

海上運送に関する問題点の検討(3)

第1 海上物品運送（承前）

4 運送書類

(1) はじめに

- ア 国内海上運送における船荷証券に関する規定を整備するか、又は削除するかについて、どのように考えるか。
- イ 貨物引換証に関する規定については、どうか。

(補足説明)

- 1 商法は、国内海上運送における船荷証券について規定しているが、国際海上物品運送法上の船荷証券と規律の異なる点（後記(2)ア及びイ参照）がある一方で、国内海上運送の実務では船荷証券を交付しないとの指摘もある。そこで、商法上の船荷証券の規定について、国際海上物品運送法上の船荷証券の規定に合わせて整備すべきか、又はこれを削除しても差し支えないか。
- 2 商法は、陸上運送における貨物引換証について規定しているが、同様の観点から、どのように考えるか。
 (注) 以下では、商法上の船荷証券及び貨物引換証の規定を整備することとする場合の規律の在り方について検討する。

(2) 船荷証券

ア 船荷証券の発行（商法第767条から第769条まで）

商法上の船荷証券に関し、その署名者及び交付主体が運送人（代理人を含む。）又は船長であることを明記することについて、どのように考えるか。

(補足説明)

国際海上物品運送法では、運送人（代理人を含む。）又は船長が船荷証券に署名等をしてこれを交付すべき旨の規律があるが、商法では、船長又は船舶所有者の代理人をその主体とし、運送人の立場に着目した規律を設けていない。実務上、運送契約を引き受けるのは、船舶所有者に限られず、傭船者の場合も多いことを踏まえると、本文のように見直すことが考えられるが、どうか。

この点に関連して、現在の外航実務において、船荷証券の交付手順（署名者、代理発行における本人の表示等を含む。）は、どのようなものか。例えば、コンテナ運送では、海上運送人又は海運代理店がコンテナ・ヤードで受取船荷証

券を発行した後、船積みを確認して船積証明を追記することが多いといわれるが、種々の運送形態により、どのような差異があるか。

(注1) 商法第767条は、運送人(船長)は、荷送人の請求があったときは船荷証券を交付しなければならないと規定しており、実務上も、運送書類として船荷証券又は海上運送状(Sea Waybill)のいずれの交付を請求するかは、荷送人の選択により決せられるといわれるが、これと異なる取扱いはあるか。荷送人からの船荷証券の交付請求に対し、運送人がこれを拒絶する必要のある場面があるか。現在の実務を踏まえた場合に、同条の規律について見直すべき点があるか。

(注2) 商法第770条は、荷送人は船長等の請求により船荷証券の謄本を交付しなければならないと規定するが、実務上、そのような例があるか。

イ 記載事項(商法第769条)

(7) 商法上の船荷証券の記載事項について、どのように考えるか。

(イ) 商法上の船荷証券の記載事項のうち運送品の種類、数量及び記号に関する事項について、原則として荷送人の通告に従って運送人が記載するものとし、荷送人が通告内容の正確性を担保するものとするについて、どのように考えるか。

(補足説明)

- 1 船荷証券の記載事項については、商法第769条と国際海上物品運送法第7条第1項とで異なる点がある(次頁の表を参照)ところ、船積船荷証券と受取船荷証券の区別を含め、商法の規定を国際海上物品運送法に合わせて整備することが考えられるが、どうか。

(注) 商法上の船荷証券の記載事項として運送人の氏名又は商号を掲げるとしても、「for the Master(船長のために)」等の記載と共に備船者の署名等がされる場合のように、運送人の氏名又は商号が証券上に明確に記載されないことも少なくないといわれるが、外航実務の取扱いはどうか。

この点について、判例(最高裁平成10年3月27日第二小法廷判決・民集52巻2号527頁)は、船舶所有者が運送人となり得ると判示するところ、これを踏まえ、例えば、定期備船契約の目的とされた船舶の船長又はその代理人が第三者との間の運送契約に係る船荷証券を交付した場合において、当該船荷証券に運送人の氏名又は商号の記載がないときは、船舶所有者を運送人と推定する旨の規定を設けることも考えられるが、どうか。もっとも、このような規律については、定期備船者が自己の責任を免れるために主張しかねないとの懸念があること、併せて議論されることの多いデマイズ条項の有効性について考え方が分かれていること等から、明文化が適当であるかどうか検討する必要がある。

【表】（下線部は相違部分）

国際海上物品運送法第7条第1項	商法第769条
運送品の種類	運送品ノ種類、重量若クハ容積及ヒ其荷造ノ種類、箇数並ニ記号
<u>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</u>	
<u>外部から認められる運送品の状態</u>	
荷送人の氏名又は商号	備船者又ハ荷送人ノ氏名又ハ商号
荷受人の氏名又は商号	荷受人ノ氏名若クハ商号
<u>運送人の氏名又は商号</u>	
船舶の名称及び国籍（※）	船舶ノ名称及ヒ国籍 <u>船長カ船荷証券ヲ作ラサルトキハ船長ノ氏名</u>
<u>船積港及び船積の年月日（※）</u>	船積港
陸揚港	<u>陸揚港但発航後備船者又ハ荷送人カ陸揚港ヲ指定スヘキトキハ其之ヲ指定スヘキ港</u>
運送賃	運送賃
数通の船荷証券を作ったときは、その数	数通ノ船荷証券ヲ作リタルトキハ其員数
作成地及び作成の年月日	船荷証券ノ作成地及ヒ其作成ノ年月日

* （※）は、受取船荷証券には適用されない項目である。

- 2 国際海上物品運送法第8条は、船荷証券の記載事項のうち運送品の種類、数量及び記号について、荷送人の書面による通告があったときは、原則としてその通告に従って記載しなければならず、荷送人は、運送人に対し、その通告が正確であることを担保する旨を規定しているが、商法には、これに相当する規定がない。

上記①の趣旨については、運送人が個々の運送品の内容を確認することは困難であり、運送品に関する情報は荷送人の通告に頼らざるを得ないこと、他方、運送人が無制限に不知約款を記載し得るとすると、荷送人の利益が害されること等の事情を踏まえ、両者の利益の調整を図ったものとされる。

また、上記②の趣旨については、船荷証券の文言証券性（後記ウ参照）に照らし、運送人が船荷証券の記載内容の誤りによって所持人に対する損害賠償を余儀なくされるところ、誤った通告をした荷送人に対する求償を可能とするものとされる。

上記①及び②の規律を商法に新設することが考えられるが、上記②について、運送品に関する情報に係る荷送人の申告義務（研究会資料5の第1の1(3)ア参照）との関係をどのように考えるか。

(注) 荷送人の上記申告義務に関しては、第8回会議において、危険品の申告とそれ以外の事項(数量等)の申告とを区別して議論すべきとの指摘があった。

荷送人からの数量等の申告(荷役協定書等によるもの)については、過少申告により船舶を事故に招いた事例等を念頭に、船荷証券の発行の有無を問わず、荷送人が自己の申告内容の正確性を担保すべきとする考え方(モントリオール条約第10条、ロッテルダム・ルールズ第31条、昭和10年法制審議会指摘事項)と、債務不履行責任の一般原則による考え方とがあり得る。もともと、例えば、荷送人において過少申告につき帰責事由がないといい得るような事情があるのか等、上記2つの考え方の実質的な違いの有無について、どのように考えるか。

なお、前者の考え方では、船荷証券が発行された場合の上記②の規律は実質的に吸収され、後者の考え方では、上記②の規律は、船荷証券の文言証券性との関連で設けられた特則となる。

ウ 文言証券性(商法第776条、第572条)

船荷証券の文言証券性に関する商法の規定を国際海上物品運送法に合わせ整備することについて、どのように考えるか。

(補足説明)

平成4年改正後の国際海上物品運送法第9条は、商法上の船荷証券の効力と同様であると解する見解が一般的であり、本文のように見直すことが考えられるが、どうか。

(注) 空券や品違いにより船荷証券の記載に沿った運送品を引き渡すことができない場合に、債務不履行に基づく損害賠償責任を負うかどうかについては、判例(大審院大正2年7月28日判決・民録19輯668頁〔空券・貨物引換証〕、大審院昭和11年2月12日・民集15巻357頁〔品違い・倉荷証券〕等)の射程も不明であるため、引き続き解釈に委ねることが考えられるが、どうか。

エ 法律上当然の指図証券性(商法第776条、第574条)

商法及び国際海上物品運送法上の船荷証券に関し、裏書を禁ずる旨を記載しない限り、記名式のものであっても裏書によって譲渡することができるとする現行法の規律について、どのように考えるか。

(補足説明)

我が国の船荷証券は、手形と同様に、法律上当然の指図証券とされ、特定の荷受人の記載がある記名式の船荷証券については、裏書を禁ずる旨の記載(「裏書禁止」や「Non-negotiable」等)がない限り、裏書によって譲渡することは妨げられない。このような制度を採用した理由は、船荷証券が主に流通を目的とするためとされる。

この点については、記名式の船荷証券（Straight B/L）に関する諸外国の法制と異なり、裏書によって譲渡することができないことを原則とすべきであるとの指摘があるところ、アメリカ、イギリス、中国では、指図式である旨の記載がない限り、裏書によって譲渡することはできないとされている。ドイツでは、反対の約定がない限り、指図式又は無記名式で発行しなければならないとするが、記名式の船荷証券について当然の指図証券性を認める規定はない。

上記の諸外国の法制に照らすと、法律上当然の指図証券性の廃止（商法第574条の削除）も考えられ、その場合でも、指図式の船荷証券とするためには指図文句を記載すれば足りるが、他方で、現在の法制における具体的な弊害の有無、上記のような改正をした場合の混乱（改正直後は、新旧双方の証券が流通する可能性がある。）等を踏まえて検討する必要がある。

オ 受戻証券性と保証渡し（商法第766条，第584条）

(7) 商法及び国際海上物品運送法上の船荷証券に関し、証券と引換えでなければ運送品の引渡しを請求することができない旨の規定に代えて、運送人は、運送品の引渡しに際し、証券の所持人に対し、当該証券を交付すべきことを請求することができる旨の規定振りに整理することについて、どのように考えるか。

(1) 保証渡しの場合において、真の権利者（船荷証券所持人）に対する運送人の責任について、どのように考えるか。

（補足説明）

- 1 保証渡しについては、現在では適法な商慣習として広く認められているが、かつては、商法第584条の文言上、証券と引換えでない運送品引渡しの拒絶義務を運送人に課すべきかという観点から議論がされていた。もっとも、近時では、運送人が、船荷証券所持人から損害賠償請求を受けるリスクを承知の上で、自己の責任において証券の交付と引換えでなく運送品を引き渡すこと自体は、広く許容されており、誤解を避ける観点から、手形法第39条第1項の受戻証券性の表現等を参考にして、形式的に、本文(7)のような規定振りに整理することが考えられるが、どうか。
- 2 保証渡しをした運送人は、船荷証券所持人との関係では、無権限者に運送品を引き渡したものとして債務不履行責任を負うほか、違法な権利侵害行為をしたものとして不法行為責任を負う余地があるところ、この責任について、①損害額の定額化と故意又は無謀な行為による場合の適用除外に関する規律（国際海上物品運送法第12条の2，第13条の2参照），②責任限度額に関する規律（同法第13条参照），③除斥期間に関する規律（同法第14条参照）の適用があるかにつき、議論がされている。この点に関する規律の明確化について、諸外国における議論の状況や議論の成熟度等を踏まえつつ、どのように考えるか。

(注1) 我が国では、保証渡しをした運送人の責任につき、上記の規律の適用を認めた判例（最高裁平成9年10月14日第三小法廷判決・海事法研究会誌145号59頁）があるが、特に上記については、見解が分かれているようである。

(注2) 中国では、司法の規範（原本船荷証券との引換えなしに運送品を引き渡した事件の審理に際する法律の適用における若干の問題に関する最高人民法院の規定）により、船荷証券との引換えなしに運送品の引渡しをした運送人の責任につき、次のように定められている。

- ・ 損害賠償の額は、船積時における運送品の価額に運送賃及び保険料を加えて算出する。
- ・ 上記②の規律の適用はなく、上記の規律の適用はある。

カ 数通発行の場合の規律（商法第771条から第775条まで）

商法及び国際海上物品運送法上の船荷証券に関し、数通発行された場合の運送品の引渡しに関する現行法の規律について、見直すべき点があるか。

(補足説明)

複本の形で船荷証券が数通発行された場合について、現行法は、陸揚港においては、1通の船荷証券による運送品引渡請求も可能であり（商法第771条）、これに対する運送品の引渡しがあったときは、他の船荷証券は効力を失う（同法第774条）が、陸揚港に到達する前においては、全ての船荷証券によらなければ運送品引渡請求をすることができない（同法第772条）としている。また、複数の船荷証券所持人から請求を受けた場合には、運送人（船長）は、運送品を供託しなければならず（同法第773条）、複数の船荷証券所持人間では、最も先に発送され、又は引き渡された船荷証券の所持人が優先する（同法第775条）とされる。これらの規律は、国際海上物品運送法第10条により、同法の船荷証券についても準用される。

実務上は、郵送中の事故等に備えて3通の複本の形で船荷証券を交付する例が多いとされるが、輸送の安全性が飛躍的に向上した現代においても複本が使われ続ける理由は何か。また、複本の各通は、具体的にどのような方法により誰に送付されているか。そのような実務上の取扱いについて、上記の規律と異なる点があるか。

(注) 商法第773条が義務供託を規定する趣旨については、複数の船荷証券所持人があるために引渡しが遅れると船舶所有者が損害を被るためとされる。しかし、船舶所有者保護の趣旨からは、供託の義務付けではなく、債権者不確知（民法第494条後段）に準じて権利供託を認めれば足りると考えられるが、どうか。

キ 船荷証券の電子化

船荷証券の電子化について、どのように考えるか。

(補足説明)

船荷証券の電子化については、既に BOLERO 等の紹介があるが、その利用の実情はどうか。BOLERO 等を利用する際には、当事者（荷送人、荷受人、運送人）の同意が前提となるところ、船荷証券交付義務に関する商法第767条は、荷送人からの請求があった場合に運送人が証券を交付することとしているだけであり、BOLERO 等の利用の妨げにはならないといえるが、商法の規定で見直すべき点はあるか。

(3) 貨物引換証

貨物引換証に関する規律について、船荷証券に関する規律と差異を設けるべき点があるか。

(補足説明)

貨物引換証に関する規定を整備する場合には、その規律を国際海上物品運送法上の船荷証券の規律に合わせることを考えられるが、どうか。

(4) 海上運送状 (Sea Waybill)

海上運送状に関し、商法に設けるべき規律はあるか。

(補足説明)

海上運送状は、運送品引渡請求権を表章する有価証券ではなく、基本的には、文言証券性（商法第572条）、処分証券性（同法第573条）、物権的効力（同法第575条）及び受戻証券性（同法第584条）を有しないが、そのような基本的性質の下で、どのような規律を設けるべきか。

例えば、海上運送状に関するCMI統一規則第5条は、荷送人に自己が提供した明細の正確性担保義務を課しつつ、運送人と誠実な荷受人との間においては、海上運送状に記載された数量・状態の物品を受け取ったことの確定的な証拠となる旨を規定しているが、このような確定的証拠力に関する規律については、実体法である商法に規定を設けることが適当か、有価証券の文言証券性との関係をどのように考えるか等の理論的な問題点もある。

(注) 海上運送状の発行及び署名又は記名押印の実務について、船荷証券と異なる点はあるか。海上運送状が電子媒体により発行される場合は、どうか。

また、海上運送状の記載事項については、船荷証券に準じたものとする考えられるが、特に異なる点はあるか。

(5) 元地回収船荷証券 (Surrendered B/L)

元地回収船荷証券に関し、商法に設けるべき規律はあるか。

(補足説明)

サレンダーB/L (元地回収船荷証券) とは、「回収済み (Surrendered)」の旨を記載した記名式船荷証券の写し (表面のみであることが多い。) であり、証券原本が元地で運送人に回収された後に、当該写しのみが荷送人に交付されて荷受人にFAX等により転送され、荷受人は、当該写しの提示により、運送品の引渡しを受けることができる。サレンダーB/Lは、船荷証券の原本とは別の有価証券と位置付けることは困難であり、証拠資料にとどまるといわれるが、商法に設けるべき規律はあるか。

例えば、サレンダーB/Lについては、船荷証券の裏面約款が荷受人に送付されないため、その約款の拘束力が問題となり得るが、従前からの当事者間の運送取引の実体等を踏まえた合理的意思表示によるといわざるを得ず、その立法化には困難が多い。

5 船長に関する規律

(1) 船長の権限

船長の代理権に関する規律 (商法第713条) の妥当性について、どのように考えるか。

(補足説明)

1 船長は、船籍港外においては、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している (商法第713条第1項)。船長にこのような包括的代理権が認められるのは、船籍港を離れると船舶所有者は船長に命令を伝え難いためとされる。

この点について、船舶所有者が船長に裁判上の権限行使を認めることはないとの指摘を踏まえ、船長の代理権の範囲を縮小し、例えば、裁判上の行為をする権限を削除することが考えられるが、どうか。さらに、裁判外の行為をする権限については、船長が寄航地等で代理権を行使するのはどのような場面であり、この権限を削除すると相手方からどのような代理権限証書の提示を求められることになるか等を踏まえつつ、どのように考えるか。

2 船長は、船籍港においては、特別の委任がない限り、海員の雇入れ及び雇止めをする権限のみを有する (同条第2項)。これは、船籍港では、船舶所有者が船舶の利用に関する行為をなし得るためとされるが、実務において、海員の雇入れ又は雇止めは、誰がどのように行っており、船長にその代理権を認める必要はあるか。

(注1) 船長の代理権に関しては、上記のとおり「船籍港」の内外を基準に区別する以外にも、営業の本拠となる港の内外を基準に区別すべきとの見解もあるが、この見

解には、基準の明確性の見地から問題もある。

(注2) 船籍港外において船舶が修繕不能となった場合に、船長が管海官庁の許可を得て船舶を競売することができるとの規律(商法第717条)の妥当性について、上記1と同様の見地から、どのように考えるか。

(2) 船長の責任(商法705条)

船長は、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、荷送人等の利害関係人に対して損害賠償の責任を負うとする規律を削除し、民法の不法行為の規律に委ねることについて、どのように考えるか。

(補足説明)

商法第705条の船長の責任は、かつて船長に絶対的な権限があったことを前提として、船長に厳格な責任を課したものとされるが、現代においては、船長は運送契約の履行補助者に過ぎず、厳格な責任を課すことは妥当ではないと批判されている。そこで、商法第705条の規律を削除し、民法の不法行為の規律に委ねることが考えられるところ、実務において、船長の雇用形態や、荷送人その他の第三者からの船長に対する責任追及の実情(船長自身の付保状況を含む)は、どのようなものか。

(3) その他の規律

船長に関するその他の規律について、見直すべき点があるか。

(補足説明)

その他の船長に関する規律のうち、例えば、①船長は運送契約に関する書類を船舶内に備え置く義務を負う旨の規定(商法第709条第1項)については、実務と異なる旨の指摘があり、②船長は、各航海の終了時に遅滞なく航海に関する計算をして船舶所有者の承認を求める義務を負う旨の規定(同法第720条第2項)については、期間ごとに承認を得ているとの指摘がある。船長に関する規律について、見直すべきものはあるか。

(注) 書類備置義務については、船員法上も、船長に対し、船舶国籍証書、海員名簿、航海日誌、旅客名簿、積荷に関する書類等を船舶内に備え置く義務を課している(同法第18条)。

6 船舶及び船舶所有者

(1) 船舶の差押え等の執行制限(商法第689条)

船舶の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。)は発航の準備が終わった船舶に対してはすることができない旨の規律について、どのように考えるか。

(補足説明)

本文の規律は、帆船の不定期船による運送が中心であった時代に、発航準備を終えた船舶が差し押さえられると他の便船を容易には得られないことを踏まえたものといわれる。しかし、現在では定期船による運送が増大していること、差押えの禁止は債権者の権利行使の制限となるため、船舶所有者が船舶金融を得るには不利であること、本文と同様の規律を有する国は少なく、その結果、他国では船舶の差押えを受けるのに、日本では差押えを受けないこととなり、我が国の債権者を不利に扱っていること等を理由として、規律の合理性を疑問視する指摘もある。そこで、商法第689条については、例えば、航海中の船舶（停泊中のものを除く。）に対して差押え等を行うことができない旨の規律に改めることも考えられるが、船舶差押え等の実務に照らし、どのように考えるか。

(2) 船舶共有

ア 船舶共有者間の法律関係

航海単位で共有関係を規律する規定（商法第695条、第697条、第701条第2項）を削除することについて、どのように考えるか。

(補足説明)

- 1 船舶共有は、現在においても、事業者間の共有形態のほか、船舶の建造に当たって融資をした者が担保目的で船舶を共有する形態等で用いられている。共有者間の法律関係に関する規律は、任意規定とされ、特約が定められることが多いようであるが、改めるべき点はあるか。
- 2 例えば、現行法は、船舶共有者が新たに航海をすることを決議した場合に異議のある者に共有持分買取請求権を与え、また、航海に関する計算及び損益の分配を各航海ごとにすべきことを定めているが、航海技術の進歩した現在では、新たな航海は常務に属する事項であり、実態に合わないとの指摘がある。そこで、これらの規律を削除することが考えられるが、どうか。

(注) 商法第702条第2項は、持分会社の社員の持分の移転によりその所有船舶が日本船舶の要件を満たさなくなる場合について、日本船籍の維持のため、他の（無限責任）社員が当該持分の買取りをすることができる旨を定めている。これは、平成11年改正前の船舶法第1条第3号において、合名会社の社員（合資会社にあつては無限責任社員）の全員が日本国民であることを日本船舶の要件としていたことに対応していた。

しかし、同年改正後の船舶法では、会社が船舶を所有する場合には、代表者の全員及び業務を執行する役員³の2以上が日本国民であることが日本船舶の要件とされた。そのため、例えば、①合名会社の社員が日本人2名であり、うち1名の死亡により外国人が持分を相続したときは、商法第702条第2項により日本船籍を維持することができるが、②合名会社の業務執行社員が日本人A及びBと外国人Cの3名（代表社員はA及びB）であり、Bの死亡により外国人が持

分を相続したときは、同項により日本船籍を維持することができなくなった。

このような経緯の下で、商法第702条第2項については、上記のような限定的な規律として存置することも考えられるが、この制度の利用実態はどのようなものか。なお、同項は、合名会社又は合資会社に限り規定するところ、合同会社も同様であることから、全ての種類の持分会社について、他の代表社員又は業務執行社員による持分の買取りを認める形に改めることが考えられる。

イ 船舶共有者と第三者との間の法律関係

(7) 船舶管理人の権限（商法第700条）

船舶管理人の権限について、見直すべき点があるか。

（補足説明）

船舶管理人は、「新ニ航海ヲ為スコト」等の所定の事項を除き、船舶共有者について包括的代理権を有するところ、実務上、船舶管理人の権限に関する商法の規定は形骸化しているとの指摘もある。そこで、船舶管理人の権限に関する規律について、見直すべき点があるか。

(1) 船舶共有者の第三者に対する責任（商法第696条）

船舶共有者はその持分の価格に応じ船舶の利用について生じた債務を弁済する責任を負うとの規律について、見直すべき点があるか。

（補足説明）

本文の規律は、航海業の進歩の観点から、商行為によって生じた債務の連帯債務性（商法第511条第1項）の例外として、各共有者の持分割合に応じた分割責任を定めたものであり、強行規定とされる。この点について、債権者である第三者にとっては、分割債務者の一方が無資力である場合のリスクを負い、不利益ともなり得るが、実務上問題が生じているか。

第2 海上旅客運送

1 旅客運送に共通する規律（商法第786条第1項）

海上旅客運送について、陸上旅客運送と同様に、次のような規律とすることについて、どのように考えるか。

旅客に関する運送人の責任について、過失推定責任を維持し、かつ、責任限度額に関する規律を設けないこと。

手荷物に関する運送人の責任について、受託手荷物と携帯手荷物の別に応じ、現行法の規律を維持すること。

（補足説明）

1 旅客に関する運送人の責任について、陸上運送に関する議論では、次のような

指摘があった。

- ・ 鉄道については、通常の債務不履行責任と同様に、過失推定責任による処理をしており、自然災害の場合や第三者又は旅客自身の行為に起因する場合には、運送人から無過失を主張することがある。なお、車両の設計上の瑕疵に起因する場合には、一次的には運送人が責任を負い、必要に応じ、車両メーカー等に求償する。
 - ・ 様々な規模の事業者がいる鉄道やバスについて、一律に責任限度額を定めるのは相当でないし、併せて無過失責任が導入されることには違和感がある。
 - ・ 鉄道についての賠償責任保険は、相当な額以上の損害が生じないと保険金が支払われないため、適用件数は少ない。バスについては、自動車損害賠償責任保険及び任意保険によって、旅客の損害が填補される。
 - ・ 鉄道及びバスの延着については、時刻表は予定時刻の表示にすぎないことから、運賃の払戻しには応じていない。
 - ・ 旅客運送においては、運送人の責任期間につき、営造物管理責任との区別が判然としない。
- 2 手荷物に関する運送人の責任について、陸上運送に関する議論では、次のような指摘があった。
- ・ 鉄道では、現在、受託手荷物の取扱いはほとんどない。
 - ・ 国内海上旅客運送では、受託手荷物については過失推定責任による処理をしており、約款上、責任限度額の定めは設けていない。基本的に、保険金から賠償をしている。
 - ・ 国際海上旅客運送における責任限度額の定めの有無及び内容は、様々である。
 - ・ 国内航空旅客運送では、約款上、受託手荷物と携帯手荷物の別に応じ、商法と同様の責任原則を採っているが、1旅客当たり15万円という責任限度額の定めを設けている。
- 3 海上旅客運送における運送人の責任について、標準運送約款（旅客運送の部）第20条及び同約款（受託手荷物及び小荷物運送の部）第12条は、本文①及び②と同様の規律を定めているが、これと異なる実務はあるか。

（注1）損害賠償額を定める際に被害者及びその家族の状況を斟酌しなければならない旨の規律（商法第590条第2項）について、陸上運送に関する議論では、この規律が民法第710条に相当するものとして債務不履行に基づく慰謝料請求を基礎付ける根拠となるのであれば存在意義が認められるとの指摘や、債務不履行による損害額の算定に当たり、特に被害者の家族の事情を考慮し得る根拠となるのであれば存在意義が認められるとの指摘もあった。しかし、一般に、債務不履行に基づく損害賠償請求においても慰謝料の請求を認めるのが判例・通説であり、慰謝料額算定の弾力性から、被害者の家族の事情を被害者本人の慰謝料額の算定において考慮することは可能とされている（最高裁判所判例解説民事篇昭和55年度411頁以下）ため、商法第590条第2項の存在意義は明らかでない。

（注2）商法第786条第1項は、託送手荷物が到着した日から1週間以内に旅客がそ

の引渡しを請求しない場合に運送人に供託権及び競売権を認める同法第591条第2項を準用していないが、その立法趣旨は明らかでない。そこで、陸上運送と同様の規律に改めることについて、どのように考えるか。

2 海上旅客運送に特有の規律

(1) 堪航能力担保義務（商法第786条第1項、第738条）

海上旅客運送における運送人の堪航能力担保義務について、どのように考えるか。

（補足説明）

海上旅客運送との関係では、堪航能力担保義務の内容は、船舶の堪航性のほか、船室その他旅客の用に供する場所をその利用に適する状態に置くこと等を意味するものと考えられるが、発航時の義務として規律を存続させるか、それとも海上旅客運送については規律を削除するかについて、どのように考えるか。

(2) その他の規律

海上旅客運送に特有の規律（商法第777条から第787条まで）のうち、実務に照らして存続させるべきものはあるか。

（補足説明）

海上旅客運送に関する商法の規定には、運送人の旅客に対する食料供給義務（商法第778条、第783条）、契約の解除・終了及びその場合の運賃（同法第781条、第782条、第784条）等、実務の取扱いと異なる点があるとの指摘がある。陸上旅客運送及び航空旅客運送とのバランス等の観点をも踏まえ、どのような見直しをすべきか。