

運送取引の実態についての調査研究業務 報告書

平成25年3月

公益社団法人 商事法務研究会

はしがき

わが国の運送取引の私法的側面を規律する法制については、商法（569条以下、737条以下）および国際海上物品運送法に規定があるほか、鉄道営業法に若干の規定が含まれている。商法は、明治32年の制定以降、実質的な改正がほとんどなされておらず時代遅れとなっているほか、国内航空運送や複合運送については規定を欠くなど、その不備が指摘されて久しい。しかし、法改正を行う前提として、現在の運送取引の実態を把握する必要がある。そのためには、わが国において広い意味で運送取引にかかわる業種・業者について、その実態を解明するための調査が行われなければならない。その内容は、単に契約実態（約款、取引条件）を明らかにするだけでなく、業種毎に、その業界構造まで明らかにすることが望ましい。本報告書は、そのような目的のため、法務省から「運送取引の実態についての調査研究」に関する委託を受けて実施された包括的な実態調査の成果である。

運送取引に関して、これほど大規模で横断的な調査がなされたのは、今回がはじめてである。本調査が、今後の法改正のための有益な資料となることを期待したい。

本調査に当たっては、その計画・実施については、清水真希子准教授（東北大学）を中心に、増田史子准教授（京都大学）、笹岡愛美准教授（流通経済大学）、後藤元准教授（東京大学）に、報告書の執筆には、中村哲朗弁護士・佐脇智伊弁護士（小川総合法律事務所）、戸塚健彦弁護士（岡部・山口法律事務所）、千葉俊子弁護士（弁護士法人エル・アンド・ジェイ法律事務所）、泰田啓太弁護士・杉本亘雄弁護士・重松英弁護士（桃尾・松尾・難波法律事務所）に、ご尽力いただいた。また、ここではお名前を記さないが、貨物運送・旅客運送に関わる関係省庁、関係企業・諸団体、研究者にご協力いただいた。厚く御礼を申し上げます。

2013年3月18日

藤田 友敬

【運送取引の実態についての調査研究業務 委員名簿】

監 修	藤田 友敬	東京大学大学院法学政治学研究科教授
調査責任者	清水真希子	東北大学大学院法学研究科准教授
調査担当者	笹岡 愛美	流通経済大学法学部准教授
	後藤 元	東京大学大学院法学政治学研究科准教授
	増田 史子	京都大学大学院法学研究科准教授
分担執筆者	中村 哲朗	小川総合法律事務所 弁護士
	佐脇 智伊	小川総合法律事務所 弁護士
	戸塚 健彦	岡部・山口法律事務所 弁護士
	千葉 俊子	弁護士法人エル・アンド・ジェイ法律事務所 弁護士
	泰田 啓太	桃尾・松尾・難波法律事務所 弁護士
	杉本 亘雄	桃尾・松尾・難波法律事務所 弁護士
	重松 英	桃尾・松尾・難波法律事務所 弁護士

目 次

はしがき	藤田 友敬
調査の概要	清水真希子 1
第1部 貨物運送	
第1章 貨物自動車運送	笹岡 愛美 7
第2章 貨物鉄道運送	後藤 元 31
第3章 貨物海上運送（内航）	増田 史子 47
第4章 貨物海上運送（外航）	中村 哲朗・佐脇 智伊 91
第5章 貨物航空運送（国際）	戸塚 健彦 107
第6章 貨物航空運送（国内）	戸塚 健彦 119
第7章 鉄道貨物利用運送	千葉 俊子 129
第8章 海上貨物利用運送（外航）	清水真希子 145
第9章 航空貨物利用運送（国際）	清水真希子 171
第10章 航空貨物利用運送（国内）	清水真希子 195
第2部 旅客運送	
第1章 旅客自動車運送（バス）	杉本 亘雄 211
第2章 旅客自動車運送（ハイヤー・タクシー）	杉本 亘雄 227
第3章 旅客鉄道運送	杉本 亘雄 235
第4章 旅客海上運送	泰田 啓太 253
第5章 旅客航空運送	重松 英 273
資 料	293

調査の概要

清水 真希子

1. 調査の方法

1. 1 貨物運送

貨物運送については、有識者・関係協会等への予備的なヒアリングに基づき、①貨物自動車運送、②貨物鉄道運送、③貨物海上運送（内航）、④貨物海上運送（外航）、⑤貨物航空運送（国際）、⑥貨物航空運送（国内）、⑦鉄道貨物利用運送、⑧海上貨物利用運送（外航）、⑨航空貨物利用運送（国際）、⑩航空貨物利用運送（国内）、という業種に分けて調査・分析することとした。

幅広く取引実態を調査するという調査の趣旨から、各業種に対応した質問票を作成し、関係企業に回答を依頼したほか、質問票調査ではとらえきれない部分について、一部の企業に対するヒアリングを実施した。企業に送付した質問票は、各業種の事情に対応して多少の変更を加えているが、基本的には同じ質問内容である。また、質問票にはA（詳細版）とB（簡易版）があり、詳細版への返答が過度の負担になると考えられる業種においては、簡易版を送付した。なお、企業に質問票への回答にあわせて約款の送付も依頼するかたちで、約款の収集も行った。業種ごとのより詳細な調査方法、質問票の送付・回答状況等については、各章の該当箇所に記載してある。

貨物運送はその対象とする範囲が膨大であることから、いくつかの点で、調査の範囲を絞らざるを得なかった。第一に、調査対象企業は日本企業に限定することとした。第二に、港湾運送については特殊性が強いため、今回の調査対象に含めなかった。第三に、貨物自動車運送について、引越および消費者向けの宅配便事業は調査対象外とした。第四に、貨物海上運送（外航）については、定期コンテナ船事業に調査を限定した。第五に、今回の調査は自ら運送責任を負う事業のみを対象とした。したがって運送責任を負わずに代理・取次のみを行う事業者については調査を行っていない。

1. 2 旅客運送

旅客運送についての調査は、①旅客自動車運送（バス）、②旅客自動車運送（ハイヤー・タクシー）、③旅客鉄道運送、④旅客海上運送、⑤旅客航空運送、に分けて、業種ごとの約款収集およびその分析を中心に実施した。複雑な取引経路や業種の特殊性が予測された道路自動車運送については、約款の収集に先立ち、有識者に対して予備的なヒアリングを実施した。業種ごとのより詳細な約款収集方法・送付状況等については、各章の該当箇所に記載がある。

1. 3 留意点

本報告書は、貨物運送・旅客運送のそれぞれの業種について、数社ないし十数社から得た質問票の回答や約款を対象に分析を行っている。本実態調査は商法の改正に向けて多様な実務の実態を掘り起こすことを目的に行われたもので、調査対象企業の選定においては、それぞれの業種の中で異なる特徴を備えた企業が対象に含まれるようにした。その結果、調査対象企業は当該業種に属する企業の中から無作為抽出されたものではない。また調査を依頼した企業のすべてから質問票への回答や約款の送付を得られたわけではない。このため、本報告書の分析結果はその業種における一定の実務の分布や傾向を正確に反映するものとは限らない。本報告書を参照される際には、その点について留意されたい。

2. 各章の構成

2. 1 貨物運送

第1部の各章は、業種によって多少の違いはあるが、おおむね以下の構成をとっている。BII以下は、質問票の質問項目に準拠したものである。

- A. 事業の概要
- B. 事業における取引実態
 - I. 事業に関する調査の概要
 - II. 荷主との間の契約について
 - 1. 契約の締結
 - 2. 運送書類等
 - 3. 運送人としての契約上の責任について
 - 4. 運送人としての責任の実態について
 - 5. その他
 - III. 受託した運送の実施について
 - 1. 当該運送手段を用いた運送の実態について
 - 2. その他の運送手段を用いる場合について
 - 3. 海外の現地法人・代理店に委託する業務について
 - IV. 代理や仲介の実態について
 - V. 付随業務について
 - VI. トラブル例
 - 1. 直接の契約相手方以外との紛争解決
 - 2. 下請業者に対する求償に関する問題
 - 3. 付随業務の履行に関するトラブル
 - 4. その他
 - VII. 意見・要望
- C. まとめ等

2. 2 旅客運送

第2部の各章は、業種によって多少の違いはあるが、おおむね以下の構成をとっている。

- A. 事業の概要
 - I. 事業の特徴
 - II. 事業法による規律の概要
 - 1. 当該事業を規律する事業法
 - 2. 許可等に関する規律
 - 3. 約款に関する規律
 - 4. 運賃および料金に関する規律
- B. 当該事業における約款等の分析
 - I. 当該事業に関する調査の概要
 - II. 約款等の分析
 - 1. 約款等の適用関係
 - 2. 契約の締結
 - 3. 運送人の義務と責任
 - 4. 旅客の義務と責任
 - 5. 他の運送人等との関係
 - 6. 乗車券等
 - 7. その他

第 1 部 貨物運送

第1章 貨物自動車運送

笹岡 愛美

A. 貨物自動車運送事業の概要

1. 貨物自動車運送事業法による規制

1. 1 貨物自動車運送事業法による事業区分

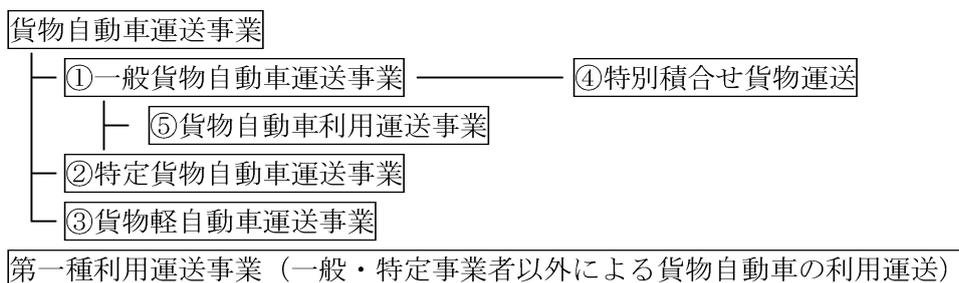
貨物自動車（トラック）による貨物運送営業は、おもに貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）によって規制されている。貨物自動車運送事業法は、「貨物自動車運送事業」を以下のように区分する。すなわち、①不特定多数の他人の需要に応じて有償で自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車を除く）を使用して運送する事業（「一般貨物自動車運送事業」（2条2項））、②特定の他人の需要に応じて有償で自動車を使用して運送する事業（「特定貨物自動車運送事業」（2条3項））、③他人の需要に応じて、有償で自動車（三輪以上の軽自動車及び二輪の自動車に限る）を使用して運送する事業（「貨物軽自動車運送事業」（2条4項））の3つである。なお、貨物自動車による運送であっても、無償での運送および自家用トラックによる運送は貨物自動車運送事業法による規制の対象とはならない。

一般貨物自動車運送事業に関しては、④特別積合せ（特積み）貨物運送を行うことができ、この場合にはさらなる審査が必要となる。特別積合せ貨物運送は、「営業所その他の事業場において集貨された貨物の仕分を行い、集貨された貨物を積み合わせて他の事業場に運送し、当該他の事業場において運送された貨物の配達に必要な仕分を行うものであって、これらの事業場の間における当該積合せ貨物の運送を定期的に行うもの」と定義されている（2条6項）。

また、一般貨物自動車運送事業または特定貨物自動車運送事業を経営する者が、他の一般貨物運送事業または特定貨物自動車運送事業を経営する者を利用して運送を実行する場合には、同事業は⑤貨物自動車利用運送事業として、貨物自動車運送事業法の規制対象となる（2条7項。貨物利用運送事業法（平成元年法律第82号）19条参照）。これに対して、貨物自動車運送事業法上の一般または特定の事業許可を受けていない者が、貨物自動車を利用して運送を行う場合には、貨物利用運送事業法上の第一種利用運送事業として登録を行う必要がある（貨物利用運送事業法2条7項、3条）。貨物自動車による運送の取次ぎ、仲立ち行為は、事業規制の対象とはならない。

これらの事業を整理すると次のようになる（図表1-1）。

図表 1-1 貨物自動車運送に関する事業区分



1. 2 規制の概要

1. 2. 1 申請から事業開始まで

一般貨物自動車運送事業および特定貨物自動車運送事業を經營しようとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない（許可制。貨物自動車運送事業法 3 条、35 条）。許可の申請に際しては、事業計画を記載した申請書を国土交通大臣に提出する（事業許可に関する国土交通大臣の権限は地方運輸局長に委任されている（貨物自動車運送事業法施行規則（平成 2 年運輸省令第 21 号。以下、「規則」）42 条 1 項 1 号、24 号））。一般貨物自動車運送事業について許可を申請する者が特別積合せを実施する場合には、運行系統等を定めた事業計画を提出しなければならない（4 条 2 項 1 号、規則 2 条 2 項）。また、一般貨物自動車運送事業および特定貨物自動車運送事業を行おうとする者が貨物自動車利用運送を行う場合も、利用する事業者等を指定した事業計画を提出する必要がある（4 条 2 項 2 号、35 条 4 項、規則 2 条 3 項、21 条）。

地方運輸局長は、許可の申請が貨物自動車運送事業法 6 条に定める基準（安全適合性、事業計画の適切性、事業遂行能力）に適合していると認める場合には事業を許可する。一般的な参入規制は存在しないが、特定地域（特積みの場合は区間）において供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となっており、新規参入により同地域（区間）の業者の事業継続が困難になると認められるときには、期間を定めて緊急調整地域（区間）が指定され、当該地域（区間）における新規参入が制限される¹（7 条）。

貨物軽自動車運送事業については、届出制が採用されている（36 条 1 項）。

1. 2. 2 営業設備等に関する規制

一般貨物自動車運送事業に関する事業計画には、営業所の名称および位置、事業用自動車の種別と種別ごとの数、運転者等の休憩または休眠のための施設の位置および収容能力を記載しなければならない（規則 2 条）。これらの設備等の要件は、各運輸局の公示（たとえば、「一般貨物自動車運送事業及び特定貨物自動車運送事業の許可申請事案の処理について」（平成 15 年 2 月 28 日近運自貨公示第 1 号））において定められる。これによれば、

¹ この要件については、各地方運輸局長宛の通達「緊急調整措置の発動要件等について」（平成 2 年貨陸 139 号）において定められている。

営業所として用いる施設には、使用権原の裏付けがあること、農地法（昭和 27 年法律第 229 号）等の関連法令に抵触しないこと、規模が適切であることが必要となる。また、車庫、休憩・睡眠施設についても一定の要件がある。

営業所ごとの最低車両台数は、かつては、運輸局ごとに 5 両から 15 両と定められていたが、現在では全国一律に 5 両とされている。霊きゅう運送、一般廃棄物運送、または一般的に需要の少ないと認められる島しょ、山村等における事業には、最低車両台数の規制は適用されない。

さらに、運行管理体制、資金計画、社会保険加入義務者による社会保険の加入等の法令遵守、保険または共済による損害賠償能力の確保について規制が設けられている。

これに加えて特別積合せを行う場合には、荷扱所、積卸施設、営業所および荷扱所の自動車の出入口、運行系統および運行回数、積合せ管理体制、運行管理体制について審査が行われる（規則 2 条 2 項）。

1. 2. 3 約款に関する規制

一般貨物自動車運送事業者は、運送約款を定め、国土交通大臣（地方運輸局長）の認可を受けなければならない（貨物自動車運送事業法 10 条 1 項、規則 42 条 1 項 5 号）。約款の作成が義務付けられているのは、一般貨物自動車運送事業においては不特定多数の利用者が想定されるため、契約関係を画一的に処理するという事業者側の便宜と、不当に差別されることを防ぎ、さらに事業者の責任を明確にするという利用者側の利益を考慮したためである。認可制とされているのは、運送サービスの消費者取引的側面に鑑みて、利用者に過大な契約上の責任が課されることを防ぐためであると説明されている²。さらに運送約款は、事務所その他の営業所において、公衆に見やすいように掲示されなければならない（11 条、規則 13 条）。貨物軽自動車運送事業についても、届出に際して運送約款の提出が求められる（規則 33 条 1 項 4 号）。これに対して、特定の荷主を対象とする特定貨物自動車運送事業に関しては、運送約款の作成は義務付けられていない（35 条、36 条参照）。

運送約款は、荷主の正当な利益を害するおそれのないものである必要がある（10 条 2 項 1 号）、具体的には次の事項を記載しなければならない（規則 11 条）。すなわち、①特別積合せ貨物運送をするかどうかの別、②貨物自動車利用運送を行うかどうかの別、③運賃及び料金の収受または払戻しに関する事項、④運送の引受けに関する事項、⑤積みおよび取卸しに関する事項、⑥受取り、引渡しおよび保管に関する事項、⑦損害賠償その他責任に関する事項、⑧その他運送約款の内容として必要な事項である。

約款の認可に関しては、約款の内容の適切性の確保や認可に伴う手続の簡素化を図るため標準約款制度が定められている³。したがって、国土交通大臣が標準運送約款を定めて公示した場合に、一般貨物自動車運送事業者がこれと同一の運送約款を定めるとき、または

² 運輸省貨物流通局陸上貨物課『逐条問答 貨物自動車運送事業法の運用』98 頁（第一法規、1991 年）。

³ 同上 99 頁。

すでにある約款を標準約款と同一のものに変更するときには、運送約款の認可を受けたものとみなされる（10条3項）。国土交通大臣が定める標準約款には、一般貨物自動車運送事業に関するものとして、「標準貨物自動車運送約款」（平成2年運輸省告示第575号（平成15年に改正））、「標準宅配便運送約款」（平成2年運輸省告示第576号（同））、「標準引越運送約款」（平成2年運輸省告示第577号（同））、「標準壺きゅう運送約款」（平成18年国土交通省告示第1047号）、「標準貨物自動車利用運送約款」（平成2年運輸省告示第579号）、「標準貨物自動車利用運送（引越）約款」（平成2年運輸省告示第580号）がある。さらに2003年の貨物自動車運送事業法改正に際して、貨物軽自動車運送についても標準約款制度が設けられた（規則33条5項）。標準約款としては、「標準貨物軽自動車運送約款」（平成15年国土交通省告示第171号）、「標準貨物軽自動車引越運送約款」（平成15年国土交通省告示第172号）がある。

1. 2. 4 運賃に関する規制

貨物自動車運送業者が収受する運賃または料金に関しては、かつては認可制が採用されていたが、1989年の貨物自動車運送事業法制定によって事前届出制に移行した。この段階では、設定された運賃および料金が、特定荷主を不当に優遇したり差別したりするものである場合や不当な競争を引き起こすものである場合のほか、能率的な経営における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えるような場合には、変更命令の対象となっていた。2003年4月の貨物自動車運送事業法改正に伴って、このような運送原価を基準とした事前届出制は撤廃され、現在では事後届出制が採用されている。

貨物自動車運送事業者は、運賃および料金を定めまたは変更したときに限り、30日以内に運賃料金設定（変更）届出書を提出しなければならない（貨物自動車運送事業報告規則（平成2年運輸省令第33号）2条の2）。届出書には、運賃の額および種類（「積合せ運賃」、「宅配便運賃」、「メール便運賃」、「貸切運賃」、「引越運賃」等）、適用方法（適用範囲、運賃および料金の計算方法等）が明記される必要がある（「貨物自動車運送事業報告規則に基づく運賃及び料金届出書の取扱要領について」（平成15年国自貨第85号））。

運賃等について、荷主に対し不当な差別的扱いとなるおそれがある場合（大口荷主や長距離輸送利用者だけを不当に割安にする等）、他のトラック事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合（たとえば、他の事業者の排除のみを目的として、一定期間にわたり継続して著しく原価を下回る極端な運賃を設定する）等には、国土交通大臣は事業改善命令（貨物自動車運送事業法26条）を発することができる（「運賃及び料金に対する事業改善命令の発動に係る処理方針について」（平成15年国自貨第86号））。

2. 貨物自動車運送事業をめぐる状況

2. 1 貨物自動車運送業の概要

2. 1. 1 事業者と業界団体

貨物軽自動車運送事業を除く貨物自動車運送業者は、全国で6万3,083者あり、そのうちの圧倒的多数が、特積みを除く一般貨物自動車運送事業者である。特積み貨物運送を行う旨の事業計画を提出し許可を受けている会社は、全国で290者にとどまる(図表1-2)。各事業者の保有する車両数別(図表1-3)にみると、一般貨物自動車運送事業者(特積み除く)の半数以上が、10両以下の車両で営業を行っている。さらに、従業員数別(図表1-4)でも、ほぼ半数の業者は従業員10人以下で営業している。

また、軽自動車を除く貨物自動車運送事業者6万3,083者のうち99パーセント以上の業者が、中小企業基本法2条における中小企業者(資本金3億円以下または従業員数300人以下)に該当する(図表1-5)。

図表1-2 貨物自動車運送事業者数⁴(2012年3月31日現在)

業法上の区分	特積	特積除く一般	霊柩	特定	合計	軽自動車
参入数(者)	290	57,601	4,594	598	63,083	157,769

図表1-3 車両数別(2012年3月31日現在)

単位：者

業種	10両以下	11~50	51~100	101~200	201~500	501以上
特積	43	66	51	54	48	28
一般	31,665	22,701	2,507	566	130	32
霊柩	4,444	147	2	1	0	0
特定	527	68	2	0	0	1

図表1-4 従業員数別(2012年3月31日現在)

単位：者

業種	10人以下	11~20	21~50	51~100	101~200	201~300	301~1,000	1,001以上
特積	21	11	36	54	47	34	57	30
一般	27,240	14,221	11,318	3,336	1,153	214	97	22
霊柩	4,126	271	140	32	16	6	3	0
特定	492	80	18	7	0	1	0	0

⁴ 図表1-5まで、国土交通省自動車局貨物課「H23年貨物自動車運送事業者数(規模別)」(<http://www.mlit.go.jp/common/000231459.pdf>, last visited 2013/2/11)による。

図表 1-5 資本金別（2012年3月31日現在）

資本 業種	100万 円以下	300万 円まで	500万 円まで	1千万 円まで	3千万 円まで	5千万 円まで	1億円 まで	3億円 まで	3億円 超	その他
特積	1	1	3	53	66	50	64	17	35	0
一般	1,936	9,864	6,362	19,115	13,578	2,321	985	211	144	3,085
霊柩	291	1,166	599	1,072	425	122	76	32	100	711
特定	23	161	51	165	68	11	2	2	3	112

貨物自動車運送事業に関する業界団体としてもっとも規模の大きいのは、公益社団法人全日本トラック協会（全ト協）である。全日本トラック協会は、第一種会員である各都道府県のトラック協会 47 名のほか、理事会の定める基準を満たした第二種会員 320 名、理事会が推挙する第三種会員 12 名およびその他の賛助会員 51 名によって構成されている（平成 24 年 7 月 1 日現在）。トラック業者の約 8 割が、直接または都道府県のトラック協会を通じて全日本トラック協会に加盟している⁵（貨物軽自動車運送事業者、利用運送事業者は対象外）。全日本トラック協会のおもな事業は、トラック事業の適正な運営（適正化事業）、健全な発展の促進（指導・啓発活動）である。

加えて、ガソリンの共同購入や高速道路の大口多頻度割引適用のために各協同組合が結成されており、これらを取りまとめる組織として日本貨物運送協同組合連合会（日貨協連）がある。日貨協連には 675 の協同組合連合会または協同組合が加盟し、14,083 の事業者が関与している⁶。日貨協連および全日本トラック協会は、共同で独自の求貨求車システム「WebKIT®」を運営している⁷。

このほか、特積み（旧路線）貨物運送を行う業者のための任意団体として、1995 年に一般社団法人日本路線トラック連盟が設立され、290 の特積み業者のうち 70 社が本会員となっている⁸。また、東京発着貨物につき共同して集荷配送を行うための組織として、一般社団法人全国物流ネットワーク協会が存在する⁹（61 社が正会員）。

貨物軽自動車運送事業に関しては、全国の赤帽ドライバーによる 51 の協同組合と、これによって組織される全国赤帽軽自動車運送協同組合連合会¹⁰等が存在する。一般貨物自

⁵ 公益社団法人全日本トラック協会「全日本トラック協会の概要」1 頁
(<http://www.jta.or.jp/association/img/aboutJTA.pdf>, last visited 2013/03/04 から入手可能)。

⁶ 日本貨物運送協同組合連合会ホームページ「日貨協連のご案内」
(<http://www.nikka-net.or.jp/about/about.html>, last visited 2-13/03/04)。

⁷ <http://www.wkit.jp/>, last visited 2013/03/04

⁸ 一般社団法人日本路線トラック連盟「一般社団法人日本路線トラック連盟とは」
(<http://www.rosen-renmei.jp/contents/top/aboutus/aboutus.html>)。

⁹ 一般社団法人全国物流ネットワーク協会ホームページ「協会の概要」
(<http://www.torokyo.gr.jp/html/outline/index.html>, last visited 2013/03/04)。

¹⁰ 全国赤帽軽自動車運送協同組合連合会ホームページ「赤帽とは？」(<http://www.akabou.jp/info/>, last visited 2013/03/04)。

自動車運送事業（霊柩）を行う事業者のための団体としては、一般社団法人全国霊柩自動車協会¹¹がある。

2. 1. 2 輸送量

貨物自動車は、国内における貨物輸送量の9割（トンベース）を占める代表的な輸送手段である（営業用トラックによる貨物輸送量は64.4%）。2010年度における国内貨物輸送量は、トン数では約50億トンであり、そのうち、約45億トン（91.8%）はトラックによって輸送された（図表1-7）。また、トンキロベースでも、約42億トンキロのうち約23億トンキロ（54.12%）の輸送が貨物自動車によって行われた（図表1-8）。

図表1-6 車両台数¹²（2012年11月30日現在）

車種	営業用	自家用
普通車	853,432	1,411,001
小型車	74,600	3,604,915
トレーラ	145,939	9,748
軽自動車	226,893	8,677,784
計	1,300,864	13,703,448

図表1-7 貨物自動車による国内輸送トン数¹³（2011年度）

単位：千トン

総輸送トン数	営業用トラック	分担率 （%）	自家用トラック	分担率 （%）	計	分担率 （%）
4,898,783	3,153,051	64.4	1,343,904	27.4	4,496,954	91.8

図表1-8 貨物自動車による国内輸送トンキロ数（2011年度）

単位：百万トンキロ

総輸送トン キロ数	営業用トラック	分担率 （%）	自家用トラック	分担率 （%）	計	分担率 （%）
426,951	202,441	47.4	28,620	6.7	231,061	54.1

2. 2 業界の構造

貨物自動車運送業界の圧倒的多数は中小零細企業であるが、全体的にみると、必ずしも

¹¹ 一般社団法人全国霊柩自動車協会「全国霊柩自動車協会案内」

(<http://www.09net.jp/pc/contents22.html#cnt02>, last visited 2013/03/03)。

¹² 自動車検査登録情報協会「自動車保有台数」(<http://www.airia.or.jp/number/index.html>, last visited 2013/03/02 から入手可能) による。

¹³ データは、国土交通省の「自動車輸送統計年報平成23年度分」

(<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/saisintoukei.html>, last visited 2013/03/02 から入手可能) による。なお、平成23年4月の北海道運輸局および東北運輸局の数値は含まれない。

少数の大手元請と大多数の中小下請という、いわゆるピラミッド構造にあるわけではない。貨物自動車運送事業法上の事業区分、車両台数、営業力等の違いによって、各事業者の営業活動の内容は異なっている。

2. 2. 1 事業区分と営業内容

まず、営業できる範囲は事業区分によって異なる。先にみたように、貨物自動車運送事業法は、荷主が固定しているかどうかによって一般貨物自動車運送事業と特定貨物自動車運送事業を区分し、特定貨物自動車運送事業では、特定の荷主に対して車両貸切型の運送サービスを提供することが予定されている。典型的な営業形態は、家電量販店やコンビニ等の配達用車両として運行する場合や、特殊車両による運送の場合であり、実態としては自家用トラックによる運送に近い。霊柩車による運送事業は、一般貨物自動車運送事業の一形態であるが、取り扱うことのできる貨物が遺体に限定されている。

貨物軽自動車運送事業は、軽自動車（排気量 660cc 以下の自動車または 125cc 超 250cc 以下の二輪車（道路運送車両法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 74 号）別表第一））を用いて行われなければならない。取引相手方が特定されている必要はないが、軽自動車の輸送能力という限界がある。たとえば、軽自動車による引越運送、少量貨物の近距離輸送、バイク便事業がこれに該当する。

第一種利用運送事業者として登録した場合には、車両を保有していなくても貨物自動車利用運送を行うことができる。この場合、営業活動の範囲に限定はなく、不特定多数の荷主を取引相手とし、また不特定多数の運送業者を利用することも可能である。いわゆる水屋と呼ばれるブローカー（個人の場合もある）、ノンアセット型の 3PL 業者等がこれに当たる。

コンビニでの宅配便の受付等は運送取扱事業に該当し、2003 年の貨物利用運送事業法の施行により現在では事業規制の対象からは除外されている。各求貨求車システムは、運送契約の仲立ちを行う事業者である。

なお、自家用貨物自動車を用いて営業類似行為（いわゆる白トラ）を行うことはできない。国土交通大臣の指定を受けた全国貨物自動車運送適正化実施機関（全日本トラック協会）および地方運輸局長の指定を受けた地方貨物自動車運送適正化事業実施機関（各都道府県のトラック協会）による適正化事業では、このような行為の防止を図るための啓発活動が行われている（39 条 2 号）。

2. 2. 2 一般貨物自動車運送事業者の区分

貨物軽自動車運送事業者を除く貨物自動車運送事業者 6 万 3,083 者のうちの圧倒的多数は、一般貨物自動車運送事業者（霊柩運送を除く）である（57,891 者。図表 1-2）。

（1）規制政策の変遷

一般貨物自動車運送事業者の営業活動の範囲は、政府の規制政策とともに変容してきた

ことから、まずはこれまでの規制政策の変遷について触れておく¹⁴。

わが国における最初の貨物自動車運送に関する事業規制法は、戦時下の「自動車交通事業法」（1931年制定、1933年施行）であるとされており、ここで初めて、トラックによる貨物の輸送営業が「貨物自動車運送事業」として位置付けられることとなった。このとき、貨物自動車運送事業は「区間事業」と「区域事業」に区別され、終戦後、新たに「道路運送法」（1948年）が制定された際、区間事業、区域事業は、それぞれ「一般積合せ」、「一般貸切」に改められた。さらに、1951年の改正道路運送法では、より実態を反映した名称とするため、一般積合せは、「一般路線貨物運送事業」に、一般貸切は「一般区域貨物運送事業」に変更され、ここで、現在でもトラック業者の営業内容に影響を与えている「路線」と「区域」という名称が誕生した（改正道路運送法では、このほかに、「貨物自動車運送事業」として「一般小型貨物自動車運送事業」、「特定貨物自動車運送事業」が規制されている）。改正法では、運賃および料金は認可制とされ、一般区域貨物自動車運送事業および一般路線貨物自動車運送事業については、需給を考慮した免許制が実施された（需給調整）。また、営業所所在地を基準に営業区域（路線の場合は区間）が限定され、区域（区間）外での営業活動は制限された。

このような規制政策の基本的な枠組みは約40年間維持されたが、その間、高度経済成長期における貨物需要の拡大、高速道路の整備、トラックによる輸送能力の拡大等にもなっており、数次にわたって道路運送法の改正または運用の見直しが行われている。

その後、実態としての規制緩和の流れと事業法の内容とを一致させるため、1989年に貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法が新たに制定された（いわゆる「物流二法」）。貨物自動車運送事業法では、それぞれ別の免許事業であった一般区域貨物自動車運送事業と一般路線貨物自動車運送事業が「一般貨物自動車運送事業」に統一され、免許制ではなく許可制が採用された。これによって、かつての一般路線貨物自動車運送事業に該当する事業は、特積み貨物運送として事業計画記載事項となり、運行系統等について上乗せ審査が実施されるに止まることになった。さらに、路線業と区域業が統合されたことにより、それまでは不定期の貸切形態の輸送のみを行うことが予定されていた旧区域業者が、定期的な積合せ事業を行うことが可能となった。たとえば、自動車メーカーが部品供給先企業をトラックで巡回して部品を調達する際に用いられる「ミルクラン」や、複数の荷主企業から同種の製品を集貨し、特定ルート上の小売店（ドラッグストア、コンビニ等）に配送する「共同配送」（共配、ルート配送）は、複数の荷主貨物を積合せて定期的に運送する形態ではあるものの、特積み貨物運送についての事業許可がなくても運行可能である。実際に、これらの営業は、特積み以外の一般貨物自動車運送事業者によって行われている。

¹⁴ 詳しくは、野尻俊明「わが国自動車貨物運送事業における参入規制政策の変遷(1)」社会学部論叢1巻2号54頁（1991年）、同「貨物自動車運送事業政策の変遷(1)〜(7・未完)」流経法学10巻2号1-34頁、物流問題研究55号27-46頁、流経法学11巻1号1-51頁、11巻2号1-37頁（2011年）、物流問題研究57号28-42頁、流経法学12巻1号1-43頁（2012年）、12巻2号1-42頁（2013年）、谷利亨『道路貨物運送政策の軌跡』（白桃書房、1990年）を参照。

2002年には、さらなる規制緩和のために貨物自動車運送事業法と貨物運送取扱事業法（現「貨物利用運送事業法」）が改正され、2003年から施行されている（同時に行われた貨物鉄道事業に関する鉄道事業法改正とあわせて、「物流三法」と称される）。改正により営業区域（区間）に関する規制が撤廃され、営業所の所在地にかかわらず全国一円でのサービス提供が可能となった。

これらの規制緩和によって、かつての路線事業者（特積み業者）と区域事業者（特積み以外の一般貨物自動車運送事業者）の間には、営業活動に関する規制という面での差異はほぼなくなっている。今日では、旧区域事業者であっても、路線便に類似したサービス（たとえば、各地に拠点を設け、オンデマンドで拠点間を幹線輸送し、着地において営業行為を行う）を提供することができる。これに対して、物流施設等のインフラ面では若干の差異が残っている。すなわち、特積み業者については、営業所、自動車ターミナル、一般自動車ターミナル（自動車ターミナル法（昭和34年法律第136号）2条5項）等の物流施設を建設する場合に、公益上必要な建築物として都市計画法（昭和43年法律第100号）上の市街化調整区域における開発許可が不要とされている（都市計画法29条1項3号、施行令21条6号）。ただし現在では、2005年の「流通業務の総合化及び効率化の促進に関する法律」（平成17年法律第85号、物流総合効率化法）の施行によって、物流施設全般について都市計画法上の開発許可基準の緩和が認められるようになったため、この点での差異もほぼなくなりつつある。

（2）旧路線業者（特積み業者）の営業形態

上述のように、旧路線業者が行っていた事業は、今日では特別積合せ貨物運送として把握されている。特別積合せ貨物運送とは、①運行系統（発着地、発着時間）を定めて定期運送を行うものであって、②集荷した貨物を営業所または荷扱所（ターミナル）で仕分・積合せた上で、③運行系統で定めた路線間の幹線輸送を行い、④着地の営業所または荷扱所で荷卸し・積替えた上で、さらに小口に配送を行うものである（貨物自動車運送事業法2条6項）。

特積み貨物運送は、定期的な幹線輸送や自社ターミナルでの仕分・積合せが予定されているため、比較的事業規模の大きな企業によって行われている（図表1-3、1-4、1-5）。この中でも、おもに大手の事業者によって行われる宅配便事業、および、比較的重量または価格の大きい小口貨物を対象とする路線便事業は、一般消費者を含む不特定多数の荷主から貨物を引受け、全国にある自社のネットワークを使用して小口配送を行うという点に特色がある。

宅配便事業は、30kg以下の小口貨物を対象に行われる営業形態である。厳密には、輸送のモードはトラックに限られない（航空便や内航便も存在する）。また2007年以降は郵便事業株式会社（現日本郵便株式会社）の行う事業もこれに含まれる。

全国に290者ある特積み業者のすべてが全国に自社路線を有しているわけではなく、多

くの場合は特定した区間内において路線便事業が行われている。この場合、荷主はある程度固定した企業であることが多い。自社の路線以外に向けられた貨物を引き受けたときには、他社の路線を利用して運送を行う。この場合の契約形態についてはB. III. 1. で詳しく述べる。

また、大手の特積み業者であっても、すべての区間の輸送を自社の車両のみで行っているわけではない。距離の長い幹線輸送部分は、継続的に取引関係のある一般貨物自動車運送事業者に下請けさせることもあるようである。集荷配送および幹線輸送部分について他社を利用する場合には、事業許可申請書にその旨を記載する必要がある。

特別積合せ貨物運送を行う旨の申請がある場合であっても、申請後も継続して路線業を行っているわけではなく、実際には路線業を廃業しその他の一般貨物自動車運送事業者と同様の営業活動を行っていることもあるようである。もっとも、適正化事業における巡回指導では、運行系統、運行系統に配置する運行車数、運行日、最大最小の運行回数等を確認することとされている。

なお、路線業が成立するためには、発着地ともにある程度の量の貨物が必要となるが、このような条件を満たす区間にはすでに古くからの路線業者が路線便を運行しており、新規参入は難しいという傾向がある（図表1-9参照）。

保険に関しては、宅配便貨物を対象とした保険商品はなく、その一方で、運送会社の賠償額が一定額（通常は30万円）に制限されている。これに対して、宅配便以外の路線貨物については、小口貨物運送保険が存在する。これは、運送業者が同時に保険代理店として保険契約を締結するものであって、送り状原票を用いて申込みを行うことができる等、付保の手続が簡易化されている。この他、通常の運送保険を利用することもできる。

（3）一般貨物自動車運送事業者の営業形態（路線業以外）

先にみた規制緩和以降、参入業者数を大幅に増やしたのは、特積み以外の一般貨物自動車運送業者である（図表1-9）。これらのほとんどが中小零細企業であり（図表1-3、1-4）、貨物量の減少、新規参入による競争の激化によって、極めて困難な経営状況にあるとされている¹⁵。

¹⁵ 全日本トラック協会「日本のトラック輸送産業2012」12頁
(<http://www.jta.or.jp/coho/yusosangyo/yuso.html>, last visited 2013/03/04)。

図表 1-9 貨物自動車運送事業者数の推移¹⁶

単位：者

	特積	特積除く一般	霊柩	特定
昭和 50 年度末	379	28,253	1,387	1,127
平成 2 年度	297	36,485	1,856	1,434
平成 17 年度	279	56,695	4,211	871
平成 23 年度	290	57,601	4,594	598

これらの小規模事業者の営業形態にも様々なものがある。2011 年に国土交通省と全日本トラック協会が共同で行った調査（「トラック運送事業の運賃・原価に関する調査¹⁷」）では、車両台数 5～15 台の企業 151 者の約 6 割が、おもに真の荷主と直接取引をしていることが明らかとなった（図表 1-10）。このことから、車両の少ない小規模事業者の一定数は、特定の荷主にいわばぶら下がる形で営業をしていることが分かる。

図表 1-10 最もシェアの高い荷主

上段：件数、下段：構成比

	真の荷主	真の荷主の 物流子会社	元請等トラック 運送会社	利用運送 事業者	その他	合計
5～10 台	43	9	12	6	2	73
	58.9%	12.3%	17.8%	8.2%	2.7%	100%
11～15 台	50	7	16	3	2	78
	64.1%	9.0%	20.5%	3.8%	2.6%	100%

これに対して、同じように車両台数の少ない企業でも、特定の真荷主を持たずに他の運送会社（利用運送業者（水屋）を含む）の下請に入ることによって営業を行うものも一定数存在する（図表 1-10）。場合によっては、真荷主からみて 6 次、7 次下請企業によって実運送が行われることもあるようである¹⁸。もっとも、この場合でも、通常は元請となる運送会社は固定していることが多いとされる。この限りでは、少数の元請業者と大多数の小規模な下請業者という、いわゆるピラミッド構造が成立しているとの評価が妥当するだろう¹⁹。

なお、2003 年の下請法改正以降、運送業者間の元請・下請関係には下請代金支払遅延等防止法（昭和 31 年法律第 120 号、下請法）が適用されることとなっている。下請法は、①資本金 3 億円を超える法人事業者が資本金 3 億円以下の法人事業者または個人事業者を

¹⁶ 国土交通省自動車局貨物課「H23 年度貨物自動車運送事業者数（推移）」

（<http://www.mlit.go.jp/common/000231093.pdf>, last visited 2013/03/04）による。

¹⁷ <http://www.mlit.go.jp/common/000167957.pdf>, last visited 2013/03/04

¹⁸ 国土交通省「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン」1 頁

（<https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/gifu/yusou/kamotsu/torihikigaidorain.pdf>, last visited 2013/03/04）。

¹⁹ (株)ジェイアール貨物・リサーチセンター『日本の物流とロジスティクス』60 頁（成山堂書店、2004 年）。

下請事業者として使用する場合、②資本金 1 千万円超 3 億円以下の法人事業者が資本金 1 千万円以下の法人事業者または個人事業者を下請事業者として使用する場合に適用される。下請法は荷主との関係では適用されないため、2003 年の下請法改正と同時期に、不公正な取引方法として物流特殊指定を認める公正取引委員会告示(「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法」(平成 16 年公正取引委員会告示第 1 号))が施行されている。これは、荷主と運送業者の関係が、資本金額で下請法における元請・下請関係①②と同じ状況にある場合のほか、特定荷主が優越的地位にある場合にも適用される。これらの法令に関しては、国土交通省が 2010 年に「トラック運送業における下請・荷主適正取引推進ガイドライン²⁰」を定め、適正取引を推進している。

一方、大手またはある程度の車両台数を有している企業は、固定荷主のほか、様々な荷主または元請運送業者と取引を行っているようである。これらの企業の営業形態としては、まず、自社の荷主の貨物については基本的には自社の車両を利用し、繁忙期等、自社戦力で対応できない場合には他社の車両を使用して運送する。その一方、たとえば、自社の荷主の貨物を遠隔地へ輸送し、帰りは空荷になる可能性がある場合には、他社の貨物を下請運送することもある。この場合には、大手であっても中小企業の下請となることがあるため、業者間の関係は、いわゆるピラミッド構造であるとはいえない。

これらの企業は、需要に応じて車両を融通し合うために、あらかじめ互いにゆるやかな協力関係を結んでいるようである。なお、全日本トラック協会または各都道府県トラック協会には各部会²¹が存在し、業者間の情報交換が行われている(2013 年 3 月現在、鉄鋼部会、利用運送・積合部会、百貨店部会、タンクトラック・高圧ガス部会、セメント部会、生コンクリート輸送部会、ダンプカー部会、海上コンテナ部会、引越部会、重量部会、鉄骨・橋梁部会、鉄鋼部会がある)。

B. 貨物自動車運送事業における取引実態

I. 貨物自動車運送事業に関する調査の概要

1. 調査方法

貨物自動車運送事業に関しては、調査対象とすべき事業数が非常に多いため、数社を選定して質問票の送付とヒアリング調査を実施することとなった。これに先立ち、貨物自動車運送事業のおおよその実態を把握するため、流通経済大学法学部、野尻俊明教授(経済法)に対して事前調査を実施した(2012 年 10 月 2 日(火)および同年 10 月 23 日(火))。

2. ヒアリング調査

まずヒアリング調査は、2012 年 11 月 2 日(金)に大手の総合物流企業である A 社に対

²⁰ <https://www.tb.mlit.go.jp/chubu/gifu/yusou/kamotsu/torihikigaidorain.pdf>, last visited 2013/03/04

²¹ <http://www.jta.or.jp/association/img/aboutJTA.pdf>, last visited 2013/03/11

して、同年 12 月 10 日（月）に、一般貨物自動車運送事業者である B 社に対して、それぞれ実施した。さらに、2013 年 2 月 5 日（火）には特積み貨物運送の実態について把握するため、一般社団法人日本路線トラック連盟に対して、2013 年 3 月 1 日（金）にはトラック業界の全体像を把握するため、公益社団法人全日本トラック協会に対して、ヒアリング調査を実施した。

3. 質問票の送付と回答状況

質問票については、①特積みを除く一般貨物自動車運送事業として活動する企業（全 57,601 者）から 9 社、②特積み貨物運送を行っている企業（全 290 者）から 7 社を抽出し、回答を依頼した。①については 8 社、②については 3 社から回答があった。このほか、項目を限定した質問票を特積み業者 21 社に送付し、2 社から回答が得られた。

なお、宅配便運送および引越運送、さらに特定貨物自動車運送事業および貨物軽自動車運送事業については、特殊性が強いと思われるため、調査の対象からは除外した。

II. 荷主との間の契約について

1. 契約の締結

1. 1 一般貨物自動車運送事業者（特積み除く）

一般貨物自動車運送事業者と荷主との関係は、メーカーの物流子会社、特定の一社のみを荷主とする企業、不特定荷主から引き受ける企業、物流企業の下請けに入る場合等、様々であった。現時点では、求貨求車システムを利用して荷主を探すことは例外的で、多くの場合、荷主は経営者の人的な関係や営業活動によって獲得しているとのことである。

荷主との契約は、トラック自体の貸切ではなく特定貨物を対象とする形式（個品運送契約）で締結される場合が多く、貸切だけではなく一般積合せも行われていることがうかがわれる。ヒアリング調査によると、備車契約（貸切）か個品運送契約かという契約形式の相違は、配送する貨物量に応じたものに過ぎないようである。この他、大手の物流企業からは、荷主との間で業務委託契約を締結するとの回答があった。

継続的な荷主との間では、あらかじめ基本契約を締結することが多い。基本契約において、運賃に関する事項（区間運賃、貸切運賃等の取決め、キロトン運賃表、支払時期）、賠償に関する事項、期限の利益喪失事由、自動更新条項、反社会的勢力排除条項等を定める企業がある一方、具体的な内容を定めない企業もあった。運賃に関しては、変動幅が大きいため基本契約ではなく別途協定書等を作成する場合もある。

個々の運送契約（発送）を、標準貨物自動車運送約款に基づいて実施すると回答した企業は 3 社のみであった。それ以外では、荷主が作成した契約のひな型を利用する場合や荷主と個別に契約書や覚え書を作成する場合が多かった。メーカーの物流子会社と回答した企業は、発送に際して契約書等は作成していない。

1. 2 特別積合せ貨物運送

特積み貨物運送とそれ以外の一般貨物自動車運送事業との一般的な相違は、特積み貨物運送の場合には不特定多数の荷主を対象とするために、個々の荷主に対する依存度が相対的に低い点である。したがって、個々の運送契約はもっぱら標準貨物自動車運送約款に基づいて実施される。これに加えて、荷主作成のひな型、双方の覚え書を作成する場合もある。契約形態としては、個品運送のほか、備車契約、連絡運輸の引受けがある。

なお、継続的な荷主との間で基本契約を締結する点は、一般貨物自動車運送事業者の場合と同様である。基本契約書には、業務の範囲、運賃に関する事項、期限の利益喪失事由、賠償責任、解除事由、自動更新条項、反社会的勢力排除条項が定められる。

2. 運送書類等

運送の引受けに際しては、ほぼすべての会社が送り状を発行している。メーカーの物流子会社である企業からは、運送依頼書のみを発行するという回答があった。この他、納品書、出荷指示書、オーダー票、積荷明細等の発行が行われている。さらに、貨物引換証を発行するとした企業が2社あった。

書類を作成するのは、荷主の場合も回答企業の場合もあった。回答企業が作成する場合は、荷主からのオーダー票等に基づき作成・発行するようである。これらの書類の電子化の程度はまちまちであった。大手の企業では、原則として紙媒体との回答が多かった。電子化の方法としては、送り状のやり取りを電子媒体（出荷支援システム）で行うもの、運転者がハンディ・ターミナルを持参し情報を入力後コンピュータで処理するもの、荷主から出荷指示書を CSV データで受け取り、専用ソフトにアップロードするものがあった。やや特殊なものでは、紙媒体の積荷情報を運送人から荷受人に交付し、荷送人には電子データの積荷情報を送付するという回答があった。

荷受人への貨物の引渡しに際しては、受領書を作成・発行するとの回答がもっとも多かった。その他には、荷渡指図書、貨物引渡票等が発行される。電子化の程度、電子化の方法は先の回答とほぼ同じである。

3. 運送人としての契約上の責任について

3. 1 適用規範

荷主に対する運送人の責任に関しては、標準約款または荷主作成の契約のひな型によって処理されていると回答した1社と、そもそも契約書面を作成していないと回答した1社のほかは、何らかの事項について約款の内容を変更または修正するとの回答があった。もっとも、ヒアリング調査から把握できた実態によれば、取引に際して契約はあまり意識されておらず、とくに合意がない場合には標準約款（または認可約款）が適用されるという認識も共有されていないようである。

3. 2 責任期間

標準貨物自動車運送約款 38 条は、運送人の責任の始期について、「貨物を荷送人から受け取った時」と規定する。終期は明示的には規定されていない。この点について、各社の契約では、貨物の受取時から引渡時までとされている場合が多かった。荷受人の現場で行う仕分作業の段階まで責任を負うという回答もあった。

3. 3 責任の内容

3. 3. 1 滅失・損傷の場合

標準貨物自動車運送約款 39 条によれば、運送人は、自己または使用人その他運送のために使用した者が、貨物の受取り、引渡し、保管および運送に関し注意を怠らなかったことを証明しないかぎり、貨物の滅失、毀損または延着について損害賠償責任を負う。したがって、若干文言は異なるものの、商法 577 条と同様に過失推定責任原則が採用されている。

各社の規定では、不可抗力以外は責任を負う、原因の如何を問わず責任を負う、のように標準約款が適用される場合よりも荷主に有利に修正されているものが多く見られた。その一方で、軽過失については免責するというように標準約款を運送人側に有利なように修正している場合もあった。滅失・損傷について一切責任を負わないとの規定を設けている企業は 1 社もなかった。

3. 3. 2 延着の場合

延着についても、標準貨物自動車運送約款 39 条が商法 577 条と同様に過失推定責任原則を規定している。各社の対応は滅失・損傷の場合と同様である。

3. 4 損害の算定方法

標準貨物自動車運送約款 47 条によれば、貨物の全部滅失の場合には、「貨物の引渡すべきであった日の到達地の価額」が損害賠償額の算定基準となる（1 項）。これは、商法 580 条 1 項と同様の規定である。貨物が一部滅失または毀損した場合には、引渡しのあった日における引き渡された貨物の到達地価額と一部滅失または毀損がなかったときの貨物の到達地価額の差額が基準となる（2 項）。商法 580 条 2 項本文は、「引渡アリタル日ニ於ケル到達地ノ価格」と定めるのみであるため、商法よりも詳しい算定基準が明示されている。延着に関しては、商法 580 条 2 項但書によれば全部滅失の場合と同じ規定が適用されるため、引渡しはなされるべき日における貨物の到達地価格が賠償額となる。この規定に関しては、商法 580 条 2 項但書の「延着」とは、完全な状態での単なる延着ではなく、貨物が一部滅失または毀損の後に延着した場合に限られるとの理解が存在するところである。これに対して標準貨物自動車運送約款では、延着した場合については「運賃、料金等の総額」を限度とする旨が規定されている（5 項）。

標準貨物自動車運送約款 47 条 3 項は、商法 580 条 3 項と同様に、滅失によって支払いを免れた運賃、料金等を賠償額から控除する旨を規定する。加えて、標準貨物自動車運送約款 35 条 1 項では、運送人が責任を負う事由によって貨物が滅失した場合には、荷主に対して運賃を請求しないことが明示されている（商法 576 条と対比）。

商法 581 条と同様に、運送人の悪意または重大な過失によって貨物の滅失、毀損または延着が生じた場合には、一切の損害を賠償しなければならない（標準貨物自動車運送約款 48 条）。

この点に関しては、標準約款に基づく処理が行われている企業のほか、貨物の価額だけでなく販売機会を逸したことによる損害や廃棄手数料まで賠償すると回答した企業が複数あった。また、貨物の価格を、商品の在庫価格（販売価格）、荷受人の買取価格と定める企業もあった。

3. 5 賠償額の上限

標準貨物自動車運送約款では、具体的な金額または計算方法を提示して賠償額の上限が定められているわけではない（商法も同様）。各社からの回答でも、基本的には、賠償額の算定基準、すなわち滅失・損傷の場合には貨物の到達地価格、延着の場合には運賃等の総額が、同時に賠償額の上限とされている。

4. 運送人としての責任の実態について

4. 1 紛争処理の方法

実際に紛争が生じた場合の処理としては、ケースバイケースか、事後的な交渉、慣習によって解決している企業がほとんどであり（11 社）、契約または約款の規定通りに解決されると回答したのは 2 社のみであった。うち大手 1 社は、責任の所在が分からない場合にも、紛争コストを考慮して約款通りの責任を負っているとのことである。

4. 2 賠償額の基準

4. 2. 1 滅失・損傷の場合

3. 4 でみた契約または約款の定めにもかかわらず、実際には、荷主の申告価額、損傷貨物の修理費用、廃棄費用等についても賠償が行われていた。実損害額ではなく荷主からの請求額を賠償するという企業もあった。また実際の処理として、1 万円から 200 万円の範囲で賠償すると回答した企業もある。

4. 2. 2 延着の場合

延着の場合には、ほぼすべての企業が代替輸送または代替品調達費用を負担していた。さらに、遅延による逸失利益、工事人夫代、待ち時間の人件費等まで賠償の範囲に含まると回答した企業、2 万円から 10 万円の範囲で賠償に応じるとした企業があった。

4. 3 高価品・危険物の取扱い

4. 3. 1 高価品

標準貨物自動車運送約款 9 条は、「一 貨幣、紙幣、銀行券、印紙、郵便切手及び公債証券、株券、債権、商品券その他の有価証券並びに金、銀、白金その他の貴金属、イリジウム、タングステンその他の稀金属、金剛石、紅玉、緑柱石、琥珀、真珠その他の宝玉石、象牙、べっ甲、珊瑚及び各その製品 二 美術品及び骨董品 三 容器及び荷造りを加え一キログラム当たりの価格が二万円を超える貨物（動物を除く。）」を「高価品」として定めている。高価品については、商法 578 条と同様に、荷送人が申込みにあたって申告をしない限り損害賠償責任を負わない（標準約款 45 条）。

高価品に関しては、そもそも引き受けていない（引き受けたことがない）と回答した企業が 6 社あった。引き受けている企業に対し、どのような貨物を「高価品」として把握しているかを聞いたところ、とくに定めのない企業（4 社）のほか、明確に標準約款 9 条に依拠すると回答した企業（1 社）、最少輸送単位および一回の輸送の価額を基準とする企業（1 社）、一車両ごとの価額を基準とする企業（1 社）があった。高価品を引き受ける際の荷送人からの申告については、申告を求めるとした企業のほか、あらかじめ把握している、荷主による、申告は求めないという回答があり、業者によって対応は様々である。申告なく高価品を引き受けた場合の処理として、標準貨物自動車運送約款 45 条を適用すると回答した企業は 1 社のみであり、それ以外はその都度協議によって解決されている。損害について会社側が責任を負担すると回答した企業も 1 社あった。

4. 3. 2 危険物

標準貨物自動車運送約款は、「爆発、発火その他運送上の危険を生ずるおそれのある貨物」を「危険品」と定義し、荷送人の申告義務と、危険性について貨物の外部に明記する義務を定める（15 条）。運送人は、申告および明記のなかった危険品に関して、荷送人の費用のもとで、必要に応じていつでも取卸し、破棄その他運送状の危険を除去するための処分をすることができる（30 条）。

この点について、3 社は危険品を引き受けていない（引き受けたことがない）と回答した。それ以外の企業は、危険物の除去等の費用は明確に自社が負担すると回答した 1 社を除き、標準約款と同様に荷主負担で処理されていた。危険物の爆発等による損害の負担については、このような事例があまりないとのことで、事故の原因による、都度協議、荷主負担、自社負担等、結果が分かれた。

5. その他

5. 1 運送品処分権

標準貨物自動車運送約款には、運送品処分権（貨物の処分権）に関する規定がある（27 条、28 条）。指図権の内容、荷送人の指図権の消滅時期については、商法 582 条の規定と

ほぼ同じである。すなわち、荷送人または貨物引換証の所持人は、運送の中止、返送、転送その他の処分につき、運送人に対して指図を行うことができる。この権利は、貨物が到達地に達した後、荷受人がその引渡しを請求した時に消滅する（27条1項、2項）。標準約款では、運送上支障が生じるおそれがあるときには指図に従わないことが認められている等、商法よりも適用要件が明確化されている。

荷送人から指図があった際には、現実的に実行が困難な場合（たとえば、すでに備車に出しており対応できない、不可能な日程への配達日の変更）以外はほぼすべての依頼に対応するとの回答が得られた。商品発送後の対応は難しいとする企業は1社に止まる。これに対して、荷受人から依頼がある場合に関しては、依頼の内容によって対応が異なった。荷受人からの依頼に従うケースとしては、配達後に配送先を変更する場合はほとんどであった。一般的な対応としては、荷送人に連絡の上指示をあおぐという処理が多く見られた（明示しているのは、4社）。

5. 2 荷受人の確認・貨物の引渡し

5. 2. 1 荷受人の確認方法

引渡しの際に荷受人を確認する方法については、送り状等の記載にしたがい、氏名問答等で本人を確認、荷受人の工場等での現場渡し、事務所で受領印をもらう、看板等で判断との回答があった。多くの企業が、受領書を発行し、サインまたは押印によって受取りを確認していた。

5. 2. 2 誤渡し

誤渡しがあった場合には、速やかに引き取り再配達するとの回答が多かった（8社）。事故として報告書を提出し、回収はせずに販売してもらうとの回答もあった（1社）。

5. 2. 3 荷受人の所在不明・受取拒絶

荷受人の所在が分からない場合や受取りが拒絶された場合については、標準貨物自動車運送約款に規定がある（22～26条）。標準約款では、荷受人を確知できない場合、貨物の引渡しについて争いがある場合、または荷受人による受取拒絶等の場合につき、倉庫への寄託のほか、条件を満たしたときには供託、競売、任意売却という手段をとることができる（商法585条、586条と対比）。

この点に関して、標準約款の規定通りの処理をすると回答した企業は大手1社のみであり、その他の企業では、該当する事案が存在しないと回答した2社を除いて、荷送人に対して指示を依頼するという回答がほとんどであった。また、これらの企業は、受取拒絶等の場合について契約上の規定は存在しないと回答した。

5. 3 荷主からのクレームの時期

標準貨物自動車運送約款は、商法 588 条とほぼ同じの要件のもと（ただし、運賃の支払いは要件ではない）、荷受人が貨物を受領した場合の特別責任消滅事由を認める（46 条）。すなわち、荷受人が留保なく貨物を受け取った場合には滅失または毀損についての運送人の責任は消滅し、直ちに発見することのできない毀損または一部滅失のときであっても、引渡しの日から 2 週間以内に通知を発しない限り、同様に処理されることとされている。

この点について各社の反応をみると、まず、通常は貨物の滅失等についてのクレームは引渡し直後、遅くとも 3 日以内になされるようである。商法または標準約款における 2 週間という期間制限についてはとくに意識されておらず、数ヶ月後のクレームであっても各社とも対応している。1 年の時効期間を基準とすると回答した企業も 1 社あった。

実際のケースとしては、10 ヶ月後に破損発見の連絡があり修理を依頼されたという事案があった（対応は不明）。

Ⅲ. 受託した運送の実施について

この項目では、貨物自動車運送事業者が荷主から受託した運送を実際に実行する段階における契約関係について質問した。

1. 貨物自動車運送の実態について

1. 1 他社車両の使用

運送の実施に際しては、回答のあったすべての会社が、自社車両に加えて他社の貨物自動車も使用すると回答した。その中でも、自社車両をメインに運行する企業（回答のあったある企業の場合、自社は 9 割、他社は 1 割）と、もっぱら他社の営業戦力を使用して運送を行う企業（自社は 2 割、他社は 8 割との回答あり）があった。

他社使用の形態としては、他社の車両を運転手付きで借り切る形態（備車契約）との回答がもっとも多かった。さらに、ヒアリング調査の結果、業者間の契約関係としては運送の実行形態によって次のように分類できることが明らかとなった。

1. 2 元請・下請関係

他社を利用する場合のもっとも典型的な関係は、自社が元請運送業者となり他社に下請運送を行わせるという形態である。この場合には、元請運送業者が荷主に対して運送人責任を負い、下請業者は元請業者に対してのみ運送人責任を負う。元請運送業者は、貨物自動車利用運送事業者または貨物利用運送事業者である必要がある。ヒアリング調査によれば、元請運送業者と下請運送業者との間の運送契約に標準約款が適用されることはほぼ皆無であり、スポットで利用する場合には事前に契約条件を定めずに運行することもあるとのことであった。元請・下請関係については A. 2. 2. 2 (3) 参照。

1. 3 連絡運輸、共同運行

前述のように、特積み貨物運送の場合、基本的には、集貨、発ターミナルでの仕分・積合せ、定期便による幹線輸送、着ターミナルでの仕分、小口の配送までの一連の作業を自社で行うことが想定されている。しかし、すべての特積み業者が全国に定期路線を有しているわけではなく、たとえば、集貨した貨物の着地が自社の運行する路線にない場合には、他の特積み業者に幹線輸送と配送を依頼することがある。このように自社の路線以外を使用して輸送を行う場合、かつては連絡運輸に関する協定を締結し、認可を受ける必要があった（貨物自動車運送事業法旧 15 条）。この段階では、連絡運輸における法律関係はいわゆる相次運送（一通の運送状で複数の運送事業者が運送を引き継いで実行し、荷主に対して共同して責任を負うもの）として理解されていたものと思われる。

これに対して、2003 年に営業エリアに関する規制が撤廃され、運行系統を申請した路線以外の貨物の運送を単独で引き受けることができるようになったことから、かつてのような形式で連絡運輸協定を締結する必要はなくなった。そのため、今日における連絡運輸に関する協定は、いわゆる下請運送と同様のものとして理解されている。

また近年では、複数の特積み業者が共同して定期便を運行する形態（共同運行）も行われている²²。

2. 運送に貨物自動車以外を用いる場合について

貨物自動車以外の運送手段を利用して運送を実行することがあるかという質問に対しては、特積み以外の一般貨物自動車運送事業者のうちの 3 社が、貨物自動車以外の運送手段をまったく利用しないと回答した。これ以外の業者は、何らかの形で別の運送手段を利用して運送を実行していた（無回答 1 社）。ヒアリング調査によれば、自動車航送船によって特積み貨物運送における定期路線の一部区間を運送する場合もあるとのことである。なお、特積み業者がこれらの手段を利用して路線便を運行する場合には、第二種貨物利用運送事業についての事業許可が必要となる（貨物利用運送事業法 2 条 8 項、20 条）。ただし、自動車航送船を利用する場合は利用運送ではない。

IV. 代理や仲介の実態について

この項目では、まず、運送責任を負わない業者が運送契約の締結等に関与することがあるのかどうかを聞いた。そのような業者は関与しないと回答した企業がもっとも多く（7 社）、関与する場合の業者の種類として、他の物流事業者、大手の物流子会社、産業廃棄物の商社、国内貨物取扱事業者および通関等のフォワーダーとの回答があった。代表的な仲介者である水屋や求貨求車システムについて、明示的な言及はなかった。ヒアリング調査によれば、水屋や求貨求車システムを使用するのは、自社に営業力のない企業を中心との

²² 2012 年には、中堅の特積み業者 3 社（トナミ HD、第一貨物、久留米運送）によって共同運行会社が設立されている。

ことである。

次に、回答企業自身が仲介者となる場合があるかという問いに対しては、7社が「ない」と回答する一方、貨物の取扱いが分からない場合、荷主の要請があった場合、地方への中距離便（特積み以外一般の業者）の場合等について、他業者と荷主（元請）との間の仲介を行っている企業もあった。一般的に運送取扱業務を行っているとは回答した企業もあった（大手1社）。

V. 付随業務について

この項目は、回答企業が運送以外の付随的な作業（代金の取立て、費用の立替え、貨物の仕分け・梱包・荷造り、荷役、保険手配、検数・検量、検品、保管、在庫管理、出荷手配、流通加工）を実際にどの程度行っているのかを聞くものである。

回答の内容としては、多くの企業が、代金の取立て、費用の立替え以外のほぼすべての業務を行っていた。標準貨物自動車運送約款には、貨物の荷造りに関する義務を荷送人に課し（11条）、さらに積付用品も荷送人または荷受人が負担する旨の規定はあるが（17条2項）、回答では、2社を除くすべての企業が梱包や荷造りに関する業務を行っていた。反対に、標準約款（17条）では運送人の義務とされている荷役に関する義務を負わないとした業者もあった（1社）。

これらの業務を下請業者に委託することがあるかという問いに対しては、梱包業者に海外向けの特種梱包を委託する場合、専門の荷役業者に荷役作業を委託する場合が具体例として挙げられた。

VI. トラブル例

1. 直接の契約相手方以外との紛争解決

この項目では、直接の契約関係にない真の荷主等から、実運送人としての回答企業に対してクレームが行われることがあるかどうかを聞いた。ほとんどの企業が直接の交渉関係にはないとしたが、1社からは、荷送人が真の荷主の物流子会社の場合に直接真の荷主と交渉する例があるとの回答を得た。また、最新のトラックの位置情報を把握するために真の荷主と連絡を取り合う場合があるとの回答もあった。

ヒアリング調査によれば、水屋が元請となる場合には、荷主と実運送業者との間で交渉させることもあるようである。

2. 下請業者に対する求償に関する問題

この項目では、荷主（元請）に対して運送人としての責任を負う一方で、下請業者に対して求償できないことがあるかどうかを聞いた。このような例はないという回答が多かったが、求償できないケースとして、行方不明や倒産の場合、不可抗力による場合や回答企業側に責任がある場合が挙げられた。原則としてすべて保険で処理するため、求償するこ

とはほとんどないと回答した企業もあった（1社）。

3. 付随業務の履行に関するトラブル

付随業務に関するトラブルとしては、次のような回答があった。

- ・荷主との良品基準が曖昧かつ連絡不十分のため、ピッキングにおける検査時に判定ミスがある
- ・検品作業や保管作業において、検数をしたにもかかわらず、出荷時に数が合わず責任を負わされる場合がある
- ・加工業務の請負を行っているが、料金が後決めで時々トラブルになる
- ・荷卸し作業の誤りによる事故（混油、漏えい等）
- ・保管数量と帳簿上の在庫に差異が発生する場合がある
- ・流通加工作業のミス
- ・誤出荷
- ・破損事故、誤仕分

4. その他

その他のトラブル例には、次のものがあった。

- ・継続的取引で徐々に受注のタイミングがずれたり、遅くなったりしてトラックの手配に苦慮する場合がある
- ・通販物流での検品ミスおよび納期切れが発生した場合は、必ず賠償問題に発展する
- ・引渡後数日を経て品目に瑕疵ありとの連絡を受けたとき。工程における良品確認作業が不十分で発生時が分からないとき
- ・受注時と実際の作業内容が違う場合がある（受注したときは積地、着地、荷物種類、数量を聞いていただけであったが、現場では積込みを待たされたり、全量手卸しで棚入れ作業があった等）
- ・最近はないが、料金の支払い遅延により売掛金が増えてしまった
- ・荷役での事故後、保険会社への保険金請求は元請の自社が行うものの、保険会社が下請会社に対して直接賠償請求するケースあり
- ・荷主からの値下げ要請
- ・天候等による輸送障害があった場合、当社は代替輸送手段を用意しているが、その場合の費用について、本来は荷主負担とすべきだが、当社で負担することが多い
- ・外装容器（ダンボール）の軽微な破損であっても、全損扱いとして賠償を求められるケースがある
- ・荷主の希望する配達日時に届けられなかった場合のクレーム

Ⅶ. 意見・要望

本実態調査に対する意見・要望として次のものがあった。

- ・ 契約に縛られることで動きづらくなったり、荷主側から融通の効く同業者に変更される口実に使われるのではないかと不安になります。逆に契約自体が有名無実のような状況も考えられます。荷主がコンプライアンスを守るという性善説で作られるのであればあまり期待できない
- ・ まずは、商法条文がカタカナでなくなることを期待する

第2章 貨物鉄道運送

後藤 元

A. 貨物鉄道運送事業の概要

1. 鉄道事業法による規制

1. 1 鉄道事業法と鉄道営業法

貨物鉄道運送事業を規律する事業法としては、鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）が存在する。同法は、旅客鉄道運送事業、索道事業および専用鉄道の設置にも適用されるものであり、国土交通大臣による事業許可と監督権限のほか、主に鉄道線路等の施設や車両の検査・確認や安全管理規程の制定義務等の技術・安全面に関する事柄が定められている。

これとは別に、鉄道営業法（明治 33 年法律第 65 号）と同法 2 条 2 項に基づく国土交通省令である鉄道運輸規程（昭和 17 年鉄道省令第 3 号）があるが、これらは主に鉄道運送事業者と旅客・荷送人との間の権利・義務関係を定めるものであり、事業法というよりも商法の運送契約の規律を補完するものとしての色彩が強い。

1. 2 事業許可

鉄道事業法に基づく鉄道事業に関する事業許可としては、第一種鉄道事業、第二種鉄道事業、第三種鉄道事業の 3 種類がある（鉄道事業法 2 条 1 項、3 条 2 項）。第一種鉄道事業とは、「他人の需要に応じ、鉄道（軌道法（大正 10 年法律第 76 号）による軌道及び同法が準用される軌道に準すべきものを除く。以下同じ。）による旅客又は貨物の運送を行う事業であって、第二種鉄道事業以外のもの」（鉄道事業法 2 条 2 項）、そして第二種鉄道事業とは、「他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路（他人が敷設した鉄道線路であって譲渡を受けたものを含む。）以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業」（鉄道事業法 2 条 3 項）であり、貨物鉄道運送事業はこのいずれかにより行われることとなる（第三種鉄道事業は、「鉄道線路を第一種鉄道事業を経営する者に譲渡する目的をもって敷設する事業及び鉄道線路を敷設して当該鉄道線路を第二種鉄道事業を経営する者に専ら使用させる事業」（鉄道事業法 2 条 4 項）、自らが旅客または貨物の運送を行うことは含まれていない）。

1. 3 約款および運賃の規制

鉄道事業法の下では、旅客運送・貨物運送のいずれについても約款認可制は設けられておらず、標準約款も存在しない。また、運賃についても、旅客運送に関しては旅客運賃・料金の上限に関する認可制度が設けられているが（鉄道事業法 16 条）、貨物運送に関して

はそのような規制は存在しない。

なお、鉄道営業法 3 条により、運賃その他の運送条件は関係する停車場（駅）に公告した後でなければ実施できないこと、これらを加重しようとする場合には 7 日間以上の公告が必要であることが定められている。

2. 貨物鉄道運送業界の概要と業界構造

2. 1 事業者

2012 年 3 月末時点で貨物運送を行っている鉄道事業者としては、旧国鉄の貨物運送事業を引き継いだ日本貨物鉄道株式会社（以下、「JR 貨物」という）、各地の臨海工業地域における臨海鉄道会社 10 社のほか、民営鉄道が 11 社ある（民営鉄道の 11 社の中には、貨物運送の取扱いを廃止・休止している事業者も 3 社含まれている）¹。臨海鉄道会社は、いずれも JR 貨物が主要株主となっている第 3 セクター方式（その他の株主は地元自治体と当該臨海工業地域の企業等）の株式会社である²。

なお、このほかに大手メーカー等が原材料や製品等の輸送のために専用鉄道を設置していることもあるが、専用鉄道は「専ら自己の用に供するため設置する鉄道であって、その鉄道線路が鉄道事業の用に供される鉄道線路に接続するもの」（鉄道事業法 2 条 6 項）であり、鉄道事業法上の「鉄道事業」には含まれない。

2. 2 輸送量、輸送形態、輸送品目

2. 2. 1 輸送量

貨物鉄道運送は、2011 年度の輸送機関別の貨物運送全体の中では、輸送トン数ベースでは 3988 万 6000 トンで 0.8%、輸送トンキロ数ベースでは 199 億 9800 万トンキロで 4.7% を占めている³。また、2010 年度の数値であるが、JR 貨物とそれ以外の事業者（臨海鉄道と民営鉄道の合計）の輸送トン数は図表 2-1 の通り、また輸送トンキロ数は、図表 2-2 の通りであり、JR 貨物によるものが輸送トン数ベースでは約 71%、輸送トンキロ数ベースでは約 99% を占めている。

¹ 国土交通省ウェブサイト「貨物鉄道事業者の概況」

(http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000017.html, last visited 2013/2/6)。

² 国土交通省ウェブサイト「貨物鉄道事業者の概況」・前掲（注 1）、国土交通省ウェブサイト「貨物鉄道事業者の輸送実績（2009 年度・トンベース）」(<http://www.mlit.go.jp/common/000214610.pdf>, last visited 2013/2/6)、梅原淳『鉄道・貨物の謎と不思議』（東京堂出版、2012 年）12～13 頁を参照。

³ データは、国土交通省の「自動車輸送統計年報平成 23 年度分」、「鉄道輸送統計調査平成 23 年度分」、「内航船舶輸送統計年報平成 23 年度分」、「航空輸送統計年報平成 23 年度分」による（いずれも国土交通省のウェブサイト (<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/saisintoukei.html>, last visited 2013/03/02) から入手可能) による。

図表 2—1 鉄道貨物輸送トン数 (2010 年度) ⁴

	JR 貨物	それ以外	合計
コンテナ輸送	2044 万 6000 トン	269 万 9000 トン	2314 万 5000 トン
車扱輸送	1034 万 4000 トン	1015 万 8000 トン	2050 万 2000 トン
合計	3079 万 0000 トン	1285 万 7000 トン	4364 万 7000 トン

図表 2—2 鉄道貨物輸送トンキロ数 (2010 年度) ⁵

	JR 貨物	それ以外	合計
コンテナ輸送	184 億 5400 万トンキロ	—	—
車扱輸送	17 億 7400 万トンキロ	—	—
合計	202 億 2800 万トンキロ	1 億 7100 万トンキロ	203 億 9800 万トンキロ

2. 2. 2 コンテナ輸送と車扱輸送

なお、貨物鉄道運送の形態には上記の二つの図表にあるように、コンテナ輸送と車扱輸送の 2 種類がある。

コンテナ輸送とは、貨物をコンテナに入れて輸送する形態であり、貨物をコンテナごと鉄道のコンテナ貨車からトラックに（もしくはその逆に）積み替えることによって、発荷主の戸口から着荷主の戸口までコンテナ内の荷物を入れ替えることなく輸送することが可能なものである⁶。

他方、車扱輸送とは、貨物を直接貨車に積載して輸送する形態である。かつては貨物鉄道輸送の中心であったが、現在ではコンテナ輸送への転換が進み、車扱輸送による輸送量は減少している⁷。現在行われている車扱輸送は、特定の企業専用の石油・セメント等の工業物資の輸送が中心であり、輸送トン数は少なくないが（図表 2—1 参照）、輸送区間が限定されているため、輸送トンキロ数はコンテナ輸送に比して非常に少なくなっている（図表 2—2 参照）。なお、臨海鉄道を除く民営鉄道による貨物運送は、そのほとんどが車扱輸送によるものである⁸。

以上のようなコンテナ輸送と車扱輸送の違いは、貨物鉄道運送事業者と荷送人・荷受人との関係にも少なからぬ影響を与えているため、B 以下では、適宜コンテナ輸送と車扱輸送に区分して記述している。

⁴ 国土交通省鉄道局監修『数字でみる鉄道 2012』17 頁（運輸政策研究機構、2012 年）。

⁵ 国土交通省鉄道局監修『数字でみる鉄道 2012』・前掲（注 4）17 頁。

⁶ 国土交通省ウェブサイト「貨物列車の体系」（http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk2_000018.html, last visited 2013/2/6）。

⁷ 国土交通省ウェブサイト「貨物列車の体系」・前掲（注 6）。

⁸ JR 貨物以外の事業者の個別のトン数ベースの輸送実績（2009 年度）については、国土交通省ウェブサイト「貨物鉄道事業者の輸送実績（2009 年度・トンベース）」・前掲（注 2）を参照。

2. 2. 3 輸送品目

輸送品目の内訳としては、JR 貨物による運送（2010 年度）について見ると、コンテナ輸送に関しては、食料工業品が 315 万トン（15%）、紙・パルプ等が 310 万トン（15%）、積合せ貨物等が 212 万トン（10%）、化学工業品が 198 万トン（10%）、農産品・青果物が 182 万トン（9%）、他工業品が 157 万トン（8%）、化学薬品が 152 万トン（7%）、自動車部品が 81 万トン（4%）、家電・情報機器が 49 万トン（2%）、エコ関連物資が 35 万トン（2%）、その他が 351 万トン（17%）である。また車扱輸送に関しては、石油が 719 万トン（68%）、鉄道車両が 103 万トン（10%）、セメントが 67 万トン（6%）、石灰石が 61 万トン（6%）、その他が 99 万トン（9%）である⁹。

B. 貨物鉄道運送事業における取引実態

I. 貨物鉄道運送事業に関する調査の概要

貨物鉄道運送事業に関する調査としては、JR 貨物 1 社のみに対して質問票を送付し、同社から回答を得た。また、貨物鉄道運送事業に特殊な事項についての質問および質問票への回答についての補充質問のため、JR 貨物に対するヒアリングを 2013 年 1 月 10 日に実施した（資料として、同社の貨物運送約款（2012 年 10 月）、貨物連絡運輸約款（2011 年 7 月）、貨物表（2012 年 10 月）およびパンフレット類を受領した）。

臨海鉄道会社各社および民営鉄道会社各社による貨物運送については、輸送トンキロ数ベースでのシェアが 1%未満であること、また特に民営鉄道会社各社による貨物運送については、沿線の特定の需要企業のための輸送を行っているケースが多いと指摘されている¹⁰ことから、調査対象から除外したものである。なお、臨海鉄道会社各社については、これらの事業の中心が JR 貨物との間での連絡運輸であると考えられたことから、その内容については JR 貨物から聴取することとした。

II. 荷主との間の契約について

1. 契約の締結

1. 1 コンテナ輸送の場合

コンテナ輸送については、荷送人・荷受人のほぼ 100%が鉄道貨物利用運送事業者（いわゆる通運業者）であり、貨物利用運送事業者が事業許可を得るに当たって実運送事業者との運送に関する契約書の写しを国土交通大臣に提出しなければならないものとされている（貨物利用運送事業法（平成元年法律第 82 号）21 条 2 項、同法施行規則（平成 2 年運輸省令第 20 号）19 条 1 項 1 号）こととの関係で、運送契約が締結されていることを証明

⁹ JR 貨物ウェブサイト「JR 貨物データ」(http://www.jrfreight.co.jp/about/outline/main_data.html, last visited 2013/2/6) を参照。

¹⁰ 国土交通省ウェブサイト「貨物鉄道事業者の概況」・前掲（注 1）。

することを目的とする基本契約を締結している。

契約関係の具体的な内容は、この基本契約の枠内で行われる個々の運送契約によって規律されており、これらは **JR** 貨物の貨物運送約款および貨物連絡運輸約款に基づいて締結されている。

なお、鉄道貨物利用運送事業者は一定期間継続的に貨物を出荷することが想定されるため、**JR** 貨物との間で大口荷主として貨物の取扱条件および適用期間についての協定（貨物運送約款 1 条 2 項、65-70 条）を締結することが多い。この協定には、定型協定（**JR** 貨物が 1 日あたりの輸送わくを当該荷主のために定め、それに応じた定額の運賃を受け取るもの）と定量協定（月単位での出荷量を定め、それを上回る貨物を出荷した場合には割引運賃を、下回る貨物しか出荷しなかった場合には通常の運賃を適用するもの）の 2 種類があるが（貨物運送約款 66 条、69-70 条）、それによって定められる取扱条件とはいずれも運賃の割引に関するものであり、それ以外の条件（たとえば運送人の責任等）についての特別の条件を対象とするものではない。なお、貨物運送約款 3 条 2 号ウには、「荷主が特に…この約款に定める事項と異なる条件を付した」貨物については、**JR** 貨物が「運輸上の支障がないと認めて特に承諾した場合に限り、その承諾した条件により運送の引受け」をする旨が規定されているが、コンテナ輸送については、このような約款と異なる条件により運送が引き受けられることは基本的にはない。

1. 2 車扱輸送の場合

車扱輸送については、かつては鉄道貨物利用運送事業者を荷送人として契約が締結されていたが、現在では石油やセメント等の工業物資の輸送が中心であり、特定の企業専用の運送という色彩が強いため、鉄道貨物利用運送事業者を介さずに真の荷主である企業を荷送人として直接契約することが多く、荷受人も同様に真の荷主である（荷送人と荷受人が異なることはある）。この場合には、貨物利用運送事業法の要請からの基本契約が締結されることはないものの、大口荷主として定型協定または定量協定が締結されることが多い。これらの協定の内容は、コンテナ輸送の場合と同様である。

車扱輸送の場合も、個別の運送契約は、**JR** 貨物の貨物運送約款および貨物連絡運輸約款に基づいて締結されている。スポットでの契約としては、他の鉄道事業者の鉄道車両自体を輸送する場合や、大型変圧器等の特大貨物を輸送する場合などがある。なお、車扱輸送の場合には、貨物運送約款 3 条 1 号キにいう「荷主が特に…この約款に定める事項と異なる条件を付した」貨物について、**JR** 貨物が「運輸上の支障がないと認めて特に承諾した場合に限り、その承諾した条件により運送の引受け」をすることも、稀ではあるが、全くないわけではない（たとえば、**JR** 貨物の事業許可区間以外の区間への運送の申込みがあり、臨時許可を取得して運送を引き受ける場合などである）。

1. 3 補足

JR 貨物による貨物の取扱区分は、コンテナ貨物と車扱貨物の 2 種類のみであり（貨物運送約款 2 条 1 号）、それ以外の方式で貨物運送を引き受けることはない。コンテナ貨物か車扱貨物かは車両単位の問題であり、1つの列車の編成にコンテナ貨物の車両と車扱貨物の車両が併結されることもある。

2. 運送書類等

2. 1 コンテナ輸送の場合

コンテナ輸送については、個々の運送の申込みは、荷送人が JR 貨物の情報システム（IT-FRENS）（貨物運送約款 14 条 1 号）にインターネットその他情報通信技術を利用する方法により接続した端末機（具体的には、利用運送事業者の社内のコンピュータ一等である）に、所定の事項及び運送に必要なその他の事項を入力することにより行われ（貨物運送約款 32 条の 2 第 1 項）、JR 貨物は、これによって入力されたデータを荷送人に開示している。

また、着駅に到着した貨物は、荷受人が、接続端末機へ受取りの登録を入力することにより引き渡されている（貨物運送約款 35 条 2 項）。なお、引渡時期は、「IT-FRENS に受取りの登録がされたとき」である（貨物運送約款 35 条 3 項）。

以上のように、コンテナ輸送においては、書類は全て電子化されている。

2. 2 車扱輸送の場合

車扱輸送については、個々の運送の申込みは、荷送人が貨物運送状を提出することによってなされる（貨物運送約款 20 条 1 項）。

また、着駅に到着した貨物は、貨物運送状に荷受人の受領印を受けて引き渡されている（貨物運送約款 28 条 2 項）。なお、引渡時期は、「貨車からの取卸しが終わったとき」である（貨物運送約款 28 条 3 項）。

以上について、書類が電子化されていることはない。

3. 運送人としての契約上の責任について

3. 1 適用規範について

運送人の責任に関する適用規範としては、商法、鉄道営業法、鉄道運輸規程の定めがあるほか、コンテナ輸送、車扱輸送のいずれにおいても、個別の運送契約は JR 貨物の貨物運送約款および貨物連絡運輸約款に基づいて締結されており、貨物運送約款 3 条 1 号キおよび同条 2 号ウによる引受けがなされる場合を除いて、運賃以外の条件についてそれとは異なる合意がなされることはない。

3. 2 運送人としての責任期間について

3. 2. 1 責任期間

JR 貨物が運送人として運送責任を負う期間は、貨物の受取時から引渡時までである。

たとえば、コンテナ輸送の場合には、貨物の受取時期は原則として「貨車に積み込むとき」（貨物運送約款 35 条 3 号）であるため、コンテナがトラックで駅構内に運び込まれた後、貨車への積込が開始されるまで駅構内に置かれている間は、JR 貨物は運送責任を負っていないことになる。コンテナを駅構内に置かせているのは、JR 貨物が寄託を受けているわけでもないとのことであり（貨物運送約款 41 条にいう駅構内でのコンテナ貨物の（保管ではなく）留置に該当し、一定期間は無料、当該期間を超えるとコンテナ貨物留置料を収受している）、法的性質としては、場所の使用貸借または賃貸借という整理になるものと思われる。

貨物運送約款においては、運送人としての責任期間を貨物の受取時から引渡時までとする旨が直接定められているわけではないが、鉄道運輸規程において、貨物を託送しようとする者は鉄道事業者の許諾を受けて「自己ノ責任ヲ以テ」貨物を託送するまで駅に留置することができ（鉄道運輸規程 47 条 1 項）、この場合鉄道事業者は「留置料」を請求できる（鉄道運輸規程 47 条 2 項）ものとされている一方で、貨物の運送を引き受けた鉄道事業者は、直ちに運送をすることができない場合であっても、「特約ヲ以テ」当該貨物を受け取ることができ（鉄道運輸規程 56 条 1 項第 1 文）、この場合鉄道事業者は「保管料」を請求できる（鉄道運輸規程 56 条 2 項）ものとされていることから、このように解されている。

3. 2. 2 貨物の受取時期

コンテナ輸送の場合の貨物の受取時期は、原則として「貨車に積み込むとき」（貨物運送約款 35 条 1 項 3 号）である。これは、駅構内に置いてあるコンテナを貨車に積み込むためにフォークリフト等で持ち上げた時点のことであり、積込作業中の事故は JR 貨物の責任であることを意味している（トラックからの積降しや駅構内での留置場所の移動は含まれない）。なお、「貨物の貨車への積込み及び貨車からの取卸し等の作業を荷主の負担とする駅の場合」には「貨車への積込みを終了したとき」が受取時期とされ（貨物運送約款 35 条 1 項 2 号）、この場合には積込作業中の事故について JR 貨物は責任を負わないこととなるが、このような駅は 1 駅のみである（2013 年 1 月現在）。

車扱輸送の場合の貨物の受取時期は、「貨車への積込みを終了した時」である（貨物運送約款 25 条）。

3. 2. 3 貨物の引渡時期

コンテナ輸送の場合の貨物の引渡時期は、「IT-FRENS に受取りの登録がされたとき」である（貨物運送約款 35 条 3 項）。ただし、IT-FRENS への受取りの登録は、荷受人である利用運送業者が、JR 貨物からの IT-FRENS 上での表示による到着通知（貨物

運送約款 14 条 1 号) を見て、利用運送業者の社内のコンピューター等である接続端末機に受取りの登録 (貨物運送約款 35 条 2 項) をし、これが IT-FRENS のシステムに反映されることにより行われるので、荷受人側のトラック運転手へのコンテナの物理的な引渡しが行われるのは、現実にはこの IT-FRENS への登録時期よりも後の時点となる。

車扱輸送の場合の貨物の引渡時期は、「貨車からの取卸しが終わったとき」である (貨物運送約款 28 条 3 項)。

3. 3 貨物の滅失・損傷に対する契約上の責任について

貨物の滅失・損傷に対する責任は、商法、鉄道営業法、鉄道運輸規程の定めによって規律されており、JR 貨物の貨物運送約款には、これに関する規定は存在しない。

3. 4 貨物の延着に対する契約上の責任について

貨物の延着に対する責任は、商法、鉄道営業法、鉄道運輸規程の定めによって規律されているが、JR 貨物の貨物運送約款には、鉄道運送の速度向上等を背景に、延着の基準となる引渡期間 (鉄道営業法 12 条 1 項) について鉄道運輸規程が定める引渡期間 (鉄道営業法 12 条 2 項、鉄道運輸規程 31 条) を短縮する規定が設けられている (貨物運送約款 31 条 1 項 2 号、42 条)。

3. 5 荷主に対する損害賠償額の算定方法について

荷主に対する損害賠償額の算定方法について、JR 貨物の貨物運送約款には特段の規定は存在しない。

3. 6 荷主に対する損害賠償額の上限について

鉄道運輸規程においては、要償額の表示がない場合について、高価品の滅失・毀損に関し、1 キログラム当たり 4 万円、1 口当たり最高 400 万円の責任限度額が定められている (鉄道営業法 11 条ノ 2 第 2 項、鉄道運輸規程 73 条 2 号)。この責任限度額は、悪意または重過失による滅失・毀損の場合には適用されない (鉄道営業法 11 条ノ 2 第 3 項、鉄道運輸規程 73 条柱書)。JR 貨物の貨物運送約款においては、これ以上に運送人としての責任を限定する規定は設けられていない。

なお、貴重品 (貨物表第 4 表「貨物品目分類表」46 において、高価品の定義 (鉄道運輸規程 28 条) とほぼ同内容の品目が規定されている) については、10 割の割増運賃が定められている。

3. 7 危険品について

特殊な貨物についての特別の定めとしては、危険品 (貨物表第 5 表「危険品品名表」)

に関して、荷送人が JR 貨物に提供すべき情報について（貨物運送約款 49 条、49 条の 2）、荷送人が行う接続端末機への入力における内容の誤り及び提出した書面における記載過誤により当社に生じた損害の責は荷送人が負うものとする旨（貨物運送約款 49 条の 3）等の規定が設けられている（貨物運送約款 47－59 条）。

4. 運送人としての責任の実態について

4. 1 貨物の滅失・損傷・遅延に対する責任の実態について

コンテナ輸送については、複合一貫輸送の形態上、貨物の滅失や損傷の原因が特定されない場合は、荷送人との交渉により処理されている。

4. 2 荷主に対する損害賠償額について

貨物の滅失・損傷・遅延に対する損害賠償責任の範囲・費用については、個々の事故の内容に基づいて精査の上、対処している。その基準は、商法 580 条の定めに従い、引渡日または引渡しがなされるべきであった日における到達地の価格によることとなる。なお、荷送人が要償額を表示した場合には、鉄道事業者は反証に成功しない限り全部滅失の場合には表示額までの損害賠償責任を負うものとされているが（鉄道営業法 11 条、11 条ノ 2 第 1 項）、要償額の表示が実際に行われることはない。

要償額の表示がない場合、高価品については 1 キログラム 4 万円の責任限度額（鉄道運輸規程 73 条 2 号）が適用されることになるが、高価品に該当する貨物は、あまり多くない。しかし、概念上は高価品に該当しなくても、貨物によってはコンテナ 1 つで総額 1 千万円を超えるものになることはあり得る。なお、特殊な貨物については、利用運送事業者から事前に輸送の可否の問い合わせがなされる場合もあり、そのような場合には貨物の内容や価格が判明することもある。

4. 3 保険による処理について

JR 貨物は、貨物ごとではなく、包括的に責任保険に加入している。

コンテナ輸送の場合には、鉄道貨物利用運送事業者が責任保険または貨物保険をかけていることもあるが、その背後の真の荷主が貨物保険をかけているかは把握していない。貨物保険者から請求権代位による求償を受けることもある。

5. その他

5. 1 荷主の指示による運送の変更について

運送の引受後に、荷送人から、運送の中止、返送、荷受人の変更等の指図を依頼されることはあり、運輸上の支障を生ずるおそれがあるときは、指図に応じないことがある（貨物運送約款 13 条 3 項）。受け付ける指図の種類も規定している（貨物運送約款 27 条、39 条）。

指図は荷送人からのみ受けることとしており（貨物運送約款 13 条 1 項）、荷受人から配達先の変更、荷受人の変更等を依頼された場合は荷送人を介して応じることとなる。

5. 2 荷受人への貨物の引渡しについて

5. 2. 1 荷受人への貨物の引渡しの手続

コンテナ輸送の場合、着駅に到着した貨物は、**JR 貨物**からの **IT-FRENS** 上での表示による到着通知（貨物運送約款 14 条 1 号）を見た荷受人が、接続端末機（荷受人の社内のコンピューター等）に受取りの登録を入力することにより引き渡されている（貨物運送約款 35 条 2 項）。

車扱輸送の場合、着駅に到着した貨物は、貨物運送状に荷受人の受領印を受けて引き渡されている（貨物運送約款 28 条 2 項）。

なお、いずれの場合についても、確認が不可能である場合を除いて、荷受人の申し出により、貨物の引渡しに際して、貨物の滅失・毀損・延着に関する証明に応じる旨が定められている（貨物運送約款 15 条 2 項）。

5. 2. 2 荷受人以外の者に誤って貨物を引き渡した場合の処理

コンテナ輸送の場合は、荷受人は鉄道利用運送事業者に限定されているため、誤って荷受人以外の者に引渡をする事態はほとんどないものと考えられている。そのような事案が生じた場合には、都度協議し対処することとなる。

また、車扱輸送の場合も、荷受人は 1 名に限定されているため、荷受人以外の者に引渡すことは想定されていない。

5. 2. 3 荷受人の所在不明、荷受人による受取拒絶

コンテナ輸送の場合は、荷受人は鉄道利用運送事業者に限定されていること、車扱輸送の場合は 1 名であることから、荷受人が所在不明である場合は想定しておらず、滅失・毀損以外の理由で貨物の受取りを拒絶される場合もない。仮にそのような事案が生じた場合には、商法、鉄道営業法、鉄道運輸規程の規定によることとなる。また、貨物運送約款 16 条は、荷受人の都合により引渡しに支障が生じた場合で、期間を定めて荷送人の指示を求めたが期間内に荷送人の指示がない場合、または、貨物の性質上、荷送人の指示を待つことにより、著しくその価格が減少するおそれがある場合には、**JR 貨物**で競売に付し、または **JR 貨物**が適当と認める処置をすることがある旨を定めている（後者の処置としては、社内規程により主に放棄が規定されている）。

5. 3 荷主からのクレームの時期について

荷送人からの貨物の運送をめぐるクレームの時期について、契約上の制限は設けられていない。実際にクレームがなされる時期も様々であり、貨物の引渡後 1 ヶ月を経過してか

ら貨物の毀損にかかる事故の報告がなされることもある。なお、商法 588 条の責任の特別消滅事由については、運賃の支払いは一般的に荷送人による後払いとしており、荷受人から運賃を収受することはないため、適用されることはほとんどない。

Ⅲ. 受託した運送の実施について

1. 鉄道運送の実態について

1. 1 線路利用について

2012 年 4 月 1 日現在での JR 貨物の営業区間 8,337.5km のうち JR 貨物が第一種鉄道事業者として自ら線路を敷設しているのは 44.8km のみであり¹¹、それ以外の区間は JR の旅客各社や JR から経営を引き継いだ第 3 セクターが保有する線路を利用する第二種鉄道事業として行われている（いわゆる私鉄の線路を利用していることはない）。これは、国鉄民営化時に JR 貨物の負担を軽減するため、旅客各社が線路・設備を保有し、JR 貨物は貨物鉄道の運行により生じる追加コスト（線路整備費用等）のみを旅客各社に対して負担するものとされたことによるものである。JR 貨物が自ら線路を敷設しているのは、各地の貨物ターミナルから近隣の分岐点までの間等、貨物鉄道しか運行していない区間である（ただし、現在は貨物鉄道しか運行していなくても、JR 貨物ではなく JR 旅客各社が線路を保有している区間も存在する）。

第二種鉄道事業として行われている区間については、線路使用契約が第一種鉄道事業者との間で締結されている。

1. 2 他の貨物鉄道事業者との連絡運輸について

JR 貨物は、臨海鉄道会社各社との間のほか、貨物運送を行っている民営鉄道の一部との間で連絡運輸を行っている（なお、臨海鉄道会社の営業区間は短いため、当該区間だけで完結する運送はほとんどない）。臨海鉄道会社各社との間の連絡運輸ではコンテナ輸送（ケミカルタンクコンテナ等が多いが、一般貨物もある）と車扱輸送の両方があるが、民営鉄道との間では車扱輸送のみが行われている。

連絡運輸については、JR 貨物と荷送人との契約に適用されるものとして貨物連絡運輸約款があり、JR 貨物と連絡運輸を行っている他の鉄道事業者とその荷送人との間でも同内容の約款が適用されている。また、JR 貨物と他の鉄道事業者との間では、連絡運輸契約が締結されており、約款変更の事前通知義務等が規定されている。

この連絡運輸は、相次運送（通し運送）であると理解されている。貨物の滅失・毀損・延着による損害についても、関係運輸機関が連帯責任を負うものとされており（貨物連絡運輸約款 61 条）、商法 579 条の規律は修正されていない。事故が発生した区間を特定できる場合に当該区間以外の運送を担当した事業者は免責される旨を約定する必要性を感じて

¹¹ JR 貨物ウェブサイト「会社概要」(<http://www.jrfreight.co.jp/about/outline/company.html#01>, last visited 2013/02/08)。

いない理由としては、コンテナ輸送の場合には（脱線事故等を除いて）貨物の破損がどの区間でなぜ生じたのかは不明であることが多いこと、車扱輸送で運送される石油やセメント等については貨物の毀損ということが生じにくいことが挙げられた。

連絡運輸の場合の運賃は、発地の鉄道事業者が全区間分をまとめて荷送人から受け取って、他の事業者を支払っている。この清算は月ごとに行われるが、それに際して商法上の交互計算を意識していることはない（連絡運輸を行っている事業者の債権者から差押えがされる可能性も意識していない）。

なお、鉄道事業者以外の運送業者との間での連絡運輸として、青函トンネル内部においては危険品を積載できないために危険品をトラックに積み替えて青函フェリーで輸送する場合の、トラック業者との間の連絡運輸がある（貨物連絡運輸約款 3 条 1 項 4 号の「自動車線」。同約款 1 条 1 項（注）も参照）。

1. 3 専用線および専用鉄道について

メーカーの工場等の敷地から **JR** 貨物の貨物駅まで専用線（貨物運送約款 11 条 1 項）が引かれている場合には、専用線契約が締結されており、この場合の **JR** 貨物の荷主は専用線事業者となっている

この専用線は駅構内の側線であり（貨物運送約款 11 条 1 項）、専用線内での鉄道による貨物の移動は駅構内での入替作業のような位置づけになる。専用線内の移動は、専用線契約によって側線を敷設しているメーカー等が担当することとなっているが、**JR** 貨物が委託を受けて行っていることもある。この場合は、**JR** 貨物は専用線契約に基づいて作業料を受け取っている。

専用線からの貨物や専用線への貨物の受取時期と引渡時期は、それぞれ、専用線から **JR** 貨物の駅構内に引き出したときと駅構内から専用線に引き入れたときとされており（貨物運送約款 11 条 1 項 2 号）、**JR** 貨物は専用線内の移動を受託している場合であっても運送人としての責任は負っておらず、貨物運送約款も適用されない。この点の取扱いは、専用鉄道との関係にも準用されている（貨物運送約款 11 条 2 項参照）。

1. 4 車扱輸送について

車扱輸送に用いられる貨車には、**JR** 貨物所有の貨車と私有貨車とがあるが（貨物運送約款 2 条 1 号ア（ア））、2012 年のダイヤ改正以降、**JR** 貨車は一部の特大輸送に用いられるものがある程度で、ほとんど稼働していない。

車扱輸送の法的構成は、**JR** 貨車を利用する場合も私有貨車を利用する場合も、あくまで貨物の運送であり、その貨物を積載している車両の所有者に違いがあるにすぎない。したがって、**JR** 貨車の場合に荷主が貨車ごとチャーターしていると構成しているわけではなく（備船の場合に適用規範が異なる外航海運と異なって、そのように構成することに特にメリットはないと思われる）、また私有貨車の場合に、**JR** 貨物が荷主の私有貨車を賃借

しているわけでも（私有貨車の「JR 貨物の車籍への編入」（貨物運送約款 2 条 1 号ア（ア））は、運行管理上のためのものであり、貨車の賃貸借等を意味していない）、私有貨車自体が貨物であってそれを運送していると構成しているわけでもない（ただし、私有貨車を空荷で返送する場合には、私有貨車自体を貨物として運送していることになり、別途運賃がかかる（貨物運送約款 29 条）。私有貨車を返送する際に、他の荷主の貨物を乗せることはない）。

貨車は本来鉄道事業者が準備しなければならないものという理解であり、荷主が貨車を保有している場合には、その分運賃を割り引いている。

1. 5 コンテナ輸送について

1. 5. 1 JR コンテナと私有コンテナ

コンテナ輸送に用いられる車両は、現在すべて JR 貨物が保有している。このコンテナ車に積載されるコンテナには、JR 貨物が保有するコンテナのほか、液体用のタンクコンテナや冷凍・冷蔵設備付コンテナ等の私有コンテナがある（なお、私有コンテナのオーナーの中には、その所有するコンテナを他の事業者に賃貸している者も存在する）。

コンテナ輸送の法的構成は、車扱輸送の場合と同じく、JR コンテナを利用する場合も私有コンテナを利用する場合も、あくまで貨物の運送であり、貨物が積載されているコンテナの所有者に違いがあるにすぎない（私有コンテナを利用した場合には運賃が割り引かれる）。ただし、JR コンテナについては、鉄道運送の前後における貨物の集荷・配送等のために鉄道貨物利用運送事業者がコンテナを駅から持ち出すことがあり、このために鉄道貨物利用運送事業者との間でコンテナ使用に関する協定を締結し（貨物運送約款 46 条 2 項）、持出が一定期間を超えた場合にはコンテナ使用料を収受している。

コンテナへの貨物の混載やバンニング・デバンニングは、JR コンテナの場合も私有コンテナの場合も鉄道貨物利用運送事業者が行っており、JR 貨物が行うことはない。コンテナへのバンニング・デバンニングは、原則として駅以外の場所で行うものとされており（貨物運送約款 34 条 1 項）、例外的に繁忙期等において駅構内で行われる場合も、JR 貨物は関与しない。また、コンテナのコンテナ車への積込作業についても、JR コンテナの場合と私有コンテナの場合とで違いはない。

JR コンテナと私有コンテナの違いとしては、鉄道貨物利用運送事業者による配送が終了した後は、JR コンテナの場合には JR 貨物の駅に返却されるのに対して、私有コンテナはそのオーナーの責任で保管される点と、JR コンテナのメンテナンスの責任は JR 貨物にあるが、私有コンテナのメンテナンスは、私有コンテナ作成時に締結する私有コンテナ基本協定書において、そのオーナーの責任とされている点が挙げられる。

1. 5. 2 コンテナ営業所・オフレールステーションについて

JR 貨物によってコンテナ貨物の取扱いが行われる場所としては、コンテナ貨物駅のほ

か、コンテナ営業所とオフレールステーション（以下、ORS とする）がある（貨物運送約款 2 条（3）ア。いずれも「駅」として扱われている）。

コンテナ営業所は、コンテナ貨物の取扱開始（1959 年）から 10 年ほど経過した際に、東京や大阪等の主要駅においてコンテナ専用列車を導入したが、当時は車扱輸送の方が多く、駅構内にコンテナ用の作業場所が少なかったため、駅の飛び地という形で設置されたものであり、現在では全国で 3 カ所のみが残っている。コンテナ営業所は線路に全くつながっておらず、貨物駅までは JR 貨物がトラックを用いた利用運送によりコンテナを輸送しているが、この区間も貨物鉄道運送として扱われており、JR 貨物の貨物運送約款が適用されている（貨物運送約款 10 条 2 項による）。貨物の受取時期に関する貨物運送約款 35 条 1 項 3 号は、明文の規定はないが、「貨車に積み込むとき」ではなく、「トラックに積み込むとき」と読み替えることになる。料金については、コンテナ営業所を利用する貨物については、コンテナ営業所料金（コンテナ 1 個あたりの定額で計算する）を収受している。

他方、ORS については、2 種類が存在している。まず 1 つは、国鉄末期の 1986 年 11 月以降、鉄道事業を廃止した駅について、顧客サービスのために設置したものであり、元々は貨物駅であったため、旅客鉄道の線路は近くに存在している（ただし、JR 貨物発足以降線路がない場所に ORS を設置した例も 1 カ所だけある）。この ORS と貨物駅との間では、利用運送事業者による貨物取扱駅までの集配行為として、トラックによる運送が行われている。もう 1 つは、鉄道事業法上は鉄道貨物駅ではあるが、列車設定をしていない駅でコンテナを取り扱っている場合であり、この場合には、鉄道事業法上の駅である ORS と貨物駅との間のトラック輸送は、JR 貨物による利用運送として行われており、貨物運送約款が適用されている。

2. 運送に鉄道以外を用いる場合について

2. 1 鉄道以外の輸送モードによる実運送

JR 貨物が鉄道以外の実運送を行うことはない。

2. 2 鉄道以外の輸送モードによる利用運送

JR 貨物が、貨物自動車または内航海運（一般的にはフェリー）を用いた利用運送を行うことはある。これらが用いられるのは、事故等により代替輸送を行う場合のほかは、Ⅲ. 1. 5. 2 に記載したコンテナ営業所・ORS と貨物駅との間のトラック輸送の場合である。

なお、フェリーや高速 RORO 船を用いた中国・韓国との間での国際海陸複合輸送（Sea & Rail, Rail & Sea & Rail）¹²は、鉄道貨物利用運送事業者による複合運送商品であり、JR 貨物はその中の国内鉄道運送部分のみを実運送人として担当しているものであるため、国際海上運送部分や中国・韓国内の陸上運送部分について運送人として責任を負うことは

¹² JR 貨物ウェブサイト「国際物流」

（<http://www.jrfreight.co.jp/transport/service/international/index.html>, last visited 2013/02/08）を参照。

ない。なお、JR コンテナを用いた運送については、国際海上運送部分についてコンテナを賃貸していることになる。

IV. 代理や仲介の実態について

コンテナ輸送については、複合一貫輸送の形態上、JR 貨物と真荷主との間に鉄道利用運送事業者がほぼ 100%介在しているが、JR 貨物と鉄道利用運送事業者との間に他社が介在することは稀である。

他方、車扱輸送については、かつては鉄道貨物利用運送事業者を荷送人として契約が締結されていたが、現在では石油やセメント等の工業物資の輸送が中心であり、特定の企業専用の運送という色彩が強いため、鉄道貨物利用運送事業者を介さずに真の荷主である企業を荷送人として直接契約することが多い。

なお、荷主と他の物流業者（臨海鉄道会社や集貨・配送を行うトラック業者等）との間の契約締結に関して、JR 貨物が運送を引き受けずに代理や仲介のみを行うことは、ほとんどない。

V. 付随業務について

1. 荷主に対して提供している運送以外の業務

運送以外の業務で荷主に対して提供しているものはあるかとの質問に対しては、付随業務は行っていないとの回答がなされたが、コンテナ輸送の場合のコンテナの貨車への積込みおよび貨車からの取卸しは原則として JR 貨物が行っている（貨物運送約款 38 条 1 項）。

2. 貨物の運送または付随業務に関連した下請業者の利用

下請業者に業務を委託する場合としては、駅構内の入換作業、コンテナの貨車への積込み、貨車から取卸しの作業などがある。

VI. トラブル例

1. 直接の契約相手方以外との紛争解決

コンテナ輸送の場合で、事故の発生が JR 貨物の起因によることが明らかな場合など、事故の内容次第では JR 貨物と鉄道貨物利用運送事業者と真荷主を交えた三者間、または真荷主との直接の交渉により紛争を解決することはある。ただし、小さな案件については、鉄道貨物利用運送事業者を経て JR 貨物に請求が来ることもある。

2. 下請業者に対する求償に関する問題

事故の発生が下請業者のみに起因することが明確である場合には、下請業者に求償することを基本としている。

3. 付随業務の履行に関するトラブル

付随業務の履行に関するトラブルについては、荷主に対して付随業務は提供していない（のでトラブルはない）との回答がなされた（ただし、コンテナの貨車への積み込み等を JR 貨物が行っていることについて、V. 1. を参照）。

4. その他

実務的に困る問題の一例として、複合一貫輸送の形態をとるコンテナ輸送において見られる、損害の発生の原因者が明確ではない事例への対処が挙げられる。

VII. 意見・要望

輸送機関を問わず、荷主側の発言力が大きく、物流事業者側の力が弱いというのが現状であるため、商法改正の検討に際しては運送人の過剰負担防止および健全な発展という観点を持ち合わせるようにしてほしいとの要望があった。

第3章 貨物海上運送（内航）

増田 史子

A. 内航海運業の概要

1. 全体像と調査の範囲

1. 1 調査の範囲

内航海運業法（昭和27年法律第151号）は、船舶による海上における物品の運送で、船積港及び陸揚港のいずれもが日本国内にあるものを「内航運送」としている（内航海運業法2条1項）。このうち、内航海運業法が規制の対象とする「内航海運業」は、海上運送法（昭和24年法律第187号）に規定する旅客定期・不定期航路事業や港湾運送事業等を除く内航運送をする事業、又は内航運送の用に供される船舶の貸渡をする事業であり（同法2条2項）、海上運送法上の旅客定期航路事業にあたるフェリーによる貨物輸送は含まれない。しかし、現実の物流機能からみると、RORO船等の内航船舶を用いた定期航路での輸送とフェリーによる貨物輸送を区別して扱うことは、むしろ実態にそぐわないと思われる¹。したがって、本章では、内航海運業を日本国内に船積港及び陸揚港がある船舶による貨物の輸送と捉え、旅客定期航路事業の自動車航送を含めて扱う²。

本調査では、後述B Iに示す通り、ヒアリングを中心に調査を実施し、質問票の質問事項以外に、業界構造、船腹の調達に関する聞き取りも行った。また、質問票回答企業にも追加的な質問を行った（調査概要についてはB I参照。）。このため、Bに限らず、Aについても、今回の調査で得た情報を適宜加える。ヒアリングをした運送業者から得た情報については「1社」、「2社」等の表記により〔 〕内又は文中に回答社数で示し、質問票による調査の対象企業から得た情報については〔 〕内又は文中に「質問票1社」「質問票2社」等の表記により質問票による調査の対象企業である旨を付記する。また、社団法人日本海

¹ モーダルシフトの推進という文脈においてはフェリーとRORO船は同列に扱われることも多い。例えば海上輸送サービスに関するサイト<http://www.ecoship.jp/kaijo_yusou/index.html>を参照。

自動車航送の輸送実績について、国内旅客船事業全体でみると、平成18年～22年にかけてトラックと乗用車その他の輸送台数の割合は概ね1対2で推移しており、後者が多い（平成22年度の台数はトラック3,922千台、乗用車その他が7,659千台である。『平成24年版海事レポート』112頁）。他方で、台キロでみると、トラック870百万台キロに対して乗用車その他は590百万台キロであり、片道300km以上の長距離フェリー航路の平成23年度の輸送実績では、トラック1,123千台（60.6%）、乗用車その他729千台（39.4%）、台キロで前者が625百万台キロ（59.5%）、後者が426百万台キロ（40.5%）となっている（同114頁）。ヒアリング先の1社では収益の75%は貨物輸送であり、長距離フェリー各社の収益構造においては貨物輸送の割合は大きい。フェリー事業者は内航貨物輸送業者から出発した事業者が多く、フェリー事業開始当時から収益上は貨物が優位であるという〔同社〕。公衆に対し定時運航サービスを提供するという性格上、使用する岸壁は他の内航船とは異なる〔同社〕。荷主にとっては貨物自動車を船舶にのせて運送する点で大差はなく、航路が選択基準になると思われる〔1社〕。

² 旅客定期航路事業については旅客運送事業の章を参照。また、約款の分析自体は、貨物輸送に適用される「自動車航送の部」を含めて旅客運送の章に委ねる。

運集会所と保険会社からの情報については、文中でその旨を示す。

また、今回の調査では、数の上では多数を占める一杯船主等の小規模事業者は対象とすることができなかったため、日本内航海運組合総連合会『平成 24 年度 内航海運における取引の実態に関するアンケート調査結果報告書』（平成 25 年 1 月）（以下『内航総連実態調査』とする）³、財団法人日本海運振興会『内航海運市場の実態調査 報告書』（平成 18 年 3 月）⁴（以下『市場調査』とする）等の他の調査報告書を適宜参照する。これらの調査は、内航総連傘下組合所属の事業者ほぼ全てを対象に実施されたもので、一杯船主等の小規模な事業者の実態を十分に反映しているものと思われる。なお、内航海運の活動実態については、日本内航海運組合総連合会（以下「内航総連」という）が広報資料『内航海運の活動〔平成 24 年版〕』（以下『内航海運の活動』）を作成している⁵。

1. 2 内航海運業の枠組み

船舶法（明治 32 年法律第 46 号）3 条により、国土交通大臣の特許を得たときを除き、日本船舶（定義は船舶法 1 条参照）でなければ不開港場に寄港し又は日本各港の間で物品又は旅客の運送を行うことはできない。このため、内航海運業に従事する船舶は、原則として日本人、日本企業の所有する日本籍船に限られる。さらに、日本の船社が配乗を行う日本籍船については、陸上労働者の受入れに関する閣議了解（1967 年の雇用対策基本計画の閣議決定の際の外国人労働者の受け入れ問題に関する労働大臣閣議発言他閣議決定等陸上労働に係るもの）を準用して、外国人船員を配乗しない政策がとられている⁶。このため、内航海運業に用いられる船舶は、基本的には日本人・企業が所有し日本人船員を用いて運航する日本籍船に限られる。

³ 国土交通省のサイト<http://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji03_hh_000037.html>から入手可能。平成 16 年以降、内航海運業が下請法、独占禁止法上の特殊指定による規律の対象となったことを受け、取引の健全化、適正化のために、平成 20 年度、21 年度に改善実態を把握するための調査が行われた。前回調査から 3 年を経過し新たに実施されたのが同調査である（『内航総連実態調査』1 頁）。内航総連の傘下組合に所属する 2571 事業者（よってフェリー専業は含まれない）を対象に実施されたもので、820 事業者（回収率 31.9%）から回答が寄せられている。回答者の属性をみると、820 事業者の内訳は貸渡業 58.9%、運送業 18.9%、兼業 22.2%で、資本金の額は 1 千万円以下が 4 割弱、5 千万以下で 8 割を占め、所有船舶 1 隻の事業者が 5 割を超える。

⁴ 内航総連のサイトから入手可能。運賃・備船料適正化を重要課題として、「運賃・備船料の決定メカニズム・市場性の実態を、特に荷主、オペレーター、オーナーの関係等の観点から客観的に把握分析して明確化するとともに、今後の改善策の提言も行うことを目的に」実施された調査である（『市場実態調査』i 頁）。統計資料の分析（1-51 頁）と、事業者ヒアリング（52-54 頁）及びアンケート（55-69 頁）による実態調査に基づいて、運賃・備船料の決定メカニズムの検証、改善策の検討を行う。アンケートは内航総連所属の 3,668 事業者（返送票を除く）に送付、有効回収票は 845 票（回収率 23.0%）で、オペレーター／オーナー、貨物船／タンカー・ケミカル船別にクロス集計を行っている。回答者の 28.2%が資本金 1 千万円未満、53.3%が 1～5 千万円、11.7%が 5 千万～3 億円（うち、オペレーター 194 事業者ではそれぞれ 12.4%、44.3%、28.8%、オーナー 640 事業者は 32.3%、56.6%、6.7%）である。オーナーの 62.0%が一杯船主である。

⁵ 内航総連のサイト<http://www.naiko-kaiun.or.jp/index_topics4.html>から入手可能。

⁶ カボタージュ規制に関する近時の議論と諸外国の状況については、長谷知治「環境に優しい交通の担い手としての内航海運・フェリーに係る規制の在り方について～カボタージュ規制と環境対策を中心に～」海事交通研究（2010 年）35-42 頁参照。

船員の労働条件等については船員法（昭和 22 年法律第 100 号）の定めるところによる。海員 1 日あたりの労働時間は原則 8 時間以内で（60 条 1 項）、平成 16 年（2004 年）の改正により、時間外労働が労使協定の締結を前提に 1 日 14 時間及び 1 週間に 72 時間を超えない範囲で認められた（65 条の 2）。併せて、1 日 8 時間、週 40 時間を前提とした安全最少定員が設けられ、運用が強化されている。船舶に乗り組ませる者の資格については、船舶職員及び小型船舶操縦者法（昭和 26 年法律第 149 号）により、配乗表において船型、航行水域等に応じて要件が定められている。

また、船舶安全法（昭和 8 年法律第 11 号）は、航行区域を①平水区域（船舶安全法施行規則（昭和 38 年運輸省令 41 号）1 条 6 項。湖、川及び港内の水域並びに指定された 51 の水域）、②沿海区域（同施行規則 1 条 7 項。北海道、本州、四国、九州及びその他施行地における特定の島、朝鮮半島並びに樺太本島（北緯 50 度以北の区域を除く。）から距岸ほぼ 20 海里（37km）以内の水域で施行規則 1 条 7 項に定める 17 の水域）、③近海区域（同施行規則 1 条 8 項。東経 175 度、東経 94 度、南緯 11 度、北緯 63 度の線により囲まれた水域）、④遠洋区域（同施行規則 1 条 9 項。すべての海面を包含する水域）の 4 種に区分して、船舶の構造と設備の安全規則を定めている。内航海運はほぼ沿海区域での輸送に相当するが、本土から小笠原諸島、奄美・沖縄諸島、宮古島諸島等への輸送には近海区域の安全基準が要求される。関東から九州等、本邦各港間の輸送でも沿海区域を超えて直線的に航行する場合は航路の大半が近海区域に属することになるが、内航貨物船の大型化や無線通信機器、航海機器の発達、外部から支援を得るための海上無線安全通信システムの整備等の技術的発達を考慮して、1995（平成 7）年から「限定近海貨物船」というカテゴリーが設けられ、安全基準の緩和がなされている⁷。

1. 3 輸送活動

内航海運の輸送活動については国土交通省が公表している「内航船舶輸送統計平成 23 年度分」に詳細なデータがあり、ここではこれを中心に輸送活動の実態を報告する。ただし、この統計は、内航海運業法上の登録を受けた又は届出を行った事業者を対象としているため（内航船舶輸送統計調査規則（昭和 38 年運輸省令第 16 号）4 条 2 項）、フェリーによる貨物輸送分は含まれない。

1. 3. 1 内航貨物輸送量

平成 23 年度の内航貨物輸送量は、輸送トン数で約 3.6 億トン、国内貨物輸送量全体に占める割合は 7.4%であるのに対し、トンキロベースのシェアは 41.0%である。内航海運の平均輸送距離は約 484.5 キロで、単位重量あたりの平均輸送距離が長く、長距離輸送を主

⁷ 詳細は有馬光孝ほか『船舶安全法の解説—法と船舶検査の制度—〔増補四訂版〕』（成山堂書店、2007 年）238-296 頁参照。通信設備については、船舶安全法施行規則により、世界の水域を A1 水域（日本は定めていない。VHF）、A2 水域（MF）、A3 水域（インマルサット）、A4 水域（上記と湖川以外の水域）に区分している。

な役割としている⁸。

図表 3-1 輸送トン数による分担率（平成 23 年度）

年度	合計	自動車		鉄道		内航海運		航空	
	千トン	千トン	分担率	千トン	分担率	千トン	分担率	千トン	分担率
H23	4,898,783	4,496,954	91.8	39,886	0.8	360,983	7.4	960	0.0

図表 3-2 輸送トンキロ数による分担率

年度	合計	自動車		鉄道		内航海運		航空	
	百万トンキロ	百万トンキロ	分担率	百万トンキロ	分担率	百万トンキロ	分担率	百万トンキロ	分担率
H23	426,951	231,061	54.1	19,998	4.7	174,900	41.0	992	0.2

（データは、国土交通省の「自動車輸送統計年報平成 23 年度分」、「鉄道輸送統計調査平成 23 年度分」、「内航船舶輸送統計年報平成 23 年度分」、「航空輸送統計年報平成 23 年度分」による（いずれも国土交通省のウェブサイト（<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/saisintoukei.html>, last visited 2013/03/02）から入手可能。）

1. 3. 2 貨物

平成 23 年度の総輸送量 360,983 トン、174,899,925 トンキロのうち、主要 10 品目の輸送量の割合を示すと図表 3-3 の通りとなる。石灰石、セメント、鉄鋼、石油関連製品等、主要 10 品目で、輸送量の 7 割以上となる⁹。内航海運が主に産業基礎資材の輸送に利用されていることがわかる。

⁸ 算定根拠にばらつきがあるため単純比較はできないが、交通関係統計資料集<<http://www.mlit.go.jp/statistics/kotsusiryu.html>> [I-2-1]「輸送機関別輸送分担率の推移」をみると、概ね内航海運の輸送量は 7~8%台、トンキロでは 40%前後で推移している。

⁹ 図表 3-3 に掲載したもののほか、自動車、鉄道輸送用機械等を含む「輸送用機械」の輸送量は 8,814 千トン（2.4%）、6,806,582 千トンキロ（3.9%）、「LPG その他ガス」は 7,313 千トン（2.0%）、2,609,761 千トンキロ（1.5%）となっている。

図表 3-3 主要 10 品目 内航船舶輸送量 (平成 23 年度)

品目	輸送量	輸送トン数 [単位:千トン]	トンキロ [単位:千トンキロ]
砂利・砂・石材		18,877 (5.2%)	4,924,523 (2.8%)
石灰石		33,030 (9.2%)	13,183,275 (7.5%)
セメント		33,760 (9.4%)	17,531,764 (10.0%)
鉄鋼		41,703 (11.6%)	20,840,762 (11.9%)
石炭		12,486 (3.5%)	2,880,097 (1.6%)
原油		28,753 (8.0%)	20,020,250 (11.4%)
重油		27,973 (7.7%)	10,217,855 (5.8%)
揮発油		42,120 (11.7%)	20,648,146 (11.8%)
その他の石油および石油製品		13,318 (3.7%)	6,690,382 (3.8%)
化学薬品		19,080 (5.3%)	8,065,516 (4.6%)

(データは「内航船舶輸送統計年報平成 23 年度分」第 2 表「内航船舶輸送統計総括表」による。() 内には総輸送量の 360,983 千トン、174,899,925 千トンキロに対する割合を示した。端数は四捨五入した。)

1. 3. 3 船腹

貨物の品目と船種には明瞭な関係があるといわれる¹⁰。平成 24 年 3 月末時点の船腹量は 5,357 隻、3,501,753 総トンである。船種別の状況をみると、船腹量は、原油、重油、ケミカル製品等を輸送する油送船が 24.4%、特殊タンク船 6.0% でタンカーが約 3 割、セメント船 1 割、一般雑貨のほか鋼材の輸送などに用いられる一般貨物船が 5 割となっている(図表 3-4)。船型別にみると、内航海運では 199 型と 499 型が代表的な船型であり、200 総トン未満が 2,744 隻、200 総トン以上～500 総トン未満が 1,534 隻で、隻数で見ると圧倒的に多い(図表 3-5)¹¹。セメント船など大型化の進んでいる船種もある。

¹⁰ 『市場調査』 iii、5-8 頁。大型鋼船については、「内航船舶輸送統計年報平成 23 年度分」第 5 表「大型鋼船品目別専用船等用途別輸送量(営業用)」から、どのような船舶でどのような貨物が輸送されているかある程度把握できる。

¹¹ 船舶職員法上、船舶職員の資格につき、200 総トン、500 総トンを超えると、上級の海技免状が必要となる(船舶職員及び小型船舶操縦者法 18 条 1 項、同法施行令 5 条別表の「配乗表」参照。)

図表 3-4 内航船の船種別船腹量 (平成 24 年 3 月 31 日現在)

船種	隻数	総トン	平均総トン数
その他貨物船	3,482 (65.0%)	1,723,289 (49.2%)	495
自動車専用船	20 (0.4%)	96,168 (2.7%)	4,808
セメント専用船	140 (2.6%)	369,200 (10.5%)	2,637
土・砂利・石材専用船	408 (7.6%)	249,206 (7.1%)	611
油送船	985 (18.4%)	852,769 (24.4%)	866
特殊タンク船	322 (6.0%)	211,121 (6.0%)	656
合計	5,357 (100%)	3,501,753 (100%)	654

(データは『平成 24 年版海事レポート』131 頁による。() 内は全体に占める割合で端数は四捨五入した。)

図表 3-5 内航船の船型別船腹量 (平成 24 年 3 月 31 日現在)

船型 (総トン)	隻数	総トン数
200 総トン未満	2744 (51.2%)	217,331 (6.2%)
200 総トン以上 500 総トン未満	1534 (28.6%)	660,415 (18.9%)
500 総トン以上 700 総トン未満	221 (4.1%)	143,516 (4.1%)
700 総トン以上 1000 総トン未満	348 (6.5%)	284,359 (8.1%)
1000 総トン以上 2000 総トン未満	145 (2.7%)	214,731 (6.1%)
2000 総トン以上 3000 総トン未満	72 (1.3%)	195,340 (5.6%)
3000 総トン以上 4500 総トン未満	153 (2.9%)	563,862 (16.1%)
4500 総トン以上 6500 総トン未満	60 (1.1%)	308,726 (8.8%)
6500 総トン以上	80 (1.5%)	913,474 (26.1%)
合計	5,357 (100%)	3,501,753 (100%)

(データは『平成 24 年版海事レポート』131 頁による。() 内は全体に占める割合で端数は四捨五入した。)

輸送量では、営業用 (内航海運業法 3 条の登録又は届出をした事業者で総トン数 20 トン以上の船舶によるもの)のうち 500 総トン以上の大型鋼船の占める割合がトン数で 6 割、トンキロで 7 割を超える (図表 3-6)。大型鋼船による輸送量を船舶の用途別にみると、専用船による輸送が約半分を占めており、ここからも固定的な荷主からの産業基礎資材の輸送が主であることがうかがえる。その他貨物船は 2 割程度である。定期航路の主力船種である RORO 船による輸送量は、トンベースで約 2 割、トンキロでは約 3 割ある。ただし、RORO 船の輸送で一定の割合を占める品目の紙・パルプについては、特定の荷主に対する専用船として運航される例もある¹²。コンテナ専用船の輸送量は 2%台にとどまる。

¹² 『市場調査』7 頁、ヒアリング先 1 社。

図表 3-6 内航貨物輸送量内訳 1 (平成 23 年度)

区分	輸送量	トン [単位：千トン]	トンキロ[単位：百万トンキロ]
営業用計		359,901	174,734
大型鋼船		217,913	123,189
小型鋼船		115,654	46,275
プッシャーバージ・台船		26,334	5,271
自家用		1,082	165
合計		360,983	174,900

(データは「内航船舶輸送統計年報平成 23 年度分」第 1 表「内航船舶輸送統計推移表」による。小型鋼船には木船を含む。端数は四捨五入した。)

図表 3-7 内航貨物輸送量内訳 2

区分	輸送量	トン [単位：千トン]	トンキロ[単位：千トンキロ]
貨物船		198,685 (55.0%)	102,735,459 (58.7%)
油送船		135,102 (37.4%)	66,849,407 (38.2%)
プッシャーバージ・台船		27,197 (7.5%)	5,315,059 (3.0%)
合計		360,983 (100%)	174,899,925 (100%)

(データは「内航船舶輸送統計年報平成 23 年度分」第 4 表「品目別用途別トン数階級別輸送量(営業用)」、第 12 表「品目別輸送量(自家用)」による。)

図表 3-8 大型鋼船専用船等用途別輸送量

区分	輸送量	トン [単位：千トン]	トンキロ[単位：千トンキロ]
専用船		60,210,122 (54.0%)	31,062,854,123 (47.4%)
コンテナ専用船		2,879,330 (2.6%)	1,596,127,896 (2.4%)
RORO 船		22,009,501 (19.7%)	19,951,653,790 (30.4%)
その他の貨物船		26,468,849 (23.7%)	12,931,830,323 (19.7%)
合計		111,567,802 (100%)	65,542,466,133 (100%)

(データは「内航船舶輸送統計年報平成 23 年度分」第 5 表「大型鋼船品目別専用船等用途別輸送量(営業用)」による。500 総トン以上の大型鋼船(貨物船)の輸送量を示したもので、油送船は含まない。()内に大型鋼船輸送量全体に占める割合を示した。端数は四捨五入した。)

2. 事業規制

2. 1 船腹調整事業、暫定措置事業

1967 年(昭和 42 年)以降、内航海運の事業規模の適正化により過当競争を防ぎ、慢性的な船腹過剰を解消して業界秩序の維持と内航輸送の安定化を図るために、スクラップ・

アンド・ビルト方式の船腹調整事業が行われていた¹³。これは、1964年（昭和39年）制定の内航海運業法、内航海運組合法（昭和32年法律第162号）（いわゆる「内航二法」）に基づき、独占禁止法の適用が除外された一種の設備カルテルであり、船舶を新規に建造する場合は同量またはそれ以上の船腹の解撤が必要とされていた。船腹調整事業は、競争制限的との批判を受け、平成10年に解消されている。しかし、同事業の下で引き当て資格（自己所有船舶解撤時に生じる積載トン数見合いの権利）が財産的価値を有していたため、激変緩和措置として、自己所有船を解撤する事業者には内航総連が窓口となって交付金を交付し、新規に船舶を建造する事業者には納付金を納入させる暫定措置事業が継続されている。船腹量は同事業開始時（平成11年5月）から18.59%減少しているが、モーダルシフト船は増加している¹⁴。なお、セメント船、特殊タンク船は同事業の対象外である。

2. 2 事業活動の規制

内航海運業に関する事業法としては、海上運送法、前述の内航海運業法、内航海運組合法がある。なお、JR西日本福知山線脱線事故を受けて制定された「運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律」（平成18年法律第19号。「運輸安全一括法」）により、海上運送法においては許可を受け又は届出を行った事業者すべてに対して（海上運送法10条の2、10条の3、19条の6の3により貨物定期航路事業に準用。）、内航海運業法においては貸渡業のみを行う者を除く登録を受けた内航海運業者すべてに対して（内航海運業法8条の2、9条）、安全管理規程の作成・届出等が義務付けられている。

2. 2. 1 海上運送法

海上運送法は内航、外航に共通した海上運送事業に関する基本的な事業法で、安全管理にかかる規定、独占禁止法の適用除外（28条）、運航業者の禁止行為等の運送秩序にかかる規定（30-32条）、日本船舶・船員確保計画のほか、一般旅客定期航路事業についての許可（3~5条）¹⁵、運賃及び料金の届出（8条）¹⁶、運送約款の認可（9条）等の詳細な規定をおく。フェリーによる貨物輸送は、一般旅客定期航路事業の「自動車航送」として海上運送法による規律の対象となる。許可申請の際に航路等の事業計画を明らかにする必要がある（3条2項）、事業計画（11条）、船舶運航計画（11条の2）の変更には国土交通大臣の認可が必要となる。旅客・手荷物等と同様、運送の引受は、国土交通大臣の定める標準約款（9条3項）か、各事業者が定め国土交通大臣の認可をうけた約款（9条2項）によらねばならず、運賃及び料金並びに運送約款は、国土交通省令の定める方法により公示しなければならない（10条、海上運送法施行規則（昭和24年運輸省令49号）7条）。「指定

¹³ なお、これ以前は船舶の建造は届出制で、内航海運業自体も登録制であった。貸渡業と運送業の区別が法律上設けられたのもこのときである。

¹⁴ 『内航海運の活動』22頁。

¹⁵ 平成11年法律第71号「海上運送法の一部を改正する法律」により許可制に移行したが、それ以前は免許制で需給調整が行われていた。

¹⁶ 平成11年改正で運賃について認可制から届出制となった。

航路」については運送引受義務があること（12条）、特定の利用者に対して不当な差別的取扱いをしてはならないこと（13条）等が、明示的に定められている。

他方で、内航貨物輸送については、不定期航路事業の届出（20条。33条により20条1項3項は船舶貸渡業、海運仲立業、海運代理店業に準用。）、貨物定期航路事業の届出（19条の5）、貨物定期航路事業における賃率表の公示（19条の6）の規定がおかれているが、同法19条の5、20条1項、3項（33条により準用される場合を含む）の届出は、内航海運業法28条により、19条の5にいう「人の運送をする貨物定期航路事業」に該当する場合を除き、内航海運業者及び3条2項の届出をした者については不要とされている。このため、RORO船による定期航路事業でドライバー等を乗せるために12名以下の旅客定員が設けられ「人の運送をする貨物定期航路事業」となる場合には海上運送法の規制を受けるが¹⁷、内航海運業の実質的な規制のほとんどは、内航海運業法に委ねられている。

2. 2. 2 内航海運業法

「内航運送の円滑かつ適確な運営を確保することにより、輸送の安全を確保するとともに、内航海運業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進すること」を目的とする。かつては事業許可制がとられていたが、内航海運業の活性化を目的とする2004年の改正（2005年施行）により登録制となった（3-7条）¹⁸。また、内航運送業（旧2条4項。いわゆるオペレーター）と内航船舶貸渡業（旧2条3項。いわゆるオーナー、船主）の事業区分も、このとき廃止された¹⁹。現行内航海運業法は、「内航運送をする事業」又は「内航運送の用に供される船舶の貸渡」（期間傭船を含む。）をする事業を「内航海運業」として、規制の対象としている（2条2項）。

総トン数100トン以上又は長さ30m以上の船舶による内航海運業を営もうとする者については、国土交通大臣の行う登録が必要である（3条。100トン未満であって長さ30メートル未満の船舶による場合は届出制）。同法6条各号のいずれかに該当する場合、国土交通大臣は登録を拒否しなければならない。同条5号および内航海運業法施行規則5条により、申請者が総トン数100トン以上又は長さ30メートル以上の船舶を有していないことは登録拒否事由となること、同法11条により内航海運業者がその名義を他人に内航海運業のために利用させることは禁じられていることから、オペレーターも自社船を1隻は

¹⁷ 旅客定員が13名以上の場合は、「旅客定期航路事業」（海上運送法2条3項）となる。平成11年海上運送法改正前にあった自動車航送貨物定期航路事業（旧法21条第1項。いわゆる貨物フェリー）も現行法上はこれに該当する。貨物フェリーは海上運送法上の旅客定期航路事業の需給調整、内航海運業法上の船腹調整事業の隙間に生じた形態で、海上運送法の範疇で柔軟な取扱いが期待されたが、1983年には通達により貨物フェリーの新規参入は認めず長距離フェリーと内航RORO船を含めて需給調整を行うものとされた。大型船組合・後掲（注24）207-209、403-407頁参照。

¹⁸ 平成16年法律第71号「海上運送事業の活性化のための船員法等の一部を改正する法律」（平成17年4月1日より施行）。

¹⁹ 法律上は、この改正により、船主が荷主と運送契約を締結すること、オペレーターが船舶の貸渡を行うことが可能となった。ただ、実態としては、現在でも2つにわかれていて流動性はないようである〔海運集会所〕。

必ず保有している²⁰。

現在、運賃及び料金に関する規制は同法にはなく、自由運賃制が原則となっている²¹。他方で、内航海運業は、平成 15 年 11 月 1 日から下請中小企業振興法、平成 16 年 4 月 1 日から下請代金支払遅延等防止法（下請法）の規制の対象となり、同日から独占禁止法の特殊指定「特定荷主が物品の運送又は保管を委託する場合の特定の不公正な取引方法」（物流特殊指定）が実施されている²²。実務上は、特に船舶の貸渡について、社団法人日本海運集会所（以下、「海運集会所」という）が制定した書式を用いることが一般的であり、「内航定期傭船契約書」、「内航タンカー定期傭船契約書」、「内航運航委託契約書」は、下請法等を考慮して 2005 年に改訂されている²³。

「不特定多数の荷主に係る物品の運送」について、RORO 船、コンテナ船により内航運送をする事業を行うときは（内航海運業法施行規則 9 条）、8 条 1 項により事業実施前に約款の届出が必要となる。約款は営業所その他事業所で公衆に対する掲示しなければならず（8 条 4 項）、国土交通大臣は、荷主の正当な利益を害するおそれがあると認めるときに期間を定めて変更を命じることができる（8 条 2 項）。同法 8 条 3 項に基づき標準約款が制定されている（標準内航運送約款。平成 17 年度国土交通省告示第 205 号）。

2. 2. 3 内航海運組合法と海運組合

内航海運業界では、内航海運組合法に基づき事業形態や企業規模に応じて、5 つの海運組合が組織され（3～7 条）、海運組合には一定の要件が充たされる場合に船腹調整等を行うこと（8 条）、組合の経済的地位の改善のためにする団体協約を締結すること（9 条）等が認められている（独占禁止法適用除外。18 条）。現在、大型の RORO 船等のオペレーター、外航船社系列を中心とする内航大型船輸送海運組合²⁴、地方の船主、オペレーターが主体で組合員数では最大の全国海運組合連合会²⁵、石油・ケミカル・ガス製品を輸送する

²⁰ もっとも自社船の運航船腹に占める割合は低い。『市場調査』v、54 頁によると、上位 50 社までの累計で、船腹量で 30.0%、運航隻数で 14.1%であったという。

²¹ 平成 16 年改正前は、制度上は標準運賃制度がとられていた（運賃について旧 16 条、貸渡料について旧 19 条）。船種、航路、輸送品目が多岐多様な内航海運には認可運賃はなじまないとの理解があったようである。もっとも、実際には、標準運賃は 1975 年 5 月に、内航海運組合法上の海運組合による調整事業（内航海運組合法 8 条 1 号）として定められた調整運賃も 1974 年 3 月に廃止されている。標準傭船料が定められたことはない。また、海上運送法 28 条に基づく運賃協定がかつては 8 つあったが、これも 1999 年 3 月末までに廃止されている。

²² 内航総連実態調査 5-6 頁によると、資本金 3 千万円以下の企業が 72.6%を超える状況の中、取引相手方の資本金は 3 億円超という回答が 42.8%を超え、下請法の適用対象となる取引の量はかなり多いことが推測される。

²³ 改訂のポイントについては、日本海運集会所監修・日本内航海運組合総連合会・不公正取引防止委員会「知って守ってトラブル防止 定期傭船・運航委託契約書式 改訂要旨と留意点」（2006 年）参照。「内航定期傭船契約書」、「内航運航委託契約書」は 2012 年にも改訂が行われている。

²⁴ 内航運賃同盟を前身として、外航船社系列の大型船輸送業者を中心に昭和 39 年 10 月に設立。内航大型船輸送海運組合『20 年史／内航大型船輸送海運組合 設立 20 周年記念』（内航大型船輸送海運組合、1985 年）120-124 頁参照。

²⁵ <<http://www.zenkaiun.or.jp/>> 参照。設立の経緯については、全国海運組合連合会全海運創立 50 周年記念行事実行委員会『五十年史 内航海運の源流 ～機帆船から今日まで～』（2009 年）72-77 頁参照。木

タンカーの船主・オペレーターが参加する全国内航タンカー海運組合²⁶、大手貨物船のオペレーターで構成される全国内航輸送海運組合²⁷、中型貨物船のオーナーを主体とする全日本内航船主海運組合²⁸がある。

日本内航海運組合総連合会は、上述の船腹調整事業を実施するため、その総合的な調整機関として、昭和40年12月4日付で設立された（同法56条以下）。現在は、暫定措置事業のほか、業界の要望のとりまとめや、手引書等の作成、各種調査、広報活動など「公正で開かれた内航海運市場の構築、環境対策、内航海運事業者の経営基盤強化対策等、内航海運業の経営の安定と地位の向上を目的とした諸対策」²⁹を行っている。

なお、フェリー事業者は上記の枠組み外にあり、団体としては一般社団法人日本長距離フェリー協会³⁰、一般社団法人日本旅客船協会³¹がある。内航総連と長距離フェリー協会は、RORO船・フェリーによる輸送に共通する課題等について、共同での調査や業界の要望のとりまとめを行うことはある。

2. 3 まとめ

内航海運業者は、一般には、海上運送法の特別法にあたる内航海運業法の枠内で事業を行う。人の運送をする貨物定期航路事業については、海上運送法による規制の対象となる。2004年改正（2005年施行）による登録制への変更で、内航海運業への参入規制は弱くなったが、暫定措置事業によって新規参入に一定の歯止めはかかっている。事業法上の運賃規制はなく、経済法一般による規制に委ねられている。特定の船種を用いた不特定多数の荷主から貨物を引き受ける運送については、約款規制があつて標準約款が定められているが、旅客定期航路事業や貨物自動車運送事業等と異なり認可制ではない。フェリーの自動車航送は、旅客定期航路事業の枠内にあるため、より厳格な規制が課されている。なお、「内航運送取扱業」は、かつては内航海運業法で規律されていたが、1989年の物流二法（貨物自動車運送事業法（平成元年法律第83号）、貨物運送取扱事業法）制定時に、内航海運業法の規律対象からは外れた。現在は、貨物利用運送事業法（平成元年法律第82号）に

船と500総トン未満の小型鋼船については、1957年施行の小型鋼船海運業法、小型船海運組合法により、後に内航二法で採用されるのと同様の枠組みが先行して採用されていた。このため、1957年から58年初めにかけて各地で小型船海運組合が結成され、1958年10月に中央団体の全国海運組合連合会が創設された。

²⁶ <<http://naitan.or.jp/>>参照。

²⁷ 昭和37年7月発足の「神戸小型船懇話会」を母体とし、東京のオペレーターを加えて39年4月に改組した「小型鋼船輸送協議会」が前身である。1974年11月に設立。『全国内航輸送海運組合30年史』（1995年）23-27頁参照。

²⁸ 設立の背景と経緯は全日本内航船主海運組合編『内航船主の航跡 全日本内航船主海運組合設立十五周年記念』（1981年）171-207頁参照。当時は汽船船主が中心であった。貸渡業者と貸渡業の資格も持つ運送業者の団体として成立した。

²⁹ <<http://www.naiko-kaiun.or.jp/union/union01.html>>参照。

³⁰ <<http://www.jlc-ferry.jp/index.html>>参照。中・長距離フェリーを運航する船会社が加盟。港間距離が300キロ以上のものを長距離フェリーという。

³¹ <<http://www.jships.or.jp/index.php>>参照。国内で旅客船を運航する事業者ほぼすべてが会員となっている。

基づき標準内航利用運送約款（平成 18 年国土交通省告示第 361 号）が定められている。

3. 業界構造

3. 1 業態

沿革的には、内航海運業者は、明治・大正時代に早々に西洋型の汽船による海運業に進出した事業者と、木造の帆船から木造の機帆船を経て戦後になって鋼船、汽船に移行した事業者に分かれる。現在も瀬戸内沿岸に集積する零細な貸渡事業者の多くは後者の流れを汲み、かつて瀬戸内で機帆船を運航していた生業的オーナーであるという³²。

不定期船では、石油製品、鉄鋼、セメント、石灰石、石炭等の産業基礎資材のほか、自動車、砂利、産業廃棄物等の輸送が行われる。鋼材は 199 総トン型、499 総トン型、699 総トン型等、内航海運で主流の一般貨物船によって輸送されることが多い。また、元請オペレーターは一般に特定の荷主から単一の貨物の輸送を大量に継続的に引き受けるため、かなりの量の貨物が特定の荷主のニーズや積荷の性状に合わせた専用船で輸送されている（図表 3-8 参照）。専用船には、石灰石専用船、自動車船、石炭専用船、一般タンカー、セメント船、特殊タンク船などがある。このうち、セメント船、特殊タンク船はその特殊性ゆえに荷主の積荷保証があり、暫定措置事業の対象外となっている。一般タンカーでも、独立系の元請オペレーターが大手荷主と長期的な関係を形成している³³。不定期船によるばら積み貨物の輸送は、オペレーターが支配下の複数の船主から船舶を借り受けて実施するため、大半の内航海運業者が大小問わずこれに携わっている。

他方で、不特定多数の荷主から公表したスケジュールに従い貨物の運送を引き受ける業態もある³⁴。定期船輸送の主要な貨物は食料品や工業製品等の一般雑貨で、主に比較的大型の RORO 船、コンテナ船、長距離フェリー等の就航する定期航路で引き受けられる。自動車専用船、一般貨物船についても同様の業態はある³⁵。RORO 船や大型フェリーの就航している航路は、地理的に必ず海が挟まる長距離航路が多い。北海道航路では大手事業者

³² 沿革について内航船主組合・前掲（注 28）69-74 頁参照。戦前からの船所としては愛媛の今治、波方、伯方島、熊本の天草などがある。岡山の日生は戦後の漁業者からの転業が多い。地元に見るべき産物がなかった、地元産品の輸送業として出発した等、地域によって事情は異なるという（同書・74-82 頁参照）。現在も事業所の所在地は西日本が多い。『内航総連実態調査』4-5 頁によれば、同調査の回答者の事業所の所在地を管轄の地方運輸局別にみると、四国（21.5%）、九州（21.3%）、中国（18.5%）、関東（14.0%）である。全海運の地方組織にもその傾向が表れている。<<http://www.zenkaiun.or.jp/soshiki.html>>参照。

³³ 船種別の輸送状況については『市場調査』7 頁参照。

³⁴ 業法上の区分が異なるため（前述 2. 2）、内航海運業法の下で行われる定期船輸送とフェリーによる貨物輸送、内航海運業の下での輸送とフェリーによる貨物輸送全体を俯瞰できるデータは、内航総連と日本長距離フェリー協会が共同で 100km 以上の定期航路を営む事業者を対象にシャーシ、トラック、コンテナ、商品車の輸送量を調査した「フェリー・RORO 船・コンテナ船・自動車船一般貨物流動調査結果（平成 21 年度分）」<http://www.ecoship.jp/kaijo_yusou/index.html>のほかは、内航ジャーナル社が作成する売上ランキング（注 37 参照）以外に見つけられなかった。

³⁵ 『海上定期便ガイド 2012 年版』（内航ジャーナル）によると、同誌の「幹線航路」では、RORO 船又は RORO コンテナ船は 15 社により 25 航路で、コンテナ船は 6 社により 12 航路で運航されている。ほかに自動車船 4 社 6 航路、その他貨物船、コンテナ貨物船 31 航路、フェリー、貨客船 38 航路が掲載されている。大型鋼船に占める RORO 船、コンテナ船の割合については、図表 3-8 参照。

によって RORO 船、フェリーが多数運航されており、貨物のシャーシ化が進んでいる〔1社〕。沖縄航路では、RORO 船による輸送のほか、外航の名残から一般雑貨のコンテナによる輸送が行われている³⁶。フェリー、RORO 船は、荷主の多くは陸運業者である。RORO 船の場合、荷主がシャーシに積載された貨物をトレーラーで船積港まで輸送し、ヘッドを切り離して船舶に載せ、荷揚港で荷主が引き取る形をとる〔1社〕。フェリーによる貨物輸送の場合、シャーシの輸送は RORO 船とほぼ同様で、ほかに有人トラック、無人トラックを乗船させることができる〔2社〕。国内のコンテナ輸送は、国内貨物もあるが、外航コンテナのフィーダー輸送が主力である〔質問票 2 社〕。定期船と不定期船を兼業している事業者の数は少なく、事業規模の大きい企業が大半である³⁷。

3. 2 事業者数と規模

ここで、『内航海運の活動』から内航海運業法の適用を受ける内航海運業者の数をみておくと³⁸、平成 24 年 3 月 31 日時点で登録事業者数は運送事業者 664、貸渡事業者 1567、合計 2231 事業者である。平成 17 年 4 月 1 日の登録制への移行後、運送業者は 19 年度末にかけて漸増したものの（17 年度末 613 事業者、19 年度末 718 事業者）その後はやや減少している。貸渡事業者数は毎年減少している（17 年度末 2206 事業者）。届出事業者は運送事業者 889、貸渡事業者 2008 事業者で、営業事業者数は 3328 である³⁹。

資本金別に登録貸渡事業者の内訳をみると、個人 160 事業者（10.2%）、1000 万円未満 624 事業者（39.8%）、1000 万以上 5000 万円未満が 685 事業者（43.7%）で、半数が 1000 万円未満、5000 万円未満まで 90%を超える。貸渡事業者の貸渡船舶数は 1 隻の事業者が 1043（66.6%）で 6 割を超え、船腹量でも 199 総トン以下が 442 事業者（28.2%）、499 総トンまでの事業者で 910 事業者（58.1%）と 6 割近くとなり、999 総トン以下が 1158 事業者（73.9%）で 7 割を超え、零細な一杯船主が多数存在することがうかがわれる。登録運送事業者の内訳は、個人は 16（2.4%）と少ないが、1000 万円未満が 117（17.6%）、1000 万円以上 5000 万円未満が 346（52.1%）と 5000 万円未満で 7 割に達する。他方で 5000 万円以上 3 億円未満 111（16.7%）、3 億円以上 5 億円未満 27（4.1%）、5 億円以上 47（7.1%）と比較的規模の大きい企業もある。運航隻数では、1 隻が 248 事業者（37.3%）、

³⁶ 沖縄への輸送は船舶か航空機になるが、95%は船舶という。比較的安く大量のものを運ぶには船舶が適しており、日用雑貨、食料品、家電製品、ソーラーパネル、半導体、工業製品等、多種多様な生活物資が船舶によって運ばれている〔1社〕。

³⁷ 網羅的なリストではなく大手の一部が含まれていないが、「月刊 内航海運」2012 年 8 月号 9-12 頁の売上ランキング（2012 年 3 月期決算の内航海運収入による順位）掲載の 109 社のうち、フェリー専業は 4 社、フェリー・内航兼業は 2 社（うち 1 社は不定期船、定期船、フェリー、1 社は不定期船とフェリー）、RORO 船を運航する企業は筆者が認識している限りでは 6 社、コンテナ船は 3 社ある。

³⁸ 『内航海運の活動』は内航総連のパンフレット紹介のページ<

<http://www.naiko-kaiun.or.jp/union/union12.html>>からダウンロードでき、また同様のデータは内航総連ウェブサイトの「内航海運について」<<http://www.naiko-kaiun.or.jp/about/about01.html>>からも入手可能なため、ここでは詳細な引用は行わない。

³⁹ 船員の高齢化（『内航海運の活動』25 頁）、船員法の運用強化等から船員不足が深刻で、廃業が増えているといわれる。

2隻が118事業者(17.8%)で半数をこえるものの、5隻以上が193(29.1%)ある。船腹量では999総トン以下で356(53.6%)と半数を超えるが、1000総トンから1999総トンが98(14.8%)、2000～4999総トンが93(14.0%)、5000～9999総トンが57(8.6%)で、10,000総トンをこえる事業者も60(9.0%)ある。

なお、『平成24年版海事レポート』によると、平成24年4月1日の時点でフェリー航路は事業者数142、航路数165、隻数302、うち片道300キロ以上の長距離フェリー航路は8事業者により11航路で35隻が就航している⁴⁰。

3. 3 船舶の所有・運航形態

3. 3. 1 不定期船による輸送(ピラミッド構造)

荷主を頂点に、荷主と強い結びつきを有する元請オペレーター、さらに業界、業者によっては元請オペレーターから運送を受託する二次オペレーターが「運送契約」を締結して運送を受託し、オペレーターは支配下船を用いて運送を行うという構図になっている⁴¹。船腹が不足する場合には、同業のオペレーター同士で航海単位、あるいは比較的短期の「トリップ契約」を締結して船腹の融通を行う⁴²。いずれの関係も長期固定的で、オペレーターの荷主企業の生産・流通計画に従って安定輸送を行うという性格と、オペレーターが大半の運航船舶をオーナーから借り受け、支配下船を運航して運送を行うという構造から、一般にオペレーター、オーナーともに価格交渉力は弱いとされる⁴³。元請オペレーターは荷主の物流子会社であることが多く、独立系でも事業規模の大きい企業であることが多いのに対し、船主は小規模な事業者が中心である。元請オペレーターから運送を受託し、支配下船を用いて運送を行う二次オペレーター、孫請けにあたる三次オペレーターについては、業界、元請オペレーターの方針によってこれが介在する場合とそうでない場合があるとのことであった〔1社〕。一般に二次オペレーターが存在する分野は鋼材である。鋼材の輸送では、元請オペレーターは荷主の物流子会社で、内航船舶が用いられる製鉄所から流通基地等の中継地までの1次輸送部分に限らず、中継地から需要者までの主に貨物自動車による2次輸送、海外への出荷まで引き受け、内航海運について二次オペレーターに運送を委託する〔質問票2社〕。

本調査のヒアリングでも、荷主と元請オペレーターとの関係、元請オペレーターと二次オペレーターとの関係は基本的に固定的であるとのことであった〔3社、質問票2社〕。船

⁴⁰ 『平成24年版海事レポート』110、113頁。

⁴¹ 契約内容については後述BII3。やや古いが『市場調査』vi、28頁によると、当時のオペレーター1630社のうち元請は230社程度で、そのうち上位50社で全輸送量の78.4%、上位100社で98.2%となる。荷主系列のオペレーター以外の多数のオペレーターは二次または三次オペレーターとして元請オペレーターに自らの支配下船を提供しトリップ輸送にかかわる。

⁴² 契約内容については後述BIII1. 1. 2。

⁴³ やや古いが、『市場調査』ix-x、58-59頁によると、オペレーターと荷主との取引年数は20年以上が7割、運賃交渉について上下関係で強く主張できないという回答が4割を超える。同・x-xi、59-60頁によると、取引最大オペレーターからの収入割合が100%とするオーナーが6割で、備船料交渉について上下関係で強く主張できないとするものが4割を超える。

船の建造やリプレースについては、資本投下するのは船主であるが、オペレーターにおいて荷主のニーズを考慮し船主に一定の配慮を行うようである〔2社、質問票2社〕。二次オペレーターが直接荷主と契約を締結するということはない〔1社〕。二次、三次オペレーターが貨物を回してもらった場合、船を使ってもらった場合も、従来から取引関係のあるところから受ける、そのような取引先に融通するのが通例で、義理人情の世界ということだった〔1社〕。ただし、元請オペレーターで、船があいていれば輸送を引き受けるため、下請、孫請に入ることもあると回答した企業もあった〔1社〕。

3. 3. 2 定期船による輸送

RORO 船やフェリーなど大型船による輸送の場合、定期傭船によって借り受けていることも少なくないが、オペレーターの自社船を運航している場合も比較的多い。定期航路に就航する RORO 船は、不定期船事業で広く使用されている船舶と比べると、かなり大型である⁴⁴。長距離フェリー業者には、自社で保有する大型の船舶を用い、高速性、定時性、安定性を売りにしているものがある⁴⁵。複数の船社で同一航路について共同運航を行う場合があり、その場合は互いの船舶についてスペースを均等交換する契約が船社同士で締結される〔1社〕。

3. 4 保険

ここでは、保険会社からのヒアリング結果を中心に、内航海運における保険実務について簡単にまとめる。

不定期船によるばら積み貨物の輸送では、荷主が求償権放棄特約を付けて内航貨物海上保険を締結するのが一般的であるとされる〔3社〕⁴⁶。もともと、石炭や石灰石など産業基礎資材の多くは価格が安いので、保険料とリスクとの兼ね合いで荷主の判断で付保されていないこともある〔1社〕。鉄鋼製品、紙・パルプなど最終製品ではないが製品に近いもの（半製品）については付保されるのが通常と思われる〔1社〕。求償権放棄特約を付けると保険料は割増になるが、荷主と元請オペレーター、オペレーターと支配下船の船主は一般に緊密な関係にあることから、保険者に運送業者及びその下請業者に対する代位求償の権利を予め放棄させ、運送中に事故が生じた場合には、基本的には荷主の保険、あるいは荷主と運送業者との交渉で対処することが多いようである⁴⁷。補償内容については、特定危険担保（火災、座礁等の危険を担保する外航でいう協会貨物約款(C)に相当する条件）を

⁴⁴ ヒアリング先の1社の場合、13,000 総トン前後のものが多い。

⁴⁵ ヒアリング先の1社は 20,000 総トンの船舶を運航している。

⁴⁶ なお、内航貨物海上保険の市場規模はかなり小さいが、梱包されていないばら積み貨物が多く、プラントなどリスク評価が難しい貨物もあるという。荷主の扱う貨物の種類自体が限定されており、外航と異なり船齢等が直接には保険料率に影響しないため（荷主のリスクとして考慮される）、発送ごとではなく基本的に1年ごとの期間建てで締結される。

⁴⁷ 保険会社によると、このような事情から、「荷主の保険で処理する」というと、船主側としては保険者からの求償は、普通は想定しないという。

ベースに、荷主のニーズに応じて特約を付加していく。上記事情から貨物賠償責任保険を運送業者がつけることは基本的にはないが、ケミカルを扱う運送業者の中には、ケミカルのコンタミネーション（異物混入）に限定して荷主に対する賠償責任をカバーする保険を付けている例がある〔1社〕⁴⁸。実際に保険による処理を選択するかどうかは、法的責任の所在を厳密に評価した上での判断というよりは、荷主との関係性や取引上の考慮に左右されることが大きいという⁴⁹。内航海運では船荷証券は発行されず、外航海運ほど書類は整備されていない⁵⁰。製品に近い貨物については外航の書類に準じた事故報告書を運送業者が作成することもあるが、原材料関係では大きな事故がない限り通常は保険会社のサーベイが入ること自体が少ない。座礁等の事故については海難報告書が利用される。

RORO船やフェリーなど陸送の一部として内航海運が利用される場合で、荷主が貨物保険を付ける場合は、陸送を対象とする運送保険に入る。運送保険は、認可上は内航貨物海上保険と区別されるが、普通保険約款の内容は同一である。不特定多数の荷主を相手方とする事業では、不定期船と同様の方法によるリスク管理は困難で、運送業者が貨物賠償責任保険に加入している〔3社〕。P&I保険の補償範囲を拡張する、民間保険会社の貨物賠償責任保険を利用する、フェリーについては自動車航送船賠償責任保険を利用する方法がありうると思われる。

このほか、船主は船体保険、P&I保険に加入しており、万が一の事故に対しては保険によるリスク分散がなされている。

4. 分析の視点

本章BIIでは、調査結果について、「定期船」、「不定期船」に区別して報告する。他にも分析の視点はありうるが（4.1、4.2）、契約という観点からは定期、不定期の別が重要と考える（4.3）。

4.1 貨物、船種による区別

上述3.1、3.3.1の通り、不定期船によるばら積み貨物の輸送では、荷主によって取り扱う貨物が限定され、そのニーズに応じて建造、運航されている船舶は少なくない。一般貨物船では様々な貨物の輸送が可能だが、貨物の種類によっては、貨物の性状や船舶の特殊性から、平常受託するもの以外の輸送を引き受けることがおよそ考えられない場合

⁴⁸ 保険会社によるとオペレーターのニーズに応じた商品で、オペレーターが一括してコンタミ限定の賠償責任保険を付けている。ケミカルのコンタミが生じた場合は保険処理を前提にサーベイが入るとのことであった〔1社〕。タンク洗浄は契約上傭船者（オペレーター）の責任とされているのが通常だが、本船の構造上の問題とすると堪航性の問題で船主の責任となるため、この点についての責任関係は必ずしも明確ではない。コンタミ保険については、船主とオペレーター双方が被保険者となるのが望ましいとのことであった。

⁴⁹ 保険会社によると、通常は保険処理を行うが、ペナルティ的にオペレーターに対して荷主が損害賠償を請求するということもありうるという。

⁵⁰ 木村栄一ほか編『海上保険の理論と実務』（弘文堂、2011）419-420頁〔増谷博〕は、内航輸送の損害対応は輸入貨物と同様だが、船荷証券が発行されないことがあるため、運送契約を示す書類や、本船積込の事実とその際の数量および状態を記録する積荷協定書、本船荷卸しの事実とその際の数量および状態を記録する揚荷協定書などを取り付けるとしている。

もある。また、産業基礎資材の輸送では船舶以外の運送モードによる代替はおよそ考えられないのに対し、**RORO** 船などによる一般雑貨の輸送については貨物自動車や貨物鉄道との競合がありうるなど、他の輸送モードとの関係も貨物や船種によって異なる。このため、貨物の種類、これにある程度相関する船舶の種類によって、取引実態に相違があると推測される⁵¹。

4. 2 オペレーターとオーナー、元請オペレーターと二次・三次オペレーター

2004 年改正（2005 年施行）前の内航海運業法では、運送業者と貸渡業者の事業区分があり、各別に許可が与えられていた。2005 年以降、オペレーターとオーナーの事業区分は廃止されたが、実態としては両者の間の流動性は低いという。また、オペレーターには、荷主から直接運送を受託し安定輸送を使命とする元請オペレーターと、元請オペレーターから運送を受託する二次オペレーター、孫請けにあたる三次のオペレーターがある。この階層構造に由来する取引実態の相違があるものと推測される。

4. 3 不定期船事業と定期船事業

不特定多数の荷主から公表されたスケジュールに従って貨物の運送を引き受ける「定期船」による輸送と、一船一貨物で特定の荷主からの運送を受託する「不定期船」による輸送とに区別することができる。

ところで、内航海運業法自体は、定期・不定期の別を設けていないことから、**RORO** 船又はコンテナ船で不特定多数の荷主から運送を引き受ける場合、人の運送を伴うために海上運送法の規制の対象となる場合を除き、事業法上は特別な規制がおかれていない状況にある⁵²。「定期船」という言葉は、約款規制の対象となっている **RORO** 船、コンテナ船、旅客定期航路事業のフェリーによる貨物輸送を指す場合⁵³、これに内航海運業者が集客のために自発的にスケジュールや運賃を公表して不特定多数の者から集荷している場合を含めて使われている場合がある⁵⁴。さらに、調査対象企業の実務においては、オペレーターが荷主と定期傭船契約を締結して一定期間船舶を利用させる場合を定期船と呼ぶ例〔1 社〕⁵⁵、定期航路で用いる種類の船舶で定期的なルートで特定の荷主の貨物を輸送する事業を定期船事業と呼ぶ例〔1 社〕もあった。

従って、公法上、実務上は、必ずしも上述の意義で「定期船」「不定期船」という言葉が使われているわけではない。しかし、この意義での「定期船」による輸送と「不定期船」

⁵¹ 『市場調査』はそれゆえ船種別、品目別の分析を行っている。

⁵² 海上運送法には「貨物定期航路事業」の定義（2 条 4 項）がある。しかし、同法の規律の対象となる貨物定期航路事業は人の運送をするものに限られ、多くの内航海運業者は自由度の高い内航海運業法の下で事業を行っているものと思われる。

⁵³ 内航総連と長距離フェリー協会による海上輸送サービスに関するサイト<

http://www.ecoship.jp/kaijo_yusou/index.html>は、この視点によるものと思われる。

⁵⁴ 『海上定期便ガイド』前掲（注 35）の掲載対象はこのような広い意味での定期便と思われる。

⁵⁵ 荷主の都合で運航されるが寄港地はほぼ決まっていて定期的に動く。「専航船」（対になる語は「スポット船」という表現がより一般的ということであった。

による輸送との間には、前者が貨物単位（実際には通常はトラックやシャーシ、コンテナなどの輸送機器ごと）の輸送であるのに対して、後者は船舶単位の輸送であることから、契約という観点からは、運送契約の締結方法、貨物の受け渡しのルール、運送人の責任期間、契約内容など、取引実態に有意な差がみられる。

4. 4 本章での分類

4. 1、4. 2は事業構造、業界構造にかかる分類で、契約という観点からは、公表されたスケジュールで運航する船舶により不特定多数の者から貨物単位で運送を引き受ける取引か、特定の荷主から一船一貨物の前提で運送を引き受ける取引かの区別が重要と思われる。そこで、本章では、前者を「定期船」による輸送、後者を「不定期船」による輸送とし（実務上の用法とは必ずしも合致しないことは4. 3参照）、**B II**以下の各項目については、「不定期船」と「定期船」とに分け、調査対象企業の取扱貨物や業界構造における立場を考慮しつつ報告する。

B. 内航海運業における取引実態

I. 内航海運業に関する調査の概要

1. 調査対象の選定

選定の時点で内航海運業の全体像の把握が困難であったこと、小規模な事業者に対する調査には困難が予想されたことから、①事業規模の異なるオペレーターに対してヒアリングを実施し、オペレーターと荷主との間の取引実態に加え、オーナー等の小規模な事業者との取引実態についても情報を収集する、②大手を中心に運航船舶、取扱い貨物の異なる事業者に対して質問票による調査を行い、①の情報とあわせて検討を行うという方針をとった。『2013年海事関連業者要覧』（海運集会所）、『2012年版 船の便覧／法人編』（内航ジャーナル）などを参照して事業者を選定するとともに、業界とつながりのある方に紹介を依頼した。日本内航海運組合総連合会からは、同連合会作成のパンフレット、調査報告書等を入手した。

2. 質問票送付数と回答状況

内航不定期船事業、フェリー事業を除く内航定期船事業について簡易版の質問票 **B** を作成し、11社に質問票を送付、または回答が可能か検討を依頼した。うち8社から回答があった。内訳は、定期船4社、不定期船6社（重複2社）である。このうち、不定期船1社から、海運集会所書式を使用した契約書の写し1通、独自の書式による契約書の写し1通をご送付頂いた。定期船3社からは約款を頂いた。回答を得られなかった3社からは、質問内容が内航海運の実態に即していないため回答できないという趣旨のコメントがあった。また、回答を頂いた企業1社からも実態にあわず答えにくいという指摘があった。

質問票自体が簡易であり、また、実態に即していないとの指摘が複数寄せられたため、回答の解釈のため、質問票回答企業に対しては追加の質問を行った。

3. ヒアリング

質問票送付前に、社団法人日本海運集会所で業界構造についてのヒアリングを1回行った。送付後の2012年12月から2013年2月にかけて、不定期船事業、RORO船による定期船事業、フェリー事業を行うオペレーター1社（同社には質問票も送付）、石油、LPG、ケミカル等危険物を扱うオペレーター1社（同社には質問票も送付）、鉄鋼の二次オペレーター1社、二次、三次オペレーターとして不定期船を運航し一般貨物船による定期航路事業を行うオペレーター1社、長距離フェリー大手1社に対しヒアリングを実施した。さらに、質問票、ヒアリングともに、保険処理されるため問題は生じないという趣旨の回答が複数あったため、損害保険会社1社からヒアリングを行った。

4. 回答企業の総数、属性など

2、3をあわせると、運送業者からは、ヒアリングにより5社、質問票により8社（重複2社）、合計11社から回答を得た。資本金の額でみると、1億円以下の事業者が1社、1億円以上10億円未満が5社、10億円以上が5社である。定期、不定期の別では、質問票回答企業の内訳は定期船4社、不定期船6社（重複2社）、ヒアリングのみの企業をあわせると定期船6社、不定期船8社（重複3社）となる。不定期船事業者を業界構造における位置でみると、元請オペレーターが6社、二次オペレーターが1社、二次・三次オペレーターが1社である。不定期船事業者の取扱貨物の種類は、石灰石、石炭、紙製品、鋼材、石油、LPG、LNG、ケミカル、石油化学品、セメント等である。定期船事業者のうち、RORO船を運航する事業者は3社、コンテナ船が2社（RORO船との重複1社）、フェリー2社（RORO船との重複1社）、一般貨物船が1社である。

II. 荷主との間の契約について

ここでは、調査対象企業が荷主（真の荷主、元請から受託する場合は他の物流業者）と契約を締結する場合の実態について報告する。

不定期船による運送に関連する契約には、①荷主とオペレーターとの間、元請オペレーターと二次オペレーターの間等で締結される比較的長期の基本契約（実務上は「運送契約」といわれる。定期傭船契約等、別種の契約を用いることもある。「数量契約」といわれることがあるが、必ずしも積荷の数量を保証するものではない。）、②オペレーター間の船腹融通のための契約（トリップ契約。基本的には航海単位）、③オペレーターと船主との間の船舶の借り受けに関する契約（定期傭船契約、運航委託契約）、④船舶管理のための契約（船舶管理契約、裸傭船契約）がある（この構造については前述A3.3.1参照）。法的には、②は船腹の融通を受ける側を荷主、融通する側を運送人、③はオーナーを運送人、オペレ

ーターを荷主とする一種の運送契約と捉えることはできるが、本調査の対象企業はオペレーターであること、①と②や③は機能が異なり、実務上は区別して認識されていることから、ここでは、①の実態を中心に扱い、②～④については主にⅢで扱う⁵⁶。

海運集会所では、①に対応する書式として「内航運送基本契約書」、③について「内航定期備船契約書」（タンカーは「内航タンカー定期備船契約書」）、「内航運航委託契約書」、④について「内航裸備船契約書」、「内航船舶管理契約書」を制定している⁵⁷。②に関しては「内航運送契約書」、「内航成約覚書」がある。「内航運送基本契約書」と「内航運送契約書」の使い分けについては、海運集会所によれば、当初は「内航運送契約書」を基本契約、成約覚書を個別の契約に使ってもらった趣旨だったが「内航運送契約書」が個別契約に使用されるようになり、基本契約の標準化のために「内航運送基本契約書」が2007年12月に制定されたとのことである⁵⁸。

1. 契約の締結

1. 1 不定期船

1. 1. 1 荷主の属性

元請オペレーターが荷主から運送を引き受ける場合、二次オペレーターが元請オペレーターから運送を引き受ける場合ともに、一定の固定的な荷主から運送を受託する〔3社〕。二次オペレーターが直接荷主と契約を締結することはないということであった〔1社〕。

1. 1. 2 契約書式

質問票のどのような約款・契約書式を使用しているかという質問（複数回答可）⁵⁹に対しては、荷主が用意した書式を用いるという回答が最多であった〔質問票5社。うちこれ

⁵⁶ 特に③については、保険会社から、船主は文字通り船舶の「貸渡」を行っているという意識で、運送人という認識はないという指摘があった。荷主と元請オペレーターとの関係を中心にみると③に相当する部分は下請運送契約と捉えうるが、A3.3.1の事業構造を前提に、オペレーター業は船主の財産を運用して成り立つ事業ゆえ、下請という感覚ではないと指摘する事業者もあった〔質問票1社〕。「下請」という語感からは、船主からの船舶の借受より、貨物の運送を実施するための同業他社からの借受が想起されるようである〔2社〕。特にタンカーのオペレーターは、安全運航等のため船主と緊密な協力関係があるようで、取引先の船主への信頼感がうかがえた〔1社〕。

⁵⁷ 内航用書式一覧は<<http://www.jseinc.org/document/naiko/index.html>>参照。前述A2.2.2の通り、③に関する書式は2005年に下請法等施行にあわせて改訂されている。なお「内航定期備船契約書」「内航運送委託契約書」の最新版は2012年改訂版である。①に関する「内航運送基本契約書」は2007年制定、「内航運送契約書」は2007年に改訂。

『内航総連実態調査』8頁によると、海運集会所書式を利用している割合は、定期備船契約で491事業者中65.4%、運航委託契約では150事業者中38.7%、トリップ契約は96事業者中30.2%、運送契約については222事業者中18.5%であり、特に定期備船契約で高い。同・8-9頁によると、徐々に新書式への切り替えが進んでいるようである。

⁵⁸ 「内航運送基本契約書」の制定趣旨については<

http://www.jseinc.org/document/naiko/naiko_kihon.html>の「趣旨書」参照。

⁵⁹ この質問は一般的に使用する約款・書式を問うものであったため、質問票の回答の中には、他の船社との契約に使用する約款についてのものが含まれていた。定期船事業を行う船社も、他の船社と備船契約や運送契約を締結する場合等に海運集会所書式を利用することがある〔質問票2社〕。

が主要と回答したのは2社]。自社書式によるとの回答〔質問票3社〕、「その他」として荷主と共同作成した書式によるとという回答〔質問票1社〕をあわせると、質問票調査回答企業の不定期船事業者6社全てで独自の書式を利用していた⁶⁰。鉄鋼の元請オペレーター2社はいずれも独自の書式であり〔質問票2社〕、二次オペレーターは元請オペレーターの書式によるということであった〔1社〕。海運集会所書式を利用するとの回答は質問票では2社（うち1社が主に同書式を利用すると回答）である。また、タンカーのオペレーター1社は、荷主との間で「内航タンカー定期傭船契約書」を使用して定期傭船契約を締結している。

海運集会所書式を使用しない理由としては、長年の付き合い、従前の慣行〔1社〕、荷主がフォーマットを用意している〔1社、質問票2社〕、海運集会所書式には必ずしも必要ではないことが書いてあるので要点を絞ったものを使用する〔2社〕等があげられた。オペレーター側には海運集会所書式、荷主書式、自社書式の使い分けについて、特に強い好みは見られなかった〔2社〕。

海運集会所が「運送基本契約書」を制定した背景として、荷主とオペレーターとの間、元請オペレーターと二次オペレーターとの間の長期の基本契約について、各社が独自に基本運送契約書を作成しており標準化されていなかったという事情があったとされる。上記の回答はこの取引慣行が現在も残っていることを示すものといえよう。

他方で、海運集会所書式については、オペレーター側としては基本となる書式であるとの認識〔1社〕、二次、三次のオペレーターで内容を信頼して詳細な内容の検討までは行っていないが一番公平な内容のはずで問題はないという認識〔2社〕が示された。

1. 1. 3 契約書式の変更

質問票の質問は「約款・契約書式の使用に代えて、またはこれに付随して」荷主との間で個別的に契約を締結したり覚書を作成することはあるかというものであり、標準的な約款、契約書式が一般に使用されていることを前提にそこからどの程度どのような事項について変更するかを問う質問と解する捉え方と、取引先ごとに個別的に荷主又は自社の書式を作成する場合一般について、取決めの内容を問う質問と捉える余地があったと思われる。回答の有無、選択にばらつきがみられたが、これは質問の表現に起因する可能性がある。

海運集会所書式を使用する場合にこれと異なる取決めを行うときは、契約期間、運賃・傭船料、燃油サーチャージ、運賃の支払時期等、「運送基本契約書」や「運送契約書」の第1部に記載するような事項について、より具体的に定めることが多いという〔2社〕。第2部に定める契約上の義務や責任の定めについては、契約の実際に照らして不要と考える部分を省略することがある〔1社、質問票1社〕⁶¹。荷主書式、自社書式を使用する場合も、

⁶⁰ 『内航総連実態調査』8頁によると、運送契約について利用している書式は、222事業者中、荷主独自の書式が56.7%、オペレーター独自の書式が18.5%である。

⁶¹ 『内航総連実態調査』8、9頁によると、222事業者のうち18.5%が海運集会所書式を使用しており、この41事業者のうち、裏面約款等についてほとんど変更されていないとするのが73.2%である。

取り決める事項自体は基本的には海運集会所書式の内容と大きく異なるというが〔2社〕、荷主によって異なると思われる〔質問票3社〕。海運集会所書式に規定のない事項の取決めとしては、質問票で荷主と共同で作成した書式を使用するとした1社から付随業務に関する取決めを行うという回答があった。独自の書式を用いる場合、契約書にない事項については誠実に協議する、一般商慣習に従う等の定めをおくという〔2社〕。

1. 2 定期船

1. 2. 1 荷主の属性

不特定多数の荷主から引き受ける建前ではあるが、**RORO**船、フェリーでは、実態としては陸運業者が荷主であることが圧倒的に多い〔2社(うち1社は全て陸運業者と回答)〕。沖縄航路では海貨業者からの引受がある〔1社〕。内航コンテナ輸送に関しては、外航海運業者が主要な荷主である〔質問票2社〕。

1. 2. 2 約款の使用

質問票に回答した定期船事業者4社のうち、2社は国土交通省の定めた標準約款、2社は自社の定めた約款により、運送を引き受けている。自社約款の構成はほぼ標準約款に従うが、各社の事業内容に応じて変更されている点がある(特に責任について後述3. 2. 2参照)。約款が適用されるのは、内航海運業者(船舶貸渡業者を除く)が不特定多数の荷主に係る物品の運送を、**RORO**船、コンテナ船(専らコンテナ貨物を輸送するための構造を有する船舶)で行う場合である。一船一荷主の場合は船種が該当しても約款は適用されない〔1社〕。一般貨物船によるコンテナ貨物の輸送については、標準約款に基づく引受は行われていなかった〔1社〕。大口の荷主とは基本契約を締結する場合がある〔1社、質問票1社〕。質問票では、2社が運賃の計算方法、支払時期、付随業務、各種費用負担、危険品の取扱いや損害賠償について取り決めることがあると回答し、紛争解決方法の取決め、数量に関する取決めを行うとの回答も各1社あった。

フェリー事業は旅客定期航路事業の一部となるため、自動車航送には、海上運送法9条に基づく標準約款又は認可約款の「自動車航送の部」が適用される(以下、フェリーの標準約款を単に「自動車航送の部」という)。フェリーでは運賃は乗船時払いが原則となっているため、大口の荷主とは運賃の支払時期について別途取決めを行うことがある〔2社〕。1社は、ほかに運航規則の変更や運賃の変更についての通知義務などを基本契約で定めている。フェリー専門の1社は、フェリー事業では来た順に人、物を運ぶのが原則であり、運賃支払時期以外の取決めが行われることはないという。

2. 運送書類等

質問票には運送書類についての項目はない。このため、以下ではヒアリング調査に基づき、運送の引受の際に発行・交付される書類、運送品の受取と引渡しの実務について述べる。

2. 1 不定期船

ヒアリングを行った企業のうち、船荷証券を発行している企業はなかった⁶²。貨物の受取を証する書面、引渡しの実務には企業ごとに相違がみられた。

1社は、貨物の引受の際に、貨物の名称、数量、受主等を記載した送り状を発行している。同社は石灰石が主要な取扱い貨物であり、貨物の数量の確認は荷主のカウンター、船舶のドラフト（喫水）等による。引渡しのトラブルは特にないということであった。セメントもドラフトによる〔1社〕。石油タンカーでは、陸上のタンク（荷主の施設）と船の設備をポンプで接続し、陸上のポンプで船に貨物を送りこんで船積をし、船のポンプを使って荷揚する。陸側、船側の流量計で量を図り、船積時に積荷協定書、荷揚時に揚荷協定書を作成し、積荷の量を確認する。協定書は、運航実務者としてオペレーターの名称が記載され、事務的には船舶代理店が荷主用の正本、揚地用の正本、代理店控え、船の控え、オペレーター用の控えと5通作成しており、船長、船舶代理店の二者と出荷主が判をつく。多くの場合、協定書に基づき送り状が発行されるという〔1社〕。LPGでも検尺の後、協定書を作成して、分析表を必ず、送り状も通常は添付する〔1社〕。鉄鋼の二次オペレーターである1社でも積荷・揚荷協定書が発行されているが、運航責任者としては元請オペレーターが記載され、同社の名は協定書には表れない。

送り状、積荷協定書、揚荷協定書のほか、運送の引受に際して発行される書面のうち、電子化されているものはない〔4社〕。

2. 2 定期船

1社は、RORO船による定期船事業について、申込書の冊子を運送業者に事前に渡しており、乗船の都度、荷主が申込書に記入してファックスで送信するという形で引き受けを行う。同社の申込書には申込者、乗船希望日時、引取人のほか、車種・車番・長さ等車両についての情報、積荷・積荷価格、取扱業者、搬入日、電源の要否、有人・無人の別、乗船者名等の記載欄があり、欄外に指定時間にヤードに車両を搬入し下船後遅滞なく搬出すること、約款によることが記載されている。シャーシ（コンテナ）の中味を確認することはない。契約条件は標準約款により、申込書冊子を渡す際に約款により引き受ける旨は荷主に対して説明されている。標準内航運送約款には、貨物の明細について明告する義務を定めた規定はあるが（4条1項）、送り状等の発行についての規定はなく、実務上も特に運送書類は発行されていない。揚地では、ヤードの特定の区画に駐車したトレーラーを、荷送人指定の業者が番号を確認して引き取る。

沖縄航路の一般貨物船によるコンテナ輸送を行う1社の場合、コンテナ番号を記載した積荷明細書を揚地の営業所に電子メールで送付し、それに受取時に受取人の署名を求める

⁶² 海運集会所の書式には、荷主が船荷証券の発行を請求し、運送人が第三者に対して契約を超える責任を負った場合に、荷主が補償責任を負う旨の規定がある（運送基本契約書20条、運送契約書19条、定期傭船契約書11条など）。ただ、商法に船荷証券の規定があることから念のため規定しているにすぎず、実際に船荷証券が発行されることはないという。

という実務であった。また、同社はばら積みとなる鋼材の定期船輸送に関しては、受取時の検品要員をおいているとのことであった。

フェリーの場合、荷主が乗船時に申込書に記入して申し込み、運賃が収受されると自動車航送券が発行される（自動車航送の部 9 条）。1 社は有人車航送と無人車航送とで申込書を区別しており、有人車航送では申込者、乗船者、車種・車番・長さ・幅のほか主な積荷名、電源使用の有無の記載欄がある。無人車航送の申込書は、貨物、自動車に関する記載事項はほぼ同様だが乗船者名欄がなく、無人車受取人を記載する欄がある。同社の自動車航送券は、旅客の乗船券と同じフォーマットにより電子化されており、収受された運賃、車種やドライバー、部屋番号等が記載される。券自体は電子データとして存在し、有人車の場合にお客様控えの紙片が交付される。もっとも、揚地での無人車の引取の際は、トラックの場合は免許証で荷送人指定の業者かを確認し〔2 社〕、シャーシの場合は荷送人指定業者が各自シャーシ番号で確認して引き取る形をとっており〔1 社は無人車航送取扱規定を定めており、申込書欄外に運送約款とともに無人車・電源車航送取扱規定等を確認するよう促す記載がある〕、自動車航送券には貨物の引取に際して特に機能が認められているわけではない。約款上は、下船前に運転者に自動車及びその積載貨物を点検する義務が課されている（自動車航送の部 19 条。1 社は自社約款を使用しているが同条の内容は同じ）。なお、フェリーは旅客定員が積載可能な車両数に応じて一定人数分とられているため、有人車の航送に適しているが、RORO 船でも 12 名以下でドライバーをのせるスペースが一応はある。

3. 運送人としての契約上の責任について

3. 1 不定期船

不定期船では通常は各事業者の取扱い貨物が荷主や船舶ごとに限定されているため、危険物を専門に扱う業者はいるが〔1 社、質問票 1 社〕⁶³、通常危険物を扱うことのない事業者が、危険品や高価品の取扱いや損害賠償責任等について個別的な取決めを行うことはやや考えにくい⁶⁴。以下では、海運集会所の「内航運送基本契約書」、「内航運送契約書」、ヒアリング及び質問票からうかがえる実務上の取扱いについて、報告する。

3. 1. 1 運送基本契約・運送契約の概要

「内航運送基本契約書」は、契約期間内に荷主と運送人との間で個別の運送契約が締結された内航運送に適用される（1 条）。第 1 部に記載される条件は、①荷主（元請オペレー

⁶³ 貨物の性状、取扱い方法、問題発生時の対処方法等を記載した安全データシート（SDS）の提出を荷主から受け、船員に周知する〔1 社〕。詳細は経済産業省のサイト<http://www.meti.go.jp/policy/chemical_management/law/msds/msds.html>を参照。

⁶⁴ 質問票では不定期船 6 社中 1 社が危険品について取決めをすることがあると回答した。ただし、B II 1. 1. 3 冒頭で説明した通り、特約を行うというよりは、荷主と独自の書式で契約を締結する際に規定しておくという趣旨の可能性がある。海運集会所書式には危険品についての規定がある（運送基本契約では 13 条）。

ターと二次オペレーターとの契約では元請オペレーターが荷主)、②運送人(荷主との契約では元請オペレーター、元請と二次との間では二次オペレーター)、③契約期間、④有効期間(更新についての規定)、⑤運賃の支払(航海ごとの揚地払い、月払い、その他から選択)、⑥仲裁地(東京と神戸から選択)、⑦特約条項である。第2部に当事者の義務、責任等に関する規定が置かれている。「内航運送契約書」は、第1部の記載事項が「内航運送基本契約書」よりも多く、船舶の明細、積地・揚地、貨物の種類と数量等の記載欄がある。裏面約款に関しては、1条の適用範囲の規定がない点を除き、ほぼ運送基本契約書と同じである⁶⁵。

海運集会所によれば、「内航運送契約書」は、現在では個別的な運送契約に用いられることが多いという。基本契約や運送契約は、元請オペレーターが荷主と、二次オペレーターが元請オペレーターと取引を行う際にまず締結されるため、一種の取引の許可のようなものと表現する事業者もあった[1社]。「内航運送基本契約書」では、船舶の明細、積地・揚地、貨物の種類と数量等は、基本契約ではなく個別の運送契約で規定する形になっている。これらの事項を含めて長期的な契約関係を定める場合は、「内航運送契約書」を[質問票1社]、具体的に船舶を特定して一定期間にわたって荷主の用に供する契約を結ぶ場合には、荷主の負担する費用項目は増えるが、定期備船契約書を[1社。内航タンカー定期備船契約書]使用する余地がある。なお、内航海運では船級が直接保険料に影響するわけではなく⁶⁶、契約書の一例では、船舶の明細欄は船名でなく「499 総トン型内航貨物船」という船型で特定されていた。航路や船舶まで契約で取り決める場合に、基本契約という名称で、これらを特定して独自の書式で契約を締結する例もある[1社]⁶⁷。

3. 1. 2 契約期間

一般には、期間は比較的長期または1年自動更新であることが多いといわれるが⁶⁸、取引関係自体は20年以上の長期にわたることも少なくない⁶⁹。運送基本契約の期間を船の償却期間にあわせるケースもあった[2社。うち1社は船主との定期備船契約の期間も同一。1社は自社保有のRORO船。]。セメント船の場合は荷主の数が限られること、タンカー等危険物を運搬する船では安全管理の必要性があること等が理由であるという[1社]。他方で、船主とは長期の定期備船契約を結ぶが、荷主との運送契約を船舶の償却期間にあわせ

⁶⁵ 2007年の「内航運送基本契約書」制定時に、「内航運送契約書」もこれにあわせて改訂されている。2005年改訂版内航運送契約書と比べると、基本契約であることから一部表現を変えられているほか、コンテナの甲板積みに関する規定、ヒマラヤ条項、相殺禁止、契約の解除の規定が設けられ、貨物の留置、契約違反の規定が一部変更されている。

⁶⁶ 保険会社によると、貨物保険契約における運送手段の記載は「鉄鋼船」となる。

⁶⁷ 質問票回答企業からは、使用船舶について荷主と取決めを行うという回答がほかに2社あった。うち1社は輸送区間、契約期間についても取り決めるという。ただしBⅡ1. 1. 3冒頭の説明を参照。

⁶⁸ 『内航総連実態調査』7頁によると、運送契約の期間は222事業者のうち1航海が24.3%、1年以内が32.4%、3年以内が6.3%、3年をこえるが34.2%となっている。代金の契約期間は1航海27.5%、6か月以内が20.7%、1年以内が23.0%、1年超が23.4%で、運賃については長くても1年ごとに見直されるのが一般的のようである。

⁶⁹ 『市場調査』x頁、58頁によると7割以上が20年以上と回答している。

ることではないとする企業も複数ある〔質問票 2 社〕。運送契約の期間設定は、荷主との関係性、船舶・貨物の特殊性に依存するものと思われる。長期の運送基本契約が締結された場合、運賃は 1 年に 1 度など、費用、環境に応じて定期的に別途協定されるという回答があった〔2 社〕。燃油サーチャージに関しては、石油タンカーやケミカルでは計算式が決められており、現在はそれに従って支払がなされるという〔1 社〕。鉄鋼では、メーカーごとに運賃タリフ表があり、運賃はほぼ航路によって決まっているという〔1 社〕。

3. 1. 3 責任期間

船内受け、船内渡しが原則となっている〔3 社〕。タンカーではマニホールド通過時が責任期間の始期、終期となる〔1 社〕。「内航運送契約書」には積地及び揚地それぞれにおいて、いずれの費用負担でいずれが船内荷役を手配するか記載する欄があり、一般に FIO の合意がなされるのが通例である。必ずしも明確はないが、船内荷役を荷主手配の荷役業者が行う場合、荷役作業中の事故について船側は責任を負わないという理解のようである〔2 社〕。鋼材の場合、荷役は荷主手配で積付プランも荷主側が出すが、発航後に事故が生じると船側の責任になるので船長から積替え要請を行うことはあるという〔1 社〕。荷役を荷主が手配できないとき等、状況によっては船側で手配することもある〔4 社。質問票 1 社は 8 割は船側で手配と回答。〕。

3. 1. 4 契約上の運送人責任の内容

「内航運送基本契約書」の条文をみると、適用範囲（1 条）に続いて、使用船舶（2 条）、堪航能力（3 条）、積地及び揚地（4 条）、荷役準備完了の通知（5 条）、滞船料・早出料（7 条）、貨物の満載（8 条）、船腹の一部利用（9 条）、デッド・フレイト（10 条）の規定があり、基本契約は傭船契約ではないと思われるが、建付け自体は航海傭船契約に類似する。この後に、荷役と貨物の引受・船積・荷揚等に関する定め（荷役用具の使用（11 条）、甲板積み（12 条）、危険品（13 条）、特殊貨物（14 条）、船積み不能（15 条）、荷揚げ不能（16 条））、運送人の責任に関する定め（17 条～21 条）、荷主に自己の責任と費用において貨物海上保険を付す義務を課す規定（22 条）、運賃の取得（23 条）、相殺禁止（24 条）、貨物の留置（25 条）、ストライキ（26 条）、共同海損（27 条）、下請法、船員法等の法令の遵守（28 条）についての定めがあり、最後に契約の解除（29 条）、契約違反（30 条）、紛争解決条項（海運集会所の仲裁）（31 条）について規定されている。

責任については、官憲の処分、内乱、テロ、暴動、海賊、ストライキ、火災、衝突、座州、座礁、沈没、投荷その他の天災不可抗力については、荷主、運送人とも相互に免責されるとしている（17 条）。堪航性については、商法 738 条は一般に絶対的な担保義務を定めたものと解されているところ、「内航運送基本契約書」3 条は、国際海上物品運送法 5 条が定める外航の注意義務の水準に内航のそれをあわせる趣旨で、「運送人は、本契約を履行するため、発航の当時、本船が堪航能力を保持するように相当の注意を払わなければなら

ない。」とし、過失責任化を図っている（「内航運送契約書」も同様）。運送人の運送品に関する注意義務を定める 18 条も、国際海上物品運送法 3 条にあわせたもので、過失責任原則（18 条 1 項）、航海過失免責（同 2 項）を定めている。一般に責任期間が船内受け、船内渡しとされ荷役は荷主の責任とされること、直接の契約相手方を飛び越えてクレーム処理等がなされる実務がないことから〔3 社〕、援用される機会は必ずしも多くはないと思われるが、ヒマラヤ条項（19 条）がおかれている。人命、財産救助のための離路は明示的に認められている（21 条）。損害賠償責任（30 条）については、責任限度額の定めはなく、商法 766 条によって準用される商法 580 条の趣旨を反映し、滅失、損傷又は遅延に関する運送人の責任は、引き渡すべき日における価額を基準として評価する旨が規定されている。商法 581 条に相当する規定はない。なお、文言上、本条は遅延に対する責任も対象としているが、實際上遅延の原因となりやすい荒天は免責事由とされており（17 条）、実務上、運送人は遅延について明確には法的責任を引き受けていないと思われる〔3 社〕。荷主に付保の義務が課され（22 条）、実務上は求償権放棄特約を付けて荷主が貨物海上保険契約をかける〔上述 A 3. 4 参照〕。共同海損は 1994 年ヨーク・アントワープ規則による旨の規定があるが、これが実際に利用されることはほとんどない〔1 社〕⁷⁰。

海運集会所書式の変更の具体例としては、「内航運送契約書」から満載貨物、デッド・フレイト、甲板積みの規定に線を引いて削除する例〔質問票 1 社〕、「内航タンカー定期傭船契約書」から返船の場所、定期検査（14 条）、費用の負担区分（5 条）、時間外その他特別労務手当（6 条）を削除する例があった〔1 社〕。また、独自の契約書の一例では、満載貨物、デッド・フレイト、甲板積みの規定がないほか、堪航能力担保義務の規定が商法の 738 条の規定にあわせて「発航の当時、本船が堪航能力を保持していることを担保する」という内容に変更され、運送人の免責の規定がおかれていない⁷¹等、運送人責任が海運集会所書式より加重されていた。

3. 2 定期船

3. 2. 1 責任期間

RORO 船による定期船輸送では、ヤード受け、ヤード渡しで荷役作業中についても運送人が責任を引き受けている点が、不定期船による輸送と異なる（バース・ターム）。標準内航運送約款上は、運送人は運送人指定の場所及び時間内に荷送人から貨物を受け取り、指定する場所及び時間内に荷受人に引き渡すとされている（3 条 2 項）。責任期間は受取りから引渡しまでである（18 条 1 項、2 項）。とはいえ、ヤードに駐車中の事故について船社は責任を負わず、シャーシを船に乗せる荷役からヤードに車両を下ろすまでが責任期間と

⁷⁰ 保険会社も利用されることは少ないという回答であった。なお、外航でもコンテナ船では荷主が多数に上り事実上共同海損処理を行うことは難しく、荷主が単一の場合は取引関係への配慮が生じるため、共同海損が行われる事案は減少しているとのことであった。

⁷¹ 「内航運送基本契約書」では 18 条に相当する。また、同じ契約書では 17 条に相当する相互免責についても、当事者に帰責事由がないことを明文で免責の要件としている。

なる。実際の荷役作業は港湾荷役業者に委託される〔1社〕。質問票2社の自社約款も規定自体は同様である。標準内航運送約款では、運送人指定の埠頭等に貨物を保管する場合は運送人の承諾が必要とされ、船積前又は荷揚後の貨物の保管は当該保管に係る契約によるとされている（22条）。

フェリーの自動車航送では、ランプウェーにのってランプウェーから降りるまでが約款という運送人の管理下（自動車航送の部21条）にあたる。車両の固定は船社の責任で行うが〔1社〕、船内受け、船内渡し（FIO）であり、荷主が自身で乗り込むのが基本形である（自動車航走の部18条）。

3. 2. 2 契約上の運送人責任の内容

標準内航運送約款の責任制度は、基本的には国際海上物品運送法ではなく商法の物品運送の規定に引き寄せて定められている。質問票回答企業のうち自社約款の送付があったコンテナ大手1社、コンテナ・RORO船を運航する1社の約款は、構成自体は標準約款と共通するが、責任制度に相違がある。以下では、標準内航運送約款の概要と上記2社の約款の特徴的な点を簡単に示す。フェリーの場合は、旅客定期航路事業の標準約款又は認可約款の自動車航走の部に従い、乗用車等と基本的に同じ条件で引き受けられる。ヒアリング先の1社は自社約款を定めているが、責任に関する規定は標準約款とほぼ同じである。

3. 2. 2. 1 運送の引受

標準内航運送約款では、運送の引受について、運送人は輸送能力の範囲内において運送契約の申込みに応じるものとされる（3条1項）。気象等を理由として運航中止等の措置をとった場合（3条4項1項）、高価品（3条4項2号ロ）、危険品（3条4項2号イ、ハ）、生動物（3条4項2号ニ）、その他運送に不適當なもの（3条4項2号ホ）、RORO船の場合は車両の不適當（3条6項）、約款によらない運送（3条4項）等の場合には、申込みを拒否し、すでに締結した契約は解除することができる（3条4項柱書）。荷送人は、貨物の種類、重量、状態、価格、電源接続等特別な取扱いその他貨物の明細に関する事項を、契約締結前に申告しなければならない（4条1項）。3条4項2号のいずれかに該当する貨物については書面による申告が必要である（4条2項）。荷送人は申告した事項が事実と異なることを保証するものとされ（4条3項）、申告がなかったこと、事実と異なることから生じた貨物損害について運送人は賠償責任を負わない（4条4項）。運送人は、荷送人が申告した事項について調査義務を負わない（4条5項）。3条4項2号のいずれかに該当する貨物の申込みに応じる場合は、荷送人の負担で、便乗者の添乗、積荷保険の付保その他必要な措置をとることができる（4条6項）。高価品（3条4項2号ロ）については、書面による申告がない場合、運送人は悪意又は過失があっても免責される（18条6項）⁷²。運

⁷² 高価品についての規定は、商法766条によって準用される578条の規定にあわせたものと思われる。

送の引受にかかる規定はフェリーの自動車航送の部も類似する⁷³。質問票 1 社の自社約款は、運送の引受にかかる規定は標準約款とほぼ同じであった。他のコンテナを主に扱う質問票 1 社の自社約款も、危険品のうち爆発物等について「爆発性、発火性、引火性、又は腐食性のある物質、有毒性又は放射性物質」と具体化している点以外は大きく異なる。

高価品については、荷主に申告を求めるが、船社は輸送機器の中味を調べることまではしないので、信頼を基礎に引き受けている〔1 社〕。高価品の申告があった場合は、荷主に付保を要請するか、運送人側で高価品として保険を付けて運賃に上乘せする等の対応をとる〔3 社〕。生動物の輸送の場合は付添人を頼む〔1 社〕。危険品については、公法上の規制（安全データシートの提出等）があるため、基本的には不用意に引受を行うことはないものと思われる〔1 社〕⁷⁴。なお、国内貨物用のコンテナは外航用のコンテナと規格が異なる〔1 社、質問票 1 社〕。

3. 2. 2. 2 運送人責任

標準内航運送約款では、運送人の責任について、貨物の滅失、損傷、毀損等の損害については運送人又は船員等に悪意又は過失がないことを証明できないときには賠償責任を負うとして、一般には過失責任原則をとり（18 条 4 項）⁷⁵、「発航後における航行又は使用船舶の取扱いにより生じた損害」については運送人に悪意もしくは過失、又は船員等に悪意もしくは重過失がないことを証明できないときは賠償責任を負うとしている（18 条 5 項）⁷⁶。賠償額は原則として引渡し地、時の価格、これが不明のときは荷送人が明告した価格に定型化されているが（18 条 7 項、8 項）⁷⁷、運送人の悪意又は重過失によって損害が生じた場合は一切の責任を負う（18 条 10 項）⁷⁸。不可抗力については免責されるが、具体的に列挙されているのは内乱、テロ、暴動、ストライキ、荒天遭遇であり、火災は挙げられていない（21 条）。荷主が悪意もしくは過失、又は約款を守らなかったことにより

⁷³ 自動車航送の部の 4 条 2 項 1 号が標準内航運送約款 3 条 4 項 1 号、4 条 2 項 3 号が 3 条 4 項 2 号、4 条 2 項 4 号が 3 条 4 項 3 号、4 条 2 項 5 号が 3 条 4 項 4 号、4 条 2 項 6 号が 3 条 4 項 5 号、「自動車」の適切性についての 4 条 2 項 2 号が RORO 船についての 3 条 4 項 6 号に相当する。高価品免責も、価格の明告について書面性要件はないが、内航約款 4 条 7 項及び 18 条 6 項とほぼ同様である（5 条 4 項、21 条）。輸送能力の範囲で「運送の申込みの順序により」引き受けるとされている（4 条 1 項）、内航約款の「正当な事由がある場合」等の包括的な規定（3 条 4 項 7 号、12 条 9 号）や海難救助に関する規定（12 条 7 号、8 号）がない、貨物の明細について一般的な明告義務は課されていない（引受拒否事由にあたる場合には申告の必要がある。5 条 1 項）、「荷送人」（内航）・「運送申込人」「運転者」（自動車航送）、「便乗者」（内航）・「看守人」（自動車航送）といった表現が異なるなど、細かい相違点はある。

⁷⁴ 質問票では、危険品について荷主と取決めを行うという回答が定期船事業者 4 社中 2 社あった。ただし、B II 1. 1. 3 冒頭の説明を参照。標準約款には危険品についての規定がある。

⁷⁵ 実質的には商法 766 条によって準用される商法 577 条と同様と思われる。

⁷⁶ この規定は、標準内航運送約款制定前に国際海上物品運送法の責任原則に依拠する契約書が使用されていたところ、同法 3 条 2 項の航海過失免責を全部は認めず、商法 739 条の重過失免責の規定と整合するように規定したものと解される。堪航能力担保義務（商法 738 条、国際海上物品運送法 5 条参照）についての明示的な規定はない。

⁷⁷ 商法 766 条で準用される商法 580 条 1 項、2 項に対応する。標準内航運送約款 18 条 9 項は商法 580 条 3 項に相当する。

⁷⁸ 商法 766 条で準用される商法 581 条に相当。

運送人又は船員に損害を与えた場合は、損害賠償責任を負う（19条）。

質問票2社の自社約款が大きく異なる点は責任原則についてである。コンテナを扱う1社は、発航後の航海過失免責についての規定、賠償額の定型化に係る規定をおかず、他方で、「火災」を不可抗力の1つとして列挙し、特に荷主詰コンテナに関する賠償責任について明文の規定をおいている。RORO船とコンテナ船を運航する1社の自社約款には、発航後の航海過失免責の規定がないほか、「荒天免責」を不可抗力とはせず、荒天遭遇により生じた損害について原則として責任を負うものとしている。

フェリーの自動車航送の部の責任に関する規定は比較的簡易で、運送人は、原則として、自動車及びその積載貨物の滅失、毀損等による損害について、損害の原因となった事故が当該自動車及びその積載貨物が運送人の管理下にある間に生じたものである場合に限り賠償責任を負うとしている（21条1項）。船舶の構造上の欠陥及び機能の障害がなかったこと、並びに運送人およびその使用人が当該損害を防止するために必要な措置をとったこと又は不可抗力などの理由によりその措置をとることができなかったことを証明した場合（21条2項1号）、運転者もしくは運送申込人又は第三者の故意もしくは過失により、又は自動車の運転者もしくは運送申込人が運送約款を守らなかったことから当該損害が生じたことを証明した場合には、運送人は責任を負わない（21条2項）。運送人管理下で損害が生じたことの証明責任は荷主にある〔1社〕。基本的には過失責任原則を定めたものと思われる⁷⁹。自動車の積込、陸揚はドライバー自身が運転して行うのが原則となるため、自動車の積込及び陸揚は、船長又は運送人の係員の指示に従い運転者が行うこと、その際に確実な操作を行い他に危険が及ばない方法で運転しなければならないことのほか（18条）、自動車の施錠、下船時の自動車及び積載貨物の点検（19条）、運転者の禁止行為（20条）について定められている。

3. 2. 2. 3 責任の消滅

標準内航運送約款では、原則として運送人の責任は荷受人が留保をせずに貨物を受け取ったとき、直ちに発見できない毀損等又は一部滅失については引渡日から2週間以内に通知がないときは、消滅すると定める（18条2項）。運送人に悪意がある場合はこの限りではない（18条3項）⁸⁰。運送人の滅失、毀損等についての責任は、運送人に悪意がある場合を除き荷受人による受取日から1年で時効消滅する（21条）。質問票2社の自社約款も、責任の消滅についてはそれほど大きな違いはない⁸¹。フェリーの自動車航送の部も、自動

⁷⁹ 21条2項2号後段の要件は1929年の「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」（ワルソー条約）18条に類似する（ただし、ワルソー条約では「全ての必要な措置をとったこと」の証明を要する）。この部分は過失責任原則を示したものと思われる。前段は堪航能力担保義務（商法738条、国際海上物品運送法5条）に対応する規定かもしれないが、結果責任か過失責任かは必ずしも明らかではない。文言上「発航の当時」への限定はなく、人的不堪航は免責事由にあたらぬように読める。

⁸⁰ 商法766条によって準用される588条とほぼ同じ規定である。

⁸¹ 質問票1社の自社約款には時効に関する規定、責任の消滅の規定を運送人悪意のときは不適用とする規定がない。約款に定めのない事項については法令の規定又は一般の慣習によるため、大きな相違は生じ

車及び積載貨物の引渡しを運転者又は運送申込人が留保せずに受けた場合、賠償請求権を放棄したものとみなされ（22条1項）、直ちに発見できない損傷又は一部滅失については引渡し日より14日以内に通知すべきものとしており（22条2項）、文言はやや異なるが実質的にはほぼ同じである。

3. 2. 2. 4 その他

標準内航運送約款は、RORO船によるシャーシ等の輸送、コンテナ船によるコンテナの輸送を対象とするため、コンテナの甲板積み（6条）、輸送機器（トレーラー、コンテナ）を貨物の一部とみなし機器の貸出について定める規定（9条）、冷凍機器の接続（10条）、荷造り不備の場合の荷送人の責任や費用等（11条）についての定めがある。質問票2社の自社約款は、各社の用いる輸送機器に応じて若干の相違がある。また、気象等を理由とする運航の中止（12条）、陸揚港以外での荷揚や積戻（13条）、代替輸送（14条）、荷渡しの特例（15条）のほか、運賃（16条）、運賃未払の際の留置権（17条）、荷主が埠頭に貨物を保管するときは運送人の承諾が必要で船積前又は荷揚後の貨物の保管は別途保管に係る契約による旨の規定（22条）、便乗者についての規定（23条）、共同海損は1994年ヨーク・アントワープ規則によること（24条）、船員等が免責を援用できること（25条）、不法行為責任にも約款の規定が適用されること（26条）を定める規定、仲裁条項（27条）等が置かれている。フェリーの自動車航送の部では運賃の收受や自動車航送券の効力、乗船変更等に関する規定があり（8～17条）、紛争解決条項はない。

4. 運送人としての責任の実態について

4. 1 不定期船

荷主が求償権放棄特約付きの貨物保険契約を締結している場合には、荷主の締結した貨物保険で処理されることが少なくない。保険処理の対象となる事案の数は貨物や荷主との関係等によっても相違がありうる〔上述A3.4参照〕。保険会社によると、保険事故として頻度が多いものとして、鉄鋼の錆や凹み、紙・パルプのこすれ等がある。衝突や沈没、ケミカルのコンタミなどの事案もあるが、外航とは輸送期間や輸送方法が異なり、それほど貨物クレームは多くはないという⁸²。

質問票の滅失、損傷、延着の場合に契約と異なる解決がなされるかという問いについては、不定期船事業者6社のうち、契約の規定によるという選択肢を選んだのは2社、ケース・バイ・ケースとするものが3社、無回答1社であった。滅失・損傷の賠償額の基準となる金額としては、3社が貨物の申告価格、1社が貨物の市価、2社が廃棄費用、1社が損

ないのではないと思われる。

⁸² この部分の保険会社の見解は概ねヒアリング先の事業者からの聞き取り内容と合致していた。運送業者からは、石灰石では荷主が付保していないケースも少なくない〔1社〕、ケミカル、タンカー等ではコンタミが問題になりうるが保険処理は年に1度あるかないかで稀である〔1社〕、鉄鋼の荷崩れ、潮濡れ等は比較的好くあるが運送人によほど大きな非がない限りは保険処理される〔1社〕等の回答があった。

傷貨物の処置にかかる作業費用を挙げた。ほかに、1社から、貨物保険処理を行うため特に取り決めていないとの回答もあった。遅延の場合の賠償基準については、1社が遅延責任は船側では発生しないと、3社が代替輸送のコストを負担する、1社は特になしと回答した。ヒアリング先の事業者によると、納期の遅れなどにより最終需要家に納品できなかった場合には、保険でカバーされず問題になることはありうるという〔1社〕。気象、海象については双方状況を認識してある程度余裕をもってみており、荒天免責となるため、延着として問題になることは少ない〔2社〕。

4. 2 定期船

定期船による輸送の場合、船社が貨物賠償責任保険をかけていることが多い〔3社〕。

質問票では、貨物損害が生じた場合は契約に従って解決するとしたのが1社、ケース・バイ・ケースが1社、この双方が1社、無回答1社であった。滅失・損傷の賠償基準額としては、貨物の申告価格が3社あり、うち1社は、ほかに損傷貨物の廃棄費用、検品費用、積替費用、休業補償、輸送機器の修理費用、他の1社は損傷貨物の廃棄、手直し費用をあげた。延着の賠償基準については、代替輸送のコストと答えたのが2社、運賃という回答が1社、急遽欠航になった場合の代替輸送は船社では行わず運賃は請求しないとするのが1社で、なしという回答も1社あった。

延着について、フェリー専業の1社が、遅延や欠航は年間1~2%のみで契約上も特定の日に到着することを引き受けているわけではないためほぼ問題にならないとするのに対し、一般貨物船で定期便を運航している1社は、小型の船舶は天候に左右されることが多く、実際に損害金を支払うことはないが着時間について荷主からの要請を受ける場合があり、遅延時には苦情を受けることもあるという。

4. 3 紛争解決

内航海運の書式や約款には、ほぼ必ず海運集会所の仲裁に付託する旨の条項があるが、ヒアリング先で運送契約、備船契約上の問題の解決のために仲裁を利用したことがあると答えた事業者はなかった。多数当事者間の紛争となった場合に、海運集会所の裁定を仰いだ例はあった〔1社〕。

5. その他

ここでは、質問票に即して、運送契約の変更(荷送人、荷受人からの変更依頼への対応)、クレームの時期について報告する。

5. 1 不定期船

5. 1. 1 運送の変更

質問票では、運送の変更について、荷送人から依頼されることがあり対応可能とする回答が3社、引受後の変更はないとするものが1社、船積前のキャンセル、航海途中での揚

地の変更があったという回答が1社であった。ヒアリングでは、変更依頼は偶にあるが通常はないという回答〔1社〕、揚地の変更を依頼されることがあるという回答〔1社〕があった。

荷受人からの変更の指示については、質問票では4社がないと回答し、1社が積地変更・揚地変更とも対応すると回答した。なお、ヒアリング先の鉄鋼の二次オペレーター1社の場合、荷受人として名前がでるのは、需要家への輸送なら需要家、それ以外は出荷主とのことであった。同社によると、船に対する指示は、船舶の動静に関するものを除き、基本的に契約関係のあるオペレーターから行われるという。

5. 1. 2 クレーム

貨物に損害が生じたことは、通常は荷揚時にはわかるため、時間がたってからクレームがなされることは少ないようである。石灰石の運送で多いのは前に運んだ貨物と混じってしまうコンタミや潮濡れだが、あれば荷揚時にわかる上、それほど繊細な貨物ではないため問題になることは少ないという〔1社〕。石油、ケミカルでも比較的よくありうるのはコンタミで、生じれば荷揚時にわかり、仮に爆発事故が起こった場合は保険処理されることになるという。積荷の品質については、荷主側で船積後と荷揚前のサンプルをとって検査、保管している。なお、コンタミの防止にはタンク洗浄が重要となるが、オペレーターは「船のタンクを荷主に貸す」感覚で、タンク洗浄後は保険処理に備えて第三者である検定機関による証明書を取得するとのことであった〔1社〕。鉄鋼では荷崩れによる損傷や鉄さびなどが生じうるが、これも荷揚時までにはわかる。実務上は、積地で貨物を受け取る際に船社側が状態を確認し、問題があれば船長の署名した現認証明を荷役業者が作成する、揚地では受取荷主が確認してひどい損害があれば保険会社のサーベイヤーが入るということであった〔1社〕。質問票では、保険処理をしているためトラブルはないとする1社を除く3社は、揚荷役中にクレームがなされると回答した。

クレームの契約上の制限については海運集会所書式には規定がない。質問票の回答は、なしとしたのが2社で、ほかは無回答であった。遅いクレームの例としては、揚げ荷役後、保管場所に移送後に異物混入が生じた（石灰石等を扱う1社）、荷揚後、港で1カ月保管して最終顧客まで陸送した後に、鋼材の傷や錆のクレームを受けたことがある（鉄鋼を扱う1社）、荷受人のタンク性状に問題が生じたケースで2、3回運送した後に船のタンク内の品質に問題があるのではというクレームをうけた（タンカーのオペレーター1社）という事案が質問票回答企業から寄せられた。引渡し後に損害の存否が争われた場合、積荷協定書、揚荷協定書〔2社〕、石油等では荷主保管のサンプル〔1社〕などが責任の所在の判断材料となる。クレームがあれば調査等の対応はするが、実際に運送人側に責任があると判断されるケースは少ないようであった〔2社、上記の鉄鋼を扱う質問票1社〕。

5. 2 定期船

5. 2. 1 運送の変更

質問票では、運送の変更について、荷送人からの指示については、対応する、物理的に対応不可能な場合を除き対応する、車両積込後の中止要請には時間的余裕がなければ対応しない、余裕があれば追加費用（他貨物の荷繰り費用）を荷主負担として対応する場合もある、返送の依頼はあり、返送費、保管費、荷受人の変更による輸送コスト差額は荷送人より収受するという回答が各1社ずつからあった。

荷受人からの指示については、質問票では、1社が仮に発生した場合は荷送人に連絡して指示に従うとし、1社が荷送人からの依頼と同様と回答し、2社はないと回答した。

5. 2. 2 クレーム

標準内航運送約款上の期間制限は、2週間である（18条2項）。質問票では、実際上の一般的な時期については、概ね1週間、引渡し後数日後という回答が各1社からあった。もっとも遅くクレームがなされた例については、特になしが3社、無回答が1社であった。ヒアリングでは、**RORO**船を運航する1社から、輸送機器の中の貨物に損害が生じた場合、損害発生原因や時期を特定することが難しいという指摘があった。フェリー専業の1社では、下船時に船舶の動揺によって車両に損害が生じたかどうか判断基準となり、問題が生じていれば下船時に写真をとっておくという扱いをしていた。

Ⅲ. 受託した運送の実施について

質問票では、この項目については、1. 内航船舶以外の輸送モードを利用することはあるか、2. 他の海運会社に下請させることはあるか、3. 内航海運以外で実運送を行うことがあるかをきいた。

不定期船事業では、**A 3. 3. 1**で述べた通り、オペレーターが船腹の大半を船主と定期傭船契約等を締結することで調達し、支配下船を使って運送を実施するのが通例である。ヒアリングでは、船腹調達の実態についても聞き取りを行ったため、ここでは、内航船舶による運送の実施について、まず、船腹の調達にかかる実態をヒアリング結果を中心にまとめ、質問票Ⅲ2の回答を整理する（1）。次に、内航船舶以外の輸送モードでの運送の実施として、**Ⅲ 1、3**に対する回答を整理する（2）。

1. 内航船舶による運送の実態について

1. 1 船腹の調達

1. 1. 1 不定期船

ここでは、主にオペレーターと船主との間の船舶の借受に関する契約、オペレーター間で船腹を融通しあうための契約の実態についてまとめる。社船、定期傭船などによって安定的に確保している船腹の量、スポット契約により調達する量の割合は、オペレーターによって相違はあるが、概ね8~9割を定期傭船契約などにより比較的長期で調達し、残り

をその時々々の需給などに応じて調達する。

1. 1. 1. 1 安定船腹の調達

いずれの事業者も少ないながら社船を保有している。これ以外の安定船腹の調達は、基本的には定期傭船契約により、運航委託契約を用いることもある⁸³。なお、船主との関係について、タンカーのオペレーターからは30～40年にわたる付き合いがあると回答があった一方〔1社〕、船主から傭船料等を理由として定期傭船契約を解約されることもあるため、自社船は一定数確保するという回答もあった〔1社〕。船主の事業規模については、小規模な個人事業主が多いというオペレーター〔1社〕、様々で外航船を保有する比較的大きな船主もあるというオペレーター〔1社〕があった。

運航委託契約は、海運集会所書式に即してまとめると、船主（委託者）がオペレーター（受託者）に一定期間、船舶の運航を委託し、オペレーターが委託手数料を収受して（7条、8条）船主の危険と費用で船舶を運航する形態で（2条、3条）、燃料代、港費、早出料、その他運航に関する費用は船主の負担となる（7条）。船主は堪航能力担保義務を負う（1条）。船主への支払額は仕事の量に左右されるため船主の立場は不安定で、不況時に増える傾向にある。ヒアリング先の2社は運航委託契約に否定的であった。1社は船齢や航路の問題で荷主に使ってもらいにくい船舶について、運航委託契約を結んでいた。1社は沿海区域を超える水域の航行について、船舶安全法等の規程を遵守し輸送に対応するために、期間を限定して設備の整った運航委託船を使っているとのことであった。運航委託契約については、定期傭船契約ほどではないが海運集会所書式がそのままの形で広く使われている⁸⁴。

『内航総連実態調査』7頁によると、定期傭船契約の期間は、大まかには1年と3年以上とに分かれる。定期傭船契約には、広く海運集会所の書式（内航定期傭船契約書、内航タンカー定期傭船契約書）が使われている〔3社〕⁸⁵。契約責任の内容は外航船の定期傭船契約に類似し、堪航能力担保義務については過失責任化されている（1条）。オーナーが船員及び船体等に係る費用、オペレーターが燃料代、港費、代理店関係の費用等、運航や貨物に係る費用を負担し（費用負担区分について5条）、月ごとに契約で定めた期間にわたり支払を行う。契約の性質は賃貸借契約ではないとされ（29条）、船主は堪航能力担保義務を負う（1条）。積荷損害について、原則として船主は過失責任を負い、航海過失免責が認められること（17条）、不可抗力については相互に免責されること（16条）などが規

⁸³ 参考までに『内航総連実態調査』6頁の数字を示すと、同調査回答企業の取引形態は、定期傭船契約59.9%、運送契約27.1%、運航委託契約18.3%、トリップ契約11.7%である。これは同調査の回答の前提として各事業者に複数回答可として取引形態を問うたもので、オペレーター・オーナー間の契約全体に占める定期傭船、運航委託の割合を明らかにするものではない。

⁸⁴ 『内航総連実態調査』8頁によると、海運集会所書式の使用率は150事業者中38.7%、オペレーター独自の書式は38.0%、ほとんど変更せずに使用しているのが58事業者の74.1%である。

⁸⁵ 『内航総連実態調査』8頁によると、定期傭船契約については、491事業者中、海運集会所書式を利用する者が65.4%、オペレーター独自の書式は25.1%である。321事業者のうち66.4%が海運集会所書式の裏面約款等はほとんど変更されていないと回答している。

定されている⁸⁶。タンカーの場合は、荷役等が一般貨物船と異なるため、第1部、第2部の内容ともに「内航タンカー定期傭船契約書」は「定期傭船契約書」とやや異なる。

3年以上の長期の契約については、船舶の償却期間と一致させる実務〔1社、質問票1社〕があった一方、二次オペレーターからは、船舶建造の際のファイナンスのために一定期間の定期傭船契約が求められるが、長期的な需給状況を予測することは困難であるため、当初の契約期間は5～7年とし、1年ごとに更新することが多いという回答があった〔1社〕。定期傭船契約の期間の長さは、荷主との関係、貨物の種類、船舶建造時のファイナンスの条件などによって異なるものと推測される。なお、船舶建造資金の調達方法としては、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の船舶共有建造を利用することも考えられるが、共有期間が長いこと（一般貨物船で14、5年）、船主が支払不能となった時にオペレーターが買い取る条件があることから使いにくいとの回答があった〔1社〕。自社船の建造に船舶共有制度を利用している1社では、自社の持分を増やす対応をとっていた。

1. 1. 1. 2 トリップ契約

短期的に船腹を調達する必要がある場合は、同業他社（他のオペレーター）と「トリップ契約」を締結し、そのオペレーターの支配下船を使う。空船情報、貨物情報が電話やファックスで日常的にやり取りされており、ポジション等の条件があう船を、付き合いのある同業他社から借り受ける〔4社〕。なお、鉄鋼に関しては、元請オペレーター、二次オペレーターとも船舶の動静をコンピュータ上で確認できるとのことであった〔1社〕。取引先のオペレーターを限定する理由としては、安全の観点〔1社〕、長年の慣行〔1社〕があげられる。中期の船腹の借受には、連続トリップ契約が利用される〔2社〕。ブローカーについては、内航海運業ではあまりない〔1社〕、関東（東京）には結構いるが関西にはない〔1社〕という回答があった⁸⁷。

トリップ契約は航海ごとに締結されるのが通常であるため、一種の航海傭船とされる。調節弁としての性格から、フォーマルな契約書が交わされることは少ない。一般には、成約メモや覚書をファックスで送付することが行われている〔3社〕。契約書としては、海運集会所が「内航成約覚書」を制定しているが、ヒアリング対象企業では多くが独自の書式を使っていた。二次、三次のオペレーターでは契約書式、名称ともにまちまちであった〔1

⁸⁶ 第2部には、ほかに、重量積載力（2条）、運送用の船腹（3条）、碇泊場所（4条）、航海の開始及び終了（6条）、傭船料の計算（7条）、傭船料支払いの遅延（8条）、傭船料等不払いの際の積荷の留置（9条）、船員使用約款・不満約款（10条）、船荷証券の発行（11条）、オフハイヤーに関する条項（12条、14条、15条）、船底清掃（13条。費用は船主負担）、傭船者に帰責事由のある損害についての補償責任（18条）、強制使用（19条）、危険物・甲板積み（20条）、航行に関する制限（21条）、流行病地（22条）、共同海損（23条）、海難救助（24条）、燃料及びボイラー水の残高（25条）、再傭船（26条）、本船の喪失（27条）、法令の遵守（28条）、契約の本質（29条）、契約違反（30条）、有効期間（31条）、仲裁（32条）の定めがある。

⁸⁷ ただし、詳細は不明であるが『内航総連実態調査』31頁の組合で取り上げるべき課題の自由回答として2件、同32-34頁の公正取引に関する自由回答として2件、西日本の事業者から（おそらく無資格の）中間業者の問題が指摘されている。

社]。各社の書式は、内容的には海運集会所書式の成約メモと大きく異なるという⁸⁸。かつては、電話のやり取りを通じて調達し、口頭で運賃などの主要な条件についてすら書面で確認することをせず、運送を引き受けていたというが、近年では、言った、言わないという紛争を予防するため運賃など最低限の条件についてはファックスを送る程度のことはしているという [2 社]。下請法の適用を受けることになってからは、二次、三次のオペレーターにおいてもファックスで運賃等主要な条件を送付する等の形で書面として残す実務が広まりつつあるようだが、正式な契約書がないこともあるという [1 社]⁸⁹。

1. 1. 1. 3 船員の配乗等

船舶管理、特に船員の配乗のために、オペレーターが船舶管理会社と裸備船契約を締結し、船舶会社から定期備船して運航している例（チャーター・バック）があった [1 社]。同社の場合、回漕店から出発したため船舶管理のノウハウがないことを理由とする。1 社は一隻について船舶管理契約を締結していた。なお、国土交通省は船舶管理会社の利用による小規模な船主のグループ化を促進しようとしているが、実態としては船主の抵抗感からあまり進んでいないといわれる⁹⁰。また、タンカーの 1 社からは、船舶管理会社の安全管理能力に疑問が呈された。

1. 1. 2 定期船

定期船事業では、自社船や他社との共有船を就航させている場合が比較的多く、その限りでは上記の実態は妥当しない [1 社]。定期備船によって船主から直接調達している例もある [1 社]。旅客定期航路事業にあたるフェリーでは、安全面への配慮から指導が入るためか、基本的に自社船を使用する [1 社]。

1. 2 他の海運業者の利用（質問票Ⅲ-2）

1. 2. 1 不定期船

上記事情から、質問票においては、自社の運航する船舶の船腹が不足する場合、利用できなくなった場合、自社運航船のポジションが合わない場合に、他社船を利用するという

⁸⁸ 『内航総連実態調査』8 頁によると、海運集会所書式の使用は 30.2%、オペレーター独自の書式が 47.9% である。

⁸⁹ 『内航総連実態調査』10 頁によると、定期備船契約、運航委託契約、運送契約いずれについても支払内容について書面での事前通知が行われる比率は顕著に増加している（平成 21 年度調査と比べると、定期備船は 61.0%から 88.2%、運航委託契約は 40.3%から 65.3%、運送契約では 60.7%から 77.5%）。トリップ契約でも 96 事業者のうち 65.6%で事前通知が行われている（平成 21 年度調査では 55.4%で、無回答を除いた割合ではほぼ横ばい）。また、同 12 頁によると、代金支払期日の取決めは、定期備船契約で 99.6%、運航委託契約で 96.7%、運送契約で 97.3%、トリップ契約でも 91.7%と大半の事業者で行われている。

⁹⁰ 平成 23 年に「内航海運分野における船舶管理業務に関するガイドライン」を作成し、零細オーナーのグループ化を進めようとしている。『平成 24 年版 海事レポート』12 頁、44-45 参照。内航船舶についての船舶管理の実態については、(財)日本海事センター「内航船舶管理の効率化及び安全性の向上に関する調査研究報告書」（平成 22 年 3 月）がある。

趣旨の回答が不定期船事業者 6 社中 5 社からあった（1 社は無回答）。また、このうち鉄鋼の元請オペレーター 1 社からは、委託契約、運送契約を締結している会社に発注するという回答があったが、これは二次オペレーターへの委託と解される。

1. 2. 2 定期船

定期船事業者について、質問票では、自社船のスペースが不足した場合という回答が 2 社からあったほか、共同運航をしている場合、自社のサービスでない航路の貨物を受けた場合、自社船への乗船ができない場合という回答が各 1 社からあった。

2. 運送に船舶以外を用いる場合について（質問票Ⅲ-1、Ⅲ-3）

2. 1 不定期船

質問票Ⅲ-1 の回答では、不定期船事業者 6 社のうち、他のモードを利用しないとしたものが 2 社、貨物自動車を利用することがあるとしたものが 3 社、無回答 1 社であり、質問票Ⅲ-3 について他の輸送モードによる実運送を行うことがあるとしたものは 2 社、行っていないとするのが 3 社、無回答 1 社であった。一般には、不定期船で輸送する貨物については、その性質上、別の輸送モードで代替輸送をしたり、他のモードを補助的に使用したりすることは考えにくい〔2 社〕。Ⅲ-1 について貨物自動車を利用するとした 3 社のうち 2 社は、鉄鋼の物流子会社にあたる元請オペレーターで、1 次輸送に限らず、2 次輸送、海外への一貫輸送を引き受けている。うち 1 社は外航海運を利用することがあるとも回答した。2 社ともに、Ⅲ-3 について、自社の貨物自動車により内航海運の代替輸送を行うことがあるとし、うち 1 社は貨物自動車での集荷・配送を行うとしている。鉄鋼の元請オペレーターから運送を受託する二次オペレーターでは、内航船舶による輸送の引受となるので、運送の実施に他の輸送モードを利用し他の輸送モードによる実運送をすることはない〔1 社〕。

2. 2 定期船

RORO 船によるシャーシの輸送、コンテナを扱う事業者による一貫輸送で、集配送を引き受け、陸運業者やドレージ業者などの他の物流業者を利用する例はある〔質問票 2 社〕。質問票Ⅲ-1 について、コンテナ船、RORO 船を運航する 1 社は、貨物自動車、貨物鉄道、国内航空運送、RORO 船を運航する 1 社は貨物自動車を利用すると回答した。他のコンテナを扱う 1 社、RORO 船を運航する 1 社は、他の輸送モードは利用することはないという回答であった。質問票Ⅲ-3 については、RORO 船を運航する 1 社が自社の貨物自動車で集荷・配送を行うと回答したが、他の 3 社はいずれも内航海運以外の実運送は行っていないとした。

ヒアリングでは、1 社は、一般貨物船により定期便事業でばら積みの鋼材の輸送を引き受けるときに自社の貨物自動車により戸口までの運送を引き受ける場合が多いということ

であった。同社の場合、一般貨物船によるコンテナ輸送で荷揚港以遠へ運送する際は、他社の利用となるという。RORO 船による輸送、フェリーによる輸送では、基本的に海運業者は陸運業者の下請となり海上区間の運送のみを引き受ける形となるため、他のモードによる輸送を自社が利用することは基本的にはないとする回答もあった〔2 社〕。貨物自動車運送事業の免許を有している企業も少ない。

IV. 代理や仲介の実態について

この項目は質問票にはないので、ヒアリングの結果から分かる範囲で報告する。

RORO 船で定期船を運航する 1 社は、他の運送業者に業務委託して荷主に対する窓口となってもらい、実質的に戸口から戸口の範囲で契約をすることはあり、この場合、内航運送は標準約款に基づいて引き受け、前後で生じる付随業務について責任の範囲、料金、支払方法等を明確化するための取決めを行うとのことであった。鉄鋼の元請オペレーターは事業が多岐にわたっており、仲介ルートを多数有しているが、二次オペレーターではそのような実態はないという〔1 社〕。不定期船の場合には、入港から出港までの港まわりの業務のため、船舶代理店が利用される〔3 社〕。トリップ契約を締結する際の船腹の融通は、基本的には同業者間での直接のやり取りであり、ブローカーを介することは少ないという（前述 B III 1. 1. 1. 2 参照）。

V. 付随業務について

海上輸送部分に限定して運送を引き受ける不定期船事業と、ターミナルにおいて貨物の受取がなされる RORO 船等による定期船事業、船内受け船内渡しが原則のフェリー事業で相違がある。不定期船で FIO の合意がなされる場合、フェリーの場合は、そもそも引き受けるべき付随業務がほとんどない。後者では主に荷役に関連する作業が下請業者に委託される。

1. 不定期船

船内受け、船内渡しが原則で、荷役業者の手配は荷主が行うのが通常であるが、荷主側での手配が困難な場合等、船側で手配を行うことはある〔2 社、質問票 1 社〕。質問票では、鉄鋼を扱う 2 社以外の不定期船事業者 4 社のうち、1 社が付随業務として荷役と費用の立て替えを荷主に提供することがあると回答した。鉄鋼を扱う 2 社のうち、1 社は荷役、保険手配、通関・輸出入の手續、保管、1 社は貨物の仕分け、荷役、通関・輸出入手續き、保管、在庫管理、出荷手配、流通加工、資材回収・仕分けを荷主に提供することがあると回答した。荷役の実行は、荷役業者に委託される〔上記質問票 3 社〕。鉄鋼 2 社は、検数業務を検数業者に委託している。

2. 定期船

定期船事業では、フェリーを除き、通常バース・タームで荷役部分も運送人が荷主に対

して請け負うのが通常である〔2社〕。実際の荷役作業は、荷役業者に委ねられる。質問票では、**RORO** 船を運航する1社が荷役、検数・検品を荷主に提供することがあり、荷役作業は港湾荷役業者に委託すると回答し、別の**RORO** 船を運航する1社は、荷役業者に荷役のほか、仕分け、検数、保管、在庫管理、出荷手配を委託すると回答した。**RORO** 船、コンテナ船を運航する1社は、保険手配、通関・輸出入手続、検数・検量、検品を荷主に提供することがあり、貨物の積込をドレージ業者に、小口貨物のバンニングを荷役業者に委託することがあると回答した。事業規模が比較的小さいヒアリング先の1社も、バース・タームで運送を引き受け、荷役業者に実際の荷役作業は委ねる点は同様であった。なお、コンテナを扱う質問票1社は下請業者への業務委託はないという回答であった。

フェリーは、荷役に関しては荷主が自動車船内に直接取りに来るという建付けになっており、荷役について船社側で手配を行うということはないという回答〔1社〕、船社側で荷主から料金をとって荷役を引き受けることもあるという回答〔1社〕があった。

VI. トラブル例

この項目については、他のモードの質問票Aと異なり、トラブルの例、実務的に困ることが多い問題について、一般的な形で回答を求めた。以下では、ヒアリングの結果とあわせて、直接の契約相手方以外との紛争解決（1）、下請業者に対する求償に関する問題（2）、その他（3）に分けて報告する。

1. 直接の契約相手方以外との紛争解決

ヒアリング先の各社では、契約の直接の相手方以外とでクレーム対応がなされることはないという回答であった。荷役業者等の下請業者のミスで損害が生じた場合、共同運航船で他の船社の管理下で損害が生じた場合、荷主と運送契約を引き受けたオペレーターとの間の処理、オペレーターと損害を発生させた業者との間での処理を行うという〔1社〕。鉄鋼の二次オペレーター1社は、他者の支配下船で事故が発生した場合でも、荷主と船主双方の対応をするが、鉄鋼メーカーは安全に厳しいため、荷主に対する責任を果たすために直接同社が事故の調査に関与して荷主に報告書を提出するというものであった。

2. 下請業者に対する求償に関する問題

不定期船では、荷役を荷主が手配することが多いことから、荷役業者等の下請業者に対して求償権が発生する場面は少ない。船主への求償、あるいは船主の保険での処理については、余程ひどいケースでは考えられるかもしれないが、基本的にはほとんどないということであった〔1社〕⁹¹。定期船では荷役業者の業務において事故が生じた場合は、損害は荷役業者が負担する〔1社〕。この点は小規模な事業者でも同様であった〔1社〕。

⁹¹ 保険会社からも、オペレーターと船主の間では責任の所在に関する考え方が実務上は明確に決まってい、船舶の不堪航など余程悪質な場合には求償をすることはありうるが、座礁など不可抗力に近い場合には求償はしないという指摘があった。

3. その他

具体的なトラブル例、実務的に困る問題としては、質問票では定期船事業者から以下の例が寄せられた。冷凍機の不具合、ヤード内の接触によるダメージ、荷役中の事故〔コンテナ・RORO 船 1 社〕、荒天による代替輸送、コンテナの破損〔コンテナ 1 社〕、シャーシ内部の貨物を確認できないため、積載貨物の固縛不良や積付不良により生じた貨物の損傷と荒天により生じたものの線引きが難しい、内部の貨物が十分に固縛されておらず荷役作業中の急制動、急ハンドルで損傷が生じる場合があり、責任の所在の特定が困難な場合が多い、内部の積付のバランスが悪く荷役に支障がでることがある〔RORO 船 1 社〕、という例が寄せられた。ほかに、ヒアリング先からは、リーファーコンテナの不具合や、到着時間については、荷主から時間遵守の要望もある等の問題〔1 社〕が挙げられた。

不定期船業者からの質問票への回答としては、荷役機器を搭載している船舶での機器故障時の対応や復旧に関する問題、期日・場所をピンポイントで指定される輸送というものが各 1 社からあった。

VII. 意見・要望

1 社の定期船部門から、荷主、輸送会社（陸上、海上、JR）のいずれかに不利益が集中しないよう、実態を精査の上、公平な法制としてほしい旨の要望があった。また、同社の不定期船部門からは、次のような趣旨の指摘と要望があった。現在の法制では、オーナーに堪航能力担保義務が課されているが、実態として、家族経営の零細なオーナーの負担力は不足しており、航海過失免責の廃止等の責任加重には対応できない。現在、オペレーターがオーナーや船長に責任を負わせることはしていないが、船員の配乗を船舶管理会社に委ねる場合はその責任も考えていかねばならず、誰にどのような権利義務を課すかについては熟慮が必要である。したがって、オーナーや船長についての規律の改正は、運送人（オペレーター）主体の規律の改正とは議論の方向がやや異なると思われる。オーナー、オペレーター、荷主にとって公平な法制を望む。

また、フェリー専門の 1 社からは、約款の内容が旅客鉄道に由来し古いため、航空運送約款を参考に合理化することが望ましいという見解が示された。具体的な問題としては、フェリーでは公衆に公平にサービスを提供するという建前から、必要があっても割増運賃をとりにくい（このため電源を必要とする車についてはコード使用料という名目をしている）、特に高価品の扱いについては業界内でも不安に感じているところで、価格の申告、責任制限、荷主による保険の購入を前提とする制度に改めるなど、高価品についてのルールをわかりやすくすることが望ましいという意見であった。

C. まとめ

1. 外航海運、他の輸送モードとの相違について

外航海運との違いについて、保険会社から、次のような指摘があった。まず、内航の場合、航海の時間が短く、気象、海象の予測について正確な情報を得やすことから、航海過失免責は主張しにくい。荷主、運送業者とも国内にあり、通関手続の必要もないため、外航海運のように書類を整える実務がない。内航船は、国内法の規制の下、一定の船員を備え海運局の検査を受けて走っており、問題があればオペレーターは配船しないので、少なくとも船主の側からみれば、本当に堪航性が欠けているということは考えにくい⁹²。業者間では取引関係上の考慮が働くため、法的問題が争われるのは保険会社間限定となりやすい。

他の輸送モードとの相違としては、まず、船舶という輸送手段自体の特殊性があると思われる。船舶について契約関係の長期化、固定化が生じる背景には、建造に多額の資金を必要とし、継続的な安全管理が必要であるという事情がある。他方で、船腹量の調整が必ずしも容易ではないことから、何らかの形で荷動き変動のリスクを吸収する必要があり、この点への対処に各荷主、運送業者の方針の相違が表れているように思われた。

運送契約の履行については、配船や荷役、貨物の受け渡し等、不定期船によるばら積み貨物の輸送に特有の問題はある。内航不定期船による運送については、海運集会所が外航不定期船の契約に準じた契約書式を作成しており、一般論としては、商法の規定が不備な状況において、外航不定期船の規律に依拠することに一定の妥当性はあると考えられる。ただ、貨物損害に対する責任につき、契約において商法ではなく国際海上物品運送法の規律にあわせて変更することの合理性については、深刻な事故が少なく慣行による部分が多いためか、そもそも運送業者が法的責任について厳しい判断を迫られること自体があまりないようで、取引実態との関係では評価し辛いと思われた。

他方で、定期船事業においては、契約責任の内容を自発的に陸上運送の規律に合わせて加重している例が見られる。RORO 船やフェリーでの一般雑貨の輸送は、不定期船による輸送と異なり、貨物自動車や鉄道と競合関係にある。荷主からみれば、陸運業者に運送を依頼したところ、陸運業者の選択によりたまたま RORO 船やフェリーが利用されることもあるという形が一般的と考えられ、このような場合に内航海運の部分に海上運送特有の規律をどの程度妥当させるべきか、内航船とフェリーとの規律相違に合理性があるかは、議論のあるところであろう。

2. その他の問題

契約という観点からは少し外れるが、ヒアリングの際にいくつかの問題が指摘されたの

⁹² もっとも、内航船では船員の居眠りによって座礁が生じたという事故例が複数あるようで、この場合は人的不堪航と評価される可能性がある。

で、ここに記載する。

まず、カボタージュ規制を緩和し、外国船、外国人船員を使用することについては、オペレーター1社から否定的な見解が示された。荷主の側に日本語を話せない船員に対応する余力はないこと、また、狭い水域、港湾内の航行に外国船が対応できるとは考えにくいこと、大震災など非常時の対応を考えると問題があることなどを理由としていた。

ほぼ共通してきかれたのは船員問題である。船員の高齢化、船員法の運用強化などにより、各社とも船員の確保、育成には頭を悩ませている。国土交通省は船舶管理会社の利用を推奨しているが、オペレーター主導で、安全管理の面、船員配乗基準の遵守の観点からも利点があるため、1貸渡事業者に3〜4隻を保有させ船主の集約を図っている例があった。船舶管理会社の利用が進まない背景として、一杯船主については船主の意識の問題があるといわれるが、オペレーターのレベルでは、荷主に対する運送責任との関係で外部委託をどこまで利用できるかという経営上の判断になるものと思われる。

3. 調査の範囲について

この調査は、貨物の品目、船種の観点からも、業界構造の観点からも、網羅的なものではない。前者については、タンカーのオペレーターとその他の貨物船のオペレーターの間には、危険物ゆえの安全管理の必要から取引実態に一定の相違が存在する。他の貨物や船種についても、何等かの相違がありうることは留保しておきたい。また、後者について、本調査の対象企業はオペレーターのみで、比較的規模が大きく安定している事業者が中心であった。業界構造からすると、オーナーからみた取引実態は違うかもしれないが、また、オペレーターでも二次、三次は元請よりも短期の運送契約への依存率が高いことが予想され、調査範囲を広げるとまた異なる実態が出てくる可能性はある⁹³。

⁹³ 『内航総連実態調査』32-40頁の自由回答欄では、船員不足問題の切実さのほか、荷主の力が強すぎる等の業界構造自体に絡む問題も指摘されている。

第4章 貨物海上運送（外航）

中村 哲朗・佐脇 智伊

A. 外航海運事業の概要

1. 外航海運事業を規律する事業法

外航海上運送事業は、海上運送法（昭和24年法律第187号）によって規制されている。本章は、海上運送法が規制する船舶運航事業（2条2項）のうち、貨物に関するものを対象とする。

2. 事業許可等の種類・定義、標準約款の有無、約款認可制の有無

外航貨物定期航路事業及び外航不定期航路事業のいずれについても、国土交通大臣に対する事業開始の届出が必要となるが（海上運送法19条の5第1項、20条1項）、貨物運送約款の届出については、前者についてのみ要求されており、後者については不要とされている（海上運送法施行規則（昭和24年運輸省令第49号）21条の13、23条の7）。

標準約款はなく、また、法令上約款認可制は採用されておらず、各社において運送約款が作成されている。

もともと、外航航路において海運事業者間で運賃及び料金その他の運送条件に関する協定等を締結・変更する場合（いわゆる外航海運カルテル）には、国土交通大臣への事前届出が必要となる（海上運送法28条4号、29条の2第1項）。外航海運カルテルの内容が①利用者の利益を不当に害する、②不当に差別的である、③加入脱退を不当に制限する、④協定の目的に照らし必要最小限度とはいえない場合には、国土交通大臣から、届出受理段階で、又は、公正取引委員会の措置請求を受けて、海運事業者に対しカルテルの内容変更又は禁止が命じられる（海上運送法29条の2第2項、29条2項、29条の4）。かかる国土交通大臣への事前届出によって外航海運カルテルへの私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）の適用が除外される。

3. 業界構造の特徴（事業者数、元請・下請の関係性、シェア、業種内の再分類、運送する貨物の特徴等）

3. 1 外航海運事業全体の特徴

1964年海運集約により中核6社が誕生し、1999年以降現在は、外航海運大手3社体制となっている。外航海運大手3社で、日本の外航船舶運航事業者における全外航海運収入の約7割を占めている¹。外航海運大手3社の主な収益部門は、定期船、不定期船・専用船、

¹ 平成24年版海事レポート92頁。

油送船である。

船舶運航形態としては、本邦船社が自社にて日本籍船を所有・運航する比率は低く、本邦船社が自己の海外子会社に所有させ、それをチャーター・バックして運航する(仕組船)、その他本邦内外の企業から船舶を備船し運航する形態が主である。

我が国商船隊²の船籍については、パナマ籍船のシェアが隻数ベースで 67.1%、総トン数ベースで 64.7%を占め、その他リベリア、バハマ、マーシャル諸島と言ったいわゆる便宜置籍船がそのほとんどを占める³。船種については、総トン数ベースで多い順にみていくと、ばら積み船 (39.3%)、油送船 (18.2%)、自動車専用船 (12.4%)、フルコンテナ船 279 隻 (10.6%) の順となる⁴。

3. 2 定期輸送事業

外航海運事業のうち、定期輸送事業については、現在主要定期航路はほとんど全てがコンテナ化されている。主要コンテナ航路のほとんどはアライアンスによる共同運航方式により運営がなされ、各船社が単独で航路運営を行うことは稀である。良好なサービスレベルを確保しつつ投資を効率化(船舶建造・運航、コンテナターミナル保有・運営)することを目的として、複数の企業がアライアンスを形成し、コンテナ船のスペースを分け合っ共同で定期航路の運航を確保している。コンテナターミナルの共同利用等も行われている。現在では、世界規模のアライアンスが出現し、本邦外航海運大手 3 社もそれぞれ海外大手船社間のアライアンス(Grand Alliance、CKYH Alliance、The New World Alliance)に参加している⁵。また、アライアンス内だけではなく、他のアライアンスとの Space/Slot Charter も増加している。2013 年 2 月における世界のコンテナ船社船腹量上位 5 社は、Maersk、MSC (Mediterranean Shg Co)、CMA-CGM Group、Evergreen、COSCO であり、本邦外航海運大手 3 社も上位 20 社に含まれる⁶。

日本発着コンテナ航路の中でも主要航路たる日本・米国間コンテナ航路⁷における本邦外航海運大手 3 社の 2011 年のシェアは、往航(日本発)で 40.6%、復航で 31.7%である。その他本邦外航海運業者で 0.1%以上のシェアを有している船社としては、ウェストウッド・ SHIPPING (住友倉庫系)がある(往航 3.7%、復航 2.3%)。日本・米国間航路における大手外国海上輸送業者としては、APL/NOL、Hanjin Shipping、Maersk、Evergreen、Hyundai Merchant Marine が挙げられる⁸。

² 我が国外航海運企業が運航する 2,000 総トン以上の外航商船群をいい、自らが所有する日本籍船のみならず、外国企業(自らが設立した外国現地法人を含む)から備船した外国籍船も合わせた概念。

³ 平成 24 年版海事レポート図表 II-1-28、図表 II-1-28 参照。

⁴ 平成 24 年版海事レポート 91 頁、図表 II-1-30。

⁵ 平成 24 年版海事レポート 76 頁、図表 II-1-13。

⁶ Alphaliner-TOP 100-Operated fleets as per 12 February 2013。なお、2011 年末現在の世界のコンテナ船運航船腹量上位 20 社については、平成 24 年版海事レポート 76 頁、図表 II-1-12 参照。

⁷ 2011 年の日本発着外国貿易実コンテナ貨物輸出入量のうち、日本・米国間航路の占める割合は、輸出 11.4%、輸入 11.1% (国土交通省港湾局「外貿コンテナ取扱実績速報」)。

⁸ (公財)日本海事センター企画研究部 (PIERS)

コンテナ定期輸送における、自社船・他社船運航（定期傭船、裸傭船、Space/Slot Charter⁹）の各割合は、ほとんどの航路においてアライアンスが形成されているため、投入船腹の変更、本船のアップグレードなどで投入船舶が各社変更となることから、正確な又は意味のある比率を出すことは難しいのが現状であるが（後記「B. III. 1. 1」参照）、本邦外航海運大手3社が、自己の海外子会社・本邦船社の海外子会社以外の外国船主からフルコンテナ船を調達する比率については、統計資料からは、約8%～約26%である¹⁰。

3. 3 不定期輸送事業

外航海運事業のうち、不定期輸送事業については、定期輸送におけるアライアンスはない。不定期輸送の主要貨物は、原油、及び、いわゆる乾貨物では、鉄鉱石、石炭、穀物である。輸送形態としては、鉄鉱石、石炭、穀物その他各種のばら積み貨物を輸送する一般不定期輸送と原油、LNG、LPG、特定の乾貨物（鉄鉱石、石炭、穀物）や自動車を油送船／専用船によって輸送する形態とがある。また、他船社から定期／航海傭船する場合や自社運航の場合のいずれにおいてもB/Lが発行されている。自動車専用船では、連続航海傭船の形態が採られ、長期の傭船契約が締結されている例が多い。

B. 外航海運事業における取引実態

I. 外航海運事業に関する調査の概要

①船社がスケジュールを公表して不特定多数の荷主から貨物の運送を引き受ける定期輸送事業と、船社と特定の大口荷主間で通常比較的長期の定期／連続航海傭船契約が締結される不定期輸送事業とでは、取引実態が大きく異なること、②輸送貨物や荷主との個別事情により契約内容・実態が千差万別となる不定期輸送事業よりも、定型化されている定期輸送事業の実態を把握することが、他の輸送モードとの比較可能性という観点から、汎用性が高いと考えられること、③在来船による定期輸送事業も存在はするが、定期航路のほとんどがコンテナ化されているため、取引実態の把握という観点からはコンテナ定期輸送事業に特化してよいと考えられることから、今回の調査では、調査対象をコンテナ定期輸送事業に限定し、不定期輸送事業、在来船による定期輸送事業は除外した。

また、近時の世界のコンテナ船社船腹量においては、上述のとおり、Maersk、MSC（Mediterranean Shg Co）、CMA-CGM Group、Evergreen、COSCO等の海外船社のシェアが本邦外航大手3社のシェアを上回っているが、本調査の調査対象企業は、日本法を準拠法として運送を引き受ける日本の船社、その中でシェアが圧倒的に高い大手3社に限定した（「A. 3. 2」参照）。商法改正の前提としての取引実態把握という趣旨からは必

⁹ 同一航路で定期コンテナ配船している複数の船会社が相互に一定のスペースを融通し合い、コンテナを海上輸送すること。コンテナ船を投入せず、単に運航会社から一部のスペースを借り受け、自己の引き受け貨物を輸送する形態もある。

¹⁰（公財）日本海事センター企画研究部（HIS Fairplay 'World Register of Ships Jan. 2013'）

要最低限の範囲はカバーされているものとする。

上記の理由から、コンテナ定期輸送事業を行っている外航海運大手 3 社に対し質問票を送付し、全社から回答を得た（質問票送付数 3、回答数 3）。なお、質問票の作成前に、一般社団法人日本船主協会に対する予備的なヒアリングが行われているが、回答 3 社へのヒアリングは実施していない。

II. 荷主との間の契約について

1. 契約の締結

1. 1 基本契約

1. 1. 1 継続的取引関係にある荷主との基本契約締結の有無

回答 3 社とも基本契約を締結している。

1. 1. 2 基本契約締結荷主の種類

回答 3 社とも、大手メーカー、商社を中心に基本契約を締結している。その他、各社により、フォワーダー、倉庫業者、大手スーパー、百貨店、ディスカウントストア等とも基本契約を締結している。

1. 1. 3 基本契約の主要内容

3 社の回答に共通する基本契約の主たる内容は、運賃、貨物数量（最低保証量、場合によっては上限数）であるが、それ以外にも、期間、物品、輸送の開始地（国）・終着地（国）、輸送ルート、輸送範囲が含まれる。

また、例は少ないが、「輸送区間中の貨物の滅失・損傷に関し、すべて運送人の責任とする」や運送人が「一定以上の遅延が発生した場合の代替輸送コストの負担を行う」といった特別の規定が含まれる場合もある（後記「B. II. 3. 2」～「B. II. 3. 4」参照）。

1. 2 スポット貨物の運送契約、基本契約の枠内で行われる個々の運送契約の締結方式

回答 3 社とも自社作成運送約款（B/L、Waybill）を使用している。

2. 運送書類等

2. 1 運送書類の使用比率

2. 1. 1 各社発行の B/L と Waybill の比率

各社により比率は異なるものの、回答 3 社とも Waybill の発行比率が B/L 発行比率を上回る。Waybill 発行比率が最も高い会社で 80%、低い会社で 55%となっている。

2. 1. 2 各社発行の通常の B/L とサレンダーB/L の比率

各社により比率は異なるものの、回答 3 社とも通常の B/L の発行比率がサレンダーB/L

の発行比率を大きく上回る。サレンダーB/L 発行比率が最も高い会社でも 30%、低い会社では 5%となっている。

2. 1. 3 各社発行 B/L 及び Waybill のうち、電子化されたものの比率

回答 3 社中 2 社については、BOLERO¹¹や TEDI¹²を利用した電子化実績はない。電子化実績のある 1 社でも、その比率は 20%である。電子 B/L 導入は未だ広がっていないと言える。

2. 2 荷主との間で運送書類が全く発行されない場合の有無

運送書類が全く発行されない場合はない。もっとも、船社側で発行準備は完了しているが、荷主側がその受取を拒否する事例はある。

3. 運送人としての契約上の責任について

3. 1 契約上、運送業者として責任を負う期間

B/L、Waybill 面に記載された、貨物の受取地（船積地）から引渡地（陸揚地）までの期間につき責任を負う（「受取地もしくは船積港における運送人による運送品の受取前、または陸揚港もしくは引渡地における運送人による運送品の引渡後に発生した、運送品の滅失・損傷、もしくは運送に関する損失・損害についての責任を負わない」「運送人は、受取地にて運送品を運送のため受け取った時から引き渡しの時まで発生した運送品の滅失もしくは損傷につき……責任を負うものとする¹³」）（参考：国際海上物品運送法（昭和 32 年法律第 172 号）3 条 1 項、ヘーグ・ルールズ 3 条 2 項¹⁴）。

¹¹ Bolero International Limited 社が運営している電子貿易金融サービスシステム。

¹² 経済産業省及び日本企業が推進している貿易金融 EDI（Electronic Data Interchange）。受発注だけにとどまらず、船荷証券、決済や保険手続きなどの金融機能、関税情報など、貿易事務を電子化するシステム。

¹³ ‘The Carrier shall not be responsible for the loss of or damage to or in connection with the Goods or the Carriage occurring before receipt of the Good by the Carrier at the place of receipt or port of loading or after delivery by the Carrier at the port of discharge or place of delivery.’

‘The Carrier shall not be responsible for loss or damage to the Goods occurring before the receipt of the Goods by the Carrier at the Place of Receipt or after the delivery of the Goods to the Merchant and the Carrier shall be liable for loss or damage to the Goods occurring between the time when he receives the Goods for transportation at the Place of Receipt and the time of delivery only to the extent set out below.’

‘Carrier shall not be responsible for any loss or damage to Goods howsoever occurring, if such loss or damage occurring prior to receipt of Goods by Carrier or after delivery of Goods by Carrier.’

¹⁴ ‘Subject to provisions of Article 4, the carrier shall properly and carefully load, handle, stow, carry, keep, care for and discharge the goods carried.’

3. 2 貨物の滅失・損傷に対する契約上の責任について、約款、ヘーグ・ヴィスビー・
ルールズの規定と異なる特別の定めをなすことの有無、ある場合、その具体的内容¹⁵

回答3社とも上記Ⅱ. 3. 1のとおり、約款上、B/L、Waybill面に記載された、貨物の受取地（船積地）から引渡地（陸揚地）までの期間に生じた運送品の滅失・損傷につき責任を負う旨規定され、また、国際海上物品運送法、ヘーグ・ルールズ、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ等に従って運送人の責任を決定するとされている¹⁶。

回答3社とも、貨物の滅失・損傷に対する契約上の責任について、かかる約款や、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズの規定と異なる特別の定めをなすことは原則ない。もっとも、稀に「輸送区間中の貨物の滅失・損傷に関し、すべて運送人の責任とする」旨の合意が締結される場合がある。

3. 3 貨物の遅延に対する契約上の責任について、約款と異なる特別の定めをなすこと
の有無、ある場合、その具体的内容

回答3社とも、貨物の遅延に対する契約上の責任について、貨物の滅失・損傷同様、約款と異なる特別の定めをなすことは、原則ない。もっとも、例外的に、「一定以上の遅延が発生した場合の代替輸送コストの負担を行う」旨の取り決めがなされる場合や、競合他社との競争上、大手荷主との契約で個別対応がなされる場合がある。

なお、貨物の遅延に対する責任については、滅失・損傷の場合と異なり、回答3社とも、延着によって生ずる直接もしくは間接の損失・損害に対して責任を負わないという趣旨の規定を約款に挿入している¹⁷。いかなる損害がヘーグ・ルールズの損害概念に含まれるかは各国国内法に委ねられているものの、国際海上物品運送法上、運送人は運送品の延着に

¹⁵ 各社回答には含まれないが、各社約款上、1994年ヨーク・アントワープ規則に従って共同海損の精算をなす旨規定されているところ、船主/運送人加入保険（小額共同海損担保特別条項）によって保険処理がなされ、荷主に対して共同海損の分担が請求されない場合も、約款と異なる責任処理の一例と言えよう。

¹⁶ 'if the loss or damage is proved to have occurred during the Waterborne Carriage, by the Hague Rules, Article 1-8 inclusive, but excluding Article 1(e)'

'Carrier's responsibility, if any, for any loss or damage to Goods proven to have taken place during Water Carriage shall be governed by the Law Concerning Carriage of Goods by Sea of Japan as amended in 1992 (Japan COGSA), but if for some reason, that should be held not to apply, then by the International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Bills of Lading, dated a Brussels, 25 August, 1924 (Hague Rules) as amended by the Protocol to Amend the International Convention, signed at Brussels on 23 February, 1968 (Hague-Visby Rules) and Protocol to the International Convention signed at Brussels on 21 December, 1979 amending the unit of account to be the Special Drawing Right as defined by the International Monetary Fund (SDR Protocol)'

¹⁷ 'the Carrier shall not be responsible for any direct or indirect loss or damage which is caused through delay.' 当該規定は、物品を利用できないことによる損害や転売利益の喪失など、運送品の延着による市場価格の下落による価格差以外の損害については責任を負わないという趣旨であろう。

'The Carrier does not undertake that the Goods shall arrive at the Place of Delivery at any particular time or to meet any particular market or use, and the Carrier shall in no circumstances be liable for delay or for any indirect or special or consequential loss or damage incurred by the Merchant.'

'Carrier does not undertake that Goods shall arrive at the port of discharge or place of delivery at any particular time or in time to meet any particular market or use, and Carrier shall not be responsible for any direct or indirect loss or damages which is caused through delay.'

についても責任を負う旨明記されていることから（3条1項）、結論としては、運送品の荷揚されるべき地及び時における市場価格とその地で現実に荷揚された時の市場価格との差額（市場価格の下落による価格差）の限度で貨物の遅延についても責任を負うことになる。

3. 4 荷主に対する損害賠償額の算定方法・損害額の上限について約款と異なる特別の定めをすることの有無、ある場合、その具体的内容

3. 4. 1 貨物の滅失・損傷

各社約款では責任制限条項が規定されており、約款上、国際海上物品運送法 13 条 1 項と同様の損害額上限が適用されている¹⁸（なお、US COGSA やハーグ・ルールズ適用の場合には、それを参照している¹⁹）。

回答 3 社とも、貨物の滅失・損傷に関し、損害賠償額の算定方法・損害額の上限について約款と異なる特別の定めをすることは原則ない。

3. 4. 2 貨物の遅延

回答 3 社とも、貨物の遅延に関し、損害賠償額の算定方法・損害額の上限について約款と異なる特別の定めをすることは原則ないが、例外的に、「一定以上の遅延が発生した場合の代替輸送コストの負担を行う」旨の取り決めがされる場合がある。

なお、上記（B. II. 3. 3）のとおり、各社約款では貨物の遅延に対する責任を負わない旨規定していることから、各社約款の責任制限条項は、貨物の滅失・損傷のみを対象とし、遅延は含まれていない。しかし、国際海上物品運送法 13 条 1 項は、延着についても適用されるため、同法に従い賠償上限額が算定されることになる。

3. 5 高価品、危険品、その他特殊な貨物について、約款と異なる特別の定めをすることの有無、ある場合、その具体的内容

高価品の滅失・損傷等については、約款上、高価品条項が規定され、荷主によるその真の性質・価額についての書面による事前通告、証券への記載、従価運賃前払いがなされて

¹⁸ 'The Carrier shall not in any event be liable for any loss of or damage to or in connection with the Goods or the Carriage in an amount exceeding 666.67 Units of Account per package or unit or 2 Units of Account per kilogramme of gross weight of the Goods lost or damaged, whichever is the higher.'

'Nothing in this Bill of Lading shall operate to limit or deprive the Carrier of any statutory protection or exemption or limitation of liability authorized by any applicable laws, statutes or regulations of any country. The Carrier shall have the benefit of the said laws, statutes or regulations as if it were the owner of the Vessel.'

¹⁹ 'If the US COGSA applies..., neither the Carrier nor the Vessel shall in any event, be or become liable for any loss or damage to or in connection with the Goods in amount exceeding \$500.00 per package, lawful money of the United States, or in case of Goods not shipped in packages, per customary freight unit...'

'If the Hague Rules are applicable by national law, the liability of the Carrier shall in no event exceed the limit provided in the applicable national law. If Hague Rules are applicable otherwise than by national law, the liability of the Carrier shall in no event exceed 100 pounds sterling per package or unit.'

いない限り責任を負わないとされている²⁰。なお、回答 3 社中 1 社の約款には、高価品条項はないものの、国際海上物品運送法の適用により、高価品の種類・価額の通告及び証券への記載がない限り運送人は責任を負わないことになり、他社約款と同様の取り扱いとなる（国際海上物品運送法 20 条 2 項、商法 578 条。なお、荷送人が高価品の種類・価額を通告した場合には、国際海上物品運送法 13 条 5 項が適用されるが、荷送人が高価品の種類・価額を全く通告しなかった場合には同項の適用はなく、運送人は全く責任を負わない。国際海上物品運送法 13 条 1 項の責任限度額において賠償責任を負うわけではない）。3 社とも、基本的には、約款と異なる特別の定めをすることはないが、追加保険料を運賃に上乘せする場合がある。

危険品その他特殊貨物については、約款上、荷主に対し、その性質の書面による事前通知、コンテナその他包装の外部への明記が要求され、これに反する場合、運送人は自己の裁量で、運送品の無害化、投棄、陸揚げ等の処置をすることができると規定されている²¹。危険品、特殊貨物に関しては、通常の貨物に比べて高い運賃を設定することが多いとする船社と、基本的には約款と異なる特別の定めをすることはないとする船社とがある。

高価品、危険品、その他特殊な貨物のいずれにせよ、何らかの特別の定めをした場合には、相応の運賃收受を前提として、船社側で SOL (Ship Owners Liability) 保険を購入して、リスクに備えている。

²⁰ 'The Carrier shall not be liable to any extent for any loss of or damage to or in connection with platinum,... or any other valuable goods whatsoever including goods having particular value only for the Merchant, unless the true nature and value of the Goods have been declared in writing by the Merchant before receipt of the Goods by the Carrier, and the same is inserted on the face of this Bill and ad valorem freight has been prepaid thereon.'

'Carrier shall not be liable to any extent for any loss of or damage to or in connection with platinum,... or any other valuable goods whatsoever including Goods having particular value only for Merchant, unless the true nature and value of Goods have been declared in writing by Merchant before receipt of Goods by Carrier, and the same is inserted on the face of this Bill of Lading and ad valorem freight has been prepaid.'

²¹ '(1) The Merchant undertakes does not tender for transportation any Good which are of a dangerous, inflammable, radio-active, or damaging nature without previously given written notice of their nature to the Carrier and marking the Goods and the Container or other covering on the outside as required by any laws or regulations which may be applicable during the Carriage.

(2) If the requirements of Clause 19(1) are not complied with, the Goods may, at any time or place, be unloaded, destroyed, or rendered harmless without compensation and the Merchant shall indemnify the Carrier against all loss, damage or expense arising out of the Good being tendered for transportation or handled or carried by the Carrier. Further, the Carrier shall be under no liability to make any general average contribution in respect of such Goods.'

'The Carrier undertakes to carry the Goods of an explosive, inflammable, radioactive, corrosive, damaging, noxious, hazardous, poisonous, injurious or dangerous nature only upon the Carrier's acceptance of a prior written application by the Merchant for the carriage of such Goods. Such application must accurately state the nature name, label and classification of the Goods as well as the method of rendering them innocuous, with the full names and addresses of the Shipper and the consignee.

(2) The Merchant undertakes that the nature of the Goods referred to in the preceding paragraph is distinctly and permanently marked and manifested on the outside of the package(s) and container(s) and shall also undertake to submit the document or certificates required by any applicable laws or regulations or by the Carrier.'

3. 6 紛争解決方法について、約款と異なる特別の定めをすることの有無、ある場合、その具体的内容

回答 3 社とも、約款上の準拠法裁判管轄条項と異なる特別の定めをすることは原則ない²²。

準拠法については、回答 3 社とも約款で日本法準拠と規定している²³。裁判管轄については、運送人に対する訴訟の管轄は東京地裁専属管轄とし、他方、運送人から荷主に対する訴訟については、運送人の選択により、東京地裁を含め、管轄権を有するいかなる裁判所にも提起できると規定している約款と、対運送人であるか対荷主であるかにかかわらず東京地裁管轄と規定するものがある²⁴。もっとも、法廷地によってはかかる管轄合意が無効と判断される場合がある。

4. 運送人としての責任の実態について

4. 1 貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、約款その他契約の規定と異なる処理がされる場合の有無

契約の規定に従ってほぼ処理をなす船社と、ケースバイケースで、契約に従った処理をなすか、事後的な交渉によって処理をなすか判断する船社とがある。

4. 2 貨物の滅失・損傷、遅延に関し、契約上は責任を負わない場合（免責事由に該当等）でも、責任を負わざるを得ない場合の有無。ある場合、その具体的な状況。また、契約に定める損害賠償の算定基準と異なる基準を用いたり、契約上の責任限度額を超えて損害賠償を行うことの有無。ある場合、賠償の対象となり得る損害・費用の範囲

本質問については、個別の具体的な回答はないが、各社回答を以下のようにまとめることができる。基本的には契約の規定による処理がなされている。例外的に、営業政策上、契約規定以上の賠償がなされることや、貨物損害求償者が訴訟提起した地の裁判所が、貨物損害求償者に有利な判決を出す場合に、判決に基づき契約規定以上の賠償を行う、又は、

²² なお、1 社は、「(オ) 紛争解決方法についての定めをおくことはない。」と回答しているが、紛争解決方法について約款とは異なる特別の定めをおかないとの趣旨と解される。

²³ ‘The contract evidenced by or contained in this Bill of Lading shall be governed by Japanese law except as may be otherwise provided for herein.’

²⁴ ‘Unless otherwise agreed by the Carrier, any action against the Carrier thereunder must be brought exclusive before the Tokyo District Court in Japan. Any action by the Carrier to enforce any provision of this Bill of Lading may be brought before any court of competition jurisdiction at the option of the Carrier.’

‘Notwithstanding anything else contained in this Bill or in any other contract, any and all actions against the Carrier in respect of the Goods or arising out of the Carriage shall be brought before the Tokyo District Court in Japan to the exclusion of the jurisdiction of any other courts whilst any such actions against the Merchant may be brought before the said Court or any other competent court at the Carrier’s option. Where the Goods are subject to adverse or competing claims, the Carrier may place the Goods in the custody of a court of competent jurisdiction for a determination of ownership and/or right to possession. The Carrier shall have no responsibility to the Merchant arising out of such placement. The Merchant consents to the exclusive jurisdiction of such Court.’

‘any action thereunder or in connection with Carriage of Goods shall be brought before the Tokyo District Court in Japan, to whose jurisdiction Merchant irrevocably consents.’

形勢不利な状況に鑑み、契約規定以上の金額で示談解決がなされることがある（B. II. 3. 4. 1 及び B. II. 3. 4. 2」参照）。

5. その他

5. 1 荷主指示による運送の変更

5. 1. 1 B/L を発行した場合に、B/L 所持人から、運送の中止、返送等を依頼されることの有無。ある場合、依頼に対応できない具体的状況

依頼自体少ないものの、回答 3 社とも、B/L 所持人から、運送の中止、返送等を依頼されることがある。

B/L 所持人が B/L を全通所持していない場合、B/L が既に流通している場合、契約に基づく正当な手順で貨物引渡が終了している場合には、依頼に対応していない。

5. 1. 2 Sea Waybill またはサレンダーB/L を発行した場合に、荷送人から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼されることの有無。ある場合、依頼に対応できない具体的状況

回答 3 社とも、荷送人から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼されることがある。

L/G 提出を条件に原則依頼に対応しているが、Sea Waybill に Transfer of Control Clause が記載されている場合には、依頼に対応していない（回答からは「Transfer of Control Clause」の具体的内容は不明であるが、荷受人への貨物処分権移転が明示されている場合と考えられる。海上運送状に関する CMI 統一規則（1990 年）6 条 2 項参照²⁵²⁶。また、B/L には原則として Transfer of Control Clause は挿入されていない）。

また、全通所持していない場合、契約に基づく正当な手順で貨物引渡が終了している場合にも、依頼に対応していない。

²⁵ **6. Right of Control**

(i) Unless the shipper has exercised his option sub-rule (ii) below, he shall be the only party entitled to give the carrier instructions in relation to the contract of carriage. Unless prohibited by the applicable law, he shall be entitled to change the name of consignee at any time up to the consignee claiming delivery of the goods after their arrival at destination, provided he gives the carrier reasonable notice in writing, or by some other means acceptable to the carrier, and thereby undertaking to indemnify the carrier against any additional expense caused thereby.

(ii) The shipper shall have the option, to be exercised not later than the receipt of the goods by the carrier, to transfer the right of control to the consignee. The exercise of this option must be noted on the sea waybill or similar document, if any. Where the option has been exercised the consignee shall have such rights as are referred to in sub-rule (i) above and the shipper shall cease to have such rights.

²⁶ 日本法上は、運送品の到達地到達後の荷受人の権利取得について明文で規定されている（商法 583 条）。

5. 1. 3 運送の引受後に、荷受人（B/L を発行した場合の B/L 所持人を除く）から、配達先の変更、荷受人の変更等を依頼されることの有無。ある場合、依頼に対応する具体的状況

依頼自体少ない（船社によっては依頼自体ない）ものの、荷受人都合の変更の場合、荷送人の同意や約款を確認して依頼に対応している。

5. 2 Sea Waybill またはサレンダーB/L を発行した場合、荷受人への貨物引渡時における、荷受人確認方法

証券上に記載された荷受人に対し発行した Arrival Notice に荷受人の代表権者による Delivery Order（社判、サイン）の受取署名を得て確認する（その後、Prepaid 及び Collect 運賃の支払いが完了したことを確認の上、貨物引渡指示をターミナルへ行う）。なお、船積受付時に荷受人指示がなされる場合もある。

5. 3 荷受人所在不明、荷受人受取拒絶、荷送人指示が得られない場合

5. 3. 1 荷受人所在不明、荷受人受取拒絶、荷送人指示が得られない場合の、実務上の処理方法

荷受人所在不明、荷受人受取拒絶の場合には、荷送人に連絡をし、その指示（保管、返送、仕向地での処分）に従うことになるが、荷送人指示も得られない場合には、運送人判断で保管することになる。約款上、保管費用等は荷主負担とされているが²⁷、現実的には、荷送人／荷受人の費用負担は実現できないことが多く、運送人は先取特権（リーエン）を

²⁷ 'if the Carriage has already commenced, unpack the container(s), and/or suspend, cancel or continue loading onto or discharge from the Vessel or any other means of transport, store on board the Vessel or any other means of transport, in warehouse or open area, return or send to the port of loading or place of receipt or any other port or place selected by the Carrier and require the Merchant to take delivery of thereat, and/or otherwise dispose of, the Goods or any part thereof in such way as the Carrier may deem advisable at the sole risk and the expense of the Merchant'

'Merchant shall take delivery of the Goods within free storage time provided for in the Carrier's applicable Tariff or otherwise. If the Merchant fails to do so, without prejudice to any other rights of the Carrier hereunder, the Carrier may without notice unload the Goods or the part thereof from the Vessel or the Container and/or store the Goods or that part thereof ashore, afloat, in the open or under cover at the sole risk of the Merchant. Such storage shall continue due delivery hereunder, and thereupon all liability whatsoever of the Carrier in respect of the Goods or that part thereof shall cease, and the costs of such unloading or storage...shall forthwith upon demand be paid by the Merchant to the Carrier.'

行使し（各社約款には **Lien** 条項あり²⁸）、貨物売却益を保管費用等に充当することになる（揚地の税関の指示で競売を行う場合や、訴外で任意売却されるケースもある）。

5. 3. 2 実務上、荷受人所在不明等により、貨物の処分に困る典型的な場面

荷送人も処分を拒否し、運送人費用でターミナル内での貨物保管や処分をしなければならぬ場合（約款上、処分費用等は荷主負担と規定されているが、実際には、貨物の売却金額で充当できない例が多い）や、**B/L** 紛失の場合で、輸送中に荷送人の所在も不明となり詐欺の疑いがある場合（仕向地の法律に準拠した対応を行う）。

5. 4 荷主からのクレーム受領時期

5. 4. 1 貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームはいつ頃までになされるか

各社約款上、大要、引渡後 3 日／3 営業日以内に滅失・損傷状況の通知がない場合、証券記載どおり引渡されたものとみなす旨の規定があるため²⁹、まず、貨物引渡直後に滅失損傷通知（**Claim Notice**）がなされる（なお、国際海上物品運送法 12 条 1 項、2 項参照）。

その後、各社約款上、出訴期間 1 年との規定があること、日本法準拠により国際海上物品運送法の適用が原則となることから（各社とも至上約款が含まれているが、ハンブルク・ルールズが強行適用される場合を除き、ヘーグ・ルールズ、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ、**US COGSA** のいずれも出訴期間は 1 年）、引渡後（引き渡されるべき日から）1 年以内に、正式なクレームがなされる。

²⁸ ‘Carrier shall have a lien on Goods and documents relating thereto, which shall survive delivery, for all freight, deadfreight, demurrage, loss, charges, expenses and any other sums whatsoever payable by or chargeable to or for the account of Merchant or Goods under this Bill of Lading and any contract preliminary hereto, and for the costs and expenses including attorneys’ fees, of recovering the same and may sell Goods privately or by public auction or otherwise exercise a lien on Goods without notice to Merchant. If on sale of Goods, the proceeds fail to cover the amount due and the costs and expenses incurred, Carrier shall be entitled to recover the deficit from Merchant.’

‘The Carrier shall have a lien on Goods and documents relating thereto for all sums payable to the Carrier under this contract and for general average contributions, to whomsoever due. The Carrier shall also have a lien against the Merchant on the Goods and any documents relating thereto for all sums due from the Merchant to the Carrier under any other contract. For recovering any sums due, the Carrier shall have the right to sell the Goods by public auction or private sale, without notice to the Merchant. In any event any lien shall extend to cover the cost of recovering any sums due. The lien shall survive delivery of the Goods.’

²⁹ ‘Unless notice of loss or damage and the general nature of such loss or damage be given in writing to the Carrier at the port of discharge or place of delivery before or at the time of delivery of the Goods or, if the loss or damage be not apparent, within 3 days after delivery, the Goods shall be deemed to have been delivered as described in this Bill.’

‘Unless notice of loss or damage to the Goods and the general nature of it be given in writing to the Carrier at the Place of Delivery before or at the time of the removal of the Goods into the custody of the Person entitled to delivery thereof under this Bill of Lading, or if the loss or damage be not apparent, within three working days thereafter, such removal shall be prima facie evidence of the delivery by the Carrier of the Goods as described in this Bill of Lading.’

5. 4. 2 経験上、もっとも遅くクレームがなされた場合のトラブル概要

出訴期間経過後に請求がなされた場合、請求権消滅を前提に処理されている。また、多くの場合は保険会社経由でのクレーム受理となり、出訴期間経過後の請求はほとんどない。

Ⅲ. 受託した運送の実施について

1. 海上運送の実態について

1. 1 コンテナ定期船輸送における船腹の調達

1. 1. 1 船腹調達方法（「他の海運業者」にはグループ企業、海外子会社等含む）及びそれらの比率

自社保有船舶の使用、定期傭船契約、裸傭船契約／船舶賃貸借契約、Space/Slot Charterにより他の海運業者から船腹を調達しているが、ほとんどの航路においてアライアンスが形成されており、投入船腹の変更、本船のアップグレードなどで投入船舶が各社変更となるため、正確な比率を出すことは難しい。

また、各社によって比率にはばらつきがあり、Space/Slot Charterにより他の海運業者から調達する割合が6割となる船社もあれば、1割にすぎない船社もある。

1. 1. 2 船腹調達に使用する契約形式

自社保有船舶の使用及び定期傭船では、各社とも原則 NYPE Form を使用し、Slot Charter では、船社間で締結した Alliance Agreement や Slot Exchange/Charter Agreement が使用されている。

1. 1. 3 コンテナ貨物運送に使用する船舶の、日本籍船と外国籍船の比率

日本籍船0：外国籍船100である。日本関係船（我が国商船隊）とそれ以外の外国籍船の使用比率は本調査からは不明である。

1. 2 受託貨物運送につき、個々の運送契約を実施する場合における、他の海運業者（グループ内の企業、海外子会社含む）利用の有無。ある場合、どのような契約を締結するか

回答3社とも他の海運業者を利用し、B/L約款を用いて、個品運送契約、相次運送（通し運送状のもと、自社が一部区間の実運送を引き受け、残りの区間は他社に引き継ぐ場合）が締結されている。また、アライアンスアグリーメントを使用して、アライアンス内の他社船を起用することもある。

2. 運送に船舶以外を用いる場合について

2. 1 海上運送以外で利用する輸送モード（海外におけるものを含む）

貨物自動車、貨物鉄道、内航海運、内水運送、国際航空運送が利用されている。回答3

社とも国内航空運送の利用はしていない。

2. 2 海上運送以外で自社にて実運送実施の有無

グループ会社等では海上運送以外の実運送を実施しているが、各社自体は海上運送以外の実運送は実施していない。

3. 海外の現地法人・代理店に委託する業務について（各社が海外の現地法人・代理店に委託することがある業務内容）

集貨・配送またはその手配、運賃収受、B/L・Sea Waybillの発行、B/L回収、荷渡指図書発行・貨物の引渡し、バンニング・デバンニング、荷役、検数・検量を委託している。

なお、回答上、3社とも海外の現地法人・代理店に委託していない業務内容は、以下のとおり。もっとも、そのうち下線業務については、海外の現地法人・代理店に委託がなされている場合がある。

貨物の仕分け・梱包・荷造り、保険手配、通関・輸出入手続き、検品、保管、在庫管理、出荷手配、流通加工。

IV. 代理や仲介の実態について

1. 荷主、下請業者との契約につき、代理店や仲介業者が入ることの有無。ある場合、どのような業者が入るのか

回答3社とも、荷主、下請業者との契約につき、代理店や仲介業者が入る。自社代理店のみを使用する会社や、子会社、Booking Agent、Broker、NVOCC³⁰も利用する会社がある。代理店や仲介業者を介して、運賃支払いやDoor to Door契約におけるトラック業者の手配が実施されている。

2. 他の物流業者との契約締結に関し、自社自身は運送を引き受けず、代理や仲介のみを行うことの有無。ある場合、その内容

内陸運送を下請けのトラック会社に依頼するケース等がある。

V. 付随業務について

1. 運送以外の業務で荷主に提供している業務の有無、内容

貨物の仕分け・梱包・荷造り、荷役、保管。また、混載の場合、バンニング等を船社として代行することがある。

³⁰ Non Vessel Operating Common Carrier の略称。

2. 貨物運送または付随業務に関連して、下請業者に業務委託する場合の有無（他の運送業者に運送を委託する場合は除く）。ある場合、下請業者の業種および依頼業務内容
荷役と貨物の保管・蔵置をターミナル業者に依頼する場合や、CFS³¹貨物の仕分け、バンニング、デバンニングを CFS 業者に依頼する場合がある。また、鉄道／トラック輸送等の依頼もなされる。

VI. トラブル例

1. 他の物流業者から運送を下請し、貨物の滅失・損傷・遅延等の事故が発生した場合、当該他の物流業者以外の者（真の荷主等）との直接交渉等によって、紛争を解決することの有無。ある場合、その具体例

契約関係に従って紛争は処理されるが、極めて稀に直接求償されることはある。もっとも、B/L 上の荷主が交渉相手であり、それ以外とは基本的に交渉はなされない。

2. 下請物流業者その他の下請業者のもとで貨物の滅失・損傷・遅延その他の事故が発生し、自社にて荷主に損害を賠償した場合に、法律上、契約上または事実上、下請物流業者その他の下請業者に求償できない場面の有無。ある場合、その具体例

ターミナルにおける荷役中の貨物損傷については、船社（運送人）・荷主間の輸送契約における責任範囲と、船社・ターミナル間のターミナル契約における責任範囲とが完全に一致していない場合や、契約により求償額に上限が設定されている場合があるため、荷主への賠償後、ターミナル等への求償が困難な場合がある。

3. 荷主の通告や梱包の不備によって他の荷主の貨物に滅失・損傷が生じ、当該他の荷主から損害賠償を請求されることの有無。ある場合、具体的な対処方法

荷主の通告不備により、危険物がコンテナ内で発火して、当該コンテナの周囲に積んでいたコンテナに損害が生じた等、他の荷主から損害賠償を請求されることがある。一義的には B/L、Waybill 上の Carrier である船社が損害賠償を行うが、その後には有責者（原因貨物の荷主）に求償をする³²。

4. 付随業務の履行に関し、荷主との間でトラブルになることの有無。ある場合、その具体例

荷役中のステベダメージとの回答があったが、それ以外にも、コンテナヤードで保管中

³¹ CFS（コンテナ・フレイト・ステーション）とは、コンテナターミナルにある施設のひとつで、船会社が LCL（Less than Container Load）貨物（小口混載貨物）をコンテナに詰め、或いはコンテナから取り出す作業を行う場所をいい、CFS に搬入される貨物および CFS で荷渡しされる貨物を CFS 貨物と呼ぶ。

³² 'Whether or not the Merchant or the Carrier is aware of the nature of such Goods, the Merchant shall indemnify the Carrier against all claims, loss, damage or expenses arising in consequence of the Carriage of such Goods.'

の荷抜けや洪水による損傷、第三者による窃盗・強奪などがある。

5. そのほか、荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題の具体例

B/L 記載内容・貨物申告内容の不備、貨物に起因する損害発生や、B/L 提示なしでの貨物引渡しのリクエスト等の回答であった。

VII. 意見・要望

本実態調査または商法（運送契約法制）の改正に関する意見・要望等。

「本問合せは内航に関する商法改正に関連した実態調査と了解しています。外航は運送人の責任に関しては国際海上物品運送法が適用になりますが、その他 B/L に関する規定など、商法の規定は外航、内航に共通して適用されるので、できるだけ外航に関しても実態を滅失・毀損または遅延に関する運送人の責任についての約款の規定は、基本的に国際航考慮していただきたいと思います。」との意見があった。

第5章 貨物航空運送（国際）

戸塚 健彦

A. 国際貨物航空運送事業の概要

国際間の貨物輸送については、古くは船舶（海洋、国際河川）が主としてその役割を果たしてきた。19世紀における鉄道の発明により、陸路においては、その役割の一部を鉄道がになうこととなった。航空機による貨物輸送は航空機が20世紀になって実用化された新しい事業であって、それまでは全く利用されていなかった空域利用という特性を有する（それまでは偵察用気球等の限られた役割でしかなかった）ことから、新しい法律的な考え方が必要となった。

空の運送についての規律は、歴史的には、誰にどのような形でその国の空域を利用させるかという行政規制としての国内法となって現れたが、国際航空輸送については、航空機が他国の領域の上空を飛行するという今までにない性質を有する運送形態である一方で、第1次世界大戦において航空機の利用が軍事的に大きな意味を持ったことから、領空主権の重要性も確認されることとなり、1919年、領空主権の承認を前提とした無害通行権、公共飛行場の利用権の承認を定めた最初の多国間国際航空条約（パリ条約）が締結され、日本もこれに加入した。

しかし、第2次世界大戦・太平洋戦争の敗北により、日本の航空事業が全面禁止となったことで、一旦、日本国内における航空法の枠組みは事実上消滅し、サンフランシスコ講話条約締結により航空主権を回復した際に、日本が加入することとなった1944年に制定された下記のシカゴ条約の枠組みに併せて、戦後の日本では、1952年に現行の航空法（昭和27年第231号）が制定されており、現在日本での航空機の運航はこの法律の規制に基づいている。

1. 航空運送事業の規制について

上記の通り、空の利用については各国とも法令上の制約があると思われるが、日本の国際航空運送については、事業免許の根拠条文が異なり、日本人/日本法人については、航空法100条により、外国人/外国法人については航空法129条によりそれぞれ事業許可を得ることが必要となっている。

航空法100条

航空運送定期便事業については、事業計画、資金計画等を提示して国土交通大臣の事業許可を取得することが必要とされている。

国際航空運送事業においては、国内航空運送事業とは異なり、日本法人に対する許可も日本国内だけの要因では完結しない。提示された事業計画が、日本と当該外国人の母国との間で締結された二国間航空協定(含むオープンスカイ協定)に基づく協議決定事項に反していない等の条件を満たさなければ許可されないこととなる。

105 条

運賃・料金の届出、不当な運賃等に対する変更命令

106 条

運送約款につき大臣認可

112 条

運賃もしくは料金(国際運送)、約款を含む大臣の事業変更命令権等の権限を国土交通大臣は有している。

他方外国人/外国法人に対しては、

(外国人/外国法人)

129 条

外国人国際航空運送事業については事業計画等を提示して国土交通大臣の事業許可を取得することが必要。

この事業許可が与えられるためには、提示された事業計画が、日本と当該外国人の母国との間で締結された二国間航空協定(含むオープンスカイ協定)に基づく協議決定事項に反していない等の条件を満たさなければ許可されないこととなる。

129 条の 2/同の 4

運賃料金の認可権、変更命令権が国土交通大臣に与えられているが、約款に関する規制については、当該外国人/外国法人の本拠国に委ねられており、日本当局による規制権限はない。

126 条

129 条の運送事業の許可ないし 130 条の 2 の個別の許可がなければ、日本における国際航空運送事業はできず、例外として、シカゴ条約の締結国の国籍保有の民間航空機に対して条約上許された無着陸の上空航空路通過が認められている(外国人による、日本国内間の航空運送は航空法 130 条により禁止されている)。

1944 年のシカゴ航空条約会議における国際航空業務通過協定(日本は戦後の 1953 年批准)において、航空機の上空通過権、技術着陸権が定められたが、輸送権(往路輸送・復路輸送・以遠権)については多国間条約としての共通合意形成はできず、その後成立した英米両国によるバミューダ協定に倣った形で、各国が相互に 2 国間で協定を結び相手国に対して相互に航空権益を交換する形態で運送権の内容(参入する航空会社や運航地点の特定

等)が取り決められている¹。

個別の運送責任に関しては、1929年のワルソー条約（国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約、日本は1953年批准）に始まるその後の国際私法条約により、国際航空運送における運送人の責任が定められることになっている。なお、日本についてはこのワルソー条約の他、3つの条約、ヘーグ議定書により修正されたワルソー条約、これを改正したモントリオール第4議定書、そして1998年のモントリオール条約（国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約、日本についても2003年発効）がそれぞれの各条約当事国との間で有効なものとして並存している。

国際貨物輸送については、IATAが航空運送状の最低限の（各社共通となる）裏面条項を、国際条約の規定に準拠して決議の方法で定めており²、各社の国際貨物運送約款もこの裏面条項を踏まえて作られている。

B. 国際貨物航空事業における取引実態

I. 国際貨物航空運送事業に関する調査の概要

国際間の航空貨物運送事業については、日本に乗り入れている運送業者も多数あり、かつそれらの航空会社のハブ空港を経由して複数の航空便を接続して利用することで、世界各国に貨物を運送することが出来る。そのため、日本に乗り入れている外国航空会社が日本に提供している貨物運送能力は、日本の航空会社が提供する貨物輸送能力よりも大きく、実際にも日本から、あるいは日本に運送される航空貨物はその6割程度が外国籍の航空会社の手により運送されている³。但し、この調査に於いては外国籍の航空会社への調査は行われず、日本の航空会社3社への調査として行われた。うち1社は貨物運送専業業者であった。

II. 国際貨物運送に於いて使用される運送契約の種別

1. 契約の締結

<質問>

御社が荷主から運送を引き受ける場合、荷主とはどのような種類の契約を締結しますか。また、継続的に取引のある荷主との間で、基本契約を締結しますか。そのような契約を締結する荷主の種類（例：大手メーカー）、またその主要内容（例：貨物の数量、運賃支払

¹ この経緯については坂本昭雄＝三好晋『新国際航空法』28頁、33頁（有信堂、1999年）に詳しい記述がある。

² IATA 決議 600b（最新の修正版は2010年7月1日に発効）。

³ 国土交通省航空局が作成・公表している統計資料（「航空物流レポート」平成24年10月版）によると、外国籍の航空会社が提供する国際貨物の運送能力は、日本出発便について36,420トン/週、日本到着便について35,016トン/週であり、日本籍の航空会社が供給する運送能力は日本出発便について17,403トン/週、日本到着便について16,008トン/週とされている。（航空物流レポート17頁）。

時期についての取決め、期限の利益喪失事由等) について教えてください。

荷主との間で締結されている航空貨物運送契約については、個品運送契約、航空機の貸切運送契約、あるいは他社からの連絡運送(interline と記載されていた)、のいずれの形態も認められた。

なお、Blocked Space と呼ばれる一部の運送スペースを貸付ける契約を行っているという回答した会社は1社だけであったが、このブロックトスペースの取り決めは、実際にはコードシェア便については常に行われていると思われる⁴。

また、基本契約については、多量の運送を委託する大口の顧客(フォワーダーと呼ばれる利用運送事業者が主)との間で、運賃等の支払い時期、方法等や、割当スペース等の確認合意がなされていることがあるという回答であった。但し、これら契約の中で言及される運送人の運送責任に関する定めについては、各社とも自社の定めた運送約款の責任体系からは外れる形で契約されることはないとのことである。

<質問>

スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約は、どのような方式で締結されますか。

回答を見る限り、締結される運送契約の原則は、各社とも、自社で作成した運送約款がベースとなっている。航空機の貸切運送が行われる場合には、荷主が作成したひな形や個別に作成した契約を使用すると回答した会社もあったが、その契約内容はいずれも自社約款に基づく責任体系に基づくものであるとのことであった。

2. 運送書類等

2. 1 電子化の程度

<質問>

御社と荷主との間で発行される Air Waybill で、電子化されているものはありますか。もしあれば、電子化の程度も教えてください。

国際貨物輸送については、電子化を IATA が国際的に推奨していることもあり、シンガポール、香港、ソウルを出発地とする貨物について電子化の試みが進んでいる。そのため、シンガポール、香港の空港を目的地とする運送について、試験的に電子 AWB による運送が行われている例もあるという回答があったが、アンケートからはそれほどの広がりがあるとは思われなかった。

日本においては、特別な端末を必要としない紙の AWB になお優位性があること、輸出

⁴ 坂本=三好・前掲注(1)95頁。

入通関に使用される NACCS が日本語のみの自己完結的なシステムであることなどの理由から、現時点においては電子 AWB については未だ試験的な運用にとどまっているようである。

<質問>

御社と荷主との間で Air Waybill がまったく発行されない場合はありますか。ある場合は、具体的な状況を教えてください。

現在試行的に行われている電子 AWB の場合を除き、スペース貸し等の場合を除く個品運送契約にあっては、AWB が発行されない例はないとのことであった。

3. 運送人としての契約上の責任について

<質問>

荷主との間で、御社の約款によらずに運送契約を締結する場合、または基本契約や特約によってこれらの約款の内容を排除・変更する場合はありますか。

国際貨物運送については、航空運送条約や IATA の AWB 標準裏面条項に基づく自社の運送約款がベースになっており、約款規定によらないであるいは約款を契約や特約で排除する形で運送契約が締結されることはない、というのが各社一致した回答であった。

そして実際の処理に当たっても、少なくとも国際貨物に関しては、運送約款に基づく処理の原則を変える例はないとのことであった。

4. 運送人としての責任の実態について

<質問>

実際に貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約の規定（約款上前提とする条約の規定を含みます）と異なる処理あるいは貴社が責任を負わざるを得ない場面がありますか。

約款にもとづく原則どおりの運用がなされているのは、国際間の運送については、モントリオール条約を始めとする多国間の航空運送人の責任を定める条約で、航空運送人の責任限度が法定されており、運送人がそれを放棄しない限り、運送人はその条約によって守られていること、国際貨物に関しては、ほとんどの場合運送貨物には貨物保険が付されていることから⁵、最終的に紛争は貨物保険者と航空運送人の間の紛争になるため、約款に従って処理することはむしろ当然であると考えているのであろう。

但し 1 社のみ、運送人に明かな過失があれば通常損害の範囲内で賠償することがあると

⁵ 小林貴之「1999年モントリオール条約における貨物損害賠償責任」空法第42号53頁（2001年）。

回答しているが、その会社の運送約款でも、遅延についてはそれが運送人の責任によって発生したものである場合には責任があると記されているのであって、約款から外れた運用を行っているわけではないと判断される。

5. その他

5. 1 荷主の指示による運送の変更について

5. 1. 1 荷送人の指図について

<質問>

運送の引受後に、荷送人から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えて下さい。

国際航空運送においては、輸出入の取引内容の変更、代金決済の遅延等があり得るところであるため、到着までの時間が短い航空運送であっても、荷送人が運送の中止、返送、荷受人の変更の指示を行うことがあり、航空会社にしても、運送完了前であれば、できるだけ出荷主の要請に応じようとしている、但し、無償で可能な範囲を超えて何らかの費用が発生する場合には、それら増加費用の支払約束がない限り、変更要請に応じないという運用がなされているようであった。

5. 1. 2 荷受人の指図について

<質問>

運送の引受後に、荷受人から、配達先の変更、荷受人の変更等を依頼される場合がありますか。どのような場合に荷受人の依頼に対応しているか、教えて下さい。

国際間の貨物輸送については、輸入者の支払を担保する為に貨物の宛先が銀行宛となっていることがあり、これらの貨物については貨物が輸入者の支払担保となっているため、担保権者と見られる当該名宛人の銀行の指示に従い、実際、その貨物を必要とする受荷主に引き渡されることになるが、それ以外の例では受荷主から変更の指示は例が少なく、数少ない例であっても、一旦は運送依頼人たる荷送人に照会し、そこからの指示に基づいて行動しているとのことである。

5. 2 荷受人の同一性確認について

<質問>

荷受人への貨物の引渡しの際に、どのように荷受人の確認をしていますか。

AWBの所持は権利を推定させることはないため、運送人はAWB記名荷受人であるかどうかを事前の連絡や貨物を受取りに来た者の社員証、通関許可証や事前の連絡との整合性、

実際に貨物を受け渡す現場では、運送人の事務所で受領した Delivery order（実際には Delivery order の印を押された AWB 片）を持参することで、確認済みの受領権限者であるか否かが再度確認されることになる。

ところで、混載貨物については、実際航空運送人が到着地の空港貨物上屋に対して、混載業者が締結している個別の荷受人に対して引き渡す業務を委託している場合があり、その場合には、個別の HAWB の業者が発行する配達指示書（HAWB についての DELIVERY ORDER）及びその他、実際の輸入者であれば通常所持している情報・書類（輸入許可書や前述の Delivery order 等）を提示させて、分別された貨物の引渡しに依拠しているとのことであった。

5. 3 目的地で貨物が引取られない場合の措置

<質問>

荷受人が所在不明、または荷受人が受取を拒絶し、荷送人の指図が得られない場合、実務上、どのような処理がなされますか。また、実務上、荷受人の所在不明等により、貨物の処分に困る典型的な場面があれば、具体的に教えて下さい。

基本的には、荷送人の指示を仰ぎそれに従うことになるとのことであった。荷送人からの指示が仰げない場合は皆無であるとのこと。これは、航空貨物においては、海上貨物と比して、運送開始から到着地での引渡準備までの時間が短いことから、なお荷送人が貨物と密接な関係を有しており、指示が仰ぎやすいことによるものであろう。

但し、荷主の倒産事例においては、引き取りがない場合があり得るとのことであった。その時には、約款に従い荷送人の費用（計算）で破棄されることになるのであろう。但し荷送人倒産時の出費は運送人が実質負担することになる。

5. 4 クレームの期間

<質問>

荷主からクレームを受ける時期についておたずねします。

- (1) 貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームはいつ頃までになされますか（例：引渡後〇日まで）。
- (2) ご自身の経験上、もっとも遅くクレームがなされた場合について、トラブルの概要とともに、教えて下さい。

約款上、クレーム（賠償請求通知）の提出期間の定め（破損・毀損については 14 日以内、遅延については 21 日、紛失・不着の場合は 120 日）があり、実際にはその期間内のクレームの受付がなされている場合がほとんどであって、遅くなる例は存在しない。そして、航空運送人が一旦受け付けた賠償通知の処理に関しては爾後の交渉に委ねられており、

上述の質問に対する回答から見る限り、その解決は約款の規定に沿った形で除斥期間となる2年以内に処理されているようであり、裁判になることはほとんどないようである（前述のとおり、条約上運送人の責任が制限されており、また荷主は保険により自己の損害を補填されていることもその理由であろう）。

Ⅲ. 受託した運送の実施について

1. 航空運送の実態について

<質問>

荷主から引き受けた航空運送を実施する場合、他の航空会社（グループ内の航空会社も含まれます）を利用することはありますか。その場合、その会社とはどのような形で契約を締結しますか。

国際航空運送は自社の航空機で行われるばかりではなく、他社の航空機の運送能力を借りて行う運送（block space として借り受ける場合も含む）、コードシェアされるアライアンス他社との共同運航便を使用する場合があります、自社や関係会社が運航していない経路地以遠においては、親密会社との間の合意に基づく相次運送が行われている例もあるとのことである。

2. 運送に航空機以外を用いる場合について

<質問>

航空運送以外で御社自身が実運送を行う場合はありますか。

世界の主要貨物運送航空便の時刻表⁶によると、経路地空港から目的地（の空港）まで、あるいは出発地空港から経路地空港まで貨物自動車（トラック=Road Feeder Service）による運送が行われている。これには航空会社の便名が付けられ出発時刻と到着予定時刻が決められている。このような道路運送手段が使用されるのは、目的地までの直航便の運送容量を超える場合や、近接する空港への運送便が航空便よりもトラックの方がより便利である場合などであると思われる。日本国内では主として国内線との接続のための成田・羽田間の他に、成田・関西空港間、成田・中部空港間に日本航空、全日空のトラック便が航空便番号を付せられて、航空運送便として取り扱われており、これらの車両が国際航空貨物の運送の一部を陸上運送として行っている⁷。

⁶ OAG cargo guide 2013年2月版（UBM AVIATION WORLD WIDE LTD 発行）。

⁷ 日本航空、全日本空輸の貨物便時刻表にも国内のRFSのトラック便が掲載されている、全日本空輸の貨物時刻表には福岡・佐賀、福岡・関西のトラック便も便名と時刻が掲載されている。OAG cargo guide 2013年2月版にも掲載されている（海外についてはいずれの航空会社もトラック便の運送を行っている）。

3. 海外の現地法人、代理店に委託する業務について

<質問>

御社が海外の現地法人または代理店に委託することがある業務について、印をつけて下さい。（複数回答可）

航空会社は航空機を用いて貨物を国際間で運送する役務を供給しているが、運送業務を行う為に不可欠なサービス、あるいは付随して地上で行われている各種サービスについては海外の現地法人や代理店を通じて顧客に提供している。

具体的には、貨物の集荷、航空運送状の発行、運賃の収受、荷渡し指図書発行を伴う到着地での貨物引渡、同じく到着地での貨物配送またはその手配（到着地での配送は行わず到着地施設での貨物の引渡しのみを行う会社もある）、小口貨物についてのバンニング、デバンニングと呼ばれる貨物の ULD への集約化及び目的地での区分け作業、航空機への積載貨物の確認を行う検数、検量業務等となっていた。

その他、航空機の安全を確保するためのセキュリティ検査なども現地空港業者への委託業務となっている。

IV. 代理や仲介業者の介入について

<質問>

御社と荷主との間の契約または御社と下請物流業者との間の契約につき、代理店や仲介者が入ることはありますか。ある場合は、どのような業者が入るか具体的に教えて下さい。

混載貨物の運送については、forwarder と呼ばれる混載代理店が荷主となって航空会社と契約するため、法的な意味での代理人や仲介業者が介入することはないが、大口の貨物輸送であって航空会社直接運送責任を実荷主に対して負う場合や、一定の能力を有する業者しか運送出来ない特殊な貨物輸送については、IATA 代理店が荷主と航空会社とを仲介して契約の成立を図ることがありえる。

<質問>

荷主と他の運送業者との間の契約締結に関して、御社自身は運送（利用運送を含みます）を引き受けずに、代理や仲介のみを行うことはありますか。ある場合は、どのような場合かを教えて下さい（例：荷主を代理して空港以遠の陸上運送を手配する）。

アライアンスメンバーと呼ばれる協調関係にある他の航空会社の航空あるいはトラック運送手段を接続運送として使用する事で、自社便が運航していない箇所でも、貨物を運送することができるが、到着地空港以遠への運送や配送業務の手配を委託された場合には荷主の代理人あるいは仲介人となって、現地の運送業者との間での運送契約を手配、締結す

ることあるとのことである。

V. 付随業務について

<質問>

運送以外の業務で、荷主に提供している業務はありますか。

回答によると、貨物の仕分け・梱包・荷造り、荷役、検数・検量、保管、在庫管理、出荷手配といった種々の業務が挙げられていた。

航空貨物輸送のために、貨物の航空機への積載に適した状態に整えるため、あるいは航空機からの貨物取卸し後、受け荷主へ現実の受け渡しを行うため、空港上屋、あるいはそれに先立つ利用運送事業者の上屋において、貨物の処理、あるいは前処理が行われる。

その中には、貨物の仕分け・梱包・荷造り、荷役、検数・検量、保管、在庫管理、出荷手配といった種々の業務があり（「上屋業務」、輸出の場合には特に「手倉業務」と呼ばれている）、荷主（運送依頼人）はこれらの貨物処理を混載業者その他の業者を選定して委託することになる。航空会社もこれらのサービスを自社あるいはその子会社を通じて提供している。荷主にとっても、単一の航空業者に委ねることで、航空機搭載までの時間を短縮したり、複数の業者間のアレンジを免れるというメリットがあるとされる。

しかし、これらのサービスには、空港上屋施設を使用する必要があるため、その供給には空港設備面からのボトルネックがある、そのため航空上屋の利用、ないし割当におけるイコールフットィングの確保の重要性が唱えられている⁸。

なお費用の立て替えや、保険手配等は厳密には貨物ハンドリング業務には入らないが、現地運送人への費用を支払って荷受人への配送手配を行ったり（航空運送人自身は運送人とはならない）、保険手配サービスを行うこともあるとのことであった。

<質問>

貨物の運送または付随業務に関連して、下請業者に業務を委託する場合はありますか（他の運送業者に運送を委託する場合は除く）。ある場合、下請業者の業種および依頼する業務を教えてください（例：荷役業者に貨物の積み込み・取卸しを委託）。

空港での地上業務や、上屋内での貨物処置は、これらを管理する空港内の業者に委託して行わせることになる。航空会社が上屋を持っていない空港では、航空会社自身も当局や地元の空港施設運営会社、ないし上屋を所持する航空会社からサービスを購入しこれに対する対価を支払う。それらの業務を利用者（荷主・混載業者）の立場から見ると、航空会社を通じた下請業者への業務委託としての性質を有することになる。空港上屋の数は施設拡

⁸ 公正取引委員会報告書「国際航空貨物の輸出入に係る競争実態について—保税上屋及び通関業を中心として—」（公正取引委員会、2009年4月）。

充ができない限り増えず競争制限的要素として働くため、競争政策上問題視されている⁹。

VI. トラブル例

1. 直接の契約相手方以外との紛争解決

<質問>

御社が他の物流業者から運送を下請けし、貨物の滅失・損傷・遅延等の事故が発生した場合、当該他の物流業者以外の者（真の荷主等）と御社との間の直接の交渉等によって、紛争を解決することはありますか。ある場合は、具体例を教えてください。

荷主を代位する保険会社が賠償請求の相手方として登場する例はあるが、それ以外の第三者が紛争の当事者として現れることは基本的にはないということであった。

2. 下請業者に対する求償に関する問題

<質問>

御社の下請物流業者その他の下請業者のもとで貨物の滅失・損傷・遅延その他の事故が発生し、御社が荷主に損害を賠償した場合に、法律上、契約上または事実上、下請物流業者その他の下請業者に求償できない場面はありますか。もしあれば、具体例を教えてください。

これに対しては、特に大きなトラブルが発生することはないとの回答であった。

それは、地上業務を行う下請業者との間で締結される業務委託契約において、航空会社が荷主に負うべき責任体系を前提として、下請業者との間でリスクの分配が取り決められているため、求償もその契約に沿って行われることとなっているためだと思われる。

3. 付随業務の履行に関するトラブル

<質問>

付随業務の履行に関し、荷主との間でトラブルになることはありますか。ある場合、具体例を教えてください。そのほか、荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題について、具体的に教えてください。

航空会社にとって、付随業務は空港の上屋で行われる作業となるが、自社の管理する上屋がない場合には、責任の分岐点が各空港の特性に応じて様々であって、航空会社の責任が終了した後、さらなる配送業務について、同じ上屋業者が、事業部が別途受け荷主から料金を収受して荷主との間で貨物の取扱業務についての契約を結んでいることがある。

他方、コンテナ化された貨物/ULD インタクト貨物（空港上屋で分解されないまま搬出

⁹ 公正取引委員会・前掲注(8)。

される貨物)として一連の運送業務の流れに従って処理された貨物は、実際に ULD が分解される時点まであるいは受け荷主のところまで送付されるまで、運送貨物の個々の状態を確認することができず、荷主受領時に損傷の発生があっても、誰の管理下で発生した損傷なのか不明となる。そのため、責任の所在と、関係者の責任がどの法律にしたがって処理されるべきなのか関係当事者で認識が異なり紛争の解決を困難にしている例があるとのことである。

第6章 貨物航空運送（国内）

戸塚 健彦

A. 国内貨物航空運送事業の概要

空の運送についての規律は、歴史的には、誰にどのような形でその国の空域を利用させるかという行政規制としての国内法となって現れたが、日本においては、第2次世界大戦・太平洋戦争の敗北により、日本の航空事業が全面禁止となったことで、一旦、戦前の航空法の枠組みは事実上消滅した。

その後、サンフランシスコ講話条約締結後に日本が加入することとなった1944年のシカゴ条約の枠組みにそって現行の航空法（昭和27年法律第231号）が1952年に制定され、現在日本での航空機の運航はこの法律の規制に基づいている。

1. 航空運送の行政規制について

空の運送利用については事業許可制度が採用されている。

（日本人／日本法人）

航空法 100 条 航空運送定期便事業については、事業計画、資金計画等を提示して国土交通大臣の事業許可を取得することが必要とされている。

105 条 運賃・料金の届出、不当な運賃等に対する変更命令

106 条 運送約款につき大臣認可

107 条の2 国内について運航計画の届出

112 条 運賃もしくは料金（国際運送）、約款を含む大臣の事業変更命令権

121 条 不定期便航空運送事業についても国土交通大臣の事業認可の取得が必要とされている。

その他航空機使用事業者があるが、これは運送以外の行為を請け負う事業であって、この事業許可では航空運送事業には参入出来ない。

2. 国内貨物の輸送量

国内貨物の総輸送量に対して航空貨物の占める割合は次の通りである（図表6-1、図表6-2）。なお、ここでの航空貨物には、超過手荷物および郵便物が含まれる。

図表 6-1 航空機による国内輸送トン数¹ (2011 年度)

総輸送トン数 (千トン)	航空 (千トン)	分担率 (%)
4,898,783	960	0.0

図表 6-2 航空期による国内輸送トンキロ数 (2011 年度)

総輸送トンキロ数 (百万トンキロ)	航空 (百万トンキロ)	分担率 (%)
426,951	992	0.2

なお、2011 年度の航空貨物動態調査報告書によると、国内航空貨物においては、利用航空運送業者が混載する混載扱い貨物が、件数の 5 割、個数では 6 割、重量比 7 割を超え、次いで宅配便が件数の 4 割、個数の 3 割、重量比の 2 割弱を占めている。航空会社が利用運送事業者を介さずに取り扱う小口輸送は全体の件数、個数、重量比においても 1 割にも満たない程度である²。

B. 国内貨物航空事業における取引実態

I. 国内貨物航空運送事業に関する調査の概要

国内貨物航空運送については、外国の会社による参入は認められていないため、その業務は、日本に本拠をもつ日本企業（航空法 4 条 1 項 1-4 号に該当しない企業³）によって行われている。

近年、旅客部門での新規会社による LLC の参入があるが、大手 2 社に属さない国内の航空貨物輸送専門業者はギャラクシーエアーが現時点では最後の業者となっており、実際の国内貨物輸送は大手二社のグループ会社による寡占状態となっていると推定されるが、そ

¹ 図表 6-2 までのデータは、国土交通省「航空輸送統計年報平成 23 年度分」(国土交通省のウェブサイト (<http://www.mlit.go.jp/k-toukei/saisintoukei.html>, last visited 2013/03/02) から入手可能) による。

² 国土交通省航空局「平成 23 年度航空貨物動態調査報告書」76 頁 (2012 年)。

³ 日本法人であっても、日本の国籍を有しない者、外国または外国の公共団体もしくはこれに準ずるもの、外国の法令に基づいて設立された法人その他の団体がその代表者であったり、役員³の 3 分の 1 もしくは議決権の 3 分の 1 以上を占めている場合には、国内事業者としての事業許可が下りない (航空法 101 条)。

のことを直接指摘した公的な統計はない⁴⁵⁶。

Ⅱ. 国内貨物運送に於いて使用される運送契約の種別

1. 契約の締結

<質問>

- (1) 荷主から運送を引き受ける場合、荷主とはどのような契約を締結しますか。
- (2) 継続的に取引のある荷主との間で、基本契約を締結しますか。する場合は、どのような契約を締結する荷主の種類（例：大手メーカー）、またその主要内容（例：貨物の数量についての取決め、運賃支払時期についての取決め、期限の利益喪失事由等）について教えてください。
- (3) スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約は、どのような方式で締結されますか。

調査票回答はいわゆる大手二社からのみであるが、個品運送契約、航空機の貸切運送契約、あるいは他社からの連絡運送（相次運送）、のいずれの形態もあるとの回答であった。

連絡運送（相次輸送）の内容については回答には現れていないが、国内的には資本関係のあるグループ企業間における連絡輸送として行われているものと思われる。

基本契約については、継続的に取引関係のある荷主との間で、運賃等の支払時期・支払方法（後払）等に関して締結されている。基本契約の相手方となる業種としては、利用運送事業者の他、比較的多い業種として、ペット業者、医療関係、軽貨関係（バイク便、軽自動車輸送等）があげられている。

基本契約に基づいて締結される運送契約の内容は、各社とも、自社で作成した運送約款がベースとなっている。運送人の運送責任に関する定めについては、別途契約が締結される場合も、運送人が定めた運送約款から外れた内容で合意されることはないとのことであ

⁴ 日本航空の直近の四半期報告書によると連結輸送実績の集計対象となっている国内航空会社は6社（日本航空(株)、日本トランスオーシャン航空(株)、(株)ジャルエクスプレス、日本エアコミューター(株)、(株)ジェイエア、琉球エアコミューター(株))であり、全日本空輸の四半期報告書においては、国内貨物の運送については、連結対象となっていない他の3社（(株)AIRDO、スカイネットアジア航空(株)、オリエンタルエアブリッジ(株)とのコードシェア便）が集計の対象となっていた。

⁵ この両社の四半期報告書によると、国内貨物のトンキロは2012年第3四半期までの9か月累計で、全日本空輸は356,430千トンキロ（その他郵便23,893千トンキロ）、日本航空は277,791千トンキロ（その他郵便15,894千トンキロ）となっていた）日本航空が再上場したことにより有価証券報告書が公開されることとなったため入手したもの。

日本における年間の航空貨物総輸送量は、2011年度において929,054千トンキロ（2012年7月26日国土交通省プレスリリース「平成23年度の航空輸送統計の概況について」）であるから、2012年度の運送量が前年と同じと仮定すると、9割程度の航空貨物がこの2社のグループで運送されていることになる。ちなみに前掲注(4)のいずれのグループに属さない国内第3位はスターフライヤーとされており、年間貨物取扱量は13,764千トンキロ（国内輸送量の約1.5%）であった（一般財団法人日本航空協会航空統計要覧2012版295頁）。

⁶ 大手2社グループにおける国内貨物輸送の第3四半期までの収入は、全日本空輸249億円、日本航空193億95百万円であり、どちらのグループにとっても国内旅客収入の20分の1ほどに過ぎない。

り、基本契約の中の個別運送契約についても、運送約款に基づき作成された Air Waybill 裏面約款、貸切型の運送約款が、契約条件として使用されているとのことであった。

国内貨物の運送量の 9 割を占める混載貨物、宅配便等については、航空会社は法的には下請運送人の立場で行動しているが、航空会社は運送手段を独占しており、かつ参入には厳しい規制と多額の資本が必要であるため、自己の意に反する契約や、責任を強制されることはないことがわかった。

2. 運送書類等

2. 1 電子化の程度

<質問>

御社と荷主との間で発行される Air Waybill で、電子化されているものはありますか。

国内の貨物輸送については、国際貨物輸送のような電子化を推進する動きはないことから、回答内容も電子化された例はないというものであった。

3. 運送人としての契約上の責任について

<質問>

荷主との間で、御社の約款によらずに運送契約を締結する場合、または基本契約や特約によってこれらの約款の内容を排除・変更する場合がありますか。

貨物運送については自社の運送約款がベースになっており、約款規定を排除、変更する形で運送契約が締結されることはないというのが各社一致した回答であった。

4. 運送人としての責任の実態について

<質問>

貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約（約款を含みます）の規定と異なる処理がされることはありますか。

回答内容を見ると原則として契約に沿った処理が行われるということであった。但し、国内貨物については、荷主との取引関係の維持とクレーム解決のために要する時間と人手を考慮して、運送人の故意・過失によって生じた損傷等であることが書面記録上確認されない場合においても、荷主との関係性を考慮のうえ、トラブル処理にかかるマンパワーを総合的に勘案し、一部賠償に応じることもあることを確認しております、との回答もあった。

しかし、筆者が見る限り、挙げられた例は例外的な処理にあたり、実際約款から外れた処理が行われるのは希有であるとの印象をもった。

5. その他

5. 1 荷主の指示による運送の変更について

5. 1. 1 荷送人の指図について

<質問>

運送の引受後に、荷送人から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えてください。

荷送人の指図権の行使については、「事例が無い」という回答もあったが、稀になら変更の指示を受けたことがあるとする会社もあった。

但し、指示される変更の内容は明らかではなく、費用がかかる場合にはどのような取扱いとなるのかは明らかではなかった。

5. 1. 2 荷受人の指図について

<質問>

運送の引受後に、荷受人から、配達先の変更、荷受人の変更等を依頼される場合がありますか。どのような場合に荷受人の依頼に対応しているか、教えてください。

回答によると、国内貨物運送実務上、荷受人から依頼を受けることはあるとのこと。委任状の提示を条件とする荷受人の変更や、配達先の変更に応じることがあるとの回答であった。

推察するに、国内貨物については、貨物の発送と売買代金決済とが必ずしもリンクしていないためか、運送約款上は荷送人からのみとされている変更指図についても、荷受人からの依頼を比較的柔軟に受け入れて、荷受人からの配達先変更や第三者への引渡指図等も受け入れているようであった（有償となる場合についても同様か否かははっきりしない）。

5. 2 荷受人の確認方法、荷受人への貨物の引渡しについて

5. 2. 1 荷受人の同一性確認について

<質問>

荷受人への貨物の引渡しはどのような手続きによって行っていますか。また引渡しの際に、どのように荷受人を確認していますか。

回答によると店頭での貨物の相互確認を行った上、正当荷受人の確認は、受取人の社名の確認ないし身分証明書（運転免許証、保険証、社員証（貨物代理店の場合）等）及び運送状券面上の荷受人との照合によって引渡しを行うとの回答であった。

航空運送状（AWB）の所持は権利を推定させることはないため、各社はAWBの記名荷受人であるかどうかを、引き取りに来る社員証等の身分証明及び引取希望者の保有する貨物情報の正確性等で本人確認を行っている。

5. 2. 2 誤った引渡しが行なわれた場合の措置

<質問>

誤って荷受人以外の者に引渡しをしてしまった場合は、どのように処理が行なわれますか。

この場合にはいずれの会社も、受領者に対して返還要請を行っているとのことであった。回答には明記されていないが、国内貨物に関しては実際に誤って引き渡された貨物についてはほぼ返還されているものと考えられる。

5. 2. 3 目的地で貨物が引取られない場合の措置

<質問>

荷受人が所在不明である場合、または荷受人が受取を拒絶する場合は、どのような処理が行なわれますか。

基本的には、約款の規定にしたがって荷送人の指示を仰ぎ、指示があればその内容に従うことになるとのことであった。

荷送人からの指示が仰げない場合、ないし費用の支払いに応じて頂けない場合には、約款上では、競売等の措置を取ることになっているとのことであったが、実際にそのような例があったのかどうかは回答内容からはうかがい知ることができなかった。

5. 3 クレームの期間

<質問>

貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームはいつ頃までに行なわれますか。

約款上、毀損については7日以内、遅延は到着から7日以内、不着は受取予定日から14日以内のクレーム提出を条件としており、実際には2から3日後、遅くとも一週間以内にクレームの提出が行なわれている場合がほとんどであるとのことであった。

最初のクレーム書類受取り後の賠償処理に関しては、質問の対象とはされていないが、アンケート全体の質問に対する回答から見る限り、その解決は事後の交渉において約款の規定に沿った形で行われているものと思われる。

Ⅲ. 受託した運送の実施について

1. 航空運送の実態について

<質問>

荷主から引き受けた航空運送を実施する場合、他の航空会社（グループ内の航空会社も含みます）を利用することはありますか。また、他の航空会社を利用する場合、その会社

とはどのような形で契約を締結しますか。航空機以外の輸送モードの利用はありますか。

航空運送は自社の航空機で行われるばかりではなく、他社の航空機の運送能力を借りて運送を行なう場合があり得る。また、自社便が運航していないローカル線において、同じグループ内の他の航空会社の便に転載して遠方へ運送される例もあり、この場合は相次輸送（連絡輸送）の形態が取られているかもしれない。

2. 運送に航空機以外を用いる場合について

<質問>

航空機以外の輸送モードの利用はありますか。

また回答した二社のうち一社は、国内輸送であっても、貨物自動車を利用すると回答している。但し、航空運送を依頼されているながら主要な輸送区間を自動車で代替することは考えられないのであって、回答にある自動車の利用とは補助的な区間にとどまるものと思われる。

IV. 代理や仲介業者の介入について

<質問>

御社と荷主との間の契約、または御社と下請物流業者との間の契約につき、代理店や仲介者が入ることはありますか。

また荷主と他の運送業者との間の契約締結に関して、御社自身は運送（利用運送を含みます）を引き受けずに、代理や仲介のみを行うことはありますか。ある場合は、どのような場合かを教えて下さい。

国内については、代理や仲介業者の介入はないようであり、大手荷主の物流担当子会社が代理業務をおこなって、航空会社との運送契約を締結することがある程度のものである。

また、到着空港以遠の運送について、荷主を代理して自動車輸送運送契約を締結することがあるようである。

なお、質問では触れられていないが、実際には利用航空運送事業者が多数の荷主から集めてきた貨物を、自己の計算と名義に於いて航空会社へ運送依頼を行なっているのであり、彼らが事実上仲介の機能を果たしていることになる⁷。

⁷ 国土交通省航空局・前掲注(2)76頁。

V. 付随業務について

<質問>

運送以外の業務で、荷主に提供している業務はありますか。また貨物の運送または付随業務に関連して、下請業者に業務を委託する場合はありますか。

航空会社は航空機を用いて貨物を運送する役務を供給しているが、運送業務を行う為に不可欠な地上サービスについては子会社や現地空港会社を通じて顧客に提供している。

具体的には、地上での貨物仕分け、梱包荷造り、航空機への貨物積載・取り下ろしといった荷役作業、航空機への積載・荷降ろし貨物の確認を行う検数、検量業務、引渡まで貨物一時的に保管する業務等が挙げられていた。

これらは、空港施設における共通のサービスとして、航空会社の子会社が運送人となった航空会社の下で提供しているものであり、子会社が常駐しない空港では、地元の空港に入所する業者が各航空会社から請け負ってサービスを提供している例もある（これを「総代理店」と称している）。

VI. トラブル例

1. 直接の契約相手方以外との紛争解決

<質問>

貴社との間で契約を締結した物流業者がある場合、その契約を締結した業者以外の者（例えば真の荷主等）と御社との間の直接の交渉等によって、紛争を解決することはありますか。

荷主を代位する保険会社が賠償請求の相手方として登場する例はあるが、それ以外の第三者が紛争の当事者として現れることはないとのことであった。

2. 下請業者に対する求償に関する問題

<質問>

下請業者のもとで貨物の滅失・損傷・遅延その他の事故が発生し、御社が荷主に損害を賠償した場合に、法律上、契約上または事実上、下請物流業者その他の下請業者に求償できない場面はありますか。

基本的には存在しないという回答であった。

その理由としては、地上業務を行う下請業者（含む総代理店）との間で締結される業務委託契約において、航空会社が荷主に負うべき責任体系を前提としてそのリスクの分配が取り決められているため、求償もその契約にしたがって行われることとなるため、特に大きなトラブルが発生することがないためと考えられる。

3. 付随業務の履行に関するトラブル

<質問>

付随業務の履行に関し、荷主との間にトラブルになることはありますか。

付随業務の履行に関するトラブルとして、空港毎に上屋会社の事業形態が異なるため、これが運送人・荷主のいずれの代理人であるのか、または独立した事業者であるのかが不分明であることが多く、運送契約上の引渡しの時点の特定が困難となり、運送約款上の責任制限が適用されるか否かにつき見解が分かれることがありますという回答があった。またお客様の荷役作業（トラックへの積み込み又はトラックからの取り降ろし）を実施する場合において、航空会社の下請作業員（上屋の職員）の行為によって貨物の転倒、落下が発生すればトラブルになることがありますとの回答があった。

航空会社にとって、地上業務は子会社のサービスに委ねられるが、そのような子会社がない場所については、地元の業者（空港専属の業者）に委ねられることになる。ただそのような業者の業務形態や責任の分岐点が各空港の特性に応じて様々であって、航空会社の責任が終了した後の業務について、同じ業者が別途荷主との間で貨物の取扱業務についての契約を結んでいることもある。

しかし、実際のトラックへの積み込みや取り下ろしが、荷主の作業であるかどうかは、不分明であり、そのようなトラックへの積載、取り下ろしを行うフォークリフト等の設備は空港上屋にあり、その操作も上屋従業員が行っているのであるから、貨物の占有は運送人である航空会社にあると判断されるべきであろう。

他方、貨物そのものは一連の運送業務の流れに従って処理されていることから、外観から損傷の発生時点の特定ができない場合には、誰の管理下で発生した損傷なのか不分明となる。地上のサービス提供会社が航空会社ではなく、荷主の依頼に基づき作業を行なっている例もあるため、責任の所在と、関係者の責任がどの法律にしたがって処理されるべきなのか関係当事者で認識が異なることで、解決を困難にしていることがあることは否定できない。

第7章 鉄道貨物利用運送

千葉 俊子

A. 鉄道貨物利用運送事業の概要

1. 貨物利用運送事業法による規制

1. 1 貨物利用運送事業法、事業登録・許可

鉄道貨物利用運送事業（通運事業）は、「貨物利用運送事業法」（平成元年法律第82号）によって規律される。

貨物利用運送事業法において「貨物利用運送事業」とは、他人（荷主）の需要に応じ、有償で、利用運送（自らの運送機関を利用し運送を行う者（実運送事業者）の行う運送を利用して貨物を運送すること）を行う事業をいい、このうち特に、鉄道運送事業者（鉄道事業法第2条第2項の第一種鉄道事業もしくは同条第3項の第二種鉄道事業を営業者又は軌道法第4条に規定する軌道経営者）の行う実運送を利用して貨物の運送を行う事業を「鉄道利用運送事業」という。

鉄道利用運送事業には、「第一種貨物利用運送事業」及び「第二種貨物利用運送事業」の分類があり、第一種貨物利用運送事業を営むには国土交通大臣の行う「登録」が（貨物利用運送事業法3条第1項）、第二種貨物利用運送事業を営むには国土交通大臣の「許可」が必要である（貨物利用運送事業法20条）。

1. 2 約款

利用運送事業者は、利用運送約款を定め又はこれを変更しようとするときには、国土交通大臣の「認可」を受けなければならないところ（貨物利用運送事業法8条、26条）、鉄道利用運送事業に関しては、国土交通大臣が定め公示した「標準鉄道利用運送約款」（平成2年運輸省告示第588号）が存在し、利用運送事業者がこれと同一の利用運送約款を定め又は同一のものに利用運送約款を変更したときは、上記認可を受けたものとみなされる（貨物利用運送事業法8条第3項、26条第2項）。

2. 鉄道利用運送事業の概要と業界構造¹

2. 1 通運業の沿革²

鉄道貨物輸送と、駅での鉄道貨物の積卸・取扱・集配を行う運送（鉄道の「大運送」に対し、「小運送」と称した）の輸送形態が確立したのは、明治初頭である。

¹ 本節の記述は、後の注に掲げた参考文献のほか、社団法人全国通運連盟に対するヒアリングで得た情報に基づく。

² 谷利享『道路貨物運送政策の軌跡』日通総研、1990年。

その後、大正時代には、小運送業者同士の交互計算会社を中心とした系列化が進む一方、小運送業への参入・乱立等による競争激化が公認制度の導入によっても収まらず、国の主導により小運送業界の大合同が進められ、戦時下の昭和 12 年（1937 年）には、「小運送業法」及び「日本通運株式会社法」施行により、半民半官の統括会社として「日本通運株式会社」が設立され、小運送業が免許制とされた。

その後、戦時経済への対応のために、日本通運株式会社による小運送業者の吸収合併が進められたものの、途中で終戦を迎えた（日通に統合されなかった事業者は「地区通運事業者」と呼称される）。

戦後、戦時体制の撤廃、民主化体制への移行が主張され、昭和 24 年、新規免許交付が再開され（これ以降に免許を受けた事業者は「新免業者」と呼称される）、昭和 25 年には、小運送業法廃止により「通運事業法」が施行され（「小運送」という呼称も「通運」となる）、また日本通運株式会社は、日本通運株式会社法の廃止により一般の民間会社として再出発することとなった。

このような歴史を経て、新免業者の事業者団体として昭和 25 年 7 月「全国通運業連合会」が、また、同連合会により、昭和 34 年 3 月、新免業者の統括会社として全国通運業連合会系の交互計算を行う「全国通運株式会社」が設立され、さらに地区通運事業者の事業者団体として、昭和 40 年 7 月 20 日「全国地区通運協会」が設立され、それぞれ現在に至っている。

また、上記事業団体ないし系統の枠を超えて昭和 27 年発足した「全国通運業連盟」を前身として、鉄道に係る貨物利用運送事業（通運事業）の健全な発達と経営の近代化に資し、もって社会公共の福祉の増進に寄与することを目的として、昭和 46 年 5 月、「社団法人全国通運連盟」が設立されている（なお、2013 年 1 月現在の傘下会員は、288 事業者 430 事業所）。

平成 2 年（1990 年）に通運事業法を廃止し施行された「貨物運送取扱事業法」にかえて、平成 15 年（2003 年）、「貨物利用運送事業法」が施行されている。

なお、現在は、「新免業者」「旧免業者」「全通系」「地区通運」といった通運業者の分類には、上記のような沿革を背景として、交互計算のための「日通」「全通」という系統が存在するというこの他には、特に実質的な意味はないと言われている。

2. 2 事業者

近年、事業者数は増加しているが（2001 年には 912 事業者であったが 2010 年には 1,008 事業者³⁾、そのほとんどが、「利用（運送）の利用」を目的とした荷主の物流子会社等による新規許可取得である。本件調査は、このような荷主の物流子会社等を除く、本来的な通

³⁾ 日本物流団体連合会『数字でみる物流 2012 年版』120 頁。

運事業者⁴を対象としている。

事業者の特性として、各種物流事業との兼業⁵(通運専業ではなく、自動車利用運送事業、トラック運送業、倉庫業、国際フォワーディング業等、各種物流事業を兼務)が一般であり、トラック業界に比べると企業規模が大きい。

2. 3 取扱量、品目、形態

年間貨物取扱量は、2006年乃至2007年までは増加傾向にあり4,700万トン近くに及んでいたが、リーマンショックや東日本大震災の影響により減少傾向となり、2011年は、3,924万トンに留まった⁶。取扱貨物の品目・種類に制約はなく、紙・パルプ、自動車部品、農産物、飲料・ビール、化成品・原料、トラックの路線貨物(宅配便等)等、多岐に渡る。近年は、震災瓦礫も多い。

通運業者が取り扱う貨物は、現在、ほぼ100%がコンテナ貨物である⁷。

2. 4 構造

通運事業者と日本貨物鉄道株式会社(JR貨物)とは対等な関係にある。通運業者相互間にも固定的な元請・下請構造はなく、国土交通省への鉄道利用運送事業登録・許可申請に際し、事業計画書において駅(拠点)を記載し提出しなければならないこととの関係上、自社が申請していない駅に関する貨物を依頼されたときは、自社が元請となって、当該駅で営業できる他の通運業者を下請にすること等があるに留まる。

B. 鉄道貨物利用運送事業における取引実態

I. 鉄道貨物利用運送事業に関する調査の概要

鉄道貨物利用運送事業に関する調査としては、質問票A(詳細版)を3社に送付し、2社から回答を得、また、質問票B(簡易版)を45社に送付し、6社から回答を得た。よって、回答企業数は、質問票A及びB合計8社である。また、質問票の送付に加え、社団法人全国通運連盟に対するヒアリングを実施した(2013年2月4日)。

質問票への回答企業8社の事業規模は、資本金1億円未満が2社、1億円以上10億円未満が3社、10億円以上100億円未満の企業が2社、100億円超の企業が1社であり、そのうち、質問票Aの回答企業2社は、1億円以上10億円未満の1社と、100億円超の

⁴ 全国通運連盟によれば、このような本来的な通運事業者数は、全国通運連盟の傘下会員数(2013年1月現在、288事業者)と同程度とのことである。

⁵ 平成17年度兼業状況は、自動車利用運送97%、トラック運送業91%等(国土交通省「貨物利用運送事業の現況」平成19年3月)。

⁶ 全国通運連盟に対するヒアリングの際に頂いた、同連盟作成の非公式資料「鉄道利用運送業界及び(社)全国通運連盟の概要」による。

⁷ 全国通運連盟によれば、車扱い(石油やセメント等を輸送する貨車一両単位での貸切輸送)については、荷主とJR貨物との間の直接契約となり、通運業者が間に入ることはあまりないとのこと。

1社である。このように8社の規模は大小様々であるが、いずれも、複数の輸送モードに係る利用運送事業、貨物自動車運送事業や倉庫業等、各種物流事業を兼業し、これらを実施する一環として通運業を行う事業者である。

以下では、上記ヒアリングで得られた情報も踏まえ、質問票に対する回答を中心に検討を加えることとする。

II. 荷主との間の契約について

1. 契約の締結

1. 1 継続的取引における基本契約

質問票 A II 1 (1) 「継続的に取引のある荷主との間で、基本契約を締結しますか。する場合は、そのような契約を締結する荷主の種類（例：大手メーカー）、またその主要内容（例：貨物の数量についての取決め、運賃支払時期についての取決め、期限の利益喪失事由等）について教えてください」との質問に対しては、質問票 A 回答企業 2 社はともに、基本契約の締結を肯定した。

その上で、基本契約を締結する荷主の種類及び主要内容については、1社は、「全ての取引において、業務内容、責任範囲等権利・義務の内容、約定等関する契約書を締結することが基本となっている」と回答し、他の1社は、「物流事業者（貨物自動車運送事業者、ロジスティクス子会社）」との間の基本契約の主要内容として「鉄道運送、集配行為、付帯業務、支払期限、期限の利益喪失事由、誠実協議、損害賠償」を挙げた。

ここに、鉄道利用運送に係る基本契約書としての特異な点は見受けられないが、全国通運連盟に対するヒアリングによれば、鉄道利用運送の実際は、スポット貨物よりも長期・継続的な取引が多いとのことであるので、基本的な取決めを书面化した基本契約の締結が要請される環境にあるものと推察する。

1. 2 スポット貨物の運送契約・個別契約

質問票 A II 1 (2) 「スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約は、どのような方式で締結されますか（複数回答可）」との質問に対しては、質問票 A 回答企業 2 社は、ともに「(ア) 国土交通省が作成した標準鉄道利用運送約款を使用する」、「(ウ) 荷主が作成した契約のひな型を使用する」、「(エ) 荷主と個別に契約書や覚書等を作成する」を選択し、特に1社は、標準鉄道利用運送約款の使用が主要な方式であると回答している。また、「(カ) その他」として「自社が作成した契約書ひな形を使用する」との回答、スポット貨物の運送契約の場合は「(オ) 契約内容を示す書面は作成されない」という回答もあった。

質問票 B への回答企業 6 社は、国土交通省作成に係る標準鉄道利用運送約款を使用する企業であるが（質問票 B II 1 (1)）、いずれも、当該標準約款の使用に代えて、または、これに付随して、荷主との間で個別的な契約や覚書を締結することが「ある」と回答し（質

問票 B II 1 (2))、当該 6 社が個別的な契約や覚書において取り決めることがある具体的内容は、複数の企業が選択した回答を多い順に並べると、以下のとおりとなった。

- ①「運賃支払時期についての取決め」(回答 5 社)
- ②「裁判、仲裁、その他紛争解決方法に関する取決め」(回答 5 社)
- ③「免責に関する取決め」(回答 4 社)
- ④「使用する鉄道貨車・コンテナに関する取決め」(回答 3 社)
- ⑤「運賃の計算方法についての取決め」(回答 3 社)
- ⑥「各種費用の負担に関する取決め」(回答 3 社)
- ⑦「損害賠償額の上限額についての取決め」(回答 3 社)
- ⑧「付随業務に関する取決め」(回答 2 社)
- ⑨「損害賠償額の算定方法についての取決め」(回答 2 社)
- ⑩「危険品の取扱いや損害賠償に関する取決め」(回答 2 社)

2. 運送書類等

2. 1 引受時の運送書類等

質問票 A II 2 (1)「個々の運送の引受時にどのような運送書類等(電子データを含む)が作成・発行されますか(複数回答可)」との質問に対しては、質問票 A 回答企業 2 社がともに、「送り状」を挙げ、荷主作成の運送依頼書や積荷明細又はこれに類するものを利用していると回答した。しかし、2 社いずれも「貨物引換証」の使用は挙げていない。

質問票 A II 2 (2)の引受時の運送書類等の作成・発行主体についての質問には、荷主からの個別の依頼がある場合を除き、原則として「荷主」が作成・発行するとの回答である。

また、質問票 A II 2 (3)の引受時の運送書類等の電子化の有無及び電子化の程度についての質問には、1 社から、「EDI として専用回線を用いたオーダー」及び「汎用的な電子オーダー受注サービス(鉄道コンテナ NAVI)」の利用がある旨回答があったものの、その全体に占める割合は、僅か 1 乃至数パーセントに過ぎないとのことであった。

なお、「近年は、電子メールによるオーダーが多数ある」「PDF レベルでの電子化」との回答が両社からあり、これら回答からは、電子メール添付による情報伝達の運用実務が垣間見える。

2. 2 引渡時の運送書類等

質問票 A II 2 (4)「到着地で荷受人に貨物を引き渡すとき、どのような書類等(電子データを含む)が作成・発行されますか。(複数回答可)」との質問に対しては、質問票 A 回答企業 2 社より、「荷渡指図書(荷主側で作成された場合のみ)」、「受領証」、「貨物引渡票」、「JR 貨物のシステムから出力される『配達伝票』」との回答が得られた。他方、「書類の作成・発行はない」という回答はなかった。

質問票 A II 2 (5)の引渡時の運送書類等に関する電子化及びその程度については「基本

的に紙媒体で処理する」、「システムからプリント出力、100%」との回答があるに留まり、引受時同様、電子化が進んでいると言い得る状況には、至ってはいないようである。

3. 運送人としての契約上の責任について

質問票 A 回答企業 2 社は、いずれも標準鉄道利用運送約款を使用している事業者であるところ、質問票 A II 3 「貨物の滅失・損傷・遅延に関し、荷主に対して運送業者として負担する契約上の責任の内容」に関し、いずれも「(ウ) 基本契約や特約によってこれらの約款の内容を排除・変更することがある」とのことである。

そこで、標準鉄道利用運送約款を分析しつつ、質問票 A II 3 の各質問への回答に従い、約款の規定と異なる合意の有無や具体的内容について、以下検討する。

3. 1 運送人としての責任期間

標準鉄道利用運送約款の規定する責任期間は、貨物の受取時から引渡時までである（13 条）。

質問票 A II 3 (1) の質問に対し、回答企業 2 社はいずれも、「貨物の受取時から引渡時まで」と回答している。

3. 2 貨物の滅失・損傷に対する契約上の責任

標準鉄道利用運送約款は、貨物の滅失・損傷に対する責任原則を 34 条に定める。

(損害賠償責任)

第三十四条 当社は、自己又はその使用人その他運送のために使用した者が貨物の受取、集配、積卸し、引渡し、保管及び運送に関し注意を怠らなかつたことを証明しない限り、貨物の滅失、き損又は延着につき損害賠償責任を負います。

2 前項の規定にかかわらず、コンテナに詰められた貨物の滅失、き損については、当該貨物が次の要件を満たし、かつ、当社が運送に関し通常払うべき注意義務を尽くしたことを証明したときは、当社に対し損害賠償の請求をしようとする者は、当社又は当社の使用人その他運送のために使用した者の故意又は過失によるものであることを証明しなければなりません。

- 一 荷送人が当該貨物をコンテナに詰めたとき。
- 二 コンテナの封印に異常がないとき。

質問票 A II 3 (2) の「貨物の滅失・損傷に対する契約上の責任」について、回答企業 2 社がともに、「自社または自社の下請業者に過失がある場合に責任を負う」と定めることがある旨回答し、うち 1 社は、これを主要なものと回答した。

その他 2 社で共通する回答はなかったが、各荷主との取引条件・取引上の力関係等に応じて、個々の契約上の責任の定めを異にしているからであろうか、「自社または自社の下請業者に故意・重過失がある場合に責任を負う」、「不可抗力の場合を除いて責任を負う」、「原

因の如何を問わずに責任を負う」と定めることもあるとの回答があった。

3. 3 貨物の延着に対する契約上の責任

標準鉄道利用運送約款は、上記のとおり、貨物の延着に対する責任原則を 34 条に定める。

質問票 A II 3 (3) の「貨物の延着に対する契約上の責任」について、質問票 A 回答企業 2 社共通の回答は「自社または自社の下請業者に過失がある場合に責任を負う」であって、うち 1 社は、これを主要なものとして回答した。

また、質問票 A 回答企業 2 社のうち 1 社は、「遅延については責任を負わない（到着時についての確約はしない）」とするのが主要な定めであると回答した。商法（577 条）及び標準鉄道利用運送約款上の「遅延」に係る賠償責任規定（34 条、39 条 4 項（3.4 にて後述））を排斥する特約のもと、運送を引き受けるようである。

逆に、1 社からは、「不可抗力の場合を除いて責任を負う」「原因の如何を問わずに責任を負う」等、利用運送業者の責任を加重した特別の合意をする場合もありうる旨の回答があった。

3. 4 荷主に対する損害賠償額の算定方法・上限

標準鉄道利用運送約款は、貨物の滅失・損傷・延着の場合の損害賠償額の算定方法・上限について、39 条に定める。

(損害賠償額)

第三十九条 当社が責任を負う事由により貨物が滅失又はき損した場合は、貨物を引き渡した日又は引き渡すべきであった日の到達地の価額を限度として賠償します。

2 前項の場合において、滅失又はき損のため支払うことを要しない運賃その他の費用は、賠償額より控除します。

3 第一項の場合において、貨物の到達地の価額又は損害額について争いがあるときは、公正な第三者の鑑定又は評価によりその額を決定します。

4 当社が責任を負う事由により貨物が延着した場合の損害賠償の額は、特約のある場合を除き、運賃、料金等の総額を限度とします。

質問票 A II 3 (4) 「荷主に対する損害賠償額の算定方法について、契約上、規定をおくことはありますか」との質問、及び質問票 A II 3 (5) 「契約上、損害賠償額の上限を規定することはありますか」との質問に対して、質問票 A 回答企業 2 社のうち 1 社は、貨物の滅失・損傷については「到達地における貨物の価額」、遅延については「当該運送にかかる運賃料金の総額」との定めを契約上置くことがあり、かつこれらを「損害賠償額の上限」として規定することがあるとの回答であった。このような契約上の定めは、「滅失・毀損」に係る商法 582 条及び「滅失・き損・延着」に係る標準鉄道利用運送約款の損害賠償額の

定め（39条）に従ったものである。

他方、もう1社の回答企業は、損害賠償額の算定方法について契約上の定めを置いてはいないが、「損害賠償額の上限」規定として、貨物の滅失・損傷について「付保の範囲内で1口3,000万円」との責任制限を定め、遅延については損害賠償の「対象外」と定めているとの回答であった。

4. 運送人としての責任の実態について

4. 1 紛争処理の実態

質問票 AII4 (1) 及び質問票 BII2 (1) の「貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約（約款を含みます）の規定と異なる処理がされることはありますか」との質問に対し、「ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる」と回答したのは質問票 A 及び B の回答企業 8 社中 2 社に留まり、回答企業 8 社中 5 社は、「ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある」と回答し、1 社に至っては、「ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理されている」と回答している。契約文言だけでは解決できないというのが、紛争処理の実態のようである。

4. 2 貨物の滅失・損傷の場合における損害賠償額

質問票 AII4 (2) 及び質問票 BII2 (2) の「実務上、貨物の滅失・損傷の場合に損害賠償額の基準とされる金額、また、賠償の対象となりうる損害・費用を教えてください（例：貨物の申告価額、損傷貨物の廃棄費用）」との質問に対しては、質問票 A 及び B の回答企業 8 社のうち、無回答 1 社を除き、「到着地における貨物の価格」、「貨物の申告価額」、「商品の価格」、「貨物の売価」を基準とするとの回答であった。厳密に分析すると若干意味合いが異なる可能性があるが、貨物の価格を基準とした処理が通常行われているようである。

さらに、賠償の対象となりうる損害・費用については、質問票 A 及び B の回答企業 8 社中 3 社より具体的な回答が得られた。回答を整理すると、「損傷貨物の廃棄費用や修理にかかる費用」、「代替運送費」、「逸失利益（工場停止に伴う生産損失、販売機会損失費用）」などである。

なお、鉄道利用運送における貨物事故の主要な原因は、フォークリフトによる荷役時の損傷のほか、衝撃・振動（鉄道の振動は段ボールのスレ等を発生しやすいとのことである）であり、輸送品質向上・事故防止のため、事故発生状況の分析、通運業者が供する養生資材の新規開発等が進められているとのことである⁸。

4. 3 貨物の遅延の場合における損害賠償額

質問票 AII4 (3) 及び質問票 BII2 (3) の「実務上、貨物の遅延の場合に損害賠償額の

⁸ 全国通運連盟に対するヒアリングによる。

基準とされる金額、また、賠償の対象となりうる損害・費用を教えてください（例：運賃、代替輸送のコスト）」との質問に対しては、質問票 A 及び B の回答企業 8 社のうち 3 社が、そもそも「遅延による損害は損害賠償の対象にしていない」と回答した。1 社からは、「当該輸送の運賃料金の総額」を基準とするとの回答があった。

賠償の対象となりうる損害・費用としては、3 社から「代替輸送のコスト」との回答があった。また 2 社からは、逸失利益（工場停止に伴う生産損失、販売機会損失費用）などが荷主から請求される場合があるとの回答があった。

なお、輸送障害（列車の運休・遅延等）については、貨物積載前に列車の運休が決定した場合には、約款上、JR 貨物に責任は発生しないことになっており、予約を入れていても万一運休となれば、通運業者の負担において、代替輸送を手配しなければならない。

鉄道は、輸送障害がトラックよりも多く、トラックと異なり運休時には代替ルートを取ることが難しいため、輸送障害時の対応や貨物事故対策まで綿密に考えて荷主と契約してはいても、実際の輸送障害時には計画通りに対応できない可能性がある。

4. 4 高価品の取扱い

質問票 A II 4 (4-1)「高価品の運送を受託する場合がありますか。ある場合、どのような基準で高価品か否かを判断していますか」との質問に対しては、質問票 A 回答企業 2 社とともに、「ある」と回答し、高価品の基準については「荷主の申告による」と答えている。

また、質問票 A II 4 (4-2)「高価品の運送を引き受ける際に、荷主に対して、高価品である旨、またその価額についての申告を求めていますか」との質問に対しては、回答企業 2 社いずれも、「求めている」との回答であった。

さらに、質問票 A II 4 (4-3)「高価品である旨の申告がなく、貨物の滅失・損傷が発生した場合、その損害の負担は、荷主と御社との間でどのように処理されますか。この点に関して契約上の規定はありますか」との質問に対しては、回答企業 2 社中 1 社は、「事前に申告されない場合は、損害賠償の責任を負わないという約款上の規定があり、通常そのような取引運用を行っている」、「荷主との特別な契約も存在するが、取扱品目によっては契約書で規定しない場合もある」と回答し、他の 1 社は、「申告が必要なことを知らない業者がほとんどである。基本的には運送基本契約に従って処理するが、協議により解決する」との回答であった。

なお、標準鉄道利用運送約款では、貴重品について、その種類及び価格の申告がないときは損害賠償責任を負わない旨定めている（38 条）。

4. 5 危険品の取扱い

質問票 A II 4 (5-1)「危険品の運送を受託する場合がありますか」との質問に対しては、質問票 A 回答企業 2 社いずれも、「ある」と回答した。

また、質問票 A II 4 (5-2) の「危険品の運送を引き受ける際に、荷主に対して、危険品

である旨、またその性状や取扱方法についての明告を求めていますか」との質問についても、いずれも、「求めている」との回答であった。

さらに、質問票 A II 4 (5-3) の「運送の引受後に危険品の危険性・有害性を除去する必要がある場合、誰の費用負担でどのように処理されますか。この点に関して契約上の規定はありますか」との質問に対し、質問票 A 回答企業 2 社中 1 社は、「荷主の事前の申告がない場合については、危険性の除去や保全措置、安全対策にかかる費用は荷主の負担で行われることを約款上で規定している。実態としては、危険品の運搬有無により契約書の規定が省略されることもあり、事象毎に費用負担方法が明確にされている契約書もある。なお、当社の過失による場合は、原因内容や過失割合などにより適宜費用負担や処理方法が決定されている」と回答し、もう 1 社は、「発荷主（運送業者）の負担で処理する。契約上の規定はない」との回答であった。

上記回答にもあるとおり、明告等がなかった場合においては、標準鉄道利用運送約款における危険品の処分に係る規定（33 条第 1 項、同条第 2 項）によれば、必要な処分に要した費用は、「荷送人の負担」である。

加えて、質問票 A II 4 (5-4) の「危険品の爆発・発火等により、御社または下請業者の従業員や車両等、また他の荷主の貨物等に、人的・物的損害が発生した場合、誰の費用負担でどのように処理されますか。この点に関して契約上の規定はありますか」との質問に対しては、質問票 A 回答企業のうち 1 社が、「当該危険品による事故や損害の発生となった原因、すなわち、荷主側の瑕疵（荷造りの不備等関連法令で定められている事項の不遵守、あるいは取扱上の留意点の不申告等）による場合、運送人の瑕疵、過失等の場合、天災地変の場合等によって費用負担者や負担割合が適宜決定される。約款上の規定は特にないが、荷主毎の契約書には規定されている実態がある」と回答し、もう 1 社からは、「発荷主（運送業者）の負担で処理する・契約上の規定はない」との回答であった。

5. その他

5. 1 荷送人の指示による変更等

質問票 A II 5 (1-1) 及び質問票 B II 3 (1-1) 「運送の引受後に、荷送人から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えて下さい」との質問に対しては、「変更依頼自体ほとんど無し」という回答が質問票 A 及び B の回答企業 8 社中 1 社からあったものの、無回答 1 社を除くその余の回答企業 6 社は依頼があるとの回答であり、概ね、変更依頼に可能な限り対応しているとの回答であった。

なお、運送の進行状況によって変わりうるが、荷送人の貨物処分権行使に対しては、原則として、その指図に応じる必要がある（商法 582 条、標準鉄道利用運送約款 30 条）、標準鉄道利用運送約款は、「運輸上の支障が生じるおそれがあると認める場合」には、指図に応じないことができると規定するが（30 条第 4 項）、回答企業からは、実務上依頼に対応

できない場合として、「列車障害が発生した場合などに納期変更の要請」、「途中駅下ろし、トラック代行輸送」との回答がよせられた。

5. 2 荷受人の指示による変更等

質問票 AⅡ5 (1-2) 及び質問票 BⅡ3 (1-2) 「運送の引受後に、荷受人から、配達先の変更、荷受人の変更等を依頼される場合はありますか。どのような場合に荷受人の依頼に対応していますか」との質問に対しては、「変更依頼自体ほとんど無し」という回答が質問票 A 及び B の回答企業 8 社中 1 社からあったものの、無回答 1 社を除くその余の回答企業 6 社は「ある」と回答している。もっとも、荷受人からの変更依頼は、荷送人から指示の場合に比して少ないようである。

当該依頼への対応としては、「発注元が荷受人の場合については、荷受人の指示に従うが、荷受人以外が発注元の場合は、発注元に承認を得た上で変更する」、「発運送会社に確認の上、対応している」との回答があった。

5. 3 荷受人への貨物の引渡し

5. 3. 1 貨物引渡手続

質問票 AⅡ5 (2-1) 「荷受人への貨物の引渡しはどのような手続きによって行っていますか (例: 荷渡指図書発行)。また、引渡しの際に、どのように荷受人を確認していますか」との質問に対しては、質問票 A 回答企業の 2 社は、「事前の到着案内にて、配達予定貨物の照合をおこない、配達日当日に、荷受人へ当社作成の貨物引渡票 (荷送人より依頼がある場合は荷渡指図書も) を渡して、荷受人で照合する。また、現品引渡後に荷受人が照合し、一致している場合は受領書にサインを貰う」、「システムから出力される配達伝票にサインを貰い一部を渡す。荷受人が個人であるのは引越貨物の場合のみであり、また、引越専門業者を介するので電話番号、受取会社名で確認している」、と各々回答している。事業者それぞれの方法ないし体制によって、照合・確認を重ね、引渡を実施しているようである。

5. 3. 2 荷受人以外の者に誤って貨物を引渡した場合の処理

質問票 AⅡ5 (2-2) 「誤って荷受人以外の者に引渡しをしてしまった場合は、どのように処理がなされますか」との質問については、質問票 A 回答企業の 2 社の回答は、それぞれ「間違った荷受人と正当な荷受人双方に連絡し、正当な荷受人に貨物を転送する」「経験なし」との内容であった。

5. 3. 3 荷受人の所在不明・荷送人による受取拒絶の場合の処理

質問票 AⅡ5 (2-3) 「荷受人が所在不明である場合、または荷受人が受取を拒絶する場合は、どのような処理がなされますか。この点に関して契約上の規定はありますか」との質問については、質問票 A 回答企業の 2 社の回答は、「発注元 (荷送人または第三者) に連

納し、指示を仰ぐ。発注元が当社からの指図の催告に応じない場合は、引受不能貨物として倉庫業者へ寄託したり、競売や任意売却をすることがある。以上の事柄に関して、約款で規定している。個々の契約書について、規定されているかはわからない、「受取拒否のケースがあるが、荷物事故の場合に限られる。発荷主の指示により処理する。基本的には発着荷主間の取引契約がなされている。受取拒否に関し、契約上の規定はない」との内容であった。

この点に関して、必ずしも個々の契約書に規定を置いていないようではあるが、上記回答にもあるとおり、標準鉄道利用運送約款の規定に基づき、荷送人に対する指図催告、返還、倉庫業者への寄託、供託、競売、任意売却を行うといった処置が可能である（19条乃至24条）。

5. 3. 4 荷主からのクレームを受ける時期

商法と同様、標準鉄道利用運送約款上には、責任の特別消滅事由及び1年の時効の規定がある（41条、42条）。

質問票 AII5 (3-1) 及び質問票 BII3 (2-1) 「貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームはいつ頃までになされますか。また、契約上の制限は設けていますか（例：引渡後〇日まで）」との質問に対しては、質問票 A 及び B の回答企業 8 社中 4 社が「通常は納品直後（翌日ぐらい）まで」、1 社が「引渡後 1 週間以内」と回答し、契約書上、具体的な日数制限規定を設けている旨回答した企業はなかった。

また、質問票 AII5 (3-2) 及び質問票 BII3 (2-2) 「経験上、もっとも遅くクレームがなされた場合」については、無回答も多いが、「個人的な経験としては、納品したパレタイズ商品のうち、下段の内側に積載された商品数ケースに傷がついていたというクレームを、納品日の 2、3 日後にされたのが最長であるが、稀には納品から数ヶ月後にクレームがくることもあるようである」、「特積事業者が事故発生の数ヶ月後、保管してあった事故貨物の引取・処分を要請してきたケースで、重要顧客であったため引き取った」、「商品に傷がある旨、約 1 ヶ月後に連絡があった。損害賠償は発生しなかった」という回答があった。

実態としては、後になってクレームされるケースは、比較的少ないようである。

Ⅲ. 受託した運送の実施について

1. 鉄道利用運送の実態について

質問票 AIII1 「鉄道会社とはどのような契約を締結しますか。（ア）コンテナ貨物の運送契約、（イ）車扱い貨物の運送契約、（ウ）連絡運輸（連帯運送）（通し運送状のもと、当初の鉄道会社が一部区間の実運送を引き受け、残りの区間は他の鉄道会社に引き継ぐ場合。）、（エ）その他」との質問に対しては、質問票 A 回答企業 2 社のうち 1 社は、（ア）、（イ）、（ウ）を選択した上で「貨物運送約款や連絡運輸約款など、鉄道会社の約款に基づき取引を行っており、運賃の取決め（運賃協定）、それから駅構内施設や JR コンテナの使用条件

を定めた契約を除き、運送にかかる個別契約は存在しない」と回答した。

質問票 A 回答企業 2 社のうち他の 1 社は、(ア)、(イ)、(エ) を選択しつつも、(イ) については「ピギーバック輸送⁹時に契約したが現在はない」、(エ) その他として「鉄道運賃の割引を定める『定型協定』、業務委託契約（積卸し、コンテナ代行輸送、フロント委託、土地、建物賃貸借）、産業廃棄物収集運搬委託契約」等との回答であった。

実態分析までには至らないが、(ア) コンテナ貨物の運送契約が、両社の現在に共通する回答であることから、コンテナが通運業者の主流となっている様子が伺える。

2. 運送に鉄道以外を用いる場合について

質問票 AIII2(1)及び質問票 BIII1 の鉄道以外で利用する輸送モードについての質問（複数回答可）に対しては、質問票 A 及び B 回答企業 8 社全てが、「貨物自動車を利用することがある」と回答し、6 社が「内航海運を利用することがある」、4 社が「国内航空運送を利用することがある」、3 社が「外航海運を利用することがある」、同じく 3 社が「国際航空運送を利用することがある」と回答している。

また、質問票 AIII2(2)及び質問票 BIII2 の「自身の実運送を行う場合はありますか。（複数回答可）」との質問については、回答企業 8 社全てが、「(ア) 自社の貨物自動車による集貨・配送を行っている」と回答し、7 社が「(イ) 自社の貨物自動車により鉄道輸送の代替輸送を行う場合がある」と回答し、また、「(ウ) その他の実運送を行っている」と回答した 3 社のうち 1 社が挙げた具体例は「船舶」であった。

通運業者は、各種物流事業を兼業しており、通常トラック輸送等も行っているため、荷主のニーズに合わせて、複数の輸送モードを選択していることが分かる。安価なトラック輸送に対抗できる価格や、鉄道輸送の付加価値を提示できるかが、利用拡大の鍵と考えられる。

IV. 代理や仲介の実態について

質問票 AIV1 「御社と荷主との間の契約、または御社と下請物流業者との間の契約につき、代理店や仲介者が入ることはありますか。ある場合は、どのような業者が入りますか」との質問に対しては、質問票 A 回答企業 2 社の回答は、それぞれ、「ある（業者：所謂、物流子会社、3PL 業者、運送斡旋業者、下請物流業者等）」、「ない」というものであった。

また、質問票 AIV2 の「荷主と他の運送業者との間の契約締結に関して、御社自身は運送（利用運送を含みます）を引き受けずに、代理や仲介のみを行うことはありますか。ある場合は、どのような場合かを教えて下さい」との質問については、回答企業 2 社は、それぞれ、「ある」、「ない」との回答であった。

回答数が少なく、ここから実態を分析するのは困難であり、差し控えたい。

⁹ アメリカで開発された、自動車の機動性と、鉄道の大量輸送力を結合させた輸送方式。大型トレーラーを平床貨車に積み込んで輸送する。

V. 付随業務について

1. 荷主に対して提供している運送以外の業務

質問票 AV1 及び質問票 BIV1 の「運送以外の業務で、荷主に提供している業務はありますか」との質問については、質問票 A 及び B 回答企業 8 社中、「なし」との回答が 1 社からあったものの、その他 7 社は、全て「荷役」を挙げ、6 社が「検数・検量」を、5 社が「貨物の仕分け・梱包・荷造り」を（ただし仕分けを除く梱包・荷造りを挙げる 1 社を含むと 6 社）、4 社が「保管」、「流通加工」を、3 社が「保険手配」、「通関・輸出入手続き」「検品」、「在庫管理」、「出荷手配」を挙げており、倉庫内業務等近接領域も含めた複合的な物流サービスを提供している実態が伺える。

もっとも、「代金取立て」、「費用の立替え」を挙げたのは 1 社のみであった。

2. 貨物の運送または付随業務に関連した下請業者の利用

質問票 AV2 及び質問票 BIV2 の「貨物の運送または付随業務に関連して、下請業者に業務を委託する場合はありますか(他の運送業者に運送を委託する場合は除く)。ある場合、下請業者の業種および依頼する業務を教えてください（例：倉庫業者にバンニングを委託）」との質問については、「仕分け作業やバンニング作業などを運送や倉庫業者に委託する」、「荷役・取卸し等」、「荷役業者に流通加工を委託」、「荷役業者に貨物の積込み・取卸しを依頼」との回答があった。

VI. トラブル例

1. 直接の契約相手方以外との紛争解決

質問票 AVI1 の「他の物流業者から運送を下請けし、貨物の滅失・損傷・遅延等の事故が発生した場合、当該他の物流業者以外の者（真の荷主等）と御社との間の直接の交渉等によって、紛争を解決することはありますか」との質問については、質問票 A 回答企業 2 社のうち 1 社が、「ある」と回答し「メーカーの物流子会社等からの運送依頼の場合、事故が発生したときに、親会社であるメーカーとの直接交渉により紛争解決する」と回答した。

2. 下請業者に対する求償に関する問題

質問票 AVI2 の「御社の下請物流業者その他の下請業者のもとで貨物の滅失・損傷・遅延その他の事故が発生し、御社が荷主に損害を賠償した場合に、法律上、契約上または事実上、下請物流業者その他の下請業者に求償できない場面はありますか」との質問に対しては、質問票 A 回答企業 2 社のうち 1 社が「ある」と回答し、「下請業者との契約に求償権放棄特約をつけるかわりに、下請代金を低く設定してもらうケース」を挙げた。

3. 付随業務の履行に関するトラブル

質問票 AVI3 の「付随業務の履行に関し、荷主との間でトラブルになることはありますか」との質問については、具体的な回答は得られなかった。

4. その他

質問票 AVI4 及び質問票 BV の「荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題について、具体的に教えて下さい。」との質問に対しては、質問票 A 及び B 回答企業 8 社中 5 社は、「特になし」とのことであるが、その余の 3 社は、「商品事故等」、「運送引受条件に関する件、サービスや品質に関する件、請負料金の件など」、「遅延事故発生の場合における賠償問題への対応（実質的に負担したことはないが、顧客が納品先企業から取引停止等になった場合の将来にわたる営業損害についても、運送業者に相応の負担を求めるようになってきている）」との回答であった。

VII. 意見・要望

本実態調査または商法（運送契約法制）の改正に関する意見・要望等としては、質問票 A 回答企業 2 社から回答を得た。

その概要は、「貨物輸送（危険貨物等を含む）に係る安全確保、事故防止の見地から、荷主に対する意識付けや具体的対策の啓蒙活動が不足している感があるため、約款上の受託条件の強化のみならず、その他の関連法制においても勧告、罰則規定を強化することが一案ではないか」、また、「契約自由の原則に対して、標準約款適用を優先規定できないか。将来に渡る営業損害賠償の対象の基準を示せないか」というものであった。

前者の回答は、荷主の責により貨物事故が発生している現状への早急な対策の必要性を求めるものであるといえよう。また、後者の意見からは、標準約款をそのまま利用したいところであるのに、営業の見地・取引上の関係等によって、標準約款以上の契約責任を負う形で運送を受託せざるを得ず、事故時には荷主からの過大な請求に苦慮しているという、通運業者の苦しい実態が垣間見えるところである。

第8章 海上貨物利用運送（外航）

清水 真希子

A. 外航貨物利用運送事業の概要

1. 外航フォワーディング事業の概要と調査の範囲

1. 1 フォワーダーの定義

日本法上、フォワーダーを法的に定義するものはない。筆者が複数の関係者に対して行ったヒアリングによっても、フォワーダーがどのような業者であるか、明確な共通認識は存在しないように思われたが、第1に、フォワーダーが行う業務には、大きく分けて、(a) 利用運送人として運送責任を負って受託するメインとなる運送区間の運送業務と、(b) これに関連・付随するその他の多様な業務（運送の代理・取次、船積業務一般、集貨・配送、保管、梱包、通関、保険手配、輸出入書類作成等）があるということ、第2に、業者によって取扱業務の広狭があり、(a) を行わない業者もあるし、(b) の取扱業務の範囲にも違いがあるが、単一の業務（たとえば通関業務）だけでなくある程度の包括性をもって事業を行うのがフォワーダーであると考えられていること、という2点で、一応の整理ができるものと思われる。

外航フォワーダーは、(a) の運送責任を負う場合、自らが荷主との間で運送契約を締結して運送人としての責任を負うとともに、海運会社（または他の利用運送人）との間で自らが荷主となって運送契約を締結する形で運送を実施する。外航フォワーダーは貨物利用運送事業者として、貨物利用運送事業法（平成元年法律第82号）の適用を受ける。

1. 2 外航フォワーディング事業の特徴

一般社団法人国際フレイトフォワーダーズ協会（JIFFA）に対して行ったヒアリングから以下のような情報を得た。

- ① JIFFA の会員は414社であり、外航フォワーダーの約7割が加入していると考えられる。JIFFA の会員のうち、約8割が外航1種または外航2種の貨物利用運送事業者としての貨物利用運送事業法上の登録・許可を受けている。残りの2割の業者が、自身は運送責任を負わずに、代理・取次その他の業務を行っている業者である。もっとも、第1種・第2種の許可・登録を受けていても全く利用運送業を行っていない業者もある。（なお、国土交通省から利用運送事業者（外航1種・2種）の登録・許可を受けている事業者数は、686事業者である（平成22年度）¹）。
- ② 有利な仕入値を獲得したり、相互に貨物を融通したりする関係から、外航フォワーダー

¹ 日本物流団体連合会『数字で見る物流 2012年版』120頁。

が他の外航フォワーダーを下請けとすることは実際にある。しかし固定的な元請・下請の構造があるということはなく、中小企業だから必ず孫請けになるというようなことはない。

③ 外航フォワーダーの取り扱う貨物の大半はコンテナ貨物である。

1. 3 本実態調査における調査の範囲

上記のとおり、フォワーダーとは、利用運送や運送に付随・関連する様々な業務を受託する業者である。本来であればフォワーダーのこのような多様な業務を包括的に調査することが望ましいが、本実態調査では、時間的・資源的な制約から、フォワーダーの多様な業務のうち、荷主に対して運送責任を負う場合を中心として調査をすることとし、付随的な業務はこれに関連する範囲で調査をするにとどめた。調査対象企業は利用運送を実施している事業者に限定し、利用運送事業を行っていないフォワーダーに対しては調査を行っていないことに留意願いたい。（この点は、外航フォワーダーに限らず、国際・国内航空フォワーダーについても同様である。）

2. 貨物利用運送事業法の概要

貨物利用運送事業は、他人の需要に応じ、有償で、幹線部分（海上運送、航空運送、鉄道運送）の利用運送とその両端における貨物の集貨および配送（集貨・配送も利用運送でもよい）を一貫して行う事業のことを「第2種貨物利用運送事業」、他人の需要に応じ、有償で行うその他の利用運送事業を「第1種貨物利用運送事業」と定義している。

第1種貨物利用運送事業は登録制（4条）、第2種貨物利用運送事業は許可制（20条）である。登録・許可の申請の際には、利用運送にかかる運送機関の種類、利用運送の区域または区間、また第2種貨物利用運送事業にあつては貨物の集配の体制に関する集配事業計画等を記載して申請を行う（4条、21条）。

第1種、第2種とも、利用運送約款を定めて国土交通大臣の認可を受けなければならない（8条1項、26条1項）。利用運送約款には標準約款制度が設けられており、国土交通大臣が定める標準利用運送約款と同一の約款を使用するときは認可を受けたものとみなされる（8条3項、26条2項）。この制度に基づき、国土交通省は標準外航利用運送約款（平成2年11月29日運輸省告示586号）を定めている。

第1種・第2種貨物利用運送事業者は、それぞれ第1種・第2種貨物利用運送事業者である旨、利用運送にかかる運送機関の種類、運賃および料金（消費者を対象とするものに限る）、利用運送約款等を、営業所において公衆に見やすいように掲示しなければならない（9条、27条）。運賃・料金については、貨物利用運送事業者の報告義務（55条1項）の一環として、運賃・料金の設定または変更後30日以内に届出をする義務がある（貨物利用運送事業報告規則（平成2年11月29日運輸省令第32号）3条）。

なお、日本国籍を有しない者、外国の法令に基づいて設立された法人等は、外航海運、

国際航空運送、国内航空運送にかかる第1種・第2種貨物利用運送事業の登録・許可を受けることができないが(6条1項5号、22条2号)、国際貨物(外航海運、国際航空運送)については、外国人国際第1種貨物利用運送事業者としての登録、外国人国際第2種貨物利用運送事業者としての許可を受けることによって、利用運送事業をおこなうことができる(35条、45条)。

B. 外航貨物利用運送事業における取引実態

I. 外航貨物利用運送事業に関する調査の概要

外航貨物利用運送事業に関する調査は以下の手順で行った。まず、JIFFA および事業者1社に対してヒアリングを行い、外航フォワーディング事業全体に関する知識を得た。続いて、質問票への回答を依頼する企業の選定につき JIFFA の助言を得、10社について JIFFA を通じて回答を依頼するとともに、1社について別の紹介先を通じて回答を依頼した。最終的に、回答を依頼した全社11社から回答を得た。

質問票を送付した企業は、いずれも外航フォワーダーとして着実な実績を有する物流企業である。フォワーディング業はもともと様々な種類の物流業者がこの領域に進出して業界が構成されているが、対象企業の選定においては、倉庫系・港湾運送系・メーカー系など、出身母体が異なる企業が含まれるように配慮した。質問票に対する回答および各社のウェブサイトから判断するに、あらゆる物流事業を総合的に行う会社が5社、外航フォワーディングと航空フォワーディング等、いくつかの得意分野を中心に事業を行っている会社が4社、外航フォワーディングを中心にしている会社が2社となっている。この最後の2社は LCL 混載業務を中心とする会社である。

回答企業の事業規模としては、資本金200億円以上の企業が4社、10億円以上100億円未満の会社が2社、1億円以上10億円未満の会社が4社である。

II. 荷主との間の契約について

IIでは、外航フォワーダーが荷主との間で締結する契約の内容およびその運用の実態について質問した。

1. 契約の締結

1. 1 基本契約の締結

継続的な荷主との間で基本契約(いわゆるサービス・コントラクトを含む)を締結するかという質問に対し、すべての企業が基本契約を締結することがあると回答した。ただしここで念頭に置かれている基本的契約には、多様なものが見受けられる。

1. 1. 1 サービス・コントラクト

締結することがある基本的契約として、明示的にサービス・コントラクトと回答した企

業が3社あった。サービス・コントラクトを締結する荷主として、このうち2社は大手メーカー等、残りの1社はNVOCC荷主・大手商社等としている。なおこの1社は、サービス・コントラクトを締結するのは米国向け貨物のみであるとしている。

上記の3社のほか、サービス・コントラクトとは明示していないものの、サービス・コントラクトのことではないかと思われる回答が少なくとも3社あった。そのうち2社は、荷主として大手メーカーを挙げている。

サービス・コントラクトとして締結される内容は、受託業務の内容、(予定)数量、料金(運賃)、支払条件等のようなものである。そのほか、契約期間、責任の範囲、損害賠償、秘密保持等が契約される項目として挙げられている。サービス・コントラクトを締結することがあると明示的に回答した1社は、サービス・コントラクトは航路単位に運賃価額等を契約するもので、個別契約はB/LまたはWaybillの約款による(約款の内容を否定するサービス・コントラクトは締結しない)、としている。この1社を除いて、サービス・コントラクトによって、約款内容を修正することがあるのかどうかは、わからなかった。

1. 1. 2 その他の基本契約

サービス・コントラクトとは異なると思われる回答として、以下のようなものがあった。

1社は、商社やエンジニアリング会社を対象に、長期的プロジェクト貨物に関して基本契約を締結するとの回答であった。その際の契約内容として、貨物の内容、数量、出荷頻度、輸送機関、輸送モード、輸送範囲、運賃、決済条件、業務範囲等が挙げられている。

別の1社は、継続的な荷主とは原則として基本的事項を定めた業務委託契約を締結する方針であり、順次契約を締結している最中であるとする。その内容は、委託業務の内容、料金(運賃を含む)および支払い、出荷・配送の指示方法、保険、事故処理、損害賠償および免責、秘密保持、準拠法および裁判管轄、解除原因、再委託の可否、貨物の保管を伴う場合の保管場所、権利譲渡の禁止、反社会的勢力の排除、有効期間等であり、貨物の数量については場合によるとのことである。

さらに、輸出業務を委託する荷主との間で基本契約を締結するとした回答が1社あった。契約内容は上記と類似し、上記にない事項として、適用約款との関係を挙げる。

このほか、2社より、基本契約を締結しない場合は、見積書によって対応するという回答が寄せられた。

1. 2 スポット貨物の運送契約、基本契約の枠内で行われる個々の運送契約

続いて、スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約が、どのような方式で締結されるかを聞いた。

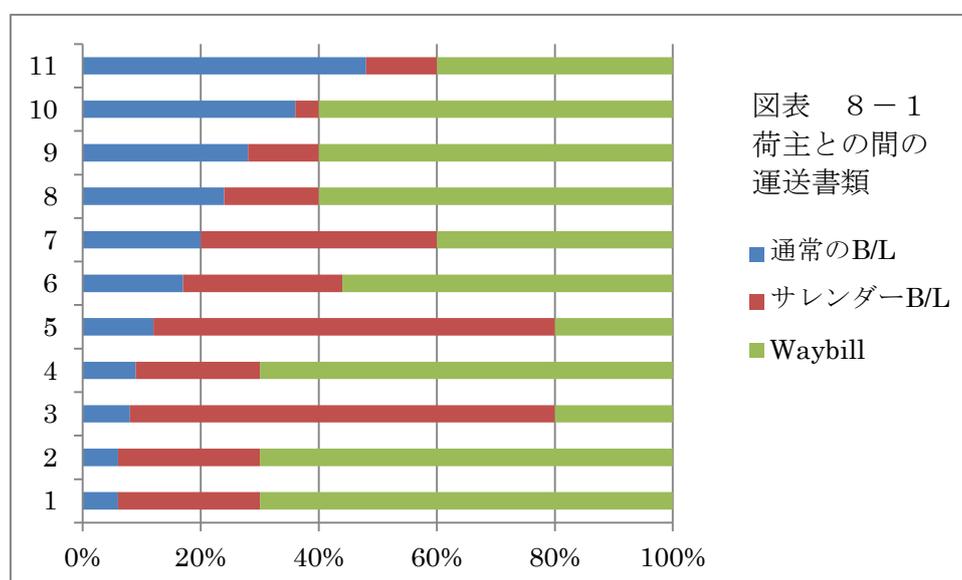
B/L または Waybill 約款としては、JIFFA 作成のもの²を使用しているとした会社が 11 社中 5 社、自社約款を使用しているとした会社が 6 社であった。

また、約款の使用に加えて、荷主と個別に契約書や覚書等を作成することがあるとした会社が 2 社、荷主が作成した契約のひな型を使用することがある、見積書を提示することがあるとした会社がそれぞれ 1 社あった。

2. 運送書類等

2. 1 外航フォワーダーが発行する運送書類

外航フォワーダーが発行する運送種類のうち、通常の B/L、いわゆるサレンダーB/L、Waybill の比率（感覚的なものを含む）を聞いた。各社の回答を図示すると図表 8-1 の通りとなる。



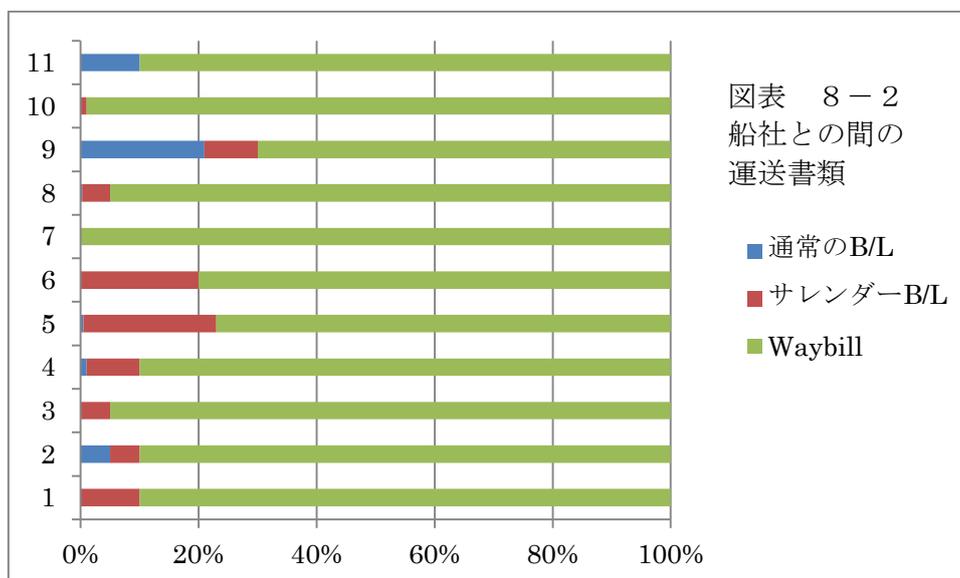
各社の回答を比較すると、全体的に Waybill の使用が多く、B/L の使用が少ないという傾向がみられるが、企業によってばらつきが大きかった。具体的には、通常の B/L の比率が 1 割に満たない会社が 11 社中 4 社、比率が最も高い企業で 5 割程度であった。これに対し、Waybill の比率が 5 割以上の企業は 11 社中 7 社であった。サレンダーB/L の使用は、比率が 1 割未満の企業から 7 割程度の企業まで、企業によって大きな開きが見られた。

このような B/L、サレンダーB/L、Waybill の比率と企業の規模などとの間には、目立った関係は認められなかった。

² JIFFA は国際複合一貫輸送約款 (Terms and Conditions of Multimodal Transport Bill of Lading 1993) および WAYBILL 約款を作成し、会員企業の利用を認めている。JIFFA の会員企業は、貨物利用運送事業法 8 条または 26 条に基づき認可を受けることで、自社の約款として使用することができる。

2. 2 海運会社が発行する運送書類

続いて、外航フォワーダーが海運会社から発行を受ける運送書類のうち、通常の B/L、サレンダーB/L、Waybill の比率（感覚的なものを含む）を聞いた。各社の回答を図示すると図表 8-2 の通りとなる。



上記（2. 1）とは異なり、外航フォワーダーが海運会社から発行を受ける運送書類の大多数は B/L ではなく Waybill であるという、はっきりとした傾向がみられた。11 社中 8 社において Waybill の比率が 9 割以上であり（うち、100%とした会社が 1 社、99%とした会社が 1 社あった）、残る B/L の中でもサレンダーB/L が中心で、通常の B/L の発行はごくわずかの模様である（通常の B/L が 0%とした会社が 4 社あった）。全体的な傾向とややはずれた回答として、通常の B/L が約 2 割、サレンダーB/L が約 1 割、Waybill が約 7 割とした企業が 1 社ある。

Waybill の比率が 100%ないし 99%と回答した企業はいずれも LCL 混載を主たる業務とする企業であった。そのほかは、本質問で尋ねた比率と企業規模その他の企業の特徴との間には目立った関連性は認められなかった。また、2. 1 で尋ねた外航フォワーダーが発行する運送書類の種類比率と、本質問で尋ねた海運会社から発行を受ける運送書類の種類比率との間にも、目立った関連性は見られなかった。

2. 3 運送書類の電子化の程度

荷主との間または海運会社との間で発行される B/L または Waybill で電子化されているものはあるかを尋ねた。質問票作成時には予見していなかったが、一口に電子化といっても実務では様々な段階のものが考えられ、回答内容にも幅が見られた。

この質問に対し、明示的に、電子化を電子メールの添付ファイルで B/L や Waybill を送

付すること捉えて回答した会社が3社あった。それぞれの回答は、(a) 自社発行分についてはなく、海運会社発行分についてはPDFにより内容確認を行うものが10%程度、(b) Waybill に限り、電子メールの添付ファイルで案内する(される)ことがある、(c) Fax が大半であり、電子メールでB/LやWaybillを入手することはほとんどない、というものである。

続いて、電子化としてどのようなものを念頭に置いているかは不明ながら、一部あるという趣旨の回答をした会社が3社あった。それぞれの回答は、(d) 自社が発行するB/LまたはWaybillにはないが、海運会社から発行を受けるWaybillは電子化されているものが多くなってきた、(e) 自社発行分についてはなく、海運会社については一部ある。程度は海運会社によって異なる、(f) 80%が電子化されている、というものだった。これらの回答で一部「ある」とされる電子化がどのような内容のものかは明らかではない。(f)については、別の情報から、電子メールへの添付ファイル形式のものを指しているものと思われる。)

そのほか、B/LやWaybillの電子化は「ない」と回答したのは、5社であった。このような回答が、いわゆる電子式船荷証券等が「ない」という趣旨なのか、上記の(a)～(c)の回答が述べるような電子メールへの添付ファイル形式のものも「ない」という趣旨なのかは、わからない。

以上からすると、回答者が念頭に置いた「電子化」のレベルが必ずしも明確ではなく、回答状況を正確に取りまとめることはできないが、電子化は現状ではそれほど浸透していないということ、また、少なくともWaybillに関しては一部に電子メールへの添付ファイルという形でやりとりが行われていることが確認できるといえよう。

なお「ない」と回答した1社からは、運送書類の電子化ではないが、輸出入・港湾情報処理センター株式会社が運営するNACCS(Nippon Automated Cargo and Port Consolidated System)を経由して、B/L作成に必要な情報を電子的に受領することが、一定程度、行われているという指摘があった。

3. 運送人としての契約上の責任について

質問票のこの部分では、運送契約の主要な内容に関して、荷主との間で、約款の規定とは異なる内容の合意をすることがあるかを尋ねた。上記(1. 2)のとおり、回答企業11社中5社がJIFFA約款を使用し、6社が自社約款を使用している。自社約款を使用していると回答した6社のうち、4社分5種類³のB/L約款を入手できたので、以下ではJIFFAのB/L約款⁴および各社の自社のB/L約款を紹介しつつ、質問票の回答にしたがって、約款の規定と異なる合意の有無や内容について分析したい⁵。

³ 4社で5種となるのは、1社につき一般的なB/L約款とアメリカ航路用のB/L約款が入手できたからである。

⁴ 英語が正文であるが、和訳はJIFFA『国際複合一貫輸送約款解説書(改訂版)』(1998年)を参照した。

⁵ 下記で、JIFFA約款・自社約款という場合は、断りがない限り、それぞれのB/L約款のことである。

なお、各約款の至上約款（Clause Paramount）について便宜上ここで言及しておく。JIFFA 約款の規定は以下のとおりである。①本 B/L が海上または内水運送を対象とする限り、日本の国際海上物品運送法（昭和 32 年法律第 172 号）に基づいて効力を有する、②ただし、ヘーグ・ルールズまたはヘーグ・ヴィスビー・ルールズに類似する立法が本 B/L に強行的に適用されると判示された場合には、それら類似の立法の規定に基づいて効力を有する。国際海上物品運送法やヘーグ・ルールズまたはヘーグ・ヴィスビー・ルールズに類似する立法は、本 B/L に摂取されているものとみなす（2 条 1 項）。また、③運送品の船積前および荷揚後も、船積港または荷揚港の臨海ターミナルにおいて運送品が運送人、その使用人、代理人、または実運送人の管理下にある間は、日本の国際海上物品運送法またはヘーグ・ルールズやヘーグ・ヴィスビー・ルールズに類似する立法が適用される（2 条 2 項）。

なお、④当該 B/L に基づく運送が、米国内の港または地点を出発港（地）・到達港（地）とし、または経由する運送を含むときは、本 B/L は米国海上物品運送法（The Carriage of Goods by Sea Act）のもとで効力を有し、⑤海上運送、内水運送、および運送品が船積前または荷揚後に米国の臨海ターミナルにおいて運送人または実運送人の現実の管理下にある全期間において至上約款となる（米国地域約款。35 条 1 項）。

各社の約款をみると、米国航路に関する約款（1 つ）は、端的に④⑤類似の規定を置く。米国航路に関するものを除いた 4 種の自社約款を比較すると以下のようになっている。①②につき、JIFFA 約款と同旨（と思われる内容）を規定するのは 3 つである。残りの 1 つは至上約款を置いていない。③については、JIFFA 約款と同旨の規定を設けている約款は 1 つのみである。④⑤については、4 つのうち 1 つを除いて概ね JIFFA 約款と同旨を定める。もっとも規定を欠く 1 社は米国航路用の約款を準備している会社であるので、米国関連貨物はそちらを使っているものと思われる。

3. 1 運送人として責任を負う期間

約款の規定する責任期間は、貨物の受領時から引渡時までである。JIFFA 約款 7 条 1 項は、運送人は B/L 発行により運送品を受領した場所から B/L 記載の引渡地までの運送について責任を負うことを規定し（なお、B/L の標題は複合一貫輸送約款となっているが、単一の輸送モードで運送される場合も適用される。同条 2 項）、22 条 1 項は、運送品の受領時から引渡時まで生じた運送品の滅失・損傷について責任を負う旨の原則的規定を置いている。

各社の自社約款もいずれも、JIFFA 約款 22 条 1 項と同旨の規定を置いている（JIFFA 約款 7 条 1 項に相当する規定は、5 つの自社約款のうち 3 つには置かれていない）。

質問票の回答によっても、貨物の受領時から引渡時までという原則を変更する場合はみられないようである。ただし、1 社より、フォワーダー指定倉庫への貨物の搬入が運送契約の申込み（ブッキング）に先行して行われる場合には、ブッキング時から責任が開始す

るとの注記が寄せられた。

3. 2 貨物の滅失・損傷に関する責任原則・免責事由

3. 2. 1 JIFFA 約款の規定

JIFFA 約款 22 条の滅失・損傷に関する責任の規定は以下のようになっている。

①運送人は、運送のために運送品を受け取ったときから引渡時までの間に生じた運送品の滅失又は損傷について、以下に述べる範囲で責任を負う（1 項）。

②免責事由として、(a) 荷主⁶の故意または過失、(b) 指図権者の指図に従ったこと、(c) 運送品の固有の瑕疵または性質、(d) 包装の不完全または記号の不十分、(e) 荷主が提供した運送品をまとめるために使用されたコンテナの欠陥、(f) 荷主によるコンテナの取扱い、積込み、積付けまたは取出し、(g) 戦争、戦争類似の作戦、擾乱、暴動、および理由のいかんを問わず、部分的または全面的なストライキまたはロックアウトもしくは労働の停止または制限、(h) 運送人が避けることができない原因または事件であって、相当な注意を尽くしても、その発生を防ぐことができない結果、と規定している（2 項）。

③滅失・損傷の発生区間が判明するときは、運送人の責任は、条約又は強行的に適用される国内法の規定による（3 項）。

④内陸運送中、実運送人の管理下にある間に滅失・損傷が発生したと証明されるときは、運送人の責任およびその限度は、実運送人の運送契約またはタリフに従って決定されるものとし、そのような運送契約やタリフが存在しない場合には、本約款 23 条の責任限度に従う（4 項）。

⑤滅失・損傷の発生区間が立証されないときは、滅失・損傷は海上運送中に生じたものとみなし、2 条（至上約款）に従い、日本の国際海上物品運送法、ヘーグ・ルールズまたはヘーグ・ヴィスビー・ルールズに類似する立法に規定する範囲で責任を負う（5 項）。

3. 2. 2 自社約款の規定

JIFFA 約款と各社の自社約款の規定を比較すると以下ようになる。

①については、どの自社約款も同旨の規定を置いている。

②の免責事由については、以下のような違いが散見される。第 1 に、JIFFA の規定のうち、(g)項に相当する規定がストライキ・ロックアウト・労働の停止のみを挙げ、戦争等についての規定を欠くもの、またはおよそ(g)項に相当する規定をおかないものがある。また、(e)項に相当する規定をおかないものがある。

第 2 に、JIFFA 約款にはないが各社の自社約款にみられる免責事由として、「相当な注意を尽くしても発見することのできなかつた、船舶、車両、輸送機関、コンテナ、運送品

⁶ 外航フォワーダーの B/L 約款では、しばしば「荷主」(Merchant) という言葉が定義されて用いられる。JIFFA 約款では、「荷主」とは、「荷送人 (Shipper)、委託者 (Consignor)、荷受人 (Consignee)、運送品の所有者、その受取人、本 B/L 所持人およびこれらの者のために行為する者をいう」と定義されている（1 条 6 項）。

を運搬するための資材・パレットその他の資材、ターミナル、倉庫、その他の施設の欠陥」、「原子力エネルギーに関する国際条約又は国内法により原子力施設の運営者またはその者の履行補助者が責任を負う場合における原子力事故」、「運送人の故意過失によって生じたものではない火災」がある。

第3に、免責事由と有責の事由が競合した場合には、有責の事由が滅失・損傷に寄与した割合によって責任を負う、との規定をおくもの、また一定の免責事由について運送人に立証責任がある旨を規定するものがある。

③④の滅失・損傷の発生区間が判明する場合については、いずれの約款も、損害発生区間ごとに適用される法規を明示するスタイルで、ただ、各約款で微妙に内容が異なっている。海上で生じた損害については、至上約款で規定した法によるのが一般である。その他の運送区間については、「陸上運送中に生じた損害については損害発生区間の運送に適用される条約または国内法」という JIFFA 約款と実質類似する規定もあれば、(条約が現実に適用されるかではなく)「滅失・損傷が鉄道運送または道路運送中に発生した場合は、CIM または CMR の定めによる」といった規定もある。航空運送中に発生した損害については、モントリオール条約ではなく 1955 年のハーグ議定書による改正を受けたワルソー条約を規定するものが多いが、自社が航空運送人から発行を受けた航空運送状の規定の範囲で責任を負う、とするものもある。なお、損害発生区間が判明する場合で、損害が海上・陸上・航空運送中ではなく、自社の下請業者または代理人による貨物取扱、保管、運送中に発生した場合には、これらの者が荷主との間で直接契約を締結していたら責任を負ったであろう範囲で責任を負う、と規定するものがある。

⑤のいわゆるコンシールド・ダメージについては、JIFFA 約款と同様に海上運送区間で発生したものとみなすものと、B/L の賠償限度額の規定やその他の当該 B/L の規定等によるものがある (コンシールド・ダメージについての明文規定をおかず、包括的な責任規定によって当該 B/L の定めによるものと読めるものもある)。

3. 2. 3 各社の回答

約款の規定と異なる責任原則を契約で定めることがあるかという質問に対して、1 社のみが明確に「ある」という趣旨の回答をした。同社は、約款によらずに個別契約を締結する場合、故意・過失 (または重過失) があり、かつ因果関係がある直接の損害のみを賠償するという合意をするのが原則であるが、荷主との力関係により、無過失責任とされている契約例もある、とする。

また、約款規定と異なる免責事由を定めることがあるかという質問に対して、「ない」という回答が大半あった (1 社が回答したが、質問の趣旨の誤解と思われた)。

3. 3 遅延に関する責任

JIFFA 約款 23 条 6 項は、運送人は、運送品が特定の市場または特定の用途を満たすた

めに、特定の時期または期限までに到着することを保証するものではないとして、原則として遅延に対する責任を負わないことを明記する。

各社の自社約款も JIFFA 約款とおおむね同旨であった。ただし 1 つだけ、運送人の重過失より直接生じたものでない限り、運送人は遅延その他これに類する結果損害について責任を負わない、と、JIFFA 約款とは異なる規定をおく約款が見られた（アメリカ航路に関する約款）。

質問票に対する回答では、個別契約により、遅延に関する約款の責任原則を変更することがあると回答した企業はなかった。

3. 4 損害賠償額の算定方法・責任限度額

3. 4. 1 JIFFA 約款の規定

JIFFA 約款 23 条は「責任の限度」として、以下の内容を定めている。

①運送品の滅失・損傷についての賠償額は、運送品が荷主に引き渡される場所および時、または引き渡されるべき場所および時における運送品の価格により計算するものとし、運送人の責任限度を定めるにあたり、運送品の正品価格は、送り状価額に支払済運賃・料金・保険料を加えたものとみなす（1 項）。

②滅失・損傷の場合の責任限度額は、1 包または 1 単位あたり 666.67SDR、または滅失・損傷した運送品の総重量につき 1 キロあたり 2SDR で計算された額のいずれか高い方である（2 項）。（米国海上物品運送法が適用になる場合は、1 包または慣習的な運賃単位につき 500 米ドル。35 条 2 項。）

③運送の開始前に責任限度額を超える運送品の価額が申告され、B/L 表面に記載され、割増運賃が支払われた時は、申告価額が責任限度額となり、分損は申告価額に基づき割合的に計算される（3 項）。

④荷主側がコンテナ詰めを行い、コンテナ内の包または単位の数が B/L 表面に記載されていない場合は、中身を含む各コンテナが 1 包であるとみなされる（5 項）。

⑤遅延責任は原則負担しないが（3. 3 参照）、それでも運送人が遅延について責任を負う場合、遅延に係る運送区間の運賃額が責任限度額となる（6 項）。

3. 4. 2 自社約款の規定

5 つの自社約款を比較すると、①から④についてアメリカ航路に関する約款を除く 4 つの約款が JIFFA 約款と実質的に概ね同旨を定める（④の規定がないものがある）。

アメリカ航路に関する約款は、①につき「現在の商品取引所価格、そのような価格がないときは現在の市場価格、取引所価格も市場価格もないときは同種同等の物の通常の価格」という算定方法を規定し、②につき、1 コンテナ、1 包、または 1 単位あたり 500 米ドルを限度額とする。③④については同旨である（分損についての規定はない）。なお、運送人はいかなる場合も実損を超える賠償はせず、また逸失利益・拡大損害について責任を負わ

ない、という規定が加えられている。

遅延責任については、1 つを除き、各社の自社約款でも原則責任を負わないとしていることは前述（3. 3）の通りである。そのためか、JIFFA 約款の⑤のような遅延に関する責任限度額を定めていない約款が多い。他方で、「本 B/L による運送の運賃額の 2 倍、または送り状価額に支払済運賃・料金・保険料を加えた価額のいずれか低い方」とする約款もあった。アメリカ航路に関する約款は、前述のとおり、遅延について、運送人の重過失から直接生じた場合は責任を負う旨の規定となっているが、その際の責任限度額は、適用される条約または国内法に従い、当該運送区間の運賃額であると規定している。

3. 4. 3 各社の回答

質問票では、損害賠償額の算定方法や損害賠償額の上限に関して特別の合意をすることの有無を、貨物の滅失・損傷の場合と遅延の場合に分けて聞いた。

滅失・損傷に関して、2 社から特別の合意をすることがあるとして、その例が示された。以下のとおりである。

- ① 貨物の寄託価額（場合によっては生産価額、販売価額）を上限とし、損害の程度に応じて協議する。間接損害・拡大損害（逸失利益を含む）については免責とする。
- ② 貨物の申告価額または購入価額のうちいずれか少ない額、および当該帰責原因に起因した直接損害額を限度とする。

遅延について、特別の合意をすると回答した企業はなかった。

3. 5 高価品、危険品、その他の特殊貨物

3. 5. 1 高価品に関する約款の規定

JIFFA 約款 18 条は、高価品については、運送品の受取前に、種類及び価額が書面により明告され、B/L 表面に記載され、かつ従価運賃が前払いされているのでなければ、一切の責任を負わないと規定している。

各社の自社約款には、JIFFA 約款と同旨の規定を置くものも、置かないものもある。

なお、運送品の価額を申告し割増運賃を支払った場合の規律については既述した（3. 4. 1、3. 4. 2）。

3. 5. 2 危険品・禁制品に関する約款の規定

危険品・禁制品に関して、JIFFA 約款 12 条は以下のような規定を置く。

① 荷主は、事前に書面により性質について通知し、運送人の書面による同意を取り付け、運送品およびコンテナ等の外側に条約・法令により要求された表示をするのでなければ、危険性、可燃性、放射性または破壊性を有する貨物を運送のために引き渡してはならない（1 項）。

② 上記の諸条件を満たさない場合、または運送中のあらゆる地点における法令によって

禁止されている場合は、運送人は、荷主に補償することなく裁量により、運送品を無害化、投荷、荷揚げ、その他の方法によって処分することができ、荷送人は運送人に対して、これらの貨物に直接・間接に起因する損害・費用等を賠償しなければならない（2項）。

③ ①の諸条件を満たして引き渡された運送品も、船舶・貨物その他の財産または他人に危険となった場合も、荷主に対する補償なしに、荷揚げ、破壊、または無害化できる（3項）。

④ 運送品の性質についての善意・悪意を問わず、荷主は、これらの貨物の運送の結果生じたすべての求償、損害、費用または人身損害について、運送人に対し補償しなければならない（4項）。

アメリカ航路に関する約款を除く各社の自社約款は、細かな違いはあるが大要 JIFFA 約款と同旨のことを規定する。ただし、禁制品への言及がないもの、④の規定がないもの、運送人の検査権限を定めるもの、がある。

アメリカ航路に関する約款はこれらと若干趣が異なっており、以下のように規定する。
①荷主は危険物輸送に関する国内法・条約の強行法規に従わなければならない、②荷主がこうした法規に従わず、かつ運送人が運送品の危険性や必要な注意について認識していなかった場合、および、いかなる時点であっても、人身・財産にとって危険であるとみなされた時は、荷主に対する補償なく、荷揚げ、破壊または無害化でき、荷主は滅失・損傷・遅延・費用について責任を有する、③運送人が危険性について認識したうえで発送された運送品も、輸送機材や貨物にとって危険となった場合も同様に、荷主に対する補償なく、荷揚げ、破壊、無害化できる。

3. 5. 3 その他の特殊貨物についての約款の規定

JIFFA 約款は、重量物（13条）、自動車およびその他の無包装運送品（14条）、鉄・鋼材および金属製品（15条）、生動物および植物（16条）、温度調節を要する運送品（17条）といった特殊な貨物についての規定がある。

各社の自社約款には同種の規定が存在するものも、しないものもある。

3. 5. 4 各社の回答

高価品・危険品・その他特殊貨物について特別の定めをする場合として、質問票の回答では、荷主に対し海上保険に第三者求償権放棄特約を付けることを条件とするという回答（1社）、高価品について、従価料金を収受の上、約款上の責任限度額を超えて責任を負担することがあるが、約款の規定と異なり、盗難リスク等回避のため B/L の製品金額欄は記入せず、別の書面で約定する、という回答があった（1社）。また、契約上の責任とは異なるが、危険品について貨物の詳細を確認し、実運送人に引受可能かを確認したうえで、引き受けるとした回答があった（1社）。

3. 6 紛争解決方法（準拠法・裁判管轄・仲裁）

準拠法および裁判管轄の定めに関して、JIFFA 約款 4 条は日本法を準拠法、運送人に対する訴訟の管轄裁判所として東京地裁を規定する（運送人に対する訴訟以外についての管轄裁判所の規定はない）。

5 種の自社約款のうち 3 つは、いずれも日本法を準拠法、あらゆる訴訟について本店所在地の裁判所を管轄裁判所とする。もう 1 つは、あらゆる訴訟について運送人の本店所在地の裁判所を管轄裁判所とする点では同じだが、準拠法について「B/L 表面に記載された受領地において適用される法」という規定になっている。最後の 1 つは、アメリカ法を準拠法とし、運送人に対する訴訟についてニュー・ヨーク地方裁判所を管轄裁判所とする。ただしこの約款はアメリカ航路において使用される約款である。

紛争解決方法について、約款と異なる特別の定めをする場合として、1 社から回答があった。この回答は、準拠法として、国際契約の場合（外国の荷主との間の契約という趣旨と思われる）は日本法または相手国法、管轄裁判所として、国内契約の場合は東京地裁、大阪地裁、荷主の本店所在地、または遠隔地の同業者との間の契約では相互に相手先の本店所在地の裁判所を規定することがあり、国際契約の場合は東京地裁、大阪地裁、または現地の裁判所を規定することがあるとのことであった。

また、JIFFA 約款や各社の自社約款は仲裁に関する規定を置いていないが、1 社より、仲裁に関する規定の具体例が寄せられた。これによれば、①仲裁地は東京、大阪、または相手国、②機関仲裁または仲裁人（1 名または 3 名）による仲裁、③仲裁規則は日本商事仲裁協会、相手国仲裁機関、または UNCITRAL の仲裁規則、④仲裁言語は英語とするとのことである。このほか 1 社から仲裁地を日本とする仲裁条項を置くことがあるという回答があった。

4. 運送人としての責任の実態について

3. では、荷主との間の契約上の責任のあり方について尋ねたが、4. では、実務上、契約による合意内容と異なる運用がなされているかについて尋ねた。

4. 1 紛争処理の実態

貨物の滅失・毀損・遅延が生じた場合に、実態として契約（約款を含む）の規定と異なる処理がされることはあるかについて尋ねたところ、11 社中 6 社が「ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる」と回答し、残りの 5 社が「ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある」と回答した。これに対し「ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理されている」との選択肢を選択した企業はなく、契約の規定が、紛争処理の規範として、相当程度以上、機能していることがうかがわれた。しかし、後の回答に繰り返し現れるように、荷主との力関係や営業政策上の配慮により契約外の紛争処理が行われることもないわけではなく、その点に関して、外航フォワーダーには不満がある様子が垣

間見られる。

4. 2 貨物の滅失・損傷に関して

貨物の滅失・損傷に関して、契約上は責任を負わない場合でも、責任を負わざるを得ない場合があるか、また契約に定める損害賠償額の算定方法や限度額と異なる形で損害賠償を支払う場合があるかについて尋ねた。

契約上は責任を負わない場合でも、責任を負わざるを得ない場合があると回答したのは、回答企業 11 社中 6 社であり、ないと回答したのは 5 社であった。あるとした 6 社のうち 5 社が、責任を負う理由として、営業政策上の理由ないし荷主との力関係を挙げている。

続いて、契約に定める損害賠償額の算定基準と異なる基準を用いたり、契約上の責任限度額を超えて損害賠償を支払うことがあるかについて、あるとの回答が 6 社、ないと回答が 5 社であった（なお、上述の質問と本質問とで、「ある」「ない」との回答の数は同じだが、各企業の回答の傾向が一致しているわけではない。）その背景として、営業政策上の理由・荷主との力関係によるという回答（2 社）のほか、自社のミスで荷主に損害を与えた場合を挙げた回答がみられた（1 社）。また、その際の賠償の対象となる損害・費用ないし算定基準として、貨物の送り状価格、荷主の売買契約上の遅延責任の一部負担等を挙げた回答もあったが、ケース・バイ・ケースで一概にはいえない、という回答が目立った（4 社）。

4. 3 貨物の遅延に関して

続いて、貨物の遅延に関して、契約上は責任を負わない場合でも、遅延責任を負わざるを得ない場合があるか、また契約上の責任限度額を超えて、遅延に関する損害賠償を支払うことがあるかについて尋ねた。

契約上は責任を負わない場合でも、遅延責任を負わざるを得ない場合がある、ないしあり得ると回答したのは、回答企業 11 社中 5 社であり、ないと回答したのは 6 社である。

あると回答した企業は、遅延責任を負う具体的な状況として、営業政策ないし荷主との力関係に基づく判断、手配忘れや手配ミスなどの重大な過失がある場合、シベリア鉄道利用時における長期滞貨・遅延が生じた場合、を挙げている。

契約上の責任限度額を超えて損害賠償を支払うことがあるかについては、あるとした企業が 5 社、ないと回答したのは 6 社である。支払う費用・損害の内容として、航空輸送による代替輸送費用（またはその一部補てん）を挙げたのが 3 社、ケース・バイ・ケースとしたのが 2 社である。

5. その他

5. 1 運送品処分権

運送品処分権に関する約款の規定は特に見当たらず、契約に適用される法規の問題とな

るものと思われる（国際海上物品運送法 20 条 2 項参照）。

質問票では、①B/L を発行した場合の B/L 所持人、②Waybill またはサレンダーB/L を発行した場合の荷送人、③荷受人（B/L を発行した場合の B/L 所持人を除く）により、運送の中止、返送、荷受人・配達先の変更等を依頼されることがあるかを尋ねた（なお、③については荷受人・配達先の変更についてのみ）。

①に関し、依頼されることはない、またはほとんどないとの回答が、回答企業 11 社中 7 社であった。また依頼されることがあっても、原則断る（1 社）、慎重に対応することとしている（1 社）、という回答があり、積極的には対応できない様子が見える。対応する場合は、発生する費用の負担が明確であることが必須のようである（3 社）。また、運賃收受・B/L 全通を保持しているかを確認する（1 社）、契約相手である荷送人からも要請があり、補償状（L/G）の差入れがあれば対応することもある（1 社）という回答もみられた。

②の場合、依頼されることはない、またはほとんどないとの回答は 5 社であった。①で原則断る、慎重に対応することにしていないと回答した企業は、②についても同様の回答であった。対応する場合は、①と同様に費用負担が明確であることが必須のようであるが、加えて、貨物が引き取られていないことが大前提との指摘があった。①で荷送人の L/G を要求するとした会社は、②の場合は荷送人・荷受人双方の L/G があれば受け付けることもある、との回答であった。また本船出港後の中止は対応困難（1 社）、荷受人の変更依頼については、揚地に確認して、問題があれば拒否する（1 社）という回答もみられた。

③について、荷受人から荷受人・配達先の変更を依頼されることはない、とした回答は 5 社であった。対応する場合は、荷送人に確認するのが基本のようである。さらに、荷送人から L/G を取り付ける（2 社）、荷送人・荷受人双方から書面による依頼書を要求する（1 社）という回答があった。これに対し、時間的に手配が可能である限り、配達先の変更・荷受人の変更依頼に同意しているという回答が 1 社からあった。この会社は LCL 混載業者であるので、小口貨物かどうかに関係するのかもしれない（もともと、もう 1 社の LCL 混載業者は、このような依頼を受けたことはないとの回答であった）。

以上をまとめると、運送品処分権が行使される場面はほとんどないか、あったとしても頻繁に生じる事態ではないことがうかがわれる。依頼された場合でも、特に費用の負担を明確にしたうえで、場合によっては L/G を取り付けるなど、慎重な対応をしているようである。手続としても、国際海上物品運送法 20 条 2 項、商法 582 条、583 条の規定よりも慎重な確認を取っているものと思われる。

5. 2 荷受人の確認

通常の B/L が発行された場合は、B/L 所持人に対して貨物を引き渡すことになるが、運送状（Waybill）やサレンダーB/L の場合には、荷受人の確認の手続きが必要になる。質問票では、そのような場合の荷受人の確認方法について尋ねた。なお、この点に関し JIFFA の Waybill 約款は、Waybill に別段の特約がない限り、運送品の引渡しは、荷揚港または配達

地において、本人確認書類の呈示を受けて Waybill 表面に記載された荷受人またはその代理人に対してのみなされる、と規定する（4 条）。また、JIFFA の Waybill 約款が摂取する「海上運送状に関する CMI 統一規則」（CMI Uniform Rules for Sea Waybills）は、運送人が本人確認書類の呈示を受けて荷受人に対して運送品を引き渡す旨、また、運送人は、荷受人の確認について合理的な注意を尽くしたことを証明すれば、誤引渡しについて責任を負わない旨を規定している（7 条）。

質問票に対する回答によれば、Arrival Notice (A/N) により確認をしている会社が多いようである（11 社中 9 社）。①電子メール・FAX 等で荷受人に対し A/N を送付、②荷受人側が裏側に署名した A/N を運送人の代理店に持参すると、Delivery Order (D/O) を発行、③荷受人側が指定倉庫等で D/O を提示して貨物の引渡しを受ける、といった手続が取られる。これに加えて、あらかじめ、A/N に署名する権限のある者の氏名と実サインを署名簿に登録させ、A/N に記された署名と照合するという手続を加える会社もあるようである。なお、A/N には貨物の到着案内のほか、荷受人が支払うべき運賃・費用の明細（A/N や D/O 発行費用、倉庫保管費用、後払いの場合の海上運賃等）が記載され、費用の支払いをしたうえで D/O を入手することになるので（ただし後払いもあり得るそうである）、業者を取り違えて D/O を発行してしまうというようなミスは皆無である、という指摘があった。

上記のように A/N による手続が中心であるが、A/N と併用して、または A/N を利用せずにこれと異なる手続で荷受人を確認する企業もあるようである。あらかじめ荷受人に引取業者の指定をしてもらい、確認して引き渡す（2 社）、Waybill・サレンダーB/L 上の荷受人と一致する社印などの証明文書を貰い受けて、D/O を発行する（1 社）、サレンダーB/L の場合は A/N を発行するが、Waybill の場合は、荷受人側の署名を登録し Waybill の裏面に署名をもらって確認する（1 社）という回答が得られた。また国によって異なる、という指摘もあった（1 社）。

5. 3 荷受人の所在不明・受取拒絶

JIFFA 約款 19 条 2 項は、荷主が運送品を受領しない場合について、運送人が、通知無くして、コンテナの開梱や荷主の費用・危険により保管することができる旨、また、保管をした場合はこれが B/L に基づく運送品の正当な引渡しとなり、運送人の責任が終了する旨を規定する。各社の自社約款には、かかる規定が存在しないものもある。

質問票では、荷受人が所在不明、または受取を拒絶し、荷送人の指図も得られない場合の処理について、複数回答式で尋ねた。

そもそも「そのような事態はほとんど生じない」と回答したのが、11 社中 6 社である。そのような事態が生じたときの処理として、「荷送人の費用で返送し引取りを求める」（4 社）、「荷送人の費用で仕向地で廃棄する」（2 社）、「荷送人の費用で仕向地で競売にかける」（1 社）、「荷送人の費用で仕向地で任意売却する」（1 社）、「荷送人の費用で仕向地で倉庫に寄託する」（1 社）という回答があった。「荷送人の費用で仕向地で供託する」という選

択肢を選択した会社はなかった。なお、荷送人と協議する、所轄税関⁷や発地側フォワーダーの指示を仰ぐという回答もあった。

荷受人の所在不明等により貨物の処分に困る場面の具体例として、以下のような事例が寄せられた。

- ① 個人名義の輸入（当人が海外で購入した貨物について日本への輸送を依頼した場合）で、本人の所在が不明となる場合。
- ② 荷受人が倒産している場合。
- ③ 保税貨物のため、現地での競売・転売ができない場合。
- ④ 荷送人による費用負担（現地保管費用、返送にかかる運賃等）が得られるかどうか不明確な場合。
- ⑤ 荷送人が返送を拒否し、着地倉庫で長期滞留貨物となる場合。

5. 4 クレーム・出訴期間

5. 4. 1 JIFFA 約款の規定

クレームと出訴期間に関する JIFFA 約款の規定をまとめると以下のようなになる(26条)。

①B/L に基づき引渡しを受ける権限がある者の管理下に運送品を移転する時またはその前に、引渡地において、運送品の滅失または損傷およびその概況について、運送人またはその代理人に対して書面による通知がなされなければ、かかる移転は、B/L 記載の運送品の引渡しがあったことの一応の証拠 (prima facie evidence) となる (1 項)。

②隠れた滅失または損傷があった場合、上記移転の時から連続する 7 日以内に通知がなされなかった場合も同様である (1 項)。

③引渡しまたは引渡しがあるべかりし日より 9 ヶ月以内に訴えの提起がなされなければ、運送人は本 B/L に基づくすべての責任を免れる。この期間が条約または国内強行法に反する場合は、かかる条約または強行法による出訴期間が適用される。(2 項)

5. 4. 2 自社約款の規定

クレームの期間についての各社の自社約款の内容にはバリエーションがある。まずアメリカ航路に関する約款以外のもの(4つ)をみると、一方で、JIFFA 約款と同旨のもの(1つ)、またはほぼ同旨だが隠れた滅失・損傷についての通知期間を 6 日とするもの(1つ)がある。これに対し、①通知をしなかった場合の効果を、「B/L 記載の運送品の引渡があったことの一応の証拠」ではなく、「B/L 記載の運送品の引渡しがあったものとみなす」ものとし、かつ②隠れた滅失・損傷の場合の通知期間も引渡後 3 日とするものがある(1つ)。また、「海上運送中に発生した、またはそのように推定される貨物の滅失・損傷」という限定を置いて(いわゆるコンシールド・ダメージも含む)、これと同旨を定めるものがある(1

⁷ 税関には、受領拒絶の貨物が保税貨物のまま蔵置されている場合に処分可能かどうかの指示を仰ぐという趣旨のようである。

つ)。このいずれについても出訴期間については、引渡しまたは引渡しあるべかりし日より9ヶ月という規律は一致している。

アメリカ航路に関する約款は、「損害の通知」という見出しの条文で、①通知をしなかった場合の効果を「B/L 記載の運送品の引渡しがあったものとみなす」ものとし、かつ②隠れた滅失・損傷の場合の通知期間を引渡後3日と規定したうえで、「出訴期間」という条文で、損害発生区間ごとに細分化された規定をおいている。それによれば、①海上で滅失・損傷が生じた場合は、引渡しまたは引渡しあるべかりし日より1年以内の出訴、②米国内で滅失・損傷が生じた場合は (a) 引渡しまたは引渡しあるべかりし日より9ヶ月以内に書面によるクレームがなされ、(b) 運送人がかかるクレームの全部または一部を拒絶した日から2年以内の出訴、③米国外で滅失・損傷が生じた場合および滅失・損傷発生区間が判明しない場合については、(a) 引渡しまたは引渡しあるべかりし日より7ヶ月以内に書面によりクレームがなされ、かつ (b) 引渡しまたは引渡しあるべかりし日より9ヶ月以内の出訴、ということになっている。

5. 4. 3 各社の回答

質問票では、運送に何らかのトラブルがあった場合に、荷主からクレームを受ける時期について尋ねた。

一般的には、引渡後、数日ないし1週間程度の間クレームがなされることが多いようである(11社中7社)。特に、重大な滅失損傷事故の場合は、引渡時または荷主倉庫等で発見された時点で、書面による通知がなされるとの指摘がある(1社)。これに対し、引渡後2ヶ月以内が多いとする回答(1社)、稀には1、2ヶ月後にクレームを受けることもあるとの回答(1社)もあった。運送完了後すぐ倉庫で保管されるなどの物流の実態により、クレーム時期は一定していないとの指摘もあり(1社。同社の場合、約款で定める7日以内に書面により事故通知がなされる方が稀であるとのこと)、各企業で取り扱う貨物の種類や、物流における位置づけ等によって、クレームを受ける時期には開きがあることが推察される。

続いて、回答者の経験上、もっともクレームが遅くなされた場合について聞いた。引渡後1ヶ月、3ヶ月、半年といった回答があり、出訴期限間際またはこれを過ぎてから請求を受けたことがあると回答した企業もあった(3社)。引渡から長期間経過後にクレームがなされる原因としては、荷主による確認不足のほか、上記のように運送後すぐに保管されるなどの物流の実態によるものと考えられる。

また、トラブルとしては、クレームの通知(claim notice)がなされないまま、正式な損害賠償請求(荷主に貨物保険金を支払った保険会社による求償)がなされる場合があるようである(クレームの通知を受領していない場合は損害の明細が不明のため、実運送人にクレームの通知を送付できない)。

なお、この項での回答は担当者がこのようなクレーム事例を経験したということに過ぎ

ず、必ずしも現実に賠償金の支払いがなされたとは限らないので留意が必要である。

Ⅲ. 受託した運送の実施について

外航フォワーダーは、運送責任を負う場合、荷主に対しては運送人としての責任を負いつつ、外航部分について実運送を行わずに利用運送を行う事業者である。Ⅱでは、荷主との関係、つまり自社が運送人として責任を負う関係について尋ねたのに対し、Ⅲではその運送をどのような形で実施しているかについて尋ねた。

1. 外航船舶による利用運送の実態について

ここでは、外航フォワーダーと海運会社がどのような契約を締結するかについて複数回答式で尋ねた。選択肢は個品運送契約、航海備船契約、定期備船契約である。さらに、これらの契約類型とは視点が異なるが、サービス・コントラクトがどの程度利用されているかを確認する趣旨で、サービス・コントラクトも選択肢の一つとして置いておいた。また、貨物による違いがあるかもしれないので、契約の種類ごとの主要な貨物について尋ねた。

個品運送契約・航海備船契約・定期備船契約の3種の中では、個品運送契約が主であり（6社。このほか、「その他」を選択し、その内容として「B/L」と記入した会社が1社あり、この回答も個品運送契約のことを指しているものと思われる）、このほか航海備船契約を選択した会社が1社あった。定期備船契約を利用するという回答はなかった。

また、回答企業すべて（11社）が、サービス・コントラクトを利用するとした。主要貨物としては、貨物全般ないし一般雑貨との回答が多く（4社）、具体的な品目を挙げた回答では、機械類・自動車関連とする回答が目立った（5社）。また、北米向けと言及する回答が見られた（3社）。

2. 運送に外航船舶以外を用いる場合について

2. 1 外航船舶以外の利用運送

続いて、外航海運以外の輸送モードの利用状況について尋ねた。全社が貨物自動車（トラック）を利用するとしたほか、貨物鉄道（8社。ここには日本国内の貨物鉄道のほか、外国の貨物鉄道も含まれる）、内航海運（8社）、国際航空運送（8社）の利用が目立った。これに対して、国内航空運送（4社）、内水運送（4社。なお内水運送とは欧州の河川等における運送を想定している）は比較的利用が少なかった。

外航フォワーダーが、基幹輸送の両端でトラックを利用運送する形態は容易に予想がつくところであるが、上記の結果から、外航に限らず、内航、航空（特に国際）、鉄道という基幹輸送モードも組み合わせて多様な複合運送を実施していることもうかがわれた。

2. 2 実運送

上記では外航以外の利用運送について尋ねたが、あわせて、自社で実運送を行うことがあるかについて尋ねた。

自社でトラックによる集貨・配送を行っているとしたのは 11 社中 5 社、実運送を行っていないとした会社は 6 社である。トラックによる集貨・配送以外の実運送として、内航海運を行っているとした会社が 1 社、自社船舶による海上運送を行っているとした会社が 1 社あった。

3. 海外の現地法人・代理店に委託する業務について

フォワーダーは海外の仕向地への運送を受託する者であり、仕向地で荷受人に対して貨物を引き渡す作業が必要になる。また、荷主から、仕向地（輸入国）において運送に関連する様々な業務の実施を依頼されることが考えられる。そこで、外航フォワーダーが海外の現地法人または代理店に、どのような業務を委託するかについて尋ねた。選択肢として掲げた項目は「集貨・配送またはその手配、運賃收受、B/L・Waybill の発行、B/L 回収、荷渡指図書の発行・貨物の引渡し、バンニング・デバンニング、貨物の仕分け・梱包・荷造り、荷役、保険手配、通関・輸出入手続き、検数・検量、検品、在庫管理、出荷手配、流通加工、その他（自由回答）」である（複数回答可）。

各社の回答の傾向は、大きく 2 種類に分かれた。1 つに、上記項目のほとんどすべてに印をつけた企業が 7 社あった。そのうちの 1 社は「その他」として「貨物の出荷アレンジ」を挙げた。

残る 4 社は、上記項目の一部についてのみ印をつけた⁸。この 4 社が共通して海外現地法人・代理店に委託しているのは、集貨・配送またはその手配、運賃收受、B/L 回収、荷渡指図書の発行・貨物の引渡し、という貨物の引渡しと door-to-door 運送に関する業務である。これに対し、貨物の引受けに関する B/L・Waybill の発行については、委託する会社と委託しない会社で分かれた。国際運送に密接にかかわると考えられる、通関・輸出入手続、保険手配、貨物の仕分け・梱包・荷造り、バンニング・デバンニングについても同様であった。そして、検数・検量、検品、保管、在庫管理、出荷手配、流通加工といった業務については、会社によって多少の違いはあるにせよ、委託しない傾向である。

IV. 代理や仲介の実態について

1. 荷主または下請運送業者との契約における代理・仲介

荷主から実運送人までの間の取引経路において、代理・仲介が入ることがあるかを確認する趣旨で、まず荷主との間の契約および下請物流業者との契約に関し、代理・仲介が入ることがあるかについて聞いた。

回答企業 11 社中、そのようなことは特にないと回答したのは 6 社である。あるとした回答で挙げられた具体例をまとめると、荷主との間の契約について、荷主の物流子会社（2 社）、荷主指定の通関業者・海貨業者（1 社）が間に入ることがあるようである。また、荷送人がブッキング代理人を立て、この者を通じて、荷送人との間で運送契約を締結するこ

⁸ ただし、うち 1 社は「NVOCC 部門に関して」という注意書きがあった。

とがあるという回答が1社より寄せられた。請物流業者との間の契約については、アメリカのトラック輸送について、ブローカーを通じて手配することがあるという回答があった(1社)。

2. 自社が代理を行う場合

続いて、外航フォワーダー自身が、運送責任を引受けずに、代理や仲介のみをする場合があるかについて尋ねた。

そのようなことはない、またはほとんどないとした回答が、11社中8社であった。あるとした回答は、自社の代理店がない仕向地への運送の依頼を受けた場合に、他の海運会社・利用運送事業者に仲介することがあるというものであった(2社)。この場合、当該荷主を荷送人とし、当該海運会社・利用運送業者の運送書類が発行される。また、荷主に代わって、荷揚港以遠の配送を手配するという趣旨の回答があった(1社)。

V. 付随業務について

1. 荷主に提供している付随業務

貨物の運送には様々な付随業務が発生する。「代金の取立て、費用の立替え、貨物の仕分け・梱包・荷造り、荷役、保険手配、通関・輸出入手続、検数・検量、検品、保管、在庫管理、出荷手配、流通加工、その他(自由回答)」という項目の中から、各業者が荷主に提供している付随業務を選択してもらった(複数回答可)。

フォワーダーは、運送だけでなく、運送に付随する様々な業務を提供するところに特徴があるとされる。すべての業種で同趣旨の質問をしているが、外航フォワーダーは荷主から広範囲の業務を受託していることが予想された。

結果として、たしかに多くの会社が広範囲の業務を請け負っているといえる。11社中7社がほとんどすべての業務に印をつけた。ただし、代金取立てを行っている会社はそのうちの1社しかなかった。また、その他として「書類作成」が挙げられた。

他方で、荷主に提供する付随業務の範囲が限定されている会社も4社あった。うち2社は、代金取立てのほか、荷役、検数・検量、流通加工等の業務に印をつけなかった。残る2社のうち1社は、「NVO部門に関して」という注意書きつきで「通関・輸出入手続」のみを選択した。最後に残る1つの会社は、「保険手配」のみに印をつけた。

2. 下請業者の利用

続いて、運送や付随業務に関連して、どのような業務につきどのような業種の下請業者を利用しているかについて尋ねた(運送そのものの下請は既に質問しているので、ここでは、他の物流業者に運送を委託する場合は除くものとして尋ねた)。

この質問に対しては、1社を除くすべての会社から具体例が寄せられた。各社の回答を総合すると以下のようになっている。①搬出作業(重量物運送業者)、②船輸送(船業者)、

③港湾荷役（荷役業者）、④倉庫荷役（荷役業者）、⑤貨物の梱包・ラッシング（梱包業者）、⑥バンニング・デバンニング（荷役業者、倉庫業者）、⑦通関・輸出入手続（通関業者、他のフォワーダー）、⑧検数（検数業者）、⑨検査（検品業者）、⑩保管（倉庫業者）、⑪在庫管理（倉庫業者）、⑫出荷手配（倉庫業者）、⑬流通加工（運送業者）、⑭書類作成（書類作成業者）。

VI. トラブル例

1. 直接の契約相手方以外との紛争解決

他社から下請した貨物に滅失・損傷・遅延等の事故が発生した場合、真の荷主等、直接の契約相手方以外の者との間で紛争解決をすることがあるかについて尋ねたところ、11社中8社が基本的にそのようなことはないという趣旨の回答であった。これに加えて、契約当事者間で債務不履行の交渉をするのが基本だが、不法行為で提訴された場合に応訴するケースはあるとした会社が1社あった。

これに対し、LCL混載業者2社から多少趣を異にする回答が寄せられた。1社は、直接の契約当事者間で約定に沿った紛争解決を行うのがあるべき姿であるとしつつ、B/L約款・国際条約・国際物流にかかわる日本の国内法に精通している物流業者は極めて少ないため、次善の策として、自社が真の荷主等との間で不法行為に基づく責任を負担した上で、元請業者に過失がある場合には、元請業者と自社との過失割合に対応した負担を求めるという処理を行う事例はあるとする。また、もう1社は、真の荷主のクレームを元請業者が「丸投げ」してきた場合は、真の荷主との間で直接解決することがある、とする。

これらの回答は、前記の「不法行為で提訴された場合は応訴する」というケースとは異なり、訴訟提起に至る以前の交渉段階から直接の契約当事者を飛び越した交渉が行われることがあることを示している。

2. 下請業者に対する求償に関する問題

続いて、自社が引き受けた貨物につき下請業者のもとで滅失・損傷・遅延等の事故が発生して、自社が荷主に対して損害賠償をした場合に、法律上、契約上または事実上、下請業者に求償できない場面があるかについて聞いた。上記1.は、自社が下請業者だった場合に関する質問であったのに対し、本問は自己が下請業者に委ねた場合の紛争処理について尋ねる趣旨である。

11社中6社がそのような事例はないと回答した。これに対し5社がそのような事例あるとした。そこで挙げられた具体例は、以下のような内容であった。

- ① 混載業務で引き受けた貨物に滅失・損傷が発生したが、船社との間の契約は Shipper's Load and Count 条件になっており、コンテナの瑕疵など、船社の過失が立証できない場合。
- ② 営業部門の判断により、自社の B/L 約款の責任限度額を超えた損害賠償を負担する一

方、下請業者に対する求償は下請業者の B/L 約款の責任限度額に限られる場合。

③ 下請業者に梱包を依頼したが、当該下請業者の責めに依らざる理由で錆が発生した場合。

④ 下請業者との業務委託契約書に、当該下請業者への求償権放棄が記載される場合。

このほか具体例はないとしながらも、⑤下請業者の保険でカバーされない範囲の補償が必要となった場合に、下請業者に支払能力がなければ求償できないとした回答があった。

以上の回答を分析すると、外航フォワーダーが下請業者に求償できないという問題は深刻とまではいえないかもしれないが、事例としては存在することが推測される。そのような事例のうち、①は混載業務そのものに起因するもので、コンテナへの混載を行う利用運送業に特有の事例といえる。②は、契約の問題というよりは、中間の立場に立つ者の営業政策の問題である。③は、下請業者に過失がない場合に自身が荷主に対して責任を負担しなければならない根拠が不明確だが、仮に、過失の立証がないため本来は荷主に対して責任を負わないにもかかわらず、責任を負担するのだとすれば、②と同じ問題であるが、そうではなく、荷主に対して過失責任によらない特別の責任を負担したのだとすれば、中間の立場に立つ者の特有の問題であろう。④の求償権の放棄の合意は、保険手配のあり方によっては合理的なものであろう。⑤も同様に保険手配とも関係する問題である。

3. 付随業務の履行に関するトラブル

運送責任にまつわる紛争に続いて、付随業務の履行に関して荷主とトラブルとなる場合について聞いた。

11社中5社は、そのようなトラブルはないとした一方で、6社がトラブルの具体例を記載した。その記載内容は以下のとおりである。

- ① 倉庫会社（下請業者）で貨物の荷崩れが発生し、荷主の保険会社から求償を受けた。
- ② 情報の間違いによる誤出荷。
- ③ ブッキング時と物量・個数・荷姿が異なる。外装から内容の確認がとれない。複数の業者から納品されるケースで、荷主が細かな内容を把握していない。
- ④ たとえば「調整業務を行う」など、業務範囲に関する記述が曖昧な契約をした場合、業務の範囲についてもめる場合がある。
- ⑤ 配送先で廃材を勝手に持って帰ってしまい、クレームを受けたことがある。
- ⑥ 付随業務の料金の支払い等をめぐりトラブルになることがある。

①は倉庫業務をめぐるトラブルである。②③も（付随業務の履行に関するトラブルだとすると）保管・在庫管理等の倉庫業務に関連するトラブルではないかと推測される。

外航フォワーダーは、その特質として、運送以外の多様な業務を請け負うことがあり、そのことに起因するトラブルの例が④である。運送のような定型性がなく、一般の請負契約の問題となる。⑤も広い意味では同種のトラブルであると考えられる。

⑥は、業務に対する料金支払いのトラブルであり、フォワーダーに特有のものというわけではないであろう。

4. その他

トラブルに関する質問の最後に、上記1.～3.の問題のほかに、荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題の具体例は何かを尋ねた。特になしと回答した企業は、11社中2社であった。残りの9社からは多様な具体例が寄せられた。具体例を便宜的に分類すると以下ようになる。

4. 1 荷主との間の法的側面に関わるトラブル

- ① 荷主がB/Lを全通紛失して、B/Lの提示なしに貨物の引渡しを要求することがある。
- ② たとえば航海中の温度上昇により貨物が破損した場合、荷主から温度上昇に弱い貨物である旨の事前説明があったか、自社の梱包に瑕疵はなかったか、本船上での積付位置が適切だったか等で荷主ともめることがある。
- ③ 海外現地法人に発行を委託している自社B/Lが、自社の知らないところで外国間の運送に流用され、自社の把握していない外国の荷主から突然損害賠償請求がなされる場合。

4. 2 荷主との間のその他のトラブル

- ④ トラック、コンテナ等の段取りをすべて整えた後でのキャンセル。
- ⑤ 荷主の貨物搬入の遅延により、関係先との調整・連絡・設定変更等の措置が必要となる。
- ⑥ B/L約款の責任制限を削除する等、荷主に有利な基本契約を締結するよう、求められたことがある。荷主とのパワーバランスにより、過大な責任を負担することになる可能性がある。
- ⑦ 荷主の貨物保険を発動させずに、外航フォワーダーの約款上の責任限度額を超えて、損害を賠償するよう依頼される場合がある。
- ⑧ 荷主が船社と海上運賃を交渉し、起用船社を指定したうえで、外航フォワーダーにB/Lを発行させてリスクヘッジしようとする。(問題が起きればフォワーダーの責任とされる)
- ⑨ 運賃や作業料の回収困難(弁済期までに不払い、事後の値引要請、遅延に対するクレーム・損害賠償請求等)。

4. 3 下請業者に起因するトラブル

- ⑩ 下請業者の作業遅延により、関係先との調整・連絡・設定変更等の措置が必要となる。
- ⑪ 事故への対応等、下請業者のトラブル対応がよくない場合、荷主との間に立たされて対応に苦慮する。遅延クレームを受けた場合、十分な状況説明ができず、言い訳ができない場合がままある。
- ⑫ 下請業者が行ったコンテナの積付けが不十分であったために、他の荷主のコンテナに損

害が発生した。

- ⑬ 下請業者が起こした事故についての弁済問題。

Ⅶ. 意見・要望

本実態調査または商法（運送契約法制）の改正に関し、5社より、以下のような意見・要望が寄せられている。

1. 運送契約法制に関わる要望

- ① 記名式 B/L に関し、指図証券性を取り除き譲渡不能であることを明確に規定してほしい。
- ② 荷受人が貨物の引取りを拒否するような場合に、運送人が任意に売却できるように改正してほしい。
- ③ 陸海空の各種輸送モードおよび倉庫業に関し、モードごとの法制の整合性を整えること。また、モードごとに法制を一覧化した法体系の整備。
- ④ 複合運送における運送人の責任に関する規定の整備。
- ⑤ 複合運送においては、使用人、代理人、その他の者が関与するが、その場合の責任のあり方に関する規定の整備。

2. 荷主との力関係に関する要望

- ⑥ 荷送人との力関係等により、B/L 約款等の責任範囲・内容を超えて賠償責任を負担させられることもあり、この点、運送人保護になるような法改正を要望する
- ⑦ 社会的には弱い立場である輸送業者、フォワーダーに対し、大手でも下請法が適用できるような状況になるのが望ましい。
- ⑧ 約款上の責任を超えた荷主の請求に対し、運送人が結果的に泣き寝入りするケースが多い。また、旅客運送においては誰もがタリフ通りで利用するのに対し、貨物運送においては、タリフ通りに運賃・料金が支払われることはまずない。外国では燃油サーチャージ等が導入されてきちんと支払われているのに対し、日本においてはこのような話合いを行うことで談合として公取委の調査の対象となるのが怖くて、なかなか実現できず、泣き寝入りになる。今回の調査に協力するのはこのような問題を迅速に解決してくれるものと期待するからであり、協力が無駄にならないように期待している。

第9章 航空貨物利用運送（国際）

清水 真希子

A. 国際航空貨物利用運送事業の概要

1. 国際航空フォワーディング事業の概要と調査の範囲

本章では、国際航空フォワーダーの事業について報告する。

フォワーダーの定義については、外航フォワーディング事業として述べたところを参照されたい（第8章A.1）。同章で述べたとおり、本実態調査では、調査の現実的な制約のため、フォワーダーの多様な業務のうち、荷主に対して運送人としての責任を負う場合を中心として調査することとし、付随的な業務はこれに関連する範囲で調査をするにとどめた。利用運送事業を行っていないフォワーダーからは調査の回答を得ていないことに留意願いたい。

国際航空貨物利用運送事業の登録・許可を受けている事業者数は106事業者である（平成22年度）¹。国際航空フォワーダーの上位5社（日本通運、郵船ロジスティクス、近鉄エクスプレス、阪急阪神エクスプレス、西日本鉄道）で、輸出貨物については約6割、輸入貨物については約5割のシェアを有している（重量ベース）²。

2. 貨物利用運送事業法の概要

航空フォワーダーは、運送責任を負う場合、自社が荷主との間で運送契約を締結して運送人としての責任を負うとともに、航空会社その他の運送人との間で自社が荷主となって運送契約を締結する形で運送を実施する、いわゆる利用運送人であり、貨物利用運送事業者として、貨物利用運送事業法の適用を受ける。貨物利用運送事業法の規律に関しては、外航フォワーダーに関して述べたところ（第8章A.2）を参照されたい。当該箇所に記載した内容が、航空フォワーダーにも基本的にあてはまる。なお、標準約款として、標準国際利用航空運送約款（平成2年12月1日運輸省告示第594号）がある。

B. 国際航空貨物利用運送事業における取引実態

I. 国際航空貨物利用運送事業に関する調査の概要

一般社団法人航空貨物運送協会（Jafa）を通じ、同協会の会員企業（129社）に対して質問票を送付し、国際航空利用運送事業を行っている16社より回答を得た。ヒアリン

¹ 日本物流団体連合会『数字で見る物流2012年版』120頁。

² 日本海事新聞社記事による（2013年1月22日）。

グは実施しなかった。各社の回答およびウェブサイト記載の情報等から、これらの 16 社の傾向を判断すると以下のようにいえる³。

沿革的には、第 1 に、1950～1960 年代に端を発し、航空貨物代理店・混載業者から発達した会社の一群が見られる（5 社）。第 2 に、鉄道営業、倉庫業、通運業等、他の物流業務に携わっていた企業が航空貨物の分野に進出したというものがみられる（6 社）。第 2 群に属する企業は歴史が古く、社歴の長い会社では明治時代に設立されている。第 3 に、このいずれにも属さない会社が存在する（5 社）。

各社の事業内容を正確に把握することは困難だが、特徴ある会社として、国際宅配便（ただし特殊貨物）専門の会社（1 社）、メーカーの物流子会社（1 社）が含まれる。

会社の規模としては、資本金 1 億円未満が 3 社、1 億円以上 10 億円未満が 7 社、10 億円以上 100 億円未満が 3 社、200 億円以上が 3 社、となっている。

II. 荷主との間の契約について

利用運送を行うフォワーダーは、荷主との間で運送契約を締結して運送人として運送を引き受けるとともに、実運送人（または他の利用運送人）との間で荷主として運送契約を締結する。II では、国際航空フォワーダーが荷主との間で締結する契約の内容およびその運用の実態について質問した。

1. 契約の締結

1. 1 基本契約の締結

継続的な荷主との間で、基本契約を締結するかどうかについて尋ねた。基本契約を締結すると回答した企業が回答企業 16 社中 11 社であり、見積書によって料金等を取り決めるとしたのが 1 社、基本契約は締結しないとしたのが 2 社、無回答が 2 社であった。

どのような場合に基本契約を締結するかについて、荷主の要望がある場合という趣旨の回答が目立った（4 社）。基本契約を締結する荷主は、大手商社・大手メーカーという回答が複数見られた反面（3 社）、荷主の規模や種類は関係ないとする回答（1 社）もあった。そのほか、特別の手配が必要な場合に締結する、主に輸出貨物の業務を委託する荷主との間で契約を締結するという回答（各 1 社）もあった。

契約内容として各回答が言及していた項目は、受託業務の内容、責任の範囲、損害賠償、料金・支払条件、機密保持、契約期間・解除、期限の利益喪失事由等である。このほか、善管注意義務条項、紛争解決手段（合意管轄）、反社会的勢力排除規定等について規定するという回答が見られた。

³ 質問票に対する回答およびウェブサイトの情報では、各社の沿革・事業内容等につきわからないことも多く、以下の分類は、あくまで本調査の分析のために便宜的に判断したものとご理解いただきたい。

1. 2 スポット貨物の運送契約、基本契約の枠内で行われる個々の運送契約

続いて、スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約がどのような方式で締結されるかについて、複数回答式で尋ねた。

回答を総合すると、国土交通省が作成した標準国際利用航空運送約款を使用しているのが8社⁴、JAF Aが作成した国際利用航空モデル運送約款を自社約款として使用しているのが5社であった。標準約款とJAF Aのモデル約款は実質的にはほぼ同一のものである⁵。

残りの3社のうち、1社（国際宅配便専門の会社）はウェブ上に自社約款を公開しており、同社が所属する国際的な企業グループにおいて共通に利用されているものようである。当然、国交省の標準約款と同じ内容ではない。残る2社のうち1社は自社約款を使用しているとし、もう1社は「その他」を選択したが、いずれも具体的な内容はわからなかった⁶。

そのほか、約款の使用とあわせて、「荷主が作成した契約のひな型を使用している」「荷主と個別に契約書や覚書等を作成する」という選択肢を重複して選択した会社が見られた（3社）。

以上の結果からすると、16社からの回答に過ぎないが、標準約款ないしJAF Aのモデル約款の浸透度はかなり高いものではないかと推測される。

2. 運送書類等

2. 1 Air Waybillの電子化

航空運送に関する運送書類は一般的に航空運送状（Air Waybill）である。標準約款では航空運送状は「荷送人により又は荷送人に代わり作成される荷送人と運送人（執筆者注：ここで運送人とは利用運送人、すなわちフォワーダーのことである）の間の貨物の国際運送に関する契約を証する書類」と定義され（2条3項）、荷送人が、運送人の定める様式、方法および枚数で作成した航空運送状を貨物の引渡しと同時に運送に引き渡すものとされる（3条）。運送人は荷送人の求めに応じ航空運送状を作成することができる（5条1項）、航空運送状の記載事項が正確かつ完全であることに関して荷送人が責任を負う（6条）。なお、貨物または貨物の梱包の外観が良好でない場合は、荷送人は、その外観を航空運送状に記載するものとし、荷送人が記載しない場合またはその記載が不正確である場合は、運送人が当該運送状に記載または訂正することができる（4条）。

質問票では、荷主との間で発行される Air Waybill、また航空会社との間で発行される

⁴ そのうちの1社は、標準約款に加えて自社約款を使用しているという選択肢も選択した。

⁵ 標準約款（最終改正は平成23年3月29日国土交通省告示第314号）とJAF Aのモデル約款を見比べたところ、発見できた限り、第37条の以下の2ヶ所のみが異なっていた。

① 荷送人が価額の申告をしなかった場合の運送人の責任について、標準約款37条1項は、「損害を受けた貨物1キログラムあたり19特別引出権（ワルソー条約、改正ワルソー条約又はモンリオール第4議定書の適用を受ける貨物運送の場合には、17特別引出権）を限度とする」と規定するが、モデル約款では、ワルソー条約等に関するカッコ書きがない。

② 標準約款37条4項ただし書き中の「価値」の語が、モデル約款では「価額」とされている。

⁶ JAF Aのモデル約款である可能性もある。

Air Waybill の電子化の状況について尋ねたところ、現在のところ電子化されていないと回答した企業（無回答を含む）は、16社中13社であった。ただし、うち2社が近い将来には一部電子化される見通しを述べた。

これに対し、2社が一部電子化をしているという趣旨の回答をした。荷主との間の Air Waybill について、1社は特定荷主の特定仕向地に関して電子化しているとの回答、もう1社は、一部の荷主に対して荷送人返却用の Air Waybill は発行せず、システムデータを PDF 化して送信しているとの回答であった。また航空会社との間の Air Waybill について、1社は、件数としては全体の 0.1%以下の限定された仕向地のみであるが、一部の航空会社との間で e-AWB の対応をしているとする。もう1社は、欧州系の航空会社との間において、Air Waybill の発行はあるものの、EU の輸入管理システム (Import Control System) のために送信している電子データによって Air Waybill の機能が一部代替されている例があるとする。この2社のほか、代理店との間で House Air Waybill の入力・取出業務の電子化を行っているという回答があった。

以上の回答からすると、Air Waybill の電子化は現時点ではまだ実現していない状況と察せられる。一口に電子化といっても様々な段階・内容のものがあり得、一部電子化されているとした回答からも、その具体的な内容を十分に推し測ることはできなかった。

2. 2 Air Waybill の不発行

続いて、荷主との間、または航空会社との間で、まったく Air Waybill が発行されない場合があるかを聞いたが、このような事態はほとんど存在しないようである。

3. 運送人としての契約上の責任について

質問票のこの部分では、運送契約の主要な内容について、約款によらずに契約を締結する場合、または約款の規定を排除・変更した内容の合意をする場合について尋ねた。上記（1. 2）のとおり、回答企業のほとんどが、標準約款またはこれとほぼ同一の JAF A のモデル約款を使用しているため、以下では、標準約款の内容を紹介しつつ、質問票への回答を通じて、標準約款と異なる合意の有無や内容について分析する。

標準約款は適用法律および規則として、①条約の適用を受けない貨物の運送の場合を除き、運送人が行う運送は、運送の中断または積替えがあるかどうかを問わず、当該運送に適用される条約に定められた責任に関する規定および制限に従う（35条1項）、②①に抵触しない限り、適用法律（条約を履行するための国内法または条約に定義された国際運送でない運送に条約の規定を適用させる国内法を含む）、政府の規則・命令・要請、運送人の約款・運賃表・規則に従う、と規定する（同条2項）。

滅失・毀損または遅延に関する運送人の責任についての約款の規定は、基本的に国際航

空運送に関する条約（ワルソー条約⁷、改正ワルソー条約⁸、モントリオール第4議定書⁹、モントリオール条約¹⁰）の規定を、約款の形に引き直したものである。

3. 1 運送人として責任を負う期間

標準約款には運送人として責任を負う期間について明確に定めた規定はない。

標準約款は、出発地のフォワーダーの空港事務所（市内事務所を含む）または荷送人の指定場所から到達地空港までを原則的な運送の範囲としつつ、同意がある場合には到達地空港から荷受人の住所までの運送を受託するとし（33条）、また、フォワーダーは、貨物の集貨および配達を運賃表に定める運賃および料金により提供できるとする（34条）。第2種貨物利用運送業者の場合は、航空運送の利用運送に加えて集貨・配達を実施することが貨物利用運送事業法上も前提とされている。

このようなフォワーダーの運送業務に対し、運送人としての責任に関する標準約款の規定は以下のように整理される。第1に、貨物の破壊・滅失・毀損による損害の原因となった事故または遅延損害が「航空運送中に生じたもの¹¹」である場合に責任を負うとしたうえで、適用される条約の区分に応じた責任発生の要件・免責を定め（36条2～6項）、続く37条においてその場合の責任限度額について規定する（責任発生の要件・免責、責任限度額の詳細は後述）。第2に、36条・37条の規定にかかわらず、損害が日本国内における貨物の集貨または配達中に発生したことが証明された場合は、当該運送に強行的に適用される法令または政府の定めた約款に従い責任を負うものとする（38条）。なお、標準約款（35条）が、当該運送契約に適用となる条約に抵触しない限り、国内法が適用となると定めていることは既述のとおりである。

以上を総合すると、標準約款が念頭に置くフォワーダーの責任を負う期間は、航空運送に、受託した場合には前後の集貨・配達を加えた運送の期間であるといえよう。

質問票の回答も、責任期間について約款規定と異なる合意をするかという質問に対し、ない、またはほとんどないと回答したのが16社中7社であった（無回答を含む）。それ以

⁷ Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Warsaw, 2 October 1929.

⁸ Protocol to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, The Hague, 29 September 1955.

⁹ Additional Protocol No. 4 to Amend the Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air Signed at Warsaw on 12th October 1929 (as Amended by the Protocol done at The Hague on 28 September 1955), Montreal, 25 September 1975.

¹⁰ Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air, Montreal, 28 May 1999.

¹¹ 「航空運送中」の意義について標準約款は特に定めがないが、標準約款が前提とする条約には定めがある。ワルソー条約（改正ワルソー条約、モントリオール第4議定書も同じ）は、航空運送中とは「貨物が飛行場若しくは航空機上において又は、飛行場外に着陸した場合には、場所のいかんを問わず運送人の管理の下にある期間をいう」と規定する（18条2項）。原則として、飛行場外で行う陸上運送・海上運送・河川運送の期間を含まない（同条3項）。モントリオール条約も、航空運送中とは貨物が運送人の管理下にある期間とし、原則として、飛行場外で行う陸上運送・海上運送・内水運送の期間を含まないが、運送人が、荷送人の同意なくして、約定では航空運送することを意図していた運送を他の輸送機関で代替輸送した場合は、当該運送期間も航空運送中とみなすものとする（18条3項4項）。

外の回答も、貨物の受領から引渡しまで、という回答で一致していた（9社）。ただし、受託業務に保管業務等が加わった場合には、責任期間が異なることがあるという注記をした会社が1社あった。

3. 2 責任原則・免責事由・責任限度額

質問票では貨物の滅失・損傷・遅延に関し、責任原則および免責事由と、損害賠償額の算定方法および責任限度額の2つに分けて、約款と異なる合意をすることがあるかについて尋ねたが、2つの質問に対する回答が混在したものが多かったので、2つをあわせて報告することにする。

3. 2. 1 責任原則・免責事由に関する標準約款の規定

標準約款は、責任原則および免責事由について、滅失・毀損損害と遅延損害に分けて、当該運送契約に適用となる条約に応じて異なる規定を置いている。

貨物の滅失・損傷に関しては、第1に、モントリオール条約またはモントリオール第4議定書が適用となる場合、損害の原因となった事故が航空運送中に生じたものであることのみを条件として責任を負う。ただし、(i)貨物の固有の欠陥または性質、(ii)運送人¹²以外の者によって行われた貨物の荷造りの欠陥、(iii)戦争行為または武力紛争、(iv)貨物の輸入、輸出または通過に関してとられた公的機関の措置、のいずれかからのみ生じたものであることを証明した場合は、(その範囲内で¹³)責任を免れる（標準約款36条4項6項。モントリオール条約18条1項2項、モントリオール第4議定書9条参照）。

第2に、その他の運送の場合、損害の原因となった事故が航空運送中に生じたものである場合に責任を負う。ただし、運送人¹⁴が、自己が損害を防止するために必要なすべての措置を取ったこと、または取ることが不可能であったことを証明した場合には、責任を負わない（標準約款36条2項。ワルソー条約18条1項、20条1項参照）。

遅延責任に関しては、まず「運送の開始若しくは完了又は貨物の引渡しについては日時を定めない」という規定がある（標準約款21条）。そのうえで、第1に、モントリオール条約が適用となる場合、遅延損害が航空運送中に生じたものである場合には責任を負う。ただし、運送人¹⁵が、当該遅延損害を防止するために合理的に要求されるすべての措置を取ったこと、またはその措置を取ることが不可能であったことを証明したときには、責任を負わない（標準約款36条5項。モントリオール条約19条参照）。第2に、モントリオ

¹² 既述の通り、標準約款において「運送人」とは、航空運送状を発行し貨物の利用運送を行う者、すなわちフォワーダーのことである。ただし、責任を制限する規定の適用については、これらの者の代理人、使用人および代表者を含むとされ（標準約款2条2項）、条約の規定と比較すると、ここにいう「運送人」とはこれらの者を含むものと解される。

¹³ 「その範囲内で」という限定はモントリオール条約が適用となる場合のみ。

¹⁴ 前掲注(12)と同じ。

¹⁵ 前掲注(12)と同じ。

ール第 4 議定書が適用となる場合、遅延損害が¹⁶（遅延損害の原因となった事故が¹⁷）航空運送中に生じたものである場合には責任を負う。ただし、運送人¹⁸が、当該遅延損害を防止するために必要なすべての措置を取ったこと、または取ることが不可能であったことを証明したときには、責任を負わない（標準約款 36 条 2 項 3 項。モントリオール第 4 議定書 5 条、ワルソー条約 19 条 20 条 1 項参照）。

3. 2. 2 責任限度額に関する標準約款の定め

標準約款が定める責任限度額は、①申告価額が航空運送状に記載された場合は、申告価額¹⁹、②荷送人が価額の申告をしなかった場合には、損害を受けた貨物 1 キログラムあたり 19SDR（ワルソー条約、改正ワルソー条約、またはモントリオール第 4 議定書の適用を受ける貨物運送の場合には 17SDR）²⁰を限度とする（標準約款 37 条 1 項。モントリオール条約 22 条 3 項等参照）。ただしワルソー条約または改正ワルソー条約の適用を受ける場合は、運送人が損害をもたらす意図をもってまたは無謀にかつ損害が生ずるおそれがあることを知りながら行った行為（不作為を含む）により損害が生じたことが証明された時は、この限りでない（標準約款 37 条 1 項ただし書き。ワルソー条約 25 条参照）。一部滅失・一部損傷の場合は、当該滅失・損傷部分または内容品の価額にかかわらず、重量に基づく按分額を限度とする（標準約款 37 条 4 項。モントリオール条約 22 条 4 項等参照）。なお、標準約款には損害賠償額の算定方法についての規定は特に置かれていない。

3. 2. 3 質問票に対する回答

質問票に対する回答では、貨物の滅失・損傷に関し、約款と異なる責任限度額の定めをすることがあるとする回答が散見された。具体的には、①1 キログラムあたり 100 米ドルが限度額となるとする回答（2 社）、②貨物の価額を上限とするという回答（4 社）²¹、③貨物の申告価額または購入価額のうちいずれか少ない方およびフォワーダーの帰責原因に起因して生じた直接損害額を限度とするという回答（1 社）が見られた。

貨物の遅延による損害の責任限度額に関しては、特別の合意をしないという回答が大半だった。あるとした回答のうち、具体的な内容として記載があったものは、1 キログラムあたり 100 米ドルというものであった（1 社）。

このほか免責に関する特別の合意としては、免責規定を定めないとする回答（1 社）、独自の免責事由として「輸送資材の故障」を入れることがあるとした回答（1 社）があった。

¹⁶ モントリオール第 4 議定書が適用となる場合。

¹⁷ モントリオール条約、モントリオール第 4 議定書が適用となる以外の場合。

¹⁸ 前掲注(12)と同じ。

¹⁹ 運送人は、申告価額が運賃表に定める価額を超える場合は、運賃表に定める従価料金を収受する（標準約款 16 条）。

²⁰ この点、JAFA のモデル約款 37 条 1 項は、適用となる条約の種類を問わず、1 キログラムあたり 19SDR に統一している。

²¹ ただしこれが価額の申告を受けた上、従価料金を収受して負担する約款に基づく責任と異なるものかは、回答からはわからなかった。

なお、質問文がわかりにくかったためか、質問票のこの部分に対する各社の回答は必ずしも質問が意図していたものに十分合致していたとはいえない。したがって、これらの回答から実務を推し量るのは慎重でなければならないが、1 キログラムあたり 100 米ドルという高額な責任限度額を指摘した回答が複数存在したこと等から、頻度はともかく、契約上、約款（条約）と異なる損害賠償の負担がなされる例が存在することは推察できる。

3. 3 高価品・危険品・特殊貨物

標準約款の規定によれば、一定の高価品・危険品・生動物を受託制限貨物として、荷送人による事前の明告、航空運送状（および危険品については危険物申告書、生動物については生動物証明書）の記載、および IATA の定める梱包方法その他必要な手段を講じることを条件として、これらを満たした場合にのみ受託できる（標準約款 10 条、10 条の 2、10 条の 3）。荷送人による明告が不正確・不完全である場合は、貨物に関する責任は荷送人・荷受人にあり、当該貨物により運送人が被る損害について賠償する責任がある（標準約款 11 条）。また、責任限度額の一般的な規律として、申告価額が申告された場合には、航空運送状に記載された荷送人の申告価額が責任限度額とされるのは前述のとおりであり（標準約款 37 条）、貨物の申告価額が 10 万米ドルまたはその相当額を超える場合には、荷送人とあらかじめ特約をしない限り、運送を受託しない（7 条 2 項）。

高価品、危険品、その他の特殊貨物について特別の合意をすることがあるかという質問について、16 社中 10 社の回答はそのような合意をすることはないというものであったが（無回答を含む）、荷主が保険をかけることを条件とする（3 社）、高価品について、荷主の貨物保険に第三者求償権放棄特約をつけることを依頼する（1 社）、危険品について、別途見積りによって受託する（1 社）、特殊貨物等について、荷主と別途取扱いについての取決めをする（2 社。例示として医薬品等）、という回答がみられた。またこれに付随して、1 社から、荷主が価額の申告をして従価料金を支払うケースはほとんどないという回答が寄せられた。

3. 4 紛争解決方法（準拠法・裁判管轄・仲裁）

標準約款は、準拠法や裁判管轄の定めを置いていない。標準約款の適用法律および規則に関する規定（35 条）についてはすでに紹介した。

仲裁条項その他の紛争解決方法に関する特別の定めをすることがあるかについて尋ねたところ、回答企業 16 社中 12 社がないという趣旨の回答をした（無回答を含む）。

残りの 4 社のうち 1 社は、国内の取引の場合は、商法その他の国内法に基づくものとし、国際的な取引の場合は、国際商工会議所の仲裁規則、請求側の国の法令に基づくと回答した。もう 1 社も国内の荷主か外国の荷主かで区別し、日本の荷主との間では日本法に基づき合意管轄も日本となるが、外資系の荷主の場合は、荷主の本社所在国・州を合意管轄とする場合もあり、また例は少ないが、第三国の国際仲裁機関による仲裁を定める場合もあ

るとする。その他の2社は、専属管轄裁判所の合意をすることがあるとし、うち1社は東京地裁を指定するとのことであった。

4. 運送人としての責任の実態について

3.では、荷主との間の契約上の責任のあり方について尋ねたが、4.では、実務上、契約による合意内容と異なる運用がなされているかについて尋ねた。

4. 1 紛争処理の実態

貨物の滅失・損傷・遅延が生じた場合に、実態として、契約の規定（約款が前提とする条約の規定を含む）と異なる処理がなされることがあるかについて尋ねたところ、①ほとんどの場合において契約の規定による解決がなされる、と回答したのが16社中7社、②ほとんどの場合において、契約の規定ではなく事後的な交渉によって処理されている、と回答したのが4社、③ケース・バイ・ケースで契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある、と回答したのが6社であった（1社は②③を重複して選択した。）。

4. 2 貨物の滅失・損傷に関して

貨物の滅失・損傷に関して、契約上は責任を負わない場合でも、責任を負わざるを得ない場合があるか、また契約に定める損害賠償額の算定方法や限度額と異なる形で損害賠償を支払う場合があるかについて尋ねた。

前者の質問について、責任を負わざるを得ない場合があるとの回答が8社、ないとの回答が8社であった。後者の質問について、契約と異なる損害賠償を支払うことがあるとの回答が11社、ないとの回答が5社であった（両質問で「ない」と回答した会社は一致している。）。このような負担をする背景として、営業政策上の理由（取引継続のため）ないし荷主との力関係があるようである（4社）。特に、荷主から元請物流業者としての責任に言及されるという回答もあった。

このような責任を負う具体的場面、あるいはその内容として、各社の回答からは多様な実態が現れた。それをある程度整理すると以下ようになる。

まず、営業政策上の理由を背景として賠償に応じる場合があるとの回答があった。すなわち、①損害額が極めて少額の時、②当該荷主との間の取引額が大きいとき、③免責の立証が難しい場合に、営業上の判断に基づき賠償を行うことがありうるとした回答が見られた。このほか、④コンシールド・ダメージで事故原因が自社にあるとの立証ができない場合でも、商品代金や間接費用の負担を求められることがある、という回答もこれに類するものと思われる。

その他の背景的な事情として、⑤損傷が税関検査時に発生した場合、⑥荷主の保険では損害を填補できない場合、という回答があった（⑥は2社から回答があったが、うち1社

は、「損傷・紛失・遅延とは別に、自社のミスにより、荷主の指示と異なる国・荷受人に輸送してしまい、荷主の売買契約上の信用を失墜させてしまったときなど、荷主も貨物保険を使うこともできずに、自社にペナルティを求めてくることがある」という具体例を寄せた。)

賠償の対象となる損害としては、⑦商品の価額、代替品の運送料、⑧生産ラインにおける製造や製品納期に遅延が生じることによる損害、⑨有償作業員を待機させた場合の費用、が挙げられた。また⑩輸送費用の値引き等で対応する、との回答もあった。

4. 3 貨物の遅延に関して

続いて、遅延責任についても同様に、契約上は責任を負わない場合でも責任を負わざるを得ない場合があるかどうか、また、契約上の責任限度額を超えて損害賠償を支払うことがあるかについて尋ねた。

前者の質問に対し、あると回答したのは6社、ない、あるいはこれに近い趣旨の回答したのは10社であった。後者の質問に対し、あると回答したのは6社、ないと回答したのは10社であった(前者の質問と後者の質問とで回答の傾向は完全には一致していない)。

各社の回答の中には、遅延は航空会社に起因するケースが多く、フォワーダー側に過失があるケースが少ないため、遅延による責任を負うことは基本的にない、あるいは、遅延責任を負うのは自社に過失がある場合であり航空会社の事情による遅延については責任を負わないという説明があった。これらの説明によるとすなわち約款の過失責任に従った責任負担ということになる。また、責任を負う場合の具体例として誤作業・誤扱いを挙げた回答(1社)があり、これも同旨の内容であると思われる。

これに対し、荷主との関係についての営業上の判断により、自社に責任がない遅延についても補償に応じる場合があるとする回答もあった。また、2つの質問で「ある」とした回答を総合すると、納期の遅れにより荷主が負担することになった直接・間接の損害(配達先の工場ラインが止まった場合の損害、製品納入が遅れ店頭価格を値引きする事態が生じた場合、納期に合わせて手配されていた作業員や機材のキャンセル・再手配にかかる費用、代替輸送費用等)を賠償することがあるようである。これらの損害の賠償は標準約款の内容から外れるものと思われる。なお運賃の割引によって対応したことがあるとの回答もあった。

4. 4 まとめ

以上の結果から、フォワーダーと荷主との間の関係では、契約の規律が一定程度以上の意義を有するものの、契約の規律によらない紛争処理も存在することがうかがわれる。滅失・損傷に関しては、多様な具体的場面が報告された。これに対し、遅延についてはフォワーダーに過失がないケースが多く、滅失・損傷ほどの事例はないようであるが、それでも契約の規定とは離れて直接・間接の損害の賠償が求められる事例も存在するようである。

ただし上記の回答には「荷主から受けることのある請求」に重点を置いて回答しているものと思われるものがみられ、これらの回答からは、荷主の請求を受け入れて現実に賠償しているかどうかは明らかでない点に留意が必要である。

5. その他

5. 1 運送品処分権の行使

5. 1. 1 荷送人による依頼

5. 1 では、運送品処分権の行使に関する質問をした。この点に関する標準約款の規律は以下のとおりである²²。①処分権を行使できるのは荷送人またはその指定代理人である(24条1項)。②荷送人は運送契約に基づくすべての債務を履行し、かつ運送人および他の荷送人を害さないような方法で行使することを条件として、(i)出発地空港または到達地空港における貨物の返還、(ii)到達地において航空運送状記載の荷受人以外の者への貨物の引渡し、(iii)出発地空港への貨物の返送、を求めることができる(25条)。③荷送人は、処分権行使によって生じた費用・損害を負担する(26条)。④運送人は荷送人の指示に従うことが正当な理由により不可能と判断した場合は、荷送人の処分権行使を拒絶することができる(27条1項)。⑤荷送人の処分権は、到達地に貨物が到着後、荷受人が貨物もしくは航空運送状を入手し、それらの引渡しを請求し、または貨物の引取りの意思表示をした時に消滅する。ただし、荷受人が航空運送状もしくは貨物の受領を拒んだ場合または荷受人に連絡不能の場合は、引き続き荷送人が処分権を有する(28条)。なお、標準約款には、荷受人への処分権の移転については規定がない。

質問票では、まず、運送の引受後に、荷送人により運送の中止・返送・荷受人の変更等を依頼されることはあるかについて尋ねた。各社の回答のうち、そのような事態がないとしたのは2社、稀にあるとしたのが2社、反対にこのような事態がよくある、まああるとしたのは2社であった。他の10社もこのような事態があることを前提とした回答をしており、会社によって頻度は異なるものの、このような事態が一定数存在することがうかがわれた。

荷送人からこのような依頼を受けた場合にどのように対応するか、あるいは対応できない場合はあるかについて、具体的な記載のあった回答を総合すると、運送の中止に関しては、貨物がULDに積みつけられ、まさに航空機に搭載される状態にある場合、あるいはすでに搭載されてしまった場合は対応できない、ということのようである(9社)。また荷受人の変更については、銀行が荷受人となっている場合は原則として荷主の保証なしでは荷受人の変更はできない(1社)、配送済みの場合はできない(1社)という回答が見られた。

²² 条約の規定については、モントリオール条約12条、13条を参照。

5. 1. 2 荷受人による依頼

続いて、運送の引受後に、荷受人から配達先の変更、荷受人の変更等を依頼される場合があるかを聞いた。上述のように、標準約款は荷受人の処分権行使については規定していない。

このような事態がないとしたのは4社、稀にあるとしたのが1社であり、残り11社はあるという回答であった。質問文で配達先の変更と荷受人の変更を同列に尋ねていることもあり必ずしも明確ではないが、各社の回答からは、荷受人の変更と配達先の変更とで、取扱いが異なる様子が見られる。荷送人に変更内容を伝えて判断を仰ぐとする回答がある一方で、配達先の変更の場合はより柔軟に対応し、(会社によっては)荷送人に対する確認は行わないようである(配達先の変更の方が事例も多いようである)。このほか、輸入通関または引渡しの前であること、あるいはこれらに支障をきたさないことを対応できる条件とした回答も見られた。

5. 2 荷受人の確認

荷受人への貨物の引渡しについて、標準約款は、航空運送状に記載された荷受人または通知先に貨物の到着通知を通常の方法で行い、荷受人の受領証と引換に、航空運送状に特に記載されている場合を除き、航空運送状に記載された荷受人に貨物を引き渡す旨を規定している(29条1項、30条1項2項)。なお、標準約款上、貨物の原則的な引渡場所は到達地空港であり、運送人が荷送人または荷受人との契約により荷受人の住所までの配達を行うときはこの限りでない(31条)。

質問票では、引渡しの際にどのように荷受人を確認しているかについて尋ねたところ、電話等で事前に荷受人に連絡を取るといった趣旨の回答が見られた(7社)。そのうえで、**delivery order**の発行・持参人に対する引渡し(3社)、会社名・住所等による確認(個人の場合、本人確認)(4社)、および受領のサインを入手すること(4社)が行われているようである。また、引渡しに関わる業務は現地法人、現地代理店、場合によっては航空会社を通じて行われる様子である。

5. 3 荷受人の所在不明・受領拒否

5. 3. 1 荷受人の所在不明・受領拒否の場合の処理

荷受人の受領不能・受領拒絶の場合についての標準約款の規定は以下のとおりである(32条)。①航空運送状記載の到達地に到着後、引渡不能・受領拒絶が生じた場合には、運送人は運送状に記載された荷送人の指図に従う。②荷送人の指図が記載されていない場合、または正当な理由でその指図に従うことができない場合は、運送人は引渡不能の事実を荷送人に通知した後、荷送人に指図を求める。③当該指図が30日以内に得られないときは、荷送人または荷受人に事前に通知をして、貨物を競売または任意売却に付することができる。④貨物が荷送人の指図により出発地空港に返送され、かつ荷送人が返送後15日

以内に運賃・料金等の支払いをしない場合には、運送人は、事前に荷送人に通知して、貨物を競売・任意売却に付することができる。⑤競売または任意売却を行った場合には、運送人は、売却代金を運賃・料金等および売却費用に充当することができ、残余金があれば、荷送人の指図があるまで保管する。

なおこれと関連して、貨物の到着通知が受領され、荷受人が引取りの意思表示をした場合に荷受人が貨物の受領を行わないときは、運送人は荷受人の負担において貨物を保管する権利を有し、運送人の責任は終了するという規定がある（標準約款 31 条）。

質問票では、荷受人が所在不明または受領を拒絶する場合で、荷送人の指図が得られない場合にどのような処理が取られるか、複数回答式で答えた。

「そのような事態はほとんど生じない」という選択肢を選択したのは、16 社中 9 社である。発生した場合の対応として多かったものが、「荷送人の費用で返送し引取りを求める」（11 社）、「荷送人の費用で仕向地で廃棄する」（8 社）という処理であり、「荷送人の費用で仕向地で競売にかける」（1 社）、「荷送人の費用で仕向地で倉庫に寄託する」（1 社）という処理も選択する会社があった。これに対して「荷送人の費用で仕向地で供託する」、「荷送人の費用で仕向地で任意売却する」、という選択肢を選択した会社はなかった。

5. 3. 2 荷受人の所在不明等によるトラブル

続いて、荷受人の所在不明等で貨物の処分に困るというトラブルの具体例について尋ねたところ、そのような事態は特にない、という回答が目立った（9 社。無回答を含む）。これに対し、困る事態として示された具体例は以下のようなものである。

受領不能となる事情として、①荷受人の倒産・失踪等、②現地制度上、通関できない貨物の場合、③荷受人に引取意志がない場合、④荷受人の長期休暇による貨物受入不可の場合、が挙げられた。貨物の特質によって困難が生じる場合として、⑤生鮮品などの腐りやすいものや動物の場合、⑥危険物・有害物質その他の特殊貨物の場合（処分費用が高額になる）、が挙げられた。また荷受人の所在不明等により、⑦荷送人側との処理方法や費用の調整、⑧現地保管料の増加、という問題が生じうる。

5. 4 クレームを受ける時期

5. 4. 1 クレームを受ける一般的な時期

標準約款はクレームの時期について以下のような定めを置いている（39 条）²³。①物品の引渡しを受ける資格のある者が、苦情の申立てをすることなく貨物を受領した場合は、その貨物が良好な状態で引き渡され、かつ、運送契約に従って引き渡されたものと推定する。②貨物の破壊・毀損の場合には、当該貨物の引渡しの日から 14 日以内、遅延の場合には、当該貨物の引渡しを受ける権利を有する者が貨物を処分することができた日から 21 日以内、滅失・紛失・引渡不能の場合には、航空運送状発行の日から 120 日以内に、当該

²³ 条約の規定については、モントリオール条約 31 条、35 条を参照。

貨物の破壊・毀損・滅失・紛失が発生したおおよその日時および賠償請求の明細を記載した書面を提出しない限り、運送人の責任は消滅する。ただし、運送人に悪意があった場合には、この限りではない。③運送人に対する損害に関する権利は、到達地への到達の日、航空機が到着すべきであった日、または運送の中止の日から起算して2年以内に訴訟を提起しなければ消滅する。

質問票では、貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームがいつ頃までになされるかを尋ねた。引渡後、①直ちに、あるいは2～4日以内(7社)、②1週間程度(2社)、③2週間以内(5社)、④1ヶ月以内(1社)、が多い、との回答であった(ほかに無回答1社)。標準約款の規定する14日が基準として概ね機能している様子うかがわれる。

なお、回答に添えて、航空貨物は緊急性が高く引渡しと同時に開封されることが多いため直ちにクレームがされる場合が多い、航空貨物では荷主がバンニングをすることは稀であるので、大部分は航空会社の上屋から搬出する際のチェックで判明する、という注記があった。

5. 4. 2 最も遅くなされたクレーム

続いて、非常に遅れた時期にクレームがなされる場合があるかを確認するため、回答者の経験上、最も遅くなされたクレームの具体例について尋ねた。

そのような場合が特にないと回答が多く見られた(7社。無回答を含む)。このほか、短いものから10日後(1社)、1～数ヶ月後(4社)、半年後(2社)という回答があった。遅れたクレームがなされる背景としては、①配達後すぐに開封せずに保管していた、②機械の不具合につき検品作業がすぐに行われなかった、③外装視認では損傷がなかったが、製品検査を行ったら振動が原因と思われる製品の不具合が発見された、④大量のカートン・ボックスでの損傷で、発見・報告に時間がかかった、⑤荷受人から最終販売先に配達されたあとダメージが判明した、というような事例が報告された。また⑥貨物の紛失があり、数ヶ月後に発見されたが、貨物の品質保証についてクレームを受けた、という事例も報告された。

ただし、これらは担当者がこうしたクレーム事例を経験したということに過ぎず、必ずしもクレームが受理され現実に賠償金の支払いがなされたとは限らないので留意が必要である。

Ⅲ. 受託した運送の実施について

Ⅱでは荷主との間の関係について尋ねたのに続き、Ⅲでは荷主から受託した運送をどのような形で実施するかについて尋ねた。

1. 航空機による利用運送の実態について

国際航空フォワーダーは、利用運送人として、荷主から受託した運送を航空会社に委託することになる。ここでは、国際航空運送に関し、航空会社との間でどのような契約を締結するかを複数回答式で尋ねた。選択肢は、(ア) 個品運送契約、(イ) 貸切運送契約（チャーター）、(ウ) 相似運送契約（通し運送状のもと、自社が一部区間の運送を引受け、残りの区間は他社に引き継ぐ場合）、(エ) その他、である。

全体の傾向としては、個品運送契約と貸切運送契約が多かった。回答企業 16 社中、個品運送契約を選択したのは 10 社、貸切運送契約を選択したのは 9 社である。

このほか、相似運送契約を選択した会社が 2 社あった。そのうちの 1 社は、個品運送契約や貸切運送契約を選択する会社が多い中で、他の選択肢を選択せずこの選択肢のみを選択したという点で、他の回答との違いが際立っている。

また、その他として、運送約款によるので個別の契約は契約しない（1 社）、IATA 貨物代理店契約により個別の契約はしない（1 社）という回答があった。また、仕向地別運賃契約を締結するという回答もあった（1 社）。

2. 運送に航空機以外を用いる場合について

2. 1 国際航空以外の利用運送

1. で国際航空利用運送における航空会社との間の契約を尋ねたのに続き、2. では国際航空利用運送以外の運送区間について質問した。

国際航空以外の利用運送としてどのような利用運送を行っているかについて尋ねたところ（複数回答可）、貨物自動車（14 社）、外航海運（10 社）、国内航空（9 社）、貨物鉄道（5 社）、内航海運（4 社）という結果であり、その他として「航空会社が行う貨物自動車による運送」と回答した会社があった（1 社）。

これを、事業の実施の態様という観点から分類すると、以下のようなになる（ただし、明らかに事業部を単位として質問票への回答を記入している会社があり、このような会社では、会社全体ではなく当該事業部門における態様ということになる）。第 1 群は、国際航空運送以外の基幹部分となる輸送モード（国内航空、外航、内航、鉄道）につき利用運送をしているという回答がなく、国際航空フォワーディングを中心に事業を行っていると考えられる会社である（3 社）。第 2 群として、国内航空の利用運送のみを選択した会社で、国際航空フォワーディングに加えて国内航空フォワーディングも行っていると考えられる会社である（3 社）。第 3 群は、国際航空フォワーディングに加えて外航フォワーディングも行っている会社である（10 社）。国際航空および外航のフォワーディングのみを行っている会社はなく、国際航空、外航に加えて国内航空の利用運送も行っている会社が 4 社、国際航空、外航、国内航空よりさらに広範囲（内航、貨物鉄道）の利用運送を行っている会社が 3 社、逆に国内航空フォワーディングは行わずに、国際航空、外航とその他（内航、貨物鉄道）の利用運送を行っている会社が 3 社であった。

2. 2 実運送の実施

続いて、自社で実運送を行う場合があるかについてたずねた。11社は自社では実運送を行っていないとした。これに対し、自社の貨物自動車による集貨配送を行っているとしたのが5社であり、そのうちの1社はさらに自社の貨物自動車による航空運送の代替輸送を行う場合があるとした。

回答企業の大半（少なくとも14社。2社については確認ができない）は第2種貨物利用運送事業の許可を取得しており、おそらく集貨・配送部分についても受託しているものと考えられる。ここの回答状況と合わせると、フォワーダーによる集荷・配送は、自社が実運送で行う場合も、他社を利用運送して行う場合も、両方存在するということがいえるだろう。なお、1社だけ自社の実運送も貨物自動車の利用運送もしていないという会社があったが、この会社は、後記の代理・仲介の実態についての質問（IV 2）において、荷主に代行して陸上運送の手配をしている、と回答している。

3. 海外の現地法人・代理店に委託する業務について

フォワーダーは、荷主から引き受けた運送につき、到着地において荷受人に対する貨物の引渡しまたは配送を行わなければならない、そのために、海外の仕向地に現地法人や代理店を置いて、一定の業務を委託する必要がある。ここでは、各社が海外の現地法人・代理店にどのような業務を委託することがあるかについて、複数回答式で尋ねた。選択肢は、「集貨・配送またはその手配、運賃収受、Air Waybill の発行、荷渡指図書の発行・貨物の引渡し、バンニング・デバンニング、貨物の仕分け・梱包・荷造り、荷役、保険手配、通関・輸出入手続き、検数・検量、検品、保管、在庫管理、出荷手配、流通加工、その他（自由回答）」である。

各社の回答を総合すると、まず、「集貨・配送またはその手配」および「運賃の収受」については、ほぼすべての企業が委託することがあるとした（運賃収受に印をつけなかった会社が1社だけ存在した）。これに対し、「Air Waybill の発行」および「荷渡指図書の発行・貨物の引渡し」については、印をつけない会社が散見された（「Air Waybill の発行」に印を付けなかった会社は4社、「荷渡指図書の発行・貨物の引渡し」に印を付けなかった会社は2社）。

国際航空フォワーディングが輸出入にかかわることから、「通関・輸出入手続き」も主要な業務のひとつと考えられるが、これについては1社を除いて全社が印をつけた。これに対し「保険手配」に印をつけた会社は9社にとどまった。

運送に関連すると思われる諸業務の委託状況は会社によって異なっていた。それぞれを選択した企業数は以下のとおりである。「保管」（13社）、「バンニング・デバンニング」（12社）、「貨物の仕分け・梱包・荷造り」（11社）、「荷役」（10社）は委託している会社が多かったが、「検数・検量」（8社）、「検品」（8社）、半数の会社にとどまった。

倉庫業務に関連すると思われる、「在庫管理」、「出荷手配」、「流通加工」についても各社

によって対応が分かれた。「在庫管理」を選択したのは9社、「出荷手配」を選択したのは11社、「流通加工」を選択したのは5社である。

会社ごとにみると、ほとんどすべての業務に印をつけた会社が7社、委託する業務を絞っている会社（基本業務と考えられる「集貨・配送またはその手配」、「運賃収受」、「Air Waybillの発行」、「荷渡指図書発行・貨物の引渡し」、「通関・輸出入手続き」のみかそれに加えて1つ程度に絞っている会社）が3社、残りの6社がその中間であった。

IV. 代理や仲介の実態について

1. 荷主または下請運送業者との契約における代理・仲介

荷主との間、または下請物流業者との間の契約に関して、代理店や仲介業者が入る場合があるかについて尋ねた。

ないとした回答（無回答を含む）は10社であった。あるとした6社の回答に挙げられた具体例は、①荷主指定の通関業者（2社）、②荷主の物流子会社（3社）、③自社の子会社・販売代理店（1社）、④第2種貨物利用運送事業（国際航空）の事業許可やIATA貨物代理店資格を有しない物流業者（2社）、⑤海外代理店の日本法人等（1社）である。

2. 自社が代理・仲介を行う場合

続いて、荷主と他の運送業者との間の契約締結に関して、フォワーダー自身が、運送（利用運送を含む）を引き受けずに、代理や仲介のみを行うことがあるかについて尋ねた。

そのようなことはないとした回答（無回答を含む）は8社であった。あるとした8社の回答に挙げられた具体例は、①通関後の陸上運送・国内航空運送の手配（3社）、②IATA代理店業務（1社）、③荷主と他の物流業者の間の運送契約に関し、荷主に対する請求の代行（2社）²⁴、である。なお、運送ではなく付随業務に関して、通関の手配、輸出入書類作成代行業を挙げた回答があった（2社）。

V. 付随業務について

1. 荷主に提供している付随業務

フォワーダーは荷主に対して運送に関連する多様な業務を提供することに特徴があるとされる。ここでは、各種の付随業務について荷主に提供しているものについて尋ねた（複数回答可）。選択肢は、「代金の取立て、費用の立替え、貨物の仕分け・梱包・荷造り、荷役、保険手配、通関・輸出入手続き、検数・検量、検品、保管、在庫管理、出荷手配、流通加工、その他（自由回答）」である。

「代金取立て」については、実施している会社は3社に過ぎず、国際航空フォワーダーにとってそれほど一般的な業務ではないことがうかがわれる。これに対し「費用の立替え」

²⁴ 1社は、国際宅配便業者（クーリエ業者）と提携し、自社の顧客に対し同社のサービスを提供し（航空運送状はクーリエ業者のものが発行される）、荷主に対する請求を自社が取りまとめている、とした。もう1社は、荷主が陸上運送業者を指定し、荷主に対する請求を代行している、とした。

は多くの会社が実施していた（12社）。

「貨物の仕分け・梱包・荷造り」（15社）、「荷役」（12社）、「検数・検量」（12社）、「検品」（12社）、「保管」（13社）といった諸業務については多くの会社が実施している。

国際航空フォワーダーは輸出入にかかわるのであり、「通関・輸出入手続き」は回答企業のすべてが実施していた（16社）。また「保険手配」も1社を除いて実施していた（15社）。

残りの業務は、「出荷手配」（15社）、「在庫管理」（11社）、「流通加工」（7社）という状況であった。

会社単位でみると、広範な業務を提供している会社（代金取立て以外のすべてないしほとんどの業務を選択した会社）が8社である。他方で、通関・輸出入手続きのみを選択した会社が1社あった（この会社は特殊貨物の国際宅配便専門の会社である）。残り7社はこの両者の中間であった。

2. 下請業者の利用

続いて、運送または付随業務に関連して、下請業者に業務を委託する可能性があるかを尋ねた（運送そのもの下請はすでに質問しているので、ここでは、他の物流業者に運送を委託する場合は除くものとして尋ねた）。

結果としてすべての会社の下請業者の利用があると回答した。回答で挙げられた下請する業務の種類と下請業者の種類は以下のとおりである。①梱包（梱包業者、倉庫業者）、②通関（通関業者）、③保管（倉庫業者、通関業者、梱包業者）、④バンニング（倉庫業者）、⑤荷役（倉庫業者、通関業者、梱包業者）、⑥検量・検品（倉庫業者）、⑦流通加工、⑧上屋（保税蔵置場）業務。

VI. トラブル例

1. 直接の契約相手方以外との紛争解決

他の物流業者から運送を下請けし、貨物の滅失・損傷・遅延等の事故が生じた場合に、真の荷主等、直接の契約相手方以外の者との間で紛争解決をすることがあるかについて尋ねたところ、あると答えた会社は1社のみであった。その回答は、真荷主と直接交渉をして紛争を解決し、紛争解決後に元請業者に対して求償したという事例がある、というものである（事故の詳細は不明であるが、元請業者の過失が競合したような事例ではないかと推測される）。

2. 下請業者に対する求償に関する問題

続いて、自社が引き受けた貨物に関し、下請業者のもとで滅失・損傷・遅延等の事故が発生し、自社が荷主に対して損害賠償をした場合に、法律上、契約上または事実上、下請業者に求償できない場面があるかについて聞いた。

そのような事例がないという趣旨の回答は7社（無回答を含む）、これに対しあると回

答したのが 8 社であった（このほか趣旨が明確でない回答が 1 社あった。）。

あるとした回答から具体例をまとめると以下ようになる。

事実上求償できない場合として、①賠償金額が大きく下請業者に支払能力がない、求償すると下請業者が倒産してしまう、あるいは下請業者の賠償責任保険の限度額の上限を超えている場合を挙げた会社が 4 社あった。

法律上または契約上求償できない場合として、②自社の指図や作業の間違いに起因する事故の場合（2 社）、③下請業者（子会社を含む）への求償権放棄を特約している場合（2 社）がある。そのほか、④下請業者の約款の範囲を超える場合という回答があったが（1 社）、これも下請業者の契約上の責任範囲外という趣旨でないかと思われる。また、⑤梱包を下請業者に委託し、外装上のダメージはなかったが、荷主が内容物を使用して不具合が発見された場合という回答があった（1 社）。詳細は不明であるが、これも下請業者への求償が契約上難しい事案なのではないかと考えられる。

3. 付随業務の履行に関するトラブル

付随業務の履行に際して、荷主とトラブルになることがあるかについて尋ねた。そのような事例がないとしたのは 16 社中 6 社であった（無回答、質問内容が不明との回答を含む）。あるとした回答で挙げられた具体例を分類すると以下ようになる。

まず、付随業務の履行に関するトラブルとして、①付随業務遂行上のミス（梱包ミス、仕分けミス、倉庫業務でのラベルの貼り間違い、誤出荷）（4 社）、②付随業務遂行上の貨物の滅失・損傷（梱包業務や倉庫業務での貨物取扱中の毀損事故、保管中の紛失）（4 社）、③荷主の要求する業務水準を満たすことができない場合（1 社）、が挙げられた。

次に、付随業務の履行そのもの以外についての荷主とのトラブルとして、以下のような具体例が挙げられた。④荷主の指示が明確でない場合（1 社）、⑤梱包不十分な貨物を、予告なく受託させられる場合（1 社）、⑥危険物や特殊貨物（長尺・背高・超精密など）であるにもかかわらず、事前に十分に情報が伝えられない場合（1 社）、⑦集貨の時間が約束どおりでなかった、ドライバーの対応が悪いなどの苦情（1 社）、⑧サービスの一環として集荷先での倉庫作業や積込作業を要請される場合（1 社）、⑨荷受人に配送後、輸入貨物が別の荷受人の貨物であることが判明した場合（他国の荷受人の場合もある）、⑩値上げに荷主の同意が得られない場合（1 社）。

4. その他

トラブル例に関する最後の質問として、上記 1～3 以外の問題で、荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題の具体例を尋ねた。

そのようなトラブルがないとした会社が 7 社（無回答を含む）、あるとしたのが 9 社であった。

あるとした回答では、荷主との間のトラブルとして以下のような具体例が挙げられた。

- ①梱包不備による運送途上での貨物の損傷その他貨物の損傷に関するトラブル（2社）、②自社と荷主の考える損害賠償責任が異なり、契約締結交渉に時間を要する場合（1社）、③責任を超えた賠償請求（貨物価格全額の請求、間接損害に関する請求など。東日本大震災後、本来免責となる天災地変についても責任を問う例が見られた）（2社）、④荷主の通関書類の送付や貨物搬入の遅れのために、フライトが遅れたり臨時開庁費用が発生したりしてトラブルになる場合（1社）、⑤荷主自身が貨物の概要を把握できておらず、貨物の到着を知らせても貨物に対する指示が遅かったり、貨物と荷主から送られてきた書類に一致がなかったりする場合（1社）、⑥無償での作業の強要（集荷時にドライバーがフォークリフトを使用した荷役作業を強要される等）（1社）²⁵。

また、下請業者との間のトラブルとして、⑦下請運送業者が貨物を損傷させたにも関わらず、標準貨物自動車運送約款 45 条²⁶を盾に、高価品の明告がないとして、賠償に応じないケースがあるとした回答があった（1社）。

VII. 意見・要望

本実態調査または商法（運送契約法制）の改正に関し、6社より以下のような意見・要望が寄せられた。私法関係と貨物利用運送事業法関係に分類して紹介する。なお、まとめるにあたり、できるだけ回答の記述を尊重したが、趣旨を明確にするために、若干語句を補ったり修正したりした点がある。

1. 私法関係

- ① 海上貨物には国際海上物品運送法があるのに対し、航空貨物については、個別の約款や国際条約をよりどころとしているのが実情である。法令の整備を要望する。その際には、昨今重要視されている航空保安に関する規定も盛り込んだ方がよい。
- ② 責任制限に関し、条約に基づく国際航空運送の責任限度額（1 キログラムあたり 19SDR）と、商法の原則（貨物の到達地価格の全額補償）が異なっているため、荷主との運送締結時に調整に苦慮している。商法に合わせて航空運送以外の区間の賠償責任保険を付保する負担も大きい。そのため、運送・保管に関し、欧米と同様に法律上の賠償限度額を定めて欲しい。
- ③ 他の輸送モードには責任限度額の定めが認められるのに、貨物自動車運送標準約款の賠償責任が貨物の到着地価格となっており、責任限度額の定めがないのは整合性が無い。
- ④ 貨物自動車運送約款 45 条は、高価品に関し、明告がなければ責任を負わないことを規定するが、下請業者が貨物を損傷させておいて責任を負わないのは理不尽であるの

²⁵ この回答は、直前の質問で「サービスの一環として集荷先での倉庫作業や積込作業を要請される場合」と回答したのと同じ会社によるものである。

²⁶ 標準貨物自動車運送約款 45 条は、高価品については、荷送人が申込みをするにあたりその種類および価額を明告しなければ運送人は責任を負わない旨を規定する。

で、高価品の定義を明確にするか、高価品であっても1キログラムあたり2万円までの範囲内で弁償するなど変更したほうがよい。

- ⑤ Air Waybill の標準書式では、出発地・到着地には都市名・空港名しか記載しない。しかし、第2種貨物利用運送事業者は（集貨・配送を含めた）複合運送を実施するので、約款の適用範囲が不明確である。
- ⑥ たとえば、自動車+鉄道+自動車+外航海運など、第2種貨物利用運送事業を超える複合輸送が一般的に行われているにもかかわらず、法令が実態に追いついていない。対応するように法整備をしてほしい。
- ⑦ 取次と利用運送の違いが不明確である。
- ⑧ 国際航空・外航フォワーダー業界では、すべての案件において自社の運送書類（House Air Waybill、House B/L）を発行できるわけではない。荷主の貿易条件（インコターズ）により運送業者が指定されるなどして自社が運送人として受託できない場合でも、運送の一部分だけでも関与できるように、日々努力している。こうした業務（具体的には、輸出通関後に航空会社・船会社に貨物を引き渡すまでの業務、輸入通関後の空港・港からの配送業務等）では、自社の運送書類を発行することがないため、特定の約款もなく、いちいち個別契約を取り交わすこともない。本実態調査では、自社 Air Waybill を発行する案件について回答したが、フォワーダーはそれ以外の案件も多く行っているという実態を広く把握して、運送法制改正の参考として頂きたい。

2. 貨物利用運送事業法関係

- ⑨ 利用運送のモードによって、2種部分（集配事業計画）の解釈が大きく異なり、すべてのモードを事業として行う場合、業務上の理解を難しくしている。
- ⑩ 営業所や運送委託先はモードごとに申請が必要とされているが、たとえば航空と外航で共通の内容の場合、1回の申請で済むように簡素化してほしい。
- ⑪ 貨物利用運送事業を行うにあたり、第2種貨物利用運送事業の集荷配送の委託先や実運送事業者の届出をしているが、代表者名・住所等が変更になった場合、先方からの通知がなければ自社で把握するには限度がある。変更届を提出する必要はないのではないかと感じる。
- ⑫ 航空運賃は仕向地・重量等によって細かく分かれているため、運賃表は膨大な量になる。貨物利用運送事業（国際航空）の運賃届を簡素化、もしくは撤廃するように検討してほしい。
- ⑬ （外資系の国際宅配便業者からの要望）特殊な運送条件（特に温度管理）の業務を行っている。国内の輸送の依頼も受けるが、外資であるため、軽貨物運送で行うことができる近距離の輸送以外にはコスト的にも受託できない。日本の会社では同様の水準の輸送を提供している企業がなく、荷主に不都合が生じている。外資であるにもかかわらず、ルールを無視して、国内の利用運送を行っているケースもあるようだが、実

質的な罰則もなく「やったもの勝ち」になっている。ついでには国内（航空）利用運送事業への外資系企業の参入規制の緩和を要望したい。

C. 補足

標準約款の規定のうち主要なものは上記の各部分で紹介しているが、質問票の質問事項と直接関係がなく取り上げることのできなかつたその他の規定のうち、重要と思われるものについて、以下で紹介しておきたい。

1. 運賃・料金

1. 1 着払い

運送人は、着払いで貨物を受託することができる（13条1項）。ただし、物品価額がその運賃および料金より低い貨物等、運送人が着払いが不相当であると認める貨物については、着払いによる運送を取り扱わない（2項）。着払いにした貨物について、荷受人が支払いを行わない場合は、荷送人が支払義務を負う（3項）。

1. 2 運賃支払時期

すべての運賃・料金等は、特約がある場合を除き、元払いの場合は運送人が航空運送状と貨物を受け取ったとき、着払いの場合は、運送人が航空運送状を荷受人またはその指定代理人に引き渡したときに、支払われるものとする（13条2項）。

1. 3 支払いの担保

荷送人は、未払運賃、料金その他の費用、運送人の立替金のほか、禁制品の輸送・梱包の表示の不備・輸出入書類の不備等、一定の事由に基づき運送人が支払った費用・罰金または運送人が被った損害につき、運送人に保証する（13条4項）。

運送人は貨物に対し留置権を有し、荷送人・荷受人に通知したうえで貨物を競売・任意売却して、運賃等に充当する権利を有する（13条5項）。

1. 4 貨物の事故の場合

すべての運賃・料金等は、貨物の破壊・滅失・紛失・毀損・不着にかかわらず、全額が支払われなければならない（13条8項）。

運送人は、すべての運賃・料金等の支払いがなければ、貨物の破壊・滅失・紛失・毀損に関する損害賠償請求を受け付けない。ただし、貨物全部の不渡しの場合は、運賃等が未払いでも損害賠償請求を受け付ける（13条9項）。

2. 運送人のその他の権利

2. 1 貨物の点検

運送人は、すべての貨物の内容品を点検することができるが、その義務を負うものではない（8条）。

2. 2 経由路線、運送予定等

運送の開始・完了、貨物の引渡しについては、日時を定めない（21条1項）。

運送人は、航空運送状に記載された場合であっても、特定の航空機・特定経路によって貨物を運送し、または特定の運送予定に従い、特定の地点で接続する義務を負うものではない（2項）。

運送人は、運送区間の一部につき、航空運送以外の運送を利用して運送することができる（3項）。

2. 3 運送の取消し

運送人は、運送人の力が及ばない事実（気象状態、天災、不可抗力、内乱、戦争等）、予知・予測できない事実、政府の規則・命令等、一定の事実により、合理的かつ望ましいと考える場合には、予告なしに貨物の運送を取り消し、打ち切り、方向を転じ、延期し、または遅延することができるほか（22条1項）、運賃・料金等の支払請求を荷送人が拒絶した場合、運送を取り消すことができる（2項）。

2. 4 運送中の物品に関する運送人の権利

運送人は、貨物を留置する必要があると判断した場合は、荷送人・荷受人に通知して、荷送人・荷受人の危険および費用の負担において貨物を保管することができ、かつ、荷受人に宛てる前途の運送のために他の運送機関に貨物を引き渡すことができる（23条）。

3. 荷送人の義務

荷送人は、航空運送状作成や運賃・料金の支払い等、すでに述べた義務のほか、以下の義務を負う。

3. 1 価額の申告義務

荷送人は、従価料金が課せられると否とにかかわらず、すべての貨物について航空運送状により価額の申告をしなければならない。この場合において「申告価額なし」も一種の価額の申告とする（7条1項）。

3. 2 梱包・荷印

荷送人は、貨物が通常取扱により完全に運送され、かつ人員や他の財物に危害・損害

を与えることのないように、貨物を梱包しなければならない（9条1項）。

荷送人は、各梱包に、荷送人・荷受人の住所・氏名、梱包を特定するための荷印を明瞭にかつ消えないように記さなければならない（2項）。また、損壊しやすいものや液体を内容品とする場合は、その性質を梱包の外側に明瞭に大書しなければならない（3項）、気温・気圧の高低または急激な変化によって損害を被りやすい貨物は、適切な梱包方法等で十分に保護しなければならない（4項）。

第 10 章 航空貨物利用運送（国内）

清水 真希子

A. 国内航空貨物利用運送事業の概要

1. 国内航空フォワーディング事業の調査の範囲

本章では、国内航空フォワーダーの事業について報告する。

フォワーダーの定義については、外航フォワーディング事業として述べたところを参照されたい（第 8 章 A. 1）。同章で述べたとおり、本実態調査では、調査の現実的な制約のため、フォワーダーの多様な業務のうち、荷主に対して運送人としての責任を負う場合を中心として調査することとし、付随的な業務はこれに関連する範囲で調査をするにとどめた。利用運送事業を行っていないフォワーダーからは回答を得ていないことに留意願いたい。

2. 貨物利用運送事業法の概要

運送責任を負う国内航空フォワーダーに貨物利用運送事業法の適用があることは前章で述べたことと同じである。貨物利用運送事業法の概要については、外航フォワーダーに関して述べたところ（第 8 章 A. 2）を参照されたい。当該箇所に記載した内容が、航空フォワーダーにも基本的にあてはまる。国内航空利用運送事業については、外国人・外国法人等は登録・許可を受けることができない（貨物利用運送事業法 6 条 1 項 5 号、22 条 2 号、35 条、45 条参照）。

国内航空利用運送に関しては、国土交通省は標準約款を作成していないが、モデル約款（「国内利用運送約款」）を作成している。国土交通省の担当者に尋ねたところ、このモデル約款を使用している事業者が多いとのことであり、実際、インターネット上で検索して採取できた約款（4 社分）も、引受制限貨物（16 条）に関し若干の独自規定を置くほかは、国土交通省のモデル約款とほぼ等しい内容であった。

国内航空利用運送事業の登録・許可を受けている事業者数は 64 事業者である（平成 22 年度）¹。

B. 国内航空貨物利用運送事業における取引実態

I. 国内航空貨物利用運送事業に関する調査の概要

一般社団法人日本航空貨物運送協会（JAFA）を通じ、同協会の会員企業（129 社）に

¹ 日本物流団体連合会『数字で見る物流 2012 年版』120 頁。

対して質問票を送付し、国内航空利用運送事業を行っている 6 社より回答を得た。回答企業の資本金額の内訳は、1 億円未満が 1 社、1 億円以上 10 億円未満が 3 社、10 億円以上 100 億円未満が 1 社、200 億円以上が 1 社である。

Ⅱ. 荷主との間の契約について

利用運送を行うフォワーダーは、荷主との間で運送契約を締結して運送人として運送を引き受けるとともに、実運送人（または他の利用運送人）との間で荷主として運送契約を締結する。Ⅱでは、国内航空フォワーダーが荷主との間で締結する契約の内容およびその運用の実態について質問した。

1. 契約の締結

1. 1 基本契約の締結

継続的な荷主との間で基本契約を締結するかという質問に対して、全社（6 社）があると回答した。基本契約締結の相手方となる荷主の種類として、メーカー、農協、元請運送業者、貨物代理店等が挙げられている。貨物の観点から、金属・印刷物・食品を挙げた会社もあった。

基本契約を締結する状況として、荷主の要望による場合や、セキュリティ商品等、契約の締結が必要となる商品の場合を挙げた回答（1 社）、取引規模・取引内容に応じて原則として基本契約を締結することとしているとした回答（1 社）があった。

基本契約の内容としては、受託業務の内容、運賃・料金、支払条件、守秘義務、賠償責任、期限の利益喪失、契約期間・解除規定、適用約款等があるようである。なお、貨物数量の取決めはしないと答えた企業が 1 社あった。

以上の回答からは、どのような場合にどのような相手と基本契約を締結するのかについて、個々の会社の事情を超えた一般化ができるようには思われないが、少なくとも基本契約を締結する実務が広範に存在することは確認できるものと思われる。

1. 2 スポット貨物の運送契約、基本契約の枠内で行われる個々の運送の契約

続いて、スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約がどのような方式で締結されるかについて複数回答式で尋ねた。回答の選択肢は、(ア) 自社約款、(イ) 荷主が作成した契約のひな型、(ウ) 荷主と個別に契約書や覚書等を作成、(エ) その他、である。なお、国内航空貨物利用運送に関しては、国土交通省が作成したモデル約款を自社約款として認可を受けることが広く行われていると推察できることは、既に述べた通りである。

6 社の回答をみると、3 社が自社約款（ただし自社約款の送付は得られなかったので具体的な内容は確認できていない）、4 社が荷主と個別に契約書・覚書等を作成する、という選択肢を選択した（2 社は両選択肢を重複して選択）。そして、その他として「原票契約」

を挙げた企業が1社存在した。

上記の結果によると、スポットの契約または個々の運送契約として、約款による契約と荷主との個別の合意の両方がある様子が見られる。

2. 運送書類等

2. 1 Air Waybill の電子化

航空運送に関する運送書類は一般的に航空運送状 (Air Waybill) である。モデル約款は、荷送人に運送状の作成義務を課し、ただし、荷送人の依頼によりフォワーダー側が運送状の作成を代行することがあるとしている (13条1項2項)。運送状の記載事項は、①貨物の品名、品質、個数、重量または容積、荷造りの種類、②価額、③荷送人および荷受人の氏名または商号、住所、電話番号、④発送地および到着地、⑤運賃・料金等の支払い方法、⑥運送保険契約の締結方を委託するときはその旨、⑦品代金の取立てを委託するときはその旨、⑧運送状の作成地および作成年月日、⑨その他特別の取扱いを要するものはその希望条件、となっている (13条1項)。

質問票では、荷主とフォワーダーとの間、またフォワーダーと航空会社との間で発行される Air Waybill で電子化されているものがあるかについて尋ねた。すべての回答企業 (6社) が、いずれも電子化されているものはないという回答であった。ただし、次の質問に対する回答で、「電子データで宛先や個数等をやり取りする場合」には Air Waybill が発行されないというものが見られた (1社)。

2. 2 AWB が全く発行されない場合

続いて、荷主とフォワーダー、またはフォワーダーと航空会社の間で Air Waybill が全く発行されない場合があるかについて尋ねたところ、6社中5社がそのような場合はないとした。残りの1社は Air Waybill が発行されない場合として、上記の「電子データで宛先や個数等をやり取りする場合」のほか、「市場向け・店舗向けの商材を取り扱う場合」、「荷主の発行する荷札や納品受領書を活用する場合」を挙げた。

これらの回答からは、実務上、おおむねすべての場合に Air Waybill が発行されていることが推察される。Air Waybill 不発行の実務も存在する模様だが、今回の質問票における限定的な回答からはその詳細は明らかとはいえない。

3. 運送人としての契約上の責任について

質問票のこの部分では、運送契約の主要な内容に関して、荷主との間で、約款によらずに契約を締結する場合、または基本契約や特約によって約款の内容を変更・排除する場合の合意の内容について尋ねた。回答企業の自社約款の送付が得られなかったため、以下では、国土交通省のモデル約款を参照しつつ、各社の回答を分析する。

なお、モデル約款はその適用範囲に関する定めとして、当社 (モデル約款を使用する会

社、すなわちフォワーダー)の運送契約はこの運送約款の定めるところによらし、この運送約款に定めがない事項については、法令、当該貨物の運送に関わる航空会社の運送約款、または一般の慣習によると規定している(第2条)。

3. 1 責任期間

モデル約款は、運送は、荷送人から貨物を引き受けたときに始まり、運送状で指定された荷受人に引き渡した時に終わると規定している(7条)。運送人としての責任期間について、これと異なる回答をした会社はなかった。

3. 2 滅失・損傷に対する責任

滅失・損傷・遅延に対する、モデル約款における責任の原則的な規律は以下のとおりである。まずモデル約款は、国内航空貨物利用運送人の責任として、「当社は、当社又はその使用人、その他運送のために使用した者が貨物の受取、集配、積卸、引渡、保管、航空運送事業者の選択、その他運送に関し注意を怠らなかったことを証明しない限り、貨物の滅失、毀損、延着等の事故があった場合には、これによって生じた損害について賠償の責を負います。」(27条)として、滅失・損傷・延着を区別せずに、いわゆる推定された過失責任を定めている。また、「貨物運送状に記載された貨物の個数、荷姿、重量を除き、貨物の内容に関しては、運送状と現品とに相違があった場合でも、当社は、その責任を負いません。」(30条)との規定がある。

質問票では、まず、貨物の滅失・損傷に関して負うことのある契約上の責任について、複数回答式で尋ねた。選択肢は(ア)滅失・損傷については責任を負わない、(イ)故意・重過失の場合にのみ責任を負う、(ウ)有過失の場合に責任を負う、(エ)不可抗力の場合を除いて責任を負う、(オ)原因の如何を問わずに責任を負う、(カ)その他、である。

回答企業6社のうち、(ウ)と(エ)を重複して選択した会社が2社(うち1社は(エ)の方が主であると回答した)、(エ)のみを選択した会社が1社あった。残りの3社は無回答であった。

前述のとおり、多くの企業が使用すると推察されるモデル約款は過失責任を定めている。本質問は、約款によらずに契約を締結する場合や、合意により約款の規定を排除・変更する場合について尋ねており、その他の質問(11(1)(2))に対する回答と総合しても、どの程度の頻度で過失責任と異なる合意をすることがあるか、明確に測ることはできないが、フォワーダーが過失責任より厳しい責任を負う場合が存在することがうかがわれる。

3. 3 遅延に対する責任

続いて、貨物の遅延に対する責任について、3.2と同様の質問をした。上記のとおり、モデル約款では、滅失・損傷と遅延を区別して規定していない(27条)。各社の回答の状況は、3.2と全く同様であり、遅延に関しても上記で述べたのと同様のことがいえる。

3. 4 損害賠償額の算定方法・賠償額の上限

続いての質問は、損害の算定方法や損害額の上限について規定を置くことがあるかについての質問である。この点に関し、モデル約款は、価額の申告があった貨物となかった貨物に区別して規定している(28条)。これによれば、価額の申告があった貨物の賠償額は、①全部滅失の場合は申告価額が限度、②一部滅失または既存の場合は、引渡日における到着地の価格により計算した価額の減少の割合を申告額に乗じた額、③延着の場合は、收受した運賃・料金の総額が限度となる。価額の申告がない貨物については、引渡日または引渡予定日における到着地の価格が1口あたり30万円未満のときは到着地価格を、30万円以上の時は30万円を申告額とみなして、上記に準じた取り扱いをする。

滅失・毀損に関して、損害賠償額の算定方法や損害額の上限について規定を置くことがあるかという問いに対して、6社中4社があると回答した。しかし、具体的内容として1社が「高額美術品・精密機械部品等」としたのを除き、具体的内容の記載がないのが1社、モデル約款と同趣旨であるのが2社であり、約款と異なる合意がなされることがどの程度あるかは必ずしも明らかとはいえない。

遅延に関しても同様に、規定を置くことがあるとしたのが6社中3社であるが、うち1社は具体的内容の記載がなく、2社は約款と同趣旨の回答であったため、約款と異なる合意がなされることがあるか否かは必ずしも明らかとはいえない。

3. 5 高価品・危険品・特殊貨物

モデル約款による貨物引受けの制限は以下のようになっている。第1に、貴重品(貴金属、通貨、美術品・骨董品等を列挙)、生動物、危険品(火薬類、高圧ガス等を列挙)その他の物を列挙して引受制限貨物とし、これらの引受制限貨物、航空会社の引受制限貨物・品目分類運賃適用貨物で、利用航空運送に適さない貨物を引き受けないものとする(16条)。第2に、貨物1個あたりの容積・重量は、航空会社の定める制限の範囲内とする(17条)。第3に、1口の貨物の申告価額が500万円を超える場合は、特約ない限り、貨物の引受をしないことがあるとする(18条)。

また、モデル約款は、1口の貨物の申告価格が30万円を超える場合には、申告価格1万円またはその端数ごとに従価料金として20円を収受するとして、従価料金制をとっている(10条)。

質問票では、高価品、危険品、その他の特殊な貨物について、規定を置く場合があるかを尋ねた。これに対し、おそらく高価品を念頭に置いた回答であると思われるが、荷主の費用で保険をかけたとした回答があった(2社)。うち1社は、運賃は10割増しになり、金庫保管および受渡表による管理を実施するとのことであった。

4. 運送人としての責任の実態について

4. 1 紛争処理の実態

3では荷主との間の契約の内容について尋ねたが、4では、実務上、契約による合意内容と異なる運用がなされているかについて尋ねた。

まず、貨物の滅失・損傷・遅延について、実態として、契約（約款を含む）と異なる処理がなされることがあるかについて尋ねた。選択肢は、(ア)ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる、(イ)ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理されている、(ウ)ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある、(エ)その他、である。

これに対し、回答企業6社中5社が(ウ)を選択、残る1社が(イ)を選択した。

4. 2 貨物の滅失・損傷

4. 2. 1 責任を負わざるを得ない場合

モデル約款は免責事由として、①航空機の運航上の変更によるやむを得ない場合、②同盟罷業もしくは同盟怠業、社会的騒擾、その他の事変または強盗、③貨物の瑕疵、変質、消耗、④荷造りの不完全、包装の破損、外装表示の不備、運送状の表示事項の不完全、その他荷送人の故意または過失、⑤他物との接触、その他航空機内に置いて発生しやすい事故、⑥降雨、降雪、強風、その他悪天候（当社の不注意によらない場合に限る）、⑦運送状の記載事項に関する虚偽の申告、⑧不可抗力による火災、水害等、⑨法令または公権力の発動による運送の差止め、開装、没収、抑留または第三者への引渡し、を規定している（29条）。

ここでは、貨物の滅失・損傷に関し、免責事由にあたる場合など、契約上は責任を負わない場合でも責任を負わざるを得ない場面があるかについて聞いた。あるとしたのは1社のみであり、同社は、荷主との関係継続のため、契約や約款で免責となる場合でも責任を負担せざるを得ないケースがあるとした。

4. 2. 2 契約と異なる損害賠償の算定基準・限度額を超えた損害賠償

続いて、契約に定める損害賠償額の算定基準と異なる基準を用いたり、契約上の責任限度額を超えて損害賠償をすることがあるかについて尋ねた。なお、モデル約款の損害賠償の算定基準・賠償限度額の規定については、既述（3. 4）のとおりである。この質問に対し、上記（4. 2. 1）で「ある」と回答した1社が、「ケースによって異なる。当社に重過失がある場合には相応の対応が求められると考えられる」と回答した。残りの4社は、このような場合がないという回答であり、1社は無回答であった。

4. 3 貨物の遅延

4. 3. 1 責任を負わざるを得ない場合

貨物の遅延についても、契約上は責任を負わない場合でも遅延責任を負わざるを得ない場合があるかについて尋ねた。モデル約款が、遅延についても、滅失・損傷と等しい規律をしていることは前述（3. 2）のとおりである。この質問に対し、1社のみがあると回答した。この会社は上記（4. 2. 1）で「ある」と回答したのと同じ会社で、その理由も4. 2. 1と同じである。

4. 3. 2 責任限度額を超えた損害賠償

貨物の遅延についても、契約上の責任限度額を超えて損害賠償をすることが有るかについて尋ねた。これについても、上記（4. 2. 2）で「ある」と回答したのと同じ会社のみが「ある」と回答した。その具体的場合も、4. 2. 2と同じ回答であった。

4. 4 まとめ

4. 1から、少なくとも一定程度、契約とは異なる紛争処理が行われている実態をうかがうことができる。しかし、4. 2、4. 3で、貨物の滅失・損傷・遅延に関して、契約と異なる責任の負担や損害賠償をすることがあるかという問いに対して、そのようなことがあると回答したのは6社中1社のみである（同社は一貫して「ある」と回答している。残りの4社は一貫して「ない」とし、1社は一貫して無回答であった）。4. 1と、4. 2、4. 3の回答の方向性の乖離からすると、実際に契約と離れた紛争処理が行われることが実際にどの程度あるのか、あるとしてどのような場面で行われるのかについては、明らかとはいえない。

5. その他

5. 1 運送品処分権の行使

5. 1. 1 荷送人による依頼

5. 1では運送品処分権の行使に関する質問をした。モデル約款は、荷送人は、運送状を提示して、①運送の取消、②発送地への返送、③荷受人の変更、④到着地の変更を指図できるものとする（25条1項）。①③④の指図は貨物の発送前、②の指図は荷受人に対する引渡前に行わなければならない（25条2項）。①の場合は、適用運賃・料金の1割相当額を手数料として控除したうえ残額を払い戻し、②の場合は返送に要する運賃・料金等は荷送人の負担となり、④の場合は收受運賃・料金と新区間の運賃・料金との差額を払い戻し、または追徴するとする（26条）。

まず、運送の引受後に、荷送人から、運送の中止・返送・荷受人の変更等を依頼されることがあるかについて尋ねた。「ない」という趣旨の回答はなかったが、「ほとんど発生しない」、「ごく稀」という回答があった（2社）。残りの4社の回答からは発生頻度について

ではわからなかったが、このような指図があることを前提とした回答であった。どのような場合に対応できるかについては、必ずしも明快な回答はなかったが、可能な限り（可能な範囲で）対応するという趣旨の回答が見られた。

5. 1. 2 荷受人による依頼

続いて、荷受人から、配達先の変更、荷受人の変更等を依頼される場合があるかについて尋ねた。モデル約款では荷受人による指図については規定がない。

これについても「ない」とした回答は見られず、「ほとんど発生しない」とした回答が1社であり、残りの回答はこのような依頼があることを前提とした内容であった。

荷送人から依頼を受けた場合の対応としては、荷送人に確認のうえ対応するという回答が見られた（2社）。また、具体的な状況として、「個人宛ての貨物につき、不在がちという理由で勤務先へ配達先の変更の依頼がある場合」、「急ぎのため荷受人が営業所まで貨物の引取りにくる場合」を挙げた回答があった（1社）。もっとも、このような状況においても荷送人への確認が行われるとは考えにくいとも思われ、全回答を総合すると、荷送人による変更の依頼には程度の異なる依頼があるのではないかと（回答から考察するに、配達先の変更と荷受人の変更を同等にとらえるべきではないのではないかと）、あるいは荷主や貨物の特徴によって違いがあるのではないかと（個人宛ての貨物と商業貨物では異なるのではないかと）と推察される。

5. 2 荷受人の確認・貨物の引渡し

5. 2. 1 荷受人の確認方法

モデル約款は、貨物の引渡しの際に、正当な荷受人であることを証明するものの呈示を求め、この場合引渡しを受けた者が正当な荷受人でないことによって生じた損害については、故意・重過失がない限り責任を負わないと規定する（22条）。

質問票では、貨物の引渡しをどのような手続によって行っているか、また、貨物の引渡しの際にどのように荷受人を確認しているかについて尋ねた。送り状記載の名称・住所によって確認（3社）、受領証等へサインや受領印を得る（3社）といった手続が取られているようである。このほか「貨物授受確認伝票」の発行をしたり（1社）、契約先が用意した確認書を使用する（1社）という回答もあった（なおこれらの項目は排他的ではなく、重複して回答した会社があった）。

5. 2. 2 誤渡しの場合の処理

続いて、誤って荷受人以外の者に引渡しをしてしまった場合は、どのように処理がなされるかについて聞いたところ、「基本的には発生しない」とした1社を除き、5社は、誤配先より回収、正規の荷受人に配達するという趣旨の回答であった。このほか荷送人（または荷受人）への連絡・謝罪等に言及した回答が3社あった（各社はこれらの事項を重複し

て回答している)。

5. 2. 3 荷受人の所在不明・受取拒絶

引渡不能貨物について、モデル約款は、荷受人不確知、受領懈怠、受領拒絶の場合につき、①供託、②供託後、相当の期間を定めて荷送人に支持を求めても指示が得られないときは競売、③ただし、腐敗・変質しやすい貨物であって競売手続をとる暇がないときは、公正な第三者の立ち合いのもと任意売却、④腐敗しやすい貨物で荷送人の指示を待つことができないときは、予告なしで廃棄、という処理を規定している(24条1項)。その際の費用はすべて荷送人の負担である(24条3項)。競売代価から未收受の運賃その他の費用を収受することが予定され、競売代価が不足するときは不足額を荷送人に請求し、残額が生じるときは荷送人に返還し、返還できないときは供託することが予定されている(24条4項5項)。

質問票では、荷受人の所在不明・受領拒否の場合の処理について聞いた。荷送人に連絡をして指示を仰ぐという回答が大勢であった(5社)。残る1社は、「伝票の裏にサインを頂き、事務所連絡を入れてその後対応する」という回答であったが、荷送人に連絡して指示を仰ぐという処理と排他的な関係にあるものとは思われない。

5. 3 荷主からのクレーム

5. 3. 1 通常のクレーム期間

モデル約款は、損害賠償請求は、①一部滅失または毀損の場合は、貨物受取の日から7日、②延着の場合は、貨物到着の日から7日、③不着の場合は、その事実を知り、またはその事実を知ることができるはずであった日から14日以内に、文書をもってしなければならないとし、所定の期間内に請求のない場合には賠償責任を負わない、と規定する(31条)。

貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合における、クレームがなされる一般的な期間を尋ねたところ、引渡しの翌日頃ないし2、3日後までとする回答が6社中4社であった。そのほか引渡後1週間まで(1社)とした回答があった(1社は無回答)。引渡後翌日頃までが一般的と回答した会社のうち1社は、中には1、2週間後というケースもあるとしている。

5. 3. 2 もっとも遅いクレーム

続いて、回答者の経験上、もっとも遅くクレームがなされた場合について聞いたところ、1週間後(1社)または1ヶ月後(2社)に開梱したら中身の破損が発覚した、という事例が報告された。時間の経過によって事実確認が困難になるとの問題点を指摘した回答もあった(1社)。2社は無回答であった。

5. 3. 3 クレームについてのまとめ

以上の回答を総合すると、貨物に関するクレームは、引渡から2、3日程度、せいぜい1週間程度までの間になされることが一般的であるが、開梱されずに引渡しから1ヶ月程度経過した後にクレームがなされることがある、という実態があると推察できる。もっとも、この質問では当該クレームがどのように処理されたかまでは回答を得ておらず、ここからは、一定期間経過後のクレームを受理したか、損害賠償を行ったかどうかについてはわからない。

Ⅲ. 受託した運送の実施について

1. 航空機による利用運送の実態について

質問票は、Ⅱでフォワーダーと荷主との間の契約に関する質問をしているが、Ⅲでは、そのようにして受託した運送をどのように実施するかについて焦点をあてている。

国内航空フォワーダーは利用運送人として、実運送人である航空会社と契約を締結することになる。このとき、航空会社との間でどのような契約を締結するかを複数回答式で尋ねた。選択肢は、(ア) 個品運送契約、(イ) 貸切運送契約(チャーター)、(ウ) 相次運送(通し運送状のもと、フォワーダーが一部区間の実運送を引受け、残りの区間を他社に引き継ぐ場合)、(エ) その他、である。

この質問に対する各社の回答は、(ア)(イ)(ウ)を重複して選択した会社(1社)、(ア)(イ)を重複して選択した会社(1社)、(エ)を選択した会社(3社)、無回答(1社)であった。(エ)の具体的な中身としては、貨物取扱代理店契約を挙げたのが2社、業務委託契約を挙げたのが1社である。

以上のように、各社の回答には大きなばらつきがあり、また「その他」として挙げられた契約の具体的内容については把握できていないため、本質問票によっては、フォワーダーと航空会社との間の契約の詳細については十分な内容を明らかにすることはできなかった。

2. 運送に航空機以外を用いる場合について

2. 1 国内航空以外の利用運送

国内航空フォワーダーは、基幹部分となる国内航空運送を利用運送によって行うとともに、前後の集貨配送やその他の付随業務を一貫して行う業者である。質問票では、フォワーダーが受託する国内航空運送以外の運送業務について、まず、その他のモードを利用することがあるかについて、複数回答式で尋ねた。選択肢は、(ア) 他の輸送モードを利用することはない、(イ) 貨物自動車を利用することがある、(ウ) 貨物鉄道を利用することがある、(エ) 海上運送を利用することがある、(エ) その他、である。

全社(6社)が貨物自動車を利用することがあるとし、貨物鉄道(4社)、海上運送(3社)を利用することがあるという回答が得られた。

2. 2 自社が行う実運送

上記で利用運送の実態について尋ねたのに続き、自社が実運送として行っている物について複数回答式で尋ねた。選択肢は、(ア) 自社の貨物自動車による集貨・配送を行っている、(イ) 自社の貨物自動車により国内航空輸送の代替輸送を行う場合がある、(ウ) その他の実運送を行っている、(エ) 実運送は行っていない、である。

これに対し、全社(6社)が(ア)を選択した。(イ)を選択した会社も3社あった。

2. 3 まとめ

以上の回答からすると、国内航空フォワーダーが、自社および他社の貨物自動車を使って航空貨物の集貨・配送等の道路運送業務を行うとともに、鉄道や海上運送も組み合わせて貨物の輸送を実施している様子が見られる。

IV. 代理や仲介の実態について

1. 荷主や下請物流業者との間の契約に代理や仲介が入る場合

フォワーダーは荷主から運送を受託し、自社または航空会社を含む他の物流業者を起用して運送を実施するわけであるが、そのような取引の経路上で代理や仲介が入ることがあるだろうか。

まず、荷主や下請物流業者との間の契約に、他社が代理店または仲介者として入ることがあるかについて尋ねたところ、「ある」としたのが2社、「ない」としたのが4社であった。「ある」とした回答は、具体例として荷主の物流子会社、地場の物流会社を挙げている。ただし、これらの業者が、法的な意味で「代理」「取次」「媒介」の形態で間に入っているのか、法形式上は利用運送という形で入っているのかは、この回答からは必ずしも明らかではないように思われる。

2. 自社が代理・仲介を行う場合

続いて、自社が運送人としての立場ではなく、代理や仲介として間に入るかどうかについて尋ねた。「ある」としたのが3社、「ない」としたのが2社、無回答が1社である。「ある」とした回答は、具体例として、発地・着地での輸送手配を代理店に依頼する、荷主からサード・パーティ・ロジスティクス業務を受けている場合に該当するケースがある、スポットチャーター業務、と回答した。

なお、モデル約款では、航空機の運航の中断・不時着陸が発生した場合や、航空機の運航時刻の変更・欠航・積残し、地上運送における交通渋滞・車両事故等の場合に、他の輸送機関によって運送することがある旨を定め、その場合、フォワーダーは荷送人の代理人として行為をしたものとみなし、当該輸送機関における貨物の取扱いおよび責任については、当該輸送機関の定める運送約款等に従うものとしている(21条1項、2項、6項)。

V. 付随業務について

1. 運送以外の業務で荷主に提供している業務

フォワーダーは、荷主に対して、運送に関連する様々な業務を一貫して提供するところに特徴があるとされる。そこで、複数回答式で、運送以外の業務で荷主に提供している業務について尋ねた。選択肢は、代金の取立て、費用の立替え、貨物の仕分け・梱包・荷造り、荷役、保険手配、検数・検量、検品、保管、在庫管理、出荷手配、流通加工、その他、である。なお、モデル約款は、付随業務として、①運送保険の付保、②品代金の取立て、③荷掛金の立替え、④荷造り、仕分け、および保管、⑤その他通常利用運送事業に付帯する業務、を挙げている（33条）。

各社の回答を俯瞰すると、代金取立ておよび費用の立替えについては、企業によって取扱いに差が見られた（いずれも行う会社が2社、代金取立てのみ行う会社が1社、いずれも行わない会社が3社）。貨物の梱包・荷造りはすべての会社、貨物の仕分けは1社を除いてすべての会社が行っている。荷役・保管・在庫管理・出荷手配・流通加工といった業務は、これらの業務を概ね幅広く行っているのが4社であり、他の2社はほぼ全く行っていない。保険手配、検数・検量、検品といった業務は、企業によって取扱いに差がある（保険手配を行っているのは2社、検数・検量は3社、検品は2社）。

2. 下請業者に委託する業務

続いて、貨物の運送または付随業務に関連して、下請業者に業務を委託する場合があるかを聞いた（ただし他の運送業者に運送を委託する場合は除く）。「ある」としたのは3社である。具体例として、貨物の仕分け・流通加工・倉庫業務・梱包・荷造り等を運送業者や倉庫業者に依頼するとのことであった。残りの2社は「ない」という回答で、1社は無回答であった。

VI. トラブル例

1. 直接の契約相手方以外との紛争解決

VIでは、これまでのところでは網羅できていない紛争に関する諸点について尋ねた。まず、フォワーダーが他の物流業者から運送を下請けし、貨物の滅失・損傷・遅延等の事故が発生した場合に、直接の契約相手方である当該物流業者以外の者（真の荷主等）との間の直接交渉等によって紛争を解決することがあるかについて聞いたところ、「ある」と回答した企業はなかった。

2. 下請業者に対する求償に関する問題

次に、フォワーダーの下請物流業者のもとで貨物の滅失・損傷・遅延その他の事故が発生し、荷主に対して損害を賠償した場合に、法律上、契約上または事実上、下請物流業者やその他の下請業者に対して求償できない場合があるかについて尋ねた。「ある」という

趣旨の回答は1社のみであり、具体例として、下請業者の賠償能力が不足している場合を挙げた。

3. 付随業務の履行に関するトラブル

前記のとおり、フォワーダーは荷主に対して様々な付随業務を提供するところに特徴がある。そのような付随業務の履行に関し、荷主との間でトラブルになることがあるかを尋ねたところ、2社が仕分けミスなどの業務上の作業ミスがトラブルになることがあると回答した。

4. その他のトラブル

最後に、荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるその他のトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題があるかについて尋ねたところ、2社が、コンテナ内における貨物の濡損等、貨物の損傷についてのトラブルを挙げた。これらの回答が、荷主との間で貨物の損傷に関する一般的なトラブルと異なる問題を示唆しているか否かは、必ずしも明らかではない。

VII. 意見・要望

本実態調査または商法（運送契約法制）の改正に関する意見・要望を聞いたところ、1社より「運送業者は、立場上、荷主に対して弱い立場にあり、免責となる場合でも対応せざるを得ない実態がある。運送業者が合理的に荷主と対応できるような内容になることを期待する。」との回答を得た。

C. 補足

モデル約款の規定のうち主要なものは上記の各部分で紹介しているが、質問票の質問項目と直接関係がなく取り上げることのできなかつたその他の規定のうち、重要と思われるものについて、以下で紹介しておきたい。

1. 運賃・料金

運賃・料金の支払時期について、前払いが原則であるが（11条1項）、貨物引渡時に荷受人から収受することについての荷送人の申し出を認めることがある（11条2項）。ただし、物品の価額が運賃・料金等より低額のもの、または物品の性質が荷受人払いに適さないものについては、荷受人払いの取扱いをしない（同項ただし書き）。

貨物の全部または一部が、天災その他のやむを得ない事由またはフォワーダーの責めに帰すべき事由により滅失したときは、運賃・料金等は請求せず、既払金については払戻し

を行う（12条1項）。これに対し、貨物の全部または一部が、その性質・瑕疵または荷送人の責めに帰すべき事由によって滅失したときは、運賃・料金等の全額を収受する（12条2項）。

フォワーダーは、貨物に関し受け取るべき運賃・料金等の支払いが行われない場合は、貨物の引渡しを拒絶することがある（23条1項）。また、商人である荷送人が、その営業のため締結した運送契約について、運賃・料金等を所定期日までに支払わなかったときは、当該荷送人との運送契約によって占有する荷送人の貨物の引渡しをしないことがある（23条2項）。

2. 荷送人の義務

荷送人が運送状の作成義務を負うのは前記（Ⅱ2. 1）のとおりである。フォワーダーが運送状の記載事項について疑いがあると認めたとき、または貨物引受後に品名相違の疑いがあると認めたときは、荷送人または第三者の立会いを求めて貨物を点検することがある（14条）。

荷送人は、貨物の性質、重量、容積および運送距離等に応じて、運送に耐えかつ他の貨物に損害を与えないように荷造りしなければならない（19条）。また、荷送人は、貨物の外装または荷札に、①荷送人および荷受人の氏名または商号、住所、電話番号、②品名、③個数、④その他運送の取扱いに必要な事項、を表示しなければならない（20条）。

荷送人の故意・過失、または約款およびこれに基づいて定められる規定を守らないことにより、フォワーダーに損害が生じたときは、荷送人は損害相当額の賠償金を支払わなければならない（32条）。

第 2 部 旅客運送

第1章 旅客自動車運送（バス）

杉本 亘雄

A. 旅客自動車運送事業（バス事業）の概要

I. バス事業の特徴

1. 事業形態

我が国におけるバス事業の形態は様々であるが、法的区分に従えば、一般路線バス、高速乗合バス、乗合タクシーといった乗合旅客を自動車で運送する「乗合バス」（一般乗合旅客自動車運送事業）と、一個の契約により定員 11 名以上の自動車を貸し切って旅客を運送する「貸切バス」（一般貸切旅客自動車運送事業）の二つの事業形態が存在する¹。なお、スクールバスや従業員の送迎用バスのように、特定の者の需要に応じ一定の範囲の旅客を運送する事業形態（特定旅客自動車運送事業）や、過疎地域などで NPO 法人などが実施することが認められている自家用自動車による運送形態（自家用有償旅客運送）もあるが、これらは本章の対象とはしていない。

2. 事業者数

国土交通省の統計²によれば、我が国におけるバス事業者数³並びに車両数及び輸送人員⁴は、以下の表のとおりであり、1955 年に統計を取り始めて以降、公営のバス会社はわずかず減少傾向にある。民営のバス事業者数は年ごとに増加してきている。このように事業者数は漸増する一方で、少子高齢化や地方の過疎化進行等により需要は減退していることから、競争は激化しており、価格・コストが重視されることによる安全性の軽視、労働条件の悪化等が問題視されるようになっている⁵。

¹ 道路運送法上、一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス）は、路線定期運行、路線不定期運行及びそれ以外の区域運送の 3 つの態様に分類されている（道路運送法施行規則 3 条）。

² http://www.mlit.go.jp/statistics/details/jidosha_list.html

³ <http://www.mlit.go.jp/common/000117167.pdf>

⁴ <http://www.mlit.go.jp/common/000117169.pdf>

⁵ 日本バス協会「日本のバス事業 2012」参照（http://www.bus.or.jp/about/pdf/h23_busjigyo.pdf）。

乗合バスの事業者数・車両数・輸送人員推移（事業者数と車両数は各年3月末現在）

	事業者数			車両数	輸送人員
	公営	民営	計		
2001年	45	406	451	58,272 両	4,633 百万人
2002年	45	440	485	58,801 両	4,502 百万人
2003年	45	466	511	58,335 両	4,448 百万人
2004年	39	477	516	58,119 両	4,336 百万人
2005年	39	474	513	58,430 両	4,244 百万人
2006年 ⁶	38	1,049	1,087	58,252 両	4,267 百万人
2007年	38	1,147	1,185	59,313 両	4,264 百万人
2008年	36	1,311	1,347	58,944 両	4,304 百万人
2009年	35	1,414	1,453	58,793 両	4,118 百万人
2010年	35	1,605	1,640	—	—

貸切バスの事業者数・車両数・輸送人員推移

	事業者数			車両数	輸送人員
	公営	民営	計		
2001年	43	3,238	3,281	39,806 両	261 百万人
2002年	43	3,478	3,521	41,115 両	272 百万人
2003年	40	3,541	3,581	42,718 両	278 百万人
2004年	35	3,708	3,743	44,685 両	291 百万人
2005年	33	3,890	3,923	45,625 両	302 百万人
2006年	30	4,080	4,110	45,668 両	296 百万人
2007年	33	4,126	4,159	44,832 両	296 百万人
2008年	30	4,166	4,196	45,758 両	303 百万人
2009年	29	4,363	4,392	46,676 両	299 百万人
2010年	29	4,463	4,492	—	—

出所：一般社団法人日本自動車会議所『数字でみる自動車 2012』のデータにより筆者が作成（注：2006年以降の乗合バスの事業者数については、2006年の道路運送法改正に従い乗合バスとみなされた乗合タクシー等の事業者を含むが、車両数及び輸送人員についてはこれらの事業者のデータは含まれない）。

⁶ 乗合バスの事業者数については、2006年の道路運送法改正に従い乗合バスとみなされた乗合タクシー等の事業者を含むが、車両数及び輸送人員についてはこれらのデータは含まれない。

3. 事業規模

バス事業者の規模は大小様々であるが、中小零細の事業者がその大半を占める。すなわち、2009年3月末時点の統計(一般社団法人日本自動車会議所『数字でみる自動車 2012』)では、資本金規模別でみた場合、乗合バスの民営事業者全体の約91.6%が資本金1億円以下の中小企業であり、全体の50%弱が資本金1,000万円以下の企業又は個人によって占められている。また、貸切バスも同様であり、民営事業者全体の50%弱が資本金1,000万円以下の企業又は個人であり、資本金5,000万円を超える企業は民営事業者全体の10.8%のみである。

次に、車両数の規模でみた場合、乗合バスでは、10両以下が事業者全体の約63.1%を占める一方、100台超保有する事業者も約10.6%存在し、大手バス事業者の中には、2,000台近く保有する企業も複数存在する。一方、貸切バスでは、10両以下が約72%を占め、100台以上保有する事業者はわずか19事業者(約0.5%)のみである。従業員の規模は、車両保有台数と類似しており、2,000人以上の従業員を雇用する乗合バス事業者がいる一方で、乗合バスの事業者全体の約50.6%が、また貸切バスの事業者全体の約56.1%が、従業員10名以下の零細事業者である。

II. 事業法による規律の概要

1. バス事業を規律する事業法

自動車を使用する旅客運送人は、道路運送法(昭和26年法律第183号)及び同法に基づき国土交通省令で定める旅客自動車運送事業運輸規則(昭和31年運輸省令第44号。以下「自運規則」という。)による行政監督規制を受ける。

道路運送法では、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業(旅客自動車運送事業)のうち、スクールバスのように特定の者の需要に応じ一定の範囲の旅客を運送するものを「特定旅客自動車運送事業」、それ以外のものを「一般旅客自動車運送事業」とそれぞれ定義し、この一般旅客自動車運送事業を、乗合バス、路線バス、高速バス、乗合タクシー⁷のように乗合旅客を運送する「一般乗合旅客自動車運送事業」(乗合バス事業)、1個の契約により乗員定員11名以上の自動車を貸し切って旅客を運送する「一

⁷ 2006年の道路運送法の改正以前は、乗合バス事業(一般乗合旅客自動車運送事業)は、「路線を定めて定期に運行する自動車により乗合旅客を運送する一般旅客自動車運送事業」と定義されており、定期定路線でないものは、貸切バス事業あるいはタクシー・ハイヤー事業に該当するものとされていたため、不定期又は不定路線で乗合類似の自動車旅客運送をするには、貸切バス事業の許可を得た上でさらに乗合運送の許可を得る必要があった。これが2006年の法改正によって、定期定路線の要件が削除されたため、定時定路線でなくても、貸切バス事業及びタクシー・ハイヤー事業に該当しないものは、乗合バス事業に該当することになった。なお、経過措置により、従前乗合運送の許可を得ていた事業者は、改正後道路運送法上の乗合運送の許可又は乗合バス事業の許可を受けているものとみなされた。道路運送法令研究会編『Q&A改正道路運送法の解説』2頁以下(ぎょうせい、2000年)参照

般貸切旅客自動車運送事業」(貸切バス事業)⁸及び乗員定員 11 名未満の自動車による一般乗用旅客自動車運送事業(ハイヤー・タクシー事業)に分類して(同法 2 条 3 項、3 条、同法施行規則(昭和 26 年運輸省令第 75 号)3 条の 2)、事業開始にはそれぞれの種別ごとに国土交通大臣の許可を得なければならないものとしている(同法 4 条)。また、事業計画の変更(同法 15 条)や運送事業の管理の委託及び受託(同法 35 条)、事業の譲渡・譲受(同法 36 条)などには国土交通大臣の許認可が必要であり、路線定期運行を行う乗合バスの運行計画の設定・変更(同法 15 条の 3)、安全管理規定の設定・変更(同法 22 条の 2 第 1 項)、安全統括管理者の選解任(同条 5 項)、運行管理者の選解任(同法 23 条 3 項)、事故の発生(同法 29 条)、事業の休廃止(同法 38 条)などについては国土交通大臣への事前又は事後の届出が必要とされている。また、国土交通大臣は旅客の利便その他の公共の福祉を阻害している事実があると認めるときは、事業計画の変更、運送約款の変更、自動車その他の輸送施設の改善を命ずることができる(同法 31 条)。

2. 約款に関する規律

道路運送法は、一般旅客自動車運送事業者に運送約款の制定を義務付けており、またその運送約款については国土交通大臣の認可を受けなければならないものとしている(同法 11 条 1 項)⁹。また同法は、標準運送約款制度をとっている。すなわち、国土交通大臣が一般旅客自動車運送事業の種別に応じて標準運送約款を定めて公示した場合(これを変更して公示した場合を含む。)において、当該事業を経営する者が、標準運送約款と同一の運送約款を定め、又は現に定めている運送約款を標準運送約款と同一のものに変更したときは、その運送約款については、認可を受けたものとみなされる(同条 3 項)¹⁰。現在、一般乗合旅客自動車運送事業標準運送約款及び一般貸切旅客自動車運送事業標準運送約款(昭和 62 年 1 月 23 日運輸省告示第 49 号、平成 24 年 7 月 31 日最終改正。以下「標準約

⁸ 旅行業者が貸切バス事業者からバスをチャーターして定時定路線で運行する高速ツアーバスという事業形態も存在しており、2008 年度には全国で約 1 億 1000 万人を輸送する規模にまで拡大していた。しかし、多数の法令違反や安全運行への懸念、運転手の劣悪な労働環境などが指摘されるとともに、かかる高速ツアーバスは、実質的には乗合旅客を対象とした乗合バス事業であり、乗合バス事業として国土交通大臣から許可を受けるべきではないかとの問題が指摘されており、2012 年 4 月に発生した関越自動車道における高速ツアーバス事故を踏まえ、かかる高速ツアーバスの事業形態は、乗合バス事業の規制の下に移行されることになった。日本バス協会・前掲注(5)、国土交通省発表資料

(http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000123.html)、総務省「貸切バスの安全確保対策に関する行政評価・監視結果に基づく勧告」(http://www.soumu.go.jp/menu_news/s-news/34390_1.html)参照。

⁹ 運送約款の必要的記載事項は、①事業の種別、②運賃及び料金の收受又は払戻しに関する事項、③運送の引受けに関する事項、④運送責任の始期及び終期、⑤免責に関する事項、⑥損害賠償に関する事項、⑦その他運送約款の内容として必要な事項である(道路運送法施行規則 12 条)。

¹⁰ もっとも、バス事業については、標準約款制度導入後もしばらくの間運輸省による告示はなされず、各バス事業者は、行政指導のもと、自動車局長通達として出されていた約款例に倣った運送約款を定め、運輸大臣の認可をとっていた。その後、ハイヤー・タクシー事業に後れて、1987 年に、運輸省によって、現在の標準約款が告示され、多くのバス事業者が、道路運送法 11 条 1 項に従って同標準約款を採用するようになった。小島孝「旅客自動車運送契約」『現代契約法体系第 7 巻サービス・労務供給契約』20 頁(有斐閣、1984 年)。

款」という。)が公示されている。

また、一般旅客自動車運送事業者は、運賃及び料金並びに運送約款を営業所に公示した後でなければ、これを実施してはならないものとされている（自運規則 4 条 1 項）。

3. 運賃・料金に関する規制

乗合バスの運賃及び料金には上限認可制がとられている（道路運送法 9 条）¹¹。一方、貸切バスについては、事前届出制となっている（同法 9 条の 2 第 1 項）。

現在では、ハイヤー・タクシー事業のような供給輸送力の緊急調整地域の指定制度（同法 8 条）はないが、国土交通大臣は、他の一般旅客自動車運送事業者との間で不当な競争を引き起こすおそれがあるなど一定の事由があると認めるとき、バス事業者に対して、期限を定めてその運賃等又は運賃若しくは料金の変更を命じることができる（同法 9 条 6 項、9 条の 2 第 2 項）。また、一般旅客自動車運送事業では、收受した運賃又は料金の旅客への割戻しは禁止されている（同法 10 条）。

B. バス事業の約款の分析

I. バス事業に関する調査の概要

1. 約款の収集

バス事業の調査にあたっては、竹内健蔵教授（東京女子大学）へのヒアリングを実施した上で、公営・民営の別、業種の別、事業規模等において均等になるように選択した計 52 社のバス事業者からの運送約款の収集を試みた。その結果、ウェブサイト上で公開されていた 9 社及び運送約款の送付依頼に応じて頂いた 16 社、合計 25 社の運送約款の整備状況を確認することができた¹²。その結果は次の表のとおりである。

	標準約款を 採用	独自の運送 約款を採用	不明 ¹³	営業なし	合計
乗合バス事業	9 社	14 社	1 社	1 社	25 社
貸切バス事業	18 社	4 社	2 社	1 社	

結果から読み取れる傾向としては、貸切バス事業では標準約款を採用する企業が多い一方で、乗合バス事業では標準約款を採用せずに独自の運送約款が作成されていることが多

¹¹ 旅客の利益に及ぼす影響が比較的小さいものとして国土交通省令で定める運賃及び料金（特別座席料金その他の車両の特別な設備の利用についての料金及び手回品料金）については、事前の届出のみで足りる（道路運送法 9 条 1 項括弧書、同条 5 項、同法施行規則 10 条 2 項）。

¹² 結果的にも、地域的なばらつきもなく、大企業から地方の中小バス事業者、公営バス事業者まで幅広く約款を収集できたように思われる。

¹³ 貸切・乗合のうち一方について確認がとれなかったもの。

い。これは、乗合バス事業においては、路線の長短や沿線の地理的社会的状況に応じて各事業者の営業状態が異なっており、それが運送約款にも反映されているからであると思われる¹⁴。

2. 標準約款との異同

乗合バスについて標準約款を採用していない 14 社の運送約款を標準約款と比較検討したところ、いずれも条名・内容ともに標準約款とほぼ同一であり、わずかに認められる差異も、乗車券類の種類や発売場所、払戻し額といった実務的取扱いの違いからくるものがほとんどであり、基本的な権利義務関係はほぼ同じであった。

また、貸切バスについても、標準約款を採用していない 4 社の運送約款を標準約款と比較検討したが、些細な表現の違いや料金体系の違いからくる形式的かつ軽微な差異がほとんどであり、標準約款とほぼ同一の内容であった。

よって、以下、運送約款の内容の分析については基本的に標準約款について述べることとし、標準約款を採用していないバス事業者の運送約款については、標準約款との間に特筆すべき差異が認められる場合のみ言及する。

3. 乗合バスと貸切バスの標準約款の異同

乗合バスの標準約款は 64 条まで、貸切バスの標準約款は 26 条まであり、前者のほうが後者の 2 倍以上の数の条文を有する。また、貸切バスの運送約款の規定の多くは、乗合バスの運送約款と共通する一方で、乗合バスの運送約款には、貸切バスの運送約款にはない、複数の種類の乗車券の効力・取扱いに関する規定、途中下車・乗越しに関する規定、整理券に関する規定、運賃に関する規定、運賃の払戻しに関する規定、運行中止に関する規定、手回り品に関する規定、荷物運送に関する規定、連絡運輸・共通乗車に関する規定がある。これは、不特定多数の旅客を定型的・画一的に処理する必要性及び停留所を経由して特定の時間に特定の経路を輸送するという乗合バスの運送形態の特殊性からくるものであると考えられる。

II. 約款の分析

1. 約款等の適用関係

バス事業は、道路運送法及び自運規則の行政監督的規律を受けるため、バス事業の運送約款は、これらに抵触しない範囲で、バス事業者と旅客の権利義務の内容を定めている。

この点、バス事業の運送約款は、「運送契約は、この運送約款の定めるところにより、この運送約款に定めのない事項については、法令の定めるところ又は一般の慣習によ」る、「運送約款の趣旨、法令及び一般の慣習に反しない範囲でこの運送約款の一部条項について特約に応じたときは、当該条項の定めにかかわらず、その特約によ」る、としている（乗

¹⁴ 小島・前掲注(10) 20頁参照。

合バス標準約款 1 条、貸切バス標準約款 1 条)。従って、この運送約款の規定によれば、特約、運送約款、法令・慣習の優先順位で旅客との権利義務関係に適用されることになるが、特約は、法令・慣習に反しない限りにおいてのみ成立することになる。

2. 契約の締結

2. 1 契約の成立時期、要件

運送契約は、本来、諾成・不要式の契約であるが¹⁵、貸切バスの運送約款は、①バス事業者は運送契約の申込みを引き受けた後に運賃及び料金の支払いを求める（貸切バス標準約款 6 条 1 項）¹⁶、②運賃及び料金の 20%以上が支払われたときに乗車券を契約責任者に交付する（同条 2 項）、③原則として配車の前日まで残額の請求を行う（同約款 13 条）、としたうえで、④運送契約の成立時期を、乗車券を契約責任者に交付したときと定めている（同約款 6 条 4 項）¹⁷。

一方、乗合バスの運送約款には、契約の成立時期に関する特別の定めはなく、乗車券交付時、乗車時、それ以外のいずれの時点で契約が成立しているかは運送約款上明らかとされていない。

2. 2 運送の引受義務、拒絶事由等

乗合バスについては、運送約款によらない申込みであるなど一定の場合を除いて、引受義務が課せられている（道路運送法 13 条、自運規則 13 条）。また、急病人を運送する場合その他正当な理由がある場合を除いては、運送の申込みを受けた順序で旅客運送をしなければならない（同法 14 条）。

乗合バスの運送約款も、運送の引受け及び継続を拒否できる事由を列挙し¹⁸、それ以外の場合は運送を引き受ける旨定めている（乗合バス標準約款 3 条、4 条、5 条）。これは貸

¹⁵ バス事業を含めた旅客運送は一般に請負契約（民法 632 条）の一種であると解されている（近藤光男『商法総則・商行為法 第 4 版補訂版』236 頁（有斐閣、2005 年）など）。

¹⁶ 自運規則 7 条の 2 は貸切バス事業者に運行の開始・終了地点とその日時、運賃・料金の額などを記載した運送引受書の交付を義務付けている。

¹⁷ もっとも、実際には、貸切バスの運行の際に乗車券が交付されるとは限らず、乗車券がなくとも運送契約は成立していると解すべき場合が多いのではないと思われる（小島・前掲注(10)3 頁参照）。

¹⁸ 道路運送法及び運送約款上拒否事由とされているのは次の事由である。また、乗合バスの運送約款では、天災その他やむを得ない事由による運送上の支障がある場合については、運送を制限することもあるとされている（乗合バス標準約款 5 条）。(1)当該運送の申込みがこの運送約款によらないものであるとき、(2)当該運送に適する設備がないとき、(3)当該運送に関し、申込者から特別な負担を求められたとき、(4)当該運送が法令の規定又は公の秩序若しくは善良の風俗に反するものであるとき、(5)天災その他やむを得ない事由による運送上の支障があるとき、(6)旅客が乗務員の旅客自動車運送事業運輸規則の規定に基づいて行う措置に従わないとき、(7)旅客が旅客自動車運送事業運輸規則の規定により持込みを禁止された物品を携帯しているとき、(8)旅客が 45 条 3 項又は 4 項の規定により持込みを拒絶された物品を携帯しているとき、(9)旅客が泥酔した者又は不潔な服装をした者、監護者に伴われていない小児等であって、他の旅客の迷惑となるおそれのあるとき、(10)旅客が付添人を伴わない重病者であるとき、(11)旅客が感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律による一類感染症、二類感染症、新型インフルエンザ等感染症若しくは指定感染症（入院を必要とするものに限る。）の患者（これらの患者とみなされる者を含む。）又は新感染症の所見のある者であるとき。

切バスの運送約款も同様である（貸切バス標準約款 3 条、4 条）。

また、乗合バスの運送約款においては、手荷物の運送についても、一定の重量・容積・長さを超えるあるいは危険品に該当するなどの事由がない限り、一定の範囲の個数まで運送を引受ける旨の規定がある（乗合バス標準約款 47 条 1 項、49 条）。一方、小荷物の運送は特約により引き受けるものとしている（同約款 47 条 2 項）。

3. 運送人の義務・責任

3. 1 運送する義務

乗合バスにおいては営業所等への掲示、貸切バスにおいては引受書への記載によって、それぞれ運行系統や発着区間、発着時間等の基本的な運送の内容は特定されることになる（自運規則 5 条、7 条の 2）。よって、運送契約が成立した場合、特約がない限り、運送人はこれらの内容に従って、旅客を運送する義務を負うことになる。特に乗合バスの早発は法令上禁止されている（自運規則 12 条）。

3. 2 損害賠償の責任原因と免責事由

3. 2. 1 旅客の生命又は身体に関する損害

乗合バスの運送約款 54 条 1 項（貸切バスの運送約款 20 条 1 項も同様）は、

「当社は、当社の自動車(委託する場合にあっては、委託を受けた者の自動車を含む。)の運行によって、旅客の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任じます。ただし、当社及び当社の係員が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、当該旅客又は当社の係員以外の第三者に故意又は過失のあつたこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかつたことを証明したときは、この限りではありません。」

2 項は、

「当社の旅客に対する責任は、その損害が車内において、又は旅客の乗降中に生じた場合に限ります。」

と規定する。これは、自動車の運行によって、車内・乗降中に生じた、旅客の生命又は身体に関する損害について、運送人の責任を商法 590 条 1 項の責任「旅客ノ運送人ハ自己又ハ其使用人カ運送ニ関シ注意ヲ怠ラサリシコトヲ証明スルニ非サレハ旅客カ運送ノ為メニ受ケタル損害ヲ賠償スル責ヲ免ルルコトヲ得ス」より加重するものであるといえる。

そして、55 条（貸切バスの運送約款 21 条も同様）は、

「当社は、前条の規定によるほか、その運送に関し旅客が受けた損害を賠償する責に任じます。ただし、当社及び当社の係員が運送に関し注意を怠らなかつたことを証明したときは、この限りではありません。」

と規定しており、これは商法 590 条 1 項と同水準の過失責任を規定しているといえる。生命・身体の損害以外の損害について規定したものであるが、責任の原因は「運送に関し」

と上記 54 条より範囲が広い。また、「当社の旅客に対する責任」について定めた 54 条 2 項の責任の場所的範囲の制限が、この 55 条の責任にも及ぶかは運送約款上明らかではない。

なお、旅客の生命又は身体に関する損害の責任に関しては、バス事業者は、かかる損害を賠償するための措置を講じること、具体的には、国土交通省令の定めに従った内容の損害賠償責任保険（又は共済契約）への加入が義務付けられている（運輸規則 19 条の 2、平成 17 年国土交通省告示第 503 号）。

3. 2. 2 手荷物に関する損害

商法上、運送人は、旅客から引渡しを受けた手荷物については、有償・無償にかかわらず、物品の運送人と同一の責任（商法 577 条以下）を負うものとされ（同法 591 条）、引渡しを受けない手荷物に関しては、通常の過失責任を負うものとされている（同法 592 条）。

乗合バスの運送約款には、手荷物や運送を引受けた荷物に関する規定が置かれている¹⁹。旅客が携帯して持ち込むことが許容される手回り品の滅失・毀損については、過失責任が問われ（乗合バス標準約款 56 条）²⁰、一方、運送を引き受けた手荷物の滅失・毀損については、運送人又はその係員が荷物の受取、引渡し、保管及び運送に関して注意を怠らなかつたことを証明したときに限り免責されるものとしている（同約款 57 条 1 項）。さらに、貨幣、有価証券その他の高価品については、旅客がその種類及び価格を申告しない限り運送人は損害賠償の責に任じられない（同約款 57 条 2 項）。これらは、商法 591 条及び 592 条の定めるところと同水準の責任といえる。

この点、乗合バスの運送約款は、託送手荷物の責任の範囲に関して特別な規定を設けている。すなわち、荷主に対する責任は荷物の引渡しを受けたときから荷主に引渡したときまでであるところ（乗合バス標準約款 57 条 3 項）、乗合バスの託送手荷物の運送にあたっては、荷物切符が交付される（乗合バス標準約款 51 条）²¹。そして、運送人の義務としては、着地最寄りの営業所又は運送人指定の場所において荷物切符と引き換えに引き渡すことであり²²、乗合バス事業者は、荷物切符の持参人が荷受人であるかどうかを確かめる責は負わないものとされている（乗合バス標準約款 52 条 1 項）。切符がない場合には、引渡しを請求する者のほうで自身が正当な荷受人であることを証明しなければならない（同条 2 項）。到着から 1 週間以上経過した荷物については荷送人への通知の後、供託することになる（乗合バス標準約款 53 条。商法 591 条 2 項参照）。

¹⁹ 有料手回品、託送手荷物の規定を設けていないバス事業者が 1 社あった。おそらく荷物運送サービスを提供していないか、別の約款を設けているものと思われる。

²⁰ 債務不履行の過失は推定されるとするのが判例・通説の見解であるが、運送人が引渡しを受けず、旅客が保管について責任を負うべき手回り品について同じことが言えるかは疑問がある。法が商法 591 条と商法 592 条を書き分けていることからみても、商法 592 条は、文言どおり、旅客の側で過失を主張・立証しなければならないと解すべきではないか。

²¹ 自運規則 11 条 1 項は、特約がある場合を除いて荷物切符の交付を義務付けている。

²² 自運規則 11 条 2 項は、荷物切符と引き換えでなければ荷物を引き渡してはならないものとしている。

貸切バスの運送約款には、手荷物に関する規定はない。従って、別段の規則又は特約がない場合には、商法の規定に従い、運送に関して旅客が受けた損害を賠償することになる。

3. 2. 3 運行不能・遅延に関する損害

貸切バスの運送約款においては、天災その他の事由により輸送の安全の確保に支障が生じるおそれがあるときには、運行行程の変更、一時待機、運行の中止そのほかの措置を講じることができるものとされている（貸切バス標準約款 18 条）。かかる場合には運賃等は精算されるが（同約款 19 条）、損害賠償責任については免責される旨の規定がある（同約款 22 条）。

一方、乗合バスの運送約款は、運送契約成立後の運行中止の事由を明確に定めてはおらず（やむを得ない事由によって運送上の支障がある場合に乗車券の発売等が制限されることはある。乗合バス標準約款 5 条参照）、バス事業者が運行を中止した際の取扱いのみを定めている。具体的には、乗車している旅客については（途中下車後乗車できなくなった場合にも準用される）、旅客の選択により、差額の払戻し又は払戻しを受けることのできる証票の発行、前途区間乗車できる証票の発行、乗車停留所までの無賃送還がなされることを規定している（乗合バス標準約款 39 条 1 項、2 項。但し定期乗車券については無賃送還のみ）。そして、運行中止の際に乗車していない旅客に対しては、運送約款の定めに従って、乗車券の交付や、運賃等の払戻し、通用期間の延長の対応をすることとなっている（同約款 40 条 1 項）。但し、運送人が代替手段などをもって前途運送を継続した場合や、運行中止に責のある旅客に対しては、かかる取扱いはなされない（同約款 39 条 3 項、40 条 2 項）。

3. 3 運送人の責任の始期と終期

前述のとおり、運送約款上、旅客の生命又は身体に関する損害についての責任は、乗車から下車ではなく、「車内」及び「乗降中」に限定されている（乗合バス標準約款 54 条 2 項）。従って、運送約款上は、休憩のために一時的に下車している間に起きた際事故の責任は排除されることになる。また、前述のとおり、乗合バスの運送約款では、荷主に対する責任は荷物の引渡しを受けたときから荷主に引渡したときまでとされている（乗合バス標準約款 57 条 3 項）。

3. 4 高価品に関する規律

前述のとおり、商法上、運送人は、旅客から引渡しを受けた手荷物については、物品の運送人の責任（商法 577 条以下）を負うため（同法 591 条 1 項）、高価品に関する商法 578 条も、旅客が運送人に引き渡した手荷物に適用されることになる。

乗合バスの運送約款でも、貨幣、有価証券その他の高価品については、旅客がその種類及び価格を明告しない限り運送人は損害賠償の責に任じられないとの規定を置いている（57 条 2 項）。一方、貸切バスの運送約款には高価品に関する規定はないため、商法の規

定に従うことになる。

4. 旅客の義務・責任

4. 1 運賃の支払い・乗車券類の所持等

運送約款では、乗車券の購入・所持と、呈示を求められた場合にこれに応じる義務が旅客に課せられている（乗合バス標準約款 6 条、14 条、貸切バス標準約款 8 条 1 項、2 項）。これは、道路運送法上の義務でもある（同法 28 条 2 項）。また、乗合バスの運送約款では、運送の終了や乗車券類の無効により乗車券類の回収・引渡に応じる義務も規定されている（乗合バス標準約款 19 条）。さらに、ワンマン運行の系統において運賃及び料金收受の都合上車内で整理券が発行された場合は、整理券の所持も義務付けられており（乗合バス標準約款 21 条 1 項、2 項）、これを所持しない場合や下車時に引渡しを拒んだ場合において、乗車した停留場がわからないときは、始発の停留所から乗車したものとみなされる（同条 3 項）。

4. 2 危険品に関する責任

乗合バスの運送約款においては、旅客は、運送約款が定める一定の重量・容積・長さの範囲の物品を無料で手回り品として持ち込むことができ（乗合バス標準約款 43 条）、またこれを超えるものであっても、一定の重要・容積・長さの範囲を超えず、他の乗客の迷惑となるおそれのない物品であれば、有料で手回り品として持ち込むことができる（同約款 44 条）²³。

しかし、旅客は、自運規則 52 条の規定により持込みを禁止された物品（火薬類、死体、動物、他の旅客の迷惑となるおそれのあるもの、車室を著しく汚損するおそれのあるものなど）を持ち込むことはできない（乗合バス標準約款 45 条 1 項）²⁴。かかる危険品の持込みは、運送引受拒絶事由でもある（乗合バス標準約款 4 条(7)）。

また、この持込制限の実効性を確保するために、乗合バスの運送約款には、危険品かどうか識別が困難である場合において、手回品の内容の明示を求めることがあること、求めに応じない旅客に対しては持込を拒絶することがあること、識別が困難であるときに旅客が相当の証明をしない限り持込みを拒絶することがあること、が定められている（乗合バス標準約款 45 条 2 項乃至 4 項）。

4. 3 旅客の損害賠償責任

運送約款には、旅客の故意若しくは過失により又は旅客が法令若しくは運送約款の規定

²³ 有料手回り品及び託送手荷物に関する規定のない運送約款を使用しているバス事業者が 1 社あった。

²⁴ 乗合バスへの危険品の持込は、道路運送法上も、旅客の禁止行為として定められている（同法 28 条 1 項）。また、乗合バス事業者が危険物等を旅客運送に付随して輸送することは法令により禁止されている（自運規則 14 条 1 項）。他の旅客自動車運送事業者も、旅客が現存する事業用自動車で危険品を運搬することは禁止されている（同条 2 項）。

を守らないことにより運送人に生じた損害の賠償責任が定められている（乗合バス標準約款 59 条、貸切バス標準約款 23 条）。

4. 4 不正乗車・増運賃・増料金

乗合バスの運送約款では、無札、不正乗車など一定の事由に対して、乗車区間に対応する旅客運賃等に加えこれと同額の増運賃等の支払いを求めるものとされている（乗合バス標準約款 27 条）。乗車停留所が不明の場合は、始発の停留所から乗車したものとみなして運賃が計算される（定期乗車券については毎日 2 回乗車したものとみなすなどの規定がある）。かかる増運賃等については、道路運送法上も同趣旨の定めがある（同法 28 条 3 項）。

貸切バスの運送約款には増運賃等の定めはない。

4. 5 車内の秩序維持

道路運送法上、乗合バスの乗客は、危険品の持込のほか、走行中の自動車内でみだりに自動車の運転者に話しかけること、その他国土交通省令で定める行為をしてはならないものとされている（同法 28 条 1 項、自運規則 53 条）²⁵。運送約款上も、旅客は、運転者、車掌その他の係員が運送の安全の確保と車内秩序の維持のために行う職務上の指示に従わなければならないとされている（乗合バス標準約款 2 条、貸切バス約款 2 条 1 項）。

5. 他の運送人等との関係

5. 1 連絡運輸

乗合バスの運送約款には、連絡運輸に係る乗車券（連絡乗車券）に関する規定がある他、連絡運輸に係る約款、運賃及び料金が関係停車場への掲示によって適用されることがある旨定めている（乗合バス標準約款 60 条乃至 62 条）（もっとも連絡運輸に係る約款は本報告における収集・分析の対象とはしていない）。また、連絡乗車券を所持する旅客の損害については、運送人自身が運送約款に基づき責任を負う旨の規定がある（同約款 63 条）。

貸切バスの運送約款においては、連絡運輸に関する規定はない。

5. 2 コードシェア・共同引受

運送約款には、コードシェア・共同引受に関する規定はない²⁶。

²⁵ 法令上禁止されているのは次の行為である。但し、自動車事故の場合その他やむを得ない場合は除く。
①走行中みだりに運転者に話しかけること、②物品をみだりに車外へ投げること、③自動車の操縦装置、制動装置その他運転に必要な機械装置に手を触れ、又は非常口その他事故の際旅客を車外に脱出させるための装置を操作すること、④走行中乗降口の扉を開閉すること、⑤一般の旅客に対して寄附若しくは物品の購買を求め、演説し、勧誘し、又は物品を配付すること、⑥禁煙の表示のある自動車内で喫煙すること、⑦自運規則 49 条 4 項の規定による乗務員の制止又は指示に反すること、⑧走行中の自動車に飛び乗り、又は飛び降りること。

²⁶ 国土交通大臣の許可を得た上で同一路線の共同経営に関する協定を締結・変更できる制度がある（道路運送法 18 条）。

5. 3 共通乗車

乗合バスの運送約款は、別の事業者が発行する乗車券類でもって運送人の運行する自動車に乗車できる場合、当該自動車への乗車については、当該運送人の運送約款が適用されるとしている（乗合バス標準約款 64 条 3 項）。かかる他の事業者が発行する共通乗車券類による運送契約がどの時点で成立するのか（他の事業者による共通乗車券の交付時かそれとも運送人のバスへの乗車時か）、誰と誰の間に成立するのか（運送人と旅客かそれとも共通乗車券を発行する事業者と旅客の間か）は、運送約款上は必ずしも明らかではないが、共通乗車券を自社の乗車券とみなすとの規定があることに着目すれば（同条 2 項）、運送人と旅客との間に運送契約が成立していると解するのが自然であろう。

5. 4 旅行業者との関係

貸切バスの運送約款第 6 章は、旅行業者から旅客運送の申込みがあった場合に契約関係を明確にする規定を置いている。すなわち、運送契約を申込み旅行業者に対し、当該申込みに係る旅行が「企画旅行」と「手配旅行」いずれの区分に属するかを明確にするよう求めている（貸切バス標準約款 24 条）²⁷。そして、「企画旅行」の場合は旅行業者を、「手配旅行」の場合は旅行業者に手配を依頼した者あるいはその代理人を、それぞれ運送契約の相手方とするものとしている（同約款 25 条、26 条）。旅行業法上、「企画旅行契約」とは、旅行業者が自らの計算で運送等の契約を締結するものであり（旅行業法 2 条 4 項参照）、「手配旅行契約」は運送等の契約締結を代理・媒介・取次することであるが（同法 2 条 5 項参照）、実務上のメリットは別として、法律的にみた場合、かかる旅行業法上の概念による区分を旅行業者に明告させることにどのような意味があるかは必ずしも明らかではない²⁸。少なくとも運送契約の申込者との関係では、契約の申込書の記載事項として「運送人と運送契約を締結する者」があるので（貸切バス標準約款 5 条 1 項（1）及び（2））、これによっても契約関係は十分明確ではないかと思われる。

6. 乗車券

6. 1 乗車券の効力

乗合バスでは、自運規則 8 条が車内で料金を収受する場合を除き乗車券を発行することを義務付けており、運送約款上、乗車券は営業所等又は車内で発売される（乗合バス標準約款 7 条）²⁹。

²⁷ 「企画旅行」「手配旅行」に代えて「旅行の主催」「旅行の手配」という文言を用いている運送約款が 2 社あった。

²⁸ 小島・前掲注(10)31 頁以下参照。

²⁹ この乗車券の法的性質については、鉄道の乗車券同様、議論になり得るところである。この点、乗合バスの運送約款では、運賃の変更があっても、既に購入した定期乗車券、定期回数乗車券及び乗降停留所を指定した回数乗車券については、原則としてそのまま有効なものとして使用でき、その他の乗車券については差額の支払いが必要とされているため（乗合バス標準約款 37 条）、前者は運送債権を表章する有価証券、後者は支払証券ないし金銭代行証券とそれぞれ解しやすいのではないかとと思われる。

乗合バスの乗車券は、通用期間経過³⁰、券面表示事項不明、不正購入等所定、不正使用等の事由により、無効になることが定められている（乗合バス標準約款 18 条）。そして、旅客は、運送が終了したとき、または乗車券が無効又は不要になったときは、係員への引渡・回収に応じなければならない（同約款 19 条）。

6. 2 乗車券の種類

乗合バス標準約款は、通常の乗車券のほかに、座席券、通学定期乗車券、通勤・通学定期乗車券、通学定期回数乗車券、団体乗車券、定期乗車券を定めている（同約款 7 条乃至 12 条）³¹。標準約款を採用していないバス事業者の運送約款では、乗車券の種類は、バス事業者によって一部異なる。

6. 3 紛失時の取扱い

乗合バスの運送約款では、紛失については、係員がその事実を認めることができない場合には、乗車区間に対応する普通旅客運賃等を請求することとなっている（乗合バス標準約款 29 条）。一方、定期乗車券等については、原則として再発行はしないものとされている（35 条。但し、災害その他の事故による滅失については手数料を支払った上での再発行を認めている）。

貸切バスの運送約款では、紛失・滅失に対して、配車前日に再発行に応じるものとされている（貸切バス標準約款 9 条）。

6. 4 電子乗車券等

自運規則には乗合バスの電子乗車券に関する記述が存在するが（自運規則 8 条）、運送約款には電子乗車券等に関する定めはない。

この点、運送約款とは別に IC カード取扱規則を定めている乗合バス事業者が 4 社確認された。（もっとも、かかる IC カード取扱規則は本報告においては収集・分析の対象としていない。）独自の運送約款を作成している乗合バス事業者の中には、IC カード乗車券に関する規定を設けているところが 3 社あり、それらの約款では、IC カード乗車券はバス事業者から旅客に「貸与」されるものとなっている。

7. その他

7. 1 解除・解約

7. 1. 1 乗合バス

乗合バスの運送約款では、旅客の都合による解約に対しては、乗車券類が未使用かどうか、また払戻しを申し出た時期にもよって、各種乗車券ごとにその払戻し額及び手数料が

³⁰ 乗車券に通用期間の表示がある場合にのみ、通用期間は制限される（乗合バス標準約款 13 条）。

³¹ もっとも、標準約款を採用しているバス事業者であっても、標準約款所定の乗車券全てを発行しているかどうかは定かではない。

定められている（自運規則 9 条、乗合バス標準約款 26 条）。また、旅客の申出による定期乗車券・定期回数乗車券の種類又は区間の変更（同約款 33 条）に関する規定もある。

その他の運送契約の終了を定めた規定としては、途中下車した場合には運送は終了したものとみなす同約款 16 条がある（但し乗換えその他特に定める場合はこの限りではない）。

7. 1. 2 貸切バス

貸切バスの運送約款では、車両の故障その他緊急やむを得ない事由により、契約されていた運行を行い得ない場合は、運送契約を解除することができることとされている（貸切バス標準約款 7 条 3 項。一方、運送契約の変更は契約責任者の同意を得た上で行われる）。

契約責任者側の都合による解約に対しては、解約申出の時期に応じて、運賃及び料金の 20% から 50% の違約料の支払い義務が課せられることになっている（貸切バス標準約款 15 条）。

また、出発時刻の 30 分前を経過しても乗車の意思表示をしないとき（天災その他やむを得ない場合は除かれる）には、運送契約に係る運送の全部が終了したものとみなす規定もある（貸切バス標準約款 16 条）。

7. 2 誤乗・誤購入・誤払いの処理

乗合バスの運送約款には、謝って乗車、乗車券の購入又は運賃等の支払いをした場合の取扱いに関する規定がある。すなわち、誤乗については「係員がその事実を認めることができるときは、その乗車区間に対応する普通旅客運賃及び料金を申し受けた上、乗車券を有効に使用出来るよう誤って乗車したことを証明する措置を講じる」とされている（乗合バス標準約款 30 条）。誤購入、誤払いについても、係員がその事実を認めることができるときは、不足額の追徴・過剰額の払戻し・精算をするものとされている（同約款 31 条、32 条）。もっとも、いかなる場合に「誤って」乗車等したことになるかについては、誤購入の事由として「旅客が停留所名の類似その他の事由によって誤って乗車券類を購入した場合」が例として挙げられている以外、約款上特に定めがない。

7. 3 運送の費用

貸切バスにおいては、有料道路利用料や駐車料など運送に係る経費の負担を契約責任者側に負わせている（貸切バス標準約款 14 条）。

第2章 旅客自動車運送（ハイヤー・タクシー）

杉本 亘雄

A. 旅客自動車運送事業（ハイヤー・タクシー事業）の概要

I. ハイヤー・タクシー事業の特徴

1. 事業形態

本章は、自動車による旅客運送のうち、ハイヤー・タクシー事業を対象とするものである。我が国のハイヤー・タクシー事業には、街中で呼び止めてあるいは電話で呼び出して目的地まで運送する一般的なタクシー、営業所のみで運送の引受を行うハイヤー¹、車イスや寝台のままでも乗れる福祉タクシー、旅客の要望に沿った時間とルートで見学場所をアレンジして運送人が旅客をエスコートする観光タクシー、などの業態がみられ、これらは全て、法令上一般乗用旅客自動車運送事業として一括りにされる。ハイヤー・タクシー事業類似の事業形態としては、酔客の自動車を運転する自動車運転代行業²や、一般乗合旅客自動車運送事業（乗合バス）に該当する乗合バスのような事業形態もある。

またタクシー事業者は、主に複数の運転者・車両により経営許可を受けた法人（個人タクシーにあたらぬ個人事業主を含むこともある）により運営されるいわゆる「法人タクシー」と、1名の運転者が1両の車両を用いて営業する「個人タクシー」に分類されることがあるが、法令上の分類ではない。

2. 事業者数

統計によれば、2011年3月末時点で、法人事業者は1万2,786社、個人タクシーは4万4,269者あり、総事業者数は5万7,055である。過去10年間でみた場合、法人事業者数は増加傾向にあるが、個人タクシーの数はやや減少傾向にある。

¹ 道路運送法上「ハイヤー」や「タクシー」の定義はないが、タクシー業務適正化特別措置法（昭和45年法律第75号）上、「ハイヤー」は、一般乗用旅客自動車運送事業を営業者がその事業の用に供する自動車であつて、当該自動車による運送の引受けが営業所のみにおいて行なわれるものをいい、タクシーはそれ以外をいうものとされている（同法2条2項）。本章において「タクシー」という場合にはハイヤーも含むものとする。

² 自動車運転代行業は、自動車運転代行業の業務の適正化に関する法律（平成13年法律第57号）によって規律される。同法によれば、自動車運転代行業とは、他人に代わつて自動車を運転する役務を提供する営業であつて、主として、夜間において酔客に代わつて酔客らを乗せて自動車を運転する役務を提供するものであり、常態として当該自動車に営業用の自動車が随伴するものをいう（同法2条1項）。自動車運転代行業を営もうとする者は、都道府県公安委員会の認定を受ける必要がある（同法4条）。2011年12月末時点で、認定業者数は8,778、随伴自動車数は28,561ある（一般社団法人日本自動車会議所発行「数字でみる自動車2012」）。

ハイヤー・タクシーの事業者数・車両数・輸送人員推移

(事業者数と車両数は各年 3 月末現在)

	事業者数			車両数	輸送人員
	法人	個人	計		
2002 年	7,046	46,117	53,163	263,282 両	2,366 百万人
2003 年	7,374	46,331	53,705	267,141 両	2,353 百万人
2004 年	8,048	46,479	54,527	270,703 両	2,244 百万人
2005 年	8,766	46,360	55,126	273,181 両	2,217 百万人
2006 年	10,445	45,929	56,374	273,740 両	2,209 百万人
2007 年	12,254	45,486	57,740	273,529 両	2,137 百万人
2008 年	12,844	44,769	57,613	271,327 両	2,024 百万人
2009 年	12,786	44,269	57,055	265,431 両	1,948 百万人
2010 年	13,679	43,334	57,013	251,466 両	—
2011 年	14,319	41,900	56,219	—	—

出所：一般社団法人日本自動車会議所発行「数字でみる自動車 2012」のデータにより筆者が作成。

3. 事業規模

ハイヤー・タクシー事業者のほとんどが、一人一車制の個人タクシーか中小零細企業である。すなわち、2009 年 3 月末時点の統計（前掲「数字で見る自動車 2012」）によれば、ハイヤー・タクシー事業者全体の約 76%が個人タクシーであり、法人タクシーも、個人事業主がその約 14%、資本金 500 万円以下の中小企業が約 44%を占める。車両 1,000 台超・従業員 3,000 名超を抱える事業者も存在する一方で、資本金 1 億円を超える大企業や、300 人を超える従業員を雇用する企業は法人タクシー全体のうちわずか約 1.1%しかおらず、100 両超の車両を保有する事業者も法人タクシー全体のうち約 1%しかいない。

II. 事業法による規律の概要

1. ハイヤー・タクシー事業を規律する事業法

ハイヤー・タクシー事業を規律する法律としては道路運送法（昭和 26 年法律第 183 号）及び同法に基づき国土交通省令で定める旅客自動車運送事業運輸規則（昭和 31 年運輸省令第 44 号。以下「自運規則」という。）がある。道路運送法上、他人の需要に応じ、有償で、自動車を使用して旅客を運送する事業（旅客自動車運送事業）のうち、スクールバスのように特定の者の需要に応じ一定の範囲の旅客を運送するものは「特定旅客自動車運送事業」、これ以外のものは「一般旅客自動車運送事業」とそれぞれ定義され、一般旅客自動車運送事業のうち、一個の契約により乗車定員 11 人未満の自動車を貸し切って旅客を運送するものが「一般乗用旅客自動車運送事業」とされ（同法 3 条 1 項 1 号ハ、同法施行規則（昭和 26 年運輸省令第 75 号）3 条の 2）、ハイヤー・タクシー事業はこれに該当する。

2. 許可等に関する規律

道路運送法上、一般旅客自動車運送事業を営もうとする者は、その種別ごとに、国土交通大臣の許可を受けなければならない（同法 4 条）。

また、運送事業の管理の委託及び受託（同法 35 条）、事業の譲渡・譲受（同法 36 条）などについては国土交通大臣の許認可、安全管理規定の設定・変更（同法 22 条の 2 第 1 項）、安全統括管理者の選解任（同条 5 項）、運行管理者の選解任（同法 23 条 3 項）、事故の発生（同法 29 条）、事業の休廃止（同法 38 条 1 項）などについては国土交通大臣への事前又は事後の届出が必要とされ、またバス事業と同じく、国土交通大臣は業務改善命令（同法 31 条）など一定の事由に基づいて業務に関する命令を下すことができる。また、ハイヤー・タクシー事業特有の制度として、特定地域における緊急調整措置制度がある。すなわち国土交通大臣は、特定の地域において一般乗用旅客自動車運送事業の供給輸送力が輸送需要量に対し著しく過剰となっている場合であって、当該供給輸送力が更に増加することにより、輸送の安全及び旅客の利便を確保することが困難となるおそれがあると認めるときは、当該特定の地域を、期間を定めて緊急調整地域として指定することができ、その地域においては、新規参入や増車を禁止する措置を講じることができるものとされている（同法 8 条）。

3. 約款に関する規律

ハイヤー・タクシー事業も、バス事業同様、運送約款の制定及び認可の取得が義務づけられており、また標準約款制度がとられている。すなわち、一般旅客自動車運送事業者は、運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならないが（道路運送法 11 条 1 項。なお、変更しようとするときも同様である。同条 2 項）、一般乗用旅客自動車運送事業については、国土交通大臣が標準運送約款を定めて公示し、事業者がかかる標準約款を使用する場合には、国土交通大臣による認可は不要とされている（同条 3 項）。現在、ハイヤー・タクシー事業の標準運送約款としては、一般乗用旅客自動車運送事業標準運送約款（昭和 48 年運輸省告示第 372 号。平成 20 年 5 月 12 日最終改正。以下「標準約款」という。）が公示されている。また、一般旅客自動車運送事業者は、運賃及び料金並びに運送約款を営業所に公示した後でなければ、これを実施してはならないものとされている（自運規則 4 条 1 項）。

4. 運賃等の規制

一般乗用旅客自動車運送事業者は、旅客の運賃及び料金（時間指定配車料金及び車両指定配車料金は事前の届出で足りる。道路運送法施行規則 10 条の 4 第 1 項）を定め、国

国土交通大臣の認可を受けなければならないとされる（道路運送法 9 条の 3 第 1 項）³。また、国土交通大臣は、運賃等が、社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客の利益を阻害するおそれがあるものであるとき、特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものであるとき、不当な競争を引き起こすおそれがある、などの事由があると認めるときは、期限を定めてその運賃等又は運賃若しくは料金を変更すべきことを命じることができる（同条 4 項）。

なお、ハイヤー・タクシーの運賃の認可基準としては、かつては、同一事業区内の事業者につき同一とする「同一地域同一運賃制」が採用されていたが、競争促進のために次第に規制が緩和され、上限・下限の範囲で認可されるゾーン運賃制、上限価格のみを基準とする上限価格制へと移行していった（道路運送法 9 条の 3 第 2 項参照）。しかし、一部地域において事業者の収益の悪化やそれに伴う運転者の労働条件の悪化等の問題が発生したことから、「特定地域における一般乗用旅客自動車運送事業の適正化及び活性化に関する特別措置法」（平成 21 年法律第 64 号）が制定され、これにより、国土交通大臣によって指定された特定地域においては、ハイヤー・タクシー事業者や地域の関係者等で構成された協議会により作成された地域計画に基づいて、ハイヤー・タクシー事業者間で事業計画を策定して国土交通大臣の認定を受けることができ、この事業計画に基づいて定めた運賃等は、事前に国土交通大臣に届け出れば足りるものとされるようになった⁴。

B. ハイヤー・タクシー事業の約款の分析

I. ハイヤー・タクシー事業に関する調査の概要

33 のハイヤー・タクシー事業者に運送約款の送付を依頼し、うち 14 社から回答を頂くことができた。回答によれば 14 社すべてが標準約款を使用している。よって以下、ハイヤー・タクシーの約款について、専らその標準約款を分析対象とする。

II. 約款の分析

1. 約款等の適用関係

ハイヤー・タクシーの運送約款は全 10 条からなり、主に運送人の引受義務や運送拒絶事由、運送人と旅客の責任について定めている。運送約款は、ハイヤー・タクシーの運送契約については運送約款の定めるところにより、運送約款に定めのない事項については法令の定めるところ又は一般の慣習によるとしている（標準約款 1 条 1 項）。但し、運送約款の趣旨及び法令に反しない範囲で運送約款の一部条項について特約に応じたときは、当

³ 国土交通大臣は、運賃又は料金につき、次の基準によって判断する（法 9 条の 3 第 2 項）。①能率的な経営の下における適正な原価に適正な利潤を加えたものを超えないものであること、②特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものでないこと、③他の一般旅客自動車運送事業者との間に不当な競争を引き起こすこととなるおそれがないものであること、④運賃及び料金が対距離制による場合であって、国土交通大臣がその算定の基礎となる距離を定めたときは、これによるものであること。

⁴ 国土交通省報道発表資料（http://www.mlit.go.jp/report/press/jidosha03_hh_000037.html）、江頭憲治郎『商取引法（第 6 版）』283～284 頁（弘文堂、2010 年）注(1)参照。

該条項の定めにかかわらず、その特約によるものとしている（同条2項）。

2. 契約の締結

2. 1 契約の成立時期、要件

旅客運送契約は、諾成・不要式の請負契約であり⁵、旅客からの運送の申込み、事業者の承諾により契約が成立すると解される。運送約款上、契約の成立時期や要件に関する特段の規定はない。

2. 2 運送の引受義務、拒絶事由等

道路運送法上、ハイヤー・タクシー事業者には運送引受義務があり、運送約款によらない申込みであるなど一定の拒絶事由⁶がある場合を除き、運送の引受けを拒絶してはならないものとされている（同法13条）。また、急病人を搬送するなど正当な理由がある場合を除いては、旅客の運送は運送の申込みを受けた順序によりしなければならないとされる（同法14条）。

運送約款も、運送の引受け及び継続を拒否できる事由を列挙し、それ以外の場合は運送を引き受ける旨定めている（標準約款4条）。

3. 事業者の義務・責任

3. 1 運送する義務

事業者の主要な義務としては、まず、旅客を運送する義務が考えられるが、運送約款上、かかる運送義務の内容に関する特段の規定はない。

3. 2 損害賠償の責任原因と免責事由

ハイヤー・タクシーの運送約款は、バス事業の運送約款と同様の旅客の損害に関する運送人の責任を定めている。すなわち、運送約款7条1項は、

「当社は、当社の自動車の運行によって、旅客の生命又は身体を害したときは、これによって生じた損害を賠償する責に任じます。ただし、当社及び当社の係員が自動車の運行に関し注意を怠らなかつたこと、当該旅客又は当社の係員以外の第三者に故意

⁵ 近藤光男『商法総則・商行為法（第4版補訂版）』236頁（有斐閣、2005年）など。

⁶ 拒絶事由としては約款上、次の事項が挙げられている（標準約款4条、4条の2）。①当該運送の申込みがこの運送約款によらないものであるとき、②当該運送に適する設備がないとき、③当該運送に関し、申込者から特別な負担を求められたとき、④当該運送が法令の規定又は公の秩序若しくは善良の風俗に反するものであるとき、⑤天災その他やむを得ない事由による運送上の支障があるとき、⑥旅客が乗務員の旅客自動車運送事業等運輸規則の規定に基づいて行う措置に従わないとき、⑦旅客が旅客自動車運送事業等運輸規則の規定により持込みを禁止された物品を携帯しているとき、⑧旅客が行先を明瞭に告げられないほど又は人の助けなくしては歩行が困難なほど泥酔しているとき、⑨旅客が車内を汚染するおそれがある不潔な服装をしているとき、⑩旅客が付添人を伴わない重病者であるとき、⑪旅客が感染症の予防及び感染症の患者に対する医療に関する法律による一類感染症、二類感染症若しくは指定感染症（入院を必要とするものに限る。）の患者（これらの患者とみなされる者を含む。）又は新感染症の所見のある者であるとき、⑫禁煙車両内において、喫煙の求めに応じないとき。

又は過失のあったこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったことを証明したときは、この限りではありません。」

と定めている。そして、8条は、

「当社は、前条の規定によるほか、その運送に関し旅客が受けた損害を賠償する責に任じます。ただし、当社及び当社の係員が運送に関し注意を怠らなかったことを証明したときは、この限りではありません。」

と定めている。

3. 3 責任の始期と終期

運送約款上、旅客の生命・身体に関する責任についての事業者の責任は、「旅客の乗車のときに始まり、下車をもって終了する」とされており（標準約款7条2項）、バス事業の運送約款と異なり車内・乗降中に限定していない。

3. 4 責任限度額と免責事由

責任限度額に関する規定はない。

免責事由に関しては、前述のとおり、運送約款上、事業者及び事業者の係員が注意を怠らなかったこと、当該旅客又は当社の係員以外の第三者に故意又は過失のあったこと並びに自動車に構造上の欠陥又は機能の障害がなかったことを証明したときは免責される（標準約款7条、8条）。また、天災その他事業者の責に帰することができない事由により、輸送の安全の確保のため一時的に運行中止その他の措置をしたときは、これによって旅客が受けた損害につき免責される（標準約款9条）。

3. 5 高価品に関する規律

運送約款上、高価品に関する規律は特に存在しない。従って、高価品に関しては商法の規定（同法591条1項、578条）が適用される。

4. 旅客の義務・責任

4. 1 運賃の支払い

運送約款上、運賃の額は時間貸しの契約をした場合を除いて運賃料金メーター器の表示額により定まる（標準約款5条2項⁷）。運賃については旅客の下車の際に支払を求める後

⁷ 運賃及び料金は法令上営業所又は車内に掲示することが義務づけられている。すなわち、営業所に公示した後でなければ実施してはならないとされ（自運規則4条1項）、また、タクシー事業者（運送の引受けが営業所のみにおいて行われるもの（ハイヤー）を除く）は、運賃料金に関する事項を、地方運輸局長が定めるところにより、公衆及び事業用自動車を利用する旅客に見やすいところ等において表示しなければならないとされ（自運規則4条2項）、またタクシー事業者（運送の引受けが営業所のみにおいて行われるもの（ハイヤー）も含む）は、運賃が時間制ではない場合は、運賃及び料金の額を、地方運輸局長が定めるところにより、自動車内において事業用自動車を利用する旅客に見えやすいように表示しなければならないものとされている（同条3項）。

払いとなっている（同約款 6 条）。

4. 2 危険品に関する責任

危険品については運送約款上、自運規則が定める危険品を携帯している旅客の乗車を拒否できる旨規定されている（標準約款 4 条(7)、自運規則 52 条）⁸。

4. 3 損害賠償責任

旅客の故意若しくは過失により又は旅客が法令若しくはこの運送約款の規定を守らないことにより事業者が損害を受けたとき、事業者は、その旅客に対し、その損害の賠償を求める旨規定されている（標準約款 10 条）。

4. 4 不正乗車・増運賃・増料金

運送約款上、不正乗車・増運賃・増料金に関する特段の規定はない。

4. 5 車内の秩序維持等

旅客は、運転者その他の係員が運送の安全の確保と社内秩序の維持のために行う職務上の指示に従わなければならない（標準約款 2 条）。また、ハイヤー・タクシーの運送約款には、禁煙車両内での喫煙者に対し、喫煙を中止するよう求めることができ、旅客がこれに応じない場合は、運送の引受け又は継続を拒否できるとする規定が設けられている（4 条の 2）。

5. 他の運送人との関係

運送約款上、他の運送人との関係に関する特段の規定はない。

6. 共通乗車券等

運送約款に乗車券に関する規定はない。現実には、「共通乗車券」「タクシーチケット」といったような乗車券類似の帳票が交わされているが、調査した範囲では、バスや鉄道の乗車券のような有価証券性が認められ得るようなタクシー乗車券が発行されている事例は確認できなかった。いわゆる「共通乗車券」「タクシーチケット」は、ハイヤー・タクシー事業者あるいはその事業者団体等の第三者と利用者との間の後払いの合意に基づき、運賃額等を記載して運転手に交付するものであり、その性質は、運送債務を表章する有価証券ではなく、運賃債務の存在を記録した証拠証券に過ぎないと解される。また、運賃債務の決済に用いることができるクーポン券を発売している事例も確認できたが、これは、前払いを証明する純粋な証拠証券ないし金券というべきものであり、運送契約に際して交付さ

⁸ 旅客自動車運送事業者は、旅客が現存する事業用自動車で危険品を運搬することは禁止されている（自運規則 14 条 2 項）。

れる一般的な乗車券類とは性質が異なる。

7. その他

7. 1 解除・解約

運送約款上、これに関する特段の規定はない。

7. 2 誤乗・誤払いの処理

運送約款上、これに関する特段の規定はない。

7. 3 運送の費用

運送約款上、これに関する特段の規定はない。

第3章 旅客鉄道運送

杉本 亘雄

A. 旅客鉄道運送事業の概要

I. 旅客鉄道運送事業の特徴

1. 事業形態

我が国における旅客鉄道運送事業は、旧日本国有鉄道（JR）6社と大手・準大手の民間鉄道会社、中小・第三セクター方式の地域鉄道事業者により、それぞれが所有・使用する鉄道路線において行われている。また、鉄道事業法上の鉄道事業にはあたらないが、同法に基づくロープウェイなどの索道や、新交通システムやモノレールなどの軌道法上の軌道及びトロリーバスなどの無軌条電車¹によっても、類似の旅客運送が行われている。

2. 旅客鉄道の業界構造

鉄軌道の事業形態ごとの事業者数は以下のとおりである。

（平成24年7月1日時点）

区分		鉄道	軌道
普通鉄道	旧国鉄（JR）	6	-
	大手民鉄	16	4(4)
	準大手民鉄	5	-
	公営（地方公営企業法に基づく運営）	8(1)	6(2)
	中小民鉄	115(2)	13(5)
モノレール（懸垂式・袴座式）		4(1)	6
新交通システム（案内軌条式）		9(5)	8(3)
鋼索鉄道		21(7)	-
無軌条電車		2(1)	-
合計		186(17)	37(14)

出所：一般財団法人運輸政策研究機構発行「数字でみる鉄道2012」のデータより筆者が作成。括弧内は、他の区分と重複する事業者の数である。

¹ 「軌道に準ずるもの」として軌道法第31条に基づき昭和22年運輸・内務省令第2号により指定された事業形態である。無軌条電車の運行については、無軌条電車運転規則（昭和25年運省令第92号）が規律している。

鉄道の旅客輸送量が多いことは我が国の旅客運送の大きな特徴の一つである。モータリゼーションの進行に伴って旅客輸送全体に対する割合は減少を続けてきたものの、輸送量自体はいまだに増加傾向にある。平成 21 年度において、全輸送人員の約 25.6%、輸送人キロの約 28.6%を鉄道による運送が占め、公共輸送機関のみでみた場合には全輸送人員の実に 7 割超を鉄道が占めている。他の先進諸国、例えば、イギリスの輸送人員約 610 億人キロ（旅客運送全体に占める割合約 8%）、ドイツの 825 億人キロ（7%）、フランスの 983 億人キロ（11%）、アメリカの 584 億人キロ（1%）と比べると、日本の 2536 億人キロ（22%）は際立っている（前掲「数字でみる鉄道 2012」）²。

このように、国内交通機関として非常に重要な役割を果たしている鉄道であるが、その中心を担っているのが、旧国鉄の JR6 社である。統計によれば、平成 22 年度の旅客鉄道による輸送人員の約 38%、輸送人キロの約 62%が JR6 社によるものである。

輸送機関別輸送分担率推移

	輸送人員				輸送人キロ			
	自動車	鉄道	旅客船	航空	自動車	鉄道	旅客船	航空
S30	30.2%	69.3%	0.5%	0.0%	16.6%	82.1%	1.2%	0.1%
S40	48.3%	51.3%	0.4%	0.0%	31.6%	66.8%	0.9%	0.8%
S50	61.5%	38.1%	0.4%	0.1%	50.8%	45.6%	1.0%	2.7%
S60	64.4%	35.3%	0.3%	0.1%	57.0%	38.5%	0.7%	3.9%
H2	71.6%	28.1%	0.2%	0.1%	65.7%	29.8%	0.5%	4.0%
H12	74.2%	25.6%	0.1%	0.1%	67.0%	27.1%	0.3%	5.6%
H17	74.9%	24.9%	0.1%	0.1%	66.1%	27.7%	0.3%	5.9%
H18	74.6%	25.2%	0.1%	0.1%	65.4%	28.2%	0.3%	6.1%
H19	74.4%	25.4%	0.1%	0.1%	65.0%	28.7%	0.3%	6.0%
H20	74.2%	25.6%	0.1%	0.1%	65.0%	29.0%	0.3%	5.8%
H21	74.2%	25.6%	0.1%	0.1%	65.6%	28.6%	0.2%	5.5%

出所：前掲「数字でみる鉄道 2012」のデータより筆者が作成。地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。

² 日本国有鉄道は、1949 年に国有の公社として発足し、高度経済成長期において拡大を続け、基幹的輸送機関として大きな役割を果たしたものであるが、高度経済成長期後にその業績が急速に悪化し、これを受けて行われた国鉄改革によって、旅客鉄道運送事業と貨物運送事業は切り離され、また旅客鉄道運送事業も地域ごとに 6 つの鉄道会社に分割され（日本国有鉄道改革法（昭和 61 年法律第 87 号）第 6 条及び第 8 条。具体的には、北海道旅客鉄道株式会社（北海道）、東日本旅客鉄道株式会社（東北及び関東）、東海旅客鉄道株式会社（東海）、西日本旅客鉄道株式会社（北陸、近畿及び中国）、四国旅客鉄道株式会社（四国）、九州旅客鉄道株式会社（九州）、日本貨物鉄道株式会社である。なお、中小民鉄には国鉄の特定地方交通線の経営又は計画を承継したものもある。）、それぞれが民間の株式会社に移行した（国土交通省資料「国鉄改革について」参照）。

旅客輸送量推移

	輸送人員（百万人）					輸送人キロ（億人キロ）				
	JR	大手 民鉄	東京 地下 鉄	地方 交通	公営	JR	大手 民鉄	東京 地下 鉄	地方交 通	公営
S30	3,849	2,883	151	822	2,076	912	273	10	65	101
S40	6,721	5,168	696	1,042	2,171	1,740	604	45	76	88
S50	7,048	6,361	1,462	1,112	1,605	2,153	826	105	82	73
S60	6,941	6,885	1,866	1,177	2,120	1,975	975	140	93	118
H2	8,356	7,835	2,137	1,055	2,646	2,376	1,105	160	81	153
H12	8,654	7,153	2,042	1,161	2,696	2,407	1,017	158	92	169
H17	8,683	9,130	2,102	1,325	2,903	2,460	1,163	165	106	184
H18	8,778	9,231	2,153	1,362	2,958	2,488	1,169	169	113	187
H19	8,988	9,484	2,277	1,417	3,033	2,552	1,193	180	119	193
H20	8,985	9,549	2,322	1,452	3,085	2,536	1,193	184	122	193
H21	8,841	9,579	2,310	1,498	3,067	2,442	1,164	185	122	193
H22	8,819	9,728	2,302	1,468	3,066	2,446	1,174	185	122	193

出所：前掲「数字でみる鉄道 2012」のデータより筆者が作成。地方交通には、準大手、モノレール、新交通システム、鋼索鉄道及び無軌条電車を含む。

Ⅱ. 事業法による規律の概要

1. 旅客鉄道運送事業を規律する事業法

鉄道による運送を引き受ける事業者は、輸送の安全確保、利用者の利益保護及び鉄道事業等の健全な発達の観点から、鉄道事業法（昭和 61 年法律第 92 号）に基づく行政監督規制を受ける。すなわち、鉄道事業法上、鉄道事業を行うには路線及び鉄道事業の種別³ごとに国土交通大臣の許可が必要であり（同法 3 条）、その許可を受けた事業者、すなわち鉄道事業者は、事業基本計画の変更（同法 7 条。軽微なものは届出で足りる。）、工事の施行・計画変更（同法 8 条、9 条。軽微な変更は届出で足りる。）、業務管理の受委託（同法 25 条）などについては国土交通大臣の許認可を得る必要があり、また鉄道線路の使用・譲渡条件の設定・変更（同法 15 条）、運行計画の策定・変更（同法 17 条）や他の運送事業者

³ 鉄道事業法上、鉄道事業は、第一種鉄道事業、第二種鉄道事業及び第三種鉄道事業の三種類に分かれている。「第一種鉄道事業」とは、他人の需要に応じ、鉄道（軌道及び軌道に準ずべきものを除く。以下同じ。）による旅客又は貨物の運送を行う事業であって、第二種鉄道事業以外のものをいい、「第二種鉄道事業」とは、他人の需要に応じ、自らが敷設する鉄道線路（他人が敷設した鉄道線路であって譲渡を受けたものを含む。）以外の鉄道線路を使用して鉄道による旅客又は貨物の運送を行う事業をいい、「第三種鉄道事業」とは、鉄道線路を第一種鉄道事業を経営する者に譲渡する目的をもって敷設する事業及び鉄道線路を敷設して当該鉄道線路を第二種鉄道事業を経営する者に専ら使用させる事業をいう。

との連絡運輸や運賃など運輸に関する協定の締結（同法 18 条）、安全管理規程の策定・変更（同法 18 条の 3 第 1 項）、安全統括管理者・運転管理者の選解任（同法 18 条の 3 第 5 項）、事故の発生（同法 19 条、19 条の 2）などについては、国土交通大臣に届け出なければならない。また、ロープウェイのような索道による旅客運輸も、「索道事業」として、鉄道事業法に基づく行政監督規制を受ける（同法 2 条 5 項、同法 3 章）。一方、モノレールや新交通システム、路面電車のように、原則として道路に軌道を敷設して運送を行う事業者（軌道経営者）は、軌道法（大正 10 年法第 76 号）による行政監督規制を受けることになる（同法 2 条、鉄道事業法 61 条参照）⁴。

鉄道事業法や軌道法の下位法令は、施行規則、施行令、会計規則、事故等報告規則など多数存在する。また、鉄道の営業や鉄道会社及び旅客の権利義務について規律した法令として鉄道営業法及び同法に基づき国土交通省令によって定められた鉄道運輸規程（昭和 17 年鉄道省令第 3 号。）が、軌道の経営を規律した法令として軌道運転規則（昭和 29 年運輸省令第 22 号）がある⁵。

2. 標準約款の不存在

鉄道事業法、軌道法、鉄道営業法を含めいずれの法令も、鉄道事業者らに、旅客運送約款の作成を義務付けていない⁶。また、国土交通大臣等による標準約款も作成されていない。もっとも、多数の旅客を一度に運送するという事業形態や、運送条件の適用の前提として揭示が義務付けられていること（鉄道営業法 3 条）に鑑みれば、運送約款の整備が制度の当然の前提となっているともいえる。

また、後述するように、各鉄軌道会社の旅客運送約款である旅客営業規則の内容は同一の規則から派生したと思えるほどに極めて似通っており、その意味では、鉄道事業者の間には法令による規律や過去の行政指導等によって醸成された標準的な契約条件が存在しているとみることができる。民鉄の旅客営業規則の中には、自社の旅客営業規則に定めのない事項について JR の旅客営業規則を準用するものもあった（G 社旅客営業規程 2 条 1 項など）。

3. 運賃等の上限認可制

鉄道事業における旅客の運賃や料金については上限認可制がとられている。すなわち、鉄道事業法上、旅客の運賃及び国土交通省令で定める旅客の料金⁷については、上限を定め、

⁴ 軌道法では、特許制がとられている（同法第 3 条）。

⁵ 軌道運転規則は、「軌道の運転を規律して輸送を安全、正確且つ迅速に行うことにより、その使命の達成を図り、もって公共の福祉を増進することを目的とする」ものであり（1 条）、鉄道運輸規程のように運送契約を規律するような規定はほとんどない。

⁶ 但し、軌道運転規則第 4 条は施設及び車両の整備並びに運転取扱いに関して細則を定めなければならないとしている（かかる細則については収集・分析の対象としていない）。

⁷ 特別急行料金、急行料金その他運送の速達性を役務の基本とする料金であって、新幹線鉄道に係るもの（鉄道事業法施行規則 32 条 1 項）。

その上限の設定及び変更について国土交通大臣の認可を受けなければならないものとされている（同法 16 条 1 項）。そしてその認可を受けた上限を超えない範囲で、鉄道運送事業者は自らの旅客運賃等を定めることができるが、その運賃の設定・変更については、予め国土交通大臣に届け出なければならない（同条 3 項）。特別車両料金その他の客車の特別な設備の利用の料金その他の国土交通省令で定める旅客の料金⁸については、認可制まではとられてはいないものの、あらかじめその設定及び変更を、国土交通大臣に届け出なければならない（同条 4 項）。さらに、国土交通大臣は、鉄道事業者の旅客運賃等や旅客の料金が、特定の旅客に対し不当な差別的取扱いをするものである、又は他の鉄道運送事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがあると認めるときは、その変更を命じることができる（同条 5 項）。また、小児の運賃については、鉄道運輸規程が、無賃ないし半額にすべきことなどを定めている（同規程 10 条）。一方、軌道の運賃等については完全認可制がとられている（軌道法 11 条）。

B. 鉄道事業の約款等の分析

I. 鉄道事業に関する調査の概要

1. 旅客運送約款の収集方法

約款の分析にあたり、いわゆる民鉄、索道事業者、軌道経営者の計 25 社に対して旅客運送約款の送付を依頼し、うち民鉄 8 社、索道事業者 1 社、および軌道経営者 1 社より営業規則の送付を受けた。この際、民鉄 1 社から、同社が経営する軌道についての営業規則もあわせて送付を受けた。なお、約款の送付を依頼した民鉄は大手・準大手と言われる鉄道会社であり、中小ないし第三セクターによるいわゆる地域鉄道事業者の鉄道営業規則は収集していない。

これらに、ウェブサイト上で入手した JR 4 社（JR 北海道、JR 東日本、JR 西日本、JR 東海）および民鉄 1 社の旅客営業規則を加えて、JR 4 社、民鉄 9 社、索道 1 社、軌道 2 社についての営業規則を分析の対象とした。

2. 旅客営業規則の概要

2. 1 旅客営業規則の意義

旅客営業規則（旅規）は、鉄道会社の旅客の運送及びこれに付帯する入場券の発売並びに携帯品の一時預りについての取扱いを定めたものであり（JR 東日本旅規 1 条参照）、旅客との間の契約内容を定める約款の性質を有するものと考えられる。この点、鉄道営業法 3 条は、「運賃其ノ他ノ運送条件ハ関係停車場ニ公告シタル後ニ非サレハ之ヲ実施スルコトヲ得ス」（1 項）、「運賃其ノ他ノ運送条件ノ加重ヲ為サムトスル場合ニ於テハ前項ノ公告ハ

⁸ 特別車両料金、寝台料金その他の客車の特別な設備の利用についての料金、特別急行料金等であって、上記施行規則第 32 条第 1 項に定めるもの以外のもの、座席指定料金その他の座席の確保に係る料金が定められている（鉄道事業法施行規則第 34 条）。

七日以上之ヲ為スコトヲ要ス」(第 2 項)と規定しており、鉄道事業者は、この規定に従って旅客鉄道規則を関係停車場に備置するなどして公告することにより、当該規則を旅客との権利義務関係に適用しているものとみられる。裁判所も、かかる方法によって公告された旅客営業規則に標準約款としての性質を認めている(東京地判平成 18 年 8 月 29 日公判判例集未掲載など)⁹。

2. 2 旅客営業規則以外の規則

本報告における収集・分析の対象は旅客営業規則であるが、鉄軌道における旅客との権利義務関係を定めたものは、旅客営業規則だけではない。各社の旅客営業規則は、旅客運送に関する事項のうち、旅客の運送及びこれに付帯する入場券の発売、携帯品の一時預り等について定めた規則であり(JR 東日本旅規第 1 条参照)、これら以外の事項については、別個の規則ないし約款が作成されているとみられる。例えば、JR 西日本の規則として、身体障害者旅客運賃割引規則、知的障害者旅客運賃割引規則、J スルーカード取扱約款、電話予約クレジット決済サービス取扱約款、EX-IC サービス運送約款、IC カード乗車券取扱約款、ICICA 電子マネー取扱約款、学校及び救護施設指定取扱規則の存在が確認された。

2. 3 旅客営業規則の条文数及び構成

旅客営業規則の条文数としては、例えば JR 東日本及び JR 西日本が第 324 条までである。これに対し民鉄の営業規則には第 325 条までのもの、第 222 条までのもの、第 201 条までのものなどがあり、その他の鉄軌道会社の旅客営業規則も概ね同程度あった(但し、旅客営業規則の中には、条文の削除後に条名を繰り上げていないものがあるため、最終の条名でもって条文数を単純に比較できるとは限らない)。他の旅客運送業の約款に比べると圧倒的に多いが、これは、鉄軌道の旅客営業規則が、旅客との権利義務に直接関係する事項にとどまらず、発売している複数の種類の乗車券類それぞれについて様式や事務取扱方を詳細に定めているためである¹⁰。

旅客営業規則の構成は、JR 東日本を例にとると、第 1 編(総則)及び第 2 編(旅客営業)の二編で構成され、第 2 編は、更に第 1 章(通則)、第 2 章(乗車券類の発売)、第 3 章(旅客運賃・料金)、第 4 章(乗車券類の効力)、第 5 章(乗車券類の様式)、第 6 章(乗車券類の改札及び引渡し)、第 7 章(乗車変更等の取扱い)、第 8 章(入場券)、第 9 章(ギ

⁹ 旅客が列車の遅延による精神的損害について不法行為に基づく損害賠償を求めた事案であるが、裁判所は、「不特定多数の旅客との間の旅客運送契約を一律の内容に定めるものとして営業規則を制定し、これを公告していることが認められ、この営業規則は、約款の性質を有し、被告と被告の運行する列車の旅客との間の旅客運送契約関係は、営業規則に規定する内容のものとして成立する。」と判示して、旅客営業規則中の免責規定の効力を認め請求を棄却した(その他、東京地判平成 17 年 10 月 4 日判時 1994 号 113 頁、最判昭和 55 年 5 月 8 日判タ 417 号 83 頁、大阪地判昭和 53 年 8 月 3 日判時 923 号 99 頁も、旅客営業規則について、普通取引約款としての効力を認めている。)

¹⁰ JR の旅客営業規則の条文数が一部の民鉄より多い理由も、乗車券の種類や路線の数の違いからくる事務取扱方の量の差によるところも大きいとみられる。

フトカード及びオレンジカード)、第10章(手回り品)及び第11章(携帯品の一時預り)から成り立っている。この構成は、他の鉄軌道会社の旅客営業規則でも同一か又は概ね共通している。

2. 4 旅客営業規則の内容の類似性

類似点は条文数と構成だけにとどまらない。JR6社の旅客営業規則は、各規定の見出し及び条名・項番号・号名がほぼ一致しており、その内容も、路線や乗車券類の種類の違いを除けば、全く同一ないし実質的に同一である。また、他の鉄軌道会社の旅客営業規則も、その見出し及び条名等の多くがJRのものと共通しており、その内容も実質的に同一のものがほとんどである。

2. 5 小括

結局のところ、鉄軌道会社の旅客営業規則は、同じ規則から派生したあるいは同じ規則を土台にして作成されたものと推測されるほど相互に似通っており、路線や乗車券類の種類、料金設定などの細かい事務取扱方の違いを除けば、その内容に大差はない。

そこで、以下では、サンプルとしてJR東日本の旅客営業規則に基づいて、鉄道事業に関する法令の規律との関係で旅客営業規則の分析を行うものとし、他の鉄軌道会社の旅客営業規則については特筆すべき差異が認められる場合に限って言及することにする。従って、特に記載がない限り、引用する旅客鉄道規則はJR東日本のものである。

II. 旅客営業規則の分析

1. 旅客営業規則等の適用関係

旅客営業規則は、別に定める場合を除いて、その鉄道会社の路線及びその路線と他の鉄道会社線に係る旅客の運送及びこれに附帯する入場券の発売、携帯品の一時預りについて適用される(旅規第2条)。

陸上旅客運送に関する商法第8章第3節には運送人の責任に関してわずか3つの条文が設けられているのみであるため、鉄道営業法及び鉄道運輸規程が重要な法源となる。もともと法令の定めであっても、強行法規性が認められないものについては、旅客営業規則が優先することになる。

2. 契約の締結

2. 1 契約の成立時期、要件

旅客運送契約は本来諾成・不要式の請負契約と解されるが¹¹、この点、旅客営業規則は、運賃・料金の前払いを原則とし(旅規4条)、また、原則として、旅客等が所定の運賃等

¹¹ 旅客運送は、旅客の運送という仕事の完成を目的とし、その結果に対して報酬が支払われるものであるから、その法的性質は、請負と解される。佐藤幸夫「鉄道旅客運送契約」『現代契約法体系第7巻「サービス・労務供給契約」(有斐閣、昭和59年)1頁。

を支払い、乗車券類等の証票の交付を受けた時点で、運送等の契約が成立するものとしている（旅規 5 条 1 項）¹²。なお、軌道については、運賃支払時に運送契約が成立しているものがある。

2. 2 運送引受義務、拒絶事由等

鉄道営業法は、鉄道が一般国民の日常生活及び経済生活に不可欠な事業であり、自然独占的性質を有する事業であることから、運送引受義務を課している¹³。すなわち、鉄道営業法は、貨物に関する運送引受義務を旅客運送にも準用しており（同法 6 条 2 項）、これによれば、①旅客が鉄道運送に関する規定を遵守しない場合、②旅客が特別な責務の条件を求める場合、③法令又は公序良俗に反する場合、④当該路線での運送に適しない場合、⑤天災事変その他のやむを得ない事由に起因する運送の支障があるとき、のいずれの事由もない場合には、鉄道事業者は運送を拒絶することができない。なお、これに加えて、鉄道営業法は、伝染病患者、付添人のいない重病患者を、乗車拒否事由として定めている（同法第 4 条）。

旅客営業規則も、旅客の運送等の円滑な遂行を確保するため必要があるときに旅客の運送等を制限又は停止などすることがあること（旅規 6 条）、列車の運行が不能となった場合にその不通区間内において旅客の取扱いをしないことがあること（旅規 7 条）を定めている。

3. 運送人の義務と責任

3. 1 運送する義務

鉄道運輸規程上、停車場には料金表、運賃表、時刻表その他運輸上必要なる諸表規則などを備え付け、各停車場においては出発時刻表の摘要、主要な停車場においては到着時刻表の摘要を掲示しなければならないものとされており（同規程 4 条、8 条）、これによって運賃債務とともに基本的な運送債務の内容は特定されることになる。そして、鉄道事業者は、その時刻前に列車を出発させてはならず（同規程 22 条 1 項）、天変・事変その他やむを得ない事由のある場合、又は公益上の必要ある場合以外、運行を休止してはならず（同条 2 項）、また、遅延、中断又は休止については、遅滞なくその旨を関係停車場に掲示しなければならない（同規程 9 条）。

旅客営業規則では、鉄道会社の運送債務の内容は、各種乗車券類の効力として規定されている。その通則として、乗車券類の券面に表示された発着区間内の途中駅から乗車できるが（旅規 148 条(3)）、発着区間内で乗降車した場合には不乗区間に乗車することはできなくなる（旅規 150 条）が定められている。

¹² 運送契約成立の時期については、乗車券が発行される場合は乗車券を購入したとき、乗車後に購入する場合は乗車したとき、という見解、いずれの場合であっても現実の乗車のときとする見解（大判大正 6 年 2 月 3 日民録 23 篇 35 頁）がある。旅客営業規則は後者の考え方に依っていることになる。

¹³ 佐藤・前掲注（11）3 頁。

3. 2 損害賠償の責任原因と免責事由

3. 2. 1 旅客の生命又は身体に関する損害

旅客営業規則上、特に旅客の生命又は身体に関する損害について定めた規定はない。

3. 2. 2 手回り品に関する損害

鉄道運輸規程は、車内に携帯して持ち込むことができる手回り品については、旅客自らが責任を負い、鉄道事業者はその責を負わないものと定めており（同規程 23 条 2 項）、同様の規定は旅客営業規則にもみられる（旅規 315 条）。

3. 2. 3 受託手荷物に関する損害

手荷物の引渡しを受けた場合、商法上、運送人は、物品の運送人と同じ責任を負うことになる（同法 591 条第 1 項、577 条以下）。もっとも、旅客営業規則上、かかる受託手荷物に関する規定はない。これは、受託手荷物については別の取扱規則が定められているか、あるいは、貨物とは異なる取扱いとして手荷物の引渡しを受けて運送するサービスが提供されていないからではないかと思われる。

3. 2. 4 運行不能・遅延に関する損害

運行不能・遅延の際の取扱いについては 3. 5 において詳述するが、旅客営業規則は、運行不能・遅延の場合に旅客が鉄道会社に求めることができる取扱いの内容を限定的に列挙している（旅規 282 条）。また、JR6 社及び多くの民鉄の旅客営業規則では、列車の運行不能・遅延が発生した場合は「その原因が当社の責に帰すべき事由によるものであるか否かにかかわらず、第 282 条から前条に定める取扱いに限って請求することができる。」とした上で、それ以外には「その原因が当社の責に帰すべき事由であるか否かにかかわらず、一切の請求をすることはできない。」とする明確な責任限定規定を設けている¹⁴。

なお、「旅客運賃・料金の払いもどしをする場合は、旅客の実際に支払った旅客運賃・料金の額を限度として取り扱う。」との確認規定も存在する（旅規 239 条）。一方、かかる確認規定を欠くあるいは規則改定により削除したと思われる旅客営業規則も見られた。

3. 3 運送人の責任の始期と終期

旅客営業規則上、運送人の責任の始期と終期を定めたというべき特段の規定は見受けられない。

¹⁴ 前掲東京地判平成 18 年 8 月 29 日は列車の遅延による慰謝料請求についてこの免責規定の効力が争われたものである。

3. 4 責任限度額及び高価品に関する規律

旅客営業規則には、責任限度額及び高価品に関する特段の規定は存しない。

この点、鉄道営業法は、託送手荷物、高価品又は動物について、荷送人が要償額を表示した場合は当該表示額を損害賠償の限度とし、表示しなかった場合には鉄道運輸規程が定める最高金額を超えて損害賠償責任を負わない旨定めている（同法 11 条の 2 第 2 項）。また、託送手荷物の延着¹⁵について、要償額の表示がある場合は表示額、表示がない場合は運賃額を限度として、鉄道運輸規程に定める額¹⁶の損害賠償責任を負うものとしている（同法 12 条）。もっとも、これらの規定は、悪意又は重過失による滅失又は毀損の場合には適用されない（同法 11 条の 2 第 3 項、12 条 4 項）。

3. 5 列車の運行不能・遅延の取扱い

旅客営業規則は、鉄道会社に責のある事由によるものであるか否かに言及することなく、列車の運行不能・遅延の際の鉄道会社の責任の内容を定めている。これは、鉄道運輸規程が「天災事変其ノ他已ムコトヲ得ザル事由ニ因リ列車ノ運転ヲ中断シタルトキハ鉄道ハ旅客ニ対シ相当ノ便宜ヲ与ヘ之ガ保護ヲ為スベシ」（同規程 17 条第 1 項）、「列車ガ遅延シテ到着シタル為旅客ガ相当ノ時間中ニ接続スル列車ニ乗継グコト能ハザルトキハ鉄道ハ旅客ノ請求ニ因リ出発停車場（途中下車シタルトキハ其ノ最近下車停車場）迄無賃ヲ以テ送還スベシ」（同規程 18 条第 1 項本文）などと定め、鉄道会社に対し責任の有無を問わず運行不能・遅延への対応を求めていることによるものと思われるところ、旅客営業規則は、「いずれかの取扱いを選択のうえ請求することができる。」と、その責任の内容を限定的に列挙しており、その取扱いの内容は、普通乗車券を例にとると概ね次の表のとおりである。

¹⁵ 延着の定義は、鉄道運輸規程が定める引渡期間の徒過である（鉄道営業法第 12 条 1 項）。その引渡期間は、発送期間、輸送期間及び集配期間を合算したものとされており（鉄道運輸規程第 31 条第 1 項）、鉄道運輸規程は、それぞれの期間についても定めている（同条第 2 項乃至第 4 項）。

¹⁶ 鉄道運輸規程第 74 条が定める要償額は次のとおりである。表示がある場合は、①請求者において損害額を証明した場合は、表示額を限度として一切の損害額、②その他の場合においては、運賃額を限度として、延着期間 1 日ごとに運賃額の 100 分の 1、また、表示が無い場合は、③請求者において損害額を証明した場合は、運賃額を限度として一切の損害額、④その他の場合においては、運賃額の 2 分の 1 を限度として、延着期間 1 日ごとに運賃額の 100 分の 5。

原因		責任	旅行の中 止及び払 い戻し ¹⁷	有効期間 の延長	無賃送還 及び払い 戻し	他経路乗 車及び払 い戻し	別途旅行 した不通 区間の払 い戻し
旅行開 始後又 は乗車 券使用 後	列車の運行不能		○	○	○	○	○
	所定の時間を超え る列車の遅延		○	○	○		
	車両の故障その他 旅客の責任となら ない事由による乗 車不能 ¹⁸		○	○			
旅行開始前又は乗車券使用 開始前の上記各事由発生			○（有 効期間内 に限られ る。）				

3. 6 オーバーブッキング

旅客営業規則上、オーバーブッキングに関すると思われる特段の規定はないが、鉄道営業法 15 条第 2 項は、「乗車券ヲ有スル者ハ列車中座席ノ存在スル場合ニ限り乗車スルコトヲ得」と定めている（席がないことによる乗車不可は払い戻し請求の原因となる。鉄道運輸規程第 14 条第 2 項）¹⁹。

4. 旅客の義務・責任

4. 1 運賃の支払い・乗車券の所持等

鉄道営業法 15 条第 1 項は、「旅客ハ営業上別段ノ定アル場合ノ外運賃ヲ支払ヒ乗車券ヲ受クルニ非サレハ乗車スルコトヲ得ス」と定めており、旅客が原則として運送人の運送債務の履行に先立って有効な乗車券を購入しなければならないことを定めている。また、鉄道営業法 18 条 1 項は、旅客が鉄道係員の請求に応じて乗車券を呈示すべきことを定めている。

旅客営業規則でも、原則として旅客は、運賃・料金を前払いし、乗車券類を所持して改

¹⁷ 鉄道営業法第 17 条は、「天災事変其ノ他已ムヲ得サル事由ニ因リ運送ニ著手シ又ハ之ヲ継続スルコト能ハサルニ至リタルトキハ旅客及荷送人ハ契約ノ解除ヲ為スコトヲ得此ノ場合ニ於テ鉄道ハ既ニ為シタル運送ノ割合ニ応シ運賃其ノ他ノ費用ヲ請求スルコトヲ得」と定め、旅客の側に解除権を与えている。

¹⁸ この車両の事故等の事由について取扱いを定めておらず、他の事由（運行不能、遅延）の取扱いのみで対処しているとみられる旅客営業規則もあった。

¹⁹ もっとも現実には、乗車券が発行されたにもかかわらず席がないため乗車を拒否するような事態は考え難いので、この規定が適用される場面はほとんどないと思われる。

札を受けて乗車すべきこと²⁰、また係員の請求がある場合はいつでも改札を受けなければならないこと、無効・不要となった乗車券を係員に引き渡すべきことが規定されている（旅規4条、13条、228条、229条）。

4. 2 手回品に関する責任

鉄道運輸規程 23 条は、爆発物等の危険物、死体、動物など車内に携帯して持ち込むことが許されない特定の物品を除き²¹、自ら携帯し得る物品を手回り品として車内に持ち込むことを認めている。かかる持込禁制品（後述する「座席又ハ通路ヲ塞グベキ虞アル物品及客車ヲ毀損スベキ虞アル物品」を除く。）を持ち込んだ場合には、鉄道係員により退去を命じられることがあり（同規程 24 条 1 項）、そのような場合、運賃及び料金の払戻しは認められず（同条 2 項）、さらに鉄道会社は、乗車券に記載された通用区間に対する相当運賃及びその 10 倍以内の増運賃並びに一部の禁制品については 1 キロあたり 1000 円の増運賃も請求することができる（同条 3 項）。さらに損害があれば損害賠償も妨げられない（同条 4 項）。

一方、持込禁制品のうち、「座席又ハ通路ヲ塞グベキ虞アル物品及客車ヲ毀損スベキ虞アル物品」については、退去や増料金の対象にはされていない。鉄道会社は、それが運送に適さない場合には途中下車を求めることができ、旅客が途中下車又は目的地に到着するまでの間は、その物品の運送を委託されたものとみなして、相当の運賃を請求することができる（同規程第 25 条）。

旅客営業規則では、以上の鉄道運輸規程 23 条乃至 25 条に沿った内容で、手回り品に関する規定が置かれている（旅規第 2 編の 10 章（手回り品））。無料手回り品及び有料手回り品の範囲がそれぞれ定められている他、持込禁制品も列挙されている（旅規 307 条乃至 309 条の 2）。この旅客営業規則上の持込禁制品は、鉄道運輸規程 23 条が列挙するものと概ね一致する。そして、持込禁制品（「車両を破損するおそれがあるもの」を除く。）を無断で車内に持ち込んだ場合には、旅客を最近の駅に下車させ、かつ、所定の荷物運賃及び増運賃を収受することとしている（旅規 312 条 1 項(1)）。そして無料手回り品の範囲を超える制限外手回り品又は「車両を破損するおそれがあるもの」を持ち込んだ場合には、相当の小荷物運賃及び旅客に明らかに無賃運送を図ろうとする意図がある場合にはこれの 2

²⁰ 但し、駅員無配置駅で乗車した旅客については、乗車後購求するものとしている（旅客営業規則第 13 条第 5 項）。

²¹ 鉄道運輸規程によって持込が禁止されている物品は次のものである。①爆発質、自然発火質、腐蝕質其ノ他危害ヲ他ニ及ボスベキ虞アル物品但シ銃用実包又ハ銃用空包ニシテ二百箇以内（業務上ノ必要ニヨリ銃用実包又ハ銃用空包ヲ携帯スル者ガソノ者ノ専用ニ供スル列車ニ乗車スル場合ハ五百箇以内）、銃用雷管又ハ銃用雷管附薬莖ニシテ四百箇以内、銃用火薬ニシテ容器荷造共一疋以内及導火線又ハ電気導火線ニシテ容器荷造共三疋以内ヲ超エサルモノヲ除ク、②酒類、油類其ノ他引火シ易キ物品但シ旅行中使用スル少量ノモノヲ除ク、③燧炬及焔炬但シ懐中用ノモノ又ハ直ニ使用シ得ザルモノヲ除ク、④死体、⑤動物但シ鉄道ニ於テ客車内ニ携帯スルコトヲ許諾シタル小動物ニシテ同乗者ニ迷惑ヲ及ボスベキ虞ナキモノヲ除ク、⑥不潔、臭気等ノ為同乗者ニ迷惑ヲ及ボスベキ虞アル物品、⑦座席又ハ通路ヲ塞グベキ虞アル物品及客車ヲ毀損スベキ虞アル物品。

倍に相当する増運賃を収受するとしている（同条 1 項(2)）。この点、持込禁制品及び制限外手回り品を持ち込んだ場合の運賃等収受についての明文規定が置かれていない旅客営業規則もいくつかみられた。なお、旅客営業規則は、以上の手回り品規制を実効あるものとするために、危険品収納の疑いがあるときは、その旅客の立会いを求め、手回り品の内容を点検することができ、また、これに応じない旅客に対し前途乗車を拒否できるものとしている（旅規 307 条 2 項及び 3 項）。

4. 3 損害賠償責任

増運賃・増料金を除けば、旅客営業規則には、顧客の損害賠償責任に関する特段の規定はない。

4. 4 不正乗車

法令上、乗車券の不所持又は検査拒否の場合には、鉄道事業者は、乗車区間相当運賃の 2 倍以内の増運賃を請求することができ（鉄道営業法 18 条 2 項、鉄道運輸規程 19 条）、乗車駅が不明な場合には、乗車列車の停車場より、乗車等級が不明の場合は最優等級で増運賃を計算することができるものとされている（鉄道営業法 18 条 3 項）。

旅客営業規則でも、乗車券類の無札及び不正使用等により無効となる乗車券を所持して乗車した際には、当該旅客の乗車駅からの区間に対する普通旅客運賃とその 2 倍に相当する額の増運賃を収受することが定められており（旅規 264 条）、乗車駅が不明の場合には乗車駅を当該列車の出発駅と推定するなどの計算規定も置かれている（旅規 266 条など）。この点、旅客が入缺等を受けずに乗車したことについて悪意がなかったことを証明出来る場合にはその責任を免れることができる旨の規定を設けている旅客営業規則もあった。

4. 5 車内の秩序維持

旅客営業規則上、車内の秩序維持に関する特段の規定はないが、法令上、旅客や公衆は鉄道係員の職務上の指図に従う義務がある（鉄道運輸規程 2 条）。また、鉄道係員は、乗車券の検査に応じない旅客や、車内の秩序を乱すなどの行為に及んだ旅客及び公衆を車外に退去するよう命じることができる（鉄道営業法 42 条）²²。

5. 他の運送人との関係

5. 1 連絡運輸

旅客営業規則中、連絡運輸に関する特段の規定はない。もっとも、他の鉄道会社との連絡運輸については自ら又は他社が定めた連絡運輸規則に従う旨の規定が置かれている営業規則もあった。なお、鉄道営業法上、運送条件の公告に関する 3 条、引受義務に関する第 6 条、貨物及び手荷物運送における運送人の責任を定めた 7 条乃至 13 条、運賃償還債

²² 鉄道係員の措置に。

権の短期消滅時効に関する 14 条、運賃の前払いの原則に関する 15 条、乗車券の所持及び呈示義務を定めた 18 条は、鉄道と通じて運送する船舶、軌道、自動車又は索道による運送に準用される（同法 18 条の 2）。

5. 2 コードシェア・共同引受

旅客営業規則には、コードシェアや共同引受に関する特段の規定はない。

6. 乗車券

6. 1 乗車券の効力²³

旅客営業規則第 2 編第 4 章（乗車券類の効力）では、提供される運送サービスの内容や乗車券の無効事由など各種乗車券類の効力が詳細に定められている。各種乗車券に共通する通則としては、乗車券類は、原則としてその券面表示事項に従って 1 回に限り使用できること（旅規第 147 条 1 項）²⁴、券面表示事項が不明となった場合又は券面表示事項若しくは様式が整っていない場合には、その乗車券類は使用することができなくなり、鉄道会社は、旅客に悪意がないと認められ、かつ、その表示事項が判別できるときに限って、乗車券類の再交付を行うこと（旅規 149 条）、原則として券面に表示された発着区間の途中で乗降した場合は不乗区間について乗車を請求することはできないこと（旅規 150 条）が定められている。

なお、乗車券の譲渡可能性について定めた明文規定はないが、定期乗車券以外の乗車券では記名人以外の者の使用が乗車券無効事由とされており（旅規 168 条第 1 項(1)参照）、また旅行開始後の乗車券の譲渡は無効事由とされている一方で（旅規 167 条 1 項(7)）、旅行開始前（旅行を開始する駅において乗車券の改札を受けて入場すること。旅規 3 条(10)）の乗車券の譲渡についてはそのような規定がないことからすれば、定期乗車券以外の未使用乗車券は譲渡可能ということになる。

²³ 乗車券に関する法律上の論点としては、各種乗車券が、有価証券かそれとも単なる証拠証券か、有価証券であるとして如何なる権利を標章しているのか、また証拠証券であるとして如何なる事実・権利を証明するのか、という問題がある。まず普通乗車券については、単なる証拠証券とする説や、現金の授受を省略するための金銭代用券ないし金額券とする説もあるが、乗車前に発行される無記名式の普通乗車券は運送債権を表章する有価証券であるが、旅行開始後は乗車券の譲渡性は認められなくなり単なる証拠証券となる、と解するのが通説的見解となっている（佐藤・前掲注（11）4 頁。乗車後発行される乗車券は単なる支払を証明するための証拠証券とする考え方が通説である。同 5 頁。）。一方、定期券については、記名式で譲渡性が認められないことから、単なる証拠証券と解されることが多いようであるが、乗車のためには定期乗車券の呈示が必要であることから有価証券性を認める見解もある。特に回数乗車券については、有価証券性との関係で、特定の運送区間の回数券を購入した後に当該区間の運送費の値上げがなされたときにその差額を支払う必要があるか、という具体的な論点がある（金額のみが記載された回数乗車券が金銭代用証券であって有価証券ではないことには異論はないと思われる。）。大審院のものであるが、判例（大判大正 6 年 2 月 3 日民禄 23 輯 35 頁、大判昭和 14 年 2 月 1 日民集 18 卷 2 号 77 頁）は、これを乗車賃の代用として使われる一種の票券であると解している。もっとも、差額を支払うべきかどうかは、運送契約の内容の問題であり、有価証券性や表章される権利の内容とは関係がないともいえる（佐藤・前掲注（11）5~6 頁）。

²⁴ 鉄道運輸規程第 13 条は、別の定めがなされない限り、乗車券は通用区間中いずれの部分についてもその効力を有するとしている。

6. 2 乗車券の種類

旅客営業規則上、JR 東日本が発売する乗車券は、大きく分類して、普通乗車券、定期乗車券、普通回数乗車券、団体乗車券、貸切乗車券、急行券、特別車両券、寝台券、コンパートメント券、座席指定券である。そして、第2編第2章（乗車券類の発売）では各種乗車券の発売・購入に関する事項、第2編第3章（旅客運賃・料金）では各種乗車券の旅客運賃・料金に関する事項、第2編第5章（乗車券類の様式）では記載事項を含めた各種乗車券の様式がそれぞれ定められている。JR 東日本他一部の旅客営業規則においては、乗車券若しくは入場券と引き換えることができる又は旅客運賃・料金相当額に充当ないし精算することのできるギフトカード、オレンジカードないし乗車券等購入カードに関する規定もある（旅規第9章）。

6. 3 乗車券の記載事項

鉄道運輸規程第12条は、乗車券の一般的な記載事項として、通用区間、通用期間、運賃額及び発行日を挙げているが、特別の事由がある場合には省略することを許容している。

旅客営業規則では、通則として、旅客運賃・料金額、有効区間、有効期間、発売日付、発売箇所名を券面記載事項として挙げている（旅規183条1項）。

6. 4 紛失時の取扱い

旅客営業規則は、旅客が、旅行開始後に乗車券類を紛失した場合、係員がその事実を認定することができないときは無札同様の取扱いをし、係員がその事実を認定することができる場合は増運賃等を収受せずに一旦全乗車区間に対する運賃・料金を収受する取扱いとし（旅規268条）、そしていずれの場合についても、増運賃等の支払いから1年以内に、発見した乗車券類と手数料の支払いをもって増運賃等の払い戻しの請求ができるものとしている（旅規269条）。

6. 5 電子乗車券等

近年、ICカードを媒体とした乗車券、特に、JR 東日本のSuicaのように、事前に充当する金銭的価値により運賃の支払いや乗車券類の所持に代えて運送サービスを受けることができるICカード乗車券が急速に普及するようになっているが²⁵、旅客営業規則上これらのICカード乗車券に関する規定はない。そこで、サンプルとして、JR 東日本、JR 西日本及び民鉄1社のICカード乗車券取扱規則（IC規則）を検討したところ、①運送契約の成立時期が改札機等による改札を受けた時点とされている（JR 西日本IC規則4条第2項、当該民鉄のIC規則）、②途中下車の取扱いがない（当該民鉄のIC規則15条(3)）、③10

²⁵ 国土交通省資料によれば、2001年にJR 東日本がSuicaを導入して以降、全国で様々なICカード乗車券が導入され、平成24年3月末時点で、全国のICカード乗車券導入事業者数は80事業者、全国のICカード乗車券発行枚数は約7,800万枚となっている。

http://www.mlit.go.jp/tetudo/tetudo_tk6_000015.html

年間、カードの交換、使用、チャージ、更新等の取扱いがない場合には失効する（JR 西 IC 規則 14 条）、④IC カードの所有権は鉄道会社に帰属するものであり、旅客に貸与されるものである（JR 東 IC 規則 9 条 1 項、JR 西 IC 規則 12 条 1 項及び 3 項）、⑤従って、不要となった場合や使用する資格を失った場合は鉄道会社に返却しなければならない（JR 東 IC 規則 9 条 2 項、JR 西 IC 規則 12 条 2 項）、といった、通常の乗車券とは異なる内容の規定がみられた。

7. その他

7. 1 任意解約・変更

鉄道営業法及び鉄道運輸規程は、旅行の取りやめを希望する旅客の権利に関して、改札・乗車の前後によって異なる内容を定めている。鉄道営業法 16 条 1 項及び鉄道運輸規程第 14 条 1 項は、改札前に旅行を取り止めた場合は、乗車券の発行当日に限り当該乗車券を返還して運賃の払戻しを請求することができ、このとき鉄道事業者は相当の手数料を請求することができるものとしている。一方、鉄道運輸規程第 14 条 3 項は、改札後においては、乗車券相当の座席がないことにより払戻しを求める場合を除いて、払戻しを受けることはできないとし、さらに鉄道営業法第 16 条第 2 項は、「乗車後旅行ヲ中止シタルトキハ運賃ノ払戻ヲ請求スルコトヲ得ス」と定める。

以上の法令の定めの下、旅客営業規則は、旅行開始前か後かによって、解約の際の払戻しの条件及び金額を定めている（旅規 271 条、274 条など）。また旅客営業規則は、傷い疾病等の一定の事由を証明した場合には、1 回に限り、有効期間の延長ないし運賃の払戻しを請求する権利を認めている（旅規 278 条、279 条）。

旅行開始前又は乗車券類使用開始前の運送契約の変更（旅客営業規則では「乗車変更」という用語が用いられている。）については、1 回に限って旅客の申し出による同種の乗車券への変更が広く認められているが（旅規 248 条など）、旅行開始後又は乗車券類使用開始後の乗車変更については、変更できる区間及び乗車券の種類が限定されており、過剰額の払い戻しも一定の範囲に制限されている（旅規 249 条など）。

7. 2 誤乗及び誤購入

旅客営業規則では、旅客（定期乗車券又は普通回数乗車券を使用する旅客を除く。）が乗車券に表示されている区間外に誤って乗車した場合には、係員がその事実を認定したときには、その誤乗区間について、当該乗車券の有効期間内に限り、無賃送還の取扱いをするものとされている（旅規 291 条）。また、旅客が誤って乗車券等を購入してしまった場合には、その誤購入がやむを得ないと認められ、かつ係員がその事由を認めたときに、変更の取扱いをするものとされている（旅規 293 条）²⁶。

²⁶ もっとも、どのような場合に「誤って」乗車しあるいは誤購入が「やむを得ない」とされるのかは、旅客営業規則上明らかではない。

7. 3 払戻しの請求期間

旅客営業規則は、払戻しの期間を、当該乗車券発行日の翌日（列車の運行不能等一定の事由については当該事由が発生した日の翌日²⁷⁾）から起算して1年間に限定している（旅規 238 条）。これは、鉄道営業法 14 条が、運賃の償還債権について1年間の短期消滅時効を定めていることに倣った規定であると思われる。

7. 4 携帯品の一時預かり

第 2 編の第 11 章（携帯品の一時預り）では、旅客の携帯品を駅において一時預りする際の取扱いに関する規定を置いているが、この一時預りは、単なる商事寄託（商法 593 条）に相当する行為と考えられる。この携帯品の一時預りに関する規定が置かれていない旅客営業規則もみられる。この一時預り品について、鉄道運輸規程は、「滅失又ハ毀損ニ因ル損害ニ付鉄道ガ賠償ノ責ニ任ズル場合ニ於テハ鉄道ニ悪意又ハ重大ナル過失アル場合ヲ除クノ外一箇ニ付金三万円ヲ超エ賠償ノ責ニ任ゼズ」と責任限定規定を設けている（同規程 76 条）。

7. 5 遺失物の回送

一部の民鉄は、遺失物の回送に関して独立の節を置いている。例えば、ある会社の旅客営業規則は、旅客の遺失物が所定の範囲の重量の身の回り品であるときは、当該旅客の請求によりその指定する駅まで無賃運送の取扱いをするものとした上で、その物品に滅失、破損等の損害が発生した場合でも、故意又は重大な過失があるときを除き賠償の責任を負わない旨の免責規定を設けている。別の会社の旅客営業規則は、これに加え、遺失物の無料保管期間を遺失者への通知から 3 日間に限定する規定も置いている。

この点、鉄道営業法 13 条の 2 は、「荷受人及荷送人ヲ確知スルコト能ハサル運送品ハ国土交通大臣ノ定ムル所ニ依リ公告ヲ為シタル後六月内ニ其ノ権利者ヲ知ル能ハサル場合ニ於テハ鉄道其ノ所有権ヲ取得ス託送手荷物及一時預り品ニ付亦同シ」と規定している。

²⁷⁾ これは、列車の運行不能等のように旅客側に帰責事由がない場合について、事由発生を起算点とするものであるが、このような例外規定を設けていない旅客営業規則もあった。

第4章 旅客海上運送

泰田 啓太

A. 旅客海上運送事業の概要

I. 事業法による規律の概要

1. 旅客海上運送事業を規律する事業法

旅客航路事業¹を規律する海上運送法（昭和24年法律第187号）は、海上運送事業の運営を適正かつ合理的なものとすることにより、輸送の安全を確保し、海上運送の利用者の利益を保護するとともに、海上運送事業の健全な発達を図り、もって公共の福祉を増進することを目的としている（同法1条）。

同法においては、「海上運送事業」として船舶運航事業、船舶賃貸業及び海運代理店業の3業種が掲げられている。このうちの「船舶運航事業」とは、海上において船舶により人又は物の運送をする事業（港湾運送事業法に規定する港湾運送事業等を除く。）をいい、定期航路事業と不定期航路事業とに分けられている。「定期航路事業」とは、一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業をいい、旅客定期航路事業と貨物定期航路事業とに分けられている。「旅客定期航路事業」とは、旅客船（13人以上の旅客定員を有する船舶をいう。）により人の運送をする定期航路事業をいい、一般旅客定期航路事業と特定旅客定期航路事業とに分けられている。「一般旅客定期航路事業」とは、特定旅客定期航路事業以外の旅客定期航路事業をいい、「特定旅客定期航路事業」とは、特定の者の需要に応じ、特定の範囲の人の運送をする旅客定期航路事業をいう。

また、同法において、本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間に航路を定めて行う旅客定期航路事業は、対外旅客定期航路事業と定義されている（同法19条の4第1項）。

さらに、不定期航路事業のうち、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送をする不定期航路事業（本邦の港と本邦以外の地域の港との間又は本邦以外の地域の各港間における人の運送をする不定期航路事業及び特定の者の需要に応じ、特定の範囲の人の運送をする不定期航路事業を除く。）は、旅客不定期航路事業（以下「国内旅客不定期航路事業」という。）と定義されている（同法第21条1項）。

なお、海上運送法の下位法令として、海上運送法施行令（昭和30年政令第276号）、海上運送法施行規則（昭和24年運輸省令第49号）がある。

¹ 「旅客航路事業」とは、海上運送法において用いられている用語ではない。本章においては、旅客定期航路事業と人の運送をする不定期航路事業の総称として便宜的に用いている。

2. 許可等に関する規律

旅客定期航路事業のうち一般旅客定期航路事業（対外旅客定期航路事業を除く。以下「国内旅客定期航路事業」という。）及び特定旅客定期航路事業については、それらの事業を営もうとする者は、航路ごとに国土交通大臣の許可を受けるべきものとされている（海上運送法 3 条 1 項、19 条の 3 第 1 項）。

他方、対外旅客定期航路事業については、同事業を営もうとする者は、航路ごとに国土交通大臣に届け出ることにより足りるものとされている（同法 19 条の 4 第 2 項）。

また、人の運送をする不定期航路事業については、同事業を営もうとする者は、原則として、国土交通大臣に届け出ることにより足りるとされているが（同法 20 条第 2 項）、旅客不定期航路事業に該当する場合には、航路ごとに国土交通大臣の許可を受けなければならない（同法 21 条 1 項）。

これらのうち国内旅客定期航路事業の許可等に関する手続は、以下のとおりである。

国内旅客定期航路事業を営もうとする者は、国土交通省令が定める手続に従い、氏名又は名称及び住所並びに法人にあってはその代表者の氏名、航路の起点、寄港地及び終点、当該事業に使用する船舶、係留施設その他の輸送施設の概要その他、国土交通省令で定める事項に関する事業計画を記載した申請書を提出しなければならない（海上運送法 3 条 2 項）。また、海上運送法 4 条において認可基準が定められており、当該事業に使用する船舶、係留施設その他の輸送施設が当該航路における輸送需要の性質及び当該航路の自然的性質に適応したものであること、当該事業の計画が輸送の安全を確保するため適切なものであること、当該事業の遂行上適切な計画を有するものであることなどが求められる。

また、国内旅客定期航路事業の許可を受けた者は、船舶運航計画を定め、国土交通省令の定める手続により、運航を開始する日までに、国土交通大臣に届け出なければならない（海上運送法 3 条 4 項）。

3. 約款に関する規律

国内旅客定期航路事業を営む者は、運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない（海上運送法第 9 条第 1 項）。定めた運送約款を変更しようとするときも、これと同様である。ただし、国土交通大臣が標準運送約款を定めて公示した場合において、事業者が標準運送約款と同一の内容の運送約款としたときは、国土交通大臣の認可を受けたものとみなされる（同条第 3 項）。また、国内旅客定期航路事業を営む者は、運送約款を公示しなければならない（同法第 10 条）。

特定旅客定期航路事業を営む者に対しては、運送約款の作成義務は課されていない。

対外旅客定期航路事業（以下「国際旅客定期航路事業」という。）を営む者は、運送約款を定め、その実施前に、公示し、かつ、国土交通大臣に届け出なければならない（同法 19 条の 4 第 4 項）。国内旅客定期航路事業の場合と異なり、国土交通大臣による標準運送約款の策定は法令上予定されておらず、現実にも策定されていない。

人の運送をする不定期航路事業のうち国内旅客不定期航路事業については、運送約款に関する規律は国内旅客定期航路事業に関するものと同様である（同法 23 条による 9 条及び 10 条の準用）。それ以外の人運送をする不定期航路事業については、運送約款の作成義務は課されていない。

国内旅客定期航路事業及び国内旅客不定期航路事業（以下併せて「国内旅客航路事業」という。）向けの標準運送約款は、国土交通大臣により、海上運送法 9 条 3 項の規定に基づく標準運送約款として策定され、告示されている（昭和 61 年 5 月 26 日運輸省告示第 252 号。最終改正は平成 20 年 5 月 12 日国土交通省告示第 570 号。以下「国内旅客運送標準約款」という。）。なお、国内旅客運送標準約款は、旅客運送の部、受託手荷物及び小荷物運送の部、特殊手荷物の部及び自動車航送の部に分かれている。なお、特殊手荷物の部については、他の部と比較して特有の規定が見られなかったことから、本調査の対象には含めなかった。

4. 運賃及び料金に関する規制

国内旅客定期航路事業を営む者は、旅客、手荷物及び小荷物並びに自動車航送（自動車航送を行う事業者のみ）に係る運賃及び料金を定め、国土交通省令の定める手続により、あらかじめ国土交通大臣に届け出なければならない（海上運送法 8 条 1 項）。変更手続についても同様である。また、国土交通大臣は、運賃又は料金が、特定の利用者に対し不当な差別的取扱いをする場合、社会的経済的事情に照らして著しく不適切で利用者の利害を害するおそれがある場合、他の国内旅客定期航路事業者との間に不当な競争を引き起こすおそれがある場合等は変更命令を行うことができる旨の規定が設けられている（海上運送法第 8 条第 2 項）。なお、国内旅客定期航路事業者は、国土交通省令の定める方法により、運賃及び料金を公示する義務がある（海上運送法 10 条）。

特定旅客定期航路事業を営む者に対しては、運賃及び料金に関し、上記のような規制は設けられていない。

国際旅客定期航路事業を営む者は、国土交通省令の定めるところにより、旅客及び手荷物の運賃及び料金を定め、これを実施する前に、公示しなければならない（海上運送法第 19 条の 4 第 3 項）。これを変更しようとするときも同様である。国内旅客定期航路事業と異なり、国土交通大臣による運賃等の変更命令に関する規制は設けられていない。

人の運送をする不定期航路事業のうち国内旅客不定期航路事業については、国内旅客定期航路事業と同様の規制が設けられている（海上運送法 23 条による 8 条 1 項 2 項及び 10 条の準用）。それ以外の人運送をする不定期航路事業については、上記のような規制は設けられていない。

Ⅱ. 旅客海上運送事業の特徴、業界構造等

1. わが国における旅客海上運送事業の特徴

わが国の旅客航路事業には、国内各地を結んで旅客を海上運送する一般旅客船のほか、旅客と自動車運ぶフェリー、クルーズ船、湾内周遊などの観光船や屋形船、離島を結ぶ高速旅客船など様々な形態の船舶が就航している。

2. 業界構造等

国土交通省の統計情報に掲載されている数値によれば、旅客航路事業の業種別概要は、以下のとおりであり²、事業者数及び航路数においては旅客不定期航路事業の方が多いものの、隻数においては一般旅客定期航路事業の方が多くなっている。

区分	年(平成)	事業者数	航路数	隻数
一般旅客定期航路事業	15	457	620	1,321
	16	454	626	1,327
	17	461	641	1,307
	18	456	637	1,332
	19	444	609	1,298
特定旅客定期航路事業	15	10	14	14
	16	10	13	15
	17	9	12	12
	18	9	12	12
	19	8	11	11
旅客不定期航路事業	15	484	949	1,065
	16	489	977	1,052
	17	497	997	1,085
	18	520	1,047	1,101
	19	512	1,039	1,076
計	15	951	1,583	2,400
	16	953	1,616	2,394
	17	967	1,650	2,404
	18	985	1,696	2,445
	19	964	1,659	2,385
うちフェリー航路事業	15	163	208	387
	16	161	207	392
	17	163	202	384
	18	162	203	388
	19	158	187	366

² <http://www.mlit.go.jp/common/000010114.pdf>

業種別の旅客輸送実績は以下のとおりであり³、各年とも、一般旅客定期航路事業が、輸送人員においては全体の90%以上を、輸送人キロにおいては全体の95%以上を、それぞれ占めている。

区分	年(平成)	輸送人員 (百万人)	輸送人キロ (百万人キロ)
一般旅客定期航路事業	17	94.0	3,870
	18	89.6	3,631
	19	91.5	3,655
	20	89.4	3,363
	21	83.1	2,920
特定旅客定期航路事業	17	0.2	1
	18	0.1	1
	19	0.1	0
	20	0.1	0
	21	0.2	1
旅客不定期航路事業	17	9.0	154
	18	9.5	151
	19	9.2	178
	20	9.5	147
	21	8.9	152
計	17	103.2	4,025
	18	99.2	3,783
	19	100.8	3,834
	20	99.0	3,510
	21	92.2	3,073

自動車航送実績は以下のとおりである⁴。

(単位：千台、百万台キロ、%)

年(平成)	トラック		乗用車その他		計	
	台数	台キロ	台数	台キロ	台数	台キロ
17	5,367	1,119	11,190	809	16,557	1,928
18	5,245	1,094	10,251	757	15,496	1,851
19	5,072	1,055	9,992	722	15,064	1,777
20	4,797	945	9,897	637	14,694	1,582
21	4,122	863	8,258	600	12,380	1,463

³ 旅客輸送実績につき <http://www.mlit.go.jp/common/000211114.pdf>

⁴ 自動車航送実績につき <http://www.mlit.go.jp/common/000211116.pdf>

業種別の旅客航路事業の収支状況の推移は以下のとおりであり⁵、営業収入ベースでは、各年とも、一般旅客定期航路事業が全体の90%以上を占めている。なお、下表は、国土交通省による経営実態調査で報告のあった航路のうち無償航路を除く航路の航路損益を集計したものとのことである。

(単位：百万円)

区分	年(平成)	航路数	営業収入	営業損益
一般旅客定期航路事業	17	517	262,769	-14,084
	18	544	285,947	-12,723
	19	503	282,841	-13,174
	20	500	282,136	-20,749
	21	527	239,400	-4,259
特定旅客定期航路事業	17	4	102	9
	18	4	117	17
	19	4	113	18
	20	5	130	27
	21	7	252	12
旅客不定期航路事業	17	636	22,473	-763
	18	687	24,754	-15
	19	642	24,012	47
	20	665	23,054	-349
	21	663	24,771	-4,146
計	17	1,157	285,344	-14,838
	18	1,235	310,818	-12,721
	19	1,149	306,966	-13,109
	20	1,170	305,320	-21,071
	21	1,197	364,422	-8,393

B. 旅客海上運送事業の約款等の分析

I. 旅客海上運送事業に関する調査の概要

1. 国内旅客定期航路事業について

国内旅客運送標準約款のほか、ウェブサイトにて約款を掲載していた17社⁶を調査の対象とした。なお、17社とも旅客運送の部は掲載していたが、受託手荷物及び小荷物の部を掲載していない事業者が5社、自動車航送の部を掲載していない事業者が3社あった。

1. 1 旅客運送の部について

17社中10社については、国内旅客運送標準約款と同一か、ほぼ同一の内容であった。

⁵ <http://www.mlit.go.jp/common/000211207.pdf>

⁶ 調査をしたものの中に、2つの会社による共同運行となっている航路が一つあったが、これについては、事業者1社としてカウントしている。

このほかの7社においても、1社を除き、国内旅客運送標準約款と大きく異なるところはなく、変更手数料・払戻手数料につき異なる内容を定めるもの(2社)、旅客の禁止行為を追加するもの(2社)、危険物輸送を行う場合の規定を設けるもの(2社)、乗船券の電子化に対応する規定を設けるもの(1社)が見られる程度であり、いずれも特記すべき内容ではなかった。一方、国内旅客運送標準約款と大きく異なる約款を用いる1社においても、国内旅客運送標準約款のうちの乗船券に関する規定その他の大半の規定に相当するものが定められていないが、国内旅客運送標準約款と異なる規定あるいは国内旅客運送標準約款には定められていない規定が設けられているということはない。

1. 2 受託手荷物及び小荷物の部について

約款を掲載していた12社中11社については、国内旅客運送標準約款と同一か、ほぼ同一の内容であった。

残る1社についても受託手荷物券等の電子化に対応する規定を設けているのみであり、約款の内容において国内旅客運送標準約款と異なる規定は見られなかった。

1. 3 自動車航送の部について

約款を掲載していた14社中9社については、国内旅客運送標準約款と同一か、ほぼ同一の内容であった。

このほかの5社においても、国内旅客運送標準約款と大きく異なるところはなく、変更手数料・払戻手数料につき異なる内容を定めるもの(2社)、危険物輸送を行う場合の規定を設けるもの(2社)、自動車航送券の電子化に対応する規定を設けるもの(1社)が見られる程度であり、いずれも特記すべき内容ではなかった。

1. 4 小括

以上から、国内旅客定期航路事業に関しては、国内旅客運送標準約款の内容が各事業者の約款にほぼ共通する事項になっていると評価することができることから、国内旅客運送標準約款に基づいて分析を行うこととした。

2. 国際旅客航路事業について

事業者に対して運送約款の送付を依頼し、それに対する返送のあった4社の国際旅客定期航路事業にかかる約款を調査の対象とした。

これらの運送約款(以下「国際旅客運送約款」と総称する。)の構成は様々であり、国内旅客運送標準約款と同様に旅客運送、受託手荷物及び自動車航送で各別の約款としているもの(1社)、受託手荷物を含めた旅客運送と自動車航送とで各別の約款としているもの(1社)、受託手荷物を含めた旅客運送約款だけのもの(1社)、受託手荷物を含まない旅客運送約款だけのもの(1社)に分類される。

II. 約款等の分析

1. 約款等の適用関係

旅客定期航路事業は、商法第三編（海商）第三章（運送）第二節（旅客運送）の適用を受けるほか、事業法としての海上運送法及び船舶の所有者等の責任の制限を一定の範囲で容認する「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」（昭和 50 年法律第 94 号）の適用も受ける。事業者の定める運送約款は、これらの法令の規定の範囲内で適用されることとなる。

2. 契約の締結

2. 1 契約の成立時期、要件

旅客航路事業に関し、旅客と事業者との間で締結される契約は、一般に海上旅客運送契約といわれており、その法的性質は請負契約に属する⁷。

海上旅客運送契約は、諾成かつ不要式の契約であり、商法及び海上運送法においても、その締結方式等につき特段の規定は定められていない。旅客からの申込みに対して事業者が承諾することによって、海上運送契約が成立する。この点につき、事業者が運送契約の申込みを承諾し、運賃の全額又は一部を受領した時に運送契約が始まる旨を定めている国際旅客運送約款が一つあった。

また、国内旅客運送標準約款及び国際旅客運送約款の双方においては、事業者が、営業所において運賃及び料金を収受し、これと引き換えに乗船券、受託手荷物券、自動車航送券等を発行する旨が定められているが、これらは契約の成立要件を定めるものではなく、契約締結の一般的な手順を定めているに過ぎない。

2. 2 運送の引受義務、拒絶事由等

2. 2. 1 運送の引受義務

海上運送法においては、事業者が一般的に運送の引受義務を負う旨の規定は設けられていないが、一般旅客定期航路事業を営む者に対しては、国土交通大臣による「指定区間」⁸に限り、同法所定の事由のある場合を除き、旅客及び手荷物の運送並びに自動車航送の引受義務が定められている（同法 12 条）。

国内旅客運送標準約款においては、事業者は、使用船舶の輸送力の範囲内において、運送の申込みの順序により、運送契約の申込みに応じるものとされ、例外的に、事業者が運送契約の申込みを拒絶し、又は既に締結した運送契約を解除することができる場合として、一定の拒絶事由を定めている。これらの規定に照らせば、事業者は、法律上の引受義務を

⁷ 中村眞澄＝箱井崇史「海商法」（2010 年、成文堂）

⁸ 「指定区間」とは、船舶以外の交通機関がない区間又は船舶以外の交通機関によることが著しく不便である区間であって、当該区間内にある離島その他の地域の住民が日常生活又は社会生活を営むために必要な船舶による輸送が確保されるべき区間として関係都道府県知事の意見を聴いて国土交通大臣が指定するものをいう（同法 2 条 11 項）。

負っていない場合であっても、約款上、所定の拒絶事由がない限り、運送契約の申込みに応じることとなる。

他方、国際旅客運送約款においては、大半のものが、国内旅客運送標準約款と同様、事業者が使用船舶の輸送力の範囲内において運送契約の申込みに応じる旨の規定を設けているが、当該規定を設けていないものも一つあった。

2. 2. 2 拒絶事由

約款上の拒絶事由は、運送の対象（旅客及び手回り品⁹、受託手荷物¹⁰並びに自動車航送に係る自動車（以下「自動車」という。))によって若干異なるものの、概ね、以下のとおりである。拒絶事由については、国内旅客運送標準約款と国際旅客運送約款とで大きく異なるところはない。なお、国内旅客運送標準約款においては、手回り品と受託手荷物とは別の類型とされているが、国際旅客運送約款の中には、旅客が自ら船室に持ち込む物を「持込手荷物」、旅客が運送を委託する物を「受託手荷物」とし、その双方の総称として「手回り品」という用語を用いているものもある。本報告書においては、国内旅客運送標準約款の用語法に従っている。

- (ア) 事業者が、法令の規定によるほか、①気象又は海象が船舶の運航に危険を及ぼすおそれがある場合、②天災、使用船舶の故障その他のやむを得ない事由が発生した場合、③官公署の命令又は要求があった場合、④その他の約款所定の場合に該当することにより、運行を中止した場合（共通）
- (イ) 旅客が、①所定の感染症の患者、②泥酔者その他他の乗船者の迷惑となるおそれのある者、③重傷病者又は未就学小児で、付添人のない者、④当局の要求する旅券、ビザその他の書類を保持し、又は取得しない者（国際旅客運送約款のみ）、⑤その他の約款所定の者である場合（旅客及び手回り品）
- (ウ) 受託手荷物又は自動車の積載物品が、①破損しやすいもの、臭気を発するもの、不潔なものその他乗船者に迷惑を及ぼすおそれのあるもの、②貴金属、貨幣、有価証券、宝石類その他の高価品、③銃砲、刀剣、爆発物その他乗船者、他の物品又は船舶に危害を及ぼすおそれのあるもの、④遺体、⑤その他の約款所定のものである場合（受託手荷物、自動車）
- (エ) 自動車が、①法令の規定に違反して運行されるもの、②積載物の積載方法が運送に不相当と認められるもの、③その他乗船者、他の物品又は船舶に危害を及ぼし、又は他の乗船者に迷惑を及ぼすおそれのあるものである場合（自動車）
- (オ) 旅客、自動車の運転者又は運送申込人が約款の規定に違反する行為を行い、又

⁹ 「手回り品」とは、旅客が自ら船室に持ち込む物であって、①3辺の長さの和が2メートル以下で、かつ、重量が30キログラム以下の物品、②旅客が使用する車いす、③介助犬及び聴導犬のいずれかに該当するものをいう。

¹⁰ 「受託手荷物」とは、旅客がその乗船区間について運送を委託する物であって、①3辺の長さの和が2メートル以下で、かつ、重量が30キログラム以下の物品、②旅客が使用する車いす、③介助犬及び聴導犬のいずれかに該当するものをいう。

は行うおそれがある場合（共通）

(カ) 運送の契約の申込みが約款と異なる運送条件によるものである場合（共通）

(キ) 運送に関し、申込者から特別な負担を求められた場合（共通）

3. 運送人の義務と責任

3. 1 損害賠償責任の責任原因と免責事由

商法は、海上旅客運送に係る運送人の責任について、陸上運送に関する規定を準用しており、旅客の運送人は、「自己又はその使用人が運送に関して注意を怠らなかつたこと」を証明するの でなければ、「旅客が運送のために受けた損害」を賠償する責任を免れることができない旨を定めている（商法 786 条による 590 条 1 項の準用）。運送人が引渡を受けた手荷物については、「物品の運送人と同一の責任を負う」とされていることから（商法 786 条による 591 条 1 項の準用）、運送人は、「自己又はその使用人が運送品の受取、引渡、保管及び運送に関して注意を怠らなかつたこと」を証明するの でなければ、「運送品の滅失、毀損又は延着」につき損害賠償責任を免れることができない（商法 766 条による 577 条の準用）。ただし、物品運送に関する運送人の責任は、荷受人が留保をせずに運送品を受け取り、かつ、運送賃その他の費用を支払ったときは、運送人に悪意がある場合を除き、消滅するとされている（商法 766 条による 588 条の準用）。運送人が引渡を受けない手荷物の滅失又は毀損については、運送人又はその使用人に過失がある場合を除き、運送人はその損害賠償責任を負わない（商法 786 条による 592 条の準用）。

国内旅客運送標準約款においては、概ね以下のとおりとされている。国際旅客運送約款に関しては、国内旅客運送標準約款と異なる点につき、以下に付記する。

3. 1. 1 旅客の生命又は身体に関する損害

事業者は、旅客が、船長又は事業者の係員の指示に従い、乗船港の乗降施設（改札口がある場合にあっては、改札口。以下同じ。）に達した時から下船港の乗降施設を離れた時までの間に、その生命又は身体を害した場合は、これにより生じた損害を賠償する責任を負う。ただし、以下のいずれかを事業者が証明した場合には、事業者は、その責任を免れるとされている。

- ① 事業者が、船舶に構造上の欠陥及び機能の障害がなかつたこと並びに事業者及びその使用人が当該損害を防止するために必要な措置をとつたこと又は不可抗力などの理由によりその措置をとることができなかつたことを証明した場合
- ② 事業者が、旅客又は第三者の故意又は過失により、又は旅客が約款を守らなかつたことにより当該損害が生じたことを証明した場合

国際旅客運送約款においても、大半のものが国内旅客運送標準約款とほぼ同様の規定となっているが、ある国際旅客運送約款では、事業者が免責事由を証明しない限り責任を負うとする点では同様であるものの、損害発生の実事が事実発生日より 6 か月

以内に書面により事業者へ通知され、かつ、事実発生日より1年以内に訴訟が提起されなければ、事業者は責任を負わない旨の規定が設けられている。

3. 1. 2 手回り品に関する損害

手回り品の滅失、毀損等により生じた損害については、事業者は、事業者又はその使用人に過失があったことが証明された場合に限り、これを賠償する責任を負うとされている。

国際旅客運送約款においても、半数が国内旅客運送標準約款とほぼ同様の規定となっているが、損害発生の事実が旅客の下船の時までに書面により事業者へ通知され、かつ、事実発生日より6か月以内に訴訟が提起されなければ、事業者は責任を負わない旨の規定を設けているもの(1社)や、手回り品に関する損害につき特段の規定を設けていないもの(1社)もある。

3. 1. 3 受託手荷物に関する損害

受託手荷物の滅失、毀損等による損害については、事業者は、その損害の原因となった事故が、当該受託手荷物が事業者の管理下にある間に生じたものである場合に限り、これにより生じた損害を賠償する責任を負う。この場合における事業者の免責事由は上記3.

1. 1(旅客の生命又は身体に関する損害)と同様である(ただし、②中の「旅客」は「運送申込人」となる。)。この点に関する国際旅客運送約款では、国内旅客運送標準約款と同様の規定としているものは一つのみであり、他の二つはいずれも、事業者又はその使用人に過失があったことが証明された場合に限り、事業者がその責任を負うとしている。

また、事業者が、受託手荷物券と引き換えに、その持参人に受託手荷物を引き渡した場合には、当該持参人が正当な受取人であるか否かにかかわらず、当該引渡の結果生じた損害については、事業者は免責される。この点に関する国際旅客運送約款では、国内旅客運送標準約款と同様の規定としているものは一つのみであり、他の二つはいずれも、同様の規定を明示的に定めてはいない。

さらに、運送申込人が留保をせずに受託手荷物の引渡を受けた場合には、運送申込人は、当該受託手荷物に関して生じた損害についての事業者に対する賠償請求権を放棄したものとみなされる。ただし、直ちに発見することのできない損傷又は一部滅失がある場合であって、その引渡しの日より14日以内に事業者へその事実を文書により通知したときは、この限りではない。この点に関する国際旅客運送約款では、いずれも国内旅客運送標準約款と同様の規定としているが、そのうちの一つは、直ちに発見することのできない損傷等がある場合の特則を設けていない。

3. 1. 4 自動車及びその積載貨物に関する損害

自動車及びその積載貨物の滅失、毀損等による損害については、事業者は、その損害の原因となった事故が、当該自動車及びその積載貨物が事業者の管理下にある間に生じたも

のである場合に限り、これにより生じた損害を賠償する責任を負う。この場合における事業者の免責事由は上記3. 1. 1（旅客の生命又は身体に関する損害）と同様である（ただし、②中の「旅客」は「自動車の運転者若しくは運送申込人」となる。）。この点に関する国際旅客運送約款では、自動車航送に関する規定を持つ二つとも、国内旅客運送標準約款と同様の規定としている。

また、運送申込人又は自動車の運転者が留保をせずに自動車及びその積載貨物の引渡を受けた場合には、運送申込人は、当該自動車等に関して生じた損害についての事業者に対する賠償請求権を放棄したものとみなされる。ただし、直ちに発見することのできない損傷又は一部滅失がある場合であって、その引渡しの日より14日以内に事業者はその事実を文書により通知したときは、この限りではない。この点に関する国際旅客運送約款では、いずれも国内旅客運送標準約款と同様の規定としているが、そのうちの一つは、直ちに発見することのできない損傷等がある場合の特則を設けていない。

3. 1. 5 所定の事由による運行中止等の場合の免責

事業者が、法令の規定によるほか、①気象又は海象が船舶の運航に危険を及ぼすおそれがある場合、②天災、使用船舶の故障その他のやむを得ない事由が発生した場合、③官公署の命令又は要求があった場合、④その他の約款所定の場合に該当することにより、運行の中止又は使用船舶、発着日時、航行経路若しくは発着港の変更の措置をとったときは、当該措置により上記3. 1. 1ないし3. 1. 2のいずれかの損害が生じたとしても、事業者は、それらの損害を賠償する責任を負わないとされている。この点に関しては、いずれの国際旅客運送約款も、国内旅客運送標準約款と同様の規定としている。

3. 2 運送人の責任の始期と終期

商法は、運送人の責任の始期と終期につき、特段の規定を設けていない。

国内旅客運送標準約款においては、概ね以下のとおりとされている。

3. 2. 1 旅客の生命又は身体に関する責任

事業者の責任の始期は、旅客が乗船港の乗降施設に達した時であり、その終期は、旅客が下船港の乗降施設を離れた時であるとされている。この点に関する国際旅客運送約款では、一つを除き、国内旅客運送標準約款と同様の規定としている。その一つは、責任の始期及び終期を明示せずに、本船外で生じた旅客の死亡又は傷害につき事業者は責任を負わないとしている。

3. 2. 2 手回り品に関する責任

手回り品の責任に関しては、事業者の責任の始期及び終期につき明示の規定は設けられていない。この点に関しては、いずれの国際旅客運送約款も、同様に明示の規定を設けて

いない。

3. 2. 3 受託手荷物に関する責任

事業者の責任の始期は、事業者が積込港の営業所において運送申込人から受託手荷物を受け取った時であり、その終期は、陸揚港の営業所において当該受託手荷物を引き渡した時であるとされている。この点に関する国際旅客運送約款では、一つは国内旅客運送標準約款と同様の規定としているが、その余の二つはいずれも、税関通関場において受託手荷物を引き渡した時を責任の終期としている。

3. 2. 4 自動車及びその積載貨物に関する責任

自動車及びその積載貨物の責任に関しては、事業者の責任の始期及び終期を明示する規定は設けられていないが、事業者の責任原因が自動車等が事業者の管理下にある間に生じた事故に限られていることからすれば、事業者の責任の始期は自動車等が事業者の管理下に入った時であり、その終期は自動車等が事業者の管理下から脱した時と解するのが合理的である。事業者の責任の始期及び終期に関しては、いずれの国際旅客運送約款も、国内旅客運送標準約款と同様に、明示の規定を設けていない。

3. 3 責任限度額の有無とこれを排除できる事由（故意・過失等）

商法は、責任限度額につき、特段の規定を設けていない。

船舶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。）は、船舶所有者等が負うべき責任につき、その限度額を船舶のトン数に応じて規定しているが（船主責任制限法 7 条）、旅客又は自動車等とともに乗船することを認められた者の生命又は身体が害されることによる損害については、その責任の制限を禁止している（船主責任制限法第 3 条 4 項）。

したがって、海上運送契約に関しては、責任の制限が禁止された損害を除く他の損害、すなわち、①手回り品、受託手荷物並びに自動車及びその積載物の滅失、毀損等による損害、②これらの物品又は旅客の運送の遅延による損害については、船主責任制限法により、船舶所有者等の責任は制限されることとなる。ただし、これらの損害が、船舶所有者等の故意により、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自己の無謀な行為によって生じたときは、その責任は制限されない（船主責任制限法 3 条 3 項）。

国内旅客運送標準約款においては、責任限度額に関する規定は設けられていない。

これに対し、国際旅客運送約款においては、一つを除き、責任限度額の上限を定める規定を設けている。もっとも、その内容は様々であり、手回り品についてのみ 1 旅客、1 航海当たり 5,000 円を上限とする旨定め、受託手荷物及び自動車については定めを設けていないもの（1 社）、受託手荷物及び自動車につき自動車航送船賠償責任保険による損害補填限度額を上限とする旨を定め、手回り品については定めを設けていないもの（1 社）、手回

り品及び受託手荷物 1 個につき 3,000 円、旅客 1 人につき合計 1 万円を上限とする旨定めるもの（1 社）となっている。

3. 4 高価品（貨幣、有価証券等）に関する規律

商法は、陸上物品運送に関し、貨幣、有価証券その他の高価品については、荷送人が運送を委託するに当たってその種類及び価額を明示したものでなければ、運送人はその損害賠償責任を負わない旨の特則を設け（商法 578 条）、海上物品運送について同条を準用している（商法 766 条）。また、海上旅客運送に関しては、旅客の運送人は旅客から引渡を受けた手荷物について物品の運送人と同一の責任を負うとする商法 591 条 2 項を準用していることから（商法 786 条 1 項）、上記の高価品の特則は、旅客が運送人に引き渡した手荷物にも妥当することとなる。

国内旅客運送標準約款においても、受託手荷物及び自動車の積載貨物につき、それらが貴金属、貨幣、銀行券、有価証券、印紙類、宝石類、美術品、骨董品その他の高価品である場合には、運送申込人が運送の申込みに際して、その種類及び価格を明示したものでなければ、事業者は、その損傷又は滅失による損害については賠償責任を負わない旨が定められている。この点に関しては、いずれの国際旅客運送約款も、国内旅客運送標準約款と同様の規定としている。

3. 5 運行不能、経路変更、オーバーブッキング等の場合の取扱い（運賃の払戻し、振替輸送等）

商法は、運行不能、経路変更、オーバーブッキング等の場合の取扱いに関し、特段の規定を設けていない。

国内旅客運送標準約款においては、概ね以下のとおりとされている。なお、オーバーブッキングの場合及び振替輸送による対応に関する規定は設けられていない。

法令の規定によるほか、気象又は海象が船舶の運航に危険を及ぼすおそれがある場合その他の約款所定の場合に該当することにより、運行の中止又は使用船舶、発着日時、航行経路若しくは発着港の変更の措置がとられた場合において、旅客が乗船することを延期し、又は継続して乗船することができなくなったときは、事業者は、乗船券の未使用区間について、7 日間を限度として、その通用期間の延長に応じる。また、旅客が運送契約を解除し、払戻しの請求をしたときは、事業者は、券面記載金額と既使用区間に対応する運賃及び料金の額との差額を、手数料なしで払い戻す。これらの取扱いは、旅客、受託手荷物及び自動車に共通している（ただし、受託手荷物については、事業者が通用期間の延長に応じる旨の規定は設けられていない）。

また、特別急行料金又は急行料金を収受する船便（以下「急行便」という。）が、当該急行便の所定の所要時間以内の時間で事業者が定める時間以上遅延して到着した場合について、事業者は、特別急行料金又は急行料金の額の払戻しに応じるものとされている。

この点に関する国際旅客運送約款では、すべてのものにおいて手数料なしで券面額全額の払い戻しをする旨が定められているが、通用期間の延長については、特段の規定を設けていないものが一つあるほか、延長期間を2か月とするもの（1社）と6か月とするもの（2社）とがある。また、急行便に関する規定が設けられているものはない。

4. 旅客の義務・責任

商法は、旅客の義務及び責任に関し、特段の規定を設けていない。

他方、国内旅客運送標準約款においては、概ね以下のとおりとされている。

4. 1 運賃支払時期

旅客、運送申込人又は自動車の運転者は、営業所において所定の運賃及び料金を支払う。旅客等が、船長又は事業者の係員の承諾を得て運賃及び料金を支払わずに乗船し、又は自動車を乗船させたときは、船内において、運賃及び料金を支払う。

この点に関する国際旅客運送約款では、すべてのものにおいて、営業所において運賃及び料金を支払う旨の規定を設けるのみであり、乗船後の船内における支払いに関する規定を設けてはいない。

4. 2 危険品、高価品等に関する義務

受託手荷物又は自動車の積載物品が、①破損しやすいもの、臭気を発するもの、不潔なものその他乗船者に迷惑を及ぼすおそれのあるもの、②貴金属、貨幣、有価証券、宝石類その他の高価品、③銃砲、刀剣、爆発物その他乗船者、他の物品又は船舶に危害を及ぼすおそれのあるもの、④遺体、⑤その他の約款所定のものである場合には、運送申込人は、あらかじめその旨を事業者に申告しなければならない。これらの物品は事業者による運送契約の拒絶事由に該当するところ、事業者が運送の申込みに応じる場合には、事業者は、運送申込人に対し、その負担において受託手荷物等につき看守人の添乗、積荷保険の付保その他の必要な措置を講じることができる。この点に関する国際旅客運送約款では、すべてのものにおいて、概ね国内旅客運送標準約款と同様の規定を設けている。

他方、手回り品については、上記と異なり、旅客に内容の申告義務はないが、旅客は自己の責任において手回り品を保管しなければならない。手回り品に関する国際旅客運送約款は、すべてのものにおいて国内旅客運送標準約款と同様の規定となっている。

4. 3. 事業者に対する損害賠償責任

旅客、運送申込人又は自動車の運転者は、その故意若しくは過失により、又は運送約款を守らなかったことにより事業者に損害を与えたときは、事業者に対して、その損害を賠償する責任を負う。

この点に関する国際旅客運送約款では、すべてのものにおいて国内旅客運送標準約款と同様の規定を設けているほか、3においては、旅客が持込を制限される危険品等を手回り

品として船内に持ち込んだ場合において、他の旅客、事業者等に損害を与えたときは、当該旅客はその損害に対して賠償の責任を負う旨を定めている。

4. 4. 増運賃及び増料金

旅客、運送申込人又は自動車の運転者が、①船長又は事業者の係員の承諾を得ずに乗船券等を持たずに乗船すること、②無効の乗船券等で乗船すること、③その他の約款所定の不正行為をしたときは、旅客等は、事業者の請求により、運賃及び料金のほかに、これらの2倍に相当する額の増運賃及び増料金を併せて支払わなければならない。この場合において、乗船港が不明のときは当該船便の始発港をもって乗船港とみなされ、また、乗船した等級が不明のときは最上等級をもって乗船した等級とみなされる。

この点に関する国際旅客運送約款では、すべてのものにおいて国内旅客運送標準約款と同様の規定を設けている。

5. 他の運送人等との関係

5. 1 連絡運輸

商法は、物品運送に関し、数人が相次いで運送をする場合においては、各運送人は、運送品の滅失、毀損又は延着につき連帯して損害賠償責任を負うとしている（商法 766 条による 579 条の準用）。

国内旅客運送標準約款は、旅客及び受託手荷物の連絡運輸につき、以下の内容の規定を設けている。なお、自動車については、連絡運輸に関する規定は設けられていない。国際旅客運送約款において連絡運輸に関する規定を設けているものはない。

5. 1. 1 連絡乗車船券等の取扱い

事業者と連絡運輸に関する取り決めのある運送事業者が発行する連絡乗車船券又は連絡受託手荷物券は、事業者の運送区間については、事業者の乗車船券等とみなされる。

事業者が連絡運輸に係る運送を引き受ける場合には、事業者は、全運送区間に対する運賃及び料金その他の費用を収受し、全運送区間に対する連絡乗車船券等を発行する。

5. 1. 2 適用される約款

連絡運輸に係る旅客及び手回り品並びに受託手荷物の運送については、事業者の運送区間に関しては、当該事業者の運送約款が適用される。ただし、受託手荷物の滅失、毀損又は延着についてその責任を負うべき者が明らかでないときは、運送申込人に有利な運送約款を適用することができる。

5. 1. 3 受託手荷物の滅失、毀損又は延着による責任

連絡運輸に係る受託手荷物の滅失、毀損又は延着については、事業者は、他の運送事業

者と連帯してその責任を負う。

5. 2 コードシェア、共同引受け

商法、国内旅客運送標準約款及び国際旅客運送約款において、コードシェア又は共同引受けに関する特段の規定は設けられていない。

6. 乗船券

乗船券に関する国内旅客運送標準約款の規定は、概ね以下のとおりである。

6. 1 効力

乗船券及び自動車航送券は、券面記載の乗船区間、通用期間及び指定便並びに等級及び船室又は自動車の種類及び長さに関り、効力を有する。また、運賃及び料金が変更された場合であっても、その変更前に発行された乗船券、受託手荷物券及び自動車航送券は、その通用期間内に限り、効力を有する。

この点に関する国際旅客運送約款では、すべてのものにおいて国内旅客運送標準約款とほぼ同様の規定を設けている。

6. 2 種類

乗船券及び自動車航送券については、片道券、往復券及び回数券に関する定めがあるほか、乗船券についてのみ、定期乗船券に関する定めがある。他方、受託手荷物券については、その種類に関する定めはない。

国際旅客運送約款では、乗船券の種類に関する特段の規定は見られない。

6. 3 紛失時の取扱い

旅客、運送申込人又は自動車の運転者が乗船券又は自動車航送券を紛失した場合には、旅客等は、乗船券等を所持して乗船した事実が明白である場合を除き、改めて運賃及び料金を支払わなければならない。この場合には、事業者は、その旨の証明書を発行する。事後、旅客等は、紛失した乗船券等を発見したときは、その通用期間の経過後1年以内に限り、当該証明書と引き換えに、運賃及び料金の払戻を受けることができる。

この点に関する国際旅客運送約款では、紛失時に改めて運賃及び料金を支払わなければならないとする点及び一定の場合に払戻しをする点において国内旅客運送標準約款と同様であるが、払戻しが可能な期間につき、国内旅客運送標準約款と同様の期間とするものは一つのみであり、残りの三つはいずれも、通用期間経過後30日以内としている。

6. 4 電子乗船券

国内旅客運送標準約款においては、電子乗船券に関する定めはない。

調査をした事業者のうち、1社のみが、その運送約款において電子乗船券に関する規定

を設けている。同社の運送約款においては、事務所において発行する同社の電子データベース上に記録される形式の電子証ひょうを「電子乗船券」と定義し、また、電子乗船券を有することを証することができる確認番号、その他の同社が別に定めるものを「認証コード」と定義している。そして、乗船券の有効性の確認に際しては、認証コードの呈示が必要になるとされている。そのほか、電子乗船券に関して特記すべき規定は見当たらない。

この点に関する国際旅客運送約款では、特段の規定を設けているものは見当たらない。

7. その他

7. 1 旅客による任意解除

商法は、海上旅客運送に関し、旅客は、発航前においては運送賃の半額を支払うことにより運送契約の解除をすることができるとするものの、発航後においては運送賃の全額を支払わなければ運送契約の解除をすることができないとしている（商法 781 条）。

国内旅客運送標準約款においては、①入航前の乗船券につき、②その通用期間内（船便の指定のある乗船券のときは当該指定便の発航前）に払戻しの請求が行われた場合には、③約款に定める額¹¹の範囲内において事業者が定める額の手数料を旅客が支払うことにより、事業者は、その払戻しの請求に応じ、券面記載金額を払い戻すものとされているが、これは、旅客による任意解除を認める旨の規定である。

この点に関する国際旅客運送約款では、すべてのものが払戻しの形式で旅客による任意解除に応じる旨の規定を設けているが、払戻の期限及び払戻手数料の最高限度額においてそれぞれ異なった規定が設けられている。払戻の期限については、定めていないものは一つのみであり、残りの三つは、発航前の3時間ないし1時間前までとする規定をそれぞれ設けている。払戻手数料の最高限度額については、一つが券面記載金額の50%とし、残りの三つはいずれも国内旅客運送標準約款と同様に券面額の30%としている。

7. 2 運送人の債権の消滅時効

商法は、運送人の旅客に対する債権につき、1年の短期消滅時効を定めている（商法 786 条1項による765条の準用）。

これに対し、国内旅客運送標準約款及び国際旅客運送約款は、運送人の債権の消滅時効に関する規定を定めていない。

7. 3 受託手荷物の処分

商法は、物品運送について、法令に違反し、又は契約によらないで船積みされた運送品は、船長がいつでも陸揚げし、もし船舶又は積荷に危害を及ぼすおそれがあるときは、これを放棄することができる（商法 740 条）、旅客の手荷物にも本条を準用している（商

¹¹ 国内旅客運送標準約款では、船便の指定のない乗船券については200円、船便の指定のある乗船券については払戻請求の時期によって異なるものの、最高でも券面記載金額の3割に相当する額とされている。

法 786 条 2 項)。

国内旅客運送標準約款は、この点に関する特段の規定を設けていない。

この点に関する国際旅客運送約款では、二つのものが、次のいずれかに該当する理由がある場合には、事業者は、受託手荷物につき、陸揚げ、投棄その他の処分をすることができる旨を定めている。

- ① 旅客が、受託手荷物が危険品等に該当する場合の申告義務ないし受託手荷物に対する検査を受忍すべき義務に違反した場合
- ② 受託手荷物が乗船者、他の物品又は船舶に危害を及ぼし、又はそのおそれがある場合
- ③ 受託手荷物の陸揚げ後、7 日を経過してもその引き取りがない場合

7. 4 準拠法及び裁判管轄

国内旅客運送標準約款は、この点に関する規定を設けていない。

この点に関する国際旅客運送約款では、準拠法についてはすべてのものが日本法としていたるが、裁判管轄については、事業者の本店所在地を管轄する裁判所のみを定めるもの（3 社）と、それに加えて運送契約の締結地を管轄する裁判所も併せて定めるもの（1 社）とがある。

第5章 旅客航空運送

重松 英

A. 旅客航空運送の概要

I. 旅客航空運送事業の特徴

航空会社は、航空機を用いて旅客（又は貨物の荷主）から航空運賃を徴収して輸送するサービスを提供する会社である。わが国においては、運輸省（現 国土交通省）の指導により大手は日本航空、全日本空輸、日本エアシステムの3社体制が取られ、国際線と国内線のすみ分けが行われてきた。しかし、1986年にこの指導方針が変更され、日本航空だけではなく、全日本空輸及び日本エアシステムも国際線業務ができるようになった。その後、2004年に業界統合により日本エアシステムが日本航空に統合された。

また、1997年に、同一路線の参入規制が廃止されたことに伴い、低運賃の航空会社（スカイマーク、北海道国際航空）が誕生し、その後も2000年には航空運賃が自由化されるなど規制緩和が進み、これに伴いLCC(Low Cost Carrier)など格安航空会社の新規参入が相次いでいる。

航空会社の経営は、様々な要素で困難な局面に立たされることがあり、航空運賃の面では、国内の主要都市の一部でJR西日本等の新幹線料金との間で価格競争が起き、地域によっては航空会社同士の価格競争も起きている。また、燃料費の価格変動要素も大きな経営圧迫要因となっている。

II. 事業法による規律の概要

1. 航空事業を規律する事業法

航空事業を規律する事業法としては航空法（昭和27年法律第231号）がある。航空法は、航空機の登録や航空機の安全確保、航空従事者の資格試験、航空路、飛行場等の設置、航空管制による航空機運航の安全確保、航空運送事業等について規定している¹。

なお、航空法の下位法令として、航空法施行令（昭和27年政令第421号）、航空法施行規則（昭和27年運輸省令第56号）がある。

2. 許可に関する規律

航空運送事業（他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物を運送する事業をいう。航空法2条18号）を営もうとする者は、国土交通大臣の許可を受けなければならない（同法100条）。かかる許可に対する申請書類の記載事項及び添付書類は、

¹ 井上雅之『最新業界の常識 よくわかる航空業界』50頁（日本実業出版社、1998年）。

①氏名、名称及び住所並びに法人については、その代表者の氏名、②航空機の運航及びこれを行うために必要な整備に関する事項、国際航空運送事業を經營するかどうかの別、その他国土交通省令で定める事項に関する事業計画、③資金計画その他の国土交通省令で定める事項を記載した書類である（同法 100 条）。国土交通大臣は、航空運送事業を經營しようとする者の申請が、審査の結果、同法 101 条 1 項の基準に適合していると認めるときは、航空運送事業者の許可をしなければならないとされる（同法 101 条 2 項）。

また、国内定期航空運送事業（本邦内の各地間に路線を定めて一定の日時により航行する航空機により行う航空運送事業。同法 2 条 20 号）を行おうとする本邦航空運送事業者は、運航計画（路線ごとの使用空港等、運航回数、発着日時その他の国土交通省令で定める事項を記載した計画をいう）を定め、あらかじめ、国土交通大臣に届け出なければならないとされる（同法 107 条の 2 第 1 項）。

3. 約款に関する規律

航空運送事業の經營につき、国土交通大臣の許可を受けた者（以下「本邦航空運送事業者」という。同法 102 条 1 項参照）は、運送約款を定め、国土交通大臣の認可を受けなければならない（同法 106 条 1 項。なお、変更しようとするときも同様である）。そして、運送約款については、公衆の正当な利益を害するおそれがないものであること並びに、少なくとも運賃、料金の收受及び運送に関する事業者の責任に関する事項が定められていることが、国土交通大臣による認可の基準とされている（同条 2 項）。

運送約款は、営業所その他の事業所において公衆に見やすいように掲示しなければならない（同法 107 条）。

なお、航空旅客運送約款については、国土交通大臣による標準約款の作成はされておらず、標準約款制度は存在しない。

4. 運賃及び料金に関する規制

本邦航空運送事業者は、旅客及び貨物の運賃及び料金を定め、国土交通大臣に届け出なければならないとされる（同法 105 条 1 項）。国土交通大臣は、かかる運賃又は料金につき、①特定の旅客又は荷主に対し、不当な差別的取扱いをするものであるか、②社会的経済的事情に照らして著しく不適切であり、旅客又は荷主が当該事業を利用することを著しく困難にするおそれがあるか、③他の航空運送事業者との間に、不当な競争を引き起こすこととなるおそれがあるかについて審査し、①～③のいずれかに該当すると認めるときは、当該本邦航空運送事業者に対し、期限を定めてその運賃又は料金を変更すべきことを命じることができる（同法 105 条 2 項）。

また、国際航空運送事業（本邦内の地点と本邦外の地点との間又は本邦外の各地間において行う航空運送事業をいう。同法 2 条 19 号）を經營しようとする本邦航空運送事業者は、当該事業に係る旅客及び貨物の運賃及び料金を定め、国土交通大臣の認可を受けな

ればならないとされる（同法 105 条 3 項。これを変更しようとするときも同様である。）。この場合の認可の基準は、当該運賃又は料金が上記①～③に該当しないことに加え、当該国際航空運送事業に係る航行について外国との間に航空に関する協定その他の国際約束がある場合における当該国際約束の内容に適合するものであることである（同法 105 条 4 項）。

なお、運賃及び料金についての定めは運送約款同様、営業所その他の事業所において公衆に見やすいように掲示しなければならないとされている（同法 107 条）。

B. 旅客航空運送事業の約款等の分析

I. 旅客航空運送事業に関する調査の概要

国内資本の航空会社 17 社（以下「国内航空会社」という。）及び外国資本が出資をしている航空会社 3 社（国内資本との共同出資を含み、以下「外資系航空会社」という。）の旅客運送約款を検討した。

国内航空会社の国内旅客運送約款及び国際旅客運送約款は共に構成、内容ともに国内航空会社間において大きな差異は見られなかった。

また、国内航空会社と外資系航空会社を比較すると、国内旅客運送約款と国際旅客運送約款につき、国内航空会社においては両者が別個の約款として規定されているのに対し、外資系航空会社においては両者が一個の約款として規定されていた。そのため、国内航空会社と外資系航空会社とでは、旅客運送約款の構成がやや異なっている。もっとも、規定内容を比較すると、両者の約款の間で大きな差異は見られなかった。

そこで、以下においては、基本的には国内航空会社の国内旅客運送約款と国際旅客運送約款を念頭において検討する。

II. 約款等の分析

1. 約款等の適用関係

1. 1 国際旅客運送について

国際旅客運送については、特に航空運送人の責任につき、1929 年にワルソーにおいて締結された「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」（以下「ワルソー条約」という。）とその一連の改正（1955 年ヘーグ議定書、1961 年グアダハラ条約、1966 年モンテリオール協定、1971 年グアテマラ議定書、1975 年モンテリオール議定書²。以下、これらを総称して「ワルソー体制」という。）によって広範かつ長期にわたって規制されて

² ワルソー条約を改正する議定書はモンテリオール第一追加議定書、ヘーグ議定書によって改正されたワルソー条約を改正する議定書はモンテリオール第二追加議定書、グアテマラ議定書を改正する議定書はモンテリオール第三追加議定書、貨物に関するワルソー条約の規定を改正する議定書はモンテリオール第四議定書と称され、すべて 1975 年 9 月 25 日に採択された。これらの議定書のうち、第一追加議定書と第二追加議定書は 1996 年 2 月 15 日に発効し、第四議定書は 1998 年 6 月 14 日に発効したが、第三追加議定書の発効の見込みはない（藤田勝利編『新航空法講義』189 頁（信山社、2007 年））。

きた³。1999年には、モンテリオールにおいて「国際航空運送についてのある規則の統一に関する条約」（以下「モンテリオール条約」という）が締結され、ワルソー体制の複雑な諸条約が整理・統合されることとなった。

日本は、ワルソー条約（日本につき1953年8月発効）、ヘーグ議定書（日本につき1967年11月発効）、モンテリオール第四議定書（日本につき2000年9月発効）及びモンテリオール条約（日本につき2003年11月発効。以下、これら三つの条約の総称及び各々を示す場合に「各条約等」という）を批准している。

各条約等は各別のものであるから、発着空港所在の各国が同一の条約等加盟国である場合又は発着空港が単一の加盟国内であって予定寄港地が他の国（締約国であるかを問わない）である場合にのみ同一の条約が適用される。そして、適用される条約が複数ある場合には、新しい条約が適用される（ヘーグ議定書によって改正されたワルソー条約（以下、「ヘーグ改正ワルソー条約」）19条参照⁴）。

各条約等について適用関係をまとめると、以下のとおりである。

- ① 出発地と到着地の双方がモンテリオール条約締約国である場合又は出発地と到着地が単一のモンテリオール条約締約国内であるが予定寄港地が他の国である場合は、モンテリオール条約適用を受ける。
- ② ①にあたらない場合で、かつ、出発地と到着地の双方がモンテリオール第四議定書の適用を受けるとき又は出発地と到着地が単一のモンテリオール第四議定書締約国内であるが予定寄港地が他の国であるときは、モンテリオール第四議定書の適用を受ける。
- ③ ①及び②にあたらない場合で、かつ、出発地と到着地の双方がヘーグ改正ワルソー条約の適用を受けるとき又は出発地と到着地が単一のヘーグ改正ワルソー条約締約国内であるが予定寄港地が他の国であるときは、ヘーグ改正ワルソー条約の適用を受ける。
- ④ ①～③にあたらない場合で、かつ、出発地と到着地の双方がワルソー条約の適用を受けるとき又は出発地と到着地が単一のワルソー条約締約国内であるが予定寄港地が他の国であるときは、ワルソー条約の適用を受ける。
- ⑤ ①～④のいずれにもあたらない場合は、国際旅客運送約款の規定による。

上記①ないし④にあたる場合、国際旅客運送約款は、これらの条約の定めに抵触しない範囲において適用される。

1. 2 国内旅客運送について

国内旅客運送につき、我が国の商法に直接の規定はなく、陸上運送や海上運送その他の民商法の一般的な規定の準用とワルソー体制に準拠した運送約款によって規制されてきた。

³ 藤田・前掲注(2)171頁。

⁴ 藤田・前掲注(2)173頁。

⁵ 藤田・前掲注(2)206頁参照。

実務上は、内容が同一の「国内旅客運送約款」によって例外なく処理されており、法の規定を欠く我が国では、約款が重要な意味を持っているとされる⁶。

2. 契約の締結

2. 1 契約の成立時期、要件

航空旅客運送契約は諾成契約である。航空券の発行が契約成立の要件をなしているものではなく（ワルソー条約 3 条 2 項参照）、また、契約の成立にとって搭乗便と座席の確定は必要ではない⁷（A 社国内旅客運送約款⁸第 11 条第 2 項、A 社国際旅客運送約款⁹4 条（B）（1）参照）。

契約は、①運送の完了、②航空券の失効（A 社国内旅客運送約款 11 条）、③当事者の解除のいずれかによって終了する¹⁰。

2. 2 運送の引受義務、拒絶事由等

運送人は、飛行の安全及び旅客一般に対する注意の行使として、飛行の安全を害し、他の旅客に対して迷惑・危害を加えるおそれのある旅客の搭乗や手荷物の引受を拒絶し、また寄航地において降機させる権利を有する（A 社国内旅客運送約款 15 条 2 項、16 条 1 項、29 条 3 項ないし 5 項、A 社国際旅客運送約款 10 条、11 条（B）（3）ないし（5））。

拒絶事由について、国際旅客運送約款と国内旅客運送約款を比較すると、国際旅客運送約款に出入国手続きに関する拒否事由及び航空券が不法取得、偽造等されたものである場合の拒絶事由が規定されている以外は、特段の差異は見当たらない。

3. 運送人の義務と責任

3. 1 総論

運送人の主要な義務としては、旅客切符・手荷物切符の発行義務、運送の実行義務、サービス提供義務（機内における飲食物の提供、寄航地等での宿泊手配など）、手荷物運送義務などがある¹¹。

3. 1. 1 国際旅客運送約款における運送人の責任総論

運送人の責任につき、国際旅客運送約款においては、条約の適用を受けない国際運送の場合を除き、当該運送に適用になる、ワルソー条約、ヘーグ改正ワルソー条約、モントリオール第四議定書又はモントリオール条約に定められた責任に関する規定及び制限が適用

⁶ 原茂太一・遠藤浩ほか編「現代契約法体系 第 7 巻 サービス・労務供給契約」41 頁（有斐閣、1984 年）。

⁷ 原茂＝遠藤・前掲注(6)44 頁。

⁸ 2012 年 6 月 1 日発効。2013 年 2 月 18 日時点において A 社 HP 上で確認。

⁹ 2011 年 8 月 23 日発効。2013 年 2 月 18 日時点において A 社 HP 上で確認。

¹⁰ 原茂＝遠藤・前掲注(6)44 頁。

¹¹ 原茂＝遠藤・前掲注(6)46 頁。

されるとし（A 社国際旅客運送約款 18 条（A）（1））、これらの条約に抵触しない範囲で、約款が適用されるところとしている（同条（A）（2））。また、これらの条約の適用を受けない場合でも、航空会社と旅客の間の責任については、これらの条約の規定の影響を受けた約款及び法令（商法 590 ないし 592 条、786 条）が適用ないし準用されるため、これらの条約の影響を負うところが大きい。

3. 1. 2 国内旅客運送約款における運送人の責任総論

国内旅客運送約款における運送人の責任については、各条約等の適用を受けず、約款及び法令（商法 590 ないし 592 条、786 条）が適用ないし準用される。

3. 2 旅客の生命・身体に関する責任

3. 2. 1 運送人の責任原因及び責任の始期と終期

各条約等や、国内旅客運送約款においては、運送人は、旅客の死傷等損害の原因となった事故が航空機上で生じ、又は乗降のための作業中に生じたものであるときは、責任を負うとされている（ワルソー条約 17 条、モントリオール条約 17 条 1 項、A 社国内旅客運送約款 43 条）。また、運送人の責任の始期と終期については明示の規定は設けられていない。

国際旅客運送約款においては、旅客の生命・身体に関する損害に係る責任原因等につき規定が設けられていないが、上記 3. 1. 1. に記載したとおり、当該運送に適用される条約の規定に従うこととなる。

3. 2. 2 責任限度額の有無とその排除事由、免責事由

ア ワルソー条約

ワルソー条約においては、責任限度額は 12 万 5,000 金フランとされる。

免責事由については、運送人及びその使用人が損害を防止するために必要なすべての措置を執ったこと又はその措置をとることができなかったことの立証が必要とされる（同条約 20 条 1 項）。また、損害原因に被害者の過失が競合していることを運送人が証明すると裁判所は自国法に従い運送人の責任の全部又は一部を免除できるとされている（同条約 21 条）。

もともと、損害が運送人若しくはその使用人の故意により生じたとき、又は訴えが係属する裁判所の属する国の法律によれば故意に相当すると認められる過失により生じたときは、運送人は、その責任を排除し、または制限する当該条約の規定を援用する権利を有しないと規定されている（同条約 25 条 1 項、2 項）。

イ ヘーグ議定書

これに対し、ヘーグ議定書によって改正されたワルソー条約では、損害限度額が 12 万 5,000 金フランから 25 万金フランに引き上げられた。責任の排除・制限事由につい

ても、損害が、損害を生じさせる意図をもって又は無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行った運送人又はその（自己の職務を遂行中の）使用人の作為又は不作為から生じたことが証明されたときには適用されない（同条約 25 条、25 条の A（3）参照）と変更された。

ウ モントリオール条約

モントリオール条約においては、責任限度額が撤廃され、11 万 3,100SDR までは無過失責任とされた（同条約 21 条 1 項）。11 万 3,100SDR を超える部分については、過失推定責任とされ、①当該損害が運送人又はその使用人若しくは代理人の過失又は不当な作為若しくは不作為によって生じたものでないこと、又は②当該損害が第三者の過失又は不当な作為若しくは不作為によってのみ生じたことを運送人側が立証した場合には、運送人は責任を免れるとされた（同条約 21 条 2 項）

エ 国際旅客運送約款

国際旅客運送約款は、当該運送につきモントリオール条約以外の条約が適用される場合であっても、それらの条約に基づき定められた旅客に対する責任限度額を援用せず、かつ、11 万 3,100SDR までは、それらの条約に定められている抗弁権を援用しないとしている（A 社国際旅客運送約款 18 条（B）（3））。この結果、モントリオール条約以外の条約が適用される場合においても、旅客の生命・身体に関する責任の限度額は、モントリオール条約が適用される場合と同様となる。

他方、当該運送につきモントリオール条約が適用される場合については、特段の規定が設けられていないが、「条約又は適用法令等別段の定めのある場合を除き」、約款の定めるところによる旨の規定を設けていることからすると（A 社国際旅客運送約款 18 条（B）柱書）、モントリオール条約の規定が適用されることとなる。

オ 国内旅客運送約款

国内旅客運送約款においては、責任限度額は規定されていない。免責事由については、無過失の立証¹²（会社及びその使用人がその損害を防止するため必要な措置をとったこと又はその措置をとることができなかったことを証明したとき。A 社国内旅客運送約款 43 条）及び過失相殺（A 社国内旅客運送約款 45 条）が規定されている。

国際旅客運送約款と国内旅客運送約款とでは、国際旅客運送約款は 11 万 3,100SDR までは無過失責任が認められるのに対し、国内旅客運送約款では無過失責任の規定がないという点で異なる。

¹² その他、法令及び官公署の要求、航空保安上の要求、その他のやむを得ぬ事由によりとられた、航空機の運航時刻の変更、欠航、休航、運航の中止、発着地の変更、緊急着陸、旅客の搭乗制限、その他の必要な措置より生じた損害については、免責される（A 社国内旅客運送約款 43 条 5 項）。

カ まとめ

旅客の生命・身体に関する責任についての各条約等・約款の適用の場合における責任限度額の有無、その内容、責任限度額排除事由、免責事由の概要をまとめると下表のとおりである¹³。

	責任限度額	責任限度額の排除事由	免責事由
ワルソー条約	12万5,000金フラン	・運送人又はその使用人の故意若しくは訴訟係属国の法律によれば故意に相当すると認められる過失により生じたとき	・「運送人及びその使用人が損害を防止するために必要なすべての措置を執ったこと又はその措置を執ることができなかったこと」の立証 ・過失相殺
ヘーグ改正ワルソー条約	25万金フラン	・損害が、故意又は無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行った運送人又はその（自己の職務を遂行中の）使用人の作為又は不作為から生じたことが証明されたとき	・同上
モントリオール条約	なし	なし	・11万3,100SDRまでは無過失責任 ・11万3,100SDRを超える部分は過失推定
A社国際約款	なし	なし	・同上
A社国内約款	なし	なし	・無過失の立証 ・過失相殺

3. 3 手荷物の滅失・損傷・延着に関する責任

3. 3. 1 運送人の責任原因及び責任の始期と終期

手荷物の滅失等の損害については、その原因となった事故が航空運送中¹⁴に生じたものであるときは、責任を負うとされる（ワルソー条約18条第1項、ヘーグ改正ワルソー条約18条1項、モントリオール第四議定書18条1項、モントリオール条約17条2項、A社国内旅客運送約款43条2項）。

¹³ モントリオール第四議定書は主に貨物についての運送人の責任制度を改正する議定書であり、旅客の死傷についての運送人の責任については記載がないことから表においては言及していない。

¹⁴ 航空運送中の意義についてはワルソー条約18条第2項第3項に詳しく定めてあるが、要は手荷物が航空運送人の管理下にあるかどうかであり、荷送人との契約により指定の場所から空港まで航空運送人が陸上運送した場合に損害が生じたときは、反証のない限り、航空運送中の事故による損害として運送人は責任を負う。

手荷物の延着については、航空運送における延着から生ずる損害につき責任を負うとされる（ワルソー条約 19 条、ヘーグ改正ワルソー条約 19 条、モントリオール条約 19 条）。

3. 3. 2 責任限度額の有無とその排除事由、免責事由

ア ワルソー条約

受託手荷物の責任限度額が 250 金フラン/kg、持込手荷物の責任限度額は 5,000 金フラン/旅客とされている（同条約 22 条 2 項、3 項）。かかる責任限度額は、①荷送人が荷を運送人に交付する際に引渡時の価額を申告し、かつ、必要とされる増料金を支払った場合¹⁵（同条約 22 条 2 項参照）、又は②運送人又はその（自己の職務を遂行中の）使用人等の故意により生じたとき、若しくは訴えが係属する裁判所の属する国の法律によれば故意に相当すると認められる過失により生じたとき（同条約 25 条 1 項、2 項）には適用が排除される。また、免責事由については、運送人は運送人及びその使用人が損害を防止するために必要なすべての措置を執ったこと又はその措置をとることができなかったことを証明した場合には免責されると規定されている（同条約 20 条 1 項）。さらに、被害者の過失が損害の原因となったこと又は原因の一部となったことを運送人が証明したときは、裁判所は、自国の法律の規定に従い、運送人の責任を免除し、又は軽減することができる規定されている（同条約 21 条。過失相殺）。

イ ヘーグ議定書

ヘーグ改正ワルソー条約においては、責任限度額排除事由の主観的要件（上記②）につき、訴訟係属国に関係なく、「損害が、損害を生じさせる意図をもって又は無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行った運送人又はその（自己の職務を遂行中の）使用人の作為又は不作為から生じたことが証明されたとき」には損害限度額が排除されると変更された（同条約 25 条、25 条の A 第 3 項参照）。免責事由については、ワルソー条約と同様である。

ウ モントリオール条約

モントリオール条約においては、責任限度額は受託・持込合計 1,131SDR/旅客とされている¹⁶（同条約 22 条 2 項）。責任限度額については、①旅客が託送手荷物を運送人に引き渡すに当たって到達地における引渡時の価額として特定の価額を申告し、かつ、必要とされる追加の料金を支払った場合（同条約 22 条 2 項）、又は②運送人又はその（自己の職務を遂行中の）使用人若しくはその代理人の故意又は無謀にかつ損害が生ずるおそれがあることを知りながら行った行為（不作為も含む）により損害が生じたことが証

¹⁵ この場合、運送人は申告された価額が引渡時における荷送人にとっての実際の価値を超えることを証明しない場合には、申告された価額を限度とする額を支払わなければならない。

¹⁶ なお、モントリオール条約において、貨物については（延着を含む）、賠償限度額が 1 キログラムあたり 19SDR とされている。

明される場合には排除される（同条約 22 条 5 項）。

また、機内持込手荷物については過失責任とされた（同条約 17 条 2 項）。さらに、運送人は、賠償の請求者や第三者の過失等が損害に寄与したことを立証した場合はかかる過失が損害に寄与した範囲内で責任の全部又は一部を免れる（同条約 20 条）。延着についても運送人側が損害防止のために要求されるすべての措置をとったこと又はそのような措置をとることが不可能であったことを証明した場合には免責される（同条約 19 条）。

エ 国際旅客運送約款

受託手荷物の場合には、会社の責任限度は、1 キログラムあたり 17SDR¹⁷とし、持込手荷物の場合には、会社の責任限度は、旅客 1 人あたり 332SDR¹⁸が限度とされる（A 社国際旅客運送約款 18 条（B）（4）（b））。責任限度額の排除事由は、特定価額の申告及び従価料金の支払（A 社旅客運送約款 18 条（B）（4）（c））である。もともと、実損を超えて責任を負うことはない（A 社国際旅客運送約款 18 条（B）（4）（c））。

また、損害が旅客の手荷物の欠陥等から生じた場合には免責される（A 社国際旅客運送約款 18 条（B）（7）（8））。

オ 国内旅客運送約款

国内旅客運送約款における手荷物の責任限度額は 15 万円である（A 社国内旅客運送約款 47 条 1 項）。責任限度額の排除事由は、特定価額の申告及び従価料金の支払（A 社国内旅客運送約款 47 条 1 項）である。もともと、実損を超えて責任を負うことはない。

受託手荷物についての運送人の責任については過失推定がなされるが（A 社国内旅客運送約款 43 条 2 項）、持込手荷物については過失は推定されない（A 社国内旅客運送約款 43 条 4 項）。運送人が無過失の証明をした場合（A 社国内旅客運送約款 43 条 3 項）、及び手荷物固有の欠陥から損害が生じた場合（A 社国内旅客運送約款 44 条）には運送人は免責される。

カ まとめ

手荷物の滅失・損傷に関する責任についての各条約等・約款の適用の場合における責任限度額の有無、その内容、責任限度額排除事由、免責事由の概要をまとめると下表のとおりである。

¹⁷ A 社国際旅客運送約款第 18 条（B）（4）（b）。金フラン換算の場合は、250 金フランと規定されている。

¹⁸ A 社国際旅客運送約款第 18 条（B）（4）（b）。金フラン換算の場合は、5,000 金フランと規定されている。

	責任限度額	責任限度額の排除事由	免責事由
ワルソー条約	受託：250 金フラン/kg 持込：5,000 金フラン/旅客	①引渡時の価額の申告及び割増料金の支払、又は ②運送人又はその使用人の故意若しくは訴訟係属国の法律によれば故意に相当すると認められる過失により生じたとき	・「運送人及びその使用人が損害を防止するために必要な全ての措置を執ったこと又はその措置を執ることができなかったこと」の立証 ・過失相殺
ヘーグ改正ワルソー条約	同上	①引渡時の価額の申告及び割増料金の支払、又は ②損害が、故意又は無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行った運送人又はその使用人の作為・不作為から生じたことが証明されたとき	同上
モントリオール条約	受託・持込合計 1,131SDR /旅客	①引渡時の価額の申告及び割増料金の支払、又は ②損害が、故意又は無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行った運送人又はその使用人若しくは代理人の作為・不作為から生じたことが証明されたとき	・過失推定責任 ・機内持込手荷物については過失責任 ・運送人等以外の者の作為・不作為が損害に寄与していることを立証した場合にはその範囲で責任を免れる ・過失相殺
A 社国際約款	受託：17SDR (または 250 金フラン) /kg 持込：332SDR (または 5,000 金フラン) /旅客	・引渡時の価額の申告及び割増料金の支払	・旅客の手荷物に起因する場合は免責
A 社国内約款	150,000 円/旅客	・引渡時の価額の申告及び割増料金の支払	・過失推定責任 ・持込手荷物については過失責任 ・過失相殺

3. 3. 3 高価品に関する規律

高価品につき、各条約等においては、責任限度額や従価料金による責任限度額の増加により対応している以外は特段の規律は存在しない。他方、国際旅客運送約款、国内旅客運

送約款においては、責任限度額や従価料金による責任限度額の増額が規定されているほか、高価品は受託手荷物として受け付けられないものとされている（A 社国際旅客運送約款 11 条（A）（3））。

3. 4 旅客の延着に関する責任

3. 4. 1 ワルソー条約

責任限度額は旅客 1 人あたり 12 万 5,000 金フランとされる（同条約 22 条）。責任限度額については、運送人又はその（自己の職務を遂行中の）使用人の故意により生じたとき、若しくは訴えが係属する裁判所の属する国の法律によれば故意に相当すると認められる過失により生じたときには責任限度額は排除される（同条約 25 条）。免責事由については、運送人及びその使用人が損害を防止するために必要なすべての措置を執ったこと又はその措置をとることができなかつたことの立証が必要とされる（同条約 20 条 1 項。過失推定責任）。また、被害者の過失につき証明した場合には過失相殺がなされる（同条約 21 条）。

3. 4. 2 ヘーグ議定書

責任限度額は旅客 1 人あたり 25 万金フランへと変更された。責任限度額の排除事由についても、損害が、損害を生じさせる意図をもって又は無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行つた運送人又はその（自己の職務を遂行中の）使用人の作為又は不作為から生じたことが証明されたとき（同条約 25 条、25 条の A 第 3 項参照）と変更された。免責事由はワルソー条約と同様である。

3. 4. 3 モントリオール条約

責任限度額は旅客 1 人あたり 4,694SDR である（同条約 22 条 1 項）。責任限度額の排除事由についても、損害が、損害を生じさせる意図をもって又は無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行つた運送人又はその（自己の職務を遂行中の）使用人若しくはその代理人の作為又は不作為から生じたことが証明されたときには排除される旨規定され、運送人、使用人のほか、代理人が新たに主体として規定された。免責事由についてはワルソー条約と同様に、運送人は、自ら（使用人、代理人を含む）の無過失を立証する必要がある（同条約 19 条）。

3. 4. 4 国際旅客運送約款

国際旅客運送約款においては、旅客の遅延につき約款固有の規定は特段みあたらない。約款において、条約又は適用法令等別段の定めのある場合を除き、約款の定めるところによる旨が定められていることからすると（A 社国際旅客運送約款 18 条（B）柱書）、条約の適用がある場合には当該条約の規定が適用されることとなる。

3. 4. 5 国内旅客運送約款

国内旅客運送約款においては、旅客の遅延につき約款固有の規定は特段みあたらない。

3. 4. 6 まとめ

旅客の延着に関する責任についての各条約等・約款の適用の場合における責任限度額の有無、その内容、責任限度額排除事由、免責事由の概要をまとめると下表のとおりである。

	責任限度額	責任限度額の排除事由	免責事由
ワルソー条約	12万5,000金フラン	・損害が、運送人又はその使用人の故意若しくは訴訟係属国の法律によれば故意に相当すると認められる過失により生じたとき	・「運送人及びその使用人が損害を防止するために必要なすべての措置を執ったこと又はその措置を執ることができなかったこと」の立証 ・過失相殺
ヘーグ改正ワルソー条約	25万金フラン	・損害が、故意又は無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行った運送人又はその（自己の職務を遂行中の）使用人の作為又は不作為から生じたことが証明されたとき	同上
モントリオール条約	4,694SDR	・損害が、故意又は無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行った運送人又はその（自己の職務を遂行中の）使用人若しくはその代理人の作為又は不作為から生じたことが証明されたとき	同上
A社国際約款	なし	なし	なし
A社国内約款	なし	なし	なし

3. 5 運航不能、経路変更、オーバーブッキング等の場合の取り扱い

これらの規定については、条約においては特段の規定がなく、通常の問題と同様に処理されるものと考えられる。

これに対し、約款においては、経路変更については規定が設けられ、旅客都合による経路等の変更の場合、会社都合による経路の変更の場合について分けて規定している。運送人都合の経路等の変更の場合には、運送人は他の便での振替輸送や振替輸送依頼、払戻などを行うとされている（A社国際旅客運送約款7条（B）（1））。

また、オーバーブッキングについては、国内旅客運送約款においては、会社の応募に応じて予約便への搭乗をとりやめる旅客に対する協力金の支払いにつき明確に規定されているが（A社国内旅客運送約款 24 条 2 項）、国際旅客運送約款においては、かかる規定はみあたらず、会社の都合による払戻として処理されるものと思われる（A社国際旅客運送約款 13 条（C））。

4. 旅客の義務・責任

4. 1 運賃支払時期

運賃の支払時期につき、条約上も約款上の特に規定はない。

4. 2 危険品、高価品等に関する義務

国際旅客運送約款、国内旅客運送約款共に、危険物、刀剣類、爆発物、引火性のもの、法禁物、壊れやすい物、腐食しやすい物は手荷物として認めていない。また、高価品は受託手荷物として認めていない（A社国際旅客運送約款 11 条（A）（3）、A社国内旅客運送約款 34 条）。

4. 3 損害賠償責任

国内旅客運送約款には故意過失により旅客が責任を負う等の旨の規定があるが、国際旅客運送約款には特に規定はない（A社国内旅客運送約款 46 条）。

4. 4 不正搭乗

国内旅客運送約款には、①会社係員の求めにもかかわらず、認証コード又は航空券の呈示等がなされないとき、又は会社係員の承諾なく航空券又は航空引換証の予約事項である区間以遠に乗越したとき、②故意に無効航空券で搭乗したとき、③不正の申告により適用運賃の特別取扱いを受けて搭乗したとき等を不正搭乗とし、一定のペナルティを科す旨が規定されている。

しかし、各条約等や国際旅客運送約款においては、特段の規定はない。

5. 他の運送人との関係

5. 1 連絡運輸について

一部が航空により行われ、一部がその他の手段により行われる連絡運送の場合には、各条約等は航空運送に対してのみ適用される（ワルソー条約、ヘーグ改正ワルソー条約、モントリオール第四議定書 31 条 1 項、モントリオール条約 38 条 1 項）。

国際旅客運送約款においては、運送人が旅客のために地上連絡輸送を自ら行う場合には、旅客の航空券、手荷物切符及び手荷物価額に関する取り決め等に記載又は引用されているものを含む会社規則が、当該地上連絡輸送に対しても適用されると規定されている（A社

国際旅客運送約款 14 条)。

他方、国内旅客運送約款においては特段の規定はみられない。

5. 2 コードシェア、共同引受等

国際旅客運送約款においては、コードシェア¹⁹についての規定がおかれ、コードシェア便の提供がありうること、予約の際に運航する他の運送人を通知すること、運送につき運航を行う他の運送人の規則が適用となる可能性があることについて規定されている (A 社国際旅客運送約款 3 条)。

国内旅客運送約款においては、共同引受として規定が設けられ、共同して運送を引き受けたいずれかの者が当該運送につき責任を負う場合には連帯して賠償責任を負う旨が規定されている (A 社国内旅客運送約款 5 条)。

5. 3 相次運送

5. 3. 1 各条約等の規定

ワルソー条約、ヘーグ改正ワルソー条約、モントリオール第四議定書は、相次運送における運送人の責任につき、「二以上の運送人が相次いで行う運送で第 1 条 (3) に定義するもの場合 (注：当事者が単一の取扱いとしたとき) には、旅客、手荷物又は貨物を引き受ける各運送人は、この条約の規定の適用を受けるものとし、また、その運送人の管理下に行われる部分の運送に運送契約が関連する限度において、運送契約の当事者の一人とみなされる」としている (30 条 1 項)。また、旅客又は手荷物の事故、破壊、滅失、棄損又は延着については、当該原因となった運送を行った運送人に対してのみ請求することができる (30 条 2 項、3 項)。

モントリオール条約においては、契約運送人²⁰が当該契約に規定する運送の全部について責任を負うものとし、実行運送人²¹は自己が行う部分の運送について自己の責任を負うものとした (同条約 40 条)。また、運送人に対する苦情、要求、損害賠償請求については契約運送人、実行運送人のいずれに対しても行うことができるとしている (同条約 42 条、45 条)。

5. 3. 2 国際旅客運送約款

国際旅客運送約款においては、相次運送につき、「1 冊の航空券又は 1 冊の航空券及びそ

¹⁹ コードシェアとは、航空企業間取り決めの一種で、自社の運航する便に他社がその便名をつけて販売することを許すもので、便名にエアライン・コードが使われることと、運航する一つの便に自社と他社の便名とが共用されることからこの名称があるとされる (坂本昭雄『新しい国際航空法』118 頁 (有信堂、1999 年))。

²⁰ 契約当事者として、モントリオール条約が規律する運送契約を旅客若しくは荷送人又は当該旅客若しくは荷送人のために行動する者と締結する者 (モントリオール条約 39 条)。

²¹ 契約運送人以外の者で契約運送人からの授権により運送の全部又は一部を行う者 (モントリオール条約 39 条)。

れに結合して発行された関連航空券により複数の運送人が相次いで行う運送は、単一の取扱い」とする旨規定されている（A 社国際旅客運送約款 17 条（1））。

また、「会社が航空券を発行する運送人であっても、又は航空券上で若しくは相次運送人による運送を伴う関連航空券上で最初の区間を運送する運送人として指定されている場合であっても、この約款に別段の定めのある場合を除き、会社は他の運送人が運送する区間について責任を負うものではありません。」と規定し、原則として、運送人は各々が、自らが運送する区間についてのみ責任を負う旨規定している。さらに、「旅客の旅程に関わる個々の運送人の賠償責任は、個々の運送人の運送約款に拠ります」として、適用される運送約款についても、個々の運送約款による旨規定している。

5. 3. 3 国内旅客運送約款

国内旅客運送約款においては、相次運送につき、「会社が、他の運送人の行う運送のために航空券を発行し又は手荷物を受託する場合には、会社は当該運送人の代理人としてのみこれらの行為をします」と規定している。

また、相次運送における損害については、「二以上の運送人が相次いで行う旅客の運送における損害については、その損害を生ぜしめた運送を行った運送人に対してのみ賠償請求することができます。会社は、会社が行う運送以外で生じた旅客の損害については、責任を負いません。」として、各運送人が運送を行う区間についてのみ責任を負う旨規定している（A 社国内旅客運送約款 50 条）。

6. 航空券

6. 1 航空券の種類

国際旅客運送約款、国内旅客運送約款ともに紙片の航空券と e チケット等の電子航空券の双方が規定されている。

6. 2 航空券の効力

6. 2. 1 国際旅客運送約款

航空券は、有効印が押捺されたときは、航空券に記載された経路の適用クラスによる運送につき、指定期間内において有効である旨が定められている。

6. 2. 2 国内旅客運送約款

航空券につき、電子データベース上に記録された事項（紙片の航空券の場合は、券面に記載された事項）のとおり使用しなければ無効となる旨規定されている。

6. 3. 紛失時の取扱い

6. 3. 1 国際旅客運送約款

ア 代替航空券の発行

航空券の紛失又は毀損の場合には、運送人は、旅客からの請求に基づき、一定の手数料を収受して、一定の条件のもとに、紛失航空券に代わるものとして代替航空券を発行することがある旨規定されている。代替航空券発行の要件としては、①当該運送に関して有効な航空券が正当な手続きで発行されたことを裏付ける、運送人が相当と認める証拠を受領し、かつ、運送人がその状況から妥当と判断すること、②旅客が、当該代替航空券の発行により会社が受ける損害につき会社に対し補償する旨を、会社が定める書式に従って同意することが挙げられている（A 社国際旅客運送約款 4 条（A）（4））。

イ 紛失航空券の払戻

紛失航空券の払戻については、会社が相当と認める紛失の証拠が提出され、払戻手数料が支払われれば、会社は、以下の(i)号から(iii)号まで全て満たすことを条件に一定の額につき払戻しをなされる旨規定されている（A 社国際旅客運送約款 13 条（E））。

- (i) 紛失の証拠及び払戻の請求が、紛失航空券の有効期間満了日から 30 日以内に会社に提出されること。
- (ii) 紛失航空券又はその一部分が、使用又は払い戻されておらず、第 4 条(A)第(4)号に定める代替航空券が発行されていないこと。
- (iii) 当該払戻を行ったことにより、又は事後に当該紛失航空券が運送、払戻その他のために使用されたことにより、会社が被る一切の損失を賠償することに払戻を受ける人が同意すること。

6. 3. 2 国内旅客運送約款

国内旅客運送約款においては、紙片の航空券を紛失した場合は、あらためて当該紛失航空券に係る搭乗区間の航空券の購入を必要とする旨規定されている。

そして、紛失した旨の届出が払戻期間満了の日までに運送人の事業所になされた場合には、払戻有効期間満了の日までに当該紛失航空券の呈示がなされたとき、又は、当該紛失航空券の払戻有効期間満了後の調査において当該紛失航空券が、有効期間内において未使用であり、払戻期間満了の日までに払戻しをななかったことを会社が確認したときに限り、払戻しを行う旨が規定されている。なお、この際、払戻手数料がかかるとのことである（A 社国内旅客運送約款 17 条）。

7. その他

7. 1 旅客による任意解除

7. 1. 1 国際旅客運送約款

旅客の都合による解除の場合、旅行のすべて又は一部が行われていない場合には、払戻手数料を支払うことにより、原則として、一定の額の払い戻しを受けられる（A 社国際旅客運送約款 13 条（D））。

7. 1. 2 国内旅客運送約款

旅行区間の全部について払い戻すときには収受運賃及び料金全額を、一部について払い戻すときには収受運賃及び料金より搭乗区間運賃及び料金を差引いた差額を、払い戻す旨規定されている。なお、一定の取消手数料は必要とされる（A 社国内旅客運送約款 22 条）。

7. 2 消滅時効

民法は、運送賃に係る債権につき、1 年の短期消滅時効を定めている（民法 174 条 3 号）。

これに対し、各条約等、国際旅客運送約款及び国内旅客運送標準約款は、運送人の債権の消滅時効に関する規定を定めていない。

資 料

・貨物自動車運送 質問票A	293
・貨物自動車運送 質問票B	296
・貨物鉄道運送 質問票A	298
・貨物海上運送（内航）質問票B	301
・貨物海上運送（外航）質問票A	303
・貨物航空運送（国際）質問票A	306
・貨物航空運送（国内）質問票A	309
・鉄道貨物利用運送 質問票A	312
・鉄道貨物利用運送 質問票B	315
・海上貨物利用運送（外航）質問票A	317
・航空貨物利用運送（国際）質問票A	320
・航空貨物利用運送（国内）質問票A	323

運送取引実態調査質問票（貨物自動車運送）

I. 会社概要について

1. 御社の概要について教えてください。

- ・企業名
- ・資本金
- ・従業員数
- ・事業内容
- ・御社が保有する車両台数
- ・国土交通省の事業許可・登録
- ・主要荷主の業種・主要貨物の品目

2. 企業名の開示についてのご意向をおうかがいます。

本調査の報告書において御社名を明らかにすることに問題はございますか。とくに
ご意向があれば教えてください。

- (ア) とくに問題はない。
- (イ) 匿名にしてほしい。
- (ウ) その他 ()

3. 差し支えなければ、ご回答くださるご担当者の方のお名前・ご連絡先を教えてください。

- ・部署・役職
- ・お名前
- ・ご連絡先（電話番号、電子メール等）

II. 御社と荷主の間の契約について

以下では、御社と荷主との間の運送契約についておたずねします。なお、荷主とは、真の荷主（メーカー、卸小売業者、建設業者等）に限らず、真の荷主の物流子会社、元請等の運送会社、利用運送業者（フォワーダー、倉庫業等）など、御社が運送を受託する相手方をすべて含みます。また、引越および消費者向け宅配便事業は、本調査の対象外とします。

1. 契約の締結

(1) 御社が荷主から運送を引き受ける場合、荷主とはどのような契約を締結しますか。（複数回答可。複数のものに該当する場合は、主要なものに二重丸または下線を付けて下さい。）

- (ア) 個品運送契約（貨物の運送を引き受ける場合）
- (イ) 備車契約（運転手つきで自社車両を荷主に賃貸する場合）
- (ウ) 連絡運輸（連帯運送）（通し運送状のもと、他社が一部区間の実運送を引き受け、残りの区間の全部または一部を御社が引き継ぐ場合。）
- (エ) その他 ()

(2) 継続的に取引のある荷主との間で、基本契約を締結しますか。する場合は、どのような契約を締結する荷主の種類（例：大手メーカー）、またその主要内容（例：貨物の数量についての取決め、運賃支払時期についての取決め、期限の利益喪失事由等）について教えてください。

なお、ここらいう基本契約とは、当該荷主との間で継続的に行われる取引全体を規律するために締結する、包括的な契約のことをいいます。

(3) スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約は、どのような方式で締結されますか。（複数回答可。複数のものに該当する場合は主要なものに二重丸または下線を付けて下さい。）

(ア) 国土交通省が作成した標準約款（標準貨物自動車運送約款・標準貨物自動車利用運送約款等）を使用する。

- (イ) 御社が作成した約款を使用する。
→ 差し支えなければ、約款を添付して下さい。
- (ウ) 荷主が作成した契約のひな型を使用する。
- (エ) 荷主と個別に契約書や覚書等を作成する。
- (オ) 契約内容を示す書面は作成されない。
- (カ) その他 ()

2. 運送書類等

(1) 個々の運送の引受時にどのような運送書類等（電子データを含む）が作成・発行されますか。

- (ア) 送り状
- (イ) 貨物引換証
- (ウ) その他 ()
- (エ) 運送書類等の作成・発行はない。 → (4) にお進み下さい。

(2) (1) でご回答の運送書類等につき、作成・発行するのは御社ですか、荷主ですか。

(3) (1) でご回答の運送書類等につき、電子化されているものはありますか。電子化の程度も教えてください。

(4) 到着地で荷受人に貨物を引き渡すとき、どのような書類等（電子データを含む）が作成・発行されますか。

- (ア) 荷渡指図書
- (イ) 受領証
- (ウ) その他 ()
- (エ) 書類の作成・発行はない。 → 3. にお進み下さい。

(5) (4) でご回答の書類等につき、電子化されているものはありますか。電子化の程度も教えてください。

3. 運送人としての契約上の責任について

以下では、貨物の滅失・損傷・遅延に関し、御社が荷主に対して運送業者として負担する契約上の責任の内容についておたずねします。（契約と異なる実態については、4. でうかがいます。）

荷主との間の契約が次の（ア）～（ウ）のいずれかに該当する場合は、下記の質問にお答え下さい。（ア）～（ウ）のいずれにも該当しない場合は、4. にお進み下さい。

- (ア) 御社の自社約款により契約しているが、御社の自社約款をご送付いただくことができない。
- (イ) 国土交通省の標準約款、御社の自社約款以外の契約条件によって運送契約を締結している。
- (ウ) 基本契約や特約によってこれらの約款の内容を排除・変更することがある。

(1) 契約上、運送業者として責任を負う期間について教えてください（例：貨物の受取時から引渡時まで）。契約によって異なる場合は主要なものを列挙して下さい。

(2) 貨物の滅失・損傷に対する契約上の責任について、下記のうち、そのような定めをすることがあるというものに印を付けて下さい。（複数回答可。複数のものに該当する場合は、主要なものに二重丸または下線を付けて下さい。）

- (ア) 滅失・損傷については責任を負わない。
- (イ) 御社または御社の下請業者に故意・重過失がある場合にのみ責任を負う。
- (ウ) 御社または御社の下請業者に過失がある場合に責任を負う。
- (エ) 不可抗力の場合を除いて責任を負う。
- (オ) 原因の如何を問わずに責任を負う。
- (カ) その他 ()

(3) 貨物の遅延に対する契約上の責任について、下記のうち、そのような定めをすることがあるというものに印を付けて下さい。（複数回答可。複数のものに該当する場合は、主要なものに二重丸または下線を付けて下さい。）

- (ア) 遅延については責任を負わない（到着時についての確約はしない）。
- (イ) 御社または御社の下請業者に故意・重過失がある場合にのみ責任を負う。
- (ウ) 御社または御社の下請業者に過失がある場合に責任を負う。

- (エ) 不可抗力の場合を除いて責任を負う。
 (オ) 原因の如何を問わずに責任を負う。
 (カ) その他 ()
- (4) 荷主に対する損害賠償額の算定方法について、契約上、規定をおくことはありますか、ある場合は、具体的な内容を教えてください（例：到達地における貨物の価額による）。
- (a) 貨物の滅失・損傷について
 (ア) ある ()
 (イ) ない
 (b) 遅延について
 (ア) ある ()
 (イ) ない
- (5) 契約上、損害賠償額の上限を規定することはありますか、ある場合は、具体的な内容を教えてください（例：〇円を責任限度額とする、運賃額を上限とする）。
- (a) 貨物の滅失・損傷について
 (ア) ある ()
 (イ) ない
 (b) 遅延について
 (ア) ある ()
 (イ) ない
- 4. 運送人としての責任の実態について**
 (1) 貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約の規定（標準約款・自社約款を含みます）と異なる処理がされることはありますか。
- (ア) ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる。
 (イ) ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理されている。
 (ウ) ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある。
 (エ) そもそも契約内容を示す書面はなく、荷主とのトラブルの解決は交渉や慣習によっている。
 (オ) その他 ()

- (2) 実務上、貨物の滅失・損傷の場合に損害賠償額の基準とされる金額、また、賠償の対象となりうる損害・費用を教えてください（例：貨物の申告価額、損傷貨物の廃棄費用）。
- (3) 実務上、貨物の遅延の場合に損害賠償額の基準とされる金額、また、賠償の対象となりうる損害・費用を教えてください（例：運賃、代替輸送のコスト）。
- (4) 高価品の取扱いについておたずねします。
 (4-1) 高価品の運送を受託する場合がありますか。ある場合、どのような基準で高価品か否かを判断していますか。
 (ア) ある（高価品の基準： ）
 (イ) ない → (5) へお進み下さい。
 (4-2) 高価品の運送を引き受ける際に、荷主に対して、高価品である旨、またその価額についての申告を求めていますか。
 (ア) 求めている。
 (イ) 求めていない。
 (ウ) その他 ()
 (4-3) 高価品である旨の申告がなく、貨物の滅失・損傷が発生した場合、その損害の負担は、荷主と御社との間でどのように処理されますか。この点に関して契約上の規定はありますか。

- (5) 危険品の取扱いについておたずねします。
 (5-1) 危険品の運送を受託する場合がありますか。
 (ア) ある
 (イ) ない → 5. へお進み下さい。
 (5-2) 危険品の運送を引き受ける際に、荷主に対して、危険品である旨、またその性状や取扱方法についての申告を求めていますか。
 (ア) 求めている。
 (イ) 求めていない。
 (ウ) その他 ()
 (5-3) 運送の引受後に危険品の危険性・有害性を除去する必要がある場合、誰の費用負担でどのように処理されますか。この点に関して契約上の規定はありますか。
 (5-4) 危険品の爆発・発火等により、御社または下請業者の従業員や車両等、または他の荷主の貨物等に、人的・物的損害が発生した場合、誰の費用負担でどのように処理されますか。この点に関して契約上の規定はありますか。
- 5. その他**
 以下では、御社と荷主との間の契約の履行に関するその他の諸点についておたずねいたします。
- (1) 荷主の指示による運送の変更についておたずねします。
 (1-1) 運送の引受後に、荷主から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えてください。

- (1-2) 運送の引受後に、荷受人から、配達先の変更、荷受人の変更等を依頼される場合がありますか。どのような場合に荷受人の依頼に対応しているか、教えてください。
- (2) 荷受人の確認方法、荷受人への貨物の引渡しについておたずねします。
 (2-1) 荷受人への貨物の引渡しはどのような手続きによって行っていますか（例：荷渡指図書（発行））。また、引渡しの際に、どのように荷受人を確認していますか。
 (2-2) 誤って荷受人以外の者に引渡しをしてしまった場合は、どのように処理がなされますか。
 (2-3) 荷受人が所在不明である場合、または荷受人が受取を拒絶する場合は、どのような処理がなされますか。この点に関して契約上の規定はありますか。
 (3) 荷主からクレームを受ける時期についておたずねします。
 (3-1) 貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームはいつ頃までになされますか。また、契約上の制限は設けていますか（例：引渡後〇日まで）。
 (3-2) ご自身の経験上、もっとも遅くクレームがなされた場合について、トラブルの概要とともに、教えてください。

III. 受託した運送の実施について

1. 貨物自動車による輸送の実態について

(1) 荷主から引き受けた運送を貨物自動車のみを用いて運送する場合の形態を教えてください。

- (ア) 自社車両（運転手付きでない車両賃借・リースを含みます）のみを使用している。 → 2. にお進み下さい
- (イ) 自社車両に加えて他の業者の車両も使用している。 → (2) にお進み下さい。
- (ウ) 他の業者の車両のみを使用している。 → (3) にお進み下さい。

(2) (1) で (イ) と回答した方にうかがいます。自社で行う運送と他社に委託して行う運送のおよその比率はどれくらいですか。正確な比率が分からない場合、感覚的なものでも結構ですので、教えてください。

(3) (1) で (イ) または (ウ) と回答した方にうかがいます。他の業者を利用する場合、その会社とはどのような契約を締結しますか。(複数回答可。複数のものに該当する場合は、二重丸または下線を付けて下さい。) また、他の業者との間の契約について、ご提供いただくことができる約款・契約書式等があれば添付して下さい。

- (ア) 個品運送契約 (他社に貨物の運送を再委託する場合)
- (イ) 備車契約 (他社の車両を運転手つきで賃借する場合)
- (ウ) 連絡運輸 (連帯運送) (通し運送状のもと、御社が一部区間の実運送を引き受け、残りの区間は他社に引き継ぐ場合。)
- (エ) その他 ()

2. 貨物自動車以外を用いる場合について

貨物自動車以外で御社が利用する輸送モード (海外におけるものを含む) に印をつけて下さい。(複数回答可)

- (ア) 他の輸送モードを利用することはない。
- (イ) 貨物鉄道を利用することがある。
- (ウ) 内航海運を利用することがある。
- (エ) 外航海運を利用することがある。
- (オ) 国内航空運送を利用することがある。

- (カ) 国際航空運送を利用することがある。
- (キ) その他 ()

IV. 代理や仲介の実態について

1. 御社と荷主との間の契約、または御社と下請物流業者との間の契約につき、代理店や仲介者が入ることはありませんか。ある場合は、どのような業者が入るか具体的に教えてください。

- (ア) ある (具体例:)
- (イ) ない

2. 荷主と他の運送業者との間の契約締結に関して、御社自身は運送 (利用運送を含みます) を引き受けずに、代理や仲介のみを行うことはありますか。ある場合は、どのような場合かを教えてください。

- (ア) ある (具体例:)
- (イ) ない

V. 付随業務について

1. 運送以外の業務で、荷主に提供している業務はありますか。該当するものに印をつけて下さい。(複数回答可)

- 代金の取立て 費用の立替え 貨物の仕分け・梱包・荷造り 荷役
- 保険手配 検数・検量 検品 保管 在庫管理 出荷手配 流通加工
- その他 ()

2. 貨物の運送または付随業務に関連して、下請業者に業務を委託する場合がありますか (運送を他の運送業者に委託する場合は除く)。ある場合、下請業者の業種および依頼する業務を教えてください (例: 荷役業者に貨物の積込み・取卸しを委託)。

VI. トラブル例

1. 御社が他の物流業者から運送を下請けし、貨物の滅失・損傷・遅延等の事故が発生した場合、当該他の物流業者以外の者 (真の荷主等) と御社との間の直接の交渉等によって、紛争を解決することはありますか。ある場合は、具体例を教えてください。

2. 御社の下請物流業者その他の下請業者のもとで貨物の滅失・損傷・遅延その他の事故が発生し、御社が荷主に損害を賠償した場合に、法律上、契約上または事実上、下請物流業者その他の下請業者に求償できない場面はありますか。もしあれば、具体例を教えてください。

3. 付随業務の履行に関し、荷主との間でトラブルになることはありますか。ある場合、具体例を教えてください。

4. そのほか、荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題について、具体的に教えてください。

VII. ご意見・ご要望

本調査または商法 (運送契約法制) の改正に関し、ご意見・ご要望等がございましたら、承りたく存じます。

ご協力どうもありがとうございました。

運送取引実態調査質問票（貨物自動車運送）

I. 会社概要について

1. 御社の概要について教えてください。

- ・企業名
- ・資本金
- ・従業員数
- ・事業内容
- ・御社の保有車両数
- ・国土交通省の事業許可・登録
- ・主要荷主の業種・主要貨物の品目

2. 企業名の開示についてのご意向をおうかがいます。

本調査の報告書において御社名を明らかにすることに問題がございますか。とくに
ご意向があれば教えてください。

- (ア) とくに問題はない。
- (イ) 匿名にしてほしい。
- (ウ) その他 ()

3. 差し支えなければ、ご回答くださるご担当者の方のお名前・ご連絡先を教えてください。

- ・部署・役職
- ・お名前
- ・ご連絡先（電話番号、電子メール等）

II. 御社と荷主の間の契約について

以下では、御社と荷主との間の運送契約についておたずねします。なお、荷主とは、真の荷主（メーカー、卸小売業者、建設業者等）に限らず、真の荷主の物流子会社、元請等の運送会社、利用運送業者（フォワーダー、倉庫業等）など、御社が運送を受託する相手方をすべて含みます。また、引越および消費者向け宅配便事業は、本調査の対象外とします。

1. 契約の締結

(1) 御社と荷主との間の運送契約は、どのような方式で締結されますか。（複数回答可。複数のものに該当する場合は、主要なものに二重丸または下線を付けて下さい。）

- (ア) 国土交通省が作成した標準約款（標準貨物自動車運送約款・標準貨物自動車利用運送約款等）を使用する。
- (イ) 御社が作成した約款を使用する。
→ 差し支えなければ、約款を添付して下さい。
- (ウ) 荷主が作成した契約のひな型を使用する。
- (エ) 荷主と個別に契約書や覚書等を作成する。
- (オ) 契約内容を示す書面は作成されない。
- (カ) その他 ()

(2) (1) で (ウ) または (エ) を選択された方におたずねします。荷主との間で取り決めることがある内容について、該当するものに印を付けて下さい。（複数回答可。特によく規定されるというものがあれば、二重丸を付けて下さい。）

- (ア) 使用する車両に関する取決め
- (イ) 貨物の数量に関する取決め（最低保証など）
- (ウ) 運賃の計算方法についての取決め
- (エ) 運賃支払時期についての取決め
- (オ) 付随業務に関する取決め
- (カ) 各種費用の負担に関する取決め
- (キ) 損害賠償額の算定方法についての取決め
- (ク) 損害賠償額の上限額についての取決め
- (ケ) 高価品の取扱いや損害賠償に関する取決め
- (コ) 危険品の取扱いや損害賠償に関する取決め
- (サ) 免責に関する取決め

- (シ) 裁判、仲裁、その他紛争解決方法に関する取決め
- (ス) その他 ()

2. 運送人としての責任について

(1) 貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約（約款を含みます）の規定と異なる処理がされることはありますか。

- (ア) ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる。
- (イ) ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理されている。
- (ウ) ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある。
- (エ) そもそも契約内容を示す書面はなく、荷主とのトラブルの解決は交渉や慣習によっている。
- (オ) その他 ()

(2) 実務上、貨物の滅失・損傷の場合に損害賠償額の基準とされる金額、また、賠償の対象となりうる損害・費用を教えてください（例：貨物の申告価額、損傷貨物の廃棄費用）。

(3) 実務上、貨物の遅延の場合に損害賠償額の基準とされる金額、また、賠償の対象となりうる損害・費用を教えてください（例：運賃、代替輸送のコスト）。

3. その他

(1) 荷主の指示による運送の変更についておたずねします。
(1-1) 運送の引受後に、荷主から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えてください。

(1-2) 運送の引受後に、荷受入から、配達先の変更、荷受人の変更等を依頼される場合はありますか。どのような場合に荷受入の依頼に対応しているか、教えてください。

(2) 荷主からクレームを受ける時期についておたずねします。
(2-1) 貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームはいつ頃までになされますか。また、契約上の制限は設けていますか（例：引渡後〇日まで）。

(2-2) ご自身の経験上、もっとも速くクレームがなされた場合について、トラブルの概要とともに、教えてください。

III. 受託した運送の実施について

1. 荷主から引き受けた運送を貨物自動車のみを用いて運送する場合の形態を教えてください。

- (ア) 自社車両（運転手付きでない車両賃借・リースを含みます）のみを使用している。→ 3. にお進み下さい
- (イ) 自社車両に加えて他の業者の車両も使用している。→ 2. にお進み下さい。
- (ウ) 他の業者の車両のみを使用している。→ 3. にお進み下さい。

2. 1. で (イ) と回答した方におたずねします。自社で行う運送と他社に委託して行う運送のおよその比率はどれくらいですか。正確な比率が分からない場合、感覚的なものでも結構ですので、教えてください。

3. 御社が貨物自動車以外の輸送モード利用する場合がありますか。該当するものに印をつけて下さい。(複数回答可)

- (ア) 他の輸送モードを利用することはない。
- (イ) 貨物鉄道を利用することがある。
- (ウ) 内航海運を利用することがある。
- (エ) 外航海運を利用することがある。
- (オ) 国内航空運送を利用することがある。
- (カ) 国際航空運送を利用することがある。
- (キ) その他 ()

IV. 付随業務について

1. 運送以外の業務で、荷主に提供している業務はありますか。該当するものに印をつけて下さい。(複数回答可)

代金の取立て 費用の立替え 貨物の仕分け・梱包・荷造り 荷役
保険手配 通関・輸入手続き 検数・検量 検品 保管
在庫管理 出荷手配 流通加工 その他 ()

2. 貨物の運送または付随業務に関連して、下請業者に業務を委託する場合がありますか(運送を他の運送業者に委託する場合は除く)。もしあれば、下請業者の業種および依頼する業務を教えてください(例：荷役業者に貨物の積み込み・取卸しを委託)。

V. トラブル例

荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題について、具体的に教えて下さい。

VI. ご意見・ご要望

本調査または商法(運送契約法制)の改正に関し、ご意見・ご要望等ございましたら、承りたく存じます。

ご協力ありがとうございました。

運送取引実態調査質問票（貨物鉄道）

I. 会社概要について

1. 御社の概要について教えてください。

- ・企業名
- ・資本金
- ・従業員数
- ・事業内容
- ・国土交通省の事業許可・登録

2. 企業名の開示についてのご意向をおうかがいます。

本調査の報告書において御社名を明らかにすることに問題はございますか。とくにご意向があれば教えてください。

- (ア) とくに問題はない。
- (イ) 匿名にしてほしい。
- (ウ) その他 ()

3. 差し支えなければ、ご回答くださるご担当者の方のお名前・ご連絡先を教えてください。

- ・部署・役職
- ・お名前
- ・ご連絡先（電話番号、電子メール等）

II. 御社と荷主の間の契約について

以下では、御社と荷主との間の運送契約についておたずねします。なお、荷主とは、真の荷主（メーカー、卸小売業者、建設業者等）に限らず、真の荷主の物流子会社、元請等の運送会社、利用運送業者（通運業者等）など、御社が運送を受託する相手方をすべて含みます。

1. 契約の締結

(1) 継続的に取引のある荷主との間で、基本契約を締結しますか。する場合は、どのような契約を締結する荷主の種類（例：大手メーカー）、またその主要内容（例：貨物の数量についての取決め、運賃支払時期についての取決め、期限の利益喪失事由等）について教えてください。

なお、ここにいる基本契約とは、当該荷主との間で継続的に行われる取引全体を規律するために締結する、包括的な契約のことをいいます。

(2) スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約は、どのような形式で締結されますか。（複数回答可。複数のものに該当する場合は、主要なものに二重丸または下線をつけて下さい。）

- (ア) 御社が作成した約款を使用する
 - 差し支えなければ、約款を添付して下さい。
- (イ) 荷主が作成した契約のひな型を使用する。
- (ウ) 荷主と個別に契約書や覚書等を作成する。
- (エ) その他 ()

2. 運送書類等

(1) 個々の運送の引受時にどのような運送書類等（電子データを含む）が作成・発行されますか。

- (ア) 送り状
- (イ) 貨物引換証
- (ウ) その他 ()
- (エ) 運送書類等の作成・発行はない。 → (4) にお進み下さい。

(2) (1) でご回答の運送書類等について、作成・発行するのは御社ですか、荷主ですか。

(3) (1) でご回答の運送書類等について、電子化されているものはありますか。電子化の程度も教えてください。

(4) 到着地で荷受人に貨物を引き渡すとき、どのような書類等（電子データを含む）が作成・発行されますか。（複数回答可）

- (ア) 荷渡指図書
- (イ) 受領証
- (ウ) その他 ()
- (エ) 書類の作成・発行はない。 → 3. にお進み下さい。

(5) (4) でご回答の書類等について、電子化されているものはありますか。電子化の程度も教えてください。

3. 運送人としての契約上の責任について

以下では、御社が荷主に対して運送人として負担する契約上の責任の内容についておたずねします。荷主との間で御社の約款によらずに運送契約を締結する場合、または基本契約や特約によってこれらの約款の内容を排除・変更する場合について、下記の質問にお答え下さい。御社がこのような契約・特約を締結することがほとんどないという場合は、4. にお進み下さい。

(1) 契約上、運送業者として責任を負う期間について教えてください（例：貨物の受取時から引渡時まで）。契約によって異なる場合は主要なものを列挙して下さい。

(2) 貨物の滅失・損傷に対する契約上の責任について、下記のうち、そのような定めをすることがあるというものに印をつけて下さい。（複数回答可。複数のものに該当する場合は、主要なものに二重丸または下線をつけて下さい。）

- (ア) 滅失・損傷については責任を負わない。
- (イ) 御社または御社の下請業者に故意・重過失がある場合にのみ責任を負う。
- (ウ) 御社または御社の下請業者に過失がある場合に責任を負う。
- (エ) 不可抗力の場合を除いて責任を負う。
- (オ) 原因の如何を問わずに責任を負う。
- (カ) その他 ()

(3) 貨物の遅延に対する契約上の責任について、下記のうち、そのような定めをすることがあるというものに印をつけて下さい。（複数回答可。複数のものに該当する場合は、主要なものに二重丸または下線をつけて下さい。）

- (ア) 遅延については責任を負わない（到着時についての確約はしない）。
- (イ) 御社または御社の下請業者に故意・重過失がある場合にのみ責任を負う。
- (ウ) 御社または御社の下請業者に過失がある場合に責任を負う。
- (エ) 不可抗力の場合を除いて責任を負う。
- (オ) 原因の如何を問わずに責任を負う。
- (カ) その他 ()

(4) 荷主に対する損害賠償額の算定方法について、契約上、特別の定めをすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください（例：到達地における貨物の価値による）。

- (a) 貨物の滅失・損傷について
 - (ア) ある ()
 - (イ) ない
- (b) 遅延について
 - (ア) ある ()
 - (イ) ない

(5) 契約上、損害賠償額の上限を規定することはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください（例：〇円を責任限度額とする、運賃額を上限とする）。

- (a) 貨物の滅失・損傷について
 - (ア) ある ()

- (イ) ない
- (b) 遅延について
- (ア) ある ()
- (イ) ない

(6) 高価品、危険品、その他特殊な貨物について特別の定めをする場合がありますか。ある場合は、具体的な内容を教えて下さい。

4. 運送人としての責任の実態について

(1) 貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約（約款を含みます）の規定と異なる処理がされることはありますか。

- (ア) ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる。
- (イ) ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理されている。
- (ウ) ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある。
- (エ) その他 ()

(2) 実務上、貨物の滅失・損傷の場合に損害賠償額の基準とされる金額、また、賠償の対象となりうる損害・費用を教えてください（例：貨物の申告価額、損傷貨物の廃棄費用）。

(3) 実務上、貨物の遅延の場合に損害賠償額の基準とされる金額、また、賠償の対象となりうる損害・費用を教えてください（例：運賃、代替輸送のコスト）。

5. その他

以下では、御社と荷主との間の契約の履行に関するその他の諸点についておたずねいたします。

(1) 荷主の指示による運送の変更についておたずねします。
(1-1) 運送の引受後に、荷送人から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えてください。

(1-2) 運送の引受後に、荷受人から、配達先の変更、荷受人の変更等を依頼される場合はありますか。どのような場合に荷受人の依頼に対応しているか、教えてください。

(2) 荷受人の確認方法、荷受人への貨物の引渡しについておたずねします。
(2-1) 荷受人への貨物の引渡しはどのような手続きによって行っていますか（例：荷渡指図書発行）。また、引渡しの際に、どのように荷受人を確認していますか。

(2-2) 誤って荷受人以外の者に引渡しをしてしまった場合は、どのように処理がなされますか。

(2-3) 荷受人が所在不明である場合、または荷受人が受取を拒絶する場合は、どのような処理がなされますか。この点に関して契約上の規定はありますか。

(3) 荷主からクレームを受ける時期についておたずねします。

(3-1) 貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームはいつ頃までになされますか。また、契約上の制限は設けていますか（例：引渡後○日まで）。

(3-2) ご自身の経験上、もっとも遅くクレームがなされた場合について、トラブルの概要とともに、教えてください。

III. 受託した運送の実態について

1. 御社が鉄道以外の実運送を行う場合がありますか。（複数回答可）

- (ア) 自社の貨物自動車による集貨・配送を行っている。
- (イ) 自社の貨物自動車により鉄道輸送の代替輸送を行う場合がある。
- (ウ) その他の実運送を行っている。（具体例：)
- (エ) 実運送は行っていない。

2. 鉄道以外の輸送モードを利用することがありますか。該当するものに印をつけて下さい。（複数回答可）

- (ア) 他の輸送モードを利用することはない。
- (イ) 貨物自動車を利用することがある。
- (ウ) 内航海運を利用することがある。
- (エ) 外航海運を利用することがある。
- (オ) 国内航空運送を利用することがある。
- (カ) 国際航空運送を利用することがある。
- (キ) その他 ()

IV. 代理や仲介の実態について

1. 御社と荷主との間の契約につき、代理店や仲介者が入ることはありますか。ある場合は、どのような業者が入るか具体的に教えてください。

2. 荷主と他の物流業者（臨海鉄道会社や集貨・配送を行うトラック業者等）との間の契約締結に関して、御社自身は運送（利用運送を含みます）を引き受けずに、代理や仲介のみを行うことはありますか。ある場合は、どのような場合かを教えてください。

V. 付随業務について

1. 運送以外の業務で、荷主に提供している業務はありますか。該当するものに印をつけて下さい。（複数回答可）

代金の取立て 費用の立替え 貨物の仕分け・梱包・荷造り 荷役
保険手配 通関・輸出入手続き 検数・検量 検品 保管
在庫管理 出荷手配 流通加工 その他 ()

2. 貨物の運送または付随業務に関連して、下請業者に業務を委託する場合がありますか（他の運送業者に運送を委託する場合は除く）。ある場合、下請業者の業種・依頼する業務を教えてください（例：荷役業者に荷役を委託）。

VI. トラブル例

1. 御社が他の物流業者（通運業者等）から運送を下請けし、貨物の滅失・損傷・遅延等の事故が発生した場合、当該他の物流業者以外の者（真の荷主等）と御社との間の直接の交渉等によって、紛争を解決することはありますか。ある場合は、具体例を教えてください。

2. 御社の下請物流業者その他の下請業者のもとで貨物の滅失・損傷・遅延その他の事故が発生し、御社が荷主に損害を賠償した場合に、法律上、契約上または事実上、下請物流業者その他の下請業者に求償できない場面はありますか。もしあれば、具体例を教えてください。

3. 付随業務の履行に関し、荷主との間でトラブルになることはありますか。ある場合、具体例を教えてください。

4. そのほか、荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題について、具体的に教えてください。

VII. ご意見・ご要望

本実態調査または商法（運送契約法制）の改正に関し、ご意見・ご要望等ございましたら、承りたく存じます。

ご協力ありがとうございました。

運送取引実態調査質問票（内航海運）

I. 会社概要について

1. 御社の概要について教えてください。

- ・企業名
- ・資本金
- ・従業員数
- ・事業内容
- ・御社の運航船舶数
- ・国土交通省の事業許可・登録
- ・主要荷主の業種・主要貨物の品目

2. 企業名の開示についてのご意向をおうかがいします。

本調査の報告書において御社名を明らかにすることに問題はございますか。とくに
ご意向があれば教えてください。

- (ア) とくに問題はない。
- (イ) 匿名にしてほしい。
- (ウ) その他 ()

3. 差し支えなければ、ご回答くださるご担当者の方のお名前・ご連絡先を教えてください。

- ・部署・役職
- ・お名前
- ・ご連絡先（電話番号、電子メール等）

II. 御社と荷主の間の契約について

以下では、御社と荷主との間の運送契約についておたずねします。なお、荷主とは、真の荷主（メーカー、商社等）に限らず、真の荷主の物流子会社、元請等の運送会社、利用運送業者（フォワーダー、倉庫業等）など、御社が運送を受託する相手方をすべて含みます。

なお、御社が内航不定期船または定期船の一方の事業のみを行っている場合は、行っていない事業についての質問は空欄で結構です。また、本質問票は内航を対象としておりまして、外航不定期船・定期船事業については、お答えにならなくて結構です。

1. 契約の締結

(1) 御社が使用している約款・契約書式を教えてください。（複数回答可。複数のものに該当する場合は、主要なものに二重丸または下線を引いて下さい。）

- (a) 内航不定期船
 - (ア) 国土交通省が作成した標準内航運送約款
 - (イ) 日本海運集会所が作成した契約書式
(具体的に:)
 - (ウ) 御社の自社約款または契約書式 → 差し支えなければ、添付して下さい。
 - (エ) 荷主の作成した契約書式
 - (オ) その他 ()

- (b) 内航定期船
 - (ア) 国土交通省が作成した標準内航運送約款
 - (イ) 日本海運集会所が作成した契約書式
(具体的に:)
 - (ウ) 御社の自社約款または契約書式 → 差し支えなければ、添付して下さい。
 - (エ) 荷主の作成した契約書式
 - (オ) その他 ()

(2) 荷主との間で、約款・契約書式の使用に代えて、またはこれに付随して、個別的に契約を締結したり覚書を作成したりすることはありますか。

- (a) 内航不定期船
 - (ア) ある → (3) にお進み下さい。
 - (イ) ない → 2. にお進み下さい。

- (b) 内航定期船
 - (ア) ある → (3) にお進み下さい。
 - (イ) ない → 2. にお進み下さい。

(3) (2) で「ある」と回答された方におたずねします。荷主との間で個別的に締結される契約や覚書で取り決めることがある内容について、該当するものに印をつけて下さい。（複数回答可。特によく規定されるというものがあれば、二重丸を付けて下さい。）

- (a) 内航不定期船
 - (ア) 使用船舶・配船に関する取決め
 - (イ) 貨物の数量に関する取決め（最低保証など）
 - (ウ) 運賃の計算方法についての取決め
 - (エ) 運賃支払時期についての取決め
 - (オ) 付随業務に関する取決め
 - (カ) 各種費用の負担に関する取決め
 - (キ) 損害賠償額の算定方法についての取決め
 - (ク) 損害賠償額の上限額についての取決め
 - (ケ) 高価品の取扱いや損害賠償に関する取決め
 - (コ) 危険品の取扱いや損害賠償に関する取決め
 - (サ) 免責に関する取決め
 - (シ) 裁判、仲裁、その他紛争解決方法に関する取決め
 - (ス) その他 ()

- (b) 内航定期船
 - (ア) 使用船舶・配船に関する取決め
 - (イ) 貨物の数量に関する取決め（最低保証など）
 - (ウ) 運賃の計算方法についての取決め
 - (エ) 運賃支払時期についての取決め
 - (オ) 付随業務に関する取決め
 - (カ) 各種費用の負担に関する取決め
 - (キ) 損害賠償額の算定方法についての取決め
 - (ク) 損害賠償額の上限額についての取決め
 - (ケ) 高価品の取扱いや損害賠償に関する取決め
 - (コ) 危険品の取扱いや損害賠償に関する取決め

- (サ) 免責に関する取決め
- (シ) 裁判、仲裁、その他紛争解決方法に関する取決め
- (ス) その他 ()

2. 運送人としての責任について

(1) 貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約の規定（取引に適用される約款・契約書式の規定を含みます）と異なる処理がされることはありますか。

- (ア) ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる。
- (イ) ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理されている。
- (ウ) ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある。
- (エ) そもそも契約内容を示す書面はなく、荷主とのトラブルの解決は交渉や慣習によっている。
- (オ) その他 ()

(2) 実務上、貨物の滅失・損傷の場合に損害賠償額の基準とされる金額、また、賠償の対象となりうる損害・費用を教えてください（例：貨物の申告価額、損傷貨物の廃棄費用）。

(3) 実務上、貨物の遅延の場合に損害賠償額の基準とされる金額、また、賠償の対象となりうる損害・費用を教えてください（例：運賃、代替輸送のコスト）。

3. その他

(1) 荷主の指示による運送の変更についておたずねします。
(1-1) 運送の引受後に、荷送人から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えてください。

運送取引実態調査質問票（外航海運）

I. 会社概要について

1. 御社の概要について教えてください。

- ・企業名
- ・資本金
- ・従業員数
- ・事業内容
- ・御社またはグループ全体の運航船舶規模（隻数、重量トン）
- ・国土交通省の事業許可・登録

2. 企業名の開示についてのご意向をおうかがいます。

本調査の報告書において御社名を明らかにすることに問題はございますか。とくに
ご意向があれば教えてください。

- (ア) とくに問題はない。
- (イ) 匿名にしてほしい。
- (ウ) その他 ()

3. 差し支えなければ、ご回答くださるご担当者の方のお名前・ご連絡先を教えてください。

- ・部署・役職
- ・お名前
- ・ご連絡先（電話番号、電子メール等）

II. 御社と荷主の間の契約について

以下では、御社が荷主から定期船によるコンテナ貨物の運送を受託する場合についておたずねします。なお、荷主とは、真の荷主（商社、メーカー、卸小売業者、建設業者等）に限らず、真の荷主の物流子会社、元請等の運送会社、利用運送業者（フォワーダー、倉庫業等）など、御社が運送を受託する相手方をすべて含みます。

なお、本実態調査は、外航海運会社の行う事業のうち、定期コンテナ船事業のみを対象としております。定期コンテナ船事業の実務について、以下の質問にお答えください。

1. 契約の締結

(1) 継続的に取引のある荷主との間で、基本契約を締結しますか。する場合は、そのような契約を締結する荷主の種類（例：大手メーカー）、またその主要な内容（例：貨物の数量についての取決め、運賃支払時期についての取決め、期限の利益喪失事由等）について教えてください。

なお、ここらいう基本契約とは、当該荷主との間で継続的に行われる取引全体を規律するために締結する、包括的な契約のことをいいます（いわゆるサービス・コントラクトを含みます）。

(2) スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約は、どのような方式で締結されますか。（複数回答可。複数のものに該当する場合は主要なものに二重丸または下線を付けて下さい）

(ア) 御社が作成した運送約款（B/Lの裏面約款、Sea Waybill 裏面約款を含みます）を使用している。

→ 差し支えなければ、約款を添付して下さい。

(イ) 荷主が作成した契約のひな型を使用している。

(ウ) 荷主と個別に契約書や覚書等を作成する。

(エ) その他 ()

2. 運送書類等

(1) 御社が発行する運送書類として、B/LとSea Waybillのおよその比率はどれくらいですか。また、B/Lのうち元地回収されるもの（サレンダー-B/L）はどれくらいですか。正確な比率がわからない場合、感覚的なものでも結構ですので、教えてください。

B/LとSea Waybillの比率 ()
通常のB/Lとサレンダー-B/Lの比率 ()

(2) 御社の発行するB/LまたはSea Waybillで電子化されているものはありますか。もしあれば、電子化の程度も教えてください。

(3) 御社と荷主との間で運送書類がまったく発行されない場合はありますか。ある場合は、具体的な状況を教えてください。

3. 運送人としての契約上の責任について

以下では、御社が荷主に対して運送人として負担する契約上の責任の内容についておたずねします。

(1) 契約上、運送業者として責任を負う期間について教えてください（例：貨物の船積港での受取から荷揚港での引渡しまで）。契約によって異なる場合は主要なものを列挙して下さい。

(2) 貨物の滅失・損傷に対する契約上の責任について、契約上、約款やヘヴー・ヴィスビー・ルールの規定とは異なる特別の定めをすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください（例：航海過失免責を不適用とする）。

(3) 貨物の遅延に対する契約上の責任について、契約上、約款と異なる特別の定めをすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

(4) 荷主に対する損害賠償額の算定方法や損害額の上限について、約款と異なる特別の定めをすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

(a) 貨物の滅失・損傷について
(ア) ある ()
(イ) ない

(b) 遅延について
(ア) ある ()
(イ) ない

(5) 高価品、危険品、その他特殊な貨物について、約款と異なる特別の定めをすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

(6) 紛争解決方法について約款と異なる特別の定めをすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

- (ア) 専属管轄裁判所に関する定め ()
- (イ) 準拠法に関する定め ()
- (ウ) 仲裁条項 ()
- (エ) その他 ()
- (オ) 紛争解決方法についての定めをおくことはない。

4. 運送人としての責任の実態について

(1) 貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約の規定（約款その他契約に適用される規定をいいます）と異なる処理がされることはありますか。

- (ア) ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる。
- (イ) ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理し

されている。

(ウ) ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある。

(エ) その他 ()

(2) 貨物の滅失・損傷についておたずねします。

(2-1) 貨物の滅失・損傷に関し、免責事由にあたる場合など、契約上は責任を負わない場合でも、責任を負わざるを得ない場面はありますか。ある場合、具体的な状況を教えてください（例：契約上は航海過失免責を主張できる場合でも援用しない場合がある）。

(2-2) 契約に定める損害賠償額の算定基準と異なる基準を用いたり、契約上の責任限度額を超えて損害賠償を支払ったりすることはありますか。ある場合、賠償の対象となり得る損害・費用を教えてください。

(3) 貨物の遅延についておたずねします。

(3-1) 契約上、貨物の遅延に対する責任が原則として排除されているにもかかわらず、遅延責任を負わざるを得ない場面はありますか。ある場合、具体的な状況を教えてください。

(3-2) 契約上の責任限度額を超えて遅延に関する損害賠償を支払うことはありますか。ある場合、賠償の対象となり得る損害・費用を教えてください。

5. その他

以下では、御社と荷主との間の契約の履行に関するその他の諸点についておたずねいたします。

(1) 荷主の指示による運送の変更についておたずねします。

(1-1) B/Lを発行した場合に、B/L所持人から、運送の中止、返送等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えてください。

(1-2) Sea Waybill またはサレンダー-B/Lを発行した場合に、荷送人から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えてください。

(1-3) 運送の引受後に、荷受人（ここでは、B/Lを発行した場合の B/L所持人を除きます）から、配達先の変更、荷受人の変更等を依頼される場合はありますか。どのような場合に荷受人の依頼に対応しているか、教えてください。

(2) Sea Waybill またはサレンダー-B/Lを発行した場合、荷受人への貨物の引渡しの際に、どのように荷受人の確認をしているか、教えてください。

(3) 荷受人が所在不明、または荷受人が受取を拒絶し、荷送人の指図が得られない場合について、おたずねします。

(3-1) 上記の場合には、実務上、どのような処理がなされますか。当てはまるものをすべて教えてください。

- (ア) そのような事態はほとんど生じない。
- (イ) 荷送人の費用で、返送し、引取りを求める。
- (ウ) 荷送人の費用で、仕向地で競売にかける。
- (エ) 荷送人の費用で、仕向地で供託する。

(オ) 荷送人の費用で、仕向地で任意売却する。

(カ) 荷送人の費用で、仕向地倉庫に寄託する。

(キ) 荷送人の費用で、仕向地で廃棄する。

(ク) その他 ()

(3-2) 実務上、荷受人の所在不明等により、貨物の処分に関する典型的な場面があれば、具体的に教えてください。

(4) 荷主からのクレームを受ける時期についておたずねします。

(4-1) 貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームはいつ頃までになされますか（例：引渡後〇日まで）。

(4-2) ご自身の経験上、もっとも遅くクレームがなされた場合について、トラブルの概要とともに、教えてください。

III. 受託した運送の実施について

1. 海上運送の実態について

(1) コンテナ定期船輸送における船腹の調達について、おたずねします。

(1-1) 船腹を調達する方法として御社が利用しているものすべてに、印をつけて下さい。なお、以下の選択肢の「他の海運業者」には御社のグループ内の企業、海外子会社等を含みます。

- (ア) 自社保有の船舶を使用する。
- (イ) 航海備置契約により他の海運業者から調達する。

(ウ) 定期備置契約により他の海運業者から調達する。

(エ) 裸備置契約・船舶賃貸借契約により他の海運業者から調達する。

(オ) スペース（スロット）・チャーターにより他の海運業者から調達する。

(カ) その他 ()

(1-2) (1-1) でお答えいただいた各種の形態について、御社の船腹に占める比率を教えてください。正確な比率がわからない場合は感覚的なもので結構です。

(1-3) (1-2) でお答えいただいた各種の契約について、どのような形で契約を締結しているか教えてください（例：定期備置契約についてニューヨーク・プロデュース書式を使用する、スペース（スロット）・チャーターについてSLOTHIREは使用せず個々の荷主との間で作成した契約書を使用している）。また、差し支えなければ、利用している書式等を添付して下さい。

(1-4) 御社がコンテナ貨物の運送に使用している船舶について、日本籍船と外国籍船の比率を教えてください。

(2) 御社が受託したコンテナ貨物の運送の実態についておたずねします。個々の運送契約を実施する場合に、他の海運業者（グループ内の企業、海外子会社を含みます）を利用することはありますか。ある場合は、どのような契約を締結するか当てはまるものをすべて教えてください。（複数回答可）

- (ア) 個品運送契約
- (イ) 相次運送（通し運送状のもと、御社が一部区間の実運送を引き受け、残りの区間は他社に引き継ぐ場合。）
- (ウ) その他 ()
- (エ) 個々の運送契約の実施について他の海運業者を利用することはない。

運送取引実態調査質問票（国際貨物航空運送）

I. 会社概要について

1. 御社の概要について教えてください。

- ・企業名
- ・資本金
- ・従業員数
- ・事業内容
- ・グループ全体の保有航空機数
- ・国土交通省の事業許可・登録

2. 企業名の開示についてのご意向をおうかがいします。

本調査の報告書において御社名を明らかにすることに問題がございますか。とくに
ご意向があれば教えてください。

- (ア) とくに問題はない。
- (イ) 匿名にしてほしい。
- (ウ) その他 ()

3. 差し支えなければ、ご回答くださるご担当者の方のお名前・ご連絡先を教えてください。

- ・部署・役職
- ・お名前
- ・ご連絡先（電話番号、電子メール等）

II. 御社と荷主の間の契約について

以下では、御社と荷主との間の運送契約についておたずねします。なお、荷主とは、真の荷主（商社、メーカー、卸小売業者、建設業者等）に限らず、真の荷主の物流子会社、元請等の運送会社、利用運送業者（フォワーダー、倉庫業等）など、御社が運送を受託する相手方をすべて含みます。

1. 契約の締結

(1) 御社が荷主から運送を引き受ける場合、荷主とはどのような契約を締結しますか。当てはまるものをすべて教えてください。

- (ア) 個品運送契約
- (イ) 貸切運送契約（チャーター）
- (ウ) 相次運送（連絡運輸）（通し運送状のもと、他社が一部区間の実運送を受け、残りの区間を御社が引き継ぐ場合。）
- (エ) その他 ()

(2) 継続的に取引のある荷主との間で、基本契約を締結しますか。する場合は、どのような契約を締結する荷主の種類（例：大手メーカー）、またその主要内容（例：貨物の数量についての取決め、運賃支払時期についての取決め、期限の利益喪失事由等）について教えてください。

なお、ここにいる基本契約とは、当該荷主との間で継続的に行われる取引全体を規律するために締結する、包括的な契約のことをいいます。

(3) スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約は、どのような方式で締結されますか。（複数回答可。複数ものに該当する場合は主要なものに二重丸または下線を付けて下さい。）

- (ア) 御社が作成した運送約款（Air Waybill 裏面約款、貸切型の運送約款も含まれます）を使用している。
→ 差し支えなければ、約款を添付して下さい。
- (イ) 荷主が作成した契約のひな型を使用している。

- (ウ) 荷主と個別に契約書や覚書等を作成する。
- (エ) その他 ()

2. 運送書類等

(1) 御社と荷主との間で発行される Air Waybill で、電子化されているものはありますか。もしあれば、電子化の程度も教えてください。

(2) 御社と荷主との間で Air Waybill がまったく発行されない場合はありますか。ある場合は、具体的な状況を教えてください。

3. 運送人としての契約上の責任について

以下では、御社が荷主に対して運送人として負担する契約上の責任の内容についておたずねします。荷主との間で、御社の約款によらずに運送契約を締結する場合、または基本契約や特約によってこれらの約款の内容を排除・変更する場合について、下記の質問にお答え下さい。御社がこのような契約・特約を締結することがほとんどないという場合は、4. にお進み下さい。

(1) 契約上、運送業者として責任を負う期間について教えてください（例：貨物の受取時から引渡時まで）。契約によって異なる場合は主要なものを列挙して下さい。

(2) 貨物の滅失・損傷または遅延に関し、契約上、約款の規定よりも重い責任を負担したり、約款の規定とは異なる免責事由を定めたりすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。（なお、ここで「約款の規定」とは、約款が前提とする約款の規定を含みます。）

(3) 荷主に対する損害賠償額の算定方法や損害額の上限について特別の定めをすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

- (a) 貨物の滅失・損傷について
 - (ア) ある ()
 - (イ) ない ()
- (b) 遅延について
 - (ア) ある ()
 - (イ) ない ()

(4) 高価値品、危険品、その他特殊な貨物について特別の定めをすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

(5) 仲裁条項その他の紛争解決方法に関する特別の定めをすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

4. 運送人としての責任の実態について

(1) 貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約の規定（約款上前提とする約款の規定を含みます）と異なる処理がされることはありますか。

- (ア) ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる。
- (イ) ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理されている。
- (ウ) ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある。
- (エ) その他 ()

(2) 貨物の滅失・損傷についておたずねします。
(2-1) 貨物の滅失・損傷に関し、免責事由にあたる場合など、契約上は責任を負わない場合でも、責任を負わざるを得ない場面はありますか。ある場合、具体的な状況を教えてください。

(2-2) 契約に定める損害賠償額の算定基準と異なる基準を用いたり、契約上の責任限度額を超えて損害賠償を支払ったりすることはありますか。ある場合、賠償の対象となり得る損害・費用を教えてください。

(3) 貨物の遅延についておたずねします。
(3-1) 契約上は貨物の遅延に対する責任を負わない場合でも、遅延責任を負わざるを得ない場面はありますか。ある場合、具体的な状況を教えてください。

(3-2) 契約上の責任限度額を超えて遅延に対する損害賠償を支払うことはありますか。ある場合、賠償の対象となり得る損害・費用を教えてください。

5. その他

以下では、御社と荷主との間の契約の履行に関するその他の諸点についておたずねいたします。

(1) 荷主の指示による運送の変更についておたずねします。
(1-1) 運送の引受後に、荷送人から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼され

ることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えてください。

(1-2) 運送の引受後に、荷受人から、配達先の変更、荷受人の変更等を依頼される場合はありますか。どのような場合に荷受人の依頼に対応しているか、教えてください。

(2) 荷受人への貨物の引渡しの際に、どのように荷受人の確認をしていますか。

(3) 荷受人が所在不明、または荷受人が受取を拒絶し、荷送人の指図が得られない場合についておたずねします。

(3-1) 上記の場合には、実務上、どのような処理がなされますか。当てはまるものをすべて教えてください。

- (ア) そのような事態はほとんど生じない。
- (イ) 荷送人の費用で、返送し、引取りを求める。
- (ウ) 荷送人の費用で、仕向地で競売にかける。
- (エ) 荷送人の費用で、仕向地で供託する。
- (オ) 荷送人の費用で、仕向地で任意売却する。
- (カ) 荷送人の費用で、仕向地で倉庫に寄託する。
- (キ) 荷送人の費用で、仕向地で廃棄する。
- (ク) その他 ()

(3-2) 実務上、荷受人の所在不明等により、貨物の処分に関する典型的な場面があれば、具体的に教えてください。

(4) 荷主からクレームを受ける時期についておたずねします。
(4-1) 貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームはいつ頃までになされますか（例：引渡後〇日まで）。

(4-2) ご自身の経験上、もっとも遅くクレームがなされた場合について、トラブルの概要とともに、教えてください。

Ⅲ. 受託した運送の実施について

1. 航空運送の実態について

(1) 航空機で行う運送についておたずねします。荷主から引き受けた航空運送を実施する場合、他の航空会社（グループ内の航空会社も含みます）を利用することはありますか。

- (ア) 他の航空会社を利用することはない。 → 2. にお進み下さい。
- (イ) 他の航空会社を利用することもある。 → (2) にお進み下さい。

(2) (1) で (イ) と回答した方がいます。他の航空会社を利用する場合、その会社とはどのような形で契約を締結しますか。当てはまるものをすべて教えてください。

- (ア) 商品運送契約
- (イ) 貸切運送契約（チャーター）
- (ウ) 相次運送（連絡運輸）（通し運送状のもと、御社が一部区間の実運送を引き受け、残りの区間は他社に引き継ぐ場合。）
- (エ) その他 ()

2. 運送に航空機以外を用いる場合について

(1) 航空運送以外で御社が利用する輸送モード（海外におけるものを含む）に印をつけて下さい。（複数回答可）

- (ア) 他の輸送モードを利用することはない。
- (イ) 貨物自動車を利用することがある。
- (ウ) 貨物鉄道を利用することがある。
- (エ) 外航海運を利用することがある。
- (オ) 内航海運を利用することがある。
- (カ) 国内航空運送を利用することがある。
- (キ) その他 ()

(2) 航空運送以外で御社自身が実運送を行う場合はありますか。

- (ア) 自社の貨物自動車による集貨・配送を行っている。
- (イ) 自社の貨物自動車により航空輸送の代替輸送を行う場合がある。
- (ウ) その他の実運送を行っている。（具体例：)
- (エ) 航空運送以外の実運送は行っていない。

3. 海外の現地法人・代理店に委託する業務について

御社が海外の現地法人または代理店に委託することがある業務について、印をつけて下さい。（複数回答可）

- 集貨・配達またはその手配 運賃收受 Air Waybill の発行
- 荷役指図書発行・貨物の引渡し バンニング・デバンニング
- 貨物の仕分け・梱包・荷造り 荷役 保険手配 通関・輸出入手続き
- 検査・検査 検品 保管 在庫管理 出荷手配 流通加工
- その他 ()

Ⅳ. 代理や仲介の実態について

1. 御社と荷主との間の契約または御社と下請物流業者との間の契約につき、代理店や仲介者が入ることにはありますか。ある場合は、どのような業者が入るか具体的に教えてください。

2. 荷主と他の運送業者との間の契約締結に関して、御社自身は運送（利用運送を含みま

運送取引実態調査質問票（国内貨物航空運送）

I. 会社概要について

1. 御社の概要について教えてください。

- ・企業名
- ・資本金
- ・従業員数
- ・事業内容
- ・グループ全体の保有航空機数
- ・国土交通省の事業許可・登録

2. 企業名の開示についてのご意向をおうかがいします。

本調査の報告書において御社名を明らかにすることに問題はございますか。とくに
ご意向があれば教えてください。

- (ア) とくに問題はない。
- (イ) 匿名にしてほしい。
- (ウ) その他 ()

3. 差し支えなければ、ご回答くださるご担当者の方のお名前・ご連絡先を教えてください。

- ・部署・役職
- ・お名前
- ・ご連絡先（電話番号、電子メール等）

II. 御社と荷主の間の契約について

以下では、御社と荷主との間の運送契約についておたずねします。なお、荷主とは、真の荷主（商社、メーカー、卸小売業者、建設業者等）に限らず、真の荷主の物流子会社、元請等の運送会社、利用運送業者（フォワーダー、倉庫業等）など、御社が運送を受託する相手方をすべて含みます。

1. 契約の締結

(1) 御社が荷主から運送を引き受ける場合、荷主とはどのような契約を締結しますか。当てはまるものをすべて教えてください。

- (ア) 個品運送契約
- (イ) 貸切運送契約（チャーター）
- (ウ) 相次運送（連絡運輸）（通し運送状のもと、他社が一部区間の実運送を受け、残りの区間を御社が引き継ぐ場合）
- (エ) その他 ()

(2) 継続的に取引のある荷主との間で、基本契約を締結しますか。する場合は、どのような契約を締結する荷主の種類（例：大手メーカー）、またその主要な内容（例：貨物の数量についての取決め、運賃支払時期についての取決め、期限の利益喪失事由等）について教えてください。

なお、ここにいる基本契約とは、当該荷主との間で継続的に行われる取引全体を規律するために締結する、包括的な契約のことをいいます。

(3) スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約は、どのような方式で締結されますか。（複数回答可。複数のものに該当する場合は主要なものに二重丸または下線をつけて下さい。）

- (ア) 御社が作成した運送約款（Air Waybill 裏面約款、貸切型の運送約款も含まれます）を使用している。
→ 差し支えなければ、約款を添付して下さい。
- (イ) 荷主が作成した契約のひな型を使用している。

- (ウ) 荷主と個別に契約書や覚書等を作成する。
- (エ) その他 ()

2. 運送書類等

(1) 御社と荷主との間で発行される Air Waybill で、電子化されているものはありますか。もしあれば、電子化の程度も教えてください。

(2) 御社と荷主との間で Air Waybill がまったく発行されない場合はありますか。ある場合は、具体的な状況を教えてください。

3. 運送人としての契約上の責任について

以下では、御社が荷主に対して運送人として負担する契約上の責任の内容についておたずねします。荷主との間で、御社の約款によらずに運送契約を締結する場合、または基本契約や特約によってこれらの約款の内容を排除・変更する場合について、下記の質問にお答え下さい。御社がこのような契約・特約を締結することがほとんどないという場合は、4. にお進み下さい。

(1) 契約上、運送業者として責任を負う期間について教えてください（例：貨物の受取時から引渡時まで）。契約によって異なる場合は主要なものを列挙して下さい。

(2) 貨物の滅失・損傷に対する契約上の責任について、下記のうち、そのような定めをすることがあるというものに印をつけて下さい。（複数回答可。複数のものに該当する場合は、主要なものに二重丸または下線をつけて下さい。）

- (ア) 滅失・損傷については責任を負わない。
- (イ) 御社または御社の下請業者に故意・重過失がある場合にのみ責任を負う。
- (ウ) 御社または御社の下請業者に過失がある場合に責任を負う。
- (エ) 不可抗力の場合を除いて責任を負う。

- (オ) 原因の如何を問わずに責任を負う。
- (カ) その他 ()

(3) 貨物の遅延に対する契約上の責任について、下記のうち、そのような定めをすることがあるというものに印をつけて下さい。（複数回答可。複数のものに該当する場合は、主要なものに二重丸または下線をつけて下さい。）

- (ア) 遅延については責任を負わない（到着時についての確約はしない）。
- (イ) 御社または御社の下請業者に故意・重過失がある場合にのみ責任を負う。
- (ウ) 御社または御社の下請業者に過失がある場合に責任を負う。
- (エ) 不可抗力の場合を除いて責任を負う。
- (オ) 原因の如何を問わずに責任を負う。
- (カ) その他 ()

(4) 荷主に対する損害賠償額の算定方法や損害額の上限について規定をすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

- (a) 貨物の滅失・損傷について
 - (ア) ある ()
 - (イ) ない
- (b) 遅延について
 - (ア) ある ()
 - (イ) ない

(5) 高価値品、危険品、その他特殊な貨物について規定を置く場合はありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

4. 運送人としての責任の実態について

(1) 貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約（約款を含みます）の規定と異なる処理がされることはありますか。

- (ア) ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる。
- (イ) ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理し

されている。

(ウ) ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある。

(エ) その他 ()

(2) 貨物の滅失・損傷についておたずねします。

(2-1) 貨物の滅失・損傷に関し、免責事由にあたる場合など、契約上は責任を負わない場合でも、責任を負わざるを得ない場面はありますか。ある場合、具体的な状況を教えてください。

(2-2) 契約に定める損害賠償額の算定基準と異なる基準を用いたり、契約上の責任限度額を超えて損害賠償を支払ったりすることはありますか。ある場合、賠償の対象となり得る損害・費用を教えてください。

(3) 貨物の遅延についておたずねします。

(3-1) 契約上は貨物の遅延に対する責任を負わない場合でも、遅延責任を負わざるを得ない場面はありますか。ある場合、具体的な状況を教えてください。

(3-2) 契約上の責任限度額を超えて遅延に対する損害賠償を支払うことはありますか。ある場合、賠償の対象となり得る損害・費用を教えてください。

5. その他

以下では、御社と荷主との間の契約の履行に関するその他の諸点についておたずねいたします。

(1) 荷主の指示による運送の変更についておたずねします。

(1-1) 運送の引受後に、荷送人から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えてください。

(1-2) 運送の引受後に、荷受人から、配達先の変更、荷受人の変更等を依頼される場合はありますか。どのような場合に荷受人の依頼に対応しているか、教えてください。

(2) 荷受人の確認方法、荷受人への貨物の引渡しについておたずねします。

(2-1) 荷受人への貨物の引渡しはどのような手続きによって行っていますか（例：荷渡指図書発行）。また、引渡しの際に、どのように荷受人を確認していますか。

(2-2) 誤って荷受人以外の者に引渡しをしてしまった場合は、どのように処理がなされますか。

(2-3) 荷受人が所在不明である場合、または荷受人が受取を拒絶する場合は、どのような処理がなされますか。

(3) 荷主からクレームを受ける時期についておたずねします。

(3-1) 貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームはいつ頃までになされますか（例：引渡後〇日まで）。

(3-2) ご自身の経験上、もっとも遅くクレームがなされた場合について、トラブルの概要とともに、教えてください。

III. 受託した運送の実施について

1. 航空運送の実態について

(1) 航空機で行う運送（国内運送）についておたずねします。荷主から引き受けた航空運送を実施する場合、他の航空会社（グループ内の航空会社も含みます）を利用することはありますか。

(ア) 他の航空会社を利用することはない。 → 2. にお進み下さい。

(イ) 他の航空会社を利用することもある。 → (2) にお進み下さい。

(2) (1) で (イ) と回答した方がいます。他の航空会社を利用する場合、その会社とはどのような形で契約を締結しますか。当てはまるものをすべて教えてください。

(ア) 個品運送契約

(イ) 貸切運送契約（チャーター）

(ウ) 相次運送（連絡運輸）（通し運送状のもと、御社が一部区間の実運送を引き受け、残りの区間は他社に引き継ぐ場合。）

(エ) その他 ()

2. 運送に航空機以外を用いる場合について

(1) 国内航空運送以外で御社が利用する輸送モードに印をつけて下さい。（複数回答可）

(ア) 他の輸送モードを利用することはない。

(イ) 貨物自動車を利用することがある。

(ウ) 貨物鉄道を利用することがある。

(エ) 海上運送を利用することがある。

(オ) その他 ()

(2) 国内航空運送以外で御社自身が実運送を行う場合はありますか。

(ア) 自社の貨物自動車による集貨・配送を行っている。

(イ) 自社の貨物自動車により航空輸送の代替輸送を行うことがある。

(ウ) その他の実運送を行っている。（具体例：)

(エ) 国内航空運送以外の実運送は行っていない。

IV. 代理や仲介の実態について

1. 御社と荷主との間の契約、または御社と下請物流業者との間の契約につき、代理店や仲介者が入ることはありますか。ある場合は、どのような業者が入るか具体的に教えてください。

(ア) ある（具体例：)

(イ) ない

2. 荷主と他の運送業者との間の契約締結に関して、御社自身は運送（利用運送を含みます）を引き受けず、代理や仲介のみを行うことはありますか。ある場合は、どのような場合かを教えてください（例：荷主を代理して空港以遠の陸上運送を手配する）。

(ア) ある（具体例：)

(イ) ない

V. 付随業務について

1. 運送以外の業務で、荷主に提供している業務はありますか。該当するものに印をつけて下さい。（複数回答可）

代金の取立て 費用の立替え 貨物の仕分け・梱包・荷造り 荷役
保険手配 検数・検量 検品 保管 在庫管理 出荷手配 流通加工
その他（ ）

2. 貨物の運送または付随業務に関連して、下請業者に業務を委託する場合がありますか（他の運送業者に運送を委託する場合は除く）。ある場合、下請業者の業種および依頼する業務を教えてください（例：荷役業者に貨物の積み込み・取卸しを委託）。

VI. トラブル例

1. 御社が他の物流業者から運送を下請けし、貨物の滅失・損傷・遅延等の事故が発生した場合、当該他の物流業者以外の者（貨の荷主等）と御社との間の直接の交渉等によって、紛争を解決することはありますか。ある場合は、具体例を教えてください。

2. 御社の下請物流業者その他の下請業者のもとで貨物の滅失・損傷・遅延その他の事故が発生し、御社が荷主に損害を賠償した場合に、法律上、契約上または事実上、下請物流業者その他の下請業者に求償できない場面はありますか。もしあれば、具体例を教えてください。

3. 付随業務の履行に関し、荷主との間でトラブルになることはありますか。ある場合、具体例を教えてください。

4. そのほか、荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題について、具体的に教えてください。

VII. ご意見・ご要望

本実態調査または商法（運送契約法制）の改正に関し、ご意見・ご要望等ございましたら、承りたく存じます。

ご協力ありがとうございました。

運送取引実態調査質問票（鉄道利用運送事業）

I. 会社概要について

1. 御社の概要について教えて下さい。

- ・企業名
- ・資本金
- ・従業員数
- ・事業内容
- ・国土交通省の事業許可・登録
- ・主要荷主の業種・主要貨物の品目

2. 企業名の開示についてのご意向をおうかがいます。

本調査の報告書において御社名を明らかにすることに問題はございますか。とくに
ご意向があれば教えて下さい。

- (ア) とくに問題はない。
- (イ) 匿名にしてほしい。
- (ウ) その他 ()

3. 差し支えなければ、ご回答くださるご担当者の方のお名前・ご連絡先を教えてください。

- ・部署・役職
- ・お名前
- ・ご連絡先（電話番号、電子メール等）

II. 御社と荷主の間の契約について

1. 契約の締結

(1) 継続的に取引のある荷主との間で、基本契約を締結しますか。する場合は、そのよ
うな契約を締結する荷主の種類（例：大手メーカー）、またその主要な内容（例：貨物
の数量についての取決め、運賃支払時期についての取決め、期限の利益喪失事由等）
について教えて下さい。

なお、ここにいう基本契約とは、当該荷主との間で継続的に行われる取引全体を規
律するために締結する、包括的な契約のことをいいます。

(2) スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約は、どのよ
うな方式で締結されますか。（複数回答可。複数のものに該当する場合は、主要なものに
二重丸または下線をつけて下さい。）

- (ア) 国土交通省が作成した標準鉄道利用運送約款を使用する。
- (イ) 御社が作成した約款を使用する
→ 差し支えなければ、約款を添付して下さい。
- (ウ) 荷主が作成した契約のひな型を使用する。
- (エ) 荷主と個別に契約書や覚書等を作成する。
- (オ) 契約内容を示す書面は作成されない。
- (カ) その他 ()

2. 運送書類等

(1) 個々の運送の引受時にどのような運送書類等（電子データを含む）が作成・発行さ
れますか。（複数回答可）

- (ア) 送り状
- (イ) 貨物引換証
- (ウ) その他 ()
- (エ) 運送書類等の作成・発行はない。 → (4) にお進み下さい。

(2) (1) でご回答の運送書類等について、作成・発行するのは御社ですか、荷主ですか。

(3) (1) でご回答の運送書類等について、電子化されているものはありますか。電子化
の程度も教えて下さい。

(4) 到着地で荷受人に貨物を引き渡すとき、どのような書類等（電子データを含む）が
作成・発行されますか。（複数回答可）

- (ア) 荷渡指図書
- (イ) 受領証
- (ウ) その他 ()
- (エ) 書類の作成・発行はない。 → 3. にお進み下さい。

(5) (4) でご回答の書類等について、電子化されているものはありますか。電子化の程
度も教えて下さい。

3. 運送人としての契約上の責任について

以下では、貨物の滅失・損傷・遅延に関し、御社が荷主に対して運送業者として負担す
る契約上の責任の内容についておたずねします。（契約と異なる実態については、4. でう
かがいます。）

荷主との間の契約が次の (ア) ~ (ウ) のいずれかに該当する場合は、下記の質問にお
答え下さい。（ア）~ (ウ) のいずれにも該当しない場合は、4. にお進み下さい。

- (ア) 御社の自社約款により契約しているが、御社の自社約款をご送付いただくことが
できない。
- (イ) 国土交通省の標準約款、御社の自社約款以外の契約条件によって運送契約を締結
している。
- (ウ) 基本契約や特約によってこれらの約款の内容を排除・変更することがある。

(1) 契約上、運送業者として責任を負う期間について教えて下さい（例：貨物の受取時
から引渡時まで）。契約によって異なる場合は主要なものを列挙して下さい。

(2) 貨物の滅失・損傷に対する契約上の責任について、下記のうち、そのような定めを
することがあるというものに印をつけて下さい。（複数回答可。複数のものに該当する
場合は、主要なものに二重丸または下線をつけて下さい。）

- (ア) 滅失・損傷については責任を負わない。
- (イ) 御社または御社の下請業者に故意・重過失がある場合にのみ責任を負う。
- (ウ) 御社または御社の下請業者に過失がある場合に責任を負う。
- (エ) 不可抗力の場合を除いて責任を負う。
- (オ) 原因の如何を問わずに責任を負う。
- (カ) その他 ()

(3) 貨物の遅延に対する契約上の責任について、下記のうち、そのような定めをする
ことがあるというものに印をつけて下さい。（複数回答可。複数のものに該当する場合は、
主要なものに二重丸または下線をつけて下さい。）

- (ア) 遅延については責任を負わない（到着時についての確約はしない）。
- (イ) 御社または御社の下請業者に故意・重過失がある場合にのみ責任を負う。
- (ウ) 御社または御社の下請業者に過失がある場合に責任を負う。
- (エ) 不可抗力の場合を除いて責任を負う。
- (オ) 原因の如何を問わずに責任を負う。
- (カ) その他 ()

(4) 荷主に対する損害賠償額の算定方法について、契約上、規定をおくことはありません
か。ある場合は、具体的な内容を教えて下さい（例：到達地における貨物の価額によ
る）。

- (a) 貨物の滅失・損傷について
(ア) ある ()
(イ) ない
- (b) 遅延について
(ア) ある ()
(イ) ない

(5) 契約上、損害賠償額の上限を規定することはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えて下さい(例：〇円を責任限度額とする、運賃額を上限とする)。

(a) 貨物の滅失・損傷について

(ア) ある ()
(イ) ない

(b) 遅延について

(ア) ある ()
(イ) ない

4. 運送人としての責任の実態について

(1) 貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約(標準約款・自社約款を含みます)の規定と異なる処理がされることはありますか。

(ア) ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる。

(イ) ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理されている。

(ウ) ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある。

(エ) そもそも契約内容を示す書面はなく、荷主とのトラブルの解決は交渉や慣習によっている。

(オ) その他 ()

(2) 実務上、貨物の滅失・損傷の場合に損害賠償額の基準とされる金額、また、賠償の対象となりうる損害・費用を教えてください(例：貨物の申告価値、損傷貨物の廃棄費用)。

(3) 実務上、貨物の遅延の場合に損害賠償額の基準とされる金額、また、賠償の対象となりうる損害・費用を教えてください(例：運賃、代替輸送のコスト)。

(4) 高価品の取扱いについておたずねします。

(4-1) 高価品の運送を受託する場合がありますか。ある場合、どのような基準で高価品か否かを判断していますか。

(ア) ある(高価品の基準：)

(イ) ない → (5)へお進み下さい。

(4-2) 高価品の運送を引き受ける際に、荷主に対して、高価品である旨、またその価値についての申告を求めていますか。

(ア) 求めている。

(イ) 求めているない。

(ウ) その他 ()

(4-3) 高価品である旨の申告がなく、貨物の滅失・損傷が発生した場合、その損害の負担は、荷主と御社との間でどのように処理されますか。この点に関して契約上の規定はありますか。

(5) 危険品の取扱いについておたずねします。

(5-1) 危険品の運送を受託する場合がありますか。

(ア) ある

(イ) ない → 5.へお進み下さい。

(5-2) 危険品の運送を引き受ける際に、荷主に対して、危険品である旨、またその性状や取扱方法についての申告を求めていますか。

(ア) 求めている。

(イ) 求めているない。

(ウ) その他 ()

(5-3) 運送の引受後に危険品の危険性・有害性を除去する必要が生じた場合、誰の費用負担でどのように処理されますか。この点に関して契約上の規定はありますか。

(5-4) 危険品の爆発・発火等により、御社または下請業者の従業員や車両等、また他の荷主の貨物等に、人的・物的損害が発生した場合、誰の費用負担でどのように処理されますか。この点に関して契約上の規定はありますか。

5. その他

以下では、御社と荷主との間の契約の履行に関するその他の諸点についておたずねいたします。

(1) 荷主の指示による運送の変更についておたずねします。

(1-1) 運送の引受後に、荷主から、運送の中止、返送、荷受の変更等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えてください。

(1-2) 運送の引受後に、荷受から、配達先の変更、荷受の変更等を依頼される場合がありますか。どのような場合に荷受の依頼に対応しているか、教えてください。

(2) 荷受人の確認方法、荷受人への貨物の引渡しについておたずねします。

(2-1) 荷受人への貨物の引渡しはどのような手続きによって行っていますか(例：荷渡指図書(引渡)の発行)。また、引渡しの際に、どのように荷受人を確認していますか。

(2-2) 誤って荷受人以外の者に引渡しをしてしまった場合は、どのように処理がなされますか。

(2-3) 荷受人が所在不明である場合、または荷受人が受取を拒絶する場合は、どのような処理がなされますか。この点に関して契約上の規定はありますか。

(3) 荷主からクレームを受ける時期についておたずねします。

(3-1) 貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームはいつ頃までになされますか。また、契約上の制限は設けていますか(例：引渡後〇日まで)。

(3-2) ご自身の経験上、もっとも遅くクレームがなされた場合について、トラブルの概要とともに、教えてください。

III. 受託した運送の実施について

1. 鉄道運送の実態について

鉄道会社とはどのような契約を締結しますか。当てはまるものをすべて教えてください。

(ア) コンテナ貨物の運送契約

(イ) 車扱貨物の運送契約

(ウ) 連絡運輸(連帯運送)(通し運送状のもと、当初の鉄道会社が一部区間の実運送を引き受け、残りの区間は他の鉄道会社に引き継ぐ場合。)

(エ) その他 ()

2. 運送に鉄道以外を用いる場合について

(1) 鉄道以外で御社が利用する輸送モードに印をつけて下さい。(複数回答可)

(ア) 他の輸送モードを利用することはない。

(イ) 貨物自動車を利用することがある。

(ウ) 内航海運を利用することがある。

(エ) 外航海運を利用することがある。

(オ) 国内航空運送を利用することがある。

(カ) 国際航空運送を利用することがある。

(キ) その他 ()

(2) 御社自身が実運送を行う場合がありますか。(複数回答可)

(ア) 自社の貨物自動車による集貨・配送を行っている。

(イ) 自社の貨物自動車により鉄道輸送の代替輸送を行う場合がある。

(ウ) その他の実運送を行っている。(具体例:)

(エ) 実運送は行っていない。

IV. 代理や仲介の実態について

1. 御社と荷主との間の契約、または御社と下請物流業者との間の契約につき、代理店や仲介者が入ることはありますか。ある場合は、どのような業者が入るか具体的に教えて下さい。

(ア) ある (業者:)

(イ) ない

2. 荷主と他の運送業者との間の契約締結に関して、御社自身は運送 (利用運送を含みます) を引き受けずに、代理や仲介のみを行うことはありますか。ある場合は、どのような場合かを教えて下さい。

(ア) ある (具体例:)

(イ) ない

V. 付随業務について

1. 運送以外の業務で、荷主に提供している業務はありますか。該当するものに印をつけて下さい。(複数回答可)

代金の取立て 費用の立替え 貨物の仕分け・梱包・荷造り 荷役
保険手配 検数・検量 検品 保管 在庫管理 出荷手配 流通加工
その他 ()

2. 貨物の運送または付随業務に関連して、下請業者に業務を委託する場合がありますか (他の運送業者に運送を委託する場合は除く)。ある場合、下請業者の業種および依頼する業務を教えてください (例: 倉庫業者にパッキングを委託)。

VI. トラブル例

1. 御社が他の物流業者から運送を下請けし、貨物の滅失・損傷・遅延等の事故が発生した場合、当該他の物流業者以外の者 (真の荷主等) と御社との間の直接の交渉等によって、紛争を解決することはありますか。ある場合は、具体例を教えてください。

2. 御社の下請物流業者その他の下請業者のもとで貨物の滅失・損傷・遅延その他の事故が発生し、御社が荷主に損害を賠償した場合に、法律上、契約上または事実上、下請物流業者その他の下請業者に求償できない場面はありますか。もしあれば、具体例を教えてください。

3. 付随業務の履行に関し、荷主との間でトラブルになることはありますか。ある場合、具体例を教えてください。

4. そのほか、荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題について、具体的に教えて下さい。

VII. ご意見・ご要望

本実態調査または商法 (運送契約法制) の改正に関し、ご意見・ご要望等がございましたら、承りたく存じます。

ご協力どうもありがとうございました。

運送取引実態調査質問票（鉄道利用運送事業）

I. 会社概要について

1. 御社の概要について教えてください。

- ・企業名
- ・資本金
- ・従業員数
- ・事業内容
- ・国土交通省の事業許可・登録
- ・主要荷主の業種・主要貨物の品目

2. 企業名の開示についてのご意向をおうかがいします。

本調査の報告書において御社名を明らかにすることに問題はございますか。とくに
ご意向があれば教えてください。

- (ア) とくに問題はない。
(イ) 匿名にしてほしい。
(ウ) その他 ()

3. 差し支えなければ、ご回答くださるご担当者の方のお名前・ご連絡先を教えてください。

- ・部署・役職
- ・お名前
- ・ご連絡先（電話番号、電子メール等）

II. 御社と荷主の間の契約について

1. 契約の締結

(1) 御社が使用している約款を教えてください。（複数回答可。複数ものに該当する場合は、主要なものに二重丸または下線を引いて下さい。）

- (ア) 国土交通省が作成した標準鉄道利用運送約款
(イ) 御社の自社約款 → 差し支えなければ、添付して下さい。
(ウ) その他 ()

(2) 荷主との間で、約款の使用に代えて、またはこれに付随して、個別的に契約を締結したり覚書を作成したりすることはありますか。

- (ア) ある → (3) にお進み下さい。
(イ) ない → 2. にお進み下さい。

(3) (2) で「ある」と回答された方におたずねします。荷主との間で個別的に締結される契約や覚書で取り決めることがある内容について、該当するものに印をつけて下さい。（複数回答可。特によく規定されるというものがあれば、二重丸を付けて下さい。）

- (ア) 使用する鉄道貨車・コンテナに関する取決め
(イ) 貨物の数量に関する取決め（最低保証など）
(ウ) 運賃の計算方法についての取決め
(エ) 運賃支払時期についての取決め
(オ) 付随業務に関する取決め
(カ) 各種費用の負担に関する取決め
(キ) 損害賠償額の算定方法についての取決め
(ク) 損害賠償額の上限額についての取決め
(ケ) 高価品の取扱いや損害賠償に関する取決め
(コ) 危険品の取扱いや損害賠償に関する取決め
(サ) 免責に関する取決め
(シ) 裁判、仲裁、その他紛争解決方法に関する取決め
(ス) その他 ()

2. 運送人としての責任について

(1) 貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約（約款を含みます）の規定と異なる処理がされることはありますか。

- (ア) ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる。
(イ) ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理されている。
(ウ) ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある。
(エ) そもそも契約内容を示す書面はなく、荷主とのトラブルの解決は交渉や慣習によっている。
(オ) その他 ()

(2) 実務上、貨物の滅失・損傷の場合に損害賠償額の基準とされる金額、また、賠償の対象となりうる損害・費用を教えてください（例：貨物の申告価額、損傷貨物の廃棄費用）。

(3) 実務上、貨物の遅延の場合に損害賠償額の基準とされる金額、また、賠償の対象となりうる損害・費用を教えてください（例：運賃、代替輸送のコスト）。

3. その他

(1) 荷主の指示による運送の変更についておたずねします。

(1-1) 運送の引受後に、荷受人から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えてください。

(1-2) 運送の引受後に、荷受人から、配達先の変更、荷受人の変更等を依頼される場合はありますか。どのような場合に荷受人の依頼に対応しているか、教えてください。

(2) 荷主からクレームを受ける時期についておたずねします。
(2-1) 貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームはいつ頃までになされますか。また、契約上の制限は設けていますか（例：引渡後○日まで）。

(2-2) ご自身の経験上、もっとも遅くクレームがなされた場合について、トラブルの概要とともに、教えてください。

III. 受託した運送の実施について

1. 御社が貨物鉄道以外の輸送モードを利用する場合はありますか。該当するものに印をつけて下さい。（複数回答可）

- (ア) 他の輸送モードを利用することはない。
(イ) 貨物自動車を利用することがある。
(ウ) 内航海運を利用することがある。
(エ) 外航海運を利用することがある。
(オ) 国内航空運送を利用することがある。
(カ) 国際航空運送を利用することがある。
(キ) その他 ()

2. 御社自身が実運送を行う場合はありますか。（複数回答可）

- (ア) 自社の貨物自動車による集貨・配送を行っている。
(イ) 自社の貨物自動車により鉄道輸送の代替輸送を行う場合がある。
(ウ) その他の実運送を行っている。（具体例： ）
(エ) 実運送は行っていない。

IV. 付随業務について

1. 運送以外の業務で、荷主に提供している業務はありますか。該当するものに印をつけて下さい。(複数回答可)

代金の取立て 費用の立替え 貨物の仕分け・梱包・荷造り 荷役
保険手配 通関・輸出入手続き 検数・検量 検品 保管
在庫管理 出荷手配 流通加工 その他 ()

2. 貨物の運送または付随業務に関連して、下請業者に業務を委託する場合がありますか(運送を他の運送業者に委託する場合は除く)。もしあれば、下請業者の業種および依頼する業務を教えてください(例：荷役業者に貨物の積込み・取卸しを委託)。

V. トラブル例

荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題について、具体的に教えてください。

VI. ご意見・ご要望

本調査または商法(運送契約法制)の改正に関し、ご意見・ご要望等がございましたら、承りたく存じます。

ご協力ありがとうございました。

運送取引実態調査質問票（外航貨物利用運送事業）

I. 会社概要について

1. 御社の概要について教えて下さい。

- ・企業名
- ・資本金
- ・従業員数
- ・事業内容
- ・国土交通省の事業許可・登録
- ・主要荷主の業種・主要貨物の品目

2. 企業名の開示についての意向をおうかがいます。

本調査の報告書において御社名を明らかにすることに問題はございますか。とくに意向があれば教えて下さい。

- (ア) とくに問題はない。
- (イ) 匿名にしてほしい。
- (ウ) その他 ()

3. 差し支えなければ、ご回答くださるご担当者の方のお名前・ご連絡先を教えてください。

- ・部署・役職
- ・お名前
- ・ご連絡先（電話番号、電子メール等）

II. 御社と荷主の間の契約について

1. 契約の締結

(1) 継続的に取引のある荷主との間で、基本契約を締結しますか。する場合は、そのような契約を締結する荷主の種類（例：大手メーカー）、またその主要内容について（例：貨物の数量についての取決め、運賃支払時期についての取決め、期限の利益喪失事由等）について教えて下さい。

なお、ここにいう基本契約とは、当該荷主との間で継続的に行われる取引全体を規律するために締結する、包括的な契約のことをいいます（いわゆるサービス・コントラクトを含みます）。

(2) スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約は、どのような方式で締結されますか。（複数回答可。複数ものものに該当する場合は主要なものに二重丸または下線をつけて下さい）

- (ア) JIFFA B/L または JIFFA Waybill を使用している。
- (イ) 御社が作成した B/L、Waybill その他の約款を使用している。
 - 差し支えなければ、約款を添付して下さい。
- (ウ) 荷主が作成した契約のひな型を使用している。
- (エ) 荷主と個別に契約書や覚書等を作成する。
- (オ) その他 ()

2. 運送書類等

(1) 御社が発行する運送書類として、B/L と Waybill のおよその比率はどれくらいですか。また、B/L のうち元地回収されるもの（サレンダー-B/L）の比率はどれくらいですか。正確な比率がわからない場合、感覚的なものでも結構ですので、教えて下さい。

- B/L と Waybill の比率 ()
- 通常の B/L とサレンダー-B/L の比率 ()

(2) 御社が海運会社から発行を受ける運送書類として、B/L と Waybill のおよその比率はどれくらいですか。また、B/L のうち元地回収されるもの（サレンダー-B/L）の比率はどれくらいですか。正確な比率がわからない場合、感覚的なものでも結構ですので、教えて下さい。

- B/L と Waybill の比率 ()
- 通常の B/L とサレンダー-B/L の比率 ()

(3) 御社の発行する、または御社が海運会社から発行を受ける B/L または Waybill で電子化されているものはありますか。もしあれば、電子化の程度も教えてください。

3. 運送人としての契約上の責任について

以下では、御社が荷主に対して運送人として負担する契約上の責任の内容についておたずねします。荷主との間で、JIFFA もしくは御社の B/L 約款・Waybill 約款等によらずに運送契約を締結する場合、または基本契約や特約によってこれらの約款の内容を排除・変更する場合について、下記の質問にお答え下さい。御社がこのような契約・特約を締結することがほとんどないという場合は、4. にお進み下さい。

(1) 契約上、運送業者として責任を負う期間について教えてください（例：貨物の受取時から引渡時まで）。契約によって異なる場合は主要なものを列挙して下さい。

(2) 貨物の滅失・損傷に関して、約款上の責任原則や免責の定め（約款が前提とする条約によるものを含みます）を変更することはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

(3) 貨物の遅延に関して、約款上の責任原則（約款が前提とする条約によるものを含みます）を変更することはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

(4) 荷主に対する損害賠償額の算定方法や損害額の上限について、特別の定めをすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

- (a) 貨物の滅失・損傷について
 - (ア) ある ()
 - (イ) ない ()
- (b) 遅延について
 - (ア) ある ()
 - (イ) ない ()

(5) 高価値品、危険品、その他特殊な貨物について特別の定めをする場合はありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

(6) 紛争解決方法についての定めをすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

- (ア) 専属管轄裁判所に関する定め ()
- (イ) 準拠法に関する定め ()
- (ウ) 仲裁条項 ()
- (エ) その他 ()
- (オ) 紛争解決方法についての定めをおくことはない。

4. 運送人としての責任の実態について

(1) 貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約（約款を含みます）の規定と異なる処理がされることはありますか。

- (ア) ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる。
- (イ) ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理されている。
- (ウ) ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある。
- (エ) その他 ()

(2) 貨物の滅失・損傷についておたずねします。
(2-1) 貨物の滅失・損傷に関し、免責事由にあたる場合など、契約上は責任を負わない場合でも、責任を負わざるを得ない場面はありますか。ある場合、具体的な状況を教えて下さい。

(2-2) 契約に定める損害賠償額の算定基準と異なる基準を用いたり、契約上の責任限度額を超えて損害賠償を支払ったりすることはありますか。ある場合、賠償の対象となり得る損害・費用を教えてください。

(3) 貨物の遅延についておたずねします。
(3-1) 契約上は貨物の遅延に対する責任を負わない場合でも、遅延責任を負わざるを得ない場面はありますか。ある場合、具体的な状況を教えてください。

(3-2) 契約上の責任限度額を超えて遅延に関する損害賠償を支払うことはありますか。ある場合、賠償の対象となり得る損害・費用を教えてください。

5. その他

以下では、御社と荷主との間の契約の履行に関するその他の諸点についておたずねいたします。

(1) 荷主の指示による運送の変更についておたずねします。
(1-1) B/Lを発行した場合に、B/L所持人から、運送の中止、返送等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えてください。

(1-2) WaybillまたはサレンダーB/Lを発行した場合に、荷送人から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えてください。

(1-3) 運送の引受後に、荷受人（ここでは、B/Lを発行した場合の B/L所持人を除きます）から、配達先の変更、荷受人の変更等を依頼される場合はありますか。どのような場合に荷受人の依頼に対応しているか、教えてください。

(2) WaybillまたはサレンダーB/Lを発行した場合、荷受人への貨物の引渡しの際に、どのように荷受人の確認をしているか、教えてください。

(3) 荷受人が所在不明、または荷受人が受取を拒絶し、荷送人の指図が得られない場合についておたずねします。

(3-1) 上記の場合には、実務上、どのような処理がなされますか。当てはまるものをすべて教えてください。

- (ア) そのような事態はほとんど生じない。
- (イ) 荷送人の費用で、返送し、引取りを求める。
- (ウ) 荷送人の費用で、仕向地で競売にかける。
- (エ) 荷送人の費用で、仕向地で供託する。
- (オ) 荷送人の費用で、仕向地で任意売却する。
- (カ) 荷送人の費用で、仕向地で倉庫に寄託する。
- (キ) 荷送人の費用で、仕向地で廃棄する。
- (ク) その他 ()

(3-2) 実務上、荷受人の所在不明等により、貨物の処分に関する典型的な場面があれば、具体的に教えてください。

(4) 荷主からクレームを受ける時期についておたずねします。
(4-1) 貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームはいつ頃までになされますか（例：引渡後〇日まで）。

(4-2) ご自身の経験上、もっとも遅くクレームがなされた場合について、トラブルの概要とともに、教えてください。

Ⅲ. 受託した運送の実施について

1. 外航船舶による利用運送の実態について

外航船舶を利用して行う運送についておたずねします。海運会社を利用する場合、その会社とはどのような契約を締結していますか。締結することのある契約の種類を、主要な貨物の種類とともに教えてください。また、海運会社との間の契約について、ご提供頂くことのできる約款・契約書式等があれば添付して下さい。（複数回答可）

- (ア) 個品運送契約（主要な貨物：)
- (イ) 航海備船契約（主要な貨物：)
- (ウ) 定期備船契約（主要な貨物：)
- (エ) サービス・コントラクト（主要な貨物：)
- (オ) その他 ()

2. 運送に外航船舶以外を用いる場合について

(1) 外航海運以外で御社が利用する輸送モード（海外におけるものを含む）に印をつけて下さい。（複数回答可）

- (ア) 他の輸送モードを利用することはない。
- (イ) 貨物自動車を利用することがある。

- (ウ) 貨物鉄道を利用することがある。
- (エ) 内航海運を利用することがある。
- (オ) 内水運送を利用することがある。
- (カ) 国内航空運送を利用することがある。
- (キ) 国際航空運送を利用することがある。
- (ク) その他 ()

(2) 御社自身が実運送を行う場合はありますか。

- (ア) 自社の貨物自動車による集貨・配送を行っている。
- (イ) その他の実運送を行っている。（具体例：)
- (ウ) 実運送は行っていない。

3. 海外の現地法人・代理店に委託する業務について

御社が海外の現地法人または代理店に委託することがある業務について、印をつけて下さい。（複数回答可）

集貨・配送またはその手配 運賃收受 B/L・Waybillの発行 B/L回収
 荷渡指圖書の発行・貨物の引渡し バンニング・デバンニング
 貨物の仕分け・梱包・荷造り 荷役 保険手配 通関・輸出入手続き
 検数・検量 検品 保管 在庫管理 出荷手配 流通加工
 その他 ()

Ⅳ. 代理や仲介の実態について

1. 御社と荷主との間の契約、または御社と下請物流業者との間の契約につき、代理店や仲介者が入ることはありますか。ある場合は、どのような業者が入るか具体的に教えてください。

2. 荷主と他の運送業者との間の契約締結に関して、御社自身は運送（利用運送を含みます）を引き受けずに、代理や仲介のみを行うことはありますか。ある場合は、どのような場合かを教えてください（例：荷主を代理して仕向港以降の内陸運送を手配する）。

V. 付随業務について

1. 運送以外の業務で、荷主に提供している業務はありますか。該当するものに印をつけて下さい。（複数回答可）

代金の取立て 費用の立替え 貨物の仕分け・梱包・荷造り 荷役
保険手配 通関・輸出入手続き 検数・検量 検品 保管
在庫管理 出荷手配 流通加工 その他（ ）

2. 貨物の運送または付随業務に関連して、下請業者に業務を委託する場合がありますか（他の運送業者に運送を委託する場合は除く）。ある場合、下請業者の業種および依頼する業務を教えてください（例：倉庫業者にパッキングを委託）。

VI. トラブル例

1. 御社が他の物流業者から運送を下請けし、貨物の滅失・損傷・遅延等の事故が発生した場合、当該他の物流業者以外の者（真の荷主等）と御社との間の直接の交渉等によって、紛争を解決することはありますか。ある場合は、具体例を教えてください。

2. 御社の下請物流業者その他の下請業者のもとで貨物の滅失・損傷・遅延その他の事故が発生し、御社が荷主に損害を賠償した場合に、法律上、契約上または事実上、下請物流業者その他の下請業者に求償できない場面はありますか。もしあれば、具体例を教えてください。

3. 付随業務の履行に関し、荷主との間でトラブルになることはありますか。ある場合、具体例を教えてください。

4. そのほか、荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題について、具体的に教えてください。

VII. ご意見・ご要望

本実態調査または商法（運送契約法制）の改正に関し、ご意見・ご要望等ございましたら、承りたく存じます。

ご協力どうもありがとうございました。

運送取引実態調査質問票（国際航空貨物利用運送事業）

I. 会社概要について

1. 御社の概要について教えて下さい。

- ・企業名
- ・資本金
- ・従業員数
- ・事業内容
- ・国土交通省の事業許可・登録
- ・主要荷主の業種・主要貨物の品目

2. 企業名の開示についてのご意向をおうかがいします。

本調査の報告書において御社名を明らかにすることに問題はございますか。とくに
ご意向があれば教えて下さい。

- (ア) とくに問題はない。
- (イ) 匿名にしてほしい。
- (ウ) その他 ()

3. 差し支えなければ、ご回答くださるご担当者の方のお名前・ご連絡先を教えてください。

- ・部署・役職
- ・お名前
- ・ご連絡先（電話番号、電子メール等）

II. 御社と荷主の間の契約について

1. 契約の締結

(1) 継続的に取引のある荷主との間で、基本契約を締結しますか。する場合は、そのような契約を締結する荷主の種類（例：大手メーカー）、またその主要な内容（例：貨物の数量についての取決め、運賃支払時期についての取決め、期限の利益喪失事由等）について教えてください。

なお、ここにいう基本契約とは、当該荷主との間で継続的に行われる取引全体を規律するために締結する、包括的な契約のことをいいます。

(2) スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約は、どのような方式で締結されますか。（複数回答可。複数のものに該当する場合は主要なものに二重丸または下線を付けて下さい。）

- (ア) 国土交通省が作成した標準国際利用航空運送約款を使用している。
- (イ) 御社が作成した運送約款（Air Waybill 裏面約款も含みます）を使用している。
→ 差し支えなければ、約款を添付して下さい。
- (ウ) 荷主が作成した契約のひな型を使用している。
- (エ) 荷主と個別に契約書や覚書等を作成する。
- (オ) その他 ()

2. 運送書類等

(1) 御社と荷主、または御社と航空会社との間で発行される Air Waybill で、電子化されているものはありますか。もしあれば、電子化の程度も教えてください。

(2) 御社と荷主、または御社と航空会社との間で Air Waybill がまったく発行されない場合はありますか。ある場合は、具体的な状況を教えてください。

3. 運送人としての契約上の責任について

以下では、御社が荷主に対して運送人として負担する契約上の責任の内容についておたずねします。荷主との間で、国土交通省作成の標準約款もしくは御社の約款によらずに運送契約を締結する場合、または基本契約や特約によってこれらの約款の内容を排除・変更する場合について、下記の質問にお答え下さい。御社がこのような契約・特約を締結することがほとんどないという場合は、4. にお進み下さい。

(1) 契約上、運送業者として責任を負う期間について教えてください（例：貨物の受取時から引渡時まで）。契約によって異なる場合は主要なものを列挙して下さい。

(2) 貨物の滅失・損傷または遅延に関し、契約上、約款の規定よりも重い責任を負担したり、約款の規定とは異なる免責事由を定めることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。（なお、ここで「約款の規定」とは、約款が前提とする条約の規定を含みます。）

(3) 荷主に対する損害賠償額の算定方法や損害額の上限について特別の定めをすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

- (a) 貨物の滅失・損傷について
 - (ア) ある ()
 - (イ) ない
- (b) 遅延について
 - (ア) ある ()
 - (イ) ない

(4) 高価品、危険品、その他特殊な貨物について特別の定めをする場合はありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

(5) 仲裁条項その他紛争解決方法に関する特別の定めをすることはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

4. 運送人としての責任の実態について

(1) 貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約の規定（約款が前提とする条約の規定を含みます）と異なる処理がされることはありますか。

- (ア) ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる。
- (イ) ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理されている。
- (ウ) ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある。
- (エ) その他 ()

(2) 貨物の滅失・損傷についておたずねします。

(2-1) 貨物の滅失・損傷に関し、免責事由にあたる場合など、契約上は責任を負わない場合でも、責任を負わざるを得ない場面はありますか。ある場合、具体的な状況を教えてください。

(2-2) 契約に定める損害賠償額の算定基準と異なる基準を用いたり、契約上の責任限度額を超えて損害賠償を支払ったりすることはありますか。ある場合、賠償の対象となり得る損害・費用を教えてください。

(3) 貨物の遅延についておたずねします。
(3-1) 契約上は貨物の遅延に対する責任を負わない場合でも、遅延責任を負わざるを得ない場合がありますか。ある場合、具体的な状況を教えてください。

(3-2) 契約上の責任限度額を超えて遅延に対する損害賠償を支払うことはありますか。ある場合、賠償の対象となり得る損害・費用を教えてください。

5. その他

以下では、御社と荷主との間の契約の履行に関するその他の諸点についておたずねします。

(1) 荷主の指示による運送の変更についておたずねします。
(1-1) 運送の引受後に、荷送人から、運送の中止、返送、荷受人の変更等を依頼されることはありますか。そのような依頼に対応できない場合があれば、教えてください。

(1-2) 運送の引受後に、荷受人から、配達先の変更、荷受人の変更等を依頼される場合はありますか。どのような場合に荷受人の依頼に対応しているか、教えてください。

(2) 荷受人への貨物の引渡しの際に、どのように荷受人の確認をしていますか。

(3) 荷受人が所在不明、または荷受人が受取を拒絶し、荷送人の指図が得られない場合についておたずねします。
(3-1) 上記の場合には、実務上、どのような処理がなされますか。当てはまるものをすべて教えてください。

- (ア) そのような事態はほとんど生じない。
- (イ) 荷送人の費用で、返送し、引取りを求め。
- (ウ) 荷送人の費用で、仕向地で競売にかける。
- (エ) 荷送人の費用で、仕向地で供託する。
- (オ) 荷送人の費用で、仕向地で任意売却する。
- (カ) 荷送人の費用で、仕向地で倉庫に寄託する。
- (キ) 荷送人の費用で、仕向地で廃棄する。
- (ク) その他（ ）

(3-2) 実務上、荷受人の所在不明等により、貨物の処分に関する典型的な場面があれば、具体的に教えてください。

(4) 荷主からクレームを受ける時期についておたずねします。
(4-1) 貨物の運送をめぐって荷主とトラブルが生じる場合、一般的に、荷主からのクレームはいつ頃までになされますか（例：引渡後〇日まで）。

(4-2) ご自身の経験上、もっとも遅くクレームがなされた場合について、トラブルの概要とともに、教えてください。

III. 受託した運送の実施について

1. 航空機による利用運送の実態について

航空機を利用して行う運送（国際運送）についておたずねします。航空会社を利用する場合、その会社とはどのような契約を締結しますか。当てはまるものをすべて教えてください。

- (ア) 個品運送契約
- (イ) 貸切運送契約（チャーター）
- (ウ) 相次運送（連絡運輸）（通し運送状のもと、御社が一部区間の実運送を引き受け、残りの区間は他社に引き継ぐ場合。）
- (エ) その他（ ）

2. 運送に航空機（国際運送）以外を用いる場合について

(1) 国際航空運送以外で御社が利用する輸送モード（海外におけるものを含む）に印をつけて下さい。（複数回答可）

- (ア) 他の輸送モードを利用することはない。
- (イ) 貨物自動車を利用することがある。
- (ウ) 貨物鉄道を利用することがある。
- (エ) 内航海運を利用することがある。
- (オ) 外航海運を利用することがある。
- (カ) 国内航空運送を利用することがある。
- (キ) その他（ ）

(2) 御社自身が実運送を行う場合がありますか。

- (ア) 自社の貨物自動車による集貨・配送を行っている。
- (イ) 自社の貨物自動車により航空輸送の代替輸送を行う場合がある。
- (ウ) その他の実運送を行っている。（具体例： ）
- (エ) 実運送は行っていない。

3. 海外の現地法人・代理店に委託する業務について

御社が海外の現地法人または代理店に委託することがある業務について、印をつけて下さい。（複数回答可）

- 集貨・配送またはその手配 運賃収受 Air Waybillの発行
- 荷渡指図書発行・貨物の引渡し バンニング・デバンニング
- 貨物の仕分け・梱包・荷造り 荷役 保険手配 通関・輸出入手続き
- 検数・検量 検品 保管 在庫管理 出荷手配 流通加工
- その他（ ）

IV. 代理や仲介の実態について

1. 御社と荷主との間の契約、または御社と下請物流業者との間の契約につき、代理店や仲介者が入ることはありますか。ある場合は、どのような業者が入るか具体的に教えてください。

2. 荷主と他の運送業者との間の契約締結に関して、御社自身は運送（利用運送を含みます）を引き受けずに、代理や仲介のみを行うことはありますか。ある場合は、どのような場合かを教えてください（例：荷主を代理して空港以遠の陸上運送を手配する）。

V. 付随業務について

1. 運送以外の業務で、荷主に提供している業務はありますか。該当するものに印をつけて下さい。（複数回答可）

- 代金の取立て 費用の立替え 貨物の仕分け・梱包・荷造り 荷役
- 保険手配 通関・輸出入手続き 検数・検量 検品 保管
- 在庫管理 出荷手配 流通加工 その他（ ）

2. 貨物の運送または付随業務に関連して、下請業者に業務を委託する場合がありますか（他の運送業者に運送を委託する場合は除く）。ある場合、下請業者の業種および依頼する業務を教えてください（例：倉庫業者にバンニングを委託）。

VI. トラブル例

1. 御社が他の物流業者から運送を下請けし、貨物の滅失・損傷・遅延等の事故が発生した場合、当該他の物流業者以外の者（真の荷主等）と御社との間の直接の交渉等によって、紛争を解決することはありますか。ある場合は、具体例を教えてください。
2. 御社の下請物流業者その他の下請業者のもとで貨物の滅失・損傷・遅延その他の事故が発生し、御社が荷主に損害を賠償した場合に、法律上、契約上または事実上、下請物流業者その他の下請業者に求償できない場面はありますか。もしあれば、具体例を教えてください。
3. 付随業務の履行に関し、荷主との間でトラブルになることはありますか。ある場合、具体例を教えてください。

4. そのほか、荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題について、具体的に教えてください。

VII. ご意見・ご要望

本実態調査または商法（運送契約法制）の改正に関し、ご意見・ご要望等ございましたら、承りたく存じます。

ご協力ありがとうございました。

運送取引実態調査質問票（国内航空貨物利用運送事業）

I. 会社概要について

1. 御社の概要について教えてください。

- ・企業名
- ・資本金
- ・従業員数
- ・事業内容
- ・国土交通省の事業許可・登録
- ・主要荷主の業種・主要貨物の品目

2. 企業名の開示についてのご意向をおうかがいます。

本調査の報告書において御社名を明らかにすることに問題はございますか。とくに
ご意向があれば教えてください。

- (ア) とくに問題はない。
- (イ) 匿名にしてほしい。
- (ウ) その他 ()

3. 差し支えなければ、ご回答くださるご担当者の方のお名前・ご連絡先を教えてください。

- ・部署・役職
- ・お名前
- ・ご連絡先（電話番号、電子メール等）

II. 御社と荷主の間の契約について

1. 契約の締結

(1) 継続的に取引のある荷主との間で、基本契約を締結しますか。する場合は、そのような契約を締結する荷主の種類（例：大手メーカー）、またその主要な内容（例：貨物の数量についての取決め、運賃支払時期についての取決め、期限の利益喪失事由等）について教えてください。

なお、ここにいう基本契約とは、当該荷主との間で継続的に行われる取引全体を規律するために締結する、包括的な契約のことをいいます。

(2) スポット貨物の運送契約や基本契約の枠内で行われる個々の運送契約は、どのような方式で締結されますか。（複数回答可。複数のものに該当する場合は主要なものに二重丸または下線をつけて下さい。）

- (ア) 御社が作成した運送約款（Air Waybill 裏面約款も含みます）を使用している。
→ 差し支えなければ、約款を添付して下さい。
- (イ) 荷主が作成した契約のひな型を使用している。
- (ウ) 荷主と個別に契約書や覚書等を作成する。
- (エ) その他 ()

2. 運送書類等

(1) 御社と荷主、または御社と航空会社との間で発行される Air Waybill で、電子化されているものはありますか。もしあれば、電子化の程度も教えてください。

(2) 御社と荷主、または御社と航空会社との間で Air Waybill がまったく発行されない場合はありますか。ある場合は、具体的な状況を教えてください。

3. 運送人としての契約上の責任について

以下では、御社が荷主に対して運送人として負担する契約上の責任の内容についておたずねします。荷主との間で、御社の約款によらずに運送契約を締結する場合、または基本契約や特約によってこれらの約款の内容を排除・変更する場合について、下記の質問にお答え下さい。御社がこのような契約・特約を締結することがほとんどないという場合は、4. にお進み下さい。

(1) 契約上、運送業者として責任を負う期間について教えてください（例：貨物の受取時から引渡時まで）。契約によって異なる場合は主要なものを列挙して下さい。

(2) 貨物の滅失・損傷に対する契約上の責任について、下記のうち、そのような定めをすることがあるというものに印をつけて下さい。（複数回答可。複数のものに該当する場合は、主要なものに二重丸または下線をつけて下さい。）

- (ア) 滅失・損傷については責任を負わない。
- (イ) 御社または御社の下請業者に故意・重過失がある場合にのみ責任を負う。
- (ウ) 御社または御社の下請業者に過失がある場合に責任を負う。
- (エ) 不可抗力の場合を除いて責任を負う。
- (オ) 原因の如何を問わずに責任を負う。
- (カ) その他 ()

(3) 貨物の遅延に対する契約上の責任について、下記のうち、そのような定めをすることがあるというものに印をつけて下さい。（複数回答可。複数のものに該当する場合は、主要なものに二重丸または下線をつけて下さい。）

- (ア) 遅延については責任を負わない（到着時についての確約はしない）。
- (イ) 御社または御社の下請業者に故意・重過失がある場合にのみ責任を負う。
- (ウ) 御社または御社の下請業者に過失がある場合に責任を負う。
- (エ) 不可抗力の場合を除いて責任を負う。
- (オ) 原因の如何を問わずに責任を負う。
- (カ) その他 ()

(4) 荷主に対する損害賠償額の算定方法や損害額の上限について規定を置くことはありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

- (a) 貨物の滅失・損傷について
(ア) ある ()
(イ) ない
- (b) 遅延について
(ア) ある ()
(イ) ない

(5) 高価値品、危険品、その他特殊な貨物について規定を置く場合はありますか。ある場合は、具体的な内容を教えてください。

4. 運送人としての責任の実態について

(1) 貨物の滅失・損傷や遅延が生じた場合に、実態として、契約（約款を含みます）の規定と異なる処理がされることはありますか。

- (ア) ほとんどの場合において、契約の規定による解決がなされる。
- (イ) ほとんどの場合において、契約の規定ではなく、事後的な交渉によって処理されている。
- (ウ) ケース・バイ・ケースで、契約に従った解決がなされることも、事後的な交渉によって処理されることもある。
- (エ) その他 ()

(2) 貨物の滅失・損傷についておたずねします。

(2-1) 貨物の滅失・損傷に関し、免責事由にあたる場合など、契約上は責任を負わない場合でも、責任を負わざるを得ない場面はありますか。ある場合、具体的な状況を教えてください。

2. 御社の下請物流業者その他の下請業者のもとで貨物の滅失・損傷・遅延その他の事故が発生し、御社が荷主に損害を賠償した場合に、法律上、契約上または事実上、下請物流業者その他の下請業者に求償できない場面はありますか。もしあれば、具体例を教えてください。

3. 付随業務の履行に関し、荷主との間でトラブルになることはありますか。ある場合、具体例を教えてください。

4. そのほか、荷主、他の物流業者、下請業者等との間で生じるトラブルの例や、実務的に困ることが多い問題について、具体的に教えてください。

VII. ご意見・ご要望

本実態調査または商法（運送契約法制）の改正に関し、ご意見・ご要望等ございましたら、承りたく存じます。

ご協力もありがとうございました。