

「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案」
 に対して寄せられた意見の概要

目 次

総論的事項について	1
第1部 運送法制全般について	3
第1 総則	3
第2 物品運送についての総則的規律	9
1 総論	9
2 物品運送契約	10
3 荷送人の義務	10
(1) 契約に関する事項を記載した書面の交付義務	10
(2) 危険物に関する通知義務	12
4 運送賃及び留置権	21
5 運送人の損害賠償責任	22
(1) 運送人の責任原則	22
(2) 高価品に関する特則の適用除外	23
(3) 運送品の延着	27
(4) 相次運送	30
6 荷受人の権利	30
7 運送品の供託及び競売	34
8 運送人の損害賠償責任の消滅	36
(1) 運送品の受取による責任の消滅	36
(2) 期間の経過による責任の消滅	38
9 不法行為責任との関係	40
10 複合運送	44
11 貨物引換証	46
第3 旅客運送についての総則的規律	47
1 総論	47
2 旅客運送契約	47

3	旅客に関する運送人の責任.....	48
4	旅客の携帯手荷物に関する運送人の責任.....	54
5	運送人の旅客運送契約に基づく債権の消滅時効.....	55
第2部 海商法制について		56
第1	船舶.....	56
1	船舶の所有.....	56
(1)	総則.....	56
(2)	船舶の共有.....	57
2	船舶賃貸借.....	60
3	定期傭船.....	60
第2	船長.....	65
1	船長の責任.....	65
2	船長の職務.....	65
3	船長の権限.....	66
第3	海上物品運送に関する特則.....	67
1	海上物品運送契約の当事者.....	67
2	航海傭船.....	68
(1)	運送契約書の交付義務.....	68
(2)	堪航能力担保義務.....	69
(3)	免責特約の禁止.....	69
(4)	船積み及び陸揚げ.....	70
(5)	運送賃等.....	71
(6)	再運送契約における船舶所有者の責任.....	73
(7)	発航前の任意解除権.....	73
(8)	航海傭船契約の法定終了及び法定解除権.....	75
3	個品運送.....	77
(1)	堪航能力担保義務及び免責特約の禁止.....	77
(2)	船積み及び陸揚げ.....	77
(3)	運送賃等.....	78
(4)	発航前の任意解除権.....	79
(5)	個品運送契約の法定終了及び法定解除権.....	79
4	船荷証券等.....	80
(1)	船荷証券の交付義務.....	80
(2)	船荷証券の作成.....	81
(3)	船荷証券の謄本の交付義務.....	83
(4)	船荷証券を発行する場合の荷送人の通告等.....	83

(5) 船荷証券の文言証券性.....	84
(6) 船荷証券を数通発行した場合の取扱い.....	85
(7) 複合運送証券.....	85
5 海上運送状	86
第4 海上旅客運送	89
第5 共同海損	91
1 共同海損の成立等	92
(1) 共同海損の成立及び共同海損となるべき損害又は費用.....	92
(2) 特別な場合の取扱い.....	93
2 共同海損の分担	94
(1) 共同海損の分担額.....	94
(2) 特別な場合の取扱い.....	95
3 その他	96
第6 船舶の衝突	96
1 船舶所有者間の責任の分担.....	96
2 一定の財産の損害賠償責任.....	97
3 消滅時効	99
4 規律の適用範囲	100
第7 海難救助	101
1 任意救助及び契約救助.....	102
2 救助料の額	103
3 債権者間における救助料の割合.....	104
4 船長の法定代理権及び法定訴訟担当.....	106
5 海洋環境の保全に係る特別補償の請求権等.....	107
6 消滅時効	108
7 規律の適用範囲	109
第8 海上保険	109
1 保険者が填補すべき損害.....	110
2 告知義務	110
3 希望利益保険	111
4 保険期間	111
5 海上保険証券	112
6 危険の変更	113
7 予定保険	113
8 保険者の免責	114
9 填補の範囲等	116

10	委付	116
第9	船舶先取特権及び船舶抵当権等	117
1	船舶先取特権を生ずる債権の範囲	117
2	船舶先取特権を生ずる債権の順位及び船舶抵当権との優劣	122
3	船舶先取特権の目的	128
4	船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力	129
第3部	その他	132
第1	国際海上物品運送法の一部改正	132
1	運送人の責任の限度額	132
2	高価品に関する特則	132
第2	その他	133

(別添) 意見提出団体とその略称対比表

(前注)

- 1 「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案」に関して意見募集をした結果、団体から135団体、個人（商法学者、弁護士及び海事代理士を含む。以下同じ。）から8名の意見が寄せられた。
- 2 この資料では、原則として以下の略語を用いる。
「中間試案」：商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案
「補足説明」：商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案の補足説明
- 3 この資料では、中間試案に掲げた個々の項目について寄せられた意見を、【賛成】、【反対】、【その他の意見】等の区分に整理し、意見を寄せた団体の名称及び個人の人数を記載するとともに、理由等が付されているものについては、その要旨を紹介している。
- 4 各団体の名称は、別添「意見提出団体とその略称対比表」に基づく略称で紹介している。個人名の記載は省略し、「商法学者」、「弁護士」、「海事代理士」又は「個人」と記載した。
- 5 寄せられた意見の中で、表現が異なっても同趣旨であると判断したものについては、同一の意見として取りまとめている。
- 6 中間試案に掲げた個々の項目と関係がないと判断された意見や趣旨が不明であった意見などについては、この資料で紹介していない。

総論的事項について

- ・ 実務上確立されてきた新たな運送形態への法的な対応がされた点、民法法理に委ねることのできる問題については勇気をもって削除の方向に向かっている点、海上保険のように一般法たる保険法に合わせた見直しを行っている点、さらには国内運送と国際運送で統一できる課題についてはできる限り統一を図っている点などについては、積極的に評価すべき。(慶大)
- ・ 中間試案は、おおむね賛成できる内容となっており、これにより我が国の運送・海商法制が著しく現代化されるものとして注目したい。特に、共同海損、船舶衝突及び海難救助などについては、条約及び国際的に定着した慣行との不合理な相違について指摘されていたが、このような不合理を解消するとともに、単に条約等の引き写しではなく、現代的な視点における適切な取捨選択を図ろうとしている点について、大いに評価することができる。また、商法の制定当時は存在しなかった航空運送契約を商法の中に取り込み、複合運送契約や定期傭船契約の規律を新たに設けるなど、正に画期的な改正の実現が目指されているものと高く評価することができる。(早大)
- ・ 全体として、中間試案の提案あるいは質問項目の多くは極めて当を射たものとな

っており、ようやく我が国も現代型運送法制・海商法制を有することができるようになるのではないかと期待に胸が躍る一方で、これら法制の明治時代以来の大改正であることを考えると、現行商法の基本構造を変更しないという全体の方向性には多少の物足りなさを覚える。むしろじっくりと腰を据えて、平成17年会社法や平成20年保険法のように単行法化することの方が現代型運送法制・海商法制にとっては望ましい姿となるのではないか。そして、そのことは、国際海上物品運送法、船主責任制限法、鉄道営業法等の他の法令の抜本的な改正とは一線を画した上で、ほぼ商法（運送法・海商法）改正だけが目論まれたということにも関わりを有する。とりわけ、種々の場面で登場する過失責任か無過失責任かの課題は重大であり、それぞれの法律との関わりでいかに考えるべきか、また外航船と内航船とでその原理が異なるものであるべきかなど、根本的な検討課題はなお残されたままである。（慶大）

- ・ 今回の改正作業に当たっては、運送・海商法制を新たに根本から再検討するという方法は回避され、現在の商法の枠組みないし規定を前提として、その現代化に徹する作業が行われてきたように見受けられる。それゆえ、例えば、海商法はなお全体が商法に位置付けられ、船舶は商行為船のみを対象とする立法方式が維持されるため、理論的な難点が生ずると思われる部分もみられるし、商法制定以降に普及した曳船契約については商法部会での検討がされていないなど、一定の課題も残しているように思われる。また、明治32年の商法制定時に比べて、人と物の移動ははるかに活発化しており、運送法制、とりわけ通則的規定については、非事業者が当事者となる場合の今日的視点に基づく検討に留意すべきである。この点は、商法制定当時には必ずしも十分な配慮がされていたとは思われず、他方、今日における消費者法制の発展には著しいものがあるからである。（早大）
- ・ 商法が制定された時代と、現在では運送を取り巻く環境が全く異なっている。運送の手段とサービスの多様化・迅速化、保険の多様化、物量の増加、国際化、グローバル化、情報システムによるコミュニケーションの向上、オンライン・ショップの発展等々によって、荷送人に、貨物の滅失・損害のリスクを避けるための多くの選択肢（国内なら自らハンドキャリーすることすら可能）を与え、荷送人（多くの場合は売主）と荷受人（多くの場合は買主）との間の紛争解決をより容易にした。また、運送事業者の多くは零細企業であることも考慮する必要がある。運送事業者の利益率は総じて低く、安定した経営を基盤とした高い運送品質を維持するためにも、運送事業者に重い責任を負担させることは合理的ではない。運送の品質は貨物の価格にかかわらず均質的なものであり、貨物の価格により経営リスクが左右されるのは、運送事業者の安定した経営に資さない。なお、運送においては、貨物は一定の確率で滅失・損害を受けるもので、運送法は、保険の適用なども視野に、荷送人・荷受人・運送事業者間における当該リスクの最適な配分という観点で

の見直しも必要である。このような状況を踏まえ、今回の改正では、他の先進国の法令や条約を参照しながら、運送事業者の責任をより限定する方向で検討する等、抜本的な改正が必要である。(DHL)

- 商法は一般法であり、明治32年に制定されてからほとんど見直しがされていなくても大きな問題がなく、また、商法(運送・海商関係)に関わる実務上の運用は、国土交通省等の所管法令及び国際条約にて行われているため、これらと整合が取れ、原理原則が定めてあればそれで足りる。(電子情報産業協)
- 商法全体として、運送人に対する期待が過剰なように思われる。運送人に過剰なリスクを負わせることは、運送人の均一的でスピーディなサービスの提供を困難にし、安定した経営、ひいては業界の健全な成長を妨げることになる。一方、今日の物品運送をみると、サービスの種類が増加し、荷送人には多くの選択肢(自己で運ぶことを含めた運送方法、運送サービス、保険)が与えられている。よって、荷送人は、より積極的な役割を担っていくべきと考える。今後のより効率的なインフラ整備のため、他国の法制度もよく研究・検討された上での提案を期待する。(DHL)
- 第1部の第2・3(2)イ、第2・5(2)イ及び第3・3(1)以外の両案併記とされている論点については、いずれを採用しても大きな違いはないと考えるので、商法部会で採用されたとおりに要綱に盛り込めばよい。民法(債権関係)改正案では、消費者の保護を強化している部分も多く、商法と関連する部分もあるので、趣旨が一貫するものとなるようにされたい。(個人1名)
- 諮問に沿い、委員となった者の属する業界や企業のみならず、あまねく海運界の実情を調査し、一般法として精緻で整然とした法体系となるよう、整備することを強く求める。会議議事録や補足説明の文面からは、出所の不明な根拠や誘導が多々見受けられ、支配的ではない解釈を通説的に紹介したり、専門的な用語に対し、恣意的な解説に留める等、決して公平な意見募集ではなかった。(海事代理士1名)

第1部 運送法制全般について

第1 総則

商法において、次に掲げる用語の意義は、それぞれ次に定めるところによるものとする。

- 1 運送人 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う。

【賛成】札幌弁、日大、明大

- 運送人は、陸上運送・海上運送・航空運送を問わず、運送契約の一方当事者として重要な概念であり、定義を明確にすることは有用である。(札幌弁、明大)

- ・ 「運送の引受け」という表現を用いることにより、実際の運送を下請運送人に委託する者も「運送人」に含まれることを明らかにしている。(明大)

【反対】なし

2 陸上運送及び海上運送

【甲案】

- (1) 陸上運送 陸上又は湖、川、港湾その他の平水区域における物品又は旅客の運送をいう。
- (2) 海上運送 商法第684条に規定する船舶による物品又は旅客の運送（陸上運送に該当するものを除く。）をいう。

【乙案】

- (1) 陸上運送 陸上における物品又は旅客の運送をいう。
- (2) 海上運送 商法第684条に規定する船舶による物品又は旅客の運送（湖、川、港湾その他の平水区域におけるこれに相当する運送を含む。）をいう。

【甲案に賛成】札幌弁、明大、港運協、鉄道運輸機構、商法学者1名

- ・ 船舶安全法上、平水区域は地形・面積、気象・海象等を踏まえて定められ、平水区域を航行区域とする船舶について特別な規制がされていることから、必ずしも水上を航行する運送形態について航行区域を問わずに同一の取扱いをしなければならないものではなく、現行法の考えを維持したとしても特段の問題はない。(札幌弁)
- ・ 現行法の規律で、何らの具体的支障も生じていない。(鉄道運輸機構)
- ・ 静穏で事故が起こりにくいという平水区域の性質は、従来から変わらないので、商法の改正によっても、平水区域における運送の位置付けを変更すべき理由がない。(港運協)
- ・ そもそも商法及び関連法規が平水区域を湖、川、港湾と基本的に同様の規律がなされる区域として扱う理由は、これらの水域が年間を通じて比較的静穏であり、地理的に陸岸に囲まれていてその開口が直接外海に面して大きく開いていないこと又は直接外海に面して大きく開いている場合には開口入口付近に島があつて外海からの波の直接進入を妨げていること、水域の面積が比較的狭小であつて風向に応じた吹送距離が小さくなるような条件を具備していること、大小の島が散在していて波やうねりの発達を妨げるような条件を具備していることなどの特徴を有しており、平水区域以外の海とは明らかな差異があつて、海上という特殊な領域での企業活動を規律する海商法の適用に服させることが適切ではないと考えられたためである。そして、現行の船舶安全法によって指定される平水区域は、外海とは特に航海条件や陸地からの距離といった航海危険の点において明らかな差異があり、このような

平水区域における運送の実態は、陸上における運送と大きく異なるところはない。
(鉄道運輸機構)

- ・ 陸上運送と海上運送という現行法の分類は、運送危険の程度の近似性に鑑みて同一の法規制に服させるのが妥当と思われる運送形態を類型化したものであり、この趣旨は現在でも妥当する。(明大)
 - ・ 湖川及び静穏の海上という平水区域に、法律上、高いリスクを前提とした規定を適用することが合理的とはいえず、平水区域における運送につき堪航能力担保義務の特則に服させることは妥当ではない。陸上運送の分野において「堪路能力担保義務」という規律が採用されていない現行商法の規律と整合的である。ただし、例えば瀬戸内海など平水区域の範囲そのものを見直す必要がある。(商法学者1名)
 - ・ はしけ運送は、活動の範囲が静穏な海域に限られていることから、船舶安全法や船員法の適用外となっており、現行商法上は陸上運送に位置付けられている。(港運協)
 - ・ 平水区域における運送が海上運送とされた場合、はしけ運送事業者には商法上堪航能力担保義務が課せられる結果、はしけ運送事業者、特に下請である小規模な事業者が負うべき責任が過大となり、円滑な物流の維持に支障を来すおそれがある。(港運協)
 - ・ 「陸上運送」及び「海上運送」の定義規定の創設が商法第684条に規定する「船舶」の範囲の解釈に影響を与えないようにすべきであり、この点が国会の附帯決議等によって明確にされない限りは、乙案に反対し、甲案に賛成する。なぜなら、乙案を採った場合には、海上運送についての「(湖、川、港湾その他の平水区域におけるこれに相当する運送を含む。）」との文言が、商法第684条に規定する船舶による運送に本来的に含まれることを前提とした注意規定の趣旨であると解される可能性があるため。(鉄道運輸機構)
 - ・ 平水区域を航行区域とする船舶は多様であるので、行政法規によって課される堪航性保持義務の内容は、様々な運送形態(平水タンカー、湖川における渡し船、港湾のはしけ等)に応じたきめ細かいものにすることが考えられる。(商法学者1名)
- 【乙案に賛成】日弁連、東弁、慶大、日大(一部)、全ト協、船協、上野トランス、
阪急エクスプレス、J I F F A、郵船ロジ、電子情報産業協、日本貿易会、機械輸出組、海事代理士会、海洋研、海事代理士1名

社会通念・明確性等の観点について

- ・ 平水区域内の船舶によ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。(全ト協、船協、日本貿易会、機械輸出組、海洋研)
- ・ 平水区域は、海上である。(J I F F A、阪急エクスプレス、電子情報産業協、船協、海洋研、海事代理士1名)
- ・ 陸上運送は、陸上における運送のみとされたい。(全ト協)

- ・ 法文の理解が明確・容易である。(東弁, 郵船ロジ)
- ・ 海上沿岸に存在する石油基地から製品を積み込み, 河川境界線を越えて河川を遡航し, 河川沿岸に存在する工場, 油槽所等へ輸送する平水航路が現存するため, より明確な表現である乙案が妥当である。(上野トランス)

法的安定性の観点について

- ・ 船舶安全法施行規則は, 船舶の安全確保のための公法的性質を有する規則であり商法との理論的な関連性が希薄であり, 同規則の改正により変更され得る性質のものであって, 商法において完結する乙案が優れている。(早大)
- ・ 特別法である船舶安全法によって規定される平水区域は船舶の堪航性等の向上によりその水域が拡大されてきた経緯があり, 法の安定性から考えても平水区域における運送を海上運送とすべき。(海事代理士会)
- ・ 甲案のように, 広大で可変可能性のある平水区域を陸上運送と海上運送との区別に用いることで, 同様の行為であっても, 発生時期により判断が左右される懸念がある。(海事代理士1名)
- ・ 本質的に同じ堪航性を保持していても, 上位基準を満たしてさえいれば, 船舶所有者は, 航行区域を平水区域でもそれより上位の基準区域でも自由に選択することができるので, 商法の運送ルールの適用について作為的に変更することも可能となり, 法規範として不健全である。(海事代理士1名)

船舶堪航性・安全性について

- ・ 水上を航行する船舶というものは, どこを航行するものであれ, 堪航能力を備えるべきである。(東弁, 早大, 船協)
- ・ 堪航性に関する注意義務の具体的内容は, 航海(航行)の内容次第の相対的なものであるから, 乙案を採ったとしても, 新たに商法上の同義務を課される業態に過大な負担を強いるとまではいえない。(早大, 船協)
- ・ 船舶安全法第1条は, 平水区域を航行区域とする船舶に対し, 他の区域(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制ではあるものの, 堪航性の確保を課していることから, 乙案によっても, 海上物品運送業者にとって新たに過大な負担を課すものではない。(日弁連, 日本貿易会, 機械輸出組, 海事代理士会, 海事代理士1名)
- ・ 平水区域での運送に用いられる船舶と遠洋での運送に用いられる船舶とが同じ堪航能力を備えなければならないというわけではなく, 当該平水区域の特殊性は, 不堪航の事実や注意義務違反の有無を判断する際に考慮されることになる。(慶大)
- ・ 港湾運送では, 軽過失による運送人の損害賠償責任を免除する旨の約款が利用されており, 堪航能力担保義務が強行規定となれば, その違反の責任を免除する部分が一部無効になる可能性が指摘されているが, 平水区域を航行する船舶にとっても堪航能力担保義務は基本的な義務であり, その違反責任の免除が一部認められなく

なったとしても著しく不利益であるとまではいえない。また、荷主（被害者）の保護に資する。（日弁連，慶大）

- ・ 内航海運業法では，輸送の安全の確保等の観点から，内航海運業に相当する事業についても，約款の届出制等の規律が定められている。（日本貿易会，機械輸出組）

その他について

- ・ 湖，川，港湾その他の平水区域を海上運送から除外するという事は，我が国の基幹輸送となる内航海運のかなりの部分が海上運送から除外されることとなる。（海事代理士会）
- ・ 平水区域を航行する船に海上運送ルールが適用されないとすれば，その事実によって海上の航行すなわち航海という用語の解釈につながり，同じ海上航行でありながら，航海に該当する・しないという区別を招く。これを前提とすれば，平水航行船は，商法第684条に定める船舶ではなくなる結果，船舶登記・船舶登録制度の対象とする根拠を失い，また，船主責任制限法や船舶法などの適用関係にまで影響する。（海事代理士会，海事代理士1名）
- ・ 甲案を採れば，航行区域を沿海区域以上とする船舶の船舶登記の根拠法は，商法第686条第1項であるが，航行区域を平水区域又は湖川港内限定とする船舶（平水船）には，同条項は適用されないことになり，商業登記法第1条及び第1条の2第1号から第3号までとの関係等において，問題が生ずる。（海洋研）
- ・ 甲案を採れば，平水船には，商法第686条第1項，第687条，第689条，第699条第3項，第703条及び第848条から第851条までの規定が適用されないこととなる。（海洋研）
- ・ 現行の船舶登記行政実務は，航海船と平水船の区別をしない乙案を前提とした運用がされている。（海洋研）

【その他の意見】

- ・ 陸上運送とは，「陸上又は湖，川，港内における物品又は旅客の運送」とし，海上運送とは，「商法第684条に規定する船舶による物品又は旅客の運送（陸上運送に該当するものを除く。）」と区分する考え方について検討すべき。甲案は，似たような航行の形態を採っていても異なる運送形態に分類されてしまうことや，同じ船でも行き先によって異なる運送形態に分類されてしまうことがあり（例えば，瀬戸内海を航行する船舶について，松山・広島間では陸上運送となるが，松山・小倉間では海上運送となる。），実態に即しておらず，労働環境や乗組員の責任に関する混乱を引き起こす懸念があることから，反対である。そもそも平水区域とは，気象・海象や地形を考慮しつつ，船舶や乗船者の安全確保の観点から船舶安全法等で定められた区分であり，平水区域であるかどうかによって商法上の陸上運送と海上運送を区分するのは不適當である。他方，乙案は，運送の区分の基準として平水区域を用いていない点は妥當であるが，現行法において陸上運送とされている「湖，川，港

湾」における運送を海上運送に含めるとしていることから、専らそこを航行する船舶やはしけについてまで堪航能力担保義務やその免責特約の禁止という海上運送に特有の規律が適用されてしまい、この点は賛成できない。(連合、全日海)

- 陸上運送とは、「陸上又は湖、川、港内における物品又は旅客の運送」とした上で、港の区域については、例えば、港則法の適用を受ける区域とすると定めることが考えられる。同法は、通常の船舶だけでなく、はしけ等の雑種船が運航する可能性のある港の中における航路・航法等を定める法律であり、この法律が適用される港の範囲を定めることについては、同法施行令により、詳細かつ具体的に決められている。これにより、港内を海上運送として扱うことによる問題をクリアできる。(全日海)
- 陸上運送とは、「陸上又は湖、川(湖、川に面し、海洋に面していない港湾を含む)における物品又は旅客の運送」とし、海上運送とは、「商法第684条に規定する船舶による物品又は旅客の運送(港湾その他の平水区域におけるこれに相当する運送を含み、陸上運送に該当するものを除く)」と区別する考え方を提案する。その理由は、湖又は川における運送を海上運送とすべき積極的理由がないこと、河川内の港湾から河川を經由して行われる運送は、これが海上運送を目的とする運送の一部にすぎないときは全体として海上運送として理解される(複合運送とはみない)ことにある。(早大)
- 乙案を前提に、「物品運送の場合は、陸上運送の途中で積み替えすることなく、輸送車両ごと、商法第684条に規定する船舶を利用して、湖、川、港湾その他平水地域における運送を行う場合も陸上運送に含む。」旨付け加えられるのが望ましい。(DHL)
- 平水区域における運送が海上運送に馴染まないのであれば、別途、規定を設けても良いのではないか。(電子情報産業協)
- それぞれの定義に「運送する場所(ステージ)」と「運送機関(モード)」の混在も見られ、また特別法(船舶安全法)に定義を持つ「平水区域」の用語も用いられているなど、一般法に期待されている明解な文理表現が尽くされていない。(海事代理士1名)
- ステージとしては、陸上、海上、空中に加え、地中、水中、宇宙が考えられ、モードとしては、人馬、自動車、鉄道、軌道、索道、船舶、航空機、飛行船、宇宙船のみならず、これらの複合体やドローンなど新たな技術も実現化されている。水陸両用の車両船舶や航空機、潜航可能な車両、飛行可能な船艇などがどの運送カテゴリに属し、どのルールが適用されるべきかについて、審議会では満足に議論された形跡がない。(海事代理士1名)
- 船主責任制限制度について、その合憲性は判例上認められるとはいえ、賠償請求権という私有財産の法的制限を公定する例外的な制度である。平水区域は瀬戸内海

など平穏な「内海」であり、我が国の海運振興のために船主責任制限制度を適用すべき外海とは異なる。したがって、その船主責任制限制度の適用を前提として平水区域を「陸上運送」に含めるか、「海上運送」に含めるかの議論はすべきではない。

(日本貿易会)

- ・ 海上運送に関する特則の規律の多くが任意法規であるが、乙案を採った場合、平水区域を航行する船舶による運送についても当然に適用があるかどうかにつき、民法の一般原則との関係を含めてさらに検討すべき。(慶大)

3 航空運送 航空法第2条第1項に規定する航空機による物品又は旅客の運送をいう。

【賛成】札幌弁，日大，広大，明大

- ・ これまでなかった航空運送の規定についての明確な定義規定があることが望ましい。(札幌弁，広大)
- ・ 航空運送事業を規律する航空法との整合性を勘案し，航空運送の定義を設けている。(明大)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 航空法第2条第1項は、「航空機」の要件として人が乗ることを定めているが，近年の無人航空機の発達により，無人航空機により物品を運送するという営業形態が生ずる可能性があるため，これにも対応できるようにすべき。(日大，個人1名)

第2 物品運送についての総則的規律

1 総論

商法第2編第8章第2節（物品運送）の規律について，2から11までのような見直しをした上で，別段の定めがある場合を除き，これらを陸上運送，海上運送及び航空運送のいずれにも適用するものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，明大

- ・ 実質において妥当である。陸上運送，海上運送及び航空運送に共通して適用されるべき規律を総則的規律としてまとめて規定することは，我が国の法制一般とも整合的である。(日弁連，札幌弁)
- ・ 陸海空の三者に共通する総則的規律を設けることが分かりやすい。(明大)

【反対】なし

2 物品運送契約

物品運送契約は、運送人が荷送人からある物品を受け取りこれを運送して荷受人に引き渡すことを約し、荷送人がこれ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、その効力を生ずるものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大（一部），明大，海事代理士1名

- ・ 物品運送契約について冒頭規定を設けることで、契約当事者の基本的義務の内容及びその法的性質（諾成契約・双務契約）が明らかになる。これにより物品運送契約の解釈に指針を与えることができる。（日弁連，札幌弁）
- ・ 現行法では、物品運送契約の基本的な内容を示す規定がないため、匿名組合に関する冒頭の規定（商法第535条）などを参考に上記規律が設けられている。（明大）

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 3PLの発達や通販市場の急拡大に伴い多様化する運送品の受領場面を踏まえ、物品運送契約の冒頭規定に、荷送人又は荷受人が指定する場所における運送品の受取、引渡しという概念を盛り込む必要がある。（ヤマト運輸）
- ・ 物品運送契約を第三者である荷受人のためにする契約であるとする立場を前提として、荷受人の地位につき明らかにする必要がある。（日大（一部））
- ・ 荷送人がその貨物に対する利害関係者の全ての権限を有しているとみなされるという条項が必要である。例えば、第三者の貨物を当該第三者を代理した荷送人が運送事業者に運送を委託する場合があり、このような場合でも、運送事業者は当該荷送人のみを契約当事者として信頼する必要があるため。（DHL）
- ・ 荷受人の受取義務に関する規律として、「荷受人は、運送品の到着後、運送契約に基づき引渡しを請求したときは、一定の時又は期間内に引渡しを受ける義務を負う。」といった規定を設けることが考えられる（ロッテルダム・ルールズ第43条参照）。（日大）

3 荷送人の義務

(1) 契約に関する事項を記載した書面の交付義務

商法第570条の規律を次のように改めるものとする。

ア 荷送人は、運送人の請求があったときは、次に掲げる事項を記載した書面を交付しなければならない。

(7) 運送品の種類

(イ) 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

(ウ) 荷造りの種類

(イ) 荷送人及び荷受人の氏名又は名称

(オ) 発送地及び到達地

イ 荷送人は、アの書面の交付に代えて、運送人の承諾を得て、アの書面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。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大，早大，海事代理士1名

- ・ アに列挙された事項が記載された書面が交付されることにより、運送人は運送品等に関する情報を知ることができ、かつ、その証拠を保存することができる。また、実務の利便性を考慮して荷送人の署名を必須としないこととした点についても異論はない。イは、近時の実務の要請に応えるものである。(日弁連)
- ・ 運送人に対して運送品に関する情報を提供するとともに、その証拠を保存することにもなり、また、電磁的方法について近時の実務に応えるものであり、妥当である。(札幌弁)
- ・ 荷送人の氏名や発送地を記載事項として追加し、また、書面に記載すべき事項を電磁的方法により提供することを許容することには、合理性がある。(明大)

【反対】なし

【その他の意見】

中間試案から削除すべき事項について

- ・ 書面の記載事項のうち「荷造りの種類」を削除すべき。その理由は、現代における運送のために当然に必要な情報とはいえ、他の事項と比べて異質であること、この記載は運送品の識別（特定）の観点から求められてきたと解されるところ、この記載が運送品の識別のために必要となる運送は、現代ではほとんど考えにくいこと、国際海上物品運送法上の船荷証券では記載事項とされていないことにある。(早大)
- ・ 「運送人の請求があったとき」という要件を削除し、荷送人からの書面の発出を、原則、義務化されたい。なお、基本契約の締結を伴う反復・継続した運送や運送人が書面の提出の必要がないと認めた場合については、書面を発出しなくてもよいという例外規定を設けることには反対しない。(全ト協)

中間試案に追加すべき事項について

- ・ 荷送人の署名を省略し、また、運送状の作成地及び作成年月日を記載事項から削除することについては、運送状は、契約の締結及び内容を証するものとして機能するものであること、荷送人の署名、運送状の作成地及び作成年月日の記載は、契約の内容を確認させ、また、運送契約を特定するためにも有用であることから、これらを記載事項から削除すべきでない。(明大（一部）)
- ・ 契約に関する事項を記載した書面には、荷送人による署名を必要とし、記載事項として、発行日並びに荷送人及び荷受人の住所を追加すべき。その理由は、この書

面の交付義務は、運送人の請求により荷送人が一方的に作成するものではあるものの、運送契約の証拠書面に他ならず、現行の商法第570条の規定と同様に、荷送人による署名及び発行日を法定すべきである。発行日に関しては、運送契約の特定のためにも必須であり、実務慣行に委ねるのではなく、やはり法定すべきである。また、ア(エ)に荷送人及び荷受人の氏名又は名称とあるが、氏名又は名称だけではなく、住所も記載すべき。(日本貿易会)

- ・ 貨物自動車運送事業においては、荷主との力関係や業界の多層構造も背景に、運送日時や重量、附帯業務、車両留置料などが明確でない場合が多く、また契約の書面化率も低いことが、契約外の附帯業務の発生とそれに対する料金の未収受、過積載、長時間の手待ちの常態化など、業界の厳しい経営環境や、ドライバーの長時間労働をもたらす要因となっている。国土交通省では、このような状況に鑑みて、「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」を発出し、現在、行政と業界労使が一体となって、その定着に取り組んでいる。よって、このガイドラインの内容(①運送委託者/受託者名、連絡先等、②委託日、受託日、③運送日時(積込み開始日時・場所、取卸し終了日時・場所)、④運送品の概要、車種・台数(荷姿、数量・重量なども含む)、⑤運賃、燃料サーチャージ、⑥附帯業務内容、⑦有料道路利用料、附帯業務料、車両留置料その他、⑧支払方法、支払期日)を網羅されたい。(全ト協、運輸労連)
- ・ 運送契約をめぐって荷主・運送人間で問題が生じた場合等を考えると、荷主が運送人に交付する書面の記載項目から作成年月日を削除してもよいものか。(機械輸出組(一部))
- ・ 反復・継続する取引においては、内容・数量が同一の場合があるため、記載事項にはその分別に資する情報として、作成年月日も加えることが望ましい。(海事代理士1名)

その他について

- ・ 「運送状」の定義を、「書面又はそれに代わる電磁的方法」に変更すべきである。(ヤマト運輸)

(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。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大，JR貨物，消費生活相談員協，連合，全日海

- ・ 商法には危険物に関する荷送人の通知義務に関する規定は設けられていないところ，危険物の多様化やその取扱いの重要性を踏まえ，運送人が危険物の性質に応じた適切な対処をするためには，公法上の規律に加え，私法上も通知義務を設けることが重要である。アは，運送人の主観を問わず，荷送人に通知義務を課すものであるが，通知義務の違反に基づく損害賠償の判断において，運送人の主観を相当因果関係や過失相殺の文脈で考慮することができることから，通知義務については，運送人の主観を問わず，荷送人に対して一律にこれを課すことで不都合はない。(日弁連)
- ・ 運送の安全を確保することは，重要である。(東弁)
- ・ 危険物の多様化を踏まえ，運送人の対応を適切ならしめるため，危険物に関する通知義務に関する規律を設けることに妥当性がある。(札幌弁)
- ・ 危険物に関する通知義務に関する規律を設けることは，運送従事者の安全の確保及び運送従事者の危険物への不安を払拭し，職務に専念することを可能にさせるという観点から重要である。(連合，全日海)
- ・ 鉄道物品運送は大量輸送であること，また専用軌道を旅客輸送と供していることなど，危険物の輸送について一度事故を起こすと，その被害は託送貨物のみならず，旅客をはじめとする第三者へ被害を及ぼすおそれがあることから，とりわけ安全の確保が求められている。そのため，弊社では，荷送人から危険物の託送を引き受ける条件として，危険物の安全な運送に必要な情報を申告してもらうことを約款に規定している。(JR貨物)
- ・ 公法上，船舶による運送の場合に，荷送人は，船舶所有者等に対し，危険物を識別する国連番号や品名等を記載した危険物明細書を提出する義務を負う(危険物船舶運送及び貯蔵規則第17条)が，現代社会における危険物の多様化やその取扱いの重要性からも，荷送人の通知義務について規律を設けるべき。(消費生活相談員協)

【反対】DHL

- ・ 荷送人は，運送事業主が当該危険物により生じた責任を負うと明確に合意した場合を除き，通知又は運送事業主の書面による運送の合意の有無にかかわらず，危険物を運送させたことにより発生した損害に対して無過失責任を負うとすべき。(DHL)

【その他の意見】

危険物の定義について

- ・ 危険品は研究所などにおいて日々新たに生み出されており，将来，危険の概念が変わる可能性があることに照らすと，危険物の定義を限定すべきではなく，中間試案の文言が適切である。(辰巳商会)

- ・ 「運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品」と定めるよりも、「運送品が運送の安全を損なう危険性を有する物品」と定める方が、柔軟な解釈適用をすることができるため相当である。(最高裁(一部))
- ・ 労働安全衛生法等によりラベル表示やSDS(安全データシート)の交付等が既に義務化されているところ、これと商法における危険物に関する通知義務の規律とは同趣旨であるので、両者を整合させるべき。(石油連盟)
- ・ 「危険物」については、「国連危険物輸送勧告に準ずる」等の定義を明確にしておく必要がある。(電子情報産業協)
- ・ 例えば、一般的には危険物に該当しなくても、粉末状に加工された物質の場合、取扱いによっては爆発の可能性がある。また、単体では危険性が低くても、他の運送品と混載することで危険性が増すこともある。危険物の範囲が不明確なまま通知義務に関する規律を置くと、何が危険物に当たるかをめぐって、荷送人・運送人双方に混乱が生じ、その結果、トラブルを避けるために過剰な通知をする実務が定着することになりかねない。そこで、通知の要否が予測可能な程度に、危険物の範囲を明確にする規律を置くべき。(日商・東商)

その他について

- ・ 継続的な取引で、運送品が危険物であることを運送人が知っている場合にまで、効率性を無視して運送委託の都度に通知をさせるだけの合理性はないので、アに、「ただし、危険物であることを運送人が知っている場合を除く。」と追記すべき。(日商・東商)
- ・ 危険物に関する通知は、到達しなければ効力が生じないのか、発しただけで免責されるのかが判然としていない。(海事代理士1名)
- ・ 消費者について危険物に関する通知義務を商法上特別には課さないことも考えられる。旅客運送に関して、旅客に危険物に関する通知義務を課す旨の規律を設けることが適当でないと考えられていることとのバランスが問題となる。仮に、消費者に危険物に関する通知義務を課す場合であっても、荷送人が消費者か事業者かによって通知の内容を変動させる案(通知義務の対象につき、荷送人が知り、又は知ることができたものに限る。)が妥当である。旅客運送についてのみならず、消費者が荷主となる物品運送についても、消費者保護法制との関係等を踏まえた検討が不可欠である。(商法学者1名)
- ・ 重層的に運送人が構成される場合、通知されるべき運送人の範囲が明確でない。(海事代理士1名)

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。

【甲案に賛成】日弁連，札幌弁，東弁，慶大，日大（一部），早大，通運連盟，地区通運協，全通連，日立物流，J A F A，阪急エクスプレス，ヤマトエクスプレス，J I F F A，電子情報産業協，日本貿易会，石油連盟，機械輸出組，日商・東商，三菱レイヨン，商法学者1名，海事代理士1名，個人2名

消費者・利用運送人の性質に関するものについて

- ・ 危険物についての通知義務の規定は、物品運送の総則的規律として消費者が荷送人となる場合にも適用され、また、荷送人の中には運送品の詳細を知り得ない立場にいる者も想定されるところ、このような荷送人の多様性に鑑みれば、過失責任主義に立脚した規律を設けることが相当である。その上で、運送品が何かについての情報は、第一義的には荷送人がこれを把握するのが一般的であることを考えると、無過失であることを荷送人が立証することにより免責されることが公平である。（日弁連，札幌弁，個人1名）
- ・ 貨物利用運送事業者が、実荷主から運送品に危険物が含まれている旨の通知がない場合に、自ら危険物が含まれていることを発見することは、実務上、相当の注意を払っても非常に困難である。（J A F A，阪急エクスプレス，ヤマトエクスプレス）
- ・ 危険物についての知識に乏しい消費者が荷送人となる場合の責任として、無過失責任は酷である。（東弁，日本貿易会，機械輸出組，早大，個人1名）
- ・ 運送品の詳細を知り得ない利用運送人が荷送人となる場合の責任として、無過失責任は酷である。（東弁，地区通運協，全通連，通運連盟，日本貿易会，機械輸出組，個人1名）

甲案の不都合性の回避に関するものについて

- ・ 貨物利用運送事業者が危険物を委託した実荷主を把握している限り、実運送事業者が当該貨物利用運送事業者に照会すれば、この実荷主を知り、実運送事業者がこの実荷主の責任を追及することはそれほど困難ではない。（J A F A，阪急エクスプレス）

保険の観点について

- ・ 乙案を採る場合には、荷送人が損害賠償責任保険に加入する必要があるが、保険料の負担が大きいことから、賠償責任保険への加入は余り期待できず、また、賠償責任保険へ加入するとなると、社会的コストの増大を招く。（日本貿易会）
- ・ 危険物の荷送人（とりわけ消費者）が賠償責任保険を付すことは一般的ではなく、保険実務上、危険性のリスク評価に難しい面があるとの保険実務専門家の意見が重視されるべき。（早大，商法学者1名）

荷送人の責任制限について

- ・ 乙案を採る場合には、法律上、荷送人の責任限度額に関する規律を設ける必要がある。荷送人について責任限度額を規定しないのであれば、無過失責任を負わせるべきではない。(J A F A, 阪急エクスプレス, ヤマトエクスプレス, 日本貿易会, 機械輸出組)
- ・ 特に、外航海運では、実運送人である船舶所有者には船主責任制限法の適用があるが、利用運送人を含む荷主には、同法の適用がないという状況において、利用運送人を含む荷主に無過失責任を課すのは厳しすぎる。(日立物流, J I F F A, 機械輸出組)

柔軟な解決の指向について

- ・ 過失の程度など個別の事案に応じた柔軟な解決を可能とすべき。(日商・東商)
- ・ 危険物であるか否かが明らかである場合は、当然に荷送人は把握すべきであるから、通知を怠ったときは過失があったものと認定してよい(現在の航空運送及び海上運送の実務を変更するものではない)。危険物か否かが明らかでない場合には、当然に荷送人の側において危険物か否かを判断し運送人に通知すべきであったとまではいえず、賠償責任の成否及び賠償範囲(因果関係, 過失相殺)に関しては、個別の事情(荷送人が消費者であったこと, 運送品が新種の薬品であったこと等)に応じて弾力的な判断がされるべき。(慶大)
- ・ 危険物に関する荷送人の通知義務に関しては、運送人が危険物の安全な運送に必要な情報を知り又は知ることができるときは、荷送人が通知義務を負わないとする最高裁平成5年3月25日判決があるが、甲案は、運送人の主観的態様を問わずに荷送人は通知義務を負うとした上で、さらに荷送人の多様性に配慮し、その主観的態様を考慮して責任の在り方を定めており、運送人と荷送人の公平なリスクの分配が図られている。(日本貿易会)

危険物の定義に関するものについて

- ・ 「危険物」の範囲が曖昧であること、全ての荷送人への危険物の周知徹底の仕組みが万全ではないことから、乙案では無理がある。(電子情報産業協, 機械輸出組)
- ・ 「危険物」の範囲が抽象的で明確とはいえないので、乙案は、総則的規律としては、いきすぎである。航空運送のように、危険物により航空機の墜落等のおそれがあり、運送人が危険物の内容等を知る必要性が特に高い運送形態については、特則として、荷送人が無過失責任を負うとする規定を設ければ足りる。(明大)

その他について

- ・ 過失責任主義は、近代法及び民法の大原則の一つである。(日本貿易会)
- ・ 個別具体的に危険物の列挙をしない限り、商社、卸売業者、製造業者など、荷送人の性質の違いによって危険物の認識、情報の入手、知識等に差が生ずるのはやむを得ない。そのような背景の事情を考慮せずに、荷送人に、我が国の私法上、例外

的である無過失責任を課す乙案は、合理性を欠く。(日商・東商)

- ・ 荷送人の運送人に対する債務不履行責任が無過失責任である場合に、荷送人の第三者(積み合わせ貨物の荷主)に対する責任は不法行為責任に基づく過失責任となる。事故時に、貨物は第三者のコントロール下にはなく、物理的に隔絶され、証拠収集がほぼ不可能であり、損害賠償を認める要件において著しく均衡を欠く。(日本貿易会)
- ・ 荷物を運送人に引き渡す際に、荷送人と運送人との間に「特別積み合わせ貨物運送事業者」が入ることがある。「特別積み合わせ貨物運送事業者」は、荷送人から貨物を集荷し、コンテナ等へ積み合わせを行うため、具体的な内容物を把握し、外装への表示をすることから、運送人に運送品を引き渡す際の最終的な状況を把握しているのは、「特別積み合わせ貨物運送事業者」である。荷送人としては、「特別積み合わせ貨物運送事業者」に対して情報提供をするが、「特別積み合わせ貨物運送事業者」のミスにより通知義務が不十分となるケースがあるところ、このように、荷送人自身が無過失である場合でも、荷送人が責任を負うというのは、厳しすぎる。(三菱レイヨン)
- ・ 非特定荷主の貨物であれば、貨物利用運送事業者側で検査を実施するため、危険物混入の責任は貨物利用運送事業者にもあると考えるが、特定荷主の貨物は荷主が安全宣言を行っており、一部を除き貨物利用運送事業者側での検査を実施しないため、実荷主に責任がある。(ヤマトエクスプレス)
- ・ 労働安全衛生法の規定では、通知義務違反に起因する事故の荷送人の賠償責任は規定されていないため、これを商法で規定することは必要である。一般通念からしても、荷送人が無過失の場合は、免責されるべき。(石油連盟)
- ・ 損害賠償責任の具体的な取扱いは、個々の危険品の特性に応じた特別法制及び荷送人と運送人の契約内容と取引環境(運送人の主観的事実等)に委ねるべき。(日本貿易会)

【乙案に賛成】全ト協，JR貨物，船協，長距離フェリー協，日本旅客船協，上野トランス，オーシャン，辰巳商会，フェリーさんふらわあ，名門大洋フェリー，MOLフェリー，新日本海フェリー，内航総連，阪九フェリー，宮崎カーフェリー，運輸労連

運送の安全に関するものについて

- ・ 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がある。(船協)
- ・ 荷送人が危険物の運送を委託するに際して弊社の約款に掲げる規定に違反したために生じた損害の責は荷送人が負うものとする旨を約款に定めており、この場合の荷送人の過失の有無は問うてはいない。この背景には、現代社会における運送の安全性を強調する立場から、荷送人に対し無過失責任を求める必要があるという考え

がある。(JR貨物)

- ・ 鉄道物品運送の大宗を占めるコンテナ貨物輸送は、荷主と駅との間の集貨・配達
は、トラック輸送の介在なしには成立しないことから、鉄道事業者に運送を委託す
る荷送人のほとんどは、鉄道利用運送事業者である。また、物流子会社が貨物利用
運送事業の許可を取得し、既存の鉄道利用運送事業者を利用して荷主に対して運送
サービスを提供する形態（いわゆる利用の利用）などがあり、鉄道利用運送事業者
が荷主と運送契約を締結する形態もある。特に、鉄道利用運送事業者が荷主との運
送契約を締結する場合は、危険物を実運送することによる危険が伴わないことから、
荷主から積極的に危険物の申告がない場合でも、危険物とは知らずに貨物を運送す
ることにより被るリスクは生じない。そのため、求める責任が過失責任に限定され
た場合、鉄道利用運送事業者は、荷主に対して積極的に運送品における危険物の申
告を確認することなく利用運送契約を締結し、その結果、実運送を行う事業者が危
険品と知らずに運送を行う場面が多くなり、ひいては鉄道物品運送の安全性を損な
うことにつながることを懸念する。(JR貨物)
- ・ 特に、危険物と併せて多くの旅客を運送するフェリー・貨客船等の旅客船では、
多くの旅客の人命まで甚大な影響を与えかねないことから、リスクを最小限に抑え
るべく、特に厳しい規制のもとに運送されている。(長距離フェリー協、日本旅客船
協、オーシャン、フェリーさんふらわあ、名門大洋フェリー、MOLフェリー、新
日本海フェリー、阪九フェリー、宮崎カーフェリー)
- ・ 荷送人から危険物の情報が提供されず、かつ、外形から危険物を梱包、積載して
いると判断できない場合には、海上運送に当たって特別の注意を払わない一般貨物、
一般車両として輸送することから、期せずして危険物の積載総量、積合せ状況等が
規制の上限を超え、結果として非常に危険な状態で運送されるリスクが生ずること
となる。(長距離フェリー協、日本旅客船協、オーシャン、フェリーさんふらわあ、
名門大洋フェリー、MOLフェリー、新日本海フェリー、阪九フェリー、宮崎カー
フェリー)
- ・ 爆発、炎上は一瞬のうちに被害が広がり、救助活動も制限されることから、多数
の人命が失われるおそれがあり、海上運送において最も危険な事故は、爆発、炎上
事故である。(長距離フェリー協、日本旅客船協、オーシャン、フェリーさんふらわ
あ、名門大洋フェリー、MOLフェリー、新日本海フェリー、阪九フェリー、宮崎
カーフェリー)

運送人の負うリスクの観点について

- ・ 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。(船協)
- ・ 運送人は、公法上、危険物について一定の作為義務を負い、又は危険物から生じ
た損害について故意・過失を問わずに責任を負うことがあるところ、甲案によると、

運送人が最終的なリスクを全て負担することとなってしまう。(船協)

- ・ 甲案によると、荷送人が危険物である旨を申告せず、その無申告について過失がなかったときは、運送人がリスクを負担する結果となるが、過失の有無の判断は簡単ではなく、裁判になると相当な時間を要することとなる。その結果、事故を起こした運送人の責任とされてしまうことが考えられる。(全ト協)
- ・ 甲案のとおり無過失免責を設けることで、最終的な責任の所在が不明となる。これにより、責任の追及に膨大なコストがかかることとなることから、無過失である実運送人が責任を負担せざるを得なくなる。(運輸労連)
- ・ 物品に加え旅客運送も行う旅客船・フェリーは、旅客の身体・生命も含め非常に重い責任を負っており、甲案によると、フェリーに無通知で危険物を積載した車両が積み込まれた場合等を含め、旅客船・フェリー事業者は、最終的なリスクを事実上全て負担することとなってしまうおそれがある。(長距離フェリー協、日本旅客船協、オーシャン、フェリーさんふらわあ、名門大洋フェリー、MOLフェリー、新日本海フェリー、阪九フェリー、宮崎カーフェリー)

荷送人に課す責務という観点について

- ・ 消費者も、危険物輸送における安全確保の重要性を認識する必要がある。(長距離フェリー協、日本旅客船協、オーシャン、フェリーさんふらわあ、名門大洋フェリー、MOLフェリー、新日本海フェリー、阪九フェリー、宮崎カーフェリー)
- ・ フォワーダーも、各種法令により危険物についての通知義務が課されている。(長距離フェリー協、日本旅客船協、オーシャン、フェリーさんふらわあ、名門大洋フェリー、MOLフェリー、新日本海フェリー、阪九フェリー、宮崎カーフェリー)
- ・ 運送人と荷送人との間の情報の非対称性に鑑みれば、荷送人に責任を負わせることとせざるを得ない。(辰巳商会)
- ・ 海上運送においては、公法上、荷送人には、危険物の運送に当たり関係者の一人として自身が「果たすべき役割」として、IMDGコードという国際的に高度に統一された基準に従い、危険物の種類に応じた措置を事前に施した上、運送人に対し危険物についての詳細説明をすべき義務が、例外なく課されている。通知義務違反とは、荷送人がこの自身の役割を果たせなかったということを意味し、通知義務違反から生じた損害とは、荷送人がこの自身の役割を果たせなかったことから生じた損害というべきであるから、その損害は荷送人が負担すべきであり、無過失を理由に損害を運送人に負担させるべきでない。(船協)
- ・ 荷送人も危険物を輸送するという行為の責務を分担すべきであり、それを回避可能とする例外を設けることは、運送人に一方的な責務を負わせることになり、不合理である。(上野トランス)

世界的潮流について

- ・ 国際海上運送や航空運送における実務や世界的潮流と整合的である。(船協)

- ・ 内航フィーダー輸送で外貿コンテナを輸送することが多いが、国際海上運送について、国際海上物品運送法第11条第2項と同種の規律についての近時の英米の解釈では、荷送人が無過失責任を負うこととされていることと整合させるべきである。
(内航総連)

運送人が果たすべき義務について

- ・ 「危険物船舶運送及び貯蔵規則」に基づき石油製品類、石油化学品類を輸送するに当たっては、安全に対して運送人が果たすべき義務を全うするためにも、甲案のような例外規定を設けるべきではない。(上野トランス)

【その他の意見】

航空運送の特則を設けることの当否について

- ・ 補足説明には、「航空運送については、特に危険物により航空機の墜落等のおそれがあることから、たとえ物品運送についての総則的規律が甲案によるとしても、危険物の荷送人は無過失責任を負う旨の特則を設けるべきであるとの意見があった。」と記載されているが、危険物の爆発等により航空機に墜落のおそれがあるとするれば、例えば、船舶には沈没のおそれがあり、鉄道の列車には脱線転覆のおそれがあることから、いずれも重大な損害が生ずるおそれがあるのであり、航空運送以外のモードについて甲案による場合に、航空運送についてのみ荷送人は無過失責任を負うとする特則を設けるのは不合理である。(J A F A)
- ・ 甲案を採る場合であっても、少なくとも航空運送については乙案を採用すべき。
(日大(一部))

その他について

- ・ 事業者が荷送人である場合又は海上物品運送の場合などに適用範囲を限定するのであれば、乙案を支持できる。(早大)
- ・ 乙案を採る場合であっても、消費者が荷送人となる場合については、甲案の理由にあるように別途の考慮が必要である(船協)。
- ・ 甲案について、通知していないこと自体は通常故意があると考えられるので、「当該危険物が危険物であることを知らず、かつ、知らなかったことにつき過失がなかったときは、この限りではない。」等とした方が、規律の目的とするところが正確になるのではないか。(最高裁(一部))
- ・ 甲案について、物品運送契約に基づく通知義務に違反した場合における損害賠償責任の除外規定であるから、「過失がなかったときは、」を「荷送人の責めに帰することができない事由があったときは、」と定める方が適切である。(最高裁(一部))
- ・ 運送従事者の安全確保に配慮しながら、荷送人の過大な負担とならないようにすべき。(連合、全日海)
- ・ 荷送人においても、荷物の危険性を把握し、責任を持たせるために、責任限度額を設定した上で、無過失責任とすべきである。(ヤマト運輸)

- ・ 実荷主と貨物利用運送事業者は同一の取扱いとされているが、実務上両者の立場は大きく異なっている（実荷主は単なる荷送人であるのに対し、貨物利用運送事業者は、実運送事業者に対しては荷送人であると同時に実荷主に対しては運送人である。）ことから、この論点については、両者を区別して立案すべき。（J A F A, 阪急エクスプレス）

4 運送賃及び留置権

(1) 運送人は、到達地における運送品の引渡しと同時に、運送賃を請求することができるものとする。

【賛成】 日弁連、札幌弁、日大、明大、ヤマト運輸、DHL

- ・ 請負契約の性質を有する運送契約について、請負契約の性質に応じて、運送賃の支払の時期を明記するものである。（日弁連、明大）
- ・ 基本的な権利関係について規律を設け、明確化することが望ましい。規律の内容についても合理的である。（札幌弁）

【反対】 海事代理士会

- ・ 到達地における運送品の引渡しまで運送賃を請求できないとなれば、実務上取り扱われている運送賃の前払いについて請求の法的根拠を失うこととなる。運送賃の前払いについての請求を妨げるものではないとの考えを付記されたい。（海事代理士会）

【その他の意見】

- ・ 港湾工事等の公共工事においては、工事費・材料費・運送賃が合算されたものが、契約から竣工までの間、数回に分けて支払われるケースがほとんどであるが、この時期は、荷物の到達の時期とは必ずしもリンクしないため、原則的条項に加え、例外的な条項も希望する。（海事代理士1名）

(2) 運送人の留置権に関する規律（商法第589条、第562条）を次のように改めるものとする。

運送人は、運送品に関して受け取るべき運送賃、付随の費用及び立替金についてのみ、その弁済を受けるまで、その運送品を留置することができる。

【賛成】 日弁連、札幌弁、日大、明大、ヤマト運輸、DHL

- ・ 取引の実態に適合している。（日弁連）
- ・ 運送取扱人の留置権に関する規律を準用するより、付随費用を被担保債権に追加した留置権を認めた規定を運送の章に置くことが、取引実態にも即しており、妥当

である。(札幌弁)

【反対】なし

5 運送人の損害賠償責任

(1) 運送人の責任原則

商法第577条の規律を次のように改めるものとする。

運送人は、運送品の受取から引渡しまでの間に当該運送品が滅失し若しくは損傷し、若しくはその滅失若しくは損傷の原因が生じ、又はその引渡しが行われるべき時までその引渡しをしないときは、これによって生じた損害を賠償する責任を負う。ただし、運送人が運送品の受取、運送、保管及び引渡しについて注意を怠らなかつたことを証明したときは、この限りでない。

【賛成】日弁連、札幌弁、東弁、明大

- ・ 運送人の責任については、民法の債務不履行責任に関する一般的な解釈と整合する過失推定責任の原則に立脚する現行法の規律に特段の不都合はない。また、過失推定責任の原則に基づき運送人が無過失を立証しなければ免責が認められないとして主張立証責任を明らかにすることは、適正かつ迅速な紛争解決の観点からも相当である。(日弁連)
- ・ 請求原因と抗弁とが明確に区別され、かつ、それぞれの内容が具体的に規定されている。(東弁)
- ・ 現行の第577条は、民法上の債務不履行責任に比べて特に重い責任を課すものではないとする見解が有力であるが、なお、同条は、請求原因として、運送品の受取から引渡しまでの間に滅失等が生じたという外形的事実を主張すれば足りることを示し、運送人が責任を負う範囲を画する機能を有しており、この枠組みを維持すべき。(札幌弁)
- ・ 現行法の解釈及び判例を明文化したものである。(明大)

【反対】日大

- ・ 履行補助者の故意過失について、民法(債権関係)改正において明文の規定が置かれないのであれば、せつかくある規定をここで外すのは妥当でない。(日大)

【その他の意見】

運送人の責任限度額についての規律を設けることの当否について

- ・ 内航海運にも外航海運と同様に責任限度額の規律を設けるべき。鉄道運送等には損害賠償等の規定があるが、内航海運には規定がないところ、今後、複合輸送業者が鉄道運送をその一部に組み込む状況は格段に増加すると考えられるが、責任制限額が規定されていないことが内航海運の利用を阻害しないようにするため。(阪急エ

クスプレス、JIFFA、トランスコンテナ)

- ・ 運送人として内航運送事業者にも責任限度額の規律を設けるべき。具体的には、鉄道運輸規程第73条と同様の責任限度額ではどうか。(JIFFA、個人1名)
- ・ 海上コンテナを外航海運と内航海運が中継して複合運送することが恒常的に行われているところ、ケースによって責任限度額の規律の適用の有無が異なることになり、荷主の予見可能性を害する。そこで、外航海運と内航海運とで責任限度額を統一すべき。(井本商運)
- ・ 運送人の責任についての商法の規定が基本的には任意規定であることを踏まえると、当事者は、必要に応じて運送人の責任限度額についての特約をすることで具体的事案に対応することができ、あえて運送人の責任限度額についての規定を商法に設ける必要性はない。(日弁連)

遅延について

- ・ 「引渡しがされるべき時」とは、いつを指すのかが不明である。「されるべき」との表現は主観が入るため、客観的な基準が必要である。よって、これを「運送人が合意した日時」に改められたい。(DHL)

その他について

- ・ ただし書に、「その損害が不可抗力によるものであるとき」を加え、また、不可抗力によりその後の運送品の運送の継続が不能となる場合は、その後の運送人の運送責任は消滅する旨の規律を設けるべきである。その理由は、我が国は災害大国であるところ、天災事変その他やむを得ない事由により、運送人が運送品を継続できないことが明らかな場合でも、弊社の実務においては、荷主の要望又は指示により運送人の責任において運送契約を継続すべく他の輸送モードによる代行輸送を行うことがあるが、運送人の健全な発展の観点及び荷主と運送人の交渉力に関する現状認識に鑑み、運送人の運送品に対する責任について免ずるべきであるから。(JR貨物)
- ・ 運送により運送品の外装に限って生じた損傷については、原則、運送人は免責されるとの規定を新設すべき。運送品を梱包する目的は、運送時に内容物が損傷しないよう保護することを目的としているが、現実には、梱包された精密機械(医療機器等)、食品等について、運送により生じた外装異常が商品自体の損傷として取り扱われ、損害賠償請求される事例が多く、運送人に過大な負担となっているから。(ヤマト運輸)
- ・ 運送取扱人、利用運送人、実運送人など重層的に構成される場合や、相次運送となる場合などにおける運送人の範囲を明確にすべき。(海事代理士1名)

(2) 高価品に関する特則の適用除外

明告されない高価品について運送人が免責される旨の規律(商法第578条)は、次に掲げる場合には適用がないものとする。

ア 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。

【賛成】 日弁連，札幌弁，東弁，日大

- ・ 高価品であることが明告されない場合であっても，運送人が高価品であることを知っていれば，運送人は明告を求めることが可能である。（日弁連，東弁）
- ・ 運送人が高価品であると知って運送を引き受けた場合には，明告がなかったとしても，運送人が不測の賠償責任を負うことはない。（札幌弁）

【反対】 日立物流，阪急エクスプレス，J I F F A，トランスコンテナ

- ・ 高価品であることを事前申告しない荷送人を保護することは，一切不要である。（日立物流，阪急エクスプレス，J I F F A，トランスコンテナ）

【その他の意見】

- ・ 液体ばら積貨物は，その商業的価値が予め算定可能であり，コンテナ輸送のように高価品について申告されずに積み込みされる可能性がない。（上野トランス）
- ・ 荷送人から運送人への運送品の引渡しの大半が運送人の集荷により行われており，荷送人の支配領域において，限られた時間で集荷を行う必要があることから，運送人において当該明告がなかったことの証拠を確保するのが困難であるので，荷送人に高価品についての明告があったことの立証責任を負わせるべき。（ヤマト運輸）

イ【甲案】運送人の故意又は重大な過失によって運送品の滅失，損傷又は延着（以下「滅失等」という。）が生じたとき。

【乙案】運送人の故意又は損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為によって運送品の滅失等が生じたとき。

（注）商法第581条及び9の【乙案】の(2)の規律についても，「重大な過失」の要件を改めるかどうかを検討するものとする。

【甲案に賛成】 日弁連，札幌弁，東弁，慶大，明大，日本貿易会，日商・東商，商法学者1名，海事代理士1名，個人1名

- ・ 運送するときに，運送品が傷つかないよう最低限の注意を払うことは運送の前提であるが，乙案では，通常の運送人であれば当然払うような注意を怠っても，損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為があったといえない限り，運送人は免責されることになり，荷主の期待に反する。（日商・東商）
- ・ 運送人の重過失により運送品の滅失等が生じた場合に，高価品の明告がないことをもって，運送人を常に免責することは公平の観点から相当ではない。明告がない点については過失相殺により考慮されることから，より具体的な利益衡量を図り得る。（日弁連）

- ・ 幅広い解釈が可能となる。(個人1名)
- ・ 乙案によると、貨物の運送中における滅失について運送人の使用人に重大な過失があるとされる場合(最高裁昭和55年3月25日判決)において、損害発生のおそれがあることを認識したとはいえないときは、運送人は免責されることになるが、この結論は、運送危険の分配の合理性や社会通念に鑑みて、妥当でない。(明大(一部))
- ・ 「無謀な行為」の概念は、船主責任制限法第3条第3項や国際海上物品運送法第13条の2等に導入されている。「無謀な」はrecklessの日本語訳であり、いずれも条約の国内法である。「無謀な行為」の概念の導入には、各国の裁判所での過失の判断の幅を調整するという点で、条約に固有な背景がある。そもそも条約の規律のおよばない国内運送(陸上・海上・航空)において、「重大な過失」という要件を変更すべき特段の事情・理由は見当たらない。条約の概念である「無謀な行為」を商法に導入すれば、かえって裁判実務における主観要件の判断に混乱が生じかねない。(日本貿易会)
- ・ 今回の商法改正において、各国の裁判所との過失判断の統一や責任限度額の採用といった要請はないのであり、我が国の判例に蓄積された重過失概念を維持することが妥当である。(慶大, 日大(一部), 商法学者1名)
- ・ 運送品の滅失等が、運送人に帰責事由が認められる行為により生じた場合についても、運送人に免責を認める必要性に欠ける。(日弁連, 札幌弁, 東弁)
- ・ 乙案のような文言は、少なくとも現行商法には見当たらず、乙案をあえて採用する必要性を見出しがたい。乙案によると、運送人はほとんど常に免責されることになって、相当でない。(日弁連, 東弁)
- ・ 乙案の「無謀な行為」に該当するか否かの判断基準が不明確である。(海事代理士1名)

【乙案に賛成】早大, 通運連盟, 全ト協, 地区通運協, 全通連, JR貨物, 船協, 内航総連, JAF A, DHL, 電子情報産業協

- ・ 運送人は低廉な運送賃で高価品を運送しているため、商法第578条の趣旨は尊重されるべきであり、高価品についての明告がない場合に、高価品の価額を基準とした中間的な損害賠償責任を負うことは不合理である。(全ト協, JR貨物, JAF A)
- ・ 通常運送人が届出をしている運賃体系によれば、高価品は特殊品として割増運賃の対象となっていることに鑑みると、低廉な運賃で高価品を運送しているため、商法第578条の趣旨を尊重すべき。(通運連盟, 全通連)
- ・ 高価品運送は、明告価額の賠償を前提としながら、高額の損害賠償責任に備えて運送人が保険を付け、相応の資材を準備するなどの対応を行い、これに対する従価制の(割増)運送賃を受ける点において、普通品運送とは本質的に異なったもので

あるので、商法第578条は、運送人の責任制度にとって前提的な規定である。(早大)

- ・ 商法第578条の趣旨を尊重すべき。(明大(一部), 地区通運協)
- ・ 明告されない高価品については、必要以上に運送人に責任を負わせることには無理がある。(電子情報産業協)
- ・ 補足説明では、甲案を支持する意見として「乙案によると運送人は常に免責されることになりかねない」という指摘があるが、低廉な運送料で高価品を運送する運送人にとっては、その価額が明告されないことは、想定されない高額な損害賠償責任のリスクを常に負うこととなることから、あえて適用範囲は極力狭めることで、荷送人による適切な明告を促すようにすべき。(JR貨物)
- ・ 「重大な過失」については、実務的には、運送人のちょっとした判断ミスについて主張されて成否が問題となることがままあり、これによる例外を認めると、原則と例外が逆転し、高価品免責の趣旨を没却しかねない。(船協)
- ・ 重過失は、曖昧な概念である。(DHL)
- ・ 乙案の表現は、航空運送における1955年ハーグ議定書改正ワルソー条約(第25条)以来、直近の2009年ロッテルダム・ルールズ(第61条)に至るまで、長期にわたり運送・海商分野で国際的に採用されてきたものである。(日大(一部), 早大, 船協)
- ・ フランスでも、2009年に陸上運送について「認識ある無謀行為」に相当するとされている概念(「許しがたい過失」)が導入されている。(早大)
- ・ 内航フィーダー輸送で外貿コンテナを輸送することが多いので、国際海上運送における概念と整合させるべき。(内航総連)
- ・ 乙案によっても、国際海上物品運送法第13条の2と異なり(同法第3条第1項, 第5条第1項柱書対比), 運送人自身のみならず, その被用者等の故意又は無謀行為も含まれるから, 免責の例外が狭まりすぎるとはいえない。(船協)

【その他の意見】

甲案又は乙案について

- ・ 甲案, 乙案のいずれにも反対する。高価品であることを事前申告しない荷送人を保護することは一切不要であるため。(日立物流, 阪急エクスプレス, JIFFA, トランスコンテナ)
- ・ 高価品特則は損害が延着によって生じた場合にも適用されるかのように規律されているが, 延着に関しては, 運送品が高価品か普通品かによって運送人の注意義務の程度が変わるものではないため, 高価品特則は適用されないとの理解も有力である。また, 高価品特則によって免責される範囲についても学説上争いがある。以上からすると, 高価品特則の適用範囲を「運送品の滅失, 損傷又は延着」の場合に限定するかのように規律することは妥当ではなく, 商法第578条と同様に「損害」

とし、その具体的な範囲については引き続き解釈に委ねるべき。(慶大)

- ・ 商法第578条の前提となる荷送人の明告義務についての明文規定を設け、運送人を免責する規律が荷送人の義務違反に関する規律であることを明らかにすべき。(早大)

注について

- ・ 運送人が運送品を取り扱う際に傷がつかないように最低限の注意を払うことは、運送品が高価品以外の場合にも当然の前提であるため、商法第581条及び9の乙案の(2)の規律について、「重大な過失」の要件を改める必要はない。(日商・東商)
- ・ 商法第581条及び9の乙案の(2)の規律について、実務的な予測可能性を重視する観点から、「重大な過失」の要件を改める必要はない。(日弁連)
- ・ 商法第581条及び9の乙案の(2)の規律について、利用運送事業者は低廉な運送賃で高価品を運送していることから、高価品についての明告がない場合に、運送人が故意に運送品の滅失等を生じさせる等の事情がない限り、運送人の責任を減免する規定の趣旨を尊重すべきであるので、「重大な過失」を「損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為」とすべき。(JAF A)
- ・ 乙案の表現は、航空運送における1955年ハーグ議定書改正ワルソー条約(第25条)以来、直近の2009年ロッテルダム・ルールズ(第61条)に至るまで、長期にわたり運送・海商分野で国際的に採用されてきたものであるもので、「重大な過失」を「損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為」とすべき。(船協)
- ・ 乙案によっても、国際海上物品運送法第13条の2と異なり(同法第3条第1項、第5条第1項柱書対比)、運送人自身のみならず、その被用者等の故意又は無謀行為も含まれるから、免責の例外が狭まりすぎるとはいえないので、「重大な過失」を「損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為」とすべき。(船協)
- ・ 9の乙案の(2)のただし書は、本文の規律が国際海上物品運送法第20条の2第2項と同様であるところ、その適用除外を定める同条第5項と異なるものとする積極的な理由はないので、これについても同様の規律とすべき。(早大)

(3) 運送品の延着

運送品の延着(運送品の損傷又は一部の滅失を伴うものを除く。)の場合における損害賠償の額について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】商法には特段の規定を設けないものとする。

【乙案】当該場合における損害賠償の額は、その引渡しがされるべき地及び時における運送品の価額を超えることができないものとする。

【甲案に賛成】日弁連，札幌弁，東弁，慶大，早大，通運連盟，全ト協，地区通運協，全通連，ヤマト運輸，J A F A，阪急エクスプレス，ヤマトエクスプレス，J I F F A，電子情報産業協，日本貿易会，海事代理士1名，個人1名

- ・ 延着により生ずる損害と運送品の価額との間には直接の関係はなく，延着により発生する損害は様々であるため，一律に運送品の価額を基準として損害賠償額の上限を設けることは相当ではなく，一般原則どおり，相当因果関係の原則に従い，損害額を算定することが相当である。（日弁連，札幌弁，早大，海事代理士1名）
- ・ 運送品が延着した場合の賠償額については，既に民法第416条によって相当因果関係による限定がかけられているのであるから，改めて上限を設ける必要はない。（慶大）
- ・ 民法の一般原則によると，相当因果関係の認められる損害額が高額になり得るとの懸念があるようであるが，因果関係の立証責任は荷主側にあり，実務的にはむしろ「逸失利益」の賠償請求は困難であるのが現状である。（日本貿易会）
- ・ 延着による損害は，運送品の価額や運送賃と論理的な関連性を有していない点が滅失・損傷と根本的に異なるところであり，延着による損害が保険の対象とならないゆえんである。（日本貿易会）
- ・ 延着の場合の処理について，一般法である商法で細かく決めることには無理がある。（電子情報産業協）
- ・ 一般法である「商法」において，運送人の保護のために損害賠償の範囲を限定する規定を置くことは適当ではない。（電子情報産業協）
- ・ 延着の責任限度額については，約款で定めることが可能である。（札幌弁，東弁，明大（一部），J I F F A）
- ・ 運送品の延着に係る運送人の損害賠償の額については，現在の運送約款で運賃及び料金の総額を上限とすることとされており，特段の問題も生じていない。（J A F A，ヤマトエクスプレス）
- ・ 標準鉄道利用運送約款や標準貨物自動車運送約款では，貨物が延着した場合の損害賠償の額は，運賃，料金等の総額を限度とすると規定されており，実務上もこの規定により処理をしている。乙案を採ると，このような実務と異なる結果となるため，実務に混乱を来すことが想定される。（早大，通運連盟，全ト協，全通連）
- ・ 遅延及び遅延による損害の定義がないまま，乙案の規律を設けることは余計な混乱を来すことになる。（阪急エクスプレス）
- ・ 乙案を採ると，かえって，具体的な賠償額が設定されることになり，賠償交渉で，運送人に不利となるおそれがある。（地区通運協，阪急エクスプレス）
- ・ 甲案によると，延着のおそれがある場合に物品を故意に滅失させる誘因が運送人

に生ずるおそれがある旨の指摘があるが，そのような誘因に関する立法事実の存否は明らかではない。(東弁)

- ・ 運送サービスの多様化に対応できるようにする必要がある。(ヤマト運輸)
- ・ 外航に関し，荒天等の際には荷役が行われないこと，本船の入出港，接離岸等は港湾当局の指示により実施され，沖待ちも発生することがあること等から，事前に予定が公表されていても，そのとおりに到着しないことがあり得るので，通常のオペレーション下での遅延は，そもそも容認されるべき。(J I F F A)
- ・ 乙案のような規律は，諸外国の法制にも見当たらない。(日本貿易会)
- ・ 乙案は，荷送人の特定運送業者に対する運送契約締結の意図と契約遵守の期待を無視して，いたずらに延着発生時の運送人の責任を制限するものであり，公平性を欠く。(日本貿易会)
- ・ 場合によっては単価100円の部品が遅延することで膨大な損害を発生させることも考えられ，このリスクを運送人で負担するのは難しいが，乙案も商法で規定するには少し広すぎる。事前に荷送人と運送人間で遅延損害に関して取り決めをすることが望ましい。(個人1名)
- ・ 乙案の考え方によると，高額品の運送時に延着が発生した場合に，現行よりも大幅な支払増となるが，そもそも逸失利益に対する支払が必要ではないと考える。(ヤマトエクスプレス)

【乙案に賛成】 J R 貨物，船協，上野トランス，オーシャン，内航総連，商法学者1名

- ・ 延着による損害賠償額が，全部滅失の場合の賠償額である運送品の価額よりも多額になるのは，合理的ではない。(明大 (一部)，船協，上野トランス，内航総連，商法学者1名)
- ・ 商法に延着による損害賠償額の上限の規律がない場合には，運送人が無限の責任を負う可能性がある。(オーシャン)
- ・ 国際海上物品運送法第12条の2と平仄を合わせるべき。(船協，上野トランス)
- ・ 実務的には，現行商法第580条に関して，一部滅失又は損傷を伴う延着の場合には引渡しあるべき日の到達地価額によるのに(同条第2項ただし書，第1項)，それらを伴わない延着の場合にはその適用がなく民法第416条によるとの解釈自体に疑問がある。(船協)
- ・ 運送人の責任に係る商法の規定は，原則として任意規定であるという前提の上で，「荷主と運送人の交渉力に関する現状認識」を踏まえると，遅延による損害の範囲について，損傷以上がいわゆる直接損害に限定されているにもかかわらず，延着による損害については間接損害まで認める余地があることを前提とするのは，運送人の過剰負担防止及び健全な発展の観点からは認めるべきではない。(J R 貨物)
- ・ 乙案の規定を設けることで，荷主側が強いとされている交渉力の乖離を是正する

ことにつながる。(JR貨物)

【その他の意見】

延着の意味について

- ・ 「延着」の意味が不明確であるため、「運送人が明示的に合意した日時に引渡しが行われないこと」とすべき。(DHL)

延着による損害賠償額の上限について

- ・ 損害賠償額の上限を委託料等の一定額とすべき。運送品の価額にかかわらず、運送サービスの品質は変わらないのであり、それにもかかわらず、たまたま高価品であった等の理由により運送人が過剰なリスクを負うのは不合理だからである。(DHL)
- ・ 運送賃は貨物を輸送した対価であるため、付加料金(時間指定料金等)を限度額と考えるべき。(ヤマトエクスプレス)

その他について

- ・ 実務上、「滅失・損傷」の事象発生の判定は速やかにできるが、「延着」の場合は荷主にとって事情が分からず、あるいは「延着」なのかどうかも明らかではない。運送品が不特定物であれば、売主(荷送人)は買主(荷受人)に迷惑をかけないために代替品を市場調達し、そこでかかった調達コスト(代替品調達費用や代船(航空)運送賃等)と延着品の処分による損失を賠償請求するのが一般的な実務対応であろう。(日本貿易会)

(4) 相次運送

陸上運送の相次運送人に関する規律(商法第579条, 第589条, 第563条)は, 海上運送及び航空運送について準用するものとする。

【賛成】 日弁連, 札幌弁, 日大, 明大

- ・ 一定の合理性がある。任意規定であることも踏まえれば, 総則的規律として, 他の運送手段についても同様の規律を及ぼすことに合理性がある。(日弁連, 札幌弁, 明大)

【反対】 なし

【その他の意見】

- ・ 実例がなく, コメントできない。(上野トランス)

6 荷受人の権利

荷受人の権利に関する規律(商法第582条第2項, 第583条第1項)について, 次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】 現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】これらの規律を次のように改めるものとする。

- (1) 荷受人は、運送品が到達地に到着し、又は運送品の全部が滅失したときは、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。
- (2) (1)の場合において、運送品が到達地に到着した後に荷受人がその引渡し若しくは損害賠償の請求をし、又は運送品の全部が滅失した後に荷受人がその損害賠償の請求をしたときは、荷送人は、その権利を行使することができない。

【甲案に賛成】札幌弁，東弁，早大，通運連盟，全ト協，地区通運協，全通連，ヤマト運輸，上野トランス，J A F A，ヤマトエクスプレス，DHL，商法学者1名

- ・ 国内の売買においては、当事者間の特約により、危険の移転時期を商品の引渡し時とすることが最も多いといわれている。また、貸借取引において、貸主から借主に商品を運送する事案のように、運送品の全部滅失について荷受人が実質的な利益を有していない場合もあり得る。このように、運送がその履行の手段として用いられる契約の類型は多種多様であり、当該契約において実質的な利益の内容及び当該利益が帰属する者も同様なのであるから、荷受人に早期に危険が移転する契約のみを想定する乙案を採用することは困難である。(東弁，早大)
- ・ 売買契約において危険負担の在り方が明確になっていることが多い。特に国内の陸上運送においては、運送品の到着まで荷送人が危険を負担していることがほとんどである。(札幌弁，早大，全ト協)
- ・ 陸上運送と海上運送とは、デフォルト・ルールが異なる。乙案の規律を(国際海上運送に適用することは適切であるが、甲案に適用することには違和感がある。(商法学者1名)
- ・ 乙案は、国際海上売買におけるC I F条件を利用しながら船荷証券の発行を受けていない場合など、もっぱら売買契約における「特定の需要」(売買代金を支払った荷受人が物品の滅失に係る損害賠償請求権を取得したい)に応じようとして、現行の規定を根本から修正しようとするものであるが、この点は、学説においても議論が熟しているとはいえ、いかにも唐突な提案に思われる。(早大)
- ・ 現行法で特に問題はない。(地区通運協，J A F A，ヤマトエクスプレス，DHL，機械輸出組(一部))
- ・ 内航の石油類輸送において船荷証券が発行されることはないが、荷受人がその貨物の権利を主張して荷送人及び運送人との間にて紛糾した事例はないので、現行法の規律を維持すれば十分である。(上野トランス)
- ・ 運送品滅失の危険負担の現状が不明であり、現行法の規律を改める必要性がある

か否かが明らかでない。(明大(一部))

- ・ 乙案によると、運送品が到着する前にも荷受人は運送契約上の権利を取得することになるが、このことは、契約上の権利の分属を認めることを意味し、従来の契約理論では説明困難である(明大(一部))。
- ・ 乙案を採った場合、所有権を有しないなど正当な利益を有しない荷受人が、運送契約上の権利を濫用する危険がある。(通運連盟, 全通連)
- ・ 運送契約の当事者は、運送人と荷送人である。(早大, J A F A, ヤマトエクスプレス)
- ・ 乙案は、荷受人による運送契約上の権利の取得時期について、運送品の到達地への到達に加えて、「運送品の全部が滅失したとき」を挙げているが、その意義は多分に解釈の余地を残している(いわゆる法律上の滅失も含むとされている)、滅失の有無の判断の問題(例えば所在不明など)が生ずるため、権利の取得時期として適当な基準とはいいいにくい(完全には滅失していないが全部損傷で運送が中止される場合などもある)。また、そもそも、荷受人による権利取得の要件として運送品の「到達地への到着」と「全部滅失」とを並べることに、これらが異質のものであるため違和感がある。(早大)

【乙案に賛成】日弁連, 慶大, 日大, J I F F A, 電子情報産業協, 日本貿易会, 損保協, 海事代理士1名

- ・ 我が国の輸入取引においては、9割以上の取引で危険負担が、積地において、売主である荷送人から買主である荷受人に移転するインコタームズ(定型貿易取引条件)のF類型(FOBなど)やC類型(CIFなど)が使用されており、海上運送状の利用率の向上とも相まって、全部滅失の場合には、現行法の下では、荷受人は荷送人の運送契約上の損害賠償請求権につき債権譲渡を受けた上でこれを行使しなければならないが、荷送人が債権譲渡に応じない場合も多々あるため、荷受人の運送人に対する損害賠償請求に支障が出ている。(日弁連, 日大, J I F F A, 日本貿易会, 機械輸出組(一部), 海事代理士1名)
- ・ 輸入契約の大半において、航海中の危険は、日本国内の荷受人が負担し、貨物保険契約上も荷受人が被保険者となっているが、現行法(商法第583条)では、保険金支払後、保険者が代位すべき、荷主の運送人に対する損害賠償請求権について、荷受人がこれを取得する旨の明文の規定はない。そのため、海外の荷送人から個別に債権譲渡を受ける必要があるが、既に自己の手を離れた貨物の損害については無関係であるとしてこれを拒否する荷送人もおり、荷受人の権利が保護されず、ひいては保険引受成績にも影響を与えかねない。(損保協)
- ・ 運送品滅失の危険が荷受人に移転するとの契約条件が付される場合も少なからずあることを前提とするならば、荷受人による責任追及が容易になる点で合理性がある。(明大(一部))

- ・ 貨物保険に付された輸入貨物が全部滅失した場合、保険金の支払により貨物保険者が荷主の損害賠償請求権を保険代位し、求償権を行使するが、船荷証券に代わる海上運送状の普及によってその実務に支障が生ずることがある。(損保協)
- ・ 修理品や不良品の回収を行うための運送を荷受人が手配する場合については、乙案の方が合理性がある。(電子情報産業協, 機械輸出組(一部))
- ・ 現行法の下でも、運送品の一部滅失や損傷の場合には、運送品が到着していることから、商法第583条第1項により、乙案と同様に、荷送人及び荷受人の双方が損害賠償請求権を有することになる(荷受人の権利が荷送人の権利に優先すると解するのが通説)。しかるに、全部滅失よりはるかに頻度の高い一部滅失や損傷の場合においてすら、濫用的権利行使の問題は見受けられない。売買契約上、危険を負担していない買主である荷受人がわざわざ運送人に対する損害賠償請求権を行使することは考え難く、売買契約が濫用的権利行使の歯止めになっていると考えられる。(日本貿易会)
- ・ モントリオール条約(第13条第3項)やイギリスの1992年海上物品運送法(第2条第1項)は、運送中の全部滅失の場合にも荷受人に損害賠償請求権を認めることを明らかにしている。(損保協)
- ・ 現行法における運送品の到達という基準は、運送人に対して誰が運送契約上の権利を行使できるかを明確にするために設けられたものであるから、全部滅失の事実が明らかな場合は、運送人は、荷受人からの賠償請求にも備えるべき。(慶大)

【その他の意見】

- ・ 乙案の(2)について、例えば、荷受人が自らに損害が生じていないにもかかわらず運送人に対して損害賠償請求したような場合、実際に損害を被った荷送人が損害賠償請求できなくなる不都合が想定されるので、かかる不都合が生じないように配慮することが望ましい。(日弁連)
- ・ 商法第582条第2項は、「荷送人ノ権利ハ運送品カ到達地ニ達シタルトキハ…消滅ス」としているが、運送品の引渡しについて争いがある場合や荷受人が貨物引取等の権利を放棄したような場合、運送人は荷送人の指示を求めるべきであり、この実態を踏まえると、荷受人の権利が荷送人のそれに劣後するという内容の条文にした方がいい。(機械輸出組)
- ・ 乙案が採用されない場合であっても、少なくとも国際海上物品運送法にはこの規律を及ぼして欲しい。イギリスの1992年海上物品運送法では、広く、海上運送状の荷受人に荷送人と同様の運送契約上の権利取得を認めている。(日本貿易会)
- ・ 商法第582条の処分権は、荷送人等の都合で行使されるものであるから、運送人が運送賃に関して割合運送賃しか請求できないものとするのは妥当でない。運送開始後に処分権が行使された場合は、海商編の発航後の任意解除の規定(商法第747条)の趣旨に準じて、運送人は運送賃の全額を請求できるものとするべき。(早大)

- ・ 我が国の実務では、運送品処分権の譲渡及び行使の具体的なあり方を定める海上運送状に関するCMI統一規則第6条に則った運用が行われており、そのような立法をする必要性がないのかどうか、さらに検討を要する。(日大)

7 運送品の供託及び競売

総論について

- ・ 実務上、運送品を供託することはまれであるが、運送人において運送品引渡債務を免れることができる手段を確保する必要はある。また、陸上・海上・航空運送に共通する分かりやすい規律に整理し、これを行う要件とその効果を明確にすることに意義がある。よって、中間試案第2・7の全ての提案につき、賛成する。(札幌弁)

他の規定の新設について

- ・ 荷送人及び荷受人において所有する意思がない運送品が運送人に引き渡されることがあるが、荷送人及び荷受人のいずれもが運送人に指示を出さず、又は運送状に不実の記載があり荷送人及び荷受人の指示を仰ぐことができない場合等については、荷送人及び荷受人を保護する必要性は低く、手続が煩雑な供託・競売を義務付けると運送人に過度な負担を課すことになるので、そのような場合には、運送品を任意売却できるとする規定を設けるべき。(ヤマト運輸)

商法第585条から第587条までの規律を次のように改めるものとする。

(1) 次に掲げる場合には、運送人は、運送品を供託することができる。

ア 運送人が荷受人を確知することができないとき。

イ 荷受人が運送品の受取を拒み、又はこれを受け取らないとき。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、阪急エクスプレス

- ・ 陸上運送の場合と海上運送の場合で供託に関する規律を統一することが望ましい。商法第586条第1項では、運送品の引渡しに関して争いがあることが供託の要件となっているが、これと受取拒否等との区別は相対的であることから、受取拒否等に一本化することは妥当である。また、商法第754条第2項では、海上運送について、運送品を船中に留め置くことが危険なために供託義務が課されているとされるが、運送品を船中に留め置くことは必ずしも危険とは限らず、また、運送人に物品供託に係る費用等の負担を常に強いることも適切とは思われないことから、供託義務を課す必要はない。(日弁連)
- ・ 海上運送人が陸上運送人と同様に運送品を競売に付すことが容易となる。(阪急エ

クスプレス)

【反対】なし

(2) (1)の場合において、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、運送品を競売に付することができる。ただし、(1)イの場合にあつては、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上記の荷送人に対する催告をしたときに限る。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、阪急エクスプレス、JIFFA

- ・ 運送品を競売する場合には事前に荷送人に催告をすることが荷送人の権利保護に資することになり、これに加えて、中間試案(1)イの場合には、荷受人が運送品を受け取る可能性もあることから、荷受人にも催告をする必要がある。(日弁連)
- ・ 海上運送人が陸上運送人と同様に運送品を競売に付すことが容易となるため。(阪急エクスプレス、JIFFA)

【反対】なし

(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、(2)の催告をしないで競売に付することができる。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、阪急エクスプレス、JIFFA

- ・ 価格の低落のおそれがある運送品については速やかに競売に付することを可能にしないと運送人の権利が害されることになり、また、商法第524条第2項とも整合的である。(日弁連)
- ・ 海上運送人が陸上運送人と同様に運送品を競売に付すことが容易となるため。(阪急エクスプレス、JIFFA)

【反対】なし

(4) (2)及び(3)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、付随の費用又は立替金に充当することを妨げない。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、阪急エクスプレス、JIFFA

- ・ 商法第524条第3項と同様の規定であり、実際上も、運送人は中間試案(1)により本来は運送品を供託すべきものであるところ、便宜上競売権を認められるもので

あるから、競売代金は原則として供託すべきであり、他方、運送賃等は本来運送人が取得できるものである。(日弁連)

【反対】なし

(5) 運送人は、(1)から(3)までに従って運送品を供託し、又は競売に付したときは、遅滞なく、荷送人((1)イの場合にあっては、荷送人及び荷受人)に対してその旨の通知を発しなければならない。

(注) この改正に伴い、商法第754条を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、阪急エクスプレス、JIFFA

- ・ 運送品の供託及び競売は、運送契約の規定外の運送人による行為であるため、荷送人及び荷受人の保護のために通知義務を課すことは妥当である。(日弁連)

【反対】なし

8 運送人の損害賠償責任の消滅

(1) 運送品の受取による責任の消滅

ア 商法第588条第1項本文の規律に関し、運送賃その他の費用の支払という要件を削り、次のように改めるものとする。

運送品の損傷又は一部の滅失(直ちに発見することができるものに限る。)についての運送人の責任は、荷受人が異議をとどめないで運送品を受け取ったときは、消滅するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、JR貨物、ヤマト運輸、JAFA、海事代理士1名

- ・ 実務上、運送賃は掛けの後払いとされることが多く、運送賃その他の費用の支払を運送人の責任消滅のための要件とする合理性はない。(明大)
- ・ 商人間における運送実務上、運送賃は翌月又は翌々月払いのことが多いので、運送賃等の受取を運送人の責任消滅のための要件とすることは、合理性がない。(日弁連、札幌弁、JR貨物)
- ・ 標準運送約款には、運送人の責任の特別消滅事由に係る要件に「支払」がないなど、現行の実務では「支払」が要件でないことが通常であることから、「直ちに発見できる」一部滅失や損傷の場合に責任消滅の要件から「支払」を削除することは理解する。(日商・東商)

【反対】早大、日本貿易会、日商・東商

- ・ アによれば、荷受人が異議をとどめない場合には、運送人の責任が消滅するにもかかわらず、荷受人は運送賃債務を負担し続けることになり、公平性を著しく欠く。

(早大, 日本貿易会)

- ・ 現行の規律は、あえて運送料及び費用の支払を要件とすることにより、実質的に双方の基本的な債務の履行が完了している場合に限ってこの特別な規律を適用することによって、当事者間の衡平に配慮したものであり、妥当である。(早大)
- ・ 大量の運送が行われる事業者間取引の場面においては、運送品を受け取る時に全ての検品を行うことは困難な場合が多く、また、運送品の性質や梱包の方法などによっても受け取り時の検品のあり方は多様である。したがって、受取時に異議をとどめないことのみをもって、運送人の責任消滅の要件とすることは妥当ではない。

(日商・東商)

- ・ 運送人に対する損害賠償請求権の得喪を、運送契約の締結者ではない荷受人に全て負わせている点で特異な規定である。(日本貿易会)
- ・ 実務上は、損傷や一部滅失が直ちに発見できるものであるか否かにかかわらず、運送人は、荷受人から通知を受ければ、対応を検討することが多いようである。各種標準約款では「2週間」とする例が多いことなども含め、実態を踏まえた規律とすべき。(日商・東商)
- ・ 運送品に直ちに損傷等を発見できない場合であっても、受取から2週間以内にその旨通知しなければ、荷受人は運送人に対する損害賠償請求権を喪失するが、国際海上物品運送法における同種の規定は、3日以内にその通知を発しなかった場合には、滅失及び損傷がなく引き渡されたものと推定されるという規律であり、これと比べて、荷主に極めて厳しい。(日本貿易会)

【その他の意見】

- ・ 荷受人が一般消費者等の商人以外の者である場合、必ずしも速やかに運送人に責任の追及をすることが可能であるとは限らず、商人以外の荷受人の権利は運送人保護の要請よりも高いとも考えられるため、商法第588条第1項(ただし書を含む)の適用範囲を商人間の運送に限定することを検討すべき。(日弁連)
- ・ 商法第588条が商人間以外にも適用されることにつき、危惧を覚える。(海事代理士1名)
- ・ 消費者が荷受人である場合に、商法第588条第1項を適用することに反対する。本条は、商法部会での学者の発言によれば、元々は、商人が荷受人になることを想定して規定ができており、消費者が荷受人である場合の合理性が説明できなくなっている。消費者が荷受人である場合については、国際海上物品運送法第12条第2項の規律の採用も考えられる。(商法学者1名)

イ 下請運送人の責任に係る商法第588条第1項ただし書の適用に関して、次のような規律を設けるものとする。

運送人が更に下請運送人に対して運送を委託した場合における運送

品の損傷又は一部の滅失(直ちに発見することができないものに限る。) についての下請運送人の責任は、荷受人が所定の通知期間内に運送人 に対して通知を發したときは、下請運送人の責任に係る通知期間が満 了した後であっても、運送人が当該通知を受けた日から2週間を経過 する日までは、消滅しない。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、JR貨物、JAFA

- ・ 元請運送人が複数の下請運送人等を使用した場合に、元請運送人が荷受人から通知を受けた時には、元請運送人が下請運送人に求償のための通知をしようにも、2週間の通知期間が経過している事態が想定される。(日弁連、札幌弁、明大)
- ・ 弊社の輸送形態の一つには、オフレールステーションで貨物を引き受け、最寄りの貨物駅までの代行輸送を貨物自動車運送事業者に業務委託し、その後、最寄駅で弊社が貨物を受け取り、鉄道輸送により着駅まで輸送し、貨物を荷受人に引き渡すものがあるが、代行輸送中に損傷が生じた場合に、荷受人に引き渡した日から2週間を経過する直前に荷受人から通知が届いたときは、当該代行輸送の委託先事業者との関係では、既に2週間が経過している場合がある。このような場合、現行の実務では、委託先会社が弊社に対して商法第588条の規定によりその責任の消滅を主張することはないものの、イの規律によって業務を委託する側としての弊社の権利が担保されることになる。(JR貨物)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 「荷受人が所定の通知期間内に運送人に対して通知を發したときは」について、実務上、運送品の損傷等を発見した荷受人がまず荷送人にその旨を連絡し、これを受けて荷送人が運送人に対して通知を發する(その場合、荷受人は運送人に対して特段の通知をしない)ことが少なくないことから、「荷受人」を「荷受人又は荷送人」に改めるべき。(JAFA)

(2) 期間の経過による責任の消滅

消滅時効に関する規律(商法第589条、第566条)を次のように改めるものとする。

ア 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(運送品の全部の滅失の場合にあっては、その引渡しがされるべき日)から1年以内に裁判上の請求がされないときは、消滅する。

イ アの期間は、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。

ウ ア及びイのほか、国際海上物品運送法第14条第3項と同様の規律

を設ける。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，JR貨物，JAFA，ヤマトエクスプレス，
JIFFA

- ・ 実務上，運送人に対する損害賠償請求訴訟は，1年以内に提訴されている。（日弁連）
- ・ 大量に不特定多数の貨物を運送する運送人のリスクの予見可能性を高めることや，法的安定性を図ることは妥当である。（日弁連，札幌弁，JAFA）
- ・ 当事者の合意により期間を延長することができることは，実務と合致している。（日弁連，札幌弁）
- ・ 国際海上物品運送法第14条と同趣旨の規定であるので，妥当である。（日弁連，JIFFA）
- ・ 運送品の損傷又は一部滅失の場合は，必ずしも運送人が悪意であるとは限らないので，時効期間が1年となることが十分に考えられる。他方，全部滅失又は延着の場合は，運送人は当該滅失等について常に悪意となることから，現行法によれば，時効期間は5年となる。しかし，一部滅失，全部滅失，延着のそれぞれの相違は相対的であり，それぞれにつき消滅時効に関する規律を異なるものとするのは，分かりやすさという観点から相当ではない。（東弁）
- ・ 現在の運送約款には1年間の消滅時効を記載しているが，より明確化を図るべき。（ヤマトエクスプレス）
- ・ 大量輸送の特性に鑑み，損害賠償等の権利関係については迅速に確定することが運送人として望ましいという観点から，原則として中断のない除斥期間の考え方には合理性がある。（JR貨物）
- ・ 補足説明にもあるとおり，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変わるものではないと考え，運送人の善意・悪意を問わない考え方には合理性がある。（JR貨物）
- ・ 国際海上物品運送法第14条第3項と同様の規律であるウについて，元請運送人が荷送人に対し一義的に責任を負う立場にあることに鑑み，その下請運送人の責任がその後一定期間残るという点も合理性がある。（JR貨物）
- ・ 少なくとも荷主が事業者である場合の規律としては，合理的である。（早大）

【反対】明大，日本貿易会，商法学者1名，弁護士1名，個人1名

- ・ 商法第588条において，荷受人の運送品の受取により運送人の責任が消滅する特別消滅事由を規定し，同法第589条では，運送人の責任は荷受人が運送品を受け取ってから1年で消滅する短期消滅時効を規定しており，現行法上運送人は既に手厚く保護されている。（日本貿易会）
- ・ 宅配便など消費者も対象とする運送の総則規定に，なぜ事業者を対象とし，しか

も条約の国内法である国際海上物品運送法の除斥期間と同様の規律を及ぼすのか。
(日本貿易会)

- ・ 消滅時効を除斥期間に改めると、消滅時効の中断・停止・運送人が悪意の場合の例外がなくなり、消費者を含む荷主全般にとって、甚だ不利益である。(日本貿易会、商法学者1名)
- ・ 馴れていない消費者や国内運送において保険を付保していない事業者(国内運送では国際海上運送に比し付保率が低く、保険会社等の助力も得られない)が多い中、トラブルの発生は必至である。(日本貿易会)
- ・ 悪意の意義に関して見解が分かれているが、これを、故意に運送品を滅失・損傷させたり、滅失・損傷を隠蔽するという意味に解するのが多数説であり、この見解によるときは、現行法の趣旨は、運送人に不徳義な点があつて短期時効の利益を与えるべきではないという法政策的な考慮に求められると考えられる。これに対し、中間試案によると、運送人の責任は、その主観的態様にかかわらず、原則として1年の除斥期間に服することになるが、法政策上の観点から果たして妥当であるか疑問である。(明大)
- ・ ウに反対する。国際海上物品運送法第14条第3項は、「運送人が第1項の期間内に、損害を賠償し、又は裁判上の請求をされた場合においては」という独自の限定を付しているため、運送人の第三者に対する求償権が問題となる場合には、対応に苦慮することが多い(荷主・運送人・第三者の三者合意を取り付けようとしてもうまくいくとは限らない。また、運送人から、事故発生から何年も経った後で、突然、第三者への求償について相談を受けることもある。)。よって、そもそも同項自体を改正すべきであつて、現行の同項と同様の規律を設けることとするウの提案は、不適切である。(弁護士1名)
- ・ 民法(債権関係)改正案は、短期消滅時効をおおむね撤廃し、原則として債権は5年の消滅時効にかかることとしているので、運送人の責任についても、同様に、原則として、5年の消滅時効にかかることとすべき。(個人1名)

【その他の意見】

- ・ 荷主が事業者でない場合においては、荷主にとっての不利益が著しいのではないかとの懸念が残る。(早大)
- ・ 責任の消滅に必要な期間を6か月に短縮すべき。(ヤマト運輸)

9 不法行為責任との関係

運送契約に基づく責任と不法行為に基づく責任との関係について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】商法には特段の規定を設けないものとする。

【乙案】次のような規律を設けるものとする。

(1) 運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定は、運送品の滅失等についての運送人の荷送人又は荷受人（当該運送契約による運送を容認した者に限る。(2)において同じ。）に対する不法行為による損害賠償の責任について準用する。

(2) (1)により運送人の責任が減免される場合には、その責任が減免される限度において、当該運送品の滅失等についての運送人の被用者の荷送人又は荷受人に対する不法行為による損害賠償の責任も減免される。ただし、運送人の被用者の故意又は重大な過失によって運送品の滅失等が生じたときは、この限りでない。

【甲案に賛成】慶大，明大，上野トランス，電子情報産業協，日本貿易会，石油連盟，
機械輸出組，日商・東商

- ・ 債務不履行についての賠償請求と不法行為についての賠償請求は、請求権競合が一般に認められており、債務不履行責任の減免に係る規定は、不法行為責任には及ばないのが我が国の私法における原則となっている。(日本貿易会，石油連盟，日商・東商)
- ・ 債務不履行責任と不法行為責任との競合は、契約上の債務履行に関して一般に生じ得る問題であり、運送契約に限って立法的解決を図ることにはちゅうちょを覚える。(明大)
- ・ 被害者になる荷主の立場を考慮すると、運送契約についての原則を変えるだけの理由があるとは考えにくい。(日商・東商)
- ・ 不法行為責任を追及する際には、被害者たる荷主が立証責任を負うが、困難な立証が認められた場合においても、債務不履行と同様に責任を減免することは、不法行為責任の趣旨を著しく減殺し、被害者保護を図りにくくするものである。(日本貿易会，日商・東商)
- ・ 荷主が民法上の不法行為責任を追及する場合には、契約責任を追及する場合よりも重い立証責任を負担し、過失相殺もされる上、契約責任についても商法に運送人の責任を減免する規定があることに照らすと、荷送人の保護を図ることにより、運送人と荷主の調和と公平性を保つことが重要である。(日本貿易会)
- ・ 運送人と荷受人とは契約関係にないにもかかわらず、荷受人に契約上の規律を及ぼすのは疑義がある。実際、運送品の所有者で契約に関わらない者が自己の関知しない契約に拘束されるのは不当である。(日本貿易会)
- ・ 荷受人は物品運送契約の当事者ではないため、一定の不利益を被る場合には、何らかの関与が必要であるところ、具体的な要件については、今後の判例・学説の展開を待って規律すべき。最高裁平成10年4月30日判決は、宅配便に関して約款上の免責条項が援用されたという特殊な事案に関するものであり、具体的な規範内

容（単なる容認で足りるかどう）も明確ではなく、直ちに明文化することはできない。（慶大）

- ・ 乙案の荷受人の範囲について、「当該運送契約による運送を容認した者」との限定が付されているが、かえって解釈上の疑義を生ぜしめる可能性がある。（明大（一部）、船協）
 - ・ 例外事由がある場合は、最高裁宅配便判例のように信義則で規律すればよい。（日本貿易会）
 - ・ 解釈に委ねることによって、より柔軟かつ適切な解決が図れるケースもありうる。（明大、早大）
 - ・ 現行法の下で、実務における支障はない。（電子情報産業協、機械輸出組）
- 【乙案に賛成】日弁連、札幌弁、東弁、日大、通運連盟、全ト協、地区通運協、全通連、JR貨物、ヤマト運輸、内航総連、JAFA、DHL、連合、全日海、商法学者1名

(1)について

- ・ 一般的に債務不履行責任と不法行為責任は請求権競合になるところ、運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定を不法行為による損害賠償責任にも準用しないと、当該責任減免の趣旨が没却される。（日弁連、札幌弁、東弁、早大、通運連盟、全ト協、地区通運協、全通連、内航総連、JAFA、連合、全日海）
- ・ 物品運送契約は、滅失等に関する紛争が生じやすい契約類型であり、画一的に責任の額等を定め、又は早期かつ画一的に運送人の責任を消滅させる必要性が高い。（札幌弁、通運連盟、全通連、JR貨物）
- ・ 貨物利用運送事業者は、低廉な運送賃を対価として運送している。（JR貨物、JAFA）
- ・ 運送人の責任を減免する旨の商法の規定について容認していない者との関係においてまで当該規定を及ぼすのは、利益衡量として妥当とはいえない。（日弁連、東弁）
- ・ 運送契約による運送を容認していない荷受人に対し、過失により運送品の滅失等を惹起した運送人との関係で、運送人の責任減免事由の規定を適用することに関してはちゅうちょされるところ、「荷受人（当該運送契約による運送を容認した者に限る。）」と限定することは、最高裁平成10年4月30日判決を踏襲しており、評価できる。（通運連盟）
- ・ 既に最高裁判例（最判平成10年4月30日）があり、宅配便についてはこれが現行法となっている。（商法学者1名）

(2)について

- ・ 運送人の被用者は、運送人の指揮監督を受けて運送人の事業の執行に従事するものであるから、運送人の責任を超える責任を負わせるのは妥当でない。（日弁連、札幌弁、東弁、早大、全ト協、内航総連）

- ・ 被用者に重い責任を課すと、事実上その最終的な負担が運送人に転嫁され、運送人の責任を減免する趣旨を没却する。(日弁連、札幌弁、東弁、早大、全ト協)
- ・ 弊社が提供する鉄道輸送サービスについては、軌道や車両、荷役に関する多様な設備を多様な従事員が使用することによってつくられるものであることから、乙案の(2)の規律について運送人の被用者もその対象とすることは、鉄道運送人としての健全な発展のためには不可欠である。(JR貨物)
- ・ 同趣旨の国際海上物品運送法第20条の2第5項では、ただし書に対応する主観的要件として「損害の発生のおそれがあることを認識しながらしたその者の無謀な行為」と規定されているが、これは日本法における伝統的な主観に関する概念にはなじまず、あえて「重過失」と区別する実益も大きくない。(日弁連)

【その他の意見】

乙案の(1)について

- ・ 荷受人について、「当該運送契約による運送を容認した者に限る。」という要件は不要である。(ヤマト運輸)
- ・ 乙案のような規律を設ける場合には、「当該運送契約による運送を容認した者に限る。」等とあるのは、削除すべき。もし上記の乙案のままであるならば、むしろ、全てを解釈論に委ねる甲案の方がよい。その理由は、運送人は、自己の責任は運送契約に関連する法令及び契約条項により引き受けた責任範囲内にとどまることを前提として、大量の運送品を低廉な運賃で引き受けていることに照らすと、運送人の責任の予測可能性の確保を図る必要があり、運送人が不法行為責任の追及により当該責任範囲を超えて(運送契約上の抗弁の対抗ができずに)責任を負わされる事態となるのは、例外的な場合に限るべき。最高裁平成10年4月30日判決は、「信義則」を適用したケース・バイ・ケースの判断であるから、むしろ、荷受人も運送契約上の抗弁の対抗を受けることを原則とした上で、個別事案の中で、必要に応じて信義則の適用により妥当な解決を図れば足りることにある。(船協)
- ・ 「当該運送契約による運送を容認」の具体的な要件を明確化すべきである。(日弁連)
- ・ 荷受人の範囲の限定に関し、「当該運送契約による運送を容認した」との規定振りでは、相当程度の厳密な容認が要求されることになるとも考えられることから、最高裁平成10年4月30日判決の射程を適切に見定めた上で、それに応じた規定振りとする必要がある。(最高裁(一部))
- ・ 対象となる荷受人を「当該運送契約による運送を認容した者」とすれば、解釈いかんではその範囲は極めて限定されることになり、提案の趣旨を徹底することができないおそれがあるので、これを「運送を容認した者」などと修正すべき。その理由につき、最高裁平成10年4月30日判決は、「荷受人も、少なくとも宅配便によって荷物が運送されることを容認していたなどの事情が存するとき」というのであ

って、「当該運送契約（この場合は宅配便）」以外の運送による場合を全て射程外とする趣旨ではないと思われ、「当該運送契約による運送」に限らず、少なくとも荷受人が容認していないことが明白であるような種類（運送品の性質に照らして、著しくリスクが高い運送形態であるなど）の運送の場合を除いては、同じ結論となるべきではないかと考える。（早大）

- ・ 運送が極めて公共的なインフラとして国民生活において日常的に利用されている現状を踏まえれば、少なくとも運送契約に基づいて運送されることを認容している荷受人に対しては運送契約法の規律を及ぼすことに理由がある。その上で、むしろ荷受人が当該運送契約による運送を容認していなかった場合に、その容認していないことの立証責任を荷受人に負担させて、この場合に限り適用除外とする方法も考えられる。（早大）

乙案の(2)について

- ・ 運送人の被用者の故意又は重大な過失により運送品の滅失等が生じた場合にだけ不法行為による損害賠償責任を加重する理由はないため、乙案の(2)のただし書は不要である。（DHL）

国際海上物品運送法第20条の2第1項の「荷受人」について

- ・ 国際海上物品運送法第20条の2第1項の「荷受人」の改正（補足説明18頁参照）には、反対である。その理由は、国際海上物品運送法第20条の2第1項は「荷受人」に何の限定もしておらず、これが適切な立法である。特に、国際海上物品運送の場合、国際貿易の促進という観点からも、運送人の責任の予測可能性の確保という観点が一層重要であり、他方、国際海上運送は、国際貿易の履行局面であるから、荷受人すなわち輸入者が運送を容認していないという事情があることは、他の運送以上に想定し難い。もし今これを改正すれば、船荷証券所持人の場合には無限定に抗弁の対抗が認められることとの対比上、海上運送状の利用を阻害する一大要因となりかねない。なお、船荷証券所持人の場合に限定が加えられていないのは、当該証券の裏書譲渡を受け取得しており契約上の権利を承継しているからと解されるが、それ以外の荷受人の場合（海上運送状が発行されている場合）も、輸入者としての実情はほとんど同じである。（船協）

10 複合運送

複合運送契約に関し、物品運送についての総則的規律の適用があることを前提に、次のような規律を設けるものとする。

次に掲げる運送のうち二以上の運送を一の契約で引き受けた場合における運送品の滅失等については、運送人は、当該二以上の運送のうち当該滅失等の原因が生じたもののみを荷送人から引き受けたとしたならばその運送契約について適用されることとなる我が国の法令又は我が国が締結した

条約の規定に従い、損害賠償の責任を負う。

- (1) 陸上運送 ((2)及び(3)を除く。)
- (2) 鉄道運送
- (3) 軌道又は無軌条電車による運送
- (4) 海上運送 ((5)を除く。)
- (5) 船舶による運送で船積港又は陸揚港が本邦外にあるもの
- (6) 航空運送 ((7)から(10)までを除く。)
- (7) モントリオール条約に規定する国際運送
- (8) 1929年ワルソー条約に規定する国際運送
- (9) 1955年ヘーグ議定書改正ワルソー条約に規定する国際運送
- (10) 1975年モントリオール第4議定書改正ワルソー条約に規定する国際運送

【賛成】 日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大、ヤマト運輸、船協、J A F A、J I F F A、日本貿易会、石油連盟、海事代理士会、海事代理士1名

- ・ 現在の取引実務において複合運送契約は一般的であり、これに関する法律関係を明確化するために、複合運送契約に関する規律を設けることが望ましい。(日弁連、札幌弁、東弁、明大、海事代理士会)
- ・ 諸外国の法制においても、複合運送契約に関する規律を設けるものがある。(札幌弁)
- ・ 運送区間ごとに、その運送手段に応じた規律に服することとするのが、分かりやすい。(日弁連、東弁)
- ・ 日本法が準拠法となり、我が国の商法の適用を受ける複合運送契約を締結した荷主の予測可能性を重視することが分かりやすく、現在の実務とも合致している。(日弁連、東弁、明大)
- ・ 現在の社会と経済情勢の変化に合致している。(阪急エクスプレス、J I F F A)
- ・ 今後の輸送・契約形態の多様化への対応が可能となる。(石油連盟)
- ・ 予測可能性の容易さに照らして、「その運送契約について適用されることとなる我が国の法令又は我が国が締結した条約の規定に従い」としたことに賛成できる。(明大、日本貿易会)
- ・ 我が国が批准していない条約等の規定に準拠するような規定にすべきではない。(明大、J A F A)

【反対】 なし

【その他の意見】

- ・ 商法(運送・海商関係)部会資料10 ((1) 陸上運送、海上運送又は航空運送のうち二以上の運送を一の契約で引き受けた場合における運送品の滅失等については、

運送人は、当該二以上の運送のうち当該滅失等の原因が生じたもののみを荷送人から引き受けたとしたならばその運送契約について適用されることとなる我が国の法令又は我が国が締結した条約（(2)において「法令等」という。）の規定に従い、損害賠償の責任を負う。(2) (1)の規律の適用については、陸上運送、海上運送又は航空運送のうち商法以外の法令等の規定により運送人が運送品の滅失等についての損害賠償の責任を負うものごとに、それぞれ別の運送とみなす。) のとおり条文化することで問題ない。(日本貿易会)

- ・ 複合運送契約をあえて定義しなくても、中間試案第1・2において、場所的要素を含んだ上で「陸上運送」、「海上運送」又は「航空運送」が定義されているので、損害の原因が生じた場所に従って、商法における陸上運送、海上運送又は航空運送のいずれかに性質決定されればよい。(慶大)
- ・ 「我が国の法令又は我が国が締結した条約」との限定は不要である。当事者は元請運送人と荷送人であり、「一の契約」の準拠法が日本法であり、損害賠償に関しては他国の法を準拠法とするという当事者間の特別の定めがない以上、当然に日本法に従って適用法規が定まる。(慶大)
- ・ 港湾における物品は港湾運送事業者が取扱いを行うため、運送責任の範囲を考えた場合、海上運送は商法第684条に規定する船舶による運送とすべき。(海事代理士会)
- ・ 国内海上運送と国際海上運送とを一の契約で引き受けた場合、その契約は、一つの国際海上運送と評価すべき。(船協)
- ・ 当該滅失等の原因が生じたのがどの運送区間かわからない場合について、例えば、当該二以上の運送のうち運送距離が一番長いものを当該滅失等の原因とみなす、賠償責任が一番軽いものを適用するなどの規定を設けるべき。(DHL)

11 貨物引換証

商法第571条から第575条まで及び第584条を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大（一部）

- ・ 近時の実務において貨物引換証は使用されていないところ、使用されていない規定を残しておく必要はない。(日弁連、札幌弁、東弁)
- ・ 将来的に貨物引換証が利用される可能性は小さい。(札幌弁)

【反対】明大（一部）

- ・ ドイツにおいては、CMRの下での貨物引換証の発行の可能性が指摘されている。我が国についても、遠い将来、日韓海底トンネル、あるいは北海道と樺太の間に海底トンネルができ、ヨーロッパにおけるのと同様に、他国との間で海運によらない

貨物の輸送が考えられなくもなく、そうであるとする、CMRのごとき協定が韓国やロシアとの間で必要となるかもしれない、貨物引換証がそこで必要となるかもしれない。そして、その協定を結ぶ際には、我が国の立場を主張するために、国内法の中に貨物引換証に関する規定があった方がよいのではないか。(明大(一部))。

【その他の意見】

- ・ 現在、貨物引換証の利用例がないからという理由で、今後の利用が全く想定できないというのは、やや短絡的な思考に思える。確実な引渡しや転売を制限したい商品などの運送に有用な制度として、任意的に残置させることも検討すべきではないか。(海事代理士1名)

第3 旅客運送についての総則的規律

1 総論

商法第2編第8章第3節(旅客運送)の規律について、2から5までのような見直しをした上で、これらを陸上運送、海上運送及び航空運送のいずれにも適用するものとする。

【賛成】 日弁連、札幌弁、日大、商法学者1名、海事代理士1名

- ・ 後記2から5までの規律は、いずれも陸上運送、海上運送及び航空運送に統一的に適用されるべき。(日弁連、札幌弁)
- ・ 陸海空に共通する総則的規律を設けることが分かりやすい。(明大)

【反対】 なし

【その他の意見】

- ・ とりわけこれまで法規制の存在していなかった国内航空運送について、規律が設けられることは、歓迎すべきことである。(日大)
- ・ 宇宙の商用利用を念頭に、新しい規制がかえって新たな実務の進展を阻むことがないように注意が必要である。(日大)

2 旅客運送契約

旅客運送契約は、運送人が旅客を運送することを約し、相手方がこれ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、その効力を生ずるものとする。

【賛成】 日弁連、札幌弁、日大、明大、消費生活相談員協、海事代理士1名

- ・ 物品運送だけではなく旅客運送についても、旅客運送契約の冒頭規定を置き、基本的な契約の内容に関する規定を設けることが望ましい。(日弁連、札幌弁、消費生活相談員協、明大)

- ・ 規定内容が妥当である。(札幌弁)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 鉄道旅客運送においては、旅客運送契約の効力発生時期が内容によって異なることがあり得（例えば、乗車券類の取扱いについては運送賃を支払うことを約することによって効力が発生するが、安全配慮義務については改札口の通過時又は列車の乗車時等から効力が発生する等の考え方もあり得る）、中間試案の表現は、旅客運送契約の（成立要素を示すばかりでなく）効力発生時期を一律に定める趣旨だと理解される可能性もあり、そのままの形では問題がある。（JR旅客各社）
- ・ 契約の成立に係る重要事項であるので、「相手方」の範囲を定める必要があるのではないか。（海事代理士1名）

3 旅客に関する運送人の責任

(1) 商法第590条第1項の規律に関し、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】商法第590条第1項の規律を維持した上で、次のような規律を設けるものとする。

商法第590条第1項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。

(注) 商法第786条第1項（同法第739条のうち、船舶所有者の過失又は船員その他の使用人の悪意重過失により生じた損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする部分を準用する部分に限る。）は、いずれの案による場合でも、削除するものとする。

【甲案に賛成】慶大、小豆島町、福祉輸送協、全タク連、京成バス、バス協、第一交通、JR旅客各社、長距離フェリー協、日本旅客船協、鹿児島旅客船協、フェリーさんふらわあ、神戸旅客船協、四国旅客船協、新日本海フェリー、太平洋フェリー、阪九フェリー、松山フェリー、宮崎カーフェリー、個人1名

乙案の規律を設ける具体的な必要性がないことについて

- ・ 旅客運送の当事者間の関係には様々なものがあり、一律に片面的強行法規とすべきではない。消費者契約法、民法第90条（さらに民法改正によって設けられる定型約款に関する規律）に従って免責特約が無効となる余地はある。（慶大）
- ・ 鉄道旅客運送の多くの運送事業者においては、運送の遅延による免責条項以外に

は、運送人の責任を減免する内容の特約は設けていない。また、乙案で無効とすることを想定しているような特約は、現行法においても、消費者契約法や信義則により無効となることが多いのではないか。そうすると、商法において、乙案のような規律を重ねて規定する必要はない。(JR旅客各社)

- 道路運送法第3条に規定する一般乗用旅客自動車運送事業を営む事業者は、一般乗用旅客自動車運送事業標準運送約款に基づき、旅客との運送契約を締結しており、同約款では、旅客に対して不利な条項は規定されていない。(福祉輸送協, 全タク連)
- 道路運送法に基づく国土交通大臣の定めた標準運送約款又は国土交通大臣の認可を受けた運送約款は、制定又は認可に当たって、「公衆の正当な利益を害するおそれがないもの」と判断されたものである。(第一交通)
- 飲食や宿泊に関するサービス業など、消費者の生命又は身体を害するおそれがある事業は、旅客運送以外にも多数存する。その中で、なぜ旅客運送契約のみをとらえて、乙案のような規律を設けるのか、その理由及び必要性に疑問がある。(JR旅客各社)

乙案を採った場合の運送サービスへの悪影響について

- 現行法の規律で、旅客にとって十分な補償等がされているにもかかわらず、乙案を採用することとなると、事業者が事業運営自体を萎縮することになり、社会生活自体を混乱に陥らせることにつながりかねない。(福祉輸送協, 全タク連)
- 報道関係者の依頼に応じ、大規模な地震や火山の噴火等のような緊急時などの輸送において、運送会社が損害賠償責任の全部又は一部を負わない旨の誓約書を交わす場合があるが、乙案によりそのような特約が無効となると、運送会社が運送の引受けをちゅうちょするおそれがある。(バス協, 第一交通)
- 病人の搬送や災害時の輸送等、旅客側も危険であることを承知して行う運送や自治体等からの要請を受けて行う運送を引き受けることができなくなるおそれがある。(JR旅客各社)
- 大規模な地震や火山の噴火等のような緊急時などの輸送においては、運送人の損害賠償責任につき、原則として保険でカバーされない。(第一交通)
- 鉄道事業者の多くは、運送の遅延による損害賠償義務についての免責規定を約款で定めているが、乙案が採用されると、例えば、遅延により身体に不調が発生した等の場合に、その免責規定が無効となる余地が生まれてしまう。こうした場合、損害賠償額が膨大になることも予想され、鉄道事業者としては、大量の旅客を安価で運送することが困難になるおそれがある。(JR旅客各社)
- 「運送人の責任」の範囲は、本来、運送そのものに係る範囲に限定されるべきであるが、乙案が採用され、例えば、運送に付随するサービス(食堂車等での食事の提供、イベント列車等でのイベントや特別な設備の提供)に起因する責任にも片面的強行法規が適用されるとすると、運送に関係なく同様のサービスを提供する場合

と比較して、魅力的な幅広いサービスの提供を萎縮させるおそれがある。（JR旅客各社）

特に海上旅客運送について

- ・ 海上旅客運送においては、気象・海象情報についても、安全運航を図るべく出航前に可能な限り収集しているが、予期せぬ荒天や偶発的に発生する三角波との遭遇、海上からは視認不能な鯨等の海洋生物や海中に浮遊する流木等との衝突等、不測の事態が発生するおそれがある。また、国内旅客船には医療設備がなく、医師も乗船していないため、出産や急病人が発生した場合等の緊急の対応は、ほとんどできない。特に長時間運航する航路では、緊急事態が発生しても、船舶の喫水、港の水深、接岸設備等の問題もあり、すぐに近くの港に入港することはできず、また、海上保安庁等に陸上の医療機関への搬送を依頼するとしても長時間を要することとなる。（長距離フェリー協、日本旅客船協、オーシャン、鹿児島旅客船協、フェリーさんふらわあ、名門大洋フェリー、神戸旅客船協、四国旅客船協、新日本海フェリー、太平洋フェリー、阪九フェリー、松山フェリー、宮崎カーフェリー）
- ・ 旅客船事業者の中には、特に航海中に健康に支障を来す可能性のある妊婦、重病人の旅客等に対して、上記の海上旅客運送の危険性等を説明し、それでも乗船したいという旅客に対しては、「旅客の自己責任により乗船するものであり、不測の事態が生じても旅客船事業者に迷惑をかけない」又は「旅客船事業者に一切の責任を問わない」等の誓約書等の提出を求めているところが多い。特に、航海時間が4時間を超える航路では、ほとんどの旅客船事業者がこの措置を行っている。また、東日本大震災では、多くの旅客船事業者が要請を受けて緊急輸送を行う等、旅客船は災害時にも出動しているが、場合によってはリスクの大きい輸送等を要請される可能性もないとはいえず、このような場合にも誓約書等と同様な取り決めを結ぶ必要が生ずることもある。（長距離フェリー協、日本旅客船協、オーシャン、鹿児島旅客船協、フェリーさんふらわあ、名門大洋フェリー、神戸旅客船協、四国旅客船協、新日本海フェリー、太平洋フェリー、阪九フェリー、松山フェリー、宮崎カーフェリー）
- ・ 旅客船事業者は、必要な注意義務を果たすことは当然行っているものの、それに加えて、万が一トラブルが発生した際に、当時の気象・海象の状況を正確に再現することが不可能であることから、旅客船事業者側において注意義務違反がなかったことを立証することがほぼ不可能に近いので、そのような場合に備えて、誓約書等を取得している。（長距離フェリー協、日本旅客船協、オーシャン、フェリーさんふらわあ、名門大洋フェリー、新日本海フェリー、阪九フェリー、宮崎カーフェリー）
- ・ 果たすべき注意義務の範囲についての具体的基準が定められずに強行規定化され、誓約書等の効力が無効となる可能性が高くなった場合、リスクの高い運送の引受け

を拒絶せざるを得ない。そうなった場合には、妊婦・病人であることを事前に申告することなく、海上旅客運送人に無断で乗船するケースが増加することが考えられ、現場に大きな混乱をもたらすことが想定される。(長距離フェリー協, 日本旅客船協, オーシャン, 鹿児島旅客船協, フェリーさんふらわあ, 名門大洋フェリー, 神戸旅客船協, 四国旅客船協, 新日本海フェリー, 太平洋フェリー, 阪九フェリー, 松山フェリー, 宮崎カーフェリー)

- ・ 妊婦や病人の輸送については、船の揺れなどによる体調の悪化のおそれや、緊急時の船内対応にも限界があることから、乙案を採ると、民間のフェリー事業者がリスクを恐れて、妊婦・病人の輸送を断るケースが増加するという懸念があるが、離島における妊婦・病人の円滑な輸送に支障が生ずることのないよう、十分に配慮されたい。(小豆島町)
- ・ 日本旅客船協会会員の旅客船事業者に限れば、安全運航の取組等もあり、過去50年以上にわたり、乗客が死亡するような海難事故は発生させておらず、現行の商法第590条第1項の下で、国土交通省による各種の安全法制の充実を通じて、利用者保護の強化を図っていくことは十分に可能である。(長距離フェリー協, 日本旅客船協, オーシャン, フェリーさんふらわあ, 名門大洋フェリー, 新日本海フェリー, 阪九フェリー, 宮崎カーフェリー)

その他について

- ・ 乙案によって片面的強行法規とされる範囲を定量的に限定することは、個別具体の事例が数多く存在する中では、極めて難しい。(京成バス)

【乙案に賛成】札幌弁, 日大, 明大, 全国消団連, 神奈川消団連, 消費生活相談員協, 消費者機構日本, 商法学者1名

乙案の規律を設けるべき具体的な必要性について

- ・ 遊覧航空の事業者の約款において、人身損害に対する運送人の責任を旅客1人につき2300万円を上限とする条項が現に存在する。(全国消団連, 神奈川消団連, 消費生活相談員協, 消費者機構日本)
- ・ 鉄道旅客運送には標準約款がなく、各社の旅客営業規則では、旅客の人身損害についての運送人の責任に係る規定が存しない現状において、信楽列車事故に係る訴訟(大阪高裁平成14年12月26日判決)などでは、旅客側は、運送事業者の従業員や役員の間における職務分担や行うべき業務の内容等がわからないため、その注意義務違反を主張立証することに苦労した。(全国消団連, 神奈川消団連, 消費者機構日本)

商法以外の法制等では旅客の生命・身体の保護が不十分であることについて

- ・ 消費者契約法第8条では、人身損害の場合の一部免責は無効とならず、同法10条では、個別的な判断がされるので、無効となるか否かが明確ではない。旅客の生命・身体の保護を強調する観点から、商法第590条第1項の規定に反する特約を

一律に無効とすべき。(札幌弁, 全国消団連, 神奈川消団連, 消費生活相談員協, 消費者機構日本)

- ・ 企画型旅行など運送業者と旅行会社とが契約する場合や, 社内旅行や修学旅行など運送業者と会社又は学校とが契約する場合には, 消費者契約法が適用されず, このような場合に人身損害が生じたときに, 約款により免責とされてしまう場合がある。(全国消団連, 神奈川消団連, 消費生活相談員協, 消費者機構日本)
- ・ 人の生命及び身体の安全は, 最も重要な法益である。消費者契約法の改正により当該問題が解決されるかどうか不明である。(商法学者1名)
- ・ 旅客の生命又は身体の侵害に対する保護は, 業法上の規制や解釈に委ねるのでは不明確かつ不十分である。(明大)

陸海空のバランスについて

- ・ 免責約款の有効性に関しては, 海上及び航空の旅客運送契約の場合, ワルソー条約第23条第1項, アテネ条約第18条及び商法第739条・第786条第1項により, 運送人の責任を減免する特約は無効とされたり, その効力が制限されるのに対し, 陸上の旅客運送契約の場合, 格別の規定がないゆえに, 公序良俗・信義則・権利濫用等の一般法理に反しない限り, 免責約款は有効と解さざるを得ないが, このようなアンバランスがあるのは問題である。(明大(一部))

【その他の意見】

乙案を前提に例外規定を設けることについて

- ・ 乙案を採るのであれば, 「妊婦, 重病人などのリスクのある旅客の引受けの際の特約は有効とする」という例外措置を設けるなど, 民間フェリー輸送の「萎縮」が発生しないよう対策を講ずるべきである。(小豆島町)
- ・ 乙案を前提として, 緊急の必要性がある場合その他の運送が行われる特殊な事情により, 旅客の生命又は身体に関する運送人の責任を免除し, 又は軽減することが相当と認められる運送については, 乙案の規律の例外とすべき。理由は, ①旅客の生命及び身体の安全は, 旅客運送において最も重要な要請であること, ②消費者契約法上, 旅客は必ずしも消費者(同法第2条第1項)に該当するわけではなく, また, 旅客が同法の消費者に該当する場合であっても, 旅客の生命及び身体の安全は旅客運送において最も重要な要請なのであるから, 軽過失による責任の一部免除(同法第8条第1項第2号, 第4号参照)を許容すべきではなく, 運送人の責任の制限等を内容とする特約が, 消費者の利益を一方的に害する条項として無効となる(同法第10条)か否かは, 必ずしも明らかではないこと, ③商法第590条の「旅客カ運送ノ為メニ受ケタル損害」の範囲が不明確であるので, 運送人が強行的に負うべき責任の範囲を明確にすべきであること(例えば, (i) 運送人の責任の全部を免除するもの, (ii) 運送人の責任の一部を免除するもの, (iii) 運送に関し注意を怠ったことの主張立証責任を旅客に負わせるもの等の例示を加えること。モントリオ

ール条約第26条参照), ④病人搬送や大規模な災害が生じた場合等には, 運送人の責任を制限する等の必要が生ずる場合があり得ること(物品運送に関する規定であるが, 同旨の強行法規の例として, 国際海上物品運送法第17条参照)にある。(日弁連, 東弁)

- ・ 運送契約に際して運送人は何よりもまず旅客の生命・身体の安全を約すのであり, これを明記することが我が国の一般的な環境における安全管理の現状において, 運送人に過大な負担を強いるものであるとはいえない。ただし, 戦時や災害時等を例示し, 適用を除外する規定が必要である(海事代理士会)
- ・ 特に運送人が特約なくしては運送を引き受けることが困難になるような状況を考慮した一定の例外を許容する規律とすべき。(早大)

規律の明確化について

- ・ 「旅客に不利なもの」が抽象的である。(海事代理士1名)
- ・ 商法第590条の「旅客カ運送ノ為メニ受ケタル損害」の範囲が不明瞭である。(海事代理士1名)

注について

- ・ (注)に記載の条項は, 乙案を採用する場合は, 削除することとしてもよい。乙案は, (注)に記載の条項の趣旨を拡充し, 広く運送手段を問わない規律にするものであるため。(日弁連, 東弁)
- ・ 仮に, 甲案が採用された場合には, 旅客の生命及び身体の安全が最も重要な要請であることから, (注)の規律の削除には反対する。(東弁)
- ・ 乙案を採った場合に, 消費者契約法及び民法(債権関係)改正で導入される約款規制の実効性を阻害しないよう, 立案に当たっては注意が必要である。(日大)

(2) 商法第590条第2項を削除するものとする。

【賛成】 日弁連, 札幌弁, 東弁, 明大, 早大, JR旅客各社

- ・ 現在の裁判実務では, 損害額の算定に当たり, 被害者及びその家族の状況は斟酌されている。(日弁連, 札幌弁, 東弁, 明大)
- ・ 運送事業者としては, 商法第590条第2項の規律の有無にかかわらず, 被害者やその家族の状況等に十分配慮して補償を行っており, 削除しても実務において特段の影響はない。(JR旅客各社)
- ・ 商法第590条第2項を存置することとしても, その適用結果は裁判所に一任されることとなり, 必ずしも旅客の保護に資するわけではない。(日弁連, 東弁, 明大)

【反対】 消費生活相談員協, 日大

- ・ 商法第590条第2項の規律があることにより, 旅客が安心し, その予見可能性が高まることから, 削除すべきではない。(消費生活相談員協)

- ・ 特に弊害がない以上、これを存置すべきである。(日大)

4 旅客の携帯手荷物に関する運送人の責任

商法第592条の規律を次のように改めるものとする。

- (1) 運送人は、旅客から引渡しを受けない手荷物(旅客の身回り品を含む。)の滅失又は損傷については、故意又は過失がある場合を除き、損害賠償の責任を負わない。

【賛成】日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大、早大、JR旅客各社、海事代理士1名

- ・ 携帯手荷物については、旅客の保管下にあることから、受託手荷物と異なり、請求者が運送人の故意・過失を証明した場合に限って運送人が責任を負うとすることが公平である。(札幌弁、明大)
- ・ 旅客の身回り品についても、携帯手荷物と同様の規律とすることが実態に合致する。(日弁連、東弁)

【反対】なし

- (2) 損害賠償額の定額化(商法第580条)、責任の特別消滅事由(同法第588条)その他の物品運送人の責任の減免に関する規定(同法第578条を除く。)は、(1)の運送人の責任について準用する。

【賛成】日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大、JR旅客各社

- ・ 携帯手荷物についての責任が受託手荷物についての責任より重いのは、不均衡である。(日弁連、札幌弁、東弁、明大)
- ・ これまでも、旅客の携帯手荷物や身回り品について、鉄道事業者側の過失によって損傷した場合には、時価による賠償を基本としてきた。(JR旅客各社)
- ・ 準用する規定から商法第578条を除外している点は評価できる。(早大)

【反対】商法学者1名

- ・ 市場での取引が想定されず、また市場価格が算定できない場合が多い手荷物(受託手荷物及び携帯手荷物)について、商法の定額賠償の規律はなじまない。旅客に商法第588条を準用することは酷である。消滅時効に代わる除斥期間の規律の準用にも反対する。(商法学者1名)

【その他の意見】

- ・ 運送品が商品であることを前提とした規定振りになっている商法第580条をそのまま準用することの是非は、(特に「身回り品」を明文で含めているので)なお検討すべき。商法第580条などの趣旨を旅客運送に適した特則(場所的移動による価格の変動を考慮して引渡し日の到達地価格としている点を改めるなど)として、

- 新たに規定することが考えられるのではないか。なお、(2)については、運送契約に委ね、商法に特に規定を設けないことも考えられるが、商法第592条については、同法第578条を含む運送人の責任に関する規定の類推適用が有力に主張されているところ、これらの主張は理論的に適当でないと考えるので、同条の類推適用の余地をなくすという観点からも、適当な規定を設けることには賛成である。(早大)
- ・ 運送人の保護という視点では理解できるが、損害賠償額の定額化の規定を準用することは、旅客の保護につながるとは必ずしもいえない。(海事代理士1名)

5 運送人の旅客運送契約に基づく債権の消滅時効

運送人の旅客運送契約に基づく債権は、1年を経過したときは、時効によって消滅するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、東弁、明大

- ・ 現行法の規律と同様であり、これを変更する必要はない。(日弁連、札幌弁、東弁、明大)
- ・ 現行の民法には「運送賃に係る債権」について1年の短期消滅時効が定められており、その規律を維持することには賛成する。(JR旅客各社)

【反対】日大

- ・ 民法の短期消滅時効に関する規定を運送法に移す際に、時効対象の権利の範囲が拡大するのは、短期消滅時効の不当な拡大である。(日大)

【その他の意見】

- ・ 「運送人の旅客運送契約に基づく債権」と「運送賃に係る債権」との間にどのような差異があるのか、不明確ではないか。例えば、旅客が、輸送障害を発生させた場合、駅員等にケガを負わせた場合、駅の設備や車両等に損害を与えた場合の損害賠償債権にまで1年の消滅時効が適用になると解釈されるおそれもあり、範囲が明確化されない限り、現行の民法の規定(「運送賃に係る債権」と異なる規律を設けるべきではない。(JR旅客各社)
- ・ 商法第798条の船舶衝突による損害賠償請求権の時効期間を2年とする中間試案との間に論理的な整合性が認められず、船主責任制限法では、旅客の人身損害に基づく債権は非制限債権とする取扱いも見られること等と整合するよう、更なる審議を要する。(海事代理士1名)
- ・ 民法(債権関係)改正案は、短期消滅時効をおおむね撤廃し、原則として債権は5年の消滅時効にかかることとしているので、運送人の責任についても、同様に、原則として、5年の消滅時効にかかることとすべき。(個人1名)

第2部 海商法制について

第1 船舶

全般的な意見

- ・ 商法及び関連法規が平水区域を湖，川，港湾と同様に扱うのは，平水区域が年間を通じて比較的静穏であるなど，それ以外の海とは明らかな差異があり，湖，川，港湾と同様に，陸上と異なる特殊な領域での企業活動を規律する海商法を適用することが適切でないと考えられたためである。このような平水区域の実態を考慮し，また，商法第684条の解釈をめぐる争いを防止すべきであることから，今回の改正の機会に，航海の用に供する船舶から平水船が除外されることを明確にすべきである。（鉄道運輸機構）

1 船舶の所有

(1) 総則

ア 発航の準備を終えた船舶に対する差押え等の許容

商法第689条の規律を次のように改めるものとする。

差押え及び仮差押えの執行（仮差押えの登記をする方法によるものを除く。）は，航海中の船舶（停泊中のものを除く。）に対してはすることができない。

イ 船舶の国籍を喪失しないための業務執行社員の持分の売渡しの請求 商法第702条第2項の規律を次のように改めるものとする。

持分会社の業務執行社員の持分の移転又は国籍の喪失により当該持分会社の所有する船舶が日本の国籍を喪失することとなるときは，他の業務執行社員は，その持分を相当な代価で売り渡すことを請求することができる。

アについて

【賛成】 日弁連，札幌弁，日大，明大，連合，全日海，海事代理士会

- ・ 発航の準備を終えた船舶であっても，航海中の船舶と異なり，停泊中の船舶に対する差押えは現実に可能であり，これを禁止する実質的な理由はない。（日弁連，札幌弁）
- ・ 差押えにより航海中の船舶から船舶国籍証書を取り上げると，当該船舶が航行し得ない状態となり，乗組員等の人命にも関わる危機的な状況に陥る可能性もあり，現実的でない。（札幌弁，連合，全日海）

【反対】 東弁

- ・ 発航の準備を終えた船舶に対する差押え等を許容するためには、商法第689条を削除すれば足りる。執行実務上、航海中の船舶を差し押さえられないことは当然であり、これを明文化する意義はなく、かえって、「停泊中」の意義が明白でないために、解釈上の混乱を招くことが懸念される。(東弁)

【その他の意見】

- ・ 「航海」の定義を明確化すべきである。(海事代理士会，海事代理士1名)
- ・ 「停泊中」の定義について明確に示されていないが、今後の検討に当たっては、安全性の確保の観点から、「停泊中」についてどのように定義するのかを慎重に議論すべきである。(連合，全日海)
- ・ 海上運送から平水区域を除外すると、平水区域を航行する船舶は陸上運送途上となり、「航海中」でも「停泊中」でもない不安定な存在となり得る。(海事代理士会)

イについて

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 合同会社に関する規定を欠くなどの不都合に対応する必要がある。(日弁連，札幌弁，東弁)

【反対】なし

(2) 船舶の共有

ア 損益の分配は毎航海の終わりに行う旨の規律(商法第697条)を削除するものとする。

イ 船舶管理人である船舶共有者の持分の譲渡に関する規律(商法第698条ただし書)を次のように改めるものとする。

船舶管理人である船舶共有者は、他の船舶共有者の承諾を得なければ、その持分の全部又は一部を他人に譲渡することができない。

ウ 商法第9条(登記の効力)の規定は、同法第699条第3項の船舶管理人の登記について準用するものとする。

エ 毎航海の終わりに船舶管理人が航海に関する計算を行う旨の規律(商法第701条第2項)を次のように改めるものとする。

船舶管理人は、契約で定める期間ごとに、船舶の利用に係る損益の計算をして各船舶共有者の承認を求めなければならない。

アについて

【賛成】日大，明大，海事代理士会，海洋研，海事代理士1名

【反対】札幌弁，早大

- ・ 新たな航海をなすことは船舶共有者の決議によって決せられ、これに反対した者

の持分買取請求権が認められ、さらに船舶管理人の包括的な代理権から「新ニ航海ヲ為スコト」が除外されているなど、共有船舶の利用は特定航海の実施として把握されており、損益の分配についても、「航海」を標準とした規律を原則とする十分な理由がある。(早大)

- ・ 船舶の共有について、民法の共有の規定によることができるかに関しては、なお検討が必要である。(札幌弁)

【その他の意見】

- ・ 航海単位で損益を計算する実質的理由はないから、この点を改めるのは妥当であるが、民法上も、共有による損益が持分の価格に応じて帰属する旨の規定はないため、損益分配が船舶共有者の持分の価格に応じてなされる旨の規律は維持すべきである。(日弁連)

イについて

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、早大、海事代理士会、海洋研

- ・ 船舶管理人は、船舶の運航に関して多大な責任と権限を有しており、その持分の譲渡は共有者間の信頼関係を変化させる可能性を有しているため、他の共有者の承諾を得ることは当然である。(海事代理士会)
- ・ これまで明確でなかった船舶管理人の持分譲渡の要件が明確になる。(日弁連、札幌弁)
- ・ 登記実務上、既に承諾書が必要であるとされている。(海事代理士会)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 船舶管理人の持分に担保権を設定する際にも、他の共有者の承諾を要するとはどうか。(海事代理士会)
- ・ 現在では、組合共有であれば契約によって譲渡が制限されており、組合共有でなくとも人的結合のある場合が一般的なことからすると、デフォルト・ルールとして持分の自由譲渡性を認めるべきでなく、船舶管理人に限らず全ての船舶共有者について、その持分の譲渡に他の共有者の承諾を要するとすべきである。(慶大)
- ・ 商法第695条、第698条及び第702条にいう「持分」と、第693条から第699条までの「持分ノ価格」との関係を含め、船舶管理人の「持分」とは何かを明確にすべきである。(海洋研)
- ・ 「他の船舶共有者の承諾」について、全員の承諾を要する趣旨かが不明である。仮に、民主的方法で表決する場合、各共有者の持分比率によるのか否か、当該表決に船舶管理人たる共有者が参加できるのか否かなど、詳細まで規定すべきである。(海事代理士1名)

ウについて

【賛成】 日弁連，札幌弁，日大，明大，早大，海事代理士会，海事代理士1名

- ・ 船舶管理人については，同じく包括的代理権を有する支配人と同様に，第三者にとって重要な事項であるため，登記を義務付け，支配人の登記と同様の規律を及ぼすことが望ましい。(札幌弁)
- ・ 現行法で規定を欠いていた船舶管理人の登記の効力が明確になる。(日弁連，海事代理士会)

【反対】 なし

【その他の意見】

- ・ 船舶管理人の登記の効力について言及することは一応支持できるが，船舶管理人は支配人のような使用人ではなく，事業経営を行う経営代表者に相当するものと考えられるから，この意味合いを明確にできる表現を付記すべきである。(海洋研)

エについて

【賛成】 札幌弁，日大，明大

- ・ 計算の時期を毎航海の終わりまでとする必要はなく，「契約で定める期間」とすることで足りる。(札幌弁)

【反対】 東弁，早大

- ・ 新たな航海をなすことは船舶共有者の決議によって決せられ，これに反対した者の持分買取請求権が認められ，さらに船舶管理人の包括的な代理権から「新ニ航海ヲ為スコト」が除外されているなど，共有船舶の利用は特定航海の実施として把握されており，損益の計算についても，「航海」を標準とした規律を原則とする十分な理由がある。(早大)
- ・ 当事者間に特約がない場合に適用される任意規定が，その規定内容の一部を「契約」に委ねるとするのは相当でない。(東弁)

【その他の意見】

- ・ 航海に関する計算を行うことを要求する実質的理由はないから，この点を改めるのは妥当であるが，「契約で定める期間ごとに」損益の計算をして承認を求めるのは契約上の義務であるから，あえて規定する意義に乏しく，「船舶共有者の請求があるとき」とするなど，実質的意義のある規定となるよう検討すべきである。(日弁連)
- ・ 「契約に定める期間ごとに」との規律を「一定の期間ごとに」と改めるべきである。「一定の期間」という表現は商法第529条でも用いられており，このような規律とすることにより，当事者が契約で定めなかった場合に，何をもって「一定の期間」とすべきかが探求されるという点に意義が見出されることとなる。(東弁)
- ・ 船舶の利用に係る損益の計算のうち，「利用に係る損益」とは何か不明であり，具体的な内容を明らかにすべきである。(海洋研)

- ・ 「承認を求める」と「承認を得る」とでは意味が異なるが、字句どおりの解釈で良いならば支持する。(海事代理士1名)

船舶の所有についてのその他の意見

- ・ 商法第693条から第696条までにおいて、「持分の価格」とすると、新造時の建造費用又は中古船購入時の購入価格など、複数の価格を選択できてしまうため、「持分の比率」としてはどうか。(海事代理士会)

2 船舶賃貸借

船舶賃借人は、商行為をする目的で船舶を航海の用に供するときは、その船舶の利用に必要な修繕をする義務を負うものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 海運実務では、船舶賃借人が修繕義務を負うとするのが一般的であり、各種契約書式でも、船舶賃借人が修繕義務を負う旨が規定されている。(日弁連，札幌弁)
- ・ ドイツ海商法など、外国の立法例でも同様に規定しているものがある。(日弁連)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ この表現からすると、商行為を目的としない航海もあることとなり、賃借人に商法第502条第1号が適用されない賃貸借の場合には、当該船舶に同法第684条が適用されず、船舶登記に関する規定も適用されないが、その場合でも、同法第703条が適用されるかを判断することなく賃貸借の登記がされ得るため、表現を再考すべきである。(海洋研)
- ・ 船舶所有者が修繕費の全部又は一部を負担する事例も存在するため、現行の契約に少なからず影響を与えるので、当事者が合意すれば当該義務の全部又は一部が免責される条項も必要である。(海事代理士1名)
- ・ 定期傭船契約の定義規定を設けるのであるから、船舶賃貸借についても定義を明確にすべきである。船舶賃貸借は、裸傭船契約のみを意味するのか、航海傭船にも適用されるのかが明確でない。(海事代理士1名)

3 定期傭船

定期傭船契約について、船舶の利用に関する契約の一つとして、次のような規律を設けるものとする。

- (1) 定期傭船契約は、当事者の一方が一定の期間艀装した船舶に船員を乗り組ませてこれを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。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大，連合，全日海，海事代理士会

- ・ 定期傭船契約は，実務上，広く一般的に普及している。(連合，全日海)
- ・ 定期傭船契約の法的性質は，運送とは異なる船舶利用契約の一つと考えるのが一般的である。(日弁連，札幌弁)
- ・ 定期傭船契約の定義において，一般的な諸要素が勘案されている。(日弁連)
- ・ 詳細な検討が必要になる定期傭船の定義が明らかになる。(海事代理士会)

【反対】弁護士1名

- ・ 海事紛争処理実務に携わってきた感覚からすると，定期傭船契約の利用目的は運送以外にはないため，船舶の利用に関する契約ではなく運送契約として位置付けるべきである。(弁護士1名)

【その他の意見】

- ・ 定期傭船契約において，船舶提供者には，運航可能な状態の船舶を提供すべき義務があり，原則的には，単に艀装するだけではなく，運航のための需品も準備すべきものであるから，「艀装した船舶」の部分「艀装され需品が補給された船舶」としてはどうか。需品のうち燃料油については定期傭船者の負担となっているが，後記(3)において本規律の例外として規定すれば足りる。(船協)
- ・ 定期傭船契約において，船舶提供者には，堪航能力を保持した船舶を提供すべき義務があり，堪航能力保持の前提ともいえる船舶の艀装は当然のこととして問題とならず，当事者間の分担関係も明確である(特約のない限り，艀装は船舶提供者の当然の義務といえる。)ため，あえて規定する必要はない。また，我が国の海商法上，艀装については船舶所有者概念に含意されているため，「艀装した」は削除すべきである。(早大)
- ・ 重層的・連続的に定期傭船契約が締結される場合，内航海運業法や海上運送法上の運送人たる者は，船舶所有者から最も遠くに位置する定期傭船者となるが，新たな規律における定期傭船者の定義・範囲が明確でない。(海事代理士1名)
- ・ 定期傭船契約は特殊な標準書式に基づいて締結されるのが通常であり，契約当事者間の関係のみを規定するのであれば，特に商法に規定を設ける必要性は認め難いため，規定を設ける場合であっても，典型的な定期傭船契約のごく基本的な事項のみを扱うにとどめるべきである。(早大)

(2) 定期傭船者は，船長に対し，船舶の利用に関する必要な指示(航路の決定に関するものを含む。)をすることができる。ただし，船長の職務に属する事項については，この限りでない。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大，連合，全日海，海事代理士会

- ・ 船舶の利用について船舶提供者及び船長に対して指示する権利は、定期傭船者の基本的な権利であり、規律を設けることが望ましい。(日弁連、札幌弁)
- ・ 実務で用いられている標準的な契約書式では、船舶提供者が航海の安全等の海技事項について責任を負うとされているため、この点が明確になる規律を設けることが望ましい。(日弁連)
- ・ 航海の安全を確保するという船長の職務等を踏まえるべきである。(連合、全日海)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 「航路の決定」が船積港と陸揚港の指定という意味であれば、船舶の利用の本質的要素であり、殊更に特記する必要はない。他方で、これらの指定以上の意味を持たせるのであれば、その内容を明らかにする必要がある。(東弁)
- ・ 「航路の決定」に関して、A港からB港という「航路」及びその際大まかにどの「ルート」を通るかについては定期傭船者の指示権の範囲内であるが、船長には、航海の安全確保の見地から合理的理由があれば、その変更を求め又は指示を拒絶する権限及び職責があると考え余地もあり、また、航路の詳細の決定は、船長の権限及び職責であると考えられる。(船協)
- ・ 「(航路の決定に関するものを含む。)」は削除すべきである。定期傭船者は、航海に関する積地、揚地、貨物、積込み数量等の必要情報を船長に指示するが、当該船舶が航行すべき航路について特定して指示することはなく、それは船長の権限において、当該海域の気象海象等を勘案し選定されるべきものであり、その決定権が定期傭船者にあるかのような表現は妥当でない。(上野トランス)
- ・ 「船長の職務に属する事項」という表現だけでは広汎な事項を指すように見えるとの懸念もあり得るところ、一般論として、定期傭船者の指示権が海技事項に及ばないことについては争いが無いから、このことを明確に表現するため、「航海の安全確保その他船長の職務に属する事項」としてはどうか。「航海の安全確保」のみに限定していないのは、例えば、船員に対する労務指揮権等が定期傭船者の指示権に入るとの誤解を防止するためである。(船協)
- ・ 船舶の利用に関する船長の職務の中には、航海の安全とは無関係の職務も含まれると解されるおそれがあることから、「船長の職務」という規定振りの妥当性については、引き続き検討すべきである。(日弁連)
- ・ 「船長の職務に属する事項」の具体的な検討に当たっては、航海の安全確保の観点から慎重に議論すべきである。(連合、全日海)
- ・ 重層的定期傭船契約の場合に、船長に対して指示権を有するのは最終の定期傭船者であるのかが不明であるため、その点を明確にすべきである。(海事代理士会)

(3) 定期傭船者は、船舶の燃料、水先料、入港料その他船舶の利用のため

に支出した通常の費用を負担する。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 基本的な規律であり，規定を設けることが望ましい。（日弁連，札幌弁）

【反対】海洋研

- ・ 標準書式によることなく，各当事者間で様々な約定をする場合があり，自由に契約し得るべきであるから，あたかも強行規定的に一律の規定を設けるべきではない。（海洋研）

【その他の意見】

- ・ 定期傭船者は，燃料について，単にその費用を負担するのみではなく，供給そのものを行うため，「費用を負担する」という規定振りは誤解を招きかねず，また，需品の供給義務は原則的には船舶提供者側にあり，燃料の供給はこの点の例外ともなることから，「定期傭船者は，船舶の燃料」の部分で「定期傭船者は，(1)にかかわらず，自らの費用により船舶に燃料を供給し」としてはどうか。（船協）
- ・ 「船舶の燃料」の部分で「燃料を自らの費用により船舶に供給し」とすれば，燃料手配の責務が定期傭船者にあること，また，その燃料の品質についても責任を負うことが明確となり，より実態に即したものとなる。（上野トランス）

(4) 次の規律は，定期傭船契約に係る船舶により物品を運送する場合について準用する。

ア 危険物に関する通知義務（第1部第2の3(2)参照）

イ 船長の違法船積品等の処分権（商法第740条）

ウ 堪航能力担保義務（商法第738条，第739条，第3の2(2)参照）

(注) 上記のほか，安全港担保義務に関する規定等を設けるか否かについては，引き続き検討するものとする。

本文について

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 運送の規定のうち，安全性に関わるものを準用することは妥当である。（日弁連，札幌弁）

【反対】なし

注について

【賛成】明大

- ・ 安全港担保義務が実務上一般に課されるものであれば，当事者の予測可能性を確保するためにも，任意規定として，その規律を設けることが望ましい。（明大）

【反対】慶大，日本貿易会，機械輸出組（一部）

- ・ 危険物申告義務と異なり，船舶提供者においても，定期傭船者が指定した港の安全性に関する情報を容易に入手し得る立場にあるため，一方的に安全港担保義務を定期傭船者に課するのは公平を欠く。（日本貿易会，機械輸出組（一部））
- ・ 港の安全性は一義的に定まるものではないというのが英国法の判例で確立されたルールであり，同一の港であっても，本船の船型や季節，気象状況等の諸要素により相対的に定まるものであって，安全に荷役ができるかどうかは，荷役機器や積荷重量等を勘案した船長の判断によるところが大きい。波浪・強風で荷役ができないと船長が判断した場合であっても，船舶提供者が安全港担保義務を理由に滞船料を要求してくる場合があり，濫用のおそれが強い安全港担保義務を絶対的義務として法律に規定することは相当でない。（日本貿易会，機械輸出組（一部））
- ・ 契約においてどのような港を指定すべきであったかという問題は，当事者間の合意や船種，傭船料の額等によって変わり得るものであって，一般の契約解釈に委ねるべきものである。（慶大）

定期傭船に関するその他の意見について

- ・ 定期傭船者と船員との間に契約は存在しないが，定期傭船者は，船員に対し，船舶とその運航を管理し労働力を利用する関係に基づく信義則上の義務として，労務管理に関する配慮義務を負うことを明記する規定を設けるべきである。（連合，全日海）
- ・ 傭船料を被担保債権として，船舶上の貨物一般に対する留置権が成立することを規定すべきである。傭船料が船舶の利用の対価であって，利用期間に対応して発生するとしても，「利用」内容が船舶に積載された物品の「運送」である限り，当該物品は定期傭船契約の履行によって運送という便益を享受しているのであるから，牽連性を否定する理由はない。（船協）
- ・ 実務では，一般的に，傭船契約の中に裸傭船，定期傭船及び航海傭船という3種類があると理解されており，ユーザーの立場からすると，パンデクテン方式の条文規定ではなく，上記3類型ごとの条文規定の方が使いやすいため，裸傭船，定期傭船及び航海傭船の3類型で条文を規定すべきである。（弁護士1名）
- ・ 日本法の下での定期傭船料債権の消滅時効期間には争いがあるが，時効期間という基本事項について対立が続くことを避けるため，立法者意思がその期間を5年と整理するのであれば，その旨を条文に明記すべきである。（弁護士1名）
- ・ 英国法の下では，定期傭船料債権と航海傭船料債権は同じ消滅時効期間に服しており，また，定期傭船契約の利用目的は運送以外にはないと思われるから，定期傭船料債権は，運送関係債権と同じ1年の消滅時効期間に服するという考え方もあり得る。定期傭船料債権に5年の商事消滅時効が適用されるという整理が本当に適切

か、議論を尽くすべきである。(弁護士1名)

関連する意見について

- ・ 裸備船や定期備船以外に、船舶管理という新たな事業形態の運航責任についても検討すべきである。(海事代理士会)
- ・ 海運実務においては、利用運送、船舶管理、船員派遣(船長も含む)という商法制定時には存在しなかった概念が一般化しているのであるから、その実態にも対応できる改正を期待したい。(海事代理士1名)

第2 船長

1 船長の責任

船長はその職務を行うについて注意を怠らなかったことを証明しない限り利害関係人に対して損害賠償の責任を負う旨の規律(商法第705条)を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大、早大、連合、全日海、海事代理士1名

- ・ 現代の船長は、船舶所有者との関係では一被用者という位置付けにあるため、民法の一般原則より厳格な責任を課す合理性はない。(日弁連、札幌弁、東弁、連合、全日海)
- ・ 現在では、実際に船長個人の責任が追及されることはまれである。(札幌弁)
- ・ 利害関係人は、運送人に対し、契約責任又は不法行為責任を追及することが可能であり、本規律が削除されても利益が不当に制限されることはない。(日弁連)
- ・ 従来から立法論として指摘があったところである。(明大)

【反対】日本貿易会

- ・ 船長には、船舶の安全を守るため、積荷の処分という重大な権限が与えられており、隔絶された海上において積荷の絶対的な支配者であるにもかかわらず、積荷の利害関係人である荷主が直接の法的保護根拠を得られないのは妥当でない。船長の積荷の処分に関して船舶所有者に使用者責任を問い、損害賠償を請求するという問題と、船長が積荷処分権を有することから、その処分を適正ならしめるための注意義務を荷主に対して直接負担させるという問題とは、別論である。(日本貿易会)

2 船長の職務

(1) 商法第709条第1項のうち、船長は運送契約に関する書類を船内に備え置かなければならない旨の規律を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、早大、海事代理士1名

- ・ 運送契約に関する書類を船内に備え置くかどうかは、船長と船舶所有者との個別の取り決めによれば足りるため、デフォルト・ルールとして規律を維持する必要性に乏しい。(日弁連)
- ・ 現在において、船長個人の義務として相当なものでない。(札幌弁)

【反対】なし

(2) 船長は毎航海の終わりに航海に関する計算をして船舶所有者の承認を求めなければならない等の規律（商法第720条第2項）を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、早大、海事代理士1名

- ・ 船舶所有者において航海に関する計算をするのが一般的であると考えられることから、デフォルト・ルールとして規律を維持する必要性に乏しい。(日弁連)
- ・ 現在において、船長個人の義務として相当なものでない。(札幌弁)

【反対】なし

3 船長の権限

(1) 船籍港において船長は海員の雇入れ及び雇止めをする権限を有する旨の規律（商法第713条第2項）を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大、早大

- ・ 船籍港では船舶所有者が船舶利用行為を行うことができ、必要に応じて船舶所有者が代理権を授与すれば足りるから、規律を維持する必要性がない。(日弁連)
- ・ 現在の海員の雇入れ及び雇止めの実務に照らし、船長にこれらの権限を付与する必要はない。(札幌弁)
- ・ 本規律は、海員が航海ごとに雇用されることを前提とするものであり、我が国にこのような雇用実態がない以上、不要な規律である。(東弁)

【反対】海事代理士会、海洋研

- ・ 雇入れ及び雇止め手続としての運輸局への届出について、代理権限を証する書面を添付する必要性が生じ、小規模事業者の船籍港における負担を増やすこととなる。(海事代理士会)
- ・ 本規律を削除すると、船内における船長の海員に対する指揮命令権維持に支障を来しかねず、結果として、海員は船長より会社（雇用主）の影響を強く受け、船長が海員を掌握しにくくなる。むしろ、船長の権限を拡張する方向を指向すべきである。(海洋研)

【その他の意見】

- ・ 「雇入れ及び雇止め」の意義を明らかにすべきである。(海事代理士会, 海事代理士1名)
- ・ 今後生じ得る「航海の新たな危険」に配慮した船長権限の拡充・整備が望まれるところ, これを商法で実現するか, あるいは船員法に委ねるかも含め, 検討すべきである。(海洋研)
- ・ 船長の権限を船籍港においてのみ制限する理由が明確でない。(海事代理士1名)

(2) 船籍港外で船舶が修繕不能に至った場合に船長がこれを競売することができる旨の規律(商法第717条)を削除するものとする。

【賛成】日弁連, 札幌弁, 東弁, 日大, 明大, 早大

- ・ 通信・交通が未発達であり, 航海中の船舶が孤立した状態にあった時代の規定であり, 現在では, 航海中の船長も容易に船舶所有者と連絡を取ることが可能であるため, 不要である。(札幌弁, 東弁)
- ・ 重要な財産である船舶の処分は, 船舶所有者の判断に基づいて行われるべきである。(日弁連)

【反対】海洋研

- ・ 船長が船舶所有者と対等の立場で協議できる裏付けとして, 競売権を存置すべきである。(海洋研)

【その他の意見】

- ・ 本規律を削除するとしても, 船長の権限についての商法第715条や, 船舶管理人についての商法第700条についても検討すべきである。(海事代理士1名)

第3 海上物品運送に関する特則

全般的な意見

- ・ 国内海上運送に関する商法の規定を国際的な標準ルールに合わせることは, おおむね合理的である。他方で, 改正法と従来の商慣習との相違による取引上の混乱を防止するため, 当事者間で契約上の合意がある場合には, 従来の商法に沿った国内海上運送も可能にすべきである。(石油連盟)

1 海上物品運送契約の当事者

海上物品運送契約の一方当事者を示す用語について, 商法第3編第3章第1節の規定中「船舶所有者」とあるのを「運送人」に改めるものとする。

【賛成】日弁連, 札幌弁, 日大, 明大

- ・ 海上運送契約の当事者たり得るのは船舶所有者だけではないのが現状である。(日弁連, 札幌弁)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 実務上, 航海傭船契約では, 運送責任を負う当事者は「船主」又は「船舶所有者」と呼称されるため, 「運送人」と呼ぶことに違和感がある。この改正が実務に変更を求める趣旨ではなく, かつ, 今後も航海傭船契約で上記実務に沿った呼称が使われたとしても, そのことのみをもって当該契約が運送契約であることが否定されることはないことが, 審議を通じて明確にされるべきである。(船協)
- ・ 内航海運業法や海上運送法においては, 最終的な運送人に安全管理義務があり, その管理体制下に船舶所有者や中間介在者が位置するが, 用語を「運送人」に改めることで, 船舶所有者を含む全体の運送共同体に拡大しているのか, 最終運送人に変更しようとしているのか, それ以外なのかが判然としないため, 概念的な整理をすべきである。(海事代理士1名)

2 航海傭船

全般的な意見

- ・ 船舶の全部又は一部を目的とする運送契約に「航海傭船契約」の用語を用いているが, ①「傭船契約」の用語は, 実務においては船主と傭船者との船舶の利用に関する契約であると広く認識されており, 純粋な運送契約である「航海傭船契約」とは異なること, ②船舶の利用契約として把握する定期傭船契約と「航海傭船契約」とで, 同じ「傭船契約」の用語が全く異なる意味で用いられることになること, ③「航海」の用語は船舶の利用形態を画する標準を示すものであり, 船舶の利用契約(傭船契約)と把握して初めて意味を持ち, 運送契約と把握する場合には意味をなさないこと等から, なお検討すべきである。(早大)
- ・ 船舶の全部又は一部を目的とする運送契約は, 国内海上運送において広く行われていると考えられ, 必ずしも明確な契約書に基づかないものと推測されるため, 商法におけるデフォルト・ルールとしての「航海傭船契約」の重要性は高い。これまで国際的な航海傭船契約書式及び実務との比較が中心的に議論されたように見受けられるが, 国内海上運送にも適したデフォルト・ルールという視点で全体を再確認すべきである。(早大)

(1) 運送契約書の交付義務

各当事者は相手方の請求により運送契約書を交付しなければならない旨の規律(商法第737条)を削除するものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大，海事代理士1名

- ・ 航海傭船契約では契約書を作成しているのが通常の実務であるが，契約書は契約の成立を確認するための証拠書類の一つにすぎず，その交付が成立要件ではないため，交付義務を規定する必要性・合理性ともに乏しい。（日弁連，札幌弁）
- ・ 運送契約書を海上運送契約の当事者間で取り交わすのは，古来の慣習以上の意味はない。（明大）

【反対】なし

(2) 堪航能力担保義務

商法第738条の堪航能力担保義務違反による責任を過失責任に改めるとともに，その義務の内容として，国際海上物品運送法第5条第1項各号に掲げる事由を明示するものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 国際海上物品運送法では，堪航能力担保義務違反の責任の性質は過失責任とされており，国内海上運送と国際海上運送との不均衡を是正する必要がある。（日弁連，札幌弁，東弁，明大）
- ・ 現代の船舶は，機関・構造の複雑化や船体の大型化から，船舶の不堪航が隠れた欠陥によることも多く，無過失責任の維持が運送人に極めて酷な結果となる一方，不堪航の防止にどれほど効果的であるかは疑問である。（札幌弁，東弁）
- ・ 堪航能力担保義務違反の責任の性質は，近時の条約においては，いずれも過失責任とされている。（日弁連）
- ・ 堪航能力担保義務違反の責任を過失責任としても，免責のための立証責任を運送人側が負うとすれば，その責任を過度に軽減し，荷主の権利を不当に害することにはならない。（日弁連）

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 「船舶所有者」から読み替えられた「運送人」は，傭船者と同一の場合があり，場合によっては荷送人と同一の場合も考えられるところ，「運送人」，「傭船者」の定義が不明確である。（海事代理士1名）

(3) 免責特約の禁止

商法第739条のうち，船舶所有者の過失又は船員その他の使用人の悪意重過失により生じた損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする旨の規律を削除するものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 現在では，荷主を保護する規律が相当程度整備され，成熟してきており，運送人を不当に利し，荷主の利益を一方的に害する特約が濫用される事態は想定し難く，本規律の立法趣旨は希薄になっている。（日弁連，札幌弁，東弁）
- ・ 国際海上物品運送法のような運送人に有利な規定がないにもかかわらず，本規律を維持するのは運送人にとって著しく不利となり，運送契約当事者間の利益調整という観点から，著しく均衡を失する。（日弁連，札幌弁）
- ・ 国内海上運送において，運送品を積載した貨物自動車をもRORO船により運送しているという実態を踏まえると，国内海上運送と国内陸上運送の規律は可能な限り統一されることが望ましいが，国内陸上運送について本規律と同様の規律はなく，国内海上運送についてのみ維持する合理性は見出し難い。（日弁連，東弁）
- ・ 運送人を不当に利し，荷主の利益を著しく害する約款が用いられるような場合には，公序良俗の観点から無効と判断されるなど，民法の一般原則による抑止も考えられる。（日弁連）

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 「船舶所有者」を「運送人」と読み替えることで，「その他の使用人」の範囲が不明確となるが，それらも含めて免責特約が有効とされることになるので，今一度精査すべきである。（海事代理士1名）

(4) 船積み及び陸揚げ

ア 船積期間

(ア) 船積みの準備が完了した場合の傭船者に対する通知（商法第741条第1項）の主体を船長に改めるものとする。

(イ) 船積期間の起算点及びこれに算入しない期間（商法第741条第2項，第3項）について，日ではなく，時を基準とするものとする。

イ 陸揚期間

陸揚期間の起算点及びこれに算入しない期間（商法第752条第2項，第3項）について，日ではなく，時を基準とするものとする。

ア(ア)について

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大，早大

- ・ 実務上，船舶の具体的な状況の判断を前提としてなされる船積通知及び陸揚通知は船長によって行われており，実態に即している。（日弁連，札幌弁）

【反対】なし

ア(イ)について

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 実務上，船積期間は時間単位で計算されており，実態に即している。（日弁連，札幌弁）

【反対】早大

- ・ 日を基準として船積期間を定めることが少ないというのは国際海上運送においてであり，国内海上運送の実態を踏まえる必要がある。（早大）
- ・ デフォルト・ルールについては，契約に定めがないことを前提として考えるべきであるから，国内海上運送の実態次第ではあるが，現行法どおり，船積準備整頓の通知のあった日の翌日とするのが妥当ではないか。（早大）

イについて

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 実務上，陸揚期間は時間単位で計算されており，実態に即している。（日弁連，札幌弁）

【反対】早大

- ・ 日を基準として陸揚期間を定めることが少ないというのは国際海上運送においてであり，国内海上運送の実態を踏まえる必要がある。（早大）
- ・ デフォルト・ルールについては，契約に定めがないことを前提として考えるべきであるから，国内海上運送の実態次第ではあるが，現行法どおり，陸揚準備整頓の通知のあった日の翌日とするのが妥当ではないか。（早大）

(5) 運送賃等

ア 運送賃

運送賃の定め方に関する規律（商法第755条，第756条）を削除するものとする。

イ 運送品の競売権

(7) 商法第757条第1項及び第2項の規律に関し，裁判所の許可という要件を削り，次のように改めるものとする。

運送人は，商法第753条第1項に定める金額の支払を受けるため，運送品を競売に付することができる。

(イ) 商法第757条第3項ただし書のうち，運送品の引渡しの日から2週間を経過したときは競売権を行使することができない旨の規律を削除するものとする。

(ウ) 運送人が(7)の競売権を行使しないときは運送賃等の請求権を失

う旨の規律（商法第758条）を削除するものとする。

アについて

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 航海備船における運送賃は，運送品の重量・容積や運送期間に基づいて，当事者間の合意により明確に定められていることが多いようであり，また，運送賃の定め方は実務上様々であることから，これらの規定をデフォルト・ルールとして存置する必要性に乏しい。（日弁連，札幌弁）

【反対】海事代理士1名

- ・ 重量や容積を単位に運送賃を定めることは，ばら積み貨物においては一般的であり，その基準となる規律を削除すると，商取引上の混乱につながる。（海事代理士1名）
- ・ 運送賃の定め方は実務上様々であるとの指摘もあるが，そもそもこれらは強行規定ではなく，削除する合理性がない。（海事代理士1名）

イ(ア)について

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 裁判所による審査の機会の確保という点からは，競売開始の手続とは別に許可手続を要する意義に乏しい。（日弁連，東弁）
- ・ 複数の手続を経なければならないことは，運送人の過度の負担となり得る。（日弁連，札幌弁，東弁）

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 商法第757条第1項は，運送品の引渡し後にも行える特別の競売権を認めるとともに，その行使が所有者の権利に対する影響が大きいことから，裁判所の許可を要するとしていると考えられ，民事執行法上，動産競売の開始に執行裁判所の許可を要するのとは制度趣旨が異なると考えられるため，両者の関係についてなお検討する必要があるのではないか。（最高裁（一部））

イ(イ)について

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 運送品の引渡しから2週間以内に競売権を行使しなければならないというのは，運送賃を掛けの後払いとすることが多い実務にそぐわない。（日弁連，札幌弁，東弁）
- ・ 荷主は，運送人による留置権の行使がされた場合には，運送賃等の支払を事実上強制される立場にあるから，本規律を削除したとしても，その権利の過度な制約にはならない。（日弁連，東弁）

【反対】なし

イ(ウ)について

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 競売権を行使しないと実体法上の運送賃等請求権が消滅するというのは，運送人の権利に対する過度な制約となる。(日弁連，札幌弁，東弁)
- ・ 荷主は，運送人による留置権の行使がされた場合には，運送賃等の支払を事実上強制される立場にあるから，本規律を削除したとしても，その権利の過度な制約にはならない。(日弁連，東弁)

【反対】なし

(6) 再運送契約における船舶所有者の責任

傭船者が更に第三者と再運送契約を締結した場合に船長の職務に属する範囲内では船舶所有者だけが再運送契約における債務を履行する責任を負う旨の規律（商法第759条）を削除するものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 再運送契約の荷主との関係で，契約当事者たる傭船者を免責する合理性は見出し難い。(日弁連，札幌弁)
- ・ 本規律を削除しても，再運送契約の荷主については，傭船者に対して契約責任を追及しつつ，船舶所有者に対しては不法行為責任を追及することで，その保護が図られる。(日弁連)
- ・ 国際海上物品運送法では，本規律の適用が除外されている。(日弁連)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 再運送契約を締結する当事者たる傭船者は，運送人とは異なるという理解につながる。(海事代理士1名)
- ・ 再運送契約における債務を履行する責任は誰も負わないという趣旨での削除なのか，運送人だけではないという趣旨なのかが不明である。(海事代理士1名)

(7) 発航前の任意解除権

ア 商法第745条第1項を次のように改めるものとする。

発航前においては，全部航海傭船契約に係る傭船者は，運送賃及び停泊料を支払って契約の解除をすることができる。ただし，契約の解除によって運送人に生ずる損害の額がこれを下回るときは，その損害を賠償すれば足りる。

イ 往復航海等の場合の任意解除に関する規律（商法第745条第2項，

第746条第2項)を削除するものとする。

ウ 商法第745条第4項を次のように改めるものとする。

全部航海傭船契約に係る傭船者が船積期間内に運送品の船積みをしなかったときは、運送人は、当該傭船者が契約の解除をしたものとみなすことができる。

(注) 一部航海傭船契約についても、所要の規定を整備するものとする。

アについて

【賛成】 日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大、内航総連

- ・ 発航前の任意解除について、デフォルト・ルールとして、いかなる場合であっても運送賃の半額と定める合理性は乏しい。運送賃及び停泊料が発生した場合には当該停泊料を支払い、実損がそれよりも低い場合には当該実損額を支払っての任意解除を認めるのが当事者の公平に資し、合理的である。(日弁連、札幌弁)
- ・ 一律に運送賃の半額を支払うとされているのは、公平を欠いて運送人に不利である。(内航総連)

【反対】 早大、日本貿易会

- ・ 国内海上運送においては、商慣習として、詳細な書面による運送契約の締結が行われていない実態があることから、デフォルト・ルールの改正の荷主に対する影響は甚大である。(日本貿易会)
- ・ 全部傭船契約が解除された場合には、船舶所有者は当該契約による航海を行うことができなくなる反面、これに拘束されることもないため、船舶を他の運送契約に利用することができるから、運送賃の半額を支払うとすることにより、契約当事者間の利害のバランスが考慮されており、かつ、極めて簡明な処理が指向されている。(早大)
- ・ 実際に生ずる損害が明白でないからこそ、現行の規律にデフォルト・ルールとしての意味がある。運送人の損害は、その営業努力や傭船料を含めた次の契約の条件など、任意解除した傭船者の関知しない事情に左右されるばかりか、その算定が相当に複雑であり、その範囲について紛争を生じさせるおそれもある。(早大)

【その他の意見】

- ・ ここでいう「停泊料」は、実務でいう「滞船料」に他ならない。「停泊料」というと、停泊している間にかかる総費用を想起させ、実務上、「滞船料」の意味で「停泊料」を用いることは皆無であり、そもそも「停泊料」なる用語を用いることもないから、用語を「滞船料」に改めるべきである。(日本貿易会)

イについて

【賛成】 日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大

- ・ 独立の場面として往復航海等を観念し，その場合の任意解除の要件として，常に運送賃の3分の2の支払とすることに合理性は見出し難く，デフォルト・ルールとして存置する意義はない。(日弁連)

【反対】なし

ウについて

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ みなし規定は柔軟性を欠く。(日弁連)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 商法第749条においては，船積みを実行するのは運送人であると改正しようとしているはずであるが，傭船者が船積みをする当事者となっており，整合性がない。(海事代理士1名)

(8) 航海傭船契約の法定終了及び法定解除権

ア 全部航海傭船契約の法定終了事由及びその場合の割合運送賃に関する規律(商法第760条)を削除するものとする。

イ 不可抗力による契約目的不達成等の場合における法定解除権及びその場合の割合運送賃に関する規律(商法第761条)を削除するものとする。

ウ 全部航海傭船契約に係る運送品の一部について運送の法令違反等の事由が生じた場合に一定の範囲で他の運送品の船積みを行うことができる旨の規律(商法第762条)を削除するものとする。

エ 一部航海傭船契約について一定の事由が生じた場合の法定終了及び法定解除権に関する規律(商法第763条)を削除するものとする。

アについて

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大，内航総連

- ・ 代船の手配等の対処が比較的容易となっているとされる現代では，現行法の法定終了事由が生じたとしても，契約関係の継続が可能な場合が想定でき，一律に契約終了とすることは妥当でない。民法の一般原則に則り，契約の解除及び運送賃の支払に関し，柔軟な処理を行うことが合理的である。(日弁連，札幌弁)
- ・ 割合運送賃は，実態に照らして妥当でなく，民法の一般原則どおりとするのが適当である。(内航総連)
- ・ 本規律のような条項は実務上例を見ないといわれている。(日弁連)

【反対】海事代理士1名

- ・ 削除に伴う代替策が明示されておらず、代船の手配が比較的容易であるとの指摘は事実誤認であり、調査等が不十分なまま削除することは危険である。(海事代理士1名)

イについて

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 民法の一般原則に則り，契約の解除及び運送賃の支払に関し柔軟な処理を行うことが合理的である。(日弁連，札幌弁)

【反対】海事代理士1名

- ・ 削除に伴う代替策が明示されておらず，本規律に従った解除の例は見られないとの指摘があるが，事実誤認であり，調査等が不十分なまま削除することは危険である。(海事代理士1名)

ウについて

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 「船舶所有者ノ負担ヲ重カラシメサル範囲内」とする規律は不明確であり，デフォルト・ルールとして存置する必要性に乏しい。(日弁連，札幌弁)
- ・ 本規律のような条項は実務上例を見ないといわれている。(日弁連)

【反対】海事代理士1名

- ・ 削除に伴う代替策が明示されておらず，調査等が不十分なまま削除することは危険である。(海事代理士1名)

エについて

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ デフォルト・ルールとして存置する必要性に乏しく，民法の一般原則に則り柔軟な処理を行うことが合理的である。(日弁連，札幌弁)

【反対】海事代理士1名

- ・ 削除に伴う代替策が明示されておらず，調査等が不十分なまま削除することは危険である。(海事代理士1名)

航海傭船に関するその他の意見

- ・ 定期傭船と同様，安全港担保義務の規定を設けることに反対する。航海傭船では特定の港を指定するのが通常であり，船舶所有者等は，定期傭船以上に港の情報を把握することができる。また，定期傭船と異なり，航海傭船は運送契約であると解されており，傭船者においては，安全港か否かの判断をするための船舶情報もより一層限られているのが通常であることに配慮すべきである。(日本貿易会)

3 個品運送

(1) 堪航能力担保義務及び免責特約の禁止

個品運送についても、2(2)及び(3)の改正を行うものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 航海備船契約と別異に解すべき点はない。(日弁連，札幌弁)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 「船舶所有者」から読み替えられた「運送人」は，備船者と同一の場合があり，場合によっては荷送人と同一の場合も考えられるところ，「運送人」，「備船者」の定義が不明確である。(海事代理士1名)
- ・ 「船舶所有者」を「運送人」と読み替えることで，「その他の使用人」の範囲が不明確となるが，それらも含めて免責特約が有効とされることになるので，今一度精査すべきである。(海事代理士1名)

(2) 船積み及び陸揚げ

ア 商法第749条第1項を次のように改めるものとする。

運送人は，荷送人から運送品を受け取ったときは，その船積み及び積付けをしなければならない。

イ 荷受人が運送品を陸揚げしなければならない旨の規律（商法第752条第4項）を削除するものとする。

アについて

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 個品運送契約では，通常，運送人が船積み及び積付けを行っているということであり，実務に沿ったデフォルト・ルールを定めることが合理的である。(日弁連，札幌弁)

【反対】船協

- ・ 本規律は，航海備船契約における船積みに関する規律と対になるものであるから，「船積期間」に対応するものとして「引渡期限」の概念を観念し，船積義務及び時期を修正して，荷送人の引渡義務及び時期を規定すべきである。(船協)
- ・ 運送人の船積み及び積付けの義務は，運送人の注意義務の内容を船舶所有者に準用するに当たり，その特則として，船積み及び積付けについても注意義務を課す形で規定すべきである。これにより，国際海上物品運送法の規律とも整合性が保たれる。(船協)

【その他】

- ・ 傭船者が船積みをする当事者となっている商法第745条との整合性に疑義がある。(海事代理士1名)

イについて

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 個品運送契約では，通常，運送人が陸揚げを行っているということであり，実務に沿ったデフォルト・ルールを定めることが合理的である。(日弁連，札幌弁)

【反対】船協

- ・ 「船積期間」に対応する「引渡期限」と同様，「陸揚期間」に対応するものとして「受取期限」の概念を観念し，それを徒過した場合の追加料金の請求権を規定すべきである。(船協)
- ・ 航海傭船契約について，受取義務があることを前提とした詳細な規定が置かれていることとの対比上，一切規定を置かないのは均衡を欠く。(船協)
- ・ 実務上，損傷ある運送品や，損傷がなくとも事実上不要となった運送品について受取を拒否される事例があり，受取義務を明記することが望ましい。(船協)

(3) 運送賃等

ア 運送賃等支払義務に関する商法第753条第1項の規定を個品運送契約に適用するに当たっては，停泊料に係る部分を適用しないものとする。

イ 個品運送についても，2(5)の改正を行うものとする。

アについて

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大，海事代理士1名

- ・ 個品運送契約については，停泊料は一般的に妥当しない。(日弁連，札幌弁)

【反対】なし

イについて

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 航海傭船契約と別異に解すべき点はない。(日弁連，札幌弁)

【反対】海事代理士1名

- ・ 重量や容積を単位に運送賃を定めることは，ばら積み貨物においては一般的であり，その基準となる規律を削除すると，商取引上の混乱につながる。(海事代理士1名)
- ・ 運送賃の定め方は実務上様々であるとの指摘もあるが，そもそもこれらは強行規

定ではなく、削除する合理性がない。(海事代理士1名)

【その他の意見】

- ・ 実務上、従量運賃や容積運賃がないという指摘があるが、これらが適用される事例も存在する。(郵船ロジ)

(4) 発航前の任意解除権

個品運送における発航前の任意解除に関する規律(商法第750条、第748条、第745条第1項)を次のように改めるものとする。

ア 発航前においては、荷送人は、他の荷送人及び傭船者の同意を得たときは、運送賃を支払って契約の解除をすることができる。ただし、契約の解除によって運送人に生ずる損害の額がこれを下回るときは、その損害を賠償すれば足りる。

イ 発航前において、他の荷送人及び傭船者の同意がない場合であっても、運送品の船積みをしていないときは、荷送人は、運送賃(運送人がその運送品に代わる他の運送品について運送賃を得た場合にあっては、当該運送賃の額を控除した額)を支払って契約の解除をすることができる。ただし、契約の解除によって運送人に生ずる損害の額がこれを下回るときは、その損害を賠償すれば足りる。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、内航総連

- ・ 現行法は、他の傭船者及び荷送人と共同して解除する場合か否かなどに応じ、それぞれ一定割合の運送賃の支払を要するとしているが、その割合等の合理性には疑問がある。請負に関する民法第641条と同様に、損害を賠償しての任意解除も認めるべきである。(日弁連、札幌弁)

【反対】日本貿易会

- ・ 国内海上運送においては、商慣習として、詳細な書面による運送契約の締結が行われていない実態があることから、デフォルト・ルールの改正の荷主に対する影響は甚大である。(日本貿易会)

(5) 個品運送契約の法定終了及び法定解除権

個品運送契約について一定の事由が生じた場合の法定終了及び法定解除権に関する規律(商法第763条)を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、内航総連

- ・ 実務上、このような場合に解除がされることは稀であるということであり、特則を設ける必要性に欠ける。(日弁連、札幌弁)

- ・ 民法の一般原則どおりとするのが適当である。(内航総連)

【反対】 海事代理士 1 名

- ・ 削除に伴う代替策が明示されておらず、調査等が不十分なまま削除することは危険である。(海事代理士 1 名)

4 船荷証券等

(1) 船荷証券の交付義務

商法第 767 条及び第 768 条の規律を次のように改めるものとする。

ア 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「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「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。

イ 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。

(注) (1)から(6)までの改正に伴い、国際海上物品運送法第 6 条から第 10 条までを削除し、同法第 1 条の物品運送に係る船荷証券についても商法中の船荷証券に関する規定を適用するものとする。

【賛成】 日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大

- ・ 外航運送と内航運送とで異なる規律とする必要性・合理性は乏しく、国際海上物品運送法と同趣旨の規律とすることが望ましい。(日弁連、札幌弁、東弁、明大)
- ・ 諸外国の法制においても、内航・外航の区別なく船荷証券の規律を定めるものが多く、これらを統一することに合理性がある。(東弁)

【反対】 なし

【その他の意見】

- ・ アの発行義務につき、はしけ運送や内航タンカーによる石油製品類、石油化学品類等の運送において、商慣習上、船荷証券を発行する慣習がないため、「商慣習上発行する慣習がない場合には、この限りではない」旨の例外規定を設けるべき。(船協、上野トランス)
- ・ 上記について、本条項は任意規定であり特約を妨げない、商慣習の有無が明瞭でない場合があるとの反論も考えられるが、あえて特約がないが慣習上発行していない場合こそが問題であるし、そもそも商慣習なる概念は、商法が採用している概念であり（商法第 1 条第 2 項。むしろそこでは任意規定が商慣習より上位規範であるとされている。）、本条項に関する限り商慣習を任意規定の上位に置くことは理論

的にもおかしくない。なお、2009年のロッテルダム・ルールズにも同趣旨の留保がある（第35条柱書）。（船協）

- ・ 我が国が批准しているヘーグ・ヴィスビー・ルールズを反映させた規律とすべきである。今回の改正の際には、同ルールズの規定と齟齬がある国際海上物品運送法第6条の規定も同時に修正すべき。（阪急エクスプレス，JIFFA）
- ・ アにつき、「船荷証券」が原本を示しているとも思われるが、船積みがあった旨を記載した船荷証券及び受取があった旨を記載した船荷証券の原本の一通又は複数を交付すると記載すべき。（日本貿易会）
- ・ イにつき、「受取船荷証券の全部と引換えでなければ」は、「受取船荷証券の全通数と引換えでなければ」とした方が、誤解が生じなくてよい。（機械輸出組）

(2) 船荷証券の作成

商法第769条の規律を次のように改めるものとする。

ア 船荷証券には、次に掲げる事項（受取船荷証券にあつては、(キ)及び(ク)の事項を除く。）を記載し、運送人又は船長がこれに署名し、又は記名押印しなければならない。

(ア) 運送品の種類

(イ) 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

(ウ) 外部から認められる運送品の状態

(エ) 荷送人又は傭船者の氏名又は名称

(オ) 荷受人の氏名又は名称

(カ) 運送人の氏名又は名称

(キ) 船舶の名称

(ク) 船積港及び船積みの年月日

(ケ) 陸揚港

(コ) 運送賃

(サ) 数通の船荷証券を作成したときは、その数

(シ) 作成地及び作成の年月日

イ 受取船荷証券と引換えに船積船荷証券の交付の請求があつたときは、その受取船荷証券に船積みがあった旨を記載し、かつ、署名し、又は記名押印して、船積船荷証券の作成に代えることができる。この場合には、ア(キ)及び(ク)の事項をも記載しなければならない。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 外航運送と内航運送とで異なる規律とする必要性・合理性は乏しい。（日弁連，東

弁，明大)

- ・ 国際海上物品運送法と同趣旨の規律とすることが望ましい。(日弁連，札幌弁，東弁，明大)
- ・ 船舶の国籍（国際海上物品運送法第7条第1項第7号）については，運送品の特定のために絶対に必要な記載事項ではなく，実際にも記載されない場合が多いため，削除しても問題がない。(日弁連，明大)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ ア(わ)について，船荷証券の consignee 欄には，”to order” や ”to order of shipper” などのようにも記載されることがあるため，「荷受人の氏名又は名称」は「荷受人の氏名又は名称等」とした方がよい。(機械輸出組)
- ・ ア(き)について，複合輸送において，「通し船荷証券」が発行され途中で積換えが行われた場合，荷受人の手元にある船荷証券上に記載された船舶名と到着した船舶名が異なっているケースがあることを踏まえ，「船舶の名称」は，「当初の荷送人が船積みした船舶の名称」とした方がよい。(機械輸出組)
- ・ ア(く)について，コンテナ船を利用した場合，運送人が内陸にあるインランド・デポ等で貨物の引渡しを受け，船荷証券を発行するケースでは，運送人の運送責任は船積港ではなく受取地点から発生することから，荷主にとっては，船積港や船積日より受取地や受取日の方が重要な記載である。よって，「船積港及び船積みの年月日」は，「引渡地及び引渡しの年月日若しくは船積港及び船積の年月日」とした方がよい（イの「(く)」は削除する。）。(機械輸出組)
- ・ ア(け)について，コンテナ船の場合，引渡しは陸揚港だけに限らず，インランド・デポや内陸の地点で引渡しが行われるケースもあるため，「陸揚港」は，「陸揚港若しくは受取地」とした方がよい。(機械輸出組)
- ・ ア(こ)について，外航B/Lでは，しばしばC I F取引等において，「AS ARRANGED」と記載して運送賃を記載しない方法が広く用いられていることから，これを船荷証券の記載事項から削除すべきではないか。(辰巳商会)
- ・ ア(か)について，複数の原本を発行した場合，実務では発行されたセットごとの原本の数につき，通常，「通数」という言葉を用いているため，「作成したときは，その数」は，「作成したときは，その通数」とした方がよい。(機械輸出組)
- ・ イの「受取船荷証券に船積みがあった旨を記載し」は，「受取船荷証券に船積みがあった旨と当該年月日を記載し」とした方がよい。船積付記には当該年月日の表示が必要であり，実務ではこの記載がないと，受取船荷証券を利用したユーザンス付取引の場合，満期日の計算ができないなどの問題が出てくる。(電子情報産業協，機械輸出組)

(3) 船荷証券の謄本の交付義務

商法第770条を削除するものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 商法第770条の方法による証拠保存は実例がなく，規律を維持する必要性が乏しい。（日弁連，札幌弁，明大）

【反対】なし

(4) 船荷証券を発行する場合の荷送人の通告等

船荷証券を発行する場合の荷送人の通告等に関し，次のような規律を設けるものとする。

ア (2)ア(7)及び(イ)の事項は，その事項につき荷送人又は傭船者の書面又は電磁的方法による通知があったときは，その通知に従って記載しなければならない。

イ アのほか，国際海上物品運送法第8条第2項及び第3項と同様の規律を設ける。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ ア，イの規律の趣旨は，運送人と荷送人との間の利益を調整しているが，運送人と荷送人との利益の調整は外航運送特有の問題ではなく，内航運送においても同様の利益調整が必要である。（日弁連）
- ・ 国際海上物品運送法第8条と同様の規律であり，内航運送についても妥当する。（札幌弁，明大）
- ・ 実務上，アの荷送人の通告が電子メール，ファクシミリ等を用いてされる事例も少なくない。（明大）
- ・ 国際海上物品運送法第8条第2項前段の規律は，1924年の船荷証券統一条約第3条第3項ただし書に沿うものであり，これと同様の規律を商法に設けることに賛成である。（早大）

【反対】早大

- ・ イに関し，国際海上物品運送法第8条第2項後段は，条約第3条第3項（a）後段を，同項ただし書と統合させて規定したことによって，実質的に規定の意味を変えてしまっている。国際海上物品運送法第8条第2項後段の場合には，運送人はこれを船荷証券に記載しないのではなく，その適正な表示をするよう荷送人に求めるべきなのであって，「また同様とする」（＝運送人が通告どおりに証券に記載しないでよいとする）のは，全く不適切である。また，この場合に不知約款は認められないと考えられるので（記号の内容そのものの不正確ではなく，単なる表示不良で

あれば外観からその不良であることは明らかであるから、同項前段により不知約款が許容される場合に当たらない)、この点でも同項前段とは全く異質である。よって、商法においてこれと同様の規律を設けることには反対である。(早大)

(5) 船荷証券の文言証券性

船荷証券の文言証券性に関する規律(商法第776条, 第572条)を次のように改めるものとする。

運送人は、船荷証券の記載が事実と異なることをもって善意の船荷証券所持人に対抗することができない。

【賛成】 日弁連, 札幌弁, 東弁, 日大, 明大

- ・ 商法第572条の文言では、所持人の側からも船荷証券の記載が事実と異なることを主張できないとの誤解が生ずる余地があることから、そのような誤解が生ずる余地がない規律とすべきである。(日弁連)
- ・ 商法第572条は、国際海上物品運送法第9条と同様の規律であると解するのが一般的である。(明大)
- ・ 船荷証券の文言証券性に関する規律の内容が明確になり、妥当である。(札幌弁)

【反対】 なし

【その他の意見】

船荷証券の債権的効力との関係について

- ・ 船荷証券の債権的効力に関する解釈上の問題を立法的に解決しようとする試みがあるので、他への波及がないか否かにつき慎重に検討されたい。(日大)

船荷証券の物権的効力について

- ・ 船荷証券の物権的効力に関する議論について、立法論的対応が必要ではないか。(日大)

船荷証券の当然の指図証券性について

- ・ 商法第574条の規定は維持するようであるが、このような重要な規定は、可能な限り、諸外国とも同じような内容とすることが分かりやすく、望ましいので、欧米諸国のように、記名式であれば当初から譲渡できないという内容に変えた方がよい。(機械輸出組)

船荷証券の不実記載責任の規律を設けることについて

- ・ 船荷証券の不実記載による責任について、運送人が船荷証券に事実と異なる記載をしたときは、運送人は、無過失を証明しない限り、証券の不実記載により損害を受けた者に対して損害賠償の責任を負う旨の規律を設けるべき。また、いわゆる補償状により船荷証券の濫用的な留保省略がなされた場合の規律を設けることについて、条約等を参酌して検討すべき(補足説明42頁参照)。その理由は、①一般に運

送人は荷主の依頼を拒絶しにくい立場にあり、各船社等があらかじめ補償状書式を用意して対応している等の現状に鑑みれば、我が国でもこの問題と無縁であるとはいえないこと、②補償状慣行を例にすれば、船積み時に既に損傷・数量不足が生じていたにもかかわらず無留保船荷証券が発行されると、荷揚げ時に発見された損傷等は、保険の填補対象外であるにもかかわらず、補償状が秘匿されるため海上運送中に生じたものとみられかねず、この場合に保険者がその損害について保険金を支払わざるを得ないような事態を容易に生じさせることになるところ、このような場合、保険者などが運送人の過失を立証するのは容易でないことから、不法行為責任の追及で足りるということとはできないこと、③ドイツでは、いわゆる契約締結上の過失法理が認められていることから、不法行為法の硬直性は相当程度是正されているのであって、ドイツ不法行為法との比較が不実記載責任規定を設けないことの理由にはならないことにある。(早大)

(6) 船荷証券を数通発行した場合の取扱い

二人以上の船荷証券所持人が運送品の引渡しを請求した場合等における運送品の義務供託に関する規律（商法第773条）を権利供託に関する規律に改めるものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大

- ・ 運送人の保護のためには、権利供託が認められれば足りる。(日弁連、札幌弁、明大)

【反対】なし

(7) 複合運送証券

複合運送証券について、次のような規律を設けるものとする。

ア 運送人は、陸上運送及び海上運送を一の契約で引き受けたときは、荷送人の請求により、運送品の受取後遅滞なく、複合運送証券の一通又は数通を交付しなければならない。

イ 船荷証券に関する規定は、複合運送証券について準用する。この場合において、(2)アの規定中「次に掲げる事項」とあるのは、「発送地及び到達地並びに次に掲げる事項」と読み替えるものとする。

【賛成】日弁連、東弁、日大、明大、日立物流、阪急エクスプレス、JIFFA、トランスコンテナ

- ・ 陸上運送及び海上運送を一つの契約で引き受ける複合運送が実務上一般的に行われているにもかかわらず、現行商法には複合運送証券に関する規律がない。(日弁連、

明大、阪急エクスプレス、JIFFA、トランスコンテナ)

- ・ 複合運送証券には、有価証券性を認め、船荷証券に関する規律を準用することが妥当である。(日弁連、札幌弁、日立物流、JIFFA)
- ・ 現に複合運送証券も船荷証券と同様のものとして流通している。JIFFA等の国際複合運送証券の記載事項の大部分が船荷証券のそれと同様である。(東弁)
- ・ 規律の内容が利用運送業の実態に合致している。(阪急エクスプレス、トランスコンテナ)
- ・ LC決済等においても安定性を増し、複合運送の実務がより安定することに資する。(JIFFA、トランスコンテナ)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 海上運送を前提とした複合運送証券については、証券の発行時期についても船荷証券の規定に準ずることが現在の実務にも合致するのではないか。具体的には、船荷証券と同様に、船積複合運送証券と受取複合運送証券とを分け、前者は船積後遅滞なく、後者は受取後発行するという国際海上物品運送法第6条及び第7条第2項と同様の規定とすることが考えられる。(郵船ロジ)
- ・ アの発行義務につき、はしけ運送や内航タンカーによる石油製品類、石油化学品類等の運送において、船荷証券を発行する商慣習がないため、「商慣習上発行する慣習がない場合には、この限りではない」旨の例外規定を設けるべき。(船協、上野トランス)

5 海上運送状

海上運送状について、次のような規律を設けるものとする。

- (1) 運送人又は船長は、荷送人又は傭船者の請求があるときは、運送品の受取後又は船積み後遅滞なく、受取又は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。ただし、当該運送品について既に船荷証券を交付しているときは、この限りでない。
- (2) 海上運送状には、船荷証券の記載事項(4(2)ア参照)と同様の事項を記載しなければならない。
- (3) 運送人又は船長は、海上運送状の交付に代えて、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。

【賛成】日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大、日立物流、JIFFA、トランスコンテナ

- ・ 船荷証券に関する規律のうち有価証券性を前提とする規律は適用せず、また記載

の効力についても法定せず，CMI統一規則の撰取の有無を通じた当事者の合意に委ねれば足りるとの発想は，異論がない。（船協）

- ・ そもそも海上運送状が船荷証券に代わって利用されるようになった理由は，海上運送状には有価証券性がないという特色があり，柔軟な対応が可能であることにあるため，文言性を不要とするか否かや提供方法等については，当事者の判断に委ねるのが妥当である。（日弁連，東弁）
- ・ 海上運送状は，LC決済及び国外送金の迅速化，コンテナ専用船による高速海上輸送の実現等によって，我が国の運送，貿易関係者に不可欠なものとなっているが，商法及び国際海上物品運送法にその規定がない。（トランスコンテナ）
- ・ CMI統一規則に基づき，実務上，海上運送状が世界的に普及しており，現在の社会と経済情勢の変化に合致している。（JIFFA，阪急エクスプレス，日立物流）
- ・ 海上運送状の規律を新設することで，我が国においても海上運送状の位置付けを明確にし，その安定性を高め，利用の促進に資する。（トランスコンテナ）
- ・ (2)につき，船荷証券の代替として海上運送状の利用を認める以上，その記載事項を船荷証券のそれと同様のものとするのは合理的である。（日弁連，東弁）
- ・ 一部の実務にみられる海上運送状の不十分な記載という状況を改善することにつながる。（明大）
- ・ (3)につき，当事者は，運送書類が転々流通することを予定するか否か等の取引上のニーズに応じ，船荷証券又は海上運送状のいずれを発行するかを選択することができる形が望ましく，電磁的方法によることも可能とする方がよい。（札幌弁，明大）
- ・ サレンダーB/L等の不十分な記載が一部の実務に見られるが，これを改善することができる。（日立物流）
- ・ 近時の裁判例において，B/Lが作成されても，そのサレンダー表示のB/L表面コピーのみが交付された場合には，B/Lとしての効力はなく，その運送はB/Lによる運送ではない旨判断されたものがあることから，世界的に普及した海上運送状の規定を新設すべき。（JIFFA）

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 海上運送状が運送品の受取又は船積みがあったことや運送契約の内容を証する機能を有するのであれば，海上運送状の法的性質について，モンテリオール条約第11条（書類の証明力）に類似した規定を設けるべき。（広大）
- ・ 運送人が海上運送状を発行した場合には，船荷証券を発行する必要がないことを明らかにすべき。（札幌弁）
- ・ 船荷証券が要式証券と考えられていることからすると，船荷証券と海上運送状の区別の基準として，例えば，船荷証券には「船荷証券」又はこれに類する語を使用するという規定があった方がいい。（郵船ロジ）

- ・ (1)の発行義務につき、はしけ運送や内航タンカーによる石油製品類、石油化学品類等の運送において、船荷証券を発行する商慣習がないため、「商慣習上発行する慣習がない場合には、この限りではない」旨の例外規定を設けるべき。(船協、上野トランス)
- ・ 海上運送状を訂正する場合、発行された原本全通を発行者に提示させるような規定が欲しい。理由は、航空運送では、運送書類として海上運送状と同様に有価証券性のない航空運送状(AWB)が利用され、モントリオール条約第4条などが根拠法規として適用されている。同条約第12条第3項では、AWBの訂正が必要な場合、その原本の提示を必要としている。この規定があるため、訂正されたAWBの提出を受けた銀行は安心してその書類を受理することができることになる。他方、海上運送状には、海上運送状に関するCMI統一規則を撰取しても同規則にモントリオール条約のような規定がない。よって、訂正箇所のある海上運送状については、その法的裏付けがないため、銀行は受理することについて不安を持つかもしれない。これでは、外観上、訂正箇所のある海上運送状は受理されなかったり、アンペイドを引き起こしてしまう可能性があるからである。(機械輸出組)
- ・ 貨物引換証が発行されない場合の荷受人の権利について、SWBが利用された場合において、本船の不着のときは、運送品処分権は荷送人が有していることになる。しかし、これでは、国際取引の場合、荷為替の取組みについて銀行には大きな与信上の不安が残り、スムーズな貿易金融の流れに支障を来すことになる。結果として、我が国の商法が国際取引において属地法として利用しにくくなってしまう。そこで、海上運送状に関するCMI統一規則の考え方を商法上に取り込めないかと考える。当該規則の欠点とされている①原本の通数規定の記載、②原本の訂正時における全通数の提示義務、③違反者に対する罰則規定などをも明確にしておけば、B/LよりSWBの方が多用されている昨今、一般の貿易業者にとって我が国の商法がCMI統一規則以上に有益な法律となり、商法が国際的に利用され出す可能性を持つことにもなるかもしれない。(機械輸出組(一部))
- ・ 海上運送状は、運送人が一方的に作成するものではあるものの、運送契約の証拠書面に他ならず、また、船荷証券と同様の作成となることから、運送人の署名も法定記載事項とすべき。近時、国際海上運送で利用される海上運送状には、運送人の署名を欠く書類が多く、どれが原本か不明で実務に支障を来すことがある。(日本貿易会)
- ・ 「運送人又は船長は、荷送人又は傭船者の請求があるときは、運送品の受取後又は船積み後遅滞なく、受取又は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」とあるが、「…海上運送状の原本を交付…」とすべき。(日本貿易会)
- ・ 国際海上物品運送における責任制限の適用に関するいわゆるコンテナ条項(国際

海上物品運送法第13条第3項)は、CMI統一規則ではカバーされない反面、船荷証券と海上運送状とで規律を変える必然性はないので、同項については、海上運送状にも準用する旨明記すべき。(船協)

- ・ 船荷証券の危機と言われる問題の対応策として、いわゆる船荷証券の元地回収が行われるケースがあるが、これは、条約、国内法及び信用状統一規則に一切規定がない。(JIFFA)

第4 海上旅客運送

商法第777条から第787条までを削除するものとする。

(注) 過失責任として、自動車、船舶、航空機等について安全性担保義務に関する規律を設けるという考え方がある。

本文について

【賛成】日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大、早大

- ・ 堪航能力担保義務に関する規律(商法第786条第1項、第738条、第739条)を含む当該各規定については、いずれも現代の取引実態に適合しない規律であるか、又は当事者間の契約に委ねることで足りる。(日弁連、札幌弁)
- ・ 堪航能力担保義務に関する規律については、商法第590条に関して大審院判決が示すとおり、旅客運送契約の内容には当然に旅客の安全な運送が含まれ、堪航能力担保義務違反の責任を過失責任とすることとなれば、なおさら旅客運送契約に基づく運送人の義務と堪航能力担保義務とを区別することが困難になる。また、商法第590条による過失推定をも併せ考慮すれば、旅客の保護に欠けるところはない。よって、海上旅客運送契約に基づく義務と独立して堪航能力担保義務に関する規律を存置する実益は乏しい。また、その他の規定についても、いずれも現代の取引実態に適合せず、また当事者間の契約に委ねるのが相当である。(東弁)
- ・ 海上旅客運送についての堪航能力担保義務の規律を削除した上で、船舶その他の運送機関(自動車、列車、船舶、航空機等)について、運送人がその安全性担保義務を負う旨の規律を設けることによって、旅客の保護が図られるべき。(商法学者1名)

【反対】全国消団連、消費生活相談員協、消費者機構日本

- ・ 堪航能力担保義務に代えて、裁判実務において認められている安全配慮義務で足りるのではないかという点について、安全配慮義務は、運送義務それ自体ではなく、それに付随する信義則上の義務に関して、通常はその不完全履行を問題とするものであり、旅客側がその義務違反を立証するのは、必ずしも容易ではない。無過失責任である堪航能力担保義務を、人身損害に対する救済を容易にするために存続させるべき。(全国消団連、消費生活相談員協、消費者機構日本)

- ・ 高度の技術化と分業化の進んだ運送業務において、旅客が運送人の責任を明らかにすることは実務上容易ではないことから、過失の有無を問わない厳格責任としての堪航能力担保義務を存続させるべきとする有力な意見もある。(日弁連)

【その他の意見】

- ・ 第779条を削除すると、詳細な特約が必要となるので、この削除については相当期間事前周知を要する。第780条の削除は乗船券の払い戻しにつながるが、乗船券を紛失するなどの場合、運送人を保護することが困難となることが考えられるので、慎重であるべき。各条項の削除による影響を慎重に精査すべき。(海事代理士1名)

注の規律を設けることについて

【賛成】 日弁連，日大（一部），商法学者1名

- ・ 商法第590条における運送人の債務の内容には、当然に旅客の安全な運送が含まれることを理由に(大審院大正5年1月20日判決参照)、堪航能力担保義務を削除するにしても、生命及び身体の安全の重要性に鑑みると、旅客運送における総則的規律として安全性担保義務を明文化の上、強行規定化することを議論すべきである。(日弁連)
- ・ 海上旅客運送についての堪航能力担保義務の規律を削除した上で、過失責任として、船舶その他の運送機関(自動車、列車、船舶、航空機等)について、運送人がその安全性担保義務を負う旨の規律を設けることによって、旅客の保護が図られるべき。人の生命及び身体の安全は、最も重要な法益である。(日大，商法学者1名)

【反対】 福祉輸送協，全タク連，バス協，JR旅客各社，長距離フェリー協，日本旅客船協，フェリーさんふらわあ，MOLフェリー，新日本海フェリー，阪九フェリー，宮崎カーフェリー

- ・ バス事業は、国土交通省によって厳しい安全規制がされており、また、バス事業者は、旅客自動車運送事業運輸規則第1条，第2条，第2条の2等の規定によって、旅客を安全に目的地に運送する義務を負っている。安全性担保義務の具体的内容が曖昧であり、国土交通省の安全規制等と齟齬が生ずるおそれがある。(バス協)
- ・ 現行法上、自動車旅客運送事業に関しては、自動車の車検を受けて合格すること、事業運営上、毎日の点検整備が義務付けられていること、営業所ごとに資格を有する整備管理者の配置と整備管理者の業務が規定されていることに加え、標準運送約款では、自動車の運行によって生じた生命等の損害について賠償責任を負うこととされ、自己に過失がなかったこと、車両に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったことを運送人が立証した場合にのみ責任を負わないと規定されており、無過失責任に近い規定により旅客の安全を守ることとなっているにもかかわらず、さらなる義務規定を課すことに疑問と違和感を覚える。(福祉輸送協，全タク連)
- ・ 安全性担保義務の内容が不明である。(明大，福祉輸送協，全タク連)

- ・ 過失責任として、安全性担保義務に関する規律を設けるとした場合、現行の商法第590条第1項に基づく義務以上の内容を持つものなのか不明確であり、このような規律を設けることは適当でない。(慶大, 明大, JR旅客各社)
- ・ 海上旅客運送については、船舶安全法第1条による船舶の堪航性保持義務を始め、数多くの個別具体的な安全規制が設けられ、現に旅客船事業者はこれらに従い、安全運航を最大の使命として事業活動を行っている。また、旅客に損害を与えた場合でも、堪航能力担保義務違反を理由に賠償請求がされた事例は見受けられない。よって、安全性担保義務に関する規律を設ける必要性は認められない。(長距離フェリー協, 日本旅客船協, フェリーさんふらわあ, MOLフェリー, 新日本海フェリー, 阪九フェリー, 宮崎カーフェリー)

【その他の意見】

- ・ 堪航能力担保義務に相当する安全性担保義務を、無過失責任として、陸上運送・航空運送にも規定すべき。人身に関する法益は重大なものであり、運行責任者の過失の有無にかかわらずその損害は賠償されるべきである。なお、安全性担保義務の規定について、運送人が負うべき義務の内容が明確化されることを期待する。(全国消団連, 神奈川消団連, 消費生活相談員協, 消費者機構日本)
- ・ 安全性担保義務に関する審議に際しては、無過失責任を定める他の法令(自動車損害賠償保障法, 製造物責任法等)と比較しながら、一般的に旅客運送人の運送機関に関する責任を無過失責任とすることが妥当であるのかどうかを検討すべき。(慶大)
- ・ 旅客の死亡又は身体の傷害の場合における損害について、10万SDRまでの無過失責任が規定されているモントリオール条約の規律を参考に、無過失責任として、安全性担保義務を規定することを検討すべき。(消費者機構日本)

第5 共同海損

総論について

- ・ 我が国の商法の規律をYARに整合させるという方向性は妥当であり、その趣旨を踏まえた中間試案第5の提案には、いずれも賛成する。(東弁, 海損精算人協)
- ・ 共同海損に係る提案の方向性は、おおむね妥当である。(損保協)
- ・ YARが国際的に広く受け容れられており、実務上も同規則に則って処理がされるのが通常であって、任意規定である現行商法の規定が適用されることはほとんどないとされる。したがって、我が国における規律もこのような国際的規律に整合させるのが妥当と考えられる。(日弁連, 札幌弁, 東弁)
- ・ 昭和10年の法制審議会の改正要綱において、既に「共同海損ニ関スル規定ハヨークアントワープ規則ヲ参酌シテ之ヲ改正スルコト」とされていた。(日弁連)

共同海損の時効について

- 共同海損の時効については、YAR1994には規定がなく、各国の法制に委ねられており、我が国の商法では、共同海損の計算終了から1年とされている。これに対し、英法では、共同海損の費用支出又は犠牲の時から6年とされており、精算人としては、余裕のある英法に沿う方が安全であると考え。しかし、現行法の規定に基づく運用において、致命的であるという状況にはないこと等から、結果として、現行法の規定に反対しない。(海損精算人協)

1 共同海損の成立等

(1) 共同海損の成立及び共同海損となるべき損害又は費用

商法第788条第1項及び第794条第1項の規律を次のように改めるものとする。

ア 船舶及び積荷その他の船舶上の財産（以下「積荷等」という。）に対する共同の危険を避けるために船舶又は積荷等の処分がされた場合において、当該処分後に船舶又は積荷等が残存するときは、共同海損の分担をしなければならない。

イ アの処分（以下「共同危険回避処分」という。）により生じた損害及び費用は、共同海損とする。

ウ イに規定する損害の額は、次に掲げる区分に応じ、それぞれに定める価額によって算定するものとする。ただし、積荷及び運送賃については、これらの規定により算定される額から積荷の滅失又は損傷のために支払うことを要しなくなった一切の費用を控除しなければならない。

(ア) 船舶 到達の地及び時における船舶の価額

(イ) 積荷 陸揚げの地及び時における積荷の価額

(ウ) 積荷以外の船舶上の財産 到達の地及び時における当該財産の価額

(エ) 運送賃 共同危険回避処分により請求することができなくなった運送賃の額

(注) (エ)の規律の新設に伴い、商法第764条第3号を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、早大、JIFFA

- YARの内容に沿ったものに改めるものであり、妥当である。(日弁連、札幌弁、明大、JIFFA)

【反対】なし

(2) 特別な場合の取扱い

ア 商法第795条第1項及び第3項の規律を次のように改めるものとする。

(1)にかかわらず、船荷証券その他積荷の価額を評定するに足りる書類（以下「価額評定書類」という。）に積荷の実価より低い価額を記載したときは、その積荷に加えた損害の額は、価額評定書類に記載された価額によって定める。積荷の価額に影響を及ぼす事項につき価額評定書類に虚偽の記載をした場合（これにより積荷の実価より低い価額を評定すべき場合に限る。）も、同様とする。

【賛成】 日弁連、札幌弁、日大、明大、早大、JIFFA

- ・ YAR第19条第2項の規定と同趣旨であるのであれば、異論はない。（日弁連）
- ・ YARの内容に沿ったものに改めるものであり、妥当である。（札幌弁、明大、JIFFA）

【反対】 なし

イ 商法第793条第1項及び第2項並びに第794条第2項の規律を次のように改めるものとする。

(1)にかかわらず、次に掲げる損害及び費用は、利害関係人が負担することを要しない。

(ア) 次に掲げる物に加えた損害

- a 船舶所有者に無断で船積みがされた積荷
- b 船積みの際して故意に虚偽の申告がされた積荷
- c 高価品である積荷（荷送人又は傭船者が運送を委託するに当たりその種類及び価額を通知していないものに限る。）
- d 甲板積みの積荷。ただし、商慣習に従って甲板積みがされた場合を除く。
- e 属具目録に記載がない属具

(イ) 第7の5(1)から(3)までにより船舶所有者が負担する特別補償に係る費用

ウ 商法第792条ただし書を削除するものとする。

【賛成】 日弁連、札幌弁、日大、明大、早大、JIFFA

- ・ YARに沿う形で現行法を改正する部分については、全体として異論はない。イ(ア) bについては、YAR第19条第1項と同様の趣旨であれば、異論はない。もつとも、高価品である積荷（荷送人又は傭船者が運送を委託するに当たりその種類及

び価額を通知していないものに限る。)及び属具目録に記載がない属具を挙げる現行法の規律を維持するという点については、これらを存置した場合及び削除した場合における実務への影響等を確認しつつ、その是非につき更に詳細に検討すべきである。(日弁連)

- ・ YARの内容に沿ったものに改めるものであり、妥当である。(札幌弁, 明大, JIFFA)

【反対】なし

2 共同海損の分担

(1) 共同海損の分担額

商法第789条及び第790条の規律を次のように改めるものとする。

ア 共同海損は、次に掲げる者がそれぞれに定める額の割合に応じて分担する。

(ア) 船舶の利害関係人 到達の地及び時における船舶の価額

(イ) 積荷の利害関係人 aに掲げる額からbに掲げる額を控除した額

a 陸揚げの地及び時における積荷の価額

b 共同危険回避処分の時に積荷の全部が滅失したとした場合に当該積荷の利害関係人が支払うことを要しないこととなる運送賃その他の費用

(ウ) 積荷以外の船舶上の財産(船舶に備え付けた武器を除く。)の利害関係人 到達の地及び時における当該財産の価額

(エ) 運送人 aに掲げる額からbに掲げる額を控除した額

a (イ) bに規定する運送賃のうち、陸揚げの地及び時において現に存する債権の額

b 航海の費用その他の費用(1(1)イに規定する費用に該当するものを除く。)のうち、共同危険回避処分の時に船舶及び積荷の全部が滅失したとした場合に運送人が支払うことを要しないこととなる額

【賛成】日弁連, 札幌弁, 日大, 早大

- ・ YARに沿ったものに改める内容となっており、異論はない。ただし、共同海損を分担する財産から船舶に備え付けた武器を除いている点は、YARにはなく、その存在意義、存置した場合又は削除した場合における実務への影響等を確認しつつ、その是非につき更に詳細に検討すべきである。(日弁連)

- ・ YARの内容に沿ったものに改めるものであり、妥当である。(札幌弁)

【反対】なし

イ ア(7)から(ウ)までに定める財産の額については、共同危険回避処分
の後、到達又は陸揚げ前に当該財産について修繕費その他の費用を支
出した場合にあつては、当該費用（1(1)イに規定する費用に該当する
ものを除く。）を控除しなければならない。

ウ アに掲げる者が共同危険回避処分により損害を受けたときは、アに
定める額は、その損害の額を加算した額とする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、早大

- ・ YARに沿ったものに改める内容となっており、妥当である。（日弁連、札幌弁、明大）

【反対】なし

(2) 特別な場合の取扱い

ア 商法第795条第2項及び第3項の規律を次のように改めるものとする。

(1)にかかわらず、価額評定書類に積荷の実価を超える価額を記載したときは、その積荷の利害関係人は、当該価額評定書類に記載された価額に応じて共同海損を分担する。積荷の価額に影響を及ぼす事項につき価額評定書類に虚偽の記載をした場合（これにより積荷の実価を超える価額を評定すべき場合に限る。）も、同様とする。

イ 商法第792条本文の規律を次のように改めるものとする。

(1)にかかわらず、旅客及び船員は、共同海損を分担しない。

ウ 商法第793条第3項を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、早大

- ・ YARに沿ったものに改める内容となっており、異論はない。（日弁連、明大）
- ・ アにつき、不正の記載に対する制裁という目的に加えて、このような積荷に加えられた共同海損に係る損害については、時に高い分担金の支払を受けることがあるため、その均衡をとるといふ商法第795条第2項及び第3項の趣旨は、なお合理性があり、迅速な精算事務の遂行にも資する。（札幌弁）
- ・ イについて、YAR第17条第5項と同様の内容と考えられるので、異論はない。（日弁連）
- ・ イについて、共同海損の実務では、共同海損分担額の回収が煩雑かつ困難であることから、旅客及び船員が共同海損を分担することはない。（札幌弁）
- ・ ウについて、商法第793条第3項は、上記中間試案(1)の規定によって同様の結

論となるため、削除することに賛成する。(日弁連)

【反対】なし

3 その他

(1) 共同危険回避処分に係る船舶等が回復した場合に関する規律(商法第796条)を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、早大

- ・ YARや現在のドイツ法にもこれに相当する規定が存しない。(日弁連、札幌弁、明大)
- ・ 商法第796条によっても具体的な計算方法が必ずしも明らかでない。(日弁連、札幌弁、明大)
- ・ 共同危険回避処分に係る船舶等が回復した場合には、民法上の不当利得の法理によって解決すれば足り、デフォルト・ルールとしてかかる規律を存置しておくべき必要性も乏しいと考えられる。(日弁連、札幌弁、明大)

【反対】なし

(2) 準共同海損に関する規律(商法第799条)を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、早大

- ・ YARや現在のドイツ法にもこれに相当する規定が存しない。(日弁連、札幌弁、明大)
- ・ 共同海損に関する規律は任意規定であるところ、船舶所有者は、必要に応じて不可抗力の発生を想定した特約や保険等により対処すれば足りる。(日弁連、札幌弁、明大)

【反対】なし

第6 船舶の衝突

1 船舶所有者間の責任の分担

商法第797条を次のように改めるものとする。

二以上の船舶が衝突した場合において、当該二以上の船舶につきその船舶所有者又は船員に過失があるときは、裁判所は、これらの過失の軽重を考慮して、その衝突により生じた損害についての責任及びその額を定める。この場合において、当該二以上の船舶につき過失の軽重を定めることができないときは、各船舶所有者が等しい割合でこれを負担する。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 各衝突船舶の過失を必要的に考慮する旨に改正することは，衝突条約第4条に合致するものであり，世界的な動向への対応等の観点から合理的である。また，実務の運用とも合致する。(日弁連，明大)
- ・ 衝突船舶間の関係において，合理的な規律である。(札幌弁)

【反対】なし

2 一定の財産の損害賠償責任

二以上の船舶が過失により衝突した場合における一定の財産の損害賠償責任に関し，次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】商法には特段の規定を設けないものとする。

【乙案】1の前段に規定する場合において，船舶，積荷又は船舶内に在る者の財産に損害が生じたときは，民法第719条第1項の規定にかかわらず，各船舶所有者は，その負担部分についてのみ当該損害を賠償する責任を負うものとする。

【甲案に賛成】日弁連，札幌弁，東弁，慶大，早大，日本貿易会，機械輸出組，漁船保険中央会，商法学者1名，海事代理士1名

- ・ 乙案を採った場合，積荷の利害関係者が衝突船舶所有者に対して賠償請求するに際し，過失割合を判断しなければならなくなるが，衝突の当事者ではないことから，その判断に必要な情報を得ることは必ずしも容易ではない。(日弁連，東弁，日本貿易会，機械輸出組)
- ・ 乙案を採った場合，第三者である被害者の財産損害については，各船舶の過失割合が確定しない限り，損害賠償を受けられず，早期解決を阻害する。(漁船保険中央会)
- ・ 乙案を採った場合，財産損害と同時に人身損害が発生したケースにおいては，人身損害部分についても，各船舶の過失割合及び財産損害の負担額が決まらない限り，損害賠償を受けられないおそれがある。(漁船保険中央会)
- ・ 乙案を採る理由の一つとされる航海過失免責については，批判が強く，世界的な潮流もそれを廃止する方向である。(慶大，日本貿易会，商法学者1名)
- ・ 中間試案では，航海過失免責の規定を設けるという提案はされていないところ，商法が適用される内航運送においては契約において航海過失免責規定を定めていないこともあることから，同規定の趣旨を没却しないためという乙案の理由が常に妥当するわけではない。さらに，同規定の趣旨を没却するおそれに関しては，現行法の下においても，当事者間の契約や法の解釈により不都合が生じないよう対応して

いる。(日弁連, 東弁, 早大)

- ・ 乙案は, 積荷のみならず広く船舶上の財産損害が対象となるところ, このような積荷以外の財産損害に対する船舶所有者の責任を分割債務とすべき合理的理由がない。(早大)
- ・ 被害者保護の観点から, いずれの衝突船舶の船主に対しても損害全額の請求を認める甲案に賛成する。(日弁連, 札幌弁, 東弁, 早大, 商法学者1名)
- ・ 船舶所有者は, 運送契約により自己の荷主に対する責任を軽減する余地があるため, それ以上に分割債務として保護する必要はない(日本貿易会, 機械輸出組)。
- ・ 乙案の考え方は, 日本の法制上なじみが薄い。(明大(一部))
- ・ 複数の船舶所有者のうち契約責任を負う者と不法行為責任を負う者が存在する場合にも, 各船舶所有者が過失の割合に応じて分割責任を負うとするのは, 理論上問題がある。(明大(一部))
- ・ 一世紀以上前の1910年に成立した統一条約としては, 同条約第4条第2項のような便宜的解決もあり得たのであろうが, 被害者の権利を合理的な理由なく制限することになる解決方法は, 現代的な立法としてはもはや合理性に欠ける。(早大)
- ・ 航海過失免責が空文化するという問題は, さらなる解釈努力, とりわけ運送船主から荷主への求償を認める(いわゆる双方過失免責約款は, 我が国では一般に有効と解されている)などにより解決を図るべき事項である。(早大)

【乙案に賛成】日大, 船協, 上野トランス, 内航総連

- ・ 国際海上運送(衝突条約)における規律と整合させるべき。(日大, 船協, 内航総連)
- ・ 免責約款により運送船主に請求ができない荷主が, 非運送船主に対して全額の請求をすることが可能になるのは不合理である。(日大)
- ・ 現状は, 衝突条約の適用がある場合とない場合とで規律の内容に大きな齟齬があるところ, 人損における被害者保護の必要性のように, 条約の規律からあえて離れるべき特段の事情がない限りは, 齟齬はできるだけない方が望ましい。(船協)
- ・ 内航タンカー輸送においても, 日本海運集会所作成の「内航運送契約書」がその契約のベースとされ, 又は適用されることがほとんどであり, 同契約書に規定される航海上の過失免責に係る条項に鑑み, 各船舶所有者の負担部分を限定した損害賠償責任が妥当である。(上野トランス)
- ・ 積荷等の物的損害につき, 運送契約の当事者間で免責約款が有効に締結される場合はあり得ること, また, 中間試案では, 免責約款の制限を定めている現行商法第739条のうち船舶所有者の過失又はその使用人の悪意重過失により生じた損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする旨の規律を削除することを予定していることから, 今後, 国内海上運送においても, いわゆる航海上の過失について運送契約の当事者間で免責約款が締結されることは十分に予想され得る。(明大(一部))

3 消滅時効

商法第798条第1項のうち、船舶の衝突によって生じた債権の消滅時効に関する規律を次のように改めるものとする。

船舶の衝突を原因とする不法行為による損害賠償の請求権（財産権の侵害によるものに限る。）は、事故発生の日から2年間行使しないときは、時効によって消滅する。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大

- ・ 財産的損害については、衝突条約と平仄を合わせて、起算日を事故日、時効期間を2年間とすることは合理的である。しかし、人身損害については、人命尊重・被害者保護の観点から、また、民法（債権関係）改正案では、人身損害に係る不法行為に基づく損害賠償請求権の消滅時効は、被害者等が損害及び加害者を知ったときから3年間とする現行法の規律を5年に伸長することとされていること、我が国の船主責任制限法では、船主責任制限条約の水準を超えて、旅客の人身損害に基づく債権を非制限債権としていること等から、上記の規律の適用を財産的損害に限ることに賛成する。（日弁連，東弁）
- ・ 財産的損害について、衝突による損害を早期に特定する必要性と衝突の原因に関する証拠の保全が困難であるという特異性から、衝突条約に従い、上記のような特則を設けることには、一定の合理性がある。（東弁）
- ・ 衝突条約と同様の規律であり、現行商法のように1年とすることに合理的理由はない。（札幌弁）
- ・ 船舶の衝突を原因とする不法行為による損害賠償の請求権（財産権の侵害によるものに限る。）の時効期間につき、衝突条約と同様、2年間とすることに異論はない。（漁船保険中央会）
- ・ 衝突条約の規律とは一致しないが、人身保護の尊重という我が国の考え方は、むしろ世界に誇れるものであって、今次改正により我が国の商法が世界に誇れる立法ともなり得るので、損害賠償の請求権を財産権の侵害によるものに限ることに賛成する。（商法学者1名）

【反対】漁船保険中央会，商法学者1名

- ・ 時効の起算点を「事故発生の日」と明示すべきではない。理由としては、①加害船舶がいわゆる当て逃げをした場合であっても、事故発生の日から2年で消滅時効が完成することになり、当て逃げを助長することになりかねず、②同起算点につき、「被害者が損害及び加害者を知った時」とした最高裁平成17年11月21日判決にも反し、③人身損害と財産損害とで、時効の起算点が異なることになれば、不公平を生じ、混乱をもたらすことになるからである。（漁船保険中央会）
- ・ 起算点を「事故発生の日」とすることに反対する。衝突条約と同じ規律を採用す

るドイツやフランスでは、時効の起算点を厳格に規定した上で、その停止事由において柔軟な解釈を示しているのもであって、我が国とは同列に論じ得ない。最高裁平成17年11月21日判決の立場が維持されるべき。(商法学者1名)

【その他の意見】

- ・ 現行商法第798条第1項が文言上は、「不法行為による損害賠償の請求権」に限定していない(判例上は、むしろ債務不履行による損害賠償の請求権を含んでいる)ので、補足説明が必要である。(商法学者1名)
- ・ 他の時効に関する規定との整合性が求められる。(海事代理士1名)
- ・ そもそも船舶の衝突によって生じた債権について短期時効を定めているのは、衝突の原因となった証拠の保全が困難であるという海上事故の特異性に基づくものであり、このことは、財産上の損害のみならず、人的損害によって生じた債権にも妥当するはずである。同一の衝突事故から生じた損害賠償請求権のうち人身損害によるものについてのみ、時効期間を区別してまでその履行を保護するのは異例である。(明大)
- ・ フォーラム・ショッピングの問題が懸念される。(明大)

4 規律の適用範囲

船舶の衝突に関する規定は、次に掲げる場合について準用するものとする。

- (1) 船舶の準衝突の場合(船舶の衝突が発生しなかった場合において、航行若しくは船舶の取扱いに関する行為又は船舶に関する法令に違反する行為により他の船舶又はその船舶内に在る者若しくは財産に損害を加えたとき)

【賛成】 日弁連、札幌弁、日大、明大、早大、海事代理士1名

- ・ 船舶相互間に現実に接触がないにもかかわらず、ある船舶の存在又は当該船舶の航行に関連して他の船舶に損害が生ずることがあるが、衝突条約第13条は、このような準衝突に対しても適用される旨規定している。国際的動向に対応するという観点からも上記の提案に賛成する。(日弁連、日大、明大)
- ・ 適用範囲として、妥当である。(札幌弁)

【反対】 なし

- (2) 商法第684条に規定する船舶と湖、川、港湾その他の平水区域を航行区域とする船舶(商行為をする目的で航行の用に供する船舶に限り、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。)とが衝突し、又は準衝突を生じさせた場合

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 航海船と内水航船との衝突を航海船同士の衝突と別異に扱う理由は乏しく，現行法上でも学説の通説は類推適用を認めている。また，衝突条約第1条は，航海船と内水航船の衝突についても適用する旨を明文で規定している。国際的動向に対応するという観点からも上記提案に賛成する。（日弁連）
- ・ 衝突条約第1条及び第13条の規律が合理的であり，これに沿った規律である。（日大，明大）
- ・ 適用範囲として，妥当である。（札幌弁）

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ (2)は，非航海船について，「商行為をする目的で航行の用に供する船舶」に限定していることから，航海船と非商行為船たる内水航行船との衝突がこの規律の射程外になってしまうので，商法第684条又は船舶法を改正する等により，適切に対応されたい。（早大）
- ・ 商行為を目的としない船舶が多数平水区域を航行しているので，「商行為をする目的で航行の用に供する船舶に限り」を削除すべき。（海洋研）
- ・ 第1部第1・2において，乙案を支持する立場であるため，同案が採用されれば，この規律は必要がないと考える。（海事代理士会，海事代理士1名）
- ・ 補足説明では，海上とみられる平水区域を航行区域とする船舶が商法第684条にいう船舶であるか否かについていずれかの見解に立つものではないとされているにもかかわらず，(2)の「平水区域を航行区域とする船舶」という表現は，一方の見解に立脚しなければ出てこない表現ではないだろうか。補足説明の立場を徹底させれば，ここは商法684条に規定する船舶とその他の船舶（商行為船に限るかとはともかくとして，ろかい船を除く）が（水上で）衝突した場合などの表現にすべきであろう。（早大）

第7 海難救助

総論について

- ・ 我が国が批准しているのは10年救助条約のみであるが，救助契約の世界的標準書式であるロイズ・オープン・フォームが広く用いられ，これによれば，89年救助条約と同内容の英国法（英国は89年救助条約加盟国）が適用されることから，同条約の規律が広く実務に及んでいる。したがって，89年救助条約を参考にすることは国際的動向に一致しており，その点からも支持できる。（日弁連）
- ・ 我が国は，10年救助条約を批准し，また，LOF2011等の契約書式等を通

じて、89年救助条約の内容が実務上普及している。救助船舶等の船籍という偶然の事情により法適用の結果が異なるのは望ましくなく、国際的な流れにも一致することから、基本的にこれらの条約に沿った改正を行うことに異論はない。(東弁)

1 任意救助及び契約救助

商法第800条の規律を次のように改めるものとする。

- (1) 船舶の衝突、乗揚げ、機関の故障その他の海難により船舶又は積荷等の全部又は一部が損傷し、又は損傷するおそれが生じた場合において、その救助により有益な結果が生じたときは、救助をした者は、次に掲げる区分に応じ、その結果に対してそれぞれに定める救助料を請求することができる。

ア 義務なく救助をした場合（任意救助） 相当の救助料

イ 契約に基づき救助をした場合（契約救助） 当該契約に定める救助料

【賛成】日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大

- ・ 実務上は、専門的な救助業者が救助契約に基づき契約することが多い一方、救助業者以外の者が任意救助に従事する可能性も否定できないことからすると、各条約と同様に、任意救助及び契約救助を対象とした規律とすることは妥当である。(日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大)
- ・ 伝統的には、任意救助と契約救助とを問わず、不成功無報酬が原則とされてきており、また、10年救助条約が不成功無報酬の原則によっており、89年救助条約では、環境保護の観点を取り入れて救助報酬の算定基準を定めているものの、やはり不成功無報酬の原則を維持しているところ、その旨を明示したことに賛成する。(日弁連、明大)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 「有益な結果が生じたとき」に限定しているが、その価値評価が不明確、制限的であるため、この要件の削除を希望する。(海事代理士1名)

- (2) 船舶所有者及び船長は、積荷等の所有者に代わって(1)イの契約を締結する権限を有する。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大

- ・ コンテナ船など積荷等の所有者が多数ある場合、迅速に救助契約を締結するためには、船舶所有者及び船長に積荷等の所有者に代わって救助契約を締結する権限を

認める必要がある。(日弁連, 札幌弁)

- ・ 89年救助条約第6条第2項も上記と同様の規定を有しており, 国際的動向に一致させる点からも支持できる。(日弁連, 明大)

【反対】なし

2 救助料の額

(1) 商法第803条第1項の規律を次のように改めるものとする。

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。)の総額を超えることができない。

【賛成】日弁連, 札幌弁, 日大, 明大

- ・ 伝統的には, 任意救助か契約救助かを問わず, 現行商法, 10年救助条約及び89年救助条約において, 救助料の額は救助された物の価額が上限とされている。(日弁連, 札幌弁, 明大)
- ・ 10年救助条約では, 積荷の運送賃も救助の目的とされていることから, その額をも考慮して救助料の額の上限を定めることは国際的動向に合致している。(日弁連, 札幌弁, 明大)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 救助料に費用が含まれるか否かについての規定が必要である。費用が含まれるのであれば, 救助者に十分に報いることが困難な状況となり, 任意救助を阻害する要因となる。(海事代理士1名)

(2) 救助料の額は救助された財産の価額から先順位の先取特権者の債権額を控除した額を超えることができない旨の規律(商法第803条第2項)を削除するものとする。

【賛成】日弁連, 札幌弁, 日大, 明大

- ・ 商法第803条第2項と同趣旨の規定は, 10年救助条約, 89年救助条約, ロイズ・オープン・フォーム, 日本海運集会所制定書式のいずれにも存在しない。(日弁連, 札幌弁, 明大)
- ・ 商法第803条第2項は, 被救助価額を「正体市場価額から損傷修繕費を控除した金額」として把握するイギリスを含む諸外国の一般的な考え方と異なっている。(日弁連, 明大)
- ・ 商法第803条第2項の規律によると, 救助者が知り得ない先順位の先取特権がある場合, 救助契約締結時には予想できないほど救助料が低くなることが考えられ

るが、これでは救助者を不当に害する可能性があり、その結果として救助者が救助を控えることになり、かえって船舶所有者にとって好まざる事態を引き起こしかねない。救助によって先順位の先取特権の被担保債権の弁済に充てることのできる財産を保持し得たのであるから、その利益に対して相当の報酬を支払うべきである。

(日弁連)

【反対】なし

(3) 商法第809条のうち、過失によって海難を発生させた場合及び救助した物品を隠匿し又はみだりに処分した場合に係る規律を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大

- ・ 10年救助条約第8条第3項に沿うものであり、国際的動向に合致させるという観点から賛成できる。(日弁連、明大)
- ・ これらの場合には、救助料の請求ができないとするのではなく、このような事情について、救助料の額の決定に際して裁判所が考慮する一切の事情とすることで、柔軟かつ合理的な結論を導くことができる。(札幌弁、明大)

【反対】なし

3 債権者間における救助料の割合

商法第805条の規律を次のように改めるものとする。

(1) 救助に従事した船舶に係る救助料については、その3分の2を船舶所有者に支払い、その3分の1を船員に支払わなければならない。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大

- ・ 救助料の分配の割合を全て裁判所の裁量に委ねることになると、当事者の予測可能性が奪われることになる。(日弁連、札幌弁、明大)
- ・ 現在の船舶内における船長の役割の大きさ等を考慮すれば、現行法の割合について適切とは考えられず、船長と海員間の分配について一律に規定することはかえって望ましくない結果をもたらしかねないことから、船長及び海員の分を合わせて、3分の1とすれば足りる。また、実務上、船長と海員との間の分配割合を明確に区分しなくとも、影響はないとされる。(日弁連、明大)

【反対】なし

(2) (1)の救助料の割合が著しく不相当であるときは、船舶所有者又は船員

の一方は、他の一方に対し、その増減を請求することができる。この場合においては、商法第801条の規定を準用する。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 商法において分配割合を定める場合，事案によっては不相当であることが予想される。例えば，救助の成功が船員の貢献に著しく負っているような場合，船員の分配額が3分の1では少ないような場合である。したがって，そのような場合に備えて，調整を認める規定を定めることは合理的である。（日弁連，札幌弁，明大）

【反対】なし

(3) (1)に反する特約で，船員に不利なものは，無効とする。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 船主に対して，実際に救助に当たる船員を保護する規定を定めることは合理的である。（日弁連，札幌弁，明大）

【反対】なし

(4) 各船員に支払うべき救助料の割合の決定は，船舶所有者が行う。この場合においては，商法第804条の規定を準用する。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 船員に支払うべき金額の分配を船長に委ねる場合，船長に有利な比率で分配が行われるおそれがある。そこで，船員間の分配割合については船舶所有者に委ねるのが合理的である。（日弁連，明大）

【反対】なし

(5) (1)から(4)までの規定は，救助を行うことを業とする者については，適用しない。

(注) (4)の改正に伴い，商法第806条から第808条までの規定中「船長」を「船舶所有者」に，「海員」を「船員」に改めるものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 救助業者は，その事業として救助行為を行うという性質上，救助料を船員に分配することは適切でない。（日弁連，札幌弁，明大）

【反対】海洋研

- ・ 内航海運業法及び内航海運組合法の手續を踏んで船舶曳航を事業として行うサル

ページ会社のほか、通常業務として海底資源調査や海流・大気・海域等調査を行う船舶は、非常時の救難業務にも即応し得る設備を有して就航している。領海外排他的経済水域で作業に従事する場合、基本的にあらゆる危険から自己防衛しなければならないが、そこに就航する多機能多目的船の実情を見遣っていない点で、反対である。
(海洋研)

【その他の意見】

- ・ 商行為をしない船舶が船舶法第35条により商法第三編の規定が準用される場合、(5)の規定が適用されるか否かが不明である。(海洋研)

4 船長の法定代理権及び法定訴訟担当

(1) 商法第811条第1項及び第2項本文の規律を次のように改めるものとする。

ア 任意救助の場合には、救助された船舶の船長は、救助料の債務者に代わって、その支払に関する一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する。

イ 任意救助の場合には、救助された船舶の船長は、救助料に関し、救助料の債務者のために、原告又は被告となることができる。

ウ ア及びイの規定は、救助に従事した船舶の船長について準用する。この場合において、これらの規定中「債務者」とあるのは、「債権者（当該船舶の船舶所有者及び海員に限る。）」と読み替えるものとする。

【賛成】 日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ ア及びイにつき、仮に、船長にこのような権限を認めない場合、積荷所有者等の救助料債務者から救助料の回収が困難になり、その結果、救助がちゅうちょされるおそれがある。(日弁連，札幌弁)
- ・ ウについては、現行法では条文上明らかではないところ、これを認める裁判例がある(大審院昭和8年1月24日判決)。救助料債権についても船長に当事者適格を認めて簡易・迅速な処理を可能とする観点から賛成できる。(日弁連，明大)
- ・ 契約救助の場合は、実務上、積荷の利害関係人の同意を得て救助料の支払に関する交渉等が行われているので、新たにこれらの規律を設ける必要はない。(札幌弁，明大)

【反対】 なし

(2) 商法第811条第2項ただし書を削除するものとする。

【賛成】 日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 商法第811条第2項ただし書は、民事訴訟法第115条第1項第2号により明らかであるため、不要である。(日弁連、札幌弁、明大)

【反対】なし

5 海洋環境の保全に係る特別補償の請求権等

救助者が海洋汚染をもたらす船舶の救助をした場合について、次に掲げる規律を設けるものとする。

- (1) 船舶の衝突、乗揚げ、機関の故障その他の海難により船舶又は積荷等の全部又は一部が損傷し、又は損傷するおそれが生じ、かつ、本邦又は外国の沿岸海域において、当該船舶からの物の排出により、又はその沈没若しくは乗揚げに起因して海洋が汚染され、又は汚染されるおそれがあり、当該汚染が人の健康を害し、若しくは海洋環境の保全に著しい障害を及ぼし、又はこれらの障害を及ぼすおそれがある場合において、当該船舶の救助をしたときは、その者は、特約があるときを除き、船舶所有者に対し、アに掲げる額からイに掲げる額を控除して得た額の支払を請求することができる。

ア 当該船舶又は積荷等の救助（救助に際して行った当該障害の防止又は軽減のための措置を含む。）に要した費用（合理的に必要と認められるものに限る。）に相当する額

イ 救助料の額

- (2) (1)アの救助により当該障害を防止し、又は軽減した場合における(1)アの適用については、(1)アの規定中「に相当する額」とあるのは、「に100分の130（特別の事情がある場合にあつては、200）を乗じて得た額の範囲内で裁判所が定める額」とする。
- (3) 救助をした者の過失によって当該障害を防止し、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、(1)アの額を定めることができる。
- (4) (1)に規定する場合における救助料の額の決定に際しては、裁判所は、(1)アに規定する措置の内容をも斟酌するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、阪急エクスプレス、JIFFA、損保協

- ・ 89年救助条約の内容に沿うものであり、環境保護及び国際的動向に合致している観点から賛成できる。(日弁連、札幌弁、日大、明大、阪急エクスプレス、JIFFA、損保協)
- ・ 環境立国を志向する我が国の国益に合致する。(日大)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 89年救助条約における特別補償に関する規律は、1981年に開催された万国海法会モンリオール国際会議において成立した「特別補償はP&Iクラブが負担する。その見返りとして、財産救助に成功したときに、環境損害の防止軽減措置を考慮して救助報酬が増額された場合には、この増額部分は、財物保険者が負担する。」という合意（いわゆるモンリオール・コンプロマイズ）がその基礎となっているため、財物保険者が負担する伝統的な不成功無報酬の原則に基づく救助料（第13条）と責任保険者が負担する不成功無報酬の原則の例外である特別補償（第14条）を慎重に書き分けて規律している。そこで、中間試案の5(1)から(3)までについては新たな条文において、財物救助料の決定基準に関する同(4)については商法第801条において、それぞれ分けて規定するのが適当である。（損保協）
- ・ (1)の請求権と(2)の請求権との法的性質が異なるように解される余地があり（後者については、あたかも裁判所の裁判により形成されるものであるかのように解する余地がある。）、解釈上の混乱を招くことが懸念されるので、いずれも特別補償の請求権の発生を前提とするものであるとすると、救助料の請求権及びその額の決定に関する商法第800条及び第801条の規定の例にならった規定を設けるなど規定振りを検討することが考えられる。（最高裁（一部））
- ・ (2)において、裁判所が特別補償を増額する場合の「特別の事情」の考慮要素及び「裁判所が定める額」の考慮要素については、主張立証の対象を明確にするとともに、商法第801条の規定を参考にするなどして例示することが相当である。（最高裁（一部））
- ・ 89年救助条約第14条第3項に相当する規定が存在しない。この点につき、規定ぶりをめぐる議論の難航が予想されることから（「救助…に要した費用」の解釈をめぐりNagasaki Spirit号事件英国貴族院判決があるが、これに反する立法例（南アフリカ法）もある）、あえて規定を設けず、裁判所の解釈に委ねるのも一つの方法と考えられる。（日大）
- ・ (2)について、補足説明59頁の「増額する場合の一般的な考慮要素を例示すべきとの意見」も傾聴に値するが、規定ぶりをめぐる議論の難航が予想されることから、あえて規定を設けず、裁判所の解釈に委ねるのも一つの方法と考えられる。（日大）
- ・ 確認的な規定となろうが、89年救助条約第14条第6項に相当する規定は設けてもよいのではないか。（日大（一部））

6 消滅時効

商法第814条の規律を次のように改めるものとする。

救助料及び5(1)から(3)までの特別補償の請求権は、救助の作業が終了した日から2年間行使しないときは、時効によって消滅する。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大

- ・ 10年救助条約及び89年救助条約の内容に沿うものである。(日弁連，東弁，日大，明大)
- ・ コンテナ船などの場合に実荷主が多数に及び解決に時間を要している。(日弁連)
- ・ 現行法の1年では，短期にすぎる。(札幌弁)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 他の時効に関する規定との整合性が求められる。(海事代理士1名)

7 規律の適用範囲

海難救助に関する規定は，湖，川，港湾その他の平水区域を航行区域とする船舶（商行為をする目的で航行の用に供する船舶に限り，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。）又は積荷等の救助について準用するものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 商法上の船舶であるか否かについて争いのある内水航行船も海難に遭遇すれば救助を必要とするところ，これは商法上の船舶と異なるものではない。(日弁連)
- ・ 商法第3編（海商）の規定が対象とする範囲として妥当である。(札幌弁)
- ・ 内水航行船の救助にも10年救助条約の規律を及ぼすという同条約第1条の規律が合理的である。(日大，明大)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 上記第6・4(2)の【その他の意見】に記載のある早大の2つの意見と同趣旨である。(早大)
- ・ 第1部第1・2において，乙案を支持する立場であるため，同案が採用されれば，この規律は必要がないと考える。(海事代理士会，海事代理士1名)

第8 海上保険

全般的な意見

- ・ 我が国における海上保険マーケットは，約款規整が有効に機能しており，秩序だった運営がされていることから，任意規定である海上保険法については，その要否を問う声もあったと認識している。この点について，部会審議において，「海上保険に関する商法の規律は，保険法が主として念頭に置く消費者保険と異なる類型である企業保険のデフォルト・ルールを示し，また，国際的にも，予測可能性のある形

で日本法の内容を示すことが有益である」として規律の存続が提案され、異論なく意見集約されたのは、妥当な判断であると考ええる。(損保協)

1 保険者が填補すべき損害

商法第817条本文の規律を次のように改めるものとする。

保険者は、海難救助又は共同海損のため被保険者が負担すべき金額を填補する責任を負う。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、損保協

- ・ 海難救助に係る被保険者の費用負担を填補の対象とすることは、現行の保険実務及び保険約款に沿うものであり、国際標準とされる英国法でも同様である。(損保協)
- ・ 保険者の填補責任を明らかにするため、規定を設けることが相当である。(日弁連、札幌弁)

【反対】なし

2 告知義務

海上保険の保険契約者になる者等の告知義務について、次のような規律を設けるものとする。

(1) 保険契約者又は被保険者になる者は、保険法第4条の規定にかかわらず、海上保険契約の締結に際し、危険に関する重要な事項について、事実の告知をしなければならない。

【賛成】日弁連、札幌弁、東弁、日大、明大、早大、損保協

- ・ 海上保険については、危険の個別性が強く、その内容及び程度を一般的に推定することが困難である上、危険開始までの期間が短く、質問応答義務による対応が時間的に困難な場合が少なくない。そのため、世界的にも自発的申告義務による実務が一般的であり、国際化が著しい海上保険の分野において、再保険等の関係で支障を生じさせないためにも、実務の在り方に沿って任意規定を定めることが適当である。(早大、損保協)
- ・ 海上保険の保険契約者又は被保険者は、諸事情を知り得る立場にあるから、多様な危険を担保し、迅速かつ適切な料率で保険契約を締結することが要請される海上保険においては、自発的申告義務とするのが相当である。(日弁連、札幌弁)
- ・ 海上保険について自発的申告義務を定めることは、内容として妥当であり、実務にも沿うものである。(東弁)
- ・ 保険法が制定される前は、告知義務について同様の規律とされており、その規整の下で海上保険マーケットが特段の問題なく運営されていたことから、本規律への

変更によっても支障は生じない。(損保協)

【反対】なし

(2) 保険契約者又は被保険者が故意又は重大な過失により(1)の事実の告知をせず、又は不実の告知をしたときは、保険者は、海上保険契約を解除することができる。この場合においては、保険法第28条第2項第1号及び第4項並びに第31条第2項第1号の規定を準用する。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、早大、損保協

- ・ 保険法と同様の規律とすることが妥当である。(日弁連、札幌弁、早大)

【反対】なし

3 希望利益保険

積荷の到達によって得られる利益又は報酬の保険の保険価額に関する規律(商法第820条)を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、損保協

- ・ 積荷の到達によって得られる利益又は報酬については、貨物保険契約に付随して締結されることはあるが、独立して保険に付すことはまれであることから、独自の類型として維持する必要性に乏しい。(日弁連、札幌弁、損保協)

【反対】なし

4 保険期間

海上保険の法定保険期間に関する規律(商法第821条、第822条)を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大

- ・ 保険法は、保険期間の約定があることを前提として、これを保険証券の記載事項としており、当事者が保険期間を定めなかった場合を想定する必要はない。(日弁連、札幌弁)

【反対】損保協

- ・ 海上保険の保険期間が法定されている意義は、期間保険を中心とする陸上保険との対比において特徴的な航海保険について、海上保険者の責任の始終に係るデフォルト・ルールを示していることのほか、保険法に対して各種の特則を置く前提として、航海保険の存在を示す点にもある。保険期間の規律は、海上保険契約の標準形を示し、陸上保険と異なる性質について一般の理解を深める根幹的規定という性格

があるため、商法における典型契約の一つとしての海上保険契約の輪郭を定める意味で、その存続が望ましい。(損保協)

【その他の意見】

- ・ 航海保険の制度は、海上保険契約に特徴的かつ重要な事項であるため、航海を単位としてリスクを引き受ける制度の本質を商法の条文から導くことができるようにしておく必要があり、航海を単位として保険に付ける方式に関する規定は残すべきである。(早大)

5 海上保険証券

商法第823条の規律を次のように改めるものとする。

保険者が海上保険契約を締結した場合には、保険法第6条第1項に規定する書面には、同項各号に掲げる事項のほか、次に掲げる区分に応じ、それぞれに定める事項を記載しなければならない。

- (1) 船舶保険契約を締結した場合 船舶の名称、国籍、種類、船質、総トン数、建造の年及び航行区域（一の航海について船舶保険契約を締結した場合にあっては、発航港及び到達港（寄航港の定めがあるときは、その港を含む。））並びに船舶所有者の氏名又は名称
- (2) 貨物保険契約を締結した場合 船舶の名称並びに貨物の発送地、船積港、陸揚港及び到達地

①)について

【賛成】 日弁連、札幌弁、日大、明大、損保協

- ・ 船長は免状を持っており、技能に大差がないことを前提にできるため、航行の安全性に関して、船長が誰であるかを重視する必要性は低い。(日弁連)
- ・ 一の航海について海上保険契約を締結する場合があることを示し、「特定の航海中」というように、一定の事実の存続期間により保険期間を定める航海保険という類型があることを明らかにすることが望ましい。(損保協)

【反対】 なし

②)について

【賛成】 日弁連、札幌弁、日大、明大、損保協

- ・ 船舶の名称が分かれば、船舶に関する情報を取得できる。(日弁連、札幌弁)
- ・ 海上運送の起点・終点となる船積港・陸揚港のほか、貨物の発送地・到達地を記載事項に含めることは、海上運送に付随する前後の陸上運送区間も海上保険契約の対象となり得ることを商法が認知していることを示すものであり、望ましい。(損保協)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ いわゆるF O B輸入貨物（輸入本船上で売主から買主に貨物の危険負担が移転する貨物）に係る外航貨物海上保険では，保険証券上に表示されるのは危険開始のポイントとなる船積港からであり，貨物の発送地は，船積港と同一でない限り記載されないこともあることから，条文作成の際に留意すべきである。（損保協）

6 危険の変更

船長の変更は保険契約の効力に影響を及ぼさない旨の規律（商法第826条）を削除するものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大，損保協

- ・ 船長は免状を持っており，技能に大差がないことを前提にできるため，航行の安全性に関して，船長が誰であるかを重視する必要性は低い。（日弁連）

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 船長の変更以外の危険の変更に関する現行法の規律は，英国法とおおむね整合的であり，これを維持することに賛成する。（損保協）

7 予定保険

貨物保険の予定保険に関する商法第828条の規律を次のように改めるものとする。

- (1) 貨物保険契約において，保険期間，保険金額，保険の目的物，約定保険価額，保険料，船舶の名称又は貨物の発送地，船積港，陸揚港若しくは到達地につきその決定の方法を定めた場合には，保険法第6条第1項に規定する書面には，その事項を記載することを要しない。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大，損保協

- ・ 積載船舶以外の事項も未詳のまま契約することの多い今日の包括予定保険契約の実務について，これまでその法的根拠は必ずしも明らかではなかったところ，本規律は，単なる契約の予約にとどまらない予定保険について，確たる契約としての法的安定性を与えるものとして望ましい。（損保協）
- ・ 予定保険において，保険契約当時に未確定な事項を保険証券に記載することは困難であり，当該事項を保険証券上に記載する必要はない。（日弁連，札幌弁）

【反対】なし

(2) 保険契約者又は被保険者は、(1)の事項が確定したことを知ったときは、遅滞なく、保険者に対し、当該事項の通知を発しなければならない。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、損保協

- ・ 予定保険の保険者は、未確定な事項を積極的に調査することが事実上困難であるから、保険契約者又は被保険者に、その通知を発することを義務付けるのが相当である。(日弁連、札幌弁)

【反対】なし

(3) 保険契約者又は被保険者が故意又は重大な過失によって遅滞なく(2)の通知をしなかったときは、貨物保険契約は、その効力を失う。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、損保協

- ・ 効果の重大性に照らすと、予定保険契約が失効するのは、故意又は重大な過失によって通知をしなかった場合に限定することが相当である。(日弁連、札幌弁)

【反対】なし

8 保険者の免責

(1) 商法第829条の規律を次のように改めるものとする。

保険者は、次に掲げる損害を填補する責任を負わない。

- ア 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
- イ 保険契約者又は被保険者の故意又は重大な過失（責任保険契約にあつては、故意に限る。）によって生じた損害
- ウ 戦争その他の変乱によって生じた損害
- エ 船舶保険契約にあつては、堪航能力担保義務に反したことによって生じた損害
- オ 貨物保険契約にあつては、貨物の荷造りの不完全によって生じた損害

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大、損保協

- ・ 現行法は、海上保険契約における保険者の包括責任主義を定めているため、本則である保険法と異なり、保険者が免責となる事由についても、法律においてデフォルト・ルールを明示しておく必要がある。そして、アからオまでのいずれも、海上保険における典型的な免責事由を示すものである。(損保協)

- ・ 海上保険の免責事由は多岐にわたるため、商法には、デフォルト・ルールとして重要なものについて規律を設ければ足りる。(日弁連, 札幌弁)
- ・ アについては、偶然性の欠如を理由とするものであり、規律を維持することが妥当である。(日弁連)
- ・ イについては、保険事故招致に関するものであるが、責任保険契約は被保険者が賠償責任を負った場合に備えて締結されるものであり、保険契約者又は被保険者に重過失がある場合に保険給付がされないと、責任保険契約の目的を十分に達成できない。(日弁連)
- ・ ウについては、保険法第17条第1項との均衡を考慮すると、妥当である。(日弁連)
- ・ エについては、船舶が発航の当時に堪航能力を備えなければ、航海中に船舶に損害が生ずる可能性が非常に高いため、規律を維持することが妥当である。(日弁連)
- ・ オについては、貨物の荷造りの不完全によって生じた損害は、偶然性が欠如すると考えられるから、免責とすることが妥当である。(日弁連)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 「運送の遅延」は、保険者の責任をめぐる紛争となりやすく、主要国の法律又は約款では、これを免責事由として明記している。商法で「運送の遅延」を免責事由として示さない場合には、遅延による損害も法律上は填補の対象であることが原則となるが、これは海上保険における国際標準から大きく離れることとなり、原則に当たるレベルの問題である「運送の遅延」については、免責事由として明示的に規定すべきである。(早大)
- ・ 一般的な約款免責事由である「運送の遅延」について、英国法その他主要国の海上保険法にはこれを免責とする規律があり、この免責規定が海上保険契約の輪郭を固める上での重要な要素であることから、これを規定するという考え方もある。(損保協)

(2) 少額損害等の免責に関する規律(商法第830条)を削除するものとする。

【賛成】日弁連, 札幌弁, 日大, 明大, 損保協

- ・ 実務上、少額の損害等を免責する約定が一般的でないのであれば、規律を維持する必要性に乏しい。(日弁連)
- ・ 商法に規律を置く必要性に乏しく、契約に委ねるべき範囲である。(札幌弁)

【反対】なし

9 填補の範囲等

(1) 貨物の損傷の場合における填補額の計算方法に関する規律（商法第831条）を次のように改めるものとする。

保険の目的物である貨物が損傷して陸揚港に到達したときは、保険者は、アに掲げる額のイに掲げる額に対する割合を保険価額（約定保険価額があるときは、当該約定保険価額）に乗じて得た額を填補する責任を負う。

ア 当該貨物に損傷がなかったとした場合の当該貨物の価額から当該損傷した貨物の価額を控除した額

イ 当該貨物に損傷がなかったとした場合の当該貨物の価額

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大，損保協

- ・ 規律内容を明確にする必要がある。（日弁連，札幌弁）
- ・ 現行の保険実務に沿うものである。（損保協）

【反対】なし

(2) 航海の途中に不可抗力により保険の目的物である貨物を売却した場合において買主が代価を支払わないときは保険者がその支払義務を負う旨の規律（商法第832条第2項）を削除するものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大，損保協

- ・ 買主が代価を支払わないときには、保険者に保険金支払義務があるとすれば足りるから、デフォルト・ルールとして維持する必要性に乏しい。（日弁連，札幌弁）
- ・ 現行の保険実務に沿うものである。（損保協）

【反対】なし

10 委付

保険委付に関する規律（商法第833条から第841条まで）を削除するものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大，損保協

- ・ 保険委付により、保険者が権利を取得すると、これに付随する船骸撤去費用として多大な不利益が発生することがあり、約款上も保険委付ができない旨が定められている。保険委付は実務に沿わないものであり、デフォルト・ルールとして維持する必要性に乏しい。（日弁連，札幌弁，東弁）

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 保険委付に代わる規律として「推定全損」の規定を設けることが望ましい。(損保協)

海上保険に関するその他の意見

- ・ 商法第816条の「航海ニ関スル事故ニ因リテ生シタル一切ノ損害」という文言は、「航海に関する一切の事故によって生ずる損害」などと改めて、包括責任主義の意義に照らして表現の正確性を期すべきである。(早大, 損保協)

第9 船舶先取特権及び船舶抵当権等

全般的な意見

- ・ 93年条約は、現在、必ずしも主要海運国とはいえない17か国によって締結されているにとどまり、我が国も批准していないから、我が国が批准する他の条約との調和が目指される船舶衝突に関する規律等とは異なり、立法事実に乏しい面がある。(日大)
- ・ 外洋を航海中又は外国の港に入港中に船主が倒産する事例が度々発生しており、船舶先取特権を制限的に解釈すべきとする理論から立法する場合には、洋上を漂流し、外国の港で日本船が係留されたまま放置される事態を招く可能性がある。そうすると、日本船が世界の港で公害をばらまく結果となり、日本船全体に対する信用を失墜する。(弁護士1名)

1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲

- (1) 商法第842条第1号(競売費用及び競売手続開始後の保存費の船舶先取特権)を削除するものとする。

【賛成】日弁連, 札幌弁, 日大(条件付き), 明大, 全銀協

- ・ 執行手続における手続費用については、民事執行法により最優先で回収することができるため、船舶先取特権を認める必要はない。(日弁連, 札幌弁, 全銀協)
- ・ 手続費用に該当しない競売費用及び競売手続開始後の保存費についても、共益の費用に該当する限度において、民法の一般先取特権による保護を与えれば足りる。(日弁連, 札幌弁)
- ・ 手続費用の最優先配当の根拠を民事執行法に求めた場合、日本の民事執行法が適用されない外国での執行手続においては、手続費用が最優先とならない可能性があるが、この点は当該国における執行手続法による規律に委ねれば足りる。(日弁連)
- ・ 競売費用以外の費用についても、26年条約において船舶先取特権が認められて

いたこと、また、船舶先取特権を否定した場合には、民法上の動産保存の先取特権が成立するにとどまり、後記4で乙案を採用すると、船舶賃借人又は定期傭船者からの注文による保存行為の費用に関しては、民法上の先取特権の成立すら否定される可能性があることから、後記4で甲案を採用することを条件として、賛成する。

(日大)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 本規律を削除する場合、裁判所が業者に対し差押え船舶の保存を委託したときの業者の報酬債権など、競売手続開始後の保存費の債権者について、その保護の観点や、93年条約上もこれらの債権は優先弁済されると解されることから、優先弁済権を付与する何らかの措置を講ずべきである。(早大)

(2) 商法第842条第2号（最後の港における保存費等の船舶先取特権）を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大（条件付き）、明大

- ・ 最後の港における保存費等については、民法の共益の費用に該当する限度において、民法上の一般先取特権による保護を与えれば足りる。(日弁連、札幌弁)
- ・ 本規律の費用については、26年条約において船舶先取特権が認められていたこと、また、船舶先取特権を否定した場合には、民法上の動産保存の先取特権が成立するにとどまり、後記4で乙案を採用すると、船舶賃借人又は定期傭船者からの注文による保存行為の費用に関しては、民法上の先取特権の成立すら否定される可能性があることから、後記4で甲案を採用することを条件として、賛成する。(日大)

【反対】なし

(3) 商法第842条第7号（船員の雇用契約債権の船舶先取特権）の被担保債権の範囲について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権

【乙案】雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権であって、当該船舶への乗組みに関して生じたもの

【甲案に賛成】日大、明大、連合、全日海、海事代理士1名

- ・ 労働者とその家族は賃金がほぼ唯一の生活の糧であり、倒産後の再就職も容易でないことから、未払いの賃金・退職金の確保は極めて重要な社会的課題である。とりわけ、船員の特殊な労働環境を考慮すると、その労働債権について、民法の雇用関係の一般先取特権と異なる特別の保護を与える合理性が認められる。(連合、全日

海)

- ・ 本規律は、従来、労働者としての船員の保護を趣旨とするものと説かれており、乙案の根拠として指摘されるような、船員の労務による船舶価値の維持という点は強調されてこなかった。(日大)
- ・ 乙案のように「当該船舶への乗組みに関して生じたもの」という限定を付すと、同じ船員でありながら、雇用契約債権の回収について、船舶を優先的な引当てとして期待できる者と、雇用関係の一般先取特権者として、債務者の総財産の劣後的な引当てしか期待できない者とに分かれ、とりわけ、債務者の財産がほぼ船舶に限られる事例においては、船員の平等な保護を達し得ないおそれを生ずる。(日大)
- ・ 民法の雇用関係の一般先取特権については、平成15年の民法改正により適用対象が大幅に拡張されており、その経緯や成果に照らすと、船員の労働債権の保護範囲を制限する方向での検討はすべきでない。(明大、連合、全日海)
- ・ 乙案は、船舶先取特権によって保護される船員の労働債権の範囲を現行法より縮小させるものであり、退職金や、有給休暇等を取得するために下船している期間における賃金、予備船員である期間の賃金の取扱い等について、保護対象から除外されるとの主張を誘発させ、混乱が生ずる。(連合、全日海)
- ・ 先取特権規定は債権者平等原則に対する重大な例外であり、特に、船舶先取特権は船舶抵当権に対する強力な優先権を有するから、その成立要件については厳格解釈が妥当するものと解され、関連性(「～に関して」)という評価概念を含んだ成立要件の付加は、無用の解釈論争を引き起こし、必要以上に成立範囲を狭める厳格解釈が志向される引き金となる可能性がある。(日大)

【乙案に賛成】日弁連、札幌弁、東弁、慶大、早大、全銀協、商法学者1名

- ・ 一般に、船舶先取特権によって保護される債権は、当該船舶と牽連関係が認められる債権とされているから、航海中の当該船舶の保全と直接関わらない債権については、船舶先取特権によって保護すべき実質的理由に欠ける。(日弁連、商法学者1名)
- ・ 船員の雇用契約債権の船舶先取特権は、諸外国における船員の雇用形態として現在も支配的な特定船舶への雇入れの制度を前提とするものであり、我が国のように特定船舶からの下船後も雇用契約が継続する雇用形態を前提としていない。(早大)
- ・ 商法制定当時と異なり、船員の雇用環境の変化によって、船員が雇用主に対して有する債権は多岐にわたり、かつ、退職金債権のように非常に高額に上るものもあるため、雇用契約によって生じた全ての債権に船舶先取特権を成立させるのは妥当でない。船員にのみ特別の保護が与えられる理由は、船舶への乗船という陸上労働者と異なる特殊な危険にさらされている点に求めるべきである。(日弁連)
- ・ 船舶の運航に直接関係しない労務の対価としての雇用契約債権等が船舶抵当権に優先すると、担保権実行時の雇用契約債権額という偶然の事象により被担保債権の

多寡が決定されることとなるため、予測可能性を著しく欠き、不合理な事態が生ずる懸念がある。(全銀協)

- ・ 乙案によっても船員保護に欠けることはなく、予備船員としての地位に基づく債権に特別な保護が必要であるとしても、それは船舶先取特権とは別個の問題である。(東弁)
- ・ 船舶先取特権の被担保債権は、原則として船舶の航海に関して発生した債権であり、甲案でも乙案でも、当該船舶への乗組みに関しない債権は被担保債権から除外されるが、これを注意的に明示する点に乙案の意義がある。(東弁)
- ・ 甲案によると、現行法下と同じく、当該船舶への乗組み期間と無関係な船員の雇用契約債権が被担保債権に含まれるとの解釈が生じかねない。乙案によると、「当該船舶への乗組みに関して生じた」範囲をどう画するかという解釈問題は残るが、諸外国では考えられない解釈を生ずる懸念は解消される。(早大)
- ・ 現在の裁判例上も、乗組みによらない雇用債権まで被担保債権に含めることは許容されていない。今後、少なくともこの点について解釈が拡張されることは考えにくく、この趣旨を明確にすることが妥当である。(慶大)
- ・ 93年条約では、当該船舶における雇用に限定して海上先取特権を成立させている。(日弁連、札幌弁)

【その他の意見】

- ・ 乙案は、現行法の規律である甲案より相対的には正しいものであるが、「当該船舶への乗組み」という文言は、部会の議論や懸念等を的確に反映したものとはいえず、具体的な債権額の算定を個々の事案に応じた裁判官の判断に委ねるという趣旨であるならば、到底立法者としての責任を果たしたものとはいえない。近時の実務的観点及び理論的観点の双方から、特定の船舶との牽連性が認められない債権、すなわち雇入契約に基づかない債権は、全て船舶先取特権によって保護されるべきではなく、被担保債権の範囲は「雇入契約によって生じた船長その他の船員の債権」とすべきである。(鉄道運輸機構)
- ・ 「当該船舶への乗組みに関して生じたもの」の内容については、当該船舶への雇入れを基準に明確化することが望ましい。(日弁連)
- ・ 「乗組みに関して」の文言は含みが残されており、その範囲をめぐっては、裁判例を積み重ねることになろう。(全銀協)
- ・ 今後の検討においては、甲案を採用した上で、「雇用契約」が船員法における「雇入契約」とは異なることや、船舶先取特権により保護される船員の債権の範囲は、退職金や予備船員期間の賃金を含む全ての労働債権であることを再確認すべきである。(連合、全日海)
- ・ 船員の債権には、P & I 保険によってカバーされている部分（船員の死亡・傷害等の災害補償）もあるが、この点について船舶先取特権を認める必要性は小さい。

(全銀協)

(4) 商法第842条第8号(船舶がその売買又は製造後に航海をしていない場合におけるその売買又は製造及び艀装によって生じた債権並びに最後の航海のための艀装、食料及び燃料に関する債権の船舶先取特権)を削除するものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、日大、明大

- ・ 本規律の船舶先取特権は、船舶の発航によって消滅するため、債権保全の実効性に乏しく、実務的に行使されることもほとんどない。(日弁連、札幌弁)
- ・ 同時履行の抗弁権や留置権による債権保全も可能であり、航海中における燃料等の供給確保については、商法第842条第6号の規律に委ねることが適当である。(日弁連)

【反対】瀬戸漁業、全石連、朝日石油、ハマ、藤井石油、堀江商店、北日本石油、三崎石油、山田屋石油、雄興産業、勝浦石油、紀南石油、横田石油

- ・ 漁船や中小貨物船・フェリー等に燃料油を供給している船舶燃料油販売業者は、中小販売業者が多く、販売先が破綻して売掛債権が回収不能となると、経営への打撃が極めて大きい。(瀬戸漁業、全石連、ハマ、藤井石油、堀江商店、北日本石油、三崎石油、雄興産業、勝浦石油、紀南石油)
- ・ 通常、船舶経費に占める割合は、燃料費が人件費に次いで大きく、船舶燃料油販売業者の債権額も大きいため、回収不能は死活問題となり得る。(瀬戸漁業、全石連、朝日石油、藤井石油、堀江商店、三崎石油、山田屋石油、雄興産業、横田石油)
- ・ 燃料油の主たる販売先である漁業者等は零細業者も多いため、保険料が高額にならざるを得ず、信用取引保険による担保は現実的ではない。(瀬戸漁業、全石連、ハマ、藤井石油、堀江商店、雄興産業)
- ・ 価格により頻繁に納入業者が代わる燃料油販売業者は、金融機関と異なり、船舶に抵当権を設定することが困難であり、仮に設定できたとしても、金融機関より後順位となってしまう。(ハマ)

(5) 商法第842条の船舶先取特権に、船舶の運航に直接関連して生ずる人の生命又は身体への侵害による損害に基づく債権を加えるものとする。

(注) この改正に伴い、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。)第95条第1項の船舶先取特権の被担保債権の範囲から、同法第2条第5号に規定する人の損害に関する債権を削除するものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 人身の尊重の観点から妥当である（日弁連，札幌弁）

【反対】なし

(6) 国際海上物品運送法第19条（再運送契約に基づく損害賠償請求権の船舶先取特権）を削除するものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，日大，明大

- ・ 商法第759条を削除し，再運送契約の荷送人等が契約関係にない船舶所有者に対して不法行為責任を追及する構成を採用するのであれば，本規律を存置する必要はない。（日弁連，札幌弁）
- ・ 再運送契約の荷送人等も，船主責任制限法上の制限債権者として，同法に基づく船舶先取特権を有すると解釈されている。（日弁連）

【反対】なし

2 船舶先取特権を生ずる債権の順位及び船舶抵当権との優劣

(1) 船舶先取特権を生ずる債権の順位に関する規律（商法第842条，船主責任制限法第95条第2項）を次のように改めるものとする。

第1順位 船舶の運航に直接関連して生ずる人の生命又は身体の侵害による損害に基づく債権（1(5)参照）

第2順位 救助料に係る債権，共同海損のため船舶が負担すべき金額に係る債権（商法第842条第5号）

第3順位 航海に関し船舶に課された諸税に係る債権，水先料又は曳船料に係る債権（商法第842条第3号，第4号）

第4順位 航海継続の必要によって生じた債権（商法第842条第6号）

第5順位 船主責任制限法第2条第6号に規定する物の損害に関する債権（同法第95条第1項）

（注）商法第842条第7号の船舶先取特権の順位については，1(3)の被担保債権の範囲に関する改正の方向性が定まった後に，引き続き検討するものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，東弁，日大，明大，早大（一部に賛成），海損精算人協（一部に賛成）

- ・ 第1順位から第3順位までは，おおむね93年条約の規律に沿っており，適当である。（日大，早大）
- ・ 人身を尊重し，救助を促進する観点からは，第1順位及び第2順位の債権を優先

的に保護することは妥当である。(日弁連, 札幌弁)

- ・ 第2順位に共同海損に係る債権を位置付けているのは, 共同海損の性質を正しく反映するものである。(海損精算人協)
- ・ 我が国の法体系上, 一般に租税債権が手厚く保護されていることとの整合性からすれば, 第3順位で租税債権等を保護することに違和感はない。(日弁連, 札幌弁)
- ・ 航海の継続を重視し, 第5順位の債権よりも第4順位の債権を厚く保護する規律は合理的である。(日弁連)

【反対】なし

【その他の意見】

- ・ 第4順位と第5順位の各債権のいずれを優先すべきかの判断は難しく, これは, 第5順位の債権に様々なものが入りすぎている(例えば, 船舶の衝突債権と積荷の滅失・損傷債権とではかなり性格が異なる。)ことが主な原因であるため, この点の整理を検討すべきである。(早大)
- ・ 商法第842条第7号の船舶先取特権の順位については, 93年条約に準ずるとすれば, 最優先の順位となる。(日大)
- ・ 商法第842条第7号の船舶先取特権の順位については, 乙案が採用されることが前提であるが, 第2順位の債権と同じ船価の維持への貢献という趣旨ばかりでなく, 社会政策的考慮もある点を考慮すると, 現在の第2順位より先順位とし, 第1順位と第2順位の間としてはどうか。(早大)

(2) 船舶先取特権と船舶抵当権との優劣(商法第849条, 船主責任制限法第95条第3項)について, 次のいずれかの案によるものとする。

船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合には, 船舶先取特権は, 船舶抵当権に優先する。

【甲案】ただし, (1)の第5順位の船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合には, 船舶抵当権は, 当該船舶先取特権に優先する。

【乙案】ただし, (1)の第4順位又は第5順位の船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合には, 船舶抵当権は, これらの船舶先取特権に優先する。

(注) 上記のようなただし書を設けない(現行法の規律を維持する)という考え方がある。

【甲案に賛成】日大, 海事代理士1名

- ・ 第4順位の船舶先取特権は, 船舶が売却等処分される際の価値を維持するために有用であるにもかかわらず, 船舶抵当権より劣後するのは衡平を欠く。(海事代理士1名)

- ・ 第4順位の船舶先取特権の優先性について、従前より立法論的批判が繰り返されてきたものの、①立法論的批判に依拠する理念としての厳格解釈は、実際の裁判例上、具体的な解釈論としてほとんど結実していないこと、②93年条約審議段階の主張に見られるように、現在は、立法論的に否定的な見方が必ずしも趨勢とはいえないこと、③解釈論上、発航前の基本契約に基づく債権を除外するなどにより、真に必要な債権だけに成立範囲を限定することで、船舶抵当権者を不当に圧迫しない運用が可能であることを指摘でき、あえて改正するまでもない。(日大)

【乙案に賛成】札幌弁，早大，全銀協，鉄道運輸機構

- ・ 第4順位，第5順位の船舶先取特権について，必ずしも登記した船舶抵当権に優先させなければならない理由はない。(札幌弁)

第4順位の船舶先取特権について

- ・ 債権者は，約定担保権を設定したり，民法上の先取特権又は留置権等の行使によって自己の債権を保全することが可能であるため，登記した船舶抵当権に優先させなければならない理由は必ずしもない。(日弁連)
- ・ 具体例として，ドック費用，修繕費，燃料費等が考えられるが，今日における取引実態に鑑みると，これらの契約を陸上における通常の契約と別異に解する必然性はない。(全銀協)
- ・ 燃料販売業者等に船舶先取特権を認める主なメリットは，担保権の実行として，簡易に我が国の港での船舶の差押えが可能になる点にあり，船舶抵当権に優先するか否かが権利者にとって重要なわけではないから，船舶抵当権に劣後する船舶先取特権が付与される形でも，制度目的は達成される。(早大)
- ・ 船舶先取特権を前提に燃料価格を割安にしたり，支払猶予期間を長期化している実態があるのか不明である。仮に，そのような実態があるとしても，商人として通常自らが負うべき債権管理・債権回収のコストやリスクを，法律により船舶所有者等に転嫁しているものであって，正常な商取引慣行として所与の前提とするのは問題である。(全銀協)
- ・ 債権者は，造船所や給油所といった海事实務を熟知した商人であり，必要があれば，船舶所有者との間で予め約定担保権を設定したり，商事留置権により船舶を留置することも可能な立場にあるが，船舶先取特権があることにより，これらの債権保全措置を講じず，債務の累積を不適當に許す結果を招来している。(鉄道運輸機構)
- ・ 93年条約では，船舶抵当権に優先する船舶先取特権に含まれておらず，締約国が国内法で設け，船舶抵当権に劣後するものとなし得るにすぎない。(早大)

第5順位の船舶先取特権について

- ・ 民法上も，財産上の損害に関する債権を登記された抵当権に優先させる規律はなく，船舶についてのみこれを手厚く保護する理由はない。(鉄道運輸機構)
- ・ 性格の異なるものが含まれているものの，先取特権者はおおむね最終的に保険者

から支払を受けられる者であるから、担保権の実行として、簡易に我が国の港での船舶の差押えが可能なことが確保されていれば、船舶抵当権に劣後する形でも、制度目的は達成される。(早大)

【注に賛成】東弁，明大，船協，日立物流，阪急エクスプレス，J I F F A，日商・東商，全漁連，愛知県漁連，明石浦漁協，石川県漁協，夷隅東部漁協，市川市行徳漁協，茨城沿海漁連，岩手県漁連，内海府漁協，大磯町漁協，大分県漁協，大船渡市漁協，沖縄県漁連，重茂漁協，小本浜漁協，御宿岩和田漁協，勝浦漁協，神奈川県漁連，金田漁協，鴨川市漁協，京都府漁協，J F しまね，九十九里漁協，木更津漁協，新勝浦市漁協，瀬戸漁業，田老町漁協，銚子市漁協，富山県漁連，新潟県漁連，西岬漁協，かつお・まぐろ漁協，林崎漁協，兵庫県漁連，広島県漁連，福井県漁連，福岡県漁連，福島県漁連，富津漁協，富津市下洲漁協，船橋市漁協，北海道漁連，真鶴町漁協，宮古漁協，宮崎県漁連，山形県漁協，山口県漁協，和歌山県漁連，全石連，朝日石油，ハヤマ，藤井石油，堀江商店，北日本石油，堀田石油，巻田油業，三崎石油，山田屋石油，雄興産業，勝浦石油，紀南石油，横田石油，損保協，漁船保険中央会，環境機構，商法学者1名，弁護士1名，個人1名

- ・ ある債権に船舶先取特権を認める限り，それは当該債権に関し，関係者に不利益を与えてでも，当該船舶を引当てにして保護するという価値判断があるはずであって，船舶先取特権は認めるが抵当権に劣後するという類型は，やや中途半端な保護の在り方であることは否めず，現時点で導入する必要性に疑問がある。(船協)

第4順位の船舶先取特権について

- ・ 船舶先取特権の立法趣旨の一つは，船舶の経済的な価値を保つために必要な，保存・維持に関する債権に優先的な弁済を認める点にあるところ，本債権は船舶の保存・維持に不可欠なものである。(日商・東商)
- ・ 航海継続の必要によって生じた債権は債権者の共同利益のために生じたものであり，他の債権者が弁済を受けるための前提でもあるので，公平の観点からこの種の債権に船舶先取特権を認め，船舶抵当権に優先して保護する現行法の規律には合理性がある。(明大)
- ・ 内航船について，船舶所有者が十分な信用力を有しているとはいえ，国内の燃料販売業者等を保護する必要性が認められるため，外航船と内航船とを区別しないのであれば，一律に船舶抵当権に優先させるべきである。(東弁)
- ・ 船舶の修繕や燃料供給は中小企業が担っていることも多く，船舶の修繕や燃料供給による債権額は多額になるため，船舶先取特権が船舶抵当権に劣後して債権回収に困難を来すと，経営への打撃が極めて大きい。(日商・東商，瀬戸漁業，全石連，朝日石油，ハヤマ，藤井石油，堀江商店，北日本石油，堀田石油，巻田油業，山田

屋石油，雄興産業，勝浦石油，紀南石油，横田石油，商法学者1名)

- ・ 燃料油の主たる販売先である漁業者等は零細業者も多いため，保険料が高額にならざるを得ず，信用取引保険による担保は現実的でない。(瀬戸漁業，全石連，ハママ，藤井石油，堀江商店，堀田石油，林兼石油，雄興産業)
- ・ 差押権限が維持されたとしても，実務上，中小の船舶燃料油販売業者が船舶を差し押さえるのは，ほぼ不可能である。(瀬戸漁業，全石連，藤井石油，雄興産業)
- ・ 船舶抵当権者は通常金融機関であり，中小の船舶燃料油販売業者の取引金融機関であることも多いため，燃料油販売先が破綻して債権者会議となった場合，船舶先取特権が船舶抵当権に劣後すると，元々金融機関に対し弱い立場の中小船舶燃料油販売業者の売掛債権確保は更に困難となる。(瀬戸漁業，全石連，朝日石油，藤井石油，堀江商店，北日本石油，山田屋石油，雄興産業，勝浦石油，紀南石油)
- ・ 船舶所有者や運送人の信用状況を十分調査の上で取引を行う必要が生ずるため，船舶の修繕や燃料供給などの取引を円滑に行う上で障害になる。(日商・東商)
- ・ 中小の船舶燃料油販売業者の債権回収リスクが高まれば，燃料油販売価格にリスクを包含せざるを得なくなり，結果として燃料油価格の上昇や取引からの撤退を招くなどし，我が国の漁業，内航船業に悪影響が出るおそれがある。(瀬戸漁業，かつお・まぐろ漁協，全石連，藤井石油，雄興産業，横田石油，商法学者1名)
- ・ 価格により頻繁に納入業者が代わる燃料油販売業者は，金融機関と異なり，船舶に抵当権を設定することが困難であり，また，仮に設定できたとしても，金融機関よりも後順位となってしまう。(ハママ)
- ・ 石油製品は消耗品であり，航海でそのほとんどが消費されてしまうため，現物を差し押さえることは不可能である。(横田石油)
- ・ 船舶の修繕や燃料供給は中小企業が担っていることも多く，これらの企業は，船舶先取特権が存在することを前提にして取引上の与信を行っている実態がある。(日商・東商)
- ・ 実際に，燃料油の供給先が倒産するなどしたため，第4順位の船舶先取特権を行使して債権を回収したり，船舶抵当権に優先する船舶先取特権があったことで回収が可能になった事例がある。(堀江商店，林兼石油，勝浦石油，横田石油)

第5順位の船舶先取特権について

- ・ 第5順位の船舶先取特権は，船主責任制限法による責任制限の対抗を受ける代償ともいべきものであり，これを船舶抵当権に劣後させるのは，被害者救済の観点からしても疑問がある。(明大)
- ・ 不法行為によって生じた損害賠償請求権については，被害者保護の観点から，抵当権者より優先させるべきである。(商法学者1名)
- ・ 船舶にはほとんど抵当権が設定されており，抵当権に劣後すると事実上行使できない。船舶以外に財産がない事例が多くあり，荷主が船主に対して責任追及する際

に、現行法の規律の維持が重要である。(東弁、日立物流、阪急エクスプレス、J I F F A、日商・東商)

- ・ 船舶衝突の場合には、船舶先取特権があるためにアレストが可能であり、それを前提に保証状を徴求するという実務が行われているが、甲案又は乙案が採用されると、物損についてその実務が揺らぎかねない。(船協、弁護士1名)
- ・ 相手方が外国船籍の場合には、P & I 保険に加入していても、その条件等の確認に時間を要し、その間に国外に出港されると損害賠償を受けることは困難となるから、その防止のためにも船舶先取特権が重要である。(漁船保険中央会)
- ・ 加害船舶がP & I 保険に加入していない場合や、同保険に加入していても、その付保額が少額であり、又は付保対象が油濁損害と船体撤去費用のみである場合には、被害を受けた漁業関係者は、当該船舶を補償対象とする以外に被害救済の道はない。
(全漁連、愛知県漁連、明石浦漁協、石川県漁協、夷隅東部漁協、市川市行徳漁協、岩手県漁連、内海府漁協、大磯町漁協、大分県漁協、大船渡市漁協、沖縄県漁連、重茂漁協、小本浜漁協、御宿岩和田漁協、勝浦漁協、神奈川県漁連、金田漁協、鴨川市漁協、京都府漁協、J F しまね、九十九里漁協、木更津漁協、新勝浦市漁協、田老町漁協、銚子市漁協、富山県漁連、新潟県漁連、西岬漁協、林崎漁協、兵庫県漁連、広島県漁連、福井県漁連、福岡県漁連、福島県漁連、富津漁協、富津市下洲漁協、船橋市漁協、北海道漁連、真鶴町漁協、宮古漁協、宮崎県漁連、山形県漁協、山口県漁協、漁船保険中央会)
- ・ 漁業関係者は、現状においても、船主責任制限法により十分な賠償を受けられないにもかかわらず、船舶抵当権が船舶先取特権に優先するとするのは、更に被害者の保護に逆行する。(全漁連、愛知県漁連、明石浦漁協、石川県漁協、夷隅東部漁協、市川市行徳漁協、岩手県漁連、内海府漁協、大磯町漁協、大船渡市漁協、沖縄県漁連、重茂漁協、小本浜漁協、御宿岩和田漁協、勝浦漁協、神奈川県漁連、金田漁協、鴨川市漁協、京都府漁協、J F しまね、九十九里漁協、木更津漁協、新勝浦市漁協、田老町漁協、銚子市漁協、新潟県漁連、西岬漁協、林崎漁協、兵庫県漁連、広島県漁連、福井県漁連、福岡県漁連、福島県漁連、富津漁協、富津市下洲漁協、船橋市漁協、北海道漁連、真鶴町漁協、宮古漁協、宮崎県漁連、山形県漁協、山口県漁協、和歌山県漁連、漁船保険中央会)
- ・ 海難事故による漁業被害は多種・広範囲にわたり、被害を受ける漁業者にとっては死活問題になり得るため、船舶先取特権を行使し、漁業被害からの回復及び漁業の再開を目指すこととなる。船舶先取特権は、当該事故を発生させた企業に法的・社会的責任の一部を負担させるものであるが、これが船舶抵当権に劣後することになると、企業の金融債権の返済が優先されることとなり、当該企業の法的・社会的責任を追及することができない。我が国の排他的経済水域内では多くの外国籍船が航行しており、海難事故で企業の責任が追及できないのは、我が国の国益にも反す

る。(個人1名)

- ・ 船主責任制限法により、油防除費用や漁場清掃費用が十分に填補されない可能性のある状況で、船舶抵当権を船舶先取特権に優先させると、船主が支払うべきこれらの費用の原資がなくなる可能性が高く、防除清掃作業の継続が困難になり、漁業被害や漁場・海洋環境の悪化の拡大が予想される。(環境機構)

【その他の意見】

- ・ 原則として乙案に賛成するが、不法行為によって生じた損害賠償請求権については、約定担保権の設定等による事前の債権保全はできないことが通例であり、実務上、船舶衝突の際に、船舶先取特権を行使することで初めて債権保全を図れる例もあるため、船主責任制限法の物の損害に関する債権のうち、不法行為(ただし、契約関係から生じた場合を除く。)によって生じた債権に関する船舶先取特権は、船舶抵当権に優先するとすべきである。(日弁連)
- ・ 荷主の立場からは、契約航海を完了させることが重要であり、第4順位の船舶先取特権は船舶抵当権よりも優先されるべきであることから、甲案又は注の考え方を支持する。(日本貿易会、機械輸出組(一部))
- ・ 船主責任制限法の物の損害に関する債権について、不法行為によって生じたものに限らず、契約上の債権も含め、現行どおり先取特権を生ずる債権とすることを支持する。(損保協)
- ・ 船主責任制限法の船舶先取特権の被担保債権から、「物の滅失、損傷又は運送の遅延による損害に基づく債権であって、契約による債務の不履行による損害に基づく債権であるもの」を除くべきである。制限債権であるか否かと船舶先取特権が付与されるべきか否かが連関する理論的必然性はなく、船舶を差し押さえられる不利益より優先して債権者を保護することがどこまで必要不可欠かという観点から検討すると、貨物の滅失損傷に関するいわゆるカーゴ・クレームについては、債権者は任意に契約を締結した者であり、契約責任を追及するのが筋であって、船舶先取特権を付与する必要性までは認め難い。(船協)

3 船舶先取特権の目的

船舶先取特権の目的(商法第842条)から未収運送賃を削除するものとする。

(注) この改正に伴い、商法第843条及び第844条第3項を削除するとともに、救助料に係る債権の船舶先取特権は、救助の時に生じていた他の船舶先取特権に優先する旨の規律を設けるものとする。

【賛成】日弁連、札幌弁、明大、全銀協

- ・ 一般に、債権に対する船舶先取特権には追及効がないと考えられており、未収運

送貨について船舶先取特権を認める実益に乏しい。(日弁連, 札幌弁)

- ・ 救助を促進する観点からは, 救助料に係る債権を保護すべきと考えられるのに対し, その他の債権については, 後の航海によって生じた債権を前の航海によって生じた債権に優先させる必然性はない。(日弁連)

【反対】 海事代理士 1 名

- ・ 船舶の運航状況によっては, 未収運送貨は貴重な財源となり得るものであり, 相殺等により減殺する危険にもつながりかねないため, 例外を設けて保護する必要はない。(海事代理士 1 名)

【その他の意見】

- ・ 本規律を削除すると, 船舶抵当権について, その効力が未収運送貨に及ばないと解釈されてきたことの根拠が崩れ, 民法規定の準用により, 抵当船舶の法定果実として, 抵当権の効力が及ぶとの解釈に転換する可能性がある。平成 15 年の民法改正において, 抵当権の効力が賃料債権に及ぶことを立法的に解決したのと同様に, 船舶抵当権について, 未収運送貨に効力を及ぼすべきかの議論を行った上で判断すべき問題である。(日大)
- ・ 未収の傭船料債権についても, 船舶先取特権の対象とならないことを確認すべきである。(全銀協)

4 船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力

船舶賃貸借の場合に船舶の利用について生じた先取特権が船舶所有者に対しても効力を生ずる旨の規律(商法第 704 条第 2 項)について, 次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】 現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】 民法上の先取特権は, 船舶所有者に対しては効力を生じないものとする。

(注) いずれの案による場合も, 4 の規律は, 定期傭船について準用するものとする。

【甲案に賛成】 日大, 明大, 日本貿易会, 機械輸出組(一部), かつお・まぐろ漁協, 海事代理士 1 名

- ・ 動産保存の先取特権が成立するような場合には, その保存行為に係る利益の帰属する船舶所有者が当該先取特権の負担を負うのが公平の理念にかなう。(明大)
- ・ 船舶所有者と船舶運航者(漁業者)が異なる事例があるところ, 両者が異なるという理由により燃料油等の供給業者の債権回収不安が増加すると, 円滑に供給を受けられなくなる可能性がある。(かつお・まぐろ漁協)
- ・ 債権者保護の観点から, 事案によっては民法上の先取特権をも含む場合があるこ

とが想定される。(日本貿易会, 機械輸出組 (一部))

- ・ 民法上の先取特権は長期にわたり存続するため, 船舶所有者の負担が過大であるという不都合に対しては, 当該先取特権を短期消滅時効に服させるなどの対応も考えられ, 船舶所有者に対してその効力を一切認めないのは行きすぎである。(日大, 明大)

【乙案に賛成】日弁連, 札幌弁, 東弁, 慶大, 早大, 船協, 上野トランス, 全銀協, 鉄道運輸機構, 商法学者 1 名

- ・ 沿革的には, 債務者以外の所有物に対し先取特権が成立する制度は, 海商法に特有の法理であり, 一般化すべきではない。(早大, 船協, 商法学者 1 名)
- ・ 船舶賃貸借は, 目的物が船舶であるだけの賃貸借契約の一種にすぎず, あらゆる動産のうち, 船舶について賃貸借契約が締結された場合にのみ, なぜ賃借人の債権者との関係で賃借人と賃貸人とが同一視されることになるのかについて, 説得的な根拠は見出せない。(慶大)
- ・ 本規律は, 航海という特殊な状況において, 航海継続のための必要な物資, 労務等の供給を確保する観点から, 唯一の高額資産である船舶所有者の船舶について, 例外的に先取特権を成立させる必要性があるという価値判断に基づくものである以上, 船舶所有者が最終的な負担を甘受すべき債権は, 船舶先取特権により保護される債権に限定されるべきである。(日弁連, 札幌弁)
- ・ 船舶賃貸借では船舶賃借人が修繕義務を負うが, 修繕費債権を被担保債権として先取特権が認められると, 結果として(修繕義務を負わない)船舶所有者が修繕義務を負担するのと同じ帰結となり, 不合理である。(全銀協)
- ・ 現在の規律を維持した場合には, 広範な債権が債務者ではない船舶所有者の負担に帰するおそれがある。(日弁連)
- ・ 1年で消滅する船舶先取特権と異なり, 民法上の先取特権は長期間消滅しないため, 船舶所有者や船舶抵当権者等の関係者に多大な負担を強いることとなる。(日弁連, 早大, 上野トランス, 鉄道運輸機構)
- ・ 修繕業者が商人として通常自らが負うべき債権管理・債権回収のコストやリスクを, 本来修繕義務を負わない船舶所有者等に転嫁することは, 政策的にも許容されない。(全銀協)
- ・ 民法上の先取特権も商法第704条第2項の適用範囲に含まれると解する判例は, 同項の規定の沿革からも, また制度の実質的機能の点からも, 甚だ疑問である。判例によると, 「航海継続の必要によって生じた債権」とは大きく性質の異なる船籍港で発生した債権に対し, 前者と同じ保護を与えることとなる。(早大)
- ・ 共有船舶建造制度を行う鉄道運輸機構の持分については, 通常第三者の担保権が設定されないことを奇貨として, 同制度を利用する事業者の債権者は, 通常の実務では考え難い金額の未収債権を累積させる傾向にある。共有船舶建造制度は税

金等の公的資金を主たる原資としているから、同機構が事業者に対して有する未払船舶使用料の回収に先立って、当該事業者の債権者の債権回収を許す事態は適当でない。(鉄道運輸機構)

- 船舶先取特権は、民法上の先取特権に対する関係で、いわば特別法の地位にあるため、法は両者の競合を想定した規定を置いておらず、その整備を伴わないまま、民法上の先取特権を船舶所有者に及ぼすべきでなく、定期傭船者についても同様である。(東弁)
- 商法その他の関連法令には、民法上の先取特権と船舶抵当権及び船舶先取特権の優劣に関する明文の規定が欠如しているため、現在の執行実務における取扱いが不明確になっている。(鉄道運輸機構)

【その他の意見】

- 船舶所有者がファイナンス・リースによる債権上の所有者であるか、艀装等を行った実質的所有者であるかなど、場合によって捉え方が大きく変わる問題と思われる。(上野トランス)
- 定期傭船者は、その事業目的のために船舶を利用するいわゆるオペレーターであり、当該船舶を全面的に占有・利用する船舶賃借人とは異なり、第三者との関係で船舶所有者と同視できる存在ではない。したがって、第三者の取引相手が定期傭船者である場合にまで、債務者でない船舶所有者に先取特権の負担を課す根拠は見出し難く、基本的に注に反対する。ただし、制限債権の先取特権については、取引ではなく事故を契機として発生するものであり、かつ、船舶所有者と定期傭船者とを区別せず一律に取り扱っている関係上、やむを得ない。(船協)

船舶先取特権についてのその他の意見

- 船舶先取特権に登記能力を認める改正をすれば、原則として、その登記の前後による優先劣後をもって問題を解決できると考えられるため、今後検討すべきである。(海洋研)
- 我が国で船舶をアレストできる制度としては、仮差押え又は船舶先取特権に基づく申立て前の引渡命令という2つの制度しかなく、保険者からの支払保証状の取得というユーザーの利用目的にかなう、より軽い手続の創設を検討すべきである。(弁護士1名)

船舶抵当権について

- 抵当不動産の果実への効力に関する民法第371条や、引渡し猶予に関する民法第395条については、船舶抵当権への準用の可否が問題となり得、また、抵当権消滅請求制度は、他の動産抵当制度においては忌避されているにもかかわらず、包括準用規定であるために準用されてしまっており、問題であるため、他の動産抵当

制度のような自律的な規定群を設けることが望ましいものの、準用形式を維持するとしても、準用対象となる個々の規定を吟味し直し、船舶抵当の特殊性を踏まえた明確な準用規定に改めるべきである。(日大)

第3部 その他

第1 国際海上物品運送法の一部改正

1 運送人の責任の限度額

国際海上物品運送法第13条第1項の規律を次のように改めるものとする。

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。

- (1) 滅失等に係る運送品の包又は単位の数に1計算単位の666.67倍を乗じて得た金額
- (2) (1)の運送品の総重量について1キログラムにつき1計算単位の2倍を乗じて得た金額

【賛成】日弁連、札幌弁

- ・ 条約の文言及び諸外国の法制に合致している。(日弁連、札幌弁)

【反対】なし

2 高価品に関する特則

明告されない高価品について運送人が免責される旨の規律(国際海上物品運送法第20条第2項、第578条)について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】国際海上物品運送法第20条第2項のうち、商法第578条を準用する旨の規律を削除するものとする。

【甲案に賛成】日弁連、札幌弁、東弁、慶大、早大、船協、郵船ロジ

- ・ ①高価品の滅失・損傷の場合には、運送人は責任限度額いっぱいの損害賠償責任を負うと思われるところ、今後責任限度額が引き上げられる可能性もあること、②価額の明告があれば保険に付して全てのリスクを転嫁したり、特別な取扱いをして損害を回避する機会を得られること、③明告がない場合には、保険転嫁できた場合と同様に運送人の責任を否定することにも理由があることなどから、高価品特則に

はなお一定の意義がある。(早大)

- ・ 責任限度額と高価品特則の各規律は、その沿革及び趣旨を異にするから、前者があるからといって後者を削除する理由にはならない。(船協)
- ・ 責任限度額と高価品特則との関係については、判例及び学説上も理解が一致していないため、責任限度額があることをもって、高価品特則を削除することには賛成できない。(慶大)
- ・ 規律の実質が、現在において適切でないことが明らかであるとまではいえない。(日弁連, 札幌弁, 東弁)

【乙案に賛成】 DHL, 日本貿易会, 機械輸出組 (一部)

- ・ 高価品特則の規定によるとオールオアナッシングの結論になるが、他の高価品でない貨物でも責任限度額が規定されており、高価品だから責任限度額を設定できないというのは均衡を失する。(日本貿易会, 機械輸出組 (一部))
- ・ 高価品の取扱いは個別の保険や運送当事者間の契約に任せるべきであり、複雑な立法で運送人を二重に保護するべきではない。(日本貿易会)
- ・ 実務上、国際海上運送において高価品を運送することは基本的になく、また、海上保険に付されているから、通常は運送品の価額を申告することもない。国際海上物品運送法では責任限度額に関する規律があり、大半の事例がこれにより処理されている。(日本貿易会, 機械輸出組 (一部))

【その他の意見】

- ・ 責任限度額の規定で対応されており、実務上問題がないということであれば乙案が妥当であるが、高価品特則に必要性・合理性があることも否定しきれず、現時点ではいずれが妥当か判断できないため、継続して検討すべきである。(商法学者 1 名)

国際海上物品運送法の一部改正についてのその他の意見

- ・ 我が国が批准するヘーグ・ヴィスビー・ルールの規定を忠実に反映させるべきである。(阪急エクスプレス, J I F F A)
- ・ 国際海上物品運送法は、備船契約について強行法規性の適用を除外しており、堪航能力担保義務に関する規律が任意法規となっているが、この点で国内海上運送と国際海上運送を区別することは妥当でなく、国際海上運送のみ任意法規とする合理的根拠も存しないことから、強行法規とすべきである。ヘーグ・ヴィスビー・ルールは備船契約には適用されないため、このように改めても条約には抵触しない。(慶大)

第 2 その他

その他所要の規定を整備するものとする。

【賛成】日弁連，札幌弁，明大

- ・ 運送取扱営業及び倉庫営業につき示された検討の方向性に関し，特に異論はなく，実務の状況を踏まえ，さらに引き続き検討すべき。
- ・ 商法の規定の改正に伴い，商法以外の法律で準用している商法の条文番号の変更等，必要な調整を加えることに異論はない。（日弁連，札幌弁）

【反対】なし

【その他の意見】

運送取扱営業について

- ・ 第561条第2項に規定する場合には，運送取扱人は，介入権を行使したものとみなすという規定を新設し，利用運送人のごとく行動した運送取扱人に対しては，運送人としての責任を負わせるべきである。利用運送人が，荷主から運賃を収受しながら，他社の発行する船荷証券を荷主に交付し，自らは運送取扱人であると主張して，運送人としての責任を免れようとするのを防ぐ必要がある。荷主保護の観点からも，この規定は重要である。（阪急エクスプレス，J I F F A，トランスコンテナ，個人1名）

航空私法について

- ・ 海上運送に関する特則及び海商法を商法の中で規律するのであれば，将来的には，航空運送，空中衝突，地上第三者責任等を含む航空私法に関しても，商法に規律を設けるべき。また，今後新たな輸送手段が現れた場合の対応（法体系上の位置付け）についても検討しておく必要がある。（慶大）

倉庫営業について

- ・ 預証券及び質入証券は，現在ほとんど発行されておらず，他方で，倉荷証券は一部発行される場合があるから，預証券及び質入証券についての規律は，全て倉荷証券に置き換えるべきである。（日冷倉協）
- ・ 寄託者等の寄託物に関する権利を定める商法第616条は，同一の倉庫に寄託している他の寄託者の利益を保護する観点や，標準寄託約款では「やむを得ない場合は拒絶することができる」とされていること等から，「倉庫営業者の承諾を得て，他の寄託者及びその寄託物に影響を及ぼさない範囲で」権利を行使できると改めるべきである。（日冷倉協）
- ・ 寄託物の滅失又は損傷による損害賠償請求について，注意義務違反がないことの立証責任を倉庫営業者に課す商法第617条は，標準寄託約款と異なっており，同約款に合わせて「倉庫営業者は自己又はその使用人が預かった物の保管について注意を怠ったことにより，その物がなくなったり傷ついたりした場合に，その損害を賠償する責任を免れることはできない」などと改めるべきである。（日冷倉協）
- ・ 保管料等の請求時期を「出庫」時としている商法第618条について，現在では保管料は締め日を決めて一定期間後に支払う商習慣があり，また，倉庫営業は他人

のための保管を業とするものであるため、保管すれば請求権は発生していると考えられるから、保管開始時から保管料等を請求できると改めるべきである。（日冷倉協）

- 運送人の責任の消滅に関する商法第588条において、運送賃の支払を要件とする部分が削除されるのであれば、同条を準用する倉庫業者の責任の消滅に関しても、同様に保管料等の支払を要件とする部分は削除すべきである。（日冷倉協）
- 運送営業に関する消滅時効を除斥期間と改めるのであれば、倉庫業者に関する消滅時効を定める商法第626条についても、同様に除斥期間に改めるべきである。（日冷倉協）

(別添)

意見提出団体とその略称対比表

1 裁判所及び弁護士会

団体名	略称
最高裁判所	最高裁
日本弁護士連合会	日弁連
札幌弁護士会	札幌弁
東京弁護士会	東弁

2 大学等

団体名	略称
慶應義塾大学商法研究会	慶大
日本大学法学部商事法研究会	日大
広島大学大学院法務研究科	広大
明治大学商法研究会	明大
早稲田大学教授(11名)	早大

3 地方公共団体

団体名	略称
小豆島町	小豆島町

4 経済団体・消費者団体・漁業団体等

団体名	略称
愛知県漁業協同組合連合会	愛知県漁連
明石浦漁業協同組合	明石浦漁協
朝日石油株式会社	朝日石油
石川県漁業協同組合	石川県漁協
夷隅東部漁業協同組合	夷隅東部漁協
市川市行徳漁業協同組合	市川市行徳漁協
一般財団法人全国福祉輸送サービス協会	福祉輸送協
一般社団法人航空貨物運送協会	JAFPA
一般社団法人国際フレイトフォワードーズ協会	JIFFA
一般社団法人全国消費者団体連絡会	全国消団連
一般社団法人全国ハイヤー・タクシー連合会	全タク連

一般社団法人電子情報技術産業協会	電子情報産業協
一般社団法人日本港運協会	港運協
一般社団法人日本船主協会	船協
一般社団法人日本長距離フェリー協会	長距離フェリー協
一般社団法人日本貿易会	日本貿易会
一般社団法人日本旅客船協会	日本旅客船協
茨城沿海地区漁業協同組合連合会	茨城沿海漁連
井本商運株式会社	井本商運
岩手県漁業協同組合連合会	岩手県漁連
上野トランステック株式会社	上野トランス
内海府漁業協同組合	内海府漁協
大磯町漁業協同組合	大磯町漁協
大分県漁業協同組合	大分県漁協
オーシャントランス株式会社	オーシャン
大船渡市漁業協同組合	大船渡市漁協
沖縄県漁業協同組合連合会	沖縄県漁連
重茂漁業協同組合	重茂漁協
小本浜漁業協同組合	小本浜漁協
御宿岩和田漁業協同組合	御宿岩和田漁協
鹿児島県旅客船協会	鹿児島旅客船協
勝浦漁業協同組合	勝浦漁協
神奈川県漁業協同組合連合会	神奈川県漁連
神奈川県消費者団体連絡会	神奈川県消団連
金田漁業協同組合	金田漁協
株式会社辰巳商会	辰巳商会
株式会社トランスコンテナ	トランスコンテナ
株式会社ハヤマ	ハヤマ
株式会社阪急阪神エクスプレス	阪急エクスプレス
株式会社日立物流バンテックフォワーディング	日立物流
株式会社フェリーさんふらわあ	フェリーさんふらわあ
株式会社藤井石油	藤井石油
株式会社堀江商店	堀江商店
株式会社名門大洋フェリー	名門大洋フェリー
鴨川市漁業協同組合	鴨川市漁協
北日本石油株式会社	北日本石油

京都府漁業協同組合	京都府漁協
漁業協同組合JFしまね	JFしまね
九十九里漁業協同組合	九十九里漁協
京成バス株式会社	京成バス
木更津漁業協同組合	木更津漁協
公益社団法人全国通運連盟	通運連盟
公益社団法人全日本トラック協会	全ト協
公益社団法人日本消費生活アドバイザー・コンサルタント・相談員協会	消費生活相談員協
公益社団法人日本バス協会	バス協
神戸旅客船協会	神戸旅客船協
四国旅客船協会	四国旅客船協
商船三井フェリー株式会社	MOLフェリー
新勝浦市漁業協同組合	新勝浦市漁協
新日本海フェリー株式会社	新日本海フェリー
石油連盟	石油連盟
瀬戸漁業株式会社	瀬戸漁業
全国漁業協同組合連合会	全漁連
全国石油業共済協同組合連合会	全石連
全国地区通運協会	地区通運協
全国通運業連合会	全通連
第一交通産業株式会社	第一交通
太平洋フェリー株式会社	太平洋フェリー
田老町漁業協同組合	田老町漁協
銚子市漁業協同組合	銚子市漁協
ディー・エイチ・エル・ジャパン株式会社	DHL
特定非営利活動法人消費者機構日本	消費者機構日本
富山県漁業協同組合連合会	富山県漁連
新潟県漁業協同組合連合会	新潟県漁連
西岬漁業協同組合	西岬漁協
日本海損精算人協会	海損精算人協
日本かつお・まぐろ漁業協同組合	かつお・まぐろ漁協
日本貨物鉄道株式会社	JR貨物
日本機械輸出組合	機械輸出組
日本商工会議所・東京商工会議所	日商・東商

日本内航海運組合総連合会	内航総連
林兼石油株式会社	林兼石油
林崎漁業協同組合	林崎漁協
阪九フェリー株式会社	阪九フェリー
兵庫県漁業協同組合連合会	兵庫県漁連
広島県漁業協同組合連合会	広島県漁連
福井県漁業協同組合連合会	福井県漁連
福岡県漁業協同組合連合会	福岡県漁連
福島県漁業協同組合連合会	福島県漁連
富津漁業協同組合	富津漁協
富津市下洲漁業協同組合	富津市下洲漁協
船橋市漁業協同組合	船橋市漁協
北海道漁業協同組合連合会	北海道漁連
北海道旅客鉄道株式会社, 東日本旅客鉄道株式会社, 東海旅客鉄道株式会社, 西日本旅客鉄道株式会社, 四国旅客鉄道株式会社, 九州旅客鉄道株式会社	JR旅客各社
堀田石油株式会社	堀田石油
巻田油業株式会社	巻田油業
松山小倉フェリー株式会社	松山フェリー
真鶴町漁業協同組合	真鶴町漁協
三崎石油株式会社	三崎石油
三菱レイヨン株式会社	三菱レイヨン
宮古漁業協同組合	宮古漁協
宮崎カーフェリー株式会社	宮崎カーフェリー
宮崎県漁業協同組合連合会	宮崎県漁連
山形県漁業協同組合	山形県漁協
山口県漁業協同組合	山口県漁協
山田屋石油株式会社	山田屋石油
ヤマト運輸株式会社	ヤマト運輸
ヤマトグローバルエクスプレス株式会社	ヤマトエクスプレス
有限会社勝浦石油販売	勝浦石油
有限会社紀南石油販売所	紀南石油
雄興産業株式会社	雄興産業
郵船ロジスティクス株式会社	郵船ロジ
横田石油株式会社	横田石油

和歌山県漁業協同組合	和歌山県漁連
------------	--------

5 金融・保険関係団体等

団体名	略称
一般社団法人全国銀行協会	全銀協
一般社団法人日本損害保険協会	損保協
漁船保険中央会	漁船保険中央会

6 労働関係団体等

団体名	略称
日本労働組合総連合会	連合
全日本運輸産業労働組合連合会	運輸労連
全日本海員組合	全日海

7 その他の関係団体等

団体名	略称
一般社団法人日本海事代理士会	海事代理士会
一般社団法人日本冷蔵倉庫協会	日冷倉協
海洋私法研究会	海洋研
公益財団法人海と渚環境美化・油濁対策機構	環境機構
独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構	鉄道運輸機構