

平成 30 年 6 月 14 日現在

機関番号：32686

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2014～2017

課題番号：26380134

研究課題名(和文) 商行為法の歴史的意義と今日的意義

研究課題名(英文) The historical and present meaning of Japanese business transaction law

研究代表者

松井 秀征 (Matsui, Hideyuki)

立教大学・法学部・教授

研究者番号：30282536

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 3,600,000円

研究成果の概要(和文)：本研究においては、わが国の商法に定められた商行為法の諸規定について、その歴史的な淵源を探るとともに、現在の経済・社会状況においてどのような意味を持ちうるのか、持ちえないとすればどのようにこれを改めていくべきか、検討を行ってきた。特に重点的に検討対象としたのは、運送法、海商法の分野である。それは、わが国においてこの数年にわたり、当該分野における法の改正作業が進められてきたからである。その結果、実際の研究は、現在の商行為法には規定の存在しない、荷送人の危険物に関する告知義務、定期傭船契約、あるいは海上運送状等に及ぶことになり、これらを立法することの意義について明らかにすることとなった。

研究成果の概要(英文)：In this research, I explored the historical origin of Japanese business transaction law in the Japanese Commercial Code and grappled with issues whether or not Japanese business transaction law could play a role in the present economical and social situation in Japan. Since work has been underway at the Ministry of Justice since April 2014 on drafting revisions for the transportation law and maritime commerce law, my research also focused on that area. Especially I clarified the necessity of legislation of issues about the consignor's obligation of notification of dangerous goods, time charter party contracts and sea waybill.

研究分野：商法

キーワード：商行為法 商取引法 運送法 海商法

1. 研究開始当初の背景

わが国の商法に定められた商行為法の規定は、明治時代の商法制定当初よりその基本構造が変化していない。その結果、これらの規定については、現在の経済・社会状況から乖離した規定となっているというのが一般的な理解である。それでも、その規定が任意規定であったこともあり、実務的には契約上、適宜の取り決めを行うことで対応がなされてきた。

しかし、そのような取り決めがなされない場合、デフォルトルールとしての商行為法の規定が意味を持つ場合もある。また、そもそもの問題として、任意規定であっても、法の規定というのは実務における一定の指針としての役割を持ちうることからすると、商行為法の規定が現在の状態でそのまま残されていくことは好ましくない。

そこで、現在の経済・社会状況の下で、わが国の商行為法はどのような形で存在しているのか、そしてどのような形に改められるべきかにつき、検討が迫られているという状況にあった。

2. 研究の目的

1に示したような背景の下、わが国の商行為法の規定は、早晚見直す必要が生じていたところ、今般、民法(債権法)の改正が行われたのに伴い、商法の商行為法分野についても一定の改正が行われることとなった。また、商行為法中、運送法・海商法の分野についても改正作業が開始されることとなった。

そのような立法に向けた機運が高まっている環境の下、商行為法の諸規定がもともとどのような意味を持った規定であったのか、そしてそれが現代においてどのような意味を持ちうるのか、もし持ちえないとすればどのように改めていくのが好ましいのか、理論的に明らかにすることは不可欠であった。

そこで、本研究では、とりわけ以上の点を明らかにすることを目指して検討を進めることを目的とした。

3. 研究の方法

(1) 第1に、商行為法のいくつかの分野(運送、寄託、仲立、問屋)に焦点を絞って、わが国の商行為法の規定の歴史的淵源を比較法も行いながらたどることとした。これによって、わが国の商行為法の各規定が、何を目的とした規定であったのかを明らかにすることを目指した。

(2) 第2に、わが国の現在の取引実務を調査し、それが商行為法の規定とどのように合致し、あるいは乖離しているかを確認することとした。これによって、わが国の商行為法

の規定の今日的な意義を確認することを目指した。

(3) 第3に、以上の検討をふまえて、わが国の商行為法の規定の今後のあり方について提言をすることを目指した。

4. 研究成果

2015(平成27)年度から2017(平成29)年度まで、本務校の執行部にて職務を行うこととなり、研究のための時間を確保することが著しく困難となったが、そのような状況下において、現に改正作業が進められることとなった運送法、海商法の分野を中心に、以下の研究を行い、以下の通り、一定の成果を得た。

(1) 現在の商行為法の規定の合理性を問う作業(運送法の強行法規性、運送品処分権、運送書類等)を行い、現在の実務に即した改正の必要性があることを論じた。

運送法の強行法規性については、国際条約を基礎とした国際海上物品運送法の規定をひとまず措くと、商法の規定については基本的に任意規定性を徹底し、強行法規を設けることについてはごく限られた範囲(堪航能力担保義務にかかる免責特約の制限)とすべきことを論じた。

運送品処分権については、現行の商法の枠組みを基本的に維持しつつも、運送途中に運送品が滅失した場合の代替的な措置の必要性について、検討を行った。

現在の運送品処分権に関する規定は、運送品が到達地に到着した場合に荷受人が運送品処分権を取得することとされているが、このような規定だけを前提とすると、かりに運送途中で運送品が滅失した場合、荷受人は何らの権利も取得できないことになる。そこで、運送品が到達地に到達した場合だけでなく、運送品の全部が滅失した場合についても荷受人が運送契約上の権利を取得できるようにしてはどうか、との議論を行った。

そして、このような規定が設けられた場合、運送人としては荷送人と荷受人の双方から請求を受ける可能性があることから、荷受人からの請求がなされた場合、荷送人については請求をできないものとするよう論じた。

運送書類等については、まず実務的に利用例のない貨物引換証については、廃止すべきことを論じた。他方で、実務的な利用例がありながら、商法上に規定のない海上運送状について、新たな規定を設けるべき方向で議論を行った。

(2) 現在の実務を前提として、新たに運送法・海商法領域で立法すべき課題(危険物に

関する荷送人の告知義務、定期傭船契約、海上運送状等)のあること、そして具体的に立法すべき内容について提言を行った。

危険物に関する荷送人の告知義務については、これに関する明文の規定を設けるのが世界的な趨勢であり、またそれが実務的にも受け入れられていることを踏まえ、わが国においても、これを立法することを支持する方向で議論を展開した。

なお、この通知義務に違反し、これにより運送人に損害が発生した場合に荷送人がどのような責任を負うかは議論の生じるところである。この点について、ドイツ商法は海上物品運送の場合は推定された過失責任(ドイツ商法 488 条 1 項 2 文・527 条 2 項)、それ以外の場合は無過失責任である(同 414 条 1 項 1 文 3 号)。これに対してわが国では、荷送人が無過失責任を負うべきだとの考え方と、推定された過失責任を負うべきだとの考え方が鋭く対立してきた。とりわけ運送事業者などこれに反対する側は、安全性確保の要請、あるいは世界的な潮流等から無過失責任とすべきだとの意見を主張している。

しかし、問題となるのは、荷送人が消費者である場合のほか、荷送人自体が利用運送人である場合である。この場合には、当該荷送人自体も運送品の危険性を当然に認識できるとは限らないことから、推定された過失責任とすべきだとの主張を行った。

定期傭船契約については、古くより商法に明文の規定を置くべきだとの議論がなされてきたところであるが、今回、実務の指針となる規定を置くべき必要性から、その立法化について主張を行った。

その際、定期傭船契約の位置付け(物品運送契約として位置づけるか、船舶利用にかかる契約として位置づけるか)が理論的には問題となりうるところであった。これについては、定期傭船契約の利用の実態や諸外国の立法例(近時の立法となるドイツ商法)も参考としながら、船舶利用にかかる契約としての位置付けを与えるべきだとの主張を行った。

海上運送状については、相対的に近距離の国際海上運送において利用される例がある。特に船舶の高速化等によって、船舶が目的地に到着したときにはまだ船荷証券が荷受人に届かないという例が現れるようになった。その結果、近時のわが国の実務では、船荷証券に代えて、受戻証券性を有しない海上運送状が利用されることが増えている。また、諸外国の法制でも海上運送状に関する規定を設けるものが増えており(ドイツ商法 526 条参照)。今般、わが国でも海上運送状に関する規定を設けるべきことを説いた。

具体的には、() 運送人又は船長は、すでに船荷証券を交付している場合を除き、荷送人又は傭船者の請求により、受取り又は船積

みがあった旨を記載した海上運送状の交付を行う、() 海上運送状の記載事項は、船荷証券に準ずる、() 荷送人又は傭船者の承諾があれば、海上運送状に記載すべき事項を電磁的方法により提供することができる、といった内容を論じた。

5 . 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文](計 4 件)

松井 秀征、物品運送契約をめぐるその他の問題、海法会誌復刊 61 号、2017 年、114 ~ 124 頁、査読なし

MATSUI, Hideyuki, Developments in the Revision of the Transportation Law and Maritime Commerce Law in Japan. Wave Length, 2015, pp.1-4, 査読なし

松井 秀征、船舶排出物をめぐる問題・船骸撤去条約をめぐる問題等、海法会誌復刊 58 号、2014 年、163 ~ 174 頁、査読なし

松井 秀征、モンテリオール条約 35 条の適用を否定した例、ジュリスト 1474 号、2014 年、119 ~ 122 頁、査読なし

[学会発表](計 4 件)

MATSUI, Hideyuki, Contract for the Carriage of Goods: Other Issues, Max Planck Institute for Comparative and International Private Law; Symposium "The Reform of Transport Law and Maritime Law in Japan and Germany" (招待講演), 2017 年 9 月

松井 秀征、物品運送契約 ~ 強行法規性、荷送人の責任、運送品処分権、運送書類等、独日法律家協会、日本海法会等主催によるシンポジウム: 運送・海商法の改正: 日本とドイツの比較法的検討(招待講演) 2015 年 10 月

松井 秀征、定期傭船契約をめぐる諸問題、日本海法学会、2015 年 10 月

松井 秀征、日本における運送法・海商法改正の動向、東アジア海法フォーラム(招待講演) 2014 年 11 月

[図書](計 0 件)

[その他]
ホームページ等 なし

6 . 研究組織

(1)研究代表者

松井 秀征 (MATSUI, Hideyuki)

立教大学・法学部・教授

研究者番号：3 0 2 8 2 5 3 6