

## 運送法制研究会 第2回 議事要旨

1 日 時 平成24年9月27日(金) 自 18時15分  
至 21時15分

2 場 所 公益社団法人商事法務研究会会議室

### 3 議事概要

#### (1) 各業界からの意見の発表

ア まず、陸上物品運送等に関連して意見の発表が行われ、その後、質疑応答が行われた。上記発表及び質疑応答の主な内容は、以下のとおり。

- 現行法では、過失推定責任とされているが、運送人にとって無過失の立証は困難である。運送人としては、荷主側が立証責任を全部負担する形にしていただけるとありがたい。

この点について、運送賃に対する保険料の割合と、荷主側が立証責任を負うとした場合に荷主側が負担することとなる保険料と運送人側が負担する保険料との合計額がどのように変動するかについて質問があり、これに対しては、保険の掛け率は輸送モードにより異なるが、責任賠償保険の場合、運送賃の5%は超えておらず、立証責任の変動により保険料を含めた全体のコストが1割も上がるとは考えにくいとの回答がされた。

- 運送人の責任の消滅に関し明確な規定があることは重要であるが、消滅時効の場合は中断等による時効期間の延長があり得るので、国際海上物品運送法14条のように1年の出訴期限(除斥期間)とすることも考えられる。

なお、責任の特別消滅事由(商法588条)は維持してほしい。

- 損害賠償額については、実態としては顧客の言い値によるところが大きく、商法580条の規定は実効性に乏しい。

また、商法581条については、「重大ナル過失」の外延が不明確であり、外国の荷主等を中心に、「一切ノ損害」の賠償として、延着の場合においても、逸失利益等の間接損害を含む高額の損害賠償請求がされることが少なくなく、そのために高額の賠償責任保険が必要となるなど、運送人の経営の圧迫要因となっている。商法にも運送人の責任限度額に

関する規定があるとありがたい。

特に、国際複合運送においては、全体の行程のうち、日本法が適用される部分（国内貨物として扱われる部分）についてのみ責任限度額に関する規定の適用がないことが多く、その部分についてのみ高額な賠償責任保険が必要となるなど、運送人に不利な条件となっている。国内運送と国際運送とで一貫した責任制限規定があることが理想的である。

この点について、責任限度額に関する規定を設けると、責任に関する他の規定が強行規定とされることもあり得るが、それでもなお責任限度額に関する規定の導入を望むのかとの質問があった。

- 高価品免責に関する規定（商法578条）は維持してほしい。
- 荷主側の荷造りに不備がある事例は少なくないが、実際に事故が起きた際に運送人側で当該不備が事故原因であることを証明するのは難しい。
- 荷主（利用運送人）側が手配して船積荷役作業を行う場合において、どの時点で荷主側から実運送人側に責任が移転するのかが不明確であり、紛争を生ずることがあるため、責任の移転時期が法律で明確に規定されることが望ましい。
- 荷受人の受領義務を明示する規定がないが、これが設けられ、荷送人と荷受人との間の責任関係が明確化されれば、運送人としても責任の範囲が明確となり、リスクの低減につながる。

また、荷受人が行方不明となった場合等について、船荷証券の裏面約款では荷送人に請求する権利が留保されていても、実際の事後処理は容易でない。そこで、ロッテルダム・ルールズ等を参考に、このような場合について運送人を保護する規定が法律で設けられることが望ましい。

- 我が国では、記名式船荷証券であっても当然の指図証券性が認められることから、紛失した記名式船荷証券を第三者が善意取得して請求してくるリスクがある。特に要望をするものではないが、記名式船荷証券が原則として譲渡不能（non-negotiable）とされれば、上記リスクを低減することができるように思われる。
- サレンダーB/Lについては商慣習として確立していると思われるが、船荷証券が荷主に交付されないことから、裏面約款の規定を荷主に主張することができないとも思われる。そこで、海外におけるサレンダー

B/Lの取扱いに関する実情を情報提供していただきたい。

- 現行法は、荷主の請求があれば貨物引換証を発行しなければならないとしているが、貨物引換証は現在流通しておらず、実際に請求された場合にどのような処理をすればよいのかが分からない状況にある。貨物引換証の発行義務は外してもよいのではないか。
- 今回の検討は運送法制とのことであるが、倉庫営業（寄託）についても同様の取扱いを希望する。この関係で、近時では物品の所有権を有するメーカーの物流子会社が寄託者となるケースが増えていることから、商事留置権（商法521条）の要件から債務者の所有を除外し、民事留置権（民法295条）のように所有者に限定しない形としてほしい。
- 延着責任については、約款上、到着時刻に関する明確な定めがなく、責任を負わないこととされていることが多いように思われるが、実態が約款の規定と乖離するのはどのような場合かとの質問があった。

これに対しては、宅配便、鉄道コンテナ、引越運送等では、到着日時が明確に定められる場合が多く、また、航空運送では便に間に合わない場合もあり、これらの場合について、約款上は一定の責任限定がされていても、実際の取引においては、取引拒絶を避けるために顧客の要求に応ぜざるを得ないことが多いとの回答がされた。
- イ 次に、鉄道運送等に関連して意見の発表が行われ、その後、質疑応答が行われた。上記発表及び質疑応答の主な内容は、以下のとおり。
  - 実務上、商法の運送営業の規定が参照されることはほぼない。

鉄道運送については鉄道営業法及び鉄道運輸規程（以下「鉄道営業法等」という。）に詳細な規定があるが、これらの規定も約款に反映されており問題となることは少ない。鉄道営業法等は、片仮名の条文のまま変わっておらず、時代にそぐわない規定も多いため、見直しを希望する。

この点、法務省に対し、鉄道営業法等も今回の検討対象とするのかとの質問があり、法務省から、それは予定していないとの回答がされた。
  - 物品運送については、鉄道営業法等には運送品処分権、荷受人の権利義務、責任期間及び責任原則に関する規定がなく、これらの点は商法に従うこととなる。

これに対し、荷送人が荷造りをする義務、運送品の引渡しに関する規

律（もつとも、契約の相手方はほぼ通運会社であるため、引渡しに関するトラブルはほとんどない。）、運送に要する期間の法定（ただし、時代にそぐわないため約款で短縮されている。）、責任限度額（要償額の表示の有無で規律を分けているが、表示がある場合はほとんどない。なお、運送人に悪意又は重過失がある場合は商法に従うこととなる。）、運送状の記載事項（ただし、実際には紙の運送状は作成されず、コンテナ貨物についてはシステム入力によっている。）等については、鉄道営業法等に特則が設けられている。

また、運送人の運送引受義務との関係で、法令上の根拠がある場合を除き免責特約は許されないと解されているほか、不法行為に基づく請求に対しても鉄道営業法等における責任制限規定の適用があると解されている。なお、ヒマラヤ条項に相当する規定は約款上設けられていない。

- 旅客運送については、鉄道営業法等に責任限度額に関する規定はない。物品運送の場合ほど上限額を定める必要性を感じないが、延着の場合等について、約款上、乗車券の払戻しに限る形で責任限定がされており、裁判例ではこのような約款の規定も有効とされているが、消費者契約法との関係で問題となる余地もあり、法令による手当ての必要がないとはいえない。

ほかに、不正乗車をした者に対して運賃の3倍に相当する金額を請求することができるとする約款の規定について、その者は契約の当事者ではないと主張される可能性があり、この場合にその者に対して約款の規定が適用されるのかについて若干の不安がある。

- 他の運送手段や国際運送との統一については、現時点では特に必要性を感じていない。

ウ 続いて、国内海上運送等に関連して意見の発表が行われた。上記発表の主な内容は、以下のとおり。

- 船舶の所有形態は、商法の制定当時とは大きく変わっており、船舶所有者が自ら運送を行ったり、直接船長その他の船員を管理監督するとは限らないことから、国際海上物品運送法を参考にしつつ、「船舶所有者」に係る規律としている箇所を見直すべきである。このことは、「船舶共有者」についても同様である。

- 船長に関する規律を維持する必要があるか。船長は、現在では単なる使用人にすぎず、商法705条及び706条の責任は重すぎる。船会社が船長に対し積荷処分権、船舶競売権、訴訟追行権等を付与することもあり得ない。
- 実運送人は運送契約に関する書類を所持しておらず、船内に備え置くことはしていない（商法709条参照）。また、航海に関する計算や損益の分配は、航海ごとではなく期間ごとに行うのが通例である（同法697条及び720条2項参照）。
- 堪航能力は、発航前に船長が検査している（船員法8条）が、航海中も堪航能力担保義務を負うとすると、具体的に何をすればよいのか。  
なお、気象等の不可抗力、航海過失、火災、機関故障による航行障害等により生じた損害については、重過失のない限り免責を認めてほしい。
- 発航前の解除における運送貨請求権（商法747条、748条、750条）は維持してほしい。なお、運送貨は、到達時ではなく船積時の数量を基準に決せられることが多い。
- 国内海上物品運送において船荷証券に関する規定は必要か。国内海上物品運送では、全部備船の場合に荷送人発行の「送り状」が交付されるほかは、船荷証券その他の運送証券や船積み証を証する書類の作成及び交付はされていない。そのため、荷受人に対する引渡しは信用取引により行われている。  
なお、荷受人への通知等は、到着の遅延が見込まれる場合を除き、特に行っていない。また、実際の引渡作業は、港湾運送事業者に委託している。
- 海上旅客運送に関する商法の規定は、国内運送の実態にそぐわないものが多い。例えば、記名式乗船切符の本人確認（商法777条参照）は実務上困難であるため行われていないし、死亡した旅客の手荷物は海上保安庁に処理を委ねている（同法785条参照）。  
航海中の無償での食糧供給義務（商法778条）は削除していただきたい（有料であれば行っている。）。また、船舶を修繕する必要がある場合には、その間旅客を拘束することはせず、最寄りの港で下船してもらい目的地までのバスを手配した事例がある。

契約解除の場合は個別処理となるが、通常は、手数料を割り引いて運送賃全額を返金している。もっとも、発航前の解除の場合の運送賃請求権に関する規定（商法781条1項、782条1項）は、半額等の割合を定めずに維持していただきたい。

エ 続いて、国際物品運送を中心とする荷主に関連して意見の発表が行われ、その後、質疑応答が行われた。上記報告及び質疑応答の主な内容は、以下のとおり。

- 延着については、裏面約款に運送人が責任を負わない旨が明記されていることが多く、また、保険でも担保されない（担保されるのは物損に限られる。）が、延着に当たるかどうかの基準が不明確な場合も少なくないことから、運送人に対し損害賠償請求をすることはほとんどない。
- 問題点の指摘にとどまるが、いわゆる船荷証券の危機を克服する手段として海上運送状（Sea Waybill）のほかサレンダーB/L（基本型と簡略型があり、近時は専ら後者である。）が発行されることが多いところ、サレンダーB/Lが発行される場合の法律関係（表面・裏面約款の効力、運送品処分権等）が不明確である。東京地裁平成20年3月26日判決（海事法研究会誌216号61頁）は、簡略型のサレンダーB/Lについて、裏面約款による運送契約であり、裏面約款以外に特約はないと判断しているが、サレンダーB/Lによる運送それ自体が商慣行による特約に基づくものであることが評価されておらず、先例性に疑問がある。

なお、商社は船荷証券を利用することがまだ多いが、メーカーは専ら海上運送状を利用しているものと理解している。近時では、運送書類の多様化により、売買当事者が船荷証券の重要性に対する認識を欠く傾向が強まっており、従来に比べ紛失事例が多い。

- 国際海上物品運送においては、運送契約の当事者ではない者が船荷証券上の荷送人として表示されることがあり、注意を要する。ロッテルダム・ルールズが新たに「書類上の荷送人」の概念を導入しているのは、実務に適った取扱いである。
- 運送証券が発行されていない場合、運送品が目的地に到達して荷受人が引渡しを請求するまでは荷送人が運送品処分権を有しており、これにより荷受人の変更等も可能であることから、荷受人の地位が極めて不安

定である。CMI 統一規則 6 条 2 項等を参照しつつ、船積前に運送書類に明記することを条件として運送品処分権を荷受人に移転する選択肢を荷送人に与えるなど、何らかの柔軟化を図るべきではないか。

- 運送契約上、通常の船荷証券が発行されない場合には、荷受人は、運送品が目的地に到達しないと運送品に対する権利を取得せず、運送品が運送中に滅失した場合には運送人に対する損害賠償請求権を取得しない帰結となるが、他方、売買契約上は、FOB や CIF 等の主要な契約条件によれば、積地で危険負担が買主に移転するので、上記帰結は不合理である。モントリオール条約 13 条 3 項のように、運送品不着の場合には一定期間後に荷受人が運送契約上の権利を行使することができることとすべきではないか。

なお、この場合の保険金支払の実務について、荷受人が保険会社に請求すれば保険金は支払われるようであるが、運送人に対する損害賠償請求権を荷送人から荷受人に移転する必要があるとの指摘があり、この実情について保険会社に対し質問がされた。これに対しては、保険会社から、通常の船荷証券が発行された場合には、保険契約に基づき荷受人に保険金を支払い、荷受人（船荷証券所持人）が取得した損害賠償請求権を保険代位により行使することとなるが、サレンダーB/L が発行され、海上運送中に貨物が滅失した場合には、貨物が仕向地に到達せず、損害賠償請求権が荷送人に残っており、場合によってはその譲渡にも応じてもらえないこともあるので問題であるとの回答がされた。

- 保証渡しについては、学説と判例で評価が分かれているが、中国では、保証渡しが違法であって債務不履行又は不法行為に基づく損害賠償責任を負い、責任制限規定が適用されないこと等が規定されており、このような明文の規定を設けることを検討してはどうか。
- 船荷証券が発行された場合における誤渡しについては、運送人は悪意又は重過失がない限り免責されると解されているが、海上運送状に関する CMI 統一規則 7 条(ii)（運送人が相当な注意を払ったことを証明した場合には免責されるとする。）等を参考に、船荷証券その他の運送書類が発行された場合における誤渡しに関する規定の整備について検討してはどうか。

- 我が国では、記名式船荷証券であっても法律上当然の指図証券性を有するとされている（商法574条・776条・国際海上物品法10条）が、諸外国では non-negotiable とされていることが多いことから、当然の指図証券性を見直してはどうか。
  - 我が国では、海上運送状に関する規定がないこともあって、海上運送状に運送人の署名を欠くケースが散見される。これに対し、国際航空運送状についてはモントリオール条約7条に規定があり、ロッテルダム・ルールズ38条も広く運送書類について署名を要求している。海上運送状は、運送契約の証拠であり、運送品の受取証でもあることから、運送人による署名は不可欠である。そこで、モントリオール条約7条2項から4項までに準じた規定を新たに設けてはどうか。
- オ 続いて、国際物品運送を中心とするフレイトフォワードーに関連して意見の発表が行われ、その後、質疑応答が行われた。上記報告及び質疑応答の主な内容は、以下のとおり。
- 国内運送と国際運送の規律を合わせるか、国内運送について陸上・海上・航空の各運送形態の規律を合わせるかについては、各運送形態間に競争関係が生じているとは思われず、後者の方向性は適切でないのではないかと考えるが、当団体は航空運送にあまり関与しておらず、また、各運送形態の規律を合わせることにつき他の利益があるかもしれないので、いずれが望ましいかを明言することはできない。
  - 複合運送については、ユニフォーム・システムを標榜する1980年国連国際複合運送条約が既存の規律との抵触等を理由に発効に至っておらず、各国における国内法の立法例はいずれもネットワーク・システムであることから、後者がより妥当と思われる。しかし、大手を含むフォワードーの相当数が国際フレイトフォワードーズ協会（JIFFA）の会員であるところ、その多くが JIFFA 作成の複合運送証券を利用していることから、その表面・裏面約款（責任原則はネットワーク・システムによる。）が事実上の標準約款として機能しており、その法的効力が認められる限り、複合運送に関する規律を法律で定める必要性を強く感じない。
- なお、ネットワーク・システムによる場合における滅失に係る運送区間が不明の場合の処理については、日本が島国であり海上運送の占める



割合が高いことからすれば、JIFFA の複合運送証券約款が海上運送中に原因事故が発生したものとみなしていることには合理性がある。

- 運送人の責任期間に関する規律については、特に見直しの必要を感じない。運送品の受取後一定時期まで運送人の責任期間が開始しないような特約については、特に聞いたことがない。

この点、責任期間を船積みから陸揚げまでと定めた場合に、運送品の受取り後、船積み前に船会社の倉庫に置かれている間や、陸揚げ後、荷受人が現れないので倉庫に保管している間について、運送人の責任の有無を定める特約が設けられることはないのかという質問があり、持ち帰り検討することとされた。

- 荷受人不確知の場合や荷受人による運送品受領拒絶の場合における運送品の処分について、商法585条及び586条は競売手続によることとしており、運送人にとって負担が重いことから、任意売却が可能となるような見直しを行う余地がある。

- 責任原則については、国際海上物品運送法が過失推定責任を定めている以上、商法においても過失推定責任を維持してほしい。仮に厳格責任とする場合には、責任限度額に関する規定が設けられるのでなければ不均衡である。責任限度額の導入自体に異論はないが、条約による縛りのない中で合理的な責任限度額を設定するのは困難ではないか。なお、仮に責任限度額に関する規定を設ける場合には、運送形態ごとに国内運送の規律と国際運送の規律とを合わせることが望ましいが、その場合には、運送形態ごとに責任原則をどうするのかを検討する必要がある。

- 高価品免責に関する規定は、現行法どおり維持されるべきである。
- 責任制限の効果を不法行為請求等にも及ぼす規定及びいわゆるヒマラヤ条項に相当する規定は、現に国際海上物品運送法20条の2に存在しており、商法にも設けられるべきである。現在、複合運送証券の裏面約款には上記各規定が記載されているが、その有効性は明らかでない上、日本の国内陸上運送で使用される約款には上記各規定が存在しない。
- 運送人の責任の消滅に関する規律については、同じ運送について商法では消滅時効、国際海上物品運送法では除斥期間とされているのは不合理であり、統一が必要であるが、立証困難の救済や紛争の迅速解決とい

った趣旨からは、中断等のない除斥期間に統一する方が合目的的である。

運送人が悪意の場合には短期消滅時効の適用がないとする規定（商法589条・566条3項）についても、国際海上物品運送法14条1項に合わせ、悪意の有無を問わず適用がある形に改めるべきである。また、契約運送人に対する実運送人の責任を3か月延長する規定（国際海上物品運送法14条3項）の導入も希望するが、「請求」については訴状等の送達時が起算点となることを明確化すべきである。

- 責任の特別消滅事由に関する規定（商法588条）は、大量の貨物を取り扱う現代においてはより強く妥当する規定であり、維持する必要がある。もっとも、商法が常に「運賃、費用等の支払」を要件とする点は、着払いの普及にかんがみれば不合理であり、一定の場合に限るべきである。また、2週間以内との期間についても、条約や各国法では3日又は7日以内とする例が多く、同じ運送について異なる期間を定める合理的理由はないことから、3日以内（国際海上物品運送法12条1項）に統一すべきである。
- 運送状に関する規律を見直す必要性は強く感じてはいないが、商法及び国際海上物品運送法には海上運送状に関する規定がないことから、これを設けることが望ましい。もっとも、このような規定を設ける場合には、航空運送状はどうするのかといった問題もあり、明文化を強く希望するものではない。なお、海上運送状は、荷送人の指示に従い運送人が船荷証券と選択的に発行するのが通常であり、運送状に関する商法の規定とは発行主体が異なっている（航空運送状も同様である。）。
- 我が国では、記名式運送証券についても当然の指図証券性が規定されている（商法574条・776条）が、諸外国では記名式運送証券は原則として裏書譲渡ができないのが一般的と聞いている。また、裏書禁止文句を付すためには荷送人の同意が必要と解されており、同意の取得に困難を伴うことも考えられる上、裏書禁止文句の有無を確認する作業も運送人の負担となり得る。そこで、記名式運送証券に関する当然の指図証券性の見直しについて検討する余地があるのではないか。

この点について、荷送人の同意を必要とする見解は、原則として譲渡性のある証券を受け取ることができるという荷送人の利益を問題として

いるのであって、記名式運送証券が原則裏書禁止とされたとしても、そのような証券を交付することにつき荷送人の事前承諾が必要という解釈に変わりはないのではないかと、むしろ、運送証券の発行義務をなお維持するのが問題とされるべきではないかとの指摘があった。

- JIFFA の会員企業には、複合運送を中心的業務とするものが多いが、あわせて運送取扱業務を行っているものも少なくない（ただし、運送取扱専業の企業は少ないと思われる。）ことから、運送取扱営業に関する規律は、運送営業に関する規律と同様のものとして維持すべきである。

運送取扱業務の具体例としては、日本の輸入者から海外における複数の調達先からの貨物の受領依頼を受け、これに基づき貨物を受領し、受領した貨物につき運送取扱人の立場で運送人との間で運送契約を締結し、最終的に日本まで運送するというものがある。これ以外の事例や、あえて運送取扱いの形式による実益等については、次回に改めて説明することとされた。

なお、かつての貨物運送取扱事業法は、運送取扱いを運送取次ぎと利用運送を含む概念と整理していた（平成15年改正により、運送取次業務が規制対象から外され、貨物利用運送事業法に改められた。）が、この整理は業界内の一般的な理解とも親和的であったものと思われることから、運送取扱営業を「運送取次営業」に改めてはどうか。

- (2) 航空運送及び海上保険に関する意見の発表は、次回に行うこととされた。

#### 4 次回予定

日 時	平成24年10月26日（金）18：00～
場 所	商事法務研究会会議室（予定）
内 容	各業界からのヒアリング（承前） 陸上運送に関する検討

以 上