

商法（運送・海商関係）等の改正に関する
要綱案の取りまとめに向けた検討(3)

目次

第1	総則	2
第2	物品運送についての総則的規律.....	2
1	総論	2
2	物品運送契約	2
3	荷送人の義務	2
(1)	契約に関する事項を記載した書面の交付義務.....	2
(2)	危険物に関する通知義務.....	3
4	運送賃及び留置権	8
5	運送人の損害賠償責任.....	9
6	荷受人の権利	11
7	運送品の供託及び競売.....	13
8	運送人の損害賠償責任の消滅.....	13
9	不法行為責任との関係.....	16
10	複合運送	19
11	貨物引換証	19

(前注) 本部会資料では、要綱案のたたき台となるべきものを太字で示し、そのうち特に必要と思われる事項につき説明を記載した。更なる議論を要する事項については、【P】と記載した上、その説明の中で、修正案を示すなどしている。

なお、中間試案から実質的変更のある事項については、中間試案を併記している。

第1 総則

商法において、次に掲げる用語の意義は、それぞれ次に定めるところによるものとする。

- 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 陸上運送及び海上運送 【P】
- 3 航空運送 航空法第2条第1項に規定する航空機による物品又は旅客の運送をいう。

(説明)

陸上運送及び海上運送の規律の適用範囲については、海上運送について設けられる特則の内容（特に、堪航能力担保義務及び免責特約の禁止）を踏まえて検討する必要がある。

これに関連して、定期傭船における堪航能力担保義務と内航の航海傭船における堪航能力担保義務との関係（免責特約を禁止するかどうか。）については、更なる議論を要するところ、その議論を踏まえた上で、改めて検討するものとする。

第2 物品運送についての総則的規律

1 総論

商法第2編第8章第2節（物品運送）の規律について、2から11までのような見直しをした上で、別段の定めがある場合を除き、これらを陸上運送、海上運送及び航空運送のいずれにも適用するものとする。

2 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、その効力を生ずるものとする。

3 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

商法第570条の規律を次のように改めるものとする。

ア 荷送人は、運送人の請求があったときは、次に掲げる事項を記載し

た書面を交付しなければならない。

(7) 運送品の種類

(イ) 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

(ウ) 荷造りの種類

(エ) 荷送人及び荷受人の氏名又は名称

(オ) 発送地及び到達地

イ 荷送人は、アの書面の交付に代えて、運送人の承諾を得て、アの書面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。

(説明)

- 1 本文アの書面の記載事項について、第12回会議では次のような意見があった。
 - ・ 作成年月日については、契約を示す証拠となるため、あえて商法第570条所定の記載事項から削除する理由はない。なお、電子メールやファックスによる場合に、発信日が明確になるときは、作成年月日を記録しなくてもよいと考える。
 - ・ 荷送人の署名については、電磁的方法による提供の場合をも念頭に置くと、法律上求める必要はないのではないか。
 - ・ 本文アの書面の記載事項については、これが何のための書面かという点に留意して、検討すべきである。
- 2 本文アの書面は、一般に、運送契約成立後の証拠となり、また、運送品と共に荷受人に届けられることにより、荷受人に運送品の内容等を知らせ、その記載と運送品とを照合する等の便宜を図る点に、その意義があるといわれる。

この書面の作成年月日は、そもそも、契約当事者において重要な「契約の成立年月日」とは異なるものである上、荷受人における運送品との照合作業等に際しても必ずしも重要ではない。加えて、電子メールによる場合に、その発信日がシステム上判明し得ることとはともかく、その作成日を電子メールの本文中に記録することはまれであること等を踏まえると、商法上の必要的記載事項として、作成年月日の記載を一律に義務付けることは適当でないと考えられるが、どうか。

(2) 危険物に関する通知義務

危険物に関する通知義務について、次のような規律を設けるものとする。

ア 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、その旨及び当該危険物の品名、性質その他の当該危険物の安全な運送に必要な情報を通知しなければならない。

イ 荷送人がアに違反した場合の効果については、【P】

○中間試案第1部, 第2, 3(2)「危険物に関する通知義務」

イ 荷送人は, アに違反したときは, 運送人に対し, これによって生じた損害を賠償する責任を負う。

【甲案】ただし, アに規定する事項を通知しなかったことにつき過失がなかったときは, この限りでない。

【乙案】甲案のような例外を設けない。

(説明)

1 本文アについて

パブリック・コメントの結果では, 中間試案に賛成する意見がほとんどであったが, 継続的な取引の場合に, 運送の委託の都度に運送人に対する通知を義務付けることは非効率的で不合理であるとして, 本文アに「ただし, 危険物であることを運送人が知っている場合を除く。」などと加えるべきであるとの意見があった。

この点については, 継続的な取引等の事情により, 両当事者が危険物に関する認識を共有している場合には, 当事者間において, 以後包括的な通知で足り, 委託の都度に詳細な通知を要しない旨の特約をすることもでき, このような特約を意識的に実践することが事故の防止に資するものとも考えられる。

これまで, 部会では, 運送人の主観的事情にかかわらず荷送人に通知義務を課す方向で検討がされてきたが, これを見直す必要はあるか。

2 本文イについて

(1) 荷送人が危険物に関する通知義務に違反した場合の効果について, これまで, 部会では, 多くの時間を費やし, 様々な意見をもとに審議が行われてきた。

中間試案では両案併記とされていたところ, パブリック・コメントの結果において, 荷主団体や利用運送事業者は甲案を, 実運送事業者は乙案を支持した。弁護士会や商法学者には, 甲案を支持する意見がみられた。

ア 甲案(過失推定責任)を支持する理由は, おおむね, 次のとおりである。

- ・ 過失責任主義は, 近代法及び民法の大原則の一つである。
- ・ 例えば, 一般的には危険物に該当しなくても, 粉末状に加工された物質のように, 取扱いによって爆発の可能性があるものもある。他の運送品と混載することにより危険性が増すものもある。このように危険物の定義は曖昧であり, 賠償責任の成否及び賠償範囲(因果関係, 過失相殺)に関しては, 個別の事情に応じて弾力的な判断をすべきである。
- ・ 個別具体的に危険物を列挙しない限り, 製造業者, 商社, 卸売業者等の荷送人の性質の違いによって, 危険物の認識, 情報の入手, 知識等に差が生ずることはやむを得ず, そのような事情も考慮すべきである。

- ・ 危険物の荷送人が賠償責任保険を付すことは、現時点では一般的でなく、保険実務上、危険性のリスク評価にも難しい面がある。また、保険料の負担が大きく、そのような保険への加入は期待できないし、社会的コストが増大する。
 - ・ 封印されたコンテナの運送を引き受けた者が実際の運送を自らが荷送人として下請運送人に委託する事案や、運送品の危険性につき十分な知識を有しない消費者が運送を委託する事案等において、荷送人に賠償責任を負わせるのが酷な場合もあり得る。実務上、特定荷主の貨物は荷主が安全宣言を行っており、一部を除き、利用運送人側では検査を実施しない。
 - ・ 海上運送では、船舶所有者には船主責任制限法の適用があるのに対し、利用運送人を含む荷主には同法の適用がなく、荷送人に無過失責任を課するのは厳しすぎ、両者の責任の均衡を失する。
 - ・ 乙案によっても、利用運送人が実荷主を把握している限り、実運送人が実荷主の責任を追及することはさほど困難ではない。
 - ・ 乙案によると、事故を発生させた運送品の荷主に対して、運送人は無過失責任を追及し得るが、同一の場所に積載されていたために被害を受けた他の運送品の荷主は不法行為責任しか追及し得ず、両者の均衡を失する。また、運送人は、当該他の運送品の荷主に対して契約責任を負い得るところ、これも無過失責任としないと、均衡を失する。
 - ・ 航空機に墜落のおそれがあるのと同様に、列車には脱線転覆のおそれが、船舶には沈没のおそれがあるのであり、いずれかの運送手段についてのみ乙案を採ることは不合理である。
- イ 乙案（無過失責任）を支持する理由は、おおむね、次のとおりである。
- ・ 現代社会では、運送の安全性につき最大限の配慮がされるべきである。
 - ・ 現代においては、危険物の種類も危険性の度合いも多様となっており、荷送人の責任をより高い水準に設定することにより、現に運送に従事する者の安全を確保する必要がある。
 - ・ 鉄道物品運送は大量輸送である上、専用軌道を旅客運送と共用するため、危険物の輸送に伴う事故が発生すると、多くの貨物及び旅客に多大な被害を及ぼす。危険物と同時に多くの旅客を運送するフェリー等についても、同様である。
 - ・ 航空運送については、事故が発生すると、航空機の墜落等により、地上の第三者も含めて多大な損失が生じ、社会的影響は甚大である。
 - ・ 商社や利用運送人が、製造業者から危険物に関する情報を取得し、それに特段怪しむべき事情がないため、そのまま実運送人に伝えたという場合に、これらの者は一連の契約関係に入ることによって利益を受けているから、その情報

が不十分であることの責任を負わないというのは、相当でない。

- 運送人は、公法上、危険物について一定の作為義務を負い、危険物から生じた損害につき故意・過失の有無を問わずに責任を負うことがあるところ、甲案によると、最終的なリスクを全て負担することになってしまう。また、過失の有無の判断は容易でなく、裁判には相当の時間を要し、荷送人の責任の追及には膨大なコストがかかる。
- 運送人が契約の相手方でない危険物の製造業者の責任を追及するには、相当の困難を伴う。
- ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第6項について、国際的に解釈は分かれているが、近時は、英国や米国では、厳格責任（無過失責任）の考え方が採られている。ロッテルダム・ルールズ第32条も、同様である。
- 海上運送においては、公法上、荷送人は、その果たすべき役割として、例外なく、IMDGコードという国際的基準に従い、危険物の種類に応じた措置を施し、運送人に対し危険物に関する詳細を説明する義務を負っている。荷送人が自己の役割を果たせなかったことから生じた損害は、過失の有無を問わず、荷送人が負担すべきである。
- 危険品の航空輸送の禁止及び制限については、航空法及び国際規則により詳細に規律されている。国際航空運送の荷送人は、航空運送状における貨物の記載内容の正確性につき責任を負い、その不備による運送人の損害について責任を負う（モントリオール条約第10条）とされ、また、国内航空運送の約款では、荷送人は、約款を守らないことにより運送人が受けた損害の賠償責任を負うとされることが一般的であって、いずれも荷送人の過失は要件とされていない。
- 鉄道運送の約款でも、危険物の運送を委託する荷送人は、必要な情報を申告すべきであり、約款に違反した場合には無過失責任を負うと定めることが一般的である。
- 甲案によると、鉄道利用運送事業者は、実荷主に対して積極的に危険物の申告を確認しないまま利用運送契約を締結し、その結果、鉄道物品運送の安全性を損なうことにつながることを懸念する。

ウ これらのほか、第12回会議では、民法第661条において、寄託者は、寄託物の性質又は瑕疵によって生じた損害につき無過失の立証による免責の余地があるとされていることとの関係を考えるべきであるとの指摘もあった。

- (2) 甲案と乙案の採否を決するに当たっては、なお、危険物に関する通知義務違反が具体的にどのような事情から生じているのか、その事情の下における価値判断として、荷送人に賠償責任を負わせることが実質的に相当かどうか、更には、甲案又は乙案を採用した場合に予測される将来の社会の在り方への影響等について

も、併せて検討しておく必要があると思われる。

ア 危険物に関する通知義務違反が生ずることとなる事情

このような事態が発生する事情として、例えば、次のようなものが想定されるが、実務上は、どのようなものが見られるか。

① 製造業者の作成した安全データシート（SDS）の記載により、危険物に該当しないとの判断がされていた場合

この中には、製造業者の作成したSDSに誤りがあった場合、SDSの「輸送上の注意」欄のうち国連分類欄や国連番号欄などが空白であった場合等もあり得るが、仮に、商社や利用運送事業者において更なる危険性評価試験を実施していれば、危険物であることが判明し得たはずであるというときに、これらの者に運送人に生じた損害の賠償責任を負わせるべきか否かが問題となる。

② 製造業者・商社・利用運送事業者という一連の契約関係の途中で、関係者のミスにより、危険物であるとの情報が伝達されなくなった場合

この場合に、ミスを犯した事業者が責任を負うべきことは当然として、その後の事業者においても、様々な運送関係書類を総合して注意深く確認すれば前者のミスが発覚し得たはずであるというケースはあり得るであろう。

③ 事業者である実荷主が封印したコンテナの中に、当初から危険物が故意に隠蔽されていた場合

④ 消費者が梱包した貨物の中に、当初から危険物が混在していた場合

この場合には、消費者が運送を委託する少量の貨物が危険物に該当するかどうか微妙なケースも多いと考えられ、また、専門的知識を有すべき事業者とは異なり、その貨物が危険物に該当するかに関する消費者の認識にも、多様なケースがあり得るであろう。

イ 荷送人に賠償責任を負わせることの相当性に関する価値判断

例えば、一つの事例として、東京高裁平成25年2月28日判決・判例時報2181号3頁（参考資料32）は、製造業者の作成したSDSの国連分類欄及び国連番号欄などが空白であった事案に関し、実運送人から不法行為に基づく損害賠償請求を受けた商社について、海上運送の荷送人には公法上の危険物分類義務が課せられていることを前提に、「製造業者に危険性評価試験の実施の有無及びその結果を確認し、これが実施されていなかったとすれば、その実施を指示するか又は自ら試験機関に委託して実施させ、その結果に基づいて危険物該当性の有無を分類すべき注意義務があった」などとして、過失が認められる旨を判示している。このような価値判断について、どのように考えるか。また、この事案では問題とされていないが、一般に、このような場合の利用運送事業者の責任については、どのように考えるか。

さらに、例えば、上記アの③の場合には、実務上、封印されたコンテナが開扉されることはなく、運送の過程で運送品が実際に確認されることはないようであるが、このような場合の利用運送事業者の責任については、どのように考えるか。

ウ 制度改正による影響

(7) 仮に、商法において甲案（過失推定責任）が採用された場合であっても、これは任意規定であり、それぞれの運送手段において各事業者が定める約款は、現在と同様の機能を果たすものと考えられる。

なお、過失推定責任の枠組みにおいても、実務上は、荷送人に無過失の立証責任があることが明らかにされることを前提に、上記イの東京高裁の判決にみるように、荷送人が無過失と認められるには相当の立証を要するものと考えられる。

ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第6項について、国際的に解釈が分かれているところ、これを実質的に含む国際海上物品運送法第11条の規律については、現行法を維持しつつその解釈に委ねることが考えられる。

(4) 他方で、仮に、商法において乙案（無過失責任）が採用された場合には、国内の陸上・海上運送に関する標準約款の見直しの在り方次第であるが、相当程度の取引がこれに従うことになる可能性がある。

危険物を取り扱う実荷主及び利用運送事業者に対して、適当な賠償責任保険が用意されるか、実際にそのような保険への加入が進むかどうかについては、明らかでない。特に、消費者が荷送人となる場合については、そのような保険制度の確立及びその加入に関し、相当な困難を伴うことが予想される。

利用運送事業者が無過失責任の危険を避けるため、運送契約の当事者でなく、実荷主の代理人又は媒介人という立場を選択する場合には、現在の利用運送のメリット（利用運送事業者が大量の貨物を取りまとめて運賃交渉を行うことによる単価引下げの利益）が損なわれるとの指摘もあるようである。

(ウ) 上記のほか、制度改正による影響について考慮すべき事情はあるか。

(3) 上記の事情などを踏まえ、荷送人が危険物に関する通知義務に違反した場合の責任の在り方について、どのように考えるか。

4 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ものとする。

(2) 運送人の留置権に関する規律（商法第589条、第562条）を次のように改めるものとする。

運送人は、運送賃、付随の費用及び立替金についてのみ、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。

5 運送人の損害賠償責任

(1) 運送人の責任原則

商法第577条の規律を次のように改めるものとする。

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、若しくはその滅失若しくは損傷の原因が生じ、又はその引渡しがされるべき時まで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つたことを証明したときは、この限りでない。

(2) 高価品に関する特則の適用除外

明告されない高価品について運送人が免責される旨の規律（商法第578条）は、次に掲げる場合には適用がないものとする。

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とき。

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。）が生じたとき。

(3) 相次運送

陸上運送の相次運送人に関する規律（商法第579条、第589条、第563条）は、海上運送及び航空運送について準用するものとする。

○中間試案第1部、第2、5「運送人の損害賠償責任」

(2) 高価品に関する特則の適用除外

明告されない高価品について運送人が免責される旨の規律（商法第578条）は、次に掲げる場合には適用がないものとする。

ア （略）

イ【甲案】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。）が生じたとき。

【乙案】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って運送品の滅失等が生じたとき。

（注）商法第581条及び9の【乙案】の(2)の規律についても、「重大な過失」の要件を改めるかどうかを検討するものとする。

(3) 運送品の延着

運送品の延着（運送品の損傷又は一部の滅失を伴うものを除く。）の場合における損害賠償の額について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】 商法には特段の規定を設けないものとする。

【乙案】 当該場合における損害賠償の額は、その引渡しが行われるべき地及び時における運送品の価額を超えることができないものとする。

(説明)

1 高価品に関する特則の適用除外

(1) 本文(2)イについて、中間試案では両案併記とされていたところ、パブリック・コメントの結果において、荷主団体は甲案を、運送事業者は乙案を支持し、商法学者は意見が分かれた。弁護士会には、甲案を支持する意見がみられた。

この点について、第12回会議では次のような意見があった。

- ・ 乙案の「認識しながらした無謀な行為」という要件が、当初、過失判断の世界的な統一を目的としていたことは確かであるが、その後は、責任制限の局面等において容易に阻却することができない要件として用いられ、現在では馴染みの深い概念ということができる。
- ・ うっかり事案についてまで運送人が免責されることは、貨物の安全な運送に対する荷主の期待とかけ離れることになるため、乙案には反対である。
- ・ ごく一部の荷主が委託した無申告の高価品につき、運送人が賠償責任を負う余地を広く認めると、損害額が数億円に及ぶこともあり、相当の賠償責任保険によって備えるしかないが、その負担は、運送賃の形で、一般の荷主に転嫁されることとなる。
- ・ 現行法上「重大な過失」といわれるものには、大きく分けて二つの種類があり、①故意の立証が困難なためにそれを軽減しようとするものと、②専門家などに課せられる高度の注意義務と実際の行為との乖離が著しいものが考えられる。重大な過失という概念において、実質的に乙案のような解釈をすることも、可能ではないか。

(2) 裁判実務をみると、無申告の高価品を委託した荷主の帰責性と、うっかり事案における運送人の帰責性に関し、例えば、最高裁昭和55年3月25日第三小法廷判決・集民129号339頁では、ライトバンの後部扉を施錠せずに絵画の紛失を生じさせた運送人に対して不法行為に基づく請求がされた事案において、運送人に重大な過失があるとしつつ、荷送人が高価品の申告をしなかったことにより4割の過失相殺をして約1088万円の賠償を認めた原審の認定判断を是認している。また、東京地裁平成2年3月28日判決・判例タイムズ733号221頁では、軽貨物自動車の後部扉を施錠せずに絵画の紛失を生じさせた運送人に対して債務不履行に基づく請求がされた事案において、運送人に重大な過失があるとしつつ、荷送人である美術商が運送料金を廉価に抑えるため一般貨物として運送を依頼したことにより3割の過失相殺をして、910万円余の賠償を認めてい

る。

一般的に、商法第578条の趣旨が尊重されるべきであるとの理論的な指摘には、もっともな側面もあるが、過失相殺により適切な賠償額を定めようとする裁判実務に何らかの具体的な弊害がみられているか、これを実質的に改めるべき合理的・説得的な理由があるかについては、現時点においても、なお明らかでない。また、ごく一部の荷主が委託した無申告の高価品に係る賠償責任の負担が、運送賃の形で一般の荷主に転嫁されるという不合理さに関する指摘についても、荷主団体側の理解を得ていない状況にある。

このような中では、乙案を採用することは困難であり、甲案を採用した上で、裁判実務における過失相殺の枠組みにおいて商法第578条の趣旨が十分に配慮されるべきものとも考えられるが、どのように考えるか。

2 運送品の延着の場合における損害賠償の額

中間試案では両案併記とされていたが、パブリック・コメントの結果によると、甲案を支持する意見が比較的多く、荷主団体のみならず、運送事業者からも一定の支持があったこと、実務上、上記の損害賠償の額につき運送賃の総額を上限とする旨の約款が多く、乙案のような規律は諸外国の法制にも見当たらないこと等を踏まえ、乙案については取り上げないこととした。

6 荷受人の権利

【P】

○中間試案第1部、第2、6「荷受人の権利」

荷受人の権利に関する規律（商法第582条第2項、第583条第1項）について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】現行法の規律を維持するものとする。

【乙案】これらの規律を次のように改めるものとする。

- (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、運送契約によって生じた荷送人の権利と同一の権利を取得する。
- (2) (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 荷受人の権利に関する規律について、中間試案では両案併記とされていたところ、パブリック・コメントの結果において、弁護士会や商法学者は意見が分かれ、荷主団体や保険関係団体には、乙案を支持する意見がみられた。運送事業者には、甲案

を支持する意見がみられた。乙案の規律に対しては、運送がその履行の手段として用いられる契約の類型は多種多様であること、特に国内の陸上運送では、運送品の到着まで荷送人が危険を負担していることがほとんどであること等を前提に、所有権を有しないなど正当な利益を有しない荷受人が、運送契約上の権利を濫用する危険についての懸念が示された。

この点について、第12回会議では次のような意見があった。

- ・ 海上運送状が発行された運送では、多くの場合に買主である荷受人に危険が移転しているのに、運送途上で運送品の全部が滅失したときに荷送人しか運送契約上の権利を有していないというのは、不都合である。
 - ・ このような不都合は、海上貨物保険の分野でも相当大きな問題であり、英国の1992年海上物品運送法と同様に、立法上の対応をすべきである。
 - ・ 乙案における荷受人の権利濫用の危険については、実際問題として、荷送人及び荷受人の双方が賠償請求をすることは極めて少なく、仮にそのような場合であっても、運送人は安易に一方に賠償するわけではないので、一定の解決を図り得るのではないか。
 - ・ 運送人側の立場では、基準の明確性が重要である。乙案における運送品の全部滅失という基準については、例えば、運送品の価額より修繕費用が高額である場合にこれに該当するかなど、明確性が欠けるという懸念がある。
- 2(1) 上記1のとおり、特に、国際海上運送及びこれを含む複合運送については、乙案のような規律の新設に対するニーズが高い。そして、この規律は、運送契約という三者間の法律関係についての中心的な規律であって、陸・海・空の各運送手段によって規律を異ならせることは複雑に過ぎるし、とりわけ、利用運送契約と実運送契約とでこの点の規律が異なると、当事者の権利関係が錯綜するため、運送契約一般に妥当する規律として検討する必要がある。

(2) 乙案に対しては、正当な利益を有しない荷受人による権利濫用の危険があると指摘されているが、他方で、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同様の問題が生ずるところ、濫用的な権利行使等の実態は見受けられないとの反論や、荷送人及び荷受人の双方が賠償請求をすることは極めて少ないとの反論がある。特に、荷送人となり得る荷主団体を中心として、どのように考えるか。

仮に、このような危険があると考えられる場合には、その弊害を防ぐべく、次のような案が考えられるが、どのように考えるか。

【修正乙案】 中間試案の乙案の(1)(2)に、次の(3)の規律を加える。

- (3) 中間試案の乙案の(2)の場合において、荷受人が損害賠償の請求をしたときは、運送人は、遅滞なくその旨を荷送人に通知しなければならない。ただし、荷送人が既にこれを知っているときは、この限りでない。

修正乙案は、一般的に、運送品の滅失・損傷の事案において、運送人は契約の相手方である荷送人に遅滞なく連絡をすることになることを念頭に、これを通じて、荷送人に必要な措置を採る機会を与えることを目的としている。表現振りについては、賃借物について権利を主張する者がある場合に、賃借人の賃貸人に対する通知義務を定める民法第615条などを参考にしている。

なお、運送品の全部滅失という基準の明確性については、現行法の下でも、①商法第588条第1項の適用があるのかどうかという問題や、②運送品の所在不明の場合に、全部滅失に該当するとみて同法第580条（損害賠償額の定額化）の適用があるのか、又は延着に該当するとみるのかという問題などで生じ得るところ、実務上は、当該事案に即した個別具体的な対応により妥当な解決が図られているものと考えられる。

7 運送品の供託及び競売

商法第585条から第587条までの規律を次のように改めるものとする。

- (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。
 - ア 運送人が荷受人を確知することができないとき。
 - イ 荷受人が運送品の受取を拒み、又はこれを受け取らないとき。
 - (2) (1)の場合において、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。ただし、(1)イの場合にあっては、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上記の荷送人に対する催告をしたときに限る。
 - (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、(2)の催告をしないで競売に付することができる。
 - (4) (2)及び(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、付随の費用又は立替金に充当することを妨げない。
 - (5) 運送人は、(1)から(3)まで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（(1)イの場合にあっては、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。
- (注) この改正に伴い、商法第754条を削除するものとする。

8 運送人の損害賠償責任の消滅

- (1) 運送品の受取による責任の消滅

ア 商法第588条第1項本文の規律に関し、運送賃その他の費用の支払という要件を削り、次のように改めるものとする。

運送品の一部滅失又は損傷（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で運送品を受け取ったときは、消滅する。

イ 下請運送人の責任に係る商法第588条第1項ただし書の適用に関して、次のような規律を設けるものとする。

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一部滅失又は損傷（直ちに発見することができないものに限る。）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、運送人が当該通知を受けた時から2週間を経過する時までには、消滅しない。

(2) 期間の経過による責任の消滅

消滅時効に関する規律（商法第589条、第566条）を次のように改めるものとする。

ア 運送品の滅失等についての運送人の責任は、運送品の引渡しがされた時（運送品の全部滅失の場合にあっては、その引渡しがされるべき時）から1年以内に裁判上の請求がされないときは、消滅する。

イ アの期間は、運送品の滅失等によ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。

ウ ア及びイのほか、国際海上物品運送法第14条第3項と同様の規律を設ける。

(説明)

1 運送品の受取による責任の消滅

(1) 本文(1)アについて、パブリック・コメントの結果では、中間試案に賛成する意見が比較的多かったが、次のような意見もあった。

- ・ 荷受人が異議をとどめない場合には、運送人の責任が消滅するにもかかわらず、荷受人は運送賃債務を負担し続けることになり、公平性を著しく欠く。
- ・ 実務上、運送品の受取時に全ての検品を行うことは困難な場合が多く、運送品の性質や梱包の方法等によっても検品の在り方は多様であり、受取時に異議をとどめないことのみをもって、運送人の責任消滅の要件とすることは妥当でない。
- ・ 国際海上物品運送法第12条では、受取時から3日以内に運送品の損傷等の通知がない場合に、運送品に損傷等がなく引き渡されたものと推定されるところ、これと比較すると、商法第588条では、荷主が損害賠償請求権を喪失す

るとされており、極めて厳しい。

- ・ 荷受人が商人以外の者である場合には、必ずしも速やかに運送人に責任追及をすることが可能であるとは限らないため、商法第588条を適用すべきではない。

- (2) 上記(1)の各意見のうち、まず、運送賃その他の費用の支払という要件を削る点については、運送品に直ちに発見し得る損傷等があった場合に、荷受人が、将来における運送賃債務との一括処理を念頭に置いてあえて直ちに異議を述べないという行動をとるのが一般的であればともかく、実際には、直ちに異議を述べて証拠を保全することが通常であることを踏まえれば、運送品に関する賠償責任と運送賃債務の消滅時期を異ならせることとしても、著しく不公平ではないと考えられる。

また、受取時の検品の在り方は多様であるところ、商法第588条第1項本文により運送人の責任が消滅するのは、運送品に直ちに発見し得る損傷等があるにもかかわらず、荷受人が何ら異議をとどめない（運送品の損傷等の事実を伝えない）という極めて限られたケースであって、この規律は、将来の紛争を可能な限り防止する等の観点からなお有用であり、荷受人にとって過度な負担とまではいえないと考えられる。

さらに、国際海上物品運送法との相違点や商人以外の者について商法第588条を適用することに関する指摘もあるが、現状における具体的な弊害その他の立法事実に関する指摘までではないように見受けられ、このような中では、中間試案に賛成する意見の状況に鑑みても、上記の指摘に沿って運送営業のコストを増大させる方向の見直しをすることは困難であると考えられる（なお、標準貨物自動車運送約款や標準宅配便運送約款は、荷受人が商人であるかどうかを問わず、契約の類型に応じて、運送人の責任消滅の要件を定めており、一定の合理性があるものと考えられる。部会資料14の11頁参照）。

2 期間の経過による責任の消滅

- (1) 本文(2)について、パブリック・コメントの結果では、中間試案に賛成する意見が比較的多かったが、次のような意見もあった。

- ・ 消滅時効の中断及び停止並びに運送人が悪意の場合の適用除外の余地がなくなると、荷主に甚だしく不利益となり、特に消費者や貨物保険を付していない国内荷主の利益が害される。
- ・ 消費者も対象となり得る物品運送についての総則的規律において、事業者を対象とし、かつ、条約の国内法である国際海上物品運送法と同様の除斥期間の規律を設けることは、相当でない。

- (2) 上記(1)の各意見については、理論的にもっともな側面もあるが、実際には、運送品の一部滅失又は損傷の場合に損害賠償を請求する荷主は、商法第588条に

より、運送品の受取時から2週間以内に運送人に通知をしていることが前提となる（運送品の全部滅失の場合も、運送人との間で交渉が遅滞なく行われているのが通常といえる。）ため、荷受人が消費者である場合を含め、中間試案のような見直しが荷主に甚だしく不利益であるとまではいえないように思われる。

そして、これまでの審議では、不特定多数の貨物を反復継続的に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、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、荷主が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ること等を理由に、中間試案の取りまとめがされているところ、その内容には、一定の合理性があるものと考えられる。

9 不法行為責任との関係

【P】

○中間試案第1部、第2、9「不法行為責任との関係」

運送契約に基づく責任と不法行為に基づく責任との関係について、次のいずれかの案によるものとする。

【甲案】商法には特段の規定を設けないものとする。

【乙案】次のような規律を設けるものとする。

- (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（当該運送契約による運送を容認した者に限る。(2)において同じ。）に対する不法行為による損害賠償の責任について準用する。
- (2) (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 中間試案では両案併記とされていたところ、パブリック・コメントの結果において、荷主団体は甲案を、運送事業者は乙案を支持し、商法学者は意見が分かれた。弁護士会には、乙案を支持する意見がみられた。

この点について、甲案は、契約責任と不法行為責任との競合は一般的に生じ得る問題であり、運送の局面に限って立法的解決を図ることにはちゅうちょを覚えること、荷主が不法行為責任に係る困難な立証に成功する場合にまで契約責任と同様の責任の減免を認めるべきではないこと、事案によって必要な場合には最高裁判決の

ように信義則により対処すれば足り、具体的な規範内容については、今後の学説及び裁判例の展開を待つべきであること等を理由としていた。他方、乙案は、商法には、運送人の契約責任を減免する旨の規定が多数定められており（高価品に関する特則、損害賠償額の定額化、責任の消滅等）、その立法趣旨を全うするには、これらを運送人の不法行為責任にも及ぼすべきであること、運送事業者は低廉な運送賃を対価としていること等を理由としていた。

そして、乙案の規律に対しては、どのような荷受人につき運送人の責任を減免するかに関し、①運送人の契約責任を減免する旨の商法の規定を容認していない者に当該規定を及ぼすのは、利益衡量として妥当とはいえないとの意見、②乙案の「当該運送契約による運送を容認」の具体的な要件を明確化すべきであるとの意見、③乙案の表現では、解釈により厳密な容認が要求される可能性があり、提案の趣旨を徹底し得ないおそれがあるので、単に「運送を容認した者」などと修正すべきであるとの意見、④運送が公共的なインフラである現状を踏まえれば、少なくとも運送契約に基づき運送されることを容認している荷受人に対しては、運送契約法の規律を及ぼしつつ、これを容認していない荷受人には、その立証責任を課した上で、適用除外とする方法が考えられるとの意見、⑤荷受人を限定する要件は不要であるとの意見等があった。

また、第12回会議では、次のような意見があった。

- ・ 実務上、荷受人は運送を容認しているのが通常であり、勝手に運送品が送り付けられる事態はまれである。そうすると、運送人を保護するための運送責任の体系は、原則として、荷受人にも及ぼすべきである。
 - ・ 仮に、国際海上物品運送法第20条の2第1項についても乙案のような改正がされると、船荷証券所持人に対しては無限定に抗弁の対抗が認められることとの対比上、海上運送状の利用を阻害する一大要因となりかねない。
- 2 現行法では、運送人の責任に関し、運送契約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得るとされる（最高裁昭和44年10月17日第二小法廷判決・集民97号35頁参照）が、その後、最高裁平成10年4月30日第一小法廷判決・集民188号385頁は、荷受人が運送人に対して宅配便約款における責任の限度額を超える額の不法行為責任を追及した事案において、「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」と判示しており、契約責任の在り方が不法行為責任の在り方に影響を及ぼすことを認めている。

運送人の契約責任については、例えば、商法第580条の損害賠償額の定額化や同法第588条の責任の消滅に関する規律のように、将来の紛争を可能な限り防止するとともに、紛争が生じた場合でも画一的に処理することにより、運送営業のコ

ストに関する配慮がされ、これは、民商法の典型契約の中でもとりわけ特徴的といえるのであり、これを踏まえると、荷主による不法行為責任の追及のための立証活動にことさらに応訴する負担を強いることは、相当でないと考えられる。そして、上記平成10年判決は、商法の任意規定と異なる約定（責任限度額の定め）があることを前提として、その意思解釈の問題として上記の結論を導いているが、実務上は、特に国内運送を中心として、運送人の契約責任に関する商法の任意規定と同内容の標準約款が利用されることも多く、その場合には、契約責任に関する商法の任意規定と異なる約定の意思解釈という手法を採ることができないため、法律上、契約責任を減免する旨の商法の規定が不法行為責任に及ぶ旨を規定することを検討する必要がある。

このように、契約責任と不法行為責任とを問わず、同様の責任の減免の規律に従うことは、運送法制に関する世界の潮流であるようにも思われる（ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条の2第1項、モントリオール条約第29条、ドイツ商法第434条第1項等）。

- 3 乙案の規律のうち、どのような荷受人につき運送人の責任を減免するかに関し、「当該運送契約による運送を容認」という表現は、解釈により厳密な容認が要求されるおそれがあるとの指摘もあり、その規律の実質に即して、適切な表現振りを検討する必要がある。

この点について、上記平成10年判決を踏まえると、典型的には、当該物品が運送に付されることにつき荷送人と荷受人との間で了解があった場合には、荷受人に対しても、運送人の責任の減免の規律を及ぼすのが相当であると考えられる。このほか、荷受人が運送品を受け取った場合も、運送賃等の支払義務を負うこと（商法第583条第2項、第753条）との均衡上、同様に考えることができる。これらに加えて、上記1の立証責任の在り方に関する指摘を踏まえると、次のような案が考えられるが、どのように考えるか。

【修正乙案】 中間試案の乙案の(1)のうち「荷受人（当該運送契約による運送を容認した者に限る。(2)において同じ。）」とあるのを、「荷受人（当該荷送人の委託により当該運送品が運送されることを容認していない者を除く。(2)において同じ。）」に改める。

修正乙案は、中間試案の補足説明と同様に、運送契約の具体的な約定を問題とするものではなく、荷受人がその具体的な約定を認識する必要はないことを前提としている。荷送人が売買の相手方である荷受人の予期に反した運送手段を利用した場合は、荷主内部の問題であり、運送人から抗弁の対抗を受けて損害を受けた荷受人は、当該荷送人に対して賠償請求をすることとなる。

なお、国際海上物品運送法第20条の2第1項について同様の改正がされることへの懸念については、例えば、インコタームズのC I F条件により売買がされると

きは、荷受人は、修正乙案の「容認」をしていることは明らかであり、実務上の悪影響はないものと考えられる。

10 複合運送

【P】

(説明)

中間試案に関し、パブリック・コメントにおいて特段の反対意見はなく、その実質を踏まえた表現振りにつき、引き続き検討するものとする。

11 貨物引換証

商法第571条から第575条まで及び第584条を削除するものとする。