

商法（運送・海商関係）等の改正に関する
要綱案の取りまとめに向けた検討(4)

目次

第2部 海商法制について	3
第1 船舶	3
1 船舶の所有	3
2 船舶賃貸借	5
3 定期傭船	5
第2 船長	7
1 船長の責任	7
2 船長の職務	7
3 船長の権限	7
第3 海上物品運送に関する特則	8
1 海上物品運送契約の当事者	8
2 航海傭船	9
3 個品運送	14
4 船荷証券等	15
5 海上運送状	18
第5 共同海損	19
1 共同海損の成立等	19
2 共同海損の分担	20
3 その他	21
第6 船舶の衝突	21
1 船舶所有者間の責任の分担	21
2 消滅時効	22
3 規律の適用範囲	22
第7 海難救助	23
1 任意救助及び契約救助	23
2 救助料の額	24
3 債権者間における救助料の割合	24
4 船長の法定代理権及び法定訴訟担当	25

5	海洋環境の保全に係る特別補償の請求権等.....	25
6	消滅時効	26
7	規律の適用範囲	26
第8	海上保険	26
1	保険者が填補すべき損害.....	26
2	告知義務	27
3	希望利益保険	27
4	保険期間	27
5	海上保険証券	27
6	危険の変更	27
7	予定保険	28
8	保険者の免責	28
9	填補の範囲等	28
10	委付	29
第9	船舶先取特権及び船舶抵当権等.....	29
1	船舶先取特権を生ずる債権の範囲.....	29
2	船舶先取特権を生ずる債権の順位.....	32
3	船舶先取特権の目的.....	34
4	船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力.....	34
第3部 その他		37
第1	国際海上物品運送法の一部改正.....	37
第2	その他	38

(前注) 本部会資料では、要綱案のたたき台となるべきものを太字で示し、そのうち特に必要と思われる事項につき説明を記載した。更なる議論を要する事項については、【P】と記載した上、その説明の中で、修正案を示すなどしている。

なお、中間試案から実質的変更のある事項については、中間試案を併記している。

第2部 海商法制について

第1 船舶

1 船舶の所有

(1) 総則

ア 発航の準備を終えた船舶に対する差押え等の許容

商法第689条の規律を次のように改めるものとする。

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

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

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

○中間試案第2部、第1、1(1)「総則」

イ 船舶の国籍を喪失しないための業務執行社員の持分の売渡しの請求

商法第702条第2項の規律を次のように改めるものとする。

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

(説明)

中間試案では、商法第702条第2項の規律について、①船舶法所定の日本船舶の要件に合わせ、業務執行社員の持分の移転の場合に、他の業務執行社員のみが持分の売渡しの請求をすることができることとし、②社員の国籍の喪失により会社所有の船舶が日本の国籍を喪失することとなる場合を規律の対象に含め、③合同会社を含めた持分会社全般に関する規律に改めることを提案していた。

しかし、上記②の点については、様々な文献を調査すると、これに反対する学説も見られ、また、船舶以外に多くの財産がある持分会社を想定すると、財産の一部であ

る船舶が日本国籍を失うというのみで、当該持分会社の持分全ての売渡しを強制されるのは、財産権の制約の度合いがやや過大であるとも考えられる。

そこで、規律の見直しを上記①及び③に限ることとしている。

(2) 船舶の共有

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

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

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

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

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

船舶管理人は、一定の期間ごとに、船舶の利用に係る損益の計算をして各船舶共有者の承認を求めなければならない。

○中間試案第2部、第1、1(2)「船舶の共有」

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

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

(説明)

中間試案では、商法第701条第2項の規律について、船舶共有者と船舶管理人の間の契約で定める期間ごとに損益の計算をするように改めることを提案していた。

しかし、パブリック・コメントの結果等では、当事者間に特約がない場合をも念頭に置き、「一定の期間ごとに」又は「船舶共有者の請求があるとき」などと修正すべきとの意見があった。

本規律は、船舶管理人の基本的な義務として損益の計算等をすべきことを定めているところ、上記意見のとおり、当事者間に特約がない場合をも念頭に置くときは、その職務の重要性にも鑑み、「一定の期間ごとに」と修正することが相当であると考えられる（交互計算期間に関する商法第529条の表現も同様である。）。

そこで、本文のように修正することとしている。

2 船舶賃貸借

船舶賃貸借について、次のような規律を設けるものとする。

- (1) 船舶賃借人は、商行為をする目的で船舶を航海の用に供する場合において、その船舶を受け取った後にこれに生じた損傷があるときは、その利用に必要な修繕をする義務を負う。
- (2) (1)は、その損傷が賃貸人の責めに帰すべき事由によるものであるときは、適用しない。

○中間試案第2部、第1、2「船舶賃貸借」

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

(説明)

第9回会議では、船舶賃借人の修繕義務の範囲について、引渡し後に船舶に生じた損傷に限られる旨を明文化すべきであるとの指摘があり、法制審議会で取りまとめられた「民法（債権関係）の改正に関する要綱」及びこれに基づく改正法案の内容を踏まえ、引き続き検討するものとされていた。

そこで、この点について、第189回国会に提出された「民法の一部を改正する法律案」を参考にしつつ、船舶賃借人の修繕義務の範囲について、引渡し後に船舶に生じた損傷に限られることを明文化し、また、賃貸人の責めに帰すべき事由による損傷については船舶賃借人に修繕義務が生じないことを明文化することとしている。

3 定期傭船

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

- (1) 定期傭船契約は、当事者の一方が一定の期間艀装した船舶に船員を乗り組ませてこれを相手方の利用に供することを約し、相手方がこれに対してその傭船料を支払うことを約することによって、その効力を生ずる。
- (2) 定期傭船者は、船長に対し、船舶の利用に関する必要な指示（航路の決定に関するものを含む。）をすることができる。ただし、航海の安全に関する事項については、この限りでない。
- (3) 船舶の燃料、水先料、入港料その他船舶の利用に関する通常のコストは、定期傭船者の負担とする。
- (4) 次の規律は、定期傭船契約に係る船舶により物品を運送する場合について準用する。

ア 危険物に関する通知義務（第1部第2の3(2)参照）

イ 船長の違法船積品等の処分権（商法第740条）

ウ 堪航能力担保義務（商法第738条，第3の2(2)参照）

○中間試案第2部，第1，3「定期傭船」

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

(1) (略)

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

(3) 定期傭船者は，船舶の燃料，水先料，入港料その他船舶の利用のために支出した通常の費用を負担する。

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

ア・イ (略)

ウ 堪航能力担保義務（商法第738条，第739条，第3の2(2)参照）

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

(説明)

1 本文(2)について

定期傭船者の船長に対する指示権の範囲に関し，「船長の職務に属する事項」という表現については，引き続き検討するものとされていたところ，パブリック・コメントの結果では，中間試案に賛成する意見のほか，この表現が広範に解されるおそれがあるとの意見も複数あった。

そこで，様々な職責を担う船長の「職務に属する事項」という表現を避け，定期傭船者の指示権がいわゆる海技事項について及ばないことをより直截に表す規定振りとして，「航海の安全に関する事項」という表現に修正することとしている。

2 本文(3)について

本文(3)は，中間試案の実質を維持するものであるが，パブリック・コメントの結果では，「船舶の利用のために支出した」という表現について，船舶所有者が一旦は燃料等に係る支払をするとの誤解を招きかねないという趣旨の意見があったこと等を踏まえ，費用負担に純化した表現振りに修正することとしている。

3 本文(4)について

航海傭船に関して，内航についても堪航能力担保義務を強行法規としない（免責特約を許容する。）という提案をしていることを受け，定期傭船に関しても，準用す

る条文から、商法第739条を除くこととしている（詳細は、後記第3の2(3)のとおり）。

4 安全港担保義務の規律の新設について

安全港担保義務については、パブリック・コメントの結果では、実務上一般に課されるものであれば、当事者の予測可能性を確保するために規定を設けることが望ましいという意見があった。これに対しては、船長においても、港の安全性に関する情報を容易に入手し得る立場にあることや、「安全な港」という概念が明確でないこと等を理由として、規定を設けることに反対する複数の意見があり、第13回会議においても、後者と同趣旨の意見が見られた。

このような中では、絶対的義務として安全港担保義務に関する規定を設けることは困難であり、個別の約定（各種標準契約書式）によって対応されるべきものとも考えられるが、どのように考えるか。

第2 船長

1 船長の責任

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

2 船長の職務

- (1) 商法第709条第1項のうち、船長は運送契約に関する書類を船内に備え置かなければならない旨の規律を削除するものとする。
- (2) 船長は毎航海の終わりに航海に関する計算をして船舶所有者の承認を求めなければならぬ等の規律（商法第720条第2項）を削除するものとする。

3 船長の権限

- (1) 船籍港外における船長の代理権に関する規律（商法第713条第1項、第715条第1項）を次のように改めるものとする。

船長は、船籍港外においては、次に掲げる行為を除き、船舶所有者に代わって航海のために必要な一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する。

 - ア 船舶について抵当権を設定すること。
 - イ 借財をすること。
- (2) 船籍港において船長は海員の雇入れ及び雇止めをする権限を有する旨の規律（商法第713条第2項）を削除するものとする。

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

(説明)

- 1 中間試案では、本文(2)及び(3)の提案をしていたが、新たに本文(1)の提案をするものである。
- 2 現行法上、船籍港外において、船長は、船舶所有者との関係で包括的な代理権を有する（商法第713条第1項）が、船舶への抵当権の設定及び借財については、航海を継続するのに必要な費用を支弁するためでなければ、これを行うことができない（商法第715条第1項第1号、第2号）。

この点について、パブリック・コメントの結果では、船長の競売権の規律（商法第717条）の削除とともに、その代理権の範囲も検討すべきであるとの意見があった。そして、船籍港外における船長の包括的な代理権については、これまで、寄港地での食料・燃料等の調達や、船舶の差押え等に係る送達及び不服申立てに関して有用であるとの意見はあったが、情報通信技術や送金制度の発達した現代において、船長が船舶への抵当権の設定及び借財をすることはないようであった。

そこで、船籍港外における船長の包括的な代理権を維持しつつ、航海を継続するのに必要な費用を支弁するためであっても、船舶への抵当権の設定及び借財についての代理権は認めないこととし、船舶管理人の代理権の規律（商法第700条）を参考に、本文(1)のような規律とすることが考えられるが、どうか。

- 3 また、現行法上、船長は、航海を継続するのに必要な費用を支弁するために、積荷の売却又は質入れをする権限を有する（商法第715条第1項第3号）。

この点について、パブリック・コメントの結果では、上記1と同様の意見があったところ、船長の積荷処分権については、海難に際し積荷を投棄することがあり、事実上の処分権限として有用であるとの意見はあったが、情報通信技術や送金制度の発達した現代において、法的処分として、船長が積荷の売却や質入れをすることはないようであった。

そこで、積荷の事実上の処分権（商法第712条、第719条）を維持しつつ、法的な処分権（商法第715条第1項第3号）を削除することが考えられるが、どうか。

第3 海上物品運送に関する特則

1 海上物品運送契約の当事者

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

2 航海傭船

(1) 運送契約書の交付義務

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

(2) 堪航能力担保義務

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

(3) 免責特約の禁止

船舶所有者の過失若しくは船員その他の使用人の悪意重過失又は堪航能力担保義務違反により生じた損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする旨の規律（商法第739条）を削除するものとする。

ただし、運送人と船荷証券所持人との関係については、堪航能力担保義務違反により生じた損害の賠償責任に係る免責特約を無効とするものとする。

○中間試案第2部、第3、2(3)「免責特約の禁止」

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

○中間試案第1部、第1、2「陸上運送及び海上運送」

【甲案】

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

【乙案】

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

（説明）

1 免責特約の禁止について

- (1) ①船舶所有者の過失若しくは船員その他の使用人の悪意重過失により生じた損害の賠償責任又は②堪航能力担保義務違反により生じた損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする旨の規律（商法第739条）について、中間試案までの審議では、外航では航海上の過失免責が原則であり、これと比べると、商法の規律が運送人に著しく不利となっていることや、現在では、荷主の利益を一方向的に害する免責特約がされる危険性が高いとはいえないことなどから、①の部分削除しつつ、他方で、海上航行の安全を図るという公益的な観点等を踏まえ、②の部分維持することとされ、パブリック・コメントの結果でも、概ね賛意が示されていた。

その後、定期傭船契約に係る船舶により物品を運送する場合に堪航能力担保義務の規律を準用する点（前記第1の3(4)ウ）に関して、特に外航については、世界的に、定期傭船及び航海傭船には契約自由の原則が妥当するのが一般的であること等を理由として、準用する堪航能力担保義務の規律を強行法規とすべきではないとの意見書（参考資料27）の提出があり、これに関連して、第13回会議では次のような意見があった。

- ・ 現行法では、内航について、航海傭船も含め、堪航能力担保義務が強行法規とされる一方、外航について、傭船契約に関し、当事者の交渉力が対等であることを理由に強行法規性を及ぼさないとされているが、傭船契約について、内航と外航とで異なる力関係を想定した整理なのか、疑問である。
 - ・ 堪航能力担保義務を強行法規とする根拠が荷主の保護にあるならば、当事者の交渉力が対等であることを理由に、強行法規性を及ぼさない方向になると考えられる。他方で、堪航能力担保義務は安全性に係る義務であり、一種の公序に関するものであるから、合意により安易に免除してはならないと考えれば、当事者の交渉力が対等か否かという切り分けは問題があると考えられる。
- (2) この点について、商法第739条が堪航能力担保義務違反に係る免責特約を無効としたのは、商法制定当時の資料によれば、船舶所有者の過失等に係る免責特約の無効と同様に、1888年のブリュッセル国際商法会議でその旨の議決がされたこと等によるとされている。

しかし、その後、1924年船荷証券統一条約は、堪航能力担保義務違反に係る免責特約を無効としつつ、同条約の規定は傭船契約には適用しないと定め、これを受けて、国際海上物品運送法第16条では、航海傭船に関し、堪航能力担保義務は強行法規とはされていない。これは、航海傭船の当事者は、海上企業取引に関する知識を十分に有し、いずれも企業者であるから、法の後見的監督を及ぼす必要がなく、当事者自治に委ねる趣旨であると説明されている。

そして、現代では、船舶の安全性は、船舶安全法等の公法上の規制によっても確保されている。また、外航における航海傭船契約の標準書式には、国際海上物

品運送法第5条所定の堪航能力担保義務と異なる内容の定めがあるものも見られるが、これによって、現に安全性を欠く船舶による運送が横行するような状況はうかがわれない。

このような事情等を踏まえると、現代では、堪航能力担保義務に関するあらゆる特約を一律に禁止するまでの必要はなく（もとより、その免責特約の程度に応じ、民法第90条の公序良俗違反による無効の余地があることは当然である。）、基本的に、航海傭船に関する限り、内航についても、外航と同様に、堪航能力担保義務を強行法規としないことが考えられるが、どうか。また、傭船契約船荷証券が発行された場合の船荷証券所持人との関係については、国際海上物品運送法第16条ただし書と同様に、免責特約自由の効果を及ぼさないことが考えられるが、どうか。

（注）GENCON書式

第2条 船主は、物品の滅失若しくは損傷又は物品の引渡し遅延については、その滅失、損傷又は遅延が船主又は船舶管理者の側に本船をあらゆる点で航海に堪えるようにし、かつ、適切に本船の配乗を行い、装備をし、需品の供給を確実に行うことにつき、船主若しくは船舶管理人自身が相当の注意を欠いたことに原因がある場合、又は船主若しくは船舶管理者自身の行為若しくは義務の不履行に原因がある場合にのみ、責任を負う。

2 海上運送の規律の適用範囲について

海上運送の規律の適用範囲（平水区域における運送を含むかどうか。）については、内航の航海傭船における堪航能力担保義務に係る免責特約の効力を踏まえた上で、改めて検討するものとされていた。

この点について、パブリック・コメントの結果及び第12回会議では、中間試案の乙案（平水区域における運送に海上運送の規律を及ぼす考え方）に対する反対意見として、はしけ運送に関し、新たに商法上の堪航能力担保義務の規律を強行法規として及ぼすと、特に下請運送を行う小規模なはしけ運送事業者の責任が過大となり、円滑な物流に支障が生ずるおそれがあるという懸念があった。

しかし、上記1のとおり、航海傭船に関して堪航能力担保義務を強行法規としない場合には、一般的なはしけ運送につき、上記の懸念は妥当しない。そうすると、中間試案の乙案を採ることにつき大きな弊害はないようにも考えられるが、どのように考えるか。

（4）船積み及び陸揚げ

ア 船積期間

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

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

イ 陸揚期間

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

(5) 運送賃等

ア 運送賃

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

イ 運送品の競売権

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

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

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

(ウ) 運送人が(7)の競売権を行使しないときは運送賃等の請求権を失う旨の規律（商法第758条）を削除するものとする。

(6) 再運送契約における船舶所有者の責任

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

(7) 発航前の任意解除権

ア 商法第745条第1項を次のように改めるものとする。

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

イ 往復航海等の場合の任意解除に関する規律（商法第745条第2項、第746条第2項）を削除するものとする。

ウ 商法第745条第4項を次のように改めるものとする。

全部航海傭船契約に係る傭船者が船積期間内に運送品の船積みをし

なかったときは、運送人は、当該傭船者が契約の解除をしたものとみなすことができる。

(注) 一部航海傭船契約についても、所要の規定を整備するものとする。

○中間試案第2部、第3、2(7)「発航前の任意解除権」

ア 商法第745条第1項を次のように改めるものとする。

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

イ・ウ (略)

(説明)

1 本文アについて、パブリック・コメントの結果では、中間試案に賛成する意見が比較的多かったが、次のような意見もあった。

- ・ 内航では、商慣習として、詳細な運送契約書が作成されておらず、任意規定の改正の荷主に対する影響は甚大である。
- ・ 全部航海傭船契約が解除された場合には、船舶所有者は当該契約による航海を行うことができなくなる反面、これに拘束されることもないため、船舶を他の運送契約に利用することができるから、運送賃の半額を支払うとすることにより、契約当事者間の利害のバランスが考慮されており、かつ、極めて簡明な処理が指向されている。
- ・ 実際に生ずる損害が明白でないからこそ、現行の規律にデフォルト・ルールとしての意味がある。運送人の損害の算定は相当に複雑であり、その範囲について紛争を生じさせるおそれもある。

2 しかし、航海の多様化している現代において、発航前の任意解除について、任意規定として、いかなる場合であっても運送賃の半額と定める合理性は乏しい。そして、中間試案は、当事者間の公平に配慮しつつ、迅速な判断を可能とするため、定型的な額としては運送賃の全額及び滞船料の支払を要するとし、他方で、特に傭船者の利益に配慮して、運送人に生ずる損害の額がこれを下回るときは、その額の支払で足りるとしているのであり、当事者間の利害のバランスに配慮した規律となっているものと考えられる。

そこで、パブリック・コメントの結果等を踏まえ、中間試案の実質を維持している。なお、本文アについて、実務上の用語に従い、「停泊料」を「滞船料」に修正することとしている。

(8) 航海傭船契約の法定終了及び法定解除権

- ア 全部航海傭船契約の法定終了事由及びその場合の割合運送賃に関する規律（商法第760条）を削除するものとする。
- イ 不可抗力による契約目的不達成等の場合における法定解除権及びその場合の割合運送賃に関する規律（商法第761条）を削除するものとする。
- ウ 全部航海傭船契約に係る運送品の一部について運送の法令違反等の事由が生じた場合に一定の範囲で他の運送品の船積みをする事ができる旨の規律（商法第762条）を削除するものとする。
- エ 一部航海傭船契約について一定の事由が生じた場合の法定終了及び法定解除権に関する規律（商法第763条）を削除するものとする。

3 個品運送

(1) 堪航能力担保義務及び免責特約の禁止

- ア 個品運送についても、2(2)の改正を行うものとする。
- イ 商法第739条のうち、船舶所有者の過失又は船員その他の使用人の悪意重過失により生じた損害の賠償責任に係る免責特約を無効とする旨の規律を削除するものとする。

○中間試案第2部、第3、3(1)「堪航能力担保義務及び免責特約の禁止」
個品運送についても、2(2)及び(3)の改正を行うものとする。

(説明)

中間試案と同じ内容であるが、航海傭船について、前記第3の2(3)のとおり、中間試案に修正を加えたことに伴い、本文の表現振りを修正している。

(2) 船積み及び陸揚げ

- ア 商法第749条第1項を次のように改めるものとする。
運送人は、荷送人から運送品を受け取ったときは、その船積み及び積付けをしなければならない。
- イ 荷受人が運送品を陸揚げしなければならない旨の規律（商法第752条第4項）を削除するものとする。

(3) 運送賃等

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

する。

イ 個品運送についても、2(5)の改正を行うものとする。

(4) 発航前の任意解除権

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

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

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

(5) 個品運送契約の法定終了及び法定解除権

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

4 船荷証券等

(1) 船荷証券の交付義務

商法第767条及び第768条の規律を次のように改めるものとする。

ア 運送人又は船長は、荷送人又は傭船者の請求により、運送品の船積み後遅滞なく、船積みがあった旨を記載した船荷証券（以下「船積船荷証券」という。）の一通又は数通を交付しなければならない。運送品の船積み前においても、その受取後は、荷送人又は傭船者の請求により、受取があった旨を記載した船荷証券（以下「受取船荷証券」という。）の一通又は数通を交付しなければならない。

イ 受取船荷証券が交付された場合には、受取船荷証券の全部と引換えでなければ、船積船荷証券の交付を請求することができない。

ウ ア及びイの規定は、運送品について既に海上運送状を交付しているときは、適用しない。

（注）(1)から(6)までの改正に伴い、国際海上物品運送法第6条から第10条までを削除し、同法第1条の物品運送に係る船荷証券について

も商法中の船荷証券に関する規定を適用するものとする。

(説明)

中間試案では、本文ア及びイの提案をしていたが、新たに本文ウの提案をするものである。これは、同一の運送品につき船荷証券と海上運送状とが同時に流通すると、無用の混乱を招き、船荷証券及び海上運送状に対する信頼が失われることから、このような事態を防止するための規律である。

(2) 船荷証券の作成

商法第769条の規律を次のように改めるものとする。

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

(ア) 運送品の種類

(イ) 運送品の容積若しくは重量又は包若しくは個品の数及び運送品の記号

(ウ) 外部から認められる運送品の状態

(エ) 荷送人又は傭船者の氏名又は名称

(オ) 荷受人の氏名又は名称

(カ) 運送人の氏名又は名称

(キ) 船舶の名称

(ク) 船積港及び船積みの年月日

(ケ) 陸揚港

(コ) 運送賃

(サ) 数通の船荷証券を作成したときは、その数

(シ) 作成地及び作成の年月日

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

(3) 船荷証券の謄本の交付義務

商法第770条を削除するものとする。

(4) 船荷証券を発行する場合の荷送人の通告等

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

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

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

(5) 船荷証券の文言証券性

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

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

(6) 船荷証券を数通発行した場合の取扱い

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

(7) 複合運送証券

複合運送証券について、次のような規律を設けるものとする。

ア 運送人は、陸上運送及び海上運送を一の契約で引き受けたときは、荷送人の請求により、運送品の受取後又は船積み後遅滞なく、受取又は船積みがあった旨を記載した複合運送証券の一通又は数通を交付しなければならない。

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

○中間試案第2部，第3，4(7)「複合運送証券」

複合運送証券について、次のような規律を設けるものとする。

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

イ (略)

(説明)

本文アについて、実務において用いられている複合運送証券のうち、特に最初の運

送が海上運送である複合運送について交付されるものは、受取船荷証券だけでなく、船積船荷証券とされることもあるため、このような実務に沿う内容の提案をするものである。

5 海上運送状

海上運送状について、次のような規律を設けるものとする。

- (1) 運送人又は船長は、荷送人又は傭船者の請求があるときは、運送品の受取後又は船積み後遅滞なく、受取又は船積みがあった旨を記載した海上運送状を交付しなければならない。ただし、当該運送品について既に船荷証券を交付しているときは、この限りでない。
- (2) 海上運送状には、船荷証券の記載事項（4(2)ア参照）と同様の事項を記載しなければならない。
- (3) 運送人又は船長は、海上運送状の交付に代えて、荷送人又は傭船者の承諾を得て、海上運送状に記載すべき事項を電磁的方法により提供することができる。

(注) 5の規律の新設に伴い、国際海上物品運送法第13条第3項の規律を次のように改めるものとする。

運送品がコンテナ等を用いて運送される場合における運送人の責任の限度額に関する規定の適用については、その運送品の包若しくは個品の数又は容積若しくは重量が船荷証券又は海上運送状に記載されているときを除き、コンテナ等の数を包又は単位の数とみなす。

(説明)

中間試案では、本文(1)から(3)までの提案をしていたが、新たに注記の提案をするものである。

国際海上物品運送法第13条第3項は、運送品がコンテナ等を用いて運送される場合における運送人の責任の限度額に関する規定の適用について、コンテナ等の中の運送品（中品）の数等が船荷証券に記載されているときを除き、コンテナ等の数を同条第1項所定の包の数等とみなしている。通常、中品の数よりコンテナ等の数の方が少ないので、船荷証券に記載がないために同条第3項の適用がある場合には、運送人の責任の限度額は低額となる。

この点について、中間試案では、船荷証券の代わりに運送契約の内容を証するものとして海上運送状に関する規律を設けることを提案しているところ、海上運送状を交付した場合に国際海上物品運送法第13条第3項を形式的に適用すると、船荷証券が発行されていないため、中品の数ではなく、コンテナ等の数が同条第1項所定の包の数等と擬制され、その結果、船荷証券と同様に海上運送状に中品の数に記載されているにもかかわらず、運送人の責任の限度額が低額となる可能性がある。しかし、こ

のような結果は妥当でなく、海上運送状に中品の数の記載があるときは、同条第3項のみなし規定によらず、中品の数の立証を許すことが相当である。

そこで、海上運送状に中品の数等が記載されたときも、国際海上物品運送法第13条第3項は適用されないこととすべきであることを踏まえて、本文に注記を付することとしている。

(注) ドイツ商法第504条第1項及び韓国商法第797条第3項も、本文の注記と同様の規律を有している。

第5 共同海損

1 共同海損の成立等

(1) 共同海損の成立及び共同海損となるべき損害又は費用

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

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

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

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

(ア) 船舶 到達の地及び時における船舶の価額

(イ) 積荷 陸揚げの地及び時における積荷の価額

(ウ) 積荷以外の船舶上の財産 到達の地及び時における当該財産の価額

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

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

(2) 特別な場合の取扱い

ア 商法第795条第1項及び第3項の規律を次のように改めるものとする。

(1)にかかわらず、船荷証券その他積荷の価額を評定するに足りる書

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

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

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

(7) 次に掲げる物に加えた損害

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

(イ) 第7の5により船舶所有者が負担する特別補償に係る費用

ウ 商法第792条ただし書を削除するものとする。

2 共同海損の分担

(1) 共同海損の分担額

商法第789条及び第790条の規律を次のように改めるものとする。

ア 共同海損は、次に掲げる者がそれぞれに定める額の割合に応じて分担する。

(7) 船舶の利害関係人 到達の地及び時における船舶の価額

(イ) 積荷の利害関係人 aに掲げる額からbに掲げる額を控除した額

- a 陸揚げの地及び時における積荷の価額
- b 共同危険回避処分の際に積荷の全部が滅失したとした場合に当該積荷の利害関係人が支払うことを要しないこととなる運送賃その他の費用の額

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

(I) 運送人 aに掲げる額からbに掲げる額を控除した額

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

- b 航海の費用その他の費用（1(1)イに規定する費用に該当するものを除く。）のうち、共同危険回避処分の時に船舶及び積荷の全部が滅失したとした場合に運送人が支払うことを要しないこととなる額
- イ ア(ア)から(ウ)までに定める財産の額については、共同危険回避処分の後、到達又は陸揚げ前に当該財産について修繕費その他の費用を支出した場合にあっては、当該費用（1(1)イに規定する費用に該当するものを除く。）を控除しなければならない。
- ウ アに掲げる者が共同危険回避処分により損害を受けたときは、アに定める額は、その損害の額を加算した額とする。

(2) 特別な場合の取扱い

ア 商法第795条第2項及び第3項の規律を次のように改めるものとする。

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

イ 商法第792条本文の規律を次のように改めるものとする。

(1)にかかわらず、旅客及び船員は、共同海損を分担しない。

ウ 商法第793条第3項を削除するものとする。

3 その他

- (1) 共同危険回避処分に係る船舶等が回復した場合に関する規律（商法第796条）を削除するものとする。
- (2) 準共同海損に関する規律（商法第799条）を削除するものとする。

第6 船舶の衝突

1 船舶所有者間の責任の分担

商法第797条を次のように改めるものとする。

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

2 消滅時効

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

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

3 規律の適用範囲

船舶の衝突に関する規定は、次に掲げる場合について準用するものとする。

- (1) 船舶の準衝突の場合（船舶の衝突が発生しなかった場合において、航行若しくは船舶の取扱いに関する行為又は船舶に関する法令に違反する行為により他の船舶又はその船舶内に在る者若しくは財産に損害を加えたとき）
- (2) 商法第684条に規定する船舶と湖、川、港湾その他の平水区域を航行区域とする船舶（商行為をする目的で航行の用に供する船舶に限り、端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する舟を除く。）とが衝突し、又は準衝突を生じさせた場合

○中間試案第2部、第6、2「一定の財産の損害賠償責任」

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

【甲案】商法には特段の規定を設けないものとする。

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

(説明)

1 一定の財産の損害賠償責任について

中間試案では、両案併記とされており、議論の経緯及びパブリック・コメントの結果は、部会資料15の5頁のとおりであった。そして、これらを踏まえた第13回会議では、甲案を支持する意見が複数見られた一方、乙案を支持する意見は見られなかった。

このような経緯などを踏まえ、乙案については取り上げないこととした。

2 消滅時効について

- (1) パブリック・コメントの結果を概観すると、中間試案を支持する意見が多数寄せられた。これに対しては、中間試案の消滅時効の起算点に関し、加害船舶がいわゆる当て逃げをした場合であっても、事故発生の日から2年で消滅時効が完成することになり、当て逃げを助長することになりかねない等の反対意見が一部見られた。
- (2) 近年の当て逃げ事案の件数、その後の捜査等により加害船が判明する割合、その判明に要する期間等について可能な範囲で調査をしたところ、商船が被害者となるケースについて、ある大手保険会社の取扱事案によれば、直近数年間で数件程度、加害船が判明する割合は高く、その判明に要する期間は基本的には数日以内とのことであった。また、漁船が被害者となるケースについては、主要な団体の取扱事案によれば、年間20件程度（衝突事故の総数は年間約900件程度）、加害船が判明する割合及びその判明に要する期間は不明であるが、近時、科学技術の進歩もあって加害船が判明する確率は向上しているようであった。
- (3) 商法第798条第1項は、船舶の衝突によって生じた債権につき、1年の短期消滅時効を定め、判例は、その起算点を「被害者が損害及び加害者を知った時」としている。これに対し、衝突条約第7条第1項は、多数の利害関係人との間で権利関係を早期に画一的に確定させる等の趣旨から、事故発生の日から2年の経過による時効消滅を定めている。また、ドイツ、フランス、韓国及び中国では、衝突条約と同様の規律を定めている。

この点につき、少なくとも船舶の衝突による財産権の侵害に関しては、衝突条約の上記趣旨が妥当するといえる。そして、商法の時効期間を1年から2年に伸長する場合には、時効の起算点を事故発生の日としたとしても、被害者が損害賠償請求に及ぶことを期待し得ない間に時効期間が満了するおそれは軽減するといえ、上記(2)の事情の下で、少なくとも当て逃げを助長するものとはいえないように思われる。

そこで、パブリック・コメントの結果等を踏まえ、中間試案を維持することとしている。

第7 海難救助

1 任意救助及び契約救助

商法第800条の規律を次のように改めるものとする。

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

とができる。

ア 義務なく救助をした場合（任意救助） 相当の救助料

イ 契約に基づき救助をした場合（契約救助） 当該契約に定める救助料

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

2 救助料の額

- (1) 救助料につき特約がない場合において、その額につき争いがあるときにおける救助料の額の決定に際して裁判所が考慮すべき事情（商法第801条）に、海洋の汚染による障害の防止又は軽減のための措置の内容を加えるものとする。
- (2) 商法第803条第1項の規律を次のように改めるものとする。
救助料の額は、特約がないときは、救助された物の価額（救助された積荷の運送賃の額を含む。）の総額を超えることができない。
- (3) 救助料の額は救助された財産の価額から先順位の先取特権者の債権額を控除した額を超えることができない旨の規律（商法第803条第2項）を削除するものとする。
- (4) 商法第809条のうち、過失によって海難を発生させた場合及び救助した物品を隠匿し又はみだりに処分した場合に係る規律を削除するものとする。

（説明）

本文(1)について、中間試案では、海洋環境の保全に係る特別補償の請求権等（中間試案5(4)）の項目で記載していたが、これを上記の項目で記載する旨の提案をしている。商法第801条の救助料については、海難に遭遇した船舶又は積荷等のうち少なくともいずれかの救助を要件としており、海難に遭遇した船舶の救助を要件とする特別補償とは前提が異なるところ、1989年の海難救助条約では、前者の救助料の額の決定に関する考慮基準として、「環境損害を防止し、又は軽減するための救助者の技能及び努力」を掲げていることを踏まえ、上記のとおり、記載の場所に関する修正をするものである。

本文(2)から(4)までについては、中間試案からの変更はない。

3 債権者間における救助料の割合

商法第805条の規律を次のように改めるものとする。

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

- (2) (1)の救助料の割合が著しく不相当であるときは、船舶所有者又は船員の一方は、他の一方に対し、その増減を請求することができる。この場合においては、商法第801条の規定を準用する。
- (3) (1)に反する特約で、船員に不利なものは、無効とする。
- (4) 各船員に支払うべき救助料の割合の決定は、船舶所有者が行う。この場合においては、商法第804条の規定を準用する。
- (5) (1)から(4)までの規定は、救助を行うことを業とする者については、適用しない。

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

4 船長の法定代理権及び法定訴訟担当

- (1) 商法第811条第1項及び第2項本文の規律を次のように改めるものとする。
 - ア 任意救助の場合には、救助された船舶の船長は、救助料の債務者に代わって、その支払に関する一切の裁判上又は裁判外の行為をする権限を有する。
 - イ 任意救助の場合には、救助された船舶の船長は、救助料に関し、救助料の債務者のために、原告又は被告となることができる。
 - ウ ア及びイの規定は、救助に従事した船舶の船長について準用する。この場合において、これらの規定中「債務者」とあるのは、「債権者（当該船舶の船舶所有者及び海員に限る。）」と読み替えるものとする。
- (2) 商法第811条第2項ただし書を削除するものとする。

5 海洋環境の保全に係る特別補償の請求権等

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

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

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

イ 救助料の額

(2) (1)アの救助により当該障害を防止し、又は軽減した場合における(1)アの適用については、(1)アの規定中「に相当する額」とあるのは、「に100分の130（特別の事情がある場合にあつては、200）を乗じて得た額の範囲内で裁判所が定める額」とする。この場合においては、商法第801条の規定を準用する。

(3) 救助をした者の過失によって当該障害を防止し、又は軽減することができなかったときは、裁判所は、これを考慮して、(1)アの額を定めることができる。

(説明)

中間試案では、本文(2)の前段の提案をしていたが、新たに後段を加える旨の提案をするものである。これは、パブリック・コメントの結果において、裁判所が特別補償を増額する場合の考慮要素を例示すべきであるとの意見があったこと等を踏まえたものである。

6 消滅時効

商法第814条の規律を次のように改めるものとする。

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

7 規律の適用範囲

海難救助に関する規定は、湖、川、港湾その他の平水区域を航行区域とする船舶（商行為をする目的で航行の用に供する船舶に限り、端舟その他のろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する舟を除く。）又は積荷等の救助について準用するものとする。

第8 海上保険

1 保険者が填補すべき損害

商法第817条本文の規律を次のように改めるものとする。

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

2 告知義務

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

- (1) 保険契約者又は被保険者になる者は、保険法第4条の規定にかかわらず、海上保険契約の締結に際し、危険に関する重要な事項について、事実の告知をしなければならない。
- (2) 保険契約者又は被保険者が故意又は重大な過失により(1)の事実の告知をせず、又は不実の告知をしたときは、保険者は、海上保険契約を解除することができる。この場合においては、保険法第28条第2項第1号及び第4項並びに第31条第2項第1号の規定を準用する。

3 希望利益保険

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

4 保険期間

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

5 海上保険証券

商法第823条の規律を次のように改めるものとする。

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

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

6 危険の変更

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

7 予定保険

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

- (1) 貨物保険契約において、保険期間、保険金額、保険の目的物、約定保険価額、保険料、船舶の名称又は貨物の発送地、船積港、陸揚港若しくは到達地につきその決定の方法を定めた場合には、保険法第6条第1項に規定する書面には、その事項を記載することを要しない。
- (2) 保険契約者又は被保険者は、(1)の事項が確定したことを知ったときは、遅滞なく、保険者に対し、当該事項の通知を発しなければならない。
- (3) 保険契約者又は被保険者が故意又は重大な過失によって遅滞なく(2)の通知をしなかったときは、貨物保険契約は、その効力を失う。

8 保険者の免責

- (1) 商法第829条の規律を次のように改めるものとする。

保険者は、次に掲げる損害を填補する責任を負わない。

- ア 保険の目的物の性質若しくは瑕疵又はその通常の損耗によって生じた損害
 - イ 保険契約者又は被保険者の故意又は重大な過失（責任保険契約にあっては、故意に限る。）によって生じた損害
 - ウ 戦争その他の変乱によって生じた損害
 - エ 船舶保険契約にあっては、堪航能力担保義務に反したことによって生じた損害
 - オ 貨物保険契約にあっては、貨物の荷造りの不完全によって生じた損害
- (2) 少額損害等の免責に関する規律（商法第830条）を削除するものとする。

9 填補の範囲等

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

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

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

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

10 委付

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

第9 船舶先取特権及び船舶抵当権等

1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲

- (1) 商法第842条第1号（競売費用及び競売手続開始後の保存費の船舶先取特権）を削除するものとする。
- (2) 商法第842条第2号（最後の港における保存費等の船舶先取特権）を削除するものとする。
- (3) 商法第842条第7号（船員の雇用契約債権の船舶先取特権）の被担保債権の範囲

【P】

- (4) 商法第842条第8号（船舶がその売買又は製造後に航海をしていない場合におけるその売買又は製造及び艀装によって生じた債権並びに最後の航海のための艀装、食料及び燃料に関する債権の船舶先取特権）を削除するものとする。
- (5) 商法第842条の船舶先取特権に、船舶の運航に直接関連して生ずる人の生命又は身体の侵害による損害に基づく債権を加えるものとする。
- （注）この改正に伴い、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律（以下「船主責任制限法」という。）第95条第1項の船舶先取特権の被担保債権の範囲から、同法第2条第5号に規定する人の損害に関する債権を削除するものとする。
- (6) 国際海上物品運送法第19条（再運送契約に基づく損害賠償請求権の船舶先取特権）を削除するものとする。

○中間試案第2部、第9、1(3)

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

【甲案】雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権

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

(説明)

1 商法第842条第7号（船員の雇用契約債権の船舶先取特権）の被担保債権の範囲について、これまで、部会では、方向性の異なる意見書（参考資料19, 20）の提出や、ヒアリングの実施も含め、様々な意見をもとに審議が行われてきた。

中間試案では両案併記とされていたところ、パブリック・コメントの結果において、商法学者は意見が分かれ、労働関係団体には、甲案を支持する意見が見られた。弁護士会や金融関係団体には、乙案を支持する意見が見られた。

(1) 甲案を支持する理由は、多岐にわたるが、次のような点がある。

- ・ 労働者の未払賃金・退職金の確保は重要な社会的課題であるところ、現代でも、船員の労働環境は、休日のない長期間の拘束や危険を伴うものであり、労働基準法の労働時間法制の枠外にある過酷なものである。これを考慮すると、船員の雇用契約債権について、民法の雇用関係の一般先取特権と異なる特別の保護を与える合理性がある。
- ・ 商法第842条第7号の趣旨について、従来、船員の労務による船舶価値の維持という点は強調されてこなかった。
- ・ 民法の雇用関係の一般先取特権については、平成15年改正により適用対象が大幅に拡張されており、その経緯等に照らすと、船員の雇用契約債権の保護範囲を制限する方向の検討はすべきでない。
- ・ 商法制定当時の法的価値判断は、苛酷な長期人身拘束を伴う海上労働により生じた船員の雇用契約債権の回収について、船舶所有者の投下資本の回収や船舶抵当権者の貸金債権の回収より優先させることが社会正義にかなうというものであり、現在でもこれを変更する必要はない。
- ・ 本論点は、船員と独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構（以下「鉄道運輸機構」という。）との間で争われることがほとんどであり、船員の雇用契約債権の船舶先取特権が一般の金融機関による船舶金融を害している実態にはない。
- ・ 鉄道運輸機構が運営する船舶共有建造制度に関して、安易な融資を行った結果を、船員の雇用契約債権の保護を低下させることにより解消するのは適切でない。
- ・ 船舶所有者の資金調達コストが運送賃という形で全国民に転嫁されるとしても、これにより労働者を保護することにも一定の合理性はあるところ、現時点で、船舶金融の円滑化を優先する必要性が高いのかは明らかでない。
- ・ 商法第842条第7号の趣旨については、船員の賃金確保という社会政策的

目的があるところ、現時点で、政策判断の前提となる船員労働に関する立法事実がどこまで変化しているかを的確に把握するのは容易でないし、また、同号の債権の範囲について、下級審の裁判例は少なく、結論も分かれているため、特定の方向性を定めることが困難である。

- ・ 乙案を採ると、同じ船員でありながら、雇用契約債権の回収について、船舶を優先的な引当てとして期待できる者と、債務者の総財産の劣後的な引当てしか期待できない者とに分かれ、とりわけ、債務者の財産がほぼ船舶に限られる事例においては、船員の平等な保護を達し得ないおそれを生ずる。
- ・ 我が国のように船員を長期雇用するという制度の下においては、退職金や予備船員の時代の賃金は、支払が繰り延べされた賃金にすぎないのであって、通常の賃金と同様に保護されるべきである。
- ・ 例えば、船齢が5年弱の船舶に対し、最長で33年超に相当する退職金債権が被担保債権として主張された事例についても、退職金は支払が繰り延べされた賃金であって、過去に生じた賃金債権について、いわばリプレイスされた現在の船舶に船舶先取特権が及ぶのは、特に不自然ではない。

(2) 乙案を支持する理由も、多岐にわたるが、次のような点がある。

- ・ 一般に、船舶先取特権の被担保債権は、特定の船舶との間に牽連性が認められる債権であり、牽連性が認められない債権は、船舶先取特権によって保護すべき実質的理由に欠ける。
- ・ 商法第842条第7号の趣旨は、船員の労務により船舶の価値が維持され、債権者の共同の利益になるという点にもあり、同号の船舶先取特権の被担保債権は、船員の労務により船舶の価値が維持された部分に限るべきである。
- ・ 船員の雇用契約債権の船舶先取特権は、諸外国における船員の雇用形態として現在も支配的な特定の船舶への雇入れの制度を前提とするものであり、我が国のように特定の船舶からの下船後も雇用契約が継続する雇用形態を前提としていない。
- ・ 商法制定当時は、船員の雇用契約債権の額が少額で、支払も不確実であったとうかがわれるが、現在、被担保債権に退職金債権を含むとすると大きく状況は異なり、船舶抵当権に著しい不利益を及ぼしかねない。
- ・ 船員にのみ特別の保護が与えられる理由は、船舶への乗組みという陸上労働者と異なる特殊な危険にさらされている点に求めるべきである。現代では、他の交通機関の従業員と異なり、船員のみが社会政策的見地から手厚く保護される合理性はない。
- ・ 船員の雇用契約債権の船舶先取特権を広く認めると、鉄道運輸機構が運営する船舶共有建造制度に多大な影響を及ぼしかねず、中小内航事業者や離島航路事業者の船舶建造が困難となったり、その事業継続に大きな支障が生ずる。こ

れにより、地域経済に甚大な影響を与えるのみならず、老朽船舶の代替建造に支障を来し、ひいては国内物流の根幹を担う内航海運の存続をも危うくし、我が国経済に深刻な影響をもたらすことにもなりかねない。

- ・ 昭和52年の二つの控訴審判決は、船舶先取特権を有する船員に予備船員を含まない点では共通しており、船員の雇用契約債権の範囲を無限定とはしていない。
- ・ 船舶先取特権に関する国際条約でも、船員の雇用契約債権の船舶先取特権について、「employment on the vessel」との限定がされている。
- ・ 船員労働の過酷さは賃金に反映されている部分もあり得るから、船舶先取特権によって保護するのが適切な方法かは疑問である。

2 上記の二つの考え方については、全体として、いずれにも相応の合理性があるといえるようにも思われる。

そして、これまで指摘されてきたとおり、船員の雇用契約債権の船舶先取特権の被担保債権の範囲については、最高裁の判断はなく、昭和52年に異なる方向性の二つの控訴審の判断がされ、更に異なる内容の第一審の判断もあるが、いずれにせよ、公刊された裁判例自体が少ない状況にある。

このような中では、今回の改正作業において特定の方向性を定めることは困難であり、今後の裁判実務や解釈論の動向を注視していくとすることも選択肢の一つと考えられるが、どのように考えるか。

2 船舶先取特権を生ずる債権の順位

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

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

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

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

第4順位 航海継続の必要によって生じた債権（商法第842条第6号）

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

○中間試案第2部、第9、2、(2)

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

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

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

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

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

(説明)

1 船舶先取特権を生ずる債権の順位

船員の雇用契約債権の船舶先取特権(商法第842条第7号)の順位については、その被担保債権の範囲に関する改正の方向性を踏まえ、引き続き検討する。

2 船舶先取特権と船舶抵当権との優劣

(1) 中間試案では、一定の範囲の船舶先取特権(航海継続の必要によって生じた債権、船主責任制限法所定の物の損害に関する債権を被担保債権とするもの)について、船舶抵当権に劣後する旨の提案をしつつ、現行法の規律を維持するという考え方を注記で示していた。

パブリック・コメントの結果では、弁護士会や商法学者は意見が分かれ、銀行関係団体は上記の提案を支持し、他方、荷主団体、船主団体、運送事業者、保険関係団体、漁業関係団体、燃料油供給業者等は、基本的には現行法の規律を維持する方向性を広く支持していた。

(2) 中間試案の提案は、一般論として、船舶先取特権は公示方法なくして船舶抵当権に優先するから、これを広く認めることは船舶抵当権者の利益を害し、ひいては船舶所有者が金融を得ることを困難にするという指摘があることを前提としつつ、船舶先取特権に基づく差押えの権限があれば、船舶抵当権より劣後したとしても、船舶所有者は事実上弁済を強いられることや、英国法の在り方等を踏まえたものであった。

しかし、船舶抵当権者は、相手方の財産、支払能力、営業能力等を総合的に考慮して融資を行うか否かを決定しているようであり、パブリック・コメントにおける船主団体の意見を見ても、船舶先取特権に関する現行法制のために、船舶所有者が金融を得ることが困難になっているとまではいい難いように思われる。そして、上記のとおり、船舶の差押えによって船舶所有者が事実上の弁済を強いられ、裁判所の配当手続に至る事例がまれであるとしても、そのような事例が皆無というわけではなく、零細事業者であることが多い石油販売業者や造船所の船舶先取特権を船舶抵当権より劣後させることや、漁業損害や輸送中の貨物損害に係

る船舶先取特権を船舶抵当権より劣後させることは、これらの債権回収に悪影響を与えることとなる（国内で海上輸送される貨物等を始めとして、債権者が自ら保険により損害を補填することも、必ずしも容易ではない。）。

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

（注）パブリック・コメントの結果及び第13回会議では、船主責任制限法所定の物の損害に関する債権の船舶先取特権のうち、輸送中の貨物損害（カーゴ・クレーム）について、船舶先取特権を付与すべきでない、又は船舶抵当権に劣後させるべきである等の意見があった。

しかし、パブリック・コメントの多くの意見を見ても、現時点で、船主責任制限法第95条の立法趣旨（責任制限の対抗を受ける代償として船舶先取特権を付与するもの）を改める必要があるとはいえない。また、「不法行為（契約関係から生じた場合を除く。）によって生じた債権に関する船舶先取特権」に限り船舶抵当権に優先するという考え方も、例えば、①利用運送人の船舶所有者に対する賠償請求権と、②貨物所有者の船舶所有者に対する賠償請求権とで異なる取扱いをすべきかどうか等、規律の新設には困難な点も多い。

そこで、これらの意見についても取り上げていない。

3 船舶先取特権の目的

船舶先取特権の目的（商法第842条）から未収運送賃を削除するものとする。

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

4 船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力

【P】

○中間試案第2部、第9、4「船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力」
船舶賃貸借の場合に船舶の利用について生じた先取特権が船舶所有者に対しても効力を生ずる旨の規律（商法第704条第2項）について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】民法上の先取特権は、船舶所有者に対しては効力を生じないものとする。

（注）いずれの案による場合も、4の規律は、定期傭船について準用するもの

とする。

(説明)

1 商法第704条第2項の見直しについて

(1) この点について、中間試案では両案併記とされていたところ、パブリック・コメントの結果において、荷主団体、漁業関係団体等は甲案を、弁護士会、運送事業者、金融関係団体等は乙案を支持し、商法学者は意見が分かれた。

第13回会議では、次のような意見があった。

- ・ 船舶の修繕では、ドック入りした後に、当初予定されていない修繕を追加で行うことが多々あり、一般的な取引慣行としては、工事終了後に代金を確定することが多く、構造的に債権を持ち越す事態が発生しやすい。乙案を採ると、債権回収の懸念が大きく、造船所としては、修繕工事等の受注について慎重にならざるを得ない。
- ・ 共有船舶において、その99%の持分権者Aが当該部分を1%の持分権者Bに賃貸している場合に、例えば、Bが発注した修繕工事につき、Aの持分に対して先取特権を行使し得なくなると、債権回収は著しく困難となる。修繕工事により船舶の価値が維持され又は増加した以上、修繕業者が船舶から優先的な配分を受けるべきである。
- ・ 船舶先取特権は海商法独自の法理であり、民法上の先取特権が債務者以外の所有者に対して成立することを認める合理的な理由はないため、乙案を採用すべきである。
- ・ 造船所における定期検査等の際には、前年の定期検査費用を完済しているのが通常であり、未払分がある場合には、造船所は、その全額又は相当額の支払がない限り、定期検査を拒むこととなる。このような通常の商慣行に従えば、船舶の修繕費用に関する債権は1年以内に決済されるべきものであり、民法上の先取特権に船舶先取特権と同等の効力を認め、かつ、船舶先取特権にさえ認められない長期にわたる累積を許容することは、船舶所有者に不測の不利益を与え、不当である。
- ・ 修繕業者について、留置権による保護があるにもかかわらず、更に動産保存の先取特権を認める必要があるのか、疑問である。小規模な事業者が多いとしても、1年を超えて修繕費用を積み上げるのではなく、回収可能性を適正に考慮すべきである。
- ・ 仮に、甲案を採るとしても、民法上の先取特権と船舶抵当権との優劣の明確化や、執行手続（執行開始文書等）の明確化といった立法措置を講ずる必要がある。

(2) これまでも指摘されてきたように、動産保存の先取特権が成立する場合に、その保存行為による利益が帰属する船舶所有者が当該先取特権の負担を負うこと自

体は、実質的に一定の合理性があると評価する余地がある。確かに、債務者の所有物に成立するという民法上の動産先取特権の一般的な理解から見ると、その特則となるが、最高裁平成14年2月5日第一小法廷決定・判例時報1787号157頁が、商法第704条第2項の先取特権には、船舶先取特権のほか、民法上の先取特権も含まれると判示しているところ、その後の立法事実として、長期間にわたる多額の修繕費により船舶所有者の負担が過大となっている事態が現に生じているとの指摘があったほかは、具体的な立法事実は見出し難い。パブリック・コメントの結果も踏まえると、このような中で、中小規模の修繕業者の保護を後退させ、船舶賃貸借の場合に、一律に船舶所有者に対してその効力が及ばないと改めることは困難であると考えられるが、どのように考えるか。

仮に、長期間にわたる多額の修繕費により船舶所有者の負担が過大となっているという事態を重視する場合には、その弊害を防ぐべく、次のような案が考えられるが、どのように考えるか。

【丙案】商法第704条第2項の規律は、先取特権の発生後1年を経過したときは、適用しないものとする。

2 定期傭船に対する商法第704条第2項の準用について

商法第704条第2項を定期傭船について準用するものとするに関し、パブリック・コメントの結果では、中間試案に賛成する意見があった一方で、定期傭船者は、第三者との関係で船舶所有者と同視し得る存在ではなく、第三者の取引相手は定期傭船者である場合に、債務者でない船舶所有者に先取特権の負担を課す理由はないとして、中間試案に反対するとの意見があり、第13回会議でも同趣旨の意見があった。

前記の平成14年判例は、商法第704条第2項の趣旨につき、「賃借人が船舶を所有している場合と同様の効力を認めることによって債権者を保護しようとするもの」と判示している。船舶賃貸借に代わり定期傭船が相当程度普及している中で、船舶賃貸借と定期傭船とで規律を異ならせることとすると、これらの者と取引をする第三者において、取引の相手方が当該船舶を利用する権限（船舶賃貸借か定期傭船か）を逐一確認しなければならず、煩雑である上、当該第三者の保護に欠ける結果となりかねないのであり、平成14年判例の趣旨は、定期傭船に係る船舶の利用についても妥当するといえる。そして、諸外国においても、定期傭船者の船舶の利用に関して生ずる債権のうち、最も典型的である燃料油供給債権について、米国では *maritime lien* が認められ、英国では *statutory lien* が認められるなど、船舶賃貸借人の取引の場合に近い保護があるようである。

このような事情に鑑みると、中間試案のとおり、商法第704条第2項を定期傭船について準用することが相当であると考えられる。

第3部 その他

第1 国際海上物品運送法の一部改正

国際海上物品運送法第13条第1項の規律を次のように改めるものとする。

運送品に関する運送人の責任は、次に掲げる金額のうちいずれか多い金額を限度とする。

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

○中間試案第3部、第1、2「高価品に関する特則」

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

【甲案】現行法の規律を維持するものとする。

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

(説明)

- 1 高価品に関する特則について、中間試案では両案併記とされていたところ、パブリック・コメントの結果においては、弁護士会、大学、運送関係団体等、甲案を支持する意見が比較的多く、他方で、荷主団体等には、乙案を支持する意見が見られた。

この点について、第13回会議では次のような意見があった。

- ・ 国際海上物品運送法では、普通品についても、パッケージ・リミテーションの額まで支払われて然るべきであって、オール・オア・ナッシングの結論になるよりも、一定の賠償額が支払われるという規律の方が合理的である。
- ・ 高価品に関する特則が条約に違反していないという前提の下では、特に大きな支障がなければ、現行法の規律を維持してよいのではないか。
- ・ 実務上、高価品に関する特則は空文化している感があり、条約に違反するか否かよりも、政策的な判断として、この規範が国際海上物品運送法において十分存在意義があるものとして再確認され、実務がそのように誘導されていくことが望ましいのかどうか問題である。

- 2 この点について、現在の国際海上物品運送の実務上、貨物の価額が申告されることはまれであり、大半の事例が責任限度額の規律により処理されていることを踏ま

えると、乙案を支持する意見にも合理性はある。

しかし、部会において、甲案を支持する意見も多数述べられており、また、パブリック・コメントの結果においても、上記1のとおり、甲案を支持する意見が比較的多いことを考慮すると、本論点については、いずれの考え方もあり得るとというのが現状であり、甲案の規律が適切でないことが明らかであるとはいえない。

加えて、今般の改正作業では、商法（運送・海商関係）の規律の現代化を中心とし、国際海上物品運送法については、規律の実質が適切でないことが明らかであるものにつき見直しを行う方針であることも踏まえ、乙案については取り上げないこととした。

第2 その他

その他所要の規定を整備するものとする。

（説明）

倉庫営業（商法第2編第9章第2節）について、これまでの審議では、運送営業（商法第2編第8章）の規律の見直しが当然には倉庫営業の規律に影響しないものとして検討が行われ、現に実効性を喪失している複券主義（預証券及び質入証券）の規律を削除し、倉荷証券に関する規律を存置するほかは、パブリック・コメントの結果等を踏まえ、引き続き検討することとされていた。

この点について、パブリック・コメントの結果では、倉庫営業に関しては、1団体から意見が寄せられたほかは、特段の意見がなかった。その後、関係者に対して改正要望の有無を確認したが、現時点では、意見を提出した上記団体を含め、特段の要望は見られなかった。また、運送営業と倉庫営業とでは、標準約款の在り方その他事業の実情自体が大きく異なっており、運送営業の規律の見直しの結果として当然に倉庫営業の規律を同様に改めることは、適切でないと考えられた。

そこで、今回の改正作業に際しては、倉庫営業については、複券主義の規律を削除するほかは、基本的に現代語化をする改正にとどめることとしている。