関する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提示されていた(注1)。

この考え方の根拠としては、①現代においては、危険物の種類もその危険性の度合いも多様となっており、荷送人の責任をより高い水準に設定することにより、現に運送に従事する者の安全を確保する必要性が高いこと、②運送人が契約の相手方でない危険物の製造業者の責任を追及するには相当の困難を伴うこと、③国際海上運送や航空運送における実務や世界的潮流(注2)と整合的であること、などが挙げられていた。

(注1)「商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案」(抜粋)

(2) 危険物に関する通知義務

危険物に関する通知義務について、次のような規律を設けるものとする。

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(以下「危険物」という。)であるときは、運送品の引渡しの前に、運送人に対し、その旨及び当該危険物の品名、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しなければならない。

イ 荷送人は、アに違反したときは、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。

(注2) 消費者との間の契約を念頭に置いたもの以外の標準運送約款では、荷送人の申告の不備によって運送人に損害が生じた場合に、荷送人がその損害の賠償責任を負うなどと定めているが、荷送人に過失がなかった場合に免責されるか否かは明記されていない。

また、危険物に関する通知義務に違反した場合の責任は、英国法では無過失責任とされ、モントリオール条約でも無過失責任という解釈が有力であることを理由に、無過失責任が世界の潮流であると言われることがある。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

4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、現状は、運送人が損傷を知っていたら5年であるものが、改正法案では、運送人が損傷を知っていたかどうかにかかわらず1年に短縮されるとのことであるが、運送人が損傷を知っていても1年に短縮されてしまうとされたのはなぜか、法務当局に問う。

(答)

1 現行商法では、運送品の滅失等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年の商事消滅時効に服する(現行第589条、第566条、第522条)。

他方で、現行国際海上物品運送法では、運送品を受け取った日から1年以内に裁判上の請求(注2)をしなければ運送人の責任は消滅するという除斥期間の制度を定めている(同法第14条)。

この点について、国内運送においても、①大量の貨物を反復継続的に運送する運送人のリスクの予見可能性を高めるべきであること、②運送品の引渡し後1年が経過してから運送人の主観的態様が争われることは運送人の地位を不安定なものにし適当でないこと、③荷主が賠償請求に要する準備期間は、運送人の主観的態様によって異なることなどを踏まえ、改正法案では、現行国際海上物品運送法第14条と同様に、1年の除斥期間の制度に改めることとした(新第585条)。

(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) 受取の日から1年以内にすべき「裁判上の請求」には、訴えの提起のほか、支払督促の申立て、民事調停の申立て、破産手続参加、

仲裁の申立て等を含むと解されている。

- 2 運送品の受取後1年以上経過した後に、運送人又はその被用者の主観的態様に加えて、運送品の損傷の有無、その発生場所及び運送人又はその被用者の注意義務違反の有無が争われることとなると、運送人において、これに適切に対応しようとするれば、これらに関する全ての対応資料を保存する必要があることになるため、そのコストは、相当高額なものとなる。

例えば、インターネット取引の普及等により、宅配便取扱個数が昭和59年度では約4億個であったものが、平成28年度には約40億個となっており（注1）、このような運送件数の爆発的な増大を踏まえると、国内の運送人に1年を超えて全ての荷主への対応の準備を強いることは合理的とはいえないため、運送人の主観的態様にかかわらず、1年の除斥期間の制度に改めることとしている（注2）。

（注1） 国土交通省が公表する「平成28年度 宅配便等取扱個数の調査及び集計方法」によると、宅配便取扱個数が昭和59年度では3億8500万個であったものが、平成28年度には40億1900万個となっている。

なお、平成18年度の宅配便取扱個数は、約29億4000個であり、直近10年の期間であっても、10億個以上の増加がある。

（注2） 最高裁昭和41年12月20日判決は、現行法の運送人の「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旨判示していることから、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。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。

ただし、上記判例は、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。

今回の改正により、結果的に、上記学説からの強い批判を受けている判例が適用される場面がなくなり、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を満たすこととなる。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

5問 現行商法第590条第2項を削除する理由はどのようなものか、この規定を存置する弊害はあるのか、法務当局に問う。

(答)

- 1 現行の第590条第2項は、旅客へ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しており、学説上は、債務不履行の損害賠償の範囲に関する民法第416条第2項の特則であって、当事者の予見可能性を問わず、被害者等の状況を斟酌することを要するものと解する見解が有力である。
- 2 しかし、その後の裁判実務を見ると、人身損害について損害賠償額の類型化が進められており、旅客運送についてのみ特殊な損害賠償額の算定ルールがあることを前提とした判断がされているわけではないように思われる。

他方で、現行の第590条第2項の規律を存置することとした場合には、様々な人身損害の中で、旅客運送についてのみ特殊な損害賠償額の算定ルールがあると解釈されるおそれがあるが、旅客運送についてのみそのようなルールを設ける必要性及び合理性は認め難い。

そこで、改正法案では、これを削除することとした。

(参照条文) 民法

(損害賠償の範囲)

第四百十六条 債務の不履行に対する損害賠償の請求は、これによって通常生ずべき損害の賠償をさせることをその目的とする。

- 2 特別の事情によって生じた損害であっても、当事者がその事情を予見すべきであったときは、債権者は、その賠償を請求することができる。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

6 問 旅客運送の運送人の免責特約の制限について、新商
法591条を新設する趣旨は何か、そもそもこれまで
なぜこのような規定がなかったのか、法務当局に問う。

(答)

1 現行法の下では、旅客の生命又は身体への侵害による運送人の損害賠償責任を減免する特約の効力に関する一般的な規定は、設けられていない。

しかし、旅客運送契約は、車両等に旅客を乗せて高速度で移動するという点で、民商法の定める典型契約の中でも、とりわけ人の生命又は身体に対する危険性が高い。

また、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たほか(注1)、一部の海上運送実務では、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あった。

このような旅客運送の運送人の損害賠償責任を減免する特約については、現在も、消費者の利益を一方的に害する条項や公序良俗に反する条項があるとして、消費者契約法第10条や民法第90条によって無効とされる余地はあったが(注2)、その要件に該当するかどうかなどをめぐって紛争が生じ得るなど、当事者の予測可能性に欠ける状況であった。

2 そこで、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へ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3)。

3 このような規定の新設が遅きに失するとのこと指摘については、(喫緊の課題として優先して取り組んできた結果ではあるが、)重く受け止めたい。

(注1) 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。

(注2) 大阪地裁昭和42年6月12日判決・判例タイムス207号230頁は、航空機事故に基づく旅客の死傷に対する損害賠償責任につき、航空会社の責任の最高限度額を100万円とする運送約款が低額にすぎ、公序良俗に反するとした。

(注3) 法制審議会商法部会の取りまとめた中間試案では、「新第590条の規定に反する特約(旅客の生命又は身体の侵害に係る運送人の責任に関するものに限る。)で旅客に不利なものは、無効とする。」という規律を設けることも提案された。

しかし、実務上典型的な特約は、運送人の損害賠償責任を減免するものであって(旅客の立証責任を加重するような特約は見当たらず)、中間試案の要件では、禁止される特約の範囲が不明確であったことなどから、上記の典型的な特約を念頭に、新第591条第1項が設けられた。

(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)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

7問 新商法第591条第1項において、「運送の遅延を主たる原因とするもの」を除いている理由は何か、運送の遅延によって人身損害が生ずることも実際にあるのではないか、法務当局に問う。

(答)

1 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いるが、その例外として、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)。

2 運送の遅延によっても人身損害が生じ得ることは、御指摘のとおりであるが、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いため、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。

そこで、このような事情を踏まえ、免責特約のうち運送の遅延を主たる原因とするものは、例外として、一律無効とはしないこととしたものである。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

8問 「運送の遅延を主たる原因とする」運送人の責任についての免責特約について、商法では一律に無効とはならないとすると、常に有効ということになるのか、法務当局に問う。

(答)

「運送の遅延を主たる原因とする」運送人の責任についての免責特約には、新第591条第1項の規定は適用されず、一律に無効とされることはない。

しかし、免責特約の内容、運送人の過失の程度、旅客に生じた損害の程度等の事情を踏まえ、消費者契約法第10条又は民法第90条により無効とされる余地はあることから、新第591条第2項の適用除外規定があるからといって、このような免責特約が常に有効とされるわけではない。

(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。

○ 民法(明治二九法律第八九号)

(公序良俗)

第九十条 公の秩序又は善良の風俗に関する法律行為は、無効とする。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

9 問 新商法第591条第2項第1号の「大規模な火災、
震災その他の災害」やその「おそれ」について定義は
あるのか、法務当局に問う。

(答)

改正法案では、「大規模な火災、震災その他の災害」やその「おそれ」についての定義は特に設けておらず、一般的な意味に従って解釈されるものである。

改正法において、そのような災害のおそれがある場合には、免責特約を一律に無効としていない理由は、免責特約を認めないと災害地に救援物資を届ける者や報道関係者の運送が拒否される等の事態が生じるおそれがあるかである。

このような改正法の趣旨に照らせば、「大規模な火災、震災その他の災害のおそれ」については、我が国では震災が不定期に発生する危険性があるというような一般的・抽象的な可能性にとどまるものは、これに当たらず、例えば、ある地方で実際に震災が発生したことから、その地方では、近日中に更なる余震が発生する危険性があると考えられる。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

10問 新商法第591条第2項第1号の「大規模な火災、震災その他の災害」やその「おそれ」の定義があいまいでは、運送人が恣意的にこれを広げ、特約が無効とされない範囲が広がって不当ではないか、法務当局に問う。

(答)

運送事業者が「大規模な火災、震災その他の災害」やその「おそれ」を濫用的に拡大解釈して不当な免責特約を設けていた場合に、人身事故が発生したときは、現に人身損害を受けた旅客が運送事業者に対して損害賠償請求の訴えを提起した上で、その免責特約は新第591条第2項第1号に該当せず無効であるとの主張をすることが想定される。

そのため、このような場合には、裁判所が新第591条第2項第1号の該当性について適切に判断をすることにより、不当な免責特約は無効とされるものと考えられる。

法務省としても、運送事業者が不当な免責特約を設けることにより無用な紛争が生ずることがないように、この法律案が成立した場合には、改正内容について適切に周知を図ってまいりたい。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

11 問 新商法第591条第2項の「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」を行う場合の特約というのは、誓約書のような形で個別に締結されているのか、法務当局に問う。

(答)

新第591条第2項第2号に該当する内容の特約には、①約款で一律に定められるものと、②誓約書等で個別に合意されるものが想定される(注)。

いずれの特約であっても、同号の要件を満たす場合には、同条第1項によって一律に無効とはならない。

(注) 一部の国内航空運送実務では、最近まで、約款中に、運送人の責任を旅客一人につき2300万円に制限する旨の条項があった(平成26年末時点で、41社)。しかし、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。

また、一部の海上運送実務では、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ようである(なお、今回の改正後は、「生命又は身体に重大な危険が及ぶおそれがある者」とは認められない者からの誓約書は無効となる。))。

そのほか、列車内で電源を用いた医療機器を使用しながら患者を運送する場合にも、「旅行中に発生した症状の変化等に起因する事態について、一切の責任を問わない」旨の誓約書を取得する例もあるようである。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

12問 妊婦の運送というのは、新商法第591条第2項の「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」に当たるのか、法務当局に問う。

(答)

「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」に該当するか否かは、個別の事案ごとの判断となるものであるため、一概にお答えすることは困難であるが、一般論として申し上げれば、安定期の妊婦は、「運送に伴い通常生ずる振動等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」には該当しないと考えられる。そのため、このような者の運送を行う場合における人身損害の免責特約は、無効となる。

これに対し、出産を間近に控えた妊婦は、場合によっては「運送に伴い通常生ずる振動等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」に該当する場合があると考えられる。そのため、このような者の運送を行う場合における人身損害の免責特約は、一律には無効とされないものと考えられる。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

13 問 運送品が全部滅失した場合にも、荷受人が運送品に
運送契約に基づく損害賠償請求することができるよう
にした理由について、法務当局に問う。

(答)

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とされ(現行第583条第1項)、また、荷受人が運送品の引渡しを請求したときは、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くなると解されている(現行第582条第2項類推)。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。

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、荷受人の権利を優先し、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)。

(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）。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

14 問 今回の改正では、運送品が全部滅失した場合も、荷受人は運送人に対し、運送契約に基づく損害賠償請求をすることができることとなるが、一般的には、運送品の所有権は荷送人側にあるのではないかと、法務当局に問う。

(答)

国内の売買取引では、買主に物品の引渡しが行われるまで、売主が物品の所有権を有して危険を負担するとの約定がされることが多い。また、例えば、自己の所有物を第三者に預けるために運送を用いることも想定される。これらの事例においては、運送中の運送品の所有権は、荷送人に帰属することとなる。

このような場合であっても、改正法案によると、運送中の物品が全部滅失したときには、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し、荷送人と荷受人の双方が運送契約上の権利を有することとなる(新第581条)。

このような規律にすることについては、所有権を有しない荷受人が濫用的に損害賠償請求権を行使することになりかねないとして、これを危惧する意見もある。しかし、現行法の下においても、運送品の一部が損傷して到達地に到着した場合に荷送人と荷受人の双方が運送契約上の権利を有するが、荷受人の濫用的な権利行使などの弊害は特に生じていない。また、運送品の滅失又は損傷があった場合には、実際には、運送契約の当事者間や荷送人・荷受人間で賠償等に関する協議や交渉がされるため、荷受人が濫用的な権利行使をすることも困難である。

これらの事情を踏まえると、改正法によっても、特に不都合は生じないものと考えている(注1)(注2)。

(注1) 仮に、荷送人(売主)が設問のおそれを重視する場合には、例えば、①売買契約の当事者間で、買主への物品の送付に係る運送契

約上の権利は、売主のみが行使し、買主は行使しない旨（買主は、運送人に対して請求を行わず、売主に対して代品請求や賠償請求を行う旨）の約定をし、②運送契約の当事者間で、運送人は、荷受人（買主）からの権利行使に応じない旨の約定をすれば足りる。

（注2）運送品の全部滅失の場合において、万が一、荷受人が、荷送人から代品の再送を受けながら、運送人からも損害賠償金を受領したときは、荷送人は、荷受人に対し、不当利得として当該損害賠償金相当額の返還を請求し得ると考えられる。

この場合には、荷受人は、運送人との関係では、運送契約上の権利を有するものの、荷送人との関係では、荷送人及び荷受人間の売買契約上、代品に加えて損害賠償金まで受領する実質的な権限を有さず、「法律上の原因なく」損害賠償金を受領したと考えられるためである。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

15 問 昭和32年に船荷証券統一条約の締結国となり、国際海上物品運送法が制定した際に、併せて国内海上物品運送に関する商法の規定についても改正するという議論はなかったのか、法務当局に問う。

(答)

昭和32年に国際海上物品運送法が制定された際は、その当時の国内海上物品運送の実情に照らし、国際海上物品運送法の規律をそのまま及ぼすことが相当であるかについては疑義があり、また、その実情を十分調査して必要な特例を設けることも含めて商法の規律を見直すためには相当の時間を要すると考えられた。

そのため、国際海上物品運送法の制定に併せて商法の規律の見直しをすることとはしなかったものである。

(参考1) 国際海上物品運送法案についての質疑がされた昭和32年5月6日衆議院法務委員会における村上民事局長答弁

「ブラッセル条約〔注：船荷証券統一条約〕に加盟して、内国沿岸貿易についてもこの条約に従った趣旨の国内立法をするということになりますと、商法海商編のうち海上運送に関する規定の大幅な改正が必要になってくるわけではありますが、また、昭和10年に当時の司法省に置かれておりました法制審議会では、商法の改正という線で考えられておったようではありますが、国内沿岸貿易まで取り入れて海商法の改正というところまでいくためには、国内における沿岸貿易の実情が果してこの条約の通りであるかどうかという問題が多数あるわけでありまして、一例を申し上げますと、13条の運送人の責任限度額を『一包又は一単位につき、10万円を限度とする。』という規定も、国際海上運送については適当でございますけれども、沿岸貿易についてはこれを適当としない場合も多かろうと思うのでありまして、沿岸貿易の実情を十分調査して、必要な特例を設ける

というような立法も必要になると考えますので、内国沿岸貿易を取り入れた海商法の改正ということになりますと、なお相当の時日を要するかと存じまして、とりあえず国際海上運送だけについて特別法の形として提案して御審議を願った次第であります。」

(参考2) 国際海上物品運送法一部改正法案についての質疑がされた平成4年4月16日参議院法務委員会における清水民事局長答弁

「今回、国際海上物品運送につきましては、こういう形で法改正をお願いするわけでございますけれども、海上運送という点だけに限りませず、海商法全体が非常に古臭いのではないかと、中身はともかくとして条文も片仮名漢字まじりということで非常に難しい条文になっているわけでございまして、そういうようなものが現在の社会経済情勢というものに照らしていかかというようなことも十分考えられるわけでございます。ただし、海商法の問題一般ということになりますと、これは相当いろんな面についての調査研究というものが必要だと思ふわけでございまして、そういう観点から今後どうするかというようなことについて勉強してまいりたいというふうに思っているところでございます。」

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

16問 国内海上運送人の堪航能力担保義務について、いわゆるBtoCの取引が増えているのであるから、消費者保護の観点からは無過失責任のままとすべきではないか、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ことを担保する運送契約上の運送人の義務である(現行第738条)(注)。

(注) 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)。

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）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 消費者保護の観点との関係

近時、インターネット取引の普及等により、運送の分野においても、「B to C」と呼ばれる事業者と消費者との間の取引の数は増加しているものと思われる。そのため、御指摘の消費者保護の観点は、重要なものと理解している。

もともと、事業者と消費者との間の取引であっても、債務者である事業者に不履行についての帰責事由がない場合には、一般に、事業者は責任を負わないこととされており（民法第415条第1項ただし書参照）、今回の改正も、内航の運送人の責任を一般的な契約責任と同程度のものとするにとどまる。

また、今回の改正により、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ようなケースについては内航の運送人が免責されることとなるが、一般的には、堪航能力を欠く状態であることが認められれば、運送人の過失が認められる場合が多いものと考えられる。

そのため、改正法案により内航の運送人の堪航能力担保義務違反による責任を過失責任へと改めたとしても、そのことから、消費者の保護に欠けることにはならないものと考えている。

(参照条文)

○ 消費者契約法（平成十二年法律第六十一号）

（事業者の損害賠償の責任を免除する条項の無効）

第八条 次に掲げる消費者契約の条項は、無効とする。

一 事業者の債務不履行により消費者に生じた損害を賠償する責任の全部を免除する条項

二 事業者の債務不履行（当該事業者、その代表者又はその使用する者の故意又は重大な過失によるものに限る。）により消費者に生じた損害を賠償する責任の一部を免除する条項

（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)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

17 問 船荷証券に関する規定について、主要な点として、現状では、商法と国際海上物品運送法とでどこが異なり、今回の改正ではどのように改正されるのか、法務当局に問う。

(答)

1 現行法下における主要な差異

現行の商法と国際海上物品運送法における船荷証券の主要な差異としては、

- ① 国際海上物品運送法には、^{ふなづみ}船積船荷証券と受取船荷証券に関する規律がある(現行国際海上物品運送法第6条第1項)が、商法には、船積船荷証券に関する規律(現行第767条)しかないこと(注1)
- ② 船荷証券の法定記載事項が異なっていること(注2)
- ③ 国際海上物品運送法には、運送人は、運送品の種類、個数等につき荷送人等から通知があったときは、その通知に従って船荷証券に記載しなければならないが、荷送人等はその通知が正確でないことによって生じた損害を賠償する責任を負う旨の規定(現行国際海上物品運送法第8条)があるが、商法には、このような規定はないことなどの点を挙げることができる。

(注1) 「船積船荷証券」とは、運送品の船積みがあった旨を記載した船荷証券であり、「受取船荷証券」とは、運送品の受取があった旨を記載した船荷証券である。

(注2) 現行法における記載事項の対比表

現行国際海上物品運送法第7条第1項	現行第769条
① 運送品の種類	③ 運送品ノ種類、重量若クハ容積及ヒ
② 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	其荷造ノ種類、箇數並ニ記号

③ <u>外部から認められる運送品の状態</u>	④ 備船者又ハ荷送人ノ氏名又ハ商号
④ 荷送人の氏名又は商号	⑤ 荷受人ノ氏名若クハ商号
⑤ 荷受人の氏名又は商号	① 船舶ノ名称及ヒ国籍
⑥ <u>運送人の氏名又は商号</u>	② <u>船長カ船荷証券ヲ作ラサルトキハ船長ノ氏名</u>
⑦ 船舶の名称及び国籍（※）	⑥ 船積港
⑧ <u>船積港及び船積の年月日（※）</u>	⑦ <u>陸揚港但発航後備船者又ハ荷送人カ陸揚港ヲ指定スヘキトキハ其之ヲ指定スヘキ港</u>
⑨ 陸揚港	⑧ 運送賃
⑩ 運送賃	⑨ 数通ノ船荷証券ヲ作リタルトキハ其員数
⑪ 数通の船荷証券を作ったときは、その数	⑩ 船荷証券ノ作成地及ヒ其作成ノ年月日
⑫ 作成地及び作成の年月日	

（注）上記の表のうち（※）は、受取船荷証券には適用されない項目である。

2 改正の内容

改正法案では、商法上の船荷証券に関する規定について、国際海上物品運送法を参考にして、

- ① 船積船荷証券のほか、受取船荷証券の規律を設け（新第757条）、
- ② 船荷証券の法定記載事項を見直し（新第758条）、
- ③ 運送人は、荷送人等からの通知に従って船荷証券に記載し、荷送人等はその不正確に基因する損害の賠償責任を負う旨の規定を新設する（新第759条）

こととした上で、これらに相当する国際海上物品運送法の規定を削除し、国内運送及び国際運送の別を問わず、商法上の船荷証券に関する規定を適用することとした。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

18問 国内海上運送では船荷証券が発行されることはあまりないとしても、船荷証券に関する規律について、昭和32年に国際海上物品運送法が制定されてから約60年もの間改正がされなかったのは、政府の対応として適切だったのか、法務当局に問う。

(答)

国際海上物品運送法が昭和32年に制定されてから現在に至るまでの約60年間にわたり、国内海上運送における船荷証券に関する規律の見直しがされてこなかったことは、御指摘のとおりである(注1)。

もっとも、海商分野については、それぞれの規定が密接に関連しており(注2)、その一部のみを切り離して改正するのが困難であることから、今般、海商法制全体の見直しに合わせて検討することとしたものである。

(注1) 内航海運において、船荷証券は、1970年代に沖縄航路で利用されていたようであるが、近時利用される例は聞かないといわれる。

(注2) 船荷証券に関しては、船長が運送契約に関する書類として、その写しを船内に備え置かなければならないとされており(現行商法第3編第2章)、荷受人の運送賃等支払義務の内容を決める根拠資料とされ(新商法第3章第1節)、航海傭船において、堪航能力担保義務に関する免責特約を許容しつつ、運送人は、その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こととされている(同編第3章第2節)。このほか、運送取扱人が委託者の請求によって船荷証券を作ったときは自ら運送をするものとみなされる(同法第2編第7章)。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

19 問 海上運送状に関する規定を新設する理由は何か、法務当局に問う。

(答)

現行法には、海上運送状(Sea Waybill, シー・ウェイビル)に関する規定は存しない。

しかし、現代では、船舶の高速化により、船舶が到達港に到着した時に船荷証券が荷受人に届いていない事態(注1)が生じている。そこで、船荷証券には、これと引き換えでなければ、運送品の引渡しを受けられないという受戻証券性があるが、1990年代以後、貿易実務では、そのような受戻証券性を有しない海上運送状の利用が拡大し、既に幅広い取引で利用されるに至っている(注2)。

そこで、改正法案では、貿易実務で重要な地位を占める海上運送状について新たに規定を設け、その記載事項を明らかにするとともに、船荷証券の交付義務との関係を整理することとしている(新商法第770条)。

(注1) このような状況は、「船荷証券の危機」と言われている。

(注2) 海上運送状は、当初、例えば、①グループ企業間の売買取引や十分に信用のある特定の当事者間の売買取引に基づく物品運送のように、荷受人の本人確認が比較的容易な事案、②近隣諸国の事業者との売買取引に基づく物品運送のように、運送が短時間であり、その間の物品の転売が予定されない事案などから利用されてきたようである。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

20問 船荷証券と海上運送状がいずれも交付されてしまうことは法的にはあり得るのか、法務当局に問う。

(答)

改正法案の下では、船荷証券が交付された場合には海上運送状の交付義務が免除され(新商法第757条第3項)、海上運送状が交付された場合には船荷証券の交付義務が免除される(同法第770条第4項)ため、船荷証券と海上運送状がいずれも交付されることは、通常は想定し難い。

もっとも、改正法案の下でも、一方の書面を発行した場合に他方の書面の発行が禁止されるわけではないため、法的には、船荷証券と海上運送状がいずれも交付されることがあり得る。

(参照条文) 新商法

(船荷証券の交付義務)

第七百五十七条 運送人又は船長は、荷送人又は傭船者の請求により、運送品の船積み後遅滞なく、船積みがあった旨を記載した船荷証券(以下この節において「船積船荷証券」という。)の一通又は数通を交付しなければならない。運送品の船積み前においても、その受取後は、荷送人又は傭船者の請求により、受取があった旨を記載した船荷証券(以下この節において「受取船荷証券」という。)の一通又は数通を交付しなければならない。

2 受取船荷証券が交付された場合には、受取船荷証券の全部と引換えでなければ、船積船荷証券の交付を請求することができない。

3 前二項の規定は、運送品について現に海上運送状が交付されているときは、適用しない。

第七百七十条 運送人又は船長は、荷送人又は傭船者の請求により、運送品の船積み後遅滞なく、船積みがあった旨を記載した海上運送状を交付しなければならない。運送品の船積み前においても、その受取後は、荷送人又は傭船者の請求により、受取があった旨を記載した海上

運送状を交付しなければならない。

2・3 (略)

4 前三項の規定は、運送品について現に船荷証券が交付されているときは、適用しない。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

21 問 仮に、船荷証券と海上運送状が両方発行されてしま
う事態が生じた場合には、どのような法律関係になる
のか、法務当局に問う。

(答)

海上運送状の主な法的効果は、これが発行されると船荷証券
の発行義務が免除されるという点(注)にあり、海上運送状が
持つ法的効果と船荷証券が持つ法的効果とが抵触することはない
ため、どちらの効力が優先するかという問題は生じないものと
考えられる。

そのため、船荷証券と海上運送状がいずれも有効に発行され
た場合にはそれぞれが効力を有することとなり、例えば、船荷
証券が発行された場合には、運送品の引渡しは船荷証券と引換
えにされるべきものであることから(受戻証券性)、荷受人は、
海上運送状を持参しても運送品の引渡しを受けることはできず、
船荷証券を持参しなければ、その引渡しを受けることができな
いこととなる。

(注) 本文のほか、次のような法的効果もある。

すなわち、現行国際海上物品運送法第13条第3項では、運送品が
コンテナ等を用いて運送される場合における運送人の責任限度額の定
め方について、コンテナ内の運送品(いわゆる中品。ちゅうひん)の
数などが船荷証券に記載されているときを除き、コンテナ等の数に基
づき算定する旨を定めている。

この点については、船荷証券の代わりに、中品の数が記載された海
上運送状が交付された場合も、基準の明確性や運送人におけるリスク
の予測等の観点から、基本的には中品の数を基準とすれば足り、コン
テナ等の数を基準とする必要はない。

そこで、改正法案では、海上運送状に中品の数などが記載された場
合も、新国際海上物品運送法第9条第3項を適用しないこととした。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

22 問 今回の改正で、事故時から一律2年の消滅時効とすると、時効期間満了までの期間が短くなってしまうケースもあるのではないかと、法務当局に問う。

(答)

1 財産権侵害に関する消滅時効の改正

現行第798条第1項は、船舶の衝突によって生じた債権につき、1年の短期消滅時効に服する旨を定めている。この規定について、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頁参照)は、不法行為に基づく損害賠償請求権の消滅時効期間を定めた民法第724条の特則を設けたものであるとして、消滅時効の起算点については、民法第724条と同様、被害者が損害及び加害者を知った時であると判示している。

しかし、我が国も加盟する「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、事故があった日から2年の短期消滅時効が定められている(衝突条約第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が、先ほど申し上げた判例の事案のように、事故に関する調査に1年以上を要する事案もあることからすれば(注)、現行法の1年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との指摘がされている。また、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のも規定、船舶所有者の地位が不安定となることから相当でないと考えられる。

そこで、改正法案では、衝突条約の規律に合わせ、船舶の衝突を原因とする不法行為による損害賠償請求権のうち財産権の侵害によるものについて、消滅時効の起算点及び期間を

見直すこととし、不法行為の時から2年の短期消滅時効に服することとした（新第789条）。

（注）本文1の平成17年判例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

（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）

○ 民法

（不法行為による損害賠償請求権の消滅時効）

第七百二十四条 不法行為による損害賠償の請求権は、次に掲げる場合には、時効によって消滅する。

一 被害者又はその法定代理人が損害及び加害者を知った時から三年間行使しないとき。

二 不法行為の時から二十年間行使しないとき。

2 時効期間満了までの期間が短くなるケース

このように、改正法案では、船舶の衝突によって生じた債権の消滅時効期間について、現行法上は「被害者が損害及び加害者を知った時から1年」とされているのを、「不法行為の時から2年」に改めているため、一般的には、消滅時効が完成するのに要する期間は長くなるということができるが、消滅時効の起算点が異なるため、御指摘のように、事案によっては、消滅時効が完成するのに要する期間が短くなる場合もあり得ることになる。例えば、いわゆる当て逃げの事例で、被害者が1年以上加害者を発見することができなかった場合については、現行法の下では、加害者を発見するまでの間は消滅時効が進行しないのに対し、改正法案の下では、その場合でも消滅時効が進行することになるため、現状よりも消滅時効が完成するのに要する期間が短くなる。

しかし、近年の当て逃げ事案については、その件数は少なく、加害船が発見されるまでの期間も短いという実情にある。

そのため、改正後において、消滅時効が完成するのに要する期間が短くなるようなケースは現実には稀であり、被害者の権利保護に欠けることはないものと考えている。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

23 問 今回の改正で、船舶の衝突による不法行為責任について、物損の場合には事故時を消滅時効の起算点としているが、人損の場合には加害者を知ったときを起算点として維持しており、異なる規律となっているが、その理由について、法務当局に問う。

(答)

船舶衝突を原因とする損害賠償請求権のうち人身損害に係るものについては、判例(大審院大正4年4月20日判決・民録21輯530頁参照)上、現行第798条第1項所定の1年の短期消滅時効の適用はないとされている。

この点に関し、「船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約」(衝突条約)においては、財産的損害に限らず人身損害についても一律に短期消滅時効を定めているが、今回の改正では、人命尊重の見地、特に人身損害の被害者が損害及び加害者を確知しないまま時効期間が進行することを回避するという趣旨から、条約の規律とは異なる規律によることとしている。具体的には、新第789条の損害賠償請求権の消滅時効については、その対象を財産権を侵害したことによるものに限ることを明示し、人身損害については民法の規定によるとの現行法下における判例及び一般的な解釈を維持している。

したがって、人身損害についての不法行為責任については、現行民法上、被害者が損害及び加害者を知った時から3年の消滅時効に服することとなる(現行民法第724条。なお、改正後の民法第724条第1号、第724条の2によれば、知った時から5年)。

(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より二年ヲ以テ時効

ニ雇ル

②～④ (略)

○ 改正後の民法

(不法行為による損害賠償請求権の消滅時効)

第七百二十四条 不法行為による損害賠償の請求権は、次に掲げる場合には、時効によって消滅する。

一 被害者又はその法定代理人が損害及び加害者を知った時から三年間行使しないとき。

二 不法行為の時から二十年間行使しないとき。

(人の生命又は身体を害する不法行為による損害賠償請求権の消滅時効)

第七百二十四条の二 人の生命又は身体を害する不法行為による損害賠償請求権の消滅時効についての前条第一号の規定の適用については、同号中「三年間」とあるのは、「五年間」とする。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

24 問 海難救助における特別補償料について、現行法上、船舶から流出した油が漂着した地の住民などが油を回収したような場合に、船舶所有者にその費用等を請求することはできないのか、法務当局に問う。

(答)

現行商法において、海難救助とは、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い、実際に救助が成功した場合に限り、救助者は、被救助者に対し、救助料を請求することができる(現行第800条)(注1)。

御指摘のような場合には、通常、地元の住民は、積荷を救助しようとしているものではないため、商法上の海難救助に従事したものとはいえず、また、積荷の救助に成功していない。そのため、地元の住民に商法上の救助料請求権は発生しないものと考えられる(注2)。

(注1) 実際に救助が成功した場合に限り救助料の請求が可能であるという原則を、「不成功無報酬(no cure no pay。ノーキュア・ノーペイ)の原則」という。

(注2) 海難救助の規定が民法上の事務管理の適用を排除しないという考え方に立った場合には、事務管理の要件を満たす限り、船舶所有者のために支出した有益な費用については、地元の住民から船舶所有者に対して、その償還を請求することができることとなる。

(参照条文)

○ 民法(明治二十九年法律第八十九号)

(事務管理)

第六百九十七条 義務なく他人のために事務の管理を始めた者(以下この章において「管理者」という。)は、その事務の性質に従い、最も

本人の利益に適合する方法によって、その事務の管理（以下「事務管理」という。）をしなければならない。

- 2 管理者は、本人の意思を知っているとき、又はこれを推知することができるときは、その意思に従って事務管理をしなければならない。（管理者による費用の償還請求等）

第七百二条 管理者は、本人のために有益な費用を支出したときは、本人に対し、その償還を請求することができる。

- 2 第六百五十条第二項の規定は、管理者が本人のために有益な債務を負担した場合について準用する。
- 3 管理者が本人の意思に反して事務管理をしたときは、本人が現に利益を受けている限度においてのみ、前二項の規定を適用する。

（参考） 1997（平成9）年のナホトカ号の事故の概要

- 1 1997（平成9）年1月、ロシア船籍のタンカー「ナホトカ」号（1万3159トン。1万9000トンの燃料油を積載）が上海からペトロパブロフスクに向けて島根県沖を航行中、その船体が破断したことにより、船尾部が沈没し、船首部が福井県沖に漂着した。これにより、積載重油6200トンが流出し、島根県から秋田県にかけての海岸に甚大な油濁被害が発生した。

事故原因は、建造後26年の経過により老朽化した船体強度の低下等であったようである。

- 2 本件での被害者は、漁業者、観光業者、電力会社、地方自治体、国、海上災害防止センター等であった。被害者と船主（保険会社）及び国際油濁補償基金とが、被害額について、査定、示談交渉又は訴訟を行った（国は、船舶油濁損害賠償保障法第10条の定める3年の提訴期間の間際である1999（平成11）年12月に提訴）。

被害者の請求額及び補償額は次のとおりであり、最終的に、船主（保険会社）及び国際油濁補償基金による補償額は、下記①と②の合計約261億円となった（請求額は、合計約360億円）。

- ① 国及び海上災害防止センターに係る請求額及び補償額（2002（平成14）年8月に和解成立）

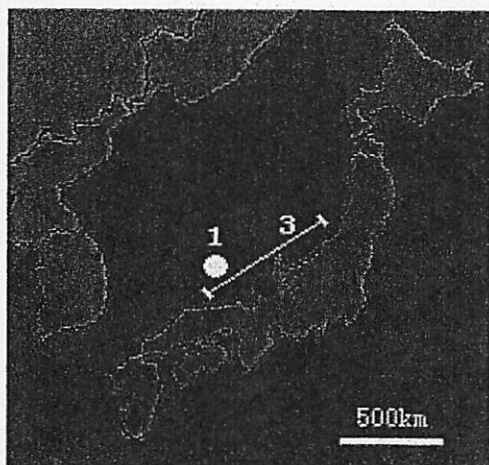
請求者	請求額	補償額
国	15億1900万円	18億8700万円
海上災害防止センター	154億2100万円	124億5000万円

② その他の被害者の請求額及び補償額

請求者	請求額	補償額
漁業者	50億1300万円	17億6900万円
観光業者	28億4100万円	13億4400万円
地方自治体	71億4300万円	56億3800万円
船主	11億2900万円	7億7400万円
その他	27億4800万円	22億6500万円

(国際油濁補償基金資料による)

なお、ナホトカ号事件の位置関係は、次のとおりである。



- 1 ナホトカ号沈没地点
- 2 船首部漂着地点
- 3 重油漂着の範囲

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

25 問 1997年にナホトカ号の事故が起き、油の流出が問題となったが、このときに特別補償料に関する規定を設けるべきではなかったか、法務当局に問う。

(答)

御指摘のナホトカ号の事故の際には、タンカーからの油の流出により甚大な被害が生じたが、この事故が起きた当時において、既にこのような環境被害を防止、軽減するための措置を促進するものとして、実務上、特別補償料の概念が存在していた。

もっとも、海商分野については、それぞれの制度が密接に関連している(注)ため、その一部である特別補償料に関する規律のみを切り離して改正するのが困難であることから、今般、海商法制全体の見直しに合わせて検討することとしたものである。

(注) 例えば、特別補償料の請求権が共同海損により利害関係人の間で分担される否かにつき、これを分担の対象としないことを明示している(新商法第3編第6章)。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

26 問 海上保険について、平成20年に保険法を制定した際に実質的な見直しをしなかったのはなぜか、法務当局に問う。

(答)

平成20年に制定された保険法は、当時の商法第2編第10章に規定されていた損害保険及び生命保険の規律を現代化したものであるが、当時の商法第3編第6章の海上保険の規律については見直しの対象とせず、所要の整備をするにとどめるとされた。

これは、海上保険の規律は、他の海商法上の諸制度と密接に関連している(注)ため、これらと切り離して改正するのは相当でなく、海商法制全体の見直しに合わせて検討するのが相当であると考えられたためである。

(注) 例えば、改正法案の下では、海難の救助又は共同海損の分担のため被保険者が支払うべき金額が保険者の填補対象とされ、堪航能力担保義務違反が法定免責事由とされている。

(参考) 保険法案についての質疑がされた平成20年4月15日衆議院法務委員会における鳩山邦夫法務大臣答弁

「海上保険については、今回の保険法の見直しの対象にはしておりません。なぜならば、海上保険の規定が他の海商法上の諸制度と密接に関連をしております、それと切り離して、海上保険の規定だけを取り出して改正するのは相当でないという判断があったわけで、当然、海商法上の保険の部分も改正するということであるならば、それは海商法全体を改正するという一大作業をしたときになるだろうと思っております。」

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

27 問 海上保険の法定免責事由として、「運送の遅延」を規定しなかったのはなぜか、法務当局に問う。

(答)

改正法案の立案に至る過程では、保険実務の立場から、英国法や保険約款にみられる規律であることなどを理由に、「運送の遅延」によって生じた損害を貨物保険の免責事由として法定すべきであるとの意見があった(注1)(注2)。

しかし、貨物保険の実務において、主に「運送の遅延」による損害として免責の主張がされるのは、貨物に物理的な損傷はないものの、遅延に伴って代船の手配費用が生ずる場合などであるが、このような費用は、そもそも貨物についての直接の損害ではなく、填補の範囲に含まれないために保険者が填補を要しないものであると考えられる。このため、このような場合については、そもそも免責の対象にする必要がないものと考えられる。また、単に「運送の遅延」を法定の免責事由とした場合には、例えば、被保険者の責めに帰すべき運送の遅延中に台風その他の不可抗力に遭遇して貨物が損傷した事例など、保険実務でも免責の対象とされていない事例についてまで、免責事由に該当するとの誤った解釈がされるおそれがある。

そこで、改正法案では、「運送の遅延」を法定の免責事由とはしていない。

(注1) 英国の海上保険法(MIA)には、次の規定がある。

(填補される損害及び免責される損害)

第55条 (略)

2(a) (略)

(b) 保険証券に別段の定めがない限り、船舶又は貨物の保険者は、遅延が被担保危険によって生じた場合でも、遅延に近因して生じた

一切の損害について責めを負わない。

(c) (略)

(注2) ある大手損害保険会社の貨物海上保険普通保険約款には、次の規定がある。

(保険金を支払わない場合－その2)

第4条 当会社は、次のいずれかに該当する事由によって生じた損害に対しては、保険金を支払いません。

①～③ (略)

④ 運送の遅延

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

28問 例えば、運送が遅延している最中に災害に遭ったために運送品が損傷したような事例では、その損害は保険者による填補の対象となるのか、法務当局に問う。

(答)

個別の事案ごとの判断となるため一概にはお答えすることができないが、飽くまで一般論として申し上げれば、御指摘の災害が「航海に関する事故」に当たる場合には、これによって生じた損害は、保険者による填補の対象となると考えられる。

現に、法制審議会における議論の過程でも、保険実務の立場から、例えば、運送の遅延中に台風その他の不可抗力に遭遇して貨物が損傷した事例などでは、保険者が免責されるとは理解していないとの意見が示されていた(注)。

(注) 商法部会第8回会議における石井委員(損保協会推薦の委員)の発言

(「遅延が生じたことによって、本来遭うべきでない台風に遭って、貨物が損傷を受けたというような場合ですが、これは石井委員の御意見では遅延損害で免責になるというお考えですか」という質問に対し、)

「いや、実務上、免責の主張は難しいと思っております。」

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

29 問 例えば、運送が遅延している最中に運送品である果物が腐ってしまったような事例では、その損害は保険者による填補の対象となるのか、法務当局に問う。

(答)

個別の事案ごとの判断となるため一概にはお答えすることができないが、飽くまで一般論として申し上げれば、御指摘の災害が「航海に関する事故」に当たる場合には、これによって生じた損害は、保険者による填補の対象となると考えられる。

もともと、特に腐りやすい果物であったような場合には、商法上、保険者が填補する責任を負わない「保険の目的物の性質によって生じた損害」であると認められることもあり得るほか、法制審議会における議論の過程でも、保険実務上、約款で「運送の遅延」を免責条項としており、運送の遅延と因果関係のある損害のうち、遅延(時間の経過)が強い原因となって生じた損害については、免責の主張がされる旨の紹介がされていた。

(参照条文) 改正法案

(保険者の免責)

第八百二十六条 保険者は、次に掲げる損害を填補する責任を負わない。
ただし、第四号に掲げる損害にあつては、保険契約者又は被保険者が発航の当時同号に規定する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 保険の目的物の性質若しくは瑕疵又はその通常の損耗によって生じた損害

二～五 (略)

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

30 問 船舶先取特権について、今回の改正で人身損害による損害賠償請求権の順位を第1位とした理由について、法務当局に問う。

(答)

船主責任制限法では、船舶上で又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(同法第3条第1項、第95条)。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順位とされている。

しかし、人命尊重の理念を重視する観点からは、高い優先権を与えることが相当であると考えられる。「船舶の先取特権及び抵当権に関する1993年の国際条約」(93年条約)(注1)(注2)でも、このような債権については高順位(第2順位)の船舶先取特権が認められている。

そこで、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、最優先の順位を与えることとした(新第842条第1号)。

(注1) ただし、我が国は、93年条約に加盟していない。

(注2) 93年条約で第1順位の船舶先取特権が認められているのは、「船舶への雇入れに関して乗組員が受け取るべき賃金その他の債権」である。もっとも、商法とは異なり、明文で船舶との牽連関係が要求されている。

(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)

2～4 (略)

(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賃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)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

31 問 現行法上、人身損害による損害賠償請求権の順位は第9位だが、なぜ今までそれで通用していたのか、法務当局に問う。

(答)

先ほど申し上げた人命尊重の理念を重視する観点からすれば、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、その順位を引き上げることは、確かに従前から検討課題となり得たところである。

もっとも、海商分野については、それぞれ他の海商法上の諸制度と密接に関連している(注)ため、その一部のみを切り離して改正するのが困難であることから、今般、海商法制全体の見直しに合わせて検討することとしたものである。

(注) 例えば、海難救助の救助料(新商法第3編第5章)は、海上運送の荷受人が支払うべきものの一つであり(同編第3章)、典型的に共同海損となる費用であり(同編第6章)、海上保険によって填補されるものであり(同編第7章)、船舶先取特権が認められる債権である(同編第8章)。

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

32問 現行国際海上物品運送法第13条の責任限度額についての条約の解釈の誤りに気付いたのはいつか、法務当局に問う。

(答)

現行国際海上物品運送法第13条のうち、御指摘の条約解釈について問題がある部分は、平成4年の改正によって導入されたものである。この改正に際しては、条約の成立過程に鑑み、重量を基準とする限度額も含めてあくまで包又は単位当たりの責任限度額を設定するという解釈を前提として、立案を行ったものである(注1)。

もっとも、このような解釈については、平成4年当時から学説上の批判があった(注2)ほか、現在に至るまでの諸外国の法制をみると、条約と同様の内容を実現することを意図した1992年(平成4年)中国海商法、2007年(平成19年)韓国商法及び2013年(平成25年)ドイツ商法において、いずれも異なる解釈が採用されている。

現行国際海上物品運送法が前提としている条約の解釈が誤りというべきものかどうか、また、現行国際海上物品運送法第13条の改正が必要であると考えに至った時期がいつかというのを一義的に申し上げるのは困難であるが、少なくとも、我が国の商法の母法であるドイツ商法が改正された2013年(平成25年)時点では、国際的な潮流とは異なる状況にあったと考えられる(注3)。

(注1) 立案担当者の執筆した文献(菊池洋一「改正国際海上物品運送法」)では、「新条約4条5項(a)の文理上は損害総額を対象に責任限度額を定めているようにも読めるが、この条文は、重量制による限度額も含めてあくまで包または単位当たりの責任限度額を設定するとの原案の考え方が受け入れられた結果、できたものである」

とされている（８１～８２頁）。

（注２）例えば、谷川久「海上運送人の責任制限」海法会誌復刊３７号６６頁は、「〔条約と国際海上物品運送法の〕規定は内容的に抵触を生じている。（中略）条約上は、一包又は一単位についての限度額と滅失・損害に係る運送品の総重量についての限度額とが適用されるべき限度額決定についての比較対象となっているのであって、当該運送品の総重量が一包又は一単位の運送品についての総重量と限定されているわけではない。」とする。

（注３）法務省において、商法のうち運送・海商分野についての改正の検討を開始したのは、平成２３年である（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。）。

（参考）船荷証券統一条約第４条第５項(a)の公定訳及び原文

「物品の性質及び価額が荷送人により船積み前に通告され、かつ、その通告が船荷証券に記載されている場合を除くほか、運送人及び船舶は、いかなる場合においても、当該物品の又は当該物品に関する滅失又は損害については、１包若しくは１単位につき６６６．６７計算単位又は滅失若しくは損害に係る物品の総重量の１キログラムにつき２計算単位のいずれか高い方の額を超えて責任を負わない。」

Unless the nature and value of such goods have been declared by the shipper before shipment and inserted in the bill of lading, neither the carrier nor the ship shall in any event be or become liable for any loss or damage to or in connection with the goods in an amount exceeding 666.67 units of account per package or unit or 2 units of account per kilogramme of gross weight of the goods lost or damaged, whichever is the higher.

(参照条文)

改正案	現行
<p>(責任の限度)</p> <p><u>第九条</u> 運送品に関する運送人の責任は、次に掲げる金額のうちいずれか多い金額を限度とする。</p> <p>二 <u>滅失、損傷又は延着に係る運送品の包又は単位の数に一計算単位の六百六十六・六七倍を乗じて得た金額</u></p> <p>二 <u>前号の運送品の総重量について一キログラムにつき一計算単位の二倍を乗じて得た金額</u></p> <p>2～8 (略)</p>	<p>(責任の限度)</p> <p><u>第十三条</u> 運送品に関する運送人の責任は、<u>一包又は一単位につき、次に掲げる金額のうちいずれか多い金額を限度とする。</u></p> <p>二 <u>一計算単位の六百六十六・六七倍の金額</u></p> <p>二 <u>滅失、損傷又は延着に係る運送品の総重量について一キログラムにつき一計算単位の二倍を乗じて得た金額</u></p> <p>2～8 (略)</p>

平成30年4月18日(水)
黒岩 宇洋議員(無所属)

衆・法務委員会
対法務当局(民事局)

33 問 現行国際海上物品運送法第13条を制定した当時、
なぜ責任限度額についての条約の解釈を、運送品1包
又は1単位ごとに比較をするという解釈にしたのか、
法務当局に問う。

(答)

御指摘のような条約の解釈を採ったのは、条約の成立過程に鑑み、条約では、重量を基準とする限度額も含めてあくまで包又は単位当たりの責任限度額を設定するという考え方が採用されていると考えたためである(注)。

(注)立案担当者の執筆した文献(菊池洋一「改正国際海上物品運送法」)では、「新条約4条5項(a)の文理上は損害総額を対象に責任限度額を定めているようにも読めるが、この条文は、重量制による限度額も含めてあくまで包または単位当たりの責任限度額を設定するとの原案の考え方が受け入れられた結果、できたものである」とされている(81～82頁)。