

運送法制研究会 第5回 議事要旨

1 日 時 平成25年1月31日(金) 自 18時15分
至 21時05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

陸上運送に関する問題点の検討(3) (研究会資料3参照)

(1) まず、荷送人の注意義務及び責任(研究会資料3の第1の2)について、危険品により損害が生ずる事例の紹介を中心に議論がされた。

○ 宅配便では、危険品の不申告のために損害が生じ得るが、それ以外の陸上運送では、荷主の申告があるので、危険品による事故は、ほとんど生じていない。混載便でも、危険品を置く場所を分けるなどの措置を採るので、事故は生じない。

通常は、荷造りに明らかな不備があると、運送人が手直しをするため、荷造り不備による事故もほとんどない。

○ 鉄道貨物運送において、危険品が運送中に漏れ出し、コンテナや輸送機材に損傷を与える事例は、年間数件あり、荷送人に対して、損害賠償請求をすることがある。荷造りが悪いため、他の荷物や輸送機材に損害が生ずることは、余りない。

○ 混載便の場合は、荷造りの不備により他の荷物に損害を生じさせることがあるが、実際上は、運送人が、他の荷物に悪影響が生ずることのないようコンテナ等に運送品を積み込むため、他の荷主に損害が生ずることはほとんどない。仮に、損害が生じたとしても、荷造り不備か積付け不備かが明確でないため、他の荷主には保険を用いて賠償し、荷送人に求償はしていない。

○ 例えば、運送品の瓶のキャップが、運送中に開き、他の運送品に損傷を与える事例でも、運送中の振動や荷積みが原因である可能性があり、その原因が荷造りの不備や荷物の瑕疵によるとの特定は困難であるため、運送品の破損として賠償し、当該液体の荷主には求償していない。瓶が割れた場合も同様であり、外的要因がなく運送中に割れることは想定し難いので、破損事故として、当該液体の荷主にも損害を賠償している。荷送人への求償は、荷送人が故意に持ち込んだ危険品が爆発したような場合でない限り、難しいのではないか。

○ 保険の実務では、混載コンテナ内の危険品が、航行中に爆発する事例や、在来船で香料が船倉内に漏れて、混載されていた食品の価値がなくなる事例がある。かつて在来船では損害が拡大する事例もあったが、コンテナ貨物が増えた現在では、大きな損害が出る事例は少ない。陸上運送では、荷主が分かっている

ることや運送期間が短いため、大きな損害が生じた事例というのは、記憶にない。

- 荷造りの不備等に起因し、物損の場合のみならず、ドライバーの怪我などの人身事故に至った場合に、荷主に求償することはあるのか。求償の際の義務違反の根拠として荷送人の義務を定める規定は、あってもおかしい規定ではない。
- アメリカの鉄道コンテナ運送では、列車の編成が長いため、コンテナ内の貨物の重量物の固縛が不安定でコンテナ内で移動し、列車が横揺れを起こし脱線等の大事故に至る例もある。この場合は、貨物の損害だけでなく、鉄道会社が運行できなくなるなど相当大きな損害となる。
- 我が国でも、コンテナ輸送では、不十分な固縛のため、トラック自体が横転するなどの事故が起きている。中国からの貨物も偏荷重による事故が生じており、かつて、国土交通省も対応を検討したものの、具体的な結論は出なかった。また、鉄道コンテナ輸送でも、過積載があると、コキ台車自体が損傷する可能性や、脱線の危険性が指摘されている。

陸上運送では、荷主よりも運送人は立場が弱いので、荷送人への求償をしていないことを根拠に、荷送人に規制をかける必要がないということにはならない。

- 危険品については、MSDS (Material Safety Data Sheet) による危険物の規制があるが、運送契約に関する規制ではない。国際海上物品運送では、国際連合が出している危険物一覧表があるが、このような危険物について通告がなければ、運送中に事故が生ずる可能性があることから、告知義務に関する規律は必要かもしれない。
- 荷送人の責任の消滅時効は、事故の原因がはっきり判明し、誰が加害者であるかが分かってから、期間を進行させるべきとするか否かが問題である。海上運送の場合は事故の究明に半年以上かかることもあるので、事故が生じたときから1年というのは、短過ぎる。期間を長くするのか、起算点の考え方を変えるのかについて、検討する必要がある。
- ロッテルダム・ルールズでは、時効期間は2年となっているが、これは、荷送人の責任と運送人の責任をできるだけ揃えるという発想で起算点をdeliveryの時点とし、かつ、両者で同じ期間とすべきであるということから導かれた結論である。すなわち、荷送人の責任を引渡し時点から1年としたのでは厳しいということで、2年となったものである。原因が特定されたときを起算点とすることができれば、もう少し短くすることもあり得たかもしれない。なお、ロッテルダム・ルールズでは、法的性質を問わず、同じルールを適用するとしているので、不法行為か債務不履行かという問題は生じない。

- 内航は、標準内航運送約款に明告義務の規定がある。危険品が原因で他の運送品に損害を与えた場合などは、当該危険品の荷主が責任を負う旨が定められている。
 - 今後は、荷送人が何をしないといけないかという具体的な内容を議論すべきである。具体的には、危険物の場合を想定した物品の性質とか取扱いの指図義務や、積付けに関する規律などを設けるのであれば、その具体的な内容について議論すべきである。
- (2) 次に、荷受人に運送品を引き渡すことができない場合の運送人の手段（研究会資料3の第1の3(1)）について、実務上の処理方法を中心に議論がされた。
- ①荷受人を確知できない場合や、②運送品の引渡しに関する争いにより荷受人が受取を拒絶した場合は、荷送人の指示を受けている。その結果、運送人が運送品を保管して、供託、競売又は倉庫業者への寄託をすることは、ほとんどない。また、運送品を保管する場合でも、運送業者には、自身の倉庫や保管スペースがあるので、他の業者の倉庫に運送品を預けることは少ない。なお、任意売却も経験はないが、仮に、任意売却をする場合は、「公正な第三者」は海事検定人等に依頼することになる。
 - 海上運送の場合には、荷受人が運送品を受取に来ない事例や、受取に来るべき荷受人が倒産状態になり、事実上受取ができない事例はあるが、陸上運送と同様に、供託や倉庫業者への寄託はしていない。船荷証券の裏面約款や標準貨物運送約款にある任意売却は、売却権限の有無の問題や、売却価格についての第三者からのクレームのリスクがあることから、行っていない。

このような場合は、裁判所に競売を申し立て、保管料と相殺処理をする方法を採用している。誰も受取に来ないような運送品なので、ノミナルな金額で落札できる。1年に1回程度、この方法で、まとめて廃棄している。かつて、受取に来ない運送品を任意に処分したときに、数年後に所有者から損害賠償を請求された事案もあり、適式な手続で処分した方がよいと考えている。

なお、任意売却が有効な国もあると思われるので、船荷証券の裏面約款の任意売却が行われている可能性はある。
 - 運送品の物品供託は、国ではなく、指定を受けた倉庫業者が供託所となり、供託者と寄託契約を締結することになるので、供託に費用を要するという難点を解消することは困難である。
 - 鉄道コンテナ輸送の事例で、運送中に荷受人が破産したので、留置権を行使して、荷送人から運賃を回収したことがある。
 - 実務上、荷受人による製品の引取拒否は余りないが、貨物に損害があった場合などの引取拒否は時々あると思われる。例えば、セメントをバルク輸送して

いる途中で海水が入り、ホールド内に固まってしまった事例や、小麦などが濡れて大量に腐ったり固まってしまったような事例では、荷主は引取拒否をすることがある。このような場合は、やむを得ず船社が廃棄処分をする場合もあるが、船社負担の費用については最終的には加入しているP & I 保険者が廃棄費用を担保し、後日貨物の処分を巡り長引いた滞船による増加した傭船料や廃棄費用の負担について堪航能力の担保義務違反の有無などの観点から貨物の損害に対する賠償責任と併せて争われることになる。P & I 保険者が処分する際には、所有権放棄の確認書を荷主から取り付けているのが実務ではあるが、運送品の所有者が、運送契約外の第三者である場合は、問題が残る。

(3) 次に、荷受人の受取義務（研究会資料3の第1の3(2)）について、受取義務を課するための要件を中心に議論がされた。

- 運送品が全損の場合は、特に、海上運送では、その廃棄に多額の費用がかかることがあるため、船会社は荷主に引き取らせようとする。他方、荷主も、責任制限額や賠償額の定額化の規定により、物の全損価値を超えることになる廃棄費用について、運送人から支払を受けることはできないため、受取を拒否する。陸上運送では、荷送人も荷受人も引き取らない場合は、運送人が処理している。
- 例えば、荷受人は引渡しの請求をしたときは受取義務を負うという規律については、「引渡しの請求」が受取義務を課す要件となるので、全損であることを知らずに引渡しを請求した場合は当たらないのではないか。
- 例えば、バルク貨物でハッチを開けたときに運送品の全損が判明した事案で、船荷証券を差し入れている場合は、船荷証券の提示をもって引渡しを請求したといわざるを得ないので、「引渡しの請求」の意義については、十分に検討する必要がある。
- 誰が運送品を引き取るかについては、滞船料が大きく影響し、荷主が滞船料の負担をする義務を負う場合には、滞船料が高額になることを防ぐため荷主が運送品を引き取る場合もある。
- 運送品によっては、揚げ荷役ができないものもある。例えば、ばら積みの大豆のようなものは、ニューマ（ホースで吸い上げる装置）で港頭のサイロに揚げられるのが通常であるが、濡れ損を被り固まった大豆はニューマでは吸い上げられないといったこともある。
- 運送人の賠償責任保険で、運送品の損害賠償費用に廃棄費用を付けることはある。物保険では、全損になったものを引き取り、廃棄費用を負担することを前提にしている荷主は少ないと思われるので、廃棄費用を保険に付けることは一般的ではない。

- ロッテルダム・ルールズを作成する際に、運送契約上の権利を行使したときに受取義務が発生すると文言にすると、運送品の状態を確認するためのサンプル検査のために一部の引渡しを求めた場合にも受取義務が発生してしまうため、デマンドデリバリーの文言に変えた。この条文では、全ての裁判所がそのように解釈するか分からない。無条件に引き受けるとの意思表示を必要とするか否か、その意思が不明確な場合をどうするかといったことまで明らかにしないと不明確なままである。
 - 海上運送では、運送品の引渡しの請求の意思表示は、船荷証券の提示以外にはなく、提示後に受取を拒否する場合につき、「引渡しの請求」がないということは困難ではないか。陸上運送では、貨物引換証が発行されていないので、運送品の状態を見てから受領するかを決めることはある。
 - この論点が、通常の契約における債権者が負う受領義務すらない荷受人の義務をその位置まで引き上げるという趣旨だとすると、全損している運送品を受領する義務は債権者にすらないので、うっかり請求してしまうと荷受人に受取義務が生ずるとするのは、考えにくい。
 - 荷送人の義務についても併せて検討する必要がある。例えば、荷送人に指図義務を課すなど、一定の責任を荷送人に課するという方向性もあるのではないかな。
- (4) 次に、荷受人の運賃等支払義務の発生時期（研究会資料3の第1の3(3)）について、運賃支払の実務の実態を中心に議論がされた。
- 商法第583条第2項の「其他ノ費用」には、積卸し費用、検数料が含まれるのではないかな。これらは、契約書でも運賃とは別立てとなっている。
 - 航空運送は、企業契約において後払いの約定をする場合を除き、事前に荷送人から支払を受けるので、荷受人から運賃の支払を受けることはない。
 - 海上運送では、運送品と引換えに運賃を支払う運賃コレクトという着払いの契約がある。その場合には、荷受人に運賃支払義務が発生する。運賃をどちらが支払うかは、インコタームズの貿易条件で決まっており、C I Fの場合は荷送人が運賃を支払い、F O Bの場合は荷受人が運賃を支払うこととなる。なお、航空運送でも、利用運送事業では、運賃着払い（コレクトシップメント）となっているものは多数ある。
 - 現行法では、運賃請求権は運送品を引き渡したときに発生すると定めており、引き渡すまでは運賃請求権は発生しない。フレイト・コレクトと書くことで、荷送人と運送人の合意により、荷受人に対して引渡し前に支払義務を発生させることも、困難であると思われる。他方、現行法は、運賃請求権の発生時期にかかわらず、未払運賃がある限り運送人は留置権を行使し、物品の引渡しを拒絶できるという仕組みとなっている。留置権の規定と運賃の支払請求権の規定

の関係と、その発生時期の微妙なずれを整理するというのが、テクニカルには先決である。

- 着払いの場合は、荷受人が支払わないときに荷送人が支払う旨の明確な約定がないため、荷送人に運賃を請求することは難しい。商法の規定も、第757条で、船舶所有者が運賃等の支払を受けるために裁判所の許可を得て運送品を競売することができ、第758条で、船舶所有者がその権利を行使しないときは傭船者又は荷送人に対する権利を失うとされており、貨物を売って運賃を収受する以外の方法では荷送人に対して請求できないとしている。確かに、傭船者又は荷送人は利益を受けた限度で償還をすることを要するとの規定があるが、荷送人に対する請求は難しいというのが、日本の商法の構成であると思われる。
 - 標準貨物自動車運送約款によると、荷送人に帰責事由なく運送品が滅失等したときは、既に収受した運賃を払い戻すこととなるが、実際には、運送中に運送品の一部が損傷した場合で代替品があるときは、その代替品の運賃を無償としている。代替品がない場合は、1個ごとの運送品について運賃を収受している場合を除き、運賃を返却せずに、商品の損害賠償として処理している。また、複数回の運送のうち、数回の運送中に運送品が損傷する場合には、最終的に請求するときに、損傷が生じた運賃を控除して請求することが多い。
- (5) 次に、運送品処分権（研究会資料3の第1の4(1)）について、運送品処分権が行使される具体的場面を中心に議論がされた。
- 荷送人が、荷受人による受取拒否の場合の返送や農産物の競り値の有利な着地への変更の指示をすることがある。荷送人の都合による変更の場合で追加の費用が生ずるときは、荷送人が負担する。荷送人は、追加の費用額を計算した上で運送品処分権を行使するのが、通常である。
 - 荷送人と荷受人の指図が競合する事例は、法人相手の運送契約ではほとんどない。個人間の運送の場合（例えば、引越運送において、離婚した夫婦の一方が他方に家具等を合意なく送付する場合）には、指図が競合することがある。
 - 海外から船によりコンテナ貨物で食料品を日本へ運送する途中で、過積載が判明したところ、ship back をしようとした荷送人に対し、船会社が船荷証券を全通回収しないと、新たな船荷証券は発行しないと主張した事例では、荷受人は、荷送人から売買代金の返金を受けた上で、船会社に船荷証券を差し入れた。新たな運送契約の問題であり、運送品処分権の行使に関するものではないが、参考事例として、紹介する。
 - 航空運送では、モントリオール条約第12条第1項を始め、各航空会社の運送約款に運送品処分権に関する規定がある（例えば、ANAの国際貨物約款（航空）の第7条（B）、（C）、国内貨物運送約款第30条）が、運送期間が短

いため、これらの条項を適用する事例は、ほとんどないと思われる。

- 内航には運送品処分権に関する商法第582条が準用されていないが、これは立法の過誤であり、同条を類推適用すべきであるとの指摘がある。また、同条は、外航には準用されていることから、内航だけないというのは明らかに変である。
 - 内航について、運送期間中に変更を要請されたときに、物理的には対応可能と思われるが、何度も要請されるのは、いかがなものか。
 - 運送品処分権は、運送期間中に航路の変更を求めることができるように読めなくはないが、通常のオペレーションを害することはできず、そのような指示に従う必要はないはずである。重要なのは、陸揚地に着いた時点で、そこで物品を引き渡さないでほしいという通知が運送人に届いたときは、荷受人に渡してはならないという効果が発生するかということであり、そういうルールは内航にもあってもよいと思われる。
 - 荷送人の運送品処分権の消滅時期について、実質的議論をする必要がある。モントリオール条約では運送品が着いた時、商法では荷受人が運送品の引渡しを請求した時、ロッテルダム・ルールズでは現に引き渡した時となっている。目的地に到達した運送品を渡さないようにとの指図がいつまでできるかが問題であり、実務のニーズを考えて決める必要がある。
 - 陸上運送では、荷受人の倒産などの場合、誤配送の場合及び運送品の瑕疵が判明した場合に、運送品処分権が行使される。
 - 実務上は、商法のルールとは異なり、荷送人から処分権の行使があった場合は、荷受人に引き渡すギリギリまで、その行使に応じている。
- (6) 次に、荷受人による運送契約上の権利の取得（研究会資料3の第1の4(2)）について、運送品処分権の取得を中心に議論がされた。
- C I F等によると運送品のリスクの移転時期が早いため、船荷証券が発行されていない場合は、運送品の全損の場合に権利を行使する者がいなくなるので、荷受人に何らかの権利を取得させる必要がある。国際海上物品運送では、sea waybill（最近では、バルク貨物にも多用されている。）において、C M I 統一規則による合意をして、船積み時点で運送品処分権を移転させることがある。その場合には、船積み時点で運送品処分権を荷受人に移転する文言（no disposal clause）を表面約款に記載している。
 - 他方、国内海上物品運送では、運送期間が短いことから、早期の運送品処分権の移転は、考えにくい。また、国内運送は倉庫渡し（荷受人への引渡時に所有権が移転する。）が多く、荷受人に損害賠償請求権を与えたり、運送品処分権を与えたりする場面が少ない。そうであれば、売買契約において特約をする

ことで足りる。

- 荷受人が運送品処分権などを取得する運送として、ミルクランという方法、すなわち、メーカー（荷送人兼荷受人）との間で運送契約を締結し、そのメーカーの組立工場の周りに点在する部品工場を定期的に巡回して部品を調達する調達物流を行うものがある。部品サプライヤー（売主）は運送を止めたいときであっても、運送人は契約先メーカーである荷送人兼荷受人（買主）の指図に従うことになる。
- 破産法では、買主破産の場合に運送品取戻権が発生し、ウィーン売買条約では、支払人にリスクがある場合に運送を止める権利がある。これらは売買契約上の権利であるので、運送人に対しては、運送品処分権を使う必要がある。したがって、適切な人に運送品処分権を移せるような規定は必要であり、運送品処分権と売買契約との関係については、整理する必要がある。
- フランスには、運送品の到達により権利が発生するとの規定はない。これは、荷受人とされた者も、一定の行為があったときには当事者とされることによる。損害賠償請求権は、荷送人、荷受人のどちらかに支払えば他方は消滅するとすれば済むので、どちらも請求することができる。なお、フランスでは、損害賠償を請求するには損害があることが必要であるが、運送品が第三者の所有物であっても、その者に代位して請求できるのであれば、損害賠償を請求することができる。他方、運送品処分権は、荷送人、荷受人の両方から指図があると、どちらの指図に従うべきか分からないため、どちらかが優先するかを決めなければならない。
- ドイツは、かつては、荷受人の権利は運送品の到達時に発生するとしていたが、この到達について、物理的な運送品の到達時とする見解（着く前に全損した場合には権利が発生しないとする見解）と、運送品が到達すべきときも含むとする見解があった。しかし、後者の見解は請求権者が不明確であるため、前者の見解が採用された。

現在は、荷受人は、運送人に対して、損害賠償請求訴訟を提起することができるが、二重払いとなるのは不都合であるので、荷送人に訴訟告知をする必要があるとされる。

- モントリオール条約では、到達すべき日から7日経過後に、荷送人及び荷受人は権利行使が可能とされている（第13条第3項、第14条）。第14条の規定は、請求しやすい方が請求を行う場合の根拠として、使われている。
- 運送品処分権と荷受人の権利の競合は、制度の作り次第の問題でもある。例えば、運送品処分権は現実の引渡しまで残るとすれば、競合は生じないし、モントリオール条約のように、目的地に到達した時点で荷送人の運送品処分権が

消滅するとしても、競合は生じない。なお、ロッテルダム・ルールズは、現に運送品を引き渡した時まで運送品処分権を行使できるとして、荷受人の権利取得については規定を設けていないが、これは、運送人は、可能な限り引渡しの直前まで荷送人の指図に従っているという今の運送人の実感にも沿うもののように思われる。

- 運送品処分権が競合しないような仕組みの必要性は、運送期間の短い陸上運送、航空運送及び国内海上運送については高くない。他方、国際海上運送の場合には、競合することはあり得る。
 - 全損の場合は、モンテリオール条約のように荷受人が権利取得することにしてよいと思われる。
 - CMI 統一規則では、運送品処分権者の変更は1回しかできないが、sea waybill や surrender B/L の場合は記名式であり、渡す相手が特定されているので、運送品処分権を複数回移転することは、あまり想定されない。
 - ロッテルダム・ルールズのように、運送品処分権を電子的な方法で譲渡する必要性については、例えば、原油の取引などで転売がされる場合は、指図式の船荷証券を発行することとなるが、多数の関係者がおり船荷証券が回っていかないため、DLOI (discharging letter of indemnity。最終荷受人が誰かを知らないにもかかわらず、貨物を引き渡すように要請し、その全責任を負うというもの) を傭船者がオーナーに差し入れる方法で行っている。もっとも、このような実務に対応するために、運送品処分権を移転させるというのは、余り現実的ではないと思われる。
- (7) 次に、運送状(研究会資料3の第1の5)について、各運送形態で使用されている運送状の実務を中心に議論がされた。
- 送り状、荷札と呼ばれるものが運送状に当たるが、これらは荷送人が作成することになっている。最近の実務は、荷送人から必要なデータが送られてきて、それを利用して運送人の方で代行発行したり、送り状を発行するシステム自体を荷送人の方に備えてもらい、出力したものを運送品に貼ってもらうなどしている。
 - トータル物流(いわゆる3PL)の場合は、入庫、仕訳、出荷、送り状の発行を全て運送人が行っている。
 - 船社である運送人が作成している sea waybill は、CMI のルールにあるだけで、現在の商法の規定と合っていない。
 - 運送状や証拠証券の作成義務者を誰にするかは、実務上、余り意味がない。運送品の種類や重量のように、運送の対象物を明らかにし、安全な積付けを行うための情報を出すところに実務上の意味があるが、法律上の規定により、そ

ういった情報を出させるだけで足りるのか、その正確性を担保するような効果に結び付ける規定も必要があるのかが問題である。

- 荷送人からの情報としては、運賃の算定基礎となる重量、容積が必要である。また、運送品を届けるための荷受人の氏名、住所も必要である。宅配便においては、航空貨物では搭載できないものがあるため、運送手段を選択するための品名も必要である。
- 基本的な運送情報については、それを出さなければならない旨の規定は必要である。将来的には、電子的告知をする制度にすることも考えられる。
- 運送人が上記で指摘されたような必要な情報を入手できなければ契約が成立しないだけである。問題となるのは、その情報に虚偽があった場合であるところ、それは、運送状の作成義務（それに代わる電子的な方法も含む。）の問題ではなく、運送契約の履行に必要な正しい情報を告知する義務の要否の問題である。
- 実務上は、運送状が複写式になっていて、荷受人に対する納品書の控えになっている。また、送り状が受取書を兼ねていて、荷受人の受領印があれば、そこに記載された個数を引き渡した証拠になっていることからすると、電子的に発送情報を伝えられるだけでは不十分である。
- 運送状の作成義務の問題と運送品を受け取った場合における受取書の交付義務の問題とは、分けて論ずるべきである。
- 航空運送状は、その内容に証明力を有するとする文言証券性に関する規定がある（モンテリオール条約第11条）。エアラインが持っているマスターの air waybill のほかに、フォワーダーが自身で発行している house waybill があり、さらに manifest と呼ばれる明細書の3点セットとなっていて、航空運送状（マスターの air waybill）はその表紙のような役割をしている。航空運送状については、荷送人の要請により運送人が作成した場合の規定（モンテリオール条約第7条第4項）があることから、実務上もカウンターに持ち込まれる小さな貨物の場合は、ほとんどがエアラインの人間により作成されている。
- 国際航空運送の約款には、運送状に正確な記載を求める条項があり、搭載する際に運航の安全性を害するような危険物がないかをチェックする機能があるとともに、記載内容の正確性に対する責任条項があり、証拠証券であると同時に、記載した内容と異なるものの場合には、責任を負うと読める条項がある。
- 国際海上物品運送法の運送人に対する通告の正確性の担保の規定（同法第8条第3項）は、運送人が船荷証券の文言どおりの責任を負うため、その情報を通告した人も責任を負う旨の規定であり、運送人が文言責任を負う関係にはない運送状の場合も同じ規律でよいかは、検討する必要がある。

もっとも、運送状という書面の問題とするのか、正しい情報を運送人に伝えなければならない義務の問題とし、運送状、口頭など情報の伝達方法の問題とするのかを整理してから議論をした方がよい。そのように整理した場合には、船荷証券の場合の通告義務と切り離して議論しても問題はない。

4 次回予定

日 時 平成25年2月21日(木) 18:00～

場 所 商事法務研究会会議室(予定)

内 容 陸上運送に関する問題点の検討④及び海上運送に関する問題点の検討

①

5 今後の日程調整と確認：いずれも18:00～の予定

第7回 平成25年3月14日(木)

第8回 4月18日(木)

第9回 5月16日(木)

第10回 6月20日(木)

第11回 7月25日(木)

第12回 9月12日(木)

以 上