

五 その他の海商法規定

藤田友敬

最後に、海商法のその他の改正事項、すなわち「商法第三編 海商」のうち、「第一章 船舶及び船舶所有者」、「第二章 船長」、「第四章 海損」、「第五章 海難救助」、「第六章 保険」、「第七章 船舶債権者」に含まれる諸規定に関する検討を紹介する。

1 船舶・船舶所有者

船舶・船舶所有者⁽¹⁾

(1) 船舶の差押え等の執行制限（商法第六八九条）

船舶の差押え及び仮差押えの執行（仮差押えの登記をする方法によるものを除く。）は発航の準備が終わった船舶に対してはすることができない旨の規律について、どのように考えるか。

(2) 船舶共有

ア 船舶共有者間の法律関係

航海単位で共有関係を規律する規定（商法第六九五条、第六九七条、第七〇一条第二項）を削除することについて、どのように考えるか。

イ 船舶共有者と第三者との間の法律関係

(ア) 船舶管理人の権限（商法第七〇〇条）

船舶管理人の権限について、見直すべき点があるか。

(イ) 船舶共有者の第三者に対する責任（商法第六九六条）

船舶共有者はその持分の価格に応じ船舶の利用について生じた債務を弁済する責任を負うとの規律について、見直すべき点があるか。

船舶・船舶所有者に関しては、船舶への執行制限と船舶共有の問題が扱われている。船舶への強制執行の制限（六八九条）は合理性を欠き、「航海中の船舶（停泊中のものを除く）」に対して執行できない」と規定してはどうかという方向で検討がなされている。⁽²⁾

船舶共有については、船舶建造に関する金融のために利用される「船舶共有建造制度」にかかる場合、外航船社にみられる事業者間の共有といった異なったタイプの利用がある。まず内部関係については、決議反対者の持分買取請求権（六九五条）が実態と合っていないという指摘がある一方で、単に共有の一般原則に委ねた方がいいというわけでもなく、任意規定のベースとなるような明確な慣行がないという指摘もなされた。⁽³⁾ なお合名会社・合資会社所有の船舶に関する船籍維持のための持分の買取り（七〇二条二項）については、実例はないものの、嫌がらせ目的の売却に対する抑止効果はあるかもしれないとの指摘があった。⁽⁴⁾

船舶共有者と第三者との関係では二つの問題が取り上げられた。研究会資料において、船舶管理人の包括代理権（七〇〇条）については、形骸化しているという指摘もあると問題提起されていたが、別に実務上問題も生じておらず、あまり直す必要はないのではないかとというのが研究会における感触であった。⁽⁶⁾ 共有者の第三者に対する責任については、商行為によって生じた債務の連帯責任の規定の適用が排除され、かつ強行法規だとされていることに問題がないかが問われている（イイ）。⁽⁷⁾ こちらは、いろいろな意見が出されたが、問題状況は不法行為債務か契約債務かで異なる可能性があるほか、船舶共有者間で持ち分の貸借借をしている場合の法律関係がはっきりしないことも指摘され、明確な方向性は出ていなかった。⁽⁷⁾

2 船長

船長に関する規律⁽⁸⁾

(1) 船長の権限

船長の代理権に関する規律（商法第七一三条）の妥当性について、どのように考えるか。

(2) 船長の責任（商法七〇五条）

船長は、職務を行うについて注意を怠らなかつたことを証明しない限り、荷送人等の利害関係人に対して損害賠償の責任を負うとする規律を削除し、民法の不法行為の規律に委ねることについて、どのように考えるか。

(3) その他の規律

船長に関するその他の規律について、見直すべき点があるか。

船長の権限について、研究会資料では、包括代理権（七二三条）を制限する方向で問題提起がなされていた。⁽⁹⁾しかし研究会では、海外で船舶差押え・仮差押えとの関係で船長に送達受領権等が必要である、寄港地での水、食料、燃料等の購入に関して、裁判外の代理権も必要であるとの指摘がなされた。⁽¹⁰⁾船籍港における船員の雇入れ・雇止め（七二三条二項）についても、船長の一存で行うことはまずないと確認されたものの、規定の削除には慎重な意見が出され、船員法の建前を含めよく検討すべきであるという指摘があった。⁽¹¹⁾七二七条の船舶競売権限については、そのような権限が行使される例はなく不要であるという意見が出された。⁽¹²⁾なおシンポジウム後の研究会において、船長の積荷処分権の規律を維持すべきか否か検討されたが、意見は分かれた。⁽¹³⁾運送法制研究会報告書では、船長の権限については、さらに検討を続けるものとされている。⁽¹⁴⁾

船長の責任については、七〇七条のように特別な責任を課す規定は不要で、民法の一般原則に委ねるという方向で議論がなされた。⁽¹⁵⁾

その他の規律として、例えば運送契約に関する書類に備置義務（七〇九条一項）、航海毎に計算報告し承認を求める義務（七二〇条二項）は、実務との乖離が大きいと指摘された。⁽¹⁶⁾

3 海上保険

海上保険に関する問題点の検討⁽¹⁷⁾

1 海上保険の目的（商法第八一五条）

海上保険に関し、航海に関する事故による損害を填補する旨の現行法の規律を維持することについて、どのように考えるか。

2 海上保険の種類

積荷の到達によって得られる利益又は報酬の保険に関する規定（商法第八一〇条）を削除することについて、どのように考えるか。

3 保険期間

船舶航海保険及び貨物保険の保険期間に関する規律（商法第八二一条及び第八二二条）を削除することについて、どのように考えるか。

4 海上保険証券（商法第八二三条）

海上保険証券の記載事項について、実務を踏まえた規律に改めようか。

5 告知義務

海上保険契約における告知義務の内容について、任意規定として、重要な事実のうち保険者になる者が告知を求めたものに限られるとする規律が及ぶこと（保険法第四条、第七条、第三六条第一号）に問題があるか。

6 危険の変更又は増加（商法第八二四条から第八二七条まで）

海上保険において危険の変更又は増加があった場合に関する規律の在り方について、どのように考えるか。

7 予定保険（商法第八二八条）

貨物保険について、積載船舶未定の場合の予定保険のほか、貨物の数量その他の事項が未定の場合の予定保険に関する規律を新たに設けてはどうか。

8 保険者の免責

- (1) 海上保険における保険者の免責事由に関する規律（商法第八二九条）について、どのような見直しをすべきか。
 - (2) 損害額が一定額に満たない場合に保険者を免責する旨の規律（商法第八三〇条）は、削除してはどうか。
- 9 保険者の填補額等
- (1) 保険の目的である貨物に損傷等があった場合における保険者の填補額の計算方法（商法第八三二条）につき、正確な規定振りに改めてはどうか。
 - (2) 航海の途中に不可抗力により保険の目的である貨物を売却し、買主が代価を支払わないときは、保険者がその支払義務を負う旨の規律（商法第八三二条第二項）は、削除してはどうか。
- 10 委付
- 保険委付に関する規定（商法第八三三条から第八四一条まで）は、削除してはどうか。

海上保険についても全面的に見直される予定であるが、紙幅の関係で主要論点についてだけ取り上げる。

まず、そもそも海上保険に関する特別の規律を残すべきかが問題となる。研究会では、法律で保険法の特則になる一群の規定があった方がよいという意見が出された。⁽¹⁸⁾

海上保険の目的の規定の仕方は意外に難問である。研究会では、複合運送の時などに陸上運送部分を含め付保することを前提に、そういう部分も含みうるような定義にできないか、また船舶以外の海洋構造物等についても含めるべきかといった意見が出された。⁽¹⁹⁾

海上保険証券は、具体的な記載事項もさることながら、保険法六条との関係で、たとえば現在のオープンポリシー（包括予定保険証券）と船積み毎に発行される保険証券との関係、保険法六条と商法八二三条の関係等について整理

する必要がある旨の指摘があった。⁽²⁰⁾

実務的に一番大きな問題は、海上保険に関する告知義務のあり方である。保険法のもとでは、保険加入者は保険者から聞かれた事項についてのみ告知義務を負う（質問応答義務）。これは海上保険については標準的な実務と異なるが、海上保険については強行法規性が排除されており（保険法三六条一号）、対処は可能にも思われる。⁽²¹⁾しかし研究会では、告知義務が任意規定とされただけでは十分な問題の解決になっていないという意見が強く出された。外国保険者等のように日本法の内容を十分に把握していない者との関係では、約款による手当てがされていない可能性があり、その場合、日本法が準拠法とされると予想外の結果をもたらす恐れがある、ひいては日本の海上保険法が特異であるとネガティブな評価が与えられる懸念すらあるという意見も出された。⁽²²⁾

4 衝突

船舶の衝突⁽²³⁾

1 基本方針

船舶の衝突については、船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約と同様の規律を商法に整備することとしてはどうか。

2 双方過失による衝突の場合における財産上の損害の取扱

衝突船舶の双方に過失がある場合において、船舶、積荷又は船舶内に在る者の財産に損害が生じたときは、民法第七一九条第一項の特則として、各船舶所有者は、その負担部分についてのみ損害賠償責任を負うこととしてはどうか。

3 双方過失による衝突の場合における生命・身体に生じた損害の取扱

衝突により船舶内に在る者の生命又は身体を侵害し、複数の船舶所有者が不真正連帯債務を負う場合において、船舶所有者の一人と被害者との間で適用される責任制限に関する規律の効力をどの範囲で主張することができるかについては、特別の規律を設けないこととはどうか。

4 消滅時効

船舶の衝突によって生じた債権は、財産上の損害に関するものであるかどうかを問わず、事故発生の日から二年間行使しないときは、時効によって消滅することとはどうか。

5 その他

船舶の衝突に関する商法の規律を、①準衝突の場合（船舶の衝突が発生しなくても、船舶がその運用上の作為・不作為又は規則の違反により他の船舶又はその船舶内に在る者若しくは財産に損害を生じさせた場合）、②船舶と内水航行船との間の衝突又は準衝突の場合に及ぼしてはどうか。

船舶衝突について、わが国は一九一〇年の船舶衝突についての規定の統一に関する条約を批准している。このため条約の適用範囲のあるケースとそうでないケースで規律が異なることになる。これまでも商法の規定を統一条約に合わせた内容とすべきであるということが主張されてきたが、研究会においても、基本的にその方向で検討がなされている。⁽²⁵⁾ 具体的には、①双方過失の場合の衝突船舶の損害賠償債務の内容を、両船舶の不真正連帯債務とするのではなく、負担部分に応じた分割債務にする（条約四条二項）、⁽²⁶⁾ ②双方過失による衝突の場合における生命・身体損害について、契約によって責任制限をしている船舶が、全額賠償した衝突相手方の船舶所有者からの求償に際して責任制限を援用できるかという問題については特に規定を設けない（結論としては援用できない）、⁽²⁷⁾ ③消滅時効については事

故発生から二年間とするといった内容である。ただし時効期間及び起算点については、様々な意見が出された。⁽²⁸⁾

5 海難救助

海難救助⁽²⁹⁾

1 基本方針

海難救助については、一九一〇年の海難ニ於ケル救援救助ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約と同様の規律を商法に整備することとはどうか。

2 救助の目的

救助料請求権の発生に係る救助の目的（商法第八〇〇条、第八〇三条第一項）に関し、船舶及び積荷に限定せず船舶内の物や積荷の運送賃を加えることについて、どのように考えるか。

3 救助料の分配（商法第八〇五条）

(1) 船舶所有者と船員との間における救助料の分配について、汽船と帆船とで区別して一定の割合を定める現在の規律を改めてどうか。その場合の分配方法について、どのように考えるべきか。

(2) 船舶所有者、船長及び海員の間における救助料の分配に関する規律について、任意規定に改める必要があるか。

4 救助料を請求することができない事由

①過失によって海難を発生させた場合、②救助した物品を隠匿し、又はみだりに処分した場合について、救助料を請求することができない事由（商法第八〇九条）から削除し、救助料決定の際の事情（同法第八〇一条等）として考慮することとはどうか。

5 消滅時効

救助料の請求権は、救助の作業が終了した日から二年間行使しないときは、時効によって消滅することとしてはどうか。

6 環境損害に関する規律

新条約の規律を参照しつつ、環境損害に関する規律を商法に設けることについて、どのように考えるか。

7 その他

海難救助に関する商法の規律を内水航行船（端舟等を含む。）の救助の場合に及ぼしてはどうか。

海難救助については、わが国は一九一〇年の海難における救援救助についての規定の統一に関する条約を批准している。研究会資料では一九一〇年条約の内容に合わせる方向が示されていたが、研究会においては一九八九年の海難救助に関する国際条約に合わせるべきであるとの意見、折衷的に一九一〇年条約をベースとしつつ、それと矛盾しない形で、一九八九年条約の一部の要素（船長の救助契約締結権と環境損害にかかる規定）を導入する意見が出された⁽³¹⁾。シンポジウム後の研究会における検討で、一九八九年条約一四條（環境損害を生じさせるおそれのある船舶に対する救助行為について、救助料額が救助者の合理的な支出に満たない場合に、特別補償として支払うことを認めるもの）に相当する規律を導入することとされた⁽³²⁾。救助行為によって現に財産を救った場合にはじめて報酬が取れる（*cure no pay*）という海難救助に関する伝統的な考え方は、環境損害を防止するための適切な救助活動を行う適切な誘因が与えられないことから設けられた規律である。ロイズ・オープンフォームや日本海運集会所の書式においても、一九八九年条約の内容は取り込まれており、実務的には特に目新しいものではない。むしろ二一世紀において海難救助法制を見直す際に、一種の見識として、環境への配慮がシンボリックな意味合いから要求されるとみるべきかもしれない。

れない。

なお商法の海難救助が任意救助と契約救助のいずれを対象とするものとすべきかについて、当初は様々な意見があったが⁽³³⁾、最終的には双方への適用範囲を明確化することとされた⁽³⁴⁾。

6 共同海損

第1 共同海損⁽³⁵⁾

1 基本方針

共同海損については、ヨーク・アントワープ規則の規律のうち基本的なものを採り入れ、これと整合しない点を改めることとしてはどうか。

2 共同海損の成立

共同海損の成立要件（商法第七八八条）に関し、船舶及び積荷その他の船舶上の財産に共同の危険があることに改めるとともに、船長に限って共同海損行為をすることができる旨の規律を削ってはどうか。

3 共同海損の分担（分担債務者）

共同海損を分担すべき者の範囲及び分担割合について、どのように考えるべきか。

4 共同海損となる損害（分担債権者）

(1) 共同海損となる損害

共同海損となる損害の範囲及び控除すべき費用について、どのように考えるべきか。

(2) 分担されない損害

甲板積みの積荷に生じた損害は共同海損として分担されない旨の規律（商法第七九三条第二項）について、甲板積みの商慣習がある場合には適用がないことを明示してはどうか。

5 消滅時効

共同海損によって生じた債権の消滅時効（一年）の起算点につき、共同海損の計算が終了した日であることを明示してはどうか。

6 準共同海損

船舶が不可抗力により発航港等において碇泊をするために要する費用について共同海損に関する規定を準用する商法第七九九条を削除することについて、どのように考えるべきか。

共同海損についてはシンポジウムの時点では、研究会では検討されておらず、シンポジウムでは研究会での検討予定の資料が配布されたにとどまった。その後の検討で、基本はヨーク・アントワープ規則⁽³⁶⁾に従い、これと矛盾する規定を改めることとされた。⁽³⁷⁾ 具体的な内容については、紙幅の関係で省略する。

7 船舶先取特権⁽³⁸⁾

1 船舶先取特権を生ずる債権（総論）

船舶先取特権を生ずる債権について、商法の現代化に当たり、どのように考えるべきか。

2 船舶先取特権を生ずる債権（各論）

(1) 商法第八四二条各号に規定する債権について

ア 「航海継続ノ必要ニ因リテ生シタル債権」（同条第六号）及び「船舶カ其売買又ハ製造ノ後未タ航海ヲ為サル場合ニ於テ其売買又ハ製造並ニ艤装ニ因リテ生シタル債権及ヒ最後ノ航海ノ為メニスル船舶ノ艤装、食料並ニ燃料ニ関スル債権」（同条第八号）について、どのように考えるべきか。

イ 「雇傭契約ニ因リテ生シタル船長其他ノ船員ノ債権」に関する規律（商法第八四二条第七号及び第八四七条）について、どのように考えるべきか。

ウ その他の商法上の船舶先取特権について、見直すべきものはあるか。

(2) 船主責任制限法第九五条について

船主責任制限法第九五条の船舶先取特権に代えて、①船舶の運航に直接関連して生ずる人身損害に基づく債権に船舶先取特権を認めること、②財産上の損害のうち、船舶の運航に直接関連して生ずる物（運送品及び手荷物を除く。）の滅失又は損傷による損害に基づく債権（不法行為に基づくものに限る。）に限り船舶先取特権を認めることについて、どのように考えるべきか。

(3) 国際海上物品運送法第一九条第一項について

再運送契約において一定の場合に荷送人等に船舶先取特権を認める規律について、どのように考えるべきか。

3 船舶先取特権の目的について（商法第八四二条）

船舶先取特権の目的については、船舶及び属具に限ることとし、未収運送賃を削除することについて、どのように考えるか。

4 船舶先取特権の消滅事由

一定の場合に船舶先取特権の追及効を制限する規律について、見直すべき点はあるか。

5 船舶賃貸借における先取特権について
商法第七〇四条第二項の規律について、見直すべき点はあるか。

船舶先取特権についても、シンポジウムの時点では、研究会における議論はなされていなかった。船舶先取特権に関する最大の論点は、船舶先取特権を生ずる債権の範囲をこの際思い切って制限するか、それとも基本的に現行法を維持すべきかである。シンポジウム後の研究会では、日本法は比較的広範に船舶先取特権を認めており船舶金融に与える影響を考える必要がある一方で、船舶のアレストが容易な英米法系の諸国と違い、日本法のもとでは船舶先取特権を認める必要性があるとの指摘もあった。⁽³⁹⁾ 船舶先取特権については、研究会では最終的な方向性を決めるには至らず、今後の検討に委ねられている部分が多い。⁽⁴⁰⁾

仮に船舶先取特権を生じる債権の範囲や優先順位を見直す場合、八四二条六号、八号の先取特権が検討の対象となる⁽⁴¹⁾。また船主責任制限法九五条及び国際海上物品運送法一九条一項の定める先取特権の扱いも問題となる。前者については、積荷損害についても船舶先取特権を認めることの必要であるという意見が出された⁽⁴²⁾。後者については必要性を疑問視する意見、存在理由を疑問視する意見が出された⁽⁴³⁾。

先取特権の効力について、七〇四条二項の「船舶の利用について生じた先取特権」は船舶先取特権のみならず民法上の動産先取特権も含むするのが判例であるが⁽⁴⁴⁾（最判平成一四年一月五日判時一七七七号一五七頁）、学説上批判が強いかも勘案し、規律を見直す必要があるか検討された。研究会ではさまざまな意見が出されたが、最終的な方向性が明確に出されたわけではない⁽⁴⁵⁾。

- (1) 運送法制研究会資料6・第1・6
- (2) 運送法制研究会第一〇回議事要旨七―八頁。最終的にも同様の提案がなされている（運送法制研究会報告書七二頁）。
- (3) 運送法制研究会第一〇回議事要旨九―一〇頁。最終的には、六九五条は任意規定として維持することが提案されている（運送法制研究会報告書七四頁）。
- (4) 運送法制研究会第一〇回議事要旨一〇頁。最終的に、七〇二条一項は必要な技術的な修正を加えて維持されることとされた（運送法制研究会報告書七三―七四頁）。
- (5) 運送法制研究会資料6・第1・6(2)イ(7)補足説明参照。
- (6) 運送法制研究会第一〇回議事要旨一〇―一一頁。最終的にも、七〇〇条は維持されることが提案されている（運送法制研究会報告書七五頁）。
- (7) 運送法制研究会第一〇回議事要旨一一―一二頁。最終的には、六九六条を基本的に維持することが提案されている（運送法制研究会報告書七四―七五頁）。
- (8) 運送法制研究会資料6・第1・5
- (9) 運送法制研究会資料6・第1・5(1)補足説明参照。
- (10) 運送法制研究会第一〇回議事要旨四―五頁
- (11) 運送法制研究会第一〇回議事要旨五―六頁
- (12) 運送法制研究会第一〇回議事要旨六頁
- (13) 運送法制研究会第一五回議事要旨一〇―一一頁
- (14) 運送法制研究会報告書七六―七八頁
- (15) 運送法制研究会第一〇回議事要旨六―七頁。最終的にも、七〇五条は削除が提案されている（運送法制研究会報告書七五―七六頁）。
- (16) 運送法制研究会第一〇回議事要旨七頁。最終的に、これらの規定は削除が提案されている（運送法制研究会報告書七八―七九頁）。
- (17) 運送法制研究会資料9
- (18) 運送法制研究会第二二回議事要旨二二頁。最終的にもこの方向で提案されている（運送法制研究会報告書九七頁）。

- (19) 運送法制研究会第二二回議事要旨二二―二三頁。この問題は、引き続き検討することとされている(運送法制研究会報告書九八―九九頁)。
- (20) 運送法制研究会第二二回議事要旨一五頁。予定保険への八二三条の適用のあり方については、明確な整理はなされていない(運送法制研究会報告書一〇―一頁)。
- (21) 研究会資料では、「自発的申告義務の規律をデフォルト・ルールとする英国海上保険法等と異なり相当でないとの指摘もあるが、実務上、具体的な弊害が生じているか」と問題提起されていた(運送法制研究会資料9・5補足説明参照)。
- (22) 運送法制研究会第二三回議事要旨二―四頁。最終的には、商法に海上保険についての告知義務の特則として、自発的申告義務を課す規定を置くことが提案されている(運送法制研究会報告書一〇―二―一〇三頁)。
- (23) 運送法制研究会資料10・第1
大正三年条約一号
- (24) 大正三年条約一号
- (25) 運送法制研究会第二三回議事要旨七頁。最終的にもこの方向は維持された(運送法制研究会報告書八四頁)。
- (26) 最終的にもこの内容の提案がなされている(運送法制研究会報告書八四―八五頁)。
- (27) 最終的にもこの内容の提案がなされている(運送法制研究会報告書八五頁)。
- (28) 運送法制研究会第二三回議事要旨八―九頁。最終的には、事故発生日から二年の時効期間が提案されている(運送法制研究会報告書八六―八七頁)。
- (29) 運送法制研究会資料10・第2
大正三年条約二号
- (30) 大正三年条約二号
- (31) 運送法制研究会第二三回議事要旨九頁。最終的には、一九一〇年条約及び一九八九年条約を参考にして、同様の規律を商法に設けることが提案されているが(運送法制研究会報告書八八―八九頁)、実質的には本文で述べた折衷的な立場に近い。
- (32) 運送法制研究会第二四回議事要旨一―三頁。最終的にも同様の提案がなされている(運送法制研究会報告書九四―九五頁)。
- (33) 運送法制研究会第二三回議事要旨九―一頁、運送法制研究会第二四回議事要旨二頁
- (34) 運送法制研究会第二三回議事要旨一頁、運送法制研究会報告書八九―九〇頁
- (35) 運送法制研究会資料11
- (36) ヨーク・アントワープ規則の最新版は、二〇〇四年ヨーク・アントワープ規則」であるが、普及しておらず、現在も「一九

九四年ヨーク・アントワープ規則」あるいは「一九九〇年改訂一九七四年ヨーク・アントワープ規則」が広く用いられている。なお万国海法会(CMI)は、ヨーク・アントワープ規則の新たな版を作成し、二〇一六年の国際大会において採択する予定である。本号一三七頁以下参照。

- (37) 運送法制研究会第二四回議事要旨四頁。最終的にもこの方向が維持されている(運送法制研究会報告書七九頁)。
- (38) 運送法制研究会資料11・第2
- (39) 運送法制研究会第二四回議事要旨六頁
- (40) 運送法制研究会報告書一〇九頁以下参照。
- (41) 八四二条六号、八号については、研究会では制限的にすべきとの意見が出され、優先順位を下げる事が提案された。運送法制研究会第二四回議事要旨七頁。最終的にもこれが選択肢の一つとして掲げられている(運送法制研究会報告書一〇―一―一頁)。八四二条七号については、現在の文言では航海と無関係な労働の対価に対応する賃金債権(退職金債権も含む)が含まれる危険があるとの指摘がなされた(運送法制研究会第二四回議事要旨七―八頁)。この点については、引き続き検討されることとされている(運送法制研究会報告書一二―一―一三頁)。
- (42) 運送法制研究会第二四回議事要旨九頁。最終的には、現行法を維持する考え方と制限債権の性格を勘案してきめ細かく規定する考え方が両論併記で示されている(運送法制研究会報告書一一―四―一―一五頁)。
- (43) 運送法制研究会第二四回議事要旨九―一〇頁。最終的にも削除が提案されている(運送法制研究会報告書一一―四―一―一五頁)。
- (44) 運送法制研究会第二四回議事要旨一〇―一一頁。最終的には両論併記とされている(運送法制研究会報告書一一―八―一―一九頁)。