

## 運送法制研究会 第6回 議事要旨

- 1 日 時 平成25年2月21日(木) 自 18時15分  
至 21時00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) 研究会資料3「陸上運送に関する問題点の検討(2)」の検討(承前)

ア まず、第2の1(1)(旅客の生命・身体に係る損害に対する運送人の責任)について、旅客運送中の事故に関する実務上の取扱いを中心に議論がされた。上記議論の主な内容は、以下のとおり。

鉄道については、商法の規定は意識せず、通常債務不履行責任と同様に処理している。運送人の無過失を主張する場合としては、第1に、自然災害の場合(突風や倒木による脱線等)が考えられるが、実務上、旅客に賠償した上、可能であれば原因者(倒木の所有者等)に求償する形になることも多い。第2に、第三者の行為に起因する場合(踏切事故等)が考えられ、この場合には、不可抗力として賠償を断り、原因者に対し直接請求してもらうこともある。このほか、旅客同士のトラブルや、旅客の自己責任によるホーム転落、ドア挟込み等については、基本的に賠償を断っている。なお、駅構内での通り魔事件について、鉄道事業者による不可抗力免責の主張が認められた裁判例がある。

踏切事故の事例等において原因者が無資力の場合は、鉄道事業者が補償するのか、それとも責任がないものとして済ませるのか。

余り多額にならないければ、サービスの一環として鉄道事業者が支払うこともあるが、法的には、原因者が無資力であっても断ることが原則である。かつて、並行する道路からダンプカーが転落して鉄道の旅客が死傷した事故について、最高裁で鉄道事業者の責任が否定された事例がある(最高裁平成2年11月8日第一小法廷判決・金融・商事判例869号31頁)。

鉄道車両の設計上の瑕疵により旅客が損害を被った場合については、一次的には鉄道事業者が責任を負い、必要があれば車両メーカーに求償するという認識である。

国際航空運送については、モントリオール条約の前の時代に、日本の航空会社が、世界に先駆けて、10万SDRまでは無過失責任、それを超える分については過失推定責任を負うという約款を設けたこと（ジャパニーズ・イニシアティブ）がある。しかし、国内航空運送については、国際条約とのハーモナイゼーションが余り問題となっていなかったこと、最近では重大な死傷事故が発生していないこと、日本の国内法では過失推定責任であり、死亡事故を除けば、無過失の抗弁権を放棄してもしなくても実際の賠償額に大きな差異は生じないことから、国内と国際とで規律が異なっているにもかかわらず、あまり問題を感じてこなかったものと思われる。

もっとも、モントリオール条約と同じような責任原則を国内法に入れようとすると、一定限度までは無過失の抗弁権を放棄するという規律をどのように取り込んでいくのかは、大きな課題となるものと思われる。

航空機の製造物責任との関係については、かつて、乗客に対しては航空会社が航空保険（passenger liability）による担保のもと全額賠償し、航空機メーカーに製造物責任を迫り求償した事例がある。

バスの交通事故で乗客が死傷したときは、自賠責のほか、通常の自動車保険（任意保険）で処理している。

自動車運送については、海上運送とは保険の種類が異なるため、約款の実態を踏まえて法律の規定を検討する際には、留意する必要がある。

鉄道については、賠償責任保険には一応入っているが、免責額がかなり高額であり、これを超える損害額の事故でなければ使えない。JR発足以来数件しか利用例がないが、厳密には自然災害によると考えられる場合にも適用を認めてもらっている。

航空運送に関する国際条約の責任原則は、非常に特異な発達をした経緯があり、あまり直接参考にはならない。ハーグ議定書（1955年）では過失責任とされていたが、いわゆるモントリオール協定（1966年）で初めて無過失責任が導入された。モントリオール協定は、条約ではなく、米国が自国発着便を擁する航空会社に締結を要求した企業間協定であり、責任限度額を高額化（最大7万5000米ドル）するとともに無過失の抗弁権を放棄させたものである。その後は、グアテマラ議定書（1971年）、モントリオール議定書（1975年）に続き、一定

の責任限度額を確保する代わりに責任を厳格化してバランスを取ることで発展を遂げた経緯があり、そのため、モントリオール条約では、責任制限をなくすことと無過失責任との関係が問われることとなり、全額を過失責任とするのか、これまで無過失責任だった部分まで後退させるのかということになるわけである。これに対し、日本では、責任制限制度を設けない代わりに過失責任とされており、上記のような特殊な経緯がないために現在の状態となっている。国内航空運送ではどちらの制度でも現実的にはあまり影響はないのかもしれないが、無過失責任かつ責任制限なしというのは考えにくい。国内と国際とで責任原則が異なることにつき、政策的によほど問題があるのでなければ、分けて考えた方がよい。

全く別の問題として、旅客運送においては、責任期間の概念が非常に曖昧であり、駅のホームで起きた事故のように、どこからが運送人としての責任なのか、営造物管理者としての責任なのか、はっきりしない点がある。この点を切り分けて運送人としての責任及びそれ以外の責任と整理した方がよいのか、それとも、一般的な債務不履行責任（安全配慮義務違反を含む。）の問題として処理すれば十分なのかは、考えた方がよいかもしれない。ちなみに、モントリオール条約17条1項は、「運送人は、旅客の死亡又は身体の傷害の場合における損害については、その死亡又は傷害の原因となった事故が航空機上で生じ又は乗降のための作業中に生じたものであることのみを条件として、責任を負う。」と定め、「乗降のための作業中」、つまり物品運送における荷積み、荷下ろしに相当する航空機の乗降について、運送人としての責任を課すこととし、いわば運送と扱っている。このあたりを明確化すべきかどうかも含め、検討すべきである。

国内航空運送においても、かつては約款に責任限度額の定めがあった。

つばめ号事件（大阪地裁昭和42年6月12日判決・判例時報484号21頁）というのがあり、当時の限度額の定めが無効とされたことがある。

責任期間について、鉄道では、改札をってから出るまでは、契約上の安全配慮義務を負うという理解をしている。

乗車前、待合室でけんかをした場合や、列車の発車後にホームから転落した場合、列車に乗り損ねて引きずられた場合等についても商法590条の話と考えるのか、それとも別のものとして整理するのか。この点について、整備の必要性があるか、曖昧なままにしておく方がよいのか。

ホームからの転落の場合などには、大抵、民法717条と商法590条の両方が主張されるが、内部的には後者の認識で進めることが多い。

責任制限については、事業者としてはあるに越したことはないが、鉄道といっても様々な規模の会社があり、また、バスと鉄道とで同じ限度額というのもおかしい。ましてや、無過失責任とセットということになると、個人的には違和感がある。

イ 続いて、第2の1(2)（延着により旅客に生じた損害に対する運送人の責任）について、旅客運送における延着に関する実務上の取扱いを中心に議論がされた。上記議論の主な内容は、以下のとおり。

資料には「2時間以上の延着の場合に、運賃等の払戻し」とあるが、時刻表に記載された時刻はあくまでも予定時刻にすぎないと考えており、原則として、運転取りやめとならない限り運賃の払戻しはせず、2時間以上遅れた場合に特急料金のみを払い戻し、免責約款によりそれ以上の賠償をしない扱いである。これに対してはクレームも多いが、実務上、徹底されている。

バスについても、（聴取したのが鉄道の関連会社であったからかもしれないが）同様であり、延着となっても、目的地に到達する限り、賠償には応じていない。

もともと、裁判例の中には、一般論として、いくら予定時間とはいえ、相当の遅延が発生した場合には債務不履行に当たり得ると判示するものもいくつかあり、全ての場合について上記の理屈で押し切れるかどうかは分からない。

バスにおける責任期間の定めについて、当初は、約款で乗車から下車までと定めていたところ、それではサービスエリアにおける休憩中の事故等も含まれてしまうので、車内及び乗降中に改めたという事例がある。

また、貸切バスでは、天災等の場合に運行行程の変更、待機、運行の中止等が可能であり、その場合には免責される旨の規定があるのに対し、

乗合バスでは、運行中止の場合には、乗客の選択により、運賃（差額）の払戻し等の限定的な対応がされる旨の規定がある。

ウ 続いて、第2の1(3)（被害者及びその家族の状況を斟酌して損害賠償額を定める旨の規律）について、人身損害に係る損害賠償実務との関係を中心に議論がされた。上記議論の主な内容は、以下のとおり。

知る限りでは、商法590条2項を示して主張や判決がされたことはない。実務上は、原則、いわゆる赤い本を用いて、定額化された損害額の範囲内で処理しているが、大事故等では、慰謝料等につき高めの金額を出すことはある。

労災の事件等で、安全配慮義務違反の債務不履行に基づく損害賠償請求がされることがあるが、この場合には、損害の費目の1つとして慰謝料が掲げられ、赤い本の算定基準に従って、それも含めて損害額を算出しているのではないか。民法416条が不法行為についても類推されるので、不法行為に基づく損害賠償請求と同様に考えるものと思われる。

条文上は、債務不履行責任について民法710条に相当する規定がなくとも慰謝料を請求し得ることが明確でなく、商法590条2項が裁判所にどのように受けとめられているのかが分からない。同条が、相当因果関係における予見可能性を修正するだけでなく、民法710条に相当する規定と位置付けられるのであれば、存在意義があるのかもしれないが、これがなくとも実務上問題がないのであれば、そうでもない。

民法709条と710条との関係については、一般的には、710条は709条の責任についての注意的規定であり、別個の請求権を基礎付けるものではないと解されていると思われるが、この見解によれば、債務不履行責任に係る損害に慰謝料も含まれると説明し得るかもしれない。

安全配慮義務違反の債務不履行責任を追及したときに、被害者の家族固有の慰謝料を請求することはできるのか。不可能であるとする、商法の規定は、この場合に請求を可能とするもののようにも読める。

石井照久先生は、賠償額の決定にあたり、収入と家族数が当然に考慮されなければならない、民法416条2項に比して賠償額の範囲が若干拡大されるとされる。

不法行為の場合は、民法710条の規定があるので、正面から家族固

有の慰謝料を請求することができる。これに対し、債務不履行（安全配慮義務違反等）の場合は、被害者本人の慰謝料を多めに請求して、裁判所の方で、結果的に差異が生じないように、被害者本人の慰謝料の中で評価して調整してもらっているものと思うが、条文上の根拠がないため、正面から家族固有の慰謝料として請求するのは難しい。

エ 続いて、第2の2（手荷物に関する運送人の責任）について、旅客運送中、手荷物に関する実務上の取扱いを中心に議論がされた。上記議論の主な内容は、以下のとおり。

現在、鉄道では、受託手荷物はほぼゼロに等しく、賠償請求の事例もほぼ皆無である。携帯手荷物も、旅客の損害費目の1つという位置付けにすぎず、携帯手荷物に関する商法の規律を意識することはない。

車内に手荷物スペースを設けている列車もあるが、これは手荷物の受託ではない。また、ペット等の手荷物切符についても、携帯手荷物の料金であり、受託手荷物としては扱っていない。受託手荷物の例としては、かつて、自動車を預かって旅客と一緒に運ぶカートレインというサービスがあった。バスやタクシーでは、トランクルームに入れることが受託に当たるとする裁判例があったような気がする。

航空では、手荷物に関する責任原則は、商法とほぼ同じであり、責任限度額についても、国内航空運送では受託・携帯共に1旅客当たり15万円、国際航空運送ではモントリオール条約により1131SDR（約16万円）であり、概ね同額である。国際の場合を中心に限度額を超過することも少なくないが、この場合は、従価料金を徴収し、申告価額につき賠償する。これらの金額を超える賠償には、基本的に応じていない。

携帯手荷物の事故で最も多いのは、衣服である。実際には、十分と思われるクリーニング料金のクーポン券を渡して処理しているので、賠償請求の形になることは少ない。受託手荷物については、入っていたはずの物がないというクレームが比較的多いが、反社会的勢力が絡んでいることも多く、一切断っている。深刻な問題になるのは、まれではあるが、受託手荷物として引き受けたペットが死亡する場合である。受託の際に同意書を取り付けてはいるが、市場価格を基準とし、かつ、15万円を限度額とする水準では納得してもらえないことが多く、物損の慰謝料の

議論が出てきて、年に1回程度は裁判上争われる。パソコンの中のデータが壊れたとして多額の請求をされることもあるが、限度額を超えた賠償に応じた事例は聞いていない。

商法の受託手荷物は、かつてチッキ（チェッキ）と呼ばれていた鉄道の託送手荷物を想定しているのではないか。昔の客車列車には、編成中に郵便車と荷物車が併結され、乗客が持ちきれない手荷物を発駅で預け、着駅で引き取るスタイルであった。現在では、JRはこのようなサービスをしていないので、昔の制度に基づく法律ということではないか。

フェリーの約款は鉄道から派生したと聞いており、フェリーにおける受託手荷物の取扱いの実情を知りたい。自動車航送における自動車は、手荷物という整理なのか。

国内海上旅客運送では、受託手荷物については、原則として運送人が責任を負うが、船の構造や乗客の過失に起因することが証明された場合には免責される形になっている。預かった自動車については、一般貨物と同じような考え方で責任を負う。基本的に、保険金により賠償しており、保険の免責額はそれほど高くない。

約款上、手荷物についての責任限度額は定めていないが、保険契約には上限額がある。この上限額は比較的高額なので、多くの場合は保険により賄えるが、自動車に高価品が積載されているような場合には、高価品の有無は分からないので、責任を負いかねることもある。

各社の国際海上旅客運送約款（近海の定期旅客船・フェリー）を調査したところ、約款上、手回り品の責任限度額を1旅客1航行当たり3000円とするもの、5000円とするもの、1旅客当たり合計1万円とするもの、責任制限を設けないものなど様々なものがあり、国内海上旅客運送とは状況が異なる。

## (2) 研究会資料4「海上運送に関する問題点の検討(1)」の検討

ア まず、第1の1(1)ア(ア)（運送人の免責事由のリスト化）について、海上物品運送実務における免責主張の実態を中心に議論がされた。上記議論の主な内容は、以下のとおり。

内乱、テロ、暴動等の事由はほとんど該当がないが、荒天遭遇はよくある。海上運送中に貨物に損害が生ずる場合には、荒天に遭遇している

ことが多いので、免責事由該当性が大きな争点となる。例えば、ハッチカバーから海水が浸入した原因について、運送人側は、異常な荒天でひどい波をかぶったと主張するのに対し、荷主側は、ある程度の荒天は当然に予想されるものであり、波をかぶってもハッチカバーの水密性が保たれていれば水は入らないはずであるのに、それがさびて摩耗していたり、ゴム製のパッキンが劣化していたために浸水したと主張し、荒天遭遇が原因なのか、発航時の堪航性の問題なのかが争われる。

外航では航海日数が長く、予期せぬ荒天ということもあり得るが、内航では1～2日で着くため、荒天が全く予想されないことはなく、船の堪航性に問題があったか、荒天が予想されたにもかかわらず航海を強行したことが原因となることも多い。

荒天遭遇の免責事由が主張される場合には、同時に、堪航能力担保義務の問題か、荒天遭遇の問題かが争点となり、結果的には、船に何らかの欠陥があり水密性を欠いていたために浸水したとされる場合が多いように思う。

国際海上運送では、荒天の中、航海を強行したのは船の取扱いに関する過失であるとして、航海過失免責の主張があり得るが、国内海上運送では、航海過失免責の規定がなく、運送期間も短いことから、航海を強行したこと自体が運送人側の過失とされ、免責を主張しにくい状況にある。実際の訴訟でも、運送人側としては一応荒天遭遇の主張をするが、強く主張せず、相応の賠償に応じているのが現状ではないか。

海難報告書（sea protest：航海日誌の記録や船長の経験に基づく当時の運送人側の認識を報告するものであり、外航では、公証人による公証が付されることが多い。）があれば、かなりの荒天であったことが推測されるが、現在では、当時の海象を事後的に立証することがかなり可能となっており、海難報告書があるからといって当然に荒天遭遇と認定されることはない。

外航では、かつては、船が港に着くたびに、船長の代理人が公証役場に赴き、当時の海象について申述して海難報告書を作成してもらっていた。

イ まず、第1の1(1)ア(イ)（航海過失免責及び火災免責）について、海上

物品運送実務における免責主張の実態を中心に議論がされた。上記議論の主な内容は、以下のとおり。

一般的に、航海過失免責の適用が問題となるのは、座礁、衝突等の大事故により深刻な損害が生じた場合が多い。荷主及びその貨物保険者としては、このような場合に自船に対して求償するのは難しい（ただし、相手船に対する請求は可能である。）。

荒天遭遇との関係で、荒天の中あえて出航したことが航海過失に当たるかどうかは、常に争いになる問題であるが、似た問題として、バラストタンク（タンク内のバラスト水を出し入れすることにより船のバランスを調整するもの）の調整に失敗したり、バルブの操作ミスによりホールド（船内の貨物収容空間）に水が入ってしまったことが、貨物の取扱い上の過失となるのか、船の運航に関する過失となるのかも、大きな争点となる。自動車専用船のバラスト水の入替作業における操作の誤りにより船が横転した事案で、入替作業の手順を一等航海士が理解していなかったことが人的不堪航に当たる（乗組員の適性に問題があった）として運送人の責任を認めた近時の裁判例（東京地裁）もある。

内航では、法律上は航海過失免責の規定がないが、日本海運集会所作成の内航運送契約書では、航海過失免責を明確に規定している。航海上の軽過失につき運送人を免責する旨の実務上の慣習を認めた判例（大審院昭和4年3月30日判決・民集8巻349頁）があることから、同旨の免責約款も有効と考えるが、電話で契約した場合などに、航海過失免責に関する約款の規定の適用を巡って争われることがある。この場合には、明確な合意がなければ免責規定の適用はなく、荷主側から自船の運送人に対し損害賠償請求をすることもできるのではないかと考えている。

契約上、航海過失免責が定められていない場合にどうなるのかという問題はあるが、一般的には、国土交通省の標準約款でも、海運集会所作成の契約書書式でも、国際海上物品運送法と同様の航海過失免責の規定が入っているので、そのような規定の存在を前提に動いている。

むしろ、内航の場合は、商法739条について、乗組員の重過失があった場合の扱いが問題ではないか。国際海上物品運送法とのギャップの大きいところであるが、例えば、船長の居眠りにより座礁した場合には、

航海過失には当たるとしても、重過失の有無を巡り、免責が破られるかどうか争われることも考えられる。

船舶火災の事例は多くないが、大きく分けて2つの種類がある。1つは、コンテナ内の危険物等の貨物が発火、爆発する場合であり、もう1つは、エンジンルームから出火する場合である。後者の場合は、船の堪航性の有無が問題となる。堪航能力担保義務の内容について、国際海上物品運送法は、相当な注意義務を払えばよいとしているので、正しい手順を踏んでも発見できない瑕疵については免責となるが、商法のように厳格に規定されていると、火災免責か堪航能力担保義務違反かという問題が出てくる。なお、ほかに、船が横転した際に積載車両から出火して二次的被害が発生する事例もある。

内航では、火災による貨物の損害については、貨物保険が付いているときは、貨物保険でカバーした上で保険者が代位し、船会社に対して求償を求めるが、その際に火災免責の有無が問題となる。荷主が貨物保険を付けていないときは、荷主から直接損害賠償請求を受けた船会社の火災免責の有無や賠償額（P & I 保険の支払額）の範囲を巡り問題となることも多い。一般に、重くて量が多く単価の低い貨物（石油化学品、砂利等）については保険が付いていないことが多いのに対し、ロール紙や鋼板等の製品に近い貨物については荷主側で保険を付けていることが多い。もっとも、フェリーやRORO船の荷主は、自動車運送業者に運送を委託しており、内航運送によって運送されるとの意識がないため、陸上運送との中間的な捉え方なのではないか。

石油化学品、砂利等の荷主との運送契約では、海運集会所の内航運送基本契約書を用いているが、そこでは、火災の場合は、天災や紛争の場合と同様に、双方免責と規定されている。火災が生じたときは、火災についての過失の有無を問わず、免責の主張をする。

上記基本契約書によると、「火災…その他の不可抗力により生じた損害」について免責されると規定されているが、過失による火災は、不可抗力とはいえず、免責されないのではないか。

外航の延長線上で内航を利用する場合には、基本的に海上保険の延長で付保されている。内航区間で事故が発生することはあまりない。

ヘーグ・ルールズにおいて航海過失免責と火災免責が認められた大きな理由は、軽微な航海過失や原因究明が困難な船舶火災により船に多大な損害が生じ、船会社の経営に大きな影響を与えるためと思われる。

内航では、火災免責はあるものとないものがあるが、航海過失免責は多くの契約で規定されており、実務上、規定があれば請求できない状況にあるので、新たに国際海上物品運送法と同様の規定を設けてもおかしくない。しかし、現在、国際海上物品運送についてロッテルダム・ルールズの動向が注視されており、同条約が動き出すと、逆に、国際海上物品運送から航海過失免責がなくなり、火災免責の規律も変わってくるので、再び国内と国際とでバランスを欠く状態になる。難しい問題であるが、現状でも、航海過失免責については契約上免責とされるのが一般的であり、火災免責についても契約上一定限度で免責とされている。もっとも、条文がないことから、火災で運送人に過失がある場合など、請求権競合等の困難な問題を生ずる可能性はあるが、内航運送における火災事故の事例が少ないことから、事例の集積が進んでいない。

なお、国際海上物品運送において、「運送人」とは運送人そのものを意味し、運送人の過失には被用者である船長や乗組員の過失を含まないとされているので、運送人の過失により火災免責が否定された事例は少ないのが現状である。

ヘーグ・ルールズやヘーグ・ヴィスビー・ルールズでは、火災免責の阻却事由における運送人の過失には被用者の過失を含まないとしている（責任制限の阻却事由にも同様の問題がある。）が、ロッテルダム・ルールズでは、これを含むとしている。火災免責にも何種類かがあると考えた方がよく、被用者に過失がある場合に火災免責の適用がないとすれば、相当に意味合いが変わり、通常の過失責任原則とも矛盾しない。

航海過失免責については、これまではなかったこの免責の規定を条約レベルではなくなりつつある現時点で新たに設けるべきか、考える必要がある。責任に関する規律を任意規定のままとするならば現在の約款を維持することもできるのに、デフォルト・ルールを変更し、これを変えたければ航海過失免責を援用しない旨を新たに約款に書かせる立法をするのかという問題意識を踏まえて検討すべきである。

さらに、航海過失免責を認めると、堪航能力担保義務にも影響が及ぶ可能性がある。すなわち、堪航能力担保義務の中には人的堪航性という概念があり、船体の客観的能力の具備だけでなく、適切な人材を乗り込ませることが要素となっているが、堪航能力担保義務違反がある場合は、航海過失があっても免責されないため、人的堪航性の不備を理由とする堪航能力担保義務違反の問題に影響を及ぼす可能性がある。その場合に、堪航能力担保義務を任意法規とすると、いずれについても無責とし得ることから、航海過失免責を規定する場合には、堪航能力担保義務は強行法規とする方向になるかもしれない。航海過失免責のような特異な規律は、常に強行法規性との抱き合わせで正当化されてきたのであり、現在、約款に規定があることを重視して議論するのには違和感がある。

航海過失免責について法律の規定を設けず、現在と同様に約款の規定に委ねることを考えると、商法739条が残ることが考えにくいとしても、民法（債権関係）改正で提案されている約款の不当条項規制との関係で問題となるかどうかを考える必要がある。

火災免責の適用があるためには、出火原因は問わないのか。また、内航につき、堪航能力担保義務違反の場合も含めて契約上火災免責を規定すれば、内航の方が火災につき広い免責を認められることにならないか。

国際海上物品運送法では、堪航能力担保義務違反がある場合には、火災免責の適用はない。内航でも、堪航能力担保義務を免責することはできないとされているので、約款で火災免責を規定したとしても、堪航能力に関係する義務は免責されないものと理解している。

もともと、現在の国際海上物品運送法は、堪航能力担保義務について、発航の当時に注意義務を尽くしたかどうかと規定しているので、その時点で既に何らかの出火原因があったかが立証のポイントとなる（立証は困難であり、原因不明のまま免責とされることもある。）。これに対し、内航では、商法739条により絶対的な担保義務があるため、不堪航により火災が発生した場合の責任は、内航の方が厳しい。

ウ まず、第1の1(1)イ（堪航能力担保義務）について、堪航能力に関連する海上物品運送の実務実態を中心に議論がされた。上記議論の主な内容は、以下のとおり。

ケミカルタンカー等のホールドの洗浄が不十分な状態で別の貨物を運送したところ、コンタミネーションを生じ、貨物が損傷した事例で、堪荷能力を欠いていたのではないかが問題となったことがある。発航時の運送人の検査にも限界があるので、過失責任とされるとありがたい。

ホールドの洗浄が不十分というのは載貨適性の問題であり、堪航性の問題とは異なるのではないか。ハッチカバーから水が入るとか、エンジンが作動しないというのが、堪航性の問題の典型例である。

過失責任化の是非とは別に、堪航能力担保義務の内容についても検討する必要がある。現在の商法の規定では、船そのものの航海性能以外では、先ほどの人的堪航性はぎりぎり読めると思うが、それも文言上ははっきりしない。これに対し、国際海上物品運送法及びハーグ・ルールズは、船そのものの性能、②乗組員の性質、③いわゆる堪荷能力と、3つの要素を列挙しており、ホールドを物品の運送に適した状態に置くことも、同じ義務の中に含めている。内航でも、堪航能力担保義務にそこまでする含めれば、先ほどの話も入ってき得るわけであるが、この点につき内航と外航とで規律に異にするのはおかしいというのであれば、外航に揃える形で近代化した方がよいかもしれない。

次に、過失責任化は適切であると思うが、併せて、免責を一切認めないとの特約を許すのか、堪航性のような船の安全性に関わる事項について合意により義務を外してよいのかなど、強行法規性の問題については、別途検討する必要がある。さらに、人的堪航性との関係では、堪航能力担保義務が任意法規となると、どんなにレベルの低い乗組員を乗り込ませても航海過失免責により責任を負わないことにもなりかねない。

請求原因の構造については、国際海上物品運送法と同様に整理することによりよいと思う。

なお、ロッテルダム・ルールズでは堪航能力担保義務の内容が変わり、発航の当時に堪航性を備えるだけでなく、航海中も可能な範囲で修理等をして堪航性を維持しなければならないことになった。もちろん、航海中に可能なことには制約があるので、過失責任である限り、何でもやれと不当に要求されることにはならないが、これには批判もある。ただ、外航のルールが変われば一緒に変わる必要があるかもしれない。仮にこ

のような形で変更すると、技術的な問題であるが、他の免責事由との関係についても再検討する必要がある。

堪航能力担保義務に関する最高裁判例（最高裁昭和49年3月15日第二小法廷判決・民集28巻2号222頁）は、国際海上物品運送法制定前の外航運送という特殊な事案につき無過失責任を認めたものであり、現在の状況には適合しないのではないか。ここだけ無過失責任というのは、全体のバランスとしてよくない。

次に、内航運送の堪航能力担保義務は条文に不備があるので、堪航能力の定義等につき国際海上物品運送法と規定を揃えるべきである。

さらに、過失責任を負う時点については、ロッテルダム・ルールズを除けば一般的に発航時の注意義務と考えられており、ロッテルダム・ルールズとどちらがよいのかは、かなり難しい問題であると思う。

最後に、任意規定か強行規定かについては、国際海上物品運送法も、合意により堪航能力担保義務を外すことは許しておらず、これを外すと海上運送はかなり危険な状態となるので、過失責任とした上で強行法規性を残すのがよいのではないか。

エ 最後に、ロッテルダム・ルールズや、国内海上物品運送に関する規律の在り方について、議論がされた。上記議論の主な内容は、以下のとおり。

ロッテルダム・ルールズでは、航海過失免責がなくなるので、条約の基本的な性格が変わってくる。その際、各国で適用を異にすると混乱が生ずる。同条約については米国が積極的であり、米国が批准すれば他国も追随せざるを得ないのではないか。2月7日には、米国の業界団体等が早期批准の要望書を提出しており、動きを注視する必要がある。

現状では、商法の海商法の規定には、国際海上物品運送法に比べて運送人の責任を強化している点があり、内航運送業者がハンディキャップを負っていると考えられることから、両者のルールがある程度整合したものである方がよいのではないか。もっとも、堪航能力担保義務を例に取っても、ロッテルダム・ルールズは、現在の国際海上物品運送法よりも先を行っており、未発効の条約をどのように海商法に取り込むのかは、非常に難しい問題であると感じている。

国際的なルールに合わせるべきとの流れになっているが、内航と外航

とでルールが異なることにより問題が生じているのか。RORO船のように自動車を乗せて運送する形態では、むしろトラックや鉄道と競合関係にあるので、そちらにルールを合わせるべきとの発想があってもよいのではないか。

実務上は、内航と外航とでルールが異なっても問題ない。

外航運送の一部として内航船を用いることは、今後増えていくと思う。

利用運送事業では、例えば、外航船社に運送を委託し、そのアンダーで内航フィーダー運送を扱うこともあるが、外航は外航船社と、内航は内航船社とそれぞれ契約することもある。

の場合の内航フィーダーは、外航船社がフィーダーを手配することとなり、当該船社が内航フィーダー部分も含めて船荷証券を発行し、その約款が適用される。利用運送事業者（外航）は、外航船社のみとの契約関係となり、通し運送証券を発行する。

②の場合の内航フィーダーは、利用運送事業者（外航）がフィーダーを手配することとなり、当該事業者は、外航は外航船社と、内航は内航船社との個別の契約関係となり、通し運送証券を発行する。

荷主との関係では全体として外航利用運送事業と評価され、外航船社も内航船社も副次的契約当事者又は履行補助者となる。つまり、利用運送事業者としては、荷主に対しては、同じ運送でも、内航フィーダーも外航船社の下請けとして外航船社に委託したときは外航の約款だけでいくのに対し、利用運送事業者がNVOCCとして外航船社及び内航船社と独自の契約をしたときは、荷主に対する責任は変わらないまま、NVOCCが荷送人としてのリスクを負担するので、内航の部分で余分な責任を負わされるおそれがある。したがって、可能であれば似た規律とする方がよい。

内航運送は、陸上運送とパラレルという意見もあるが、やはり海上運送であり、堪航能力という特殊な概念を用いているところ、その概念が国際と国内とでずれているのは問題である。また、モントリオール条約を除けば一般的には過失推定責任とされている中で、内航運送の堪航能力担保義務違反だけが無過失責任とされるのにも違和感がある。

トラック等では、車両に欠陥がある場合には当然に責任を負うのでは

ないかと思うので、内航の無過失責任というのが他の運送モードと比べてそれほど厳しい責任なのかについては、若干疑問を覚える。

陸上旅客運送では、車両に製造上の欠陥があり、走行能力を欠くときに、運送人から旅客に補償をした上で、車両メーカーに求償するとのことであったが、陸上貨物運送では同様のことがあり得るのか。

仮に、車両側に原因があったとしても、第一には整備不良が疑われ、本当に車両の問題なのかどうかは難しいこともあり、無過失を主張して争った事例は聞かない。

#### 4 次回予定

日 時 平成25年3月14日（木）18：00～  
場 所 公益社団法人商事法務研究会会議室（予定）  
内 容 海上運送に関する問題点の検討（承前）  
※研究会資料4の第1・1(1)ウから。

以 上