

標準運送約款及び標準内航運送約款のあり方に関する主な論点と方向性案  
(補足資料)

I. 改正商法の内容を踏まえた標準約款の見直しの検討

1. 物品運送

① 荷送人の義務

(1) 契約に関する事項を記載した書面の交付義務

● 商法の改正の内容

(趣旨)

- 運送状は、改正前の商法では陸上分野に規定されており、荷送人と運送人の間の証拠資料となるほか、荷受人に荷送人及び運送品に関する情報を知らせ、その記載と運送品とを照合する等の便宜を図るために、活用されていた。今般、「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律」(以下、「改正商法」という。)において、運送状から送り状に改められ、新たに海上分野においても適用されることとなった。
- 商法では、送り状について、荷受人に知らせるべき情報として荷送人の氏名または名称および発送地が重要であるとして、これらが記載事項として追加された。また、作成地および作成年月日ならびに荷送人の署名は記載事項から削除された。

● 約款での対応について

商法において、運送人の請求があった場合は、荷送人は送り状を交付することが義務づけられ、その送り状に記載すべき事項が規定された。標準内航運送約款においては、運送人へ委託する貨物について、その情報を申告する義務が荷送人に対して既に規定されている。商法の送り状に記載すべきとされている事項中、「荷送人及び荷受人の氏名又は名称」、「発送地及び到達地」が規定されていないことから、標準内航運送約款においても貨物について荷送人が申告する内容に追記する改正を行う。また、当該情報の電子提供についても、改正商法と同様、可能とするため条文に追記する改正を行う。なお、標準運送約款では、現行の条文上、危険物や高価品等の特別な取扱いが必要な貨物以外については、その内容について荷送人が申告をすることは規定されていないことから、引き続き、規定をしないこととする。

<関係条文>

- 標準運送約款：旅客運送 第4条 (P3)  
 受託手荷物 第3条、第4条 (P2、P3)  
 特殊手荷物 第3条、第4条 (P1～P3)  
 自動車航走 第4条、第5条 (P1～P3)
- 標準内航運送約款：第4条 (P3 21行目～25行目)

## 標準運送約款及び標準内航運送約款のあり方に関する主な論点と方向性案 (補足資料)

### 1. 物品運送

#### ① 荷送人の義務

##### (2) 危険品の申告

#### ● 商法の改正の内容

(趣旨)

- 現代社会における危険物の多様化やその取扱いの重要性に鑑み、安全な運送のためには、危険物の運送を委託する荷送人が、運送人の主観的事情にかかわらず、危険物に関する通知義務を負うべきものとされ、危険物に関する荷送人の通知義務が新設された。  
※危険物の通知は、判例上「信義則」として扱われており、荷送人は債務不履行又は不法行為に基づく損害賠償責任を負っていた。
- これまでは通知義務違反時に、運送人が「通知がないこと」と「荷送人に帰責事由があること」を事実上立証する必要があったが、改正後は、荷送人側が「帰責事由がないこと」を立証しないと損害賠償請求を免れない(危険物に関する情報を通知しなかったことにつき帰責事由がなかったことを証明できない場合には、荷送人が責任を負う)。  
(→後半は、条文上は民法第四百十五条(債務不履行による損害賠償)で規定されているため商法条文には規定していないが、権利関係を明確化するため、要綱案で解釈が示された。)
- なお、約款等で特約を定めれば、無過失責任とすることができる。

#### ● 約款での対応について

現行の標準約款において、危険品の運送については、荷主が運送人へ危険品である旨を通知する義務が荷送人に課されており(旅客運送の部を除く)、その対象となる危険品は、銃刀や刀剣等の使用により危害を及ぼすおそれのあるものなど、商法の危険物より広義のものを指している。改正商法で危険物について、危険物の内容及び安全な運送に必要な情報を通知することが義務づけられたことを踏まえ、荷主が、危険品の安全な運送に必要な情報を運送人に通知することについて、現行の標準約款の条文に追加することとする。

<関係条文>

標準運送約款：旅客運送 第4条 (P3)

受託手荷物 第4条 (P3 12~15行目)

特殊手荷物 第4条 (P3 9~12行目)

自動車航走 第5条 (P3 8~11行目)

標準内航運送約款：第3条 (P2 23~27行目)、第4条 (P3 28~30行目)

標準運送約款及び標準内航運送約款のあり方に関する主な論点と方向性案  
(補足資料)

1. 物品運送

②運送人の損害賠償責任

(3) 高価品免責の特則

● 商法の改正の内容

(趣旨)

- 高価品について荷送人が種類又は価額を通知しないときは、運送人が免責されるというこれまでの規定に加え、高価品の特則の例外として、運送人が、運送品が高価品であることを知っていた場合には荷送人が無申告であっても運送人は免責されないことが明確化された（一般的な解釈を踏まえて現在の取り扱いを明文化。国際海上物品運送にも適用あり）。

※なお、通常の品物においては、荷送人は運送中に運送品の滅失等により損害が生じたことを立証すれば運送人に対し損害賠償請求をすることができ、運送人は、その使用人等が運送等に関して注意を怠らなかったことを立証すれば責任を免れる（商法第575条（運送人の責任））。

● 約款での対応について

現行の標準約款では、高価品について、その種類や額を荷送人が運送人に申告しない場合は免責されるという規定がある。改正商法において、運送人が高価品であることを知っていた場合には、免責されない旨（高価品の特則）が規定され、標準約款で規定をしなくとも、商法に基づき高価品の特則は適用されることとなるが、荷送人、運送人の双方の責任関係の明確化のため、標準約款にも規定し、条文に追加する。なお、改正商法の身の回り品の扱いと同様に、旅客から委託を受けない貨物（標準運送約款では携帯手荷物・手回り品）については、高価品につき運送人が知る機会がないと考えられることから、規定をしない。

<関係条文>

標準運送約款：旅客運送（規定なし）

受託手荷物 第3条（P2 24行目）、第4条（P4 1～4行目）、第12条（P7 12行目）

特殊手荷物 第3条（P2 21行目）、第4条（P3 24～28行目）、第20条（P 11 8行目）

自動車航走 第4条（P2 21行目）、第5条（P3 26～30行目）、第21条（P11 6行目）

標準内航運送約款：第3条（P2 21行目）、第18条（P11 17～21行目）

標準運送約款及び標準内航運送約款のあり方に関する主な論点と方向性案  
(補足資料)

1. 物品運送

②運送人の損害賠償責任

(4) 損傷、滅失、延着の場合の損害賠償額

● 商法の改正の内容

(趣旨)

- 改正商法の規定では、損傷、滅失の場合の損害賠償額については、引き渡しがされるべき状態の市場価格とされた(損害賠償額の定額化)。延着については、全部滅失等より延着が多額の賠償責任を負う可能性があるという議論がなされたものの、当事者間の契約に委ねることとされた。(規定しない場合は、民法第416条の逸失利益に基づき算出される。)
- なお、延着の損害賠償額の定額化について、実務では、運賃の総額が運送賃の総額を上限とする約款が多いとされている。(標準貨物自動車運送約款等)。

● 約款での対応について

改正商法では、損傷、滅失の場合の損害賠償額に関し、損害賠償額の定額化の規定の整理(引渡しがされるべき地及び時における運送品の市場価額等)が規定され、延着の損害賠償額に関しては、各モードに任せることとして規定上の整理はなされなかった。標準内航運送約款では、損傷、滅失に係る規定について、改正商法と同様に、損害賠償額の定額化(あらかじめ当社が引渡しについて指定した場所及び時間の価格)が規定されており、既に条文に盛り込まれている。延着の損害賠償額の規定については、陸上の標準約款では盛り込まれていることから、標準内航運送約款でも、同様の規定を新設し、運賃等の上限を限度とする旨を追記する改正を行う。

なお、内航貨物における「延着」の概念は、他の運送モードの遅延等と異なることから、解説コメントにおいて補足を行う。

<関係条文>

標準運送約款：(規定なし)

標準内航運送約款：第18条 (P12 3行目)

標準運送約款及び標準内航運送約款のあり方に関する主な論点と方向性案  
(補足資料)

1. 物品運送

②運送人の損害賠償責任

(5) 貨物の損傷等による運送人の責任に関する期間制限の合理化

● 商法の改正の内容

(趣旨)

- 現行の商法の規定では、運送品の滅失等についての運送人の責任は、荷受人が運送品を受け取った日(全部滅失にあつては、引渡しができるべき日)から1年の消滅時効に服し、運送人に悪意がある場合には、5年の消滅時効に服することとされている。
- 商法改正により、国際海上物品運送法と同様の規定に統一し、①運送品の受取の日から1年以内(除斥期間)に裁判上の請求をしなければ運送人の責任は消滅し(ただし運送品に関する損害が発生した後に限り、合意により延長することができる)、②さらに運送を委託した場合における利用運送人の求償を可能にするため、求償権に係る除斥期間を延長し、利用運送人が損害を賠償し又は裁判上の請求をされた時から3か月間を経過する時までは、求償請求をすることができることとすることができることとした。

● 約款での対応について

改正商法では、運送品の滅失等の運送人の責任が、1年の消滅時効から国際海上運送と同様の1年の除斥期間に改められ、損害発生後の合意延長が可能となった。標準内航運送約款における責任の消滅に関する規定においても、「時効によって消滅」から「裁判上の請求がされないときは消滅」へと改正する。標準運送約款においては、もともと規定がなく、新設をしなくとも、改正商法が適用されることから、引き続き、規定をしない。

<関係条文>

標準運送約款：(規定なし)

標準内航運送約款：第21条 (P12 20~26行目)

標準運送約款及び標準内航運送約款のあり方に関する主な論点と方向性案  
(補足資料)

2. 旅客運送

(6) 旅客に関する運送人の責任

● 商法の改正の内容

(趣旨)

- 改正商法では、旅客の生命又は身体の侵害による運送人の責任を免除し、又は軽減する特約が無効とされた(ただし、運送の遅延を主たる原因とするものについては一律に無効とはしないこととされた)。
- また、大規模災害時に運送を行う場合や、運送に伴い通常生ずる振動で生命又は身体に重大な危険が及ぶおそれがある者の運送を行う場合については、旅客の生命又は身体の侵害に係る運送人の責任を免除し、又は軽減する特約を一律に無効とはしないこととされた。

● 約款での対応について

商法と同様、標準運送約款においても、基本的には旅客の生命又は身体の侵害による運送人の免責や軽減特約は無効であることが前提であり、その旨は現行の旅客運送の部第20条において規定されている。実務において、周産期の妊婦や災害時等の運送を担っている事業者もいることから、旅客の生命又は身体の侵害による運送人の免責や軽減特約が一律無効とされない場合について、標準運送約款においても明確化し、商法と同じ規定を追記する。

<関係条文>

標準運送約款：旅客運送 第3条、第20条 (P12 14~19行目)

標準運送約款及び標準内航運送約款のあり方に関する主な論点と方向性案  
(補足資料)

2. 物品運送

(7) 旅客の管理下にある荷物(身の回り品)に関する運送人の責任

● 商法の改正の内容

(趣旨)

- 改正商法では、身の回り品も、携帯手荷物と同様に旅客の保管の下にあることに鑑み、その滅失又は損傷について携帯手荷物と同様に取り扱われることを明らかにした。なお、受託手荷物については、現行法から変わらず、運送人が注意義務を尽くしたことを証明すれば免責となる。
- 物品運送人の責任について、携帯手荷物に及ぼすことが適当でない高価品特別を除き、責任限度額の設定や、運送終了による責任消滅、不法行為責任の減免等の規定を準用。

● 約款での対応について

現行の標準運送約款では、旅客から委託を受けた物品は運送人に運送責任があり、委託を受けていない物品(携帯手荷物や手回り品)は旅客に管理責任があることとしており、改正商法と同様の整理が既になされている。

実務上、引渡しを受けていない荷物についても運送人が責任を負っている場合もあるという課題があることから、引渡しを受けていない荷物についてもその中身を申告してもらうなどの方法もありうるが、新たに当該荷物についてを申告するためのスキームとすることは、事業者の負担となることから、標準運送約款においては規定しない。他方、乗船前に旅客の身の回り品について確認をとり、場合によって委託をしてもらう等の対応をしても良いこと、運送人の過失により旅客の携帯手荷物について損害をもたらした場合の運送人の責任限度額の設定や、追加の料金を拠出すれば限度額の設定を上げる等の規定を設けることができることを解説コメントで補足することとする。

ただし、消費者契約法第8条により、重過失の場合には責任限度額の設定はできないことにもあわせて周知する。

<関係条文>

標準運送約款：旅客運送 第3条、第20条 (P12 21~23行目)

## 標準運送約款及び標準内航運送約款のあり方に関する主な論点と方向性案 (補足資料)

### II. 国内海上運送事業及び内航海運業の現状を踏まえた約款改正事項の検討

#### (8) 高級車の運送責任について

##### ● 現状の課題

現状、積載荷物が高価な場合は、荷主や旅客から申告を受け、乗船拒否又は保険の付与等の対応が標準約款上可能である。近年、クラシックカー等高級品としての自動車が増加しているが、現行の標準約款の規定上では、車自体は高価品の扱いの対象とされていないことから、高価であるとわかっていても保険の付与等の対応の依頼が困難であり、高価であるとわからない場合も高価品免責の対象とならないことから、運送事業者の賠償責任が非常に大きい状態である。

##### ● 約款での対応について

標準約款において、車自体も高級品と扱うことが可能とする改正を行う。

※なお、解説コメントにおいて、高価品の基準は個社で定めることが可能である旨周知する。乗る人の申告を踏まえ、①(必要な申告があった上で当社で賠償ができない場合は)引き受け拒否を行う、②(必要な申告があった上で当社が賠償を負うため)事業者側も保険付与額による限度額を整理し、運転手(旅客等)に伝える、③(必要な申告がない場合における)高価品の特則、の三パターンが想定される。

※高価品の判例の照会をし、各社が定めた高価品が、高価品と認められない可能性があることについても解説コメントで補足する。

#### <関係条文>

標準運送約款：自動車航走 第4条(P2 17行目)、第5条(P3 5行目)

標準内航運送約款：第3条、第4条



## 標準運送約款及び標準内航運送約款のあり方に関する主な論点と方向性案 (補足資料)

### (9) 荒天遭遇等の免責について

- 現状の課題  
標準内航運送約款における荒天遭遇等不可抗力の場合の免責条文の存在により、保険がおりないことがあるという課題がある。
- 約款での対応について  
上記の課題に関し、標準内航運送約款上どのように規定するかについては、保険の課題はある一方で、同条文の削除は、荒天遭遇時の対応に関する荷主への説明が困難になる懸念が示されたところ。  
したがって、本論点については、標準内航運送約款の規定は現行どおりとし、荒天遭遇等不可抗力の場合の免責条文を盛り込まない約款を使用する場合には個別認可とする現在の枠組みを維持することとする。

#### <関係条文>

標準内航運送約款：第20条

### (10) 航路変更における「やむを得ない場合」の明文化について

- 現状の課題  
災害時の緊急輸送や旅客の禁止行為に伴う航路変更は、現行の標準約款において、「やむを得ない場合」に該当すると整理されていたが、災害時に他のルートを送る場合や、旅客が禁止行為を行った場合に航路を変更することについて、他の利用者への説明に当たって、現行の標準約款の条文の規定ではわかりにくいという課題がある。
- 約款での対応について  
運航の中止・変更等について、災害時の緊急輸送や旅客の禁止行為に伴う航路変更を標準約款において明文化する。  
※事業者は、海上運送法上等の手続き等を踏まえた対応が求められること（予め避難港の申請をしておくなど）を解説コメントにおいて補足する。

#### <関係条文>

標準運送約款：旅客運送の部 第5条(P4 8行目)、第17条  
受託手荷物の部 第6条(P5 1行目)、第10条  
特殊手荷物の部 第6条(P4 20行目)、第11条  
自動車航走の部 第7条(P4 21行目)、第17条  
標準内航運送約款：第12条(P8 15行目)