

法制審議会  
商法（運送・海商関係）部会  
第15回会議 議事録

- 第1 日 時 平成27年10月14日（水） 自 午後1時30分  
至 午後5時33分
- 第2 場 所 東京高等検察庁第2会議室
- 第3 議 題 商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案の取りまとめに向けた検討  
（4）
- 第4 議 事 （次のとおり）

○山下部会長 それでは、定刻でございますので、法制審議会商法（運送・海商関係）部会の第15回会議を始めることにいたします。

本日も御多忙の中、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

初めに、前回会議から本会議までの間に委員の交代がありましたので、御紹介いたします。深山卓也前委員に替わりまして、小川秀樹委員が新たに就任されておりますが、まだお越しでなく、本日は恐らく御欠席ということでございます。

それから、本日の出欠でございますが、岡田幸人幹事及び川崎直也幹事が御欠席でいらっしやいます。

では、本日の会議の配布資料の確認をさせていただきます。事務局からお願いします。

○松井（信）幹事 事前送付といたしまして、部会資料17「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案の取りまとめに向けた検討（4）」と、参考資料33、山口委員からの意見書がございます。お手元でございますでしょうか。

○山下部会長 それでは、本日の審議に入りたいと思います。

本日は、主に部会資料17について御審議いただく予定でございます。

具体的には、休憩前までに部会資料17のうち第2部の「第1 船舶」から「第7 海難救助」までを御審議いただき、午後3時20分頃をめぐり適宜休憩を入れることを予定しております。その後、部会資料17の残りの部分について御審議いただきたいと思っております。

それでは、審議に入りまして、まず、部会資料17の「第2部 海商法制について」の「第1 船舶」のうち「1 船舶の所有」及び「2 船舶賃貸借」について御審議いただきます。

まず、事務局から説明をお願いします。

○宇野関係官 初めに、部会資料3ページの（前注）に記載しましたとおり、前回の部会会議と同様に、この資料でも、要綱案のたたき台となるべきものを太字で示し、そのうち特に必要と思われる事項につき説明を記載しておりまして、本日の事務局からの御説明も、必要と思われる範囲でさせていただきます。

また、更なる議論を要すると思われる事項につきましては、ペンディングの意味の【P】と記載した上、その説明の中で修正案を示すなどいたしました。

なお、中間試案から実質的変更のある事項については、それぞれ太字の下に中間試案を併記しております。

それでは、「第2部 海商法制について」の「第1 船舶」の「1 船舶の所有」及び「2 船舶賃貸借」について御説明いたします。

まず、「1 船舶の所有」の「（1）総則」の「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」につきましては、中間試案で提案しておりました点のうち、社員の国籍の喪失により会社所有の船舶が日本の国籍を喪失することとなる場合を規律の対象に含める部分に関して、これに反対する学説も見られ、また、船舶以外に多くの財産がある持分会社を想定すると、財産の一部である船舶が日本国籍を失うというのみで、当該持分会社の持分全ての売渡しを強制されるのは、財産権の制約の度合いがやや過大であるとも考えられることから、この部分の提案を取り上げないこととしております。

また、「(2) 船舶の共有」の「エ」の船舶管理人の計算につきまして、中間試案では、「契約で定める期間ごとに」損益の計算をするように改めることを提案しておりましたが、パブリック・コメントの結果等では、当事者間に特約がない場合をも念頭に置き、「一定の期間ごとに」又は「船舶共有者の請求があるとき」などと修正すべきとの意見があり、特約がない場合も念頭に置きつつ、その職務の重要性にも鑑み、「一定の期間ごとに」と修正しております。

さらに、「2 船舶賃貸借」につきまして、船舶賃借人の修繕義務の範囲に関し、従前から、引渡し後に船舶に生じた損傷に限られる旨を明文化すべきであるとの指摘があり、引き続き検討するものとされておりましたところ、第189回国会に提出された「民法の一部を改正する法律案」を参考にしつつ、その修繕義務の範囲について、引渡し後に船舶に生じた損傷に限られることを明文化し、また、賃借人の責めに帰すべき事由による損傷については、賃借人に修繕義務が生じないことを明文化しております。

以上を踏まえまして、部会資料3ページの「第2部 海商法制について」の「第1 船舶」の「1 船舶の所有」から5ページの「2 船舶賃貸借」までにつきまして、御審議いただきたいと思っております。

○山下部会長 それでは、ただいま説明のありました部分につきまして、御自由に御発言をお願いしたいと思います。

いかがでしょうか。特段、御意見はないということでしょうか。

○鈴木委員 全体に関しまして、特に異議はございませんので、これで結構かと思っております。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。この部分は、今日のような提案で御異論はないということでしょうか。

○道垣内委員 内容に異論があるというわけではなく、法制執務上の問題ですので、後で法務省でお考えいただければと思うのですが、4ページの「(2) 船舶の共有」の「エ」のところの「一定の期間」という点で、交互計算に関する条文を参照条文としてお挙げですけれども、これは「約することによって、その効力を生ずる」という形の条文であり、この「一定の期間」というのは、交互計算の効力の発生要件として、その期間を定めることが要求されているということを示している条文なのだろうと思うのです。

しかるに、ここにおいて「一定期間」ごとに承認を求めなければならないということになりますと、それは、その書き方とか内容の問題として、交互計算の場合とはかなり性格が異なっておりますので、必ずしも529条を直接には引用できないのではないかと思います。

ただ、具体的な内容として、当事者が合意をするその期間というものがいろいろあり得て、その期間ごとに承認を求めなければならないという実体的な規律に何ら異存はございませんので、要綱の作成ないしは法案の作成において御留意いただければと思う次第であります。

○山下部会長 ありがとうございます。ほか、よろしいでしょうか。

それでは、続きまして、「3 定期傭船」について御審議いただきたいと思っております。

事務当局から説明をお願いします。

○宇野関係官 それでは、「3 定期傭船」について御説明いたします。まず、(2)の定期傭船者の指示権につきまして、従前から「船長の職務に関する事項」という表現は引き続き検討するものとされておりましたが、パブリック・コメントの結果等を踏まえ、様々な職責を担う船長の「職務に関する事項」という表現を避け、定期傭船者の指示権がいわゆる海技

事項について及ばないことをより直裁に表す規定振りとして、「航海の安全に関する事項」という表現に修正しております。

また、(3)の費用負担につきましては、中間試案の実質を維持しつつ、「船舶の利用のために支出した」というこれまでの表現について、船舶所有者が一旦は燃料等に関する支払をするとの誤解を招きかねないという趣旨の意見があったことなどを踏まえ、費用負担に純化した表現振りに修正しております。

さらに、部会資料7ページの「4 安全港担保義務」につきましては、パブリック・コメントの結果では意見が分かれ、第13回会議でも、船長においても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ことなどを理由として、規定を設けることに反対する意見が見られました。このような中では、絶対的義務として安全港担保義務に関する規定を設けることは困難であり、各種標準契約書式等の個別の約定によって対応されるべきものとも考えられます。

以上を踏まえまして、「3 定期傭船」につきまして御審議いただきたいと思っております

なお、(4)の定期傭船における堪航能力担保義務につきましては、後に御審議いただきます航海傭船における堪航能力担保義務の箇所を、一括して御審議いただきたいと思っております。

○山下部会長 それでは、ただいま説明のありました部分につきまして、また御自由に御発言をお願いいたします。

○池山委員 実質な利害対立があるところというよりは、むしろ書き振りに関するところで、従前から申し上げていた点と関わりますけれども、2点ほど、半分質問、半分意見のようなものですけれども、申し上げさせていただきたいと思っております。

まず、一つ目は、今回、正に修正をしていただいた定期傭船者の指示権の例外をどういう書き振りとするかという点についてです。今回、「船長の職務に属する事項」というのをやめて、「航海の安全に関する事項」としていただいたのは、私としても大変結構なことだと思います。

ただ、実は私ども、というよりは日本船主協会が従前要望していた内容というのは、航海の安全確保その他船長の職務に属する事項という形にしていて、船長の職務に属する事項という概念自体は残していたのです。その趣旨は何かといいますと、これをおよそ削ってしまうと、船長の職務に属する事項であるところの、例えば船員に対する労務指揮権のようなものまで、船舶の利用に関する事項として定期傭船者の指示権に入ってしまうというような誤解を招きかねないのではないかと懸念があると思われたからです。

この点については、実は解釈の問題なので、そういう労務指揮権みたいなものはそもそも定期傭船者の権利であるところの船舶の利用に関する事項ではないという解釈が採られるのであれば、あえて残す必要はないと思っております。その点についての解釈を少しお聞きしたいと思っております。

それから、2点目、これは質問というよりはどちらかという意見なんですけれども、この(1)と(3)に関係するところなんですけれども、パブコメ以降の変更として、従前、船員を乗り組ませるところにとどまっていたのを、乗り組ませ、かつ艀装させた船舶というところまで取り入れていただいて、ここは実態に即しているので我々としては賛成なんですけれども、若干、中途半端ではないかなという思いがあります。

というのは、本来ここで船主が持っている義務というのは、運航能力を備えた本船だと、

もう運航可能な状態の本船だということですので、これを今の条文で当てはめていくと、確かに次元は違うのですけれども、国際海上物品運送法5条の堪航能力担保義務の中に、狭い意味での堪航能力担保義務と併せて、2号に、正に船員を乗り組ませ、船舶を艤装し、及び需品を補給する、ここまで入っているのです。本来は需品も、燃料という重大な例外はあるのですけれども、需品一般について言えば、船主の方が補給した状態で提供すべきものですので、そこまで書いていただいた方がよくて、その代わり、3項の方で、(3)の方で、燃料については、ただし書として、むしろ例外として、需品の定義に燃料は入るのだけれども、燃料は定期傭船者側が負担をし、かつ、補給もするのだということを書いていただいた方がいいかなと思っております。

この点はデフォルト・ルールなので、書き振りとしての適切さの問題もあるので、強くこだわらるわけではないのですが、一応、意見として改めて申し上げて、事務局の方のコメントを頂ければと思っております。

○宇野関係官 1点目の御質問の方の点ですけれども、船員に対する労務指揮権のようなものまで、定期傭船の指示権に入るのかどうかという解釈についてのお尋ねであると理解しました。この点については、定期傭船契約のいわゆる冒頭規定において、船舶を提供する者の側で船員を乗り組ませることが明文中に記載されており、基本的には、船員を乗り組ませ、その船員に対して労務指揮権を行使するのは、船舶の提供者の側であるというふうに整理しております。そのため、あえてここで、先ほどおっしゃられたような形で例外として特出しをしなくても、定期傭船者の船舶の利用に関する指示権の範囲には含まれないと解釈できるのではないかと理解の下に、書いていないということでございます。

もう1点、需品の補給についてでございますけれども、デフォルト・ルールというお話もありましたが、(1)というのは、定期傭船契約の冒頭規定という形になっておりますので、当然のことながら、そこで規定されている要素を欠けば、それは定期傭船契約ではないということは当然に含意されるわけでございますので、需品を補給するという要素がなければ、定期傭船契約ではないと性質決定されることになります。

その上で、実務上のお話ですけれども、需品の補給というものの中に、先ほど重大な例外とおっしゃいましたけれども、重大な例外として、燃料の補給については定期傭船者の側で行うということになっております。そのため、需品の補給について、その全てが船舶の提供者の側で行うべきものであって、それを欠けばおよそ定期傭船に当たらないとまでいえるような性質のものではなく、そういう意味では、船員の乗り組みや艤装とは少し性質が違うのではないかと。もちろん、需品の補給のうち船舶の提供者が行うものもあると思っておりますけれども、その中の重要な部分は定期傭船者の側で行うのだろうということ、これを本質的な要素のみを取り出した冒頭規定に含ませるのにはなじまないだろうという考えのもと、御意見があったのはもちろん承知しておりますけれども、あえて入れていないということでございます。

○池山委員 ありがとうございます。

まず、第1点目は分かりました。2点目についてもおおむね理解をしたつもりなのですが、関連して、従前の議論を議事録等で見てみると、正にそのデフォルト・ルールをそのまま書くということでは必ずしもなくて、定義規定なのだから本質的な要素を書かなければいけない。だから、この船舶の艤装という部分についても逆に削除した方がいいのではな

いか、要らないのではないかという御意見が出ていたのも承知はしているのですけれども、法務省の方で、艤装については残すというのは、それはやはり、ただのその船体を提供するのではなくて、人を提供するのではなくて、ハードとしての最低限の運航可能な状態にまでは持って行くと、ここまでは本質的な要素だという理解でいらっしゃるからということなのですか。

○宇野関係官 おっしゃられたとおりでございます。船舶を利用させる契約ということの本質的な要素はどこまでかというのをぎりぎり考えたときに、人的設備である船員を乗り組ませると、そしてまた、物的設備といいますか、艤装をした上で相手方、定期傭船者の利用に供するところまでは本質的な要素であろうと。他方で、需品の補給については、燃料の例外もあるところですので、少し本質的な要素からは外れてくるだろうということもあって、ここで仕切りをしているということでございます。

○池山委員 ありがとうございます。

すみません、最後、1点だけ質問させてください。燃料についての話なのですけれども、今の表現だと、正に費用負担だけのことが書いてあるわけなのですけれども、実務の感覚としては、単に費用負担だけではなくて、特に燃料については、実際のその供給あるいは手配そのものを定期傭船者が行うので、単純にその燃料油が粗悪油であったような場合、品質を欠くものであった場合に、それによって船体に損害が生じたら、それは定期傭船者は船舶所有者にむしろ損害賠償責任を負うという解釈だと私は理解しているのです。

例えば、その辺りのことは、別にこの書き振りで費用負担が書いてあるからということとは全然無関係のことで、費用負担はこうで、あとは粗悪油についての責任を持つかどうかは、実際に粗悪油の供給責任をどちらが負っているかどうかによるのだと。だから、費用だけではなくて供給までの責任を負っていたのであれば、その粗悪油の責任も負うという解釈は別に成り立つので、このままの書き振りでも、その点は特に懸念するに及ばずという理解でよろしいのでしょうか。

○宇野関係官 今の点につきましてですが、先ほど御説明の中で申し上げたとおり、この(3)というのは費用負担に純化した規定振りとしているということでございますので、御指摘のあったような点について、特にどちらかの解釈を前提にしているとか、この(3)の規定が置かれるからどちらかの解釈が指向されるということではないのではないかと、こちらとしては理解をしております。

○池山委員 ありがとうございます。

○田中幹事 ただいまの点、同じ点なのですけれども、船長に対する指示について、いわゆる航海の安全に関する事項という書き振りで、今回の資料の説明の「1」に、海技の事項についてこれは及ばないのだというご説明で安心しました。それが安全という言葉に包含されているということであれば安心できるわけなのですけれども、最初の池山委員の御意見と全く同じで、その書き振りで安全ということだけではまた違う法的解釈が出てくるのが懸念されます。先ほど、船員労務の話、船長の労務指揮権の話というのも出ましたけれども、例えば、出航するときにはバラストをどうするのかとか、そういう本来船長の指揮決定権に対しても定期傭船者が指示をしてくるということはないという理解でいいのかを確認できればと思います。そうであれば心配はないのですが、書き振りとしてもう少し、どこまで丁寧に書くのか分かりませんが、運航者の立場で言えば、その航海の安全については船長の権限で最終決定

をして出航していくということは担保されているのかどうか、その点を確認をさせていただきたいと思います。

○宇野関係官 修正後の御提案の趣旨ですけれども、従前から申し上げておりますように、基本的には、定期傭船者の指示権に2段階で絞りを掛けるということをごさいます、まず、指示権といっても無限定に何でも指示ができるわけではなくて、その船舶の利用に関する指示でなければならないというところで1段目の絞りを掛けると。この点に関連して、先ほど申し上げましたように、定期傭船契約の冒頭規定の中で、船員の配乗などは船舶の提供者の側でやらなければならないことになっておりますので、船員に対する労務指揮権などについては、この段階で定期傭船者の指示権から外れてくるのだらうと思います。その上で、船舶の利用に関する事項であっても、航海の安全に関する事項については、これは当然船長がその責任で行うべきことですので、船長の責任ないし権限に関する事項はそこから除くという形で、2段階の絞りを掛けるということを意図してこの案を作成をしております。ですので、恐らく御懸念のようなところは、2段目の絞りによって定期傭船者の指示権からは外れてきますので、心配はないのではないかなと思っております。

○山下部会長 ほかにいかがですか。

安全港担保義務については従前議論があったところですが、こういうことでよろしいということでしょうか。

○池山委員 元々これを要望していたのは日本船主協会ですので、一言申し上げさせていただきます。結論から言うと、船主協会の中でも、正に、実はいろいろな意見が出まして、船主協会として統一的に是非という状態にはなっておりません。今でも求めていらっしゃる方はいますし、他方で、いや、法務省もおっしゃる見送りというのはもともとだという御意見の方もいらっしゃるという状態でございます。せつかくの機会なので申し上げますでしたが、私個人は、やむを得ないのではないかなと思っております。

○山下部会長 ほかにございませんか。

もしないようでしたら、最初の航海の安全に関する事項については、おおむね事務当局の御説明で御了承いただけたのかなと思います。いろいろな解説等でその辺りの立法趣旨を明確にいただければ、大体それで御了承いただける内容のものかなと思います。その他の点も、特に御意見はないということで、ここの「3」にあるようなところでおおむね御了承いただいているということでよろしゅうございませうか。

それでは、そのように理解いたしました。

ほかにこの点でございませうでしたら、先へ進ませていただいて、「第2 船長」についての御審議をお願いします。

事務局から説明をお願いします。

○宇野関係官 それでは、「第2 船長」について御説明いたします。このうち「3 船長の権限」につきまして、中間試案では、本文の(2)及び(3)の提案をしておりましたが、今回の部会資料におきまして、新たに本文(1)の提案をしております。

船籍港外における船長の包括的代理権につきまして、パブリック・コメントの結果では、船長の競売権の規律の削除とともに、その代理権の範囲も検討すべきであるとの意見がありました。そして、船長の包括的代理権につきましては、これまで、寄港地での燃料等の調達や船舶の差押え等に係る手続に関して有用であるとの意見はありましたが、現代において、

船長が船舶に抵当権を設定したり、船舶所有者名義で借財をすることはないようございました。そこで、船長の包括的な代理権を維持しつつ、航海を継続するのに必要な費用を支弁するためであっても、船舶への抵当権の設定及び借財についての代理権は認めないとするのが考えられます。

また、船長の積荷処分権についても、海難に際して積荷を投棄することがあり、事実上の処分権限として有用であるとの意見はありましたが、現代において、法的処分として船長が積荷の売却や質入れをすることはないようございました。そこで、商法第712条及び第719条の積荷の事実上の処分権を維持しつつ、第715条第1項第3号の法的な処分権については削除することが考えられます。

以上の点につきまして、御審議いただきたいと思います。

○山下部会長 それでは、ただいま説明のありました部分について、御自由に御発言をお願いいたします。

○鈴木委員 これも非常にうまくすっきりとまとめていただきまして、非常にいいなと思っております。

1点だけ質問させていただきたいのですけれども、最後におっしゃられました715条1項3号を削除するというところで、もう一つ、船長の売却、質入れに関する715条2項があると思うのですが、こちらの方はどのような形になるでしょうか。

○宇野関係官 基本的には、715条2項は船長が積荷を売却又は質入れした場合における損害賠償額の算定についての規律でございますので、715条1項3号を削除するというところでもし方向性が固まれば、こちら併せて削除するということになると思っております。

○鈴木委員 削除になるということですか。

○宇野関係官 ただし、719条について、こちらは残すと先ほど御説明を申し上げましたけれども、現行法では719条の後段で715条2項の規定を準用するという形になっておりますので、715条2項を削除する場合には、今は準用という形で規定されている内容と実質的に同じ内容の規定を、719条のところに設けるということになると思います。

○鈴木委員 ということは、一応、賠償額の規定は残るという形になる。

○宇野関係官 719条の権限を行使した場合の賠償額の規定については、現行法の715条2項と同じ趣旨の規定は残るということでございます。

○鈴木委員 それは残るということですね。

○宇野関係官 はい。

○鈴木委員 分かりました、ありがとうございました。

○山下部会長 ほかにございませんか。

ございませんようでしたら、この部分も今日のような提案で御了承いただけるということでもよろしいでしょうか。そのように理解いたしました。

それでは、更に続きまして、次に「第3 海上物品運送に関する特則」のうちの「1 海上物品運送契約の当事者」から「3 個品運送」までについて、一括して御審議いただきたいと思います。

事務当局から説明をお願いします。

○宇野関係官 それでは、「第3 海上物品運送に関する特則」の「1 海上物品運送契約の当事者」、「2 航海傭船」及び「3 個品運送」について、一括して御説明いたします。

まず、「2 航海傭船」の「(2) 堪航能力担保義務」につきまして、中間試案までの審議では、外航ではいわゆる航海上の過失免責が原則であり、商法の規律は運送人に著しく不利になっていることや、現在では荷主の利益を一方的に害する免責特約がされる危険性は高いとはいえないことなどから、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に関する免責特約を無効とする規律を削除しつつ、海上航行の安全を図るといふ公益的な観点等を踏まえ、堪航能力担保義務違反により生じた損害に関する免責特約を無効とする規律は維持することとされており、パブリック・コメントの結果でも、おおむね賛意が示されていました。

その後、定期傭船契約に係る船舶により物品を運送する場合に堪航能力担保義務の規律を準用する点に関して、特に外航については、世界的に傭船契約には契約自由の原則が妥当するのが一般的であることなどを理由として、準用する堪航能力担保義務の規律を強行法規とすべきではないとの意見書の提出があり、第13回会議では、堪航能力担保義務を強行法規とする根拠を踏まえつつ検討すべきであるという趣旨の意見がありました。

この点について、国際海上物品運送法第16条が、航海傭船に関して堪航能力担保義務を強行法規としていない趣旨は、航海傭船の当事者は海上企業取引に関する知識を十分に有する企業者であるから、法の後見的監督を及ぼす必要がなく、当事者自治に委ねる趣旨であると説明されています。

そして、現代では、船舶の安全性は船舶安全法等の公法上の規制によっても確保されており、外航航海傭船契約の標準書式には国際海上物品運送法の堪航能力担保義務と異なる内容の定めがあるものも見られますが、これによって、現に安全性を欠く船舶による運送が横行するような状況はうかがわれません。

このような事情を踏まえますと、現代では、堪航能力担保義務に関するあらゆる特約を一律に禁止するまでの必要はなく、基本的に、航海傭船に関する限り、内航についても堪航能力担保義務を強行法規とせず、船荷証券所持人との関係についてのみ、国際海上物品運送法第16条ただし書と同様に、免責特約自由の効果を及ぼさないことが考えられます。

なお、この点につきましては、定期傭船における堪航能力担保義務と併せて御意見を頂ければと思います。

さらに、この点と関連して、海上運送の規律の適用範囲について、平水区域における運送に海上運送の規律を及ぼすという中間試案の乙案に対する反対意見として、はしけ運送に関し、新たに商法上の堪航能力担保義務の規律を強行法規として及ぼすと、特に下請運送を行う小規模なはしけ運送事業者の責任が過大となるという懸念がありました。航海傭船に関して堪航能力担保義務を強行法規としない場合には、一般的なはしけ運送にその懸念が妥当しないこととなります。この点につきましても、併せて御審議いただきたいと思えます。

最後に、部会資料の12ページの「(7) 発航前の任意解除権」につきまして、解除をした全部航海傭船契約の傭船者が負担すべき金額に関し、パブリック・コメントの結果では、中間試案に賛成する意見が比較的多かったものの、部会資料の13ページに記載したような反対意見もございました。

この点につきまして、航海の多様化している現代において、発航前の任意解除について、いかなる場合であっても運送料の半額と定める合理性は乏しいようにも思われます。中間試案は、当事者間の公平に配慮しつつ、迅速な判断を可能とするため、定型的な額としては運

送貨の全額及び滞船料の支払を要するとし、他方で、特に傭船者の利益に配慮して、運送人に生ずる損害がこれを下回るときは、その額の支払で足りるとしており、当事者間の利害のバランスに配慮した規律となっているものと考えられます。

そこで、パブリック・コメントの結果等を踏まえ、中間試案の実質を維持し、実務上の用語に従った用語の修正のみを行っております。

以上の点につきまして御審議いただきたいと思っております。

○山下部会長 それでは、ただいま説明のありました部分につきまして、また御自由に御発言をお願いいたします。

○山口委員 堪航能力担保義務の点でございますが、従来、航海傭船については、少なくとも堪航能力担保義務に関しては強行法規を残すという前提で議論が行われておりました、当然そのまま行くものと思っておったのですが、突如、今回、任意規定化ということが提案されております。ここでもよく議論をしていますけれども、船舶の安全な運航は極めて重要な要素でありまして、それをわざと低減するようなことを今回提案すること自体、私としては賛成しかねると考えております。

それで、先ほどおっしゃっていましたように、国外の運送のところで、国際海上物品運送法について傭船契約に適用がないというふうな規定がございますけれども、これは元々ヘーグ・ルール、すなわちブラッセルコンベンションが船荷証券に関する規定だけであったのを、日本の国際海上物品運送法が傭船契約にも適用されるというふうにしたがために必要になったための規定であって、あの規定があるからといって、国際海上物品運送法の特別規定といえますか、その強行法規性が傭船契約に及ばないから日本の国内においても同じなのだという議論は、ちょっと本末転倒のような気がいたします。

それから、もう一つは、先ほどいろいろな船舶安全法上の規定とかがあるというお話でしたけれども、逆に言いますと、船舶安全法上の規定に違反して堪航能力を欠いていたような場合、それでもなおかつ民事上の責任を解除するという特約を有効とすることは、何か非常に不道德な感じがいたします。つまり、違法なものを容認して、確かに行政法上あるいは刑事法上の責任を負うのかもしれませんが、それだけであって、民法上あるいは商法上の損害賠償責任を解除するというのを正面から認めてしまうというのは、極めて不道德な感じがいたしますので、やはり、少なくとも航海傭船契約については堪航能力を維持すべき、堪航能力担保義務については強行法規性を維持すべきであると思っておりますし、今までの議論もそうであったと理解しています。

○田中幹事 私も今の点で意見を申し上げます。中間試案では、強行法規として堪航能力担保義務を維持することを前提にされておりましたが、今回はそうではないという提案であります。

船員の立場としては、このような変更には反対であるということをお場で申し上げさせていただきます。そもそも、船というのは安全に十分に配慮して設計をして作るわけですが、過去においては、ぼりぼあ丸やカリフォルニア丸のような大型船の新造時の沈没事故、それから、最近でも大型のコンテナ船が洋上で折損事故を起こすような、そういう重大な海難というのは、現代においてもまだ残念ながら克服できていません。それぐらい気象・海象が洋上においては非常に厳しいということに関しては、今日、現代においても技術的にそれが全て克服できるような状況にはなっておりません。

そういった状況の中で、船主の堪航能力担保義務は、傭船者と荷主に対する義務であって、船員に対する義務ではありませんが、船舶の安全性はすなわち船員の命にかかわる非常に重要な問題であるということをお願いしたいと思います。堪航能力に問題があるかもしれない船が洋上を航行しないように、この法規については現行法を維持をしていただいて、そういった懸念を将来に残さないように、この規定は是非残していただきたいと思います。正しくこの規律は安全性に関する義務でありますので、当事者の合意で緩和するということは好ましくなく、強行法規として維持されるべきものであると考えております。

以上、よろしくお願いいたします。

○藤田幹事 質問なのですが、今回、航海傭船については堪航能力担保義務の強行法規性を外すということなのですが、そうすると、航海傭船契約ではない海上物品運送契約については依然、強行法規性は維持するのでしょうか。もしそうだとすると、そちら側はどう説明されるのでしょうか。

○宇野関係官 まず、1つ目の質問にお答えいたしますと、航海傭船ではない個品運送については、堪航能力担保義務が強行法規であるというのを維持するという前提でございます。

その上で、航海傭船と個品運送とで規律を異にする趣旨ですけれども、外航の国際海上物品運送法がそうですけれども、傭船契約については当事者の交渉能力が対等であるという前提の下で、航海傭船に関しては特約禁止の例外を設けているということでございますので、どこかで線を引く話なのだろうと思いますけれども、個品運送の場合は、もちろん事業者、海上企業に親しんだ事業者が荷送人になることもあり得るだろうと思いますけれども、もちろんそうではない者が個品運送の荷送人として登場するということもあり得るだろうと思います。一方で、航海傭船についてはそういうことが基本的にはないという前提で、少なくとも国際海上物品運送法については特約禁止の例外が設けられているということと、内航においても整合性をとるとというのが、この提案の趣旨ではございます。

○藤田幹事 もしそういう趣旨でしたら、その整合性のとり方はやはりおかしいと思います。外航について交渉力に差があると言われてきたのは、現在それが妥当するかどうかやや疑問しいところはありますけれども、海運同盟という特殊なカルテルが存在した時代があり、定期船に関してはそういったものが存在したが故に交渉力が非常に異なるということを前提にした認識だったのだと思います。国内についてそういう違いがあるということになるのかというのが一点目の疑問です。

次に、より問題なのは、国内について、傭船契約については当事者に対等な交渉力がある、定期船ではそうではないというのであれば、堪航能力担保義務以外の規定についても強行法的に荷主の保護を与えるべきだということになるのが一貫すると思います。国際海上物品運送と平仄をとるというのであれば、そうしないとおかしいと思います。そうしないで、個品運送に関しては堪航能力担保義務だけ強行法規にし、残りの運送人の義務・責任の規定は任意法規であるとするのなら、やはり堪航能力担保義務固有の理由付けが必要になります。交渉力の差を理由として持ち出すとすれば全ての義務責任について当てはまることになってしまうので、そうではない理由が必要だということになります。

これは前回も言ったことですが、安全性に係るある種の公序のようなものというふうに言うのであれば、航海傭船についてこれを外す自由を認めることとやはり整合的ではないですし、今言われたような説明だと、やはり定期船の堪航能力担保義務以外の規定につい

て説明できなくなってしまう。実質論として、航海傭船について堪航能力担保義務を是が非でも強行法規にしなくてはならないとまで私は考えているわけではないのですけれども、少なくとも、今伺ったような説明だと、やはりどこかに矛盾が出てくるので、そういう説明で任意法規化するということを、そのままは受け入れにくいという気がします。

第2に、現に世の中に堪航能力担保義務について特約をしているものがあるという認識なのですが、堪航性を明らかに欠く船舶を使って航海して、何か事故を起こして物品に損害を与えたという場合に、義務違反がないから免責であると考えていいのであれば、そのような特約を認めることには実質的に意義があるのですが、堪航性を欠く、取り分け安全性を欠くような状態で運送し物品に損失を与えた場合について、最終的に運送人は何らかの形で責任を負うということになるのであれば、強行法規にしたことでどれだけ実態が変わるのかというのは必ずしもよく分からない気がします。

この点については、実務的に堪航能力担保義務が強行法規になることの弊害があるのかについては自信がありませんので、強く申し上げませんが、少なくとも、今言われているような提案の理由のような説明で最後まで押すと、やはり最終的な立法として説得力がないような印象を持ちますので、何かもう少し別の説明を考えていただければと思います。

○宇野関係官 提案の趣旨をもう少し補足させていただきますけれども、基本的には、堪航能力担保義務について、こちらとしても、その公益的な側面、つまり船舶の安全性に関わるルールであるという部分が、全くなくなっていると思っているわけではもちろんございません。そういう意味では、堪航能力担保義務に関する強行法規性と、739条のほかの部分に関する強行法規性とでは、今でも差があるのではないかとこちらも思っております。

ですので、今回の提案の整理としては、堪航能力担保義務には確かに公益的な側面があつて、かつ、それは船舶の安全性に関わる公序の一部をなしている側面もあるだろうと。しかしながら、外航の航海傭船契約がそうであるように、その安全性を確保するという目的、一番大事な目的については、少なくとも外航の航海傭船について見る限り、公法上の規制と市場原理の結果とといいますか、当事者の対等な交渉によって導かれる合意の内容によって果たされるのではないかと。つまり、堪航能力担保義務について、安全性の確保という側面を全く否定はしませんけれども、その達成手段として、公法上の規制と当事者の対等な交渉の結果という2本があれば、安全性を確保できるのではないかと、外航の航海傭船契約が特約禁止の例外になっているのもそれで説明できるのではないかと。そうであるとするならば、それは、先ほど交渉力が本当に対等なのかというところは御指摘ありましたけれども、それ以外の部分については、それは内航と外航とで変わりはないのではないかとというような仕切りの下で、このような提案を今させていただいているということでございます。

○池山委員 今までの議論と若干関連しますけれども、私は、内航については、確かに今まで100年間強行法規で来て、航海傭船についてこれを今外すべき必要が本当にあるのかどうかという問題だと考えると、絶対外してほしい、あるいは外すべきだという意見までは持っておられません。

ただし、外すべきではないと、強行規定を維持すべきだという意見に立ったとして、その理由として、端的に言うと、先ほど不道德という言い方がありましたけれども、その当事者が、船主がその堪航能力について相当注意義務を負わないような契約は道徳的にいかなものかと、それはけしからんという理由付けというのは、やはり賛成できないなと思います。

そうだとすると、では、外航は今不道德な状態なのですかと逆に言われかねないのですが、やはり、問題はそうではなくて、その堪航能力担保義務の定め方について、当事者の定め方は多様であり得る。その違う特約の例として、外航で言われているところのGENCONフォームで、堪航能力担保義務はあるのだけれども、その注意義務の対象を船主だけに限ると、被用者の過失は問わないという定め方があってもいいのではないかという議論もありますし、それから、定期傭船に導入するのであれば、定期傭船の場合はその引渡しのときだけ絶対的義務を負って、その後は修補義務を負うという全く別の発想に立った定め方もあり得ると。そういう定め方がいろいろあり得る中で、一律に強行規定でその被用者も含めた相当注意義務を強行的に負わせる必要まではないということで、外航はずっときているわけですね。それが決して不道德とか、それによって本船の安全性が損なわれているとは、私は思っておりません。

したがって、外航と内航とを区別する理由はないということで、内航についても同様の考え方を押し及ぼそうというのは、これは一つの見識としてはあるのだと思います。問題は、飽くまでも、そうは言ったって今までずっと強行規定で来て、逆にそれで、そういう多様な定め方ができなくて困っていますと、船主さんなどが、事業者がおっしゃっていますかというところ、それは確かにそうではないのだろうと思うので、最終的には現状維持というのも、それは一つの妥協的な考え方としてはあり得ると思います。

くどくど言いましたけれども、その理由付けの仕方によって、逆に外航の契約自由というのがおかしいというような立法趣旨にはしていただきたくないなどは思っております。

○山口委員 私が不道德と申し上げたのは、明らかに船舶安全法に違反するような事態があるのに、それをもって免責とするようなことになるのであれば、それは不道德だと申し上げたので、堪航能力担保義務そのものを否定して、別に違法でない部分、そういうところであれば別にそれを不道德と言っているわけではないのですが、もし完全に任意法規化して、全ての堪航能力が仮に欠けていたとしても、たとえ船舶安全法に違反していたとしても、それは免責だというふうな規定であれば、それは不道德ではないかと申し上げたわけです。一方において、それは刑法上あるいは行政法上のサンクションがあるからよいのではないかというものではないのではないかと思うわけで、そういう公法上の規制があるから、ここは堪航能力担保義務を強行法規化する必要はないという考え方自体には賛成できないと申し上げただけであります。

○池山委員 ありがとうございます。山口委員のおっしゃる趣旨はよく分かりました。

逆に、質問なのですけれども、例えば山口委員の御意見だと、外航についても強行法規性を航海傭船については持たせるべきだという立法論になり得るのでしょうか。そこをお聞きしたいのですけれども。

○山口委員 私の考えというのは、池山先生が一番最初におっしゃられたところと極めて類似しております。百十何年間、商法上、堪航能力担保義務を強行法規として維持し、なおかつ、判例法上、これは無過失責任とされていたわけなのですが、それを過失責任に今回落として通常の契約義務違反と同等の義務違反にしたわけですが、やはり強行法規化を今なぜ外すのかという具体的な理由がないだろうと思っております。少なくとも国内運送においては、それが当然のこととして今まで動いてきたのを、わざわざ、外航船がそうであるからといって、この強行法規化を外す理由にはならないだろうと。

それから、もう一つは、定期傭船について堪航能力担保義務を任意法規化するのだから、航海傭船契約も堪航能力担保義務を任意法規化するということ、その理由も当たらないのではないかと考えています。航海傭船というのは各航海が決まっているわけで、少なくとも各航海において堪航能力がある船舶を供給するのが、やはり運送人の義務であろうと考えます。

しかしながら、定期傭船というのは、先ほど先生がおっしゃったように、最初のところだけで堪航能力がある船を供給すれば、後はそれを一々その航海ごとに維持するわけではないので、定期傭船において、少なくとも堪航能力担保義務をそのままぴったりと当てはめるとするのはどの時期なのかとか、いろいろな問題があって、そこら辺のところは自由な契約でもいいかなと思うのですが、少なくとも航海傭船は堪航能力というものの具体的な適用範囲がはっきりしているのです、それを強行法規から外すというのはかなり抵抗感が強いと考えています。

○増田幹事 この堪航能力のところの規定の仕方については、外航と内航を区別したままで規定しておくということは、選択肢としては考えられないのでしょうか。この点が、一番気になるところでございます。

というのも、一昨年ぐらいですか、実態調査をした感覚では、内航の傭船と個品の区別と、外航の傭船と個品の区別というのは、何か全然、交渉力の観点から見るとまるで対応していないというような実感がありまして、内航運送について交渉力ですとか安全規制を理由にして個品と傭船を区別するというところに若干の違和感を持っているところです。

例えば、安全規制という観点から見ると、恐らく旅客運送の規制に服しているフェリーによる貨物輸送、これは個品運送だと思えるのですけれども、そちらの方がはるかに安全性の確保という観点からは厳しい規制がなされているのではないかとということになって、個品の方が内航だと不要なのではないかという議論が何かできそうな気もするのですね。

さらに、傭船契約の方をみてみますと、いわゆる一杯船主と言われる方々が船主であって、どちらかといえばより交渉力の強い荷主との間で契約を締結する。立派なバックオフィスを持っているわけではないので、交渉も当然その都度なされるかということ、必ずしもそうではないことの方が多いというような状況だったような気がするのです。

ですので、私は、ここは外航と内航を平行に考えるということ自体に若干の違和感を感じているところでございます。外航に関して言うと、契約の自由を認めたままであったとしても、やはりイギリス法の考え方を中心にいろいろな実務の積み重ね、判例の積み重ねがある部分ですから、そもそも今更大きな弊害が生じてくるということは考えにくいと思うのですけれども、やはり内航の世界と外航の世界で、ちょっと事情が違う部分があるのではないだろうかという気がしているところです。

○松井（信）幹事 増田幹事にお伺いしたいのですが、内航ですと荷主側の交渉力が高くて、注意がしっかり効くというお話だと思うのですが、そうすると、荷主側が堪航能力担保義務を安易に免除するようなことにはならず、任意規定であっても十分内航で成り立つという話に行きやすくなるのではないかと考えるのですが、どのような話の流れなのか教えていただけますでしょうか。

○増田幹事 調査をした範囲では、荷主の方の力が強くて、堪航能力担保義務については海運集会所の書式は確か過失責任化していましたよね、そうではなくて、商法ベースの厳しい責任のままになっている契約書などがあったというような事実もあったと記憶しておりますの

で、恐らく荷主側の力が強く働いて、むしろ堪航能力担保義務は強化する方向に働くという可能性は多分あるのだらうと思います。なので、恐らく堪航能力担保義務の規定を任意法規化したからといって、その堪航能力担保義務を免除するような契約がたくさん出てくるかという、そんな事態にはならない可能性が高いのだらうとは思っています。

ただ、どうしても内航海運の世界で、そもそもそこまでの契約条項についての知識を十分に持って、そのデフォルト・ルールから変更することの意味を十分に理解した上での交渉がなされることが通常となっているのかと言われると、何かそうではなさそうな印象を受けたものですから、むしろここは商法の規定をしっかりとしておく、はっきり明確な規定にしておくということにも意味があり得るのではないかと考えているところです。

ただ、この部分についてどういう規定がいいのかということについては、まだ私は定見を持っていない状態です。

○松井（信）幹事 今の先生のお話ですと、内航海運事業者がもし真摯に荷主の方と交渉をして、その上でGENCON書式のようなものを用いて契約をしようとした場合に、それを禁止する、堪航能力担保義務を強行法規にするという理由は、何になるのでしょうか。

○増田幹事 強行法規にしなければならない理由ということですよ。だから、その部分の理由については、先ほど山口委員や池山委員がおっしゃったように、ずっと強行法規でやってきたところをなぜ変えるのかということ以外には、今のところは理論的な説明の仕方、これも理論的ではないかもしれませんが、説明の仕方というのは思い付いてはいないところです。

○藤田幹事 今言われた点は、任意法規でいいようにも思えるのですが、内航は交渉力対等です、だからいいのですというふうな議論の仕方は、全ての義務・責任の規定に当てはまる議論なので、そういう切り方をすれば内航については全て任意法規にしましょう、外航は強行法規だけれども、交渉力対等の場合については、堪航能力担保義務に限らず、義務・責任全部について任意法規にしましょうという仕切りにならないとおかしいように思います。ところが堪航能力担保義務についてだけ、航海傭船については例外扱いにしようという点で違和感が出ているのです。ですから、内航と外航で力関係が違うというのではなくて、堪航能力担保義務だけ取り出して、個品は強行で傭船契約はそうではないというふうな規律にすることにつきどう説明するのですかというのがポイントですから、やはり議論がいまひとつかみ合っていないような気がします。

ちなみに、外航の世界で堪航能力担保義務だけを取り出して強行法規の例外扱いということをやっているのは、私の知っている限り最新のロッテルダム・ルールズだけです。ロッテルダム・ルールズは、定期船による運送については、堪航能力のみならず、運送人の全ての義務・責任について強行的に規律しているのですが、例外としてボリュームコントラクトと呼ばれるものについては例外扱いを認めています。これは定期船であっても、このような特殊なものは当事者の交渉力が対等だからという理由で強行法規の規制を外しているのです。しかしボリュームコントラクトについても、外してはいけない強行法規規定というのを認めていて、それはスーパー・マנדトリー規定と俗称されていますが、80条4項という条文で、その中には堪航能力担保義務が含まれています。したがって、外航でも交渉力対等になっただけでは直ちに強行法規性から外れないような、そういう規律として堪航能力担保義務を想定している条約がある。発効もしていないものについて根拠に挙げるのもどうかもしれません。

ませんが、そういう発想がないわけではないということが分かります。

なお傭船契約については、全て条約の規制の適用範囲外で、一切触れないという扱いになっている。これはおそらく既得権的な発想で、理屈のないまま、この世界はこれまで国際条約でカバーしてこなかったから、今回はタッチしないということで政治的に決着したと私は理解しております。今回の提案も、おそらくは理屈だけ詰めていくと、むしろロッテルダム・ルールズのようなふうになっていきそうなところを、何とか説明しようとしているのだと思いますが、交渉力対等だから、あとは公法的な安全基準だけで十分だということでは、ちょっと理屈としては一貫しないような気はしています。

○鈴木委員 実務の方から発言させていただきますが、傭船契約と運送契約と、分けて考えていただいた方がよろしいかなと思います。運送契約は、荷主さんの荷物を運ぶということなので、1回きりです。航海傭船も1回きりの航海傭船があるのですけれども、要は何を積むかというのが分かっているわけで堪航能力担保義務の中には、もちろんその運航能力と人的能力とあるのですが、一番大きなのは貨物堪荷能力です。

要は、貨物をきちんと運べるようにしなさいということなので、その貨物が何であるか分かっていたら運送人がチェックして堪航能力担保義務を果たすことはできるのですが、それが欠如していたら駄目ですよと、免除する特約も駄目ですよというのは理解できるのですが、傭船契約の場合、定期傭船もそうですが、ある一定の期間で何回も輸送するという可能性があるわけです。運ぶ貨物もばらばらという可能性があります。そうすると、その貨物を運ぶたびに堪荷能力を船主が責任持って整えなければいけないというような状況になる可能性があるのです。

これは、とてもではないけれども、船主はできないです。傭船者が貨物を自由に選んで船を使っているわけで、そのたびごとに堪荷能力も船主の方で責任を持ってやりなさいというようなことになると、船主負担はものすごく大きいわけです。それが実務的にはものすごく困るところなのです。傭船者が自由に使えるのですから、その間の堪荷能力に関して、当然、傭船者の責任でやらなければいけないこともあるわけです。例えば、荷物によっては必要な道具が要るとか、船倉を変えなければいけないとか、いろいろなことが起こるのですけれども、そういう実務があります。それを、強行規定になりますと、それは全部船主の方でやりなさいということになりますと、これはとても契約自由にならないわけです。

ですので、定期傭船に出すときに、その中途の堪荷能力に関しては、例えば、特殊な貨物を積む場合、責任は負いかねますというようなことも考えられるので、そのところは、はっきりと分けていただいた方がよろしいのかなと思います。

○池山委員 今、鈴木委員の前に藤田幹事がおっしゃられたことに関連してなのですが、先ほどロッテルダム・ルールズを引き合いに、理論的に詰めていくと、そのボリュームコントロールの場合であってもスーパーマンドトリールールということで強行的な規制が堪航性担保部分については掛かっていると。むしろ傭船契約については、一種既得権として、今まで契約自由でずっと来ていたから触れないということが政治的に決着されたのだという趣旨の御説明があったかと思えます。

私は、その事実としてはそれは恐らくそうなのだと思うのですが、やはり物事を考えるときに、そういう歴史というのはやはり重要で、例えば、外航についてはやはり今まで契約自由でずっと来ていて、それを強行的に今から規制しなければいけない弊害があるので

しょうかという観点でやはり考えていただくべきですし、内航については、今まで強行規定で来て、それを外すべき必然性があるのでしょうかということと考えていただくべきですし、それは理論的な説明が付かないという言い方もできるかもしれませんが、実務からすると、正にそれは、そういう発想で考えてくださいというのは非常に真つ当なことだと思います。

最後に鈴木委員がおっしゃった点も、例えば、内航の場合でもT/Cに関しては今まで契約上、認知されていなかったということで契約自由でずっと来ている。それを今さら急にT/Cを認知することになった、そこで強行的な規制を入れられても現に困るのではないかということの、正に例証になっているのではないかなと思っております。

○山下部会長 いろいろな御意見が出ておりますが、ほかに御意見の御開陳はございませんでしょうか。

○山口委員 私の意見を整理しますと、定期傭船については、先ほど来おっしゃっているように、堪航能力担保義務を強行法規化することは必ずしも必要ないのではないかなと思っておるのですが、というのは、今までも規定がなかったところでして、本当に契約自由で行われてきているのですが、こと航海傭船については、鈴木委員もおっしゃったように、物も決まっているし航海も決まっているし、それについて、少なくとも今までは強行法規化で動いてきたものを、今、堪航能力担保義務について任意法規化をわざわざする必要は多分ないだろうというのが私の考えです。

○宇野関係官 今、何点か御意見があった中に、航海傭船については内航について強行法規のままにしておいて、他方で、定期傭船についてはこれまで契約自由でやられてきたところでもあるので、恐らく内航も含めてという趣旨なのではないかと思えますけれども、強行法規ではない形で堪航能力担保義務を課すというような方向性の御意見があったかと思えます。これについては、ある意味で言えば、その傭船契約の中でのバランスが悪いのではないかというところも思わなくもないのですけれども、これについてのほかの方々の御意見を、あれば是非お聞かせいただければと思います。

○山下部会長 今の点について、いかがでしょうか。

○松井（秀）幹事 私自身は、理論的な据わりはやはりあまり良くないという感じはしております。元々事務当局から頂いた説明が交渉力の対等というところから来ていますから、そこで外航と内航、あるいは定期傭船と航海傭船を分けるというのは、なかなか据わりが悪いと思います。ただ、これは今のお話を伺っていてということですが、もし以上の観点からあえて区別するというのであれば、それは理論的な説明はひとまず措いて、実態としての対応のしやすさであるとか、制度を変えることのコストとか、別の理由を持つてくる必要があるのだろうかという感じはしております。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

○石井委員 内航については、航海傭船に関して従来から堪航性につき絶対的担保義務、無過失責任であったところを過失責任化しようという流れで来ていたと思うのです。過去の経緯とか歴史的な背景も考えると、そこがいきなり契約自由になり、定期傭船と同じになるのはどうかという素直な疑問はあります。

また、外航の場合の航海傭船では、堪航性について全て契約自由かということ、実はそうではなくて、航海傭船契約の下でB/Lが発行される場合、そのB/Lが独立して受荷主の手

元に移ってくるときは、B/Lの規律の適用があるので、定期傭船と航海傭船とは、実務の感覚から行くと必ずしも一緒ではないような気はします。荷主さんの方がその辺はお詳しいのだらうとは思いますが如何でしょうか。

○遠藤委員 定期傭船の場合は、特定の船腹を長期間利用しますので、その定期傭船する船舶に対してのチェックを十分に行いますし、その時間もありません。一方、典型的な航海傭船はワントリップで終わり、それも実務上すぐ決めなければならないことが多いので、定期傭船とは船舶に対する情報、チェック度合いが異なってくるのだらうと思います。

今、石井委員の方から御指摘のありましたB/Lなのですけれども、内航については船荷証券は全く発行されていないというような現状があるかと思っておりますので、そのところがB/Lでは担保されないということになりますと、やはり国内の航海傭船というのは国際海上の航海傭船と状況が異なっているのではないのかと考えます。

○山下部会長 ほか、ございませんようでしたら、今日いろいろとまた議論が出ましたので、なお事務当局において詰めて検討していただくということで、今日のところはこのくらいの議論でよろしいでしょうか。

それで、今議論している部分に関係いたしますところとして、例の平水区域の問題もございしますが、何かこの点について御意見等はございませんでしょうか。

○鈴木委員 海上運送の規律の適用範囲ですけれども、これは堪航能力担保義務を解決すれば、はしけ運送の方の問題も解決するのではないかということなのですけれども、これに関しては、はしけ運送業者さんの方で何か御意見とか御納得とかは特に得ておられないのでしょうか。

○山下関係官 はしけ運送事業者の方に直接お伺いしたわけではないのですけれども、実際はしけ運送をしているときに個品運送なのか航海傭船なのかでいうと、航海傭船がかなり多いようですので、そういった意味では、今回、航海傭船における規律を任意法規とする場合には、たとえ海上運送の範囲を港湾における運送まで広げたとしても、港湾運送事業に与える影響はさほど大きくはないと考えます。

○鈴木委員 私の印象なのですけれども、基本的にはしけ運送の方は海商法制に組み入れられたくないというのがあるのではないかと考えております。前に、私の方からも意見として出させていただいたのですが、別案の方で川と湖、あと港内ですね、これに関しては、陸上運送の範囲に含めて、商法684条の船舶による運送のみ海上として、平水区域うんぬんはもう考えないというのが国民一般にとって、分かりやすいのではないかなという気がするのですが、その辺の御検討はいかがなものでしょうか。

○山下関係官 確認ですが、今の鈴木委員の御提案というのは、平水区域は陸上に含めるということですね。

○鈴木委員 ええ、平水区域という言葉自体も、商法の中にどこにもなくて船舶安全法にあるだけなので、平水区域という言葉は使わないで、一般的な川とか湖とか港の、海ではないところは陸上の方と、海上運送は本当に航海船によって運送される範囲というような分け方が分かりやすいと思うのですが。

○山下関係官 そうなると、港湾というのはどちらに入ることになるのですか。

○鈴木委員 港と湾とあると思います。航海という以上は、A港からB港と、いわゆる港が違うのが航海と思われまますので、港の中だけの運送は航海に該当しないので、これは陸上の方

にと、港が異なるところ、海の上を走る運送は海上ということで、湾内は海上運送、こういう分け方はいかがでしょうか。

○山下関係官 そうなってくると、やはりその境界線が曖昧になってきて、逆に適用範囲が不明確になってしまうのかなと思います。

○鈴木委員 航海船、航海なので、まず海の上、海を渡るというのが大前提になると思うのですけれども、その辺は私も法的なことはちょっと分かりにくいのですけれども、一国民として非常に言葉として分かりやすいなという気がするのですが。

○田中幹事 今の鈴木委員の意見に対してちょっと申し上げたいのですけれども、もしそういうことが可能であれば、洋上で働く者の実務的な感覚からすると非常に分かりやすいと思います。確かに港の範囲をどうするのかという、その細かい取り決めの必要はあるとは思いますが、逆に今、平水という区域が決まっているのは船舶安全法で規定をされているわけですが、以前にも申し上げましたように、例えば沖縄の周り、八重山諸島の周り、この辺も平水区域に入っているわけで、実際に運航をする立場からすると、到底そんなところで、例えばはしけなんか利用されませんし、大洋ですよ、洋上であり危険な海域であるわけです。ですから、今、鈴木委員がおっしゃった部分、湖、川、それから海の中でも港に限定して言えば、我々船員の一般的な感覚からすると、そういう部分が平水と理解をされて歴史的には来ているのではないかと理解をしています。ですから、立法的にそれが可能かどうかという専門的な知識は全く持ち合わせていませんけれども、川、湖、それから海に関して言えば、港に限って違うルールがあるというのは非常に分かりやすいと思います。

○山下部会長 ほかに、この点に関してございませんか。

○山口委員 今、鈴木委員がおっしゃったことなのですけれども、港の定義というのは、例えば神戸と大阪は別港、船橋と東京は別港、東京と横浜は別港、そういう考えですか。同じ東京港の中での移動、これは陸上運送でいいのではないかというお考えですか。

○鈴木委員 港の中の運送については、もう陸上の範囲だと、もう航海ではないと考えます。隣接する港同士ではどうなのという御質問だと思うのですけれども、これは非常に悩ましいところがありまして、港湾運送事業法では一応、指定区間ということで、御存知だと思いますが、港をまたいだところも港湾運送という範囲になりますので、例えば、そこが隣接していれば一つの港とみなすことも可能だと思います。実際、行政でも隣接した港が一つになる、京浜港なんかはそうなのですけれども、そういう可能性もありますので、港の中だけ、港の範囲を超えない限りは海上運送には当たらないという解釈も可能かと思えます。

○松井（信）幹事 今御指摘いただいた点は、感覚的にはよく分かるのですが、最後のお話のように、例えば横浜港から千葉港までのはしけというものもありますので、そういうものを考えると、多分、鈴木委員のような区切りでも、はしけについて海上運送になり得る場合があり得て、考えておられるような解決にはならないとは思っています。今、船舶安全法の平水区域で区切っているというのが分かりにくいという御指摘をよく受けるわけですが、更に分かりにくいことになることを恐れております。その指定区域の関係をどうするか、その点が我々としては非常に悩んでいるところでございます。

○鈴木委員 平水区域よりも分かりにくいとおっしゃられると、ちょっと私もそれを言いにくいのですけれども、要は陸上運送という運送法制一般の法体制の中に入れるか、あるいは海商法制の中に組み込むかということがネックになるわけで、当然、海商法制に組み込むべ

きだという、海上運送であれば湾内、横浜から千葉までの航海も入ると思います。ただ、現実の港湾運送事業法上は指定区間となっています。それをどう判断するかというのはまた難しいとは思いますが、東京湾といえども気象海象によってはものすごく荒れる可能性もあります。海商法制に入れるべき状況である可能性もあると思うのです。そのところは、取りあえず航海する以上は、海上を走る以上は海商法制の中へ入れると、それが都合が悪いということであれば、一般の運送法制の中で例外的に入れることも可能ではないかなと思うのですが。ちょっと苦しいところですけども。

○松井委員 ありがとうございます。鈴木委員の御意見は、正に松井（信）幹事の言われる感覚的なものとして分からないことはないのですけれども、少なくとも今回のパブリック・コメントの前提としての補足説明においても、684条以降の海商法制には影響を及ぼさないということで、これは意見を得ているものなので、先ほどの強行法規、任意法規の話ももちろんありますけれども、あれとは多分、性質の違う話なので、この段階でひっくり返すことになると、海商法制の中の全ての規定についてどこまで適用するかということをもう一回議論しなければいけなくなる。極端なことを言えば、芦ノ湖に走っている、今回、鈴木委員の御提案は湖は入っていないですけども、このような遊覧船も含めて、船舶先取特権その他もろもろについて検討しなければいけないこととなりますので、ちょっとこの段階でそのお話というのは、手続的な問題ももちろんありますし、先ほどお話のあった明確性の問題ということからも、私は、恐縮ですけども、反対ということをお願いしたいと思います。

○山下部会長 この点、ほかにどうでしょうか。いずれにしても堪航能力担保義務の強行規定性に絡んでくる話ですし、そちらの方が今日は結論が出ませんでしたので、この点についても今日のところはいろいろな意見が出たということで、なお検討していただくということにしてはどうかと思います。

○池山委員 第3の1から3のうちの堪航能力の話と海上運送の定義以外のところについて、若干よろしいでしょうか。余りお時間は取らないようにしますが。

○山下部会長 第3の1から3までの範囲であれば、その2点以外についても御意見を頂戴できればと思います。

○池山委員 二つございます。一つは質問ですけども、まず、第3の1で、海上物品運送契約の当事者について「船舶所有者」とあるのを、今後「運送人」に改めるという点に関して、このこと自体については異議はございません。ただ、一方で実務の側から皆さんが指摘されているのは、そうやって理論的に変えたとしても、航海傭船契約において、その当事者を意味する用語として、今後とも「船舶所有者」と「傭船者」という用語を使うことには一切変わりがないはずだと。そのことは、商法の理論的な位置付けとして、航海傭船契約は運送契約だから「運送人」という用語を採るとのこととは関係ない話で、別に実務がそういう言葉を使い続けることは特段問題もないし、かつ、実務がそのような言葉を使ったからといって、これは航海傭船契約ではないなどと逆に言われたりするということもないという理解でいいとは思っているのですけれども、その点について念のために御確認をお願いしたいというのが一つです。

それから、二つ目、これは意見といえば意見ですけども、「3 個品運送」についての「(2) 船積み及び陸揚げ」のところですか。ここは、従前から日本船主協会の方から御提案をさせていただいて、そこが通っていないところなのですけれども、法務省の提案だと、

749条1項について、今の条文だと、個品運送において荷送人が船積みをするとなるところを、これはおかしいから変えるのだと。それから、752条4項、陸揚げのところについては、今度は荷受人がするという規定は削ると、逆にこれは削っておしまいであると、そういう規定になっております。

それについて、我々が、日本船主協会が従前申し上げていたのは、一方でこの規定は、傭船契約についての船積期間、陸揚期間の規定とパラレルになる規定なので、船積みについて申せば、「荷送人は運送人が指定する期限（以下「引渡期限」という。）までに運送品を運送人に引き渡さなければならない。」という規定が代わりにあって、その反映として、荷送人が引渡期限までに引渡しをしなかったときには、船長は発航することができると、それから、陸揚げの方については、それと裏返しで、運送人は受取期限というのを指定することができて、それまでに荷受人が受け取らないときには、運送人は特約のない場合であっても相当な報酬を請求することができるということを提案させていただいておりました。これは、中間試案前の部会の確か参考資料24に出ていたと思います。

それが残念ながら採用していただけなかった理由として、引渡期限とか受取期限というのを、運送人が一方的に指定するのはおかしいという御指摘が理由に挙げられておりました。私もそこはもっともだと思っているのですけれども、そうだとすると、そこは書き振りの問題で、通常は、正に運送契約の中で引渡期限あるいは受取期限というのを実は合意されているのです。その合意の中身というのは、B/L約款というよりはタリフのような形で、この船についてはいつまでに持ってきてくださいということで貨物を集荷し、前提として、着いたらいつまでに取りに来てください、それ以降だったら追加料金を頂きますという条件で最初から受けているわけですから、これは一方的に指定しているのではなくて、契約の中身なのです。だから、デフォルト・ルールとして、その契約の中身で契約で決めた期限までに持ってこい、あるいは取りに来てくださいというのを言うのは、書き振りを改めれば採用の余地はあるのではないかなと思っています。

さはさりながら、確かにこれはデフォルト・ルールですから、決してこだわるわけではないのです。別に、デフォルト・ルールだからやはり見送りたいということであれば、絶対にということは申しません。ただし、その場合でも一つ考えていただきたいのは、今の法務省の案のままだと、749条1項を変更するだけで、749条2項というのはそのままになっているのですよね。1項で運送人がその船積みをするということになると、この2項の適用関係、荷送人が船積みを怠った場合に船長が発航することができると、この2項の規定は一体どうなるのだろうかという問題と併せて解決いただく必要があって、極論すると、船協案を採用しないというのであれば、2項もこの際削らないと、逆におかしくなってしまうのではないかなと思います。他方で、陸揚げの方についても、陸揚げについての規定を削るというのであれば、結局、デフォルト・ルールとして船積みの方は運送人がやるとなっているけれども、陸揚げについてはデフォルト・ルール、どちらがやるのだということがなぜかないと、そこは何か平仄が合わない状態になっているなと思っています。

長々と申しますけれども、私どもとしては、デフォルト・ルールとしての従前の船協案というのは、よくよく考えてみると、書き振りを改めることによって採用の余地があるのではないかなというのが一つと、仮に、この期に及んでということで、やはり採用しないということであれば、今の法務省案ももう少し御検討いただく必要があるのではないかなということ

す。

すみません、長くなって失礼しました。

○宇野関係官 大きく2点御指摘があったかと思います。まず、1点目につきましては、航海傭船契約において、実務上、当事者を示す用語としてどのような用語を使ったかということによって、それが直ちに契約の性質決定に結び付くということはないだろうと思います。つまり、実務上、「船舶所有者」や「傭船者」といった用語を引き続き使うことで、直ちに契約の性質決定に結び付くというわけではないと考えております。

2点目につきましては、すみません、間違っていたら御指摘を頂きたいのですが、749条につきましては、元々、引渡期限について、運送人の方で一方的に指定した時まで引き渡さなければならないのはおかしいという議論があったのは御指摘のとおりで、その上で、契約で合意した時まで引き渡さなければならないというのであれば、それは、ある意味条文に書かなくても当然の話であって、契約によって引渡期限を定めた場合には、当然その期限までに引き渡さなければならないというのは、これは恐らく契約における合意の内容から当然に導かれる規律であろうと思いますので、条文化にはなじまないだろうと思います。

その上で、749条2項をどうするかということについては、以前、荷送人が運送品の引渡しを怠ったときは船長は直ちに発航することができるという形で、船長の発航権というものは残しておくということが検討されていたと思います。つまり、749条1項を改めることに伴って、少し形を変えて、船積みをしたときはではなくて、引渡しをしなかったとき、あるいは引渡しを怠ったときは船長は発航することができるというような形で、少し形を変えて749条2項は維持をするということで、御提案をしていたかと思っております。

○池山委員 そうすると、2項については、引渡しを怠ったときはということなので、いつまでに引渡しをすべきなのかという議論は、デフォルト・ルールのままだと曖昧に残ってしまうということなのでですか。通常は、特約でいつまでの引渡しすべきだということを当然定められているだろうと、あるいは定めるのが望ましいという解釈だということなのでですか。

○宇野関係官 そうですね、立法時の資料などを見ていると、個品運送については、その個々の契約によって、いつまでに引き渡すかということが定められるべきであるため、船積期間についてのルールをあえて置かないのだと、他方で、航海傭船については、船積期間のルールを置くということで、そこは区別をして規定をしておいたようでございますので、それと同様に、個品運送については個別の合意によって対応していただくということになるのだろうと思います。

○池山委員 ありがとうございます。ここは、確かにデフォルト・ルールでどこまで書くのが適切かというものなので、別に我々としてもこだわっているわけではないのですが、そうすると、結局、航海傭船契約については船積期間、陸揚期間の規定があって、いわゆる滞船料に関する規定というものがあるのだということもデフォルト・ルールとしては残る。だけれども、個品運送については、少なくとも、特に受取との関係で、受取期限までに取りに来なかったら一定の追加料金をもらいますよという部分は、デフォルト・ルールには入ってこないから、特約で決めなければ決めるべきだという整理だということですね。

○宇野関係官 おっしゃるとおりかと思います。

○池山委員 ありがとうございます。

○山下部会長 ほかにございませんか。1から3まで、どの点についてでも結構ですが。

○箱井幹事 航海備船契約について、内航の実務の確認ができればと思っております。備船契約については、実務の方々が同意されれば、特に私などは申し上げることはないと思っております。この船積期間につきまして、日ではなくて時を基準とするというのがデフォルト・ルールとなるということについて、内航の方では、先ほどの増田先生の御紹介などでも、一杯船主とかが契約書も作らないままというケースが多いようでありまして、私は今の通知の日の翌日という方がデフォルト・ルールとしてざっくりしていきなり分かりやすいかなと思っております。内航においてはこれが時になっても構わないのか。特に、書き振りにもよりますが、GENCONですと単に時間になっているだけではなくて、何時以降の通知では翌日何時からなどというルールも入っていると思うのですけれども、内航関係の方はこれでよいのかということを確認いただければと思います。続けてで恐縮ですが、部会資料の13ページにありますところの「1」のパブリック・コメントについての事務当局の回答が「2」に示されておりますが、当事者間の公平に配慮されたということですが、内航において、定型的な額として、今は運送賃の半額になっているところをデフォルト・ルールとしては運送賃の全額にするということで、デフォルト・ルールがこれで構わないのかという、その辺の実務感覚というか、問題がないかという点だけ確認させていただければと思っております。

○山下部会長 実務の方への御質問かと思えます。鈴木委員、ございますか。

○鈴木委員 はい。業界の意見を集約しているわけではないのですが、現段階において、この改正に関して現行を残してほしいという依頼は受けておりません。商法で現行法のような規定が維持されなくても特に問題はなく、それぞれの約款とか契約ベースで解決できるのかなというように理解しております。

○山下部会長 よろしいでしょうか。

○池山委員 箱井幹事からは特に内航の実務という話があったのですが、実は、特にこの船積期間、陸揚期間について「日」を「時」に改めるということは外航側から提案させていただいて、それが法務省に受け入れていただいたという経緯もございますので、一言申し上げさせていただきます。

この趣旨は、ある意味、所詮はデフォルト・ルールなのだけれども、そのデフォルト・ルールの内容が実務の感覚と余りに乖離しているというのは望ましくないという観点から、提案させていただいたものです。現代では、やはり船の停泊期間というときには、1日単位で動いているのではなくて、正に時間単位で動いていて、何時から何時までにその通知をすれば何時から停泊期間、船積期間が始まるという発想でいるので、1日単位という大ざっぱなものではなくて、時間単位という発想なのだということを商法上も認知していただきたいという、それ以上でもそれ以下でもありません。

他方で、正に今、箱井幹事がおっしゃったように、では時間単位にするとして、通知があって、そうしたら即時から起算するということがあるのだろうかという点については、ここは正に、あえて申し上げれば、確かに実務上は少なくても、何時までにその通知をすれば何時から始まるという時間の規定があったり、あるいは、そうでないにしても6時間後から始まるとか、一定の期間がむしろ置かれることは多くて、客観的に言うと、この即時というのはやや運送人に有利なデフォルト・ルールになっていて、荷主さんにとって厳しいものになっ

ているというのは実は認識しております。そこで、荷主さんの方から反対があるかななども若干思っていないわけではないです。

ただ、我々が即時と提案させていただいたのは、では、6時間後とか12時間後とか、一定の業界の相場みたいなものがありますかという、それは残念ながらそうではないと。そうすると、「時」として決める以上は即時と書かざるを得なくて、多くの場合、即時は厳しいということであれば、通常の書式や特約で6時間後から始まると荷主さんの方で随時改めるということで、それでよいということ、特に反対がなかったのかなと思っています。

逆に、そういう乖離があるからといって、では、今の「日」、デイ単位に戻すということについては、やはりちょっとその単位が大ざっぱすぎて、実務感覚と違うと思われる方が多いのではないかなということです。

○箱井幹事 私も定期傭船についてはほとんど申し上げることもなくて、これは標準書式がまず使われるだろうということで、デフォルト・ルールが適用されるケースは少ないだろうと思っています。

先ほど内航と申しましたのは、内航の場合には、仄聞するところでございますけれども、契約書も余り作られない、電話一本とかでお願いされてというような、そういった場合にこそ、このデフォルト・ルールというのが恐らく機能するのだろうと思います。

もちろん国際標準とかかけ離れたようなデフォルト・ルールを置くのは今さらどうかという御趣旨も分かりますし、国際ルールを意識された改正というのを、それだから駄目だということもありませんが、やはり内航海運が現にあって、恐らく個品運送よりは貸切運送といえますか、航海傭船に分類されるようなものが相当あるだろうと、恐らくそこではきちんとした契約書が作られない場合もあるだろうということを考えますと、今、外航で使われている標準書式に合わせるということが優先されるのか。むしろ、今、曖昧な形でやっているものについて問題が起きたときに依拠すべきデフォルト・ルールとしてどちらが適当なのかと、そこのところを私は確認したかったわけでございます。ですから、外航からの御提案ということ承知した上で、むしろ内航で大丈夫でしょうかということをお教えいただきたいというのが私の発言の趣旨でございました。

それで、今、構わないということのようでございますので、何も申し上げることはございません。

○山下部会長 よろしいでしょうか。

ほかに、よろしいですか。

○道垣内委員 ほかにないのでしたら、ちょっとお願いしたいことがあります。私は、昔の言葉で言うと「蛍光灯」というものでありまして、なかなか反応が鈍い、そこで、元に戻らざるを得ないのですが、修正を求めるといった話ではありませんので、発言をお許しいただければ大変有り難く存じます。

部会資料の7ページの「船長の権限」というところなのですが、ここにおいて、「船籍港外における船長の代理権に関する規律を」と書いてありますよね。しかし、715条1項は代理権だけを規定した規律ではないと思うのですね。つまり、その船舶に抵当をなすこと、さらには、この借財というのはよく分からないのですけれども、借財するというのは、船舶所有者の代理権の規律なのかもしれません。しかし、積荷の処分というのは、恐らく船舶所有者の代理権の規律ではなくて、こういう事態だと誰の物か分からないけれども、船舶所有

者の物を売却できるという規律ではないのではないかという気がいたします。

それが故に、700条の船舶管理人のところには、「船舶共有者二代ハリテ」と書いてあるのに対して、715条のところには「代ハリテ」という言葉がないということになっているのではないかと思います。そうすると、ここで715条1項は代理権の規律であるということ的前提にしたような書き方になっているのは、ちょっとミスリーディングなのではないか。これが第1点です。

第2点は、719条との関係で715条2項が残るわけですが、そうすると、これは法律で認められる行為である、つまり、他人の物を処分しても不法行為にはならないという規律になりますので、このようなとき法制執務上の言葉として、日本法全体として「損害賠償」という言葉を使っているのだろうかというのが気になるところでして、「補償」とか「償金」とかという言葉にこの機会に直すということも併せて御検討いただければということです。この案の内容には全く異存はございませんが、忘れないうちに発言だけさせていただきます。

○宇野関係官 1点目については、御趣旨を承りました。2点目についても、これが違法な行為ではない、したがって船舶所有者が支払うのはいわゆる損害賠償ではないというのは、恐らくおっしゃるとおりだろうと思いますので、その実質を踏まえた言葉、民法の相隣関係のところには「償金」などという言葉がありますけれども、そのような言葉を使うかについて、条文化に当たって検討してまいりたいと思います。

○山下部会長 ほかはよろしいでしょうか。

それでは、第3の1から3につきましては、意見が今日もいろいろ出ましたので、なお引き続き事務当局に御検討をお願いするということにしたいと思います。

先へ進みまして、「4 船荷証券等」及び「5 海上運送状」についての御審議をお願いします。

まず、事務当局から説明をお願いします。

○山下関係官 それでは、「4 船荷証券等」及び「5 海上運送状」について一括して御説明いたします。

まず、15ページの「船荷証券等」の「(1) 船荷証券の交付義務」の本文ウにつきまして、同一の運送品について船荷証券と海上運送状とが同時に流通することによる無用の混乱を招くことを防止するために、船荷証券の交付義務に関する本文ア及びイの規定は、既に海上運送状を交付しているときは適用しないこととしております。

次に、17ページ、「(7) 複合運送証券」の本文アにつきまして、実務において用いられる複合運送証券のうち、特に最初の運送が海上運送である複合運送について交付されるものは、受取船荷証券だけでなく、船積船荷証券の方式によることもあるため、このような実務に沿う内容の提案をするものでございます。

最後に、18ページの「5 海上運送状」の注記につきまして、国際海上物品運送法13条3項が適用されない場合として、運送品の包の数等が海上運送状に記載されている場合を追加することを提案するものでございます。

13条3項は、運送品がコンテナ等を用いて運送される場合における運送人の責任の限度額に関する規定の適用について、コンテナ等の中の運送品、これを中品といいます。中品の数等が船荷証券に記載されているときを除き、コンテナ等の数を同条1項所定の包の数等とみなしております。通常は中品の数よりコンテナ等の数の方が少ないので、船荷証券に記

載がないために、同条3項の規定の適用がある場合には運送人の責任の限度額は低額となります。

この点につきまして、海上運送状を交付した場合に13条3項を形式的に適用すると、船荷証券が発行されていないために、中品の数ではなくコンテナ等の数が同条1項所定の包の数等と擬制され、その結果、船荷証券に記載されるのと同じように海上運送状に中品の数が記載されているにもかかわらず、運送人の責任の限度額が低額となる可能性があります。しかし、このような結果は妥当ではなく、海上運送状に中品の数の記載があるときは、同条3項のみなし規定によらず、中品の数の立証を許すことが相当であると考えられます。

そこで、海上運送状に中品の数等が記載されたときも13条3項は適用されないこととすべきであることを踏まえて、ドイツや韓国と同様に注記のとおりとすることを提案しております。

以上の点につきまして、御審議いただきたく存じます。

- 山下部会長 それでは、ただいま説明のありました部分につきまして、御自由に御発言をお願いいたします。
- 増田幹事 1点だけ確認させていただきたい点がございまして。複合運送人が海上運送状を発行した場合というのは、この海上運送状の規律が適用になるという整理になるのでしょうか、それとも、規定が欠缺しているということになるのでしょうかという点です。よろしく願いします。
- 山下関係官 基本的にこの5の海上運送状の規律は海上運送を引き受けた場合の規律でございまして、おっしゃったような複合運送の場合の規律ではないので、直接適用はされず、必要に応じて類推されるべきものと整理しております。複合運送人が複合運送について海上運送状のような書類を発行した場合は、海上運送状の規律の類推適用という形で、実務での対処がされるかと思えます。
- 増田幹事 根拠規定を置くまでの必要はないということなのですかね。コンテナ輸送というのは大体複合運送になることが多いと思うので、ここの(注)のところは妥当するケースというのは、多くの場合、複合運送について発行された海上運送状なのではないかという気もするところでして、それが類推適用というのは若干気持ちが悪いなと思ったのですが。
- 山下関係官 おっしゃるとおり、そもそも複合運送証券という根拠規定を用いたのも、やはりこれは有価証券だからということで船荷証券の類推というのではさすがに足りないだろうという御意見もあったことを踏まえて、複合運送証券については、ほとんど船荷証券と同様の規定ですけれども、あえて規律を置くという形にしております。一方で、海上運送状につきましては、複合運送証券のように有価証券ではないということがございまして、特に複合運送についての海上運送状のようなもの、複合運送Way Billのようなものは、あえて規定を設けずに、類推適用という形でも十分に対応できるのかなと思っております。
- 池山委員 今の点は、理論的にはそういう整理であれば、それでも実務家として異存はありませんが、そうすると、圧倒的多数が類推適用になることになるのではないかと増田幹事の御指摘もまたごもっともであると思えます。今、外航ではかなり海上運送状は発行されていますし、かつ、かなりの部分が複合運送だというのも本当にごもっともですので、ということだけ申し上げておきます。
- 山下関係官 国際海上物品運送法自体が、典型的な複合運送契約というのは念頭に置いてい

ません。付随的な陸上区間の運送を含めるとしても、これは飽くまで全体としては海上運送として見るべきものであって、規律の全体としては、やはり海上運送を引き受けた場合についてのものであると思います。そこに複合運送という規定が急に入ってくるのはやや違和感があるかなと思っております。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

○池山委員 すみません、違う論点について、よろしいでしょうか。

これも、こだわるわけではないのですけれども、この法制だと、内航、外航を問わず、海上運送状又は船荷証券の発行義務というのが必ずあると、少なくとも荷送人から要求がある限りにおいてはと。

我々の方は従来、商慣習上、発行していない場合については、その発行義務を免除するという規定をしていただいてもよいのではないかということを経済の段階で御提案申し上げていて、それは採用されていないのです。そこは一方で確かに、例えば内航などはほとんど慣習はない、でも、従前から義務になっている。それは慣習上、荷送人が要求していないからであって、そのことは変わらないだろうから、その弊害は起きていないから、あえてそういう商慣習上の例外というのは今後も置く必要はないのだというのは分からないではないです。

ただ、ここで恐らく、意見というよりは質問として出さないといけないと思っているのは、事務当局の御意見としては、仮に、では、そういう商慣習があったとしても、荷送人側が、やはり従来の商慣習は単なる慣習であって、その運送契約の内容を明確にするために海上運送状又は船荷証券を出せとはっきりと要求したら、その商慣習は否定されるべきだというお考えなのでしょうか、それとも、そうではなくて、商慣習上、発行する慣習がない場合には発行する義務がないと、商慣習の方が制定法より上位に来るという解釈なのでしょうか。多分、後者の解釈は商法1条の解釈とちょっと違ってくるのではないかと思います。その辺りをどうお考えなのかというのをちょっとお聞きしたいです。

○山下関係官 まず、結論から申しますと、御質問の点につきましては、船荷証券を交付しないというような商慣習が確立されているのであれば、それは交付する義務がないということも、結論としてはあり得ると思っております。その根拠につきまして、あえて規定を置くべきだという御意見があったことも理解はしておりますが、ご指摘の商法第1条第2項で、商事に関しては、商慣習に従う旨が書かれております。これは御存知だと思いますけれども、文言としては、「この法律に定めがない事項については」と書かれておまして、ただ、一方で、これは法律に定めがないと書いていますけれども、定めがある場合についても商慣習が優先するということも認められる余地があるという見解もございますので、そういったことを踏まえ、1条2項の規律で、おっしゃったような問題点というのはカバーできるのではないかなと考えております。

○池山委員 逆に言うと、別に今回、この商慣習上、発行する慣習がない場合を除くということをあえて入れなかったというのは、その場合にも、もしも荷送人から要求があれば運送人は絶対発行すべきであると、その限りで慣習は否定されるべきであると、そこまでのことは別に意図しているわけではないよということなのですか。

○山下関係官 はい、そういう意図はございません。

○池山委員 ありがとうございます。

○山下部会長 ほかに、よろしいでしょうか。

この4と5については、この部会資料のような提案で御了承いただけるのかなということかなと思います。

○箱井幹事 国際海上物品運送法8条2項と同様の規定を設けるということにつきましては、早稲田大学の意見で指摘しております。8条2項の後段にあります、運送品外装の記号の記載が航海の終了までもたないとといったような場合、判読に耐える表示がない場合に、運送人は船荷証券に記号を記載しないでよいという規定になっておりますが、実務上、恐らく記号の記載というのは運送品の引渡しのためには非常に重要であって、船荷証券などでも記号による引渡し、デリバリー・バイ・マークというのは記載されているだろうと思います。条約もこういった規定は置いておりませんで、恐らく3条3項(a)の規定を国内法化するとき、――これは荷主に対して判読に耐える表示を求める規定でございますので――、船荷証券の記載事項に入れるわけにはいかずに、苦し紛れだか分かりませんが、こういう形になったのだらうと思われまます。

これは、条約もこのような、記載しないでよいというような規定は定めておりませんし、実質的に考えましても、これはきちんと記号を補正させて引渡しに遺漏がないようにするというのは当然の運送人の義務ではないかと思われるわけでございます。そこを御検討いただけないというのは、これは国際海上物品運送法の方を削除して、商法に入れる都合上、実質的には国際海上物品運送法の改正のような話になるからなのかななどと考えているところでございますが、この辺、御検討いただいた結果というのがございましたら、お聞かせいただければと思います。

○山下関係官 実際、条約の文言を見ましても、運送人の義務として、その適切な表示をするように荷送人に求めないといけないとまでは書いていないと思います。その効果については、条約もそうですし、国際海上物品運送法の中でも、そういった場合は信義則によって対応が決められるということだと思いますので、箱井幹事のおっしゃる部分については理屈としてはもっともだと思うのですが、条約でそこまで運送人に義務を課していないところに、あえてそれを国際海上物品運送法に持ち込むということまでは、少しハードルが高いのかなと考えた結果でございます。

○箱井幹事 私、条約3条3項(a)のこの部分は運送人の義務を書いたものだとは思っておりません。これは荷主に対してそうせよと書いてあるわけで、フランス法もデクレでそのような規定を置いております。ただ、その持っていく方として8条2項のような形でよいのか。ですから、そのような規定が国際海上物品運送法にないというだけではなくて、別な形で条約にないものが8条2項に規定されているわけで、しかもその実質も問題なのではないかという指摘をさせていただいているわけでございます。

先ほど申しましたように、条約の3条3項(a)の趣旨を酌みますと、やはり船荷証券に記号等は必ず記載されなければならない、運送品外装にも記号が記載され、それらが一致することによってその運送品のアイデンティティ、同一性というものが確認できるのだと、そのために求められる記号も運送品の識別のために必要だと条約には書いてあるわけですが、それをこの8条2項に持ってきて、外装不十分なときにそれを船荷証券に記載しないでよいとまで書くのは、単に運送人に義務がないからという以上に、明らかに書きすぎだろうという気がいたしたのですけれども。そういうことでございます。

○山下関係官 仮にこの規定がないとすると、運送人はその記号についての記載義務を負ってしまっていて、それによって国際海上物品運送法9条によって不実記載責任というのを善意の船荷証券所持人に対して負ってしまうことになると思うのですけれども、そこまで運送人に責任を負わせるべきであるというような御提案なのでしょうか。

○箱井幹事 通常の実務では、きちんと補正させた上に船荷証券に記載するのは当然なのかなと思っているのですけれども、違うのでしょうか。

○山下関係官 実務は、おっしゃるとおりだと思うのですけれども、運送人としては、そういった実務の在り方も選択肢にあるし、また、書かないという選択肢もあることが、運送人に過度な負担を課さないために重要だと思います。仮に、8条2項のような規定がなければ、実務で任意に補正を求めて、任意に補正されない場合には、やはりそれは書かないといけないという形になってくるのかと思うのですけれども、そうすると運送人にとって酷ではないのでしょうか。

○箱井幹事 分かりました。条約の3条3項(a)後段の置き場に困っての結果ではなくて、積極的に8条2項に御発言のような趣旨で規定したというお立場での説明ということでございますね。

○山下関係官 すみません、私の理解では、箱井幹事の御意見は、パブリック・コメントを前提にすると、運送人に適切な表示をさせるというような指示をする義務を課すべきであると読めたのですけれども、まず、そこは違うということですか。

○箱井幹事 そういうことではございません。条約の趣旨と違った形で、条約にない規定が入ってきているのではないかという指摘をしたのですけれども、それは承知の上で、8条2項で別途、先ほどの説明にあるような場合を想定して書いたという御回答なら、それで私は承ります。

○山下関係官 御指摘のとおり、直接的には条約に規定されていないと考えます。

○山下部会長 よろしいでしょうか。

それでは、もう1項目進みまして、「第5 共同海損」から「第7 海難救助」までについて、休憩前に一括して御審議いただきたいと思っております。

まず、事務当局から説明をお願いします。

○山下関係官 それでは、「第5 共同海損」、「第6 船舶の衝突」及び「第7 海難救助」につきまして、一括して御説明いたします。

まず、19ページ以降の共同海損につきましては、中間試案から実質的変更のある事項は特にございませぬ。

次に、「第6 船舶の衝突」の22ページ以降の説明の「1 一定の財産の損害賠償責任」について、中間試案では両案併記とされていましたが、これまでの議論及びパブリック・コメントの結果を踏まえた第13回会議では、甲案を支持する意見が複数見られた一方、乙案を支持する意見は見られなかったことから、乙案については取り上げないことといたしました。

次に、「2 消滅時効」について、パブリック・コメントの結果を概観しますと、中間試案を支持する意見が多数寄せられましたが、これに対しては、中間試案の消滅時効の起算点に関し、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ないなどの反対意見が一部

見られました。

この反対意見に関しまして、近年の当て逃げ事案の件数、その後の捜査等により加害船が判明する場合、その判明に要する期間等について可能な範囲で調査を致しましたところ、商船が被害者となるケースについて、直近数年間で数件程度、加害船が判明する割合は高く、その判明に要する期間は基本的には数日以内とのことをございました。また、漁船が被害者となるケースについては、近時、科学技術の進歩もあって、加害船が判明する確率は向上しているようでございました。

衝突条約7条1項は、多数の利害関係人との間で権利関係を早期に画一的に確定させるなどの趣旨から、事故発生の日から2年の経過による時効消滅を定めており、ドイツ、フランス、韓国及び中国ではこれと同様の規律を定めています。

この点について、少なくとも、本文において規定する船舶の衝突による財産権の侵害に関しては、衝突条約の先ほどの趣旨が妥当すると考えられ、また、商法の時効期間を1年から2年に伸長する場合には、時効の起算点を事故発生の日としたとしても、被害者が損害賠償請求に及ぶことを期待し得ない間に時効期間が満了するおそれは軽減するといえ、御紹介しました調査結果に基づくと、少なくとも当て逃げを助長するものとは言えないように思われます。

そこで、本文2のとおり中間試案を維持することが考えられます。

次に、「第7 海難救助」の24ページの「2 救助料の額」の本文(1)につきまして、中間試案では、海洋環境の保全に係る特別補償の請求権などの項目で記載していましたが、これを「2 救助料の額」の項目で記載する旨の提案をしております。商法801条の救助料につきましては、海難に遭遇した船舶又は積荷等のうち少なくともいずれかの救助を要件としており、海難に遭遇した船舶の救助を要件とする特別補償とは前提が異なるところ、1989年の海難救助条約では、前者の救助料の額の決定に関する考慮基準として、「環境損害を防止し、又は軽減するための救助者の技能及び努力」を掲げていることを踏まえ、記載の場所に関する修正をするものでございます。

また、「5 海洋環境の保全に係る特別補償の請求権等」の26ページ、本文(2)は、環境損害を防止し、又は軽減した場合の増額に関する記述でございますが、その後段として、「この場合においては、商法801条の規定を準用する。」という記述を追加いたしました。これは、パブリック・コメントの結果におきまして、裁判所が特別補償を増額する場合の考慮要素を例示すべきであるとの御意見があったことを踏まえたものでございます。

以上の点につきまして、御審議いただきたく存じます。

○山下部会長 それでは、説明のありました部分について、御自由に御発言をお願いいたします。

○池山委員 何回もすみません、池山でございます。共同海損について1点と、それから海難救助について2点ほど、意見ないし質問を申し上げさせていただきます。

まず、共同海損の方なのですけれども、正にこの第5の1の定義のところなのですけれども、ここは、今さらながらと言われそうではございますが、従前議論になったときに、私の前任の入院委員の方からも、この定義として「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」という表現、これは確かに現行法の表現を踏襲していることは理解しておりますが、これだと、やはりGAの中の犠牲損害だけが念頭に置かれているように見え

て、GAの中の費用に当たる部分がやはり含まれないような読み方になってしまうという違和感がやはりあるのではないかなと思っております。

議事録を読み返しておりますと、その議論を入院委員がされたときに、では、ということで、ヨーク・アントワープ・ルールに則して、その共同危険を避けるために故意かつ合理的に財物を犠牲に供したとき、又は費用を発生させたとき、支出したとき、そういうふうを書くとき、故意とか合理的という概念について解釈上の争いが生じてしまうと、だからという法務省側からの御指摘があったと理解しているのですけれども、結局その問題は同じで、こうやって処分という言葉にしても、では、この処分とは何ぞやということになって、この処分は、立法趣旨からいうとヨーク・アントワープ・ルールを取り入れるものであって、GAの成立要件については変更するものでないとする、やはり結局は犠牲損害とGA費用を意味するのだということに結局なると、どこまでそれに含まれるかという争いはやはり生じてしまうと。

他方で翻って考えたときに、やはり規定の分かりやすさ、素直さというのを考えたときに、共同の危険が生じて、それで曳航契約を結んでタグで曳航してもらおうと、これはGAの一つの典型的なわけですけれども、それをもって船舶又は積荷の処分というのは、どうにも違和感が否めないと個人的には思っております。

くどいついでもう1個言うと、例えば英語に訳したりするときに、やはりこれはディスポーザルとしか訳しようがないわけで、曳航で引っ張っていくのがディスポーザルというのには違和感が否めないのかなと思います。

もちろん、これは書きぶりの問題ですし、実質的なその変更を加えるものではないということは分かっておりますので、余りこだわりすぎるのはどうかとは思いますが、逆に、今言わないで後で言うと、もっとどんどん今さらという話になるので、あえて違和感がある、再考の余地があるのではないかとすることを申し上げさせていただきました。それが一つです。

それから、海難救助については、一つは正に今回修正の御提案があった24ページの2の(1)、海洋の汚染による障害の防止又は軽減のための措置の内容を救助料額の考慮すべき事情についても加えるということなのですが、ここは、私が勘違いしているかもしれないのですが、もしこれは立法趣旨が1989年海難救助条約のとおりだとすると、条約上はその救助料額の考慮事項についても、海洋汚染防止一般ではなくて、飽くまでそのコースタルウォーターズというのでしょうか、その一定の海域について制限が掛かった上での海洋汚染防止に関する障害ではないかと理解をしているのです。後の方の5の(1)の特別補償については、本邦又は外国の沿岸区域においてという限定が加わっております。これは正に条約の趣旨にのっとったものだと思うのですが、これが、ここに移し替えることによって外れてしまっているというのは正しいのでしょうか。これは条約の読み方にもよるかと思しますので、ちょっと御確認をお願いできればと思います。

それから、最後、3点目でございます。3点目は、これは逆に余りない任意救助の場合ですけれども、25ページの一番上の(5)の後の(注)、(4)の改正に伴い806条から808条までの規定について読み替えを行う以外は、基本的には残すということですが、そうすると、任意救助の救助料の配分案について船員に異議があれば、管海官庁にまず異議を申し立てなければいけないという規定をそのまま残すということになるかと思えます。

この管海官庁への異議を最初にしなければいけないという規定は果たして本当に残す必要があるのだろうかということについて素朴に疑問があり、実際、海外で管海官庁というのもどうかという気がしますし、残す必要性について御検討いただければと思っております。

以上です。すみません、また長くなりました。

○山下関係官 まず、1点目の御質問につきましては、おっしゃるとおり、この処分というところでどこまで読めるのかという疑問があるのは理解しており、解釈の余地というのは十分に考えられるところだとは思っておりますが、ただ、一方で、そういう曳航の費用等についてどこまで含めるかというのは、正にこれはいろいろと争いがあったりする部分ではあると思いますし、それをヨーク・アントワープの詳細な規定を全て取り入れるということも、ここではなかなか難しいのかなと思っておりますので、現行法にもある「処分」の解釈に委ねることとし、現行法を維持することを御提案しております。

○池山委員 1点目の点について申し上げますと、確かに共同海損として認容する範囲について、一般的に共同危険主義と共同利益主義の対立があって、それで、言ってみればその範囲については争いがあり得ると。商法は必ずしもヨーク・アントワープ・ルールの規律をそのまま受け入れているわけではない、そこは私も理解はしているつもりなのです。ただ、概念として共同海損に認容されるものに犠牲損害と費用があると、そのこと自体は決して否定されないはずで、今の議論の対立というのは、その費用の範囲についてはかなり広い狭い、いろいろな考え方があるということではかないと。私が申し上げた趣旨は、この表現だとおよそ費用というのは読めない文言になっているのが素朴に考えていかがなのかなと思っただけなのです。

他方で、さはさりながら、日本海損精算人協会も損保協会も船主協会も、あえて申し上げれば、正式な意見として言っているわけではなくて、私が個人的に違和感があって、かつ、これは実質的な利害対立があるような話ではないので、その書きぶりについては検討の余地があるのではないかなと思っただけ以上のものではないです。なので、どこまでもこだわるわけではないです。

○松井（信）幹事 費用が入るということは19ページのイのところでも明示しておりますので、そこは明らかだと考えています。

処分という言葉のイメージにつきましては、御指摘の向きもあろうかと思えます。まず、民商法における「処分」という用語の使用法を確認する必要がありますが、仮にこれを改めようとすると、共同海損に当てはまるような場合、全てを網羅的に適切に表す表現に改めなければ許されないと思います。ですので、我々も検討いたしますけれども、もし期間にそういう言葉があればお寄せいただきたいと思います。結局それが見付からないと、解釈の余地が残ってしまうということだと、なかなか変えるのも難しいのかもしれない。いずれにしても、この点については、政府部内における法制的な検討も踏まえながら、適切な言葉を考えていくべき問題かなと思っております。

○池山委員 ありがとうございます。もしあればということですよ。なければこのままでいくということは、もちろん異存はございません。

○山下関係官 あと、三つ目の御質問から先にお答えしたいのですけれども、25ページの（注）のところの、任意救助の場合に異議のある船員は管海官庁に異議を申し立てないといけないというのは、おっしゃるとおり、そのまま残すということでございますが、ここに

いては、確かにおっしゃるとおり、任意救助というのは数少ないというのは承知はしております。

ただ、一方で何かあったときに任意救助の規定が適用される余地というのは残しておかないといけないとも思いますし、また、諸外国の法制を見ても、任意救助の場合の規律を削除して、契約救助の場合の規律だけしか残していないというのものないかなと思います。そういった観点から、任意救助の規定は残す必要があるのかなと思っております。そうすると、やはりこの任意救助の場合で、自分に分配された割合について異議がある船員については、こういった形で異議を申し立てる余地を残しておりますので、そこについても現行法上あるものをそのまま引き継ぐというところで、御理解いただければと思っております。

○池山委員 私が申し上げた趣旨は、異議がある場合に、それは最終的に804条、801条を通じて裁判所が決めるということであるのであって、その前段階として行政官庁である管海官庁を介入させるという制度設計をする必然性があるのかどうかということ、実際それで果たして本当に機能するのかということについて、いいのかなと思っているだけなのです。もちろん、これもまた関係業界の方は誰も異議を申し立てていらっしゃるわけではなくて、私個人が、これがある種、最後の機会だと思って読み直すうちに、本当に大丈夫なのだろうかというのについて疑問を持っているところなので、そこを御確認いただいて、別に、これはこれで万が一の場合には回るのだということであれば、それはそれで結構ですが。

○松井（信）幹事 この種の事件を行政庁がまず見るべきなのか、それとも裁判所が見るべきなのか、どちらが紛争の解決により適切なのかという観点だと思います。最終的には裁判所ということが法律で決まっているわけですが、かといって、裁判所がこの種の案件に専門的な知識を当然に有しているかという、そうでもないと思います。そのような前提で、しかも、この規律が実際にそれほど多く使われているわけではないという前提の下で、我々事務当局としては、現行法を変える立法事実というもの、更にそれを裁判所が一次的に判断することがより望ましいという立法事実がなかなか見当たらなかったということで、存置したということでございます。

○池山委員 ありがとうございます。

○山下部会長 2点目は、いかがでしょうか。

○山下関係官 2点目につきましては、確かにおっしゃるとおり、環境損害の定義については、1条（d）の規定があって、そこでは一定の海域に限定されております。

○池山委員 パブリック・コメント前の提案だと、実際、規定ぶりによって両方ともに、その海域の制限が掛かっていたはずだと思うのですよね。

○松井（信）幹事 元の案では、この点は、部会資料の25ページの5番の項目の中にあっただけですが、5番の項目は、救助者が海洋汚染をもたらす船舶の救助をした場合となっております。しかし、救助料の額の決定というのは、船舶又は積荷等の救助により発生するので、その成立要件が5番の項目とは異なっている。そこで、5番の項目で記述することは適切でないと考えました。

片や、801条というのは、考慮すべき事情の例示を挙げていて、その他一切の事情を当然に考慮することになっています。その801条に海洋汚染の規律を追加するのに、どこまで細かく書いていくかということですが、先ほど山下局付が申し上げたとおり、沿岸海域などの定義なども入ってくるのがより正確だとは思いますが、その他一切の事情という、例示

の規定であることを踏まえたものでございます。

○池山委員 この点だけは、ちょっと実質的な話でもあるので、今日、私が申し上げた時点では、私が個人的にちょっと条約の表現とそこがあるかなという以上ではないのですけれども、本当にこれでよろしいかというのは、船舶保険その他のしかるべき団体の御意見もやはり確認して、その上で今のような例示なのだからそこまでいいのだということなのか、やはり条約と平仄が正確に合った表現にしてほしいという要望になるのかというのは、恐らくペンディングにさせていただくに値するのではないかなと思いますが、いかがでしょうか。

○松井（信）幹事 関係の皆様いろいろな話を伺いながら進めたいと思います。

○山下部会長 よろしいですか。ほかにございませんか。

○山口委員 22ページの「規律の適用範囲」というところで、船舶衝突の規律の適用範囲の（2）のところに、「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」、「とが衝突し、又は準衝突を生じさせた場合」、この場合に船舶の衝突に関する規定を準用するものとなっているのと、それから、救助のところで、26ページ、「7 規律の適用範囲」のところで、「海難救助に関する規定は、湖、川、港湾その他平水区域を航行区域とする船舶」、「又は積荷等の救助について準用するものとする。」と書いてあるのですが、これをわざわざ準用すると書かれたというのは、湖、川、港湾その他の平水区域を航行区域とする船舶については、通常の船舶でないという前提ですか。これは、平水区域の部分で陸上運送にするか海上運送にするかというところと関わってくるのではないかと思っています。

○山下関係官 衝突のところではいいますと、684条に規定する船舶というのが一つあって、もう一つは、湖、川、港湾その他の平水区域を航行する船舶という、684条に規定する船舶とはまた違う船舶というのをイメージしております。684条に規定する船舶というのは航海船ではありますけれども、その具体的な定義というか、どのようなものが当たるかというのは解釈が分かれているところなので、そこは明確に規定することはできないかと思っております。

ただ、一方で、湖、川、港湾その他の平水区域を航行区域とする船舶というのは、厳密に言うところでは、いわゆる684条に規定する船舶が入ってくるのかもしれないですけれども、基本的にはこれは別物という形で分けた上で、そこに一方は航海船、一方は非航海船である場合の衝突等に準用するというところなので、仮にこの平水区域のところには684条の船舶が入ってきたとしても、それはただ適用されるか準用されるかだけの問題ということになるので、そこまでの厳密な規定ぶりにはしていないというところもあるかと思えます。

○山口委員 ということは、ここでは平水区域での運航について陸上運送にするか海上運送にするかにかかわらず、これを置くということでございましょうか。

○山下関係官 はい、従前から申し上げているとおり、この解釈と、運送についての規定である海上運送、陸上運送の定義とは連関していないと考えております。

○山口委員 そうすると、この共同海損のところにはこれはないわけなのですが、共同海損は成立しないという考えですか。

○山下関係官 衝突条約と海難救助については条約に規定があるので、しっかりとその趣旨を明示しようという考えがございまして。他方、共同海損については、場合によっては類推適用されるのかもしれませんが、基本的にそういったことは商法の規定としては置かないという

ところでございます。

- 藤田幹事 今の規律の適用範囲で1点質問させていただきたいのですが、今の提案だと、これがまず、運送の場合の適用範囲とは全く関係ない問題であることは十分理解しております。その上で684条に規定する船舶と、平水区域を航行区域とする船舶が衝突した場合に、その後者が商行為をする目的で航行の用に供するものであればこの衝突の規定は適用される、逆に、そうではない目的の船舶であれば規定は適用しないということがこの規定の帰結なのでしょうか。この規定と船舶法附則35条との関係がよく分からなくないから質問させていただいています。商行為を目的としなくても航海の用に供する船舶であれば準用はされるので、そういう船舶と684条の船舶がぶつかれば、当然、商法の衝突に関する規定の適用はあるわけですが、その辺りがよく分からなかったもので、教えていただければと思います。
- 山下関係官 おっしゃるとおり、商行為船と非商行為船との衝突について、様々な場合が想定されると考えていますが、基本的に商法で規定するのは、商行為船についてだけということをごさいますして、あとは船舶法35条をどのように今回の整備の中で変えていくかというところは、所管省庁である国土交通省と相談して参りたいと考えております。
- 藤田幹事 実質の方向感としては、どちらで調整されようとしているのでしょうか。つまり、平水区域を商行為の目的でなく航行する船舶と684条の船舶がぶつかった場合には、商法の規定は適用されるという方向で穴があかないように調整しようとしているのか、それともそうではないのでしょうか。これは実質に関わる問題なので、商法には商行為船しか書かないというのはいいと思うのですが、ただ、その結果、どちらに手当てしていく方向で方向感を持っておられるのか教えていただければと思います。
- 松井(信)幹事 商行為船同士の衝突の規律を、商行為船と非商行為船との衝突や非商行為船同士の衝突にも及ぼしていくと、穴がないように作っていくという趣旨でございます。
- 藤田幹事 よく分かりました。非常に納得いく答えだったと思います。
- 池山委員 今の点に関連してですが、(2)の今の書き方だと、やはり湖、川、港湾その他の平水区域というのは商法684条に言うところの航海には入らないということが論理的な前提になっていると読むのが素直なのではないかと思うのですが、正にその点は確か早稲田大学のパブコメか何かに記載をされていたところで、他方で、今御説明の中でちょっとおっしゃっていたのは、厳密に言うと、この684条の解釈はニュートラルのままだから、湖、川、港湾その他の平水区域も684条に入るかもしれないということをちょっとおっしゃっていましたよね。でも、それってやはり国語的には変で、こういうふうに読めば684条が航海で、それ以外の湖以下となるから、この湖以下は684条には入らないというふうに読むのが自然になってしまうと。そこを一番ニュートラルに書こうとすると、こういう書き方ではなくて、684条に規定する船舶とその他の船舶と言ったら何で駄目なのかなという気がするのですが、
- 松井(信)幹事 その他の船舶ですと、漁船ですとか公用船とかいろいろ入ってくるので、そううまくは書けないのですが、御指摘のように、ここで言っている趣旨は航海船と非航海船という趣旨でございまして、なお政府部内で調整の上、更に条文表現については検討してまいりたいと考えております。
- 道垣内委員 先ほど池山委員がおっしゃったことに関連して伺いたいことがあるのですが、

私は現行の805条について、「海員ニ支払フコトヲ要ス」と書いておきながら、船長が分配するというのはどういう仕組みなのかという話を一度伺ったことがありまして、そのときに、805条2項において、各船員に分配するのは船長であるという条文があるので、これを根拠にして、船長が海員に代理して受領するという権限が出てくるのだという御説明を得たような気がいたします。そうなったときに、今回の24ページ、25ページのものを見たときに、これは811条のところでそのことは読むことができるので、805条2項というものを代理権限の根拠として置くことは不要であるということで、これを削除するという形になっているのだろうかというのが第1点目の質問です。

第2点目は、その異議の申し立て方の話なのですけれども、先ほど裁判所なのか管海官庁なのかという話が出ましたけれども、これは各船員の方が自らに対する分配割合が船員の3分の1という中における分配における自分の額が少ないと言って異議を述べるときには管海官庁に対してしか言えない、裁判所に対しては救済を求めることができないという仕組みであると理解をしてよろしいのでしょうか。しかるに、それに対して、船舶所有者と船員との間の分配割合というものが3分の2対3分の1というのは不相当であるといったときには、今度は逆に裁判所に対してだけ救済を求め得るという仕組みになっていると理解してよろしいでしょうか。2番目は単純な質問なのですが。

○山下関係官 まず1点目なのですけれども、805条2項が削除されるということでおっしゃったかなと思ったのですけれども、これは削除されずに、本文の25ページの(4)というところで維持されています。

○道垣内委員 分かります。

○山下関係官 正に道垣内先生から御指摘いただいた修正を踏まえております。

○道垣内委員 はい、分かりました。誤解でした。

○山下関係官 二点目につきましては、もう一度確認なのですけれども、船舶所有者が決定した割合に対して不満がある船員ということですか。

○道垣内委員 これは、現行の807条というのは前条の分配案ですから、そして前条の分配案は、その前条2項の分配の話における分配案ですので、海員に支払うべき金額の分配についての分配案であるということになるわけですね。そうすると、各海員に対して支払う分配案について、807条が、それに対する異議手続として用意されており、しかし、裁判手続は用意されていないということなのだろうと思うのです。そういう基本的な枠組みを維持して、各海員に対する分配割合についての異議については管海官庁が異議を受理するが、逆に、船舶所有者対船員との関係については裁判所が判断し、管海官庁はしないという枠組みですねという質問なのですが。

○山下関係官 道垣内委員が最初におっしゃった海員の中の分配については、おっしゃるとおり807条で管海官庁の方に異議の申立てをすると。それに対して行政事件訴訟、行政不服審査、こういうものができるかどうかについては解釈に委ねられていると思いますが、除外されていないので、恐らく司法手続というのが予定はされているのではないかなとは思っております。もう一方の船舶所有者と海員との関係については、この異議の問題ではなく、通常の訴訟の在り方ということになります。

○山下部会長 今の点でしょうか。

○池山委員 今の点ですけれども、確かに現行法の読み方は、船員の内部のものについては管

海官庁だけが判断をして、裁判所が介入することがないような規定ぶりに確かに読めると思うのですが、今の御提案というのは、(4)の中で、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と、この場合に804条の規定を準用していて、その804条の中で801条が準用されるので、今回の改正案については裁判所が最終的には決めるということになっていると私は理解をしているのですが、その理解は違うのでしょうか。

○松井(信)幹事 この(注)の中で、商法806条から808条までの規定中、「船長」とあるのを「船舶所有者」に置き替えることにしていますので、807条の規定も基本的には残すというつもりで、このように作っております。

○池山委員 いや、問題は、一方でそれは残る、先ほどは、それは残すのですかということを開きましたけれども、残るとして、逆にそれだけなのか、つまり各個別の船員にとって裁判所に救済を求める手段がおよそブロックされるかどうかというのは、また次元の違う問題で、私はてっきり今の提案の(4)で804条の規定が準用されて、804条の中には801条が準用されて、最終的には裁判所が一切の事情を含めてこれを決めるということで、船員さんは最終的に裁判所に自分の分け前はこれだけだという確認訴訟を起こす余地はあるのだと思っているのですが、その解釈でいいのでしょうか。

○松井(信)幹事 現行法の807条も、海員がそれぞれの分配割合を争うときは、まず管海官庁に異議の申立てをする必要がありますが、その状況は今回の見直し後においても基本的に同じであって、海員の分配のみならず、海員と船長を含めた船員の中の分配について807条が適用になると考えております。その上で、裁判所に対する最終的な司法的救済の在り方については、行政不服審査法、行政事件訴訟法、こういう辺りの解釈の問題にはなりますが、成り得る余地があり得るのではないかなと考えております。

○道垣内委員 私が一旦手を挙げて分からなくなったのも、そこが原因でして、どちらから読むのだろうというのがよく分からなくて、池山さんがおっしゃっているのは、その3の(4)というのは、この場合において商法第804条の規定を準用すると書いているから、そうすると、裁判所の手続が自然にそれによって組み込まれてくるのではないというお話だと思えるんですね。もし仮にそれが正しいのであるならば、その二つの関係はどうなっているのかという問題が次に起こるわけであって、最初に管海官庁に言わなければならないというふうなルールというのはどこから出てくるのかという問題も出てくるような気がします。もし仮に管海官庁だけが船員間だけでなく、船員と船長との間の分配割合は決めるのだ、それは裁判手続にはよらせないのだというのであれば、ちょっと工夫が必要であり、文言上クリアにする必要があるのではないかと思います。

○松井(信)幹事 今回の御指摘は、現行805条2項の条文をどう読むかの話だと思えるのですが、現行の805条2項は、海員に支払うべき金額の分配は船長が行うとなっていて、この場合には前条の規定を準用するとされ、804条と801条が順次引かれる形になっています。ですので、これは、船長が分配を行うに当たって考慮すべき事項が書いてあると読むべきではないかと考えております。ですので、805条2項後段で、いきなり裁判所が入ってくるのではなくて、船長が行う分配基準として801条の規定を参照しなさいと。今回の案では、それと同じように25ページの(4)で記載しております。

○山下部会長 かなり細かい話で、今日はなお議論すべき重要な事項がございますので、この点、事務当局の方でもなお確認して、次回以降、何らかまた、必要であれば御説明いただく

ということにさせていただきます。

○山口委員 その衝突の規定で漏れないようにというところなのですから、平水区域だけを航行する船舶同士の衝突について衝突の規定を準用するという規定がないのですが、その場合はどういうふうになるわけですか。

○山下関係官 商法797条の責任分担の在り方などは、場合によって、類推適用していただくということになるかと思います。

○山下部会長 よろしいでしょうか。ほかにございますか。

○鈴木委員 すみません、時間が少ないところ申し訳ないのですが、共同海損で一つ確認をさせていただきたいのと、あとは船舶衝突でまた一つ確認させていただきたいのですが、共同海損の方の21ページ、「3 その他」の中の(2)ですね。準共同海損に関する規律ということで、799条を削除するというのを御提案いただいているのですが、一つ気になるのは、これは避難港に退避したときの港費のことを言っておるのではないかなと思うのですが、これを削除してしまってよろしいのかどうかというのが、ちょっと疑問に思っております。一応、YARも避難港への港費は共同海損の中に入っていると思いますので、その辺ちょっと教えていただければというのが1点です。

もう一つは、衝突で乙案を支持する意見を出さなかったのは、ちょっと私もうかつたのですけれども、仮に乙案をもう取り上げないということであって、特約で民法の規定にかかわらず行いますというようなことは可能なかどうかというのをちょっと確認させていただければと思います。

○松井(信)幹事 御指摘のような避難港の話は799条の問題ではないと思います。799条が不可抗力によってというふうに書いてありますのは、そもそも共同海損が船舶と積荷に対する共同の危険が前提になるにもかかわらず、799条は検疫とか公的処分により停泊を余儀なくされるということで、共同の危険ではないという解釈がされております。ですので、避難港の場合の費用というのは通常共同海損の中で、その中の因果関係の問題として処理されることで結構だと思いますので、799条で検討されるべき問題ではないという御理解を頂ければと思います。

○鈴木委員 ということですね、はい。

○山下関係官 2点目につきまして、特約というのは、具体的に誰と誰との間で結ぶということになるのでしょうか。

○鈴木委員 一応、衝突のときにその分割責任というのが、国際条約もそうなっているので、それで清算しますといいますか、そういう約定をしても大丈夫といいますか、問題はないという理解でよろしいのかということなのです。

○山下関係官 事故後にその事故の当事者間で交渉して、それぞれに幾ら請求するということにつき和解契約を結んでいただくのには全く問題がないと思います。ただ、事前に結ぶというのは、不法行為という性質上、不可能だと思いますが。

○鈴木委員 要は、衝突した後ということ、事前にそういう約定は駄目だということですか。

○山下関係官 船舶衝突ですので、そういう合意は普通は事前に締結するのは難しいかなと思います。

○鈴木委員 契約上、双方過失免責条項みたいなものがあるのですが、衝突した場合に互いに責任をとりませんよというような。

○山下関係官 事前に積荷所有者から実際に運航している船主に対する請求権については放棄するとか、その部分については請求せずに、相手船舶だけに対して請求するという特約自体は有効だと思います。

○鈴木委員 それは有効になるのですね。はい、ありがとうございます。

○山下部会長 よろしいでしょうか。

それでは、細かいところで少し議論がありましたが、趣旨を確認したりしていただければと思います。

大分議論が続きまして、4時15分ですから、15分休憩し、4時半から再開したいと思います。

なお、今日できれば部会資料17について最後まで御議論いただきたいので、時間の延長あり得べしということで、よろしく願いいたします。

(休憩)

○山下部会長 それでは、そろそろ再開してよろしゅうございませうでしょうか。

それでは、「第8 海上保険」から「第9 船舶先取特権及び船舶抵当権等」のうちの「1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲」までについて御審議いただきたいと思います。

まず、事務当局から説明をお願いします。

○宇野関係官 それでは、「第8 海上保険」から「第9 船舶先取特権及び船舶抵当権等」の「1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲」までにつきまして、御説明いたします。

まず、「第8 海上保険」につきましては、中間試案から実質的変更のある事項は特にございません。

次に、「第9 船舶先取特権及び船舶抵当権等」の「1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲」のうち、(3)の「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」につきましては、これまで、方向性の異なる意見書の提出やヒアリングの実施も含め、様々な意見を基に審議が行われており、中間試案では両案併記とされ、パブリック・コメントの結果においても、両案それぞれを支持する意見が見られました。それぞれの案を支持する意見は、いずれも多岐にわたりますが、おおむね部会資料の30ページから32ページまでに記載したような御指摘があったのではないかと思います。

その上で、この二つの考え方につきましては、全体として、いずれにも相応の合理性があるとも思われます。そして、これまで指摘されてきたとおり、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は、最高裁の判断はなく、昭和52年に異なる方向性の二つの控訴審の判断がされ、公刊された裁判例自体が少ない状況にあります。

このような中では、今回の改正作業において特定の方向性を定めることは困難であり、今後の裁判実務や解釈論の動向を注視していくとすることも選択肢の一つと考えられますが、この点をどのように考えるべきかにつきまして、御審議いただきたいと思います。

○山下部会長 それでは、ただいま説明のありました部分について、御自由に御発言をお願いいたします。

○松井委員 ありがとうございます。今、842条7号の件で御説明いただきましたけれども、今の御提案としては、現行の形を残すけれども、甲案でも乙案でもないということと理解し

ております。それは有り難い御説明だと思えます。ただ、この段階で議論をやめるということについてはいかがなものかということで、一言意見をお話しさせていただきたいと思えます。

ただ、時間の制約もありますし、私の議論はもう書いていただいていますので、私が議論する必要はないと思えます。ただ、私の認識といたしましては、ここにも書いてありますように、歴史的経緯とか「employment on the vessel」という条約上の言葉とかに鑑みて、個人的な見解としては、退職金は入るべきではないと考えております。

田中幹事、また、前回おいでになられた古川弁護士の御意見としては、退職金は入れるべき、全て入れるべきであるという御意見があつて、その結果、当部会の中の御意見としては、退職金のうちその乗船期間に対応する賃金の後払的性格を有するものを含むというのが多分、古川弁護士がおいでになった日も含めて、今までその他の方の大勢の意見だったのではないかと感じております。

その前提で、今の条項を残すということになりますと、その船舶への乗船とか牽連性のない範囲に及ぶこと、それから、同じ船会社であっても、船員の方だけがほぼ船の価格に満つるまでの全額の退職金が保護されると、ほかの交通機関はもちろんなのですが、同じ会社の中にいる人の中でなぜ保護されるのかと、それが危険であるとか過酷であるとかという意見が支持されたとは私は考えておりません。その認識は間違っている、また、手前みそであるということであれば、御批判は受けるつもりでございます。

本件について言えば、古川先生は、御意見としては、これは鉄道・運輸機構と全日海の問題であるということでお話しになっていますが、必ずしも正しいのかということ、昭和52年の裁判例は金融機関がやっていたけれども、金融機関はそういう裁判例が出た中で、戦う意欲をある程度失われていると考えております。

ただ、ヒアリングで金融関係の方がおいでになったときには、範囲を狭めるべきという方向のお考えであるということだったと思えますので、その前提で言うと、鉄道・運輸機構だけというわけではありませんけれども、鉄道・運輸機構の負担になるということは、財政投融资に影響が出て、国民負担になるということですので、その点からも、我々としてはやはり責任ある判断をしていかなければいけないのだろうと思えます。

そういう前提で、当部会として、少なくとも一番発言が多かったという意味においては争点として大きな争点だったということは認めますけれども、現段階で議論を終えるということではなくて、当部会として在るべき姿、最初からそうですけれども、在るべき姿、こう在るべきということをやはり御提案を頂いた上で、それで全員が賛成できるかどうかという方向性は、まだ諦めるべきではないのではないかと感じます。

昨日の日弁連の委員会でも、何かこの論点だけ2か月先へいつってしまったのではないのというような半分冗談のような話もありましたけれども、まずこの段階でこの議論をやめなければいけないのか、それから、先ほど申し上げたことについて、私、それから田中幹事を除くほかの先生方の方の大勢の御意見としては、事務局の御判断のようなことなのかどうかということについても、引き続き御議論いただければと考えています。

【P】ということは、まだ議論を頂ける余地はあると思っておりますので、時間の制約もありますので、取りあえずこの点については以上でございます。ありがとうございました。

○田中幹事 私の方も、今日にくどくどと発言はすまいと思っておりましたし、そのようにし

たいと思います。

今日、事務局で整理いただいた論点につきましては、甲案、乙案いずれも両論、大変よく整理をされていると思います。しかしながら、今の松井委員の説明では鉄道建設・運輸施設整備支援機構だけでないということですが、過去にはそういうことはありましたが、近年では支援機構のみがこの種の係争を行っている状況であります。また、松井委員が他の金融機関が戦う意欲を失うという余り適切でない表現をされたと思いますが、それは言い方を換えれば、国策融資を、極めてずさんな融資を行って、その回収に船員の労働債権を使えるようにしてくれというふうにしかな聞こえないわけでありまして。そのことは、これまで縷々主張というか、説明をしてきたつもりであります。

したがって、今回の事務局の整理のように、現行の規律を維持していただくということで、私の意見を改めてこの場で申し上げたいと思います。ありがとうございました。

○山下部会長 ほかに御意見はございますか。

○水口幹事 842条の7号について、もうちょっと加えさせてもらいます。

先般、三井住友銀行の高梨さんに意見表明をお願いしたのですが、この中で高梨さんは、船員の雇用契約債権については、船舶抵当権者の予測可能性の妨げにならぬよう、最小限に限定されるべきという趣旨の発言をされております。

これは、地銀さんからの意見として、船員の退職金の総額を把握することは困難であって、船舶金融には消極的になりますと。当該船舶への乗組みの範囲であれば、船員数、航海期間や賃金などに関して、一定の乗数を掛けて控除すると、控除額を予想することは可能であり、担保額を算出することも可能であると言われておりまして、船員の被担保債権の範囲については、何とか歯止めを掛けてほしいという気持ちがありまして、その言葉を受けてあのような発言になったものです。ですから、金融機関がどうこうというお話がありましたけれども、金融機関としても、これは何とか縮小の方向で持って行ければなどは考えています。

それから、続いて、船舶先取特権を生ずる債権の順位についてなのですが。

○山下部会長 船舶先取特権を生ずる債権の順位は「2」のところですので、後ほどお願いいたします。

ほかに、第9の「1」のところまでいかがでございましょうか。

○水口幹事 第8の海上保険のところなのですが、部会資料の27ページです。この中で、希望利益保険というのは削除されるべきものであると。これについては、私も大賛成なのですが、ちょっと確認なのですが、これは、いわゆるインボイスの金額の10%増し、110%について、つまりその差額10%が希望利益として捉えられるという従来の発想をそのまま捉えられているものという理解で構いませんか。

○宇野関係官 今の御発言の中で、インボイス価格の110%というのは、貨物保険を掛けるときに、その保険価額を決めるに当たって、インボイス価格の1割増しという形で合意をすることによって、貨物保険の約定保険価額を定めているということではないかという御趣旨で理解してよろしいでしょうか。

○水口幹事 そういうことです。

○宇野関係官 その点について、希望利益保険を削除するかどうかという議論のときに指摘があったのは、そのような形で、貨物保険の約定保険価額などを合意するに当たって、その中に含ましめるということは今でも行われていると思いますけれども、希望利益のみを取り出

して、そこだけを保険に付するというようなことは今はもうやっていない。そこで、一つの独立した類型として、希望利益保険を商法に存置するまでの必要はないのではないかということで、今、削除の提案になっているということでございまして、その意味では、差額分を希望利益として捉える発想を否定する趣旨ではございません。

○水口幹事 分かりました。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

今この第9の1の(3)の【P】ーペンディングにつきましては、松井委員と田中幹事から御意見がそれぞれあったところですが、ほかの委員、幹事の御意見はいかがでしょう。

○藤田幹事 この論点について、今まで全く何も申し上げてこなかったのですが、今日何らかの方向性が出るのであれば、さすがに一度も何も意見を言わないまま終わるとするのはどうかと思うので、感想だけ申し上げておきます。あえてどちらかを採れというならば、私は乙案の方に合理性があると思います。

特定の財産——ここでは船舶ですが——について、およそ被担保債権との牽連性なし優先権を持つ人がいるというのは、法制上、相当異例のものと言わざるを得ないからです。

労働政策から支持されるかということを勘案しても、なおやはり異例なものだとは思いません。

退職金が非常に問題視されているようですが、退職金の実態として、例えば、部会資料の31ページに書かれているような過去の労務の提供に対する繰延払い的な性格があるのであれば、それは船舶上の労務提供との牽連性がありますので、そういったものは船舶先取特権の対象となり得る。そういった理解の下でなら、私は乙案の方が合理性があるものとは思ってはいます。

どうしても合意できないのであれば現状維持という考え方も採れなくないとは思いますが、現状維持というのは、結論は出さないということであって、将来の裁判例がどういう解釈をするかについて全くニュートラルな立場を当部会はとっているということです。決して条文を変えないから甲案を積極的に推しているような話ではないということになると思います。

率直に言って、それが労働者にとって有利な選択かどうか、私は疑わしいと思っております。すなわち、将来、裁判所が乙案的な解釈を現行の条文についてするようになりますと、成立の範囲は狭い、しかも順位もさして高くない船舶先取特権になってしまいます。乙案を採った上で優先順位を上げるというような選択肢もあり得るわけですが、そちらにした方が、私は実質的には労働者のためにもなると思います。今回それをしないで解釈に任せる場合、裁判所の解釈次第では労働者にとって不利な結果になるという可能性も十分理解した上で、あえてニュートラルな状態まま放置するという選択しかないというのであれば、それに絶対反対というつもりはありませんけれども、それは労働者の保護という観点からも合理的な決断だったのか、疑問を呈しておきたいと思えます。

○野村(修)委員 何か発言しておかないと無責任だということになるような御発言もありましたので一言発言しておきたいと思えますけれども、私はやはり、この問題について議論が錯綜した背景には、個別の紛争の問題と、在るべき制度の議論が混在してしまったことがあるのかなとちょっと感じております。感想で恐縮ですが。

やはり、在るべき制度を今ここで白地に書こうと考えたときに、現状、様々な雇用形態の中で、様々な御苦勞をされながら働いておられる方がいる。そういう中で、特別に船員に対

し、牽連関係のない形での優先弁済の機会を与えるということを説得するのは、非常に難しいだろうとは思いますが。

したがって、今、藤田幹事からもお話がありましたように、白地に絵を描くのだとすれば、やはり私は、甲案ではなく乙案の方に帰着するものと考えております。

他方におきまして、この立法においてそれを行うことが現に起こっております紛争に対して与える影響ということに対する配慮が必要なかどうかということで逡巡されておられるのであれば、一つの選択肢として、今、御提案のような形になるということもあろうかとは思いますが、逆に言いますと、ここは制度を議論するところということで割り切って、乙案を定めた上で、過去の具体的紛争に対しての結論を方向付けるものではないというような形の取りまとめということも、原則と例外が逆になるような形だと思っておりますが、あり得る方向かなとは思っております。

○山下部会長 ほかにはございませんか。

○松井（信）幹事 皆様、ありがとうございます。今、幾つか御意見を頂きまして、また、事務当局がもっと汗を掛けというふうな御指摘もございましたので、もう少し皆様の御意見も伺いながら、更に独立行政法人の在り方という観点もあるのかもしれませんが、様々な観点を検討しながら、11月と12月、どちらになるか分かりませんが、また部会の方に諮りたいと思っております。

○石井委員 海上保険の部分ですが、保険者の立場からは、この御提案に賛成だということを確認したいと思っております。

○田中幹事 余りくどくどは申し上げないつもりではありますが、今、様々なお話がございました。

労働者の保護の観点からも疑問ということですが、その点は、そういう疑問は少なくとも私は持っていません。是非、甲案にさせていただきたいと思っております。

それから、牽連性がないということをお場で断言されていますけれども、その点も、これまでかなり議論をしてきています。その雇入れの方法とか、その船舶への雇入れが一括公認の方式とか、いろいろな形が現状ではありますし、それから、船というのは、リプレイスして、たまたま新造になれば、その船に乗った期間は非常に短い、したがって労働債権がないとか、そういうことになるのかならないのか、そういったことにもなりかねないわけがあります。したがって、その牽連性がないというのは、これはちょっと言いすぎだろうと思っております。

それから、先生方を前に法律の素人の私が言うのも何なのですが、やはり今回、百十数年ぶりに商法が変わるのは、やはりまずはその商法の現代化と、現代語化、あと分かりやすさということが主眼だったというふうに、最初に説明を受けているわけでありまして、そういう意味からすると、今回を機に船員の労働保護が行きすぎる、したがってこの際、労働債権の範囲を狭めろということについては、今回の商法改正の趣旨に逆行するのではないかなという思いを持っております。是非その点も十分御検討いただいて、適切な御判断をお願いしたいと思います。

○野村（修）委員 ちょっと私の発言に誤解があったのかもしれませんが、田中幹事がおっしゃっておられることは理解しております。

ただ、今おっしゃられたように、もし牽連性があるという御主張ができるのであれば、条

文として牽連性があるものに限定した上で、何をもって牽連性があるのかということをしつかりと議論していくということで十分な可能性もあるような気がします。正に牽連性があると御主張されているものは含まれるような条文として残していくということでありますので、その御指摘のような事例が、それは牽連性ありだと認定されるように御主張されることに対して、私はそれはそういうお考えもあるだろうとは考えております。

○**田中幹事** すみません、その法律の専門的な説明は私もこの場で到底できないわけですが、今回の商法改正で船員の労働債権の範囲を狭めるということを決める必要性について最初から申し上げているわけであって、ですから規律を維持していただきたいというのが私の当初からの主張であります。

○**山下部会長** ほかにございませんでしょうか。

ないようでしたら、先ほどの松井（信）幹事の御説明を、なお更に検討していただくということによろしいでしょうか。

それでは、次に進みまして、「2 船舶先取特権を生ずる債権の順位」の部分について御審議いただきたいと思います。

事務局から説明をお願いします。

○**宇野関係官** それでは、「2 船舶先取特権を生ずる債権の順位」につきまして、御説明いたします。

まず、船員の雇用契約債権の船舶先取特権の順位については、その被担保債権の範囲に関する改正の方向性を踏まえて検討することが考えられます。

また、船舶先取特権の船舶抵当権との優劣につきまして、中間試案では、一定の範囲の船舶先取特権について船舶抵当権に劣後する提案をしつつ、現行法の規律を維持するという考え方を注記で示しておりましたが、パブリック・コメントの結果では、弁護士会や商法学者は意見が分かれ、銀行関係団体は船舶抵当権に劣後する提案を支持していたものの、荷主団体、船主団体、運送事業者、保険関係団体、漁協関係団体、燃料油供給業者等は、基本的には現行法の規律を維持する方向性を広く支持しておりました。

この点につきまして、様々な見方があるかもしれませんが、船舶抵当権者は、相手方の財産や営業能力等を総合的に考慮して融資を行うか否かを決定しているようであり、船舶先取特権に関する現行法制のために、船舶所有者が金融を得ることが困難になっているとまでは言い難いようにも思われます。

そして、船舶の差押えによって船舶所有者が事実上の弁済を強いられ、裁判所の配当手続に至る事例がまれであるとしても、そのような事例が皆無というわけではなく、零細事業者であることが多い石油販売業者や造船所の船舶先取特権を船舶抵当権より劣後させることや、漁業損害や輸送中の貨物損害に係る船舶先取特権を船舶抵当権より劣後させることは、これらの債権回収に悪影響を与えることとなります。

そこで、パブリック・コメントの結果等を踏まえ、中間試案の甲案及び乙案のいずれも取り上げないこととしております。

なお、パブリック・コメントの結果及び第13回会議では、船主責任制限法所定の物の損害に関する債権の船舶先取特権のうち、いわゆるカーゴ・クレームについて、船舶先取特権を付与すべきでない、又は船舶抵当権に劣後させるべきであるなどの意見がありましたが、部会資料の34ページに記載したような事情から、これも取り上げないこととしております。

以上の点につきまして、御審議いただきたいと思います。

○**山下部会長** それでは、ただいま説明のありました部分につきまして、御自由に御発言をお願いいたします。

○**水口幹事** 船舶ファイナンスにおいて、先だっても説明があったのですけれども、外航船はともかく内航船については、アセット・ファイナンスが行われておらず、コーポレート・ファイナンスで対応しているということが、銀行界を代表して高梨さんから説明がありました。それについて、増田幹事から、船舶ファイナンスのうち抵当権を設定する割合はどのくらいなのかとかいうふうに聞かれていましたけれども、原則、銀行は船舶ファイナンスを実行するときは、船舶抵当権を必ず設定します。ただ、取り分が十分でないということなので、船舶抵当権だけで貸すことはせずに、アセットとフローを、財務状況とか弁済能力ないしは弁済の姿勢、営業継続性といったものを総合的に判断して貸しています。

ですから、総合的に判断して、という趣旨がちょっと誤解を生んでしまったのではないかなと私どもは思っていましたので、その点を誤解しないでいただきたいと、ここで述べておきたいと思います。

○**山口委員** 今回、いわゆるカーゴ・クレームも含めて、それから不法行為の債権を含めて、第5順位ということで船舶先取特権を認めていただくこの考えに、私どもは賛成をします。やはり、被害者保護という観点が重要であろうと思っておりますので、この点は、今回の提案を高く評価したいと考えております。

○**柄委員** 私ども荷主の立場としましては、事務局から全部説明していただいたとおり、やはり零細な事業者を守っていただくという観点から、是非その現状維持を続けていただきたい。先ほど水口幹事も言われていましたように、金融筋は、様々な信用調査の能力、そのような高い能力を持っております。その辺りは、零細な企業にはありませんので、是非とも現状維持で、抵当権よりも先取特権に頼る零細企業の立場を守っていただきたいというのが、私どもの商工会議所の意見でございます。

○**池山委員** この問題については、やはり、確かにここは法改正、立法をするための審議をする場ではあるわけですが、全く新たな制度を作るわけではなくて、現行法による実務の積み重ねというのがある中で、それを変えるべき必然性、不都合があるのかどうかという問題なのだろうと思っております。

私どもは、日本船主協会は、従前、カーゴ・クレームについて要望させていただいて、今回、残念ながら受け入れていただけなかったわけですが、結局、その点も、必ずしも納得しているわけではないのだけれども、やはり現行法、カーゴ・クレームについてアレストはできる、船舶先取特権があるという実務があって、それによる不利益がどこまで大きいのか、絶対変えてほしいのかという観点から見ると、やむを得ないかなというような判断を正直しております。

それと同じことが、実はこの抵当権の順位の問題についてもあるわけですし、抵当権について、確かに劣後すると船舶金融にとって不都合があり得るということは抽象論としては分かるのですけれども、やはり現行の規定をあえて変えてまで、船舶金融をしやすくするための正に立法事実があるのかということ、やはりそれは疑問なのではないかなと思います。

○**山下部会長** ほかにいかがでしょうか。

○**水口幹事** 僕らも乙案を支持することには変わりはないのですけれども、皆様の発言を聞き

ていると、証左を十分に出し切れていないなという感じはしています。

ただし、外航船の船舶抵当のマーケットは、シンガポールやロンドンにあるわけですが、外航船を日本で裁判に掛けようとする、日本でアレストすることも考えられるのですけれども、日本でアレストするというのは、商売上のセンスからするととんでもないことで、シンガポールやロンドンで、海外でアレストした方がはるかに得なのです。そのため、日本の裁判が有効に機能して行われるように、抵当権者の権利をもう少し強めてやらないと、外航船の船舶抵当のマーケットがいつになっても日本に戻ってこないというか、いつまでも日本にマーケットは存在しないままになります。

ですので、証左は十分ではないのですけれども、マーケットがシンガポールやロンドンにあるということも、一つどこか頭の片隅に置いておいて願いたいのです。少なくとも、我々は証左がないけれども、確におっしゃるとおりだけれども、これを何とかしたいなという気持ちだけは持っております。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

ただいま水口幹事の御意見を頂きましたが、ほかの委員、幹事の大勢としては、この提案でよからうということに理解してよろしゅうございましょうか。

それでは、今日の審議はそういうことであつたということで、この項目はこれぐらいにして、次へ進みたいと思います。

次は、「3 船舶先取特権の目的」及び「4 船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力」についての御審議をお願いします。

事務局から説明をお願いします。

○宇野関係官 それでは、「3 船舶先取特権の目的」及び「4 船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力」につきまして、御説明いたします。

まず、「4 船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力」につきまして、中間試案では両論併記とされていたところ、パブリック・コメントの結果においても、意見が分かれておりました。また、第13回会議では、部会資料の35ページに記載したような御指摘がございました。

その上で、動産保存の先取特権が成立する場合に、その保存行為による利益が帰属する船舶所有者が先取特権の負担を負うこと自体は、実質的に一定の合理性があると評価する余地があります。また、平成14年判例の後の立法事実として、長期間にわたる多額の修繕費により船舶所有者の負担が過大となっているとの御指摘があつたほかは、具体的な立法事実は見出し難く、パブリック・コメント結果も踏まえ、中小規模の修繕業者の保護を後退させ、船舶賃貸借の場合に、一律に船舶所有者に対してその効力が及ばないと改めることは、困難であるとも考えられます。

そして、仮に、長期間にわたる多額の修繕費により船舶所有者の負担が過大となっているという指摘を重視する場合には、その弊害を防ぐため、部会資料の36ページに記載しました丙案のように、「商法第704条第2項の規律は、先取特権の発生後1年を経過したときは、適用しないものとする。」という案とすることも考えられます。

次に、定期傭船に対する商法第704条第2項の準用について、パブリック・コメントの結果では意見が分かれ、第13回会議でも、定期傭船者は第三者との関係で船舶所有者と同視し得る存在ではなく、第三者の取引相手が定期傭船者である場合に、債務者でない船舶所

有者に先取特権の負担を課す理由はないとして、中間試案に反対するとの意見がありました。

先ほど申し上げました平成14年判例は、商法第704条第2項の趣旨について、賃借人が船舶を所有している場合と同様の効力を認めることによって債権者を保護しようとするものと判示していますが、船舶賃貸借に代わって定期傭船が相当程度普及している中で、この両方で規律を異ならせると、取引をする第三者において、相手方の当該船舶を利用する権限を逐一確認しなければならず煩瑣である上、その保護に欠ける結果ともなりかねず、平成14年判例の趣旨は、定期傭船に係る船舶の利用についても妥当すると考えられます。

また、諸外国においても、定期傭船者の船舶の利用に関して生ずる債権の典型例であります燃料油供給債権について、船舶賃借人の取引の場合に近い保護があるようでございます。

これらを踏まえますと、中間試案のとおり、商法第704条第2項を定期傭船について準用することが相当であると考えられます。

以上の点につきまして、御審議いただきたいと思っております。

○山下部会長 それでは、ただいま説明のありました部分につきまして、御自由に御発言をお願いいたします。

○松井委員 ありがとうございます。2点お願いがございます。1点目は、従来申し上げてきたことなのですけれども、商法を読みやすくするという意味において、例えば、849条の「船舶ノ先取特権」とか、842条でもただ「先取特権」と書いてあったり、いろいろな言葉がまちまちになっているので、船舶先取特権という言葉をもし使ってよいのであれば、統一願えればと思っております。

それと同様に、704条1項、これは議論のあるところかと思っておりますけれども、賃借人が同一の権利を有するときには所有者が権利義務を失うわけですけれども、通常読むとなかなかそうは読めないで、それも、もし可能であれば、今後の条文化の中で御検討いただければと思っております。これが1点目でございます。

2点目は、丙案についてなのですけれども、丙案についていろいろと御努力いただいて案を出していただいたことについて、まず感謝したいと思います。ただ、この丙案の前提としては、平成14年決定の存在に対する敬意という部分と、それから704条2項に動産保存の先取特権が適用されるべきというのが現行法の規律であるというお考えが基にあるのだらうと思っております。このたび丙案の御提案があったのは、中小規模の修繕業者の保護を後退させる、平成14年決定よりも後退させるということなのですけれども、丙案の場合には1年間ということなのですが、この修繕業者の方の事故等、故障等ということであれば、これは航海継続のために必要な範囲であれば、船舶先取特権で保護されると。ということは、航海継続の必要のない範囲の、典型的には定期検査、平成14年決定もそうだったと思いますが、定期検査の場合に、その1年間ということであれば、複数回続くことをこの部会として是としないのであれば、この修繕業者の方の保護は、留置権で足りるのではないかと従前申し上げてきたとおりでございます。

船のドックで修理をしているときに、その対価について支払があるまでお返しにならなければ、留置権ということで担保できるものもありますし、また、主に定期検査が日本国内で行われるのは日本の船だと思っておりますので、それを前提にすれば、所有者も日本国内にすることが往々だと思っております。もしそれが留置権を行使することについて反対なのであれば、所有者の方からも意見をとればよいのではないかと思います。そういう意味では、十分に債権保

全の機会は、この規定によらなくても、丙案によらなくてもあるのではないかと考えておりまして、そもそも704条2項という海商法に極めて特殊な規定ということを前提にして、その規定を、動産保存の先取特権まで平成14年決定は認めていたわけですけれども、それを維持する必要があるのかという、やはり疑問なしとはしないと考えております。

修繕業者の方からいけば、それで仕事なくなるという御意見もあるのかもしれませんがけれども、日本の船が存在し続ける限りは、それだけの数の定期検査はあるはずですし、それほど北海道から九州へ持って行くとか、フェリーなんかは特にそうですけれども、地元のものであるので、ほかの所へ行くということは、そういうことはないのです、そういう意味では、債務超過に陥っている借借人のところで債権保全の措置もとらずに、いたずらに修繕を続けるということ自身を、我々は是とするのかということだろうと思います。

平成14年決定に対する敬意ということ、もちろんあるのですけれども、以前、運送法制研究会の方では長々とお話ししたことについて、ここでは記録に残っていませんので一言申し上げます。平成14年決定が出た経緯というのは、元々は神戸地方裁判所でドックの競売申立てがありまして、それについて地裁では一部却下ということで、動産保存の先取特権は共有権者の方には及ばないという決定が出ております。それに対して、執行抗告がドックからなされて、これについても同じ理由で棄却決定がなされました。その後、抗告許可の申立てが大阪高裁に出されて、最高裁の14年2月5日の決定が出るわけですけれども、これについては、高裁と反対の意見になり、共有権者の方に反論の機会が与えられない形で決定が出ております。

これは、神戸地方裁判所に差し戻すということで、自判されたものではありません。その後、神戸地方裁判所に差し戻されたところ、差戻審のところで競売手続がもう終わっていて、既に代金納付済みなので請求を認めないということで、最高裁で勝ったドックの方は認められなかった。その結果、ドックが共有権者に対して、今度は東京地裁で不当利得返還請求の訴訟を起こしました。1審は最高裁の決定を尊重して不当利得返還請求を認めたと。高裁の段階で海商法の著名な東大の名誉教授の先生に御意見を頂いたところ、高裁の方は意見がひっくり返りました。ただ、その理由は、ドックの方に動産先取特権に基づく優先弁済の意思がなかったから認めないという理由だったのですけれども、そういう形で今度は共有権者の方が勝ったということです。

それについて、最高裁に上告がドックの方からされたのですけれども、上告不受理決定がなされました。その後、たまたま配当異議の訴訟で、神戸地裁に二つの原資ができました。そこにドックが再び配当要求をしたことで配当表ができました。その配当表がそれぞれの最高裁をにらんで作成されたために、片方は元の平成14年決定をにらんでドックの方が優先すべきだとして、動産保全の先取特権というのは共有権者にも及ぶという配当表ができて、もう一つの案件については、平成17年7月15日の方の上告の不受理の方を尊重した形で、動産保存先取特権というのは共有権者に及ばないという形の配当表ができました。それぞれについて配当異議訴訟があって、神戸地裁のところでは、これは共有権者が負けて、大阪高裁に控訴されました。

この段階で私は担当しておりまして、神戸地裁の段階で、もう一方、著名な海商法の東大名誉教授の方の御意見を頂いて、大阪高裁に臨んでおります。大阪高裁の方は、平成14年決定が出ているからということで、非常に短い形で結審をして判決を書こうとした。神戸地

裁の平成20年1月24日の判決に対して、大阪高裁の判決が平成20年10月9日に出ています。私はこのときの代理人をやっていたわけですが、大阪高裁の裁判官がもう新しい主張がないのだったら結審しますよというようなことしかおっしゃらないので、あなたは疑問に思わないのかと。二つの配当表が異なるものを出して、実体法上の問題があつて、執行法上の問題があるのに、そういうことを疑問に思われないのでか、若気の至りで裁判官に不遜ながらものを申し上げたところ、高裁裁判長が大変お怒りになられて、あなたは私がどれくらい苦しいか分かっているのかと、海商法について著名な学者の先生お二人がそれは間違っているという意見を出されて、私が出すのがどれくらい大変なのかお前ごときに分かるかというようなことを、非常に丁寧な言葉でおっしゃられた記憶がございます。

そのときに高裁の裁判長が、これは最高裁が出したのだから最高裁が責任を取るべきだということでおっしゃって、我々としてはその後、上告を致しました。平成20年10月9日の大阪高裁の棄却判決に対して、最高裁は平成22年12月2日まで2年2か月抱えた形で、結果として上告不受理という決定を出されました。ただし、その段階でもやはり自判をしていただけなかったということで、その段階の最高裁の御意見を仄聞するところ、これは立法論であると、もう平成14年決定が出ているわけだし、独立行政法人がその共有者であった以上、立法論であるというお話がございました。

その結果、今日に至るわけですが、今日は川崎幹事はおいでにならないので最高裁の御意見は聞けませんけれども、立法論であるこの問題について、この丙案というのは、ある種便宜的な役割を果たすことは否定しませんけれども、であるのであれば、やはり先ほどのお話と同じで、スクラッチからこの条文を考えたときに、いかに在るべきかということでお考えいただきたく、私だけの意見ということになるのかもしれませんが、ほかの委員、幹事の先生方の御意見はまた違うのかもしれませんが、私の個人的な意見としては、やはり動産保存の先取特権というのは、この704条2項という海商法独特の規定に及ぶべきではないということを再度御議論いただいて、丙案という形で便宜的な解決を当てることは反対だということの意見を申し上げたいと思います。

長くなりまして失礼いたしました。

○宇野関係官 最初の方に頂いていました表現振りの点については、政府内部で他部局とも協議した上で検討してまいりたいと思います。

○山下部会長 この「4」の項目は【P】となっておりますので、今、松井委員から御意見がありました。これまでもいろいろ委員、幹事の御意見は既に出ているとは思いますが、改めましていろいろ御意見を伺えればと思いますが、いかがでしょうか。

○水口幹事 銀行界も丙案には賛成です。ただし、これは飽くまでも想像にすぎないのですが、最高裁の平成14年2月5日の裁判というのは、9年間という長期にわたって、3億円という多額の修繕費を計上していたということなのですが、この3億円もの多額の債権を9年にわたってということだと、個人で負担するにはちょっと大きいのではないかと思います。ですから、これは多分、金融機関が裏で支えていたのではないかなと思います。

そうすると、これを支えるのは良いのだけれども、こういうものを、この当時は動産保存の先取特権がまだ使えることを銀行も知ってこのまま支え続けていたのでしょうか、今後丙案でもしいくとすると、これが長期間は使えないこととなります。そうすると、銀行

としても、一斉に中小企業の修繕業者を、もしかすると、ちょっと厳しい言い方ですけども、少し締め付けに入るといふことも考えられるので、ちょっと心苦しいなという感じはいたします。ですけれども、丙案に賛成です。

○野村（修）委員 「2」の704条2項の定期備船への準用の方でありますけれども、これについて両論が出てくるのは、いずれも納得できるということだと思います。

といいますのは、定期備船者自身は、定期備船という方法を使いながら自社の船の船隊というのでしょうか、その船隊全体の足らざる部分を、道具としての船と、それから船長、船員の方々のマンパワーを補充することによって海運事業を展開しているわけですから、そういう意味で考えますと、なぜ船舶所有者の方という声が出てくるのは、分からなくはないと思います。

しかし、実際にそうやって船隊に組み込みますと、例えば、ファンネルマークを自社のものに塗り替える等が行われ、長期間にわたり借入れをしているという実態になれば、自社船と他社船の区別というのは余りできなくなっているという実態も生じてくる可能性があります、その中で、例えば、今ここで出てきます燃料などの供給を受けるような場合に、実はこれは定期備船でしたというようなことが、なかなか言いにくい状況になるのではないかなと思いますので、そちらに着目をすれば、やはりここに御提案のような結論に至るのかなと思っております。

したがって、どちらを重視するかということでもありますけれども、私は、やはりこれは取引上の債権の保全の問題でありますので、そういう意味では、取引を行うに際してどのような形で取引に入ってくるのかということを中心として、経済的な実態にずれが生ずることがあったとしても、契約上の保護は及ぼすべしという判断で、この法務省案に賛成したいと思います。

○道垣内委員 もう一回元に戻って丙案の話なのですが、これは、例えば、動産保存の先取特権があって、その動産の保存、つまり、その当該修繕によって維持された価値が残存しているときでも1年間で終了するということですね。そういう判断には、根拠がないのではないですか。

○宇野関係官 確かに、どちらかということと丙案というのは実質論から来ていて、理論的には折衷的だというのは、こちらとしても承知しております。

ただ、一方で言われておりましたのは、船舶先取特権が商法704条2項を介して債務者以外の船舶に及ぶ場合もそうですけれども、債権者と債務者しか出てこない場合、つまり、当該船舶が債務者の所有物であるという場合には、その消滅期間が、商事消滅時効であれば5年までであるということについて、特段の抵抗感は恐らくないのだろうと思いますけれども、商法704条2項を介するということになりますと、債務者でない者の財産の上に、その先取特権の負担が行くということになりますので、そこは、ある程度その債務者でない船舶所有者の利益の保護も考えなければならないだろうと思います。そのような考慮から、船舶先取特権の方は、消滅の期限が1年間に制限されておりますので、動産保存の先取特権についても、同じような形で、債務者でない者に負担を課す場面では余り累積的になってはいけないという意見にも合理性があるのではないかということで、ここは1年間に、船舶先取特権にそそえるという形で丙案というのを示しているところでございます。理論的に完全には一貫しないというのは、御指摘のとおりかと思いますが。

○道垣内委員 例外をどこまで認めるかという判断だからという論理になるのですね。

○宇野関係官 おっしゃるとおりです。

○山下部会長 なお意見が分かれておるようなところでは。

○山口委員 ちょっと質問でございます。定期傭船に対する商法704条2項の準用についてなのですが、これは具体的に条文を置く予定なのですか。それとも、条文を置かずに解釈論として、定期傭船に準用するという考えをされているのでしょうか。自分はちょっと情報が提示されていないものですから、どういうふうにお考えなのかなど。

○宇野関係官 定期傭船という新しい契約類型を商法に設けるということですので、その場合には、なかなか解釈だけではやりにくいところがあると思いますので、704条2項の規定を準用するというような形の条文の規定を置くことになるのだらうと思います。

○山口委員 分かりました。

○山下部会長 ほかにいかがですか。

先ほど丙案について少し御議論ございましたが、この点、ほかの委員、幹事の皆様の御感触というのはございませんでしょうか。甲案、乙案という両極があり、対立著しいところで、丙案という、先ほどのように論理的かと言われるといろいろな問題もあろうかと思ったり、一つの政策判断というぐらいのところかなとは思っているのですけれども、この点についての御感触はいかがでしょう。

○山口委員 この点は非常に難しい、甲案、乙案の選択は難しい問題だと思っております。その点、丙案というのは、おっしゃる通りに、船舶所有者の利害関係を一定の範囲で遮断しますので、折衷案としてはいい案かなという感触をちょっと持ちましたので、申し上げます。

○山下部会長 研究者の方では、理論的な観点からいかがでしょうか。

○松井(秀)幹事 船舶賃借人などの船舶の提供者に対する場合、船舶所有者が自らの収益の機会をこれら他者に委ねて、それによって上がった収益を一部獲得する形になるわけです。したがって、それに伴う負担もその船舶所有者に帰すべきであるというのが704条2項の価値判断の中に入っているのではないかという気がしております。そういう意味で丙案というのは、利益の部分は取るけれども、負担の部分は制限を掛けるということで、ちょっとバランスを欠くかなという感覚がございます。

併せて、定期傭船者の場合、定期傭船に対する準用の場合も同じでして、定期傭船者に収益機会をある意味委ねることとの見合いで負担をするというのは非常に分かるのです。他方、それが見合わない場合について準用するにはちゅうちょがあります。いったん規定を置いてしまうと、一律に704条2項が掛かってくることになりますので、事案による柔軟な解決というのが行えるか。恐らく「船舶の利用について生じた」という部分の解釈に委ねられるとは思っているのですけれども、その解釈がどの程度柔軟に行えるのか、少し疑問もあるところがございます。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

では、これ以上なさそうなので、今日のところはいろいろ御意見を伺ったということで、なお事務当局に次の段階へ向けて御検討いただくことにしたいと思います。

この部分、ほかはよろしいでしょうか。

それでは、続きまして、先に進んで、「第3部 その他」の「第1 国際海上物品運送法の一部改正」及び「第2 その他」につきまして御審議をお願いします。

事務局から説明をお願いします。

○宇野関係官 それでは、「第3部 その他」につきまして、御説明いたします。

まず、「第1 国際海上物品輸送法の一部改正」につきまして、国際海上物品運送法における高価品特則の在り方に関し、中間試案では両案併記とされていたところ、パブリック・コメントの結果では、甲案を支持する意見が比較的多く、他方で、一部に乙案を支持する意見も見られました。また、第13回会議では、部会資料の37ページに記載したような御指摘がございました。

この点について、現在の実務上、貨物の価格が申告されることはまれであり、大半の事例が責任限度額の規律により処理されていることも踏まえ、乙案を支持する意見にも合理性はあると考えられます。

しかし、部会において、甲案を支持する意見も多数述べられており、また、パブリック・コメントの結果においても、甲案を支持する意見が比較的多いことを考慮すると、この論点についてはいずれの考え方もあり得るといのが現状であり、甲案の規律が適切でないことが明らかであるとは言い難く、今般の改正作業では、国際海上物品輸送については、規律の実質が適切でないことが明らかであるものにつき見直しを行う方針であることも踏まえ、乙案については取り上げないこととしております。

次に、「第2 その他」につきまして、倉庫営業に関し、これまでの審議では、運送営業の規律の見直しが当然には影響しないものとして検討が行われ、現に実効性を喪失している複券主義の規律を削除し、倉荷証券に関する規律を存置するほかは、パブリック・コメントの結果等を踏まえ、引き続き検討することとされておりました。

この点について、パブリック・コメントの結果では、倉庫営業に関しては1団体から意見が寄せられたほかは、特段の意見がなく、その後、関係者に対して改正要望の有無を確認いたしました。現時点では、意見を提出した1団体を含め、特段の要望は見られませんでした。

また、運送営業と倉庫営業とでは、標準約款の在り方その他事業の実情自体が大きく異なっており、運送営業の規律の見直しの結果として、当然に倉庫営業の規律を同様に改めることは適切でないと考えられますため、今回の改正作業に際しては、倉庫営業については、複券主義の規律を削除するほかは、基本的に現代語化をする改正にとどめることとしております。

以上の点につきまして、御審議いただきたいと思っております。

○山下部会長 この点に関連して、部会参考資料33といたしまして、山口委員から意見書が提出されていますので、山口委員におかれましては、御説明をお願いします。

○山口委員 これは、前回のときにお出しをしましたので、本件の御提案が出る前に提出をしたものであります。その段階では、甲案になるのか乙案になるのか、かなり不安定な状況でしたので、私どもとしては現状維持のままでよろしいのではないかという前提で意見を出させていただきました。

そして、今回、甲案の方、すなわち現状の維持のままでどうかという提案がなされていますので、特に強く説明する必要がないかなと思っております。我々と私個人としても、今回の提案に賛成したいと考えます。

○山下部会長 ありがとうございます。

それでは、御意見をいただければと思います。

○野村（修）委員 私は、これまでむしろ削除の方向での議論を申し上げてまいりましたが、今、法務省の御説明を伺って、今回の改正の範囲からは外れているということは理解いたしましたので、これで私自身は納得しております。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

特に御意見がないということは、この第1の方については、この部会資料の提案のようなことで御了承いただけるということでもよろしいでしょうか、あるいは、第2のその他倉庫営業に関する点については、いかがでしょうか。

○山口委員 すみません、倉庫営業の方なのですが。

○山下部会長 取りあえず、第1の方は、そういうことで御意見はまとまっているということでもよろしいでしょうか。

では、そう理解いたします。

○山口委員 倉庫営業ついて、責任の特別消滅事由については、現行法では、運送人の規定を準用している形になっておるのですが、これについては、今回、運送人の特別消滅事由については少し条文を変更することになるわけですが、そのまま準用するわけですから、少し倉庫営業についても事情が変わるということになるわけですか。

○宇野関係官 いえ、準用という形で同じ実質の規律が置かれているというのが現行法だろうと思いますので、今回の運送営業の規律の改正が倉庫営業の方には影響を与えないということで、もし運送の方の規律の内容が変わるのであれば、準用という形ではなくて、現行法の規律の実質と同じ内容のものを、倉庫営業で書き下ろすという形になるのではないかと思います。

○山口委員 消滅時効はこのままと、すなわち運送営業の方は除斥期間の形を取るわけですが、倉庫営業の方は消滅時効のままとということですか。

○宇野関係官 おっしゃるとおりでございます。

○山口委員 結構です。

○山下部会長 よろしいでしょうか。ほかにいかがでしょうか。

この第2についても、部会資料のような方向でもよろしいということでしょうか。

では、そのように理解いたしました。

それでは、司会の不手際で予定の時間を若干超過しておりますが、ほかに全般について御意見等ございませんでしょうか。

もしないようでしたら、本日の審議はこの程度にさせていただきたいと思います。

最後に、次回の議事日程等につきまして、事務当局から御説明をお願いします。

○松井（信）幹事 次回は、11月11日（水）午後1時半から午後5時半までを予定しております。場所は、法務省20階の第1会議室になります。本日の御議論の中で、傭船契約についての堪航能力担保義務の強行法規性や、船員の船舶先取特権の辺りについては非常に多く御意見を頂きましたので、引き続き事務当局として検討してまいりたいと考えております。

次回の議題は、商法等の改正に関する要綱案のたたき台全体を可能な範囲でお示しをして、全体像をにらみながら御検討いただくということにしたいと思います。そのような作業を11月と12月に行いまして、可能であれば、1月の部会で取りまとめができればと考えているところでございます。引き続き、どうぞよろしくお願いいたします。

○山下部会長 それでは、本日の審議はこれまでにさせていただきます。  
本日も熱心な御議論ありがとうございました。

—了—