

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

1問 改正法案の提出理由として、「商法制定以来の社会経済情勢の変化への対応」が挙げられており、昨年改正された債権法の提出理由も「社会経済情勢の変化への対応」であったが、制定から120年経過して始めて改正を行う理由は何か、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 ストック・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5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

2問 國際海上運送について、国内法としては、國際海上物品運送法が制定されているが、この分野について我が国は國際条約を批准しているのか、法務当局に問う。

(答)

我が国は、御指摘の國際海上物品運送法の元となつた國際条約である船荷証券統一条約(注1)、いわゆるヘーグ・ウィスビー・ルールズの締約国である(注2)。

6 (注1) 正式には、「1968年2月23日の議定書によって改正された1924年8月25日の船荷証券に関するある規則の統一のための國際条約を改正する議定書」による改正後の「1924年8月25日にブラッセルで署名された船荷証券に関するある規則の統一のための國際条約」。

(注2) 國際海上旅客運送の分野では、1974年の旅客及びその手荷物の海上輸送に関するアテネ条約が成立した後、1990年議定書及び2002年議定書により、責任限度額の引上げ等の改正がされている。2002年議定書は2014年に発効し、平成30年3月現在で28か国が加盟しているが、我が国は、いずれの条約にも加盟していない(英國、フランス、ベルギー、ポルトガル、スペイン、ノルウェー、スウェーデンなどが2002年議定書に加盟しているが、米国、ドイツ、イタリア、カナダ、ロシア、オーストラリア等はこれに加盟していない。)。

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

3問 国際海上運送については、ロッテルダム・ルールズという新しい条約もあるが、ロッテルダム・ルールズの主な内容、ヘーグ・ウィスビー・ルールズとの相違点、現在までこの条約を批准している国は何か国か、法務当局に問う。

(答)

1 ロッテルダム・ルールズ(全部又は一部が海上運送による国際物品運送契約に関する国際連合条約)の主な内容は、次のとおりである。

(1) まず、条約の適用対象について、ヘーグ・ウィスビー・ルールズと異なり、①船荷証券が発行された場合だけでなく、海上運送契約が締結された場合の法律関係を包括的に定めている、②海上運送に関する法律関係だけでなく、複合運送を含め、全部又は一部が海上運送である場合の法律関係を定めている。

(2) また、この条約の特徴的な規律として、①運送人は、発航の当時だけでなく、航海の期間中も堪航能力担保義務を負うこと(条約第14条)、②航海上の過失免責を認める規定、つまり、船員の航行又は船舶の取扱いに関する行為によって生じた損害が免責される旨の規定が存しないこと、③荷送人は、危険物に関する通知義務に違反したときは、過失がなくても、通知の懈怠に起因する損害の賠償責任を負う(無過失責任。条約第32条、第30条第2項)とされていることなどがあるが、ヘーグ・ウィスビー・ルールズと比較すると、運送人の義務及び責任のほか、荷送人の義務及び責任をより詳細に定めている点などで大きく異なる。

2 ロッテルダム・ルールズは、2008年(平成20年)に成立したが、現在の加盟国は4か国にとどまり、未だ発効の

見通しは立っていない（注）。

（注）ロッテルダム・ルールズの発効には20か国の加盟が必要であるが、現在の加盟国は、スペイン、トーゴ、コンゴ、カメルーンの4か国のみである。

（参照条文）ロッテルダム・ルールズ

（一般的適用範囲）

第5条 次条に従うことを条件として、本条約は、発送地と到達地が異なる国にあり、かつ、海上運送の船積港と陸揚港が異なる国にある運送契約であって、当該運送契約によれば以下のいずれかの地の一が締約国にあるものに適用される。

（a）発送地

（b）船積港

（c）到達地

（d）陸揚港

（適用除外）

第6条 本条約は、定期船輸送における以下の運送契約には適用されない。

（a）傭船契約

（b）船舶又は船腹の一部を利用するその他の契約

○ 2 本条約は、以下に該当する場合を除き、不定期船輸送における運送契約には適用されない。

（a）当事者間に傭船契約又は船舶若しくは船腹の一部を利用する契約が存在しない場合であって、

（b）運送書類又は電子的運送記録が発行されているとき。

（航海に適用される具体的義務）

第14条 運送人は、航海の開始前、開始時及びその期間中、以下の全ての事項につき相当の注意を尽くさなければならない。

（a）船舶を航海に堪える状態に置き、かつ、それを維持すること。

（b）・（c）（略）

（責任原因）

第17条 請求者が、第4章で規定する運送人の責任期間内に、物品の滅失、損傷若しくは延着又はそれらの原因となった若しくはそれらに寄与した事象が生じたことを証明したときは、運送人は、当該滅失、損傷又は延着について責任を負う。

- 2 運送人は、滅失、損傷又は延着の原因又は原因の一が自己の過失又は次条に規定するいずれかの者の過失に帰し得ないことを証明したときは、前項による責任の全部又は一部を免れる。
- 3 運送人は、前項に規定する過失の不存在の証明に代えて、以下の一又は複数の事象が滅失、損傷又は延着の原因となった又はそれに寄与したことの証明したときも、第1項の規定による責任の全部又は一部を免れる。
 - (a) 天災
 - (b) 海上その他の可航水域の危険及び事故
 - (c) 戦争、武力行使、海賊行為、テロリズム、暴動及び内乱
 - (d) 検疫上の制限、政府、公的機関又は公権力による介入又は妨害（運送人又は次条に規定するいずれかの者の責めに帰し得ない拘留、アレスト又は差押えを含む。）
 - (e) 同盟罷業、作業所閉鎖、作業の停止又は妨害
 - (f) 船舶上の火災
 - (g) 相当の注意を尽くしても発見することのできない隠れた瑕疵
 - (h) 荷送人、書類上の荷送人、運送品処分権者又は第33条若しくは第34条によってその者の行為について荷送人若しくは書類上の荷送人が責任を負うこととなる者の作為又は不作為
 - (i) 第13条第2項による合意に従って行われた物品の船積み、取扱い、積付け又は荷揚げ。ただし、運送人又は履行者が、荷送人、書類上の荷送人又は荷受人を代理してそれらの行為を行った場合を除く。
 - (j) 物品の隠れた欠陥、特殊な性質又は固有の欠陥から生ずる容積若しくは重量の減少又はその他の滅失又は損傷
 - (k) 運送人により又は運送人を代理してされたのではない荷造り又は記号の不十分又は不完全な状態
 - (l) 海上における人命の救助又は救助の企図

(m) 海上における財産の救助又は救助の企図のための合理的な手段

(n) 環境への被害の回避又は回避の企図のための合理的な手段

(o) 前二条により与えられる権限に基づく運送人の行為

4 前項の規定にかかわらず、以下のいずれかに該当するときは、運送人は、滅失、損傷又は延着の全部又は一部について責任を負う。

(a) 請求者が、運送人又は次条各号に掲げる者の過失が、運送人が責任を免れる根拠とする事象の原因となった又はそれに寄与したことを証明したとき。

(b) 請求者が、前項各号に掲げる以外の事象が滅失、損傷又は延着に寄与したことを証明したとき。ただし、運送人が当該事象が自己の過失又は次条に規定するいずれかの者の過失に帰し得ないことを証明した場合は、この限りでない。

5 第3項の規定にかかわらず、更に以下の双方に該当するときは、運送人は、滅失、損傷又は延着の全部又は一部について責任を負う。

(a) 請求者が、(i) 船舶の不堪航性、(ii) 船舶に関する船員の乗組み、艤装及び需品の補給の不適切又は(iii) 船倉その他船内の物品を積み込む全ての場所又は物品をその内部若しくは上部に積み込むコンテナで運送人が提供したものが物品の受入れ、運送及び保存に適する良好かつ安全な状態でなかったという事実が、滅失、損傷又は延着の原因となった若しくはそれらに寄与したこと又はおそらく原因となった若しくはそれらに寄与したことを証明した場合であって、

(b) 運送人が、(i) (a)に規定するいずれの事象も滅失、損傷又は延着の原因でなかったこと、(ii) 自己が第14条に規定する相当の注意を尽くす義務を果たしたことのいずれも証明できないとき。

6 (略)

(荷送人の運送人に対する責任原因)

第30条 (略)

2 次条第2項及び第32条の規定に基づく荷送人の義務の違反を原因とする損失又は損害に関するものを除き、荷送人は、損失又は損

害の原因の全部又は一部が自己の過失又は第34条に規定する者の過失に帰し得ないときは、その責任の全部又は一部を免れる。

(危険物に対する特則)

第32条 物品の性質若しくは特性が、人、財産又は環境に対して危険であるか又は危険となる可能性があると合理的に判断されるときは、

- (a) 荷送人は、運送人に対し、物品の危険な性質又は特性を、物品が運送人又は履行者に引き渡される前の適時に通知しなければならない。荷送人が通知を怠り、かつ運送人又は履行者が別途危険な性質又は特性を知らなかつた場合には、荷送人は、運送人に対し、当該通知の懈怠に起因する損失又は損害について責任を負い、
- (b) 荷送人は、予定された物品運送の各段階に適用される法令又はその他の公的機関の規制に従って、危険物に記号を付し又はラベルを貼付しなければならない。荷送人がこれらを怠つた場合には、荷送人は、運送人に対し、当該懈怠に起因する損失又は損害について責任を負う。

(責任原因)

第59条 次条及び第61条第1項の規定に従うことを条件として、本条約に基づく義務の違反に対する運送人の責任は、1包若しくは1船積単位につき875計算単位又は請求若しくは紛争の対象となつてゐる物品の総重量の1kgにつき3計算単位のいずれか高い方の額を限度とする。ただし、物品の価額が荷送人によって通告され契約明細に含められた場合又は運送人と荷送人によって本条に規定する額よりも高額の責任限度額が合意された場合には、この限りでない。

(延着を原因として生じた損害についての責任制限)

第60条 次条第2項に従うことを条件として、延着により生じた物品の滅失又は損傷についての損害賠償は、第22条の規定に従つて計算されるものとし、延着により生じた経済的損失についての責任は、延着した物品につき支払われるねき運送賃の2.5倍相当額に制限されるものとする。本条及び前条第1項の規定に基

づき賠償すべき総額は、当該物品の全部滅失に関して同項に従つて定められる制限額を超えてはならない。

(総則)

第79条 本条約で別に規定する場合を除き、以下のいずれかに該当する運送契約の条項は無効とする。

- (a) 直接又は間接に、運送人又は海事履行者の本条約上の義務を排除又は制限する場合
- (b) 直接又は間接に、運送人又は海事履行者の本条約上の義務違反に対する責任を排除又は制限する場合
- (c) (略)

2 本条約で別に規定する場合を除き、以下のいずれかに該当する運送契約の条項は無効とする。

- (a) 直接又は間接に、荷送人、荷受人、運送品処分権者、所持人又は書類上の荷送人の本条約上の義務を排除、制限又は加重する場合
- (b) 直接又は間接に、荷送人、荷受人、運送品処分権者、所持人又は書類上の荷送人の本条約上の義務違反に対する責任を排除、制限又は加重する場合

(数量契約に関する特則)

第80条 前条の規定にかかわらず、運送人及び荷送人の間では、本条約が適用される数量契約において、本条約で課されるよる加重又は軽減された権利、義務及び責任を規定することができる。

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

4問 我が国がロッテルダム・ルールズを批准していない理由は何か、また、現在ロッテルダム・ルールズの批准を検討しているか、今後の批准の可能性はあるのか、法務当局に問う。

(答)

- 1 ロッテルダム・ルールズの発効には20か国の加盟が必要であるが、まだ4か国の加盟にとどまっており、主要海運国は加盟していない。また、関係業界から、この条約の加盟に向けた要望もされていない。そのため、我が国は、この条約を批准していないものである。
- 2 このような状況から、現時点では、この条約の批准の見込みについて申し上げることは困難であるが、引き続き、主要海運国や関係業界の動向等を注視しつつ、必要に応じ、関係省庁と共に十分な検討をしてまいりたい(注)。

(注) 平成23年(2011年)11月には、2日間にわたって、日本海法会と東京大学の共催により、ロッテルダム・ルールズに関する国際シンポジウムが開催され、外務省、法務省、国土交通省等も後援している。

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

○ 5問 改正法案では、これまで陸上運送の規定が適用されていた「湖川、港湾」における運送が陸上運送の対象から外れるが、このような改正をした趣旨は何か、法務当局に問う。

(答)

○ 現行の商法の下では、陸上又は湖川・港湾における運送については第2編第8章の陸上運送に関する規定の適用があり、第3編第3章の海上運送に関する規定の適用があるのは、商行為を目的とする航海の用に供する船舶による運送である。

○ これに対し、改正法案では、御指摘のとおり、湖川・港湾その他の平水区域における運送を陸上運送の対象から外し、海上運送の対象に含めることとしている(新商法第569条第2号、第3号)。

これは、湖川・港湾その他の平水区域におけ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を理由とするものである。

(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)

第百二十二条 湖川、港湾及ヒ沿岸小航海ノ範囲ハ国土交通省令ヲ以テ之ヲ定ム

○ 商法施行法第百二十二条ノ規定ニ依ル湖川、港湾及沿岸ノ小航海ノ範囲ニ關スル件（明治三十二年遞信省令第二十号）

①湖川、港湾ノ範囲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百七十四号）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5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

6問 改正法案では、海上運送に非航海船(専ら湖川、港湾その他の海以外の水域において航行の用に供する船舶)による運送が含まれ、海以外の水域における運送も含まれるので、「海上運送」といった方が正確なのではないか、法務当局に問う。

(答)

1 改正法案においては、運送営業に関する総則規定として陸上運送、海上運送、航空運送等の定義規定を置くこととしており(新第569条)、専ら湖川、港湾その他の海以外の水域において航行の用に供する船舶である非航海船による物品又は旅客の運送についても「海上運送」としている。

2 確かに、御指摘のように、非航海船による運送も含まれるにもかかわらず「海上運送」とすることに違和感を感じることもあると思われる。

しかし、改正法案において、「海上運送」に関する規定としては、第2編第8章の「運送営業」の規定のほか、第3編「海商」の第3章「海上物品運送に関する特則」の規定も存する。

海上運送を含めた海事に関する特別な私法上の規律である海商法の分野は、体系的にまとめた法領域として発達してきたという特殊な沿革があり、新商法第3編第3章の「海上物品運送に関する特則」の規定は、航海船による運送の特殊性に着目して規定されている。そのため、非航海船による運送には、新商法第3編第3章の規定の一部を準用することとしている(新第747条、第756条第1項)。

このように、商法における海上運送に関する規定は主として航海船による運送を念頭に置いたものであることからすれば、改正法案の下でも、「海上運送」という文言を維持することには合理性があるものと考えられる。

なお、海上運送事業に関する規定を定めている海上運送法の規定も、専ら湖、沼又は河川において営む船舶運航の事業に準用される（海上運送法第44条）が、海上運送法という名称が用いられていると承知している。

（参考条文）

○海上運送法（昭和24年法律第187号）

（湖、沼又は河川において営む船舶運航の事業）

第44条 この法律の規定は、もっぱら湖、沼又は河川において営む船舶運航の事業に準用する。（後略）

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

7問 危険物の定義は「引火性、爆発性その他の危険性を有するもの」となっているが、あまりに抽象的であり、具体的に何が危険物に該当するのかがよく分からぬ。具体的に規定することはできなかつたのか、また、具体的にはどういうものが危険物に該当するのか、法務当局に問う。

(答)

1 (御指摘のとおり、) 改正法案では、荷送人に対し、危険物に関する通知義務を課しているが、この「危険物」については、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。

2 「引火性、爆発性その他の危険性を有するもの」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、具体的には、例えば、ガソリン、灯油、火薬類、高压ガス、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つたものは、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5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

8問 危険物について、このような抽象的な規定では、一般国民にとって、何が危険物に当たるかが必ずしもはつきりせず、一般国民が荷送人である場合にもこのような通知義務を課すのは非常に厳しいのではないか、法務当局に問う。

(答)

1 (先ほど申し上げたとおり、) 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である。

2 一般国民が危険物の荷送人となるケースにも、様々なものがあると考えられるが、一般論としては、荷送人は運送人よりも、その物の危険性を知り得る地位にあることから、まずは、できる限り注意を払って通知義務を果たしていただくことが原則となる。

その上で、改正法案では、危険物通知義務に違反したことによる荷送人の責任は、債務不履行に関する民法の規律に従うものと整理しており、荷送人は、自己に帰責事由がないことを主張立証したときは、債務不履行による損害賠償責任を負わないこととしている。

そして、荷送人が危険物についての詳しい知識を有していない一般国民である場合には、そのような事情は帰責事由の

有無に関する判断において考慮される事情となるものと考えられる。

このように、改正法案は、一般国民にとって酷に過ぎる結論とならないよう、配慮しているものである（注）。

（注）例えば、消費者との間の契約を念頭に置いた標準宅配便運送約款や標準引越運送約款においても、危険物通知義務に違反したことによる荷送人の責任は、過失責任であることが明記されている。

（参照条文）

○ 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5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

9問 荷送人が危険物についての詳しい知識を有していない消費者である場合、そのことが帰責事由の判断において考慮される事由となり得るということだが、消費者は、自分が一般消費者であることを主張すれば、危険物について詳しくなく、したがって帰責事由がないと判断されるといふことか。「帰責事由の判断において考慮され得る」というだけでは、一般消費者であっても帰責事由があると判断されることもあり得、予測可能性がとても低いため、具体的なこの場合の荷送人の主張・立証責任について、法務当局に問う。

(答)

1 (先ほど申し上げたとおり、) 荷送人が危険物についての詳しい知識を有していない一般消費者である場合には、基本的には、そのような事情は帰責事由の有無の判断において荷送人に有利に働く事情となるものと考えられるが、荷送人が、自分が一般消費者であることを主張すれば、直ちに帰責事由がないと判断されるということではない。

2 (先ほど申し上げたとおり、) 一般消費者が危険物の荷送人となるケースにも、様々なものがあると考えられるが、一般論としては、荷送人は運送人よりも、その物の危険性を知り得る地位にあることから、まずは、できる限り注意を払って通知義務を果たしていくことが原則となる。

そして、荷送人に帰責事由があるかないかについては、荷送人が一般消費者であり、例えば、危険物に詳しい専門業者等と同等の知識等を有していることを求めるのは酷な場合があるということを前提に、具体的な危険物の性状、一般消費者が当該危険物に関する情報にアクセスする機会の有無・アクセスの容易性等の個別の事情に照らして、社会通念上、一般消費者としてできる限り注意を払ったことが主張、立証された場合には、帰責事由がないと判断されるものと考えられる。

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

10問 高価品の特則における「その他の高価品」とは、
具体的にはどのようなものがあるのか、法務当局に問う。

(答)

現行商法では、貨幣、有価証券その他の高価品については、荷送人が運送を委託するに当たりその種類及び価額を通知しなければ、運送人は損害賠償の責任を負わないものとしており(現行商法第578条)，この規律については、改正法案においても基本的に維持することとしている(新商法第577条第1項)。

この高価品については、商法上、定義が設けられていないが、判例によれば、「容積又は重量に比して著しく高価な物品」をいうものとされており(注1)，具体的には、商法上例示されている貨幣、有価証券のほか、宝石、貴金属、骨董品等がこれに当たる(注2)。

(注1) 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2) このほか、裁判例としては、絵画、宝飾品、フロッピーディスクが高価品とされたものがある。これに対し、上記最判では、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ている。また、東京地裁平成元年4月20日判決・金融商事判例836号20頁では、パスポートが高価品に当たらないとされた。

(参照条文) 新商法

(高価品の特則)

第五百七十七条 貨幣、有価証券その他の高価品については、荷送人が運送を委託するに当たりその種類及び価額を通知した場合を除き、運送人は、その滅失、損傷又は延着について損害賠償の責任を負わない。

2 前項の規定は、次に掲げる場合には、適用しない。

- 一 物品運送契約の締結の当時、運送品が高価品であることを運送人が知っていたとき。
- 二 運送人の故意又は重大な過失によって高価品の滅失、損傷又は延着が生じたとき。

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

11問 契約締結後に運送人が高価品であることを知った場合には、運送人の責任はどうなるのか、法務当局に問う。

(答)

改正法案の下では、高価品の滅失、損傷又は延着については、運送人は、①荷送人が運送を委託するに当たりその種類及び価額を通知したとき、②物品運送契約の締結の当時、運送品が高価品であることを運送人が知っていたとき、③運送人の故意又は重大な過失によって高価品の滅失、損傷又は延着が生じたときを除き、損害賠償の責任を負わない(新商法第577条)。

したがって、御指摘のように契約締結後に運送人が高価品であることを知ったという事案であれば、運送人は、故意又は重大な過失によって高価品の滅失、損傷又は延着を生じさせた場合には損害賠償責任を負うが、それ以外の場合には、損害賠償の責任を負わないこととなる。

(参照条文) 改正法案

(高価品の特則)

第五百七十七条 貨幣、有価証券その他の高価品については、荷送人が運送を委託するに当たりその種類及び価額を通知した場合を除き、運送人は、その滅失、損傷又は延着について損害賠償の責任を負わない。

2 前項の規定は、次に掲げる場合には、適用しない。

- 一 物品運送契約の締結の当時、運送品が高価品であることを運送人が知っていたとき。
- 二 運送人の故意又は重大な過失によって高価品の滅失、損傷又は延着が生じたとき。

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

12問 改正法案では、運送品が高価品である場合、運送を委託するに当たってその種類及び価額を通知しなければ、当該高価品が滅失、損傷又は延着しても、荷送人は運送人に対し、契約上の責任についても不法行為責任についても、全く責任を問えないこととなるが、通知の有無によってこれほどの差異があることは適切なのか、法務当局に問う。

(答)

○ 1 高価品については、盜難等の危険が高く、損害も巨額に上るため、運送人は、委託された運送品が高価品であることを知れば、その取扱いに特別の注意を払うと考えられる上、それに見合う割増運送賃を請求することができる。しかし、運送人が高価品と知らずに運送を引き受けた場合には、高価品に相応しい取扱いをする契機がないにもかかわらず、損害が生ずると多額の損害賠償責任を負わされることになり、運送人にとって酷である。

高価品の特則は、これらの点を考慮して設けられたものである。

○ 2 このような高価品の特則の趣旨からすれば、高価品とそれ以外の運送品についての規律に大きな差異があるとしても、それには合理的な理由があると考えられる。

また、改正法案では、運送人の故意又は重大な過失によって高価品の滅失、損傷又は延着が生じた場合には、高価品の特則を適用しないこととしており(新第577条第2項)，この重過失の認定などを通じて、適切な解決が図られるものと考えられる(注)。

(注)現在の裁判実務においても、運送人に重大な過失がある場合には、高価品の特則を適用せずに運送人の責任を認めつつ、荷送人が高価

品の通知をしなかったことによる過失相殺をすることによって、適切かつ柔軟な事案の解決が図られている（東京地裁平成2年3月28日判決・判例時報1353号119頁参照）。

（参考条文）改正法案

（高価品の特則）

第五百七十七条 貨幣、有価証券その他の高価品については、荷送人が運送を委託するに当たりその種類及び価額を通知した場合を除き、運送人は、その滅失、損傷又は延着について損害賠償の責任を負わない。

2 前項の規定は、次に掲げる場合には、適用しない。

- 一 物品運送契約の締結の当時、運送品が高価品であることを運送人が知っていたとき。
- 二 運送人の故意又は重大な過失によって高価品の滅失、損傷又は延着が生じたとき。

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

13問 船舶賃貸借については、実務では「傭船」という語を含む用語が用いられているにもかかわらず、「定期傭船」や「航海傭船」のように「傭船」の語を用いる改正はされていないが、その理由について、法務当局に問う。

(答)

御指摘のとおり、現行商法第703条の「船舶ノ賃貸借」について、実務上は「裸傭船」という用語が用いられているが、改正法案では、この用語に改めることなく、現行商法の用語を維持している。

これは、①実務上の「傭船」には、裸傭船、航海傭船及び定期傭船の3種類があるとされるが、法的にみると、そもそも、裸傭船契約は賃貸借契約、航海傭船契約は運送契約であって、その法的性質が大きく異なること、②現行商法の船舶賃貸借という用語を維持する方が、商法に特則のない限り民法上の賃貸借に関する規律が適用されるという、規定の適用関係を明らかにすること等を踏まえたものである。

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

14問 船舶賃貸借についても、定期傭船契約や航海傭船契約のように定義があった方が分かりやすく、定義規定を置いても良いように思うが、なぜ定義規定を置かなかつたのか、法務当局に問う。

(答)

御指摘のとおり、改正法案においては、定期傭船契約や航海傭船契約の定義はあるものの、「船舶賃貸借」(注)自体の定義はない。

しかし、「船舶賃貸借」については、新商法第684条に「船舶」の定義規定があり、また、民法第601条に「賃貸借」の冒頭規定があって、これらの規定によりその内容が十分に表されている。

そのため、改正法案では、「船舶賃貸借」自体については、特段の定義規定を置かなかつたものである。

(注)船舶賃貸借とは、基本的に、他人の所有する船舶を賃借し、商行為をする目的でこれを航海の用に供することをいう。

ただし、厳密には、船舶賃貸借の登記をしたときは対抗力が認められる旨の規定(新第701条)のように、商行為をする目的で船舶を航海の用に供するか否かを問わず、単に船舶を目的物とする賃貸借を「船舶賃貸借」という場合もある。

(参照条文)

○ 新商法

第六百八十四条 この編(第七百四十七条を除く。)において「船舶」とは、商行為をする目的で航海の用に供する船舶(端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する舟を除く。)をいう。

○ 現行民法

第六百一条 賃貸借は、当事者の一方がある物の使用及び収益を相手方にさせることを約し、相手方がこれに対してその賃料を支払うことと約することによって、その効力を生ずる。

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

15問 新たに創設する環境損害に関する特別補償料制度について、制度の概要及び制度を設ける趣旨について、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、現行法の下では、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)に対する特別補償料の支払請求権を認めることとした(新商法第805条)。これは、救助者の支出した費用の補填を可能にすることにより、海洋汚染の防止軽減措置を促進することを意図したものである。
- 4 特別補償料に関する規律の概要是、
 - 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）
というものである。

（注）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。

（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>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>

(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貨の額を含む。）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

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)

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。

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

16問 改正法案第805条第4項では、汚染対処船舶救助従事者が同一の海難について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と定めており、他方で、改正法案第793条では、救助料の額は、「海洋の汚染の防止又は軽減のためのもの」を含む」とされており、特別補償料に当たる事情も考慮して定められている。改正法案第805条第4項において、救助料とは別の特別補償料が発生するのはどのような場合か、法務当局に問う。

(答)

1 第805条第4項の適用場面

御指摘の改正法案による改正後の新商法第805条第4項の規定は、救助者が船舶又は積荷等の救助に成功し、かつ、船舶から排出された油等による海洋汚染に係る障害の防止又は軽減のための措置をとった場合(新商法第805条第1項)に適用されるものである。

2 第805条第4項の趣旨

このような場合には、改正法案による改正後の新商法第793条によって、環境救助のために費やした費用等を補填するに足りる十分な救助料が支払われることとなる。

しかしながら、救助が成功しても救助した物の価額の合計額が僅かである場合には、その合計額が救助料の限度額となること(新商法第795条)から、救助者の費やしたコストに見合う救助料が支払われないおそれがある。そこで、このような場合にも、海洋汚染の防止又は軽減のための措置を促進するために、新商法第805条第4項は、救助料では賄えない損失につき、特別補償料の請求権を認め、その補填を可能にすることとしたものである。

3 第805条第4項の適用結果

この規定が適用される結果、救助者に発生する特別補償料は、その額が救助料の額を超える場合に限り、その超えた額を限度として支払われることとなる。これは、1989年の海難救助に関する条約（89年救助条約。注）の規律や海難救助契約の実務にも整合するものである。

(注) 我が国は、89年条約には加盟していない。

(参照条文)

○ 1989年の救助条約（仮訳） ※我が国は未批准
(特別補償)

第十四条 船舶それ自体又はその積荷が環境損害を発生せしめるおそれ
のある船舶に関して、救助者が救助作業を行い、かつ、本条に従って
算出される特別補償と少なくとも同額の報酬を、第13条〔注：救助
料〕の下で得ることができない場合には、救助者は本条に定める自己
の支出に等しい特別補償を船舶所有者から受ける権利を有する。

2 救助者が、第1項に規定する状況において、救助作業によって、環境損害を防止し又は軽減した場合には、第1項の下で船舶所有者が支払うべき特別補償は、救助者が費消した費用の最大30%まで増額することができる。裁判所が、第13条第1項に定める関係諸基準を斟酌して、そうすることが公平で、かつ、正当と判断する場合には、更にその特別補償を増額することができる。ただし、いかなる場合にも、増額の合計は、救助者が費消した費用の100%を超えてはならない。

3 第1項及び第2項の「救助者の支出」とは、救助作業中に救助者によつて合理的に費消された出費、及び救助作業中に実際に、かつ、合

理的に使用された設備及び人員に関して、第13条第1項(h), (i)及び(j)号に定める基準を考慮した適正料金をいう。

4 本条の下での特別補償は、その総額が第13条の下で救助者が取得できる報酬〔注：救助料〕を超える場合に限り、かつ、超えた限度において支払う。

5 救助者に過失があり、そのために環境損害を防止し又は軽減することができなかつた場合には、本条の下で救助者に支払うべき金額の全部又は一部を減額することができる。

6 本条のいかなる規定も、船舶所有者の償還請求権に影響を及ぼすものではない。

○新商法

(救助料の支払の請求等)

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。

(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。

(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と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ったときは、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。

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

17問 我が国は、1989年海難救助条約を批准していないが、この条約を批准しない理由は何か、現在批准を検討しているか、今後批准する可能性があるのか、法務当局に問う。

(答)

御指摘のとおり、我が国は、1989年の海難救助に関する条約(89年救助条約)を締結していない。

一般に、海難救助は主に救助者と被救助者との間の契約に基づいて行われており、この救助契約は、関係当事者の属する国が御指摘の89年救助条約の加盟国であるか否かにかかわらず、89年救助条約の内容をある程度踏まえたものとなっているため、89年救助条約の締結については、特段の必要性が乏しい。

また、関係業界からも89年救助条約締結について特段の要望が寄せられていないことから、今まで、その検討に至っていないものと考えられる。

そのため、現在89年救助条約の締結に向けた検討がされている状況にはないと承知しているが、条約締結の必要性や緊急性、関係業界からの要望等を注視しつつ、必要に応じて、関係省庁と共に検討をしてまいりたい。

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

18問 法制審議会における議論を見ると、「実務がこうなっているから、それに合わせる」という理由の改正が多いように思う。法律を改正する場合、実務の追認だけではなく、制度の理念を良く検討し、好ましい実務があればそれを直すような改正をするべきであるが、改正法案において、実務を変えるような改正を行った箇所はあるのか、法務当局に問う。

(答)

1 改正法案では、例えば、次のとおり、実務を変更するような改正を行っている。

① 危険物に関する通知義務違反の主張立証責任

現行商法には、荷送人が危険物に関する通知義務を負うとの規定はなく、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。そのため、現行の実務では、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とが多い。

これに対し、改正法案では、運送人は、危険物に関する通知義務違反により損害が発生したことを主張立証すれば足り、荷送人に帰責事由があることを主張立証する必要はないこととなり、運送人の被害の救済に資することとなる。

② 物品運送人の責任の消滅時効

また、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から1年の消滅時効に服すが、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(現行商法第589条、第566条、第522条)。

これに対し、改正法案では、運送人の主觀に関わりなく、運送品の受取の日から1年以内に裁判上の請求をしなけれ

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、運送人のリスクの予見可能性を高めることとしている（新第585条第1項）。

③ 旅客の人身損害に関する運送人の免責特約

さらに、現行商法には、陸上運送について、運送人の損害賠償責任に係る免責特約の効力に関する規定はなく、また、そもそも航空運送に関する規律を欠くことから、実務上、多くの国内航空運送事業者の運送約款において、損害賠償額の上限を定める条項が設けられていた（注）。

これに対し、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（新第591条第1項）。その結果、旅客の生命又は身体の侵害による損害賠償額の上限を定める運送約款は、無効となる。

2 以上に申し上げたとおり、改正法案では、実務を変更するような改正を行っており、改正法案が実務を追認しただけであるとの指摘は当たらないものと考えている。

（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。

平成30年5月17日(木)
糸数 慶子議員(沖縄)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

19問 改正法案の施行日は、公布の日から起算して1年以内で政令で定める日としているが、1年とした理由は何か、債権法は3年以内としたが、周知に時間をかけるべきではないか、法務当局に問う。

(答)

1 (委員御指摘のとおり、) 改正法案は、「公布の日から起算して1年を超えない範囲内において政令で定める日」から施行することとしている(附則第1条)。

改正法案は、運送・海商に関する規律を現代的・合理的にするものであり、基本的には早期の施行が望ましいが、多岐にわたる改正事項の周知や、関係省庁における標準運送約款の改定及び運送事業者における運送約款の改定などのために、一定の期間を確保する必要もある。

このような考慮から、改正法案では、先ほど申し上げたような施行期日としているものである。

2 御指摘のいわゆる債権法改正においては、改正項目が極めて多岐にわたり、国民生活に広く影響を与えるものであるため、経済団体や労働団体を始めとする各種関係団体や関係省庁から、施行までの準備期間を十分に確保した上で、施行までの間に効果的な周知を行うよう強い要望が寄せられていたことを踏まえ、近時の民事関係法の改正における施行までの準備期間と比較してもより長期の期間を確保する必要があると考え、施行日を「公布の日から三年を超えない範囲内において政令で定める日」としたものである。

これに対し、この改正法案についてはそこまでの事情は認められないものと考えており、債権法改正の場合と同程度の期間を確保すべき必要があるとは考えていない。

いずれにせよ、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。

(参照条文) 改正法案

附 則

(施行期日)

第一条 この法律は、公布の日から起算して一年を超えない範囲内において政令で定める日から施行する。ただし、附則第五十条及び第五十二条の規定は、公布の日から施行する。

(参考) 民事法の改正における施行期日の定めは、以下のとおりである。

法律（公布年月）	施行期日
国際海上物品運送法制定（昭和32年6月）	船荷証券統一条約が日本について効力を生ずる日（昭和33年1月）
国際海上物品運送法改正（平成4年6月）	条約改正が日本について効力を生ずる日（平成5年6月施行）
商法改正（平成12年5月）	公布から1年を超えない範囲内
商法改正（平成13年11月）	平成14年4月1日（約6月）
商法改正（平成14年5月）	公布から1年を超えない範囲内
民法改正（平成16年12月）	公布から6月を超えない範囲内
会社法制定（平成17年7月）	公布から1年6月を超えない範囲内
保険法制定（平成20年6月）	公布から2年を超えない範囲内
会社法改正（平成26年6月）	公布から1年6月を超えない範囲内

※ 改正法案において「1年を超えない範囲内」としたのは、平成4年の国際海上物品運送法の改正の施行期日が公布後概ね1年であったことなどを参考にした。

※ なお、保険法では「2年を超えない範囲内」として長期の準備期間を確保しているが、これは、約款の改定等に相当な時間が必要となるほか、消費者に関する多くの規律を改めたためである。これに対し、改正法案は、物流に関する事業者間の取引の予見可能性を高

め、また、消費者に関しても、旅客の安全確保の観点から旅客運送人の責任を減免する特約を無効とする等の改正をしており、早期に施行することが望ましいと考えられる。

8

8