

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

1 問 今回の改正によって、今まで規定のなかった国内航空運送が商法の適用対象となったということだが、今までの国内航空運送の実情はどのようなものだったのか、国内航空運送に関する規定がなくて不都合はなかったのか、法務当局に問う。

(答)

1 国内航空運送の実情

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ている。これに対し(、御指摘のとおり)、航空運送に関しては規律がなく、実務上、航空法第106条の認可を受けた運送約款によって対応されている。

2 航空運送に関する規定がないことによる問題

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への対応を図るため、約款等の活用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。

(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) 航空法

(運送約款の認可)

第百六条 本邦航空運送事業者は、運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない。これを変更しようとするときも同様である。

2 国土交通大臣は、前項の認可をしようとするときは、左の基準によつてこれをしなければならない。

一 公衆の正当な利益を害するおそれがないものであること。

二 少くとも運賃及び料金の収受並びに運送に関する事業者の責任に関する事項が定められていること。

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

2問 今回、航空運送特有の規定は設けられていない。従来、陸上運送の規定は多くあり、また、海上運送についても海商法という特有の規定群があるが、航空運送には特有の規定は必要ないのか、法務当局に問う。

(答)

改正法案では、現行法の陸上物品運送に関する規律に必要な改正を加えつつ、陸上・海上・航空運送及び複合運送に妥当する運送契約についての共通の規律を設けることとした(新商法第8章)が、航空運送にのみ適用される特有の規律を設けることはしていない(注1)。

航空機による企業活動は、20世紀に入り発達したものであるが、この分野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、航空機や航空運送に関する特有の規律を設ける必要性は、特に指摘されていない(注2)。

そこで、改正法案では、航空運送にのみ適用される特有の規律を設けることはしないものとしたものである。

(注1) 国際航空運送のうち、二の締約国の領域内にある運送などの所定の要件を満たすものについては、モントリオール条約の適用を受け、この場合には、同条約によって自足的に当事者間の法律関係が規律されることとなるので、基本的には商法の適用はない。

(注2) 危険物の通知義務違反についての航空運送の特則の要否

立案に向けた審議過程では、危険物の通知義務違反があった場合の荷送人の責任につき、航空運送における事故の甚大性等に照らし、航空運送についてのみ無過失責任とすべきとの意見も見られた。

もっとも、航空機の墜落のおそれだけでなく、船舶の沈没のおそれや列車の脱線転覆のおそれをも考慮すれば、航空運送についてのみ荷送人に無過失責任を課すのは不合理であることから、総則的規律としては、過失責任とするとの結論に至った。

この場合には、必要に応じて、無過失責任とする特約を設けることで、個別に対応することが可能である。

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

3問 諸外国では、U b e r (ウーバー)、L y f t (リフト)などのいわゆるライドシェアが一般化しつつあるが、ライドシェアは商法上の旅客運送に該当する可能性があるか、法務当局に問う。

(答)

1 改正法案では、新商法第2編第8章「運送営業」の規定の適用を受ける者を画する概念として、「運送人」の定義を定めている。この「運送人」とは、「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」をいい(新商法第569条第1号)、ここでいう「業とする」とは、一般に、営利の目的で同種の行為を計画的に反復・継続することをいうと解されている。

2 U b e r等を用いた自家用自動車による旅客運送

近年、米国等では、自家用自動車を用いて旅客運送の引受けを行うサービスがU b e r (ウーバー)、L y f t (リフト)等により提供されているようである(注1)(注2)。

このようなサービスの実態及び法的構成については十分に承知しておらず、我が国においてもその営業が本格化された場合には、道路運送法上の取扱い等を注視する必要があるが、商法上は、これらの者が営利の目的で旅客運送の引受けを計画的に反復・継続しているものと認められれば、「運送人」に該当し、運送営業の規定の適用があり得ることとなる。

(注1) U b e r (ウーバー)とは、米国のウーバー・テクノロジーズ社が運営する自動車配車ウェブサイト及びアプリをいい、米国内では、タクシーのほか、一般人の運転する自家用自動車の配車サービスも提供されている。

我が国のU b e rでは、現在、タクシーの配車サービスが行

われている。報道によれば、平成27年2月には、交通ニーズを検証する目的の下、福岡市で自家用自動車の配車サービスを試験的に行ったが、運転手に「データ提供料」なる対価を支払っていたため、国土交通省から道路運送法に抵触するおそれがあるとの指導を受け、同年3月に同試験を中止したようである。

(注2) Lyft (リフト) とは、カリフォルニア州サンフランシスコに拠点を置く運輸ネットワーク企業であり、Uber (ウーバー) の同業者 (ライバル会社) である。

乗客はスマートフォンにLyftの携帯アプリをダウンロードし、登録した上で有効な電話番号及びクレジットカード情報等を入力しなければならない。乗客は、その後、付近のドライバーへ乗車リクエストができるようになる。

2012年6月にサービスが開始され、ニューヨーク、サンフランシスコ及びロサンゼルスを含むアメリカ合衆国の約300都市で営業を行っている。

(参照条文)

○ 道路運送法 (昭和二十六年法律第百八十三号)

(一般旅客自動車運送事業の許可)

第四条 一般旅客自動車運送事業を経営しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない。

(有償運送)

第七十八条 自家用自動車(事業用自動車以外の自動車をいう。以下同じ。)は、次に掲げる場合を除き、有償で運送の用に供してはならない。

一 災害のため緊急を要するとき。

二 市町村 (特別区を含む。以下この号において同じ。)、特定非営利活動促進法 (平成十年法律第七号) 第二条第二項に規定する特定非営利活動法人その他国土交通省令で定める者が、次条の規定により一の市町村の区域内の住民の

運送その他の国土交通省令で定める旅客の運送（以下「自家用有償旅客運送」という。）を行うとき。

三 公共の福祉を確保するためやむを得ない場合において、国土交通大臣の許可を受けて地域又は期間を限定して運送の用に供するとき。

（登録）

第七十九条 自家用有償旅客運送を行おうとする者は、国土交通大臣の行う登録を受けなければならない。

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

4 問 諸外国では、宇宙旅行も開始されているが、宇宙における運送は商法の適用対象となるか、法務当局に問う。

(答)

1 (先ほど申し上げたとおり、) 改正法案では、新商法第2編第8章「運送営業」の規定の適用を受ける者を画する概念として、「運送人」の定義を定めている。この「運送人」とは、「陸上運送、海上運送又は航空運送の引受けを業とする者」をいうが(新商法第569条第1号)、宇宙旅行のような宇宙における運送を「航空運送」に含めることは想定していないため、宇宙における運送を行う者は、ここでいう「運送人」には含まれない。そのため、改正法案の施行後も、宇宙における運送について、商法の運送営業に関する規律は適用されない。

2 宇宙における運送のような新たな運送形態については、そもそも、輸送の安全の確保や事業の適正かつ合理的な運営等の観点から、どのような公法上の規律を設けるかという議論が不可欠であり、このような議論がないまま、商法上の営業形態又は契約類型として規律することは相当でない。また、新たな運送形態については、諸外国における検討及び立法の在り方との調和も考慮する必要がある。

このような事情から(、先ほど申し上げたとおり)、改正法案では、宇宙における運送については、商法の運送営業に関する規律を適用しないこととしたものである。

(参考) 宇宙旅行には、地球を周回するオービタル(軌道)と弾道飛行で宇宙に出てすぐに帰ってくるサブオービタル(準軌道)の2種類がある。

オービタル旅行は、2001年に米国のスペース・アドベンチャーズ社が実現しており、宇宙船ソユーズで国際宇宙ステーションまで飛行し、1週間ほど滞在するという形で、2009年までに7名が参加したようである。

サブオービタル旅行は、米国のヴァージン・ギャラクティック社などにより計画されているが、2014年に同社宇宙船の試験飛行中のパイロットが死亡する事故があり、商業利用の開始が遅れているようである。

なお、我が国では、平成28年、人工衛星の打上げに係る許可制度や人工衛星等の落下等による損害賠償制度（無過失責任）等について規定した「人工衛星等の打上げ及び人工衛星の管理に関する法律」が成立したが、同法律では宇宙旅行については規律されていない。

（参照条文） 航空法

（定義）

第二条 この法律において「航空機」とは、人が乗つて航空の用に供することができる飛行機、回転翼航空機、滑空機、飛行船その他政令で定める機器をいう。〔注：この点に関する政令の定めはない。〕

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

5問 ライドシェアや宇宙運送などの新しい運送形態は、まさに「社会情勢の変化」の一環だと思うが、今後、商法としてはどのように対応するのか、法務当局に問う。

(答)

いわゆるライドシェアや宇宙における運送のように、現代社会における技術の進歩に伴う新たな運送の形態の登場が「社会情勢の変化」の一環と評価され得ることは、御指摘のとおりである。そして、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情勢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。

もっとも、このような新たな運送の形態について、商法の運送営業の規定の適用があるものとしたり、商法上にこれらの新たな運送の形態に即した新たな規律を設けたりすることを検討するに当たっては、先ほど宇宙における運送について申し上げたとおり、輸送の安全の確保や事業の適正かつ合理的な運営等の観点から、どのような公法上の規律を設けるかという議論が不可欠であり、また、新たな運送形態については、諸外国における検討及び立法の在り方との調和も考慮する必要がある。

法務省としては、このような公法上の規律の在り方をめぐる議論や諸外国における検討状況等も注視した上で、これらの新たな運送の形態についての更なる法改正の要否等について検討してまいりたい。

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

6 問 そもそも、定期傭船とはどういうものか、また、定期傭船に関する規定を新設する趣旨及び背景について、法務当局に問う。

(答)

1 定期傭船の意義

実務上、「定期傭船」とは、船舶所有者等が船員を配乗した特定の船舶を一定の期間定期傭船者に利用させる契約のうち、一定の条項(注1)を含むものをいうといわれている。

2 定期傭船に関する規定を新設する趣旨及び背景

現代の実務では、世界的に、他人の船舶によって海上企業経営を行う形態として、定期傭船が広く利用されている。

しかし、現行商法には、定期傭船に関する規定がない。そのため、一般の利用者からは定期傭船をめぐる基本的な法律関係を把握することさえ困難である。また、裁判例や学説においても、定期傭船の法的性質を始めとして、種々の争いがある(注2)ことから、過去の裁判例や学説を踏まえるだけでは、紛争が生じた場合の予測可能性を欠いている。

このほか、近年、海商の分野の法改正を行ったドイツ、フランス、中国、韓国などの諸外国においても、定期傭船に関する規律が明文化されている。

そこで、改正法案では、内外の社会経済情勢の変化に対応するという観点から、定期傭船契約の基本的な内容を示す冒頭規定を設けるなど、商法に定期傭船に関する規律を新設することとした。

(注1) 具体的には、次のような条項が含まれている。

- ① 船舶の貸渡し及び返還について定める「船舶貸借約款」
- ② 船舶を定期傭船者の使用に委ねる「船舶使用約款」

- ③ 船長その他の船員が定期傭船者の指示に従うべき旨を定める「船員使用約款」
- ④ 船員の行為につき不満があるときは、定期傭船者は船舶所有者等に対してその交替を要求し得る「不満約款」
- ⑤ 運航経費を定期傭船者が負担すべき旨の「純傭船約款」

(注2) 定期傭船の法的性質をめぐる学説は、特に定期傭船者が衝突の相手方などの第三者に対してどのような地位に立つかという点を中心に、極めて多岐にわたる。

まず、定期傭船を運送契約又はその変形とみて、船舶の使用収益権を持たない定期傭船者については、船舶賃借人に関する規律（現行第704条第1項）は及ばないとする幾つかの学説がある。

他方で、定期傭船を船舶賃貸借と労務供給契約との混合契約とみたり、船舶賃貸借の要素を包含する特殊な契約とみたり、海上企業の有機的組織単位全体の賃貸借契約とみるなどして、定期傭船者について、船舶賃借人に関する規律が及ぶとする幾つかの学説がある。

そのほか、定期傭船の法的性質から演繹的に法律関係が定まるものではなく、具体的な問題ごとに検討すれば足りるとする学説も主張されている。

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

7 問 定期傭船の定義規定に「**艦装**」とあるが、どういう意味か、法務当局に問う。

(答)

改正法案では、定期傭船契約について、「当事者の一方が**艦装**した船舶に船員を乗り組ませて当該船舶を一定の期間相手方の利用に供することを約し、相手方がこれに対してその傭船料を支払うことを約することによって、その効力を生ずる」契約であると定義している(新商法第704条)。

この「**艦装**」とは、航海に必要な装備を備えることをいう。具体的には、船舶に適当な錨やレーダーなどの属具のほか、海図など航海に必要な書類を備えることをいう。

(参照条文) 改正法案

(定期傭船契約)

第七百四条 定期傭船契約は、当事者の一方が**艦装**した船舶に船員を乗
り組ませて当該船舶を一定の期間相手方の利用に供することを約し、
相手方がこれに対してその傭船料を支払うことを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)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

8問 定期傭船について、運送及び船舶賃貸借に関する規定が準用されているが、定期傭船と船舶賃貸借の異同について、法務当局に問う。

(答)

1 それぞれの意義

(先ほど申し上げたとおり、)改正法案においては、定期傭船契約とは、船舶所有者など当事者の一方が艦装した船舶に船員を乗り組ませて当該船舶を一定の期間定期傭船者の利用に供することを約し、定期傭船者が傭船料を支払うことを約する契約をいうこととした(新商法第704条)。

これに対し、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(注)。

2 両者の異同

定期傭船と船舶賃貸借は、いずれも、船舶の利用に関する契約として位置付けられる点で共通する。船舶の利用者は、定期傭船においては定期傭船者であり、船舶賃貸借においては賃借人である。

他方で、定期傭船と船舶賃貸借は、船舶を艦装し、船員を乗り組ませる者が誰かという点が異なっている。すなわち、定期傭船においては、船舶を艦装し、船員を乗り組ませるのは、船舶所有者であり、船舶の利用者である定期傭船者ではない。これに対し、船舶賃貸借では、船舶を艦装し、船員を乗り組ませるのは、船舶の利用者である賃借人であり、船舶所有者ではないという点に違いがある。

(注) 本文に対し、例外的に、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(新商法第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) 改正法案

(定期傭^{よう}船契約)

第七百四条 定期傭^{よう}船契約は、当事者の一方が艤^ぎ装した船舶に船員を乗
り組ませて当該船舶を一定の期間相手方の利用に供することを約し、
相手方がこれに対してその傭船料を支払うことを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)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局（民事局）

て、送り人運るれ當
いがば運は、れさ務
つ額はに思適、か
に害すの合と、か
除賠償る場いか合
解る賠いなくの場
のずをてうにるう
前生害つよし得い
航に損知る待りう
発人のを回期あど
の送そ額下ははは
送運、害をとに
運ては、損賃ここの
品つき、送るる体
個よとが運出れ具
は、にるるがしさら
は除回額申用な
で解下て害で適る
案のをし損んにあ
法約額定、進際がう。
正契全規りが実と問
改送のとあ人、こに
9 問 運賃るで送がる局

(答)

（委員御指摘のとおり，）改正法案では，海上の個品運送契約に関し，荷送人は，発航前に運送賃の全部を支払ってこれを解除することができるとしつつ，解除によって運送人に生ずる損害の額が運送賃の全額を下回るときは，その額の支払で足りることとしている（新商法第743条第1項）（注）。

運送人に生ずる損害の額が運送賃の全額を下回る具体例としては、発航予定時期よりも相当期間前に個品運送契約が解除されたような場合が挙げられる。このような場合には、運送人は、それによって空いたスペースを利用して新たな運送契約を締結し、同程度の運送賃を得ることが可能であり、その損害額が低廉になることがあり得ると考えられる。

なお、委員から、荷送人は、運送人に生じた損害の額を知り得ないのではないかと御指摘があったが、損害の額、ひいては解除の効力の有無に争いが生じた場合には、当事者間での任意の交渉やその後の訴訟等の法的手続を通じて、運送人に生じた損害の額の立証がされていくこととなると考えられる。

(注) この規律は、一部航海傭船契約の解除にも準用されている(新商法第755条)。

(参照条文) 改正法案

(荷送人による発航前の解除)

第七百四十三条 発航前においては、荷送人は、運送賃の全額を支払って個品運送契約の解除をすることができる。ただし、個品運送契約の解除によって運送人に生ずる損害の額が運送賃の全額を下回るときは、その損害を賠償すれば足りる。

- 2 前項の規定は、運送品の全部又は一部の船積みがされた場合には、他の荷送人及び傭船者の全員の同意を得たときに限り、適用する。この場合において、荷送人は、運送品の船積み及び陸揚げに要する費用を負担しなければならない。

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

10問 仮に、9問で相当期間前に解除した場合には損害額が運送賃を下回るといふ答弁になるのであれば、そこでいう「相当期間」とはどの程度になるのか、法務当局に問う。

(答)

先ほどの御質問に対して申し上げた事例における相当期間については、例えば、荷送人による個品運送解除の結果生ずることとなる新たなスペースの大きさ、船舶の目的地に対する物品の運送の需要、同じ目的地を目指す他の船舶の有無やその発航時期の差異等を踏まえた代替手段の有無などによって異なり得るものである。

そのため、先ほど申し上げた「相当期間」がどの程度の期間かをお答えすることは、困難である。

(参照条文) 改正法案

(荷送人による発航前の解除)

第七百四十三条 発航前においては、荷送人は、運送賃の全額を支払って個品運送契約の解除をすることができる。ただし、個品運送契約の解除によって運送人に生ずる損害の額が運送賃の全額を下回るときは、その損害を賠償すれば足りる。

2 前項の規定は、運送品の全部又は一部の船積みがされた場合には、他の荷送人及び傭船者の全員の同意を得たときに限り、適用する。この場合において、荷送人は、運送品の船積み及び陸揚げに要する費用を負担しなければならない。

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

1 1 問 個品運送の規定は、非航海船にも準用されるとあるが、非航海船と航海船を区別する趣旨について、法務当局に問う。

(答)

1 商法第3編「海商」は、船舶による海上企業経営をめぐる法律関係を定めており、ここでいう船舶とは、航海船、すなわち商行為をする目的で航海の用に供する船舶をいうとされている(新商法第684条)。

そして、学説上、この「航海の用に供する」という要件における「海」の意義については、①概念の明確性等を重視して、平水区域(注1)を含まないと解する伝統的な通説と、②海の範囲は社会通念によるべきであるとする近時の有力説とが対立している状況にあり、第3編の規定が平水区域に関する事項に適用があるかについては、見解が分かれている(注2)(注3)(注4)。

2 改正法案では、このような学説の対立状況を勘案し、また、海商法中の各制度の趣旨によらずに一律に適用範囲を定めることが適切でないことなどから、この点については、基本的に現行法と同様、解釈に委ねることとしている。

ただし、商法第3編のうち、新第3章から第5章まで(海上物品運送に関する特則、船舶の衝突、海難救助)については、現行の規律のうち運送契約の実態や条約の規律に適合せず不合理なものとなっている部分を改めるため、非航海船、すなわち「海」以外の水域において航行の用に供する船舶という概念を用いた上で、非航海船にこれらの章の規定を準用することとし、先ほど申し上げたいずれの見解を採るかにかかわらず、平水区域に関する事項にもこれらの章の規律を及ぼすこととした(新第747条、第791条、第807条)。

(注1) 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。

(注2) 近時、船舶先取特権の成否に関し、伝統的な通説に立ち、瀬戸内海平水区域を航行区域とする船舶について、船員の船舶先取特権は成立しないとした裁判例があった(広島地裁平成27年11月25日判決・裁判所ホームページ)。

(注3) 船主責任制限法所定の「航海の用に供する」という要件に関し、東京湾平水区域を航行区域とする船舶について、その航行は「航海」に当たらないとして、責任制限手続の適用を否定した裁判例(東京高裁平成7年10月17日決定・判タ907号269頁)がある。なお、責任制限手続の適用を否定する方が、被害者救済に資することとなる。

(注4) 本文の伝統的な通説の根拠の一つとして、海商法は、広大な海洋を航行し、したがって相当規模が大きく組織も複雑な船舶を対象としているという前提があると指摘されている。

(参照条文) 改正法案

(定義)

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。

(非航海船による物品運送への準用)

第七百四十七条 この節の規定は、商行為をする目的で専ら湖川、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(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。以下この編において「非航海船」という。) によって物品を運送する場合について準用する。

(非航海船との衝突等への準用)

第七百九十一条 前三条の規定は、船舶と非航海船との事故について準用する。

(非航海船の救助への準用)

第八百七条 この章の規定は、非航海船又は非航海船内にある積荷その他の物を救助する場合について準用する。

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

12問 航海船同士の衝突及び航海船と非航海船との衝突については商法に規定があるが、非航海船同士の衝突については商法上規定がない。非航海船同士の衝突の場合はどうなるのか、また、なぜ規定を設けなかったのか、法務当局に問う。

(答)

1 御指摘のとおり、改正法案では、航海の用に供する船舶(航海船)が他の航海船と衝突した場合の規律(新商法第788条から第790条まで)や、航海船と専ら湖川、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(非航海船)とが衝突した場合の規律(新商法第791条)を設けているが、非航海船が他の非航海船と衝突した場合の規律を設けていない。

そのため、非航海船が他の非航海船と衝突した場合については、短期消滅時効などの商法が定める船舶衝突の規律の適用はなく、民法の規定に従って、当事者間の権利関係が決められることとなる。

2 非航海船が他の非航海船と衝突した場合については、主要先進国を含む多くの国が加盟する「船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約」(衝突条約)においても、規律がなく、また、多数の利害関係人の間の権利関係を早期かつ画一的に確定するという短期消滅時効等の趣旨は必ずしも妥当しないと考えられる。

そこで、改正法案では、非航海船が他の非航海船と衝突した場合について民法の特則を設けることはしなかったものである(注)。

(注) 非航海船同士の衝突の場合であっても、比較的大型の非航海船が

関与する場合など、多数の利害関係人との間における権利関係の早期かつ画一的な確定という趣旨が妥当する場合には、商法の規定が類推適用される余地はある。

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

13問 準衝突とはどのようなものか、その具体例を含め、
法務当局に問う。

(答)

1 準衝突の意義・具体例

船舶の準衝突とは、船舶の物理的な衝突には至らないものの、航行に関する行為等により他の船舶に著しく接近し、当該他の船舶又は当該他の船舶内の人や物に損害を加えることをいう。

例えば、船舶が他の船舶に著しく接近したことにより、強力な渦巻きを発生させて当該他の船舶内の人や物に損害を加えたり、当該他の船舶が衝突を回避しようとして第三船に衝突し又は座礁したりする場合をいう。

2 新設理由

現行法では、船舶の準衝突に関する規律はない。

しかし(、先ほど申し上げたとおり、主要先進国を含む多くの国が加盟する)「船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約」(衝突条約)においては、船舶の準衝突の場合にも、衝突条約の適用がある旨を定めている(衝突条約第13条)。また、船舶の準衝突の場合も、船舶の衝突の場合とその利益状況はほとんど変わらない。

そこで、改正法案では、衝突条約の規律に合わせ、船舶の準衝突に船舶の衝突に関する規律を準用し、船舶の準衝突に関する規律を設けることとした(新第790条)。

(参照条文)

○ 衝突条約

第13条 船舶カ其ノ運用上ノ作為若ハ不作為又ハ規則ノ違反ニ因リ他

ノ船舶又ハ其ノ船舶内ニ在ル物若ハ人ニ生セシメタル損害ノ賠償ニ付テ
ハ衝突アラサリシトキト雖仍本条約ヲ適用ス

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

14問 海上運送状とは何か、現在、実務によってどのように使用され、どのような役割を果たしているのか、このような規定を設ける趣旨は何か、法務当局に問う。

(答)

1 海上運送状の意義等

海上運送状とは、海上物品運送契約による運送品の受取又は船積みを証し、かつ、運送契約の内容を知らせるため、船荷証券に代えて、運送人が荷送人又は傭船者に対して発行する運送書類である。

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が生じ、1990年代以後、貿易実務では、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1)(注2)。

2 規定を設ける趣旨

そこで、改正法案では、このように貿易実務で重要な地位を占める海上運送状について、規律を明確化する観点から、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等を明らかにすることとしている(新商法第770条)。

(注1) 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。

(注2) 海上運送状を利用することで、運送人にとって荷受人が誰であ

るかを明らかにしつつ、後日、善意の船荷証券所持人（真の権利者）が現れて運送人が債務不履行の責任を負うリスクを回避することも可能となる。

（参照条文）改正法案

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 海上運送状には、次に掲げる事項を記載しなければならない。

一 第七百五十八条第一項各号（第十一号を除く。）に掲げる事項（運送品の受取があった旨を記載した海上運送状にあつては、同項第七号及び第八号に掲げる事項を除く。）

二 数通の海上運送状を作成したときは、その数

3 第一項の運送人又は船長は、海上運送状の交付に代えて、法務省令で定めるところにより、荷送人又は傭船者の承諾を得て、海上運送状に記載すべき事項を電磁的方法により提供することができる。この場合において、当該運送人又は船長は、海上運送状を交付したものとみなす。

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5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

15問 改正法案でいう「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)」の中にファクシミリは含まれるのか、法務当局に問う。

(答)

- 1 現代の運送の実務においては、情報を提供するに当たり、電子メール等の電磁的方法が用いられることが少なくない。
そこで、改正法案においては、荷送人が運送人に対して交付する送り状(新第571条第2項)や、新たに規律を設ける海上運送状(新第770条第3項)に記載すべき情報を提供するに当たり、電子メールなどの電磁的方法によることを許容することとした(注)。
- 2 そして、改正法案では、この電磁的方法について、「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」としており(新商法第571条第2項)、今後制定する法務省令においては、電磁的方法の中にファクシミリを含めることを予定している。

(注) 本文のほか、次のような改正も行っている。すなわち、改正法案では、運送人が荷送人からの通知に従って船荷証券を作成する場合における当該通知について、電磁的方法によって行うことを許容することとしている(新第759条第1項)。

(参照条文)

- 電子消費者契約及び電子承諾通知に関する民法の特例に関する法律(平成十三年法律第九十五号)
(定義)

第二条 1・2 (略)

- 3 この法律において「電磁的方法」とは、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をいう。
- 4 この法律において「電子承諾通知」とは、契約の申込みに対する承諾の通知であって、電磁的方法のうち契約の申込みに対する承諾をしようとする者が使用する電子計算機等（電子計算機、ファクシミリ装置、テレックス又は電話機をいう。以下同じ。）と当該契約の申込みをした者が使用する電子計算機等とを接続する電気通信回線を通じて送信する方法により行うものをいう。

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

16問 国内海上運送においては、船荷証券や海上運送状を交付する実務は一般的でないといわれているが、今回の改正により、国内海上運送についての実務を変え、運送人は船荷証券又は海上運送状を交付しなければならないのか、法務当局に問う。

(答)

改正法案では、運送人又は船長は、荷送人等の請求により、船荷証券や海上運送状を交付しなければならないものとしている(新商法第757条第1項、第770条第1項)(注1)。

もともと、(委員御指摘のとおり、)近時、国内海上運送では、船荷証券や海上運送状を発行しない取扱いが一般的であるようである。

そして、そのような商慣習、すなわち国内海上運送の実務において船荷証券及び海上運送状が発行されていないとの商慣習があると認められる場合には、その商慣習に従い、運送人は船荷証券又は海上運送状の交付義務を免れるものと考えられる(商法第1条第2項)(注2)。

したがって、改正法の下でも、このような商慣習の存在が認められる場合には、運送人は、船荷証券又は海上運送状の交付義務を負わないものと考えられる。

(注1) 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(新商法第770条第4項)。

(注2) 商法第1条第2項では、商法に定めがない事項については商慣習に従うと規定されているが、判例上、商法に定めがある事項に反する商慣習も認められている(法定記載事項を欠く手形を無効とする旧商法第445条(手形法第2条第1項)の規定にかかわらず、

満期を空白とした白地手形を有効とした大審院大正15年10月18日判決など）。

（参照条文） 商法

（趣旨等）

第一条 （略）

2 商事に関し、この法律に定めがない事項については商慣習に従い、商慣習がないときは、民法（明治二十九年法律第八十九号）の定めるところによる。

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

17問 倉庫営業に関する有価証券について、現行法では、倉荷証券、預証券・質入証券についての規定があるが、今回の改正で預証券・質入証券についての規定を削除する趣旨及び実務への影響について、法務当局に問う。

(答)

1 改正の趣旨

(委員御指摘のとおり、) 現行商法は、倉庫営業における寄託物に関する有価証券について、倉荷証券1枚の発行のみを認める制度、すなわち単券主義と、寄託物の譲渡のための預証券と質入れのための質入証券の2枚を同時に発行する制度、すなわち複券主義の双方を併用している(現行商法第598条、第627条第1項)。

しかし、現代では、実務上、複券主義の制度は利用されていないため、改正法案では、これに関する規律を削除することとした。

2 実務への影響

このように、現代における倉庫営業の実務では、複券主義の制度は全く利用されていない(注)。したがって、これに関する規律を削除することとしても、実務に対する影響はないものと考えられる。

(注) 国土交通省が作成し、倉庫証券を発行する業者が用いる「標準倉庫寄託約款(甲)」でも、倉荷証券の交付義務は定められているものの、預証券及び質入証券についてはその交付義務自体が定められていない。

(参考) 標準倉庫寄託約款(甲)

(倉荷証券の交付)

第13条 当会社は、受寄物に対して、寄託者の請求があつたときは、

倉荷証券（以下「証券」という。）を交付する。

（参照条文） 商法

（預証券・質入証券の発行）

第598条 倉庫営業者ハ寄託者ノ請求ニ因リ寄託物ノ預証券及ヒ質入証券ヲ交付スルコトヲ要ス

（倉荷証券の発行）

第627条 倉庫営業者ハ寄託者ノ請求アルトキハ預証券及ヒ質入証券ニ代ヘテ倉荷証券ヲ交付スルコトヲ要ス

2 （略）

平成30年5月17日(木)
若松 謙維議員(公明)

参・法務委員会
対法務当局(民事局)

18問 改正法案の施行期日は、「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」とされているが、例えば1月1日や4月1日などきりの良い日にするなど、具体的な施行日の見通しはあるか、法務当局に問う。

(答)

(委員御指摘のとおり、)改正法案では、商法及び国際海上物品運送法を改正する部分の施行期日について、「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」としている。

現時点において、この「政令で定める日」、すなわち施行期日をいつとするのかについて明確なお答えをすることは困難であるが、改正法案が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ことからすれば、御指摘のような社会生活上の区切りが良いとされている日を選択するというのも重要な観点であると考えられる。

改正法案の具体的な施行時期については、御指摘の点のほか、改正事項の周知や運送事業者の準備のために必要な期間などを踏まえ、検討してまいりたい。

(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。