

法制審議会
商法（運送・海商関係）部会
第17回会議 議事録

第1 日 時 平成27年12月9日（水） 自 午後1時29分
至 午後5時15分

第2 場 所 法務省大会議室

第3 議 題 商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案のたたき台（2）

第4 議 事 （次のとおり）

○山下部会長 それでは、予定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17回会議を開会いたします。

本日も御多忙の中、御出席いただきまして、誠にありがとうございます。

本日は野村修也委員、岡田幹事、野村関係官が御欠席とのことです。また、松井秀征幹事が遅参されることになっております。

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 お手元の資料について御確認いただきたいと思います。部会資料19-1「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案のたたき台（2）」と、部会資料19-2、その補足説明を事前送付しております。また、席上配布として参考資料38、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構の意見書がございます。よろしいでしょうか。

○山下部会長 それでは、本日の審議に入りたいと思います。

本日は、部会資料19-1及び19-2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19-1のうち第2部の「第2 船長」までを御審議いただき、午後3時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、残りの部分について御審議いただきたいと思います。

それでは、まず、部会資料19-1の「第1部 運送法制全般について」の「第1 総則」及び「第2 物品運送についての総則的規律」の「1 総論」から「4 運送貨及び留置権」までの部分について御審議いただきたいと思います。

事務局から説明をお願いします。

○山下関係官 御説明いたします。「第1 総則」の「2 陸上運送」及び「3 海上運送」の定義につきまして、現行法のように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などを理由に、パブリック・コメントの結果では、中間試案の乙案を支持する意見が多く寄せられました。これを踏まえつつ、基準の明確性及び表現ぶりの整理という観点から、海上運送を商法684条に規定する船舶（非航海船を含む。）による物品又は旅客の運送と定義することとしております。

次に、第2の3の「（2）危険物に関する通知義務」につきまして、これまでの審議では、運送の安全の実現のために、中間試案の甲案又は乙案のいずれを採用すべきかについて多くの御意見を頂きました。このような状況の下で、様々な利害関係人においておおむねコンセンサスが得られる規律を考えた場合に、本文ア及びイの規律によれば、運送人は、客観的に運送品が危険物であることと荷送人から通知がないことにより損害が発生したことを主張立証すれば足り、荷送人の主観的要素の主張立証が不要になるため、現行法よりも運送人の被害の救済に資することとなること、裁判実務上は危険物の荷送人が無過失とされるには相当の立証を要するものとされていることなどを踏まえて、運送人の被害の救済を現状よりも前に進めるという観点から、本文ア及びイのとおりとすることが考えられます。

なお、イの規律は、民法415条と同様でございますので、商法に新たに規律を設けるものではございませんが、中間試案の甲案を採用したということを要綱案上明らかにするために、これを記載した次第でございます。

以上を踏まえまして、部会資料19-1の1ページ「第1 総則」から2ページ「4 運送貨及び留置権」までにつきまして、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いて、御自由に御発言をお願いいたします。

○池山委員 ありがとうございます。まず、御説明のありました危険物に関する通知義務違反の効果に関するところでございますけれども、今回の案は、帰責事由がない場合の免責を認めるという形に表現は変わっておりますが、法務省事務当局の案として、従来の無過失責任対過失推定責任という対立軸の中で、後者、過失推定責任の考え方を改めて示されたものと理解をしております。

私はと申しますか、私の推薦母体である日本船主協会、更に実運送事業者は、御承知のとおり従来より一貫して前者、すなわち基本的には無過失責任と解すべきであるという旨を主張してまいりました。私どものその主張自体は相応の根拠があり、間違っていないのではないかと現時点でも考えております。

ちなみに、実は一昨日、海事弁護士有志の意見交換会というのを日本海運集会所様の場所を借りて行ったのですけれども、それは海運集会所さんのウェブサイトや雑誌に記載がある事務所に広く呼び掛けて行ったものですが、そこでも、正直、無過失責任についてなお相当の支持があったことは事実です。

しかし一方では、余り言うとも怒られそうですのであれですが、前回の部会でもこの論点はもはや論じ尽くされていて、この部会での議論もそろそろ打ち止めにすべきであるという御指摘もいただきました。そしてまた、今回の案が出たわけです。そういう審議状況を勘案し、更に、前回の部会審議で示されました本通則の規定の体系的な位置付け、あるいは適用範囲の議論に鑑みますと、商法の運送法通則の規定としては今回の案でもやむを得ないかなと考えております。以上が、この点についての結論でございます。

○柄委員 私ども商工会議所としましては、従来から無過失責任を回避してほしいという話をさせていただいております。繰り返すことを御容赦いただきたいのですけれども、今回の提案は船舶に関わるものだけではないと思っています。国内のトラック等の運送なども含め、全般に適用されるものと考えますと、運送契約を締結する当事者には零細な中小企業又は個人事業主、更には消費者、これらが含まれてくると思います。そういう意味でいきますと、確かに船舶に限りますと、その荷送人も大企業が多く、危険物については安全データシートなどで把握することは可能かもしれません。しかし、申しあげましたように、今回の法改正案では幅広い荷送人が関係する陸上運送まで含めることになる、このように理解した上で、引き続き、過失責任を主張させていただきたいと思っています。繰り返すようですが、通知義務を明文化して安全確保をするというのは、私どもも十分賛成するところでございますが、無過失責任は是非とも回避していただきたい、と思っています。

○山下部会長 今、危険物についてお二方から御意見を頂きましたが、ほかにこの点に関してございますか。

○増田幹事 私自身も、国内運送のことを考えると確かにやむを得ないというのは理解できるところでして、415条が過失責任なのかということところはちょっとそうなのかなと思っていますけれども、この415条に即した形でまとめられるということ自体は、ここまでの議論を受けた結果としては妥当なものだろうとは思っております。

ただ、どうなのですかね、国際海上物品運送に関していうと、やはり条約との整合性という観点から本当にこれでいいのかなと、やや私自身は疑問を持っているといたしますか、やはり国際海上物品運送法11条2項の方は、もう少し条約に即した形に改めるということは選択肢にはならないのだろうかということを、今でもやはり疑問に思っているところがございます。

というのも、やはり、ヘーグ・ルールズが作られた当時は、ヘーグ・ルールズの4条6項の重要性というのはどうも余り認識されていなかったようなので、国際海上物品運送法が作られたときに、この4条6項の重要性ですとか、4条6項と4条3項の文言の違いですとか、そういったものがそれほど意識されなかったというのは、それはやむを得ないことだったと思うのですね。ですが、今はかなり状況が違っておりまして、4条6項をめぐる争いが複数の国で争われているという状態にあるわけですから、やはり、ここは条約との整合性を維持するという観点からは、国際海上運送に関してはもう少し条約の文言に近づける方向での規定の改正を、飽くまでも過失責任的な理解が可能な規定を置くのであれば、検討すべきなのではないだろうかと私自身は思っております。

○松井（信）幹事 今、増田幹事から、国際海上物品運送法11条について改正の検討をすべきではないかというお話がございました。その改正の趣旨について、増田幹事は、過失責任として見られるのか、無過失責任として見られるのか、どちらのお考えなのでしょうか。

一方で、この点については非常に意見の対立が激しいところで、この部会の場で皆さまの同意を得ることは難しいのではないかと思っております。今回の国際海上物品運送法の見直しは、主たる商法の現代化に即して、その影響が及ぶ範囲を基本としながら行っておりまして、2008年のロッテルダム・ルールズの批准の動向が明らかでないという中で、余り全面的な見直しをすべきではないと考えているところでございます。

○増田幹事 ただ、4条6項に関して申しますと、条約の条文自体もやはり過失責任とか厳格責任とか明文で書いているわけではないのですよね。ですので、条約の文言に即した形に改めるといふだけのことを取りあえずは今私としては申し上げているところでして、もちろんそこに解釈の余地があってもいいとは思うのですけれども、やはり過失責任ではないとは思いますが、そこはやはり、もう少し書きぶりが無いのだろうかと思っております。法整備的に難しいということでしょうか。

○松井（信）幹事 書きぶりを変えるときには、その意図を国民の皆さまに説明しなければならないと思います。ですので、書きぶりを変えた後も依然として解釈に委ねますという法改正は、なかなか難しいと思っております。そして、現にこの場にいらっしゃる荷主側の方、運送人側の方、それぞれがその条文について異なる見方をしているというのが現状だろうと思っておりますので、この部会の皆さまの御意見が一つに集約される見通しは容易でないように感じられます。この点について、ほかの皆様御意見があれば、是非お寄せいただきたいと思っております。

○池山委員 国際海運に携わる者としては、増田幹事の御意見というのは大変うれしい限りではございます。しかし、一方で事務当局の方から御説明があったことを私なりにしんしゃくしますと、やはりこの部会で決めるべき、あるいは決めることができることと、そうではなくて、今後も解釈に委ねざるを得ないこととの切り分けということを考えなければいけない時期に来ているというのが実情で、この点は後者なのではないかなと思っております。かつ、似た

ような例は、全然畑違いですけれども、例の労働債権についての船舶先取特権の問題と同じように、ほかにもあり得るわけですし、一から十まで全部、それは決められるのだったらそれに越したことはないですけれども、無理なのであれば、一方で今の条文であっても、それがヘーグ・ルールを踏まえたものだということ自体はあって、そのヘーグ・ルール自体の解釈が、逆に言うと、客観情勢というのは分かれているという状況もあるわけで、という以上で、もう整理としては十分なのではないかと思えます。

○山口委員 この危険物の関係が今回の商法の改正で国際海上運送の規定の解釈に影響を与えるかどうかというのは少し議論にはなったのですが、ただ、それはやはりヘーグ・ルールの解釈として特に差が出てくるところであろうと私どもは思っておりまして、確かにこの11条の規定はヘーグ・ルールの元の原文とはかなり様相が異にされておりますけれども、そこにおける過失責任か無過失責任かということについては、ある意味ニュートラルに書いてあり、私は従来以来、これは当然、日本の法制度の中で過失責任と解すべきだと考えておるわけですけれども、いずれにしても、そこに解釈の差は残るにしても、特に今、改正の必要はないだろうと考えております。

○山下部会長 この点、ほかにはございませんか。増田幹事、大体、意見の状況は今のようなところなのではと思うのですが、いかがでしょうか。

○増田幹事 まとめるのがこの段階では難しいというのは、それは確かにもっともなことではありますので、余り賛成はできませんけれども、反対はしないということにさせていただきたいと存じます。

○山下部会長 この点について、ほかにはよろしいですか。

危険物については、そうしますと、今日の提案で大体御異論のない状況になっていると理解してよろしいでしょうか。

それでは、その他の点について何かございますか。

○池山委員 引き続き、すみません。4の(2)の留置権についてです。これも実は似たような話なのでございますが、(2)の書きぶりとして、運送人は、運送貨等々について「のみ」という限定が国語的に付されている点について、前回の部会でちょっと質問させていただいて、事務当局からは、これは商事留置権、より正確に言うと商人間の留置権を排除する趣旨ではないかという御回答を頂きました。それに対して私の方では、必ずしもそうとはいえないのではないかということで、少し調べさせていただきますということを申し上げた記憶があります。

その後、調べますと、法務省事務当局のような見解ももちろんあるわけですけれども、他方でそれに反する、それと異なる学説、商人間の留置権は別途成立する余地はあるのだという学説や判例もあるようでございます。その意味では、現状、この「のみ」が何を指すのかというのは、客観的なすう勢としてははっきりしていない状況だと思います。

問題は、私が言い出したことがきっかけなわけですけれども、それをこの際どちらかに明確化を絶対にしなければいけないのかという問題が残っているわけですけれども、私どもとしては、これまた非常に難しい問題ですので、今回の改正については、元々運送取扱人の規定を準用する形であったのを、運送人の規定として、かつ平仮名化する以上のものではなくて、従来からのその学説、判例が微妙に異なっている部分があるというのはそのまま引き継がれるという整理でよろしいのではないかなと思っております。

これが、前回ちょっと調べさせてくださいと申し上げたことへの私なりの返事でございます。

○山下部会長 ほかにございますか。

○松井委員 海上運送の定義のところなのですけれども、恐縮ですけれども、非航海船のところにちょっと関与してしまうのですが、よろしければ質問させてください。

前回、池山委員から御質問があった点と全く同じ問題意識を持っていて、それに対して松井（信）幹事の方から、この点については政府部内の法制的な検討も含めて考えさせてくださいということでお預かりになったと記憶しているのですけれども、今回の御提案いただいているものは前回の説明の中に入っていた文章そのままかなと理解しております。そして、今御説明のあった基準の明確性、表現ぶりという点なのですけれども、確認させていただきたいのは、今までと同じように、この定義が商法684条の議論には影響を及ぼさないという、パブリック・コメント以降一貫して話が出ていたことと変わらないのかという点が1点です。

それから、非航海船の定義の中で「その他の海」という言葉があるのですけれども、「その他の海」はどこを指しているのかと。684条の航海船の対象となっていない海と読むべきなのかなと思うのですけれども、その理解でよいのかという点が2点でございます。

あとは、これは単なる感想なのですけれども、海上運送で航海船の定義の中に非航海船を含むということが可能であるとすると、後ろの方の準用規定が要らなくなるような気もするのですけれども、その辺は多分規定ぶりの話なので、今後御検討いただけるのかなと思います。この2点について教えていただければと思います。

○山下関係官 まず、1点目の御質問につきましては、そのとおりでして、商法684条の解釈に影響を与えるものではないと考えております。

2点目の非航海船についての定義で、部会資料19-1でいうと10ページにあります、「湖川、港湾その他の海以外の水域」が何を指すのかというところは、おっしゃったとおり、684条の航海をする場所以外の水域ということでございます。

○池山委員 今の点、純粋な質問なのですけれども、「港湾その他の海」と読むのでしょうか。私ははっきり、これは「湖川、港湾」があって、「その他の海以外」という読み方をするのであって、逆に言うと、湖川は海でないことは確かですけれども、場所をはっきりさせないにしろ、港湾というのが海には入らないという国語的な読み方をするのかと思っていたのですけれども、それとも、「港湾その他の海」という読み方をすることによって、港湾は海に入るということなのか。

○山下関係官 この湖川、港湾というのは、「海以外の水域」の例として挙げているものでございます。

○池山委員 港湾の水域は海には入らないということでもいいのですよね。

○山下関係官 はい、そういう理解をしております。

○池山委員 はい、それはそれで結構です。

○山下部会長 よろしいでしょうか。

4までのところで、その他、御意見ございませんでしょうか。

そうしますと、大体この御審議いただいている部分については、この提案で御異論はないという状況に達していると理解してよろしゅうございませうか。ありがとうございます。

それでは、次に進みたいと思います。

次は「5 運送人の損害賠償責任」から「11 貨物引換証」までについての御審議をお願いいたします。

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。5の「(2)高価品に関する特則の適用除外」につきまして、本文イのように「重大な過失」という要件を明示することの当否につき、なお意見が分かれています。現在の実務上、運送人に重大な過失が認められる場合には、荷送人の無申告との過失相殺によって柔軟な解決が図られており、このような実質については荷主側も運送事業者側も大きな反対はないこと、本文イのように要件を明示しないと、学説上は運送人に故意があった場合に限るという見解などもあるため、当事者の予測可能性を害することなどの理由から、本文のとおり、運送品に関する特則の適用除外の要件を明示することが考えられます。

次に、「7 運送品の供託及び競売」の本文(1)イにつきまして、部会資料18では、「又はこれを受け取らないとき」としていましたが、民法494条1項や商法524条1項などでは「受領することができないとき」との表現が用いられており、しかも、このような債務者側から見た弁済不能は、債権者の一時的な不在を含むなどと広く解されていることから、本文(1)イでもこの表現に倣うこととしております。

以上を踏まえまして、部会資料19-1の2ページ「5 運送人の損害賠償責任」から5ページ「11 貨物引換証」までにつきまして、御審議いただきたく存じます。

○山下部会長 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。

○箱井幹事 高価品のところでございますけれども、これまで私一人でいろいろお話ししておりましたが、前は様々な委員、幹事からの御発言を頂き、論点として取り上げていただいて、感謝しております。また、既に乙案はなくなったということは承知しておりますので、甲案の改正を加えるか加えないかという観点から御検討を頂いたことは、これも適切であると考えております。

ただ、この部会資料に挙げられた二つの改正理由でございますが、例えば①につきましては、運送事業者側にも大きな反対がないということが書いてありますが、パブリック・コメントでは運送事業者からは、大きいかどうかは分かりませんが、一定の強い反対があったと承知しております。それから、大手運送業者さんの場合には、これはこういった場合でも対応できるのかと思いますが、私が懸念しておりますのは、やはり現在の裁判実務を前提にいたしますと、無申告の高価品が発送されました場合、従業員のうっかり重過失でもって正に会社が存亡の危機に立たされるという懸念がございます。ここでの議論を伺っておりますも、我が国には、特に陸上運送で零細な事業者さんが相当数いるとのこと。トラック1台、2台というような営業している方々が、今の裁判実務もそうですが、甲案の改正について、分かった上で賛成しているとは考えにくいように思っております。ここには、そういった声が届いていないのではないか、その辺は少し考える必要があるのではないかと思った次第でございます。

ただ、この①の点につきましては、現状のままでもよいということの理由にもなりますので、改正理由のポイントは②の方であろうかと思っております。②の方は、研究者の立場からいた

しますと、少なくとも有力な学説を解釈論から結果的に退場させるということの決定、こうした非常に重い決定がこの理由でなされようとしていると考えております。その観点から、ここに書いている理由を見ますと、当事者の予測可能性を害するということが挙げられております。これは先ほどの御議論の中でも、どこまでこの部会で決められるのか、どこまで解釈に委ねるのかということがございましたけれども、果たしてこの問題はこれでいいのかということは、なお懸念しております。学説の対立があり、最高裁判例も出ていない中、一方の学説を消し去ってしまうというような結果についてはちゅうちょがあるということが1点。また、理由として挙げられております予測可能性を害するという点ですね。これが納得できるものならば仕方がないとも思うのですが、私にはよく分かりません。

これは元々相当レアなケースを前提にしております。要するに、無申告で金額が分からない高価品が発送されたということ、それから、運送人に重過失と認定される行為があつて運送品に損害が生じたというような、かなりレアなケースでありまして、果たしてこれが明示されますと取引に何らかのよい方向の影響を与え得るのだろうか、予測可能性があるとなると何か対応できるのだろうかということを考えてみますと、これは金額が分からないわけですので保険の付けようもないのではないかと思います。ここに書いてあります「予測可能性を害する」という点、これが改正の主たる理由として挙げられているわけですが、御説明いただけたら有り難いと思います。

○山下関係官 ②のところは、この資料に記載しておりますように、学説上は故意に限るという見解があつて、この法制審での審議を経た結果も何も明示しないということであれば、適用除外されるのが故意に限られてしまうのではないかとということで、当事者が予測できない事態が想定され得るということでございます。

○箱井幹事 要するに、「害される」とありますので、これが明示されると害されなくなるという趣旨だと思うのですが、どういったことが今困っていて、それで、この規定ができることによって何が解決するのかというところが、私にはよく分からないということを申し上げております。

といいますのは、これはまず荷主の無申告が前提です。荷主に申告義務違反があつて高価品が発送された場合の話でございまして、それでも運送人が責任を負う場合がでてくる。現在の裁判実務では、かなり広く責任を負うことになり得る。運送人としては、責任を負うことになるのであれば、リスクが拡大するので保険を付けたいと思つてもいいかもしれませんし、それができれば予測可能性があつてよかつたということになるわけですが、そもそも無申告ではこれには対応しようがありません。要するに、予測可能性うんぬんという話は、どれほど意味を持つのかというところの疑問がございまして。

これが主たる理由で、現在学説の対立があるところの一方が、ここでもって、この場の決定で解釈論として展開できない結果になるということが果たして妥当なのかということは、研究者の立場からいたしますと、深刻な問題として受け止めております。

○松井(信)幹事 紛争になって裁判所で争われる場合に、重過失という基準によって裁判所で判断されるのか、それとも故意があるかないかだけで判断されるのかというのは、当事者の訴訟行動にとって大きな予測可能性の問題になり得るかとは思つております。そのほかの皆様御意見もあれば、また頂きたいと思つております。

○山下部会長 この点、いかがでしょうか。

○柄委員 これは、従来からお話しさせてもらっているとおりでございますけれども、部会資料に記載のこの案に賛成の立場で申し上げますと、まず、荷送人が高価品の明示をしなければいけないということについては、当然その認識もありますし、やらなければいけないということも十分分かっております。しかし、仮にそれが欠けた場合であっても、運送人が運送業者としてやるべきことをやらなくても済むということではないと思っています。その場合には、以前から議論がありました過失相殺の中で処理していただくという形、つまり、どちらかが全部悪いというわけではなくて、運送人にも当然やっていただくべきことがあるでしょうから、それらの責任を全体の中で判断していく、すなわちここでの要件は重過失として、うっかり事案なども含めるようにしていただきたい、というのが私たちの立場でございます。

○池山委員 前回も申しましたが、運送人の立場からすると、箱井幹事の御意見というのは大変有り難いとは思っております。運送人側は、元々この点について、故意又は無謀行為というCOGSAの枠組み程度に限定した方が望ましいという意見は確かに出しておりました。しかしながら、今お話がありましたとおり、やはり荷送人の立場からはそれは狭すぎるという御指摘がある中で、取りまとめとして、この重過失というのを残すのはやむを得ないということであれば、やむを得ないという判断を我々の方はしているわけです。

ただし、せっかく今お話が出た機会に申し上げますと、多分、重過失というものは一体何なのかということに対して、実は同床異夢のところがあって、凶らずもうっかり事案は重過失だという前提でお話をされていたわけですが、私は、一方で判例の捉え方がそうとれるものがあるというのは承知しておりますけれども、他方で、本当はここで何で故意だけではなく重過失を入れなければいけないかということ、故意の立証は難しいと、重過失の本来の定義は、故意に準ずる程度の著しき注意義務の懈怠だということ、本来もっと厳しいものはずだと思っていて、それを前提に、そういう解釈であるべきだということを前提に、やむを得ないかなと思っております。

その結果、何が出てくるかといいますと、今回この重過失を明示するという取りまとめに決して反対はしませんけれども、箱井幹事の示してくださった学説の観点からの危惧も勘案しますと、今後、重過失の判断の在り方について、従来どおり単純に、従来どおりの判例が必ずしもそのまま引き継がれるわけではないと思っております。

○遠藤委員 私の方からも、部会資料に記載の案に賛同の意を表明したいと思います。というのは、議論されてきたところでありすけれども、オール・オア・ナッシングの世界ではなくて、これは裁判実務として過失割合の相殺ということで定着しているという理解であります。そして、今回、運送人の契約責任を減免する規定というのが不法行為責任にも及ぶということですので、我々荷主にとっては、今回明文化していただくことによって、ここの意義は非常に大きいのではないのかなと考えておりますので、この案に賛同したいと思います。

○山下部会長 この点について、ほかの委員、幹事の御意見はいかがでしょうか。

○藤田幹事 私も、ここで太字で書かれている結論でまとめるということでもいいと思いますが、説明はさすがにちょっと気になります。箱井幹事の言われたような疑問を私も持ちました。一応、松井（信）幹事からの説明があって、ここでいう予見可能性というのは裁判段階における予見可能性であるということは理解しました。しかし、普通、取引法の世界で予見可能性といったときには、裁判段階での当事者の訴訟行動についての予見可能性を指すことはあまりないと思います。ここでの説明は、飽くまで、説がいろいろ対立し得るところを、10

0 ぐらいの範囲で対立しているのが60とか50ぐらいに、多少その対立の範囲が狭くなるということが望ましいという判断をしたということだと思います。重過失が何を意味するかということについてはまだ解釈の余地はありますが、およそ故意しか含まないというような解釈が残るような状況はなくなる、その限りでは曖昧な状態が少しは改善するし、そのことは望ましいという理解で、この部会はまとめようとしているというふうに言っていたのであれば、素直に賛成できます。いずれにせよ、説明の仕方のところでちょっと違和感があったものですから、その点だけコメントさせていただきたいと思いました。

○松井(信)幹事 ありがとうございます。確かに、説明の仕方については、今後十分注意してまいりたいと思います。また、過失相殺と申しまして、御指摘のとおり、運送品の額や当事者のそれぞれの過失の度合いなど、様々な事情に応じて裁判所によって適切に判断されていくことになろうと思っているところでございます。

○箱井幹事 私も、前回の段階で大方の結論は出ているのだらうと認識しておりました。今回発言いたしましたのも、せつかく補足説明を頂きながら、私としては納得しかねる、特に②の説明でございますが、これは公表される資料でございますので、その点についてお尋ねしたいというのが主たる発言の動機でございます。あえて最後まで結論について粘ろう、頑張ろうという趣旨ではございませんので、皆様がこれでよろしいということであれば、これ以上、私は何も申し上げることはございません。ありがとうございます。

○山下部会長 この点、ほかにございますか。よろしいですか。

結論としては、この高価品に関する提案についてはこれで御賛同いただけたということかと思いますが、なお細部の説明の仕方等については今日いろいろ御意見がございましたので、最終的にはまた次の回でお諮りできればと思います。よろしいでしょうか。

ほかの点はいかがでしょう。

○藤田幹事 10番についてですが、よろしいでしょうか。ちょっとテクニカルな質問で申し訳ないのですが、海外、外国の国内海上物品運送を含む複合運送がなされた場合に、その海外の国内の海上物品運送中に物品の滅失毀損があったということが分かったとします。実際そういう例というのは少ないと思うのですが、仮にあったとして、その場合、日本法が適用されるということは前回議論したところですよ。それはいいのですけれども、その場合、商法か国際海上物品運送法か、いずれが適用されるのでしょうか。

○山下関係官 我々の整理としては、それは国際海上物品運送法が適用されることになると考えております。

○藤田幹事 確かに現在の国際海上物品運送法は、本邦外に陸揚港あるいは船積港がある場合と書いてあって、今の条文をそのまま適用すると国際海上物品運送法になるのですが、本当にそれでいいのだろうかというような疑問があります。これは完全に海外の国内運送なのですね。国内運送、国際運送を切り分けるときに、国内運送というのは、どちらも日本国内で陸揚げも船積みもしている場合、それ以外は全部国際運送だと整理してしまったのは、外国の純粋国内運送のようなものというのは、およそ日本法を適用することを前提としてはいいからだったのではないかと、準拠法選択によって論理的にはあり得るのですけれども、余りそういうことを想定していなかったのではないかと、ところが複合運送が絡むと、今回、真面目に考えなければいけなくなるので、そうなるとうちに実質論としても、従来余り想定してこなかった純粋に外国国内の海上運送というものをどう考えるかという必要があるような気

がするのですけれども、そこは、やはり商法よりも国際海上物品運送法の方が外国の純粋国内海上物品運送について実質論として適切だという理解なのでしょうか。

○山下関係官 国際海上物品運送法1条が正に我が国を陸揚港又は船積港としない海上運送に適用すると書いているというところからして、基準の明確性という観点からも、国際海上物品運送法が適用されるというふうに整理せざるを得ないのかなと思っております。

○藤田幹事 基準の明確性は理由にならないと思います。陸揚港、船積港、いずれもが同じ国の中にあるというふうに規定すれば、基準としては十分明確だからです。問題は実質です。外国の純粋国内海上運送について、商法よりも国際海上物品運送法が適用された方が適切であるという実質判断がないと、その結論は維持できないと思います。現在の国際海上物品運送法は、繰り返しですけれども、複合運送を想定しないような場合には純粋な外国の国内海上物品運送について余り想定することはなかったと思うのですけれども、複合運送を前提するとそれが出てくるので、多少は真剣に考えなければいけなくて、もし実質的に商法よりも国際海上物品運送法の方が適切であるという理由があれば十分納得できるのですけれども、そここのところは、論理的には確かに今でも準拠法を日本法にして外国の国内運送をすれば適用はあるとはいっても、余り現在の法がそれを想定していなかったように思うのですけれども、いかがでしょうか。

○松井(信)幹事 事務当局としましては、今、藤田先生がおっしゃったとおり、例えば、アメリカにおいて我が国の現地法人が運送契約を締結するときに日本法を準拠法にすることも十分あり得るわけで、外国における国内海上運送であったとしても国際海上物品運送法を適用するという立法判断は、既にされていると考えております。その上で、今回複合運送の規定を新設するに当たっては、いわゆるネットワークシステムに近いことを考えておりますので、その国際海上物品運送法の枠組みをそのまま複合運送の規律に持ってくるのが一番簡明であり、そうでない約束をしたい方は別の特約をされるということが、それが先ほど山下局付から申し上げた明確性というところにつながってくるのかなとは思っております。

○藤田幹事 繰り返しですが、明確性はいずれでも同じだと思いますが、事務当局として、国内運送というのは日本国内の運送に限定するというのが現在の国際海上物品運送法上の実質法上の政策判断で、それは動かさない、今回はオープンにしないと、そういう理解でしたら、それは了解しました。余りいい実質判断とは思えないのですけれども、そういう理解であれば、論理的にはそういう結論になるでしょうし、それで了解いたしました。

○池山委員 これは半分は質問なのですけれども、藤田幹事のお考えでも、複合運送のうちの外国における海上運送の部分が、それが国をまたがる場合であれば、それはいいということですよね。そうすると、具体例でいうと、複合運送の中でたまたま外国の純粋海上運送を含む部分が、どこにしまししょうか、イギリスのサザンプトンからロッテルダムに行く部分が、なぜか日本法の下で引き受けられていると。その場合は、国際海上物品運送法で適用があることで抵抗はないけれども、例えば、それがグラスゴー辺りからサザンプトンに持ってくる部分だったら、それはイギリス国内の運送だと、そうすると国内運送だから、むしろ商法であってもいいのではないかというふうに聞こえるのですけれども、運送事業者の立場からすると、現に日本法で引き受けるにしても、正に先生が整理してくださったとおり、純然たる国内、日本国内の運送以外は国際海上物品運送法が適用されるのだと、それはサザンプトンからロッテルダムでも、グラスゴーからサザンプトンでも同じだという方が、ある意味、素直

な見方なのかなと正直思っております。かつ、元々法務省がおっしゃったことは文理解釈としてそうなるであろうということで、それはそれで文理とも合致するわけだから、特段不都合はないのではないかと思いますのですが、いかがでしょうか。

○藤田幹事 文理解釈は当然のこととして申し上げているので、文理解釈としてそうなるけれどもいいのですかというのが私の最初の質問です。文理解釈は当たり前で、これは、変えないうり当然そのとおりです。

2番目の話は、そもそも国際海上物品運送法は条約に基づいた規律であって、それは国際的な運送について国際的に統一しようということで様々な政治的な妥協を含む、条約上の特有の考慮を抜きにはとても説明できないものを含むような種類の規律なので、そういったものが純粋国内運送について当然に適用されるような方向での解釈というのが、多少違和感があったからです。

もう一つ、念のために付け加えておきますと、国際海上物品運送で日本と外国を移動した後に、あるいは日本から外国に移動した後に、どこか更に積替えなどをして国内海上運送がつながっている場合というのは、それは付随的なものについては国際海上運送一本でいく、条約一本でいくというのは当然考えられることで、それは複合運送と見るか否かのところで、そこは誤解しないでいただきたいのは、飽くまで複合運送と性質決定された場合、付随的なところというのは、たとえ日本国内で一旦どこか短い海上運送を伴った上で外国に持って行っても、その部分も含めて国際海上物品運送法だと思えるのですけれども、そういうのではない、本当に純粋の、例は少ないでしょうけれども、例えば航空と、どこか短い距離の国内海上運送を含んだ複合運送なるものを想定しての話なのですけれども、そういった場合ですと、私は多少、商法なのかなと思っていましたのですけれども、そうでないという判断自身は、私は、先ほど申し上げたとおりですので、池山委員の質問に対する答えですけれども、違和感を持っております。

○山下部会長 よろしいでしょうか。一応、共通の理解はあるということでよろしいでしょうか。

ほかに、この部分でいかがでしょうか。特にはございませんでしょうか。

そうしますと、高価品の部分については、説明の仕方などなお細かいことは今後考えていただくということで、提案自体は御賛同いただいた状態になっていると理解いたしました。よろしいでしょうか。

それでは、先に進みたいと思います。次は、第2部の「第1 船舶」及び「第2 船長」の部分について御審議いただきたいと思っております。

事務局から説明をお願いします。

○宇野関係官 それでは、「第2部 海商法制について」の「第1 船舶」及び「第2 船長」について御説明いたします。

このうち、「第1 船舶」の「3 定期傭船」につきましては、(2)の定期傭船者の指示権が航海の安全に関する事項には及ばないという規律について、第15回会議では、この表現で船長の指揮権についてまで及ばないことが明確であるかには疑義があるという指摘がございました。そこで、この点を明らかにする趣旨で、船員法の規定を参考に「発航前の検査その他の」という例示を付すこととしております。

なお、部会資料19-2の4ページにございますとおり、定期傭船に関しては、その堪航

能力担保義務の規律の在り方も問題となりますが、この点は、航海備船及び個品運送に関する堪航能力担保義務を含め、後に一括して御審議いただければと思います。

以上を踏まえまして、「第2部 海商法制について」の「第1 船舶」及び「第2 船長」につきまして御審議いただきたいと思ひます。

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

○池山委員 毎度すみません。定期備船のところについて、何点かございます。

まず最初に、今回修正が入りました(2)の「発航前の検査その他の」という点ですけれども、結論から申し上げますと、私どもとしては、これは所詮は例示なのだと言われれば実害はないのかもしれませんが、例示としてはいかにも不自然で、不要なのではないかなと思っております。

なぜかといいますと、一方で、先ほど、航海の安全に関する事項について定期備船者の指示権の範囲に入るかもしれないという疑義を述べたのは、記憶が間違っていなければ私かもしれませんけれども、その点については、そうではないのだという御説明を受けて、我々の方としては納得をしている次第です。それはそれでよくて、言ってみれば、ここに書いてあることというのは、基本的に船舶を利用する契約であるからには、その利用の典型は運送であるわけですけれども、運送とは必ずしも限らない、一般としては利用だと、利用する契約であるからには、利用に関する指示権はあると。ただし、それが航海の安全にわたる場合はその限りでない。本当にそれ以上でもそれ以下でもない。

かつ、典型的にそこで想定されているのは、A港からB港へ行ってくださいと、A港の出帆予定として、いつですかと、荷役を終わったら可及的速やかに出てください、それが利用に関する指示なわけですけれども、可及的速やかに出るといっても、安全性の観点から今日は出航できないと船長が言うのであれば、それには容喙できないと、典型的にいうとそういう場合です。本来の指示権そのものと真っ向からぶつかる場合に、そのぶつかる根拠が航海の安全に関するものであれば、マスターの判断が不文の前提として合理的なものであるということが前提ですけれども、合理的なものである限りは容喙できないと、それだけです。あえて要らないのではないかなと思っております。

逆に、このような例示を入れると、発航前の検査というのは元々単純に船長がなすべき業務でありまして、それ以上のものではなく、そもそも備船者がするものではないという意味でも、どうかなと思っております。それが一つです。

それから、あと二つ、1点は質問、1点は御紹介ないし質問がありますけれども、先ほど申し上げた海事弁護士の有志の勉強会の中で、実はこの条項の規定ぶりについていろいろ御指摘がありました。その中の一つは、この利用に関する指示権、これはいいのだけれども、この例示として航路の決定に関するものという点について、先ほどの裏返しですけれども、何で必要なのだと、かえって曖昧なのではないかという指摘がありました。私としては、結論的には、これは残していいと思っております。その過程で、ただ、そういう疑義が出たからには、改めて明らかにしなければならぬと思っていることは、この航路の指示というのは、典型的には、先ほどの例でいえばAからBだと、ただし、例えばAからBに行くに当たってXという港を、あるいはXという航路をとってくれと言われれば、それは基本的には従わなければいけない。ただし、その航路をとることが安全上無理だというのであれば、そ

これは船長の判断が優先だということでは機能はするわけですが、安全上の問題がない限りは、AからBだけではなくて、そういう航路の指示も基本的には入るのだろうという解釈をしています。そういう理解で正しいのでしょうかというのが1点です。

それから、もう1点指摘があった部分は、一定の期間というのを付けることについての質問がありました。これは何を念頭に置いているかということ、トリップT/C的なものについて、トリップT/Cの場合、一定の期間がないから定期傭船にはならないのではないかというような御指摘です。そこは私は、一定の期間といっても、定め方は別に30日とかそういう一定の期間だけではなくて、トリップT/Cにおける定め方も一定の期間だということができ、実務では、少なくとも私どもは、トリップT/CもT/Cだと思っています。少なくとも、この「一定の」という言葉があることによって、トリップT/Cが当然にT/Cではないということではないという解釈をしておりますので、その点についての御見解を聴きたいと思っております。

ちなみに、御紹介しますと、この部会でもさんざん紹介されているニューヨーク・プロデュース・フォームも最近改訂されたというふうに側聞しております、トリップT/Cフォームにもそれは使えるようになっております。その意味では、やはり実務はトリップT/CもT/Cだと思っていることの一つの例証だと思っております。

○宇野関係官 3点ほど御指摘があったかと思えます。1点目が、(2)のところただし書の航海の安全に関する事項について「発航前の検査その他の」という例示を加えたことに関しての御指摘であると理解致しました。

この点について、前々回の部会において、池山委員からもですけれども、田中幹事からも、「航海の安全に関する事項」という言葉のみから、直ちに船長の権限についてまで定期傭船者の指示権が及ばないことが明確なのかどうかという御指摘があったのは、部会資料の19-2に書かせていただいたとおりで記憶しております。その上で、「航海の安全に関する事項」というのは、元々は「船長の職務に属する事項」という規定ぶりにしておりまして、それを「航海の安全に関する事項」という規定ぶりに改めたわけですが、その際も、船員法を参照して、船長のやらなければいけないことを表現する趣旨も含めて、「航海の安全に関する事項」という言葉を使っております。

そして、航海の安全に関する事項というのは、前々回はいわば裸で提示していた中で、これでは船長の権限について除かれるのかどうかははっきりしないということもあったので、再度船員法を参照したわけですが、今回の例示の規定ぶりは、船員法の8条を基本的に参照しております。それはなぜかと言いますと、従前議論のあったとおり、船員に対する労務指揮権のようなものについては、船舶所有者の側で乗組を行わせるというところから当然に外れてくるという前提で船員法の船長の職務に関する規定を見ていきますと、7条というのが労務指揮権に関する規定で、次に8条というのが参ります。その8条において、この「発航前の検査」という内容が出てきますので、あえてこの一番最初の8条を採らずに、途中の規定から何か例示を抜き出してくるのも相当でないだろうということで、例示をどのようなものにするかというのは法制的な判断でもあるわけですが、そのような趣旨で、この例示を入れているということです。表現したい趣旨は、おっしゃられたとおり、あるいは前々回の部会で疑念が示されたものに対して、それにできるだけこたえられるようにということで、このような例示を入れたという経緯でございます。

2点目が、航路の決定について、A港からB港ということだけではなくて、A港からX港を通過してB港に行くというところまで航路の決定に含まれるのかということについては、そのような理解で正しいのではないかと考えております。元々、定期傭船の場合には、燃料について定期傭船者の側で負担をするということになっており、かつ、どのような航路を採るかによって使用しなければいけない燃料の量に差が出てくるということもあって、航路の決定については定期傭船者の方で指示ができるという立て付けにしております。したがって、もちろんA港からB港へというだけではなくて、X港を通る航路であるかどうかについても、定期傭船者の指示権は及ぶと理解をしております。

ただし、先ほど池山委員がおっしゃられたとおり、もちろん航海の安全に関する部分について、例えば、その航路が極めて危険だということなのであれば、もちろんそれについてはただし書の方でこの権限の範囲から除かれてくるということになるのだろうと思っております。

すみません、3点目なのですけれども、トリップT/Cの話をお聞きになられたかと思うのですけれども、具体的には、実務上行われているトリップタイムチャーターといってもいろいろあると思います。具体的な期間の定めがどのようになっているのかということをご前提として確認させていただきたいのですけれども、どういう形で期間を定めた場合のトリップタイムチャーターのことをお聞きになられているか、教えていただいてもよろしいでしょうか。

○池山委員 私ごが念頭に置いているのは、まず、航行の範囲がA港からB港で、かつ、期間、デューレーションについては約30日であると、ただしウィズアウト・ギャランティだと、そういう定め方です。ものによっては、30日ウィズアウト・ギャランティというような規定もなく、言ってみれば航行の範囲として、その航路定限内全域とかそういう定め方ではなくて、A港からB港だと、言ってみればそれだけの書き方をしてある場合も確かにあると思っております。しかし、その場合でも、当事者間の権利義務関係の定め方としては、端的に言うと、定期傭船契約の書式を正に使っているわけです。費用分担の在り方についてもそうですし、変な話ですけれども、滞船料あるいは早出料というような概念はおよそなくて、掛かった日数に応じて対価が払われる。A港からB港と書いてあっても、そのトン当たり幾らではなくて、1日当たり幾らということには変わりない。すみません、くどういようですけれども、目安として普通は30日と書いてある場合が多いけれども、場合によっては書いていないこともあるかもしれない。書いていない場合についていえば、この一定の期間というのはA港からB港に行くまでに相当な期間だと、そういう定め方がしてあるのだという解釈でおります。

一方で、元々議論になったのは、当事者が契約の表題とかで何をを使うかということと契約の法的な性質決定というのは別の問題だと、当事者が定期傭船契約だと言っているけれども、その性質決定として定期傭船ではない場合もあり得るということ自体は、一般論として承知していて、私が申し上げたいのは、少なくとも外航運送の実務の人は、恐らくそういうトリップT/Cも正にT/Cだと思っていて、きっとそういう法的な性質決定がされると期待をしております。それで、法的な解釈として別にあり得るというのは一般論としては否定はしません。それらを踏まえた上で、この「一定の期間」という書き方をしてあることが、およそトリップT/CはT/Cでないという解釈を直ちに導くものではないと、その限度で御確認を頂ければと思うわけです。

○宇野関係官 「一定の期間」の定め方の問題が一つあるかと思いますが、一定の期間というのを1か月であるとか何十日というふうに、必ずしも日数や狭い意味での期間の形で定めていなかったとしても、それが直ちに「一定の期間」に当たらないかといえ、例えば、恐らく社会通念上相当な期間という限定は掛かるとは思いますけれども、一航海という形で期間を定めたとしても、それをもって直ちに「一定の期間」に当たらない、したがって定期傭船に当たらないということにはならないだろうと思っております。もちろん、個別の契約の性質決定について両当事者の意思解釈をしなければならないというのは、おっしゃっていただいたとおりでございますし、以前の部会でも申し上げておりますとおり、恐らく定期傭船か否かのメルクマールになってくるのは、傭船料という定期傭船契約の対価として支払われているお金が期間に対応するものであるのか、運送という仕事の結果に対応するものであるのかという点が1点と、定期傭船者の側で持っている利用権限というものが、運送契約の場合の権限を超えるものなのかどうかという点の辺りがメルクマールになって、個別の契約について判断をしていくことになるのではないかとと思っております。

○山下部会長 これでは1点目から3点目まで一応説明がありましたが、いかがでしょうか。

○池山委員 はい、3点目については了解しました。ありがとうございました。

1点目なのですが、こういう例示を元々私どもが申し上げた危惧を契機に考えていただいたというのは、大変心苦しくて有り難く思っております。その上でなのですが、やはり、正直これは違和感の問題でしかないのかもしれないけれども、非常に違和感があることはやはり拭えないと思います。元々この条文構造は、安全の見地から利用権に対する例外というのを定めているだけですから、本当にそれだけでいいのではないかなと思います。

あともう一つ、多分この場でお聴きするとしたら、この例示をほかの荷主さんの立場その他の方で積極的に推される方がいるのだろうかというのがございます。先ほど、海事弁護士の有志の会と言いました。そこでも、いわゆる海事弁護士もカーゴ側と船側がいて、その利害対立というのがあって意見集約ができないのですけれども、これは違和感があるよねということに対しては、正直異論を述べられる方はいなかったというのが実情で、法制的にどうしても必要だということであればやむを得ませんけれども、必ずしもそうでないのであれば、逆にここまでの御配慮をしていただく必要はないのかなと思っておりますので、今直ちには申しませんけれども、改めて御検討いただければと思う次第です。

それから、2点目については御趣旨は了解しましたが、ただ、ちょっと私の質問の発音が明瞭でなかったかもしれませんが、AからBに行くに当たって「X港」というだけではなくて、AからBに行くに当たって「Xという航路」ということについても指示権が及ぶかです。典型的に言うと、日本から香港辺りに行くときに、台湾の西を通るか東を通るか、それによって距離は違ってきますよね。それについては、いろいろな理由で、西に行くか東に行くかというのは基本的に傭船者が言えると、ただし、何回も言いますが、台風が来ているからこっちは危ないとか言われれば、それはマスターの専権であると、この条文はそれを正に意味しているのだということの解釈をしておりますので、そういう解釈でよろしいでしょうかという趣旨だったので。

○宇野関係官 すみません、2点目について、聴き取りが悪くて申し訳ありませんでした。そのような趣旨、「Xという航路」という意味であったとしても、その解釈で問題ないものと思っております。

○松井（信）幹事 1点目の例示の点については、政府部内でまた検討させていただきたいと思いますが、必要だということになった場合には、何が適切なのか、船員法の規定なども踏まえて、また御説明をさせていただくかもしれません。

○池山委員 ありがとうございます。

○田中幹事 船長の航海の航路選定は安全の担保という視点で大変重要な権限であります。そういう点からしますと、事務局案のこの書きぶり、1点目の話ですけれども、正しく発航前の検査、すなわち航海のための検査なわけで、言葉として発航前の検査をして、そして航海に入るわけですから、一つのフレーズとして「発航前の検査その他の航海の安全に関する事項」というのが船長の専権としてここに明示をされているというのは非常に分かりやすいと思います。こういう書きぶりであれば、備船者がその船を備船し、その指示をするのは当たり前のことなわけですけれども、しかし、その最終的な判断というのは、航海の安全ということが大前提であって、その権限は飽くまでも船長に最終判断が委ねられているのだという書きぶりだと読めますので、賛成致します。できればこれでやっていただけると、現場の労働者としては非常に分かりやすい表現であるということ意見を申し上げておきます。

○藤田幹事 定期備船のこの書きぶりについて、これで私はいいと思うので、異論を申し上げるわけではありません。

先ほど池山委員の質問の第3点で、トリップチャーターについての性質決定が議論されたので、むしろ池山委員に対する質問なのかもしれないのですけれども、ここで定期備船と書いていますが、この条文でトリップチャーターも読める、全部かどうかはともかく、読み得ると、私も思うのですけれども、ここでの定期備船に当たると、その効果として、例えば船舶先取特権、704条2項が適用されるということを意味します。そこで、トリップチャーターについて実務は定期備船と認識しているのが通常ですと言われた場合に、704条2項の先取特権が発生することも当然だとお考えなのかどうか。つまり、ここで書かれている定期備船と、実務で意識しているところの定期備船なるものというのがある程度ずれると考えるのが自然なのか、それとも、実務で定期備船と思われているものと、ここで定期備船と言われているのはほとんど同じなので、トリップチャーターも含めて、全部この704条2項の適用も含めて一括してルールが適用されるのが自然だと、そういうふうな整理なのか、どちらの趣旨で質問されたのかというのを確認させていただきたいのです。トリップチャーターには、704条2項は当然適用されているのか疑問がないわけでもないものですから、もしお答えいただければと思います。

○池山委員 御指摘ありがとうございます。これらの定期備船の規定が今回入ることの一番の大きな意味というのは、確かに704条2項の類推適用が明文化されてしまったという点にあるわけで、何でもT/Cとってしまうと、そういうことになってしまうと言われると、そこは正直忸怩たるところです。なぜ忸怩たるという言い方をするかといいますと、私どもとしては、元々この定期備船についての準用については、端的に言うとは非常に反対をしていたわけです。ただ、危険物の話と似たところかもしれませんけれども、残念ながら多数のすう勢を得ることができなかった、それ以上でもそれ以下でもないと思います。ただ、そこで影響を与えるからといって、トリップT/CがT/Cと評価される範囲を狭めるというのは、実務としては、それはその方がいいのかもしれませんが、余り便宜的にすぎるのではないかなと思っています。

私が恐らくトリップT/CもT/Cだと実務は思っていますよと申し上げている点が一番典型的に表れる例というのは、途中で本船が例えば不可抗力で滅失したような場合を想定しているのです。そのときに、トリップT/CであってもT/Cなのですから、1日幾らと決めているわけですから、滅失のときまではそのデフォルト・ルールとしての備船料は払われる、そういう整理をやはり当事者はしているだろうと。他方で、これがボヤージチャーターであれば、その約款によって運賃確定取得約款等があればもらえますけれども、そうでない例が仮に想定されれば、運送契約の原則に従って運賃はもらえないと、そういう区分けをするだろうと。そこが一番本来的な差であって、その本来的な差から考えたら、トリップT/CもT/Cだと思っている人が多いのではないかなと思っています。

その上で、逆に、でも、トリップT/Cで704条2項の適用があってもいいのかという御質問に答えて申し上げますと、何回か前に実際この点の準用について我々が抵抗したけれども、大勢がこうなったときに、確か小林委員辺りから、この一律の適用というのはいかがなものかと、解釈に委ねるといのがあってもいいのではないかと実は言っていたのを覚えておまして、その発言の趣旨をここで援用させていただくとすると、T/Cではあるけれども、704条2項で適用の対象となる定期備船については、この704条2項の趣旨に則って縮小解釈されるというのでしょうか、そういう可能性もあるということになるのかなとは思いますが。それは無理だと言われるのだったら無理かもしれませんが。

ちょっと答えになっているかどうか分かりませんが。

○山下部会長 よろしいですか。

○藤田幹事 別に、これは条文ができた後の解釈論の話の域に入っていますので、どうこう申し上げるつもりはありません。いずれにしても、この定義については、私はこれでいいと思っております。704条2項については異論もあるかもしれないけれども、一応現在は一定の結論でまとまっている。それを踏まえてどう考えるか。池山委員が言われたようにこの定期備船を解釈するのがいいのか、それとも、法律上の定期備船と実務でいうところの定期備船はずれるという形で整理するのか、そこが今後恐らくは解釈論上の最大の争点になるだろうなということだと思います。

○池山委員 1点よろしいですか、すみません。元々、私がこのトリップT/Cも入るのですよねということをあえて申し上げた趣旨があるとすると、その弁護士の会が出たというものもありますけれども、元々前回とか前々回の会議の中で、トリップT/Cの話が出るたびに、トリップT/CはむしろT/Cではないのが前提であるかのような、むしろ実態としては運送契約なのではないかというような趣旨の発言がかなり多かったものですから、それは解釈問題であって必ずしもそうではないと、実務家の考えはむしろT/Cと考えているのが多いのではないかということをお申し上げたかった以上でも以下でもありません。そのことと、この定義との関係で絡めて、トリップT/Cはこれに入らないと当然なるわけではないですよということをお申し上げただけでございます。

○山口委員 そのトリップT/Cのところは、堪航能力のところと実は兼ね合いがありまして、私は、定期備船書式を使えば定期備船になるのだとは常には性質決定できないのではないかと、場合によっては航海備船と評価されるべきものがあるだろうと思っております。これは先ほど宇野さんが説明されたとおりの解釈なのですけれども、それは、航海備船について堪航能力担保義務の免責禁止が強行法規だという前提であれば、そこは大きな意味があるので

すけれども、ここが強行法規でなくなってしまうと、どっちにしても余り変わらないということなので、余り大きな解釈上の意味がないのかもしれないと思います。むしろ、池山委員が御指摘になった704条2項の方が意味が大きくなったかもしれないけれども、私が定期傭船に関して、今、トリップタイムチャーターなども常にタイムチャーターではなくて場合によっては航海傭船と評価すべきではないかと申し上げたのは、この免責約款の部分が大きいわけで、ここが仮に強行法規から外れるのであれば、余り大きな差がなくなってしまうかなと考えております。ただ、やはり契約の性質決定は、単なるタイトルだけではなくて全体像をもって評価すべきだと私は思っております。

○山下部会長 よろしいでしょうか。

そうしますと、この部分につきましては、3の(2)の規定ぶりをなお検討するということが課題として残ったのですが、あとは、この提案自体としては御賛同いただけただけということですのでよろしいでしょうか。

それでは、最初の計画より若干早く進んでおりますので、休憩前にもう少し進みたいと思います。次は、「第3 海上物品運送に関する特則」の部分について御審議をお願いします。事務局から説明をお願いします。

○宇野関係官 それでは、「第3 海上物品運送に関する特則」について、一括して御説明いたします。

このうち「2 航海傭船」及び「3 個品運送」の各堪航能力担保義務につきましては、定期傭船における堪航能力担保義務の規律を任意法規とすべきとの意見を契機としまして、その強行法規性を改めて検討する必要性が生じたため、部会資料18では、航海傭船及び個品運送のいずれも堪航能力担保義務を任意規定に改めるという甲案、航海傭船については堪航能力担保義務を任意規定に改めるが、個品運送については現行法の強行規定性を維持するという乙案、航海傭船及び個品運送のいずれも現行法の強行規定性を維持するという丙案の三つの考え方をたたき台とした上で、前回会議において検討がされました。その結果は、おおむね部会資料19-2の5ページから7ページまでに記載致しましたような内容であったと思います。

その上で、まず、航海傭船につきましては、内航運送事業者において、例えば、船主と傭船者との間で、貨物の積付けや滑り止めの措置等を傭船者の責任で行う旨の合意をした場合に、傭船者の作業による貨物の固縛が不十分であったことに起因して船倉内の貨物の偏りが生じ、船舶の航行不能が生じ得るところ、このような堪航能力担保義務違反による損害について免責特約を締結することへの要望が強いようでございます。また、外航の航海傭船において一般に用いられるGENCON書式では、船主又は船舶管理人の帰責性に基づく堪航能力担保義務違反による損害について当然に船主は賠償責任を負うが、船員の帰責性に基づく堪航能力担保義務違反による損害については免責特約が定められております。

これらは、航海傭船における船主と傭船者との交渉を前提とするものであり、現状の荷主の交渉力に照らしても法の後見的な介入の必要までではなく、堪航能力担保義務違反による損害につき公序良俗に反しない限度で免責特約をすることにも、相応の合理性があると考えられます。

また、個品運送につきましては、現状の荷主の交渉力などを強調しますと、同様に免責特約を許容することも考えられますが、外航の個品運送における堪航能力担保義務が強行規定

であることとの均衡等を踏まえ、前回会議ではこれに反対する意見も多かったこと、今般の改正後には物品運送についての総則的規律が設けられますが、なお海上運送に関して存置される堪航能力担保義務の規律の重要性を可及的に尊重する必要があることなどを総合考慮すると、政策的に、法の後見的な介入により引き続き免責特約を無効とすることが考えられ、部会資料19-2の5ページの乙案によることが考えられます。

以上を踏まえまして、「第3 海上物品運送に関する特則」につきまして御審議いただきたいと思います。

○山下部会長 それでは、ただいま説明が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 先ほど来申し上げました個品運送と、それから航海傭船契約について、特に航海傭船契約についての堪航能力担保義務を任意法規化するという点について、私は従来から反対をしております、少なくとも航海傭船契約については堪航能力担保義務は強行法規のまま残した方がよいのではないかという主張を続けております。そして、この間の海事弁護士会の会でも、ここについてはやはりまとまりはなくて、両方の意見が出ていまして、私側の考えを支持する人もおりましたし、一方において、やはり航海傭船は契約自由の原則が適用になるのだという意見と、双方が平行した状態になったまま終わったということでございます。

ただ、やはり元々日本の判例上、無過失責任であったところを過失責任に落としたのであるから、それでよいのではないかというのと、それから、理由付けとしては、やはり日本国内においては、個品運送契約について船荷証券あるいは海上運送状が出ていないという点や、やはり個品運送と航海傭船との兼ね合いがはっきりしないという点の御指摘があったのと、さらに、今まで議論がなかったところなのですが、航海傭船について、船舶の全部又は一部を運送として利用する契約なのですけれども、船舶の一部の航海傭船契約の場合、極めて個品運送と差が見出しにくいであろうということになるという点について一つ懸念が表明されたという点と、それから、航海傭船について再傭船されているような場合について、やはりその片方において免責が入って片方において免責が入っていないというようなことが生じた場合に、結局、そのときの契約によって、船主ではなく間の傭船者が不利益を被るということについては、何か違和感があるという御指摘があったという点を御報告させていただきます。

○池山委員 すみません、何度もありがとうございます。この問題は、それぞれに理由があることなので、非常に難しい問題だとは思いますが、航海傭船についても任意規定化していいのではないかという考え方の基本的な発想というのは、従来から出ていることですが、外航と内航との差を付ける合理的な理由があるのかないのかという観点から、事業者の納得を得られるのかという点もあるのかなと思っております。他方で、山口先生のおっしゃったとおり、今まで強行規定で来たものを2段階進める必要はないのではないかと、やはり公序として残しておく部分があってもよいのではないかと、もっともな御指摘であります。

私の方から発言を求めさせていただいた点で実質的な点は、追加的にこういう指摘があったとおっしゃっていた2点についてです。一部傭船の場合に個品運送との区別が非常につきにくいという点と、それから、契約が連鎖する場合に、契約自由に任せてしまうと一部に偏

りが出てしまうのではないかという点がございました。これは観念論としてはそのとおりだと思いますけれども、実は、同じ問題が起き得るのであれば外航でも起きているはずで、外航の方で、今二つおっしゃった点についてそんな弊害が起きていないのではないかという事実認識を持っております。外航と内航でその市場構造の違いによって、外航では起きない大きな弊害が内航で起きるとするのは、必ずしも当たらないのではないかなと思っております。その意味で、今のこの法務省の案を私は支持しております。

○増田幹事 私は、いまだに積極的に任意法規化に賛成してよいと思えるところまでには、率直に言って至っておりませんので、任意法規化した方がいいというお考えの方に、少し、どこまでのことを考えていらっしゃるのかというところを、改めてお伺いさせていただきたいと思えます。

内航に関して任意法規化して良いということの理由として、内航海運業者の大半が零細事業者だということが何度か上がってきていたかと思えますけれども、仮に零細事業者が多いということを利用して任意法規化した場合、例えば、現在はしけ運送事業において行われているように、故意・重過失がない限りは責任を負わないといったようなものが出てきても、少なくとも今の時点ですぐに出てくるかというところと多分そんなことはないでしょうけれども、可能性としては出てきてもおかしくないのではないかという気もするのです。任意法規化した方がいいとお考えの方は、その場合は要するに、下請業者に当たる業者は責任を負わないような形にして、元請の方でむしろ責任を負うというようなアレンジメントになるのだらうと思えますが、そういう契約上の取り決めというのも積極的に奨励していくべきだ、積極的に認めていっていいということなのか、それとも、堪航能力担保義務について故意・重過失がない限り責任を負わないというのはやはり無効なのだというお考えなのか、この点はいかがなんでしょうかということをお教えいただきたいと思えます。

あともう1点ですが、これを任意法規化した場合の堪航能力担保義務の規定の効果なのですけれども、今の日本法上の堪航能力担保義務の規定には、要は免責約款の限界を示すという意味が強行規定だからあると思うのです。これを任意法規化すると、実はこの規定自体なくてもいいという話になってきたりするのではないだろうかということも、ちょっと気になっておまして、任意法規化したときの堪航能力担保義務の規定の位置付けというのはどのようなものになるのかということをお教えいただけないでしょうか。

○山下部会長 二つばかり御質問があったと思えますが、第1点は内航の実務にも関連しますが、鈴木委員、何か御説明いただくようなことはございますか。

○鈴木委員 私の方から前回の部会でも発言させていただいたのですが、ちょっと増田幹事の質問に答える形ではないかもしれませんが、まず、堪航能力担保義務自体は当然の義務ですから、任意規定化してもこれは掛かるということで、特約で免れると考えてはおりません。申し上げたかったのは、積付け等において、必ず傭船者とか荷送人さん、荷主側の方で積付けをやられるという状況もありますので、ここで傭船者側の方の手が入ると、関与があるということが一つございます。その場合に、お互い協力して堪航性を保持するために作業するというのが望ましいと思えますし、もちろん堪航能力担保義務は船主側にあるのですが、全て強行規定で全責任を船主側に負わせるという現状の規律はちょっと厳しすぎるだろうということで、緩和していただきたいと思っております。

この画期的な御提案を頂いて、私ども内航業界の方でも、では任意規定化されて免責特約

が可能になったとして、どのような特約が考えられるのだろうかというのを検討いたしました。私の想像力の欠如かも分かりませんが、他に新しい具体的な特約というのは全く考えられなかったです。余りにもぼろい船で、さび付いてどうしようもないような船を提供して、それで運びます、それでもよろしいでしょうかというようなことを傭船者さんとか荷主さんに言っても、そんなものを承諾していただけないだろうと思いますし、堪航性を全て免除してくださいというような条件で貨物を運送するなんていうことは、あり得ないということでございます。

ただ、一つ考えられるのは、外航の航海傭船契約の書式でGENCONというのがあるのですけれども、注意義務は果たしますけれども、それ以外の原因で堪航性が損なわれたときはちょっと勘弁してくださいというような条項も外航ではあるみたいなのですけれども、これを国内で特約としてお願いすることは、不可能だろうと思います。したがって、免責特約の禁止を強行的に残すという意義は余りないのかなと思いますし、また、我々運送人サイドから、その特約を是が非でもと、一律に堪航性の担保義務を軽減するというか、免除するというような特約をお願いすることはないと思います。

○石井委員 運送人と船荷証券の所持人との間では、この免責特約を無効にするというのが一つポイントとして、説明されていますが、内航の場合には船荷証券が出ていないというのが従来なされている議論ですので、この例外規定は内航については余り意味をなさないことになるのかなと思います。前にも申し上げましたように、外航の場合には傭船契約の下でもB/Lが出てくる場合があります、その場合には外航の規律が適用になるので、この辺の説明のところは、客観的に見ていると何か余り意味がないというか、どういうふうに捉えれば良いのかなというのが正直なところではあります。

○池山委員 今の点とも関係しますし、先ほど鈴木委員が御説明されたところとも関係しますが、最初に増田幹事が言われた御説明の中で、この任意規定化することによって、故意・重過失以外は免責だということを奨励するのかなというような話であれば、当然そういう話ではないですし、かつ、この任意規定化することの意味は、正に外航におけるGENCON的なものを理論的に内航でも導入することを可能にするというだけであって、他方で、鈴木委員が図らずもおっしゃったように、実際はバーゲニング・パワーとして無理ですよということになると、だったらいいではないのという話になることは否めないと思います。

ただ、それでも私は法務省案の方がいいのではないかとというのは、そういう無理だよというのは実態としてはそれほど弊害がやはり生じないのではないかと、B/Lが出るか出ないかで決定的に違いがあるのかということ、そこもそれほど変わらないのではないかとということとして、外航でもB/Lが出なくてウェイビルを出す場合に、では弊害が出ているかということ、やはりそういうことはない。そうすると、任意規定化して契約を自由化していろいろなことができるようにするという積極的なインセンティブは余り確かにないかもしれない、これは認めざるを得ないと思います。でも、逆に、物の見方というか、規定の体系の在り方として、内航の方の御説明を前提にすれば、あえてここだけ内航だけ強行規定を存置するというのが単純に論理的ではないのではないかと思います。

○増田幹事 第1点目の質問をした趣旨としては、結局そういう特約に関してはやはり公序良俗に反するのだという話なのだとする、堪航能力担保義務の規定を強行規定として維持するということは前提にして、やはり堪航能力担保義務はいろいろなものに及んでくる義務で

すので外したいものがあるということは理解はできるのですが、それならば、強行法規性を維持しつつ免責特約ができる範囲を増やすというようなことも考えられるのではないかと、堪航能力の問題として捉えられているもののうち、例えば、堪荷能力については外してもいいというような方向で議論するというのも一つの選択肢にはなるはずなのではないかなと思ったのです。結局、故意・重過失以外はと責任を負わないといったものはやはり駄目で公序良俗に反するのだということであれば、それは船舶による運送についてのやはり公序なのだということなのだろうと思いますので、全部任意法規化するというのは少し違うのではないかなと、感覚的には思っているということでございます。

○**松井（信）幹事** 今回の部会資料19-2の補足説明の7ページのところで、一番下に内航運送事業者の方から伺った話として、傭船者側が船倉の床の滑り止めの措置を講ずるなどした場合に、それが不十分であったという事例があるという紹介を記載しております。このような場合は、堪荷能力だけではなくて、やはり航行能力まで影響が出るということであり、現に外航において、前回鈴木委員がおっしゃっていたホワイトフジ、ホワイトコーワという事件もあるようでございます。この辺りについて鈴木委員の方でもう少し補充される点があれば、このような特約の必要性について御紹介いただきたいのですが。

○**鈴木委員** 傭船の場合は船積み・陸揚げとかは傭船者側の手配でやることになりますので、これに不具合があって、それが原因で堪航性が損なわれるというようなケースなのですけれども、その場合に、積付けが具合悪かった場合は船主側の堪航能力担保義務違反責任ではなくて、例えば傭船者側も共同で責任を負っていただくとか、そんな特約も可能かなとは考えております。現行法では、一方的に船主側が何か結果責任といいますか、全ての堪航性の欠如に関する責任を負わなければいけないと、特約も駄目ですよというような形になっていますので、それだと余りにも船主側に責任が過大すぎるのではないかとということでございます。ですので、逆に、強行規定化されなくなって任意規定化させていただいても、特に船主側の手配でやるべきものについて、その堪航性に関する義務を緩和していただくとか免除していただくというような意向は全くございません。

○**藤田幹事** まず、結論としてこういう落とし所は考えられるし、この場のまとめ方としては仕方ないのかなという気はしていますので、その実質について強く申し上げることはないのですが、増田幹事が任意法規としての堪航能力担保義務というのはどういう意味があるのだろうかという御発言をなさったことと関連して、若干補足的なことを申し上げたいと思います。それが実は石井委員の言われたことにも関係するのですけれども、率直に言って、任意法規としての堪航能力担保義務というのは、私には存在意義が分かりません。

荷主側として、そんな規定があっても何も役に立たないからです。荷主は運送中に物が壊れましたといえば損害賠償請求でき、それに対して運送人の側、船主の側で反証しなければいけないだけの話です。国際海上物品運送法において堪航能力担保義務の意味があるのは、同法がいろいろな免責事由を列挙しており、とりわけその中に航海過失免責とか船舶取扱上の過失というのがあって、それで基本的に免責されてしまうところを、そういった免責事由があっても免責できないような別の請求原因として置かれているから、堪航能力担保義務には意味があるわけです。

それが、内航についてはそういう規定が存在しないので、堪航能力担保義務を重ねて置く意味というのが実は余りない。強行法規であれば存在意義があることになるのですけれども、

強行法規ではなくしてしまうと、もはやこれはいかなる存在意義があるのか、よく分からなくなってくるのですね。いっそのこと、航海備船について任意法規だというのだったら、この規定を準用しないとしたらどうでしょうか、削除したらどうでしょうかということにすなりかねないところです。

そこでただし書が効いてきて、これがあるから、存在意義はないわけでもなくて、形式的には国際海上物品運送の場合とそろうということで、法制的にはそれで辛うじて存在意義が説明できるというのが、この原案の意味なのかなと思うのですけれども、そういう説明までしてまで、こういう形で残すことの是非というのはやや疑わしく思います。そういう意味では強行法規とした方が遥かにその点も説明はしやすかったと思います。いずれにせよ増田幹事の言われた、任意法規として堪航能力担保義務を置くというのはそもそも法制的にどんな意味があるのかということころは、多少説明が必要なところだと思います。ただし書も、ひょっとしたらそのこととの関係で意味があるのかもしれませんが、実際こういう適用される例があるかどうかはともかく、そういう形で外航と形式的そろえることによって辛うじて存在意義が説明できる規定として置くと理解し、余り積極的にでもないですけれども支持したいと思っております。

○松井（秀）幹事 もうかなり議論も尽くされているので、余り付け加えることもないのですが、1点だけ、コメントをさせていただきます。堪航能力担保義務の話を知っていると、実際にこれが任意法規化されたからといって実態として何かが変わるものではなからうというように見解も示されております。そうすると、立法事実があるのかどうかというのはやや難しいところもあるのですけれども、定期備船契約との関係で堪航能力担保義務の問題を考えたことにより、この位置付けを改めて考えざるを得なくなったところがあるのだと思います。

実は運送法、海商法の改正の中には幾つか系統の違う立法の仕方があると感じておりました、その一つの系統として、具体的な立法事実があつて、もうこれはすぐ変えないと対処ができないというタイプのものがあるのだと思います。それから、別の系統として、法として一つの型なり指針を示すことによってその制度の意味合いを示すような立法というのがあると思います。恐らく、堪航能力担保義務というのは後者のものとして位置付けられる立法になるのではないかという感じがいたします。元々強行規定として堪航能力担保義務があつたところ、強行規定ではない規律を入れなければならなくなった結果、これをどのような趣旨の規定として理解し、どのような規定の仕方をすると整理できるかということになったわけです。今回は個品運送については強行法規とし、これは当事者間の交渉力という観点からそう位置付ける。そして、そうでないものは任意法規という形で残す。そうすると、堪航能力担保義務というのは、歴史的な経緯もふまえて、当事者の交渉力という観点から説明されるものとして規律を残すのですというような形で位置付けられると思います。

私は、結論として、法務省から示された乙案の提案には賛成なのですけれども、それはある種の型を示す規定としてこの規定が位置付けられていくということで説明ができるかなと思っております。

○山下部会長 ほかに、この点いかがでしょうか。

○鈴木委員 すみません、ちょっと質問なのですけれども、今お話があつたように、堪航能力担保義務が強行規定ではなければ意味がないということで、国際海上物品運送法の個品運送

に関して意味があるようなお話だったのですが、もしこれが乙案で個品運送の方の堪航能力担保義務は強行規定で残すという場合に、現行、我々の方でも、特殊な貨物、例えば生きた動物とか、それから、船積みの場所で甲板積みなんかもやっておるのですが、それに関しては一応免責になるというような特約がございますが、これは無効になる可能性があるという理解でよろしいのでしょうか。

○山下関係官 今の点につきましては、部会資料19-1の11ページの3(1)イのところ、個品運送について、「商法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。」という記載がありまして、これは航海備船についても同じ改正をする予定でございます。これについては、堪航能力担保義務とは無関係な範囲において、そういった免責特約を無効とする旨の規律を削除するという提案をしておりますので、そういった観点から申しますと、先ほどの運送についてはそのような特約をしていただけないかなと思っております。

○山下部会長 よろしいですか。

今の強行規定か任意規定かという辺り、御意見を頂きましたが、この段階でございますので、できるだけ意見を集約する方向で考えたいと思いますが、いかがでございましょうか。

○遠藤委員 ちょっと細かな点で恐縮ですが、堪航能力担保義務に関して、前回の会議で池山委員の方から、定期備船に関する堪航能力担保義務がいつ発生するのか、開始するのかという質問をされたと思います。そのときに、船舶の引渡し時とするということなのですが、前提として、引渡しがあり、その後空船航海、それから荷積みがあるという例示をされました。事務局の回答は、趣旨からして荷積みしたときに堪航能力担保義務が発生するのではないかという回答だったと思うのですが、基本的に、例えば引渡しを受けて空船航海するときであっても、当然、引渡しを受けた段階で堪航能力担保義務は備わっていないと問題ではないのかと思いますので、いろいろなパターンがあると思うのですが、必ずしも荷積みのときということはいえないのではないのかなと思っておりますが、いかがでしょうか。

○松井(信)幹事 今、遠藤委員がおっしゃったのは、荷積みの時点では堪航能力担保義務が不要だという御趣旨でしょうか。

○遠藤委員 いえ、その前に既に発生しているのではないのかなということです。

○池山委員 それは、あえて言えば、この商法の規定の問題ではなくて、契約上の義務なのではないでしょうか。契約上、通例そういう義務が課されているし、その実務が変わると思えません。他方で、立法の仕方として、738条を準用するという法のデフォルト・ルールでの準用の仕方というのは、それは運送の規定を準用しているわけで、かつ、定期備船に基づいて運送品を運送する場合はということなので、法のデフォルト・ルール上は、定期備船上の備船開始時点ではなくて、当該運送品に係る運送のための航海の発航時だと、法のデフォルト・ルールとしてはそういう整理で、遠藤委員のおっしゃるのは別に否定もしませんけれども、商法の解釈として出てくるのではなくて、通常当然のようになされる特約としてなされるのだという整理でいます。あるいは、ひょっとしたら、もちろん、今、商法のこの解釈としても、書かれてはいないけれども、そういう類推適用をするのだという解釈論が将来出てくるかもしれないですが。

- 松井（信）幹事 事務当局として考えておりますのは、やはり何の荷物を積むかというのが一番大事で、それに見合った船を用意しなければいけないということです。堪航能力担保義務に関する規律を定期傭船に係る船舶により「物品を運送する場合」について準用しているのも、基本的に池山委員の御理解に沿うものです。空船すら耐えられないような船舶を提供するというケースがどの程度あるのか存じませんが、商法の準用の規定ぶりをどこまで細かく書くべきかという中で、また考えていきたいと思っております。
- 藤田幹事 ちょっとくどくて申し訳ないですが、先ほど鈴木委員の質問に対する答えが、質問とかみ合っていたのかどうか分からなかったのを確認させてください。鈴木委員の質問は定期船についてのものですね。
- 鈴木委員 そうです。
- 藤田幹事 個品運送について堪航能力担保義務の規定は強行法規として残すということになっていて、その場合に部分的には合理性のある場合には免責特約を認めてもらえるのではないだろうかという質問ですね。国際海上物品運送法は、逆に全部強行法規なのだけれども、甲板積みと生動物については別途任意法規化しているので、堪航能力担保義務も含めて、免責特約は可能になる。今度の商法の規定は、堪航能力担保義務は全部一律に強行法規で生動物を含め一切例外なし、残りの義務は全部任意法規という、かなり極端な作りになっている。そういうことでしょうかという御質問だったと思います。それに対する答えはなかったような気がするので、お答えいただければと思います。
- 山下関係官 藤田幹事のおっしゃるとおりでございまして、私が申し上げましたのは、飽くまで堪航能力とは関係なく、甲板積みとか生動物の運送をした場合についての特約が一般的に認められるのかという御質問という前提で、それに対しては、今回の739条の前半部分の削除によって免責特約ができますと、ただ、今回の事務当局案を前提にしても、個品運送に関して堪航能力担保義務に関する免責特約については禁止されるというのは現行法から変わっておりません。
- 山下部会長 鈴木委員、それでよろしいですか。
- 鈴木委員 すみません、こんがらがっているのですけれども。
- 山下関係官 そもそも生動物と堪航能力担保義務が関連するような特約というのが何かというのが想定できないのではないかなとは思っておりまして、そういった意味も含めての発言でございます。
- 鈴木委員 やはり動物がきちんと運送に適するような場所を提供しなければいけないと思うのです。堪荷能力という意味で。例えば、動物を運送するに当たって、それなりの施設、設備を提供しなければいけないというのが堪航能力担保義務だと思うのです。でも、国際海上物品運送法は特約を結んでもいいということになっているので、商法の方ではそれはどうなるのかなというところをお伺いした次第です。
- 山下部会長 個品運送ではあるわけですか。
- 鈴木委員 個品運送になります。甲板積みとか、どうしても危険なところになりますので、そういうところに積んでは駄目だということになると、ちょっと困るなというところがございます。
- 池山委員 すみません、今の論点は、確かに運送事業者が従来全く要望していなかった点なので、確かに今さらという点はあるかもしれませんが、私の理解では、そこは外航と

内航で差が理論的には残る論点があつたという指摘が今あつたと理解をしております。

というのは、外航の場合は、生動物であればとにかく任意規定なわけですから、実際、約款には生動物に関して一切責任を負いませんと書いていますから、生動物だということが主張立証できれば、それで終わるわけです。ですが、内航の場合は、生動物が免責だと約款を入れることは一応できるけれども、これは、当該貨物が生動物かどうかにかかわらず、堪航性担保義務違反の結果、この動物が死んでしまったのだと、海のもくずと消えたのだというのであれば、責任を負わされてしまうと。その限りで、生動物免責という約款を内航に入れるのはもちろん自由ですけれども、それが堪航能力担保義務に反する損害だと言える限りにおいて、当該免責約款の効力が内航においては制限されるというのは、理論的にはあると思います。

ただ、現実問題として、なかなかその差異がテイクアップされて非常に困るという話になっていなかったの、今まで内航側からは出ていなかった。外航の私としては、外航はそうなっているの、そうなっているという理解であつたということだと思います。だから、変な話、本当に今さらながらの話ですけども、強行規定を一部で個品については残すという前提に立って、生動物と甲板積みについては一切免責という外航の考え方を内航に及ぼすことについて、皆さんからの大きな反対意見がなければ、今からだって入れるということはあるけれども、ただ、確かにもうこの時期ですから、この時期まで議論がなかったということは、それまでのニーズがなかったのではないのということで見送るということであれば、それはそれでやむを得ないということで、私の要望としては、今の鈴木委員の御指摘からすると、それを内航にも取り込むということについて異論がある方がいるのかどうか、幸いにして、まだ1回あるわけなので、聴いていただいてもいいような気もしますけれども、遅すぎますでしょうか、ということですね。

○松井（信）幹事 今日突然頂いた話で、この場では全く対処が困難なのですが、今現在の実務はどうされていらっしゃるのですか。その辺りから伺わないと、議論ができないと思うのですが。

○鈴木委員 特約はございます。外航の特約をそのまま流用しているというのが実情なのですが、約款の方にもそういう規定は置かせていただいております。

○松井（信）幹事 その上で、実際に当事者の方と、どういう損害があるというふうな話を受けて、その特約の有効・無効についてどのような判断をされて、どのような結論になっているのかまで伺いたいのですが。

○鈴木委員 運送人の方で負担させていただいているのが実情だと思います。ただ、ケース・バイ・ケースで、例えば航海中に動物が亡くなってしまったというような場合に、我々運送人が責任をとることになるのだろうなとは思うのですが、航海が終わった後、実は航海中のことが原因で具合が悪くなって亡くなってしまったという場合に関しては、運送人の方では特にその原因がはっきりしないということもありますので、その場合は免責していただくというような形になっていると思います。

○松井（信）幹事 航海中のことが原因で生動物の具合が悪くなったというのが、発航時の堪航能力担保義務違反の問題なのか、よく吟味する必要がありますが、いずれにいたしましても、この場で何か決めるということも困難ですので、今後また内航の方にお話を伺いながら、その改正の要望の程度や今回までの議論の状況、そういうものを踏まえた上で、今回の見直

しの中に入れられるのか、それとも難しいのか、御相談させていただきたいと思っております。

○山下部会長 この点はそういうことにして、元に戻りまして、航海傭船、それから個品運送も含めてですが、これらの強行規定性について、私の認識している範囲では、乙案、これは積極的に支持という御意見があれば消極的に支持という御意見もあるかと思いますが、結論としては乙案でよいという御意見が多いのではないかと思います。なお御異論も今日頂いたところですが、御異論を述べられた方はいかがでしょうか、乙案で意見を集約ということについて、飽くまでもやはりこれは反対であるというふうな御意見ということでしょうか、それとも、大勢がそうであるということであれば、消極的にであれ一応御賛成いただけるということでしょうか。

特に御発言がないということでしたら、乙案ということはこの部会としては了承するということはよろしゅうございましょうか。ありがとうございます。

それでは、この部分でほかに何か御質問、御意見はございますか。よろしいですか。

ございませんようでしたら、今の生動物などの点はちょっと宿題が出たということですが、この時期でもございますので、その辺りは十分御勘案いただければと思います。

それでは、第3のところまで御意見を伺ったということで、ここで休憩にしたいと思いません。

(休 憩)

○山下部会長 それでは、再開いたしまして、次に「第5 共同海損」から「第7 海難救助」までについて御審議をお願いいたします。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7 海難救助」の「3 債権者間における救助料の割合」の(5)につきましても、前回会議において、実務上、救助業者が他人の船舶を傭船して救助する場合があるところ、その場合の救助料は救助契約の元請である救助業者が受け取ることがあるため、規定ぶりを検討する必要がある旨の御指摘がございました。

この点につきましては、救助業者がどのような契約によって他人の船舶を利用しているのかという実務の確認をする必要がございますので、今回はペンディングとしておりますが、次回の部会資料にて最終的な案を御提示したいと思えます。

部会資料19-1の15ページ「第5 共同海損」から20ページ「第7 海難救助」まで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も、御自由に御発言をお願いいたします。

○石井委員 共同海損の分担のところについてです。「2 共同海損の分担」のイ及びウの表現上の問題について関係者の方から指摘を受けていますので、御紹介いたします。

具体的には、共同海損行為によって船舶の犠牲損害が生じ、避難港で当該損害部分の修繕が施工された上で、最終仕向地に到達した場合の船舶の分担価格についてです。このイの規定では、この費用は共同海損費用としてアにおける到達時における価格から控除されずに分担価格に含まれます。

一方、ウの規定では、この犠牲損害の額をアの到達地価格に加算した額とされており、そ

の結果、負担価格に犠牲損害の額が二重に反映されるように読めますので、何らかの修正が必要ではないでしょうかという点です。

○山下関係官 御指摘のとおり、具体的にはイのところ、避難港の修繕費用が共同海損になる場合につきましては、16ページのイのところの「その費用（共同海損の費用を除く。）」ということで、避難港での修繕費用というのがまず共同海損となるという場合にはアの船舶の到達地価格から控除されずに、更にウのところ、それと同じような原因、その修繕の原因となった共同海損損害についてウのところ、更に足すと、二重にカウントしていることになるのではないかと御指摘だと理解しておりまして、その点につきましては御指摘はごもっともかと思っておりますので、こちらの方で検討していきたいと思っております。

○石井委員 続きまして、救助における救助料の割合について、3の(5)のところ、先ほど、御説明がありましたように、救助業者は自社の所有船を使って救助を行うだけではなく、他の業者から乗組員乗船のまま船舶を借り受けて救助を実施する場合があります。この場合、救助者以外の業者が船舶所有者となり、救助料がこれに支払われるのか、また、その船舶の乗組員に救助料の請求権が生じるのか否か、この点がはっきりしないものと考えますので、中間試案のように救助業者が救助を行うには1から4の規定が適用されない旨の規定とするのが適当ではないかと考えています。

更に規定の仕方ですが、もし救助料の全額を救助業者に支払うという規定とした場合に、これは単なる支払先を指定する規定であって、救助業者と船員との間の内部配分の問題が残るようにも見えますので、その点についても御検討いただければという要望が出ています。

○山下関係官 ただいま御指摘のありました資料19-1の19ページの(5)につきまして、救助業者が、ここに書いてあるのは救助することを業とする者が救助を行ったときについて、その救助業者がその救助のときに他の船舶所有者から傭船している場合というのがあると、そういった場合には船舶を提供する側の船舶所有者ではなくて、元請となっている救助業者に支払わないといけないはずだという実務の御指摘もありまして、前回の部会で御指摘いただいた後、救助業者が元請として救助するときの契約の在り方なども現在調べておりまして、確かにおっしゃるとおり、そういった場合もあるだろうと認識はしております。その上で19ページの(5)の規律を少し改める必要があるのかなというところまでは認識しております。

先ほど石井委員から先に出していただきました案として、その救助者が救助することを業とする者であるときには、その救助者に全額を支払わなければならないという案も考えられるところだと思います。この案によると、元請となっている救助業者が全ての救助料を取得できるということになり、その後、元請で一括して受け取った救助料、救助業者が受け取った救助料をその下請の業者に払っていくということで対応できると思います。引き続き検討した上で、次回の部会資料にて最終的な案を御提案したいと思っております。

○山下部会長 よろしいでしょうか。

○石井委員 引き続き、救助の特別補償についてです。5のところですがけれども、今回の御提案の書きぶりは、前回までの資料あるいは中間試案とはかなり異なるものになっていると思います。この規定自体は89年救助条約に合わせた形で新設されたものだと思いますけれども、同条約の14条では、海難事故発生時、環境損害のおそれがある状況で、船舶の財産救助を行った場合に環境保全と無関係な作業も含めた救助作業全般の費用から、同条約13条

で支払われる報酬を控除した額を特別費用と規定しています。

今回の御提案では、中間試案と対比すると（１）本文の「船舶又は積荷等の全部又は一部が損傷し、又は損傷するおそれが生じ」という文言と、「当該船舶の救助をしたときは」及び「アの当該船舶又は積荷等の救助に要した費用」という財産救助作業との関連性に言及する文言が削除された形になっています。

一方で、８９年条約に規定されていない「当該船舶の救助に従事した者が当該障害の防止又は軽減のための措置をとったときは」という要件及び「当該措置として必要又は有益であった費用」という限定の文言が追加されています。

さらに、この特別補償に関しては２０１２年の万国海法会の会議では、環境救助報酬の考え方を否決しましたが、今回の提案では「環境救助従事者」との文言が使用されています。８９年条約１４条の特別補償は、飽くまでも財物救助を実施する者が財物救助と密接関係した環境損害の防止軽減作業を実施した場合に、これも含めた救助作業全体を対象としたものでありますので、環境救助という文言は作業の本質を的確に表現しているのではないものと考えます。

これらの点を併せますと、財産救助が実施されているとき及びその作業を実施する業者は同じであるものの、財産救助とは別に実施されている、つまり海難船舶と離れた水域あるいは海岸における環境損害防止軽減作業についても含めているようにも読め、財産救助に関連する作業に限定した報酬を支払う８９年条約の補償とは異なる性質の報酬を規定しているものとも理解されます。

具体的には、ＪＳＥ書式で救助作業が実施されたような場合、契約上、８９年条約１４条における特別補償が規定されるだけでなく、救助作業と別の環境損害防止軽減作業について別途に商法上の規律が存在するのではないかとの危惧が生じておりますので、修正前の中間試案の文言の方が適当ではないかという指摘があります。それについてはいかがでしょうか。

○山下関係官 部会資料１９－１の１９ページの特別補償料について、１９－２の該当箇所にも法制的な側面から主に書きぶりを改めたという説明をしております。

まず、財物救助との関連性については、部会資料１８より少しコンパクトな記載としております。財物救助との関連性がなくなったのではないかという御指摘があったと思うのですが、現在の１９ページの５（１）にありますように「海難に遭遇した船舶から」というのがあって、その４行目において「当該船舶の救助に従事した者」というふうにありますので、これは前回の御提案と同様、財物救助、しかも船舶の救助をした場合というのが要件になっているというのは御理解いただけるものと思っております。

それから、補填される費用の点につき、部会資料１８の御提案の中では、環境被害のおそれがある場合において行った財物救助、単なる財物救助に要した費用についてもとれるということを書いていたのですが、今回は、そういう環境的な障害の防止又は軽減のための措置をとったときは、その措置として必要又は有益であった費用の支払を請求することができるというふうに、書きぶりを改めております。この規定が何を指す規定なのかと考えたときには、やはりその環境的な側面における救助、環境被害を防止するための規定であると考えられ、このような趣旨からすると、法制的に、やはりその規定の内容としては、そういったものの防止又は軽減のための費用について必要又は有益な範囲で補償されるというふうにか

ざるを得ないものと思っております。なお、前回までの部会の中でも御指摘があったかもしれませんが、実際には環境的な側面の救助と単なる財物救助、これをしっかりと分けるとことは難しく、大体の救助作業というのは双方が合わさったものがほとんどだと思っておりますので、今回の御提案の書きぶりにおいても、実際に環境的な救助をしたときに補償されるべき必要又は有益な費用はカバーされていると考えております。

最後に、環境救助従事者という文言についての懸念というのも示されたかと思っております。この点につきましては、どのような略語、定義語を設けるかということでございますので、本来は、極めて法制的な部分でございます。ただ、一方で実務に精通していらっしゃる方からの御指摘というのも重く受け止めた上で、次回までに可能な範囲で検討したいと思っております。

○山下部会長 よろしいでしょうか。

○石井委員 中間試案の書きぶりの方が89年条約に沿った形で明解であって、誤解の余地のないものだというふうに見られますけれども、規定の趣旨が89年条約の特別補償と同一のものだということを明言いただいておりますので、その点については了解いたしました。

ただ、これについては船主関係、あるいはP&I保険関係もかかわってくるころなので、ほかの委員の方からも御意見があれば、伺っていただいております。

○山下部会長 この点、ほかの委員、幹事、何かございましょうか。

○池山委員 特別補償料の点については、私の推薦母体である日本船主協会の中でも、これは89年条約の文言とかなり食い違っているように読めて、その趣旨としては条約どおりということではあるのだけれども、文言上そう読めるのかねという懸念はありました。その意味では、石井委員が今、詳細に説明いただいた懸念というのは共有しておりますので、可能な範囲で御検討いただければと思っております。

○山下部会長 ほかにございませんか。

この部分は、ただいま御説明あったようなところで、検討するところはしていただくということではよろしいでしょうか。

○池山委員 すみません、この分野としては共同海損等ですけれども、今、御指摘があった部分以外について、意見というよりは、質問をさせていただきます。

一つ目は、部会資料19-1でいいますと15ページの下第5の1(2)のイの(ア)辺りです。これは共同海損に認容される損害に関係するところで、前回と今回の文言を比べますと、正に下の最後の2行ですね。「次に掲げる物に加えた損害。」、その後です。「ただし、cにあっては第1部の第2の5(2)アに掲げる場合を」中略で「除く。」と書いてあって、この文章の意味というのは、要するに高価品の場合は原則は共同海損には認容されないのだけれども、かつ、それは通知があった場合は別で認容される。だけれども、更に通知がなくても、現実に運送人が高価品であると認識していた場合は元に戻って認容されるという趣旨だと理解をしております。決してこれに反対というわけではないのですけれども、あえて今回そういうふうにした趣旨が何なのかというのをちょっとお聞きしたいというのが1点目でございます。

それから共同海損に関する2点目は、これは正に書きぶりの問題でしかないかもしれませんが、次のページ、16ページの辺りの真ん中辺り、2の(1)アの辺りで、共同海損の分担者について、共同海損は次に掲げる者が分担するうんぬんのところで「(船員及び旅客を

除く。）」というのを従来、後ろの方の条文にあったのを前の方に括弧書きという形で持ってきて明確化されたと理解をしているのですけれども、この趣旨の確認なのですけれども、「船員及び旅客を除く。」とは書いてあるものの、理屈上は、仮に船員ないしは旅客が文字どおりの（ア）以下の船舶の利害関係人、積荷の利害関係人に当たる場合は、それは本来の船舶の利害関係人、積荷の利害関係人として共同海損を分担するのであって、ここで括弧をあえて入れている趣旨は、より端的にいうと、船員及び旅客の手荷物、小荷物については分担しないと、そういう趣旨であることには変わりがないと理解をしております。括弧がここに入ったものですから、そこでちょっと疑問が出たものですから、そういう解釈で間違いはないでしょうかという質問です。

○山下関係官 2点、御質問を頂きまして、1点目につきましては、部会資料19-1の15ページ一番下のところで、（ア）のところで「ただし、cにあっては第1部の第2の5（2）アに掲げる場合」と。高価品であって、明告はなかったけれども、実際にはそれについて運送人が知っていた場合についてでございます。

これは現行法で申しますと、794条2項というところを現代語化したものと考えておまして、794条2項は、578条の規定は共同海損の場合にこれを準用するというふうな規定でございます。今回、中間試案までは確かにおっしゃるとおりで、高価品の積荷（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。）と規定しておまして、更に現行794条2項の準用という趣旨を考えたときには、今回の案のように、運送人が知っていた場合はただし書に当たって除かれるとするのが、現行法を改正した上での規律の趣旨からも明確になるだろうということから、中間試案からより具体化したものと捉えていただければと思います。

2点目の19-1の16ページのアにつきましては「船員及び旅客を除く。」とあります。船員及び旅客が同時に船舶の利害関係人や積荷の利害関係人でもあった場合につきましては、基本的に法律にはまれなケースまで事細かに規定するのが難しいというところもありますので、結論から申しますと、おっしゃったような船舶の利害関係人であり、かつ、例えば船員である場合というのは、2（1）ア（ア）の規定によって、共同海損を分担することにはなると思います。

また、旅客が例えば積荷の利害関係人であった場合についても、同様に考えております。池山委員がおっしゃったとおり、旅客の手荷物については除くということで、当然に分担義務を負わないということですが、更に旅客の積荷がまた別途あるようなケースがどれぐらいあるか分からないですけれども、そういった場合には旅客が積荷の利害関係人として分担義務を負うということはある得ると思っております。

○池山委員 すみません、突然細かな点について質問しまして。ありがとうございました。

○山下部会長 ほかにいかがでしょうか。ございませんか。

それでは、この部分につきましては若干の宿題が残っているということで、なお次回に向けて検討していただくということにしたいと思います。

次に進みまして「第8 海上保険」及び「第9 船舶先取特権及び船舶抵当権等」の「1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲」について御審議をお願いします。

事務局から説明をしてください。

○宇野関係官 それでは「第8 海上保険」及び「第9 船舶先取特権及び船舶抵当権等」の

「1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲」について御説明いたします。

このうち「第9 船舶先取特権及び船舶抵当権等」の「1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲」につきましては、商法第842条第7号の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関し、これまで様々な意見を基に審議が行われてきました。

前々回の第15回会議では、方向性の異なる二つの意見のいずれにも相応の合理性があるものと思われたことから、部会資料において今回の改正作業で特定の方向性を定めることは困難であるとも考えられる旨の指摘をしたところ、その段階で意見集約に向けた議論を断念すべきではないとの意見がございました。

そこで、事務当局としては、部会の内外にわたる意見を踏まえつつ、これまでの間、意見集約が可能な方策を模索してまいりました。しかし、この論点については、昭和52年に異なる方向性の二つの控訴審の判断がされたままの状況にあるため、そもそも現行法の解釈が立場によって著しく異なること、実務上、複数の船舶先取特権が競合した事案は少なく、船舶先取特権の順位の問題より、その被担保債権の範囲の問題につき深刻な対立が見られたこと、取り分け老朽化した船舶の代わりに、新たな船舶が製造された場合における船員の権利の在り方について意見の隔たりが大きかったことなどから、意見の集約に至ることはできませんでした。

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、やむを得ないものとも考えられます。以上を踏まえまして「第8 海上保険」及び「第9 船舶先取特権及び船舶抵当権等」の「1 船舶先取特権を生ずる債権の範囲」につきまして、御審議いただきたいと思っております。

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

○**松井委員** ありがとうございます。今、御説明のありました雇用契約につきまして、第15回の会議の際に松井（信）幹事から引き続き汗をかいていただくということでお話があり、実際にいろいろと御尽力いただいたことを理解しておりますので、大変有り難く思っておりますとともに、その際に多くの先生方からいただいた御意見を心強く思っております。

私個人としましては、退職金については歴史的な経緯、又は条約上の表現から入れるべきではないと考えておりますし、仮に入るとしても、給与の後払い的性格のある範囲で乗船期間、又は福岡高裁が認めた期間と同じくらいにすべきだとは考えております。けれども、御指摘のとおり、この中では意見の集約がなかなか難しいと思っておりますし、昭和52年の裁判例が二つ分かれているところでもございますので、今後は裁判所を通じて、この議論の集約ということを目指させていただき、多分この中で積極的に現行法のままということについて異論を述べていたのは私だけだと思いますので、私はこれまでの皆さんの御議論に深く感謝の意を表させていただくとともに、このままの条文ということで、私自身は残念ですけれども、賛成したいと思います。以上でございます。ありがとうございます。

○**田中幹事** 様々な議論、大変ありがとうございます。そして今、事務局から御説明がありましたとおり、今日の取りまとめについて、このような取りまとめに至ったことについて大変感謝を申し上げます。

事務局案の取りまとめのような形で現行規律の維持ということに賛成を致します。

○山下部会長 ほかにこの部分についてございませんでしょうか。

もしないようでしたら、船舶先取特権を生ずる債権の範囲については、この提案のとおりで御賛同いただけるということでよろしいでしょうか。

それでは次に、他の部分について何かございますか。

○池山委員 少し戻っていただいて、部会資料19-1の22ページになりますが、「8 保険者の免責」の(1)のエの「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」という点です。これは、実はパブコメの前からずっとこういう規定ぶりになっていて、私どもは特段異論も差し挟んでおりませんが、今さらの感はありますけれども、決して異論というわけではなくて、趣旨の確認だけさせていただけたらと思う次第です。

端的に申しますと、ここで堪航能力担保義務という言葉がある意味唐突に出てくるのですが、確認をお願いしたい一つ目は、これは運送契約でさんざん問題になっていた堪航能力担保義務とはもう別のものであって、飽くまでこの条文の意味は、逆に保険契約上、保険者に対して被保険者若しくは保険契約者は堪航能力担保義務を負うということにある意味論理的な前提として、それに反した場合は免責事由になると。それ以上でもそれ以下でもない。

では、この堪航能力担保義務の具体的な内容という点については、ここに特段の規定、明確化する規定がないわけなので、そこは解釈に委ねられるという理解でよいのでしょうかということです。

更にそれに関連するというならば、元々この条文の立法趣旨として、現行法の829条を改めるとあるわけですが、829条の関連のところを見ますと、829条の3号ですけれども、飛ばしながら読みますと、「船舶…ヲ保険ニ付シタル場合ニ於テ発航ノ当時安全ニ航海ヲ為スニ必要ナル準備ヲ為サス又ハ必要ナル書類ヲ備ヘサルニ因リテ生シタル損害」とあります。そこと文言としては変わっているわけですが、実質的な趣旨として変更する趣旨ではないのだという理解でよろしいのかなと思っていますが、よろしいでしょうか。

○宇野関係官 そのような理解で良いと思います。現行商法の829条2号について、運送貨という部分は飛ばして読みますけれども。

○池山委員 失礼しました、2号ですね。

○宇野関係官 「船舶ヲ保険ニ付シタル場合ニ於テ発航ノ当時安全ニ航海ヲ為スニ必要ナル準備ヲ為サス又ハ必要ナル書類ヲ備ヘサルニ因リテ生シタル損害」とある規定を現代語化しているにとどまり、この部分で今の規定の実質を変えようという意図ではございません。

○池山委員 ありがとうございます。

○山下部会長 よろしいですか。ほかにこの部分についていかがでしょうか。

○石井委員 海上保険の「9 填補の範囲等」のところですか。(1)のところでは分損計算についての規定がなされているわけですが、ここに新たに修正を加える提案がなされています。保険金を算定する上で、貨物の全部又は一部が全損となったいわゆる量的損害の場合は、全損となった部分の価格が全体の価格に占める割合を保険金額に乗じて出た該当保険金額が保険金となりますが、貨物が損傷したいわゆる質的損害の場合には、保険金を算出する際に分損計算が行われています。

これは、到達地での市場価格の変動による影響を排除するために、損傷した貨物の正品市

価と損品市価との比較から減価部分の比率を出すことにより、その該当保険金額を算出するための規定で、貨物が損傷した場合に適用されることは理論面でも実務面でも明らかにされています。今回の提案では、これに一部滅失の文言が加えられていますが、その意味するところが必ずしもはっきりしませんので、ここは現行831条どおりの損傷の場合に適用するとの規定でよろしいのではないかと考えていますが、いかがでしょうか。

○宇野関係官 現行831条では、確かに「毀損」という言い方をしており、現代的に言えば、これは「損傷」という言葉に置き換えられるのだらうと思いますし、以前の部会資料では、確かにここについて損傷という部分だけを取り出して書いておりました。今般、一部滅失を加えた趣旨でございますけれども、今回の改正では、運送営業の規律の改正も行うところ、例えば、そちらでは荷受人の権利の規律について全部滅失という用語を使うなどしておりますので、今回の改正全体を通じて、全部滅失、一部滅失あるいは損傷という用語の概念整理をする必要がございます。その中で、例えば、保険の目的物が単一であるという前提で、その保険の目的物に損傷があったか、あるいは、組み立て式の機械などで、そのうちのパーツの一つ完全に海中に没してしまって、一部が滅失したという場合に、これらはいずれも分損として分損計算の対象になるという理解をしておりましたので、ここであえて損傷とだけ書きますと、当然、一部滅失は含まないものだとすることに改正後はなるのだらうと思いますので、その趣旨を踏まえて、一部滅失を追加しているということでございます。

○石井委員 一部滅失については、可分な部分の全損処理というところで該当保険金額の算定ができるので、分損計算は不適當だらうと思います。ちなみに、英国のMIAの71条1項では、貨物の一部が全損に帰した場合として該当保険金額を支払う旨の規定があり、同条の3項では損傷の場合に分損計算を行うという別の規定になっています。

今おっしゃった機械の一部が滅失した例ではどうかということですが、機械は実は特殊な貨物でして、一台の機械の一部が損傷した場合に、実務的には、修理が可能であれば修理をし、修理費が保険金額を上回るときは推定全損になります。したがって、原則としては修理費用を支払うという形になっています。

また、機械の一部が脱落してなくなったり、梱包の一部が着かないというときは、そのなくなった代替のパーツを取り寄せて再度組み立てる費用を支払います。それについて、日本では貨物海上保険普通保険約款で、分損計算の適用除外の特例として機械についての規定がありますし、英法でもICCの中の機械修繕約款で、機械については修理費を払うという規定になっています。

ですから、こういう例を除くと、全体の中の一部がなくなった一部滅失のときに、果たして分損計算をする必要があるのだらうかと思えます。例えば、10枚の絵画のうちの1枚がなくなったとき、保険価額の割合で見れば、その1枚の該当保険金額は容易に分かるわけですが、これをわざわざ分損計算した場合、残りの9枚の価額が到達したときに大きく変動すると、なくなった1枚の部分の全体に対する割合も変動することになって、結果として支払われる保険金の額が変わってくることになります。

そういう意味では現行の831条の損傷の場合に分損計算をするというのは、国際的にもそうですし、理論的、実務的にも妥当な規定ではないかと実務の方としては考えていますが、その辺はいかがなのでしょう。

○宇野関係官 1点確認をさせていただきたいのですが、先ほど10枚の絵画の例を出された

かと思うのですけれども、その場合、保険の目的物というのを1個として、つまり10枚の絵画全体として保険の目的物一つと捉えておられるのか、それとも10枚ある絵画の一つ一つを保険の目的物というふうに捉えられているのか、これはどちらで理解されて御質問されているのか、ちょっと教えていただけますでしょうか。

○石井委員 保険の目的物としては10枚の絵画ですが、損害の処理に当たっては、可分な部分の一部全損があれば、それを全損として扱うということです。可分な部分でないということは、10枚ということではなくて、10の部分に分かれるけれども全体で一つの貨物、その部分の一部が損害を被ったときにどうするかという問題と理解しています。

○松井（信）幹事 先ほど来、英法の話が出ており、その中で「一部が全損」という言葉を何度も使われているのですが、我が国の法制では、恐らく「一部の全損」という言葉は使えないと思います。この点については、保険の目的物をどのように捉えるか、また、その辺りの実務の在り方と法制の在り方をどのように捉えるかを、今後更に詰めていくべき問題かなと考えています。

○石井委員 典型的な例は、100カートンの貨物が到着し、そのうちの十個が途中でなくなりましたという場合です。これは、先ほど申し上げましたが、一部の全損ということで、もちろん分損計算ではなくて、該当保険金額が単純に出てくるケースです。御検討いただければと思います。

○山下部会長 この点はなお検討ということで、宿題ということかと思いますが、ほかの点で何かございますか。

○道垣内委員 松井（信）幹事がおっしゃったことに関連するのですが、御検討されることはよろしいかと思うのです。ただ、これまでの議論において、「物が一個」という概念が二重に使われている感じがいたしますので、御検討の際にはその辺りの概念区分について混乱した状況にならないようによろしくお願いいたします。

○松井（信）幹事 特に、保険の目的物という概念、これをどう捉えるのかが重要であるように考えており、今後、石井委員ともいろいろお話しさせていただきたいと思います。

○山下部会長 ほかにございますか。

この第8と第9の1につきましては、海上保険に関する第8について若干の宿題が残りますが、それを除けば、御賛同いただけるということでよろしいでしょうか。

それでは、更に次へ進みます。次は、第9の「2 船舶先取特権を生ずる債権の順位」から「4 船舶所有者に対する先取特権の効力」及び「第3部 その他」について、御審議をお願いします。事務局から説明をお願いします。

○宇野関係官 それでは、「第9 船舶先取特権及び船舶抵当権等」の「2 船舶先取特権を生ずる債権の順位」から最後の「第3部 その他」の「2 その他」までについて、御説明いたします。

このうち「第9 船舶先取特権及び船舶抵当権等」の「4 船舶所有者に対する先取特権の効力」につきまして、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効力を生ずるという商法第704条第2項の規律に関し、前回会議では先取特権の発生後1年を経過したときはこれを適用しないものとするという、部会資料17の丙案を提案しておりました。

これに対しては、船舶賃貸借の場合に動産保存の先取特権の効力が船舶に対して1年しか

及ばないこととなると、修繕業者においてその支払時期が1年を超えるおそれがある場合には直ちに先取特権を行使して船舶の差押えを行うなど、船舶賃借人から見ても安定的な海上輸送に重大な支障を来すおそれがあることなどを理由として、少なくとも3年以上の期間が認められるべきとの意見書の提出があったほか、部会資料19-2の11ページから12ページにかけて記載致しました御意見がございました。

部会資料17の丙案については、一方では、長期間にわたる多額の修繕費の累積によって船舶所有者の負担が課題となっているとの紹介があり、他方では、特に内航海運における船舶賃借人の支払慣行に相当の混乱を与えるとの指摘がございます。そのため、この点につきましては、海運業界における意見の集約も重要であり、このような状況に照らして、部会資料19-1では丙案を記載しておりません。

なお、前回会議では、部会資料17の丙案にいう「先取特権の発生後」とはどの時点を指すのかについても疑問が呈されましたが、船舶先取特権に関する商法第847条第1項については、部会資料19-2の12ページに記載しました裁判例があり、解釈上、この時点を含意によって延長できるとするのは容易ではないと考えられます。

以上を踏まえまして「第9 船舶先取特権及び船舶抵当権等」の「2 船舶先取特権を生ずる順位」から最後の「第3部 その他」の「第2 その他」までにつきまして、御審議いただきたいと思います。

○山下部会長 この部分に関しましては、参考資料38として、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構から意見書が提出されております。窓口をされている国土交通省海事局の村田関係官におかれましては、概要の説明をお願いできますでしょうか。

○村田関係官 ありがとうございます。前回部会におきましては、私の方から日本中小型造船工業会の意見を紹介したところなのですが、その後、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構、こちらからも所管省庁である国土交通省からこの部会においてこの意見を紹介してほしいという要望がありましたので、御紹介させていただきます。

参考資料38が正にその意見書ですけれども、部会資料17でいう丙案につきましては、期間を1年とするという合理的な根拠がないということにおきまして、支持できるものではないと、乙案を支持するということを述べたものであります。前回には中小造工の意見を、今回は鉄運機構の意見を紹介させていただいているわけですけれども、国土交通省としては、従前同様、甲乙あるいは丙、いずれの立場を採るものでもありませんので、念のため申し添えさせていただきます。以上、御検討よろしく願いいたします。

○山下部会長 ありがとうございます。

それでは、この部分につきまして、御自由に発言をお願いいたします。

○松井委員 ありがとうございます。今、鉄運運輸機構の意見がありましたけれども、私も基本的には乙案を採るべきだと思います。けれども、残念ながら意見の集約は多分難しいだろうなと理解しております。

その中で、丙案ということで意見の集約に御尽力いただいたことを大変感謝しております。他方、前回、小林委員からお話がありましたように、ドイツ法でも704条2項に該当する条文がなくなっているということもありますので、その合理的な必要性も含めて、乙案がかなわないとすれば、現行のままでやはり先ほどの件と同じように裁判所を通じて御判断を頂く必要があるのかなと思っております。この後、多分議論になると思っておりますけれども、定期

傭船についても準用するということになりますと、この704条2項がよりいろいろな形で着目される機会もあると思いますので、今回、部会の中で多くの先生方から頂いた意見を非常に心強く思いながら、引き続き、最後は一度でもいいので最高裁に自判してもらいたいなと思いつつ、私も消極的ながら、変更しないということで賛成いたします。ありがとうございました。

○山下部会長 ほかにこの部分についてございませんか。

○水口幹事 私たちも、丙案がなぜなくなってしまったのだろうなということについて、ちょっと異議を申し立てたいと思います。

船舶の賃借人や定期傭船者が、巡航速度が出ない船を修理して速度が出るようになったという場合には、船舶賃貸借や定期傭船の期間が短期間で終了しても、その後もその船が巡航速度を出し続けるという意味では、船舶所有者に利益があり、修繕費の一部を転嫁することは確かにある程度認められるのかもしれませんが、延々と債権管理や債権回収コストを転嫁し続けることは、商人間の公平を失わせるものです。私たち銀行界も、乙案を支持しつつ、修繕業者の保護と立法的解決を図るため、丙案を支持したものです。1年という期間に合理的な理由がないではないかといいますけれども、元々権利の存続期間については、1年でも3か月でも5年でも、全て完全に合理的な理由があるわけがなくて、それは立法的にそれを解決しようということでも成り立っているものだと思います。

ですから、現行法どおり民法上の先取特権が船舶所有者に効力を生じることとなると、修繕業者の置かれている状況というのは、現況はじわりじわりと追い詰められていき、それを金融面から支援している金融機関も共倒れになる懸念もございます。ですから、丙案のように1年なら1年という形で立法措置を講じていただいて、修繕業者が健全な成長を遂げられるよう、そしてできれば、もし1、2年の猶予期間を設けていただけることがありましたら、その旨で丙案を再考していただきたくお願い申し上げます。

○山下部会長 ただいまお二方から御意見が出ておりますが、この辺りは運送事業を営んでおられる関係者の方からも御意見がいただければと思いますが、いかがでしょうか。鈴木委員、内航のお立場でいかがでしょうか。

○鈴木委員 ありがとうございます。内航海運業界の立場としては、前回もお話しさせていただきましたけれども、資金的余裕がなくて、修繕費のお支払も本来は工事完了とともにすべきところではありますけれども、長年の慣行として、後払いでお支払を許していただいているということがございまして、今回、丙案のような改正をされますと、多分、債権者であるドック側の方々が回収に走られるという状況が想像されるので、できればそういう混乱は避けたいという要望はございます。

したがいまして、この件はもうちょっと実態を把握しないといけないのかなというところもございますので、今回の改正では結論を急がないで、甲案の現行のままとしていただければと思っております。

○山下部会長 外航について、池山委員からは何かございますか。

○池山委員 念のために、私の推薦母体である日本船主協会の方でも議論を致しました。結論的には、松井委員、鈴木委員の御意見に賛成でして、元々我々は乙案だったわけですがけれども、現下の状況に鑑みますと、甲案でよろしいのではないかと考えております。

○山下部会長 ほかに、この件に関して御意見はございますか。

○松井（信）幹事 冒頭に水口幹事の方からございましたように、金融機関としては、やはり慣行として早期の債権回収というのが当然だろうと思います。ただ、銀行にとってみますと、恐らく船舶抵当権も設定していると思いますし、ここで言っている民法上の先取特権は、抵当権に劣後するものでございます。そういう観点から見たときに、今の御要望がやはりどうしても必要なものなのかどうか、そういう辺りの御感触はいかがでしょうか。

○水口幹事 船舶抵当権を取っていることは取っているのですけれども、それだけでは足りないと思います。できるだけ多くを押さえたい銀行にとって、このような貸借の場合の先取特権についても、要するに1年とか2年とか、極力乙案のような形で、我々もできればいきたいと思っています。もっとも、修繕業者の保護という観点からすると、乙案のままで、あるいは現行の甲案のままでいくとすると、とにかく困っている人たちに、そのままあなた方は困り続けろと言っているに等しいような気がするのです。

これは、内航海運業界に限ったことではないかもしれないですが、このような状態を放っておいたら、困っている方々は、いつまでも困り続けるのではないかと思うのです。だから、1年ということを上申しているのです。もし苦しいようだったら、1、2年ないしは2、3年の猶予期間を最初に設けて、その期間が経ったら、それから全て1年にしようとか、何かその取決めをしないと、このような状況というのはいつまでも続くのだと思うのです。それがいいのかという問題なのです。

だから、鈴木委員の意見も確かに分かるのは分かるのですけれども、このまま苦しみ続けるよりは、どこかで巻き返しというか、何か方法を探った方がいいのではないですかということ、金融機関の方から提案したいと思います。

○鈴木委員 ありがとうございます。内航海運も、是非、早目に修繕費をお支払したいと思っております。是非、荷主の方々の御協力を得まして、将来、きちんとお支払できるようにしていきたいと思っております。今回こういう話題が挙がりましたので、業界としてもこれを契機に、その辺のところを改善していきたいと考えております。

○水口幹事 船主協会の池山委員におかれても、これまでは乙案に賛成だったのではないかと記憶しております。甲案に賛成するということは、現行法をそのまま維持するというのですが、船主協会としては、基本的に内航海運の方はカバーしないのでしょうか。

○池山委員 最後の質問の点に関していいますと、日本船主協会という団体自体は、外航、内航と、両方メンバーにいらっしゃると理解しております。ただ、この部会との関係で申しますと、内航業界の代表は、別個鈴木委員がいらっしゃるので、私は主として外航業界の意見を斟酌しつつ、他方で飽くまで推薦委員という以上のもではありませんから、最終的には私の責任で、必ずしも外航と利害関係がないところについてもいろいろと発言をさせていただいてきたという経緯がございます。

その上で本題ですけれども、元々私どもが乙案を支持していたということは、もちろんそうであります。そのことは、実は変わっておりません。だから、乙案で意見集約が実はできるのであれば、乙案の方がいいと思っております。ただ、事柄の本質はそうではなくて、乙案と甲案との対立の中で収拾が付かないと、ではどうするかということで、事務当局の方で一生懸命考えていただいて、丙案というある種妥協案的なものを作っていた。それはそれで一見非常に魅力的なのだけれども、やはり実情として、丙案にも少なくともこれをそのまま導入すると混乱が生ずると、造船業界側、それからユーザーである運送業界側、双方

がおっしゃっている。そうすると、甲案と乙案の中の元々妥協案として考えられたものが、考えてみるときちんとした妥協案ではないのではないかという意味で、積極的に推せないのだろうという考え方です。

その上で考えてみると、甲案と乙案が収拾不可能であったら、理論的には白紙になるかという、そうではなくて、元々甲案は現行法どおりなので、いってみれば甲案と乙案で収拾が付かなければ甲案になってしまうのが論理的な帰結である。そういう意味で、甲案でやむを得ないかなという消極的な賛成でございます。

○山下部会長 いかがでしょうか。

○水口幹事 甲案と乙案を比べて、収拾が付かなければ現行法どおりの甲案になるということは、この際、なしにして考えることはできないのでしょうか。内航海運の方たちが苦しいとおっしゃっておられるのですから、何か手を打たなければ、このまま現行で苦しみ続けることになるのですが、それはおかしいのではないのでしょうか。

だから、先ほど申し上げたように、猶予期間を設けて丙案を履行するというような第3の案を設けなければ、いつまで経っても内航海運は苦しみ続けるだけで、銀行もそれを支え続けるだけですから、そんな不合理なことはやめましょうと。そういう意味で私たちは申し上げているので、そこを何とか斟酌していただければと思います。

○池山委員 質問なのですが、今一つ分かるようで分からないのは、内航業界が苦しむとおっしゃっている趣旨なのですが、今の直近の問題は、まずは丙案の採否ということであって、そのときに内航業界の方がとにかく丙案は困るとおっしゃっているときに、いや、困ると言っているけれども、変な言い方ですけども、これは本当はあなた方のためなのだと言って、表面的な内航の意向に反して、あえて丙案でやるということは、ひょっとしたらそういうこともあるのかもしれませんが。もっと言えば、内航業界が丙案に反対しているというのは、実は間違いなのだよということなのかもしれませんが、私は、そのように間違いだと言い切る自信は到底ありません。

その上で、元に戻って最初の質問の繰り返しですが、今おっしゃった内航が苦しむというのはどういう意味なのでしょう。

○水口幹事 内航海運の方が、この現状は厳しいと言っているわけです。この厳しい状況を何とかしたいのだけれども、皆さんの御理解を得て引き続き頑張りますので、鈴木委員の意見にもありましたように、そのことを捉えて苦しいというふうに言っているわけです。

ですから、内航海運が厳しい状況にあることは我々も分かっているのですが、しかし、それをまた支えているというのが誰かといたら、少なくとも金融機関がそれを支えていることには異論がないわけですから、それはそれで何とかしなければいけないだろうと。ですから、そういうわけで、1、2年の猶予期間を設けて、何とか丙案を通したいという意見を先ほどから申し上げているわけであります。

○池山委員 内航が苦しいとおっしゃっている趣旨は理解しました。ただ、そうだとすると、結局、内航の方がこれで何とかしてくれとおっしゃっているのは、現実に2、3年の弁済猶予をもらいつつ払っているという実務があると。その実務に悪影響が出ないようにしてほしいという以上でも以下でもないと思うのです。

その実務について、そもそも2、3年の猶予をもらいながら払うという実務が言ってみれば法的な保護に値しないという価値判断をして、強制的に1年でなくなる。その結果として、

弁済期が1年未満になるように法的に誘導するなら分かるのですけれども、そうではなくて、内航のためにというのであれば、現実にそういう資金繰りの関係でしょうか、その弁済猶予をもらっているという実務があって、それを法的保護に値しないとは言わないということのはずで、そうであれば、それに悪影響が出るような妥協案は、ちょっと妥協案としては適切ではないという判断をしてもそれほどおかしくないと思います。それは、2、3年猶予を与えても同じことではないかという気がするのですが。

○水口幹事 我々の経験からすると、その2、3年の猶予というのは、その間に生きさなければいけない、あるいはそのまま存続しなければいけない内航海運業者と、それから、どうしようかと言っているような業者と、この二つに分けて、もし生きさなければいけないならあらゆる手を使って生かそうとするし、それほど先が長くなければ、そろそろたみませんかというようなアドバイスもするし、そういう期間として2、3年が必要なので、その間に立ち上がるものは立ち上がるし、のれんを下ろすものは下ろすし、そういう機会を与えなければ、今の現状のまま、いつまで経ってもその解決には結び付かないということを申し上げているのです。

ですから、この期間、2、3年なら2、3年という期間の間に、飽くまでも先取特権の効力を1年なら1年ということで、もし維持できなければ、あるいは1年ということではちょっと苦しいというようであれば、それは2、3年の猶予をめぐって、その間に何とか金融機関と内航海運業者とか、そういう関連する業者の間で話し合いを持って、それを2、3年の間に結論を出しましょうというふうなことを申し上げているわけです。

○池山委員 そろそろ最後にしないといけないと思いますが、この問題が元々内航ではそういう2、3年の弁済猶予という慣行があり、これが法的政策的に見ていかなものかということが最初から積極的に問題提起された上で、このままがいいのかどうか、場合によっては丙案を入れて解消すべく考えた方がいいのではないのかというのであれば、それは政策的な結論、判断ですから、内航業界の方ももう少しテークアップする余地はあるかと思うのですけれども、やはりこの丙案が出てきた背景というのは、甲案と乙案というある種相容れないものの対立する中で、言ってみれば妥協案として出てきたという経緯をやはり忘れてはいけなくて、その妥協案で、変な話ですが、突然その点にスポットライトを浴びせないでくださいよという要望も恐らくあるかと思うのです。そういう経緯に鑑みると、今その問題をテークアップするような話ではないのかなと思っております。

それから、念のために半分、こんなところで言うのは不適切かもしれませんが、あえて冗談混じりに申し上げますと、甲案、乙案の中で甲案を維持するというのは、私どもの意見としてはこの効力を生じるということをももちろん積極的に支持しているわけではなくて、解釈論としては効力が生じないはずだと思っています。だから松井委員に是非頑張っていたら、これと異なる最高裁判例を取ってほしいとは思っております。事柄がそういう問題であるという意味において、甲案に賛成しているわけです。

○鈴木委員 水口幹事から有り難い話を承りましたので、水口幹事のサポートがありまして、銀行さんが低利で内航海運にお金を貸して融通していただけるのであれば、これはこれでこの問題は解決するだろうという道もあるかと思っておりますので、これはまた別の機会で検討させていただければと思っております。

○松井（信）幹事 事務当局から一言ですが、確かに水口幹事がおっしゃることも一理あり、

水口幹事も恐らく中小規模の海運事業者の成長、競争力強化、こういうものを願っていらっしゃると思います。その過程で、2、3年の間に何らかの選別なりが起きてくる可能性もあるという話かもしれません。

ただ、商法のこの規定でそれを図るべきなのかどうかと申しますと、基本的に、民法や商法という基本法は、そこまでの政策的な背景を伝統的に余り持っていなかったように思われます。やはり、このような海運行政的のどのようかという問題は、商法で対処できる部分を若干超えているところもあるかなという印象を受けたところでございます。申し訳ございません。

○山下部会長 この問題は最初からいろいろな意見が出て、対立した状態で何とか丙案というので收拾できないかということが出てきたわけですが、これも、委員、幹事あるいは各関係方面の御意見を伺って事務当局で検討してみたけれども、やはりいろいろな面で難しいということで、今日のところの提案に至っているわけでございます。多くの委員、幹事の御意見としては、この丙案というのは今回は断念するというので、現状維持ということなのではないかと思いますが、いかがでございましょうか。

いろいろ御意見はあろうかと思いますが、一応問題提起は十分頂いたということで、消極的な賛成ということも含めて、これで今日の提案ということではいかがでしょうか。

よろしゅうございましょうか。ありがとうございます。

この部分について、ほかの点で何かございますか。

○藤田幹事 国際海上物品運送法の一部改正ですが、これは条約と現在の立法が残念ながらちょっと齟齬があるところを条約に忠実に直すという、それだけの目的の改正と理解しております。私も、余りきっちりと条約と照らし合わせて一言一句突き合わせて読んだことはなかったのですが、改めてそれをやってみますと、この(1)と(2)と書いてある(1)の「滅失等に係る運送品」の「の」という形容詞が(2)にも掛かって「(1)の」となっているのですが、実は、条約は(1)には掛かっていないはずで。

つまり、「滅失等に係る運送品」、原文ではgood lost or damagedは重量にしか掛かっていなくて、1包1単位というのはダメージと関係なく、要するに運送契約した段階で決まるということなのだと思うのです。条約の条文もそうなっていますし、平成4年の法制審議会の資料も調べてみたのですが、その最終的に承認された案も(1)に相当するところにはこれが入っていなかったようです。とにかくもとの条約ではこれは掛かっていないものですから、ちょっと確認しておいていただければと思います。

○松井(信)幹事 事務当局としてはこの案で正しいと思っておりますが、今、外務省の方とも協議しておりますので、その中で条約に反しないかどうか更に政府として検討してまいりたいと思います。

○藤田幹事 条約の公定訳ではこれは掛かっておりませんので、その点は意味を変えてしまわないように是非お願いします。前回も条約と違う形で立法して、それが問題となったのですから、今度こそそれはないように、是非細心の注意を払っていただければと思います。

○山下部会長 ほかにございますか。

○山口委員 今まで触れていない話なのですが、SOLAS条約の批准に向けて、今、動いております。船荷証券にコンテナの重量を加えた総重量をコンテナごとに記載するという方向性になっております。ですから、これは船荷証券ではないですが、独立して

SOLASでありますので、多分、船荷証券には必ず出てくるだろうと思うんです。

これはコンテナを含めた総重量を記載することによって、船舶上に載っている貨物の総重量を正確に把握するという安全上の考慮からそういうふうになるわけであります。問題は、そのパッケージリミテーションなりウェイトリミテーションの話でございますが、今、御提案のところによりますと、運送品の総重量、すなわち滅失等を生じた運送品の総重量について、1キログラムについて1単位の2倍を乗じて得た金額ということですので、飽くまでコンテナを含まないという理解でおるのです。

これはなぜかという、国際海上物品運送法13条3項に、運送品とは別にコンテナ等の輸送品、輸送用具の記載がありますので、そのように考えてよいだろうと考えております。しかしながら、この13条3項については、船荷証券上に運送品の包若しくは個品の数又は容積若しくは重量がというふうに書いてあるのですが、先ほど藤田幹事の御指摘がありましたように、元々の条約は、船荷証券上にパッケージ又はユニットが書かれている場合についてはこの限りでないということで、ユニットについては容積の問題が生じるから、それは残してもいいと思うのですけれども、重量は元々の条約にはない条項でありますので、なおかつ、これからひょっとしたらその個品の重量というのは出てこない、コンテナを含めた重量しか出てこないという状況になるのであれば、ここの重量というのを13条3項のところから削除した方が解釈上の疑義が生じないし、なおかつ、元々の条約の条文に近いものになるのではないかと考えております。ちょっと御考慮願えればというところですよ。

元々のヘグ・ルールですと、条文の4条5項(c)ではないかなと思います。

○山下関係官 突然の御意見でしたので、今すぐに御回答できないことを御容赦ください。確かに、条約は重量という文字は書いてはいないのですけれども、それを国内法に落とし込むときに重量等を指すと解されることを前提としたものかなとも思っているのですけれども、それは明らかな間違いという御指摘なのでしょうか。

○山口委員 重量は多分間違っているのではないかなと私は考えていたのです。それで今回、SOLAS条約で運送品の重量が出てこない可能性が出てきまして、飽くまでコンテナの重量を含めた総重量が船荷証券に記載されるであろうと思われまますので、解釈上の疑義等を外すという意味と、元々の条約に合わせるという趣旨からいうと、重量を消去した方がよろしいのではないかなと考えるということですよ。

○松井(信)幹事 当時の国際海上物品運送法立案時の資料をもう一度確認したいと思っておりますけれども、今回のこの法律の見直しというのは、解釈上の疑義が何か所かあるというのは承知した上で、明らかに適切でない部分は直していきますが、そうでないものについては現行法の解釈を維持するという形でやっておりますので、そのような点も踏まえながら、当時の資料をもう一回精査してみたいと思っております。

○山下部会長 よろしいでしょうか。

ほかによろしいでしょうか。

○増田幹事 この部会は商法の議論をする場所だと理解しておりますので、ずっと遠慮していたのですけれども、一応、条約の適用に関して、念のために現行法の理解という観点からお伺いしてもよろしいでしょうか。

御承知のとおり、国際海上物品運送法では、ヘグ・ヴィスビー・ルールズ10条の規定がそのままの形としては実施されていない状態になっているかと存じます。解釈論としては、

日本では一応、運送契約の準拠法が日本法になるときに国際海上物品運送法が適用されるのだという説明が通説だと、本気で支持されている方がどれくらいいらっしゃるかわかりませんが、一応それが通説だと言われているかと思います。

それは要するに、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズという条約に自動執行力がないという理解を前提として、国際海運法が作られたからだという理解だと思うのですけれども、ただそうすると、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ10条の抵触規則性は他の締約国は実質的に認めていると思いますので、やはり新しい規定を、どこかに10条に相当する抵触規則を置かなければいけないのではないかという気がするのです。

逆に、日本法の法体系の中では条約の方が国内法に優先するのだから、ヘーグ・ヴィスビーの10条を、国際海運法では実施されていない規定も法源としての効力があるというふうに読むことが仮にできるとしたら、何もしなくてもいいという話にもなりそうな気がします。ここの部分については、事務当局としてはどのような理解をとられているのかということについて、一度、山口先生からこの点の御指摘があったかと思うのですけれども、その後全然取り上げられておらず、若干気になっておりますので、御説明を頂けますと幸いです。

○松井（信）幹事 この点は、先生の方がむしろ御専門だろうと思いますけれども、国際海上物品運送法の制定時及び改正時の立案担当者の説明では、条約10条との関係において、この法律は日本法が準拠法となるときに適用されるとして、先ほど通説だとおっしゃった見解を採っております。

そして、法律と条約の関係でいいますと、国際海上物品運送法については、条約に基づいて国内法をわざわざ作っているというわけですので、条約に直接執行力はなく、法律によってのみ規律されるというふうに立案担当者は解説をしているところでございます。

○増田幹事 そうすると、このまま放っておくと、やはり相変わらず日本法の中ではヘーグ・ヴィスビー・ルールズの10条に関しては、条約上は適用する義務を負っているはずなのだけれども、法整備がなされていない状態になっているという理解になるのでしょうか。

○松井（信）幹事 条約の解釈は外務省の所管ですので、私の方からは、申し訳ございませんが特に申し上げられることはございません。

○増田幹事 この点は外務省の方と検討していただければ有り難いと思います。この問題について、準拠法選択の自由が全面的に認められるというような見解を採っている締約国が果たしてあるのかというのは非常に大きな疑問と申しますか、私が調べた限りで、そんなことを正面から言っている国は日本しかないように思いますので、外務省の方ともこの点に関しては少し留意してご検討いただくと有り難いと思います。

○山下部会長 よろしいでしょうか。

もしないようでしたら、この部分も今日の提案で御賛同いただけるということでよろしいでしょうか。

ありがとうございます。

それでは、もしほかに意見等がございませんようでしたら、本日の審議はこの程度にさせていただきます。

最後に次回の議事日程等につきまして、事務当局から説明をお願いします。

○松井（信）幹事 次回は来年1月27日（水）午後1時半から午後5時半までを予定しております。場所は、20階第1会議室となります。

今日の審議で、今回の部会資料のうち【P】となっている箇所の相当の部分につき、皆様の御意見が集約されてきたように思われますので、可能であれば、来年1月27日に最終的な要綱案の取りまとめができればと考えているところでございます。引き続き、どうぞよろしくお願い申し上げます。

○**山下部会長** それでは、本日も熱心な御議論を賜りまして、ありがとうございます。また、本年中ずっと熱心な御議論を頂きまして、誠にありがとうございました。どうか来年もよろしく願いいたします。

では、本日は終了いたします。

—了—