

# 運送法・海商法改正案

—今回の改正案の考え方

## 野村修也

### 1 はじめに

商法典のうち、運送および海商に関する部分が改正の俎上に乗っている。これが実現すれば、1899（明治32）年の制定以来大きな改正を経ずに用いられてきた条文が、およそ120年ぶりに現代化され、表記もまた現代語化されることになる。

1995（平成7）年の刑法改正を皮切りに各種の法典は、順次、現代（語）化されてきた。今回の改正案は、商法典（形式的意味における商法）の現代（語）化としては最終バッチに当たり、これが成立すれば、実質的意味における商法では手形・小切手法の現代（語）化を残すだけとなる。

2014（平成26）年2月7日、谷垣禎一法務大臣（当時）は法制審議会に対し、「商法制定以来の社会・経済情勢の変化への対応、荷主、運送人その他の運送関係者間の合理的な利害の調整、海商法制に関する世界的な動向への対応等の観点から、商法等のうち運送・海商関係を中心とした規定の見直しを行う必要があると思われるので、その要綱を示されたい。」との諮問を行った。ここからも読み取れるように、今回の改正案の背景には、時代の変化に伴って、荷主、運送人その他の運送関係者間の利害調整をより合理化する必要があることと、世界的な動向に相応しい内容に変える必要があるとの問題意識がある。

これを受けて法務省は、同年4月23日に法制審議会商法（運送・海商関係）部会（部会長・山下友信

教授）を立ち上げて議論を開始した<sup>1)</sup>。なお、物品運送と旅客運送とは異なる利害状況があることから、旅客運送については同部会の下に旅客運送分科会（分科会長・山下友信教授）を設置し、専門委員を交えて検討が進められた。その結果、翌2015（平成27）年3月11日に「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案」が公表され、パブリック・コメントに付された。その後、審議は再開され、さらに翌2016（平成28）年1月27日に「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案」が部会で取りまとめられ、同年2月12日に法制審議会総会において改正要綱を承認、直ちに法務大臣に答申された。その後、2016（平成28）年10月18日に法案が閣議決定され衆議院に提出されたが、衆議院の解散等の影響もあり、今なお国会で審議中である（提出された法案は一旦廃案となったが、2018（平成30）年2月6日に再提出された）。

なお、今回の改正は、陸上運送に関する商法569条から592条と、内航船に関する商法737条から787条を主な対象としている。ヘグ＝ヴィスピー・ルールを国内法化した国際海上物品運送に関する規律は、パッケージ・リミテーションに関する同法13条に見られる条約解釈の誤りを訂正する限りで、改正されるにとどまる。

### 2 高度化する運送業

#### (1) 主要産業としての運輸サービス業

情報通信技術（ICT）の急速な発達により、文

字による連絡手段が手紙やファックスから電子メールへと転換されるなど、情報の流れは大きく変わった。しかし、いくらデジタル化が進んでも、人や物を瞬間移動させることはできないため、旅客や商品を物理的に移動させる仕事は消えることはない。それどころか、インターネットの普及によりネット通販は急拡大し、これを受けて商品の輸送サービスの需要はますます高まる傾向にある。また、国際的な観光ブームは留まるところを知らず、世界観光機関（UNWTO）によれば世界各国が受け入れた外国人旅行者の総数は、2007（平成19）年の時点で約9億400万人だったものが、2015（平成27）年には約11億8600万人に膨らんでいる<sup>2)</sup>。このことは、今後ますます旅客運送の需要が高まることを意味する。

総務省統計局の『平成26年経済センサス基礎調査結果』によれば、2014（平成26）年の全産業に占める運輸業・郵便業の売上金額は約56兆1100億円で、全体の4.1%を占めている<sup>3)</sup>。この数字自体は圧倒的に大きいというわけではないが、売上高トップの卸売業・小売業も、それに次ぐ製造業も、商品の輸送なしに収益を上げることができないし、旅行業やそれに連なる様々な観光サービス業もまた人の輸送が不可欠の前提である。こうした点にかんがみれば、運輸業の日本経済に対する貢献度は計り知れない。

#### (2) 物流業の中核を占める物品運送

メーカーによって生産された財を問屋、小売店といったサプライチェーンを通じて最終消費者に届ける活動を物流という。保管・包装・流通加工・荷役・物流情報管理・運送などの活動によって構成されるが、その中核を占めるのは運送である。メーカーや問屋などが自家運送することも可能であるが、効率化の観点から、伝統的に運送は専門業者にアウトソースされてきた。

最近では、3PL（スリー・ピー・エル：正式名称はThird party logistics＝サードパーティ・ロジスティクス）と言って、物流全体をアウトソースする傾向もみられる。もともとは、荷主と運送業者以外の第三者であるフォワーダー（forwarder）がその担

い手であったが、最近では、運送業者自身が自ら3PLの事業に乗り出すケースも増えている。さらに、IoT（Internet of Things：モノのインターネット）とAI（Artificial Intelligence：人工知能）の発達によってインダストリー4.0（第4次産業革命）が急速に進む中、無駄な在庫を発生させない生産管理が可能となり、一貫したロジスティクスが求められる時代に突入した。こうした革命的な物流の変化は、当然のことながら、運送業のあり方自体にも大きな変化をもたらしている。

運送業は、運送領域ないし運送手段の違いによって、陸上運送（トラック運送・鉄道運送）・海上運送（内航海運・外航海運）・航空運送に分けられる。『数字でみる物流（2017年度）』によれば、2015（平成27）年における国内物流の輸送機関別の分担率は、トンベースではトラックが91.3%と圧倒的に多く、次いで内航海運が7.8%を占める。鉄道はわずか0.9%で、航空は0.1%にも満たない。ただし、トラック輸送は近距離に留まる傾向があることから、輸送距離を掛け合わせたトンキロベースでは、トラックが50.2%となり、次いで内航海運が44.3%、鉄道が5.3%、航空が0.3%を占める。このように国内運送では、意外にも内航海運の重要性が高いことが分かる。

一方、2015（平成27）年における国際物流の輸送機関別の分担率を見てみると、トンベースでは海上運送が99.7%、航空運送が0.3%となっているが、金額ベースでは、海上運送が73%、航空運送が27%を占める結果となっている。要するに、軽くて高価なものは航空輸送されているわけで、国際運送では航空運送が無視できない重要性を持っていることを知らなければならない。

#### (3) コンテナ革命と複合運送の発達

1920年代にアメリカの鉄道会社によって開発されたコンテナは、第二次世界大戦後、その利便性から世界各国に普及した。1956年にはアメリカのトラック輸送会社であったシーランド社が、船会社の買収を期に初めてコンテナ海上輸送を始めたが、それを嚆矢として、1960年代には国際コンテナ時代が到来した。

1) これに先立ち、2011（平成23）年10月から翌年2月にかけて「商事法（運送関係）勉強会」（座長・藤田友敬教授）が開催され諸外国の立法調査が行われたほか、2012（平成24）年8月から翌年11月にかけて「運送法研究会」（座長・山下友信教授）が開催され立法課題の洗い出しが行われた。

2) 日本観光振興協会『数字でみる観光（2017年度版）』49頁。

3) 総務省統計局『平成26年経済センサス基礎調査結果』のうち「結果の概要」21頁（<http://www.stat.go.jp/data/e-census/2014/kekka.html>）参照