

第百九十六回国
参議院法務委員会會議録第十一号

平成三十年五月十七日(木曜日)

午前十時開会

委員の異動

五月十七日

辞任

松山 政司君

補欠選任

こやり隆史君

出席者は左のとおり。

委員長

石川 博崇君

理事

中西 健治君

山田 宏君

若松 謙維君

有田 芳生君

委員

岡田 直樹君

こやり隆史君

福岡 資麿君

丸山 和也君

元榮太一郎君

柳本 卓治君

山谷えり子君

櫻井 充君

小川 敏夫君

仁比 聡平君

石井 苗子君

糸数 慶子君

山口 和之君

国務大臣

法務大臣

上川 陽子君

副大臣

法務副大臣

葉梨 康弘君

大臣政務官

法務大臣政務官

山下 貴司君

事務局側

常任委員会専門員

青木勢津子君

政府参考人

内閣官房内閣参事官

米山 茂君

法務大臣官房政策立案総括審議官

金子 修君

法務省民事局長

小野瀬 厚君

法務省刑事局長

辻 裕教君

財務省理財局長

富山 一成君

国土交通大臣官房審議官

馬場崎 靖君

国土交通省航空局安全部長

高野 滋君

国土交通省航空局交通管制部長

飯嶋 康弘君

防衛省統合幕僚監部総括官

鈴木 敦夫君

防衛装備庁調達管理部長

辻 秀夫君

本日の会議に付した案件

○政府参考人の出席要求に関する件

○商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律案(内閣提出、衆議院送付)

○委員長(石川博崇君) ただいまから法務委員会を開会いたします。

政府参考人の出席要求に関する件についてお諮りいたします。

商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律案の審査のため、本日の委員会に、理事会協議のとおり、法務省民事局長小野瀬厚君外九名を政府参考人として出席を求め、その説明を聴取することに御異議ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(石川博崇君) 御異議ないと認め、さよう決定いたします。

○委員長(石川博崇君) 商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律案を議題といたします。

本案の趣旨説明は既に聴取しておりますので、これより質疑に入ります。

質疑のある方は順次御発言願います。

○元榮太一郎君 おはようございます。自由民主党の元榮太一郎です。

今回は、商法という基本法の実に百二十年ぶりの運送・海商関係の改正ということで質問する機会をいただきました、ありがとうございます。

本法律案は、商法の運送・海商分野について、商法制定以来の社会経済情勢の変化や海商法制に関する世界的な動向への対応を図るとともに、利用者に分かりやすい法制とする観点から、航空運送及び複合運送に関する規定の新設、そして表記の現代用語化などの改正を行うものであると伺っております。

まず、商法の条文についてお尋ねしますが、商法には全部で第何条まであるのでしょうか。そして、そのうち現在条文が存在している条の数はどのくらいあるのでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。現行商法でございますけれども、第八百五十一条まで存在しております。このうち、削除とされっております条文がございますが、こういった条文を除きますと三百八十八条ということになります。

したがって、現行商法の実質的な条文数ということになりましたと、三百八十八ということでございます。

○元榮太一郎君 ということで、商法については

これまで多くの条文が削除されて、削除という形で条文番号だけが残っている箇所が多数あります。

現在までこの条文番号を詰めるなどの整理を行っていない理由はどのようなものでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

商法におきましては、平成十七年の会社法の制定と平成二十年の保険法の制定に伴いまして、削除とあるだけの条文が多数ある状態となっておりますことは御指摘のとおりでございます。

もともと、これまで実質的な見直しの対象としておりません第一編総則、それから第二編商行為、こちらの方の規定につきましては、なお規律の現代化を図るための検討が必要でございます。そのため、これに先立ちまして条文を詰めてまいりますと、将来改正する際に、条文番号に枝番号、こういったものを用いることにならざるを得なくなつて利用者にとつて分かりにくくなると、こういう問題がございます。

また、これらの規定を見直すことによって増減する条文の数、これは見直しの規模、範囲、内容等によりましてことごとち、あらかじめ必要な条文数を見定めた上で、これを残す形で条文を詰めるということも困難でございます。

こういったことから、これまでの改正、それから今回の改正法案におきましては、先ほど申し上げました削除とあるだけの条文の改正をせずに、条文番号を詰めないでおくこととしたものでございます。

○元榮太一郎君 ありがとうございます。

例えば、商法三十二条の次に実際に文言がある条は何と五百一条ということで、実際の条が大きく空いている箇所があるということでもあります。国民に分かりやすいという観点で今回の改正ということですが、この点から考えま

すと、早急に商法を全面的に改正をしまして条文番号の整理を行う必要があると思いますが、いかがでしょうか。また、その条文を整理する予定はあるのでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

国民に分かりやすい商法という観点からは、商法の条文番号を整理する必要があるというのは御指摘のとおりでございます。先ほど申し上げましたとおり、商法のうち第一編の総則、それから第二編の商行為の規定でこれまで実質的な見直しの対象としていないものにつきましては、引き続き規律の現代化を図るための検討が必要でございます。

法務省といたしましては、このような実質的な見直しの作業を鋭意進めた上で、できる限り早期に条文番号の整理をして、削除とあるだけの条文が多数ある今の状態を解消することができるよう努めてまいりたいと考えております。

○元榮太一郎君 是非よろしくお願いいたします。

続きまして、商法第三編の海商編であります。船舶、海上物品運送、船舶の衝突、海難救助、海上保険など、海に関する様々な規定が置かれております。

この海に関しては海商という特別な規定が設けられているんですが、それはなぜなのでしょう。趣旨と必要性について伺います。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

船舶等によります海上での活動は陸上での活動にはない特有の危険がありますことから、世界的に見ましても、いわゆる海商法については中世から、中世にはもう既に慣習法として認められておりまして、近世には体系的にまとまった独自の法領域として発達してきたと、こういう経緯がございます。

こうした沿革などから、我が国の現行商法でも、陸上活動と異なる特別な規律として、第三編海商でございすけれども、ここにおきまして、船舶、船長、海上運送、船舶の衝突、海難救助、

共同海損、海上保険、船舶先取特権、船舶抵当権、こういった規律を定めているところでございます。

改正法案では、航空運送にも妥当する運送契約についての総則的な規律を創設しておりますけれども、二十世紀に入ってから発達した航空機による企業活動につきましては、先ほど申し上げました海商法のような慣習法や独自の法領域が広く形成されるという経緯はございませんでした。また、実際に、現時点で航空機に関して、海商法におきます船長の代理権ですとか船舶の衝突、海難救助、こういったことに相当する規律を設ける必要も見当たらないところでございます。

こういったことから、今回の改正法案では、海商に限って特別な規律を定めておりますこの現行法の在り方を維持することとしたものでございます。

○元榮太一郎君 今回、運送・海商分野を現代用語化したことの理由として、平成十三年の司法制度改革審議会意見書で、商法などの片仮名文語体の基本的法令について、法令の内容及ぶを国民にとって分かりやすいものとし、内外の社会経済情勢に即した適切なものとするべきだと、このような提言があったと伺っています。

しかし、今回の改正について、倉庫営業という運送と関連のあるこの分野については、規定の現代用語化、これは行われているんですが、内容面の現代化は特に行われていないようですが、その理由はなぜでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

倉庫営業には、物流の一端として大量の商品等の寄託を受けて倉庫で保管する場合や、消費者の物品をトランクルームで保管する場合など様々な態様がございまして、その態様によって運送との関連性の程度も異なっております。また、倉庫営業におきましては、一般に物品の移動を伴わないために滅失等の事故が発生する可能性が低いと言われておりまして、標準約款の在り方も運送営業とは相当に異なっているものでございます。

こうしたことから、倉庫営業の規律を現代化するに当たりましては、今回の改正テーマとは別に倉庫営業の態様あるいは実情を十分に調査した上で、運送営業の規律の在り方とは異なる視点から検討する必要があるかと見受けられます。現時点におきましては、倉庫事業者等から特段の改正要望はされておられません。

そこで、今回の改正法案では運送・海商分野に限って実質的な改正をすることとして、倉庫営業の規律については基本的に現代用語化をするにとどめたというものでございます。

○元榮太一郎君 商法の現代用語化については今回で整ってきますが、例えば手形及び小切手法、手形法と小切手法は商法とは別の法律になります。が、実質的には商法の一部であると、かつとも商法の一部であったと伺っております。

この手形法と小切手法の条文はまだ片仮名文語体のままでありますが、これらの法律については、国民に分かりやすい法律という観点では、現状を早急に解決するため現代用語化が必要であると考えますが、その予定はありますでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

手形法及び小切手法は国民生活に関わる重要な法律であり、片仮名文語体の表記を現代用語化して分かりやすいものとする必要があることは委員御指摘のとおりでございます。

もともと、手形、小切手の流通量は平成二年頃のピーク時と比べて十分の一以下に減少しております。また、平成二十九年六月に閣議決定されました未来投資戦略二〇一七におきまして、オールジャパンでの電子手形・小切手への移行について検討を進めることが盛り込まれており、将来的に手形や小切手の利用が更に減少するとの見方もございます。

法務省といたしましては、こうした現状も踏まえて、手形、小切手の電子化の進捗状況や、手形、小切手の利用者の数、状況等を注視しつつ、引き続き手形法及び小切手法の現代用語化の作業に取り組む時期について検討してまいりたいと思っております。

思っております。

○元榮太一郎君 ありがとうございます。

この手形法として小切手法以外でもまだ片仮名文語体の法律が残っていると聞いておりますので、やはり社会の共通のルールであります法律を国民にとって分かりやすい、そういった観点では是非とも早急に御対応をお願いしたいと思います。

続いて、運送営業について伺ってまいります。運送品の損傷などについての責任など特別な規定が設けられているのがこの運送営業ですが、このような規定が設けられている趣旨と、そして現在におけるその必要性についてお答えください。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

御指摘の運送品の損傷等についての運送人の責任に関する規定といたしましては、例えば、運送人が運送品を損傷させた場合の損害賠償責任が、運送品の引渡しの日から一年の除斥期間により消滅するとの規定がございます。これは一般に、運送人が大量の運送品を反復して取り扱う性質上、運送品の状態に関する証拠を長期にわたって保全することが困難であるためというふうになされております。

運送営業につきましては、このように運送人が大量の運送品を反復して取り扱うという、こういう運送の特殊性に鑑みて、運送人の保護や法律関係の早期の画一的処理を図る趣旨から、物品運送を中心として特別な規定が置かれております。

物流量が著しく増大しております現代社会におきましては、このような運送の特別な規定の必要性は更に高くなっているものと考えられますことから、改正法におきまして、これらの特別な規定を整備することとしているものでございます。

○元榮太一郎君 続いて、船舶先取特権について伺ってまいります。

今回法制審議会で議論されたものの結局改正されなかった項目の一つとして、船舶先取特権を生ずる船員の雇用契約債権の範囲の問題があります。

船員の保護の重要性は理解しますが、一般に、船舶先取特権の被担保債権は当該船舶と牽連関係が認められる債権とされていますので、当該船舶の乗組員に關して生じた債権に限定すると、こういうような選択肢もあると思うのですが、法制審議会の審議状況及びそれに対する見解についてお尋ねします。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

現行の八百四十二条七号でございすけれども、雇用契約によって生じた船員の債権について船舶先取特権を認めております。法制審議会における議論の過程では、この債権の範囲に關する解釈、それから改正の在り方について激しい意見の対立がございました。

この点につきまして、船舶先取特権は特定の船舶と債権との間に牽連性がある場合に認められていて、この債権の範囲も、船員の労働によつて当該船舶の価値が維持された部分に限定すべきであること、また、船舶の先取特権及び抵当権に關する一九九三年の国際条約、こういったものでは、船員の債権について、その船舶への雇入れに關連して受けるものとの限定がされていること、こういったことなどを理由に、今御指摘いただいたような見解、すなわち、この債権の範囲は、雇用契約によつて生じた船長その他の船員の債権のうち当該船舶への乗組員に關して生じたものに限られると解されるし、これを規定上も明確化すべきであると、こういった意見がございました。

これに對しましては、この債権の範囲について明文上の限定はなく、給料の後払いとしての性格を有する退職金債権も保護すべきであること、老朽化した船舶の代わりに新たな船舶が建造された場合に船員の船舶先取特権が失われることは相当でない、こういったことなどを理由に、この債権の範囲は雇用契約によつて生じた全ての債権と解されるし、民法の雇用関係の一般先取特権について平成十五年改正により適用対象が拡張された中で、今回の改正により過酷な労働に従事する船員の保護を後退させるべきではない、こういったこと

などを理由として、現行法の規定を維持すべきであると、こういう意見がございました。

この問題につきましては最高裁判所の判断はございせん、昭和五十二年に異なる方向性の二つの控訴審の判断がされ、また、かつ、公判された裁判例自体が少ない状況にとどまっております。このような状況の下では、この点については当面は引き続き解釈に委ねるのが相当であると考えられますため、改正法案では現行法を現代語化する改正にとどめることとしたものでございす。

○元榮太一郎君 この船舶先取特権ですが、公示されない権利でありますので、どれだけの船舶先取特権が存在するかというのは第三者からは明らかではないと。一方で、「船舶先取特権は、船舶の抵当権に優先する。」と、新しい改正後の八百四十八条でもそうなっておりますので、予見可能性が低いというところで船舶抵当権を利用した金融の阻害要因になるのではないかと。

そういった意味では、船舶先取特権と船舶抵当権の優先順位を見直すという考え方もあり得るのではないかと思います、いかがでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。先ほど申し上げました船舶の先取特権及び抵当権に關する一九九三年の国際条約におきましては、締約国は国内法において船舶抵当権に劣後する他の船舶先取特権を定めることができることとされております。

そういったことから、御指摘のとおり、法制審議会における議論の過程でも、船舶金融を害さないようにする、こういった観点から、航海継続の必要によつて生じた債権、それから船主責任制限法所定の物の損害に關する債権について、船舶抵当権に劣後させると、こういった考え方が検討されたところでございます。

しかしながら、これらの債権、具体的には、燃料油の代金債権、運送品の損傷等による賠償請求権、漁業被害等による賠償請求権などにつきましても、債権回収ないし被害者救済の観点から、現

行法のように船舶先取特権が認められていることに大きな意義がある、こういった一方で、これらの船舶先取特権を船舶抵当権に劣後させることとしても、現実には船舶金融の円滑化をもたらすかどうかは必ずしも明らかでないとの指摘がされております。

また、パブリックコメントの結果におきましても、銀行関係団体はこれらの船舶先取特権を船舶抵当権に劣後させる考え方を支持されておりましたけれども、荷主団体、船主団体、保険関係団体、漁業関係団体、燃料油供給業者などからは現行法の規律を維持すべきであるとの意見が示されたところでございます。

こういったことから、改正法案ではこの点に關する見直しを行わず、船舶先取特権が船舶抵当権より優先するという現行法の規律を維持することとしているものでございます。

○元榮太一郎君 今回、商法改正及び今後の課題について質問させていただいております。

商法につきましてはまだ検討すべき項目もあるのかなと感じておまして、これからも引き続き検討を行っていく必要があると考えますが、運送・海商関係を含めて、それ以外も含めまして、今後、商法を見直す予定はあるのでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。今回見直しの対象といたしましたこの新しい改正法の下での商法でございますが、その第二編第八章の運送営業、それから第三編海商の規定につきましては、今後にも必要に応じて社会経済の変化に對応させていくことが重要であるというふうに認識しております。

他方で、これらの規定は取引社会を支える基本的な法的なインフラでありますことから、その規定内容の見直しは取引社会に多大な影響を及ぼすおそれもございす。したがって、そういった面でも、その改正に伴う社会的なコスト、こういったことにも留意する必要があるかと。

そこで、法務省といたしましては、社会経済の変化への対応の必要性と改正に伴うコスト等を勘

案しつつ、今回のこの改正法案の施行後の状況を注視した上で、更なる法改正の要否等について検討してまいりたいというふうに考えております。

また、そのほかの商法の規律でございすが、今回の改正によりまして商法典は全て現代語化されることとなりますけれども、現代の社会は急速に変化を遂げております。そういったことから、この商法の基本ルールを定める商法についても、社会の変化に的確に對応していくことが従来以上に求められているというところでございす。

そこで、法務省といたしましては、今後、債権関係を中心とします民法改正法など、関係法律の運用状況等も踏まえながら、運送・海商関係以外の商法の見直しについても検討してまいりたいと、このように考えております。

○元榮太一郎君 今回は百二十年ぶりの運送・海商関係の改正ということで、昨年も、民法の債権法も百二十年ぶりということで、基本法の画期的な改正が続いております。こういったときこそ、国民一般への周知というのは大変重要だと私は感じております。

商法は確かに企業を対象とした法律であります、中小企業、個人事業主もいますし、また、運送に關しましては、一般の方々も荷送り人になるという機会が多いわけですから、これ非常に大事なことが周知だと考えております。

今回の商法改正について、どのような国民に対する周知の徹底をお考えでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。御指摘のとおり、改正法案は、我が国の重要なインフラであります運送、海商に關する諸規定を全般的に見直すものでございまして、国民の日常生活や経済活動に広く影響を与え得るものでございす。そのため、その見直しの内容を国民に對して十分に周知する必要があるかと考えております。

具体的な周知方法につきましては、国会における御審議の結果や国民からの意見を踏まえて今後検討してまいりたいと考えておりますけれども

も、例えば、全国各地での説明会の開催ですとか法務省ホームページのより一層の活用、分かりやすい解説の公表などを想定しております。

改正法案が法律として成立した後は、法務省全体として利用可能な方策を広く活用して、改正法が適切に施行されるよう国民の各層に対して効果的な周知活動を行っていききたいと、このように考えているところでございます。

○元榮太郎君 ありがとうございます。

私も、漫画日本の歴史、漫画世界の歴史、三国志も全六十巻ということで、漫画でイメージを深めて更に詳しい歴史の事実を追っていくという形で、例えば漫画商法改正とか漫画債権法改正みたいな形であつてもいいんじゃないかなということも思いましたので、一層の周知徹底に向けて御努力をお願いして、私の質問を終わります。

ありがとうございます。

○若松謙維君 公明党の若松謙維です。

今回の法律につきまして、まず航空運送から始めさせていただきます。

今回の商法改正ですが、商法制定以来初めての運送、海商の分野の実質的な改正ということでありまして、そこで、運送につきましては総則規定が新設されたということで、これが第五百六十九条。陸上運送、海上運送、航空運送の定義が設けられたということでもあります。

そこで質問なんです、今回の改正で、今まで規定がなかった国内航空運送、これが商法の適用対象となったということでもありますけれども、今までの国内航空運送契約の実情、これはどういうものだったのか、結局、国内航空運送に関する規定がなくて大丈夫だったのかと、不都合がなかったのかという点から質問いたします。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。現行商法では、第二編第八章に陸上運送に関する規律がございまして、また、第三編第三章に海上運送に関する規律が定められておりますけれども、御指摘のとおり、航空運送に関しては規律がございまして、実務上は航空法の規定に基づき

ます認可を受けた運送約款によって対応されていると、こういう実情でございます。

運送分野につきましては、社会経済の変化に伴って生ずる実務上の不都合への対応を図るために約款等の活用が進められてきたと承知しておりますけれども、運送のような国民にとって身近な分野のルールが法律という形で存在しないので不明確なままであるというのは相当ではないかと考えております。

また、例えば一部の国内航空運送実務では、最近まで運送人の責任を旅客一人について二千三百万円に制限すると、こういった趣旨の契約条項も見られたと、こういったことなど具体的な問題も生じていたというものでございます。

○若松謙維君 というのもあつて今回の規定になったと、そういうことですね。

それでは、さらに、今回は航空運送特有の規定は特に設けられておりません。従来、陸上運送の規定は非常に多くあつて、また、海上運送につきましても海商法という特定の規定のグループがあるわけですが、航空運送にはこの特有の規定が必要なのかどうか、それについて伺いたいと思います。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

改正法案では、現行法の陸上物品運送に関する規律に必要な改正を加えつつ、陸上、海上、航空運送、それから複合運送に妥当する運送契約についての共通の規律を設けることとしております。しかしながら、航空運送のみ適用される特有の規律を設けることはしていません。

この航空機による企業活動は二十世紀に入つて発達したものでございますけれども、この分野につきましても、海商法のような慣習法、あるいは独自の法領域が広く形成されるという経緯はございませんでした。また、実際にも、現時点で、航空機や航空運送に関する特有の規律を設ける必要性は特に指摘されていないという状況でございます。そこで、改正法案では、航空運送のみ適用される特有の規律を設けることはしないことと

したものでございます。

○若松謙維君 そうであつても、今後、何というんですか、航空時代になつて一世紀ですかね、恐らくいろいろと、いろんなこの航空の運用形態ってパターンが増えていくと思うんですけど、やっぱりそういう法律的な、今さっき言ったように、特に規定はそんなないかと、こういう形で今後も続くんですか。将来どんなふうになるんですか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

先ほど、航空運送のみ適用される特有の規律を設けることとしないという申しましたのは、現在の状況を踏まえたものでございます。したがって、その航空運送に関する様々な社会経済的な、航空運送の在り方ですとか社会経済情勢の変化ということがありますれば、そこは、一般論としてはそういった規定を整備していくという可能性はございます。したがって、そういったような情勢の変化といえますか、そういったようなものを今後とも法務省としては注視してまいりたいというふうに考えております。

○若松謙維君 ということは、例えば、現在IA TAとか、そういったしか国際約款というんですかね、そういう実務習慣がある意味でしつかりしているから国内法でもそういう細かい規定が必要ないと、そういう理解でいいんですかね。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。航空運送につきましては、先ほど申し上げましたように、現在の状況を踏まえて特有の規律を設ける必要性というものが特段指摘されていないと、こういう状況であるということが一つの理由でございます。

○若松謙維君 分かりました。じゃ、ちょっと次の質問に移ります。

それでは、運送法の適用対象についてということですが、今回の法改正の理由といたしまして、社会経済情勢の変化ということが挙げられております。近年、運送の分野で様々な変化が起きています。まず確認なんです、特に諸外国で、ウーバーですか、あとリフト、いわゆる

ライドシェアですか、これが一般化しております、これは商法上の旅客運送に該当するかしんないか、いかがですか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

この改正法案では、運送営業の規定の適用を受ける者、これを画する概念として運送人という定義を定めております。この運送人でございますが、陸上運送、海上運送又は航空運送の引受けをする者を業とする者をいうこととなっております。ここで言います業とするとということですが、一般的には営利の目的で同種の行為を計画的に反復継続することをいうものと解されております。

そのウーバー、近年、米国等におきましては、自家用自動車を用いて旅客運送の引受けを行うサービス、ウーバーあるいはリフト等によって提供されているようでございます。このようなサービスの実態、それから法的構成につきましては十分に承知しているわけではございませんけれども、我が国においてもその営業が本格化された場合には、道路運送法上の取扱ひ等も注意する必要があります。

○若松謙維君 ということですね。分かりました。

それでは、これも外国なんですけど、恐らく国内でも可能性のある宇宙旅行、これがいいいよいか我々も行ける可能性が出てきたと思ひます、生きていく間に。この宇宙旅行はこの運送の、商法の対象になりますか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

先ほど申し上げましたとおり、運送人でございますけれども、陸上運送、海上運送又は航空運送の引受けを業とする者をいうものでございます。宇宙旅行のような宇宙における運送につきましては航空運送に含めることは想定しておりませんために、宇宙における運送を行う者はここで言う

運送人には含まれません。そのため、改正法案の施行後も、宇宙における運送について、商法の運送営業に関する規律は適用されないということになります。

宇宙における運送のような新たな運送形態につきましては、そもそも輸送の安全の確保や事業の適正かつ合理的な運営等の観点からどのような公法上の規律を設けるか、こういったことが不可欠でございまして、このような議論がないままに商法上の営業形態又は契約類型として規律することは相当ではないと考えております。また、新たな運送形態については、諸外国における検討、立法の在り方とも調和を考慮する必要があるかと思ひます。こういった事情から、改正法案では、宇宙における運送については運送営業に関する規律を適用しないこととしたものでございます。

○若松謙維君 いずれにしても、今後、宇宙ビジネスという宇宙旅行、これが具体的に出来てきますよ、記事で、幾ら、いつまでに契約するとか、そういう話も出ておりますので、いずれにしても、今後、そういうことがある意味で一般的に我が国でもなつていけば当然検討課題になると、そういう理解でいいわけですよ。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。先ほど申し上げましたとおり、そういったような形態のものが出来た場合には、公法上の規律の在り方をめぐる議論、あるいは諸外国における検討状況等も習知した上で、更なる法改正の要否等について検討してまいりたいというふうに考えております。

○若松謙維君 分かりました。じゃ、そういうビジネスを現れることを期待しております。それでは、定期備船について伺いをいたします。今回、定期備船に関する規定が新設されましたが、そもそも定期備船ってどういうことなのか。この規定を新設する趣旨、背景について、簡潔にお願いします。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

実務上、定期備船といえますのは、船舶所有者等が船員を配乗した特定の船舶を一定の期間定期備船者に利用させる契約のうち、一定の条項を含むものをいうものと言われております。

現代の実務では、世界的に他人の船舶によって海上企業経営を行う形態としてこの定期備船が広く利用されております。

しかしながら、現行商法にはこの定期備船に関する規定がございません。そのため、一般の利用者からは、定期備船をめぐる基本的な法律関係を把握することさえ困難でございまして、また、裁判例や学説におきましても、この定期備船の法的性質を始めとして様々な争いがありますことから、過去の裁判例や学説を踏まえるだけでは紛争が生じた場合の予測可能性を欠いているという状況でございまして。

このほか、近年、海商の分野の法改正を行いましたドイツ、フランス、中国、韓国などの諸外国におきましても、定期備船に関する規律が明文化されております。

こういったことで、内外の社会経済情勢の変化に対応するという観点から、商法に定期備船に関する規律を新設することとしたものでございまして。

○若松謙維君 分かりました。

一応これ確認ですけれども、新第七百四条のいわゆる定期備船の定義規定の機軸というんですか、これはリーダー、いかり又は海図と、いわゆる運航のために必要な設備を機軸というところとを確認したいのと、もう一つは、定期備船につきましまして、定期備船と船舶賃借の二つありますが、定期備船というのは陸上の世界でいうタクシーで、船舶賃借はレンタカー、そういう理解でいいんですかね。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。この機軸でございまして、これは航海に必要な装備を備えることというものでございまして。具体的には、船舶に適当なかりですとか、あるいはリーダーなどの属具のほか、海図など航

海に必要な書類を備えることをいいます。

また、定期備船と船舶賃借の違いといえますか、それについての御質問がございまして、定期備船契約は、先ほど申し上げましたとおり、船舶所有者など当事者の一方が機軸した、ちゃんとそういう装備を整えた、そういう船舶に船員を乗り込ませて、当該船舶を一定の期間、定期備船者の利用に供することを約すると、こういうものでございまして。これに對しまして、船舶賃借は、基本的に他人の所有する船舶を賃借し、商行為をする目的でこれを航海の用に供するというものでございまして。

ですから、いずれも、船舶の利用に関する契約として位置付けられる点では共通するものでございまして、他方で、その船舶を機軸して船員を乗り組ませる者が誰かと、こういう点が異なっているわけではございません。

すなわち、定期備船におきましては、先ほど申し上げましたとおり、船舶を機軸して船員を乗り組ませるのは船舶所有者でありますけれども、船舶賃借では、そういったことをしますのは船舶の利用者である賃借人ということでございます。したがって、そういったところの違いがあるというところでございまして。

○若松謙維君 それでは次に、いわゆる海上物品運送の特例と非航海船舶衝突、これについて伺いたしますが、まず個品運送、いわゆる注文、発注を受けて運びます。その際に、発航前です、いわゆる船が出る前に荷主が運送賃の全額を払えば契約は解除できると、これが新法の七百四十三条第一項本文ということでございます。まあこれは当然だろうなということなんです。

同項にただし書がありまして、運送契約の解除によって運送人に生ずる損害額、いわゆるいろいろと運送するための準備ですね。お金が掛かりました、人夫も掛かりました。当然、その損害額が、運送賃の金額ですか、全額を下回る場合にはその損害を賠償すれば足りると規定しているわけですが、これはいわゆる契約をちゃんと解

除する前提としてのルール化と、そういうふうな理解をしております。

そこ、ちょっと非常に分かりにくいんですけど、このただし書について、例えば、その損害額というのは実際に、運送人ですか、運ぶ人しか、幾ら掛かったし分かりませんので、じゃ、もしその損害額が、運送賃ですか、先にもらった運送賃を下回る場合は黙っていると、その方がいっぱいもらえるわけですから、そういう何か制度になつていくように理解されるので、このただし書は実際に適用されないんじゃないかと、そういうふうな認識されるんですけど、具体的にどういう場合を想定していますか、このただし書は。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。今委員御指摘されましたとおり、この改正法案では、海上の個品運送契約に關しまして、荷送り人は発航前に運送賃の全部を支払つてこれを解除することができると、そういうふうにしつつ、解除によつて運送人に生ずる損害の額が運送賃の全額を下回るときは、その額の支払で足りることとしております。

この運送人に生ずる損害の額が運送賃の全額を下回る具体例といたしましては、発航予定時期よりも相当期間前に、かなり前にこの個品運送契約が解除されたような場合が挙げられます。このような場合には、運送人は、それによつて空いたスペースを利用して新たな運送契約を締結して同程度の運送賃を得ることが可能でございまして、その損害額が低廉になるということがあり得ると考えられるわけではございません。

なお、荷送り人の方で運送人側に生じた損害の額を知ることが難しいのではないかと、こういう御趣旨の御指摘がございました。損害の額、ひいてはこの解除の効力の有無に争いが生じた場合には、まずは当事者間での任意の交渉、そしてまた、その後の訴訟等が出てくるわけではございますけれども、そういった交渉の中でいろいろ情報を得るですとか、あるいはその訴訟の中で様々な法的な手続、こういうことを通じて、運送人に生

じた損害の額が立証されていくことになるというふうに考えております。

○若松謙維君 そうすると、このただし書の意味をもう一度確認しますと、運送人にとって何か有利な条文かなという理解をしいいんですかね。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

こちらの方は、その解除をする側、すなわち荷送り人の側の方でどのようなお金を払えばその解除をすることができるといふことでございまして、本文では運送賃の全部、そしてただし書では運送賃の全額を下回るときはそれよりも低い額の方で足りるといふことでございますので、結局、その解除に当たって少ないお金の支払でよいと。そういう意味では、荷送り人に有利な効果を持つものではないかなというふうには思います。

○若松謙維君 分かりました。じゃ、ちよつとそれは今後の実務を見ていきたいと思ひます。

ちよつと質問飛ばしまして、海上運送状について質問をいたします。

今回、海上運送状の規定が新設されました。まず、この海上運送状といふのは何なのか、後ほど船荷証券と出てくるんですけれども、私は、英語で言うところのペンデックス、何というんですか、添付書類と、そういうふうには理解しているんですけど、この規定を設けた趣旨を含めてお答えください。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

この海上運送状でございますけれども、海上物品運送契約によります運送品の受取あるいは船積み証するものでございまして、それと同時に、運送契約の内容を知らせるために、船荷証券に代えて運送人が荷送り人又は備船者に対して発行する運送書類でございます。

現代では、船舶の高速化によりまして、船舶が到達港に到着したときに船荷証券の方が荷受人に届いていないと、こういう事態が生じまして、一九九〇年代以降、貿易実務ではこの受け戻し証券性を有しない海上運送状の利用が拡大して、既に幅広い取引で利用されるに至っております。

そこで、改正法案では、このように貿易実務で重要な地位を占めております海上運送状について、規律を明確化する観点から、新たに規定を設けてその記載事項を明らかにするとともに、船荷証券の交付義務との関係、こういったことなどを明らかにすることとしていっているものでございます。

○若松謙維君 先ほど船舶の高速化といふことで、高速化に二つあって、まずは船が速く走るといふことと、あと手続ですね、例えば国際貨物ですと、検疫とかいろいろありますので。今、そうしますと、私、数年前のときは、特にシンガポールですか、大変早いと、特に通関とかのその手続が。それで、どんどんどんどんいわれる港に入れ替えると、それで生産性高まるということなんですけれども、我が国の海上の運送、これは国際的に国際貨物から見てどういう状況でしょうか。これは国交省ですか。

○政府参考人(馬場嶋靖君) お答え申し上げます。海上運送の高速化の観点からは、海上運送の結節点である港湾において、例えば船の入港から輸入貨物が引取り可能になるまでの時間、我々これをリードタイムと呼んでおりますけれども、この短縮も重要でございます。

・国土交通省港湾局といたしましては、我が国港湾の競争力強化のために、我が国の主要六港、六港についてスーパースター中核港湾政策というのをかつて実施をしております。これは、当時シンガポールがリードタイムが大体一日と言われていた時代に、それを目標としてハード、ソフト一体となった取組を行ったといふことでございます。

これは、当時目標を平成二十二年度としておりましたけれども、そのときの報告の中身として、リードタイムの短縮につきましては、効率的な荷役機械の導入とか、あるいは港湾関係手続の電子化、簡素化などの取組を行うことによつて、当時の財務省の関税局の調査を基にして港湾局で推計したところによりまして、先ほどのリードタイム、平均で約二・一日、これは週末を含まない平均でやりますと大体一・一日まで短縮しているところと報告されているところでございます。

○若松謙維君 ということは、かなり世界のトップクラスになつてきたといふことは断言していいわけですね。首振るだけで結構です。ありがたうございます。本当さうなのかな。分かりました。後で検証します。

それで、最後の質問に移りますが、倉庫営業につきまして、あつて、是非、要望ですけど、世界一目指してください。よろしく願ひいたします。それで、倉庫営業につきまして、これも、特に倉庫営業が条文が片仮名とか文語体とかいふことで非常に読みにくいといふことで、平仮名化又は口語化といふことで現代用語化されたわけでありますが、さらに、倉庫営業に関する有価証券、これも、倉庫証券、預かり証券、質入証券、いろいろあるんですけれども、今回の改正で預かり証券、質入証券、この規定が削除されていると。これについて、どういう背景でこうなつたか、簡潔に願ひいたします。

○委員長(石川博崇君) 時間ですので、お答えは簡潔に願ひいたします。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

現行商法は、この倉庫営業に關しまして、倉荷証券のみが発行される単券主義と、それから預かり証券と質入証券、この二つが発行される複券主義の双方を併用しておりますけれども、実務上、この複券主義の制度は利用されておられません。そこで、改正法案ではこれに關する規律を削除することとしたものでございます。

○若松謙維君 終わります。

○櫻井充君 国民民主党・新緑風会の櫻井でございます。

まず、商法全般的なことについてちよつと大臣にお伺ひしたいと思ひますが、商法を読み始めてみたら読む気がなくしまして、二、三行読んでやめました。何でやめたのかといふと、例えば、私は医者なので、医師法という法律があります。私は医師法について何のための法律かとちゃんと書いてあるわけですか。つまり、第一条のところに、「医師は、医療及び保健指導を掌ることによつて公衆衛生の向上及び増進に寄与し、もつて国民の健康な生活を確保するものとする。」と、こういうことを目的に作られている法律なんだということがよく分かるわけですよ。

ところが、商法を読んでみると、これは「商人の」でいいんでしょうか、「営業、商行為その他商事については」、「ここからなんですけど、他の法律に特別の定めがあるものを除くほか、この法律の定めるところによる。」と、こう書かれていまして、そうすると、ほかの法律で何なんだろうかと。まずほかの法律を勉強しない限り、それ以外のところはこれで読むんだという話になると、ほかが分からないと全然読む気にならないわけですよ。

ましてや、その次のところに、商事に対して、「この法律に定めがない事項については商慣習に従ひ、商慣習がないときは、民法の定めるところによる。」と、こう書いてありまして、商慣習って何なんだろうと。多分、イギリスなんかでも慣習法の方が一般の法律より上に来ていますから、そういう意味では慣習法ですごく大事なことだと思ひますが、商慣習がないときは今度は民法の定めるところによるという話になつてくると、何か商法そのものが要るんだろうかと。

それから、もう一つは、もう少し分かりやすく書いていただかないと、先ほどの元榮議員の質問にも通じるところがあるんですけど、もう少し整理をきちんとしていただかないと商法の意味がないうんじやないのかなと、そう思つていふんですが、大臣、この点についていかがでしょうか。

○國務大臣(上川陽子君) ただいま櫻井委員、お読み上げをいただきましたこの第一条第一項、まさに、「商人の営業、商行為その他商事については、他の法律に特別の定めがあるものを除くほか、この法律の定めるところによる。」といふこととでございますが、これは、商法が商事に關しての一般法であるということが示されている条文で

あるというものでございます。

商法分野におきまして、この間、百二十年の中で、とりわけ直近の例でいきましても、社会経済情勢に対応する観点から、平成十七年の会社法、また平成二十年の保険法、随時の改正を行ってききました。ここが、商法が当初は八百五十一条であつたものを、独立した単行法で制定して取り出してきたということでございまして、現在残る法律としては三百八条、第一編の総則、そして第二編の商行為、第三編の海商からの構成ということになっていましてございまして。

現代社会におきまして、企業の経済活動につきましては様々な商取引が広範囲に行われております。この商取引については、個人間の取引と比べまして、その特性につきましては異なるものであるというふうに言われておりまして、この経済活動、様々な経済活動を支える基本的な法的インフラとして、商取引に関する一般的なルール、これを設けることは非常に重要であると、そこに商法の存在意義があるものというふうに考えております。

○櫻井充君 商法の意義は意義として、今大臣から御答弁いただきましたが、これ大臣讀まれて、一般の方、これで意味が通じると思いませんか。少なくとも私は、法務委員会今回初めての所属で、改めてこの法律を読ませていただいて、正直言つて分かりません。それは商いやっていないからかもしれないし、こういうことに携わったことがないからかもしれないが、一般の人がちゃんと読めるように書くべきだと思いますけど、この条文、分かりやすいと思いますか。

○國務大臣(上川陽子君) 専門的な商取引について、なかなかふだんの日常の中でそうした商取引に関わっていない立場で見ますと、なかなか分かりにくいというものが正直なところでありまして。今回の商法の改正に伴いまして、まさに国民の生活に関わる大変重要なものでございますので、いかに国民の皆様を理解していただくのか、この分かりやすさという意味では、まず現代語化する

ということでございますが、内容につきましても分かりやすい形に、御理解をいただくことができれば、その広報の在り方も含めましてしっかりと対応してまいりたいというふうに考えております。

○櫻井充君 例えはこの商法のところの、これ事務方で結構ですが、「他の法律に特別の定めがあるものを除くほか」になっているので、他の法律でこれ一体何ですか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。商法は取引に関する一般的なルールを決めておりますけれども、そのほかに様々な特殊な業態や特殊な取引がございますので、そういった状態に着目して、それに特化した特別法というものがございまして。

例え、今回のこの運送法の関係でいいますと、国際海上物品運送法といえますものは、一般的な運送に関する規律が一般法の商法でございすけれども、特に国際的な、そういう側面といったものに特化した特別法という位置付けになっております。

○櫻井充君 いや、そうではなくて、この法律の読み方を教えていただきたいんですが、他の法律というものは、例えばこれは会社法とかも入るものなんでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) 他の法律というのは会社法も入るというふうに理解しております。

○櫻井充君 会社法の第一章のところの第一条を見てみると、「会社の設立、組織、運営及び管理については、また同じことが書いてあつて、

「他の法律に特別の定めがある場合を除くほか、この法律の定めるところによる。」と。そうすると、また他の法律どこかを讀まないと、この会社法のこれ以外のところについて見ていかなければいけないことになってきていて、こういう条文の、何というんでしょうか、これ以外です、これ以外です、これ以外ですと言われると非常に分かりにくいような感じがするんですけど、その点についてはいかがでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

一般的に、一般法と特別法の関係でございすけれども、例えば、ある特殊な分野につきましてやっぱり別の規律を設けなければいけないということ、例え、その分野について何らかのやはり特別な規律を設けなければいけない。それは、じゃ、その規律を全て書き切ってしまうというやうなことになりますれば、それは商法は要らなくなつてしまふ。その様々な分野について、商法が規定するやうなものも含めて全部それぞれ規定していくということになりますと、言わばその法律ごとにそれぞれできるといふことになりますけれども、結局、じゃ、こういった特殊な分野についてはどういふ法律があるのかというのを、それを調べなければいけないということになるやうかと思ひます。

現在のこの一般法と特別法というやうな関係でございすけれども、そういったまずは一般法として共通のベーシックな部分を規律して、そしてまた、特別な分野については特別法で例外的なものを規律するということになっております。

そういう点では、個々の特別な分野について何らかの法的な規律を設けるといふ場合には、その特別法があるかどうか、あるいはその分野について法律があるかどうかというものをやっぱり見ていかななくちやいけないう点では共通するところがあるのかとは思つております。

○櫻井充君 済みませんけど、そうすると、商売やる方は、基本的にまず何の法律から読めばいいんなどところにたどり着くんですか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。もちろん、まずは一般法といひますか、やういふ商法ですとか民法といふことが必要でございすけれども、やはりそこは、その商売をされる、その商売に関わる者として、どういふものがあるのかといふことは、やはり知識として、ものをやっぱり知つておくと、こういうことはやはり必要なことといふふうには思ひます。

○櫻井充君 済みません、その知識を身に付ける

ためにはまず何を読めばいいんですか。

要するに、そこに行き着くためには、上位の法律があつて、その上位の法律からだんだん個々に枝分かれしていつて、系統立てて法律つてでき上がつていふと思ひます。この上位の法律は民法なんでしょうが、分かりません。

民法を讀んでみると、一条のところに、「私権は、公共の福祉に適合しなければならぬ。」と。まあこれは当たり前のことなんですけど、これをわざわざ定めた後に、「権利の行使及び義務の履行は、信義に従ひ誠実に行為しなければならぬ。」と。それから、三項として、「権利の濫用は、これを許さない。」と。まあまあ当たり前の道徳的なことが書かれていていふものが上の条文に付く、上に付くのか横並びなのかはよく分かりません。

つまり、なぜかといふと、民法もこういう書き方がされてきていて、先ほどの商法のところで、商慣習がない場合だつたかな、商慣習がないときには民法の定めるところによるといふ話になると、今度は民法を見に行かなきゃいけないんですが、民法も何のために書かれていふのがよく分からないんですよ。

ですから、先ほど、条文整理されたいいんじゃないか、法律整理した方がいいんじゃないかと元衆議院議員からの指摘がありましたけど、私、何かもうちょつと、こういうことをやる方はやういふ法律をちゃんと見た方がいいんですよ、法律上定めないのであれば、少なくともガイドラインみたいなものを作らないと、なかなかその法律のところに行き着かないんじゃないかなと、そう思ひます。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。なかなか、これからされる御商売に関するその法律がどういふものがあるかといふ点につきましては、それは様々な方法によつてさういふものは、例えばさういふ御商売に関する本ですとか文献ですとかといふことにならうかと思ひます

し、そういったような様々な方策で、方法を通じて探っていただくということになるのかなと思っておりますので、なかなか一概にどういふものと言ふのは難しいかなと思っております。

○櫻井充君 大臣、前回の一般質疑のときに質問させていただいた内容で、成年後見人制度の話をさせていただきました。成年後見人制度を濫用されている方の割合でいうと、圧倒的に一般の方が多いということが今回調査していただいて分かりました。

この方々の最大の問題は法律を知らないんだというのが説明でございまして、なぜ件数が多いのかというところ。だから、法律に定めたことを読んでいただけないからこういふことになるのであって、そうすると、ちゃんとした法律を読んでもらった上でそれから今度は商いに就いてみれば、商いをやっていただかないと問題になるんだと思うんです。

今回、例えば危険物については通知しなければいけないと、運送人の方にですね。ここだって、ちゃんと法律を読んでもらってこそ初めて実効性が担保されるわけであって、そんなの全部読めって言われたら、当たり前かもしれないけど、これだけの条文数、しかもいろんなところ、多岐にわたって読まなきゃいけないということになると、相当大変なんじゃないかと思うんです。

ですから、きちんとした形で履行していただくためには、そういったようなガイドラインみたいなもの、もう少し分かりやすいような手引書みたいなものがあつた方が私はいかに感じるんですけど、大臣、いかがですか。

○国務大臣(上川陽子君) 国民の皆様が様々な活動をするに際して、しっかりとルールに基づいて活動をするということは基本のものでござい

ます。その意味では、難しい法律を分かりやすくしっかりと御理解をしていただくことができるように、一つの提案としては、今先生がおっしゃったような提案ということでございますが、分かりや

すき、分かりやすくしっかりと法律を守っていただく、その運用を適正に行っていくためにも大変重要なことであるというふうに思います。

○櫻井充君 前向きな御答弁いただきまして、ありがとうございます。

とにかく、最初は、会社やるにしても素人がやり始めるわけであって、そういう人たちに是非分かるような格好にさせていただきたい。せっかく法律作っても、それが守られなければ何の意味もないと思うので、御検討いただきたいと思

います。その意味で、もう一つ基本的なことを伺いたいんですが、荷送り人は運送人に対して安全な運送に必要な情報を通知する義務を今回の法律で負うことになりました。今までなかったこと自体がすごく不思議なことだったんですが、この義務を怠った際の罰則規定というのが定められていないんですけど、何でこうやってその罰則規定が定められていないんでしょうか。

つまり、どういふことかというところ、罰則規定があつた方が法律上効果があることは明らかであつて、そうであるとするれば、非常に危険なことなので罰則規定があつてもいいんじゃないかと、そう思いますけれども、この点についてはいかがでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

御指摘のとおり、この改正法案では、荷送り人に対して危険物に関する通知義務を課すこととしておりますけれども、この通知義務を怠った場合の罰則規定は設けられておりません。基本的に、民事上の義務違反につきましては、債務不履行や不法行為に基づく損害賠償義務を負わせることによって妥当な解決を図ることが可能でございまして、これを超えて義務の履行を図るために罰則規定を設けることについては、その罰則といふものが、国民の身体の自由の制限あるいは財産権の侵害を内容とするものであることから、特に慎重でなければならぬものと考えております。その上で、この危険物に関する通知義務につ

て申し上げますと、この危険物に関する通知義務を怠った者の全てにこの罰則を科すということといたしまして、消費者等、知識の乏しい者にとつて酷な場合もあるのではないかとこのように考えられます。また、公法上、毒物及び劇物取締法、危険物船舶運送及び貯蔵規則等におきまして、この危険物に関する通知義務に違反した荷送り人に対する罰則規定が既に設けられておりまして、私法上の規律であります商法上の危険物に関する通知義務を怠った者に対する罰則規定を重ねて置く意義に乏しいのではないかと考えられます。

改正法案では、これらの事情を踏まえて、この通知義務を怠った場合の罰則規定を設けることとはしていないというものでございます。

○櫻井充君 今の答弁のところ、非常に大事なところがあつたんですけれども、要するに、よく分かつていない人たちがいて、その人たちにまで罰則を掛けると酷だと、そういう趣旨の説明があつたと思うんです。だからこそ申し上げているんです。法律って分かりやすくならないといけないと思つていて、元議員も分かりやすいから分からずすくすくすべきじゃないですかという提案をされているのであつて、その点、もう少し考えていただきたいと思うんです。

一般的に申し上げると、ここはまた分からないのでその整理させていただきたいんですが、罰則規定のある法律と罰則規定のない法律というのはどういふ観点で分けられているんでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

法律案の立案に当たりまして、罰則規定を置く場合と置かない場合と一義的に決する、こういう要件といふものはございせん。

その上で、一般論として申し上げますけれども、先ほど申し上げましたとおり、民事上の義務に違反した場合には債務不履行に基づく損害賠償義務等を負わせると、こういうことで妥当な解決を図ることが可能でございまして、それを超えて、例えば刑罰による制裁といったようなものを科すということにつきましては、特に慎重でなけ

ればいけないというふうに考えております。

○櫻井充君 済みません、ちよつとよく分からなかつたんで、もう一回、その慎重にならなければならぬ場合と、それから、積極的といいますか、そこに処罰規定を置くものと、もう一度、どこに、どういふ物の考え方できちんと立っているのか教えていただけないですか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。法令上特定の義務を課す場合でありまして、その義務が履行されることへの期待の程度といひますのは、その法令の趣旨等に照らしまして濃淡があるというふうに考えております。その義務の内容に応じて、あるいはほかの手段による履行の確保の可能性、こういったものも考慮する必要があると思われまして、またほかの法令との均衡を考慮する必要もあらうかと思ひます。

こういったような様々な事情を踏まえて罰則規定を置く必要性や相当性を検討するべきものと考えておりまして、なかなか、先ほど申し上げましたとおり、どういふ場合に置いてどういふ場合に置かないといふものを一義的に決するようないふ要件といふものはないというふうなことでござい

ます。○櫻井充君 ほかの法律との兼ね合いでつて、そのとおりなんです。ほかの法律と横並びにして決めていかないと、あるものは罰則規定があつてあるものは罰則規定がないということになるといふのはおかしい話なんです。ですから、一般論としていふか、原理原則として、どういふものについては基本的に言つて罰則規定になじむ法律で、どういふものは罰則規定がなじまない法律なのかといふことの区分けをしていく必要があるんだと、私はそう思つてゐるんです。

私なりに一応ちよつと勉強させていただいたから、例えば刑法の関係でいうと、この手のものについては罰則規定を置きますと、それから、行政法でいうんではどうか、行政側がいろんな形で定めてくるようなものについて、例えば道交法でも何でもいいんですけれども、スピード違反した

らそこに罰則が付きまうとか、その手のものについては罰と罰則が多くて、ここで議論している民法とか商法みたいなものについては罰則がなじまないような感じで今まで整理されてきているんじゃないかなと、そう思うんですけど、こんなような整理でもいいんじゃないでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。今委員御指摘のとおりでございます。民事上の義務、民事法は基本的には一般私人間の権利義務を規律する法律でございますので、そういった民事上の義務に違反した場合には、債務不履行に基づき損害賠償義務ですとか、あるいは不法行為に基づく損害賠償、そういったようなところで妥当な解決を図ることが可能だと、こういったことがやっぱり一つの大きい考慮要素になっているものと思います。

○櫻井充君 済みません、本日は条文とかの内容について質問する項目を用意してきましたんですが、一般論で終わってしまいました。

大臣に改めてお願いしておきたいのは、今事務方からも答弁がありました。知らない方に対して罰則規定を置くのは酷なんだと、そういう説明であったとすると、読まない人がいっぱいいると、いうことを前提に作られているんだと思ってしまう。このことは、でも、危険物を運搬するからには何らかの事故が起こる確率は高くなるわけであって、こういったことをいかに周知徹底するかというのには僕はすごく大事なことで、そう思っている。法律を作るだけではなくて、今度はそれを施行する際にどういう形で一般の方々に知っていただけるのかと、そういうことも考えてやっていただきたいと、そのことを要望して、質問を終わります。

○小川敏夫君 立憲民主党・民友会の小川敏夫です。

今回の改正、商法の方では、片仮名の文語体を読みやすい口語体にする、これだけでも大変に価値があると思うんですけども、ただ、この商

法の部分に関しては中身は変わっていないわけでは。ただ、先ほど民事局長の答弁にもありました経済取引の変化、そうした状況に応じて適切に対応していきたいという御趣旨の答弁がありました。実際そういうふうにも私も思っております。

それで、一つ私が今関心を持っているのは、いわゆるインターネット、インターネットのショッピングといいますが、売主が自分の商品を売るために開くものではなくて、サイトを開く業者なりそうした主体がいて、そこに多数の売主が商品を買主として申込みすれば売主が成立するというようなインターネットのショッピングのサイトなんです。形だけ見ると仲立ちのようにも見えるんですけど、必ずしもそうでもないかのように思うんですが、こうしたインターネットによるそうしたショッピングについての今の法、民法が商法か、この法律上の位置付けというのはどういふふうに考えたらよろしいんでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。このインターネットショッピングサイトの関係でございます。先ほど委員の方が御指摘になりました仲立人、仲立ちになるのかどうかというのが一つの問題かと思えます。

商法におきますこの仲立人とは、他人間の商行為の媒介をすることを業とする者というものでございまして。そして、この媒介でございますけれども、一般には、他人間で法律行為が成立するよう尽力する事実行為をいうものとされております。

御指摘のインターネットショッピングサイトの運営会社等でございますが、これがこの仲立人に該当するかどうか。これは個別具体的な事実関係によるために一概にお答えすることは困難でございますが、先ほど申し上げました尽力をしているかどうかと、こういった点が主として問題になるかと思えます。つまり、契約の成立に向けた働きかけなどを行っているかどうかと、こういった点が問題になるかと思えます。

裁判例の中には、インターネットオークションサイトの運営会社については、当事者間の売買契約に尽力していないとして仲立人に該当しないとしたものがございます。

○小川敏夫君 尽力って、汗かくことだけが尽力じゃなくて、もうサイトを開いて広くそういう売り物がありますよという場を設けて、誰でもがアクセスできる状態に置くこと自体が私は尽力に当たるんじゃないかと思うんですが、そこところの法律論争は今日はしません。

今答弁にもありましたショッピングのほかにもオークション、オークションですと、オークション自体はサイトの運営者がルールを決めてオークションを主催しているというふうにも思うんですが、そうした中で、こういう取引形態あるはこういうサイト、仲立ちではないとなると、じゃ何なんだろう、少なくともびたつと当てはまるものがないと思うんですね。

こうしたことについて、一つ一つ、やはり新たな取引形態が現れたりなんなりすれば、それに対応した法体系というものが必要ではないか。インターネットはそれぞれ相対しない取引するわけですから、やはりそれに伴ったトラブル、通常の取引とは違うトラブルもまた新しい形で生じるわけでありまして、そうしたことについても、この新たに生じた取引形態に対応するまた法体系というものもしっかり検討していただきたいというふうに思いますが、よろしく願います。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

なかなか、特にこのインターネットショッピング等の具体的なものにつきましては申し上げるのには困難でございますけれども、あくまでも一般論でございますけれども、法務省といたしまして、そういう社会経済情勢の変化、そういう取引の新たな状況、こういったものは常に注視して、法整備の必要性等については引き続き検討してまいりたいというふうに思っております。

○小川敏夫君 今回の運送法に関する分野です

れども、一点だけ。

運送人の責任に関して、短期消滅時効というものを定めている規定があります。思い出しますと、先般の民法改正では、幾つか種類があった短期消滅時効を、まあ煩わしいのか何だかは別にして、一切やめて五年に統一しちゃったわけですね。そうした中で、こうして新たに短期消滅時効というものも新たに設けるのか、これまでもあったものもありますけれども、この短期消滅時効というものを残す、あるいは新設するという趣旨はどこにあるんでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

委員御指摘のとおり、委員御指摘の債権法の改正におきましては、その改正前の民法におきましては、あるいは商法の五百二十二条でございますけれども、五年、三年、二年、一年といった短期消滅時効の特例がございましたものを、これを債権法改正で廃止することとしたものでございます。この趣旨でございますけれども、これらの規定は、その適用の有無の判断が困難であったり社会経済情勢の変化に伴って合理性の説明が困難なものとなったりしたと、こういったことが理由でございます。

これに對しまして、改正法案におきましては、運送品の滅失等についての運送人の責任について、運送品の引渡しされた日から一年以内、裁判所の請求がされないときは消滅することとして、一年の除斥期間を設けております。

この趣旨でございますけれども、大量の貨物を反復継続的に運送する運送人のリスクの予見可能性を高める必要が高い、あるいは運送品の引渡し後一年が経過してから運送人の主観的態様が争われることになる運送人の地位が不安定なものとなつて相当でない、こういったことを踏まえたものでございます。

運送営業につきましては、今申し上げました運送の特殊性に鑑みまして、運送人の保護や法律関係の早期の画一的処理を図る必要性が高うございます。物流が著しく増大しております現代社会に

おきましてはこういった必要性は更に高くなっているものと考えられますし、また運送人の範囲は明確でございまして、その適用の有無の判断が困難であるということもございません。

したがって、先ほど債権法の改正で述べたような事情はこちらの方にはないということで、両者は整合的なものと考えております。

○小川敏夫君 今説明いただいたように、継続、反復、大量という運送というのほもちろんあることは否定しませんが、だ、別に、運送は全部が継続、反復、大量というふうに決まっているわけじゃなくて、例えば個性的な家具とか、家具商人がそうした個性的な家具を購入して運んでもらう、海外から日本に運んでもらうというようなケースを想定すれば、決して継続、反復、大量ではないわけでありまして。そうした場合でも、やはり同じようにこれは短期消滅時刻に掛かるということなんでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

一般的に運送の実務を見ますと、その運送人の側からしますと、もちろん様々な特殊な品物を運送するといったようなものはあるかもしれませんが、やはり運送側の方の業務の形態としては、大量の物を反復継続的に運送するといったようなものが一般的ではないかと思っておりますので、そういったことも踏まえてこういった考え方をしているというものでございます。

○小川敏夫君 ちょっと聞くと、そうすると、何か運送人の都合だけで決めているような感じで、実際にその荷受人とか荷送り人の都合は余り考慮していないのかなとちょっと思いたくなってしまうんですけども。

短期消滅時刻、民法改正のときに短期消滅時刻をやめたときにも、飲み屋の飲食、食もあるのかな、料金が一年だったのが五年と。そうすると、普通にちよっと飲み食いに行った人間が、五年間領収書を保存しておかないと五年近くになっていきなり請求されたんということも考えると、どうもあれは五年とする必要があったのかなと思

う。まあ個別の事情があるんだけど、でも五年にしちゃった。個別の事情があるのに個別の事情を余り考慮しないで全部五年にしちゃったんだから、こっちは五年でいいんじゃないかと、そういうふうにも思うんですが、同じ答弁来るから、もう答弁はそれで結構でございます。

い中で、私が直接聞いたわけでもないのに、延々一分三十秒ぐらいにわたって、とうとうとうというかぐだぐだと言った話は、建物の工事代金、で、留置権ということをやっているわけ、建物の所有権とかその土地自体の工事代金ということは一言も言っていない。ちよっと今の次長の答弁とは違うと思うんですが。

それで、今日は財務省と国交省の方にお越しいただきまして。

大臣の答弁と違うことを、新しいことを言われるんだしたら、それはまた今初めて財務省からは聞くお話ですけども、ちよっとそここのところ整理して説明していただけないか。

それで、先般この法務委員会でも、建物の建設代金の債権について、建物の留置権があると。その建物の留置権について、土地の占有があるのかないのか、占有権の行使ができるのかということ

委員御指摘のとおり、いわゆる建物の建設工事の請負代金が未払であるということで、建物の所有権をこの工事事業者は主張しているということと、それから、その実施済みの土壌対策工事について土地全体についての留置権を主張している

と、著しく困難だと、こういう答弁をいただきましたけれども、これ、財務省としては、やはり建物の工事代金債権を持っているその請負業者が建物について留置権があるから、そしてそれに伴って土地を占有しているから、したがって国は土地の調査はできないというお考えなんでしょうか。

そういった趣旨を五月十四日の大臣の答弁の中で、具体的に詳細なところまでは御答弁の中に入っていないかったという御指摘かもしれませんが、我々財務省といたしまして、趣旨としては今申し上げたようなことでございます。

○政府参考人(富山一成君) お答えをいたします。

麻生大臣の議事録は、その建物を建てた人という者には、当然のことで留置権というのをそこで持ちますんで、その土地を占有しておられますと、だから調査は著しく困難だと言っているんでね、土地の工事は全く言っていない。一言も言っていないし、過去の答弁においても全く一言も言っていない。今日初めて、土壌改良の土地の工事の工事代金で土地自体に対して留置権を行使しているというのは今日初めて聞きました。答弁を変えられてしまっても困るんですけどね。

本件土地につきましては、平成二十九年の六月二十九日に売買契約に基づく買戻し権を行使いたしましたして、国土交通省の所管する自動車安全特別会計の財産として返還をされているところでございます。

○小川敏夫君 これは予算委員会ですら質問したんじゃなくて、それ以前からずっと質問しているわけですけども、突然話を換えられても困るんでね。

これは工事業者側の主張でございましてけれども、本件土地にはこの工事業者が所有権を主張しております建物があるほか、実施済みの土壌対策工事に關しまして土地全体について留置権を主張しており、実際に占有している状況であるというふう

ただ、何か国交省に聞きますと、今財務省が言われたような、その建物の所有権と土地自体の、土地の工事代金の留置権ということについて、最近国交大臣がそういうことをどこかの委員会で述べたらしいんですけども。

○小川敏夫君 いやいや、大臣の答弁は今の趣旨とは違いますが。私の質問時間が三十二分しか

○小川敏夫君 その土地の改良工事は建物の建設に先立って早い時期に完了しているわけで、それで代金がまだ未払というのが私にとっては不自然じゃないかと思うんですが、代金は幾らで、そのうち幾らが未払なんですか。

工事事業者によれば、土壌対策工事や地中にあった産業廃棄物等の処理を行ったということでございますが、明渡し等を求める相手方の事柄であり、交渉中でありまして、詳細なお答えは、申し訳ございませんが差し控えていただきます。

○小川敏夫君 だって留置権の、じゃ、もう少し聞きますが、その土壌工事の、土地改良工事のその改良工事代金を保全するための留置権があるということはおっしゃられたわけで、その債権が、まず、じゃ、質問は、そういうふうな留置権があるというふうに今説明しましたけど、その工事業者が具体的に書面で留置権、土地について土地土壌改良工事の代金債権があるから留置権を行使するということを出してきた書類はあるんですか。

○政府参考人(飯嶋康弘君) お答え申し上げます。

本件土地に存置されている校舎を建設した工事事業者は、建物と土地の工事代金が未払であることを理由に、建物については所有権を、土地については留置権を主張し、本件土地を占有している状況でございまして。先ほどお問合せの件につきまして、書面でいただいております。

○小川敏夫君 その土地の改良工事は建物の建設に先立って早い時期に完了しているわけで、それで代金がまだ未払というのが私にとっては不自然じゃないかと思うんですが、代金は幾らで、そのうち幾らが未払なんですか。

○政府参考人(飯嶋康弘君) お答え申し上げます。

申し訳ありませんが、承知をしております。
○小川敏夫君 大体、くいなんか、財務省は何十本しかないと言われ、出された資料によれば十数本しか写真に写っていないわけで、そもそも土壌の改良工事そのものがどういふふうにあるのか説明できないから説明逃げていっているんじゃないですか。

今日、ここは法務委員会ですから、少し法律論をお尋ねしますけれども、財務省にお尋ねしますけれども、建物に留置権がある、あるいは土地についての留置権があるとしても、留置権者は占有するけれども、その留置物について使用収益する権限はないですよ。

○政府参考人(小野瀬厚君) 委員の今おっしゃられたとおりでございます。使用収益の権利はございません。

○小川敏夫君 そして、当然、留置権者がいれば、しかし、今回でいえば土地の所有権者が国なわけですから、その土地の所有者は、留置権者がいた場合に、その土地について立入りする、検分する、調査すると、そうした管理あるいは保存に関する行為、又はそれに類する行為、少なくとも留置権者に何の損害も与えないし、留置権の行使にも影響を与えない、留置権の中身を毀損する行為でもない、このような行為はできないでしょう。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

なかなか、あくまでも一般論でございますけれども、まず、不動産の留置権者が留置権に基づいて妨害排除請求権あるいは妨害予防請求権、こういった物権的請求権を有するかどうかにつきましては見解が分かれているところでございます。

また、建物に占有する者は、一般論として言えば、建物の占有を通じて敷地を占有する者と解されておりますので、この占有に基づいていわゆる占有訴権を有するかどうかという点が一つ問題となりますが、この点につきましても、この建物の

占有者がその敷地に関する妨害の停止等を求め得る占有訴権まで有するかにつきましても、これを認めた判例は見当たらず、また学説上も争いがあるところでございます。

したがって、そもそもこの建物留置権者がその敷地を留置することができるといたしまして、その敷地部分の占有が妨害されるおそれがあるとして妨害の予防を請求することができるといふかは明確ではございませんので、なかなか財務省として一概にお答えすることは難しいというところでございます。

○小川敏夫君 財務省としては一概にお答えできないと。少なくとも、いわゆる留置権者の妨害排除請求権をどこまで認めたというものの判例もないという中で、国交省、財務省はどうして断定的にできないという判断をするんですか。

○政府参考人(飯嶋康弘君) お答え申し上げます。

小学校の校舎建設を請け負った工事業者は本件土地について留置権を主張して占有し、また、森友学園の管財人を含めた相手方の双方が土地と建物の同時売却を要請している一方で、国は森友学園の管財人及び工事業者に対して本件土地の更地返還等を求めているところでございます。

このように、国と相手方の両者の主張が一致していない中でどのような対応が可能かについて、管財人や工事業者と引き続き交渉してまいりたいと考えているところでございます。

○政府参考人(富山一成君) お答えをいたします。

本件土地につきましても、ほぼ完成している建物が建っているという現状、森友学園から工事代金の支払を受けていない工事業者が土地についての留置権を主張し、実際に敷地全体について占有している状況といった、こういったことを踏まえますと、これは国土交通省における御判断もあるかと思いますが、本件土地の再調査も含めまして、管財人や工事業者と交渉を行っている又は行っていくというところでございます。

法令にのっとり、引き続き適切に対応していく必要があるかと考えております。

○小川敏夫君 国交省にお尋ねしますが、その業者が留置権を主張する、だからできない、調査できないと言っているんだけど、そもそも、一つの事実として、調査をさせていたきたい、その土地に立ち入ってこれこれこういう調査をさせていたきたいという申入れはした事実はあるんですか。

○政府参考人(飯嶋康弘君) お答え申し上げます。

本件土地につきましては、現に校舎が存置され、建物と土地の工事代金が未払であることから、先ほど申し上げましたとおり、工事業者が建物については所有権、土地については留置権を主張し本件土地を占有している一方で、国は管財人及び工事業者に対し本件土地の更地返還を求めており、現在も森友学園の管財人との間で土地や存置されている建物の取扱いを含め様々な交渉を行っているという状況にありますので、直ちに本件土地の調査を行うことは困難であると考えております。

その上で、大阪航空局が行った見積りの大部分を占める校舎部分の調査は困難であり、この調査によつて見積り全体が適正だったかを結論付けられるわけではないと考えておりますが、本件土地の再調査を含めて本件土地を今後どのようにしていくかについて、管財人や工事業者と相談をしているところでございます。

○小川敏夫君 何か、私の質問に直接答えないで長々とお話ししましたが、いわゆる法律論としてあるかないかのところを議論しておつたんですけれども、私の質問の趣旨は、法律論は別にして、留置権者が入っているよ、調査していいよと言え、これは何の問題もなくできるわけですよ。

ですから、国交省は、調査できないでいいと言いう前に、この留置権者を主張している業者に対して、立ち入って調査をしたいんだけどいいか、調査させてほしいという申出をして、申出を

したけど断られたのか。今の答弁ですと、申出は全然していないんで、何かごちゃごちゃあれこれ言つて、結局、だからできないんだと言っているだけで、調査をさせてほしいという申出そのものをしていないんじゃないかと思うから、申出をしたのかと聞いたわけです。

○政府参考人(飯嶋康弘君) お答え申し上げます。

交渉の内容でございますので詳細は差し控えさせていただきますが、本件土地の留置権を主張し占有している工事業者が調査に協力するといった報道などもございましたので、相手方の御見解を確認いたしましたところ、相手方としては、あくまで調査に協力するのみであり、建物の収去や土地の占有を解除するつもりはないとのことでございます。

○小川敏夫君 いやいや、大事な話ですよ、別に留置権を解除しろと言っているんじゃないんで。土地の調査をしたかどうかと言つて、留置権があるから、留置権者がいるからできない、調査できないでいいと言っているけど、今の答弁だったら、業者は調査に応じると言っているんじゃないですか。その留置権者が調査に応じると言っているんですよ、何も法律論でできない、著しく困難だというわけじゃないんで、留置権者がいいと言っているんだから、調査すればいいじゃないですか。なぜ調査しないんですか。

○政府参考人(飯嶋康弘君) お答え申し上げます。

先ほど申し上げましたとおり、相手方はあくまで調査に協力するのみであり、建物の収去や土地の占有を解除するつもりはないとのことでございます。一方で、国は、森友学園の管財人及び小学校の校舎建設を請け負った工事業者に対しまして、本件土地の明渡しや不法占有による損害賠償などを通知により求めているところでございます。

を含めてどのような対応が可能かについて、管財人や工事事業者と相談してまいりたいと考えているところでございます。

○小川敏夫君 ですから、業者が調査に協力すると言っているんだから、調査をすればいいじゃないですかと言っているわけで。

これ、国有地で国民全体の財産ですから。ですから、本来、契約によれば建物の取去ということであつて、当然更地として評価して売却しなければならぬ。そうしたことに付いて曖昧な形で処理する、あるいは、そもそも会計検査院が指摘するように、ごみなど合理的にないものがあるとしてまた安く売らなうことは決してあつてはならないわけですから、これからもしっかりこの点を私は追及させていただきますということを述べて、質問を終わります。

○仁比聡平君 日本共産党の仁比聡平でございます。

私は、本改正案が危険物に関する通知義務を新設していることに関わつて、民間航空機による武器弾薬、兵員の輸送と安全運航の問題についてお尋ねをしたいと思います。

まず、確認をしたいと思います。一九九八年の一月六日に、那覇空港から関西空港に飛行するJAL八四便に、これ、米軍が小火器類、それから火薬五十七キログラムを運ぼうというところになつたけれども、結果、その荷物は取り卸されて、遅延をして出発すると、離陸するというところになつたという、こういう関係があります。

これ、防衛省はこれは御存じですか。

○政府参考人(辻秀夫君) お答えいたします。

突然のお尋ねでございますので、承知をしております。

○仁比聡平君 担当がおらぬということですが、今の御答弁の意味は。

昨日、この米軍の民間航空機への貨物の取扱いについては防衛省としては承知をしておらないと

いう、そういう御説明でありました。

この件について、二枚目の資料、あつ、ごめんなさい、三枚目になりますが、航空局から危険物の取扱いに係る業務の規程の審査要領という説明をいただいております。貨物として危険物を輸送しようとする事業者は、航空機の出発前に機長に對して、書面によつて危険物に係る情報を通知するように定められているということなんですけれども、この私が申し上げているときは、これ、デングジャラズグズというリストが示されるわけですね。ここに、カートリッジズ、スモールアームズという、こういう貨物の記載があつた。スモールアームズというのは小火器だろうと思うわけですが、カートリッジズというのは、これは一体どういうものか。弾薬や火薬ということであれば、これは安全運航に極めて重大な影響があるわけだから、こうしたものを載せて飛ぶことが本当にいいのかという疑問を機長は抱きまして、会社側、運輸管理者とやり取りをして、で、機体には乗つた。実は、前日からこの貨物は積載をされてたようであつた、けれども、JALの社として、これを載せたまま本当に飛べるのかということについての説明をするという、そういうことにはならなかつた。結果、会社の決定でこの貨物は取り卸して離陸をするということになつたという理解なんですけれども、私は。

航空局にお伺いをしたいんですけれども、二枚目の資料に航空法の規定を掲載をしました。七十三條の二で、機長は、運航に必要な準備が整つていないことを確認した後でなければ航空機を出発させてはならないとされております。この機長の最終判断の責任というのとは極めて重いものであつて、安全が確認できないと判断をした場合には、今御紹介をしたようなケースというのはこれは当然のことであつて、当然どころか、航空法が機長にそのような重い責任を負つてらつていゝということだと思ひますが、いかがですか。

○政府参考人(高野滋君) お答え申し上げます。ただいま委員御指摘の航空法の第七十三條の二

でございますが、資料にもございますように、航空法施行規則の規定と併せまして、積載物の安全性を含めて、航空機が航行に支障のないことなどを出発前に確認することが義務付けられております。

この積載物の安全性というの中には、航空運送事業者の機長は、危険物の輸送が行われる場合には、その品目や分類、搭載場所などに関し、的確な措置がなされていることを確認すること求められております。

御指摘の事案、平成十年一月六日という御紹介でありましたが、ちよつと確認をしたのですけれども、二十年たつていゝので、実はその詳細な経緯というのが私どもも事実関係確認できなかったんです。委員が御説明いただいたような経過であるとすれば、航空法に照らして問題のあつた行為であつたとは全く考えておりません。

○仁比聡平君 全く問題がなかつたということなんです。つまり、私確認したいのは、その九八年の事件は別としても、一般論でいいんですが、安全運航に最終責任を負うこの機長の判断、あるいはその権限と責任というのは、これ揺るぎないものであるということを確認をいただきたいと思ひますが、いかがですか。

○政府参考人(高野滋君) お答え申し上げます。航空法七十三條の二の規定にございまして、機長は、航空機が航行に支障のないこと、安全が確認できない場合は、出発前に、運航させてはいけないという御指摘だと思ひますが、まさにそのとおりだといふふうに考えています。

○仁比聡平君 その上で、危険物の運送ということに当たつては、今申し上げたことが、これは船でも起こり得るわけですが、陸でももちろんあつてしかるべきなんです。特に、この航空機においてもし上空で事故が起これば、万が一の機があるといふことになれば、重大なことにもこの航空機の場合になるわけ。海の場合もそうです。

それで、そうした機長の判断で、結果、荷物が

運ばれないということになります。そうですね。そうすると、荷送り人としては、運送人に運んでもらうという契約をしているはずなのに何で運んでもらえなかつたのかと。先ほどの件でいうと、米軍がJALに對して、なぜ運ばないのかと、なぜ運べなかつたのかと、運ばなかつたのかといふ責任を追及するといふようなことになつてしまつと、これは事実上、現場の機長あるいはその他の運航に関わる現場に圧力が掛かる、そうなりかねないみたいな事態になるじゃないですか。

そうした解釈になるのは、これはもうとてもおかしい話なんです。法務省、どんなふうにかえたらいいんでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

個別の事案におきまして、運送人が運送をしなかつたといふことで債務不履行責任を負うかどうかと、こういったような問題と捉えますと、もちろん、そういった問題につきましては、最終的には、個別の事案におきましては、その運送契約の具体的な内容ですとか個別具体的な状況に応じた司法判断に委ねられることとなるわけでございます。

あくまでも一般論として申し上げますと、御質問をいただいたような事案のように、危険物であると疑われる又は危険物である運送品について荷送り人から通知された内容が不十分であつて、運送人、航空会社からの確認要請にもかかわらず荷送り人がこれに應じない、そういったことから積載物の安全性を確認することができず、そのままでは航空機を出発させることができないと判断した、こういった結果、運送品が運送されなかつた、こういった場合でございますが、仮に運送の義務があつたといひましたとしても、この運送債務の不履行は航空会社の責めに帰すべき事由によるものではないといふふうに評価されて、航空会社は債務不履行責任を負わないと、こういうことになることが考えられます。

○仁比聡平君 もちろん、個別の事実関係にはよるでしょうけれども、そもそも運送人の債務と

なっていたのかと。機長判断で運べないようなという危険品、これを仮に事実上は受け入れていたとしても、それは運送するという義務にそもそものなっていないんじゃないのかというように考え方だつてあり得ると思いますが、それはどうですか。

○政府参考人(小野瀬厚君) 委員御指摘のとおり、これもあくまでも一般論としては、その運送契約の具体的な内容ということによるわけでございますので、そういった個別具体的な状況によりますれば、運送の義務自体がないというように解釈される場合もあり得るのではないかなというふうに考えております。

○仁比聡平君 ありがとうございます。

今まで申し上げてきた例は米軍のということで申し上げてきましたが、政府が民間航空会社、エアラインに自衛隊の軍事物資あるいは兵員の輸送をしてもらうということというのは、特に九〇年代の終わり頃から目立つようになって、安保法制、戦争法の下では、この民間事業者との関係というのが大きな問題にもなってきたわけです。

そうした下で、四枚目に、定期航空協会の一九九九年の五月二十四日付け、周辺事態法に対する当協会の基本的な考え方という文書を、これは航空局に提出をいただきました。これは、申し上げたような民間動員というのが重大な社会問題、政治問題になる中で、九九年に周辺事態法が施行されたわけですが、その協力依頼についての説明の中で、武器弾薬についても排除されないという説明を政府がされたわけです。これが現場で大問題になって、御覧のとおり、民間企業に対する協力依頼は強制力を伴わない、政府から協力依頼があった場合は最低限以下の事項などを確認する必要があると考えるとして、①協力依頼の内容が航空法に抵触しないなど法令等に準拠したものであること、②事業運営の大前提である運航の安全性が確保されること、③協力を行うことによって関係国から敵視されることのないよう協力依頼の内容が武力行使に当たらないこと、という考え

方が示されているわけです。

これは極めて重いものであつて、現在も一貫して生きている定期航空協会の考え方だと思いますけれども、航空局、それでよろしいでしょうか。

○政府参考人(高野滋君) お答え申し上げます。

先生御指摘の定期航空協会が平成十一年五月二十四日でございますけれども、に公表した周辺事態法に対する当協会の基本的な考え方でございますが、私どもも同協会からこの内容を伺っておりますし、現在もその考え方には変わりはないというふうに承知をしております。

その上で申し上げますと、民間航空の運航の大前提というのはどこにあるかというと、もちろん安全確保にあるわけでございまして、国土交通省としては、こういった法令に基づく輸送の協力依頼をする場合でも安全に十分配慮しなければいけないのであると、そのように認識をしております。

国土交通省といたしましては、今後とも、このようなケースも含めて、民間航空の安全確保に万全を期するように最大限努めてまいりたいというふうに考えています。

○仁比聡平君 この考え方の最後、末尾に、民間航空の安全の確保に国は万全を期するように強く要望するとありまして、今の御答弁はこれにちゃんと応えるという御趣旨だと思ふんですね。

防衛省に確認をしたいんですが、現実には発注はされておられるわけです。その上で、運航の安全性は、これは事前の準備とか調整はそれはいろいろあるでしょうけれども、これ、最終判断はエアライン、最後の最後は飛ぶ機長の判断なのであつて、間違つても強制すると、飛べと強制するということとはあり得ないと思いますが、いかがですか。

○政府参考人(辻秀夫君) お答えいたします。

防衛省におきましては、民間事業者に対して危険物の輸送を委託をいたしておりますが、これはあくまでも民事上の契約に基づくものでございまして、防衛省として、事業者に対しては、契約を

適切に履行することをお願いする立場ではございますが、御指摘のように、契約の範囲を超えて運航を強制するといったことになるものではございません。

いずれにいたしましても、武器弾薬等の危険物の輸送役務につきましては、今後とも、法令等に基づき適正に行つてまいります。

○仁比聡平君 先に上川大臣にお尋ねしておきたいと思いますが、今御説明のとおり、契約という形を取っているわけですね、これは当たり前のことです。この契約という形を取りながら、関係機関から強制されるとか、あるいはこの③の部分で懸念をされているように、関係国から敵視されるとか、こういうことがあつては絶対ならぬ。強制されることはない、自由な意思に基づく、そういうものなんだと。いかがでしょうか。

○国務大臣(上川陽子君) そもそも契約につきましては、「何人も、法令に特別の定めがある場合を除き、契約を締結する自由を自由に決定することとができる。」との契約自由の原則、これが妥当するわけでございまして。そして、この契約自由の原則の内容には、契約を締結するかしないかの自由や契約の相手方を選択する自由が含まれているということでございます。

そのため、一般論として申し上げるわけでございますが、契約当事者の一方が政府機関である場合であつても他の一方が契約の締結を強制されることはなく、契約を締結するか否かはあくまでも当事者が自由に決められるべきものでございまして。

○仁比聡平君 ありがとうございます。

法律上の考え方あるいは国会の答弁ということとはそういうふうになるんですが、それは大きなことなんですけれども、現実が本当にそうなのかというところを厳しく問題提起をしたいんですね。

資料の一番最後になりますが、まだ全部明らかなつていないいわゆるイラク日報、この中で、二〇〇五年十二月七日のイラク復興支援群の日報から抜粋をしました。「本日の業務」、「イアン

トノフ問題」というところを御覧いただきたいと思ひます。クウェート外務省領事部、あと墨塗りですが、「今回、着陸許可を下ろさなかったのは、民間航空局の安全管理部が当該機を危険な航空機と認識し会社側へ安全上の確認を求めたのに対し何ら説明が無かつたことに原因がある。当該機については、安全が確認されない限り、今後も許可を下ろすことはない。」とされているわけですね。これつまり、敵視され、エアラインの業務上あるいは信用上、これは重大な問題になったということだと思ひます。

この問題にも関わつて、既に国会でも御答弁をされている、二〇〇三年から二〇〇九年にかけて、イラク、クウェートに隊員あるいは物資を運ぶために、アントノフ航空にも、ほかブリティッシュ・エアウェイズ、あるいはタイ国際航空、そしてJALにも防衛省は発注をしているわけです。ここでの契約の内容がどうなつていのかと私は検証したい。だから、資料を求めました。

昨日の夕方の時点では、数時間後に整えられると思ひますという趣旨の対応をされたけれども、未明の二時頃になって、発見できないという、そういう回答をいただいているわけですね。これ一体どういうことですか。

○政府参考人(辻秀夫君) お答えいたします。

昨日、先生から資料の御要求があつたわけでございまして、御指摘の資料につきまして、確認できる限りで探索を行いました。限られた時間ということもあり、現時点で保有の有無を確認するには至つておらないという状況でございます。

○仁比聡平君 これ、そうした中で、一枚目に、航空自衛隊輸送役務発注書のこれはひな形ですね、が示されているわけですが、品名、個数、重量、あるいは輸送区間、役務内容、運賃欄など、その金額ということが書いてあるだけであつて、危険性、その危険品の中身、あるいはこれを安全に運送する上での、防衛省がつまり荷送り人として通知をしなければならない義務がある。これ、

航空法の分野でももちろんある、今回の法改正でもそれが強く求められている。これについて書く欄なんというのは、これ記載項目としても存在しないわけですよ。具体的に契約書にはそれは書いてあるのかもしれない。けれども、どんなふうに書いてあるのかも分からない。

これだけ問題になっている中で、提出がまだできていないことですか。先ほどの御答弁であれば、まだ探せば出てくるんだらうと思いますから、国会で答弁をしている議論ですから、私が求めているこのイラクの件、それから、二〇一六年に南スーダンへ兵員、自衛隊員を派遣したときのものも併せて求めています。

この二通について、きちんと理事会に提出をいただきたいと思いますが、委員長、提出をさせるように御努力をお願いいたします。

○委員長(石川博崇君) ただいまの件につきましては、後刻理事会において協議いたします。

○仁比聡平君 終わります。

○石井苗子君 日本維新の会の石井苗子です。

今回の法改正ですけれども、百二十年ぶりというところで、これで六法全て口語体になったと、読みやすくなったということですが、読んでみると非常に分かりにくい、内容が難しいという問題があります。私も勉強しましたけれども、自分で起業するとなったら大変だなという感想を持ちました。

先ほど来から専門的な御質問が出ている中で大変プリミティブな質問で恐縮でございますけれども、なぜ商法だけこんなに遅れたのか、何かそこに背景があったのかと。

もう一つ、なぜこれまで片仮名表記だけだったのか。先ほど櫻井議員の御質問にもありましたけれども、一般法だとおっしゃりながらわざと分かりにくくしているように思うんですが、これは何か仲立人という、そういう方々の商売を、あるいはコンサルタントというんですかね、そういう方々を助ける理由があったとか、もしあるんだしたら背景を御説明をお願いします。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

商法が制定されたのは明治三十二年でございますが、その頃の法律、片仮名文語体として制定されたものでございます。これまで平成十七年の会社法制定の際に、第一編の総則の規定ですとか第二編の商行為のうちの通則的な規定、こういったものが現代語化したほか、平成二十年の保険法の制定によって保険関係の規定が現代語化されております。

今回の改正は、これらに続いて、片仮名文語体で表記されている商法の残りの部分、残りの規定を全て現代語化するものでございますが、御指摘のとおり、その現代語化の完了までに時間が要してしまつたといえますのは、例えば商法の分野で申し上げますれば、先ほど申し上げました会社法ですとか保険法分野等、数多くの喫緊の立法課題に優先的に取り組んできたためでございます。もっと早い時期に現代語化を終わらせるべきであつたという、その御指摘につきましては重く受け止めたというふうに思っております。

○石井苗子君 ありがとうございます。

それでは、危険物の陸上輸送について伺います。

割増し運賃になつたということで、実務に影響してコストアップになるという心配はないでしょうか。消費者負担になるといふことはありませんか。運賃が標準約款に影響しないという保証があるでしょうか。お答えいただけますか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

現行法の下では危険物に関する荷送り人の通知義務を定めた規定はございませんで、個別の具体的な事情の下で、信義則上、荷送り人がそのような義務を負う場合があると解されるにとどまっております。

ただ、現行法の下におきまして、一般に危険物の運送を委託する荷送り人は、その引渡しの前に運送人に対して、その品名、性質等の危険物の安全な運送に必要な情報を通知するのが通常というふうに言われております。

したがいまして、そういったような実情に照らしますと、改正法案によつて荷送り人に危険物に関する通知義務が課されることとなつても、消費者の負担という点を含めて、通常の実務的な運用自体はさほどは変わらないものと考えられます。したがいまして、運送人として新たな対応を要するといったような変化をもたらすものではないというふうに法務省としては考えております。

○石井苗子君 影響しないということでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) 最終的には、運賃といふものは運送人側の方で定めるといふのが通常でございますので、なかなか法務省として確たることは申し上げるというのは難しい面もございますが、先ほど申し上げましたような変化をもたらすものではないというふうに法務省としては考えておるところでございます。

○石井苗子君 ありがとうございます。

次に、通知義務についてですが、民事局長が通知は口頭でもよいと答弁されております。先ほど罰則規定がないのかという質問もありましたけれども、何か事故が起きたときに責任はどちらに掛かるといふのか。口頭でよいということになりますと、罰則もないということになりますと、言った言わないという問題は起きないでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) 委員御指摘のとおり、改正法案におきましては、新たに荷送り人に危険物に関する通知義務を課しておりますけれども、その通知の方式につきましては特段の限定をしておりません。したがいまして、荷送り人は、口頭で危険物に関する通知をすることによつてこの義務を履行することも可能でございます。

この危険物に関する通知義務違反によつて事故が生じたという場合には、この通知義務に違反した荷送り人が運送人に生じた損害を賠償する責任を負うということになります。この場合、運送人の方が荷送り人に対して損害賠償請求をしていくということになりますけれども、そういった

場面では、荷送り人が通知をしたかどうか、その通知の有無といふものが一つの争点となり得るわけでございます。したがいまして、荷送り人としても、将来そういったような紛争が生じるということに備えて、恐らく実務上は書面で通知するなど確実な証明手段によることとなるものと考えられます。

○石井苗子君 これは将来、絶対デジタル化するのがいい方向性だと思っておりますが、その質問はちよつとさておきまして、四月十八日の衆議院の法務委員会ですが、民事局長が、自動運転の自動車は商法規定に含まれるという御答弁がされました。

自動運転という意味では、ドローンは商法の中に入っていますか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。ドローンにつきましては、空中を飛行するものでございますので、これは航空運送に該当するかどうか問題となるわけでございます。

この点につきまして、改正法案では、航空運送は航空法第二条第一項に規定する航空機による物品又は旅客の運送をいうものとしております。この航空機でございますけれども、これは航空法に定義がございまして、人が乗つて航空の用に供することができ飛行機等をいうものとされております。したがいまして、このドローン等の無人航空機は含まれないということになりますので、ドローンによる運送については商法の航空運送に関する規定は適用されないということになります。

○石井苗子君 ちよつと突っ込んだ質問になるんですけども、この商法の改正の論点から少しずれるかもしれませんが、私は、ドローンが技術的に現実的なものになつていないところでは承知しておりますが、その一方で、日中なら、飛行方法、百五十メートル以内であれば原則許可、承認を得ることができる、ゆえに飛ばすことができるようになっております。イスラエルの先ほどのテレビのニュースなんか見ていると、ドローン使つて被害を起しているというふうな、百五十メー

トル以内、日中、十分なわけですが、航空局の安全部長においていただいておりますが、申請すればどういった範囲の許可が取れるのでしょうか。

○政府参考人(高野滋君) お答え申し上げます。

航空法の規定におきましては、無人航空機について基本的な飛行ルールを定めておりまして、例えば空域につきましては、空港の周辺でありますとか百五十メートル以上の高さの空域、人又は家屋の密集している地域の上空の飛行は原則禁止としておりますが、一方で、これらの空域を飛行させる必要があるときは、一定の安全対策を講じた上で国土交通大臣の許可を取得することが可能になっております。また、飛行の方法につきましても、昼間であるとか目視内での飛行が原則でございますが、これも、必要がある場合は必要な安全対策を講じていただくことで国土交通大臣の承認を受けて実施することが可能になっております。

○石井苗子君 こういった点についても少し注意を払っていただきたいと思います。

お配りしました資料でございますが、産業革命に向けたロードマップの資料でございます。これを参考にしながら内閣官房の方にお伺いいたしますが、将来的には、無人航空輸送ですね、レベル4まで行くと、官民協議会では技術開発というのをにらみながらやっているというこのロードマップでございます。

スピードはどのくらいまで出るようになっていくのでしょうか、ドローンは、それから、安全性はどうかといった報告を現時点でできるかどうか、お願いいたします。

○政府参考人(米山茂君) お答え申し上げます。

現在、我が国において、ドローンは主に目の届く範囲である目視内で農業散布、空撮などに活用されております。なお、ドローンのスピードについては、機体の種類により異なりますが、時速六十キロから八十キロメートルくらいの速度が出るものがあると承知しております。安全性につきましては、機体の安全性を高める技術開発が進めら

れていることに加え、ドローンの飛行に係る基本的ルールの整備等により安全確保が図られております。

今後、目の届かない目視外での飛行を実現するため、空の産業革命に向けたロードマップに基づき、目視を代替する機能を実現するための運航管理や衝突回避等に係る技術開発とともに、目視外飛行を行う場合の安全性確保等のための要件の検討等による環境整備を進めております。

これらの取組により、二〇一八年には無人地帯での目視外飛行、二〇二〇年代頃以降に有人地帯での目視外飛行によるドローンの利活用を本格化させ、ドローンによる荷物配送等の実現を目指してまいります。

○石井苗子君 私がお聞きした時点では、今はドローンは人が見ながら飛ばしている。それがリモートコントロールができるようになると時速は八十キロ出るといふことですが、そうなんですか。

○政府参考人(米山茂君) お答え申し上げます。

機種により異なりますけれども、時速八十キロメートル程度の速度が出る機種もあるというふう

に承知しております。

○石井苗子君 現在はドローンが商法の適用対象外となっておりますけれども、人手不足の過疎地への運送方法などを考えますと、有人から無人運送にシフトしていくという改正が必要だと思

います。まさか百二十年後にもう一回やるということでは、そんな先ではないと期待しておりますけれども、先ほどの若松議員の宇宙飛行よりはこちらのドローンの方が先かなと私は思っております

が、時代の先を見越して検討していくことが大切ではないかと思っております。

臣のお考えがあればお聞かせください。

○国務大臣(上川陽子君) 今回見直しを行いました新商法第二編第八章運送営業及び第三編海商の規定につきましては、委員御指摘のドローンを運送営業の規律の対象とするかどうかを含めまして、今後必要に応じて社会経済の変化に対応していくこと、これが重要であると考えております。

法務省といたしましては、取引社会に与える影響にも留意しながら、改正法案の施行後の状況を注視した上で、更なる法改正の要否等について検討してまいりたいというふうに思います。

また、今回の改正によりまして、商法典につきましては全て現代語化されることになるわけでございます。現代の社会は、先生が御指摘のとおり、急速に変化を遂げている状況でございます。

この商事の基本ルールを定めた商法につきましては、社会の変化に的確に対応していくということがこれまで以上に求められていくというふうに考えます。

今後、債権関係を中心とする民法改正法など、関係法律の運用状況等もしつかりと踏まえながら、運送・海商関係以外の商法の見直しについても検討してまいりたいというふうに考えます。

○石井苗子君 ありがとうございます。

私、この質問を用意したんですけれども、ちょっとお問合せをしたときに、どなたもお答えになるつもりがないという質問だったんですけれども、皆さんの御質問聞いていますと、ちょっとやはりもう一回質問してみたいなと思っております。

この改正は、利用者に分かりやすい法制とする観点というのが一番最初のパラグラフに書いてございます。利用者が分かりやすいということは、一般の国民の皆様が分かりやすいというふうに考えていいかと存じます。

そこで、引火性や爆発性そのほかの危険性のある物質が危険物になるという認識ですが、例えばこうした危険物を、時代の変化に伴って都市化が進んでいる人口密集地域で陸上で輸送する場合、

業者間では危険物の認識があると思いますが、周辺の住民の方々は危険物ではなくてただの荷物として見ることもできません。万が一、こういった人口が密集しているところなどにおいてトラックなどが危険物を運んでいて、先ほどの口頭の確認だけで思わぬ事故になるということになりますと、周辺の住民の方々にも迷惑が掛かってくるのではないかと思います、大変心配しております。

商法は一般的な法律であるということで詳細な規定はないというのが御答弁ではございまして、例えば消防法では、危険物の種類を六つに分けて危険物の度合いというのが明示されて我々に分かりやすくなっております。道路法の四十六条第三項では、危険物を載せたトラックは五千メートル以上の長いトンネルの通行はできない、禁止されておまして、入ってはならないのですから、危険物がトンネルの中で爆発するというのもございませぬ。制限されていきます。国交省によると、そうしたトンネルが国内に何と三十五本以上あるということなので、これは大変住民も守られていると思っております。

今回の商法改正の中で、こうした人口密集地域における対策というのを今後安全性として議論していただけるかということと、どうしてもやはり世界的な変化を見ますと、先ほどの仁比先生の空での輸送も含めまして、これは口頭とか恐らく書面で両者がやり合っているコミュニケーションで十分だろうという考えでは足りないと思います。デジタル化するお考えが将来あるかどうか、この二つに関して、どなたかお答えがいただけますでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) 商法はあくまでも民事法でございますので、これは運送契約の当事者、すなわち荷送り人と運送人との関係を定めるものでございます。

委員御指摘のとおり、危険物の運送ということになりますと、これは単に契約当事者間ではなくて様々な周辺の方々への影響等々もあるところでございます。そういう点につきましては、現在で

もそういつたものを運送するに当たつての公法的な規制というものは設けられてゐるところでございまして、そういう観点から必要な、適切な規制がされていくというふうな方向で考えるものではないかなというふうに思つております。

また、委員御指摘の電子化というものがございまして、これは、今の社会では非常に電子化が進んでおりますので、様々な民事法の分野におきましても、これまでは書面で通知するというようなものがございましたけれども、電磁的な方法で送るといふような方向での規律を設けるということが非常に多くなつております。

今回の改正におきましても、例えば、送り状ですとかあるいは海上運送状、こういったものにつきましての規律がございまして、こういったものにつきましては、電子メール、こういった電磁的な方法による提供というものが可能だということを経由して規定してゐるところでございまして、

○石井苗子君 最近の国会でも、書面が出てくる出てこないというのはかなり問題となつておりますので、是非この電子化、あるいはうちの党が言つておりますブロックチェーン化、将来に向けて進めて議論をしていただきたいと思います。

以上です。終わります。

ありがとうございます。

○糸数慶子君 沖縄の風、糸数慶子です。

商法は明治三十二年に制定された古い法律ですが、制定から百二十年が経過し、今回初めて運送・海商関係の規定が改正されることとなります。

まず、全体的な質問を最初に申し上げたいというところで通告をしておりましたが、これまで何度かありましたので、この件は既にもう答弁がございましたから、二番目の国際海上運送についてお伺いをしたいと思います。

まず、国際海上運送について、これは国内法としては国際海上物品運送法が制定されてい

ます。が、この分野について我が国は国際条約を批准しているのでしょうか、伺います。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。我が国は、この国際海上物品運送法の基となりまして国際条約であります船荷証券統一規約、いわゆるヘーグ・ヴィスビー・ルールズの締約国でございまして。

○糸数慶子君 我が国が批准しているヘーグ・ヴィスビー・ルールズのほかに、国際海上運送についてはロッテルダム・ルールズという新しい条約もあると伺つておりますが、このロッテルダム・ルールズの主な内容、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズとの相違点、現在までにこの条約を批准している国が何かあるのか、伺います。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。委員御指摘のロッテルダム・ルールズでございますが、二〇〇八年に成立したものでございまして、このロッテルダム・ルールズの主な内容でございますけれども、まず、その条約の適用対象でございますが、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズとは異なりまして、船荷証券が発行された場合だけではなくて、海上運送契約が締結された場合の法律関係を包括的に定めております。また、海上運送に関する法律関係だけではなく、複合運送を含めまして、全部又は一部が海上運送である場合の法律関係も定めております。

次に、この条約の特徴的な規律といたしましては、運送人は発航の当時だけではなくて航海の期間中も船荷能力担保義務を負うこと、また、航海上の過失免責を認める規定、つまり、船員の航行又は船舶の取扱いに関する行為によつて生じた損害が免責されるという、こういう規定が存しないこと、また、荷送り人は、危険物に関する通知義務に違反したときは、過失がなくても通知の懈怠に起因する損害の賠償責任を負うとされていることなどがございまして、ヘーグ・ヴィスビー・ルールズと比較いたしますと、運送人の義務及び責任のほか、荷送り人の義務及び責任をより詳細に定めている点などで大きく異なつており

ます。

このロッテルダム・ルールズでございましてけれども、現在の加盟国は四か国にとどまつておりまして、いまだ発効の見通しは立っていないと、こういう状況でございまして。

○糸数慶子君 現在まで我が国がこのロッテルダム・ルールズを批准していない理由は、何でしょうか。また、現在、ロッテルダム・ルールズの批准を検討しているのか、そして今後の批准の可能性についても伺いたいと思ひます。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。このロッテルダム・ルールズの発効には二十か国の加盟が必要でございますけれども、先ほど申し上げましたとおり、まだ四か国の加盟にとどまつておりまして、主要海運国は加盟しておりません。また、関係業界からこの条約の加盟に向けた要望もされていないという状況でございまして。そのため、我が国はこの条約を批准していないというものでございまして。

このような状況から、現時点でこの条約の批准の見込みについて申し上げることは困難でございますが、引き続き主要海運国や関係業界の動向等を注視しつつ、必要に応じて関係省庁とともに十分な検討をまいりたいと考えております。

○糸数慶子君 次に、運送営業の定義についてお伺いしたいと思います。

今回、陸上運送、海上運送及び航空運送の定義規定が設けられました。陸上運送は改正前にも定義されていましたが、今回の改正によつて、今まで陸上運送の規定が適用されていた湖川、港湾における運送は対象から外れます。

このような改正をしたその趣旨は何でしょうか、お伺いいたします。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。現行の商法の下では、陸上又は湖川、港湾における運送については陸上運送に関する規定の適用がありまして、海上運送に関する規定の適用がありません。商行為を目的とする航海の用に供する船舶による運送とされております。

これに對しまして、改正法案では、御指摘のとおり、湖川、港湾その他の平水区域における運送を陸上運送の対象から外して海上運送の対象に含めることとしております。この理由でございまして、湖川、港湾その他の平水区域における運送を陸上運送と評価することは社会通念上も相当ではないと考えられますこと、また、船舶安全法が平水区域を航行する船舶に對しましては船荷能力担保義務を課していること、こういったことなどを理由とするものでございまして。

○糸数慶子君 今回の改正で設けられた海上運送の定義には、第六百八十四条に規定する船舶のほか、第七百四十七条に規定する非航海船舶による物品又は旅客の運送も含まれております。そして、第七百四十七条に規定する非航海船舶は、専ら湖川、港湾その他の海以外の水域において航行の用に供する船舶とされております。

海上輸送といつても、海以外の水域における運送も含まれるわけですから、むしろ水上運送と言つた方が正確なのではないかと思ひますが、これに對する御見解を伺ひます。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。改正法案におきましては、運送営業に関する総則規定といたしまして、陸上運送、海上運送、航空運送等の定義規定を置いておりますけれども、専ら湖川、港湾その他の海以外の水域において航行の用に供する船舶である非航海船舶による物品又は旅客の運送についても海上運送というふうにしております。

委員御指摘のとおり、非航海船舶による運送も含まれるにもかかわらず海上運送とすることには違和感があるのではないかと、こういう御指摘などは存じます。

しかしながら、改正法案におきます海上運送に関する規定といたしましては、この運送営業の規定のほかに、海商の部分の海上物品運送に関する特則の規定も存するところでございまして。こういった海上運送を含めた海事に関する特別な私法上の規律であります海商法の分野は、体系的にま

とまった法領域として発達してきたという特殊な沿革がございます。そういったこともありまして、海上物品運送に関する特別の規定は、航海船による運送の特殊性に着目して規定がされております。そのため、この海上物品運送に関する特別におきましては、非航海船による運送には、この航海船に関する規定の一部を準用するという形になつてゐるものでございます。

このように、商法におけます海上運送に関する規定は主として航海船による運送を念頭に置いたものであると。こういうことからしますと、改正法案の下でも、海上運送という文言、これ現行の文言を維持するということには合理性があるものというふうにご考えております。

○糸数慶子君 荷送り人の危険物に関する通知義務について伺います。

危険物に関しては、衆議院でも多くの質問がされました。改正案の危険物の定義は、引火性、爆発性その他の危険性を有するものとなっておりますが、これでは余りに抽象的であり、具体的に何が危険物に該当するのかがよく分からないと思います。

もう少し具体的に規定できなかったのか、また具体的にどのようなものが危険物に該当するのか、お伺いいたします。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

この改正法におきましては、危険物につきましては、現行の国際海上物品運送法の規定と同様に、引火性、爆発性その他の危険性を有する物品と定義しております。

このように、危険物の定義を抽象的なものとしたしたのは、技術革新等によりまして、将来新たに危険物として把握されるべきものが生ずることが容易に想定されるため、これらの危険物にも対応する必要があること等を踏まえたものでございます。

この引火性、爆発性その他の危険性を有するものでございますが、現行の国際海上物品運送法の解釈と同様に物理的に危険な運送品を指すもので

ございました。具体的には、例えば、ガソリン、灯油、火薬類、高圧ガス、アルコール濃度の高い化粧品などがこれに該当するものでございます。

○糸数慶子君 このような抽象的な規定で、一般国民にとつて、何が危険物に当たるか必ずしもはつきりしないと思います。一般国民が荷送り人である場合にも、このような通知義務を課するのは非常に厳しいと思うのですが、これに対する御見解を伺います。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

この商法上の危険物の該当性につきましては、公法的な規制もございまして、例えば、消防法ですとか危険物船舶運送及び貯蔵規則等々の公法的な規制もありますが、そういったものも参考にして判断することがございます。また、特に、新たに製造された化学薬品等につきましては、元々安全確保の観点から、そういった危険性の有無が慎重に判断されるべきものというふうにご考えられます。

一般国民が危険物の荷送り人となるケースにも様々なものがあると考えられますが、一般論としては、荷送り人は運送人よりもそのものの危険性を知り得る地位にあることから、まずはできる限り注意を払って通知義務を果たしていただくことが原則となります。

その上で、改正法案では、危険物通知義務に違反したことによる荷送り人の責任は債務不履行に関する民法の規律に従うというふうに整理しております。荷送り人は自己に、自分に帰責事由がないことを主張、立証したときは、債務不履行による損害賠償責任を負わないこととなっております。そして、荷送り人が危険物についての詳しい知識を有していない一般国民の方である場合には、そのような事情もこの帰責事由の有無に関する判断において考慮される事情となるものと考えております。

このようなことからしますと、改正法案は、一般国民にとつて酷に過ぎる結果とはならないように配慮しているものというふうに言えようかと思

います。

○糸数慶子君 荷送り人が危険物についての詳しい知識を有していない消費者である場合、そのことが帰責事由の判断において考慮される事情となり得ることとありますが、消費者は、自分が一般消費者であることを主張すれば、危険物について詳しくなく、したがって帰責事由がないとされるということでしょうか。帰責事由となり得るというだけでは、一般消費者であっても帰責事由があると判断されることもあり得るわけで、予測可能性が大変低いと言わざるを得ません。この場合の荷送り人の主張、立証責任について、より詳しい答弁を求めます。

○政府参考人(小野瀬厚君) 先ほど申し上げましたとおり、荷送り人が危険物についての詳しい知識を有していない一般消費者である場合には、帰責事由の有無の判断において荷送り人に有利に働く事情になるものと考えられますが、荷送り人が自分が一般消費者であるということを主張すれば、直ちに帰責事由がないというふうに判断されるということでもございません。

先ほど申し上げましたとおり、一般消費者が危険物の荷送り人となるケースにも様々なものがあると考えられますが、一般論としては、荷送り人の方はできる限り注意を払って通知義務を果たしていただくことが原則となります。そして、その帰責事由の有無につきましては、荷送り人が一般消費者であつて、例えば危険物に詳しい専門業者等と同等の知識を有していることを求めるのは酷な場合があるということを前提といたしまして、具体的な危険物の性状、一般消費者の方がこの危険物に関する情報にアクセスする機会の有無、アクセスの容易性、こういった個別の事情に照らし、社会通念上一般消費者としてできる限り注意を払ったと、こういうことが主張、立証される場合には帰責事由がないと判断されるものと考えられます。

○糸数慶子君 次に、高価品について質問いたします。

高価品の特則について、現在の第五百七十八条が改正されて第五百七十七条第一項となりますが、この条文中の「その他の高価品」とは具体的にどのようなものがあるのでしょうか、伺います。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

この高価品につきましては、判例によりまして、容積又は重量に比して著しく高価な物品をいうものとされておまして、具体的には、商法上例示されております貨幣、有価証券のほか、宝石、貴金属、骨とう品などがこれに当たるといふものでございます。

○糸数慶子君 改正案の第五百七十七条第二項第一号によりまして、物品運送契約の締結の当時、運送人が運送品が高価品であることを知つていた場合は、運送人が責任を負わないとする同条第一項の適用がないとのことです。

それでは、もし契約締結後に運送人が高価品であることを知つた場合、運送人の責任はどうなるのでしょうか、伺います。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

改正法案の下では、高価品の滅失、損傷又は延着につきましては、運送人は、荷送り人が運送を委託するに当たりその種類及び価額を通知したとき、物品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つていたとき、運送人の故意又は重大な過失によつて高価品の滅失、損傷又は延着が生じたときを除き、損害賠償の責任を負わないこととされます。

したがいまして、御指摘のように、契約締結後に運送人が高価品であることを知つたというような事案でございまして、運送人は、故意又は重大な過失によつて高価品の滅失、損傷又は延着を生じさせた場合は損害賠償を負うこととなりますが、それ以外は損害賠償の責任を負わないということになります。

○糸数慶子君 改正案の第五百七十七条第一項によりまして、荷送り人が高価品の運送を委託するに当たつてその種類及び価額を通知しなければ、

当該高価品が滅失、損傷又は延着しても、荷送り人は運送人に対して損害賠償を請求できないと規定されています。そして、改正後の第五百八十七条では、この第五百七十七条が準用されていますので、荷送り人は不法行為責任も問えないこととなります。

このような高価品の場合、運送を委託するに当たってその種類及び価額を通知しなければ、当該高価品が滅失、損傷又は延着しても、荷送り人は運送人に対して契約上も不法行為に基づくものも全く責任を問えないこととなります。通知した場合は高価品の価額について損害賠償請求ができます。通知の有無によつてこれだけの差があることは適切であるとお考えでしょうか。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。

高価品につきましては、盗難等の危険が高く損害も巨額に上るために、運送人としては、委託された運送品が高価品であることを知れば、その取扱いに特別の注意を払うと考えられますし、それに見合う割増し運送賃を請求することができま

す。しかしながら、運送品が高価品と知らずに運送を引き受けた場合には、高価品にふさわしい取扱いをするきつかけがないにもかかわらず、損害が生ずると多額の損害賠償責任を負わせることとなつて運送人にとって酷になります。高価品の特

別は、これらの点を考慮して設けられたものでござい

ます。

ありがとうございます。

○委員長(石川博崇君) この際、委員の異動について御報告いたします。

本日、松山政司君が委員を辞任され、その補欠としてこやり隆史君が選任されました。

○山口和之君 無所属の山口和之でございます。

衆議院から始まつて、参議院で私で最後になるんですけれども、なるべく重ならないような質問を考えてくるんですが、どうも随分重なつてい

るところがありますので、一部省略させていただきます。

本日は、初めに、法律は国民にとつて分かりやすいものでなくてはならないという観点から、商法の現代用語化に關してお尋ねしたいと思いま

す。

法律案が成立すれば商法全体が現代用語化され、いわゆる六法がようやく完全に口語化されることになると聞いております。先ほど元榮委員

からも指摘がありましたが、そもそまだに片仮名交じりの文語体表記の法律があることに驚いて

おります。

まず、法務省の所管の法律は幾つあり、そのうち現代用語化されていないものは幾つあるのか、お教え願います。

○政府参考人(金子修君) お答えいたします。

法務省の所管する法律の数、合計二百三十六ござい

ます。そのうち、現代用語化されていない法律の数は合計四十三ござい

ます。

○山口和之君 法律は、平易な用語で分かりやすく表記されたものでなければ国民が理解することは到底不可能でございます。今の時世において片

仮名交じりの文語体表記のままというのは、法律を国民が理解できない状態のまま放置していることと同義と言えます。そういった意味では、表記

の現代用語化は喫緊の課題ではないでしょうか。

法務省はいつまでに所管の法律全ての現代用語化を終えるつもりなのでしょうか、お伺いしたい

と思ひます。

○政府参考人(金子修君) 法務省が所管する法律のうち、ただいま御審議いただいている商法、これ以外では、公益信託に関する法律について現代

用語化を含めて改正予定でございます。この法律は現在法制審議会において審議中でございます

が、法制審議会の答申がされた後に改正法案を提出したいと考えております。その時期は今の段階では未定ということになります。

〔委員長退席、理事若松謙維君着席〕

そのほかにも現代用語化されていない法律がございますけれども、法律の改正はあくまでも個々の法律ごとに考えていかなければならないという問題でございます。いつまでに全体の現代用語化を終えるかについて、その時期申し上げることは困難でございますけれども、それぞれの分野ごとに着実に現代用語化を図っていききたいというふうに考えてございます。

○山口和之君 刑事裁判でも民事裁判でも、法律を知らなかったと主張しても免責されることはござい

ません。その背景にあるのは、法律は当然に知つておくべきもの、知らなかった場合にその不利益を被つても自己責任であるという考えです。

日本においてこのような考えが採用されている根拠はどこにあるのでしょうか。また、それを正当化するために、国はどういった施策をしているのでしょうか、教えていただきたいと思ひます。

○政府参考人(金子修君) お答えいたします。

まず、刑法におきましては、罪を犯す意思がない行為は原則として処罰しない旨が定められてお

ります。刑法第三十八條第一項でございますけれども、ここにおいては、法律を知らなかったとしても、そのことによって罪を犯す意思がなかったとすることができない、このような規定になつて

おります。あつ、ごめんなさい、処罰しない旨が定められ、もう一度初めから御答弁申し上げま

す。

刑法におきましては、罪を犯す意思がない行為は原則として処罰しない旨が定められておりま

す。これが刑法第三十八條第一項ですが、他方、法律を知らなかったとしても、そのことによつて

罪を犯す意思がなかったとすることはできないと定められております。これは刑法第三十八條第三

項本文でございます。

その趣旨につきましては学説上も様々な考え方がござい

ますけれども、例えば、犯罪事実の認識を有しながら犯罪を

実行した場合であるため、犯罪事実の認識を有しない場合とは異なりまして、原則として責任又は故意を阻却しないこととなる

などと説明されているものと承知しております。

〔理事若松謙維君退席、委員長着席〕

次に、民事法の分野では、ただいま御紹介したような刑法第三十八條のような一般的規定はござい

ませんものの、法律関係の当事者の主観によつて法の適用の有無が左右されることとなれば法律

関係が不安定となつてしまつたため、一般に、当事者がある法律の規定を知らなかったことのみによつてその法律の規定の適用が排除されることは

ないと理解されております。

法改正がされた際には官報によつて公布されることになりま

すけれども、国民に対して改正法の内容を十分に周知することが重要であると考えら

れます。

法務省におきましては、法改正がされた際には、その内容に応じて法務省のホームページへの掲載やパンフレットの作成、配布、説明会への職

員の派遣などの周知活動を実施しております。また、国民が法や司法制度の基礎となつてい

○國務大臣(上川陽子君) 今、法務省を預からせていただいております立場で、この日本の法治国家の中で各法律が国民の皆様によりよく理解をいただきたき、また、その下で適切に行動していただくことができるような環境をしつかりと整備をするということが重要であるというふうに強く感じているところでございます。

本日御審議をいただいているこの商法の改正法案を含めまして、民事、刑事に関わる基本法の維持及び整備、さらに、法秩序の維持、国民の皆様の権利擁護を通じて、国民の皆様への安全、安心な生活の基盤となるということが法務行政の所管というところでございます。

国民の皆様が法律に基づいて行動することを可能にするためには、法律に関する様々な情報についてアクセスできることが重要でございます。そして、そうした情報が適切に提供されるように、法務省としても最大限の努力をする必要があるというふうに考えております。

委員御指摘をいただいたとおり、国民の皆様が全ての法律の内容につきまとして把握をするということについては困難であるというふうに認識をしております。国民の皆様が、国民の皆様が非常に大きな影響を有する基本法を所管する立場からいたしましても、法律そのものが現代化して、そして分かりやすくなるということとはもとより、法律の内容を皆様に御理解をいただくための広報活動につきましても、その内容につきまとして国民の皆様にとって適切な時期に分かりやすく周知をするということにしっかりと心掛けて努めてまいりたいと思っております。

○山口和之君 法律の実効性を担保するためには、国民は全ての法律を知っておくべきという建前をなくすことは難しいと思っております。しかし、そうであれば、法律を容易に理解し得るものにしておく工夫が不可欠でございます。法治万能主義を排し、法律を極めて簡略にするという第三章の考え方はそのまま採用することはできませんが、法律自体をできる限り簡略化する、そういった意味

では非常に参考になると思っております。上川大臣には、表記を平易な口語にすることを始め、法律を簡素で分かりやすいものにするよう是非御尽力いただきたいと思います。

次に、荷送り人の通知・明告義務等についてお尋ねしますが、先ほど来、糸数先生の方からも質問ありましたので少し飛ばさせていただきますが、まず、今回の法改正で、五百七十二条で、引火性、爆発性以外のものの具体例ということをお聞きしようと思いましたが、先ほどお答えがありましたので、次に高価品というのは具体的にどういふものかという質問を予定してございましたけれども、その件についても答弁がありましたので、そこは省略させていただきます。

運送人にとって、運送品が何であるかは重大な関心事です。しかし他方で、荷送り人にとっては運送品の詳細を知られたくないということも多々あります。この両者についてどのように利害調整されるのでしょうか。例えば、運送人が荷送り人の承諾なくエックス線検査を行って運送品の詳細等について調べることが不法行為を構成したりすることはないのでしょいか、お答え願います。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。例えば、国際航空貨物運送約款でございますけれども、この約款におきましては、運送人は貨物のこん包及び内容を検査する権利を有すると、このように定めがあることが通例でございます。したがって、このような約款の下におきましては、運送人がエックス線検査を行って運送品を調べることが民法上の不法行為に当たらないものと考えられます。

これに對しまして、このような検査権限に関する約款がない場合には、一般的には、運送人が荷送り人の承諾なくエックス線検査を行って運送品を調べることが、荷送り人のプライバシーを侵害するものとして民法上の不法行為に当たり得るというふうに考えられます。

もっとも、例えば標準宅配便運送約款には、運送人は、荷物が危険品であるなど他の荷物に損害

を及ぼすおそれがあることを運送の途上で知ったときは、荷物の取卸しその他運送上の損害を防止するための処分をする、という定めもございます。いまして、こういった定めを合理的に解釈しますと、運送品が危険品であることをうかがわねる具体的な疑いが生じたような場合には、運送人が運送品の内容を確認することも許容されると、こういったような見解もあるところでございます。したがって、こういったような見解に従いますれば、運送人が荷送り人の承諾なくエックス線検査を行って運送品を調べたといえまして、民法上の不法行為には当たらない場合があり得るというふうに考えられます。

○山口和之君 そういった場合、運送人が通知・明告義務に違反していることが判明することも考えられるわけですが、このように、通知、明告を受けていないが途中で運送品が危険物又は高価品であったことが判明した場合、運送人としては当該運送品についてどのような処理をする義務を負うのでしょうか、教えていただきたいと思います。

○政府参考人(小野瀬厚君) お答えいたします。今委員が御提示されましたような、例えば運送人が運送の途中でエックス線検査等を行って運送品が危険物であったことが判明した、こういったような場合には、まずは約款の問題として、運送人が運送品の取卸しなどの運送上の損害を防止するための処分をし得ると、こういったような約款が一般的であるかと思っております。

このような場合には、運送人はほかの運送品に損害を発生させることを防止するために、ほかの運送品の荷送り人との関係で、信義則上、その危険な運送品の取卸し等の処分をする義務を負うこともあり得るというふうに考えられます。

他方で、運送人が運送の途中でエックス線検査等を行って、運送品が例えば高価品であったと、こういったようなものが判明した場合につきましては、別に高価品でありましてもほかの運送品に損害を発生させるものではございませんので、一般

的には、運送人が運送品の取卸し等の処分をする義務を負うということはないのではないかとこのように考えられます。

○山口和之君 一般に、危険物や高価品の場合、安全な輸送を確保するために運送賃が高額に設定されることが多いかと思っております。ところが、それに対しては、高額の運送賃を払いたくないという荷送り人が運送賃を低額に抑えるために、危険物や高価品であることを通知、明告せずに物品運送契約を申し込むといったことも考えられます。

商法上は、このように荷送り人が真実を告げなくとも物品運送契約は有効であり、滅失、損傷又は延着についての損害賠償責任を追及できないのみとしておりますが、そもそもこのような行為は、詐欺罪を構成するものとして許されないのではないでしうか。

○政府参考人(辻裕教君) 犯罪の成否についてのお尋ねでございますけれども、犯罪の成否は、捜査機関により収集された証拠に基づきまして、個別の事案の様々な事情に照らして個別に判断されるべき事柄でございます。一般的にお答えするのが難しいという面もございますので、申し訳ございませんが、お答えは差し控させていただきます。

○山口和之君 危険物であることや高価品であることについての荷送り人の通知・明告義務が適切に果たされることは、物品運送が安全かつ安価に行われるために極めて重要だと思っております。

現在、我々は早くも安全な物品運送の恩恵を受けておりますが、通信販売の急激な拡大等によって運送会社には様々な負担が生じており、いづまでもその恩恵を受けられるかは不透明な状況です。少しでも運送会社の負担を軽減するために、荷送り人が安易に通知・明告義務を怠ることを許してはなりません。まずはそのような義務があることをしっかりと周知することが重要だと思っております。法務省にはその辺りを徹底していただきたいと思います。

○委員長(石川博崇君) 他に御発言もないようです
すから、質疑は終局したものと認めます。

これより討論に入ります。――別に御意見もない
ようですから、これより直ちに採決に入ります。

商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する
法律案に賛成の方の挙手を願います。

〔賛成者挙手〕

○委員長(石川博崇君) 全会一致と認めます。
よって、本案は全会一致をもって原案どおり可決
すべきものと決定いたしました。

なお、審査報告書の作成につきましては、これ
を委員長に御一任願いたいと存じますが、御異議
ございませんか。

〔異議なしと呼ぶ者あり〕

○委員長(石川博崇君) 御異議ないと認め、さよ
う決定いたします。

本日はこれにて散会いたします。

午後一時二分散会