

平成30年5月17日(木)  
元榮 太一郎議員(自民)

参・法務委員会  
対法務当局(民事局)

1 問 商法には、全部で第何条まであるのか、また、そのうち現在条文が存在している条の数はどれくらいあるのか、法務当局に問う。

(答)

現行商法は、第851条まで存在している(注1)。

このうち、「削除」とされている条文を除いた308箇条が、現行商法の実質的な条文数となる(注2)(注3)。

(注1) 第1条から第851条までのほか、枝番号を付された条文が2箇条ある(第18条の2、第841条ノ2)。したがって、形式的な条文数は、853箇条である。

(注2) 内訳は次のとおり。

○ 第1編(総則)

→ 第1条から第32条までの33箇条(枝番号が1箇条)

※ 第33条から第500条までの468箇条は「削除」

○ 第2編(商行為)

→ 第501条から第628条までの127箇条(「削除」が1箇条)

※ 第629条から第683条までの55箇条は「削除」

○ 第3編(海商)

→ 第684条から第851条までの148箇条(枝番号が1箇条, 「削除」が21箇条)

(注3) いわゆる債権法改正により、更に7箇条(第507条, 第514条, 第517条から第520条まで, 第522条)が削除され、枝番号が1箇条(第592条ノ2)新設される。

平成30年5月17日(木)  
元榮 太一郎議員(自民)

参・法務委員会  
対法務当局(民事局)

2問 商法については、これまでに多くの条文が削除されて「削除」という形で条文番号だけが残っている箇所があるようだが、現在まで条文番号を詰めるなどの整理を行っていない理由について、法務当局に問う。

(答)

商法においては、平成17年の会社法の制定と平成20年の保険法の制定に伴い、「削除」とあるだけの条文が多数ある状態となっていることは、御指摘のとおりである。

もっとも、これまで実質的な見直しの対象としていない「第1編 総則」及び「第2編 商行為」の規定については、なお規律の現代化を図るための検討が必要である(注)。そのため、これに先立って条文を詰めてしまうと、将来の改正の際に条文番号に枝番号を用いることにならざるを得ず、利用者にとって分かりにくくなるという問題がある。また、これらの規定を見直すことにより増減する条文の数は、その見直しの規模、範囲、内容等によるため、あらかじめ必要な条文数を見定めた上で、これを残す形で条文を詰めるということも困難である。

そこで、これまでの改正及び今回の改正法案においては、先ほど申し上げた「削除」とあるだけの条文の改正をせず、条文番号を詰めないでおくこととしたものである。

(注) 例えば、商法第502条の規定は、明治32年の制定当時から実質改正がされていないが、貸金業者による金銭の貸付けが商行為に掲げられていないことの合理性については、疑問を呈する見解がある。

(参考) 商法

(営業的商行為)

第五百二条 次に掲げる行為は、営業としてするとき、商行為

とする。ただし、専ら賃金を得る目的で物を製造し、又は労務に従事する者の行為は、この限りでない。

一 賃貸する意思をもってする動産若しくは不動産の有償取得若しくは賃借又はその取得し若しくは賃借したものの賃貸を目的とする行為

二 他人のためにする製造又は加工に関する行為

三 電気又はガスの供給に関する行為

四 運送に関する行為

五 作業又は労務の請負

六 出版、印刷又は撮影に関する行為

七 客の来集を目的とする場屋における取引

八 両替その他の銀行取引

九 保険

十 寄託の引受け

十一 仲立ち又は取次ぎに関する行為

十二 商行為の代理の引受け

十三 信託の引受け

平成30年5月17日(木)  
元榮 太一郎議員(自民)

参・法務委員会  
対法務当局(民事局)

3 問 商法は、条文番号を詰めないことから、例えば、第32条の次に実際に文言がある条は第501条であるなど、実際の条が大きく空いている箇所がある。しかし、国民に分かりやすい商法という観点からは、商法を全部改正して、条文番号の整理を行うことが必要であると思うがどうか、また、商法を全部改正して条文を整理する予定はあるのか、法務当局に問う。

(答)

国民に分かりやすい商法という観点からは、商法の条文番号を整理する必要があるというのは、御指摘のとおりである。

先ほど申し上げたとおり、商法のうち「第1編 総則」及び「第2編 商行為」の規定で、これまで実質的な見直しの対象としていないものについては、引き続き、規律の現代化を図るための検討が必要である。

そこで、法務省としては、このような実質的な見直しの作業を鋭意進めた上で、できる限り早期に、条文番号の整理をし、「削除」とあるだけの条文が多数ある状態を解消することができるよう努めてまいりたい。

平成30年5月17日(木)  
元榮 太一郎議員(自民)

参・法務委員会  
対法務当局(民事局)

4 問 商法第三編の海商編には、船舶、海上物品運送、船舶の衝突、海難救助、海上保険等、海に関する様々な規定が置かれている。ある分野に特有な規定というのは、別に海に限られないと思われるが、海に関しては「海商」という特殊な規定が設けられているのはなぜか、その趣旨及び必要性について、法務当局に問う。

(答)

船舶等による海上での活動は、陸上での活動にはない特有の危険があることから、世界的に見ても、いわゆる海商法については、中世には既に慣習法として認められ、近世には体系的にまとまった独自の法領域として発達してきたという沿革がある。このような沿革などから、我が国の現行商法でも、陸上活動と異なる特別な規律として、第3編(海商)において、船舶、船長、海上運送、船舶の衝突、海難救助、共同海損、海上保険、船舶先取特権及び船舶抵当権の規律を定めている。

改正法案では、航空運送にも妥当する運送契約についての総則的規律を創設しているが、20世紀に入り発達した航空機による企業活動については、海商法のような慣習法や独自の法領域が広く形成されるという経緯はなかった。また、実際にも、現時点で、航空機に関し、海商法における船長の代理権、船舶の衝突、海難救助等に相当する規律を設ける必要性も見当たらない(注)。

そこで、改正法案では、海商に限り特別な規律を定める現行法の在り方を維持することとした。

(注) 船舶先取特権は、債権者にこのような権利を認めることにより、航海中に必要な物資等を入手しやすくするものであるが、送金技術の発達した現代においてこのような権利を航空機に認める必要性も乏しい。

平成30年5月17日(木)  
元榮 太一郎議員(自民)

参・法務委員会  
対法務当局(民事局)

5 問 今回、商法の運送・海商分野を現代用語化したこと  
の理由として、平成13年の司法制度改革審議会意見  
書で、商法などの片仮名文語体の基本的法令について、  
法令の内容自体を国民にとって分かりやすいものとし、  
内外の社会経済情勢に即した適切なものとすべきであ  
るという提言があったと聞いている。今回の改正にお  
いて、運送と関連のある「倉庫営業」については、規  
律の現代用語化は行われるものの、内容面の現代化は  
行われないようであるがそれはなぜか、法務当局に問  
う。

(答)

倉庫営業には、物流の一環として、大量の商品等の寄託を受  
けて倉庫で保管する場合や、消費者の物品をトランクルームで  
保管する場合など様々な態様があり、その態様によって運送と  
の関連性の程度も異なっている。

また、倉庫営業においては、一般に、物品の移動を伴わない  
ため、滅失等の事故が発生する可能性が低いといわれており、  
標準約款の在り方も運送営業とは相当に異なっている(注)。

そのため、倉庫営業の規律を現代化するに当たっては、今回  
の改正テーマとは別に、倉庫営業の態様や実情を十分に調査し  
た上で、運送営業の規律の在り方とは異なる視点から検討する  
必要があるが、現時点においては、倉庫事業者等から特段の改  
正要望はされていない。

そこで、改正法案では、運送・海商分野に限って実質的な改  
正をすることとし、倉庫営業の規律について、基本的に現代語  
化をするのにとどめることとした。

(注) 標準倉庫寄託約款(甲)においては、倉庫営業者はその故意又は  
重大な過失により損害が発生した場合に限り責任を負うとされるな  
ど、運送営業とは相当に異なる実態にある。

(参照条文)

○ 倉庫業法 (昭和三十一年法律第二百一十一号)

(定義)

第二条 (略)

- 2 この法律で「倉庫業」とは、寄託を受けた物品の倉庫における保管 (保護預りその他の他の営業に付随して行われる保管又は携帯品の一時預りその他の比較的短期間に限り行われる保管であつて、保管する物品の種類、保管の態様、保管期間等からみて第六条第一項第四号の基準に適合する施設又は設備を有する倉庫において行うことが必要でないと認められるものとして政令で定めるものを除く。) を行う営業をいう。
- 3 この法律で「トランクルーム」とは、その全部又は一部を寄託を受けた個人 (事業として又は事業のために寄託契約の当事者となる場合におけるものを除く。以下「消費者」という。) の物品の保管の用に供する倉庫をいう。

4 (略)

平成30年5月17日(木)  
元榮 太一郎議員(自民)

参・法務委員会  
対法務当局(民事局)

6 問 手形法及び小切手法は、現在は商法とは別の法律になっているが、かつては商法の一部であり、今でも実質的商法の一部であると解されている。そして、今回、商法については現代用語化が完了するが、国民生活に影響が大きい手形法及び小切手法の条文は、片仮名・文語体のままとなっており、司法制度改革、審議会の意見書にもあつたとおり、これらの法律についても、未だ国民に分かりにくいものとなっている現状を早く解決するため、現代用語化は必要であると考え、今後これらの法律を改正する予定はあるのか、法務当局に問う。

(答)

手形法及び小切手法は、国民生活に関わる重要な法律であり、片仮名文語体の表記を現代語化して分かりやすいものとする必要があることは、御指摘のとおりである。

もっとも、手形・小切手の流通量は平成2年頃のピーク時と比べて10分の1以下に減少しているほか(注1)、平成29年6月に閣議決定された「未来投資戦略2017」において、「オールジャパンでの電子手形・小切手への移行について検討を進める」ことが盛り込まれており(注2)、将来的に、手形や小切手の利用が更に減少するとの見方もある。

法務省としては、こうした現状も踏まえ、手形・小切手の電子化の進捗状況や手形・小切手の利用者の数、状況等を注視しつつ、引き続き、手形法及び小切手法の現代用語化の作業に取り組む時期について、検討してまいりたい(注3)(注4)。

(注1) 手形交換高は、平成2年の約4800兆円をピークに年々減少し、平成15年には約630兆円、平成29年には約374兆円となっている(一般社団法人全国銀行協会)。

(注2) 平成29年12月以降、全国銀行協会が事務局を務める「手形・小切手機能の電子化促進検討会」が設置されて検討が進められて



おり、法務省もオブザーバーとして参加している。

(注3) 今後の主な立法課題は、次のとおり。

- ・ 民事執行法制の見直し
- ・ 会社法制の見直し（法制審議会民法（相続関係）部会）
- ・ 公益信託法制の見直し（法制審議会信託法部会）
- ・ 特別養子制度の見直し
- ・ 民事訴訟のIT化

(注4) 手形法及び小切手法の現代語化のための作業

平成23年9月から平成24年7月までの間、公益社団法人商事法務研究会において、神作裕之・東京大学教授ら学者を中心とする「商事法（手形法・小切手法関係）勉強会」が開催され、手形法及び小切手法の現代語化に際し検討すべき論点の洗い出しが行われた。

平成30年5月17日(木)  
元榮 太一郎議員(自民)

参・法務委員会  
対法務当局(民事局)

7 問 運送営業については、運送品の損傷等についての責任など、特別な規定が設けられているが、このような規定が設けられている趣旨と、現在における必要性について、法務当局に問う。

(答)

御指摘の運送品の損傷等についての運送人の責任に関する規定としては、例えば、運送人が運送品を損傷させた場合の損害賠償責任が運送品の引渡しの日から1年の除斥期間により消滅するとの規定(新第585条)がある。これは、一般に、運送人が大量の運送品を反復して取り扱う性質上、運送品の状態に関する証拠を長期にわたり保全することが困難であるためとされている(注)。

運送営業については、このように、運送人が大量の運送品を反復して取り扱うという運送の特殊性に鑑み、運送人の保護や法律関係の早期の画一的処理を図る趣旨から、物品運送を中心として、特別な規定が置かれている。

物流量が著しく増大している現代社会においては、このような運送の特別な規定の必要性は更に高くなっているものと考えられることから、改正法においても、これらの特別な規定を整備することとしている。

(注) 最高裁昭和41年12月20日民集20巻10号2106頁の調査官解説による。

(参照条文) 新商法

(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 前二項の規定は、運送人の故意又は重大な過失によって運送品の滅失又は損傷が生じたときは、適用しない。

(損害賠償の額)

第五百八十五条 運送品の滅失等についての運送人の責任は、運送品の引渡しがされた日（運送品の全部滅失の場合にあっては、その引渡しされるべき日）から一年以内に裁判上の請求がされないときは、消滅する。

- 2 前項の期間は、運送品の滅失等による損害が発生した後に限り、合意により、延長することができる。
- 3 運送人が更に第三者に対して運送を委託した場合において、運送人が第一項の期間内に損害を賠償し又は裁判上の請求をされたときは、運送人に対する第三者の責任に係る同項の期間は、運送人が損害を賠償し又は裁判上の請求をされた日から三箇月を経過する日まで延長されたものとみなす。

平成30年5月17日(木)  
元榮 太一郎議員(自民)

参・法務委員会  
対法務当局(民事局)

8問 法制審議会において議論されたものの、結局改正される  
れなかった項目の一つとして、船舶先取特権を生ずる  
船員の雇用契約債権の範囲の問題がある。船員の保護  
の重要性は理解するが、一般に、船舶先取特権の被担さ  
保債権は、当該船舶と牽連関係が認められる債権とさ  
れていて、当該船舶への乗組みに関して生じた債権  
権に限定するという選択肢もあり得ると思うが、法制  
審議会における審議状況及びそれに対する見解につい  
て、法務当局に問う。

(答)

現行第842条第7号では、雇用契約によって生じた船員の  
債権について船舶先取特権を認めているが、法制審議会におけ  
る議論の過程では、同号の債権の範囲に関する解釈及び改正の  
在り方について、激しい意見の対立が見られた。

この点について、船舶先取特権は特定の船舶と債権との間に  
牽連性がある場合に認められており、同号の債権の範囲も、船  
員の労務によって当該船舶の価値が維持された部分に限定すべ  
きであること、「船舶の先取特権及び抵当権に関する1993  
年の国際条約」(注1)では、船員の債権について「その船舶  
への雇入れに関連して受け取るもの」(wages in respect of  
their employment on the vessel)との限定がされていること  
などを理由に、御指摘のような見解、すなわち、同号の債権の  
範囲は、雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権のうち  
当該船舶への乗組みに関して生じたものに限られると解され  
るし、これを規定上も明確化すべきであるとの意見があった。

これに対しては、同号の債権の範囲につき明文上の限定はな  
く、給料の後払いとしての性格を有する退職金債権も保護すべ  
きであること、老朽化した船舶の代わりに新たな船舶が建造さ  
れた場合に船員の船舶先取特権が失われることは相当でないこ  
となどを理由に、同号の債権の範囲は、雇用契約によって生じ

た全ての債権と解されるし、民法の雇用関係の一般先取特権について、平成15年改正により適用対象が拡張された中で、今回の改正により過酷な労務に従事する船員の保護を後退させるべきではないなどとして、現行法の規定を維持すべきであるとする意見があった（注2）。

そして、この問題については、最高裁の判断はなく、昭和52年に異なる方向性の二つの控訴審の判断がされ、かつ、公刊された裁判例自体が少ない状況にとどまっている（注3）（注4）。

このような状況の下では、この点について当面は引き続き解釈に委ねるのが相当であると考えられるため、改正法案では、現行法を現代語化する改正にとどめることとしている。

（注1）主要な海運国は、加盟しておらず、我が国も加盟していない。

（注2）平成15年改正により、民法の雇用関係の一般先取特権の範囲に関して、それまで「最後ノ六ヶ月間ノ給料」に限定されていたものが、労働債権の保護をより充実させる観点などから、雇用関係に基づいて生じた債権の全てについて、期間の限定なく先取特権を認めることとされた。

（注3）福岡高裁昭和52年7月7日判決・判例時報875号106頁は、おおむね、次のように判示した。

① 商法第842条第7号の「船長其他ノ船員」とは、被用者として当該船舶に乗り組み、継続して船舶の航海上の労務に服する者を指し、予備船員を含まない。その被担保債権の範囲は、給料に限られず、乗組労働と対価関係を有する限度において、広く雇用契約上の債権を含み、入社在籍期間を基礎とする退職金等については、入社在籍期間に対する当該船舶への乗組期間（現実の乗船期間だけでなく、船員法により付与されるべき休暇日数を含む。）の割合に応じ、船舶先取特権の保護を受ける。

② 上記①の乗組期間については、商法第847条第1項が船舶先

取特権につき発生後1年の経過により消滅すると定めた趣旨や、これを限定しないと、かつて当該船舶に乗り組んだ全ての船員が退職金債権につき船舶先取特権を有することとなり不都合であること等の理由から、過去1年以内に雇止めとなった乗組みに限る。

(注4) 大阪高裁昭和52年10月28日判決・判例時報885号160頁は、条文上被担保債権につき発生上の限定がないこと等を理由に、当該船舶の船員としてその航海上の労務に継続的に服する地位にあった者（予備船員を含まない。）について、その地位にあって取得した債権（給料、有給休暇賃金、退職手当、越年手当及び下船旅費を含み、特別退職手当を含まない。）の全てが被担保債権になるとしつつ、上記注1の②のような乗組期間の限定の主張を排斥した。

平成30年5月17日(木)  
元榮 太一郎議員(自民)

参・法務委員会  
対法務当局(民事局)

9 問 船舶先取特権は公示されない権利であるため、船舶にどれだけの船舶先取特権が存在しているかは第三者からは分からない。そして、商法上、船舶先取特権は船舶抵当権に優先するので、船舶に抵当権を設定し得られ、船舶抵当権者は船舶からどれくらい弁済を得られるか分からず、予見可能性が低くなる。このため、船舶抵当権を利用した金融は余り活用されないのではないかと思われ、船舶金融の活性化の観点から、船舶先取特権と船舶抵当権の優先順位を見直すという考えもあり得るのではないかと思うがどうか、法務当局に問う。

(答)

先ほど申し上げた「船舶の先取特権及び抵当権に関する1993年の国際条約」(注1)では、締約国は、国内法において、船舶抵当権に劣後する他の船舶先取特権を定めることができるとされており、御指摘のとおり、法制審議会における議論の過程でも、船舶金融を害さないようにする観点から、①航海継続の必要によって生じた債権(現行第842条第6号)及び②船主責任制限法所定の「物の損害に関する債権」(同法第95条第1項)について、船舶抵当権に劣後させるとの考え方が検討された(注2)。

しかし、これらの債権、すなわち、燃料油代金債権、運送品の損傷等による賠償請求権、漁業被害等による賠償請求権などについては、債権回収ないし被害者救済の観点から、現行法のように船舶先取特権が認められていることに大きな意義がある一方で、これらの船舶先取特権を船舶抵当権に劣後させることとしても、現実に船舶金融の円滑化をもたらすかどうかは、必ずしも明らかではないとの指摘がされている(注3)。また、パブリック・コメントの結果では、銀行関係団体はこれらの船舶先取特権を船舶抵当権に劣後させる考え方を支持したが、荷主団体、船主団体、保険関係団体、漁業関係団体、燃料油供給

業者などからは、現行法の規律を維持すべきであるとの意見が示された。

そこで、改正法案では、この点に関する見直しを行わず、船舶先取特権が船舶抵当権より優先するという現行法の規律を維持することとしている。

(注1) 主要な海運国は、加盟しておらず、我が国も加盟していない。

(注2) 英国では、おおむね本文①②に相当する債権について、船舶抵当権に劣後する船舶先取特権類似の担保権(statutory right in rem (スタチュトリー・ライト・イン・レム))が認められている。

(注3) 現在の我が国の船舶金融は、船舶自体の担保価値に注目した融資(いわゆるアセット・ファイナンス)ではなく、船舶所有者の企業としての収益力や資産全体を考慮した融資(いわゆるコーポレート・ファイナンス)であるようである。



平成30年5月17日(木)  
元榮 太一郎議員(自民)

参・法務委員会  
対法務当局(民事局)

10問・商法については、まだ検討すべき項目が多く残っていると感じており、これからも引き続き検討を行っていく必要があると考えるが、運送・海商関係を含め、今後商法を見直す予定があるのか、法務当局に問う。

(答)

1 運送・海商関係

今回見直しの対象とした新商法第2編第8章「運送営業」及び第3編「海商」の規定については、今後にも必要に応じて社会経済の変化に対応させていくことが重要であると認識している。

他方で、これらの規定は、取引社会を支える基本的な法的インフラであることから、その規定内容の見直しは取引社会に多大な影響を及ぼすおそれがあるなど、その改正に伴う社会的なコストにも留意する必要がある。

そこで、法務省としては、社会経済の変化への対応の必要性和改正に伴うコスト等を勘案しつつ、改正法案の施行後の状況を注視した上で、更なる法改正の要否等について検討してまいりたい。

2 その余の商法の規律について

また、今回の改正により、商法典は全て現代語化されることになるが、商法総則及び商行為の規定の一部については、現代の取引実態に十分に適合していない等の指摘があるものと承知している(注)。

法務省としては、今後、債権関係を中心とする民法改正法など、関係法律の運用状況等も踏まえながら、運送・海商関係以外の商法の見直しについても検討してまいりたい。

(注) 例えば、商法第502条の規定は、明治32年の制定当時から実

質改正がされていないが、貸金業者による金銭の貸付けが商行為に掲げられていないことの合理性については、疑問を呈する見解がある。また、民法改正法により、商事法定利率及び商事消滅時効の規定が削除された後に、商行為となることの意義をどのように考えるべきかという議論もある。

(参照条文)

○ 商法

(営業的商行為)

第五百二条 次に掲げる行為は、営業としてするときは、商行為とする。ただし、専ら賃金を得る目的で物を製造し、又は労務に従事する者の行為は、この限りでない。

一 賃貸する意思をもってする動産若しくは不動産の有償取得若しくは賃借又はその取得し若しくは賃借したものの賃貸を目的とする行為

二 他人のためにする製造又は加工に関する行為

三 電気又はガスの供給に関する行為

四 運送に関する行為

五 作業又は労務の請負

六 出版、印刷又は撮影に関する行為

七 客の来集を目的とする場屋における取引

八 両替その他の銀行取引

九 保険

十 寄託の引受け

十一 仲立ち又は取次ぎに関する行為

十二 商行為の代理の引受け

十三 信託の引受け

平成30年5月17日(木)  
元榮 太一郎議員(自民)

参・法務委員会  
対法務当局(民事局)

1 1 問 商法は主に企業を対象とした法律であり、法改正によって企業が混乱することは余りないかもしれないが、国民も、例えば運送品の荷送人になる機会が多いので、商法の規定が適用されることも多いであろうし、また、中小企業にとっても、法改正に万全の対応をすることはなかなか大変であると思われる。そのため、今回の商法改正について、特に一般国民に対する周知の徹底が重要であると考えているが、どのように周知することを考えているのか、法務当局に問う。

(答)

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である。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、利用可能な方策を広く活用し、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。