

商法（運送・海商関係）等の改正に関する論点の検討（1）

目次

第1	総論	2
第2	物品運送についての総則的規律	3
1	物品運送契約	3
2	荷送人の義務	3
(1)	運送品引渡義務等	3
(2)	危険物に関する通知義務	5
3	運送賃及び留置権	7
4	運送人の責任	8
(1)	運送人の責任原則	8
(2)	運送人の責任に係る責任限度額	8
(3)	高価品の特則	10
(4)	運送品に関する損害賠償の額	11
5	荷受人の権利	13
6	運送品の供託及び競売	16
7	運送人の責任の消滅	17
(1)	運送品の受取による責任の消滅	17
(2)	期間の経過による責任の消滅	19
8	不法行為責任との関係	20

第1 総論

商法において、次のような用語の意義の下に、第2のとおり、物品運送についての総則的規律を設けることを検討してはどうか。

- 1 運送人 陸上運送、海上運送又は航空運送の引受けをすることを業とする者をいう。
- 2 陸上運送 陸上又は湖、川、港湾その他の平水区域における物品又は旅客の運送をいう。
- 3 海上運送 商法第684条所定の船舶による物品又は旅客の運送（陸上運送に該当するものを除く。）をいう。
- 4 航空運送 航空法第2条第1項所定の航空機による物品又は旅客の運送をいう。

(説明)

- 1 商法第569条では、陸上又は湖川・港湾において物品又は旅客の運送をすることを業とする者を運送人と定めているが、同法上、海上運送については「運送人」の用語を使用せず、航空運送については規律を欠いている。

しかし、運送人は、陸上運送・海上運送・航空運送を問わず、運送契約の一方当事者として重要な概念であり、また、運送という事実行為を行う実運送人だけでなく、運送契約を締結するにとどまる利用運送人も「運送人」に含まれることを明らかにするため、本文1のような表現としている。

(注) 商法上、運送人の責任については、短期消滅時効等のように、反復継続的に運送をすることを踏まえた規律が設けられており、運送人の意義について営業性を要件とする現行法の在り方を維持している。

- 2 陸上運送の用語の意義（本文2）は、現行法の規律（商法第569条、商法施行法第122条、商法施行法第二百二十二条の規定による湖川、港湾及び沿岸小航海の範囲に関する件（明治32年逓信省令第20号）第1項）と同一である。

平水区域については、船舶安全法等の法令上も、比較的静穏な水域として特別な取扱いがされているところ、現行法の規律を見直すべき事情はあるか。

- 3 海上運送の用語の意義について、現行法は、商法第684条所定の船舶（商行為をする目的で航海の用に供する船舶（端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する舟を除く。））による運送であることを前提としているため、これを維持すべく、本文3のような表現としている。
- 4 航空運送の用語の意義について、航空法は、航空運送事業（他人の需要に応じ、航空機を使用して有償で旅客又は貨物を運送する事業）につき許可制を採っているところ、同法との整合性等を勘案して、本文4のような表現としている。

なお、「航空機」とは、人が乗って航空の用に供することができる飛行機、回転翼航空機、滑空機及び飛行船その他政令で定める航空の用に供することができる機器

をいう（航空法第2条第1項）。

（注）陸上運送・海上運送・航空運送について、①商法にそれぞれの規定を設ける考え方と、②物品運送についての総則的規定を設ける考え方があり得るが、ある程度の規律が共通するものと見込まれること、上記②の考え方を採用すると、これらの異なる運送を一つの契約で引き受ける複合運送にも規律を適用することができること等から、以下では、上記②の考え方により検討を行っている。そのため、以下の記述は、別に特則がない限り、陸上運送・海上運送・航空運送につき妥当することとなる。

第2 物品運送についての総則的規律

1 物品運送契約

物品運送契約は、運送人が荷送人からある物品を受け取りこれを運送して荷受人に引き渡すことを約し、荷送人がこれに対してその運送賃を支払うことを約することによって、その効力を生ずることとはどうか。

（説明）

- 1 現行法には、典型契約としての物品運送契約に関する冒頭規定は存しないが、基本的な契約の内容を示すため、交互計算（商法第529条）や匿名組合契約（同法第535条）と同様に、冒頭規定を設けることが考えられる。
- 2 本文では、物品運送契約は、荷送人と運送人の合意によって成立する諾成契約であるとの性質を示すとともに、運送人は、荷送人から物品を受け取りこれを運送して荷受人に引き渡すことを約し、荷送人は、これに対して運送賃を支払うことを約すると表現することにより、双務契約であるとの性質を示している。

2 荷送人の義務

(1) 運送品引渡義務等

ア 荷送人は、運送人に対し、運送に適する状態で運送品を引き渡さなければならないこととはどうか。

イ 運送状に関する商法第570条の規律に代えて、次のような規律を設けることについて、どのように考えるか。

(ア) 荷送人は、運送品の引渡しの前に、運送人に対し、次に掲げる事項を通知しなければならない。

① 運送品の種類

② 運送品の容積若しくは重量又は包若しくは個品の数及び運送品の記号

[③ 荷造りの種類]

④ 荷受人の氏名又は名称

⑤ 到達地

(イ) 運送人は、荷送人に対し、上記(ア)に掲げる事項を記載した書面の交付又は当該事項の電磁的方法による提供を請求することができる。

(説明)

1 本文アについて

荷送人の運送品引渡義務は、基本的な義務の一つであるが、現行法には規律がないため、その規律を設けることが考えられる。

一般に、運送品の荷造りは荷送人が行うことが多いこと、荷造りの要否及び程度は運送品の種類や契約により様々であること等から、本文アでは、荷送人は、運送に適する状態で運送品を引き渡さなければならないこととしている。

2 本文イについて

(1) 商法第570条は、荷送人は、運送人の請求により、同条第2項各号に掲げる事項を記載して署名をした運送状を交付しなければならないと定めており、これにより、運送人は、運送品等に関する情報を知り、その証拠を保存することができる。

この点につき、円滑な運送の観点からは、運送人の請求の有無にかかわらず、運送人が運送品等に関する情報を知り得るようにした上で、証拠の保存のために運送人の請求があるときは、書面的方法に限らず、電子メール等の方法により当該情報が通知される余地を認めることが考えられる。

そこで、本文イ(ア)では、荷送人は、運送人の請求の有無にかかわらず、運送品等に関する情報の通知義務を負うとした上で、本文イ(イ)では、運送人は、荷送人に対し、当該情報を記載した書面の交付又は当該情報の電磁的方法による提供を請求することができることとしているが、運送人の請求の在り方を踏まえ、どのように考えるか。

(2) 本文イ(ア)において、荷送人が通知すべき事項については、基本的に、商法第570条第2項各号に掲げる事項を維持し、国際海上物品運送法上の船荷証券に関する規定を参考に、表現の整理にとどめているが、必ずしも書面を要しないこととすることから、同項第4号(運送状の作成地及びその作成の年月日)に相当する事項は掲げていない。

なお、荷造りの種類については、運送品の特定に資するために運送状の記載事項とされたものであるが、これを通知事項とする必要性について、どのように考えるか。

(3) 本文イ(イ)において、荷送人が作成する書面又は電磁的記録につき、その作成地及び作成の年月日を記載又は記録し、荷送人の署名(記名押印)又は電子署名をすべきかどうかについては、これらの書面又は電磁的記録が証拠資料にすぎず、その記載や署名などを法律によって一律に要求する必要性が高いとまではいえない。

いこと、作成地の記載又は記録を要求しても、契約締結地や運送品の発送地と一致するとは限らず、独自の意味に乏しいこと等から、法律で定めずに実務の慣行に委ねることが考えられる。

(2) 危険物に関する通知義務

ア(7) 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品（以下「危険物」という。）であるときは、運送品の引渡しの前に、運送人に対し、次に掲げる事項を通知しなければならないこととしてはどうか。

① 当該危険物の品名

② 当該危険物の性質その他当該危険物の安全な運送に必要な情報

(イ) 上記(7)②の事項については、運送人がこれを知り又は知ることができるときは、荷送人は通知義務を負わないことについて、どのように考えるか。

イ 荷送人が上記アに違反した場合に、これにより生じた相当因果関係内の損害の賠償責任の在り方について、どのように考えるか。

(説明)

1 商法には、危険物に関する荷送人の通知義務について特段の規定はなく、信義則上、荷送人がそのような義務を負うと解されるにとどまる。この点につき、公法上は、船舶による危険物の運送の場合に、荷送人は、船長等に対し、危険物の国連番号や品名等を記載した危険物明細書を提出する義務を負う（危険物船舶運送及び貯蔵規則第17条）等の規律があるが、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ると、私法上も、危険物に関する通知義務及び荷送人がこれに違反した場合の効果を明らかにすることが考えられる。

2 本文ア(7)では、危険物に関する通知事項として、①当該危険物の品名と②当該危険物の性質その他当該危険物の安全な運送に必要な情報を掲げているところ、上記①については、危険物に関する基本的な情報として、荷送人は、常にこれを通知しなければならない。

これに対し、上記②については、運送人は、運送品が危険物であることを知っているときは、当該危険物の危険性の内容、程度及び運搬、保管方法等の取扱い上の注意事項を調査し、適切な積付け等を実施して、事故の発生を未然に防止すべき注意義務を負うと解されていること（最高裁平成5年3月25日第一小法廷判決・民集47巻4号3079頁）を踏まえ、運送人が上記②の事項を知り又は知ることができる場合についてまで、商法上、荷送人に当該事項の通知義務を負わせるべきではないとも考えられる。

また、英米の海上運送に関する判例では、(a)荷送人は、運送人に対し、一般に積

荷の危険性に関する告知義務を負うが、運送人がその危険性を知っている場合又は相当の注意をすればこれを知ることができた場合には、荷送人に当該告知義務は存在しない、(b)従来から危険物として取り扱われてきた物品の運送を依頼する場合には、荷送人は、運送人がその危険性及び取扱い上の注意事項等を確実に知ることのできる程度の正確性をもって化学品名を告知することをもって、当該告知義務を尽くしたものであるとすることができるとの基本原則が確立しているようである。

そこで、本文ア(i)のように、これらの考え方を踏まえた規律を設けることが考えられるが、各運送の実態に照らし、どのように考えるか。

(注) ドイツ商法第410条第1項では、危険物につき、次のような規定を定めている(海上運送に関する同法第483条第1項も同様)。

「危険物が運送されるべき場合には、荷送人は、運送人に対し、適切な時期に、危険の詳細な種類及び必要に応じて執るべき予防措置をテキスト形式で通知しなければならない。」

3 本文アの通知義務に違反した場合の荷送人の責任については、次のような考え方があり得る。

【甲案】 荷送人は、無過失責任を負う。

【乙案】 荷送人は、運送品が危険物であることにつき善意無過失であるときは、責任を免れる。

【丙案】 運送人が荷送人の申告義務違反につき過失があったことを証明したときは、荷送人は責任を負う。

この点について、安全な運送の観点を強調する観点からは、甲案の考え方によることとなる。

もっとも、甲案の考え方に対しては、運送品が危険物であることを知り得ない場合にまで荷送人が責任を負うとすることは、荷送人の負担が過大であるとの指摘がある。例えば、荷主との間で元請運送契約を締結した運送人(利用運送人)が、運送という事実行為を行う運送人(実運送人)と下請運送契約を締結したときは、利用運送人は、実運送人との関係では荷送人の立場に立つが、封印されたコンテナに積載された危険物については、その内容を確認することができず、元請運送契約において危険物に関する情報の通知を受けていない限り、実運送人に対して当該危険物に関する情報を通知することが困難である。このような利用運送人が無過失責任を負うことの不利益を考慮すると、乙案又は丙案の考え方によることとなる。

これらの考え方については、運送法制研究会報告書(参考資料1)23頁のような指摘があるところ、実務に与える影響、英米の判例法理その他の国際的潮流との整合性、保険による対応の可能性等をも踏まえた上で、どのように考えるか。

(注) ドイツ商法第414条では、運送状の記載の不正確、危険物についての通知の懈怠等により生ずる損害について、荷送人は、過失がなくても、賠償責任を負う(ただし、荷

送人が消費者であるときは、荷送人に過失があるときに限る）と定めている。

なお、海上運送に関する同法第488条では、運送品に関して必要な情報の不正確、危険物についての通知の懈怠等により生ずる損害について、荷送人は、原則として賠償責任を負うが、当該義務違反につき帰責性がないときは賠償責任を負わない（船荷証券が発行される場合には、過失がないときでも賠償責任を負う）と定めている。

3 運送賃及び留置権

(1) 運送人は、到達地における運送品の引渡しと同時に、運送賃を請求することができることとしてはどうか。

(2) 運送人の留置権に関する現行法の規律（商法第589条、第562条）に代えて、運送人は、運送品に関して受け取るべき運送賃、付随の費用及び立替金（以下「運送賃等」という。）についてのみ、その弁済を受けるまで、その運送品を留置することができることとしてはどうか。

（説明）

1 本文(1)について

運送契約は請負契約の性質を有するため、本文(1)のとおり、運送賃は目的物の引渡しと同時に支払わなければならないと解されている（民法第633条本文）が、このような基本的な権利関係につき、現行法には規律がないため、その規律を設けることが考えられる。

なお、商法第576条は、運送品の全部又は一部が滅失した場合の運送賃請求権の帰すうについて定めており、危険負担に関する民法第536条の規律と重なる点がある。同条の規律については、現在、法制審議会民法（債権関係）部会において調査審議がされていることから、その改正の方向性が固まった後に、改めて検討するものとする。

2 本文(2)について

運送人の留置権の被担保債権の範囲については、運送取扱人の留置権の被担保債権（運送品に関して受け取るべき報酬、運送賃その他委託者のためにした立替え又は前貸し）の規定が準用されている（商法第589条、第562条）。

この点については、取引実態に応じて、付随の費用（保管料等。商法第753条第1項、民法第318条参照）を被担保債権に追加した上、前貸しを被担保債権から削除することも考えられるが、どうか。なお、商法第562条所定の運送取扱人の報酬は、運送人の留置権について準用する場合には、運送賃を意味することになり、重ねて規律する必要はない。

4 運送人の責任

(1) 運送人の責任原則

運送人の損害賠償責任に関する商法第577条の規律を次のように改めることとしてはどうか。

運送人は、運送品の受取から引渡しまでの間に当該運送品が滅失し若しくは損傷し、又はその引渡しができるべき時までにはその引渡しをしないときは、これによって生じた損害を賠償する責任を負う。ただし、運送人が運送品の受取、運送、保管及び引渡しについて注意を怠らなかったことを証明したときは、この限りでない。

(説明)

- 1 商法第577条では、運送人は、自己若しくは運送取扱人又はその使用人その他運送のため使用した者が運送品の受取、引渡し、保管及び運送に関し注意を怠らなかったことを証明しなければ、運送品の滅失、損傷又は延着に係る損害賠償の責任を免れないと定めているところ、同条の主張立証責任の在り方については、本文のように解されている（大審院大正2年11月15日判決・民録19輯956頁）。

そこで、実務上、滅失等に関して紛争が生じやすい契約類型である物品運送については、現行法の規律を維持しつつ、その主張立証責任を明らかにするため、本文のように表現を整理することが考えられる。

なお、運送人は、運送債務の履行のために履行補助者を使用したときは、履行補助者の過失についても責任を負うと解され、商法第577条の規律は、民法上の債務不履行責任に比べて特に重い責任を課すものではないとする見解が有力であるため、本文では、運送人の使用人等の過失につき言及しないこととしている。

- 2 運送人の責任原則について、条約上は、所定の免責事由に該当しない限り責任を負うという厳格な責任を定める例（国際航空運送に関するモントリオール条約第18条）も見られるが、上記1のとおり、現行法の規律を維持することでよい。

(注) 本文では、「延着」に関し、我が国における一般的な解釈に従い、運送品の引渡しができるべき時までにはその引渡しをしないことと表現している。なお、この点につき、2008年に成立した「全部又は一部が海上運送による国際物品運送契約に関する国際連合条約」（ロッテルダム・ルールズ）第21条は、運送品の引渡期間を合意した場合に限定して規律を設け、その期間内に引渡しができないことを意味するとしている。

(2) 運送人の責任に係る責任限度額

運送品の滅失又は損傷による運送人の損害賠償責任に関し、商法上、責任限度額に関する規律を新設することの当否について、どのように考えるか。

(説明)

- 1 商法上、責任限度額に関する規定はない。標準貨物自動車運送約款や日本海運集会所作成の内航運送基本契約書にも、責任限度額の定めはないが、標準貨物自動車運送約款では、1 kg当たり2万円を超える運送品を高価品とした上で、明告がなければ賠償責任を負わないとされ、また、国内航空運送の約款では、貨物1口につき3万円という責任限度額の定めがあるものが多い。

これに対し、国際海上運送については国際海上物品運送法第13条に、国際航空運送についてはモントリオール条約第22条に、責任限度額に関する規定が設けられ、運送人は、これらの責任限度額より低い額の責任の限度を定めることはできないとされる（片面的強行規定）。

- 2 この点については、①運送人の責任に関する規律が任意規定である限り、商法上、責任限度額に関する規定を設ける必要はない、②現在用いられている具体的な責任の上限額は、後記（注）のとおり、個々の運送形態に応じて様々であり、適切な責任限度額を定めることが困難である、③仮に、新たに設ける責任限度額が低額であるときは、特に中小規模の荷主において、新たに貨物保険を付する負担が生ずる、④国内の陸上運送・海上運送・航空運送について差異を設けることはバランスが悪く、国内航空運送については、商法に責任限度額に関する規定を設けるべきとの要望はない等の理由から、商法に規定を設けるのではなく、当事者間の契約に委ねるべきとの考え方がある。

他方、①RORO船やフェリー船が大型化し、重量に応じた運賃設定から車両1台当たりの運賃設定に移行する中で、産業構造の変化に伴い、光ファイバー等の高価品が申告なしに積載されることもあり、運送人のリスクは拡大している、②内航船においても、外航船と同等以上の危険があり、国内海上運送については、責任限度額を、条約による責任限度額と1車両当たり800万円～1000万円程度のいずれか高い額とすべきである等の理由から、商法に規定を設けるべきとの考え方もある。

さらに、商法に責任限度額に関する規定を設けると、陸上運送における付保の在り方への影響として、主として運送人の賠償責任保険によることの多い現状から、多数の小口の貨物保険によることになるとも考えられるとの指摘がある。

- 3 これらの考え方については、運送法制研究会報告書3頁のような指摘があるところ、保険料負担・運送賃等の実務に与える影響、適切な責任限度額について社会的なコンセンサスが得られるか等を踏まえた上で、どのように考えるか。また、この点に関連して、商法では、陸上運送人の責任に関する規定は基本的に任意規定とされ、海上運送人の責任に関する規定は一定の範囲で片面的強行規定とされている（同法第739条）ところ、仮に、同法に責任限度額に関する規定を設けることとする場合には、これらにつきどのように考えるべきか。

(注) 我が国における運送品の滅失又は損傷による責任の上限額の例

標準貨物自動車運送約款	1 kg当たり 2 万円
宅配便 (送り状における限度額)	1 口 3 0 万円
鉄道運輸規程第 7 3 条第 2 号	1 kg 当たり 4 万円 (最高 1 口 4 0 0 万円)
国際海上物品運送法第 1 3 条	1 包又は 1 単位につき 6 6 6 . 6 7 SDR と 1 kg 当たり 2 SDR (※) の高い方
モントリオール条約第 2 2 条	1 kg 当たり 1 9 SDR (※)
国内航空運送 (約款)	1 口 3 万円

※ SDR とは、国際通貨基金協定第 3 条第 1 項に規定する特別引出権の 1 単位を意味する。現在、1 SDR は、約 1 5 0 円～1 6 0 円である。

(3) 高価品の特則

高価品に関する商法第 5 7 8 条の規律を維持した上で、次に掲げる場合には同条の適用がない (運送人は損害賠償責任を負う) との規律を設けることについて、どのように考えるか。

ア 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っていた場合

イ 運送人の故意 [又は重大な過失] によって運送品の滅失、損傷又は延着 (以下「滅失等」という。) が生じた場合

(説明)

- 1 商法第 5 7 8 条では、高価品について荷送人が運送を委託するに当たりその種類及び価額を申告しないときは、運送人は、損害賠償責任を負わないと定めている。このような高価品免責の規律は、法律上運送人の責任に係る責任限度額に関する規律がある場合には、運送人が予期せずして高価品に係る高額な損害賠償責任を負うリスクが軽減されるため、実務上大きな意義を有しないとも指摘されている。

この点につき、前記本文 (2) において、現行法の在り方を維持して商法に責任限度額に関する規定を設けない場合には、高価品免責の規律を削除する積極的な理由はないと考えられる。

しかし、仮に、商法に責任限度額に関する規定を設けることとする場合には、①国際海上物品運送法と同様に、高価品免責の規律を併存させる考え方と、②条約において一般的でない高価品免責の規律を存置する必要はないとして削除する考え方があり得るが、どのように考えるか。

(注) 国際海上物品運送法第 2 0 条第 2 項において商法第 5 7 8 条が準用されている点については、条約にない免責規定を設けるものであり、条約が許容する趣旨かどうか疑わしいし、仮に条約に反しないとしても、現在の国際海上運送の実務上、高価品免責の規律の意義は乏しく、もはやこの規律を存置する必要はないとの指摘もある。

2 高価品の明告がない場合でも、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っていたときは、運送人は明告を求めることが可能であり、そのような運送人を免責する必要はないと解する考え方が有力であるところ、本文アのように、この考え方を踏まえた規律を設けることが考えられるが、どうか。なお、この点につき、東京地裁平成2年3月28日判決・判例時報1353号119頁は、運送人は、当該高価品の種類及びそのおおよその価額を正確に認識していた場合に限り、損害賠償責任を負う旨判示しているが、どのように考えるか。

また、運送人の故意によって運送品の滅失等が生じた場合には、商法第581条を類推適用し、運送人を免責する必要はないと解されているところ、本文イのように、この考え方を踏まえた規律を設けることが考えられるが、どうか。さらに、運送人の重大な過失によって運送品の滅失等が生じた場合について、①明告があれば重大な過失を避け得たとの実質を考慮して同法第578条の適用があるとする考え方と、②運送人の故意による場合と同視して運送人は損害賠償責任を負うとする考え方（上記東京地裁判決）とがあるが、どのように考えるか。

（注1）運送法制研究会報告書5頁では、高価品の明告がない場合の高価品免責の規律と合わせて、荷送人が運送品の価額を申告した場合につき、国際海上物品運送法第13条第6項以下に相当する規定を設けるべきかどうか検討すべき旨が指摘されているが、これらの規定は、法律上の責任限度額に関する規律が適用されないこととなる場合に関するものであり、前記本文(2)の結論に左右されるものと考えられる。

（注2）高価品免責に関する規律は、場屋営業（ホテル業等）に関する商法第595条にも存在するが、運送・海商関係の見直しを中心とする今般の改正作業では、単純な現代語化にとどめることを予定している。なお、場屋営業では高価品の寄託が多いと想定されるのに対し、運送営業では高価品の割合が低く、場所的移動も伴うことから、問題状況が異なるものと考えられる。

(4) 運送品に関する損害賠償の額

ア 運送品の滅失又は損傷の場合

商法第580条第1項及び第2項の規律を次のように改めることとしてはどうか。

運送品の滅失又は損傷の場合における損害賠償の額は、その引渡しができるべき地及び時における運送品の市場価格（取引所の相場のある物品については、その相場）によって定める。ただし、市場価格がないときは、その地及び時における同種類で同一の品質の物品の正常な価格によって定める。

イ 運送品の延着の場合

運送品の延着（一部滅失又は損傷を伴うものを除く。）の場合にお

ける損害賠償の額に関して、商法に〔運送品の価額／運送賃の○倍の額〕を限度とする旨の規律を設けず、一定の限度額を設定するには当事者間の契約によるものとする事について、どのように考えるか。

ウ 適用除外

商法第581条の規律を基本的に維持し、上記ア〔及びイ〕は、運送人の故意又は重大な過失〔損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為〕によって運送品の滅失等が生じたときは、適用しないこととしてはどうか。

(説明)

1 本文アについて

商法第580条は、損害賠償額の定額化に関する規定であるところ、同様の趣旨に基づく国際海上物品運送法第12条の2第1項において、運送品の市場価格の有無に応じた詳細な規律が設けられていることから、同項との整合性等を勘案して、本文のように表現を整理することが考えられる。

2 本文イについて

運送品の延着(一部滅失又は損傷を伴うものを除く。)の場合における損害賠償額の定額化については、学説上、商法には規定がない(民法第416条の一般原則により損害賠償額が定まる)とみる見解が有力である。この場合に、商法第580条第2項ただし書の規律が及ぶ(引渡しが行われるべき時における運送品の価額との差額による)と解する見解もあるが、同項本文が運送品の一部滅失又は損傷の場合の規律であることから、そのような解釈は困難であるとの反論がある。

この点につき、民法第416条の一般原則によると、相当因果関係の認められる損害額が高額になり得るため、条約や諸外国の法制を参考に、商法に一定の責任限度額に関する規律を設けるべきであるとの考え方があるが、他方、延着による損害額は、運送品の価額や運送賃と論理的な関連性を有しているわけではなく、適切な責任限度額を定めることが困難であるとして、当事者間の契約に委ねることで足りるとの考え方もある。

これらの考え方については、運送法制研究会報告書8頁のような指摘があるところ、どのように考えるか。

(注) 運送品の延着による責任の上限額の例

標準貨物自動車運送約款	運賃、料金等の総額
標準宅配便運送約款	送り状に引渡日時等の記載がある場合は30万円、それ以外の場合は運賃等の額
国際海上物品運送法第12条の2	荷揚げされるべき時における運送品の価額との差額が、損害額となる。

モンテリオール条約第22条	1 kg当たり19 SDR
欧州における国際道路貨物輸送に関する運送契約についての協定 (CMR)	運送賃相当額
ドイツ商法第431条第3項	運送賃の3倍
ロッテルダム・ルールズ第60条	運送賃の2.5倍 (全部滅失の場合の制限額を超えてはならない。)

3 本文ウについて

商法第581条は、運送人の悪意又は重大な過失により運送品の滅失等が生じたときは、運送人は一切の損害を賠償する責任を負うと定め、同条については、運送人の履行補助者の悪意又は重大な過失を含むと解されている（大審院大正8年3月21日判決・民録25輯486頁）。

これに対し、国際海上物品運送法第13条の2やモンテリオール条約第22条第5項では、運送人の故意又は「損害の発生のおそれがあることを認識しながらした無謀な行為」により運送品の滅失等が生じた場合との要件の下に、商法と同様の規律を設け、さらに、国際海上物品運送法については、運送人自身の故意又は無謀な行為を意味し、その被用者の故意又は無謀な行為を含まないと解されている。

概念上、「重大な過失」には、認識のある重大な過失と認識のない重大な過失とがあり、上記の「無謀な行為」は前者に相当するという見解がある一方で、認識の有無は客観的状況により認定されるから、重大な過失と無謀な行為との相違は紙一重であるとの見解もあるところ、現行法の主観的要件を見直すべき事情はあるか。また、運送人の履行補助者に故意等が認められる場合について、現行法の規律を見直すべき事情はあるか。

5 荷受人の権利

船荷証券その他の運送証券が発行されない場合における荷受人の権利に関する商法第582条第2項及び第583条第1項の規律を次のように改めることについて、どのように考えるか。

- (1) 荷受人は、運送品が到達地に到着し、又は運送品の全部が滅失したときは、運送契約により生じた荷送人の権利と同一の権利を取得する。
- (2) 上記(1)の場合において、運送品が到達地に到着した後に荷受人がその引渡し若しくは損害賠償の請求をし、又は運送品の全部が滅失した後に荷受人がその損害賠償の請求をしたときは、荷送人は、その権利を行使することができない。

(説明)

- 1 商法第583条第1項では、船荷証券その他の運送証券が発行されていない場合

について、運送品が到達地に達した後は、荷受人は、運送契約により生じた荷送人の権利を取得すると定めている。

この規律に従うと、運送品の全部が滅失して到達地に到着しないときは、買主である荷受人は、当該規律により運送契約上の権利を取得することがなく、荷送人の運送契約上の損害賠償請求権につき債権譲渡を受けた上でこれを行使しなければならないところ、特に、国際海上運送を中心に、インコタームズのC I F条件等による輸入取引では、運送品が本船の船上に置かれた時にその滅失等の危険が買主に移転しており、それ以降、売主である荷送人は、運送人の責任を追及するインセンティブを有しないことから、上記の債権譲渡にも応じようとせず、荷受人において過大な負担があると指摘されている。

そこで、本文(1)のように、運送品の全部が滅失した場合にも、荷受人が運送契約上の権利を取得することとすることが考えられる。このような見直しによる荷送人ないし運送人の不利益の程度については、①我が国の輸入取引では、9割以上の貨物につき、運送品の船積み時又は運送人への引渡し時にその滅失等の危険が買主に移転するとの売買契約が締結されており（インコタームズのF類型、C類型）、運送品の滅失等により売主（荷送人）に経済的損失を及ぼすことは相対的に少ないこと、②本文(1)の規律によるときは、運送品の全部が滅失した場合に、荷送人及び荷受人の双方が運送契約上の損害賠償請求権を有することとなるが、いずれがこれを行使するかについては、売買契約上の危険負担等に応じ、双方の協議の上で適切に決められるものと期待されること（現行法の下でも、運送品の一部が滅失して到達地に到着した場合に、上記と同様に荷送人及び荷受人の双方が権利を有することとなるが、濫用的な権利行使等の問題は見受けられないこと）、③運送人にとっては、契約を締結した相手方と異なる荷受人から損害賠償請求を受けることとなるが、これは、運送品の一部が滅失した場合や船荷証券が発行されている場合にも生じ得る状況であること等を踏まえると、荷送人ないし運送人に不相当な不利益を与えるものではないと考えられる。

2 上記1のように、運送品の全部が滅失した場合にも、荷送人及び荷受人の双方が運送契約上の損害賠償請求権を有することとするときは、両者の権利の関係を調整する必要があるところ、これについては、本文(2)の考え方と、次のような別案とがあり得る。

【別案】 荷送人の有する運送契約上の損害賠償請求権と、荷受人の取得した運送契約上の損害賠償請求権とは、運送品の滅失・損傷・延着を問わず、連帯債権とする。

この点につき、本文(2)の考え方は、荷受人が一定の積極的行動（運送品の引渡請求）をとったときは、荷受人の権利が荷送人の権利より優先するという商法第582条第2項の理念と親和的であり、損害賠償請求権と運送品処分権の帰属が一致す

るという現行法の理解を維持することができる。

他方、別案は、損害賠償請求権の帰属につき運送品処分権（商法第582条第2項）とは別異に取り扱い、荷送人及び荷受人の損害賠償請求権を連帯債権とする考え方である。これについては、①実務上、運送人が荷主（荷送人又は荷受人）の一方との間で損害賠償債務の一部免除を含む和解をする場合に、当該一部免除の効力が他方の荷主に及ばなければ、運送人にとって紛争の全面的解決の実効性を欠くこととなるし、②逆に、当該一部免除の効力が他方の荷主に及ぶとすれば、馴れ合いによる和解等の場合に、当該他方の荷主の権利を害することとなるという不都合が考えられる。

- 3 さらに、本文の考え方については、荷受人が運送契約上の損害賠償請求権を行使するには、運送品に関する損害が（荷送人でなく）自己に生じたことを証明する必要があるとの考え方もあり得る。これについては、①現行法の下でも、商法第583条第1項の解釈として、運送品の一部が滅失して到達地に到着したときは、荷送人及び荷受人の双方が損害賠償請求権を有し、それぞれが自己の利益であると他方の利益であるとを問わず、これを行使し得ると解されており、荷主の負担を重くする方向で改正する必要もないこと、②運送人においても、荷受人の立証が十分にされたかどうかを判断する負担や、その判断を誤って支払をしてしまう危険を負うことになること等を考慮する必要がある。

（注）旧商法（明治23年法律第32号）第513条は、上記の解釈に沿う当時のドイツ商法の規定を参考に、「運送状又ハ其他ニ指名シタル受取人ハ自己ノ名ヲ以テスルト他人ノ名ヲ以テスルトヲ間ハズ到達地ニ於テ運送状ニ従ヒ運送人ニ対シテ運送契約ヨリ生ズル債権ヲ主張スルコトヲ得」と定めたとき、現行商法は、その字句を修正したものとされる。

- 4 これらの考え方については、運送法制研究会報告書27頁のような指摘があるところ、どのように考えるか。

- 5 なお、本文(2)に関し、商法第582条第2項では、荷送人の運送品処分権につき荷受人が運送品の引渡しを請求したときに消滅すると定めているが、一般的な解釈に従い、荷送人の運送契約上の権利一般につき荷受人のそれに劣後する旨の規律に改め、さらに、その劣後する時期については、荷受人が一定の積極的行動をとった時点とする観点から、運送品の引渡しの請求時のほか、損害賠償の請求時を追加することが考えられる。

（注）商法第582条第1項は、運送品処分権の内容として、運送の中止、運送品の返還その他の処分を掲げ、「運送品の返還」とは、その現在地において運送品を荷送人等に引き渡すことを意味し、発送地に戻して返還することではないと解されている。同項の運送品処分権は、運送人の義務を加重しない範囲のものとされているところ、実務上は、更に多様な処分を約款で定めているが、商法に例示するものとしては、「運送の中止、

荷受人の変更その他の処分」等とすることが、より適切であるとも考えられる。

6 運送品の供託及び競売

運送品の供託及び競売に関する商法第585条から第587条まで及び第754条の規律に代えて、次のような規律を設けることとしてはどうか。

- (1) 次に掲げる場合には、運送人は、運送品を供託することができる。
 - ① 運送人が荷受人を確知することができない場合
 - ② 荷受人が運送品の受取を拒む場合
 - [③ 運送品の引渡しに関して争いがあり、荷受人に運送品を引き渡すことができない場合]
 - ④ 荷受人が運送品の受取を怠る場合
- (2) 上記(1)の場合において、(上記(1)③④)にあつては、運送人が荷受人に対し相当の期間を定めて運送品の受取を催告し、かつ、その期間の経過後に)運送人が荷送人に対し相当の期間を定めて運送品の処分につき指図をすべき旨を催告したにもかかわらず、荷送人がその指図をしないときは、運送人は、運送品を競売に付することができる。
- (3) 損傷その他の事由による価格の低落のおそれがある運送品は、上記(2)の催告をしないで競売に付することができる。
- (4) 上記(2)(3)により運送品を競売に付したときは、運送人は、その代価を供託しなければならない。ただし、その代価の全部又は一部を運送賃等に充当することを妨げない。
- (5) 運送人は、上記(1)~(3)に従って運送品を供託し、又は競売に付したときは、遅滞なく、荷送人(上記(1)③④)にあつては、荷送人及び荷受人)に対してその旨の通知を発しなければならない。

(説明)

- 1 運送品の供託及び競売に関しては、現行法上、陸上運送について本文(1)①③の場合の供託権及び競売権の規律が、海上運送について本文(1)①②の場合の供託義務及び同④の場合の供託権の規律が設けられている。

実務上、運送品を供託することはまれであるとの指摘もあるが、運送人において運送品引渡債務を免れることができる手段を存置し、かつ、陸上運送・海上運送・航空運送に共通する分かりやすい規律に整理するため、いずれの運送にあつても、本文(1)①~④の場合に運送品の供託権及び競売権を認めることが考えられる。

なお、海上運送については、運送品を船中に留め置くことが危険なために供託義務が課されている(商法第754条第2項)とされるが、現代において上記の立法趣旨が妥当するかは疑問である上、運送人に物品供託に係る費用等の負担を常に強いることは適切でないため、供託義務を廃止することが相当である。

2 本文(1)②と③の区別に関し、現行法上、前者は、荷受人が明確に運送品の受取を拒んでいるため、これを競売に付する前後に荷受人に対する通知等を行うことが予定されていない（商法第754条第2項）のに対し、後者は、運送品の引渡しに関して争いがあるが、荷受人が受取に応ずる可能性はあるため、これを競売に付する前後に荷受人に対する通知等を要することとされている（同法第586条第2項）。

本文(1)②と③の区別が相対的であることや民法第494条の整理を踏まえると、本文(1)③の規律を削除することも考えられるが、どうか。その場合には、荷受人が運送品の受取を拒むときは広く本文(1)②に該当すると見ることになるところ、本文(1)②の場合についても、受取に応ずる可能性のある荷受人の保護の観点から、運送品を競売に付する前後に荷受人に対する通知等を行うように規律を改めるべきとも考えられるが、どうか。

（注）標準貨物自動車運送約款では、本文(1)①～④の場合において、運送品が腐敗又は変質しやすく急を要するときは、運送人がこれを任意売却し得る旨を定めているところ、このように運送品の所有者との関係で事務管理（民法第697条）に該当する場合や、運送品の所有者から売却権限を委ねられた場合でない限り、任意売却によることには困難な面が多いと考えられる。

7 運送人の責任の消滅

(1) 運送品の受取による責任の消滅

ア 商法第588条第1項本文の規律から運送賃等の支払という要件を削除し、運送品の損傷又は一部の滅失（直ちに発見することができるものに限る。）についての運送人の責任は、荷受人が異議をとどめないうで運送品を受け取ったときは、消滅することとしてはどうか。

イ 運送品の延着についての運送人の責任は、荷受人がその受取の日から〔2週間〕以内に運送人に対して当該責任を追及する意思がある旨の通知を発しないときは消滅する旨の規律を設けることについて、どのように考えるか。

ウ 元請運送人が更に下請運送人に対して運送を委託した場合における運送品の損傷若しくは一部の滅失（直ちに発見することができないものに限る。）又は延着についての下請運送人の責任は、荷受人が所定の通知期間内に元請運送人に対して通知を発したときは、下請運送人の責任に係る通知期間が満了した後であっても、元請運送人が当該通知を受けた日から〔2週間〕を経過する日までは消滅しない旨の規律を設けることについて、どのように考えるか。

（説明）

1 本文アについて

商法第588条第1項本文では、運送品の損傷又は一部の滅失（直ちに発見することができるものに限る。）についての運送人の責任に関し、荷受人が留保をしないで運送品を受け取り、かつ、運送賃等を支払ったときは消滅すると定めているところ、実務上、運送賃を掛けの後払いとすることが多く、運送賃等の受取を運送人の責任消滅のための要件とする合理性を欠くこと等から、本文アのように、同項本文の規律から運送賃等の支払という要件を削除することが考えられる。

（注1）商法第588条第1項ただし書の規律（直ちに発見することができない運送品の損傷又は一部の滅失についての運送人の責任）は、維持することが考えられる。

（注2）商法第588条第2項所定の「悪意」については、運送人が運送品に損傷又は一部の滅失があることを知って引き渡したことを意味するとされる（最高裁昭和41年12月20日第三小法廷判決・民集20巻10号2106頁）。この点については、運送人が故意に損傷等を生じさせ又はこれを隠ぺいすることを意味するとの見解もあるが、証拠保全の困難性から運送人を保護するという同条の趣旨に照らし、上記判例の考え方を明文化することが考えられるが、どうか。

2 本文イについて

運送品の延着についての運送人の責任に関しては、商法第588条のような規律がないところ、「延着」が評価的要素を含むこと、延着により損害が生じているかどうかは明らかでないこと等を踏まえると、長期間にわたり運送人を法的に不安定な地位に置かないよう、荷受人が当該責任を追及する意思を有することを早期に運送人に通知するものとし、条約や諸外国の法制を参考に、本文イのような規律を設けることが考えられる。これについては、荷受人の失権という効果を伴うことに留意する必要もあるが、どのように考えるか。

この規律を設ける場合には、モンテリオール条約第31条第2項に特則がある国際航空運送を除き、任意規定として、陸上運送・海上運送・国内航空運送に適用されることとなるが、通知期間として、どの程度の日数が適当か。

（注1）通知期間について、モンテリオール条約やドイツ商法は21日としており、国内航空運送の約款は7日とするものが多い。

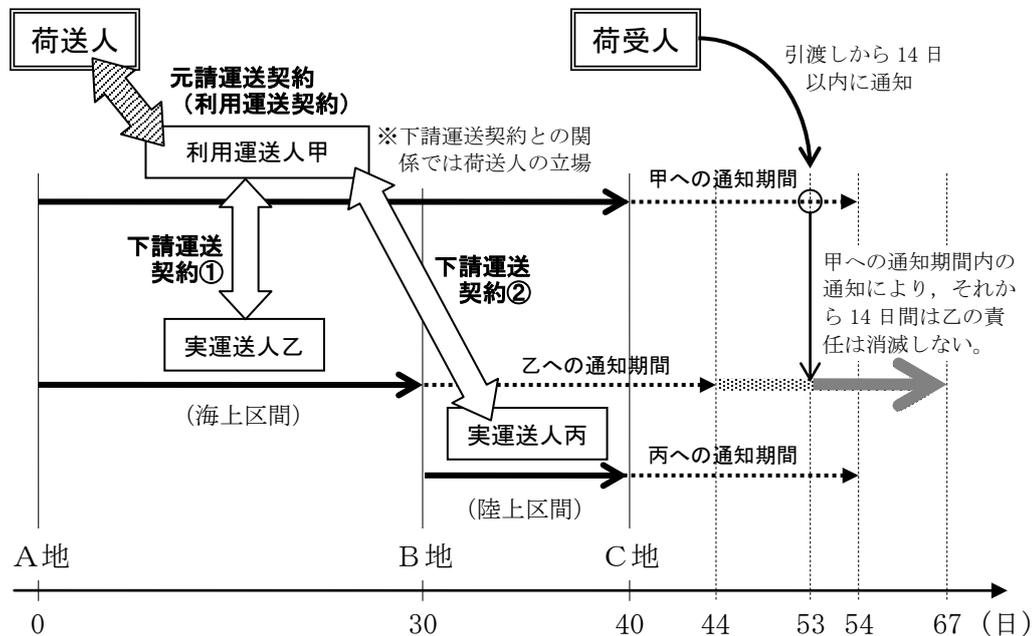
（注2）運送品の延着の場合には、荷受人への引渡し時は当事者間で明らかであり、証拠保全の困難性から運送人を保護するという商法第588条の局面とは異なるため、同条第2項のような運送人が悪意である場合の適用除外の規律を設けることは相当でないと考えられる。

3 本文ウについて

元請運送人（利用運送人）が更に下請運送人（実運送人等）に対して運送を委託した場合には、元請運送人としては、商法第588条第1項ただし書又は本文イ所定の通知期間が満了する直前に荷受人から通知を受けたときは、下請運送人に対する通知期間を遵守してその責任を追及することが不可能な場合もあり得る。

例えば、下図のように、利用運送人甲がA地からC地までの運送を引き受け、A地からB地までは海上運送人乙に実運送（所要30日間）を委託し、B地からC地までは陸上運送人丙に実運送（所要10日間）を委託した事例においては、C地における荷受人への運送品の引渡し後2週間が経過する直前に、甲が荷受人から損傷の通知を受けたときは、甲としては、乙に対して損害賠償請求権を保全するために通知をしようとしても、B地における乙の引渡し時を起算点とする通知期間が満了しており、その権利は消滅していることとなるが、仮に、本文ウの規律を設けると、乙に通知をするために必要な期間を確保することができる。

そこで、元請運送人の求償を可能にするため、除斥期間に関する国際海上物品運送法第14条第3項の規律を参考に、本文ウのような規律を設けることも考えられるが、当該規律の必要性につき、どのように考えるか。



(2) 期間の経過による責任の消滅

運送品の滅失等についての運送人の責任につき、消滅時効に関する現行法の規律（商法第589条，第566条）に代えて、国際海上物品運送法第14条のような除斥期間等の規律を設けることとしてはどうか。

(説明)

現行法（商法第589条，第566条）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、引渡しがされるべき日）から1年の消滅時効に服するとした上で、運送人に悪意がある場合には、5年の商事消滅時効（同法第522条）に服すると定めている。

この点については、①大量に不特定多数の貨物を運送する運送人のリスクの予見可

能性を高めるべきであること、②運送品の引渡し後1年が経過してから運送人の主観的態様が争われることは適当でないこと、③荷主においても、賠償請求に要する準備期間は運送人の主観的態様によって異ならないし、運送人が悪意であることの立証に関する危険は高いため、1年以内に提訴されるのが通常であること等の理由から、消滅時効の制度を国際海上物品運送法第14条のような1年の除斥期間の規律に改め、運送人の主観的態様を問わずに一律的な取扱いをすることが考えられる。

具体的には、国際海上物品運送法第14条と同様に、(a)1年の消滅時効を除斥期間に改め、(b)上記(a)の期間は、損害発生後に限り当事者間の合意により延長することができるとし、(c)下請運送人の責任は、元請運送人が上記(a)の期間内に裁判上の請求をされた場合等には、下請運送人の責任に係る上記(a)(b)の期間が満了した後であっても、裁判上の請求をされた日等から3か月を経過する日まで消滅しないこととすることが考えられるが、どうか。

(注1) 運送人の荷送人又は荷受人に対する債権の1年の消滅時効(商法第589条、第567条)については、その対象として、運送賃請求権のほか、危険物に関する通知義務違反による損害賠償請求権、運送品の性質・瑕疵に起因する損害賠償請求権などが含まれ、画一的処理になじまないため、現行法を維持することが考えられるが、どうか。

(注2) 寄託物の滅失又は毀損によって生じた倉庫業者の責任の1年の消滅時効(商法第626条)については、①倉庫営業には、運送される物品の保管のみならず、個人の物品のトランクルームにおける保管等も含まれること、②標準倉庫寄託約款では倉庫業者の軽過失による賠償責任が免責されており、運送営業ほどには、損害賠償に係る多数の紛争処理を行うべき実態がないといわれること(寄託物については、運送品に係る商法第580条のような損害賠償額の定額化の規律もない。)等を踏まえると、必ずしも運送人の責任の在り方と同一に論じなくてもよいと考えられる。本部会資料は、そのような観点から、運送人の責任の消滅の在り方を検討するものである。

8 不法行為責任との関係

(1) 運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定(前記本文4(2)~(4)及び7)は、運送品の滅失等についての運送人の荷送人〔又は荷受人〕に対する不法行為による損害賠償の責任についても準用されることとするについて、どのように考えるか。

(2) 運送人の被用者の不法行為責任について、次のような規律を設けることとしてはどうか。

上記(1)により運送人の責任が減免される場合には、その責任が減免される限度において、当該運送品の滅失等についての運送人の被用者の荷送人〔又は荷受人〕に対する不法行為による損害賠償の責任も減免される。ただし、運送人の被用者の故意又は重大な過失〔損害の発生のおそ

れがあることを認識しながらした無謀な行為]によって運送品の滅失等が生じたときは、この限りでない。

(説明)

1 本文(1)について

- (1) 運送人の故意又は過失によって運送品の滅失等が生じたときは、運送人の責任に関し、運送契約上の債務不履行に基づく賠償請求権と不法行為に基づく賠償請求権との競合を認めることができ（最高裁昭和44年10月17日第二小法廷判決・集民97号35頁）、一般的には、特段の規定がない限り、前者の賠償請求権を減免する旨の法律の規定は後者には適用がないものと解されている。

しかし、①運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定（前記本文4(2)～(4)及び7）を運送人の不法行為責任にも準用することとしないと、責任の減免を認めたこれらの立法趣旨が没却されること、②運送人の責任については、特に損害賠償額の定額化（商法第580条）を始めとして、多数の法律上の責任減免事由の規定があるほか、倉庫営業等と比較しても滅失等に関して紛争が生じやすい契約類型であり、画一的に責任の額ないし限度額を定め、あるいは早期かつ画一的に運送人の責任を消滅させる必要性が高いこと等を踏まえると、国際海上物品運送法第20条の2第1項を参考に、本文(1)のように、運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定を運送人の不法行為責任にも準用することが考えられる。

（注）運送契約上の運送人の責任を減免する旨の約定の定めが運送人の不法行為責任にも適用されるかどうかは、当事者の合理的意思の解釈による（最高裁平成10年4月30日第一小法廷判決・集民188号385頁）。

- (2) 上記(1)の方針によるとしても、運送人の荷送人に対する不法行為責任についてのみ準用するか、荷受人に対する不法行為責任についても準用するか、さらに、運送品の所有者に対する不法行為責任についても準用するかなどの点において、複数の考え方があり得る。

上記平成10年判決は、「荷受人も、少なくとも宅配便によって荷物が運送されることを容認していたなどの事情が存するときは、信義則上、責任限度額を超えて運送人に対して損害の賠償を求めることは許されない」と判示し、減免されるべき運送人の不法行為責任の相手方として、荷受人の範囲を限定的に表現しているようであるが、他方、国際海上物品運送法第20条の2第1項は、このような限定を付しておらず、また、不法行為責任に関する合意も運送契約の一内容となっているとみれば、商法第583条により運送契約上の権利義務をそのまま取得する荷受人を拘束することになるともいわれる。

さらに、運送契約上の運送人の責任を減免する旨の商法の規定の立法趣旨を強調する観点からは、これらの規定を運送品の所有者に対する不法行為責任につい

て準用することも考えられるが、運送品の所有者には、盗難の被害者など様々な者が含まれ、一律にその権利を制限して運送人を保護することは相当でないことから、例えば、不法行為の時に於いてその運送の事実を知っていた所有者に限るとすることも考えられる。

これらの考え方については、運送法制研究会報告書16頁のような指摘があるところ、どのように考えるか。

2 本文(2)について

運送人の被用者によって運送品の滅失等が生じたときは、当該被用者は不法行為責任を負うところ、①被用者は運送人の指揮監督を受けて運送人の事業の執行に従事するものであり、運送人の責任を超える責任を負わせることは妥当でないこと、②被用者に重い責任を課すと、事実上その最終的な負担が運送人に転嫁され、運送人に責任の減免を認めた立法趣旨を没却すること等を踏まえると、国際海上物品運送法第20条の2第2項及び第5項を参考に、本文(2)のように、運送人の不法行為責任が減免される場合には、運送人の被用者（故意又は重大な過失があるものを除く。）の不法行為責任も減免されることが考えられるが、どうか。

（注）国際海上物品運送法第20条の2第2項の「運送人の使用する者」は、民法第715条第1項の被用者と同義であり、下請運送人等の独立の履行補助者を含まないとされる。