

法制審議会
商法（運送・海商関係）部会
第12回会議 議事録

第1 日 時 平成27年6月24日（水） 自 午後1時30分
至 午後4時48分

第2 場 所 東京地方検察庁総務部会議室

第3 議 題 商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案の取りまとめに向けた検討
（1）

第4 議 事 （次のとおり）

議

事

○山下部会長 それでは、予定しておりました時刻になりましたので、法制審議会商法（運送・海商関係）部会の第12回会議を開催いたします。

本日は御多忙の中を御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

初めに、前回会議から本会議までの間に委員等の交代がございましたので御紹介いたします。御紹介いたしましたら、その場でお名前と御所属等の簡単な自己紹介をお願いいたします。

まず、入来院隆昭前委員に替わりまして、池山明義委員が御就任でございます。

○池山委員 このたび入来院委員の後任として参加させていただくことになりました弁護士の池山と申します。どうかよろしくをお願いいたします。

○山下部会長 続きまして、白石昌己前関係官に替わりまして、村田潔関係官が御就任でございます。

○村田関係官 国土交通省海事局総務課の村田と申します。どうぞよろしく申し上げます。

○山下部会長 では、お二方、よろしくをお願いいたします。

本日は、岡田幸人幹事、野村栄悟関係官、谷口礼史関係官が御欠席でございます。

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

○松井（信）幹事 事前送付資料といたしまして、部会資料13、中間試案に対して寄せられた意見の概要と、部会資料14、要綱案の取りまとめに向けた検討（1）がございます。また、席上配布資料としまして、参考資料26、日本港運協会様から「港湾運送事業の概要」と題する書面がございます。このほか、本年3月31日に民法の一部を改正する法律案及び民法の一部を改正する法律の施行に伴う関係法律の整備等に関する法律案が閣議決定され、国会に提出されましたが、この整備法案のうち本部会に関係するものとして、商法、保険法及び船主責任制限法の新旧対照表を御参考までに席上配布いたしております。

○山下部会長 よろしいでしょうか。

それでは、本日の審議に入りたいと思います。

本日は、主に部会資料14について御審議いただく予定でございます。具体的には、休憩前までに部会資料14のうち第1から第2の1、「荷送人の義務」までを御審議いただき、午後3時20分頃をめどに適宜、休憩を入れることを予定しております。その後、部会資料14の残りの部分について御審議いただきたいと思います。なお、平水区域に関する議論の参考とするため、ヒアリングを行うことにつきまして、この会議の期日間にメールにより御了承いただいておりますが、これについては「第1 総則」についての事務局からの説明の後にヒアリングを実施することといたします。

それでは、審議に入りたいと思います。まず、部会資料14の第1部「総則」について御審議いただきたいと思います。事務局から説明をお願いします。

○山下関係官 まず、パブリック・コメントの結果について御説明いたします。

部会資料13の本文1ページに記載いたしましたとおり、商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案に関して意見募集を致しました結果、企業や大学などを含む団体から135団体、また、商法学者、弁護士及び海事代理士を含む個人から8名の意見が寄せられ、その意見の概要につきましては部会資料13にお示ししたとおりでございます。

パブリック・コメントの結果につきましては、単純な数だけで判断するものではなく、その内容の合理性や意見提出者の属性等も踏まえながら、要綱案の取りまとめに向けた今後の審議において、参考にさせていただきたく存じます。

なお、この部会資料13は、次回会議以降も適宜参照する可能性がございますので、お荷物にはなりますが、事前送付する部会資料などとともに、御持参いただきますようお願いいたします。

それでは、「第1 総則」について御説明いたします。

これまでの審議では、はしけ運送などの多様な実務を踏まえながら、そのような運送について堪航能力担保義務などの海上運送に関する特則を適用するのが相当かという観点から検討することとされました。

パブリック・コメントの結果を見ますと、乙案を支持する意見が比較的多く、その理由としては、平水区域内の船舶による運送を陸上運送と評価することは社会通念上相当でないこと、船舶安全法が平水区域を航行する船舶に対しても堪航能力担保義務を課していること、また、平水区域の範囲が変更され得ることに照らし、法的安定性の観点から商法において完結することが望ましいことなどが挙げられていました。

これに対して甲案を支持する意見も複数あり、その理由としては、平水区域は、地形・面積、気象・海象などを踏まえ比較的静穏な水域として定められており、平水区域内の運送につき、陸上運送の規律を適用する現行法の趣旨は現在でも妥当すること、仮に乙案のとおり改正されると、はしけ事業者などにとっては強行法規として新たに商法上の堪航能力担保義務の規律が及んでしまう結果、円滑な物流に支障が生ずるおそれがあるとの意見がありました。

このほか、別案として、陸上又は湖、川、港内における運送を陸上運送とし、商法第684条の船舶による運送を海上運送とした上で、港の区域は港則法の規定によることとするとの意見や、陸上又は湖、川（湖、川に面し、海洋に面していない港湾を含む）における運送を陸上運送とするとの意見もありました。

これらの別案につきましては、基準として明確かつ一義的であることや、商法上の堪航能力担保義務の有無に直結するという観点から、その基準が実質的に合理的か否かなどが問題となると考えられますところ、例えば港則法上の港の区域は基準として明確ではあるものの、港内における船舶交通の安全及び港内の整頓を図るという観点から定められており、基準の合理性を説明するには困難を伴うものかとも考えられます。

以上の事情やこの後のヒアリングの結果等を踏まえた上で、陸上運送及び海上運送の規律の適用範囲をどのように考えるかにつきまして、御審議いただきたく存じます。

○**山下部会長** それでは、この論点につきまして、議事次第にございますとおり、平水区域における運送事業を行っておられる関係団体からのヒアリングを実施したいと思います。

まず初めに、港湾等におけるはしけ運送の団体といたしまして、日本港運協会の鈴木前理事長及び横浜回漕協会の狩野専務理事のお二方から御見解を伺いたいと思います。お二方、どうかよろしく願いいたします。

○**鈴木参考人** 一般社団法人日本港運協会の前理事長の鈴木と申します。本日はこのような機会を与えていただきまして、心から感謝申し上げます。

私の肩書きですけれども、今月10日の当協会の総会で理事職を辞職しましたため、前理

事長となっております。ただ、パブリック・コメントを提出した時点での理事長でございます。本件について担当しておりましたので、今日出席させていただいております。なお、現在でも当協会の身分を有しております。以降、座らせてお話しさせていただきたいと思っております。

日本港運協会というのは、港湾運送事業法に基づく許可を受けている事業者などにより構成されている事業者団体でございます。港湾運送事業法の許可を受けている事業者の中で本店である正会員は982社、支店等の従たる事務所、これを地区会員と言っていますが、これも600社、それと当協会の目的に賛同している特別会員26社で、会員総数1608社からなる事業者団体でございます。

重量ベースで、我が国の輸出入貨物の99%が船による海上運送で運ばれております。船によって運ばれてきた貨物は、港で港湾運送事業者の手によって陸揚げされ、その後トラックなどに積み替えられて国民一人一人の手元に届きます。また、輸出貨物は港湾運送事業者の手によって船積みされ、海外へと輸出されていきます。港湾運送事業は、港湾で海陸の輸送を円滑に結び付けることを通じて、我が国の暮らしと産業を支え、日本経済の生命線を担う重要な役割を果たしていると自負しているところであります。

港湾運送事業法によって、港湾運送事業の種類は七つに分けられています。お手元に参考資料26、港湾運送事業の概要という一枚紙がありますが、その許可数のところに書いてある七つの事業でございます。詳細な説明は省かせていただきますけれども、その許可数のところに一般港湾運送事業602とありますが、これが船会社又は荷主から委託を受けて船積貨物の受渡しに合わせて船内での荷役、はしけ運送、沿岸運送及びいかだ運送の作業を一貫して行う事業を一般港湾運送事業として定義しており、いわゆる元請事業者で、我々の業界では比較的大きな事業者でございます。お手元の資料の下の方の港湾運送事業の作業形態に書いてあるいろいろな事業の全てをやっている会社とお考えいただければよろしいかと思っております。

一方、今、私たちが問題視しているはしけ運送事業は、港湾又は指定区間における貨物のはしけによる運送を行う事業で、一般的には先ほどの元請企業の下請として作業を行っています。先ほどの作業形態図の真ん中に赤い線で示されておりますが、着岸した大きな船から小型の、右下に写真がありますようなもので岸壁まで運び、荷揚げ運送を行うという事業を行っている事業でございます。その写真にありますように、はしけというのは、浮かぶ容器といってもいいような形態をなしております。

事業者数で言いますと、先ほどの当協会の会員数とは若干数字が異なりますが、支店を含む許可総数は、そこにありますように1715、そのうち元請業者は602、はしけ運送事業者は147で、全体の許可数の1割弱の数字であります。

資料にありませんけれども、港湾運送量で見ますと、平成24年の数字で、港湾取扱貨物量28億5200万トンのうち、はしけ運送事業は1600万トンです。全体の輸送量の1%にも満たない数字でございます。このような全体から見れば少ないはしけ運送事業は、元請である一般港湾運送業の下請として位置付けられております。

また、右側の5という所に中小企業比率を書いてございますけれども、港湾運送事業の約9割が資本金3億円以下の中小企業でございます。経営基盤がぜい弱であります。

はしけ運送事業者だけで見ますと、この比率は更に高まりまして、資本金1億円未満が9

9%と、ほとんど全てが経営基盤が弱い企業でございます。

どうか、零細企業であります港湾運送事業、はしけ運送事業に御理解のほど、よろしくお願ひしたいと思います。

今回のパブコメにおける当協会の意見について、述べさせていただきたいと思ひます。

今回の部会資料13の4ページからになりますけれども、この資料では当協会の意見は「港運協」と略しておりますけれども、その港運協と書かれている部分でございます。4ページのポツの三つ目の所で、「静穏で事故が起こりにくい平水区域の性質は従来から変わらないので」、それと5ページの三つ目の、「はしけ運送は活動の範囲が静穏な海域に限られている」という所と、四つ目の「平水区域における運送が海上運送とされた場合、零細で困る」というような記述、その部分でございます。

そのほかにも、他の意見と重複することがあることから、この資料では省かれているようでございます。

はしけ運送事業については、先ほども御説明しましたけれども、専ら港の中で、港の外に出るとしても港湾運送事業法の施行規則で区間を厳格に制限され、指定区間において事業活動を実施しております。これらの活動区域は全く静穏な環境の下で実施しているほか、緊急時には陸上からの救援活動も速やかに行われ、陸上輸送と全く同一と言っていい環境の下で業務を実施しております。

そもそも海商法が定められた明治32年当時は、通信技術、測位技術、航海技術など各種技術の発達していない時代でありました。一度国際航海に出れば、その航海の成功の責任は船長に委ねられ、船舶所有者すら関与できない時代背景で定められたものではないでしょうか。

そこで、船舶、船長、海損、海難救助、保険、船舶債権者等の規制を置いて、運送の責任関係を明確にする必要があったと考えております。その時代ですら平水区域を航行する船舶は、陸上運送として同じ規定が適用されておりました。

今日、各種技術の発達によりまして、船舶所有者、荷主は船舶の位置をGPSなどで正確に把握、追跡することができます。緊急事態には、衛星通信で船内の画像を送らせ、船長に適宜適切に指示することもできます。言わば、陸上と同一視されるような時代になってきております。それ故、今回の商法改正でも、かつて絶大な権限を付与されていた船長の責任を船舶使用者の被用者と位置付けて、その責任を軽減するような考え方に立っているのではないかと見ております。

このような時代に、これまで陸上輸送として扱っていた平水区域を航行する船舶をも海上の特殊事情を背景とした規制である海商法の対象にすることは、正しくないと考えています。物理的に「水の上」であるから海上運送とするのは、商法制定時の考え方に思いを致さない考え方ではないでしょうか。

5ページの5番目のところに、鉄道運輸機構の意見もございましてけれども、同じような危惧に立っている意見だと思っております。商行為としての運送営業の特別法としての海商法であるならば、技術の発達した今日、その適用対象範囲は狭くなるものと考えております。

次に、現在、船舶安全法や船員法の適用除外となっていることですが、この考え方は、平水区域のみ航行する船舶は陸上運送と同じと考えられているからだと思ひます。今回、はしけ運送事業も海上運送とされてしまうと、これらの規制が掛かることを心配しております。

国土交通省からは、安全規制と商法の規制は必ずしも直接関係しないと説明を受けておりますけれども、私たち事業者から見れば同じ国の法律でございます。

船舶安全法が適用され堪航能力担保義務を履行するためには、船舶安全法に規定されている船舶検査を受けざるを得なくなり、500トンのはしけで定期検査約500万円、中間検査で約250万円の費用が掛かることを心配しております。また、船員法が適用されますと、事業者負担は約38%増加するという試算も事業者から出されております。

私どもは、堪航能力担保義務というのは、①船体能力として、船体自体が安全な運行に耐えられること、②運航能力として、船員が乗り組んで必要なものが備えられていること、③堪荷能力として、運送品を積み込む場所がこれに適する状態であることの三位一体のものと捉えております。単に沈まない能力のことを堪航能力という概念で捉えることは、間違っているのではないかと思います。

5ページの上から二つ目のポツのところに、陸上運送の分野の堪路能力担保義務という規律が適用されていない現行商法の規律と整合的であるということをごんたか言っていますけれども、これには共感するものもございます。

はしけ事業者への経営の影響は、堪航能力担保義務が課されることによる損害賠償責任の発生及び堪航能力担保義務履行のためのコストアップ、船主責任制限法の適用に関わる保険料負担の増加等があり、弱小企業であるはしけ運送事業者の影響は過大となり、円滑な物流に支障を来すおそれがございます。

更に、港湾運送事業というのは、荷主又は船会社からの依頼により船積貨物の受渡しをする契約を結ぶもので、その契約自体は陸上の契約と見るべきであり、海商法の適用とはなっておりません。その一部を構成するはしけ運送事業を海上運送とすることは、現場の混乱が生じるのではないかと思います。

例えば、具体的に横浜港に接岸したコンテナ船からコンテナを横浜港の岸壁に下ろし、下ろしたコンテナを引き続き千葉港へ輸送の上、千葉港の岸壁に下ろす契約は、元請である一般港湾運送事業者が荷主又は船会社との請負契約に基づくものであり、そのはしけ部分というのは、下請としてはしけ業者と元請業者の間の契約となっております。その部分だけを取り出して別の海上運送とする必要はないのではないのでしょうか。

以上、多々申し上げましたが、零細企業であるはしけ運送事業者の負担が増えることがないよう、また、平水区域の危険性が増加していないにもかかわらず規制を強化するきっかけを作らないためにも、従来の規制である甲案を採用していただきたく、よろしく願います。

○山下部会長 ありがとうございます。

それでは、続きまして狩野参考人、お願いいたします。

○狩野参考人 私は、横浜回漕協会の専務理事をしております狩野と申します。よろしく願います。

重複するような形になると思うんですけども、今現在、事故原因が究明されない状況の中で細部についてお話することはできませんけれども、はしけ回漕の途上、はしけ積みの中で2日後に陸揚げを予定のため一時仮置きしてあったはしけが、仮置きしていた場所で沈没したという事故が今月発生しております。

そういった中で、その諸費用について、はしけの引上げの費用、また、水分を含む汚染さ

れた貨物の処分の費用、それと、貨物の補償を含めた金額が1億円とも言われておりまして、それ以上とも言われております。その中で現在、はしけ運送事業者が元請事業者と費用等の補償問題で免責等を含めた部分で折衝中であり、一般的には、はしけ運送事業者は保険を掛けていない事業者が多いという部分で、場合によっては、はしけ運送事業の運営にも影響してきかねない状況に置かれております。

今回の商法見直しによって、例えば陸上運送が海上運送になったとした場合、元請事業者が設定している港湾運送約款上の免責事項が無効になる、また、船舶と同等の堪航能力担保義務の確保、また、貨物保険等の加入というような話になれば、はしけ運送事業者が相当なリスクを負うことになるのではないかと。はしけ運送事業者は、元請事業者から下請として行う運送行為でありまして、弱い立場であります。小規模事業者であることから免責事項で保護されている部分もあり、それらを十分理解した上で、商法見直しについて検討していただければと思っております。

以上でございます。よろしく申し上げます。

○山下部会長 ありがとうございます。

それでは、せっかくの機会でございますので、ただいまのお二方の御見解につきまして、委員、幹事の皆様方から何か御質問がございましたらいただきたいと思っておりますが、いかがでしょうか。

○雨宮幹事 今、仮置きしているときに、はしけが沈んだという事故の例を御説明いただきましたが、そういった事故は結構頻繁に起きるのでしょうか、それとも、それほど多くなくて珍しいことなのでしょうか。

○狩野参考人 現実にはそれほど、そういった事故はございません。

○雨宮幹事 港湾のはしけ運送で、堪航性が問題となる事故というのは年間でそれほど起きることはないかと理解してよろしいでしょうか。

○狩野参考人 ある程度その原因というのは、いわゆるはしけ落とし、はしけ積みをする場所そのものが、かなり水深が浅いものですから、貨物を積むことによってはしけが沈んで底を付くという部分で、それを強引に引っ張るということでの原因ではなかろうかということはあるんですけれども、現実には水深が浅いという部分をお互い、積み側、いわゆる引く側、いずれもそういった部分を理解しているというか、分かった上でそういう形でやった部分もございまして、そこら辺が現実にその原因究明がどういう形になっていくかによって、また違ってくるとは思うんですけれども。

○雨宮幹事 ありがとうございます。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

○石原委員 今、実際にはしけを使って港湾荷役が行われている利用率はどのくらいあるのでしょうか。はしけだまりでもってたまっているようなケースを結構見かけますが、いかがでしょうか。

○狩野参考人 現実問題として、はしけだまりに係留しているはしけで、いわゆる不稼働船というものもございまして、というのは、ある程度、これは言っているものかちょっと分からないんですけれども、許可基準を確保するために確保しているという部分もございまして。ですから、稼働という部分からすれば、在来船のはしけ事業というのはかなり減ってきているのは実態でございまして。昔みたいに沖取り、沖へはしけを持って行って本船からはしけで回漕

をした時代とは違い、今、岸壁がかなり整備されており、岸壁に本船が着きますので、それから比べれば相当数はしけの需要は落ちているとは言えると思います。

○石原委員 今、ほとんど在来船で入ってくる貨物って、定期船はまずないと思うんですけども、不定期船では結構まだはしけを使って取るという貨物はあるんですか。

○狩野参考人 ありますね、はい。

○箱井幹事 御説明いただきまして、ありがとうございます。一番の問題点に関して直接にお尋ねしたいと思います。船員法とか、船舶安全法の話をしておられましたけど、今の私どもが議論している直接のところというのは運送契約の種類の問題で、陸上運送か海上運送かというところだと思っております。

したがいまして、御懸念は今よく承知したわけでございますけれども、差し当たり、そのところではなく、また、船舶の衝突、海難救助、それから船主責任制限法にも言及されておられましたけれども、これもやはり商法684条の船舶あるいは船主責任制限法による船舶の関係であると思っておりますので、この点もここでの議論とは違っているのだろうと認識しております。やはり私ども一番気になりますのは、海上運送ということになりますと堪航能力に関する注意義務、これが入ってくるということで、正にその点、どのような御心配なり現実的にどのような不利益と申しますか、御懸念があるのか、そのところはもう少しお話しただけたらと思います。

○狩野参考人 堪航能力担保義務という部分が、いわゆる船舶法上の船舶でいきますと、中間検査だとか検査機能で堪航能力が担保されておりますけれども、はしけの場合には、そういった船舶法の船舶ではないということから、その堪航能力担保義務そのものがどういふものか、いわゆる上架して検査することが堪航能力担保義務なのか、そこら辺、非常に難しい部分があると思うんですけども、単に視野で確認をしてそれが担保義務になるのかどうか、そこら辺、例えば海上輸送になったときに、その堪航能力不備だと言われる部分がどれを根拠に言われるのか、そこら辺、逆にお聞きしたい部分があるんですけども。

○鈴木参考人 私から申し上げますと、先ほどもちょっと申しましたけれども、堪航能力を担保するというのは、何で担保されているかというところが問題だと思うのです。

船舶であれば船舶安全法で船舶検査を受けていて、その証書があれば客観的に安全だと言える。ただ、こちらの方は適用ない、はしけというのは単なるどんがらですから、それが使用者として安全を担保したと、俺は安全だと思ったということで堪航能力担保義務を果たしたと言えるのか、客観的に証明するものがないものにまで課すと、そうするとそれを証明するものとしてはやはり船舶安全法をかけようではないかという、先ほども申しましたように500万円掛かってくる、中間検査で250万円掛かってくるのか、そういう負担が大きくなっていくのではないかと心配しております。

○松井委員 今日はありがとうございます。

先ほどお話のあった堪航能力担保義務の中で、人的堪航能力ということで、船員さんのことで三十数%コストが上がるというようなお話があったかと思うんですけども、もうちょっと具体的に教えていただけますか。資格が変わるとか人数が変わるとか、そういう数字の根拠が分かれば教えていただきたいんですけども。

○鈴木参考人 この根拠については、事業者さんからそういうことを言われているんですけども、私自身確認を取っておりません。そこはどこが掛かるかといいますと、引かれている

船のこういうどんがらに乗っていて舵を持っている人がいるんですね。全日海の方がいらっしやいますけれども、これは今、船員法の適用がないと。そうすると、船員法の適用があるとなると、この人が船員法の適用対象船員になってくると、それなりにまたいろいろ経費が掛かってくると、その辺のことだと思います。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

○増田幹事 今回の御議論に関連する点でございますけれども、基本的にこの商法部会で議論しているのは、船員法の改正とか船舶法の改正ではなくて、商法上の堪航能力担保義務を課すべきかどうかというところであるということは、ここでは共通の理解になっていようかと存じます。

そうなると、船員法の規定の適用を受けるかもしれない、船舶安全法上の検査を受けざるを得ない状況になるかもしれないというのは、事実上の懸念であって、法的な問題とはまたちょっと違うのかなという感想を持ちました。

このような見方からは、堪航能力担保義務が課されることによる実際的な問題としては、先ほどの狩野参考人の御説明からすると、結局、堪航能力担保義務の内容がよく分からないというところに集約されるように思いますが、このような理解でよろしいでしょうか。

あと、この点についてさらに申しますと、外航についての堪航能力担保義務についても、公法上の検査をきちんとやっていただけて私法上の堪航能力担保義務を果たしたと常に言えるかという、必ずしもそうではないといえますか、私法上の義務の履行と公法上の規則を遵守して検査をしているかどうかという問題は、基本的には区別して考えられているかと存じます。

私法上の堪航能力担保義務というのは、恐らく運送契約の目的である運送との関係でどういう能力を船舶が備えていなければいけないのかという観点から判断される、かなり相対的な概念だろうと私は理解しております。

これとの関係で、はしけ運送に堪航能力担保義務が課されるとしたときには、発航の当時において堪航能力を備えていなければならないということになるのかと思いますが、はしけ運送の場合にこの堪航能力担保義務の規定がどのような形で適用されることになるのか、例えば、発航の当時というのはどういうふうに考えることになるのかといったことについて、私は実務をよく知らないこともあって、あまりイメージがわからないものですから、今のはしけ運送の実態に照らすと、例えば現在の738条をベースに考えて頂いたときに、堪航能力担保義務の履行として行っていると考えられることのできそうな作業としては、どのようなものがあるかを、ご教示頂けないでしょうか。どの時点でどういうことを行う義務が課されていると理解することになるのか、狩野参考人あるいは鈴木参考人に、実務的な観点から、少し御教示いただけないでしょうか。

○狩野参考人 現実にははしけに堪航能力義務を課するために、その検査場に行って上架をしてチェックしてもらうこともある。現実にはそれを各はしけ事業者がやっているかということになると、それは少ない状況だろうとは思いますが。ただ、海上輸送になることによって担保義務を課されるということは、船舶と同等程度の担保義務がないと、それが担保義務が確保されているとは見られないのではないかと懸念もあるということですね。

○増田幹事 具体的に今のはしけ運送事業との関係で言うと、検査場に行って上架をしてもらってチェックをしてもらうということもあると、それはケース・バイ・ケースで行うという

ことでしょうか。

○狩野参考人 それ全てではない。だから、単純に視野でもって水上から、海上から浮いている部分をただチェックしている部分で、自分たちで自主点検みたいな形でやっている部分もそうなのかなと思います。

○増田幹事 具体的に何をするかというのは、その都度のはしけ運送の内容によって変わってくるということですか。

○狩野参考人 今の質問はちょっとよく分からないですが。

○増田幹事 検査場に行って上架してもらってチェックをする場合と、浮いているものを見て視認するといいますか、見てチェックするというケースがあるという御説明だったと思いますけれども、それは何をするかというのは、ケース・バイ・ケースで変わってくるという理解でよろしいですか。

○狩野参考人 そうですね。常にはしけ運送事業者は、水上から浮いている部分についてはある程度チェックしていると思うんですよね。外から見た場合に、それが果たして堪航能力義務を果たしていると言えるのかどうかという部分が非常に疑問というか、懸念をする部分があるんですけれどもね。

○増田幹事 どうもありがとうございました。

私法上の堪航能力担保義務の具体的な内容自体が割と相対的に決まってくるものであるとすると、今やっぺらっしやるようなことでも、ひょっとしたら十分であると判断される可能性もあるのかもしれないとは思いますが、確かに義務の内容がよく分からなくて大変困惑すると言われれば、それはそうなんだろうなと思いつつ伺いました。

あともう1点、よろしいでしょうか。

今の港湾運送約款には軽過失免責の規定が入っているかと存じますが、この軽過失免責の規定が置かれている理由とといいますか、制定の趣旨を、もし御存知でしたらお教えいただけませんか。事業者の責任について軽過失免責を定めるのは、今の標準約款などでは割と珍しいのではないかという気がするのですが、もし御存知でしたらお教えいただければ幸いです。

○鈴木参考人 経緯は分かりません。申し訳ございません。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

○山口委員 先ほど増田幹事の方から質問がありましたけれども、港湾運送約款に軽過失免責の規定がございますが、あれがあるために、実際問題として、はしけ事業者が損害賠償請求を受けるということは、それほど多くないのではないかと我々認識していたのですが、実際問題として、損害賠償請求を受けると結構あるものなんですか、それとも余りないものなのでしょうか。

○狩野参考人 その免責事項である程度はしけ運送事業者が救われるという部分があると思うんですよ。

ですから、それが海上運送になることによって免責事項が無効になってしまうわけですね。それによって、その責任の度合いが下請事業者、実運送する側に転嫁されるのではないかと非常に懸念をされるという部分で、不安がある部分があると思いますけれども。

○山下部会長 よろしいでしょうか。

○池山委員 端的にお聞きしたいのですけれども、逆に現状、はしけに対するはしけの能力と
いうのでしょうか、あるいははしけの安全性に対する公法的な規制というのは、どうい
うものがあるのでしょうか。それとも、それは特にないから今回商法が改正されて、海上運
送になると船舶と同等になるかもしれない、そうすると船舶安全法の適用があるかもし
れないという危惧なのではないでしょうか。現状を教えてくださいたいのですけれども。

○狩野参考人 特にはしけに対しては、規制はないです。

○池山委員 ありがとうございます。

○山下部会長 よろしいですか。

それでは、日本港運協会及び横浜回漕協会からのヒアリングはこの辺りで終了させて
いただきたいと思います。お二方、どうもありがとうございました。

それでは、引き続きまして、平水区域を含むフェリー運送の団体といたしまして、日本
旅客船協会の加藤副会長から御見解を伺いたいと思います。どうかよろしく願いたい
します。

○加藤参考人 日本旅客船協会の副会長をしております加藤と申します。どうぞよろしく
願います。本日は、このような機会を設けていただき、本当にありがとうございます。

それでは、最初に日本旅客船協会の御紹介をさせていただきます。私どもは、日本の
旅客船のほとんど全ての事業者が加盟している協会ということでございまして、正会
員で言いますと571社、賛助会員で31社と、平成24年現在でそういうような状況で
ございます。

次に、旅客船の現状のご紹介をさせていただきます。我々旅客船協会加盟の会社は、
これは互助組合的に保険会社を作っております、ここの保険というものを全て協会
加盟の会員については、原則として加盟するという事になっているわけでございま
す。

その保険会社のデータを参照しまして、旅客船の現状というものを少し御紹介いた
しますと、保険に加盟している旅客船の総数は、566社、隻数で1901隻という状
況でございます。

本日の議題に関連する平水区域がどういう状況かということをお申上げますと、
河川・湖沼を除く平水区域、いわゆる本当の海の部分で303社、902隻というこ
とで、隻数ベースで、全体の47.4%が平水区域の河川・湖沼を除く部分の旅客船
という状況になっております。

商法で言う平水区域は河川・湖沼も含まれるわけでございますけれども、平水区域
の中で河川・湖沼の分が大体どれくらいかということでございますが、こちらが69
社、454隻ということで、隻数ベースで、全体の23.9%ということございま
す。したがって、先ほどの平水区域のうちの純然たる海の部分が47.4%で、平
水区域のうちの河川・湖沼の分が23.9%でございますので、全体の71.3%ぐ
らいというものが大体商法でいうところの平水区域で活動する旅客船という状
況になっております。

そのうち船種別の状況を申し上げますと、いわゆるフェリー、人とトラックとか車
というものを一緒に運ぶような形態でございますけれども、このフェリーが、先
ほど述べました平水区域の旅客船303社、902隻中どれくらいあるかという
と、86社、151隻ということで、大体、平水の中で16.7%ぐらいございま
す。

では、フェリーというのは大体どれくらいの大きさであるのかということございま
すけれども、データの申しまして、4区分ほどに分けますと、5トンから50トン
ぐらいのフェリーというのが15隻、51トンから99トンが11隻、100トンから
999トンとい

うところが111隻で、1,000トン以上が14隻ということで、100トンから999トンぐらいの大きさのものが大体のボリュームゾーンとお考えいただければと思います。

さて、以上御説明しましたとおり、平水区域の旅客船は、旅客船全体の中でボリューム的には非常に大きなものがございますが、そうした状況を踏まえまして、今回の改正案につきましての意見ということでございますけれども、議論が少し外れているかも分かりませんが、今回、平水が海になると堪航能力担保義務が課されるということが一番大きな論点と考えております。そもそもの現在の商法の制定の当時と現在の状況というものは、輸送の実態というのがかなり大きく変わっております。

現在の規定では無過失責任での堪航能力担保義務ということがございますけれども、この無過失責任での堪航能力担保義務というものが船にだけ課されております。明治時代には、船が当然大きな輸送のボリュームゾーンを占めていたと思うのですが、現在においては、船という輸送機関だけに対して、無過失で機械設備あるいは人的資源等についての堪航能力担保義務を課するというような状況自体が、そもそも少し大きな問題があるのではないかと考えているところでございまして、現在は、鉄道、航空、あるいは最近で言うとドローンというものも出てきておりますけれども、いずれの輸送手段についても、当然、一度事故が起これば、運んでいる人あるいは貨物だけに対して影響があるわけではなくて、周りにも大変な影響があるという中で、船にだけそうした無過失での責任が課されているのは少しバランスを欠くのではないのかなというのが元々思いとしてございます。そうした規定の現状が、そのままの状態、平水区域の旅客船に対して、更にその規定が拡大されるということになると、少し影響が大きいのかなという気はいたします。しかしながら、そもそも今回の試案というものを見まして、堪航能力担保義務が過失責任ということで新たに制度が変わるということ的前提にした上での意見ということで申し上げますと、平水の範囲が変わること自体ではなくて、その結果どういう規制が掛かってくるのかというのが少し漠然としておりますので、なかなか意見を申し上げにくいのですが、飽くまでもこの試案の中の、特に堪航能力担保義務について過失責任ということで変わるというものを前提にした場合については、その平水の区域を海に含めるべきか、いや、含めないべきかということについて、旅客船協会としては、過失責任を前提にすれば、入っても入らなくても、保険というものがしっかりと我々の中であるということ的前提にすれば、どちらが良いかという特段の意見というものは、なかなか申し上げにくいというのが状況でございます。

○山下部会長 ありがとうございます。

それでは、せっかくの機会でございますので、ただいまの加藤副会長の御意見につきまして何か御質問がございましたらお願いいたします。

○水口幹事 そうすると、はしけとは違って、フェリーには全部保険が掛かっているという理解でいいですか。保険が掛かっても十分営業はやっていけるからということでしょうか。

○加藤参考人 これも、ちょっと旅客運送分科会の中でも意見を言わせていただいたんですけども、旅客運送については、かなり厳しい国土交通省による安全規制と、それと事業規制というのが掛かっておりまして、そもそも人を運んで定期的に運送するには全て許可が必要ということになっておりまして、当然保険に入らないと、この許可が下りずに事業ができないというような現状になっております。したがって、御指摘のとおり、保険は全て入っていると御認識いただければと思います。

ただ、細かい話で申し上げますと、その保険の範囲が最大でも1億、2億、3億円という切れ目がありまして、その保険料額が3億になると高いと、1億だと安いと分かれておるわけでございますけれども、マックス3億ということがございますので、これは人的被害のところについて申し上げますと、3億以上の被害が発生しますと、では残りのところをどうするかという問題は出てまいります。

○**山下部会長** ほかにいかがでしょうか。よろしゅうございますか。

○**松井委員** 今の最後のお話で、旅客船協会さんはどちらでもいいという、多分、今、資料を見たのですけれども、意見は出していらっしゃるんですかね。平水区域のこの部分については。

○**加藤参考人** 特に協会としては、意見は出しておりません。

理由といたしましては、今申し上げました。少しこの区域がどうなるかというのは、元々その規制の方が商法で新しくどう変わるのかというのが少し漠然としているものですから、ここだけを捉えてこれに賛成あるいは反対というものがなかなか申し上げにくいということもありまして、反対・賛成というのは控えさせていただいたということでございます。

○**山下部会長** よろしいでしょうか。

○**田中幹事** それでは加藤参考人に御質問を1点させていただきます。

ただいまの説明ですと、いわゆる平水における輸送が陸上運送か海上運送かということが実質的には余り問題ではないというお話だったと思うのですけれども、それはこういう捉え方をしているのかどうか、ちょっと確認をしたいんですけれども、平水区域を航行する旅客船も、それはいわゆる海上運送としての要件を満たしているもので、そのことは特段問題がないという理解でよろしいかどうか、質問させていただきます。

○**加藤参考人** 田中幹事のおっしゃるとおり、平水区域の旅客船については、そもそも海上という位置付けで、いろいろな規制が少なくとも旅客船についてはかかっておりますので、そうした意味では、商法における安全規制だけではなくて、先ほど言いましたとおり、一番大事なのは保険だと思いますので、その損害賠償をどうするかという意味では保険だと思いますが、その保険制度において、平水だからどう、平水を超えるからどうと、その責任範囲が特に分かれているという取扱いになっておりませんので、そうした意味でも安全規制も特にしっかりしているし、その保険についても特に取扱いに差がないしというところで、意見としてなかなか賛成・反対というのを申し上げにくいということでございます。

○**山下部会長** よろしいでしょうか。

○**田中幹事** すみません、もう一度確認しますけれども、平水区域のみを航行する場合においても、いわゆる海上輸送としての要件を満たすような措置をしているので実質的には問題が生じない。すなわち、それが陸上輸送か海上輸送かという位置付けよりも、その海上運送としての要件を平水区域においても旅客船の場合はこれを満たしており、保険も担保されているという理解でよろしいですか。

○**加藤参考人** はい、おっしゃるとおりの理解で結構だと存じます。

○**田中幹事** ありがとうございます。

○**山下部会長** ほか、よろしいでしょうか。

それでは、日本旅客船協会からのヒアリングはこの辺りで終了させていただきたいと思っております。

最初の日本港運協会の鈴木前理事長、横浜回漕協会の狩野専務理事、最後の日本旅客船協会の加藤副会長のお三方におかれましては、お忙しい中どうもありがとうございました。御退席いただいて結構でございます。

それでは、引き続きまして、「第1 総則」につきまして、ただいまのヒアリングの内容も踏まえながら、御自由に御発言いただければと思います。

今日のこの部会資料14の聞き方としては、パブリック・コメントの結果等を踏まえた上でどのように考えるかということなので、なかなか意見は難しいところはあるかもしれませんが。フリーディスカッションということで、パブリック・コメントの結果なども御覧になって、御感想など含めて何かございましたら御意見いただければと思いますが、いかがでしょうか。

○水口幹事 商法上の堪航能力ということに関して、はしけの業者の方々は、はっきりとしたことはおっしゃらないまでも、商法上の堪航能力はないということに尽きたと思うんです。でも、一方で、はしけというのは保険が一切掛かっていないという言い方をされていまして、これは外海に止まっている本船にはしけが荷物を運ぶという事態がありながら、保険が掛かっていないということはちょっと信じられなかったし、一方ではしけの機能として外航船に載せるために外海まで出ていかななくてはいけないという、ですから、穏やかな日を選んで出ていってはいらなんでしょうけれども、まず波が高いときには少し遠慮がち、船が出せないとか、そういうこともあるのかなと思いましたが、はしけに保険を掛けずに物を運んでいるということは、ちょっと信じられなかったですね。ですから、そこを踏まえて、保険が掛かったら何%利益率が減るんだと、だからやっていけないんだと、ということは、商法上の堪航能力との絡みで議論すべき話かなとちょっと思いましたね。

○山下部会長 ありがとうございます。

○石原委員 今の件で、はしけを使って外海で積むということはあり得ません。船そのものは湾の中にとどまっています、そこではしけを使って積むということはありますが、わざわざ外海に止めておいた船にはしけを使って積むということは、実務上あり得ないということです。

あの中で言っている保険というのは、貨物海上保険は掛けてありますが、はしけとしての賠償責任保険が掛けていないという意味だと思います。それはやはり、軽過失免責だからという意味だと思います。

ただ、今の話を聞いていると、コストを余りにも意識しすぎていて、肝心の堪航性の問題とか、そういったところは逆に抜けてしまっているという印象を受けました。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。今日のところはこれでよろしいでしょうか。

○山口委員 はしけというのは、自航能力といいますか、自分で動く能力がなく引き船の形で運ばれることが多いのではないかと思うのですが、中には自航能力があるもの、それからプッシャーバージといって後ろからくっつけて押して運ぶもの、大きくは三つぐらいあると思うのですが、その中でやはり引き船の形が一番多いだろうと思うのですが、今、非常に御心配になっているのは、それは船に当たるのかどうかというのは一つ大きな問題なんです、海上運送となると、どんがらとしてのはしけにも一定の堪航能力を要求されるのではないかという、そういう御懸念ではないかと思うんです。

今回この部会において、引き船に関する規定は余りもう議論せずに、今までも置いていないので、置かずにおいていますので、この問題がもし事故等が発生して紛争等になりました

ら、今のはしけが堪航性を有するべきかどうかということが議論になるのではないかと、そういう疑念があつて、そこは多分、解釈上、何となく今のところはっきりしない部分になっているのかなという印象を持ちました。

これは、平水区域をどっちにするかという議論とはちょっと別の話なのですけれども、多分そこが解釈上の疑義として今の状況では残るのではないかなと思ひました。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

○鈴木委員 この現行の規律の確認ということなんですけれども、私の理解の確認のためにちょっと御質問させていただきたいなと思ひますのですけれども、現行の商法684条の船舶、これにはしけというのは該当することになっているんですか。

要は、はしけはこの船舶に当たるということになっているのかどうかというところをお伺ひしたいというところと、それから、平水区域の船舶、684条の船舶でありながら平水区域を航行している、そういうものは海商法の適用を受けないということになっているという理解でよろしいんでしょうか。

○山下関係官 まず、一つ目の御質問、684条の船舶にはしけが当たるかどうかというところ、これは解釈に委ねられていると言わざるを得ないかなと思ひまして、下級審の裁判例では、自航能力を持っていないはしけではあるけれども、元々は大きな船を改良して、その自航能力をなくしたようなものが船舶に当たるとされたものがございますが、この点については、船舶に当たる場合もあれば当たらない場合もあると言わざるを得ないのかと思ひております。

二つ目の御質問は、はしけに海商法の適用があるかという御質問でしてでしょうか。

○鈴木委員 1番目が、要は、はしけが684条の航海性に該当するのかということですね。

○山下関係官 それは、今お答えしたとおりでございます。

○鈴木委員 裁判例があるという。

○山下関係官 はい、その上で、当たる場合もあれば、当たらない場合もあると。

○鈴木委員 ということですね。

○山下関係官 はい。はしけにもいろいろなタイプがございまして、大きいものから小さいものまでございますので。

○鈴木委員 要は、自航能力のあるはしけは該当するけれども、自航能力のないやつは該当しないという。

○山下関係官 それは言い切れないと思ひます。自航能力があつても、小さいものが本当にこの684条の船舶に当たるかどうかというのは解釈の余地は十分あるかと思ひますので、自航能力があるから船舶に当たるとか、逆に当たらないとか断言できるものではないと思ひます。

○鈴木委員 そうですね。要は解釈。ケース・バイ・ケースというような理解でよろしいのですか。

○山下関係官 そう言わざるを得ないかなと思ひております。

○山下部会長 第2の御質問は。

○鈴木委員 2番目は、要は自航能力もある、先ほど加藤参考人さんの方からお話があつたようなフェリーで100トンとか500トンあるというような船舶で、航行区域は平水区域しか航行しないというものは、海上運送ではなくて陸上運送になるのですかという質問です。

○山下関係官 現行法の下では、そういうふうになると思います。

○山下部会長 よろしいですか。

今日のところはこれぐらいでよろしいでしょうか。

○鈴木委員 この場で意見を申し上げてもよろしいでしょうか。

○山下部会長 もちろん、どうぞ。

○鈴木委員 支持母体の方からは、取りあえず中立の立場を表明したので、中立の発言をせざるを得ないのですが、私の個人的な意見として申し上げたいと思うのですけれども、この部会資料14の2ページの(2)に別案というのが提案されているのですが、私はこの別案が非常にいいかなと考えております。甲案、乙案両論併記にはなっているのですけれども、実務的な立場から申し上げますとすれば、この別案の規律が適切かなと考えております。

先ほど御確認いただいたように、現行法、平水区域を航行する航海船が陸上運送の範囲に入るというのは、これは前の議論の中でも申し上げましたけれども、余り適切ではないなということがございます。かといって、はしけとかあるいは川だけ走っている船とか、湖だけの船というようなものを海上運送の範囲に含めるというのも、これもまた余り適切ではないかなと思います。ですので、別案を支持したいと考えております。

さらに、この記述の中で港の範囲を港則法によるという御提案があるようではございますけれども、一応、港の範囲、商法の中でどうするかという話とすれば、港湾運送事業法の方で港の範囲というのが定められておりますので、港則法というよりは港湾運送事業法の港の範囲が適切ではないかなと考えております。

○雨宮幹事 実は、鈴木委員と同じようにこの別案について発言しようと思ったのですが、別案の賛否については置くとして、この基準が一義的に明確ではないという趣旨の御指摘があったと記憶していますが、例えば今、鈴木委員が御発言されましたように、港の範囲を港湾法や港則法で決めれば、基準としての明確性が保てないこともないのかなと思ってまして、このような基準がもし不明確だと事務局の方で考えられているなら、どのような理由で不明確と考えているのか教えていただきたいと思い、質問させていただこうと思いました。

○山下関係官 まず、甲案は、平水区域は船舶安全法によると、これは一義的であると思いません。

乙案は、湖、川、基本的に水上のものは全て海上運送とすると、これも一義的であると思いません。

一方で、この別案の一つ目、港までを陸上運送とするという案について、港の範囲は港則法によると、これは一義的に明確であるとは思いますが、なぜそこで分けるのか、この港則法上の港の区域というのは、この部会資料14の3頁に書いてあるとおりで、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図るところからの理由で定めているものなので、それを今回の港の区域、港の範囲をそれに従うとする理由は何なのかと、逆に言うと、それより今回、その他の平水区域のうち例えば瀬戸内海とかというのは海上運送にして、ここであえて切るというその理念というか、理由というか、それが何かということについて、どのように合理的な説明をすることができるのか疑問だったということなので、港則法上の港の区域によるとすれば、基準としては明確なのかなという気はします。むしろその立法事実というか、必要性をどのように説明するか、というところに問題があるものと考えております。

○**雨宮幹事** そもそも平水区域を定めている理由も、商法における海上運送か陸上運送かを明確にするために決められたものではないと思うので、そうすると、平水区域を用いて区分する合理性についてはどのように考えられているのですか。

○**山下関係官** 平水区域は、船舶安全法上、静穏であるとか、気象・海象が穏やかである等とされており、そうであるから、商法においても、あえて平水区域における運送については、堪航能力担保義務等の海上運送の規律を及ぼさなくてもいいと考えられている、というように説明できると思います。

○**藤田幹事** この問題は、今日で決着がつくはずもないですし、確定的な意見を申し上げたいわけではないのですが、今後の議論の参考ということで、少し申し上げたいと思います。余り選択肢を増やすことは望まれないのではないかもしれませんが、何らかの決定をしなければいけないときの選択肢の一つとしてお話ししたいと思います。平水区域を海上運送に含めるか否かという話が、基本的には堪航能力担保義務と連動して議論されるという問題であるということなのですが、それとあわせて堪航能力担保義務を課されるべき船舶の種類という要素を加えて調整することもあり得るということです。それを今すぐに積極的に支持したいというわけではないのですが、そういう選択肢もあり得るのかもしれないということです。

つまり、平水区域を航行する運送契約は海上運送契約であると扱うことにすれば、基本的には堪航能力担保義務が課されることになるのですが、特定の船舶、つまり堪航能力担保義務というのを想定することが適切ではないような種類の「船舶」があるとすれば、それは堪航能力担保義務が課される対象には含めないとする事で適切な結論を導く余地もあるのかもしれませんが、今まで全く検討していない方向性ですので、飽くまでアイデアとして参考までに提示しておきたいと思います。

○**池山委員** 私は先ほど、事務当局の方からお話のあった港湾で区別するという事について、理念はどこにあるのかということについてなのですが、それは元々のその立場からすると、甲案、乙案の区別の立場からすると単純であって、端的に言うと、やはり広島から松山は海だから、それが海ではないというのはおかしいというのが元々の乙案の背景にあるわけですね。

他方で、基準が不明確だからといって、ずっと全部水上ということで統一すると、それで折衷として港湾で切るというアイデアが出てきて、それが基準として明確かどうかというのは確かに問題だと思うのですが、仮に基準として明確なのであれば、一方で元々出ていた、やはり何回も言いますが、瀬戸内海が海ではないというのはおかしいというのは立派な理念で、ただし、どこにしましょうか、神戸港の中はやはり港内だから別枠だというのは、全然おかしくないのではないかと思います。

それから、先ほど藤田幹事のおっしゃったアイデアというのは、確かに今お聞きしてなるほどと思ったのですが、1個質問ですが、私の理解だと、少なくとも今の案は、甲案にしる乙案にしる別案にしる、全てその地域で区切っているのだから、その船舶の定義とは切り離している。したがって、乙案で言うと、乙案の(2)の場合は、船舶による物品運送という、この船舶という言葉が使えないので、あえてこれに相当する運送という言葉を使うことによって、結局船舶の定義というのが、語弊を恐れずに言えば、本件の議論とは全くリンクしないような形にしているわけですね。

今回、藤田幹事のもしアイデアを取り入れるとすると、正にどこまでが海商法の適用を受ける船舶なのかというのを正面から問う必要があるので、基準作りはかなり難しいのではないかなという印象を持っています。そうすると、恐らくは、また公法的基準の明確性ということになると、船舶安全法の適用を受ける船舶というような話に戻ってきて、議論は混乱するのかもしれないなという感想を持ちました。

○藤田幹事 誤解があったら訂正した方がいいと思うので念のために申し上げておきますと、船舶の定義を一般的に見直すべきだという意図は全くありません。あくまで堪航能力担保義務をどの範囲に課すかという話です。商法上の船舶の定義全部を見直すようなことは無理で、判例で複雑なことになっているのを更に議論しても余りいい成果は得られないと思います。飽くまで特定の種類の「船舶」について商法上の堪航能力担保義務が課される範囲から除外するというアプローチもあり得るのではないかという示唆です。

○池山委員 質問ですけれども、ということは、前提として定義をするに当たって、あるいは範囲を決めるに当たって、必ずしも公法的な基準に依拠するのは全く所与の前提ではなくて、正にこの商法の立法趣旨に照らした定義というのを考えることもあり得るのではないかということですよ。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

○山下関係官 先ほど池山委員のおっしゃった広島から松山などの瀬戸内海の部分における運送を海上運送にしたいからという御意見だと思うんですけども、その考えからすると、正に池山委員のお考えというのは、この一つ目の別案がいいという御意見になるのでしょうか。

○池山委員 別案を今、支持しているわけでは必ずしもないです。

先ほど出身母体の話が出ましたけれども、私も弁護士と言いながら、日弁連ではなくて日本船主協会の推薦を受けて来ております。船主協会の中での議論としては、乙案を支持しております。

その大きな理由の一つというのは単純な話で、平水区域という人的な概念を取ることによって社会通念上海であるものを大きく外すというのは、やはりおかしいのではないかという発想があったわけです。基準として一義的なものがないから、甲案の代わりに乙案というのは、逆に全部水上ということで一義的に持っていたと、そういう意味で乙案が支持されている。

別案というのは、雨宮幹事ほかもおっしゃいましたけれども、確かに魅力的な案で、ただし、元々基準が一義的なものでなければいけないというのがなぜか所与の前提になっておりますので、そのときに基準が本当に一義的に明確なのかどうかというのについて、まだ確信を持っていないという状況です。

○山下部会長 ほか、よろしいでしょうか。

もしございませんようでしたら、今日のところは、この論点についてはこのぐらいにしたいと思います。今日の参考人の御意見、それから委員・幹事の御意見を参考にして、なお事務当局で検討を続けていただければと思います。

それでは、続きまして、「第2 物品運送についての総則的規律」の「1 荷送人の義務」のうち「(1) 契約に関する事項を記載した書面の交付義務」の部分について御審議いただきたいと思います。

まず、事務当局から説明をお願いします。

○山下関係官 御説明いたします。

これまでの審議では、国土交通省作成のトラック運送業における書面化推進ガイドラインにおいて、安全運航の確保を図ることを目的として、運送人が荷送人に対し運送引受書を交付すべきものとされたことが紹介され、他方、商法570条の書面は荷送人から運送人に交付すべき書面であり、実務上複写式で作成され、うち1枚が運送人によって荷受人に交付されることが多いなど、両者の目的・用途の違いを踏まえつつ中間試案の取りまとめがされました。

パブリック・コメントの結果を見ますと、第一に、荷造りの種類について、運送のために当然に必要な情報とは言えず、船荷証券の記載事項とのバランスを考慮して記載事項から削除すべきという御意見がありました。この点につきましては、主に陸上運送等で用いられている運送状の記載事項のうち、実務上、荷造りの種類に当たるものが何かについて御説明を頂戴できればと存じます。

第2に、中間試案に追加すべき事項としては、商法570条の書面の作成地、作成年月日、荷送人の署名、荷送人及び荷受人の住所などを挙げる御意見がございました。

また、先ほど御紹介した「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」における運送引受書と同様に、記載事項として、①運送委託者／受託者名、②委託日、受託日、③運送日時、④運送品の概要、車種・台数、⑤運賃等、⑥附帯業務内容、⑦有料道路利用料、⑧支払期日等を網羅すべきという意見がございました。

商法570条の書面に法律上どのような事項を記載すべきかについては、陸上運送、海上運送、航空運送に共通する規律としてどのようなものが適当か、また、Eメールやファックス等を利用する場合の記録事項をどのようにするか、すなわち、Eメールの作成日や作成地、電子署名を法律上要求するか否かなども併せて考える必要があるかと考えますが、これらの点も踏まえて御審議いただきたく存じます。

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

特には、今日のところはございませんか。

○山口委員 前回もこの議論のところに申し上げたのですが、現在、570条において、作成日の記載が必要とされているのですが、それをあえて消すという理由はやはりないのではないかと、これは一種の契約書、契約を示す証拠になるわけでございますので、通常、契約書には日付を入れますのが一般的であろうと思うので、特に外す理由がないかなと思っております。ですから、作成日というのは入れるべきではないかと。

署名については、なかなかこれから電磁的な方法による運送状とかいうのが出てきますと、署名等がかなり難しい状況にはなるかなとは思っております、必ずしも今の状況では署名は必要ないのではないかなとは思っております。

○水口幹事 荷造りの書類ですけれども、これは、例えばデッキに積む、甲板積みにするとか、あるいは船倉に設置するとか、そういうことも含んでいると思うので、荷造りの種類については、これはちょっと入れた方がいいのではないかなとは思っています。

それから、山口委員のおっしゃったように、日付については、銀行も日付については非常に重視していますので、これは入れた方がいいのではないかなとは思っています。

○山下関係官 今、お二方からの御意見にございました作成日についてですけれども、これは

仮にEメールとかファックスの場合はどのような記載事項とお考えでしょうか。作成した日をメールに書くというお考えなのでしょうか。

○山口委員 書いてよろしいのではないかと思います。

ただ、そのほかのEメールなどでは発信日が明確になりますので、それで補助できると思いますか、他の事由から明確になる場合は、必ずしも入れなくても分かるという程度でいいのではないかなと思っております。

ですから、入れるべきだと思いますけれども、他の事由で明らかになるようなときは、別にそれでも有効かなとは思いますが。それで無効にする理由は特にないだろうと思っているわけですね。

○道垣内委員 以前申し上げたことと同じ点を申し上げることになるかもしれませんが、これは何のための書面なのでしょうか。

つまり、先ほど、契約の内容を明らかにするという話が出たのですが、契約の内容を明らかにするとき、例えば宅地建物取引業法ですと、契約の内容を明らかにして宅地建物取引業者の方が書面にしなさいということになっています。それは専門家と非専門家だからそうするということになっているわけなんですけれども、ここにおいて荷送人が署名を交付するということと、それが契約の内容であるということとは、どういう関係にあるのかというのがちょっと分からないでおります。

具体的にどういう内容を記載事項にするかということも、これは何のための書類なのかということ、あるいは、この記載の間違いがどのような法的効果をもたらすのかということの議論を抜きには決められないと思ったのです。もう皆さんが納得されているところなのかもしれませんけれども、お許しいただいて、再度お教えいただければ有り難く存じます。

○山下関係官 基本的に、この570条の運送状の趣旨というのは、その運送を委託する荷送人から運送人に対して、その運送契約に関する事項を伝えて、また実務上の取扱いなどでは、受け取った運送状の写しを運送人から荷受人に運送品と一緒に渡すということで、そういう契約の内容を運送人であったりとか荷受人に伝えることが一つの趣旨と言われているかと思えます。

○道垣内委員 申し訳ありませんが、理解できませんでした。契約は申込みと承諾で成立すると申しますが、これは申込書面なのですか。

○山下関係官 申込書面ではないです。

○道垣内委員 そうすると、契約が成立した後に、その内容を伝えるものなのでしょうか。

○山下関係官 そのとおりでございます。

○道垣内委員 そうすると、なぜ荷送人から伝えるのですか。2人の当事者の契約において、なぜ一方から伝えることになるのですか。

○山下関係官 基本的にその運送を依頼するのは荷送人なので、荷送人の依頼したい事項を伝えます。

○道垣内委員 その御説明は、運送契約の成立に当たっては、運送品の種類、重量その他については、合意が成立していなくても構わないという前提に立っていないのでしょうか。そのような前提をとりますと、契約が成立した後に、この運送品は実はこういうものなのだという情報を提供するという意味をもって、荷送人が運送人に対してこの書面を交付するというのはよく分かるのですけれども、それが合意の内容そのものを形成しているのであるならば、

なぜ荷送人が運送人に対して交付するということが法的に求められるのか、そして、その記載が誤っていた場合にはどうなるのか。契約内容は別なところで決まっているというのであれば、書面の内容が誤っているということはどういう効果をもたらすのかということも、よく分からないのですけれども。

○水口幹事 これは、契約の申込みと解釈していいのではないのでしょうか。ですから、契約の申込みですから、570条の規定によって、簡単に言えば SHIPPING INSTRUCTION に相当するもので、これが全ての振出しになるという理解でいいのですけれども、違いますか。

○松井（信）幹事 570条を御覧になってもお分かりのとおり、荷送人という単語と運送人という単語が既に出てきております。ですので、契約が成立しているということがまず当然の前提になった上で、その上でこのような書面を交付することを請求することができるという条文になっております。

そして、運送状の性質としては、荷送人と運送人間の契約の中身を証するという側面もありますし、先ほど山下局付から申し上げたとおり、その書面が将来的に荷受人の方に伝わるということが当然に予定されているわけでございます。

その紙は、荷送人から荷主側の相手方である荷受人に対して送られるという側面を持つので、恐らく荷送人が書くというふうな形になったのではないかなと、特に売買などを考えれば、荷送人が出した紙が荷受人に行くということも、ある程度説明ができるかなとは思いますが、厳密に運送契約の当事者である荷送人と運送人だけでいいですと、この紙がなくても、運送契約自体でもう中味は分かっているはずでございますので、この作成の年月日というものも、本来は要らないはずではないかなとは思っております。

○山下部会長 こういう書面の本質とまた実際に実務上どういうふうな機能をしているかと、いろいろ絡み合っているいろいろな疑問も出てくるのかなと思いますけれども、今日出たようなところは、もう一回きちんと整理して、今後更に議論してはどうかと思いますが、今日のところで更に何かございますか。

○池山委員 背景の問題意識は同じかもしれないのですけれども、そもそもこの荷造りの種類というのは何なのでしょう。それが、少なくとも私は陸上運送については余りタッチしておりませんが、若干タッチすることもある中で、実際それが運送状の形で通知されることがあるのかなのか、こういう規制がたとえ任意規定の形であれ入ったとして、実務に混乱を招くのかどうかという点について若干の危惧がありまして、まず、いい悪いは別にして、実務界、陸上運送をやられている方がこの規定で何を意味しているかと理解されているのかというのを少し聞いてみたい気がするのですが。

○加藤委員 せっかくの機会なので、荷造りの種類は、特に混載貨物の場合は、例えば鉄道コンテナなんかもそうなのですけれども、いわゆる積み合わせ貨物で、いろいろな荷主の荷物が一つのコンテナに入ります。そうすると、例えば本といったときにどういう荷姿になっているか分からないと後で特定ができない、送り状と貨物がばらばらになった場合に、例えばこの本が段ボールに入っているものなのか、いわゆる袋に入っているものか分からなければ特定ができない。

同時に、先ほど松井（信）幹事からも話がありましたとおり、これは一方では、着荷主にも行く情報ですから、着荷主もこれが本当に自分に送られてきたものかどうかを確認するためには、荷造りがどうだったかを確認しないと特定できない、そういう側面もありますので、

恐らく荷造りの書類というのは必要だと思っています。

○池山委員 それは、ガイドラインにいうところの荷姿のことだということですね。

○加藤委員 そうですね、荷姿です。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

○増田幹事 大変基本的なところで恐縮ですが、事務局の理解について若干御教示いただきたいと思います。

この書面交付義務の違反の効果というのは、何を想定していらっしゃるのでしょうかというところでは。

○山下関係官 運送状の記載事項が不備であるとか不十分であることは、運送契約上の通知義務の違反に当たるので、その効果としては、そのような義務違反によって何か運送人に損害が生じれば、損害賠償請求権が発生する可能性はあるのかなと思います。

○道垣内委員 今までのお話を伺っておりますと、この書面交付義務というのは、契約成立後の説明義務なのだろうと思います。つまり、契約成立後において、他方当事者が適切に契約を履行するために、一方当事者からまとまった形で再び説明をしなければならないというわけであり、その内容は場合によっては契約内容になっているものもあるかもしれませんが、契約内容になっていないものもあるかもしれない。例えば段ボールに入れるのか袋に入れるのかというのは、直接には契約内容にはなっていないかもしれないけれども、しかしながら、運送人の便宜のため、説明義務としてそういうものが課されているということなのではないかと思っています。

そして、契約締結後の説明義務が運送契約から発生するということになりまして、当該説明義務不履行、ここで不履行というのは全然しない場合と間違った場合と両方含まれますが、この不履行によってその運送人が適切な行為ができないこととなり、それによって損害を被ったという場合には、債務不履行としての損害賠償請求ができるのではないかと思いますし、その契約締結後の説明義務が不十分であったことによって、運送品が壊れたというふうな場合を考えてみますと、これは難しいのですけれども、過失相殺の中で判断される事由になるのかもしれないという気がします。

○野村(修)委員 恐らく既に出尽くしている話だと思いますけれども、この義務というのは、元々運送人の方の側が請求して作成を求めるという形になっていますので、運送人にとって何でこの書類を出してもらった必要があるのかということが議論の争点になるのだと思います。

ただ、実務上は、荷送人の方は、この書類を作ることによって荷受人に対して情報提供する際に活用しているという実態があつて、そこを理論上どうつなげるのかということが、きつとここでの今の問題点だと思います。

想定されない机上の空論ではありますけれども、例えば運送人に対してこういう運送をお願いしますとあって契約内容が確定しているのに、荷送人が荷受人に対して違った情報を提供してしまいますと、運送人側としては、その荷渡しの際にそこでトラブルに巻き込まれるということになり、運んでいないのではないかと、別な人に渡したのではないかとというトラブルに巻き込まれることになる可能性がありますので、そういう意味では書面できちっと作成させることによって、運送人が承知している事実と荷送人が荷受人に対して伝える事実が一致するというようなことを担保しているような形のものではないかなと思います。

そうだとすれば、想定されるトラブルというのは、正にここに嘘を書くことによって、実

際に荷渡しをする際に、運送人と荷受人との間に生ずるトラブルで、もし万が一運送人が何らかの損害を被ることになったとすれば、債務不履行に基づく損害賠償責任が発生するという整理でよいのではないかなと思います。

○石原委員 これはやはり、一つは確かに運送契約という点からいくと、私は要らないと思います。これは、先ほどの話でも SHIPPING インストラクションに相当するものだと思っていますが、やはり一つのポイントは、B/Lを作る際の元台帳になっているわけです。それで、やはりB/Lを作るときにL/Cどおりに作る必要があります。L/C内容と一字一句間違えますと当然これは銀行買取りとの問題が出てきて、これは逆に水口幹事の範ちゅうだと思うのですが、当然、買取りを拒否されるという問題が出てきます。

B/Lは、当然運送人が作りますが、そのときに、作り間違えた、一字ミススペルアウトした、そういったことを回避する意味においても、やはり荷送人から、これを提出してもらうことによって、一字一句とにかく間違えないように作るという一つの根拠になる重要なポイントではないかなと思います。

○箱井幹事 先ほどの荷造りの種類が今日決着しそうな雰囲気なので確認だけさせていただきたいと思います。船荷証券については、現在の商法の中では記載事項として荷造りの種類が入っておりますが、これは削除という方向での中間試案での提案だと思います。

海上運送でも混載はありますし、先ほどの御説明ですと、同じような問題が生じるのではないかなという気もしますが、海上運送でこの記載は不要だということで、それは削除するけれども、陸上運送では、現在でも荷主に対して荷造りの種類の記載を求めるという実務が存在するのだと、そういう理解でよろしゅうございますか。そこを1点確認させていただければ済むのだらうと思います。これは、ガイドラインとは逆でございますので。ガイドラインでは、これは運送人が記載するというので、そこに荷姿が入っているというのは承知しておりますが、現在、荷主に荷造りの種類の記載を求めるといって、そういった実務が陸上運送で現に存在しているのかどうか、1点、確認させていただければと思います。

○山下部会長 これは加藤委員、分かりますか。

○加藤委員 一応、送り状には丸をする欄があって、荷造りの種類、つまり、荷姿について、段ボールだとかというのを丸する欄があるケースが多いですね。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

○山下関係官 今、削除すべき事項又は追加すべき事項について御議論いただきましたが、ほかに荷送人及び荷受人の住所を追加すべきという御意見もございまして、この点について何か御意見ございましたら、お伺いしたいと思っております。

○遠藤委員 日本貿易会の方から提案させていただいたのですが、荷送人の住所が発送地と異なるケースがあるため、その場合のことを考えて、住所も併せて書いた方がよりの確な運送に資するのではないかなということで、こういう提案をさせていただきました。

○山下部会長 この提案は、遠藤委員の方からだけなのですか。運送人のサイドからの御提案ではないということでもよろしいですか。

○加藤委員 そちらについては、中間試案の(オ)のところが発送地と到達地が書いてあるので、これが住所かなとは思っていましたが、特に意見は出していません。

○山下部会長 この点いかがですか。

○松井(信)幹事 恐らく、法律でどこまで書いて、あとは書式の中で、例えば電話番号を書

くとか、そういう話もあろうかと思いますが、今、遠藤委員がおっしゃったような事業所が多数あるときにそれを特定するという意味では、法律上の「住所」という言葉は使わないかなという印象を持っております。今のような御心配であれば、むしろ運用の中でどこから送るということを書いていくという話になるものと思っております。

逆に、法人の営業所宛てに送るときに、荷受人の「住所」を記載しなさいと言うと、例えばゴルフバッグをゴルフ場に送るときに、ゴルフ場を経営している会社の本店所在地まで書くのかという話にまでなってきたかねない。法律で厳しく「住所」を記載せよというよりは、加藤委員のおっしゃったように、発送地、到達地と、あとは、約款や書式の中で連絡先を明示するような辺りで処理していくというのも一つのやり方だろうと思いました。

○山下部会長 ほかに、この箇所いかがですか。よろしいですか。

それではまた、パブコメの意見や、今日いただいた御意見を参考にしながら、なお詰めていただくことにいたします。

それでは、休憩に入る前にもう1点、1の今回は「(2) 危険物に関する通知義務」につきまして御審議いただきたいと思っております。

まず、事務当局から説明をお願いします。

○山下関係官 御説明いたします。

これまでの審議では、危険物の多様化やその取扱いの重要性に鑑みて、荷送人は運送人の主観的事情にかかわらず、危険物に関する通知義務を負うべきものとされました。

そして、荷送人がこの通知義務に違反した場合の損害賠償責任の在り方については意見が分かれ、利用運送人がコンテナ等の運送を実運送人に委託する事案や消費者が荷送人になる事案等において、荷送人に賠償責任を負わせるのは酷な場合もあり得ること、荷送人が賠償責任保険を付すことは一般的でないことなどを理由に、甲案を支持する意見と、運送の安全性を強調すべきことや、国際的な運送の実務、世界的潮流と整合的であることなどを理由に、乙案を支持する意見とがありました。

パブリック・コメントの結果を見ますと、中間試案のアについては、危険物の定義について、将来的な研究の進歩等を念頭に中間試案を支持する意見のほか、より明確にすべきであるとの御意見もありました。

また、一定の場合に、荷送人が危険物に関する通知義務を負わないものとして、危険物であることを運送人が知っている場合や、消費者については通知義務を課さないことが考えられるとの御意見もございました。

そして、中間試案のイについては、甲案も乙案も、それぞれ支持する意見が多数寄せられました。

甲案を支持する意見の理由としては、①特に海上運送では船舶所有者には船主責任制限法の適用があるのに対し、利用運送人を含む荷主には同法の適用がなく、荷送人に無過失責任を課するのは厳しすぎること、②危険物の定義も曖昧であり、賠償責任の成否及び賠償範囲に関しては個別の事案に応じて弾力的な判断をすべきこと、③危険物に関する荷送人の通知義務に関しては、運送人が危険物の安全な運送に必要な情報を知り又は知ることができるときは荷送人が通知義務を負わないとする最高裁平成5年3月25日判決がありますが、甲案は、運送人の主観的態様を問わずに荷送人は通知義務を負うとした上で、更に荷送人の多様性に配慮し、その主観的態様を考慮して責任の在り方を定めており、運送人と荷送人の公平なり

スクの分配が図られていること、④利用運送人が危険物を委託した実荷主を把握している限り、実運送人が利用運送人に照会すればこの実荷主を知ることができ、実運送人が実荷主の責任を追及することはそれほど困難ではないことなどが挙げられていました。

これに対して、乙案を支持する意見の理由としては、①鉄道運送の約款でも、荷送人は無過失責任を負うとされていること、②運送人は公法上、危険物から生じた損害について故意過失の有無を問わずに責任を負うことがあるところ、甲案によると、運送人が最終的なリスクを全て負担することになってしまうこと、③消費者も危険物輸送における安全確保の重要性を認識する必要があり、フォワーダーも各種法令により危険物についての通知義務を課されていることなどが挙げられていました。

また、仮に甲案を採用する場合であっても、航空運送については乙案を採用すべきであるとの御意見も見られましたが、他方で、航空機の墜落のおそれだけでなく、船舶の沈没のおそれや列車の脱線転覆のおそれも考慮すれば、航空運送についてのみ乙案を採用するのは不合理だとの御意見も見られました。

このような事情を踏まえて御意見をいただきたく存じます。

○**山下部会長** それでは、ただいまの（２）につきまして、また御自由に御発言を頂ければと思います。特にイの方につきましては、中間試案も甲案、乙案分かれておって、なかなかまだ意見集約はできないところで、今日も当然そこまでは無理かと思えます。パブリック・コメントの結果などを御覧になって、また何か御意見などございましたらいただければと思いますが、いかがでしょうか。

○**柄委員** アの危険物の通知義務につきましては、危険物の解釈が際限なく広がらないかということ、商工会議所としましては複数回申し上げてきました。法文の中にそれを詳細に盛り込むことは難しいということも十分理解しております。

そういう前提の下で、通知義務に及ぶ危険物の定義が明確にできないということであれば、是非ともその賠償責任の成否又は賠償の範囲、パブリック・コメントに書いてありますけれども、個別の事情に応じて判断していくという中間試案の甲案、過失責任としていただくことを、是非とも荷主としてはお願いしたいと思っております。

○**池山委員** ここは、甲案、乙案の分布を見ても、やはり私は、実運送事業者の側ですけれども、実運送事業者の側からすると、やはり乙案を是非お願いをしたいと思っております。

その理由はここに書いてありますし、パブリック・コメントでもいろいろ言われているとおりですし、何より従前から議論されているところなので、余りくどくど繰り返すべきではないとは思っておりますが、一つ思うのは、実態として酷だという議論の中で、消費者に対して酷であるという部分と、それから利用運送人に対して酷であるという部分があって、そのうち少なくとも私どもの方は、消費者に対して酷であるという部分は理解できると思っております。

しかしながら、利用運送人に対して酷であるという部分、これは実は利用運送人だけではなくて商社なども同じですけれども、自分たちは直接物を製造したわけではないので、その情報を更にその先にいる者からもらっているだけであると、危険物に関する情報ももらって、確かにそれに特段怪しむべき事情がなかったから、それをパスしたんだと、結果的にそれが不十分であったというときに、その責任は自分たちは負いませんというのは、やはり納得できないところであるかなと思っております。

そこで、公法上の規制と商法上の規制というのが違うというのは十分分かっておりますけれども、公法上の規制の中では、荷送人、運送を委託する者であるからには、その一定の義務が課されていて、やはり委託する側で責任を持ってくださいという体制が現にできていて、そこで自分自身が作った人ではなくて、ほかからもらったにすぎませんということによる免責というのは、考え方としてないわけです。

そこで、私法的な権利義務関係のところだけそれを持ち込んで、自分たちは怪しむべき事情がないものをパスしただけだからというのは、やはり納得できないという面が正直ございます。

それから、正に利害が相反するというのは、世界中どこでもそうでして、そこで少なくとも国際海上運送に関する限りは、最近の条約で運送人の責任が基本的には強化される方向にある。そうであるにもかかわらず、私が勘違いしていなければ、ハンブルグ・ルールでもロッテルダム・ルールでも、ここは最終的に無過失責任ということで決着したと、それが国際的なすう勢であるということは、重みを持っていると思います。

更に、国際海上物品運送法の解釈として、むしろ日本の学説上は過失責任説だというのは十分分かっておりますけれども、実務の感覚としては、やはり英国法というのは単なる一外国法ではなくて、国際海上運送に関する限り世界的に圧倒的な影響力を持っていることは間違いないのでして、そこの英国で無過失責任だという解釈が採られているということは、是非御斟酌いただきたいと思っております。

○山口委員 私は利用運送事業者の方なのですが、先ほど、言われたことをそのまま伝えたから責任はないと、そういう話をしているわけではなく、過失がないときに責任を負わないと言っているわけですから、今の説明は正確ではないと思います。

同じように、それが責任を負う基礎だというのであれば、船舶所有者は他の荷主に対して無過失責任を負うべきだと思いますね。ほかの多くの方から、例えば申告を受けて危険物を載せてしまった、それについて過失がない、だから俺たちは責任を負わないという、そういう立場に今なられているのですけれども、それであれば、他の荷主たちに対しても無過失責任を負うべきで、単に信用したからといって責任を免れるというのはおかしいと思うんです。もし運送事業者がそれで責任を負うというなら、運送人としてやはり他の荷主に対して船主は直接無過失責任を負うような形にしないとバランスが取れないのではないかと思います。

これは、やはり契約責任の延長線上ですので、日本の場合は、基本的には契約責任との関係から言いますと過失責任主義が基本でありますから、これだけ飛び越えて無過失責任にする必要は全くないと思っております。

それから、先ほどロッテルダム・ルールの話が出ましたけれども、これは僅か3か国しか批准しておりませんので、いつ発効するか分からない状況のものを先行して取り入れる必要は全くないだろうと。

それから、イギリス法の話が出ましたが、我が国は大陸法系の国ですから、イギリス法がそうだからといってそれに従う必要など全くないと思っております。

○池山委員 どうしましょう。

一個一個反論しても若干きりがないところがあるのではないかなと思いますけれども、最初の点だけ申し上げると、やはりここで問題なのは、基本的に運送人と荷送人の関係

というのを一つの運送契約上の関係の中でのリスク分担、役割分担はどう在るべきかという点から私は申し上げているので、そこで、運送人側がリスク分担として、あるいは役割分担として無過失責任を負ってくださいと、そこで自分たちは右からもらただけですという抗弁ができない、それはと申し上げたからといって、逆に運送人が、今度は運送人の責任の問題としてほかの荷主に責任を負えということになると、それはやはり次元の違う話であって、運送人としては単純に筋違いだとか申し上げようがないです。

それから、一方で、確かに右から左に情報を渡したということで免責を認めるのはよくないという言い方は、やや端折った言い方で不適切であったかもしれません。前提として、それに怪しむべき事情がなかったにもかかわらずという前提があります。怪しむべき事情があったのにそれをそのまま情報を送れば、そこに過失があるわけですから、甲案の立場でももちろん責任はあると。問題は、確かに怪しむべき事情がなかった、その危険物に関する情報について、利用運送人あるいは商社もそうでしょうけれども、実際の製造業者から入手した危険物シートの内容等に特段怪しむべき事情がなかったという場合がまず前提で、それを理由に免責を果たして認めるのが是か非かという問題だと思います。

そこは、やはり我々としては、運送契約の相手方は飽くまでも荷送人、利用運送人あるいは商社であって、商社にしる利用運送人も、その本来の実製造業者との間で契約関係に入ることによって利益を受けているわけですから、それに伴う、契約関係に入ることに伴う責任として、シンプルに荷送人としての責任はとっていただきたいと思っております。

○山口委員 その責任の問題、内容が今問題になっているので、責任を負わないということを行っているわけではなくて、責任はやはり過失責任を前提にすべきだと言っているわけであり、責めに帰すべき事情がないにもかかわらず、責任を負う根拠はないし、それがまた非常に損害額も責任制限もないという状況の中で、それを無過失責任を基礎に無制限な責任を負わせるというところは、非常に酷な状況にあるだろうと思うんです。

一方において、船主側は船主責任制限法によって守られ、一定の責任制限があるわけですよ。しかも無過失責任というものはないわけで、そういう中で荷主とやはり運送人の側で非常にアンバランスが生じる状況になります。ですから、ここはやはり契約責任の基本であります過失責任を前提に物を考えるべきだと考えているわけです。

○道垣内委員 私はどちらが実質的によいかということについては、特に意見があるわけではないですが、これは寄託との関係は考えなくてよろしいのですか。

つまり、寄託において危険物を寄託して、それによって損失が生じたという場合は、商法に特別規定はなく民法661条が適用されるのでしようが、そうすると、同条ただし書によって、寄託者が過失なくその性質若しくは瑕疵を知らなかったとき又は受寄者がこれを知っていたときは、この限りでない、ということになるわけです。運送との違いは、物が動いているというだけであって、寄託と運送との間で違った規律を設ける理由は特段ないのではないかという気がします。

過失責任主義の原則が日本法の近代法の原則で大陸法の原則であるということは、私は同意しますが、我が国法内のバランスとして、寄託との関係は考えなくてはいけないのではないのでしょうか。

○藤田幹事 今、道垣内委員が言われたことで1点だけ付け加えますと、動いているか止まっているかだけの違いだと言われたのですが、それが結構大きい違いになりうるのです。

航空運送も似たところがあるのかもしれませんが、特に国際海上運送の場合、例えば港湾に入ったときに危険物はかなり厳しくチェックされて、運送人が規制に違反した状態で持っているとき非常に厳しい責任を負わされる、多くの場合、無過失ベースで負わされる。そういうことがあったときに、荷送人に対して当然に求償できるようにしてやるべきだという話が出てくるという点で、寄託と違った実態があると思います。

ただし、国際海上物品運送や航空運送はこういう利害状況があると思いますが、国内のトラック運送で同じかどうかになると、それはよく分かりません。ただいずれにせよ、止まっているかどうかだけの差しかないのに、寄託でこういう責任がないから運送であるのはおかしいといった簡単な話ではないと思います。

○道垣内委員 反論はありません。そのような議論をすべきだろうと思うのです。寄託は、この過失が、ただし書だけでも過失責任になっているところを、もし過失にしないのならば、それは寄託とどこが違うからここは変えても日本法上アンバランスでないといえるのかという議論を正にすべきではないかということです。

結論については、私は、別段、強い見解はありません。

○山下部会長 池山委員、簡単をお願いします。

○池山委員 その意味では、私が議論をしている前提というのは、確かに国際海上物品運送を前提としております。国際海上物品運送以外について、常に国内のトラック運送等も含めて無過失責任で在るべきだとは申しておりません。国際海上物品運送については、その公法的な規制もあり、国際条約のすう勢もあるので、かつ、元々正に危険物という特性があるので、無過失責任を確かに過失責任主義の例外として課すだけの合理性があるのではないかと思います。

○山下部会長 これは決着がそう簡単に付くものではないので、また事務当局も、今日の御意見を参考になお検討していただくと共に、委員・幹事の皆様方も、なおよくお考えいただきたいと思います。

○清水幹事 特に私はこの点について意見があるわけではないですけれども、先ほどの池山委員と山口委員の御議論を拝聴して思いましたのは、お二方の御議論は、最後は、運送品について直接詳しく知らない当事者がどこまでの調査義務を負うかという問題になるので、過失の有無をどのレベルで判断するか、つまり、どこまでの調査義務を負って、どこまでの情報を提供すべきかという問題になるのではないかということです。過失責任にするか無過失責任にするかという問題は、むしろ、極端な話、一般的な科学的な知見をもってしても危険物であるということが想定されなかったものが結果的に危険物だったような場合、例えば、この物質とこの物質でこういう反応が起こるといようなことが十分に知られておらず、爆発のような事故が生じてしまったような場合に、その損害のリスクを誰に分担させるかという問題ではないのかなと考えて拝聴しておりました。

○増田幹事 この選択肢の理解、事務当局の御提案の趣旨の理解について、一応確認させて頂きたいと思います。パブリック・コメントの中でも、過失がないという表現ではなくて、帰責事由がないという表現にした方がいいというようなものが出てきていたように思います。

それとの関係で、この提案は、甲案の方が民法の一般原則に合っている趣旨の規定だと理解すべきものなのかどうかということです。

過失というと、何か注意を尽くさなかったこと、というのを連想することになりそうな表

現だと思えるのですけれども、帰責事由の理解について、合意によって定まるというような割と最近有力になってきている見解に従って判断すると、帰責事由がないということが過失がないという表現とどこまで一致しているのかが私にはちょっとよく分からないので、少なくとも御提案の趣旨としては、どちらが民法の一般原則に即したものだと考えているのかという点だけ一応、確認させていただけないでしょうか。

と申しますのも、今、各種約款には、無過失責任を荷送人に課している約款類がたくさんあるというのが現状のようにパブリック・コメントを見ていて思いましたので、そうすると、少なくともそういう約款を前提として契約解釈をすると、多分そういう約款の下で危険物を知らずに積んでしまったら、それはやはり帰責事由はあるという判断になったりしないのだろうかという疑問なんですね。

ここで仮に、新しい立法として過失がなければ責任を負わないと書くと、責任の水準を少なくとも今の実務上のデフォルト・ルールよりも軽減したような形になるのかなと、ちょっと考えておったものですから、取りあえず民法の一般原則との関係について事務局の理解をお教えいただけますと幸いです。

○山下関係官 民法の一般原則との関係ですよ。

○増田幹事 債務不履行責任についての一般原則との関係です。

○山下関係官 基本的にこれは運送契約上の通知義務であり、それに違反したときに過失がなければ免責されるということなので、そういう意味では債務不履行責任の一般原則に基づいていると言えるかもしれません。

○山下部会長 まず、過失と書いてありますが、これはどういう意味かということについても、いろいろ理解が更にあるのではないかなと思います。その辺も詰めていかないと駄目だということですね。

よろしいですか。

それでは、これは大変難しい問題ですが、なお今後検討していきたいと思いますので、今日はこれぐらいにしたいと思います。

それでは、ここで休憩を挟みまして、3時45分まで休憩にしたいと思います。

(休 憩)

○山下部会長 それでは、そろそろ再開してよろしいでしょうか。

続きまして、「2 運送人の損害賠償責任」のうち、「(1) 高価品に関する特則の適用除外」について御審議をお願いいたします。

まず、事務当局から説明をお願いします。

○山下関係官 御説明いたします。

パブリック・コメントの結果を見ますと、中間試案のAについて賛否が分かれており、反対する立場は、高価品であることを事前申告しない荷送人を保護することは一切不要であることを理由としていました。しかし、運送品が高価品であることを運送人が知っていたときは、荷送人に対して明告を求めることが可能であります。そのような運送人を免責する必要性及び相当性について具体的に述べる意見はございませんでした。

また、中間試案のイにつきましては、甲案も、乙案も、それぞれ支持する意見が多数寄せ

られました。甲案を支持する意見の理由として、①運送人の使用人に重大な過失があったが、損害発生のおそれがあることを認識していたとはいえない場合に、運送人を免責することは、運送危険の分配の合理性や社会通念に鑑みて相当でないこと、②乙案のような概念は、各国の裁判所での過失の判断の幅を調整するという条約に固有の背景があり、そのような要請がない場合には、我が国の判例に蓄積された重過失という概念を用いるべきであること等が挙げられていました。

これに対し、乙案を支持する意見の理由としては、①高価品の運送は、運送人が高価品価額を前提とした保険を付し、割増運送賃を受領する等の点で、普通品の運送とは本質的に異なっていること、②乙案のような概念は、長年にわたり、運送・海商分野で国際的に採用されてきたこと等が挙げられていました。

このような事情を踏まえて、御審議いただきたく存じます。

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

○箱井幹事 ここで議論を蒸し返すつもりは全然ないのですけれども、条約の趣旨についての御指摘がありましたので、1点申し上げたいと思います。

パブコメの中で、甲案を支持する立場から、乙案の無謀な行為について過失判断の国際的統一というのがこの概念の出発点だったというご指摘がございます。このような事情が確かにあったということは承知しておりますけれども、その後は、この概念はもう我が国でもおなじみのように、責任制限阻却事由などについて、責任制限を容易に阻却できないものとするためにこれが用いられてきているわけでございます。正にここで乙案においてこの概念が提案されているのは、そこにこそ意味があるのだらうと、要するに、アンブレイカブルと申しますか、極力この578条の規律を適用させていこうという考え方だらうと考えております。この辺は今まで議論で余り紹介されていない御意見でございましたので、確認をしたいと思いました。

○山下部会長 今日のところはよろしいですか。何かありますか。

○柄委員 これも従来からの商工会議所の立場として、高価品の適用除外については重過失要件を維持することを私たちとしては主張させていただきたいと思っています。

やはり荷送人の立場としましては、うっかり事案、ここまで免責されますと、荷主の求めている本当に荷物を安全に運んでもらいたいという意識とは大分違ってまいります。このうっかり事案まで免責するようなことは避けていただきたいと思っています。

あと、無謀な行為につきまして、どんなことが無謀な行為かということもなかなか理解しにくいところもあります。そこで、是非とも無謀な行為という概念、これはなかなか今まで日本の中でも語られていないことなので、従来どおりの重大な過失という要件を、引き続き残していただきたいと思っています。

○箱井幹事 今の点でお尋ねしたいのですが、これは無申告の高価品発送が問題になっているわけでございますね。この578条というのは、無申告で高価品を発送した場合。

○柄委員 はい。

○箱井幹事 そういった場合、例えば数千円とか数万円とかいう運送賃で、これで運送人に重過失があって高価品の貨物損害が生じたという場合、今の運送人の責任制度を前提としますと、運送人は何千万とか何億とかの賠償責任を負いかねない。恐らくそのようなものには保

険などの対応をしていないと思われるわけですが、仮にそういった場合までこの明文規定ができて、運送人が責任を負わなければならないとなりますと、これは論理的に考えますと、当然、保険をたくさん備えておかなければならない、これは荷主にも恐らく転嫁されるだろうと思われるわけです。高価品を無申告で発送する荷主の保護のために今の廉価な運送賃が享受できなくなるという関係に荷主もあるのではないかと私は思うのですけれども、その点はいかがでございましょうか。

○柄委員 ですから、うっかり事案という、本当にそういうところまで認めていいのかどうかという問題意識で、免責については、事情を勘案しながらやっていかなければならないのではないかと考えています。

○箱井幹事 運送人としましては、うっかり事案、これはなかなか避け難いと思う。それから、保険でも重過失の場合にも保険填補されますので、そこまでやはり備えようとしても、全く予想が付かない金額まで保険で備えなければならないのか。そういうことをしないでよいというのがこの578条だと私は理解しているのです。責任を負うとなりますと、突き詰めて言えば、当然保険料に影響し、これが運送賃に転嫁され、むしろ善良な荷主さんの方に影響が出るおそれがあるのではないかと思ひ、これが先ほどお伺いした点でございませう。

要するに、飽くまでここでの問題は無申告で高価品を発送した人の問題です。今回、パブリック・コメントを拝見していても、公平の観点とか、運送人に帰責事由がある場合に運送人が免責されるのはおかしい、とある。これは一般的には当たり前のこととございまして、私も納得するわけですがけれども、ただ問題は、無申告で高価品を発送した場合にもそうなのかという点です。

フランス民法のホテル経営者の責任制度を念頭に置きますと、例えば運送人というのは安い運送賃で運送品を運びますので、運送人の責任は一律運送賃の100倍とか決めて、あとのリスクは荷主が保険でカバーするというような責任制度も全くありえないわけではないと思ひますけれども、今の商法では、580条で定額賠償がありながらも、どうしても実際の価格ベースでの賠償ということにならざるを得ない。

そうしますと、運送人が全く知らないうちに、箱の中に数千万円、1億円、2億円の物品が入っている、これは理論上あり得るわけとございまして、そういう場合に果たしてどちらが公平なのか、妥当なリスク配分なのかということ、ここはこれから一つ議論になり得るのではないかなと思ひております。感想とございませう。

○柄委員 その重大な過失まで滅失とか毀損を許していいのかどうか、それはどのようにお考えなんでしょうか。

○箱井幹事 通常、運送人は過失があれば責任を負うわけとございまして、しかもその過失は、運送人自ら無過失を立証しなければならないということ、ですからそういう場合に運送人が責任を負うのは当然だと思ひております。

ただ、今、問題になっているのは、多分、荷主でもごく一部の方だと思ひますけれども、高価な物品を従価制運送賃ではなくて無申告の従量制運送賃で出した、そのような人に対して正に実価ベースの満額の賠償を荷主全体が本当に求めておられるのかどうかということ、運送人がそれに備えなければならないとすれば、またコストが掛かり、ひいては運送賃に転嫁されざるを得ないのではないかということ、を申し上げたわけとございませう。

○石井委員 今お伺いして、若干論点が違う点もあるのかなという気がします。581条

で現行法では重過失の場合に規定を設けていて、この趣旨の適用の明記にあたり、これを認識ある無謀な行為に変えるかどうか、それが妥当かどうかであって、高価品の申告をしなかった場合の責任をどう評価して責任を負わせるべきかだけではないかなと思いました。

○松井（信）幹事 今、様々な御意見、それぞれにもっともだなと思いつつ伺っておりました。高価品について、理屈面で見ると、確かにおっしゃるとおり、甲案の方が保険料が高くなるということはよく分かるのですけれども、おそらく現行法ですと規定がなく甲案的な解釈をされているのかなと思われる中で、今回の改正で乙案が採用されたときは、実務上何か運送賃が下がるとか、そういうふうな、論理関係が実態に跳ね返ってきたりするようなことはあるのか、それともないのか。やはり荷主側からすると、御主張になっていらっしゃるように、現行法の下で甲案的な発想があるのであれば、それを乙案に変えることに対する抵抗感というのは確かにあるかなという気もしますし、片や理屈の問題で、おっしゃるところも非常によく分かるなと思うところで、双方が納得できるような解決がないものかと思いつつ、理屈面が実務にどう影響するかというのを聞いてみたいなと思ったんです。

○箱井幹事 運送賃が下がるということはないと思います。今は、高価品が無申告発送されないということを前提に実務があると思います。

私の最近関わった事件では、これは1億円を超える物品でした。幸い訴訟にはならず解決いたしました。これまで、過失相殺をかけることにより妥当な解決を図るという考えはあちこちにコメントで見られましたが、果たしてそうなのか疑問です。

このケースで、例えば仮に7割、8割の過失相殺があっても、コメントの中にも運送業者さんは零細な業者が多いと書いておられますが、私に関わったケースでも、これはもう一発倒産、アウトというケースでございました。結局はこれほどの賠償責任には備えていないということでございます。普通の運送で1億円とか2億円払えと言われるかもしれないような場合を、今、想定した手配をしていない。していることをしなくてよくなれば運送賃が下がるということもあるかもしれませんが、現状やっていないということでございますので、恐らく運送費が下がることはないだろうと。今は、無申告発送された運送人が泣いているということだろうと思っております。

○山下部会長 ほかによろしいですか。

○道垣内委員 先ほどの松井（信）幹事の方から、甲案と乙案で、乙案の方が狭くなるだろうという話だったのですけれども、現行法上、重過失とか重大なる過失とかといった言葉が使われているものは、大きく分けて二つの種類があると思っております。故意のだけれどもそれが立証できないという場合に、重過失もそこに含めることによって立証を楽にしようという場面と、専門家がいて、結構高い義務を負っているのに、その負っている義務から求められる行為と現実にした行為との間の乖離が余りに著しい場合、つまり、乖離の大きさの問題として重大な過失というのを捉えている場合と、二通りあるのだと思います。

これがどちらの場合なのかということなのですが、甲案をもって、実は故意に限定してもよいぐらいのところ、故意の立証というのはなかなか難しいので、極めて無謀な行為をした場合には、重大な過失に当たるとして救っていくのだと考えますと、別に乙案と違うわけではないわけであって、甲案と乙案でどちらが狭い、どちらが広いというふうなことをあらかじめ決めて考えるべきではないのではないかという気がいたします。

○山下部会長 これは、運送の世界ではやはり違った概念ということで一応議論はしているの

だろうとは思うのですけれどもね。

○道垣内委員 それが妥当か否かが問題ですよ。

○山下部会長 ほかによろしいですか。

では、また今日の御意見を参考に、なお検討を続けたいと思います。

それでは、続きまして、「(2) 運送品の延着」につきまして御審議をお願いします。

まず、事務当局から説明をお願いします。

○山下関係官 御説明いたします。

これまでの審議では意見が分かれ、運送品の延着の場合における損害賠償の額について、運送賃の総額を上限とする旨の約款が多いことなどを理由に、甲案を支持する意見と、この場合に運送品の全部滅失の場合より多額の賠償責任を負う余地があるのは均衡を欠くことなどを理由に、乙案を支持する意見とがありました。

パブリック・コメントの結果を見ますと、甲案を支持する御意見が比較的多く、荷主団体のみならず運送事業者からも一定の支持があり、その理由としては運送人にとっても荷主との示談交渉において乙案の規律が運送人に不利に働くおそれがあることなどが挙げられていました。

これに対して、乙案を支持する御意見の理由としては、乙案の規律によって荷主側が強いとされている交渉力の格差を是正することにつながり得ることなどが挙げられていました。

このような事情を踏まえて御審議いただきたく存じます。

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

甲案、乙案が出ているところは、相変わらず今日これまでも意見の対立というのはあるところですが、ここは比較的何か甲案支持が多かったというパブコメの結果になっておるようです。特にはこの点ございませんか。よろしいでしょうか。

では、こういうパブコメの結果も踏まえて、今後詰めるということにしていきたいと思えます。

それでは、続きまして、「3 荷受人の権利」につきまして御審議をお願いします。

まず、事務当局から説明をお願いします。

○山下関係官 御説明いたします。

これまでの審議では、国際又は国内の売買契約における危険の移転時期の違いから、国際売買契約を前提とした乙案を支持する意見と、国内売買契約を前提とした甲案を支持する意見とに分かれており、各種運送の荷送人と荷受人との間にどのような取引形態があるのか、どのような危険負担の在り方が多いのかなどについて広く情報を収集した上で、両案について検討することとされました。

パブリック・コメントの結果を見ますと、意見が分かれており、甲案を支持する立場からは、乙案によると正当な利益を有しない荷受人が運送契約上の権利を濫用する危険があることなど、乙案を採った場合の懸念についての御指摘がございました。

これに対し、乙案を支持する立場からは、現行法の下でも運送品の一部滅失や損傷の場合には荷送人及び荷受人の双方が損害賠償請求権を有するが、濫用的権利行使の問題は見受けられないという反論や、モントリオール条約やイギリスの1992年海上物品運送法は、運送中の全部滅失の場合にも荷受人に損害賠償請求を認めていること、また、船荷証券に代わ

る海上運送状の普及によって損害賠償請求権を行使できない荷受人や貨物保険者が増え、実務に支障が生ずることなどの御指摘がございました。

このほか、乙案について正当な利益を有しない荷受人が運送契約上の権利を濫用することにより、実際に損害を被った荷送人が損害賠償請求をし得なくなる不都合が生じないよう配慮することが望ましいとの御意見もございました。

この論点につきましては、運送人の利害もさることながら、より大きな利害関係を有する荷送人又は荷受人にとってどちらの規律がより適切であるかなどという観点からも御意見を頂きたく存じます。

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

○山口委員 パブリック・コメントにもございますように、私個人としてもですけれども、荷受人に一定の権利を与えるべきだと思っております。

先ほども御紹介ございましたけれども、今回、商法に海上運送状に関する規定に設けようということがございますので、そうなってくると、海上運送状が発行されるような事態については、やはり荷受人にも一定の権利を与えないと、運送途上で全部滅失したときに荷送人しか権利を持っていないということになりますと、少なくとも海上運送の多くの場合は荷受人に権利が移転するケースが多いわけで、そうなりますと、やはり一定の条件で荷受人に権利を与える乙案が採用されるべきであると考えております。

濫用の危険ということは常に生じるわけなのですけれども、それについては先ほどコメントにもございましたけれども、実際問題として両方が出てくることは極めて少なく、出てきたとしても、運送人側で賠償するときに、両方が出てきたときには安易に賠償するわけではないのですから、一定の解決が図れるのではないかなと思っております。

○石井委員 この問題は、今回、海上運送状の規定が設けられたことにもありますように、B/LからSea Waybillに切り替わって、それが普及してきたことによって、従来のB/Lの移転に基づく訴権や所有権の移転との関係で乖離が出てきたことが出発点だろうと思えます。

これは、貨物海上保険の関係でも相当大きな問題となっています。諸外国の立法例を見ると、英国の1992年の海上物品運送法やそれ以外でも対応がなされているので、日本でも今回、海上運送状の規定を設けるに当たっては、この点の手当てはやはり避けられないかなと思っております。

パブコメを拝見していると、国内運送等々の観点から、現行でも支障はない、残すべきだという御意見が出ていて、そうなのかなと思えますけれども、これを国際海上運送の問題と国内陸上運送の問題とで右か左かと決めるのも、難しいと思えます。

Sea Waybillの場合は、今申し上げたように、国際的にここ20年以上の間、相当議論されている問題でありまして、各国でもいろいろな解決が図られています。その辺については、比較法的な見地からも研究調査が進められていると思えますので、何か研究者の方々等からも御意見を頂いて、うまい解決策を考えていただきたいと強く希望しています。

○池山委員 この論点については、海上運送人の方からは、特にどちらを希望しますという意見は出しておりません。

恐らく運送人の側からすると、基準の明確性というのが一番であって、その基準の中身についてこう在るべきだということまで言うのは適当ではないからだろうという趣旨で意見を

出さなかったと私は理解しているんです。

その基準の明確性という観点から言いますと、部会資料13の32頁、甲案の最後にある早稲田大学の意見というのに、私は大変傾聴すべきところがあると思っております。要するに、全部滅失といっても、その概念に明確性が欠ける場合があるのではないかということです。端的に言うと、その滅失というのは、結局はその修理費が本来のバリューよりも高ければ滅失扱いだということもあり得るわけで、物理的に物は着いているけれども滅失だとかいうようなこともあるのかもしれない。

恐らくここで滅失というのを入れられている趣旨は、やはり暗黙の前提のうちに海の藻屑と消えてしまったような場合と、端的に言うと、要は到着はしなかったけれども、到着しないことが確定したような場合なのだろうと私は理解をしています。

かといって、では、今ここで、もちろんこれを「滅失した」に代えて、「到着しなかったことが確定した場合」というふうにしてくださいという趣旨でもありません。それはそれで、また何をもって確定したというのか、その後出てきたらどうするんだという問題は当然あるからです。

ただ、元に戻って言いますと、今のままでと基準としての明確性ということについて若干の懸念がありますので、是非私の方としても、学者の先生方から元々のこの趣旨を踏まえて基準の明確性も満たすような概念を是非お考え願えないかなと思っております。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。よろしいですか。

○道垣内委員 私は全体の立て付けがよく分かっていないのですが、賠償額の上限については甲案の支持が多かったために別段設けないことが前提で、それは決まったわけではないですけれども、その上でその荷受人の権利についてどういうふうにか考えるかという議論だと考えてよろしいのでしょうか。

○山下関係官 運送人の責任限度額については特段規定を設けないという前提で、荷受人の権利をどうするかです。

○道垣内委員 そうしたとき、その責任限度額の規定というのは、運送契約によって損害が生じるというときに、物の価値というものを基準にするという考え方に立っているのだと思うのですけれども、それを設けないということになりますと、運送契約の通常債務不履行の問題になるのではないかと、そしてそのときに、例えば、その荷送人がこういうふうな契約関係を維持することによって、つまり、荷送人が荷受人にきちんとその時間どおり到着させることができることによって、このような利益を受けたはずであるということが、民法416条の適用上、その債務者に予見可能であるならば、賠償の範囲に入ってくると思うんですね。

しかしながら、荷受人の側にそういうふうな、例えば取引利益を失ったという損害が発生しているかというのは、それは一律には言えないわけであって、その物に着目しないで考えたときには、荷送人と荷受人の持つ損害賠償請求権の内容はかなり違うのではないですか。

そのことと、移転だとか何とかというメカニズムで処理をするということとの整合性が私にはちょっとよく分らなかったのですが。

○山下関係官 基本的に、現行法でも一部滅失で到着した場合というのは、荷受人は荷送人と同一の権利を取得すると言われてはいますがけれども、それは物について着目した損害、それは仮に荷送人に所有権がある場合であっても荷受人に所有権がある場合であっても同じであると考えられておりますので、現行法にもある、その物に着目した損害賠償請求権の在り方と

というのが定められているのかなと思います。

○道垣内委員 取引ネットワークの中で、運送人が持っている義務とか役割というものを考えたときに、物が500万円から300万円になった、5000万円から3000万円になったというのが運送人が負う責任の全てであるとは限らなくて、当該ネットワークを切断することによって生じた取引上のいろいろな利益というのも、民法416条の適用であると考えた限りにおいては、当然には排斥されないのではないかなと思います。

そうしたときには、荷送人の持つ権利と荷受人の持つ損害賠償請求権の内容は、かなり異質のものです。物の所有権の侵害と考えるから、いかにも一緒のような感じがします。しかし、物の所有権の侵害だと考えると、先ほどの責任制限のところが物の額に限定しろということと非常に親和的であって、そこを外してしまいますと、民法416条の問題となつて、両方が同じ権利を持つということは全く確保されないのではないかなという気がします。

○山下関係官 責任限度額に関する規律はないですけども、損害賠償額は物の価格によるという賠償額の定額化の規律は現行法にあって、これは改正しないので、そのような場合には、物の価値についての損害賠償請求という話に帰着するのかなと思いますが。

○山下部会長 道垣内委員が問題としているのは、運送人に重過失があつて、その定額化が外れたときにどうなるのかという問題になるのですかね。

○道垣内委員 整理するとそうなりますね。ありがとうございます。

○山下部会長 それは民法の一般原則に戻るので、その限りでは、確かにおっしゃるような問題は理屈の上ではあるのかなという気はしますね。大変難しそうな問題です。

ほかに、この辺りいかがでしょうか。

○雨宮幹事 御教示頂きたいのですが、甲案、乙案の問題ではなく、例えば貨物が到着して荷受人が損害賠償を請求したとして、そうすると荷送人の損害賠償請求権が消滅する、ただし、荷受人には所有権がなく、実損害が生じていないという場合には、荷送人の損害賠償請求権は消滅するというだけで、荷受人は最終的には自身に損害が生じたことを立証しなければ損害賠償を受けられないということになるのか、それとも運送契約の中では完結していて、荷受人は運送中に貨物が損傷したことは証明する必要はあるが、自身に損害が生じたことまでの証明は要らないということになるのでしょうか。

○山下関係官 雨宮幹事のおっしゃる例で言うと、後者の方かなと思います。

○雨宮幹事 そうすると、証明は不要である。

○山下関係官 現行法の下では、一般に、荷受人の方は、その運送品に損傷等があったということ立証すれば足りると理解されていると思います。

○雨宮幹事 荷受人は自身に損害が生じたことまで証明は要らないということですか。

○山下関係官 そうです。

○雨宮幹事 訴訟となり、荷受人が自身の損害を立証せずに勝訴したとして、でも、実は、貨物は第三者の所有物であつて、所有権が侵害されているという場合、その第三者は荷送人ではないので、その損害賠償請求権はこの規定では消滅しないと思うのですが、そうすると第三者は不法行為に基づく損害賠償請求を別途できるということになるのでしょうか。

○山下関係官 そうなると思いますね。

○雨宮幹事 そうすると、これはそこまではこの法律では想定しないで、その場合には、例えば不当利得に基づく返還とか、そういう話になってくるということだということになるので

しょうか。

○山下関係官 そうなるかと思えます。むしろ、商法583条は運送契約における荷送人、荷受人及び運送人間における請求権行使の簡便さや便宜を図った規律だと思っておりますので、第三者の損害賠償請求権は別の話になるかと思えます。

○松井（信）幹事 今の点、非常に難しいので、部会資料2というのを以前使いましたが、2の15ページの辺りに多少細かく書いてはおります。

そして、荷受人が荷送人の権利を取得したときも、荷送人の権利が消滅するというのではなくて、併存した上で、ただ荷受人の権利が優先をするというふうな整理になっておると理解しております。

○山口委員 先ほどの雨宮幹事の御指摘の点なのですけれども、確か最高裁の判例で、滅失したとしても荷受人に全く損害が生じないという特殊な事案については損害賠償を認めるべきでないという判例がありますので、その場合、雨宮幹事のおっしゃった例にぴったり当てはまるかどうかはちょっと、全部カバーできるかどうか分かりませんが、少なくとも運送人側はそれを抗弁にすることはできるのではないかなと。全くその事情によって荷受人に損害が生じないということが立証できれば、今のような場合、荷受人の権利は裁判上も認められないということが事実上は生じるのではないかなと思えます。

○山下部会長 よろしいですか。

ここも非常に理論的に難しい問題になるところです。十分どういう問題が生ずるかを整理した上での御意見を次の段階でいただければと思います。

よろしいでしょうか。

それでは、続きまして「4 運送人の損害賠償責任の消滅」で、この部分につきましては「(1) 運送品の受取による責任の消滅」と「(2) 期間の経過による責任の消滅」の部分、併せて御意見、御審議いただきたいと思えます。

それでは、事務局から説明をお願いします。

○山下関係官 御説明いたします。

第1に、本文「4 (1) 運送品の受取による責任の消滅」につきまして、これまでの審議では、実務上運送賃が掛けの後払いとされることが多く、運送賃その他の費用の支払を運送人の責任の消滅の要件とする合理性はないとして、中間試案の取りまとめがされました。

パブリック・コメントの結果を見ますと、中間試案に賛成する意見が比較的多かったですが、これに反対する意見も幾つか見られました。運送賃等の支払という要件を削ることについては、現行の標準運送約款の内容と同様であるとして理解を示す荷主団体がある一方、中間試案によれば運送人の責任が消滅するにもかかわらず、荷受人は運送賃債務を負担し続けることになり公平性を著しく欠くとして、これに反対する御意見もございました。

また、商法第588条第1項本文の規律については、運送品の受取時に全ての検品を行うことは困難な場合が多いことなどを理由に、受取時に異議をとどめなかったことのみをもって運送人の責任が消滅することは相当でないとの御意見や、運送品の損傷等が直ちに発見し得るものかどうかにかかわらず、受取から2週間以内に通知をすれば運送人の責任は消滅しないとの御意見もございました。

このほか、消費者など商人以外の者が荷受人である場合について、必ずしも速やかに運送人に責任追及をすることが可能であるとは限らないことなどを理由に、商法第588条第1

項を適用すべきではないとの意見も複数見られましたが、このような案によるときは、運送契約の当事者でない荷受人の属性に応じて、商法588条1項の規定により運送人の責任が消滅するか否かが定まることとなりますが、この点につきどのように考えるかにつきましても御意見を頂戴したく存じます。

なお、現在の標準貨物自動車運送約款及び標準宅配便運送約款は、荷受人が商人であるかどうかを問わず、各運送の性質に応じた契約の内容として荷受人が留保しないで受け取った場合に運送人の責任が消滅するか否かをそれぞれ定めているようです。

第2に、本文「4（2） 期間の経過による責任の消滅」につきまして、これまでの審議では、不特定多数の貨物を反復継続的に運送する運送人のリスクの予見可能性を高めるべきであること、運送人の引渡し後1年が経過してから運送人の主観的態様が争われることが適当でないことなどを理由に、中間試案の取りまとめがされました。

パブリック・コメントの結果を見ますと、中間試案に賛成する意見が比較的多く、実務上は運送人に対する損害賠償請求訴訟は1年以内に提訴されているとの御指摘もございましたが、反対する意見も幾つか見られ、その理由としては、消滅時効の中断及び停止並びに運送人が悪意の場合の適用除外の余地がなくなり、荷主に甚だしく不利益となり、特に消費者や貨物保険を付していない国内荷主の利益が害されることなどが挙げられていました。

以上の事情を踏まえ、本文4（1）及び（2）につきまして御審議いただきたく存じます。

○山下部会長 それでは、ただいま説明のありました部分につきまして、また御自由に御発言いただければと思います。

大体こういうパブリック・コメントに出ているような意見のような状態という認識でよろしいでしょうか。

○松井（秀）幹事 私も特に強い意見があるわけではないのですが、4の（1）につきましてはいろいろ異論も出ているのですが、直ちに発見できるものを前提にしてやはり中間試案はできていますので、この解釈次第ではあるのですが、基本的にここに出されている懸念は、中間試案の段階で酌んできているのではないかというような気もします。コメントだけです。

○道垣内委員 私は民法を専攻しておりますが、異議をとどめないという言葉は、民法においても、債権譲渡のところにあって、妥当でない結論が導かれてきたと思います。ただ単に承諾すると言ったのを、異議をとどめない承諾であると評価されることによって、異議というのは非常に明確な形でとどめなければ、異議をとどめないで承諾したことになるというふうな運用がなされてきて、消費者等を考えると、大変過酷な立場に置かれる可能性が生じていたと認識しております。

その観点からしますと、ここにおいても、異議をとどめて受け取るというのはどうすればよいのだろうかという疑問が生じるのでして、壊れているのではないかと言えいいという話なのか、何も言わないままに受取の所にサインしてしまったらおしまいだというのか、異議をとどめるという場合の定型がはっきりしていないときには、かなり難しいのではないかという気がどうもしてなりません。それは解釈、運用の問題であると言われればそれまでなのですが、若干その点は危惧があります。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

今日のところはよろしいですか。従来から問題点がいろいろ指摘され、今日も御意見いた

できました。その点を更に検討して、最終的にまとめていければいいかなと思います。

今日のところはよろしいでしょうか。

それでは、この部分はこれぐらいにしまして、次に進みまして、「5 不法行為責任との関係」について御審議をお願いします。

事務当局から説明をお願いします。

○山下関係官 御説明いたします。

第1に、運送人の不法行為責任につきまして、これまでの審議では、いわゆる請求権の競合を認め得ることを前提に、荷主が不法行為責任の立証に成功する場合にまで契約責任と同様の責任の減免を認めるべきではないなどとして甲案を支持する意見がございました。

他方、商法には高価品に関する特則等の運送人の契約責任を減免する旨の規定が多数定められており、早期かつ画一的に運送人の責任を消滅させ、また、確定させる必要性が高いところ、その立法趣旨を全うするためには、これらを運送人の不法行為責任にも及ぼすべきであるなどとして、乙案の(1)を支持する御意見がございました。

そして、仮に乙案の(1)によるとした場合には、自ら運送契約を締結した荷送人に対する運送人の不法行為責任に運送人の契約責任を減免する旨の規律を及ぼすことについては、特段の異論はございませんでした。

他方、荷受人に対する運送人の不法行為責任に上記の規律を及ぼすべきかについては、最高裁平成10年4月30日判決の判示事項を踏まえ、荷受人(当該運送契約による運送を容認した者に限る)と限定を付して、これを及ぼすこととされました。

パブリック・コメントの結果を見ますと、意見が分かれ、甲案を支持する意見の理由としては、請求権の競合は一般に生じる問題であり、運送の局面に限って立法的解決を図ることにはちゅうちょを覚えること、既定の効力が及ぶ荷受人の具体的な要件については今後の判例・学説の展開を待つべきであること、当該運送契約により運送を容認した者との要件が解釈上の疑義を生ぜしめる可能性があることなどが挙げられていました。

このほか乙案の(1)に賛成しつつ、荷受人につき当該運送契約による運送を容認した者に限ると限定していることに関して、このような限定は不要であるとの御意見や、この規定ぶりでは相当程度の厳密な容認が要求されることになるとの御意見、また、荷受人の範囲を過度に限定しないよう、「運送を容認した者に限る」などと修正すべきであるとの御意見も寄せられましたが、これらを踏まえて、皆様の御意見を頂きたく存じます。

第2に、運送人の被用者の不法行為責任につきまして、これまでの審議では、運送人の不法行為責任と同様の見地から甲案を支持する意見と、運送人の責任を超えてその被用者が責任を負うことは相当ではないことなどを理由に、乙案の(2)を支持する意見とがあり、パブリック・コメントの結果も基本的にこれと同様でした。

以上の事情を踏まえて御審議いただきたく存じます。

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

○池山委員 池山でございます。

私どもの意見は、今の御紹介で言うと、(2)のイの「このほか」の所に入っているんですけども、荷受人との関係で、最判平成10年の判旨に照らして、それをそのまま受け入れるのであれば、荷受人が運送契約上の拘束を受けるのは容認した者に限るということにな

るだろうと、それはそれで理解はできるのですけれども、やはりこれ本来は、原則と例外というのは我々は逆で在るべきだろうと思っています。どういう趣旨かと言いますと、基本は、荷受人というのは、むしろ容認している人間が原則であるはずで、勝手に送り付けられるという例は本来は余りないはずで、そうであるとすると、元々運送人の立場を保護するために作られている運送責任の体系というのは、荷受人にそのまま及ぼすというのがむしろ原則であってしかるべきではないかと思っています。例外的に容認していないときには、信義則の適用として、場合によっては不法行為責任が裸で適用されるということもやむを得ないのかなと思っています。

このことは、実はこの国内法だけではなくて、国際海上物品運送法の議論にも跳ね返りかねないということを非常に危惧しております。このパブコメの結果のところでは直接言及されていませんけれども、補足説明だと、この考え方に沿って国際海上物品運送法の解釈も、あれは間違った立法だということに改正すべきだと、荷受人についての一切限定がないというのを限定する形で改正すべきだという意見が述べられています。

文字どおり改正するかどうかは別にしても、これはこのままいくと国際海上物品運送法の解釈においても、この規定を類推適用するということになりかねないと思っています。

しかし、我々としては、荷受人というのは、多くの場合は、あるいは原則形態としては運送を容認している人はずですから、運送契約上の規律を及ぼしてもいいのではないかなと思っています。

1点申しそびれましたけれども、特にこのまま乙案が採用されて、場合によっては国際海上物品運送法の方にも波及するとすると、恐らく海上運送状の利用にブレーキが掛かるのではないかなということも危惧しております。

船荷証券であれば、船荷証券所持人は所持の段階で運送契約上の権利義務の規律を承認しているはずだということは無条件で規律が及ぶのに、海上運送状であれば規律が及ばないということになれば、海上運送人としては、できるだけ海上運送状の使用をやめましょうという動きになりかねないのではないかなと思っています。

もちろん法的には、請求権はどちらによるかを決めるのは運送人側にありますけれども、運送人側としては、それに抵抗するということになってしまって、ちょっとおかしいのではないかなと思っています。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。

○山下関係官 池山委員に御質問なのですけれども、船荷証券を発行した場合については、現行法上は船荷証券所持人に対して規律は及ぶわけですね。

○池山委員 はい。

○山下関係官 それが海上運送状を発行した場合については、現行法上は規律が及んでいないのが、及ぶことになる可能性があるということですか。

○池山委員 国際海上運送を前提にすると、現行法上は荷受人ということが20条の2でしたか、無条件に書いているので及ぶと。ところが、国内運送についてこの規定が入り、かつ、中間試案の補足説明だと、場合によってはそれに沿った形で国際海上物品運送法の改正も考えるということになっていますので、そうすると、その容認しているときに限って及ぶということになりますよね。それだと一々容認しているか容認していないかによってその不法行為責任を裸で受けるかどうかを心配しないといけないということになるので、海上運送人側

からすると、できるだけ船荷証券にしようという動きに当然なってくると思います。

○山下部会長 これはまた容認したということかどうかですね。

○松井（信）幹事 海上運送状を使用しないで何によることになるだろうということですか。

○池山委員 船荷証券です。元々船荷証券を発行すると、その船荷証券の遅延ということで船荷証券の危機と言われる状態があります。その解決策として、できるだけ海上運送状を使いましょうという動きになっているわけですね。

法律上の立て付けとしては、元々荷送人が要求をすれば船荷証券を発行しなければいけないわけですがけれども、そこは変わりはないですけれども、そういう不便なことがありますからということで、実際は海上運送人側が海上運送状の使用を推奨しているわけです。荷主側もそれを受け入れている。

だけれども、もしもこのままいってしまうと、海上運送状を使用した場合であれば、その運送契約上に規律を及ぼそうと思えば、一々荷受人側が容認したということと言わないといけなくなる。そうであれば、運送人としては運送状は当然使いたくないわけです。船荷証券に戻りたくなるということになるというのは、論理的な帰結だと思います。

○松井（信）幹事 中間試案に至るまでの経緯では、何らかの関与をしない荷受人が不法行為責任の減免という不利益を受けていいのかという観点から、このようになっておまして、今の御意見はこれに対する別の考え方ということで承って、また皆様の御意見を伺いながら進めてまいりたいと思っています。

○池山委員 従前の議論からすると、かなりぐっと戻すような意見になっているというのは、私どもも理解はしているつもりです。ですが、国際海上運送についてはそういうデメリットもあるんだということを御理解いただければと思いますし、もしも一つの妥協点的なものを見出すことがあるとすると、本来この最判平成10年というのは信義則の適用なので、どっちが原則でどっちが例外かということについて逆転させるという発想もあっていいのではないかということが一つあります。

それから、もう一つは、少なくとも国際海上物品運送法の規定が立法の過誤ではないかという御見解があったのは十分承知しておりますけれども、実務側からすると必ずしも立法の過誤ではないのではないかと、それはむしろ実態に即しているのではないかという意見もあるということを審議の過程の中で残していただければなと思っています次第です。

○箱井幹事 池山委員に質問なのですがけれども、今の点、海上運送状を用いた契約では対応していないということで、そういう理解でよろしいのでしょうか。

○池山委員 契約では対応し切れないのではないかと思うのですがけれども。

というのは、海上運送状が出ている場合というのは、裏を返すと船荷証券が出ていないのですから、海上運送状で何を書いたって、そもそもそれに荷受人は拘束されないと、自分は契約当事者ではないから不法行為責任を追及すると言えば、それをそのまま認めましょうという考え方なわけですね。だから、契約で対応できる性質のものではないんだと思います。

○山下部会長 CMIの規則には何か書いてあったのですか。そこは何も書いてないのですか。こういう競合問題に関連して、荷受人の権利については。

○池山委員 すみません、CMIの規則の詳細自体、今、直ちには分かりませんが、そうだとすると、CMIの規則に何が書いてあるとしても、それは飽くまでも荷送人とその運送人の間の契約でしかあり得ないのではないのでしょうか。

有価証券である船荷証券が出れば、その取得者との間ではその運送契約上の規律は及んでいくにしろ、要は有価証券である船荷証券が出ない場合であれば、確かにその荷受人は契約外の間人であることは間違いない。したがって、元々の甲案でもそうですけれども、本来不法行為責任が裸で請求できるのは大原則だというのは、それはそれで分からないわけではないです。それに対して、その立法的な手当てによって、契約外の間人である運送人に対して、その運送契約上の規律を運送人としては及ぼして行ってほしいと、今、現に国際海上物品運送ではそうなっているのではないですかと、それを少なくとも、国際海上運送については是非維持していただきたいということです。

○箱井幹事 今の点ですけれども、船荷証券所持人が運送契約上の権利を取得するというのは、これは証券を譲り受けてということで、これはSea Waybillの場合には583条ということで、根拠は違ってきますけれども、両方とも契約上の地位を取得するわけですね。そうすると、船荷証券できて海上運送状できないというのが私はよく分からないのですけれども、教えていただけますでしょうか。

○池山委員 そこは正に私も実は思っている点で、一方で荷受人は滅失してしまったとかいう先ほど出てきた例外を除けば、本来到着して運送契約上の権利を取得する立場にあるわけです。ですが、それは運送契約の当事者になるという意味ではなくて、今問題になっているのは、一方で運送契約上の権利を取得する立場ではあるんだけど、他方で契約当事者ではないのだから不法行為による請求もできると。それを選択することができるというのが問題の根源だと思っているのですが、一種請求権競合的なものがそこにはあるのだと思います。

○山下部会長 大変難しい問題に差し掛かりましたので、この点は、なお理論的に詰める必要があるかと思えます。

○増田幹事 今の点は、恐らく「容認」しているの解釈で対応することができるという理解も多分あるんだろうとは思えます。

ただ、海上運送状の使用に影響が生じるという点は確かに傾聴すべき点かなと思っております。確かにヘグ・ヴィスビー・ルールズは適用範囲を船荷証券に限定しておりますけれども、元々は船荷証券イコール個品運送だったところが、個品運送イコール船荷証券でなくなってしまったという事情があるので、恐らく比較法的に見ても、各国国内法において、むしろ適用範囲を広げる方向での改正なり解釈が行われているのではないかと、広げる方向での対応がなされてきたのではないかと思えます。ですから、仮に海上運送状についての運送契約規範の適用が怪しくなる結果となるのであれば、確かにそこは少し検討が必要なのではないかという感想を持ちました。

○山下部会長 多くの普通の貿易で海上運送がされるようなケースと、荷受人となる人が想定もしていないような変な運送がされた場合でいろいろなケースを考えると、何か一つの結論というのはなかなか難しいような気もするのですが、なおこの点を詰めて検討することにしたと思えます。

ほかの点はいかがでしょう。よろしいですか。

では、事務当局にもなお詰めた検討をしていただき、委員・幹事の先生方もまた十分お考え置き頂ければと思えます。

そうしますと、一応、本日予定しておりました事項についての審議は、これで終わりということではよろしいでしょうか。

では、予定の時間よりも早いですが、今日の審議はそれぐらいということにしまして、最後に、次回の議事日程等につきまして、事務当局から説明があります。

○松井（信）幹事 次回の日程は、来月7月22日水曜日午後1時半から午後5時半までとなっております。

場所は、法務省20階の第1会議室になっています。

次回の議題は、パブリック・コメントの結果を基に、「第2部 海商法制」以下についてフリーディスカッションを予定しています。この中で船舶先取特権につきましては、パブコメの結果、様々な御意見を頂戴したところでございます。そこで御提案なのですが、このような御意見をヒアリングという形で、部会の場で御披露いただいております。

具体的なヒアリングの予定団体といたしましては、例えば、まず金融関係として銀行を中心とする団体、また、鉄道運輸機構も同種ということで位置付けられると思います。そのほか各種債権者として、労働関連団体、漁業関連団体、燃料油供給関連団体、造船関連団体という辺りを考えております。さらに、債務者となられる船舶所有者の関係も伺ってはどうかということを考えております。

このような船舶先取特権に関係する皆様をお呼びして、ヒアリングを行うということを考えておりますが、皆様いかがでしょうか。

○山下部会長 よろしいですか。

それでは、御了承いただけましたので、次回の会議におきまして、ただいま紹介のありました各団体からのヒアリングを実施したいと思います。

それでは、本日の審議はこれで終了いたします。本日もありがとうございました。

—了—