資　料
〔意　見〕

「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案」に対する早稲田大学教授の意見

法務省民事局参事官室名をもって公表された、2015年３月11日法制審議会商法（運送・海商関係）部会決定の「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案」と題する文書につき、下記の者は、検討を行った結果、以下の通りの結論に達した。

2015年５月18日

早稲田大学教授　岩　原　紳　作
早稲田大学教授　上　村　達　男
早稲田大学教授　江　頭　憲治郎
早稲田大学教授　大　塚　英　明
早稲田大学教授　尾　崎　安　央
早稲田大学教授　黒　沼　悦　郎
早稲田大学教授　鳥　山　恭　一
早稲田大学教授　中　出　　哲
早稲田大学教授　箱　井　崇　史
早稲田大学教授　福　島　洋　尚
早稲田大学教授　若　林　泰　伸

一　総　論

法務大臣の諮問第99号をうけて法制審議会に商法（運送・海商関係）部会が設置されて以来、ほぼ１年の審議を経て、このたび、法務省民事局参事官室から2015年３月11日決定の「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案」（以下、単に「試案」という。）が公表され、意見照会の手続きが開始された。1899年（明治32年）に制定され、その後、115年の長きに亘って実質的な改正のほとんど

なされてきていない商法の運送・海商関係部分を全面的に見直して現代化を図ろうとする作業は、その対象が商法第 2 編第 8 章および第 3 編第 1 章ないし第 7 章ときわめて広いばかりでなく、この間の運送・海商を取り巻く内外の変化には著しいものがあり、作業自体が膨大なものにならざるを得ないことは容易に想像できるところである。われわれは、まずもって、ここに至るまでの関係各位の多大な努力に敬意を表したいと思う。

試案にいたる過程は、現在の実務状況の調査がなされ、それに基づく周到な逐条的検討を踏まえた資料に基づき、関係各方面の意見を集約する配慮がなされてきているように見受けられる。そのような観点から試案を観れば、以下に述べるようにいくつかの疑問ないし異論があるものの、概ね賛成できる内容となっており、これによりわが国の運送・海商法制が著しく現代化されるものとして注目したい。特に、共同海損、船舶衝突および海難救助などについては、条約および国際的に定着した慣行との不合理な相違について指摘されてきていたが、このような不合理を解消するとともに、単に条約等の引き写しではなく、現代的な視点における適切な取捨選択を図ろうとしている点について、大いに評価することができる。また、商法の制定当時は存在しなかった航空運送契約を商法の中に取り込み、複合運送契約規定や定期傭船契約規定を新たに設けるなど、まさに画期的な改正の実現が目指されているものと高く評価することができる。

しかし、このような先進的な側面がある一方で、今回の改正作業に当たっては、運送・海商法制を新たに根本から再検討するという方法は回避され、現在の商法の枠組みないし規定を前提として、その現代化に徹する作業が行われてきたように見受けられる。それゆえ、たとえば、海商法はなお全体が商法に位置づけられ、船舶は商行為船のみを対象とする立法方式が維持されるため、後述するように理論的な難点が生じると思われる部分もみられるし、商法制定以降に普及した曳船契約（海上曳航契約）については部会での検討がされていないなど、一定の課題も残しているように思われる。また、明治32年の商法制定時に比べて、人と物の移動ははるかに活発化しており、運送法制、とりわけ通則的規定については、非事業者が当事者となる場合の今日的視点に基づく検討に留意すべきである。この点は、商法制定当時には必ずしも十分な配慮がなされていたとは思われず、他方、今日における消費者法制の発展には著しいものがあるからである。

さらに、個々の問題としても指摘するが、実務的要望に沿うものの、理論的な検討がまだ十分でないと思われる部分も散見される。もとより商法は健全な商取引を阻害するものであってはならず、商法の現代化に際して現在の実務を最大限斟酌すべきであることは当然であるといえる。しかし、一方でこの分野には一世紀以上に亘る研究の蓄積があり、それらを踏まえた理論的な体系性や整合性に配

慮することも必要となる。特にこの分野は一般に理解されにくい特殊的な制度や規定が多く存在しており、この点は特に重要なものと考える。

今回のパブリック・コメントでも関係団体の様々な意見が寄せられようが、建設的な議論のためにも法理論的な問題点についていっそうの理解の共有を図るよう努力すべきものと考える。われわれの意見がそのような意義のある議論に資することになれば幸いである。中間試案の段階であるので、一定の時間的制約などがあるにせよ、さらに検討を重ねてより完成度の高い立法が実現するよう期待するものである。

二　各　論

以下において、個々の改正提案等について意見を述べる。

意見は、法理論的観点から疑問ないし異論のある部分、および試案において両論併記となっている部分を中心に述べており、試案の提案に賛成する部分、実務的見地において検討すれば足りると思われる部分などについては、特に意見を述べておきたいものを除いて割愛している。

なお、第１部から第３部の見出し、およびそれぞれの第１などの見出しは、試案に付された見出しに対応する。また、具体的な改正提案については、試案の該当する部分を掲げた上で意見を述べた。

第１部　運送法制全般について

第１　総則

１．「〔試案〕２　陸上運送及び海上運送」について

〔試案〕
２　陸上運送及び海上運送
【甲案】
（１）　陸上運送 陸上又は湖，川，港湾その他の平水区域における物品又は旅客の運送をいう。
（２）　海上運送 商法第684条に規定する船舶による物品又は旅客の運送（陸上運送に該当するものを除く。）をいう。
【乙案】
（１）　陸上運送 陸上における物品又は旅客の運送をいう。

（２）　海上運送 商法第684条に規定する船舶による物品又は旅客の運送（湖，川，港湾その他の平水区域におけるこれに相当する運送を含む。）をいう。

〔意見要旨〕基本的に海上における運送を海上運送とする乙案が妥当と考えるが、これを徹底して、「湖・川」における運送は海上運送から除外すべきである。

たとえば、次のような規律を提案したい。

（１）陸上運送　陸上又は湖、川（湖、川に面し、海洋に面していない港湾を含む）における物品又は旅客の運送をいう。

（２）海上運送　商法第684条に規定する船舶による物品又は旅客の運送（港湾その他の平水区域におけるこれに相当する運送を含み、陸上運送に該当するものを除く）をいう。

陸上運送契約と海上運送契約との区別は法律の適用に関わる問題であるから、商法上で、これを明確に規定することがまず重要である。

甲案は船舶安全法施行規則の指定する「平水区域」概念を借用して、同区域における運送を陸上運送とするものであるが、同規則は船舶の安全確保のための公法的性質を有する規則であり商法との理論的な関連性が希薄であるほか、同規則の改正により変更されうる性質のものであって（実際に変更されており、現在は削除や枝番により51の区域が指定されている）、商法において完結する乙案が優れている（乙案も平水区域の語を用いているが、海上にあっては、平水区域の内外を問わず海上運送となる）。

もっとも、乙案では「湖・川」における運送も海上運送とされているが、これを海上運送とすべき積極的な理由は考えにくく、これらは従来通り陸上運送とする設計をなお検討すべきである。

具体的には、乙案を修正した次のような案を提案したい。

（１）陸上運送　陸上又は湖、川（湖、川に面し、海洋に面していない港湾を含む）における物品又は旅客の運送をいう。

（２）海上運送　商法第684条に規定する船舶による物品又は旅客の運送（港湾その他の平水区域におけるこれに相当する運送を含み、陸上運送に該当するものを除く）をいう。

この案は、海洋に面している港湾を含めて、海上における運送を海上運送として整理し、湖・川（これらに面している港湾であって、海洋に面していないものを含む）における運送を陸上運送として整理しようとするものである（乙案から、

湖・川における運送を陸上運送の範疇に移すことを意図している）。

河川の港湾から河川を経由して行われる運送は、これが海上運送を目的とする運送の一部に過ぎないときは全体として海上運送として理解される（複合運送とはみない）ことを前提としている（補足説明３頁）。

なお、乙案やわれわれの案による場合、港湾運送について海上運送の規定が適用され、その結果として港湾運送人に堪航能力担保義務（商法738条）が課されるため、不堪航の場合には免責約款が一部無効になる（商法739条）ことへの懸念が聞かれるが、ほんらい船舶である以上、その堪航性を確保すべきは当然であり（船舶安全法１条参照）、また当該契約運送を実施するために必要な堪航性を備えることが求められるに過ぎないから、これをもって過大な負担増とはならないと考える。

第２　物品運送についての総則的規律

１．「〔試案〕３　荷送人の義務」について

〔試案〕
（１）　契約に関する事項を記載した書面の交付義務
商法第570条の規律を次のように改めるものとする。
ア　荷送人は，運送人の請求があったときは，次に掲げる事項を記載した書面を交付しなければならない。
（ア）　運送品の種類
（イ）　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
（ウ）　荷造りの種類
（エ）　荷送人及び荷受人の氏名又は名称
（オ）　発送地及び到達地
イ　荷送人は，アの書面の交付に代えて，運送人の承諾を得て，アの書面に記載すべき事項を電磁的方法により提供することができる。

〔意見要旨〕（１）ア（ウ）「荷造りの種類」を削除すべきである。その他には賛成する。

荷造りの種類は、現代における運送のために当然に必要な情報とはいえず、他の事項と比べて異質である。

この記載は運送品の識別（特定）の観点から求められてきたと解されるところ、この記載が運送品の識別のために必要となる運送は、現代ではほとんど考え

にくいと思われ、もし必要があれば運送人が記載を求めれば足りるのであるから、あえてデフォルト・ルールとしてこの記載事項を含める必要はない。

荷造りの種類は、商法上、運送品の識別に関する運送品の種類、数量等および記号とともに船荷証券の記載事項となっているが（商法769条 3 号）、国際海上物品運送法では記載事項とされておらず、試案による商法769条の改正提案（試案第 2 部第 4（2））においても船荷証券の記載事項としないこととされている。したがって、商法570条の規律についてもこれと平仄をあわせて、荷造りの種類を削除することが適当である。

〔試案〕
（2） 危険物に関する通知義務
危険物に関する通知義務について，次のような規律を設けるものとする。
ア　荷送人は，運送品が引火性，爆発性その他の危険性を有する物品（以下「危険物」という。）であるときは，運送品の引渡しの前に，運送人に対し，その旨及び当該危険物の品名，性質その他の当該危険物の安全な運送に必要な情報を通知しなければならない。
イ　荷送人は，アに違反したときは，運送人に対し，これによって生じた損害を賠償する責任を負う。
【甲案】 ただし，アに規定する事項を通知しなかったことにつき過失がなかったときは，この限りでない。
【乙案】 甲案のような例外を設けない。

〔意見要旨〕（2）イは、甲案に賛成する。
通則的規定としては、甲案に賛成であるが、事業者が荷送人である場合、または海上物品運送の特則とするのであれば乙案を支持できる。

この規律は通則的規定として提案されており、あらゆる運送契約を前提とするものであるところ、たとえば消費者が荷送人となった運送において、その危険性を認識できない家電製品などを発送した者が莫大な損害賠償責任を負うことになる事態も想定される。また、そのような荷主は賠償責任保険を付していないことが多いと思われるから、荷主が無過失の場合のリスク分担に関する通則的なデフォルト・ルールでは、このリスクは運送人負担を原則として設計すべきである。それゆえ、甲案に賛成する。

もっとも、事業者が荷送人である場合、または海上物品運送の場合などに適用

範囲を限定するのであれば乙案を支持できると考える。

2．「〔試案〕 5　運送人の損害賠償責任（2）および（3）」について

〔試案〕
（2）　高価品に関する特則の適用除外
　明告されない高価品について運送人が免責される旨の規律（商法第578条）は，次に掲げる場合には適用がないものとする。
ア　運送契約の締結の当時，運送品が高価品であることを運送人が知っていたとき。
イ　【甲案】 運送人の故意又は重大な過失によって運送品の滅失，損傷又は延着（以下「滅失等」という。）が生じたとき。
【乙案】 運送人の故意又は損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為によって運送品の滅失等が生じたとき。

〔意見要旨〕高価品特則は、現在の運送人の責任制度を成立させる前提といえるものであり、運送人に重過失がある場合でも無申告の高価品についての賠償責任を課すことは妥当でないので、（2）イにつき乙案に賛成する。
　また、この規律の前提として、運送契約を締結する際に、荷送人に運送品の種類および価額を明告するよう義務づける規定を新たに設けるべきである。

　運送賃と運送品の価額が必ずしも関係しない普通品の運送契約において、運送人の責任が運送品価額を基準として算定される制度（商法580条）を採用する以上、運送人が不測に高額の損害賠償責任を負わない制度であることが当然の前提となる。これに対して高価品運送は、明告価額の賠償を前提としながら、高額の損害賠償責任に備えて運送人が保険を付け、相応の資材を準備するなどの対応を行い、これに対する従価制の（割増）運送賃を受ける点において、同じ運送契約ではあっても、普通品運送とは本質的に異なったものである。
　その意味では、無申告の高価品発送者が運送人の損害賠償責任を問えないものとする商法578条は、運送契約法制における基本的な規定であり、とりわけ運送人の責任制度にとって前提的な規定であると認識すべきである。
　現在の裁判実務は、有力な学説とは異なり、重過失がある場合に同条の適用を認めず、過失相殺をもって事案に即した解決を指向するように思われるが、たとえ大幅な過失相殺によったとしても無申告の高価品運送の事故により、その申告されていない運送品の価額という偶然の事情により、運送人が賠償能力を超えた

責任を負わされることになりかねない。前述のように、高価品特則は、運送人の責任制度が成り立つための前提的な規律であり、運送人に故意・重過失がある場合など、保護するに値しない運送人についてはその利益を認めないとすることで衡平が図られる一般的な特則（たとえば、商法580条の定額賠償など）とは性質が異なっている。それゆえ、現行法の解釈としても、重過失ある運送人に商法578条の適用（免責）を認めるべきと考えるが（これは多数学説の見解でもある）、甲案はこれと異なる立場に基づくものであり賛成できない。

これに対して、乙案は、わが国で国際航空運送、国際海上運送の領域において長年に亘り使われてきている概念を陸上運送に導入し、本条が適用されない場合を甲案と比べて限定的かつ明瞭にしようとするものであって妥当である。なお、フランスでも、2009年に陸上運送について「認識ある無謀行為」に相当するとされている概念（「許しがたい過失」）が導入されるなど、高価品特則に限らず運送契約法および約款の免責規定等の利益を奪う事由を定めるにつきこの概念に依拠することは、もはや国際的な潮流であるともいえる。

また、高価品特則の趣旨は冒頭に述べたとおりであるところ、これは高価品を発送する荷主がその種類および価額を明告する義務を負っているとの理解を含意している。しかし、商法578条はこの点を述べておらず、単に免責特則としての規律となっているから、今回の改正において、荷送人に明告を義務づける明文規定を設け、この運送人を免責する規律が荷送人の義務違反に対する規律であることを明らかにすべきである。

〔試案〕
（３）　運送品の延着
　運送品の延着（運送品の損傷又は一部の滅失を伴うものを除く。）の場合における損害賠償の額について，次のいずれかの案によるものとする。
【甲案】　商法には特段の規定を設けないものとする。
【乙案】　当該場合における損害賠償の額は，その引渡しがされるべき地及び時における運送品の価額を超えることができないものとする。

〔意見要旨〕（３）について、甲案に賛成する。乙案の趣旨には賛成するが、現在の実務においてこれと内容の異なる約款による対応がなされていることから、商法に特に規律を設けないことが妥当である。

乙案は、延着の場合に商法580条の適用はなく、損害賠償の範囲については民

法416条によるとする通説的見解を前提として、無限定なものとなりかねない運送人の損害賠償責任について、全部滅失の場合に負うべき責任を超えては責任を負わないとするものであり、延着の場合の責任限度を明文により明らかにしようという趣旨には賛成である。

しかし、乙案によれば、理論的にみて、延着損害と運送品価額との間には関連性のない場合もありうることから、運送品価額という偶然の要素により、同質の損害について限度額が異なってくるという不合理な結果を認めなければならないことにもなりうる。加えて、実務においては、乙案と異なり運送賃額を標準とする責任制限約款が設けられており（たとえば、標準貨物自動車運送約款46条５項は、運賃・料金の総額を限度とする）、これとも整合的でない。この規律は、いずれにせよ任意規定として設けることが検討されているのであるから、一定の合理性が認められる現在の実務を維持する観点からも、商法には特に規定を設けないことが妥当であると考える。

３．「〔試案〕６　荷受人の権利」について

〔試案〕
　荷受人の権利に関する規律（商法第582条第２項，第583条第１項）について，次のいずれかの案によるものとする。
【甲案】　現行法の規律を維持するものとする。
【乙案】　これらの規律を次のように改めるものとする。
（１）　荷受人は，運送品が到達地に到着し，又は運送品の全部が滅失したときは，運送契約によって生じた荷送人の権利と同一の権利を取得する。
（２）（１）の場合において，運送品が到達地に到着した後に荷受人がその引渡し若しくは損害賠償の請求をし，又は運送品の全部が滅失した後に荷受人がその損害賠償の請求をしたときは，荷送人は，その権利を行使することができない。

〔意見要旨〕甲案は現行の規律であり、運送契約法の最も基本的な規律であるところ、現在において適当にこれを変更することは困難と考えるから、甲案に賛成する。乙案には反対である。

商法583条は、運送契約に不可欠である荷受人について、その契約上の地位を明らかにする、運送契約法における最も基本的な規定の一つである。このような規定としては、簡明であること、実務感覚に合致していること、および理論的に

難点のないことが求められると思われるところ、いずれの点においても甲案が優れている。

運送契約の当事者の法的位置づけについては、必ずしも各国法が一致しているわけではない。わが国は、運送契約を運送人と荷送人の 2 当事者間の契約としてとらえ、荷受人を契約当事者としておらず、さらに運送品の所有権がいずれに帰属するかとか、売買契約関係が存在するかなどの点についてもまったく問題としていない。その上で、荷送人が運送契約において指定した荷受人が、運送品の到達地への到達をもって運送契約上の地位を取得することを定めているのが商法583条である。このように、わが国では、荷送人についても荷受人についても、きわめて形式的にこれを把握してきているということができる。

しかし、今回の提案のうち乙案は、国際海上売買における CIF 条件を利用しながら船荷証券の発行を受けていない場合など、もっぱら売買契約における「特定の需要」（売買代金を支払った荷受人が物品の滅失にかかる損害賠償請求権を取得したい）に応じようとして、現行の規定を根本から修正しようとするものである。すなわち、これはこの場合において従来にない考え方を採用しようとしているが、この点は学説においても議論が熟しているとはいえず、いかにも唐突な提案に思われる。

さらに、乙案の具体的な問題点として、次の点を指摘しておきたい。

①　乙案は、荷受人による運送契約上の権利の取得時期について、運送品の到達地への到達に加えて、「運送品の全部が滅失したとき」を挙げているが、運送品の全部滅失とは運送品の損害の一態様であり、その意義は多分に解釈の余地を残しているので（いわゆる法律上の滅失も含むとされている）、滅失の有無の判断の問題（たとえば所在不明など）が生じるため、権利の取得時期として適当な基準とはいいにくい（完全には滅失していないが全部損傷で運送が中止される場合などもあろう）。

また、そもそも、荷受人による権利取得の要件として運送品の「到達地への到着」と「全部滅失」とを並べることにも、これらが異質のものであるため違和感がある。この点、提案の実質的趣旨は、「運送品の到着がないこと、又は運送品の引き渡しがないことが明らかになった時」をいうものと思われ、むしろこのような規定振りが検討されるべきではないだろうか。もっとも、このように規定しても、規定振りの問題に過ぎないから、基準としての曖昧さは排除されないように思う。

②　また、乙案の（２）にはさらなる実質的な問題が認められる。実務的にみても、わが国ではいわゆる揚地売買が多く、運送リスクは荷送人が引き受けるケースが多いといわれているところ、これに適合しているのは甲案である。特に、荷

受人が運送品を受け取り（運送品を受け取れば、引き渡し請求があったとみられるであろう）、または引渡しの請求をしたことにより、荷送人が運送契約上の権利を行使できなくなるとする点は、従来の運送契約の理解とまったく異なっている。たとえば、自分の物や贈答品を発送し、運送人から引き渡しを受けて開梱した荷受人が損傷を発見した場合、荷受人から損傷の連絡を受けた荷送人が、もはや運送契約上の権利を行使できないという結果は、一般には容易に理解しにくい。

このように、乙案は、現行の規律に比べて相当程度複雑でありながら、これによってすべての問題を解決できるわけでもなく、一定の特殊的需要を満たすことができるというに過ぎない。乙案は、とりわけ船荷証券が発行されない国際海上物品運送を利用した売買契約を念頭に提案されているものと思われるが、従来から、運送契約と売買契約は理論上では厳に区別して考えてきているのであって、特定の売買契約における問題である運送契約外の事情を持ち込んで運送契約の基本規定を変更しようとする点において、この提案は理論的にも慎重な検討を要する問題であると考える。たしかに、商法の運送契約規定には、定額賠償や荷主の処分権など売買契約を背景にした商品の運送を念頭に置いていると思われるものが少なくないが、売買契約における特殊的事情を考慮した一般的に妥当しにくい規定は設けられていない。

以上のことから、なお海上運送契約の特則として検討する余地がないわけではないとしても、運送の通則的規定として設けることを前提とする限り、乙案を採用することは、実益が限られるわりに多くの難点が認められるので反対であり、現行の規律を維持する甲案を採用すべきであると考える。

4．「〔試案〕 8　運送人の損害賠償責任の消滅」について

〔試案〕
（1）　運送品の受取による責任の消滅
ア　商法第588条第１項本文の規律に関し，運送賃その他の費用の支払という要件を削り，次のように改めるものとする。
運送品の損傷又は一部の滅失（直ちに発見することができるものに限る。）についての運送人の責任は，荷受人が異議をとどめないで運送品を受け取ったときは，消滅するものとする。
イ　下請運送人の責任に係る商法第588条第１項ただし書の適用に関して，次のような規律を設けるものとする。
運送人が更に下請運送人に対して運送を委託した場合における運送品の損傷又は一部の滅失（直ちに発見することができないものに限る。）についての下請

運送人の責任は，荷受人が所定の通知期間内に運送人に対して通知を発したときは，下請運送人の責任に係る通知期間が満了した後であっても，運送人が当該通知を受けた日から 2 週間を経過する日までは，消滅しない。

〔意見要旨〕（１）について、（１）アの改正には反対である。

（1）アの改正は適当でない。現行の規律は、あえて運送賃および費用の支払いを要件とすることにより、実質的に双方の基本的な債務の履行が完了している場合に限ってこの特別な規律を適用することによって、当事者間の衡平に配慮したものと考えられるが、（1）アの提案によれば、荷主に運送賃等の支払債務がなお残存しながら、一方で荷主は運送品の損害について過失のある運送人の責任を追及できないという結果を生じさせる余地があり、この点において衡平に欠け妥当でないと考える。

〔試案〕
（2）期間の経過による責任の消滅
　消滅時効に関する規律（商法第589条，第566条）を次のように改めるものとする。
ア　運送品の滅失等についての運送人の責任は，運送品の引渡しがされた日（運送品の全部の滅失の場合にあっては，その引渡しがされるべき日）から 1 年以内に裁判上の請求がされないときは，消滅する。
イ　アの期間は，運送品の滅失等による損害が発生した後に限り，合意により，延長することができる。
ウ　ア及びイのほか，国際海上物品運送法第14条第 3 項と同様の規律を設ける。

〔意見要旨〕荷主が事業者でない場合について、この提案が妥当であるかをなお慎重に検討すべきである。

この提案は、荷主が事業者である場合の規律としては妥当であり、賛成できる。しかし、運送品の受取りの日から 1 年以内に裁判上の請求をしなければ運送人の責任が消滅するとの提案は、荷主が事業者でない場合について考えると、荷主にとっての不利益が著しいのではないかとの懸念が残る。現時点では提案に反対とまではいわないものの、われわれの検討においても賛否が分かれており、この点はなお慎重に検討すべきであると考える。

5．「〔試案〕 9　不法行為責任との関係」について

〔試案〕
　運送契約に基づく責任と不法行為に基づく責任との関係について，次のいずれかの案によるものとする。
【甲案】　商法には特段の規定を設けないものとする。
【乙案】　次のような規律を設けるものとする。
（1）　運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定は，運送品の滅失等についての運送人の荷送人又は荷受人（当該運送契約による運送を容認した者に限る。（2）において同じ。）に対する不法行為による損害賠償の責任について準用する。
（2）　（1）により運送人の責任が減免される場合には，その責任が減免される限度において，当該運送品の滅失等についての運送人の被用者の荷送人又は荷受人に対する不法行為による損害賠償の責任も減免される。ただし，運送人の被用者の故意又は重大な過失によって運送品の滅失等が生じたときは，この限りでない。

〔意見要旨〕基本的に乙案に賛成であるが、（1）について、「当該運送契約による運送を容認した者に限る。」を「運送を容認した者に限る。」などと修正すべきである。提案通りの甲案と乙案との比較であれば、むしろ解釈による柔軟な解決の可能性を残す甲案を採用すべきである。
　（2）のただし書きは、高価品特則の適用除外（運送人の損害賠償責任（2））イのうち乙案と同様の規律（国際海上物品運送法20条の2第5項と同様の規律）とすべきである。

　乙案の提案の趣旨に賛成であるが、対象となる荷受人を「当該運送契約による運送を認容した者」とすれば、解釈いかんではその範囲はきわめて限定されることになり、提案の趣旨を徹底することができないおそれがある。
　この問題は、運送契約法の規律をいかなる範囲まで及ぼすかであり、これを無限定とすることができないとすれば、提案のような一定の限定を加えることにも理由がある。しかし、提案のように「当該運送契約による運送」とした場合、（補足説明（18頁）にあるように、具体的な約定の認識までは要しないものとしても）これを当該特定の事業者による特定種類の運送とまで限定するものと解せば、「認容していた」ことの立証責任の負担と合わせて、この規律の適用範囲を実質的にきわめて狭める結果になりかねないとの懸念がある。

補足説明（18頁）によれば、試案の提案は、最高裁平成10年 4 月30日第一小法廷判決（集民188号385頁）を参酌しているようであるが、同判決は、「荷受人も、少なくとも宅配便によって荷物が運送されることを容認していたなどの事情が存するとき」というのであって、具体的な特定の契約について認容していることを求めているわけではないし（宅配便であれば業者が異なっても結論は同じであろう）、また、宅配便の利用を容認することにより数百万円の物品であっても引受限度額（責任限度額）である30万円の限度でしか賠償を得られないとの結論（実質的には賠償責任を否定するに等しい）をとるのであれば、たまたま普通便が使われた場合であっても運送人が高価品特則により対抗することができず定額賠償の利益しか受けられないというのは妥当でなく、この場合も約款の高価品特則による免責を得られるものとみるべきであろう。すなわち、上記最高裁判決は、「当該運送契約（この場合は宅配便）」以外の運送による場合をすべて射程外とする趣旨ではないと思われ、「当該運送契約による運送」に限らず、少なくとも荷受人が容認していないことが明白であるような種類（運送品の性質に照らして、著しくリスクが高い運送形態であるなど）の運送の場合を除いては、同じ結論となるべきなのではないか。

運送がきわめて公共的なインフラとして国民生活において日常的に利用されている現状を踏まえれば、少なくとも運送契約に基づいて運送されることを認容している荷受人に対しては運送契約法の規律を及ぼすことに理由があると考える。そのうえで、むしろ荷受人が当該運送契約による運送を容認していなかった場合に、その容認していないことの立証責任を荷受人に負担させて、この場合に限って適用除外とする方法も考えられるのではないだろうか。

以上のように乙案の趣旨には賛成であるが、ここに述べたような観点からの修正がなされないのであれば、上記最高裁判決の射程を狭める結果にもなりかねないと思われるので妥当でなく、むしろ同判決を斟酌した解釈による解決に委ねることが相当であるから、甲案を採用すべきである。

（2）のただし書きは、本文の規律が国際海上物品運送法20条の 2 第 2 項と同様であるところ、その適用除外を定める同法20条の 2 第 5 項と異なるものとする積極的な理由はないと考えられるので、これについても同様の規律とすべきである。

6．「〔試案〕 第 2　物品運送についての総則的規律」に関する荷送人の処分権について

〔意見要旨〕商法582条 1 項は、荷送人等が処分権を行使した場合、運送人は割合運送賃等を請求できるとしているが、運送開始後に処分権が行使されたときは

運送賃全額の請求ができるものとすべきである。

商法582条１項は、荷送人等が処分権を行使した場合、運送人は「既ニ為シタル運送ノ割合ニ応スル運送賃、立替金及ヒ其処分ニ因リテ生シタル費用ノ弁済」を請求することができるとしている。しかし、この処分権は、荷送人等の都合で行使されるものであるから、運送人が運送賃に関して割合運送賃しか請求できないものとするのは妥当でない。運送開始後に処分権が行使された場合は、海商編の発航後の任意解除の規定（商法747条）の趣旨に準じて、運送人は運送賃の全額を請求できるものとすべきである。

第３　旅客運送についての総則的規律

１．「〔試案〕３　旅客に関する運送人の責任」について

〔試案〕
（１）　商法第590条第１項の規律に関し，次のいずれかの案によるものとする。
【甲案】　現行法の規律を維持するものとする。
【乙案】　商法第590条第１項の規律を維持した上で，次のような規律を設けるものとする。
　商法第590条第１項の規定に反する特約（旅客の生命又は身体の侵害に係る運送人の責任に関するものに限る。）で旅客に不利なものは，無効とする。
（２）　商法第590条第２項を削除するものとする。

〔意見要旨〕（１）について、旅客の人身尊重の観点から適当と考えるので乙案に賛成する。ただし、一定の例外を認める規律とすべきである。
（２）に賛成する。

旅客の人身尊重の観点から、消費者契約法に委ねることなく、商法において強行規定を設ける趣旨には賛成である。また、補足説明（23頁）において、乙案を前提とした場合に、その適用範囲を引き続き検討する必要があると述べられているところ、特に運送人が特約なくしては運送を引き受けることが困難になるような状況を考慮した一定の例外を許容する規律とすべきであると考える。

2．「〔試案〕 4　旅客の携帯手荷物に関する運送人の責任」について

〔試案〕
　商法第592条の規律を次のように改めるものとする。
（1） 運送人は，旅客から引渡しを受けない手荷物（旅客の身回り品を含む。）の滅失又は損傷については，故意又は過失がある場合を除き，損害賠償の責任を負わない。
（2） 損害賠償額の定額化（商法第580条），責任の特別消滅事由（同法第588条）その他の物品運送人の責任の減免に関する規定（同法第578条を除く。）は，（1）の運送人の責任について準用する。

〔意見要旨〕（1）に賛成する。
（2）について、趣旨には賛成である。ただし、物品運送規定の単なる準用ではなく、旅客運送に適した規律とすることができないか、さらに検討すべきである。

（2）の提案は、準用する規定から商法578条を除外している点は評価できるが、運送品が商品であることを前提とした規定振りになっている商法580条をそのまま準用することの是非は（特に、「身回り品」を明文で含めているので）なお検討すべきであろう。商法580条などの趣旨を旅客運送に適した特則（場所的移動による価格の変動を考慮して引渡し日の到達地価格としている点を改めるなど）として新たに規定することが考えられるのではないか。この点について、さらに検討すべきである。
　なお、（2）については、運送契約に委ね、商法に特に規定を設けないことも考えられるが、商法592条については、商法578条を含む運送人の責任に関する規定の類推適用が有力に主張されているところ、これらの主張は理論的に適当でないと考えるので、商法578条の類推適用の余地をなくすという観点からも、適当な規定を設けることには賛成である。

第２部　海商法制について

第１　船舶

１．「〔試案〕１　船舶の所有（２）」について

〔試案〕
（２）　船舶の共有
ア　損益の分配は毎航海の終わりに行う旨の規律（商法第697条）を削除するものとする。
イ　船舶管理人である船舶共有者の持分の譲渡に関する規律（商法第698条ただし書）を次のように改めるものとする。
　船舶管理人である船舶共有者は，他の船舶共有者の承諾を得なければ，その持分の全部又は一部を他人に譲渡することができない。
ウ　商法第９条（登記の効力）の規定は，同法第699条第３項の船舶管理人の登記について準用するものとする。
エ　毎航海の終わりに船舶管理人が航海に関する計算を行う旨の規律（商法第701条第２項）を次のように改めるものとする。
　船舶管理人は，契約で定める期間ごとに，船舶の利用に係る損益の計算をして各船舶共有者の承認を求めなければならない。

〔意見要旨〕（２）アおよびエについて、デフォルト・ルールとしては、損益の分配と計算につき航海を標準とした原則を定める現行の規律（商法697条および701条２項）をあえて変更する必要はないと考える。
　イおよびウについては、賛成である。

　補足説明（26、27頁）では、（２）アおよびエについて、いずれも現在の実務において実態がないことを提案の理由としている。しかし、そもそも船舶共有は、今日では船舶共有建造制度など特殊な場合を除けばほとんど利用されていないと思われ、海商法が予定する純粋な船舶共有の実務というものは存在していないのではないだろうか。
　（２）アおよびエは、損益の分配および計算につき、いずれも「航海」を標準とした規律を改めようとする提案であるが、海商法に船舶共有制度をデフォルト・ルールとしてなお維持するのであれば、船舶共有の本質からして、あえてこ

の点を変更する必要は認められない。

新たな航海をなすことは、船舶共有者の決議によって決せられ（商法693条）、これに反対した者の持分買取請求権が認められ（商法695条）、さらに船舶管理人の包括的な代理権から「新ニ航海ヲ為スコト」は除外されている（商法700条 1 項 3 号）など、船舶共有の目的である共有船舶の利用は、すなわち特定航海の実施として把握されていることが明らかである。そうすると、損益の計算および分配についても、「航海」を標準とした規律を原則とすることに十分な理由があるといえる。試案において特に改正の提案がされていないこれらの規律の維持を前提とするのであれば、（2）アおよびエの提案のような変更の必要は認められないと考える。

2.「〔試案〕 3　定期傭船」について

〔試案〕

定期傭船契約について，船舶の利用に関する契約の一つとして，次のような規律を設けるものとする。

（1） 定期傭船契約は，当事者の一方が一定の期間艤装した船舶に船員を乗り組ませてこれを相手方の利用に供することを約し，相手方がこれに対してその傭船料を支払うことを約することによって，その効力を生ずる。

（2） 定期傭船者は，船長に対し，船舶の利用に関する必要な指示（航路の決定に関するものを含む。）をすることができる。ただし，船長の職務に属する事項については，この限りでない。

（3） 定期傭船者は，船舶の燃料，水先料，入港料その他船舶の利用のために支出した通常の費用を負担する。

（4） 次の規律は，定期傭船契約に係る船舶により物品を運送する場合について準用する。

ア　危険物に関する通知義務（第 1 部第 2 の 3 （2）参照）

イ　船長の違法船積品等の処分権（商法第740条）

ウ　堪航能力担保義務（商法第738条，第739条，第 3 の 2 （2）参照）

〔意見要旨〕定期傭船契約は特殊的な標準書式に基づいて締結されるのが通常であり、契約当事者間の関係のみを規定するのであれば、特に商法に特別な規定を設ける必要性を認めないが、諸外国の立法例にならい現代的な立法としてこれを設けようというのであれば、あえて反対するものではない。

規定を設ける場合、その内容は、このような観点からも、典型的な定期傭船契

約のごく基本的な事項のみを扱うにとどめるべきである。
（１）の「艤装した」は、これを削除すべきである。

定期傭船契約では、船舶所有者（船主）は堪航能力を保持した船舶を傭船者に提供すべき義務を負っているから、堪航能力保持のさらに前提ともいえる船舶の艤装（国際海上物品運送法第５条１項２号において艤装に言及されているが、これは堪航能力の内容としてのいわゆる運航能力に艤装が含まれることを明らかにしており、ここからも艤装が堪航能力保持の前提といえる）は当然のこととして問題とならないし、艤装に関する当事者間における分担関係も明瞭であり（特約のない限り、船主の当然の義務といえる）、あえてこれを加える必要はない。

そもそも、わが国において海商法上の船舶所有者とは単に船舶の所有権を有する者ではなく、みずから当該船舶を航海の用に供する者をいい、これは船舶艤装者（仏：armateur, 独：Reeder）に相当するものであると理解されてきているように、艤装については船舶所有者概念に含意されているといえる。すなわち、ここにいう航海の用に供する船舶についても、これが艤装された船舶であることは当然である。このように、商法は艤装については特に言及しないまま基本概念にこれを含意させているのであって、定期傭船契約でもこれに平仄を合わせるべきであろう。

第２　船長

特になし。試案に賛成である。

第３　海上物品運送に関する特則

１．「〔試案〕２　航海傭船」に関する「航海傭船契約」の用語等について

〔意見要旨〕試案は、商法737条にいう運送契約（船舶の全部または一部を目的とした運送契約）について、「航海傭船契約」の用語を使用しており、この用語を改正法においても使用することが前提とされているように思われるが、なお検討すべきである。

①　現在の商法は、「傭船者」と「傭船料」の用語を用いているが、これらは船舶の全部または一部を目的とする運送契約の荷送人と運送賃を意味し、他方で「傭船契約」、「傭船契約書」などの用語を用いていない。また、「傭船契約」の用語は実務においては船主と傭船者の船舶の利用に関する契約であると広く認識されているところ、定期傭船契約はこのような理解に合致しているのに対して、商法上の「航海傭船契約」はこれとは異なる（これは、運送人と荷送人を当事者とす

る純粋な運送契約である）。

②　また、試案では、船主と定期傭船者の間の船舶の特殊的利用に関する契約として把握する「定期傭船契約」を新設することとしており、他方で、従来の、運送人と傭船者（荷送人）の間の船舶の全部または一部を目的とする運送契約を「航海傭船契約」として残すこととしている。しかし、このような「定期傭船契約」と「航海傭船契約」を商法において併置すると、商法上、「傭船契約」の用語がまったく異なる 2 つの意義で用いられることになり妥当でない。

なお、定期傭船契約と同様に、船舶の利用に関する船主と傭船者（裸傭船者）との間の契約と把握できる船舶賃貸借契約については、これを傭船契約として整理することもできるが、商法では船舶所有者と船舶賃借人との間の船舶賃貸借契約と整理している。すなわち、実務認識における「傭船契約」として整理可能な船舶賃貸借についてすら「傭船契約」の用語を使用しないのに、むしろ商法が傭船契約として整理していないものを新たに商法において「傭船契約」とする結果になる点も問題となろう。

③　さらに、純粋な運送契約との整理を前提とすると、「航海傭船契約」という用語の「航海」の語の根拠も問題になると思われる。実務上、「航海傭船契約」と「定期傭船契約」は、いずれも船舶の利用契約と把握した上で、一航海を標準とした傭船契約を航海傭船契約、一定期間を標準とした傭船契約を定期傭船契約というと理解されている。すなわち、ここで「航海」の語は、船舶利用形態を画する標準を示すものであり、船主と傭船者の間の船舶の利用契約（傭船契約）と把握してはじめて意味をもつのであって、運送人と荷送人たる傭船者の間の運送契約とみた場合には、「航海」の語は何の意味もなさないであろう。また、船腹貸切運送形態としての個品運送契約との対応関係も読み取ることができない。

もっとも、これらの点は、フランス法のような整理（船舶の利用形態に応じた傭船契約の 3 類型を挙げて、「傭船契約」にすべて同一の用語を当てている）をするのでなければ、解決策を見いだすことは容易でないようにも思う。しかし、ここに示した問題点は立法の局面では無視し得ないものと思われ、せっかく試案において海上運送人について「運送人」の用語に統一する方向なのであるから、なお検討すべきであると考える。

2．「〔試案〕 2　航海傭船」に関する規定方針について

〔意見要旨〕「航海傭船契約」については、国際的な航海傭船契約（Voyage Charter）の書式よりも、むしろ内航運送の実態を踏まえた規定とすべきである。

「定期傭船契約」は、国際的に利用されている定期傭船契約書式を用いて行わ

れるのが通常であり、今回の提案にある定期傭船契約もこれを商法に規定を新設しようとするものであって、その際に実際の契約書式の典型的な条項が検討されるのは当然であろう。また、極論すれば、商法に定期傭船契約がなくても困ることはないとさえいえよう。

それに対して、前項１で強調したように、「航海傭船契約」規定は、船舶の全部または一部を目的とする運送契約（貸切運送契約）のわが国における基本的なあり方を示すものでなければならない。この運送形態は内航において広く行われていると考えられるし、必ずしも明確な契約書に基づかない運送が行われているのではないかとも推測できるので、商法における「航海傭船契約」は、定期傭船契約とは意義も位置づけも異なっており、デフォルト・ルールとしての重要性もはるかに大きいものと思われる。しかし、これまでの部会審議記録によれば、現在の商法規定と国際的な航海傭船契約書式ないしその実務との比較が中心的に議論され、それに基づいて試案の提案がなされているように見受けられる。

これも、前項１に関する理解の共有が不十分であることに起因しているように思われるので、純粋な運送契約として整理しようとしている「航海傭船契約」については、今後、修正を図っていくべきである。特に、外航運送の標準書式の参照だけでなく、内航運送にも適したデフォルト・ルールという視点に立って全体を再確認すべきである。

３．「〔試案〕２　航海傭船（４）および（７）」について

〔試案〕
（４）　船積み及び陸揚げ
ア　船積み期間
（ア）　船積みの準備が完了した場合の傭船者に対する通知（商法第741条第１項）の主体を船長に改めるものとする。
（イ）　船積期間の起算点及びこれに算入しない期間（商法第741条第２項，第３項）について，日ではなく，時を基準とするものとする。
イ　陸揚期間
陸揚期間の起算点及びこれに算入しない期間（商法第752条第２項，第３項）について，日ではなく，時を基準とするものとする。

〔意見要旨〕（４）について、ア（ア）には賛成である。

ア（イ）およびイについては、デフォルト・ルールとしては日を基準とする現行の規律の維持を含めて、なお内航運送の実態を踏まえた検討をすべきである。

補足説明（34頁）では、船積期間および陸揚期間について、「実務上、日を基準として船積期間を定めることは少ないことから」、この提案をした旨が説明されている。

しかし、この実務というのは国際海上運送における Voyage Charter の実務をいうのではないだろうか。たしかに、GENCON 1994 書式では、16欄にレイタイムの記載欄が設けられており、ここに時間（たとえば72時間など）が記載されることを前提として、第 6 条に「碇泊期間」の規定が置かれ、「時間」を標準とする定めが置かれている。また、荷役準備完了通知の提出時間に応じた碇泊期間の開始時間（13時または翌営業日 6 時）が定められている。

実際、傭船契約において、このような約定がなされていれば、商法の規定にかかわらず当該約定が適用されるのであり、商法の規定は実質的には意味がない。しかし、「航海傭船契約」について前述したように、商法の規定はむしろ内航の運送契約において適用されることが考えられ、この場合には GENCON 書式のような明確な約定がなされていない場合も多いものと思われる。そうすると、GENCON 書式16欄のような約定、さらに碇泊期間開始の詳細な約定がない場合を前提に考えるべきであるから、内航運送の実態次第ではあるが、デフォルト・ルールとしては、現在の商法741条 2 項の通り、船積準備整頓の通知のあった日の翌日とするのが妥当なのではないだろうか。これは、商法752条 2 項についても同様である（このように考えるのであれば、商法741条 3 項および752条 3 項についても変更の必要はないであろう）。

〔試案〕
（7）　発航前の任意解除権
ア　商法第745条第 1 項を次のように改めるものとする。
　発航前においては，全部航海傭船契約に係る傭船者は，運送賃及び停泊料を支払って契約の解除をすることができる。ただし，契約の解除によって運送人に生ずる損害の額がこれを下回るときは，その損害を賠償すれば足りる。

〔意見要旨〕（7）アについて、反対である。

商法は、全部傭船者の発航前の任意解除について、傭船者が運送賃の半額を支払って、契約を解除することができると定めており（商法745条 1 項）、運送品の全部または一部が船積みされている場合の船積みおよび陸揚げ費用の負担を定めている（同条 3 項）。これは、発航後の解除の場合には運送賃の全額の支払いが原則となること（商法747条）、また往復航海をなすべき場合の発航前解除につい

ては運送賃の３分の２の支払いが原則となること（商法745条２項）とのバランスが考慮されているといえる。

また、傭船契約が解除された場合には、船主は当該契約による航海を行うことができなくなる反面、当該契約に拘束されることもないから、船舶を他の運送契約に利用することができるので、ここでは運送賃の半額を支払うとすることにより契約当事者間の利害のバランスも考慮されているといえる。しかも、デフォルト・ルールとしての基準を示すことにより、きわめて簡明な処理が指向されているともいえる。

提案は、この場合に、運送賃の全額（および停泊料）の支払いを原則として、運送人に生ずる損害がこれを下回るときはその支払いで足りるというが、この「損害」が明白でないからこそ商法745条１項の現行の規律にデフォルト・ルールとしての意味があるのではないだろうか。

提案では、船主が比較的短期間に次の運送契約に船舶を投入できた場合には「損害」があまり生じないと考えられているのかもしれないが、これは船主の営業努力や傭船料を含めた次の契約の条件など、任意解除をした傭船者の関知しない事情に左右されるばかりか、その「損害」の算定は相当に複雑であろうし、ときにはその範囲について紛争を生じさせるおそれがあるように思われる。

したがって、デフォルト・ルールとしては、現行の規律を維持すべきであると考える。

４．「〔試案〕４　船荷証券等（４）」について

〔試案〕
（４）　船荷証券を発行する場合の荷送人の通告等
　船荷証券を発行する場合の荷送人の通告等に関し，次のような規律を設けるものとする。
ア　（２）ア（ア）及び（イ）の事項は，その事項につき荷送人又は傭船者の書面又は電磁的方法による通知があったときは，その通知に従って記載しなければならない。
イ　アのほか，国際海上物品運送法第８条第２項及び第３項と同様の規律を設ける。

〔意見要旨〕基本的に賛成であるが、（４）イについて、国際海上物品運送法８条２項後段（「運送品の記号」に関する部分）と同様の規律を設けることには反対である。運送品の容器・包装等の記号の表示が不十分であれば、正確な引渡しの

ために運送人はその補正を求めるべきであり、そのうえで証券にも正確な記載をすべきであって、通告通りの証券記載を要しないとする国際海上物品運送法８条２項後段の規律は妥当でない（条約の趣旨とも異なる）。

国際海上物品運送法８条２項前段の規律は、1924年の船荷証券統一条約（ハーグ・ルール）３条３項ただし書きに沿うものであり、これと同様の規律を商法に設けることに賛成である。

これに対して、国際海上物品運送法８条２項後段は、「運送品の記号について、運送品又はその容器若しくは包装に航海の終了まで判読に堪える表示がなされていない場合」について、「また同様とする」と定めている。これは、条約３条３項（a）後段の「この記号は、包装していない物品の上に、又は物品の容器若しくは包装の上に、通常航海の終了の時まで読みうるように、押印され、又は他の方法により判然と表示されていなければならない」という部分（これは荷主の義務を定めている）を、条約３条３項ただし書きと統合させて規定したことによって、実質的に規定の意味を変えてしまっている。

国際海上物品運送法８条２項後段がいう、「運送品の記号について、運送品又はその容器若しくは包装に航海の終了まで判読に堪える表示がなされていない場合」には、運送人はこれを船荷証券に記載しないのではなく、その適正な表示をするよう荷送人に求めるべきなのであって、「また同様とする」（＝運送人が通告通りに証券に記載しないでよいとする）のはまったく不適切である。また、この場合に不知約款は認められないと考えられるので（記号の内容そのものの不正確ではなく、単なる表示不良であれば外観からその不良であることは明らかであるから、８条２項前段により不知約款が許容される場合にあたらない）、この点でも８条２項前段とはまったく異質である（「また同様とする」理由がない）。

すなわち、国際海上物品運送法８条２項後段は、条約の異なる２つの部分を適当に結合して規定した結果、条約の趣旨と異なる規定となっているばかりか、それ自体としても無意味かつ有害な規定になっているといえるので、商法においてこれと同様の規律を設けることには反対である。

５．「〔試案〕４　船荷証券等」に関する船荷証券の不実記載による責任について

〔意見要旨〕船荷証券の不実記載による責任について、運送人が船荷証券に事実と異なる記載をしたときは、運送人は、無過失を証明しない限り、証券の不実記載により損害を受けた者に対して損害賠償の責任を負う旨の規律を設けるべきである。また、いわゆる補償状により船荷証券の濫用的な留保省略がなされた場合の規律を設けることについて、条約等を参酌して検討すべきである。

船荷証券の不実記載については、1968年の議定書による1924年の船荷証券統一条約（ハーグ・ヴィスビー・ルール）は、３条４項を改正し、船荷証券の一定の記載に確定的証拠力を認めており、わが国の国際海上物品運送法９条も船荷証券のいわゆる文言証券性を定めたものと解されている。

しかし、文言証券性に親しまない記載に関する不実記載や、運送人の責任を他に転嫁することができる場合については、この規定によって不実記載を防止することは困難である。特に、後者については、いわゆる補償状と引き替えに運送人が必要な留保を省略して証券を発行する補償状慣行が広く行われ、すでに1920年代より国際的に対応が模索されてきている。そして、1966年のフランス海上物品運送法以降、条約および各国国内法においてこの慣行を制限する立法例がみられてきている。

補足説明（42頁）によれば、①現在では、後日付などの証券発行はほとんどみられないこと、②このような場合には不法行為責任を追及すれば足りることが指摘されている。しかし、①については、一般に、運送人は荷主の依頼を拒絶しにくい立場にあることが知られているし、補償状についていえば各船社等があらかじめ補償状書式を用意して対応しているのが実情であって、わが国についてこの問題と無縁であるということは到底できない。②についても、補償状慣行を例にすれば、船積み時にすでに損傷・数量不足が生じていたにもかかわらず無留保船荷証券が発行されると、荷揚げ時に発見された損傷等は、補償状が秘匿されるため海上運送中に生じたものとみられかねず、この場合に保険者が填補対象外の損害について保険金を支払わざるを得ないような事態を容易に生じさせることになる。わが国には、補償状に関する裁判例はほとんどないと思われるが、おそらくは補償状と引き替えに留保が省略されたのではないかと推測される事例は散見される（評釈などでもこれに言及するものがある）。このような場合、保険者などが運送人の過失を立証するのは容易でなく、不法行為責任の追及で足りるということはできないものと考える（補償状が秘匿されることを前提に、フランス法や条約は濫用防止の視点を重視しているともいえる）。

さらに、補足説明（42頁）では、ドイツ法が船荷証券の不実記載責任規定を設けていることについて、ドイツの不法行為法が硬直的であることを理由として付記している。しかし、ドイツではいわゆる契約締結上の過失法理が認められており、この場合、その硬直性は相当程度是正されているのであって、ドイツ不法行為法との比較が不実記載責任規定を設けないことの理由にはならないように思う。

前述のように、国際的には1920年代から問題の重要性が認識されてきており、これへの対応がなされてきているのであって、今次の商法改正においてこの問題

をさらに検討すべきである。

第 4　海上旅客運送契約

特になし。試案に賛成である。

第 5　共同海損

特になし。試案に賛成である。

第 6　船舶の衝突

1．「〔試案〕 2　一定の財産の損害賠償責任」について

〔試案〕
二以上の船舶が過失により衝突した場合における一定の財産の損害賠償責任に関し，次のいずれかの案によるものとする。
【甲案】 商法には特段の規定を設けないものとする。
【乙案】 1 の前段に規定する場合において，船舶，積荷又は船舶内に在る者の財産に損害が生じたときは，民法第719条第 1 項の規定にかかわらず，各船舶所有者は，その負担部分についてのみ当該損害を賠償する責任を負うものとする。

〔意見要旨〕乙案は船舶衝突統一条約に依拠するものであるが、そもそも航海過失免責の存在を念頭に便宜的に採用されたこの解決方法を必ずしも航海過失免責が前提とならない商法のデフォルト・ルールとするのは妥当でなく、また積荷以外の被害者の権利を理由なく制限する結果ともなるので、甲案に賛成する。

乙案は、1910年の船舶衝突統一条約 4 条 2 項を国内法として採用しようとする提案である。条約は、国際海上物品運送をする船舶を念頭に、この場合に運送船と積荷との間の運送契約において免責約款が存在するのが一般的であることを考慮したものと考えられ、その後の1924年船荷証券条約では航海過失免責が認められている。たしかに、こうした前提で両船主の連帯債務を認め、運送船の荷主は非運送船の船主に対して全額の損害賠償を請求した場合に運送船主が非運送船主の求償に応じざるを得ないとすると、免責約款や航海過失免責規定が空文に帰するおそれがあり、この問題を解決するための解釈努力が続けられてきている。

しかし、条約が適用されず、条約が前提とする渉外的要素を含む船舶衝突でない場合が中心となる国内法において、民法719条 1 項の原則を船舶衝突について

一律に変更することには疑問がある。学説においても、民法719条１項により双方船主が連帯債務を負うことを前提として、その弊害を排除するよう解釈努力が続けられてきているのであり、こうした形での立法的解決の主張はほとんどみられていない。

まず、適用対象について条約と前提条件が異なることはここに述べた通りであり、これは規律の設計について大きな考慮要素となる。また、提案によれば積荷のみならず広く船舶上の財産損害が対象となるところ、このような積荷以外の財産損害に対する船舶所有者の責任を分割債務とすべき合理的理由がなく、被害者保護に欠けた結果を招来させることになる。

一世紀以上前の1910年に成立した統一条約としては、このような便宜的解決もありえたのであろうが、被害者の権利を合理的な理由なく制限することになる解決方法は、現代的な立法としてはもはや合理性を欠いて妥当でない。この航海過失免責が空文化するという問題は、さらなる解釈努力、とりわけ運送船主から荷主への求償を認める（いわゆる双方過失免責約款は、わが国では一般に有効と解されている）などにより解決を図るべき事柄であろう。

以上のように、国内法の規律としては、条約に基づく改正には十分な根拠が認められないばかりか、不合理な結果を多く招来する危険があり、現行法の通り特別な規定を設けるべきではないと考える。

２．「〔試案〕４　規律の適用範囲」について

〔試案〕
　船舶の衝突に関する規定は，次に掲げる場合について準用するものとする。
（１）　船舶の準衝突の場合（船舶の衝突が発生しなかった場合において，航行若しくは船舶の取扱いに関する行為又は船舶に関する法令に違反する行為により他の船舶又はその船舶内に在る者若しくは財産に損害を加えたとき）
（２）　商法第684条に規定する船舶と湖，川，港湾その他の平水区域を航行区域とする船舶（商行為をする目的で航行の用に供する船舶に限り，端舟その他ろかいのみをもって運転し，又は主としてろかいをもって運転する舟を除く。）とが衝突し，又は準衝突を生じさせた場合

〔意見要旨〕（１）に賛成する。

（２）については、その趣旨には賛成するが、規定振りに疑問がある。提案のような規定であれば、航海船と非商行為船たる内水航行船との衝突が規律の射程外になると考えられるが、この場合に内水航行船が商行為船であるか否かで法律

の適用関係が異なることは妥当でない。この点、さらに検討をすべきである。

（2）の提案は、商法684条に規定する船舶、すなわち航海船（船舶法附則35条により準用される船舶を含む）と、航海船以外の船舶（いわゆる内水航行船）が衝突した場合に、これを商法上の船舶衝突に準じて扱おうとするものであり、学説においても支持を得てきた考え方（商法規定の類推適用を認めるものが多い）に沿ったものであり、趣旨については、異論はない。

しかし、この提案には 2 つの問題点を指摘することができるであろう。

①　まず、非航海船について、「商行為をする目的で航行の用に供する船舶」に限定している点である。

沿革的には海商法は対象となる船舶について商行為船と非商行為船とを区別していなかったが、わが国において海商法を商法典に含める際に、理論的整合性の確保を目的として商法684条が海商法上の船舶を商行為船に限定し、同時に船舶法により非商行為船への海商法の準用を定め、結果的には海商法の適用対象を航海船一般に広げるという方策を採用した。この提案も、こうした経緯に基づく現在の立法形式を踏襲するものといえる。しかし、航海船については船舶法附則35条があるため、商行為船と非商行為船との実質的な相違は問題とならないが、内水航行船は船舶法附則35条の対象外であって、提案のような規律では、航海船と非商行為船である内水航行船との衝突がその対象から外れることにならざるをえない（補足説明（54頁）では、この場合に船舶法附則35条の規律の適用問題と指摘されているが、どのような趣旨であろうか）。

②　また、いわゆる内水航行船について、提案（2）は、（湖，川，港湾その他の）「平水区域を航行区域とする船舶」としているが、海上とみられる平水区域を航行区域とする船舶が商法684条にいう船舶であるか否かについては学説上の争いがあるところ、補足説明（3 頁）では、この点についていずれかの見解に立つものではないとされているにもかかわらず、これは一方の見解に立脚しなければ出てこない表現ではないだろうか。補足説明の立場を徹底させれば、ここは商法684条に規定する船舶とその他の船舶（上記①との関係で商行為船に限るかはともかくとして、ろかい船を除く）が（水上で）衝突した場合などの表現にすべきであろう。

もっとも、上記①については、商法684条または船舶法を改正しない限り適当な修正は難しいものと思われる。昭和10年の法制審議会決議では、この趣旨から商法（現）684条の改正も提案されているが、この点も検討すべきではないか。また、船舶衝突および海難救助の規定について、これを商行為船に限定することは妥当でないので、該当する章に限ってでも、対象船舶を適当に拡張するなどの

方法はとれないであろうか。

これらが困難である場合、提案（2）については準用の規律をあえて設けずに、航海船と内水航行船との衝突については解釈に委ねることも一案であろう。

第７　海難救助

「〔試案〕７　規律の適用範囲等」について、第６「船舶の衝突」の２で述べた意見と同じ。

第８　海上保険

１．「〔試案〕１　保険者が塡補すべき損害」について

〔試案〕
１　保険者が塡補すべき損害
　商法817条本文の規律を次のように改めるものとする。
　保険者は，海難救助または共同海損のため被保険者が負担すべき金額を塡補すべき責任を負う。

〔意見要旨〕試案では、商法816条の改正について触れられていないが、現行の条文における「航海ニ関スル事故ニ因リテ生シタル一切ノ損害ヲ塡補スル責ニ任ス」の規律は、「航海に関する一切の事故によって生じた責任を塡補する責任を負う」旨の規律に改正すべきである。

商法816条は、損害の原因としての航海に関する事故を特定していないことから、「航海に関する一切の事故」を海上保険者の負担とする意味（包括責任主義）として解釈されるべきであるが、文理上は、「一切ノ損害ヲ塡補スル」との規定文言から、生じた損害についてその種類を問わずに塡補すべきことを原則とするものと解釈されるおそれがある。たとえば、貨物が海水濡れにより使用不能となった場合、貨物の財産価値上の損害、廃棄費用、逸失利益、ペナルティおよびその他の種々の損害が発生するが、海上保険は、契約で対象とした種類の損害のみを塡補する制度であり、損害の種類を問わずに，一切の損害の塡補を原則とする制度ではない。商法の文言が誤解を生じさせることがないように、この点の文言を修正すべきである。

2．「〔試案〕 2　告知義務」について

〔試案〕
　海上保険の保険契約者になる者等の告知義務について，次のような規律を設けるものとする。
（1）　保険契約者又は被保険者になる者は，保険法第 4 条の規定にかかわらず，海上保険契約の締結に際し，危険に関する重要な事項について，事実の告知をしなければならない。
（2）　保険契約者又は被保険者が故意又は重大な過失により（1）の事実の告知をせず，又は不実の告知をしたときは，保険者は，海上保険契約を解除することができる。この場合においては，保険法第28条第 2 項第 1 号及び第 4 項並びに第31条第 2 項第 1 号の規定を準用する。

〔意見要旨〕（1）および（2）に賛成する。

　海上保険の危険事情は、個別性が高く、その内容を一般的に推定することが困難で、迅速かつ効率的に引受実務を進めるうえで、重要な事実を自発的に申告する方式が必要である。そのため、この方式が世界標準となっている。質問応答義務方式をとる保険法における前提と異なる面があるので、商法において、海上保険におけるデフォルト・ルールを示すことに意義がある。それにより、世界標準との整合性が高まり、再保険取引等においてもメリットがある。告知義務違反の効果については、保険法の規律を変更する必要は特に見られない。この点についても、試案について賛成である。

3．「〔試案〕 4　保険期間」について

〔試案〕
　海上保険の法定保険期間に関する規律（商法第821条，第822条）を削除するものとする。

〔意見要旨〕航海を単位として保険に付ける方式に関する規定は残すべきである。

　保険法は、保険期間の約定があることを当然の前提として、それを契約時の交付書面における記載事項としている（6 条 1 項 5 号）。保険期間は、保険者が給付義務を負う保険事故の発生期間をいうが、その期間は、約款において具体的に定

める事項となるので、現行商法821条、822条のように具体的な設定を示す規定は不要といえる。

海上保険契約の保険期間については、期間保険と航海保険の２つの定め方が存在する。そのうち、航海保険は、海上保険に特徴的な制度で、保険期間を航海の期間とする方式である。これは、形式的には、保険の開始と終了の時間的範囲を航海の開始から終了までとして定めるものであるが、この制度の本質は、保険対象リスクを航海単位でとらえる点にある。その結果、保険料の計算においては、航海が不可分の単位となり、保険者がリスクを負担する期間は、航海の状況によって変動し、期間長期化のリスクを保険者が負担する。また、航海保険においては、航海について保険に付けるという本質から、保険に付けた航海をもとに、危険の変動、保険事故及び損害が認識される。すなわち、航海の変更は危険の変動として法的効果を生み、航海の完遂を不能とさせる事象が保険事故として認識され、航海の喪失が損害となる。その結果、航海完遂のための継送費用が填補の対象となり、航海の途中で売却処分する場合は、差引計算による差額が損害となる（これは、全損金と残存物の差引計算に相当する。）。これらの制度は、いずれも航海保険の本質から導かれるものである。

航海保険の制度は、海上保険契約に特徴的な重要な事項であるので、航海を単位としてリスクを引き受ける制度の本質を商法の条文から導くことができるようにしておく必要がある。

４．「〔試案〕８　保険者の免責」について

〔試案〕
（１）　商法第829条の規律を次のように改めるものとする。 保険者は，次に掲げる損害を塡補する責任を負わない。
ア　保険の目的物の性質若しくは瑕疵又はその通常の損耗によって生じた損害
イ　保険契約者又は被保険者の故意又は重大な過失（責任保険契約にあっては，故意に限る。）によって生じた損害
ウ　戦争その他の変乱によって生じた損害
エ　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
オ　貨物保険契約にあっては，貨物の荷造りの不完全によって生じた損害

〔意見要旨〕貨物保険契約における免責事故として、運送の遅延を加えるべきである。

運送の遅延は、作用する態様が多様であることから、保険者の責任をめぐり紛争となりやすい。主要国の法律・約款は、運送の遅延を免責事由として明記している。商法で、運送の遅延を免責として示さない場合には、遅延による損害も法律上は填補の対象であることが原則となるが、これは海上保険における国際標準から大きく離れることになる。遅延の免責は、原則にあたるレベルの問題であると考えるので、商法にこれを免責事由として明示的に規定すべきである。

第 9　船舶先取特権及び船舶抵当権等

1．「〔試案〕 1　船舶先取特権を生ずる債権の範囲（1）および（3）」について

〔試案〕
（1） 商法第842条第 1 号（競売費用及び競売手続開始後の保存費の船舶先取特権）を削除するものとする。

〔意見要旨〕
競売手続開始後の保存費の債権者には、優先弁済権を付与する何らかの措置を講ずべきである（条約上も、その優先弁済権は保障されている）。

試案 1 （1）は、現行商法842条 1 号の「競売手続開始後ノ保存費」に関する船舶先取特権を廃止する趣旨のようであるが、当該船舶先取特権が廃止されると、裁判所が業者に対し差押船舶の保存を委託した場合における業者の報酬債権の取扱いは、どうなるのか。中間試案・補足説明には、1993年条約上そうした船舶先取特権は認められていないと書かれているが（67頁）、同条約上、当該業者の報酬債権は、差押え後の船舶維持費用として、船舶先取特権・抵当権に先んじて支払われると解される（1993年条約12条 2 項）。単に現行商法842条 1 号の「競売手続開始後ノ保存費」の船舶先取特権を廃止するというのでは、当該業者の立場が著しく不利になるおそれがある。

〔試案〕
（3） 商法第842条第 7 号（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ついて，次のいずれかの案によるものとする。
【甲案】 雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権
【乙案】 雇用契約によって生じた船長その他の船員の債権であって，当該船舶への乗組みに関して生じたもの

〔意見要旨〕乙案に賛成する。

船員の雇用契約上の債権に関する船舶先取特権は、社会政策的考慮を理由とするにせよ、船価の維持への貢献を理由とするにせよ、諸外国において船員の雇用形態として現在も支配的な特定船舶への雇入れ（当該船舶からの下船（「雇止め」）時には、船員と船舶所有者との雇用契約は終了する）の制度を前提とするものであり（1993年条約４条１項（a）参照）、わが国のような、特定船舶からの下船後も船員と船舶所有者との間に雇用契約が継続する形の雇用形態を前提としていない。わが国のような船員の雇用形態の下においても、諸外国における制度の前提と可及的に近い解決を図るべきものとすれば、商法842条７号の船舶先取特権の範囲は、船員の未受領賃金債権のうち、船員が当該船舶に乗り組んでいた期間に対応するもののみに限られるべきである。

甲案は、現行法の規定振りを維持するものなので、甲案の下では、現行法下におけると同じく、当該船舶への乗組み期間と無関係な船員の未受領賃金債権も、当該船舶先取特権の被担保債権の範囲に含まれるとの解釈（試案・補足説明67－68頁の下級審裁判例参照）が生じかねない。乙案によれば、「当該船舶への乗組みに関して生じた」雇用契約上の債権の範囲をいかに画するかについて、解釈問題は残るものの、甲案の下におけるような、諸外国では考えられないような解釈が出て来る懸念は解消することになる。

２．「〔試案〕２　船舶先取特権を生ずる債権の順位及び船舶抵当権との優劣」について

〔試案〕
（１）　船舶先取特権を生ずる債権の順位に関する規律（商法第842条，船主責任制限法第95条第２項）を次のように改めるものとする。
第１順位　船舶の運航に直接関連して生ずる人の生命又は身体の侵害による損害に基づく債権（１（５））
第２順位　救助料に係る債権，共同海損のため船舶が負担すべき金額に係る債権（商法第842条第５号）
第３順位　航海に関し船舶に課された諸税に係る債権，水先料又は曳船料に係る債権（商法第842条第３号，第４号）
第４順位　航海継続の必要によって生じた債権（商法第842条第６号）
第５順位　船主責任制限法第２条第６号に規定する物の損害に関する債権（同法第95条第１項）

〔意見要旨〕試案の第 1 順位から第 3 順位までについては、賛成である。第 4 順位と第 5 順位相互の関係については、今後なお検討されたい。商法第842条第 7 号の船舶先取特権については、それが乙案に成ることが前提であるが、第 1 順位と第 2 順位の間に置くべきである。

試案の第 1 順位から第 3 順位までは、おおむね1993年条約の規律に沿っており、適当と考える。

「航海継続の必要によって生じた債権」と「船主責任制限法第 2 条第 6 号に規定する物の損害に関する債権」との相互間においていずれを先順位とすべきかは、判断に迷うところである。「船主責任制限法第 2 条第 6 号に規定する物の損害」にいろいろのものが入り過ぎている（たとえば、船舶の衝突債権と積荷の滅失・損傷債権とでは、かなり性格が異なる）ことが、判断を難しくしている主な原因であるので、その点の整理を、今後なお検討されたい。

中間試案の（注）に記載された商法第842条第 7 号の船舶先取特権の順位については、それが乙案になること（範囲が限定されること）が前提であるが、当該船舶先取特権には、第 2 順位のものと同じ船価の維持への貢献という趣旨ばかりでなく、社会政策的考慮もある点に鑑み、現在の第 2 順位より先順位の、第 1 順位と第 2 順位の間を提案する。

（2）　船舶先取特権と船舶抵当権との優劣（商法第849条，船主責任制限法第95条第 3 項）について，次のいずれかの案によるものとする。

　船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合には，船舶先取特権は，船舶抵当権に優先する。

【甲案】　ただし，（1）の第 5 順位の船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合には，船舶抵当権は，当該船舶先取特権に優先する。

【乙案】　ただし，（1）の第 4 順位又は第 5 順位の船舶先取特権と船舶抵当権とが競合する場合には，船舶抵当権は，これらの船舶先取特権に優先する。

〔意見要旨〕乙案に賛成する。

第 4 順位の船舶先取特権（航海継続の必要によって生じた債権）は、1993年条約の下では、船舶抵当権に優先する船舶先取特権（条約 4 条）に含まれておらず、締約国が国内法で設け、船舶抵当権に劣後するもの（条約 6 条）となしうるものに過ぎない。また、当該船舶先取特権は、中小企業が多いわが国燃料販売業者の

利益、あるいは、この船舶先取特権が廃止されると燃料油を購入できない外国船がわが国の港に立ち往生する懸念といった理由から、その存続を強く主張する意見があり、その主張はもっともであるとしても、燃料販売業者等に当該船舶先取特権を認めることの主たるメリットは、民事執行法上、担保権（先取特権）の実行として、簡易にわが国の港で当該船舶を差し押さえることが可能になるという点にあるのであって、船舶抵当権に優先するか否かが権利者にとって重要な問題というわけではない。したがって、乙案に従い、船舶抵当権に劣後する形で船舶先取特権が付与される形でも、制度目的は達成されるものと考える。

第５順位の船舶先取特権（船主責任制限法第２条第６号に規定する物の損害に関する債権）には、前述したように、性格の異なるものが含まれているものの、その先取特権者は、おおむね最終的には保険者から支払を受けられる者であるから、担保権（先取特権）の実行として、簡易にわが国の港で当該船舶を差し押さえることが可能であることが確保されておれば、乙案に従い、船舶抵当権に劣後する形でも、制度目的は達成されるものと考える。

３．「〔試案〕４　船舶賃貸借における民法上の先取特権の効力」について

〔試案〕
　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も効力を生ずる旨の規律（商法第704条第２項）について，次のいずれかの案によるものとする。
【甲案】　現行法の規律を維持するものとする。
【乙案】　民法上の先取特権は，船舶所有者に対しては効力を生じないものとする。

〔意見要旨〕乙案に賛成する。

現行の商法704条２項の下では、そこにいう「先取特権」に民法320条の動産保存の先取特権も含まれると解し、その結果、船舶賃借人を債務者とする動産保存の先取特権が船舶所有者に対し効力を有する旨を判示した最高裁判例が存在している（最決平成14年２月５日・判例時報1787号157頁）。

しかし、民法上の先取特権も商法704条２項の適用範囲に含まれると解する当該判例の判旨は、商法704条２項の規定の沿革からも、また制度の実質的機能の点からも、はなはだ疑問である。沿革的には、債務者以外の所有物に対し先取特権が成立する制度は、海商法に特有の法理である。また、実質的に見ても、当該

判例の判旨は、「航海継続の必要によって生じた債権」（商法842条 6 号）とは大きく性質の異なる船籍港で発生した債権に対し、前者と同じ保護を与えることとなり、しかも、 1 年で消滅する船舶先取特権（商法847条 1 項）と異なり、民法上の先取特権は長期間消滅しないため、当該判例の判旨は、船舶所有者・船舶抵当権者等の関係者に対し多大の負担を強いることとなる。

したがって、判例を変更する結果となるが、乙案を採用すべきである。

第 3 部　その他

第 1　国際海上物品運送法の一部改正

1．「〔試案〕 2　高価品に関する特則」について

〔試案〕
　明告されない高価品について運送人が免責される旨の規律（国際海上物品運送法第20条第 2 項，第578条）について，次のいずれかの案によるものとする。
【甲案】　現行法の規律を維持するものとする。
【乙案】　国際海上物品運送法第20条第 2 項のうち，商法第578条を準用する旨の規律を削除するものとする。

〔意見要旨〕国際海上物品運送法による商法578条の準用はなお維持すべき理由があると考えるので、甲案に賛成する。

国際海上物品運送法による高価品特則の準用については、責任制限制度を採用した場合には積極的な存在意義が認められないこと、また条約との抵触などが指摘されてきている。しかし、条約違反と考えられないことは、すでに部会でも確認されている。

たしかに、現在の海上物品運送人の責任限度額は相当低く設定されており、高価品特則に積極的な意味が認められないとする見解には相当の理由がある。しかし、高価品の滅失・損傷の場合には、①運送人は責任限度額いっぱいの損害賠償責任を負うことになると思われるところ、今後責任限度額が引き上げられる可能性もあること、②価額の明告があれば保険をつけてすべてのリスクを転嫁したり、特別な取り扱いをして損害を回避したりする（いずれも、保険料・費用は割増運送賃をもってあてる）機会をえられること、③明告がない場合には保険転嫁できた場合（実質的に責任を負わない）と同様に運送人の責任を否定することにも理

由があることなどから、なお高価品特則の一定の意義を認めることは可能であろう。

高価品特則は、運送契約に関する基本的規定であるところ、これを維持している法制もなお存在しているというのであって、あえて現行の規律を削除する必要は認められないように思う。

以　上

【付記】本稿は、意見照会に応じて法務省民事局参事官室に提出した意見であるが、掲載にあたり校正の範囲内で補正を行った。