

違反による責任と同様の免除及び軽減を認めることとしております。

第四に、損害賠償の額の算定、運送人に故意等がある場合の特例、運送人の責任の消滅等について、議定書に合わせて、所要の規定を整備することとしております。

以上が、この法律案の趣旨であります。

何とぞ、慎重に御審議の上、速やかに御可決くださいますようお願いいたします。

○浜田委員長 これにて趣旨の説明は終わりました。

○浜田委員長 これより質疑に入ります。

質疑の申し出がありますので、順次これを許します。小森龍邦君。

○小森委員 非常に専門的な分野にわたる法律でございますので、私もとすればよくかいつまんだことについて質問を申し上げ、まずこの知識の地ならしというふうなことになるかと思ひます。

今回の国際海上物品運送法の一部改正、その中身というものは、いわゆる通常の商取引のようない、陸上運送などにかかわる民事責任というものとこの国際海上物品運送法に言う責任、先ほど法務大臣から何点かの説明がございましたが、ごく大まかに言ひましてどういふ点が相違するののか、通常我々の常識にある民事責任とどういふ点が違ふのか、この点を御説明いただきたいと思ひます。

○清水(通)政府委員 お答え申し上げます。

今回のこの国際海上物品運送法による海上運送人の責任でございますけれども、御承知のように、国際海上運送というものは、多国籍、外国との関係の運送でございますので、それぞれの国の法律が異なるということでは非常に不都合が生ずるということから、まず第一に、国際間において運送人の責任に関する法制を統一する、こういうことが非常に重要な目的になっているわけでございます。そういう意味におきまして、我が国の陸上

運送あるいは我が国の国内における海上運送というものは国際間の統一を目的とするためにある程度食い違ひが出てくる、こういうような点も当然のことながらあるわけでございます。

今回の改正法に従つて幾つかの陸上運送人の責任との相違点を指摘いたしますと、まず第一は、航海上の過失免責及び火災免責という問題がございます。船長など運送人の使用する者の過失のうち航行または船舶の取り扱いに関する過失、これは俗に航海上の過失と言われているわけでございまして、そういう損害については、この国際運送については運送人は責任を負わない、こういうことになっているわけでございます。通常の場合ですと、船長あるいは運送人の使用する者は運送契約を履行するための履行補助者ということになるわけでございまして、こういう者の過失は運送契約当事者である運送人の責任になるわけでございまして、国際運送につきましても、そういうものについて運送人の免責を認めておる、こういうことになるわけでございます。これは国際海上物品運送法に特有の免責事由でございます。もとより陸上運送にはない免責事由でございます。また、我が国の国内の海上運送にもない免責事由、こういうことになっているわけでございまして、陸上運送人につきましては、先ほど申しましたように、陸上運送人の使用する者、つまり運輸手とかそういう人たちの過失はいわゆる履行補助者の過失として当然に運送人の責任になる、こういうことになります。

それから二番目に、堪航能力という問題がございます。海上運送人は、発航の当時に船舶が航海にたえる能力を有するということに注意を尽くさなければならぬ義務を負うということになっております。これは国際海上物品運送法の五条でございますが、この義務に違反がございまして運送人は損害賠償責任を負う、こういうことになっております。逆に言うと、この義務に違反がないと損害賠償責任を負わない、こういうことでございまして、陸上運送については商法に明文の規定はござい

ませんけれども、運送手段であるトラック等が安全な運送にたえる能力を保持するということが、これは商法五百七十七条に定める運送品を送る義務の内容でございまして、実質的には運送人はそういう注意義務を負っているということになるわけでございます。この堪航能力の保持義務というのは、これは実は内航海に関する商法七百三十八条でも定められているわけでございまして、この点は国際海上物品運送法による堪航能力保持義務と同じでございますけれども、ただ、商法上の責任は無過失責任であるのに対して、国際海上物品運送法では過失責任とされているという点の違いがあるかと思ひます。

それから三番目に、損害賠償の額でございますけれども、海上運送人が支払い義務を負う損害賠償の額は法律で一定の限度で制限されておる、こういうことになるわけでございまして、損害賠償が定型化されておる、こういうことになるわけでございまして。ところが、陸上運送人の責任についても、実は商法五百八十条が同趣旨の規定を定めておりまして、この損害賠償の額については、海上運送が陸上運送かという点について実質的な違いはないという点が言えようかと思ひます。

ただ、この責任の限度につきましても、まさに海上運送人の責任については、運送品一包または一単位につき、今回の改正案によりまして、六百六十六・六七SDRまたは損害を受けた運送品一キログラム当たり二SDRのうちいずれか高い金額を限度とするというふうな責任の限度を決めておるということになっております。しかしながら、陸上運送人の責任については、このような限度額が定められていないという点が違うわけでございまして。

それから、この責任の追及をすることができる期間につきましても、海上運送人の責任は、原則として運送品が引き渡された日から一年以内に裁判上の請求がされないと消滅するということですが、これはいわば除斥期間だというふうに言われておりますが、一年以内に運送人の責任を追及し

ませんとその追及権は消滅する、こういうことになっております。陸上運送人についても実はこの責任は一年間で消滅するというところになっておりますけれども、これは短期消滅時効というふうに解釈されておまして、時効中断等が認められるというふうな問題がございます。

それから、運送人等の不法行為責任についてでございますけれども、海上運送人及びその使用する者の荷主に對する不法行為責任につきましても、運送人の契約責任における同様の免除及び軽減が認められる、今回の改正法案によりまして、そういうことになっているわけでございまして。これは、具体的には二十条の二でございます。しかしながら、我が国におきましては陸上運送人については、このような責任の減免とか、例えば履行補助者に一定の過失があつても責任を負わないというふうな航海上の過失免責あるいはその他の減免事由というものは認められない、不法行為責任も契約責任も競合して責任の限度なしに認められる、こういうことになっているわけでござい

ます。

○小森委員 そうしますと、これは我が国内における船舶の運送については国内のルールに基づくし、国際的なものはこれに基づく。そして、その国際的という場合に、日本の品物を日本の船舶が載せる場合もその概念に入るのか、あるいは日本の船舶で外国の品物を運送する場合にこれが適用されるのか、その点はどうか。

○清水(通)政府委員 この法律は、船舶による物品運送で、船舶港又は陸揚港が本邦外にあるものに適用する。というふうに第一条、これは改正案前の現行法でございまして、要するに船舶が日本にあって、日本から外国に輸出するという形で外国へ持っていくという場合、あるいは外国の港で船舶を寄港して日本が陸揚港になっているというふうな場合は輸入貿易に係る輸送の場合、あるいは日本の船舶がアメリカからイギリスに商品運搬、つまり陸揚港あるいは船積み港がともに国外にある、こういうような場合

に適用されるということをごいまして、その積み荷が日本のものであるかどうかということにはかわりがなく適用される、こういうことになるわけでごいします。

○小森委員 私ども法律の素人がごくごく常識的に考えてみまして、国際海上物品運送法というのは、一つには国際的なことであるということ、もう一つは、一つの国から一つの国へ物が動くわけでありまして、航行距離といいますが、そういうものが非常に長いので、したがって通常の常識ではない、事故が一つあった場合でもそれは今議論するような一つのルールによってやるんだ、こういうことではないかと思うのであります。

しかし、我が国のように非常に細長い、沖縄から北海道まで行きますと近隣の国へ行くよりははるかに遠いわけですね。そうすると、海上の距離というものは非常に長いわけですね。そうなれば今回審議をしておる法律の中身と航行距離に対する一つの懸念というものはほぼ同じようなものがあると思うのであります。そういう点についてはどういうお考えでしょうか。

○清水(港)政府委員 この国際海上物品運送法は、要するに先ほど申しましたような国際間の運送について適用する、しかも国際間の運送でございまして、その内容を各国それぞれ統一をする必要がある、同じ内容を法律を整備する必要がある、こういうことを目的としてつくられた法律でございます。国内間の運送、例えば委員御指摘のように沖縄から北海道まであるという地域につきましても相当長期のものがあるわけでございますが、それにつきましても、これは我が国内の問題でございまして、現在の海商法の規定が適用されるということになるわけでございます。

国際間についてこのような特別の条約に基づく法律がつくられているという背景の中には、おっしゃるとおり国際間の運送というのは非常に長距離で長期間を要する、こういう特色がある。したがって、これが典型的にあらわれております。

のは、先ほどもちょっと御説明申し上げましたような航海上の過失、つまり一たん船会社が船を出してしましますと後は船舶の取り扱いに関する限りは船長に任せざるを得ない。その場合、船長の船舶取り扱いの責任については、それによって生じた事故については運送人としては責任の負いようがないということ、航海上の過失については運送人つまり船会社は責任を負わないという規定が設けられ、あるいは火災についても免責されるという規定が設けられておりますが、これは極めて長距離及び長期間にわたってこのような航海が続くということを前提にしたものと思われるわけでございます。

同じような状態は北海道から沖縄までという長距離かつ長期間を要するような海上運送にも考えられるのではないかと、このような御指摘でございしますけれども、しかし、この点は国際運送と国内運送というものを区別し、しかもこの国際海上物品運送法は条約に基づいて制定されたものであるということから、そのような取り扱いの違いが生ずるということ、これは法律の整備の仕方としていたし方がないことだというふうに思うわけでございます。

それからもう一つ申し上げますのは、国内運送の面から見ますと、むしろ、例えば先ほど申し上げましたような航海上の過失免責とかそういうようなものは国内運送については認められません。その意味においては国内の運送の方が国際運送に比べて責任が重い。今回、船舶証券の効力を強化する改正をいたしました、やっとなんて国際間の船舶証券についての効力も国内における船舶証券の効力と同じ水準に達したということも実はあるわけでございます。その点、条約に基づく法律というものとそうでない国内法との違い、性格の違いから出てくることであると考え、次第でございします。

○小森委員 例えば、今は陸上運送でも九州福岡から東京とかあるいは東京から札幌とか、大型ト

ラックがそっちへ向けて走っている間はトラッカ会社の経営者にとってもコントロールできないですね。そういう意味からすると、昔と違って今は船に対する特別な配慮をしなければならぬほど特別な事情にあるだろうか。そしてまた日本の国のように、先ほど私が例として出した沖縄から北海道という場合もとても会社の経営者がコントロールできるものではありませんけれども、それはコントロールできるものとしての法律適用というところに大変ちがいを感ずるわけでありまして。

しかし、国際的な問題でありますから、それに歩調を合わせるということになれば、その一点で一つの整合性みたいなものが出てくると思うのであります。そんなことを考えておりました一つ疑問になつてくるのは、今回の改正というのは、この改正のもとになる国際的な取り決めは随分昔のことであるように先ほど法務大臣の提案理由で聞いておりますが、どうして今日まで延々と延びたのでしょうか。その点、ひとつお尋ねしたいと思ひます。

○清水(港)政府委員 今回は、一九七九年議定書を締結する、具体的な中身としては批准もするということに伴いまして、国内法を整備するということでございます。

提案理由説明にもございましたように、現行法は、一九二四年の船舶証券統一条約に基づきまして昭和三十三年にこれを批准して、三十二年に制定されたものでございします。その後、一九六八年に一九二四年条約を改正する議定書が作成された、これが一九七七年、昭和五十二年に発効をされた、こういう経緯がその間の中間的な経緯としてあるわけでございます。当時もう既に、この一九六八年議定書の作成が昭和四十三年、その発効が昭和五十二年でございします。これを批准するといふ一つの可能性があったわけでございますけれども、しかしながら、例えば一九六八年議定書では損害賠償の限度が一万金フランというふうに定められました。ところが一九六八年あるいはこれが

発効した一九七七年当時の一万フランというのは、六八年当時の約二十四万円、それから七七年でもこれが十九万くらいですか、相当の金額になる。そういう金額になりますと、現行法は十万円でございますので、恐らく二倍近く運送人の責任の限度が上がってくるというふうな問題が一つ実はあったというふうに私も考えております。

それからもう一つは、一九六八年議定書が発効した昭和五十二年当時、この一万金フランというフランス・フランを前提とした損害賠償の限度というものは適当でない、これはIMFの特別引き出し権であるSDR単位に改める必要がある、こういうふうなことから既に議定書の改定の動きというものが始まっていたわけでございます。そういうふうなことから、我が国もいたしましては世界の趨勢を見ていたというのが実情だと思ひわけでございます。

しかしながら、その後SDRの値が二百円を割るに至りまして、現在では百八十円前後ということでございます。責任の限度額、現行法は十万円ですが、現在のSDR価額で計算いたしました条約をそのまま認めましたも十二万円程度になるといふようなことから、要するに運送人になる船主の団体等においてもそれほど抵抗感がなくなつたというふうなこともあろうかと思ひわけでございます。

それからまた一九六八年の改定議定書のみならず一九七九年議定書、これは今回お願いをしていられる議定書でございますけれども、世界の有数な海運国がこの議定書を多く批准するに至つたというふうな情勢の変化、そういうものを踏まえまして昭和六十三年に船主協会及び荷主協会の双方から法改正の要望が出されたということになつたわけでございます。それを受けまして、法務省でこの改正作業の準備をいたしまして今回の改正をお願いいたしましたというわけでございます。

条約がつくられてから相当の期間が経過しているといふこととございしますけれども、その間には、先ほど申し上げましたような、円高により国

際面から見ますと我が国の損害賠償限度というのはそれほど大きなものにはならないということが実質的には大きな理由になっているということも言えるのではないかとというような気もいたすわけでございます。

○小森委員 そういう国際的な新しい取り決めに日本の国が法律として整備するということも客観的条件の変化ということにはわかりませんが、ここで一つ、最近の状況として私感じておりますのは、我が国の船舶保有量というものが非常に下降線をたどってきておる。その下降線をたどってきておることにつきましては、後ほど経済企画庁の方でも若干のやりとりをしてみたいと思うのでありますが、そんなことと日本の利害との関係は全くないでしょうかというところが一つ。

それから、この際一つ非常に専門的なことで、これまではハーグ・ルール・システムに基づいておったのがたばはハンプルク・ルールだというようにも言われておりますので、そういう言葉で表現する中身というのは、概念は非常に大きいわけなんですけれども、それも余り時間をとれませんのでごく簡単に答えをいたさ、同時に、日本の船舶保有量が少なくなったことによる何らかの国益というか、私の利益に余りこたえないから、直接国益とまで言えないかも知れないが、つまり日本の船主あるいは日本の商主ということに焦点を当てて何らかの利益があるのか、この点をお尋ねしたいと思っております。

○清水(港)政府委員 お手元に差し上げてあります法律案関係資料の中に総トン数等の経緯に関する資料がたしかあったと思っております。これは運輸省からいただいた資料でございますけれども、確かに委員御指摘のように日本船舶の総トン数は減少傾向にあるようでございます。しかし、このことと今回の法改正とは全く関係がないというふうには私どもは考えております。今回の法改正は、あくまでも現在の実情に即した国際ルールを取り入れるということを目的とするものでございまして、この改正法が今後日本の船舶総トン数の推移に直

接影響を与えるというふうなことは考えられないというふうに思います。むしろ逆に、国際的に広く受け入れられておりますハーグ・ヴィスビー・ルールを取り入れるということが我が国海運界の国際的な信用を高めてより一層の発展に寄与するのではないかとというようなことも考えられるわけでございます。

それから、我が国の船舶の総トン数の考え方についてはいろいろな見方もあるわけでございます。外国籍という形で船舶を所有している、つまり国籍を外国に置きながら実質的な所有は日本の船会社である、いわゆる便宜置籍船という言葉がございまして、そういう面から考える必要があるのでないかとというふうに思うわけでございます。

それから、今回の法改正は、一九二四年条約をハーグ・ルール、それから一九六八年条約をヴィスビー・ルールと申しまして、ハーグ・ルール、ヴィスビー・ルールを包摂する形で一九七九年条約ができておるわけでございます。これに對しまして、実はこのハーグ・ヴィスビー・ルールというのは運送人有利に扱ってあるというふうな意見がございまして、主として運送人国ではなく荷主国のグループが、もっと荷主に有利な国際海上物品運送法をつくるべきだということで、一九七八年にドイツのハンプルクで海上物品運送に関する国際連合条約というものが策定されたわけでございます。これは俗にハンプルク・ルールと言われているわけでございます。今回の改正はハンプルク・ルールの採用を目的とするものではございません。

ハンプルク・ルールについては、これは二十カ国の締約国等を得て本年十一月一日発効の予定でございまして、今回実質的に採用をお願いしておるヴィスビー・ルールとはかなり内容の異なったものになっております。ハンプルク・ルールというもののが作成された経緯等から見ましても荷主国に有利な条約になっているわけでございます。例えば運送人の責任限度額についても、今回採用をお

願っているヴィスビー・ルールよりかは大体二五%高くなっているとか、あるいは先ほど来問題になっております航海上の過失免責を認めないとか、あるいは火災についても運送人は損害賠償責任を負うかというふうなものも点があるわけでございますけれども、そういう意味では荷主側に有利な条約になっておるわけでございます。しかしながら、世界の貿易はハーグ・ヴィスビー・ルールというものによって既に相当数が行われており、主要海運国、先進国はすべてこのハーグ・ヴィスビー・ルールに加入をするという状況になっておりますので、私も日本といたしまして、とにかくこのヴィスビー・ルールには加入する必要がある、こういうふうに思うわけでございます。この点について船主の団体等も異論がないというふうに考えているところでございます。

○小森委員 もう一、二点、ごく原則的なことをお尋ねしたいと思っております。

先ほど通航能力という言葉が出てまいりました。この通航能力というものは免責規定と関係があつてこういう概念が出てくるのでしょうかけれども、この通航能力を担保するといふか、もちろん通航能力が保証されなければ物事は前へ進まないわけですから、初めから沈没するような船といふことは考えないわけですから、そのための船の、どう言いますか、その都度その都度の、自動車でいうと車体検査といふんですか、そんなものはどういう状況で行われておるのでしょうか。それが一つ。

それからもう一つは、先ほどの提案の中に船舶証券の統一という言葉がございまして、私は、これはど入り乱れた複雑な貿易が行われておるのに、皆それぞれの自分の国の通貨があつて、それをドルに換算するとかいろいろな形で便宜上やっておるが、この船舶を動かすということについてだけどうしてそういう特別なものが行われるのだろうか、そこにどういふ便宜性があるんだろうか、この点もひとつお尋ねしたいと思っております。

○清水(港)政府委員 通航能力というのは、船が航海において通常遭遇するような危険にたえて安全に航海を終了できるような状態にあることと一般的には言われているわけでございます。この通航能力を保持するということにつきましては、委員御指摘のように、いわば行政と申しますか制度面からのチェックの問題と、運送契約に伴う運送人の責任という面での二つの面があるかと思っております。

まず、そのうちの行政面と申しますか、船舶制度面と申しますか、そういう面から申しますと、これは私どもの所管外ではございまして、船舶安全法という法律がありまして、この法律によりまして、国際航海に従事する通常の貨物船の船舶所有者は、船舶を初めて航行の用に供するときは、船体とか機関とか排水設備、操舵設備などについて定期検査を受けなければならぬ、こういうことになっておるわけでございます。この検査は国が行うこととしておりまして、実際には船舶検査を目的とする公益法人である日本海事協会が船舶技術に関する多数の専門家を抱えて行つておるというところでございまして、それから、この検査を受けまして、国から船舶検査証書が交付されまして、この船舶検査証書なしに船舶を航行の用に供するということになりますと、船舶所有者、船長は刑事罰を科せられるということになっております。

それから、この定期検査は四年ごとに行われるというところでございまして、この期間が満了しますとまた検査を受けなければならぬ。しかも、この有効期間内に毎年簡易な中間検査が行われるというふうなことになるようでございます。その他、臨時検査とか特別検査というふうな形でかなり綿密な行政的な検査体制が組まれているというふうに承知いたしております。それからまた、船長については、船員法八条で、発航前の航行の安全にたえ得るかどうかなというふうな検査を義務づけておるというふうなこともございます。

こういうふうに、船舶制度上、船舶安全法ある

いは船員法によりまして、船舶が常に安全な航海ができるような状態にするということが行われているわけですが、運送契約上は、運送人は発航の当時、船を出す当時、船舶をそういう意味での航海にたえ得る状態に置くことについて荷送り人に対して責任を負う、こういうことになっていくわけですが、この国際海上物品運送法上はそういう状態に置くことについて注意を尽くす義務が定められているわけですが、内国船については無過失責任が課せられて、こういふことになりません。もし、この船航能力について十分な注意を尽くさない、注意を怠って船舶が航海の途上においていろいろな事故を起こすということになりますと、これは航海上の過失であつても運送人は免責されない。一般に航海上の過失については運送人は免責されるわけですが、免責されなくても、船航能力を確保するための注意義務を怠るということになってそのような事故が起きるといふことになり、運送人も損害賠償責任を負う、こういうことになってくるわけになります。

それからもう一つの御質問は、船荷証券というやうなものを統一することの意味についてでございます。

船荷証券というのは、運送人が荷物を船積みしあるいは荷物を受け取ったときに、荷送り人の請求に基づいて発行する証券でございます。この船荷証券が発行されますと、以後、積み荷についての権利は証券に化体されると申します。証券上の権利になる、つまり積み荷の売買は船荷証券の裏書譲渡という形で売買が行われるということになるわけでございます。そういう意味では手形が金銭債権を表示して、表章して、これが有価証券として転々流通するといふのと同じように、貨物の請求権が船荷証券に表示されて、これが転々と流通する。そういう意味で、金銭と物という違いはございませうけれども、ひとしく有価証券であるといふことにおいては変わりはないわけでございます。

います。

そこで、国際間においてこのような証券が流通をするといふことになり、例えば手形・小切手につきましてはジュネーブ条約という条約がございまして、これに基づいて各国が同じ内容の手形・小切手法というものを現在整備しているわけでございますが、国際海上の運送につきましても、国際間の問題でございますので、そういう船荷証券の効力についての内容の統一を図る必要がある。国際間の取引におきましては、そういう統一がございませんと、国によって法律が違つていくことになり、国際運送も非常にトラブルに巻き込まれてしまうといふようなことがございまして、このような条約が既に早くからつくられてきたといふような経過になっているわけでございます。

○小森委員 それでは次に経済企画庁の方にお尋ねをいたしますが、先ほど私ちょっと触れましたように、またこの資料の中にもあるように、日本が、日本の船舶保有量、船の数、隻数というのですか、一隻、二隻という隻数、それも随分減つておるが、総トン数からいっても随分減つておる。これは運輸省とか通産省とかとも深い関係があると思うのですが、私が尋ねるポイントは、日本の今日の経済力に対して自前の国際的に物を運送する能力というものが、ある程度照応関係になければ均衡のとれた経済力とは言えないという気が持たします。日本とすればこの程度の船を保有しておくのが妥当だといふ指標が、ないのかもしれないが、私はなければならぬと思うのであります。そんな観点から現在の傾向をどういふふうに着目して、経済企画庁はつかまれているか、把握されておるかといふことをお尋ねしたいと思います。

○柳沢(勝)政府委員 答え申し上げます。我が国はもとより天然資源がございませぬし、周囲を海に囲まれております。したがって、海外貿易に依存するところ大であるわけでございます。そういう観点で我が国に海運力が必要であるといふことは言うまでもないところでござ

います。

我が国におきまして海運業の日本経済に占める比重といふものを見てみますと、近年我が国の経済規模といふものは極めて大きなものになってきております。また産業構造も極めて高度化してきておりまして、そういう観点で申しますと、我が国の外航海運業の日本経済に占める比率といふものは、昔と比べますと小さなものになってきているといふことがございませぬ。

数字で申し上げますと船員数一万余でございまして、これは全体の就業者に対して比率で申しますとわずか〇・〇一五％でございませぬ。運賃収入という点で二兆円ほどございませぬが、これもGNP比で申しますと〇・四八％にとどまっております。我が国の保有船隻数は平成二年で二十四万七〇〇〇隻の規模にまで減少しているところでございませぬ。この減少の原因は幾つかあるかと思ひますが、一番大きな問題は、いわゆる船員賃金の上昇、あるいは八〇年代以降の円高により我が国海運業の競争力が低下したために我が国の船を外国に売却するとか、あるいは船籍の海外登録が増加したといふことによるものと考へております。

しかしながら、我が国全体の、船籍のいかんを問はず、我が国商船隊という形で積み取り比率の推移を見てみますと、現状でも輸出四七％、輸入六七％になっておりまして、この貿易量全体につきましても積み取り比率といふものは従来とはほぼ同様の水準を維持しているといふことでございまして、いわば海運の能力という意味におきましては以前とそう変わっていないといふ現状にあらうかと思ひます。

先生のお尋ねに関連するわけでございますが、我が国が望ましい海運力としてどの程度のものを経済規模との関係で持つべきであるか、こういうことに關しまして、なかなか説得的な理由はなないものと存じます。かつて我が国は外貨獲得が主要な目的でございまして、そのために、いわ

ば外貨を獲得する手段としての海運輸送業の強化といふことに取り組んでまいりました時期がございませぬ。しかしながら、今日におきましてはそういう必要性はなくなつてまいりました。そういう点で、いわば海上輸送の安全の確保がございませぬか、あるいはナショナルミニマム論といったような考え方もあらうかと存じますが、そういうものを適切に示す指標といふものは客観的に見て見出しがたいと存じます。したがって、我が国全体の外国の貿易量に占める積み取り比率といふことが一つの基準となる比率かと存じますが、その点で申しますと一応従前の比率を維持しているといふところだと存じます。

いずれにいたしましても、海外貿易に大きく依存する我が国でございませぬから、今後とも安定的な海上輸送を確保するといふことは極めて重要なことと認識しているところでございませぬ。

○小森委員 かなり多角的に考へておられるようでありまして、私が問題としますのは、例えば我が国の鉱工業製品といふものを外国に輸出する、しかしその反面農産物を輸入する、こういう構造といふものがかなり顕著になってきておると思ひます。例えば小麦だけとてみても、相当以前から約六百万トンぐらゐ輸入しておるということを知っております。結局船を外国に頼るということになると、いろいろな国際情勢の変化によつて、決定的に戦争といふやうなことにでもなれば、これは外国から食糧を輸入しておたらなかなうまいかといふのは目に見えたことなものであります。が、平時におきましても、何らかの状況によつて外国船に頼ることができないといふときに、例えば小麦の六百万トンを国内に持つて帰るといふやうなこと、私もはっきりしたことはつかんでおりませぬけれども、これは金額にして大変なもので、食料品の輸入といふのは三兆数千億か四兆円近いのではないかと私は思つておりますが、莫大なものであります。

我が国は世界最大の食糧輸入国で、それだけ国民の生命線といふものをいば海上の船に依存し

ておる。こんな角度から思うと、経済企画庁は我が国の船舶保有量というものに對する確固たる数字を持たれて、常にそれをにらみつつ我が国の経済構造全体との間におけるバランスというものを図ってもらわなければならぬのではないか。もちろんこれは通産省とかそこらも考へておることとは思いますが、言へば総合的な経済企画画ということを担当される省庁が経済企画庁でございまして、そういう点で私は、そんなことを考へての経済指標が今ないならば、何らかの考え方を概念化したものに基いて一定の指標をつくり出される必要があるのではないか、こういうふうに思いますが、その点いかがでしょうか。

○柳沢(参)政府委員 お答え申し上げます。

先生の御指摘のように、我が国経済の総合的な運営の責任にございまして経済企画庁といたしましては、今後とも我が国経済の規模及びその産業構造、先生御指摘のような海外にかなりの食糧を依存しなければいけないといった構造、さまざまな問題を総合的に判断いたしまして、望ましい海運業の指標を見出すための努力を積み重ねていきたいと思っております。

ただ、現状で申しますと、我が国の輸入貿易量全体に占めます日本船舶の積み取り比率と申しますのは、ピーク時に比べますとかなり低下しておるわけでございまして、それでも三、四割という水準を維持してございまして、輸出につきましてもっと低水準の積み取り比率になっておりますから、そのような点から申しますと、我が国の船腹量のかかりのものが輸入を担当するという形になってきているということを申し上げておきたいと思ひます。

○小森委員 最後にもう一点だけ。

いつも私、資料のことで申し上げますが、資料とかこういう議案書の説明とかで申し上げるのですが、今回はこれは国際的なことにかかわるから、どちらかというと西暦をたくさん使っておるわけですが、ただ、法務大臣の説明書の三行目に、「一九二四年船舶証券統一規約に基づいて昭和三

十二年」とにわかに昭和に戻ってきておるわけですね。これは、日本の国のことに關しては昭和を使うが、国際的な問題については西暦を使うという頭の中でのやや固まった法則性みたいなもので、こんな使い方がいい方になっておるんだろうと思ふのですけれども、しかしそれを逸脱して、時には大変なことになるような使い方もしておる場合があります。ましてこれは民事局長担当の問題のみならず、この間もどこかの局長にお伝えして言つたと思ひますが、やはり法則性をかつちりするということ。

例えば一九二四年という大正何年かなと思ふのです。大正何年かなと思ふときに私はどこを計算するかというたら、一九二二年、大正十一年水平社創立ということを歴史的に知っておるから、だからこれは大正は何年だとわかるのです。しかし、例えば私のおやじが今生きておつて、何歳で、あれが明治三十九年だからこうだなどというふうにはやはり換算しなければいけません。余計なことを言うようなのですけれども、換算する間の時間は、日本人全体が毎日消費する脳みそのエネルギーというたら莫大なものです。だから、そこはやはり合理的にされるということとが大事だと思ふこと、もう一つは、やはりもう国際化の時代ですから、なるべく国際的な感覚で物が考えられたり、読むことができるようにするということが大事だということを申し上げておきますが、最後に一言そのことについて。

○清水(参)政府委員 大臣の提案理由説明の中で、一九二四年船舶証券統一規約とあるのは一九六八年議定書、一九七九年議定書という西暦表示がございまして、これは一種の固有の名称でございまして、そういう年号で条約が特定されておるといふことから使わざるを得ないということとでございまして、一九二四年船舶証券統一規約に基づいて昭和三十三年というものは、これは国際海上物品運送法が昭和三十三年に制定されましたので、これは固有の名称でございまして、昭和を使わせていただいた、こういう趣旨でございまして、お許しをいただきたいと思ひます。

○田原國務大臣 小森先生のお話、閣僚の一人としてよく、まじめに承っております。

○小森委員 それでは、終わります。

○浜田委員長 鈴木喜久子君。

○鈴木(参)委員 引き続きこの法案の改正について伺いたいのですけれども、かなり専門的で、前の質問と重複する部分があると思ひますが、お許しください。

先ほどの趣旨説明の中にもありましたが、これも、今回は、一九七九年の議定書、これは一九二四年のヘグ・ルールというものに基づく、その少しずつの改正といひますか、そういうのがあった流れの中での一九七九年の議定書を批准することに伴う国内法の改正だといふふうに向つています。

これは、一九二四年のヘグ、それから一九六八年のウィスビー・ルールというものも含めたような形で今回のこの七九年の条約、そのルールにすれば、六八年を批准してなくても、それも全部一応ひくるめたとする形で運用ができるというふうな形になっているというわけですが、今この一九七九年の議定書といふのは、何を二四年から段階的に改めたのか。明確でなかった点とか、そういったものをだんだんと明確にしていったんだろうと思ふのですけれども、どういったことでこの二四年のものがだんだんと変わって現在に至っているのかという点について、簡単に説明していただきたいと思ひます。

○清水(参)政府委員 お答えいたします。一九七九年条約といふのは、実は損害賠償の限度について一萬金フランとされていたものをSDR単位の六十六・六七SDR、こういうような形に形式的には改めたものにすぎないわけですが、同時にこの一九七九年議定書は、一九二四年及び一九六八年の議定書の内容をのみ込んだ形のものとしてこの議定書といふものは存在しておるといふことになっているわけでございます。したがって、今回の改正でお願いしている点は、実質的には、このSDR単位を除

きますと、一九六八年議定書で改正されたものであるといふことが言えようと思ひます。

大臣の方からの提案理由説明でも申し上げましたけれども、船舶証券の効力を強化するというような問題、これは具体的に、この法律案で申しますと第九條の改正の問題でございまして、それから、責任の限度については、引き上げを要するといふことになっているわけでございます。

実質的な引き上げといふのは、一九二四年条約といふのが、当時、一単位につきましてイギリス・ポンド百ポンドということになっていて、それがございまして、イギリスのポンドが金本位制でなくなったといふことを背景として、一九六八年にフランスの金フランといふもので一萬フランといふふうになりまして、こういふことになるわけでございます。これが、今度は七九年条約でSDRに変わったわけでございますけれども、実質的な引き上げは六八年議定書においてされておる、こういうことになるわけでございます。その中身を盛り込んだのが十三條の責任の限度に關する規定、この中にはコンテナとかパレット条項、その他いろいろのものがございまして、けれども、そういうものになっているわけでございます。

それから、損害賠償の額につきましても、この国際海上物品運送法では、民法などと違ひまして、相当因果關係のある損害全部ということではなくて、損害賠償の額を物品の価格によつて決めるというふうな損害の額の法定化をして、決めるという趣旨で、この法律案で申しますと十二條の二という規定がやはり一九六八年議定書で定められておる。

さらに、非常に大きな問題でございまして、これも、運送人等の不法行為責任についての滅免規定を設ける、こういうようなこと、あるいは責任追及の期間についての整備をする、こういうようなことになっているわけでございます。いずれも六八年議定書で定められたものでござ

います、七九年議定書にいわば吸い込まれる形で七九年議定書の中身になっているものでござい

ます。
○鈴木(喜)委員 今私は、そのSDRの問題とか責任金額が上がったというようなことではなくて、それまで二四年のヘーグ・ルールからさまた

まな海事紛争というものの存在を通じて、こういうところはもう少し責任を明確にした方がいいのではないかと、かえって荷主にってはかなり不利になるようなことであつても明確にした方がその後いいのではないかと意味で、かなりの点についてははつきりしたような形をとつてきているというふうなことを考えていたわけですが、こういう形で、今回、二四、六八、六九というような形でルールが一応なされてきたのを全体として見ますと、いかに金額的には運送人に非常に重く課せられるというふうなことが出てきているとして

も、そのほかの免責の点等に関しますと、運送人、それからそこに働く船長以下の使用人、そういう人たちの責任については軽減または免除されている部分がかなり多くなっているのじやないかと思ふのです。

一九七八年にこれとは別個のものとして、先ほども局長の方からもお話がありましたけれども、国連の新しいルールとしてのハンブルク・ルールと言われているものができ上がったというふう聞いています。先ほどもお話がありましたけれども、これは、今我が国がとうとうとしている一連の二つの議定書を初め、そういつたものとの方向からいいますと、大分違った観点で、どちらかという運送人に重く責任が課せられ、荷主に有利の方向のものであるというふう聞いています。

わけです。この荷主有利のこういつたハンブルク・ルールというものについても、発展途上国が主となると思ひますけれども既に二十カ国が調印されていて、それについて締約されたものについてことしの十一月から発効するという形をとられていると思ふのです。

そうすると、こういう相対立するような二つの

ルールが、時も七八年と七九年ですから大体同じようなときにでき上がつてきている、こういう状況について、このハンブルク・ルールの存在というものについて法務省また外務省どういうふう

に考えておられるか、ほんの少しで結構でございますから教えていただきたいと思ひます。
○清水(達)政府委員 確かに一九二四年の条約、これは当時、国際海運におきましてイギリスとかあまの海運国が非常に力を持つておりまして、船荷証券についてもいろいろな免責事項を特約として付すという形で運送人に非常に有利な海上運送契約が行われておつたということがございま

す。そういう状況を踏まえながら、できるだけ運送人の責任を重くするという方向でいろいろな協議が持たれまして、でき上がったのが一九二四年条約でございます。

しかしながら、一九二四年条約でございますけれども、それもやはり運送人とそういう荷主グループと申しますか、そういうものを踏まえたそれだけの国の一種の妥協の産物だったと言ふことができますと思ひます。そして、その時点におきましてはかなり運送人に有利な内容のものになつて

いたということが言えようと思ひます。その後世界の貿易情勢の変化を踏まえまして、一九六八年の議定書は運送人の責任を重くするという方向で作成された。先ほども申しましたけれども、例えば船荷証券の効力などにつきましてもやうと我が国商法並みの効力になったということになるわけでございます。

そういうようなヘーグあるいはヴィスビー・ルールの流れがあるわけでございますけれども、一つには、開発途上国の方から、このヘーグ・ヴィスビー・ルールというものは余りにも運送人に有利ではないか、自分たちの国は船は余り持っていない、専ら他国の船に頼つて荷物の輸出入を輸入してある、こういうような国からもう少し荷主側の立場を考えた国際海上物品運送ルールをつくるべきであるというふうな動きがございま

して、国連を中心としてこれについての条約がまと

められたというところでございます。これはハンブルク・ルールと俗に言われておりますが、これがことしの十一月一日から効力を生ずるということになっております。現在このハンブルク・ルールに加入している国はほとんどアフリカ諸国の国でございます。

そういうようなヘーグ・ヴィスビー・ルールとは違つたハンブルク・ルールというものが存在し、かつそれが効力を生ずる時期が近づいてきておる。そうなるまいかと、ヘーグ・ヴィスビー・ルールの国とハンブルク・ルールの国とい

わば二つ存在するというような形になることが考えられるわけでございます。ただし、世界の主要海運国はヘーグ・ヴィスビー・ルールに従つて現在国際貿易を行つておるという状況でございまして、これからハンブルク・ルールが効力を発

して一体このルールに従つた貿易というものがどの程度行われることになるかということになります。かなり量的には少ないのではないかと、まあしかな見通しを述べる方もおられませんが、まあし

それはどうなるかわからないというふうなことを述べる方もおられます。しかしながら、いずれにいたしましても我が国はヘーグ・ルールに従ひ、ヘーグ・ルールの中身をさらに改善するためのヴィスビー・ルールというものが現にあるわけ

でございますから、その改善内容を取り入れるという形で世界の主要海運国が採用しているこのルールを一日も早く採用することが国際的にも重要なことであるというふうに思ふわけでございます。

たしましても、そういう問題を抱えている分野であるというところは申し上げて差し支えないのではないかと申すわけでございます。

〔委員長退席、田辺(広)委員長代理着席〕
○花角説明員 先ほどの答弁と同じ内容でござい

ますけれども、海運業界の立場から見ますと、このハンブルク・ルールというのは、その適用範囲、運送人の責任限度額を大幅にふやすものでございまして、また航海過失責任制度を廃止するといった内容でございまして、運送人に多大な経済負担を強いる内容となっております。したが

いまして、海運業界にとりましては受け入れがたいものであるというふうに承知しているところでござい

ます。
他方、荷主の方はどうかというところでござい

ますけれども、内容自体は荷主にとって非常に有利なものとなつておりますけれども、しかし現実には、運送人の責任の範囲が拡大すればそれをカバーする保険料を徴収します。それに伴ひま

して運賃に転嫁されて運送コストが増大するおそれがある。さらに、現行の一九二四年条約につき

ればこんないことはいいじゃないかという意味で統一した条約というものができ上がつていくんだと思うのです。そういう統一した条約がもちろん全世界一つあればいいけれども、そうじゃなくて、今相対立するような形でのものが二つあって、それぞれどうするか引き合いをしなければならぬとなると、何のための統一した条約かなというふうに思います。

特に、加盟国、大きい国は入っているというけれども、七十九年の議定書に基づいては、まだこれには十三カ国ぐらしか入っていないという。日本が入れば十四番目になるといふことだろうと思うのですけれども、そうなりますと、まだ数もかなり少ない。二四年のいけば五十二もあるというところだから、それに従っているところであればまだいいのかもしれないですけれども、非常に少ない。

そしてまた、発展途上国、船を持たない荷主国というふうな形の国が多いとすると、大國がそういう発展途上の、船とかいう運輸手段を持たない、輸出をする、または持つてきてもらうというふうな国に自分たちの利益を押しつけるというか、そういう観点があるのではないかと、そういう気持ちがあるかと疑問としてあるわけです。

条約というのは両方の国の利益の調整、特に統一した条約というのであれば、その調整というものが大きく図られていかなければ、より大きな世界での統一したルールというものはでき上がつてこないんじゃないかというふうに思うのですけれども、そういう小さな国という発展途上のそういう国と大國の国との間には、大國の国と大國の国との間で、これで行けこれで行け、ここのヘグ・ルールの系統の方で行けというふうなことで押しつけていくようなことがあったらばやはりこれは非常にまずいのではないかなと思うのですけれども、この点、いま一度外務省の方からはんの少しで結構です。いまいち外務省の方からはんの少しで結構です。いまいち外務省の方からはんの少しで結構です。いまいち外務省の方からはんの少しで結構です。

○花角説明員 先生御指摘のとおり、できる限り多くの国々が一つの統一した条約に入ることが望ま

しいわけでございますけれども、現実には荷主に偏ったハンブルク・ルールというものがあつて、他方荷主及び運送人の調和に立つた一九二四年条約の延長線上のものがある、そういう流れになつております。

外務省といましては、船荷証券規則の統一というところが非常に望ましいというふうに考えておられます。そういう見地にかんがみれば、その時代に合った最新の規則にできる限り統一されること、基本的には条約といつたものの趣旨に合うのではないかと、いふふうに考えております。その意味から、いづれ、ハンブルク・ルールあるいはヘグ・ヴィスビー・ルール、そういうものが統一されることが非常に望ましいことであるといふふうに考えております。

○鈴木(喜)委員 そのようなお答えをいただいて安心するのですが、これからのその調和といふことに関して現在ある七十九年の議定書が最も望ましいものとまで言えるかどうか、これはまだまだ流動的でわからないものだと思います。国際間のいろいろな交易がどんどん盛んになってくれば、いろいろいろいろな問題が出てくると思つたので、望ましいといふ点、ハンブルク・ルールの中によつて立たざるを得ない国のことも考えながらやつていっていただきたいといふふうに思います。

それからもう一つ、先ほど法務省の清水民事局長の方からお答えをいただいたと思うのですが、我が国が今回の七十九年の議定書に批准するまでに、六十八年のいばつと何の応答もしないで来たわけですね。要するに、二四年のいばつと来ている。それが七十九年になつて、もうかなり長い間その二四年のいばつとやってきて、六十八年という一つの修正には批准しないで来ているわけですね。

そして、それはどうしてそういうふうにおくられて今まで来たかといふことで、先ほど局長言われたのは、非常に運送人の責任が重く課せられてきたといふようなことがあるので、なかなか日本国

の中での運送人の同意が得られないというのか、その人たちがこれをやってほしいといふような気分になつてきたことが主要な理由である、やつと七十九年のものに、今現在に至つてこれについて要望が出てきたといふことで初めてこの条約といふことになつてきたのだといふようなお話があらましたけれども、それでよろしいのでしょうか。簡単に、もうイエスノーかでも結構です。

○清水(進)政府委員 現実の問題として、いろいろな貨幣価値の変動等が一つのいい結果をもたらしてきたといふことは間違ひなく言えるのではないかと思います。

ただし、昭和三十三年にこの条約を批准して新しい法律になつた。六十八年議定書が昭和五十二年に発効した。その間二十年、間があるわけでございますけれども、その間の経済情勢の変化等から考えますと、運送人の責任がかなり大幅なものになる。それから、一九七九年議定書が発効いたしましたのは昭和五十九年でございまして、それ以後のその当時でも一SDRの金額は二百四十円前後といふふうに言われておりました。現在に比較いたしますとかなり高くて、これによる責任限度額が十六万円くらいになるといふようなことが非常に消極にさせてきたのではないかと、いふふうに私も推測いたしておるわけでございます。

○鈴木(喜)委員 そういふ理由というものは今清水さんのお話からわかるのですが、アメリカの場合も二四年のいばつとあつて、まだ六十八年も七十九年も批准してない。これも同様な理由なのか。要するに、荷主の利益と運送人の利益、その主張といふのがあつて、なかなか運送人の方がかういふ言われないのか、荷主の方がかういふ言われないのか、そのあたりアメリカの事情というものはあるのではありませんか、アメリカそれから旧ソ連はどうするのだろうかといふこと、それからアジアの国々はどうだろうかといふことについて、この点、外務省の方で、ほんのぼつぱつと形式的で結構でございますから、ちょっと教えていただきたいと思います。

○花角説明員 先生御指摘のとおり、アメリカの動向が極めて重要であると私も考えております。ただ、最近の調査で判明したのでありますけれども、アメリカにおきましては、まだ運送人と荷主との間で種々意見の対立があるといふことございまして、そういうことから、当面、一九七九年議定書もハンブルク・ルールも締結する予定はないといふふうに承知しております。

次に、ロシアでございまして、旧ソ連は一九二四年条約を締結してございまして、一九六八年に作成されましたソ連商船法といふのがございまして、国内法でございまして、これが一九二四年条約の主要な原則を採用してございまして、現在、ロシア共和国はこの国内法を引き続き適用しているといふ状況にございまして。

最後にアジア諸国でございまして。アジアでは締結国は少のうございまして。一九二四年条約に入つてゐる国として、日本のほかにはスリランカ、マレーシアがそれぞれ一九三一年六月二日より締結国となつております。また、シンガポールが一九七四年六月十八日から締結国となつております。インドネシア、中国は一九二四年条約を締結してございせんけれども、条約に準拠いたした国内法を適用してございまして。一九六八年議定書につきましては、スリランカが一九八一年十月二十一日から加入してございまして、また同様にシンガポールが一九七二年四月二十五日から加入してゐるところでございます。

一九七九年議定書、これは今御審議願つておるところでございますが、アジア諸国の中で締結国はございせん。そういう状況でございます。○鈴木(喜)委員 どうもありがとうございます。

次に伺いたいのですけれども、今回の改正といふことについて、日本では先ほどのお話にもありましたが、運送人もそれから荷主側も、いづれもそれぞれの利害の点からいってこれは適当であらうといふことで要望が出されているといふふ

うにお聞きしておりますけれども、保険会社については保険の面からいっても今回の改正というものは望ましいという形になっているのでしようか。大蔵省の方から伺いたいと思います。

○西川説明員 御説明申し上げます。

今回の法律改正につきましては保険会社からヒアリングいたしましたところ、保険料率そのものについてそれほど大きな影響もないだろうし、保険料率そのものは、再保険マーケットとか船がいつ建造されたかとか、いろいろなことによつて変わつてまいりまうから、特に問題ないというふうに聞いております。

○鈴木(喜)委員 どうもありがとうございます。

それでは、今回の法案の具体的なことについて二、三伺つてみたいと思ひます。

先ほどから一番、一番かどうか、問題になつておりました不法行為責任の軽減、免除の問題で、航海上の過失ということが出てきました。そして、ここでは運送人による航海上の過失責任はないのだ、過失についての責任というものが、もう長い航海で長いこと海の上に行つちゃうことだから、そこまで運送人そのものの、船主の責任というものはないのだというふうなお話がありました。それが今回の法律の中でも生きてくる法文の中の問題だ、そこはわかるのですけれども、運送人の使用人であるところの一番の責任者は船長だ

どうしたらいいのだからかということになつてしまふと思ひますが、この点はいかがでしようか。

○清水(滋)政府委員 契約責任、つまり運送契約に基づく契約責任につきましては、運送人は航海上の過失についての責任を負わない、こういうことになつてございまして、ところが、現行法ですと航海上の過失による損害賠償責任につきま

すは、これは運送人に責任を追及できませんけれども、これが船長その他の使用人の不法行為に基づくものだ、不法行為による請求権が成立するということになつて、船長あるいはその他の使用人に対して不法行為による損害賠償請求をすることができ、こういうことになつてござい

ます。現にそういう形で船長の責任を追及した訴訟というのがイギリスであつたわけでございますが、その際に、これは条約なりそういう免責の規定は適用がない、船長はいわば無制限の不法行為による損害賠償責任を負う、こういうことになつたわけでございます。

しかしながら、考えてみますと、運送人は責任を負わないのに船長その他の使用人が責任を負うということになりますと、一つには、そういう船長なり使用人にとつて非常に酷な結果が生ずるといふこと、それからもう一つは、いづれ結局そのような船長が負担された責任というのはいくらも運送人の負担にならざるを得ない。運送人がそういう面倒を見ないような者でありますと、

うに雇われる船長その他の使用人もない、こういうことになつてございまして、実質的には運送人がこれをカバーするという結果にならざるを得ない。こういうふうなことから、今回は船長その他の使用人について航海上の過失による不法行為責任が成立する場合におきましても同様の減免を認める、こういうことになつたわけでございます。

もちろん故意または無謀な行為ということでやられた場合は、これは一般の例外はございますけれども、原則論はそのようにいたしました。それが合理的であり、非常に公平の観念にも合

のではないかとこのように思ひます。

では、荷主の方としてはどうなるのかということでございますけれども、これはまた荷主についての保険なりなんなりでその点は調整される、こういうことに当然なるかと思ひます。

○鈴木(喜)委員 どうもそこが一番この法案の中で私も納得がいけない。海商法の世界というのはそういうものなのかなというところも思つたりしながらお聞きしてゐるのです。

航海上の過失というものを運送人に免除したその同じ論理で使用人についても、そういう故意とかまたは重過失、無謀な行為だとかそういうようなものについてだけはともかくとして、通常の不法行為の責任が問えないというのは非常におかしい。要するに運送人に免除したのは、船長やなんかに責任を課することができるような船の、海の上の話だから、だから運送人に負わせるのだと言つておきながら、今度は船長の方も、それでは

醜だから、しかも回り回つて運送人にいくかもしれないから、だからいけないのだというの、どうも私は納得がいけない説明なのではないかと思ひます。陸上の法律ばかりやってきたからわからないのかもしれませんけれども、これが海上の一つの常識だと言われればそれまでなんですけれども、船長に絶対的な権限を与えて、船の上ではもう本当に船長さんが一つの大きな権力を持つて支配をしていく、そういう中で大きな責任もやはり船長に持つてもらふというところは必要なこと

だらうと私は思ふのに、それがまた同じように不法行為の責任が随分軽減されたり縮減されていくというふうなことはやはりおかしいのではないかと。しかも、荷主が保険で担保するからいいといつても、そうならば荷主の負担する保険料というものはやはりその分だけ高くなつてくるわけ

で、この点は私は何か非常におかしい気がします。議論するつもりはありませぬけれども、この点もこれから先御検討を、もっとより調整のうま

くいくというか、またはこれについてのいい説明をお聞きしたいというふうに思ひます。

先ほど局長の言われました事件というのは、いわゆるヒマラヤ号に対しての事件というのがあるた聞いておりますけれども、そしてそのヒマラヤ・クロウズということ、こんなことがあつたらたまたまという運送人や船長やらの気持ちがあるまななつてきたとするならば、非常に何かおかしいなというふうに思ひます。

もうあと一つ二つの質問があるのですけれども、除斥期間として一年間、運送人に悪意があつても一年間しか損害賠償の請求ができないということと、それから、損害発生の後であればお互いの合意があれば一年という期間が延長できるという規定が十四条の二項、二項でしたかあるわけ

ですけれども、運送人に悪意があつても一年という規定が、これはなぜかというところ、それが合意によつてその損害が発生した後は延長されるといつたつて、こういう合意をするような運送人が果たしているのだからか、黙つていれば一年で終わつちゃうわけですから、そういうのがあるのだからかという点、この二つを伺ひたいと思ひます。

○清水(滋)政府委員 この十四条でございますけれども、十四条第一項は、現行法ですと「運送品に関する運送人の責任は、運送品が引き渡された日から一年以内に裁判上の請求がされないときは、消滅する。」となつておりました、「ただし、運送人に悪意があつたときは、この限りでない。」

こうなつてゐるわけでございます。悪意があつた場合には、では一体どうなるのかということになりますと、これは我が国の国内法でございますので商法の規定が当然に適用されるということになります。運送人の債務不履行責任は五年で時効により消滅する、こういうことになつてござい

ます。

ところが、一九六八年議定書の作成過程におきまして、運送人が主観的悪意があるときはこの一年という責任存続期間の適用をどうするかとい

たいと思うのです。これは関連しての問題になります。せっかくここで船の問題が出ましたので、東京の港の問題、港湾の問題について一つだけ伺いたいと思うのです。

東京についていいますと、市民の憩いの場としての港というものの機能は、今の場合、東京港その他についてはなかなかないように思います。また、東京港の突端の方には旅客運送のためのフェリーのターミナルみたいなものがあるのですが、そこへ行こうと思っても私たちの足に非常に不便な場所に設置されているという状況があります。例えば横浜だったら、港横浜でどこか港を見ると大変美しいし、憩いの場として気持ちも楽になるというところがあるのに、東京港に行くと港を見て心を和らげようとか安らげようというのとはなかなかできないような状況があります。こうした全体の港の整備とかそれから足をきちゃんと確保するプランとか、こういうものを今後どういうところでのような形で実行していくのか。これは各省庁横断的な一つのプロジェクトがないとかなかなかできないのかもしれないけれども、運輸省の方に伺っておきたいと思えます。

○井上説明員 お答え申し上げます。

港の総合的な計画がどのように進められるかというところでございますが、港の総合的な開発利用等の計画につきましては、港法に基づきまして港務管理者が定めることになっております。具体的には港務計画という形で定めております。その港務計画を策定するに当たりましては、関係機関と十分調整の上、港務審議会の意見を聞き定めているところでございます。

また、東京港のフェリーターミナルのところが大変不便だという御指摘もございました。フェリーターミナルは東京港の有明十号地その二埠頭にあります。現在、釧路、苫小牧、高知、北九州の四港と結ぶ四つのフェリー航路が就航しております。平成二年で年間乗降客数が約二十五万人、利用車両が三十二万台に達しております。このフェリー埠頭に至るアクセス道路といましては、港務管理者であります東京都が整備しております。四車線の道路がございまして、最寄りのJRの京葉線及び地下鉄の有楽町線の新木場駅からはフェリーターミナルまでバスの便がござい

して、約二十分でアクセスできるようになっている状況でございます。また、現在、新橋と臨海部の副都心を結ぶ新交通システムの整備が行われているところでございます。この新交通システムが完成いたしますと有明地区まで公共交通機関が確保されることになっておりまして、都心からのアクセスはさらに向上するようになるんじゃないかというふうに思っております。

また、なかなか都民の方が港で楽しむ場所がないんじゃないかという御指摘もございまして、私も、東京港でも現在晴海におきまして旅客船ターミナルを中心とした再開発を行っております。また、ニューピア竹芝という再開発も行っております。また、歴史的な港施設を核としたお台場海浜公園も整備しております。できるだけ人々が海の自然や文化と触れ合う場を提供して、豊かで潤いに満ちた生活のための港づくりというものを今後とも進めていきたい、そのように考えております。

○鈴木(喜)委員 どうもありがとうございます。

本日はここで自己株式取得禁止の緩和についてぜひとも伺いたかったのですが、時間がありませんので次の機会にさせていただきます。

もう時間がありませんから終わりにしますけれども、最後に大臣から一言、この法案のまだまだ検討しないうちやならない点などがありますが、御意見を聞かしていただいて終わりたいと思えます。

○田原国務大臣 この改正は今まで御議論にありましたように一九二四年以来のいろいろな経緯を踏まえてきておりますが、先生の御指摘がございましたように大きく二大潮流があったりするわけでありまして、それから参加国も今のところ十三カ国というふうなこともございまして、まだまだ研究課題があると思えますけれども、各国の法の統一を目指してこの法の目的でありますから、その辺は御理解いただいて、さらに研究するべき課題については研究してまいりたいということ

御承知願いたいと思えます。

○鈴木(喜)委員 終わります。

○鈴木(俊)委員長代理 沢田広君。

○沢田委員 この法案は本来運輸省の所管でやっいていく筋のものじゃないんでしょかね。おかの

○田原国務大臣 私が決めた法案ではないのでございまして、前からある法律の改正でございまして、法務省の所管になっておりましたので法務省の所管であると思えますが、民事的な問題が非常に大きいということが大きい理由であらうと私は考えております。

○沢田委員 今も運送法の船荷証券の問題が出ましたが、これは昭和四十四年に東京高裁が一つの判例を出していますが、それ以後の判例というのはあるんでしょかね。

○清水(湛)政府委員 お答えいたします。ちょっと資料がございせんけれども、私どもの認識では、国際海上物品運送に関する紛争というものは、現実には損害について、船主については船主保険、それから荷送り人に対しては貨物保険という保険が一〇〇％採用されておまして、実際問題といたしましては保険会社との話し合いにおいてほとんど解決をしておる、具体的に紛争をめぐって訴訟になるというケースは極めてまれである、こういうふうに認識いたしております。

○沢田委員 さっきの十個が八個であつてもというお話、コンテナなんかの輸送をしていくようになれば一々中を改めて船長が確認するわけにもいかないわけですから、これは船長に責任がないことは明確なんです。最初からなかったのかあつたのか、あるいは形態が変わつていったのかあつたのか、この判例によれば、外観上良好な状態にあつたと書いてある。こういうことで、そういう意味の証券が出ていた。だから、外観上ですから中身については言わない。昔の、昭和四十四年ですから昔といつても大したことはないかもしれぬ。今のようなコンテナ輸送になつてくれればなおさら外観上で判断すれば、中身に対する干渉といひますか知識度あるいは理解度、そういうものはほとんどないということになるのだからと思うのでありまして、果たしてこの証券が有効になるかといったらほとんどこれは運送者じゃなくて荷主の問題になつてくるのか、こういうふうに思いますが、その点はどうか解釈していただけますか。

○清水(湛)政府委員 実は、現行法はコンテナ輸送とかパレットその他これらに類する最近の新しい輸送器具を用いて運送する場合についての規定を欠いていたわけでございます。運送品一単位につきとあるいは一包みにつきというふうな基準しか設けていなかった。ところが現実には、コンテナ輸送がその代表的な例でございますが、コンテナの中には多数の運送品が含まれるというふうなことになるわけで、そういう場合には、一運送品の責任はコンテナ一個について運送品一単位として見るのか、あるいはコンテナの中に十個の運送品が入つていたら十個の運送品としてその責任を負うことになるのかということである。これを明確にする必要があるということで、一九六八年条約におきましてはこのことを議定書上明確にいたしました。そこで、今回の改正におきましては、十三条の三項で、運送品がコンテナ等を用いて運送される場合においては、特に運送品がコンテナの中に何個入っているというふうな運送品の個数等が明確にされて、それが船荷証券にきちっと記載されているという場合を除きまして、コンテナ自体を一個と見る、一個の運送品と見るというふうになす規定を置いてこの問題についての解決を図つた、こういうことになるわけでございます。

○沢田委員 若干さっきの質問とつながつたとこ

ろだけお聞きしましたが、戻って、今の船員とい
いますか海運業界、日本は四面海だ、こういうこ
とで昔から船は極めて重要な産業といいますが分
野を担っていたと思うのでありますが、海運業界
の傾向というのについて、これは運輸省で答えて
もらいますか、どういうふうな今現在受けとめて
おりますか。また、問題点はないか、簡単にひ
とつお答えください。

○深谷説明員 お答え申し上げます。

御案内のとおり我が国は四面を海に囲まれてお
るわけでございまして、輸出入物資の安定輸送確
保、こういったことを通じて我が国の経済の発展
に日本海運、日本商船隊、こういったものは大きな
使命を果たしてきたというふうに認識しておるわ
けでございます。

外航海運を取り巻く環境につきましては、近
年、円高の基調の問題でございましてかあるいは
船員費の格差の問題でございましてか、そういった
ことでかなり厳しい国際競争にさらされておる
ところでございます。しかしながら、私どもとい
たしましては、先ほど申し上げましたように我が
国の経済の発展に大きな使命を果たす、それがひ
いては国民の生活の安定向上に寄与するといふこ
とのために、引き続き日本の商船隊が安定的な大
きな寄与を果たすべきであらうというふうなこと
で、実は昨年の五月には、運輸政策審議会におき
まして、そういった環境、現状を踏まえまして、
今後の外航海運のあり方等についていろいろ御審
議をいただき、御指摘をいただいたところでござ
います。今後はそういったことを踏まえまして、
引き続き我が国商船隊の維持、そのことによつて
我が国経済の発展に寄与する、国民生活の安定に
寄与するといふような観点で努力してまいりた
い、かように思っております。

○沢田委員 余り誘導的な質問はしないで、私の
方でどんどん出してやっています、なぜ日本
人の海員が少なくなつて外国人労働者が多くなつ
ている傾向が出てくるわけですか。
それからもう一つは、会社の配当がだんだん

減っている現状はどういうふうに理解をしておら
れるのですか。

○三澤説明員 先生御質問の第一の何ゆえ日本人
船員が減ってきたかという点でございまして、こ
れにつきましては、六十一年の急速な円高で船員
費の増高ということから日本船の国際競争力がど
うしても減ってきたということによりまして、そ
れに伴いまして日本人船員も減る傾向にございま
す。

○深谷説明員 外航海運の船会社の配当の指摘を
いただきましたけれども、先ほど申し上げまし
たように我が国外航海運は国際競争の厳しい中に
さらされておりました、経営環境としてはなかなか
厳しいものでございます。

しかしながら、最近の傾向を申し上げますと、
かなり厳しい中でも、昭和六十三年年度それから平
成元年度に経営の状況は全般的に上向きまして比較
的改善されております。ただ、平成二年度につき
ましては、北米定期航路の不振等の関係でござい
まして、経営環境はさらにまた厳しくなりました。
しかしながら、平成三年年度の決算におきましては、
つい最近決算が発表されてございまして、比較的
安定した経営状況、しかしながら、外航海
運を取り巻く環境はなかなか厳しいものでござ
います、いわゆる大手五社と我が国が言っております船
会社の中で現在配当ができておりますのは二社と
いう状況でございまして。

○沢田委員 貿易では日本は大変な黒字国になつ
ていますが、品物の輸送は外国船の方が六割くら
い占めているという状況で、日本船の輸入は極め
て少ない。こういう輸出入、輸出入と言った方が
いいでしょうか、少ない。今言われたように六十
一年と六十二年の円高の不況は一つの状況として
理解できるのですが、その後ずっと状況がよくな
い。その原因は何かということなのであります。
これは大手五社、四季報から拾ってきましたが、
日本郵船にしても現在のところ六円七十銭ぐ
らいの配当ですね。日立物流は大した金額じゃな

いですが、二千億売り上げがあるわけですが、こ
れは四十五円ぐらい、非常にいいですね、バブル
に手を出したところは大体だめなのではないかと
思うのでないでしょうか。新栄というのはいま五
億ぐらいで、一時は八億であったものが今三億五
億ぐらいですね。ナビックスラインというのはい
ま三億五億ぐらいで、千九百五十億ぐらいの売り
上げがあったが、九円四十銭の配当が二円六十銭
の配当ですね。全部言う時間がないので終わってし
まうかもしれません、あと乾汽船ですか、これ
はせいぜい七十億ぐらいですか、配当がマイナ
ス、ここは赤字ですね。あとずっと見ますと、配
当が下がって、五十八円ぐらい配当したシーコム
が今は二円八十銭です。三百四十五億ぐらいで
ね。それで太平洋海運も一時は、八九年のときは
十六億だったのが今三億十銭ですね。飯野海運
はいいんですよ。これはタンカー専用なんです
が、四百四十億ぐらいですか、今九円、もとい
一円の配当だったものが今九円の配当。
こういうふうな見方と見ますと、配当がずっと
毎年減っていつていっているんですよ。これはどうい
う現象かと受けとめておられますか。

○淡路説明員 お答え申し上げます。

我が国は、外航海運につきましては伝統的に海
運自由の原則ということでやってきております。
最近の状況を見ますと、中国など途上国海運が非
常に台頭してきておりました、そのような途上国
海運というのは船員費等が安いということもござ
います。非常に安い運賃でシェアを伸ばしてきて
おります。そのような状況の中で、我が国の外航
海運会社は非常に苦しい経営を強いられ、これと
いうことが主たる要因かと思っております。

○沢田委員 それだけでは、これからの日本の海
運業界というものをどう見てどう対策をとってい
くかという答弁にならないですね。それは、ど
んどん毎年継続的に下がっていつていっている現状に
どこか歯どめをかけて、どこかで対応しなければ
ならないことはわかるわけですね。それがその
まま放置されてきているということは、だからど

こに原因があったのかということも聞いている理
由なんで、ここへ来てそんなことを言っているよ
うじゃ、これはあなた公務員だからそうかもしれ
ないが、大臣は何をやっているのかということに
なるんだよね。これは日本の海運業界そのものを
どんどん切り下げていく形になっていつてしま
う。だから、どこに原因があるのか。

船員の労働者問題も、日本はまだ千八百時間に
いかないところですが、船員には特に年金の問題
や労働時間の問題、随分違った取り扱いをしてき
たわけなんですよ。それで居ついていかな
い。単身赴任みたいなものですか。今のよう
ないわゆる豊かな生活へ向けて、実際に豊かであ
るかないかは別問題なんです、お世辞で言え
ばそういうふうになっているという意味でいうと、
なり手がなくなつてきているという意味はそうい
う条件もあるのじゃないかという気も私はしない
でもないのではありませんが、今の答弁じゃないか
ら、あとはもうきょうはいいいです、あなたに聞か
なくてもいい。

やはりそういう問題点を抱えているということ
をしつかり理解して、次の機会にはどこかで聞
くかも知れませんが、きちんとした日本の海運業
界というものを、審議会みたいなものを持って、
これからの日本の海運をどうすべきか、そして中
国やその他の国に負けないように日本の海運業界
というものを引き立てていくためにはどうする
か、飛行機に任せるんだということになればそれ
までですが、しかしそうでなくて、やはり両立し
ていく道を見出していかなければ、いざという
ときにはやはり必要なときが出るわけですから、そ
の点は一応申し上げておいて、これは注意喚起
しておきたいと思うのです。

これは大臣の方からは、違った所管ではありま
しょうけれども、運が悪くこの法案が来ているわ
けですから、その関連で我々は法案の審議はする
けれども、こういう状況は好ましくないよとか何
かときには閣議の中で言っておいてください。い
かがですか。——言うか言わないかわかりません

けれども、とにかく御返事したようですから、行きます。

それから、コンテナのリスクというのは、関税さんにも来てもらっています。とにかく船荷の検査というのは厳しく、大抵でそろえて麻薬の発見であるとかあるいは銃砲とかいろいろな密輸のものについて点検をする。我々も諸外国へ行く場合に、極めて厳しい検査を受ける国もあります。そういう意味で見ると、コンテナにして保険の方では一包みにするけれども、中身に對する責任は、ではだれが負うんだ、密輸されている場合にはだれが責任を負うんだというところは、これは表向きの保険契約であって、麻薬が入っていたりあるいは銃砲、刀剣が入っていたり、そういう場合は当然それぞれ別の国の、言うなら税関といいますが関税事務所できちんと点検してそういうものがあるかないかということを検査する、こういうことになっていくんだと思うのでありますが、そういう点についてはこの法律では、これは一応法務省の方に聞いておきますが、そういうものについてはこの法律の中ではどういう——お互いの国々で話し合ったことではないのですか。これだけ麻薬が世界に蔓延しているという状況、あるいは銃砲自由の国もあり、あるいはそういうものが密輸されているという現状、あるいはグリタやその他がそれぞれ使っているという現状、そういう状況の中で全然話が出ないのですかね、こういうものは。

○清水(連)政府委員 結論的に申しますと、そういう観点からの議論というのは、この法律あるいは条約に関する限りではされているということにはならないわけでございます。要するに、運送人とその荷送り人の間における運送契約、あるいは運送契約に関連して起こる不法行為責任について、どういふ要件のもとにどの程度で責任を追及することができるかという私法上の民事関係を規律するということでございます。

しかしながら、先生御指摘のように、たまたま運送契約の目的であるものの中に法律で取り扱う

ことを許されないものが入っている、こういうような場合につきましては、それぞれの取り締まり法規でそういうような行為をした者についての責任を追及するという規定があるわけでございます。当然にそれぞれの法律がこの対象物に対して執行される、こういうことになるのではないかと。この国際海上物品運送法自体の中ではそのことについて直接触れる規定はない、こういうふうにして上げざるを得ないと思います。

○西川説明員 先生御指摘の点は、その仕向け先の税関でそういう銃砲等、麻薬品を調べたときに、コンテナ輸送のときに、ほかの荷物もしくは証券記載の荷物に傷があったときにどういふ関係になるのかという点かと御理解いたしますけれども、その場合には免責にはなっておりませんので、保険契約上、海上貨物保険という保険種目を大抵その荷主さんが掛けておられますから、お支払いただくことになろうかと思っております。

ただ、その場合に、特定の仕向け先の税関が非常に厳しい検査をしておるといふ場合も間々あるかもしれません。ただ、そういったことは現在のところ聞いておりませんけれども、そういうケースがあった場合には、保険会社の方でいろいろ仕向け先についてのリスクを非常に厳格に管理しておりますから、集合体としての仕向け先、そこへの仕向け先の保険料率が上がるという形にならざるを得ないという結果になりまして、保険料率でそこが調整されてくるというのが現状でございます。

○花井説明員 先生の御指摘で税関の取り締まりというお話でございますけれども、私も税関の方としましては、この海上コンテナ化等の進展によりまして、正直申しまして、税関が社会悪物品の取り締まりの水際規制というものを担う立場から申しますと、やはりこの進展自体は率直に申しましてこれを困難にするものであるというふうには考えております。

しかしながら、このコンテナ化の進展等というものは、やはり物流の効率化なりあるいは迅速化

というものに非常に大きく役立っているというところでございます。現在我が国の主要港におきましては、輸出入貨物とも八割を超えるコンテナ化率が進んでいると思っております。そういった実態に對して、税関としてはやはり迅速な物流というものでできるだけ役立っていくということが必要であるということ、それから一方で、今御指摘のような適正な通関というものが我々として確保していくという役割を担っているわけでございます。

この迅速それから適正という一見しますと相矛盾するような要請にこたえていかざるを得ないというところでございますが、私もこういった物流の実態あるいは適正な通関確保という要請にこたえるべく、コンピュータ化の推進とか、あるいは情報の収集、活用とか、あるいはエックス線等の取り締まり機器を活用する、それから先生御指摘のような麻薬犬を導入してこれを活用する、こういったことにより検査対象貨物を絞り込む、かつ効果的な重点的な取り締まりを実施するというところで、常日ごろ迅速かつ適正な通関に努めているというところでございます。

○沢田委員 それで、この法案をこうやって審議する以上、もっと言うならば、それぞれの国が禁止をしているものの輸出入というものをやはり国際的に、例えば積んだ国の責任とか、そういうような規定をある程度強めていかなければ、出す方はルーズになるし、後は入る方の責任だということになったのでは、やはり幾らこういう保険を結んだとしても、それは平和の問題であって、そういう緊急な問題に對する措置にはなっていない、こういうふうにも思ふのです。

さっきもう一つ保険課長が答えた言葉の中に、危険な国の保険料は高くなる、こういうことを言われたようですね。その国の判定はどことがやり、どういふ率にしているというのですか、その点のお答え。

その前に聞いていることがあるわけですから、これはどこか、外務省になっちゃうのかな、外務

省はいいですね。運輸省が所管することになるのです。各省庁みんなかわり合ひを持つだらうけれども、やはりここは法務省だな、法務でやっていることですから。あなたに聞くのはちょっと酷かもしれぬが、一般論で答えてください。

○清水(連)政府委員 先ほどやや不正確なお答えをしたのじゃないかと思ひますけれども、私法上の運送契約の中身、内容、効果等を定めるのが目的である、こういうふうにして申し上げました。これは当然のことでございます。しかし、だからといって禁制品をどんな運送契約の対象にしているというところにはならないわけでございます。

先ほどちょっと申し上げるのを失念いたしました。現在でも商法の七百四十条でございますけれども、「法令ニ違反シ又ハ契約ニ依ラスシテ船積シタル運送品ハ船長ニ於テ何時ニテモ之ヲ陸揚シ、若シ船舶又ハ積荷ニ危害ヲ及ボス虞アルトキハ之ヲ放棄スルコトヲ得但船長カ之ヲ運送スルトキハ其船積ノ地及ヒ時ニ於ケル同種ノ運送品ノ最高ノ運送賃ヲ請求スルコトヲ得」、こういうような規定があるわけでございます。禁制品とか危険物についての船長の独自の処分権限といううなものも認めているわけでございます。この国際海上物品運送法におきましてもこの規定を準用している、こういうことになるわけでございます。ですから、基本的にはそういうたぐいのものが運送されないようにするということは、やはり私法上の契約においても配慮しなければならぬわけでございますが、それをチェックするシステムというものは、やはりこれは別途税関とかいろいろな形でシステムに頼らざるを得ない、こういうことになってこようかと思ふわけでございます。

○沢田委員 今言われたのは、私も法律は見えています。見ていますが、コンテナで輸送がされてくる中で、善意の管理者として、まあそういう言葉がどこかで言われたような記憶がありますが、それが発見されないのが通常の状態じゃないのかと

思うのです。では、それが入ったから船長の責任だ、裁判所なんかはそういうことを使いたがるものなんですね。だから、もしその法律をあなたが抗弁に使われるならばそれはもう船長の責任ではない。それは、危険物で爆発物だとか何かそういうものに付いては当然それが生じるでしょうが、それ以外はなかなかわからぬだろうと思うのです。だから、それが発見できなくて日本へ陸揚げされたから、さて船長の瑕疵である、こういうふうな断定することはできないと思いますが、それはつけ加えてもらってお答えいただいて、それじゃそちらから先に行きましょう。

○西川説明員 危険という言葉は必ずしも適切でございまして、いわゆるAという国とBという国で税関の検査が非常に厳しく、過去においてBという国の方がより保険金請求が多かったといった場合には、その情報をプールしておきまして、それを毎年毎年の危険に応じた保険料の料率引き上げもしくは引き下げという形で、相対で取引する中で料率を決定していくということではございまして、それがどうして決めるかということではございまして、要するに過去における保険金の支払い実績に基づいて保険料を決めていくということではございまして。

○清水(港)政府委員 先ほどの商法七百四十条は国際海上物品運送法にも準用されているわけではございますけれども、そういった法令違反物あるいは危害を及ぼすおそれがあるというようなものについて、船長の権限規定でございまして、船長がそういうことをわかっていながらしなかったということになりますとあるいは問題が生ずるかもしれないけれども、わからないままというふうになりますと、これは船長の責任を追及するということではできない、こういうことになろうかと思っております。

また、国際海上物品運送法の現在の十一條でも「引火性、爆発性その他の危険性を有する運送品で、船積の際運送人、船長及び運送人の代理人がその性質を知らなかつたものは、何時でも、陸揚

し、破壊し、又は無害にすることができ。」という権限を定めているわけではございます。しかし、これはそういうことが運送人、船長あるいは運送人の代理人にわかつていないことが前提でございまして、わからなかったものでその責任云々ということは問題にならないのではないかと、いうふうには思っています。

○沢田委員 またもとへ戻りますが、結局運輸省に、日米構造協議の中で港灣整備が一応言われているわけですね。私もあちらこちら行きますが、なかなかそれが進んでない。現在三兆くらいですか、全部で五兆円くらいの予算は組んでおるようです。予算というよりこれは五カ年計画の一部です。組んでいるようですが、どの程度の進捗やあいだでいっているわけですか。——じゃ大臣はどうですか。

○田原国務大臣 私も、数字の伴う所管外のことですからちよつと無理でございしますが、これは運輸省の港灣局の所管だらうと思ひます。

○沢田委員 答えられないから、後でいいですから、これは日米構造協議の問題はもう座右の銘みたいなもので、舗装がどのくらいあったか、歩道がどのくらいあったか、みんな決められて約束したことでありますから、公務員がすべてみんな自分の所管は知っていて、それで対応していくということではなければならぬのでありまして、これはレクチャーで言わなかったからわからないということでは済むものではない、こういうふうな思っているから、これは後でひとつお答えをいただきたいと思ひます。

続いて、この法案の中身の方に行きますが、法務省では不適当だと私が言っているのは今言ったようなことで申し上げたわけですが、この保険の料率は、結果的には今言った積み取り比率、危険度と今までの被害の額と、どういう要素とそれ以外の要素によつて決めておられるのか、この保険の料率について一応お答えいただきたいと思ひます。

○西川説明員 海上運送に關しましては、主に二

つの保険がございまして、船主が掛ける保険と、もう一つは荷主が掛ける保険という二つの分野があるかと思ひます。

船主の保険につきましては、これはP-I保険と申しますけれども、そこでは、一般論でございましてけれども、いわゆる運送船の保守管理状況が一つの大きな柱になります。さらに、その船が建造後何年たっているか、さらに積み荷の内容、一体どここの航路なのか、そういうことを集積いたしまして資料に基づきましてそれぞれ料率が変わつておるということではございまして。

さらに、実はその料率につきまして、再保険に出しておるわけではございまして、再保険に際しましては、再保険とかなりリンクしないことになりまして、再保険とかなりリンクしないことになりまして、それらもろもろを考慮いたしまして、それぞれの航路別に料率が決まっております。もう一つ、荷主が掛けますのが貨物海上保険というところでございまして。これも同じように、どういう船に積み込まれるかということが一つ、一体貨物の性格がどういふ性格のものか、自動車であるのか、繊維であるのか、そういうことによつても料率が変わつてまいります。それは過去の実績、何十年という実績の積み重ねの中で、リスク、いわゆるこのぐらゐの保険料率でないと合わないといった料率が出てまいりまして、相対で取引してその料率を決めていくといったことでございまして。

○沢田委員 今度は法務省に戻りますが、船で行つて、陸で若干行つて、また船で行つた場合、到着の荷受けが、品物に瑕疵があった場合、船の上だか、陸の上だか、また船の上だかわからない場合があるのです。それは大体どういふふうには解決するつもりですか。

○清水(港)政府委員 これは契約で、船積み港がどこだ、最終的な陸揚げ港はどこだ、その間においては運送人が責任を負う、こういう形の契約がされております。例えば途中若干の陸路のあれ

がありまして、総合的にこの運送契約の対象になる、こういうことになるのではないかと。

それから、それぞれ陸揚げ港、船積み港が別々で、陸路の運送はまた別である、また新たな別個の運送契約が締結されるということになりますと、それぞれの運送契約、あるいは陸路の運送については陸上の運送契約ごとにそれぞれの責任が追及されるということになるわけではございまして。その場合に、どの時点でそういう損害が生じたかということにつきましては、それぞれの陸揚げ港なら陸揚げ港の時点で、品物を受け取る段階においてそれぞれのチェックがされる、こういうことにはなるわけではございまして。

○沢田委員 そうじゃないでしょう。法律では、荷受け人が受け取ったそのときに判断をすることになっていないでしょうか。ただ、原因が、その過程の中のどこで起きたかということが不明な場合、こういうことになるわけであつて、ある意味においては共同責任になるのかわかりませんが、しかしAならAと契約してあつて、下請で陸送をやつた場合には、AならAの元請が責任を負う、こういうことが常識的ですが、ただ海上保険というものを適用する場合に、陸上の部分が該当するということかと言ひ得るのかどうかということですね。がたがた道を通つたからそうなつてしまつたという場合があつたらどうも困る。そういう例だつたらどうなるのかということ、これは保険の方もあわせて聞いておきたいですね。

○西川説明員 先ほど二つの保険があると申しましたけれども、荷主が掛ける貨物海上保険の場合には、受け取つた段階でその現物が破損しておれば、すべてそこから保険金が支払われるという構成になります。他方、船主が掛ける保険、いわゆる一般的にはP-I保険と言われるものでございましてけれども、それにつきましては、保険会社が支払つたのに、運送人に関して過失があつた場合に、保険会社が船会社に対してその分請求するという形で解決をするというが保険の世界でございまして。

もう一つ、先ほど、途中で陸路が入っていた場合にどうなるかということでございますけれども、そういう場合には、実はP-I保険という船主責任保険組合以外で、ほとんどございませぬけれども、民間の保険会社がフルラインで全体をカバーするというような保険も一応開発はしておりますけれども、ほとんどその利用はございませぬ。いわゆるその間に起こった事故に対しては責任をとるというそういう例外的な保険はございませぬけれども、一応、先ほど申し上げましたように、保険の形式としては、荷主に對しては全額払い、船主に責任があれば船主に対しては全額が請求する、その額をある程度回収する、そういう形の仕組みで保険では解決しております。

○清水(港)政府委員 運送品に關する損害賠償の額は、荷揚げされるべき地及びそのときにおける運送品の市場価格によつて定めるといふことになつておるわけでございます。したがひまして、契約で、どこで船積みされてどこで荷揚げされることになつてゐるかということによつて、その間の乗損であるかどうかということが証明の対象になる、こういうことにならうかと思つてございします。

○沢田委員 受ける場合は、会社の倉庫から陸路で船着き場まで行つて積むわけですね。また、着いたところから到着地まで自動車輸送か何かで行くわけですね。私は極端な例を示したわけですが、判例でもあるのですよ。九五%、タイルが皆ひび入つてしまつて使い物にならなかつたという裁判を起こされて、これは船荷証券の方の判例にあるのですが、それは証券で証明してある。香港かどこかへ行ったものらしいですが、それが九五%、どうにも使い物にならなかつた。その場合も、陸路でがたがた輸送している中でそういうものがひび入つたのか、いわゆる船の中で入つたのか、なかなか裁判上も明確には規定づけがされてないのですよ。そこであえて、そういう場合の取り扱いはどうなつてゐるのだ。こういう法律でだんだん国内法も変わつてくる

ことになつてくるのでしようね。判例が二刀流使つていくわけにいかないでしようからね。日本の国内ではこうよ、外国の貨物はこうよというわけにいかないでしようから、整備していかなければならぬと思つて、今の船主と荷主となつてゐるのは、書いてある運送品の方も、恐らくどつちがどつちか書いていてわからなくなつてしまふと思つてゐる。私の言つてゐるのも、今聞いて僕もさっぱりわからなかつたね。図示してかいてもらはないと、こういうのはわかりませぬ。

十二時半から代議士会があるし、それから本会議がありますから、本日は十二時半までなんですけれども、運輸省、これからもうちょっと勉強して回答してもらいたいと思ひますし、それからどうもいろいろ問題点があるようですから、法務省の方においても御検討いただきたいと思つてゐます。

最後になりましたが、海運の業界というものを今後どういうふうな日本が立て直していくかという問題は、課題が非常に多いのです。だけれども、きょうはそれが主体じゃありませんから多くを申し上げませんでしただけでも、これから本場にどういふふうな、斜陽産業にしてしまつたのでは困るのですよ。日本は四面海ですから、やはり海運業というものがちゃんと正常な形で発展していくといふことが必要だと思ひます。大臣も、こういうところで、そういうことを言つてもちんぷんかんぷんというか、おれの所管じゃないな、こういうことで済まされたい。国民の一人として、う考えていく必要がある。私は、そういうことだけ主張をして、ちやうどお昼時になりましたから質問は一応これでやめます。

○浜田委員長 この際、暫時休憩いたします。
午後零時二十分休憩
午後一時二十分開議

午後一時二十分開議

○浜田委員長 休憩前に引き続き會議を開きます。

質疑を続行いたします。冬柴鐵三君。
○冬柴委員 公明党・国民會議の冬柴鐵三です。國際海上物品運送法及びその一部改正法につきまして、主に技術的な面で逐条伺つてまいりたいと思ひます。相當論点を用意しましたので、短い、簡潔な答弁をお願いしたいと思います。

まず、法第一條は、その適用範圍を定めております。船積み港が本邦外で陸揚げ港が本邦であるもの、船積み港が本邦で陸揚げ港が本邦外であるもの、字面から見ますと、この二つのものに、その船舶による物品運送に本法が適用されるというふうに読めるのですが、その点はどうか。

○清水(港)政府委員 第一條の「船積み港又は陸揚げ港」といふこの「又は」といふ表現を、どちらか一方がそうである場合といふふうに限定しますと、そういう解釈も出てくるかもしれませんが、これははいわゆる及び、またはの「又は」であつて、船積み港及び陸揚げ港とも本邦外にある場合、すなわち外國間の運送または外國内の運送をも意味する、こういうふうに解釈されてゐるところでございます。

○冬柴委員 同じ一條に、「この法律」といふその次に括弧書きで「(第二十條の二を除く)」、こういうふうな定められましたその法意はどういふところにあるのか、それからまた、それを受けまして同條後段を追加したその理由、その二点についてお伺いしたいと思います。

○清水(港)政府委員 現行法のこの一條の物品運送といふのは物品運送契約を意味する、そして現行法は運送契約だけに適用されるという理解のもとにこの法律はつくられたわけでございます。最高裁判所判例におきましてもそのような解釈が行われているわけでございます。ところが、今回の改正法案では、一九六八年議定書三條の内容を取り込むといふことで、運送人及びその使用する者の不法行為責任について、運送人の契約責任と

同様の免除及び輕減を認める旨の規定を第二十條の二として新設したわけでございます。

そこで一條を改正いたしましたして、この法律のうち第二十條の二を除く規定は物品運送、すなわち物品運送契約に適用される、これは従来どおりでございます。新たに新設された第二十條の二の規定は、不法行為責任に適用されるということを示すために、不法行為責任という形で規定されております。そのように、やや技術的にございしますけれども、整理をさせていただいたといふことでございします。

○冬柴委員 本法及び改正法案は、いわゆるヘーグ・ヴィスビー・ルール・システムと言われるものを國內法化するものであります。本年、平成四年十一月一日に発効する海上物品運送に關する國際條約にいわゆるハンブルク・ルール・システムと呼ばれるものがあるようでございます。船積み港が本邦で、陸揚げ港がハンブルク・ルール・システムを採用する外國である場合、または、船積み港がハンブルク・ルール・システムを採用する外國で、陸揚げ港が本邦である場合の、兩國の國內法の適用關係をどう解したらいいのか、お教えをいただきたいと思ひます。

○清水(港)政府委員 いずれの場合も、我が國が法定地となつて、しかも日本法が準據法となるといふことになりまして、これはいずれの事案の場合でも我が國の國際海上物品運送法が適用されるということになります。これは、當事者の一方がハンブルク・ルール・システムの國であつてもそうでなくとも変わりがない。

と申しますのは、我が國には國內法として國際海上物品運送法という法律だけしかございせんので、これが適用されるということになります。このことは、例えば一九七四年條約だけしか批准してない國と一九七九年條約を批准している國、こういうものがあり得るわけでございますけれども、條約上はお互いにその條約の範圍内での義務を尽くせばいいわけでございますけれども、我が

国では国内法そのものを一九七九年議定書の内容に沿って改正いたしますので、一九二四年条約に加入しているにとどまっています。国に對しても我が国の国際海上物品運送法が準拠法となる限り適用される、こういうことになるわけでございます。

○冬業委員 ヘーグ・ヴィスビー・ルールは、海上運送人の責任を限定するといふところに特徴があります。ハンブルク・ルールは、海上運送人の責任を陸上運送人と同様に扱って、その責任を軽減するといふ思想をとらないところに特徴があるように思われるわけですが、そのあらわれと申しますか、アメリカ合衆国におきましては、運送人団体がヘーグ・ヴィスビー・ルールの採用を主張し、そしてまた、荷主団体がハンブルク・ルールの採用を主張している。それは、それぞれの団体がみずからに有利なシステムの採用を主張するところに原因があると思われるわけです。

しかし、ちょっとそこが、その場面だけ見ればそうなんです、非常に海上保険が発達して、海上運送中の運送品が滅失もしくは損傷し、または延着したという場合には、私の理解では、通常は荷送り人が付す貨物海上保険によってその全額が補てんされる。荷送り人が直接運送人にその損害の賠償を請求するという事例は著しく少ないんではないかというふうに思うわけですが、その点はどうでしょうか。

○清水(港)政府委員 全く仰せのとおりでございます。荷主は運送人に関する損害をてん補するために積み荷保険、貨物保険を掛けております。したがって、運送品の滅失、損傷あるいは延着があった場合には、荷主はこの積み荷保険契約に基づいて保険金の支払いをまず受けてしまう、こういうことになります。したがって、その荷主が直接運送人に損害賠償請求権を行使するということとはまずないというのが実務の運用でございます。

ただ、荷主に損害賠償保険を払った保険者は、御存じのように商法による保険代位によりまして、荷主の方から運送人に対して損害賠償請求権を取得するということになるわけでございまして、

て、実際のその運送人の損害賠償責任は、現実には積み荷保険の保険会社と運送会社との間で決着がついておる、こういう状況でございます。そのほとんどは話し合いというふうなものでございす。

○冬業委員 別の見方をすれば、運送人の責任をハンブルク・ルールのように重くしてしまふというところにすれば、運送人はその積送品、運送品につきまして船主責任保険、損害保険ですが、そういうものを付さざるを得なくなつてしまつて、その保険料は当然運賃に一般的に加算されてしまふということになると思ふわけですね。

いづれにしても、先ほど言いましたように、貨物海上保険によつて荷送り人の損害が実質的に補てんされるということ、事実それが大部分であるとおっしゃったわけですが、そういう事実関係があれば、ヘーグ・ヴィスビー・ルールをとるか、あるいはハンブルク・ルールを採用するかどうかというところは、運送人と荷送り人、いづれも結果的にはその実質的地位に大きな差は生じないんではないかというふうに思うわけでありす。この点、この二つの国際条約、片や運送人に有利、片や荷送り人に有利というものがあつて、その選択がどうなのかということが非常に大きな問題のように見えますけれども、事実関係はそんなに、法律家としてはいろいろ意味はあるけれども、業界としてはそんなに問題はないんじゃないかとも思われるんですが、その理解でよろしいでしょうか。

○清水(港)政府委員 法律の字面を見ますと、確かに、ハンブルク・ルールの方が責任限度額が二五%多いとか、あるいは航海上の過失あるいは火災免責を認めてない、荷主が非常に有利である、こういうふうに見えるわけでございます。法律論としては確かに問題があるかと思ひます。

ただし、海運実務の面で申しますと、運送人の責任が重くなりまして運送人が掛ける船主保険というものの保険料は高くなります。これは論理的問題です。同時に今度は、荷主が掛ける貨

物保険の方は、先ほどの説明で申しましたように運送人に対して保険代位によつて請求することが出来る金額が大きくなりますから、荷物保険の方の保険料は相対的に安くなる、こういうことに計算上はなるわけでございます。というところで実際の実務が動いているといふことを考えますと、運送人の方で少し余計に保険料を払うか、あるいは荷主の方で保険料を少し少なめにするか多くなるか、こういう保険料の支払い額のいわば調整みたいな問題に帰着をしようという面が一つございます。

ですから、実際問題としては保険でカバーされているので、御指摘のようにハンブルク・ルールかヘーグ・ヴィスビー・ルールかという違いの議論というのはそれはどこの実際の問題はないのではないかと、私どももそういう御指摘を十分承知いたしておるわけでございます。

それからもう一つは、運送人の責任を重くすればいいというふうに一見思われるわけでございますけれども、運送人としては、高い保険料を払うために運賃も高くしなければならぬ、こういうことになってくるわけでございます。結局、回り回つてそれは荷主の不利益になってくるということでございます。それから、確かに御指摘のように、法律論とはいささか違ふ面からのやはり評価と申しますか、具体的に運送人、荷主、保険会社と利害をどういうふうにもうまく調整していくのが適当かというふうな見地も極めて重要な立脚点というふうにも思ふわけでございます。

○冬業委員 七九年の議定書によりまして、改正法案第二条四項関係で、従来のスターリング・ポンドにかえて、より客観的なSDRというものを採用されることとしたことは評価されるべきであらうと思ひます。

ちょっとSDRとか何とかいろいろ言われても頭がはつきりしませんので、最近の、例えばきのうでもいいし五月二十日でもいいんですが、一SDRというのは邦貨に換算すれば何円になつて

いたのか、お教えいただきたい。

○清水(港)政府委員 SDRの準備というのはロンドンにおける正午の取引値段によつて決まるといふことでございまして、平成四年五月二十日現在の一SDRは百八十・九四二円である、こういうことになっております。五月二十一日の一SDRが百八十・四六五円、こういう数字でございす。

このSDRの価額というのは、通常、日本経済新聞の夕刊に掲載されているというふうに承知いたしております。

○冬業委員 改正法案の第九条で、船荷証券の記載が事実と異なつた場合、運送人は、これを知らずに、すなわち善意で当該船荷証券を所持する者に対し事実と異なることをもつて対抗できない、このように今回定められたわけですね。一方、法八条一項は、第七条一項一号所定の「運送品の種類」あるいは二号所定の「運送品の客積若しくは重量又は包装若しくは個品の数及び運送品の記号」の事項というものは、「荷送り人の書面による通告があつたときは、その通告に従つて記載しなければならぬ。」そして、しかもそれについては荷送り人は正確性を担保する、こういう法律構成をとっているわけですね。

これを両条あわせ読めば、善意の船荷証券所持人に対してですから、ここは保護しなきゃいけないわけですが、終局的には荷送り人が責任を持つ、正確性をですね、こういうふうになつてくるわけですから、そのところをどう調整すればいいの。どうも運送人がまず訴えられて、運送人が賠償してからそれを荷送り人がまた訴える、こういう二段構えになるようですけれども、そこはもう少し何か工夫はないのでしょうか。それとも、うまく合理的に解釈する方法はないのでしょうか。

○清水(港)政府委員 結局、端的に申しますと、通告の正確性というもののについて運送人の方で確認するといふこのことについて注意を尽くせば、現行法上は、善意の第三者に対しても船荷証券の

記載が事実と異なることを対抗することができ、
る、こういう解釈になるのではない。すなわち、
現行法は、「運送品の種類」と「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」は荷送り人の書面による「通告」に従つて記
載しなければならぬ。」ということ、書面によ
る通告によつて船荷証券にこのことを記載する
わけでございます。これは一九二四年条約に基づ
くものでございますけれども、かつては、これに
関する船荷証券の記載について運送人は責任を負
わないというような約款が挿入されておりました。
船荷証券所持人の利害が害されたというよう
なこともございましたので、運送人に対し、荷送
り人の通告どおりの記載すべき義務を課した、通
告どおりにとにかく書けということにいたしました
わけでございます。

そこで、先ほど申しましたように、一九二四年
条約に基づく現行法では、船荷証券に事実と異な
る記載がされた場合には、その記載をするについ
て運送人に過失がなければ、運送人は善意の船荷
証券所持人にも対抗することができるとされたわ
けでございます。そのことはどういふことを意
味するかと申しますと、先ほど申しましたよう
に、運送品の種類、数量等記載する通告に従つて
されたということ、この通告の正確性を確認する
注意も尽くした、こういうことによつて善意の第
三者にも対抗することができるといふ法制をとつ
たわけでございます。

これが現行法でございますけれども、今回の改
正法では、そのような通告に従つて記載し、正確
性を確認することについて注意を尽くしたとして
も、やはりこれはもう善意の所持人に対しては対
抗はできない、こういうふうな意味にいたした、こう
いうところに今回の改正法の意味があるというふう
に言つていいのではないかと申します。

○委員長退席、鈴木(俊)委員長代理着席
その結論は私はいいのですが、そう
すると、正確性担保とか書面による通告とか、そ
れに対する余り実益がなくなつてしまふわけでは
ないかと思ふ。

よね。それは無過失責任で、その通告の内容が無
過失によつて通告されたんだということでも言え
ないという意味では意味があると思ふのですけれ
ども、どうもその点ちょっと酸っぱい感じがするも
のだからお尋ねをしました。

次に、法八条は、荷送り人の通告及びその正確
性の担保要件を「書面による通告」と書いていま
すね。それで、商法五百七十八条は、これは高価
品、有価証券とかそういうものについてですが、
それは「明告」、明らかに告げる、こういう言葉が
使われておりますね。それから、改正法案第十三条
五項は単に「通告」、「書面」とか「明告」とか
じゃなしに「通告」、「書面」とか「明告」とい
ふ、どうも法律の中でその用語が統一されてい
ないというところは言ひませんけれども、じゃ
これが一つ一つ意味が違うのかということになつ
てくると、どうだろうという感じがするので、
その点についてどのような御見解が伺つてお
きたいと思ひます。

○清水(漢)政府委員 その前に、ちょっと先ほど
の質問に対して補足させていただきますと、現行
法でも、荷送り人は運送人に対して自己の通告の
正確性について担保責任を負つてゐるわけござ
います。今回、運送人が船荷証券の善意の所持人
に対して結局対抗することができないということ
になりますと、責任を追及されるわけございま
すが、そういうようなことによつて運送人が損害
を受けたときには、荷送り人に対して正確な通告
をしなかつたのはけしからぬじゃないかというこ
とで損害賠償責任を追及する、この荷送り人の通
告についての責任は、担保責任は無過失責任とい
うことになっておりますので、そこで整合性は出
てくる、こういうことにならうかと思ひます。

それから、お尋ねの八条一項の「書面による通
告」でございますけれども、船荷証券の記載事項
に関する荷送り人の通告は書面でなければなら
ないということになっております。これは、この
通告に従つて船荷証券の記載がされるということ
になりますので、その正確性を期するということ
が目的であることは容易におわかりいただける
と思ひます。

これに對しまして、御指摘のように十三条五項
の運送品の価額の通告は書面による必要はなく口
頭でもよい、こういうことになるわけございま
す。したがつて、単に「通告」と規定してゐるだ
けでございますが、この通告は十三条一項の責任
限度額の適用を外すというものでございまして、
通告があつた価額が例へばそのまゝ損害賠償額と
いうことになるわけではございせん、責任限
度等の適用がないというだけのことでございま
す。そこで、荷送り人の責任限度額の適用を欲
する意思が明らかであれば足りるということござ
いますので、八条の場合ほどの正確性は要求さ
れないということと、またそういう通告が船荷証
券にも記載されるということがこの要件になつて
おりますので、書面は要求されていないというこ
とになるわけでございます。

なお、通告といふのは一定の事実を相手方に告
げ知らせることを意味するわけでございますが、
御指摘のように商法五百七十八条の場合は同様の
意味で「明告」といふ言葉を使用しております
が、これはやや古い表現だということで、明告と
同じ意味で国際海上物品運送法では「通告」とい
う言葉を使つていただいた、こういうことでござ
います。

○冬柴委員 判例が積み重ねられることだと思ひ
ます。
それから、改正法案十二条の二第二項につきま
して、財団法人日本海法会要綱試案では、現行法
が運送品の滅失、棄損または延着につき定める商
法五百八十条を全面適用してゐることを改めて、
その適用を全部廃止する、こういうふうな発表さ
れてゐたと思つてゐる。これは、改正法案では
その五百八十条中三項の準用は定めてゐるわけ
でございますが、私はこの三項を準用する方が正確
であらうし、すぐれてゐると思つてゐる。何か
海法会がこれも削るべきだと言つたところにお
思ひ違ひがあるのかどうか、その点についてお伺
いします。

○清水(漢)政府委員 結論的に申しますと、思想
の違ひは全くないということでございます。
すなわち、この改正法案十二条の二という規定は
従来なくて、これに実質的に相当する規定として
五百八十条の一項、二項、したがつてまた三項も
準用してゐたわけでございます。ところが、五百
八十条の一項、二項に相当する部分を十二条の二
で書き直すということになりましたので、三項を
どうするかということが実は問題になりました。
三項はいわば一種の公平の原則で認められた規定
であるから、これを準用しなくても当然解釈で同
じような結論が得られるのではないかと、いふ
ふうにお考えになつたのが日本海法会の試案だとい
ふに理解しておるわけでございます。私ども
いろいろ検討いたしました結果、やはり条文の正
確性を期する意味で、一項、二項の準用をやめた
からといつて三項だけ準用するものもちょっと格好
悪いけれども、これはやはりそうしておいた方が
いいだらうということと、このような整理をさせ
ていただいたわけでございます。

○冬柴委員 次に、改正法案第十三条の責任限度
について伺ひますが、船荷証券が交付されてゐる
場合であつて、その証券に荷送り人の通告に従
つて運送品の種類とか価額が記載されてゐる場合
は、その額が責任額とされる旨を十三条第二項は
定めてゐますね。實際は海上運送業務においては
これと異なる扱ひは行つてゐないのじゃないか
な、ほとんどがこういう扱ひになつてゐるんじや
ないかなというふうな理解するのですが、やはり
これと違ひ扱ひの分も相当部分あるのではしや
うか。その点についてはいかががでしやうか。
すなわち、それ以外の場合はSDRによつて責
任が決まる、こういうふうな今解決められてゐる
わけですが、一体どちらが原則なのか、ど
ちらが例外になるのか、こういうSDR表示で損
害額が計算されるというふうなことが実務上本
当にそうしなば起こるものだらうかということに
疑問を持つものだから、お伺ひしておきたい。

○清水(港)政府委員 十三条の五項で運送品の種類及び価額を通告し、かつ船荷証券にその旨が記載されているときにはこの責任限度の規定が適用されない、こういうことになっているわけでございます。

これが実際にどの程度あるのかということでございますけれども、このような通告がされる例というのは高価品の運送の場合以外はずないというふうに言われているわけでございます。これは商法五百七十八条にも同じような規定があるわけでございますけれども、実際問題としては高価品の運送の場合以外にはまずないということのようでございます。

○冬柴委員 今回、従来なかったコンテナあるいはパレットということによる責任というものが明らかにされました。それで、これらを用いて運送されるという場合はどのような状態を指すのか。特に、コンテナというのは我々もよく見かけるのですが、パレットの場合どうもフォークリフトでずつと持ち上げてその状態で運ぶということとはわかるのですが、コンテナのようにそれが統合して運ばれるというような概念がどうしてもしもちょっと結びついてこないのですが、それはどういう状態を指しているのか御説明をいただきたい。

○清水(港)政府委員 コンテナの場合には箱状の容器でございますから、中に幾つかの商品が入っておいて外からはわからないということが通常だろうと思えます。

パレットというのは複数の運送品をまとめて載せる荷台のことだということに言われております。一定数量の貨物を一単位にまとめて載せる荷台のことだ、こういうふうに言われているわけでございます。フォークリフトにより荷役できるように荷台の下に角材が取り付けられているというのが通常のようでございます。そのまま船倉に積みつけて運送されるということもあるわけでございます。場合によってはネットがかぶせられるようでございます。

したがって、コンテナとパレットとは複数の運送品を一括して送るという点においては共通する要素がございますけれども、外部から見るとの程度わかるかという点についてはやや違いがあるというふうな感じを率直にいたしているわけでございます。

現実の運送の実務におきましては、責任限度額をコンテナを一単位とするか、あるいはコンテナの中の商品の数によってやるのか、パレットについてもパレットを一単位とするのか、あるいはそこに載つけられている商品の数を単位としてやるのかということにつきましては、コンテナとパレットによって違いという運用の実際の違いが出てくる可能性というものはあると思えますけれども、コンテナは封印がされておりますので運送人が任意にこれを開くということとはしないのが海運取引の慣行であり、またパレットに積んだ貨物を運送人が任意におろして数量を確認するというようなこともしていない。その限りではコンテナもパレットも同じような扱いを運送人の方ではしているというふうな実態もあるようでございます。そういう実態を踏まえて、これから運送契約等でそういうそれぞれ適切な対応が行われるというふうに思う次第でございます。

○冬柴委員 恐縮ですが、もうちょっと簡潔にお願いします。

改正法案の十三条の二に「損害の発生のおそれがあることを認識しながら自己の無謀な行為」、「こういう従来の法律には見られない用語の使い方があり得るわけですが、「故意」は最初に書いてありますから、未必の故意に近いのかという感じがするのですけれども、それは未必の故意は故意ですから、前段に入るだろう。そうすると、認識ある過失、しかも重過失、そういうところに近いのか。そう言ってもらったら我々もわかりやすいのですけれども、そういう理解でいいのかどうか確認したいと思えます。

○清水(港)政府委員 「損害の発生のおそれがあることを認識しながら自己の無謀な行為」と

いうのは、これは英米法の概念でございます。我が国ですと、故意または重大な過失というようにことで普通は表現しているものだろうと思えます。

ただし、我が国の法概念に当てはめると、重大な過失のうち結果発生蓋然性を認識していた場合に相当する、つまり損害の発生のおそれがあることを認識しながらというのが新たに加わるわけでございます。単純な重大な過失ではないというふうに言葉の上では言うことができるわけでございますけれども、そういう意味では、認識のある過失あるいは未必の故意に近いというふうな感じもするわけでございます。そういう意味で、即重大な過失と同じではございませんけれども、そういう新しい概念が導入された。これは、実は船主責任法にも同じような表現が入れられているわけでございます。

○冬柴委員 十三条の二に、その結果「一切の損害を賠償する責めを負わせる」わけですが、しかし「一切の」というのは、条件関係に達するものまで含むのじゃないに、やはり相当因果関係の範囲内として大枠は動かないのじゃないかという理解をしているのですが、それでよろしいですか。

○清水(港)政府委員 要するに、ここで「一切の」というのは民法四百六十六条によって損害の範囲を決める、こういう意味でございます。この損害額については、先ほど問題になりました十二条の二等でそのものの価格を原則としてその損害額とするというふうな定めになっておりますが、それをも除外して相当因果関係のある損害をすべて賠償しなければならない、こういう趣旨でございます。

○冬柴委員 改正法案の十三条の第四項には、運送人とその使用人の賠償額についてそれぞれ定めてありますけれども、その範囲がちよっと違っていますね。そして、両者の関係は各自債務なのか連帯債務なのか、これをもし判決の本文に書く場合にはどんな表現になってくるのだろうかということを考

えるのですが、どうでしょう。

○清水(港)政府委員 運送人と使用人の損害賠償責任、これはいわゆる不真正連帯債務である、こういうことになると考えられます。判決の本文は、被告らは、被告らは結局運送人と使用人がいるわけでございますが、原告に対し連帯して金何円を支払え、あるいは裁判所の慣行に従いますと各自金何円を支払え、こういうことになるわけでございます。

○冬柴委員 改正法案の第十四条について伺います。

第十四条は、一年以内の出訴期間の経過によって請求権が消滅するということに定めていますね。これは講学上この期間を除斥期間であるというふうに言われていたと思うのですが、改正法案第十四条第二項で合意によってこれを延長できるというふうに改正することによって、この期間の法的意義づけが変わることにはならないだろうか。すなわち短期消滅時効期間と解される余地はないだろうか、すなわち中断とかそういうような問題で争いが大きくなるんじゃないだろうかというのを思うわけでありまして、もっとも民法六百三十九条は、諸負人の担保責任の出訴期間に関して、この改正法案とはほぼ同一の法律構成をとる期間延長合意というものを定めていますけれども、ここには「普通ノ時効期間内ニ限り」と上期限間を定めていますね。

二つのことを聞きたいわけですが、法的意義づけは変わるのかどうかということ、それからもう一つは、この改正法は青天井になってしまふのかどうか、上期限間をどう考えたいのか、その点についてお尋ねをしたいと思えます。

○清水(港)政府委員 この十四条の期間は、仰せのとおり私どもとしてはこれは除斥期間である、消滅時効の期間ではないというふうに考えております。権利行使の方法が裁判上の請求に限られておりまして、中断を予定してないということから、そのように理解されるわけでございます。このような例としては、まさに先生御指摘のよう

に、請負人の担保責任の存続期間についての民法
六百三十九条の規定があるということからも同じ
ような先例はあるわけでございます。

そこで、合意について民法の場合には限定があ
るけれども、この場合には一体自由に何年でも延
長することができるのかということでございますが、
議定書は延長期間について上限は定めておりま
せん。この議定書に基づき国内法を制定した
英、仏、独のいずれも上限を定めていないわけ
でございます。つまり法律上の制約はない、こう
いうことになります。これは国際海上物品運送契
約の当事者はいずれも企業家としての経済合理性
に基づいて行動するというのを期待して、その
ような制約を置かなかったというふうに言われて
いるわけでございます。

○冬柴委員 次に、改正法案の十四条三項に運送
人がさらに第三者に対して運送を委託した場合の
定めがありますが、これは例えば下請運送等を指
すのか、ほかにもどのようなものを想定するのかと
いうことが一つ。
それから、同項は三カ月以内、非常に短い時間
の出訴期間を定めるのですが、なぜそんなに短い
期間になつてしまったのか、それが第二点。
第三点として、訴状の送達を受けた日から三月
以内に行う裁判上の請求の内容ですけれども、民
訴法七十六条の訴訟告知手続でも足るのか、足ら
ないのか。
以上三点をこの十四条関係でお伺いしたいと思
います。

○清水(逓)政府委員 この十四条三項は、要する
に荷主Aが運送人Bと運送契約を締結し、Bがそ
の契約上の債務を履行するためにさらに第三者C
に下請運送をさせたという場合に第三者Cが
下請運送をさせたという場合に第三者Cが
適用になり、こういう下請運送契約の場合もこれ
が適用になりますけれども、さらにいわれる再運
送契約と言われるもの、そういうものにもこのよ
うな関係が生じ得るということになるわけでござ
います。
これは、例えば下請人Cの過失により運送品に

関する損害が生じたという場合には、この最初の
運送人B、元請ですね、Bは荷主に對して運送契
約違反による損害賠償責任を負うわけでございま
すが、その存続期間は一年、こういうことになり
ます。これは十四条第一項でございます。

そして、BがAに損害を賠償し、またはBがA
から裁判上の請求をされたときは、Bは実際に過
失のあったCに対して損害賠償請求を改めてす
る、これは実質的な話、求償をするということに
なるわけでございします。この場合のCの責任も本
来一年間の除斥期間の経過によって消滅すべきも
のでございします。このように事実関係のもとに
おいて一年の経過直前にBがAに損害賠償をし、
またはBがAから裁判上の請求をされた場合に
は、BがCに損害賠償を請求しようとしてもCの
責任の存続期間が経過してしまつて、その請求が
できなくなるといふような都合が考えられるわ
けでございします。そこで、このように場合にBを
保護するために、Cの運送人Bに対する責任の存
続期間を三カ月延長した、こういうことになつて
いるわけでございします。

そこで、三カ月が短過ぎないかということでご
ざいますけれども、この基本となりまして議定書
では、第三者の責任に関する除斥期間の延長幅に
ついて、第三者が「損害賠償の支払を行つた日」又
は「その者が自己に對する訴訟において訴状の送達
を受けた日から三箇月未満であつてはならない。」
と定めておりまして、「三箇月未満であつてはな
らない。」ということにはなつていますけれども、
どのような期間がよろしいかということについて
は何も触れていないわけでございします。もとも
この運送人の責任について一年という短期の除斥
期間を定めた趣旨は、運送人を保護し法律関係の
早期安定を図ることでございますので、延長期間
はさほど長くなくすることが適當だ、こういうこと
から議定書が許容する最短の期間である三カ月だけ
を延長することにしたわけでございします。実は
フランス、ドイツもその国内法で三カ月だけの延
長を定めているわけでございします。ここで言う

「裁判上の請求」というのは、訴えの提起のほか、
訴えの提起とみなされる裁判所に対する申し立て
を含むわけでございします。訴訟告知は検事の最
終的な確定を目的とする手続ではありませんので
裁判上の請求には当たらない、こういうふうにし
てもは解釈をいたしてあります。

○冬柴委員 そうすると、一年三カ月あると理解
していいですか。

○清水(逓)政府委員 実質的にはそのとおりでよ
ろしいというふうに思います。

○冬柴委員 この改正法第二十條の二というの
は、いわゆるヒマラヤ・クローズというものを認
知するといひますか、そういうような感じを受け
るのですが、その理解していいのかわかりか。

改正法案第二十條の二第二項は、運送人の使用
する者すなわち船長等の、荷送り人あるいは荷受け
人あるいは船荷証券所持人等々でしようけれど
も、責任の減免を定めているわけですね。その同
じ場合における船長らの運送人に対する責任はど
うなるのでしょうか。すなわち商法七百五條ある
いは七百六條というところに責任規定があると思
うのですが、これは減免されないのでしょうか。
それはどう理解したらいいのでしょうか。

○清水(逓)政府委員 改正法の第二十條の二第二
項はいわゆるヒマラヤ・クローズというものを認知
したものでございします。

そこで、これによりまして運送人の船長その他の
運送人等の荷送り人等に対する責任というものは
運送人の責任と同様に減免されるということにな
るわけでございします。この法律は運送人と荷主
との権利関係を定める、あるいは運送人とその履
行補助者とも言うべき使用者と荷主との権利関係
を定めるものでございまして、運送人とその使用
する者の間の内部関係は別個の問題、こういうこ
とになつてはいるわけでございします。一九六八年議
定書あるは一九七九年議定書ともこのような内
部関係の規律は予定していない、こういうことか
らこの法律ではこの点については触れていないと
いうことでございます。

しかし、運送人の使用する者の運送人に対する
損害賠償責任、つまり内部関係の問題は、運送人
に損害が生じたこと、すなわち運送人が荷主に對
して損害賠償責任を負担することが要件でござい
まして、その損害賠償責任について減免されるこ
うになるにしますと、その限度で運送人にも損
害が生じてないということになりますので、結
局、運送人の使用する者の運送人に対する責任も
同様の限度で減免されているのと同じ結果になる
のではないかと、こういうことではないかと思
うわけでございします。

○冬柴委員 運送人の使用する者、すなわち船長
らの故意または重過失による不法行為の結果惹起
した法第三條二項のいわゆる航海上の過失とか船
舶火災というその結果は運送人の責任には何ら消
長を及ぼさない、そういうふうには理解せざるを得
ないのですが、それで理解はいいですね。

○清水(逓)政府委員 船長その他の使用人のい
わゆる航海上の過失による損害については運送人は
責任を負わない、こういうことでもよろしいござ
います。

○冬柴委員 先ほどもお聞きしたのですが、改正
法第二十條の二第五項で、運送人の使用する者の不
法行為責任は、故意とかあるいは認識ある重過失
といひますか、そういうものを除くということに
なりますと、結局は軽過失といひますか、そうい
うものだけを減免するわけであつてそれ以外は全
然関係ない、こういうふうには理解していいで
すか。

○清水(逓)政府委員 故意あるいは結果の発生を
認識し得る無謀な行為、こういうものが無い限り
責任は軽減される、こういうことでもございま
し、それがいわゆる軽過失になるのかあるいは重
過失のうち一部のものを除くのかということにつ
いてはいろいろ言葉の上では問題があろうかと思
います。

○冬柴委員 最後にいたしますが、この法改正に
当たりまして、法務省から出しておられるわけ
ですけれども、一番重大な利害関係があるのはどう

も海上保険会社のように思われるわけでございます。それで、業界の意見を徴されたと思うわけですが、ヘーグ・ヴィスビー・ルール・システムを今回敷衍して、そしてまた日本がこれを採用するところが大いと思うわけですね。主導的な立場に今日日本はあると思うわけでありまして、そうしますと、海上保険会社の地位にも微妙に、保険代理の範囲とかあるいは保険料等々で、むしろ業界、船会社とかあるいは荷主よりも実質的には保険会社に影響するところが大きいと思われるわけでございます。そういうところから、業界の意見をお聞きになったかどうか、お聞きになったとすればどのような意見が表明されたのか、そういうことも最後にお伺いしておきたいと思ひます。

○清水(逓政府委員) 今回の改正、これは条約の批准も含めてでございますけれども、我が国の船主協会、荷主協会の要望に基づいてこのような法改正がされるという面があるわけでございます。この日本船主協会というものは、日本の主要な海運業者をすべて網羅した団体でございます。それから荷主協会というのは、大手の商社それから輸出に關する各種の協同組合、そういう輸出業者をほとんどすべて網羅した団体でございます。そういうような団体が一致してヘーグ・ヴィスビー・ルールによるものが我が国のこれからの国際的な立場というものを考える場合に非常に重要なことだということで、そういうような早期批准、早期改正の要望を出されたということを私も踏まえて改正作業に着手したという経緯があるわけでございます。

お尋ねのように、実質的には保険業というものが密接に絡んでおりまして、保険業者と関係者との間で行われている話し合いが行われているという実態があるわけでございますが、海上保険業界からはこのような要望書は出されていないというわけでございます。しかし、今回の法改正について異論があるとは全く聞いておりません。現在の実情に合わせて、また主要国によって受け入れられ

ている国際的な統一ルールに参加するということが海上保険業界も歓迎しているというふうに私どもは考えている次第でございます。

○冬柴委員 この法案審査の内容を非常に技術的な点に絞りましたので、せっかく法務大臣に御出席をいただきながら一問もお尋ねをしなかったのですけれども、ひとつこれに立脚しているいろいろな指摘された問題点、頑張っていたいただきたい、かように思ひます。

○鈴木(逓)委員長代理 本島日出夫君。

○本島委員 最初に現在の国際海上物品運送の実態についてお聞きしたいのですが、貨物事故があった場合にどの程度運送人の責任が問われているのか、その実態の把握が一番大事じゃないかと思うので最初にお聞きしたいと思うわけであります。

私は今手元に「日本の損害保険フットブック一九九一」社団法人日本損害保険協会が発行している本の一部をコピーして持ってきているのですが、そこに「主な船舶・貨物事故(過去十年・支払保険金十億円以上)」として輸出入貨物の事故について十二の例を引いているわけです。全部は読み上げませんが、一番古いので昭和五十六年一月二日、ゴールデン・ペイン号、銅精鉱が主な貨物で、沈没で支払い保険金が二十二・八億円。一番新しいところで平成二年十月八日、コペンハーゲン港内倉庫という船で、主要な貨物名が家電製品、事故は火災、支払い保険金が三十億円。この中で一番大きい支払い保険金額は、昭和六十二年十月二十九日、ブリュッセル郊外倉庫という船で、品名は自動車あるいは自動車部品でありまして、事故は火災、支払い保険金額は六十三億。こういうことがあるわけです。

果たしてこういう事故で、貨物保険の保険金が払われたような事案ですが、運送人の責任が実際のどのくらい追及されているのか、実態をまず教えていただきたい。

○清水(逓)政府委員 この具体的な事故の中身に

ついて、私ども実は内容を詳細には承知しておりませんのでちょっとお答えをすることができないわけでございますけれども、海難事故によって運送品に損害が生じた場合でございますけれども、それが運送人の使用する者の船舶の取り扱いに關する過失による座礁とか沈没とか衝突とか転覆、こういうことになりましたといわれる航海上の過失ということ、あるいは船舶における火災に基づくものであります。火災免責ということ、運送人は損害賠償責任を負わないということになるわけでございます。

ただし、こういった海難事故の原因が発航当時の船舶能力担保義務と申しますか、機関故障など発航の当時から船舶が航海にたえる能力を欠いていたというようなことが明らかになりますと、運送人は損害賠償責任を負う。これは国際海上物品運送法の五条でもしかりでございます。内国海運運送についてもしかりでございます。

○鈴木(逓)委員長代理退席、委員長着席

○本島委員 既に本案は参議院先議でありまして、当院においても私最後であります。今回の法案で、こうした場合の責任のあり方について、端的にはヘーグ・ルールを日本においてヘーグ・ヴィスビー・ルールにしようという法案なんです。しかし、既に答弁の中にも出ておりますが、世界的にはヘーグ・ヴィスビー・ルールを採用するのがあるいはハンブルク・ルールを採用するのがある。国際的な大きな争点になっていると思うわけですね。どっちをとるべきか、どっちの方が公平なのか、まさに判断されなければならぬと思うわけですね。

その判断をする前提としては、やはり今国際海上物品運送の分野においてどのくらい事故が発生しているのか、その事故の発生に対してヘーグ・ルールでやるとどのくらい運送人の責任が問われるのか、ヘーグ・ヴィスビー・ルールにすればどのくらい運送人の責任がふえるのか、あるいは途上国が求めているハンブルク・ルールによるとどのくらい運送人の責任が大きくなるのか、それは

やはり計量的な計算をして、非常に難しいかと思うのですが、それで大きな見通しを立てて、我が国はどうあるべきなんだ、あるいはどのルールをとった場合に荷主の方がどのくらい損をして運送人の方がどのくらい得をするか、あるいは逆なのか、やはりそういう利害得失を冷静に判断するのが大事じゃなからうか。また、日本はどうなのか、あるいは途上国はどうなのか、そういう基礎資料を前提にしないとなかなかどちらのルールがいいかというのは判断しにくいかと思うのですが、そういう経済的なことについて法務省としては資料を集めたり研究をしたりなさっているのでしょうか。

○清水(逓)政府委員 私ども具体的な正確な分析というものをしているわけではございませんけれども、条約の表面だけを見ますと、いかにも運送人の責任が重く荷主の権利は保護されているというふうな形になる部門があるわけでございますけれども、現実には荷主の方の貨物保険、それから船主の方の船主責任保険という二つの保険体系の中でどういような役割分担をするかということに帰着してしまふというふうな意見もあるわけでございます。

運送人の責任を非常に重くしますと、運送人の方は運賃も高くしなければならぬという意味において荷主の方にそれがね返っていく。それから、運送人の責任保険については保険料が高くなる、しかし荷主の方の保険業者としては運送人に対して保険代理で請求する金額がふえますから、荷主の方に對する保険料は安くて、また下げられる、こういうような問題、運賃は上がるけれども保険料は安くなる、こういうような状況があるわけでございます。結局全体的な保険業界の中で帰着してしまふのではないかと、こういうことをおっしゃる方もおられるわけでございます。

世界の趨勢としては、先ほど来議論になっておりますようにヘーグ・ヴィスビー・ルールというのはもう数十年の伝統があるわけでございまして

て、しかもこれに基づいて現実に世界の貿易は行われておる。ハンブルク・ルールというのはまだつくられたばかりでございまして、まだことしの十一月にならないうと効力が発生しないという状況でございまして、このハンブルク・ルールによる貿易量というのはヘーグ・ヴィスビー・ルールによる貿易量の一体どの程度までに到達するのかわからないという問題もあるわけでございまして、私どももいたしましては、将来的には両者が統一されるということが非常に望ましいと思っておりますけれども、当面は世界の貿易を現実に支配しているいわばヘーグ・ヴィスビー・ルールというものに従っていくということがまず第一歩においてすべき事柄ではないか、こういうふうに思っているわけでございまして。

○木島委員 端的にお伺いしますが、国連の貿易開発会議UNCTADがハンブルク・ルールに基づいて新たな秩序をつくり出そう、そうしている真の意図あるいは経済社会的な背景、その辺、端的にお答えいただきたい。

○清水(港)政府委員 ヘーグ・ヴィスビー・ルールがいわば海運先進国を中心としてつくられ運用されてきたというその歴史的な経緯がある。もちろん一九六八年議定書によって両者の権利の合理的な調整というのは徐々に図られてきているわけでございましてけれども、ややもいたしますと、運送人側つまり海運国側に有利になっているのではないかとという意見が、海運国ではない、したがって荷主の立場に立っている主要な国々、そういうような国々からそういう意見が出されまして、国連が中心となつていわゆるハンブルク・ルールなるものをつくった、こういうふうな理解しているわけでございまして。したがって、ハンブルク・ルールというのは運送人の責任についてもヘーグ・ヴィスビー・ルールに比しますと二五％程度高くなっているとか、航海上の過失免責を認めないとか、あるいは火災免責を認めないというふうなものでございまして、運送人の責任を重くしているわけでございまして。

しかしながら、そういうようなルールが現実の世界貿易の中で各国が共通に協力し得るルールとして確立し得るかどうかというところは、これまた別な問題ではないか。国連の機関でつくられた条約ではございましてけれども、将来どうなっていくかということについては私も関心は持っておりますけれども、その帰趨というものはまだ定かでない要素がかなりあるというふうに考えております。

○木島委員 いろいろ推移を見ておられますと、UNCTADの努力にもかかわらずハンブルク・ルールを批准する国がなかなかふえておらないという状況であるようですね。ここはどういう事情によるのか、おわかりでしたら端的に答えていただきたい。

○清水(港)政府委員 午前中にも議論ございましたけれども、一番の大口のアメリカがハンブルク・ルールに入るかヘーグ・ヴィスビー・ルールに入るかで二つに割れて、結局結論が出ない。A、B、アメリカの弁護士会なんかは、とにかく一たんヘーグ・ヴィスビー・ルールに入つて、そして将来ハンブルク・ルールによる貿易量がふえてくればまたそのときにハンブルク・ルールに変えればいいじゃないかというふうな案も出したようでございますけれども、運送人の団体それから荷主の団体それぞれ意見が違ひまして、まだ結論が出ていないというところでございまして。

しかしながら、主要な先進国は、ほぼヘーグ・ヴィスビー・ルールの採用に踏み切り、あるいは踏み切りつつあるというところでございまして。そういうことから、世界の貿易量の大部分がヘーグ・ヴィスビー・ルールに従つて行われ、また将来も行われるだろうという予測があるものでございまして、なかなかハンブルク・ルールというものが先進国の間に浸透していかないということになつておるのではないかとこのように、これは推測でございましてけれども、そのように考えております。

○木島委員 アメリカ国内では、荷主団体と運送

業者の団体が激しくどちらのルールでやるかというところで拮抗しているようですね。アメリカ、イギリス、スイス、オーストラリア、韓国など各国の荷主団体はハンブルク・ルールに基づく国際秩序を求めて運動を展開しておるといことがUNCTADの事務局が発行した文書にも載っております。

ところが、我が国の荷主団体である日本荷主協会は、こうした諸国の荷主団体と立場を異にいたしております。例えば、昭和六十三年六月三日付で社団法人日本荷主協会が通産省貿易局輸出課長あてに出した要望書を見ますと、こんなことが書いてあるのです。『現在先進国を含む一部の荷主団体に上記ルールよりさらに船主責任の範囲拡大を意図した通称ハンブルグルール批准推進の動きが見られますが、海上運送人に無過失責任に近い責任を課することは究極的に保険料の上昇をもたらす、それが引いては海上運送上昇という形で荷主負担となる公算が大きい事から海運自由を旗印とする先進海運国の多くはヘーグ・ヴィスビー・ルールに賛同しており、我が国としては、ヘーグ・ヴィスビー・ルールが国益に沿う方策であると考えます。』

『この意見書が出されて、これも一つの大きなインパクトとなつて今回の改正法案が出されたと思うわけですが、我が国の荷主団体がアメリカやイギリス、オーストラリアなどの荷主団体と異なっている立場をこのようにとっているのはなぜかわかりますか。』

○清水(港)政府委員 私どもとしては、なぜそこが違つているのかというところはちょっと理解できない状況でございまして。逆に言うところ、アメリカでなぜそれほど意見が対立するのかわかりません。や理解に苦しむところがあるわけでございまして。

○木島委員 私もわからないのです。一般論的に言えば、ハンブルク・ルールが採用された方が荷主団体の方にとっては利益である、ハンブルク・ルールが採用されると運送業界、運送人の方は不利益になるといふのは言えると思うのです。保険が適用されておりました、保険で大体解決する

といつても、実際その保険料を負担しているのは、片や荷主団体の皆さんであり、片や運送人の皆さんでありますから、結局は自分たちで負担しているということに経済的にはなるわけですね。ですから、どうしてこのような日米間の違いがあるのか、また日本の荷主団体が特異な立場なのか、不思議でならないわけでありまして。

そこで、保険の仕組みがわからないとこの仕組みがちょっと理解できないので、大蔵省をお呼びしております。先ほど午前中の質疑にも保険の仕組みが質問されておりました、保険料の算定の仕方などが答弁されておりましたので、そこを除いて保険の仕組みをお聞きしたい。

荷主が入っている保険の仕組みとその現状、簡単に結構ですが、大蔵省、御答弁願えませんか。

○西川説明員 荷主の入っている保険は貨物海上保険といふのがございまして。貨物海上保険の場合、荷主がその所有する貨物につきまして海上運送中の危険を担保するために付保する保険といふことでございまして。その保険金額はと申しますと、当該貨物の価格を完全にカバーする水準でつけられております。

さらに、保険料の決め方は別だといふことでございまして、主な契約者は商社とかメーカーといふことになります。これは保険会社で持てませんので再保険マーケットにはほとんど出しておらず、それぞれの保険会社がロイズとかミューンヘンリー、いろいろなところに再保険に出しておるといふのが今の貨物保険の現状でございまして。

○木島委員 完全に損害をカバーする水準で保険金額が設定されている。これは私、手元に東京海上の保険の案内を持っていますので、大体CIF価格の二〇％を保険金額としておるといふのが通常の二〇％を保険金額としておるといふのが通常だと書かれています。CIFといふと、その物の価格プラス保険料プラス運送賃なんです。これに一割増しで保険金が設定されている。

それでは、運送人に入っている保険の仕組みと

現状、簡単に結構ですが、ひとつ概要を教えてください。

○西川説明員 こちらの方は船主責任保険、協同組合という形で船主がつくった保険がほとんどでございます。その場合の保険金額でございますけれども、通常無制限で入っております。と申しますのは、第三者に対する賠償責任とかいろいろなものが含まれておりますので、通常無制限ということになっております。

保険料の決め方は別にしまして、主な契約者は船会社、再保険はほとんどロイズでございますけれども、ロイズもしくは世界でP.I.クラブというのがございまして、そちらの方に再保険を出しておるといふ現状にございます。

○木島委員 時間が来たから終わりますが、これは要望にとどめておきますが、海上物品運送の運送人の責任がどうあるべきかについては、これで終わりではなくて、これから国際的に、端的に言えばハンブルク・ルールにすべきかヴィスビー・ルールにすべきか、大きく分かれるところだと思ふのです。これは究極のところ、荷主の利益と運送人の利益をどう見るか、それからまた海運国と非海運国の利益のぶつかりをどう考えるか、もつと言えは先進国と発展途上国との利益のぶつかりをどう見るか、そういう大きな問題も背景にあつて、そこからいろいろな意見が出て、ぶつかりが出てくるのではないかと思ふわけです。もちろんその背景には保険会社の損得も出てくるでしょう。そういう点をしっかりこれから法務当局においては見定められまして、誤りなきよう対処されますことをお願いいたします、終わります。

○浜田委員長 これにて本案に対する質疑は終局いたしました。

○浜田委員長 これより討論に入るのであります。その申し出がありませんので、直ちに採決いたします。

国際海上物品運送法の一部を改正する法律案に

賛成の諸君の起立を求めます。

〔賛成者起立〕

○浜田委員長 起立総員。よって、本案は原案のとおり可決すべきものと決しました。

お諮りいたします。
ただいま議決いたしました法律案に関する委員会報告書の作成につきましては、委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議ありませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○浜田委員長 御異議なしと認めます。よって、そのとおり決しました。

〔報告書は附録に掲載〕

○浜田委員長 次回は、公報をもってお知らせすることとし、本日は、これにて散会いたします。
午後二時三十分散会

国際海上物品運送法の一部を改正する法律案
国際海上物品運送法(昭和三十三年法律第七十二号)の一部を次のように改正する。
第一条中「法律は、船舶」を「法律(第二十条の二を除く。)の規定は船舶」に、「船積港」を「船積港」に改め、「もの」の下に、「同条の規定は運送人及びその使用する者の不法行為による損害賠償の責任に」を加える。

第二条に次の一項を加える。
4 この法律において「計算単位」とは、国際通貨基金協定第三条第一項に規定する特別引出権による一特別引出権に相当する金額をいう。

第九条中「船荷証券に事実と異なる記載がされた場合には、運送人は、その記載につき注意が尽されたことを証明しなければ、その」を「運送人は、船荷証券の」に改める。
第十二条の次に次の一条を加える。

(損害賠償の額)

第十二条の二 運送品に関する損害賠償の額は、荷揚げされるべき地及び時における運送品の市場価格(商品取引所の相場のある物品については、その相場)によつて定める。ただし、市場価格がないときは、その地及び時における同種類で同一の品質の物品の正常な価格によつて定める。

2 商法第五百八十条第三項の規定は、前項の場合に準用する。

第十三条第一項中「十万円」を「次に掲げる金額のうちいずれか多い金額」に改め、同項に次の各号を加える。

一 計算単位の六百六十六・六七倍の金額
二 滅失、損傷又は延着に係る運送品の総重量について一キログラムにつき一計算単位の二倍を乗じて得た金額

第十三条第五項を同条第八項とし、同条第四項中「第二項」を「第五項」に改め、同項を同条第七項とし、同条第三項を同条第六項とし、同条第二項中「前項」を「前各項」に改め、同項を同条第五項とし、同条第一項の次に次の三項を加える。

2 前項各号の一計算単位は、運送人が運送品に関する損害を賠償する日において公表されている最終のものとする。

3 運送品がコンテナ、パレットその他これらに類する輸送用器具(以下この項において「コンテナ等」という。)を用いて運送される場合における第一項の規定の適用については、その運送品の包若しくは個品の数又は容積若しくは重量が船荷証券に記載されているときを除き、コンテナ等の数を包又は単位の数とみなす。

4 運送品に関する運送人の使用する者の責任が、第二十条の二第二項の規定により、同条第一項において準用する前三項の規定により運送人の責任が軽減される限度で軽減される場合において、運送人の使用する者が損害を賠償したときは、前三項の規定による運送品に関する運

送人の責任は、運送人の使用する者が賠償した金額の限度において、更に軽減される。

第十三条の次に次の一条を加える。

(損害賠償の額及び責任の限度の特例)

第十三条の二 運送人は、運送品に関する損害が、自己の故意により、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自己の無謀な行為により生じたものであるときは、第十二条の二及び前条第一項から第四項までの規定にかかわらず、一切の損害を賠償する責を負う。

第十四条ただし書を削り、同条に次の二項を加える。

2 前項の期間は、運送品に関する損害が発生した後限り、合意により、延長することができる。

3 運送人が更に第三者に対して運送を委託した場合における運送品に関する第三者の責任は、運送人が、第一項の期間内に、損害を賠償し、又は裁判上の請求をされた場合においては、同項の期間(前項の規定により第一項の期間が運送人と当該第三者との合意により延長された場合にあつては、その延長後の期間)が満了した後にあつても、運送人が損害を賠償し、又は裁判上の請求をされた日から三月を経過する日まで、消滅しない。

第二十条第二項中「及び第五百七十八条から第五百八十三条まで」を「第五百七十八条、第五百七十九条、第五百八十二条及び第五百八十三条」に改め、同条の次に次の一条を加える。

(運送人等の不法行為責任)

第二十条の二 第三条第二項、第十一条第四項及び第十二条の二から第十四条まで並びに前条第二項において準用する商法第五百七十八条の規定は、運送品に関する運送人の荷受人、荷受人又は船荷証券所持人に対する不法行為による損害賠償の責任に準用する。この場合において、第三条第二項中「前項」とあるのは、「民法(明治二十九年法律第八十九号)第七百五十五条第一項本文及び商法第六百九十条(同法第七百四第

一項の規定により船舶賃借人が船舶所有者と同一の権利義務を有することとされる場合を含む。」と読み替えるものとする。

2 前項の規定により運送品に関する運送人の責任が免除され、又は軽減される場合には、その責任が免除され、又は軽減される限度において、当該運送品に関する運送人の使用する者の荷受人、荷受人又は船舶証券所持人に対する不法行為による損害賠償の責任も、免除され、又は軽減される。

3 第四条第二項及び第三項の規定は、運送品に関する運送人の使用する船長の荷受人、荷受人又は船舶証券所持人に対する不法行為による損害賠償の責任について商法第七百五条の規定の適用がある場合に準用する。この場合において、第四条第二項中「運送人」とあるのは「船長」と、「前項」とあるのは「商法第七百五条」と、「前条」とあるのは「同条」と読み替えるものとする。

4 第十三条第四項の規定は、運送品に関する運送人の責任が同条第一項から第三項までの規定（第一項において準用する場合を含む。）により軽減される場合において、運送人が損害を賠償したときの、運送品に関する運送人の使用する者の責任に準用する。

5 前三項の規定は、運送品に関する損害が、運送人の使用する者の故意により、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その者の無謀な行為により生じたものであるときは、適用しない。

附 則

1 この法律は、千九百六十八年二月二十三日の議定書によって改正された千九百二十四年八月二十五日の船舶証券に関する規則の統一のための国際条約を改正する議定書が日本国について効力を生ずる日から施行する。

2 この法律の施行前に締結された運送契約並びにその契約に係る運送品に関する運送人及びその使用する者の不法行為による損害賠償の責任

に関しては、なお従前の例による。

理 由

千九百六十八年二月二十三日の議定書によって改正された千九百二十四年八月二十五日の船舶証券に関する規則の統一のための国際条約を改正する議定書の批准に伴い、国際海上物品運送に關して、船舶証券の効力を強化し、運送人の責任の限度額を引き上げるとともに、運送人及びその使用する者の不法行為による責任について運送人の契約違反による責任と同様の免除及び軽減を認める等の必要がある。これが、この法律案を提出する理由である。

平成四年六月三日印刷

平成四年六月四日発行

衆議院事務局

印刷者 大蔵省印刷局