

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(1)

目次

第1	総則	2
第2	物品運送についての総則的規律.....	3
1	荷送人の義務	3
(1)	契約に関する事項を記載した書面の交付義務.....	3
(2)	危険物に関する通知義務.....	4
2	運送人の損害賠償責任.....	6
(1)	高価品に関する特則の適用除外.....	6
(2)	運送品の延着.....	7
3	荷受人の権利	8
4	運送人の損害賠償責任の消滅.....	10
(1)	運送品の受取による責任の消滅.....	10
(2)	期間の経過による責任の消滅.....	11
5	不法行為責任との関係.....	13

第1 総則

陸上運送及び海上運送の規律の適用範囲について、どのように考えるべきか。

○中間試案第1部、第1、2「陸上運送及び海上運送」

【甲案】

- (1) 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。
- (2) 海上運送 商法第684条に規定する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。

【乙案】

- (1) 陸上運送 陸上における物品又は旅客の運送をいう。
- (2) 海上運送 商法第684条に規定する船舶による物品又は旅客の運送（湖、川、港湾その他の平水区域におけるこれに相当する運送を含む。）をいう。

（説明）

1 議論の経緯等

これまでの審議では、平水区域のみにおける運送につき陸上運送の規律を適用する現行法の在り方を維持するかについては、はしけを含む多様な実務を踏まえながら、そのような運送につき堪航能力担保義務等の海上運送に関する特則を適用するのが相当かという観点から検討することとされた。

2 パブリック・コメントの結果

- (1) パブリック・コメントの結果を概観すると、乙案を支持する意見が比較的多く、その理由としては、平水区域内の船舶による運送を陸上運送と評価することは社会通念上相当でないこと、船舶安全法が平水区域を航行する船舶に対しても堪航能力担保義務を課していること等が挙げられていた。これに対し、平水区域は、地形・面積、気象・海象等を踏まえ比較的静穏な水域として定められており、平水区域内の運送につき陸上運送の規律を適用する現行法の趣旨は現在でも妥当すること等を理由に、甲案を支持する意見も複数あった。また、はしけ運送事業者からは、仮に乙案のとおり改正されると、強行法規として新たに商法上の堪航能力担保義務の規律が及び、特に下請運送を行う小規模なはしけ運送事業者の責任が過大となり、円滑な物流に支障が生ずるおそれがあるとの意見があった。
- (2) このほか、別案として、陸上又は湖、川、港内における運送を陸上運送とし、商法第684条に規定する船舶による運送（陸上運送に該当するものを除く。）を海上運送とした上で、港の区域は港則法の規定によることが考えられるとの意見があった。また、陸上又は湖、川（湖、川に面し、海洋に面していない港湾を含

む。)における運送を陸上運送とするとの意見もあった。

これらの別案については、基準として明確かつ一義的であるか否か、とりわけ商法上の堪航能力担保義務の有無に直結するという観点から当該基準が実質的に合理的か否か等が問題となる（港則法上の港の区域は、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図るという観点から定められている。）。

3 パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、どのように考えるか。

第2 物品運送についての総則的規律

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

荷送人が運送人に交付する書面に法律上どのような事項を記載すべきと考えるべきか。

○中間試案第1部、第2、3(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。

(ア) 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 議論の経緯等

これまでの審議では、国土交通省作成の「トラック運送業における書面化推進ガイドライン」(平成26年1月)において、個々の運送ごとに適切な条件が設定されるように必要な事項を書面化し、これにより安全運行の確保を図ることを目的として、運送人は荷送人に対し運送引受書を交付すべきものとされたことが紹介された上で、他方、商法第570条の書面は荷送人から運送人に交付すべき書面であり、実務上複写式で作成され、うち1枚が運送人によって荷受人に交付されることが多いなど、両者の目的・用途の違いを踏まえつつ、中間試案の取りまとめがされた。なお、これらの情報が書面で提供される場合を念頭に、運送状の作成年月日は運送契約の特定のためにも有用であるなどとして、これをその記載事項から削除すべき

でないとの意見もあった。

2 パブリック・コメントの結果

パブリック・コメントの結果を概観すると、記載事項の細目について意見が幾つか見られた。

(1) 中間試案から削除すべき事項

荷造りの種類（中間試案のア(ウ)）について、運送のために当然に必要な情報とはいえ、船荷証券の記載事項とのバランスを考慮して、記載事項から削除すべきという意見があった。

(2) 中間試案に追加すべき事項

商法第570条の書面の作成地及び作成年月日並びに荷送人の署名について、契約の内容を確認させ、運送契約を特定するためにも有用であるとして、現行法の規律を維持すべきとの意見があった。

記載事項として、荷送人及び荷受人の住所を追加すべきとの意見もあった。

また、上記1のガイドラインにおける運送引受書と同様に、記載事項として、①運送委託者／受託者名、連絡先等、②委託日、受託日、③運送日時（積込み開始日時・場所、取卸し終了日時・場所）、④運送品の概要、車種・台数（荷姿、数量・重量なども含む。）、⑤運賃、燃料サーチャージ、⑥附帯業務内容、⑦有料道路利用料、附帯業務料、車両留置料その他、⑧支払方法、支払期日を網羅すべきという意見があった。

3 商法第570条の書面に法律上どのような事項を記載すべきかについては、陸上運送・海上運送・航空運送に共通する規律としてどのようなものが適当か、電磁的方法を利用する場合の記録事項をどのようにするか等も併せ考える必要があるところ、パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、どのように考えるか。

(2) 危険物に関する通知義務

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について、どのように考えるべきか。

○中間試案第1部、第2、3(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 議論の経緯等

これまでの審議では、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て、危険物の運送を委託する荷送人は、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た。

そして、荷送人がこの通知義務に違反した場合に、原則として運送人に生じた損害の賠償責任を負うことに異論はなかったが、中間試案のイについては意見が分かれ、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こと、荷送人が賠償責任保険を付すことは一般的でないこと等を理由に、甲案を支持する意見と、現代社会では運送の安全性が強調されるべきこと、国際海上運送や航空運送における実務や世界的潮流と整合的であること等を理由に、乙案を支持する意見とがあった。

2 パブリック・コメントの結果

(1) 中間試案のアについて

中間試案のアについては、賛成する意見が大勢を占めたが、危険物の定義については、将来的な研究の進歩等を念頭に中間試案を支持する意見のほか、通知の要否が予測可能な程度に危険物の範囲を明確にすべきとの意見や、「国連危険物輸送勧告に準ずる」等の定義を設けるべきとの意見等があった。

また、一定の場合に荷送人が危険物に関する通知義務を負わないものとして、①継続的な取引のように、危険物であることを運送人が知っている場合には、効率性を無視して運送の都度に荷送人に通知義務を課す合理性はないとの意見や、②消費者については、旅客運送において旅客に危険物に関する通知義務を課していないこととの均衡から、物品運送においても通知義務を課さないことが考えられるとの意見があった。

(2) 中間試案のイについて

パブリック・コメントの結果を概観すると、甲案も、乙案も、それぞれ支持する意見が多数寄せられ、その理由として、上記1に記載した内容と重なる部分も多く見られた。

このほか、甲案を支持する意見の理由として、特に海上運送では、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ることを、危険物の定義も曖昧であり、賠償責任の成否及び賠償範囲に関しては、個別の事情に応じて弾力的な判断をすべきこと等が挙げられていた。これに対し、乙案を支持する意見の理由としては、鉄道運送の約款でも、危険物の運送を委託する荷送人が約款に違反した場合について、荷送人は無過失責任を負うとされていること、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、運送人が最終的なリスクを全て負担することになってしまうこと等が挙げられていた。

さらに、実荷主に対する責任追及に関しては、利用運送事業者が実荷主を把握している限り、実運送人が実荷主を調査してその責任を追及することはさほど困難でないとの意見と、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との意見があった。

(3) 航空運送に関する特則の要否について

仮に、甲案を採る場合であっても、航空運送については乙案を採るべきであるとの意見がある一方で、航空機の墜落のおそれだけでなく、船舶の沈没のおそれや列車の脱線転覆のおそれをも考慮すれば、航空運送についてのみ乙案を採るのは不合理であるとの意見があった。

3 パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、どのように考えるか。

2 運送人の損害賠償責任

(1) 高価品に関する特則の適用除外

高価品に関する特則の適用除外の要件について、どのように考えるべきか。

○中間試案第1部、第2、5(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【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。

(説明)

1 議論の経緯等

これまでの審議では、中間試案のアについて、特段の異論はなかった。

中間試案のイについては、いわゆるうっかり事例において両案の差異が生ずるところ、運送人が最低限どのような注意をすべきかに関する荷主の通常の期待を保護すべきであるとして、甲案を支持する意見と、運送人は低廉な運送賃で物品を運送しているため、商法第578条の趣旨が尊重されるべきであり、高価品についての明告がない場合に、高価品の価額を基準とした中間的な損害賠償責任を負うことは不合理であるとして、乙案を支持する意見とがあった。

2 パブリック・コメントの結果

(1) 中間試案のアについて

パブリック・コメントの結果を見ると、賛否が分かれた。

中間試案のアに反対する立場は、高価品であることを事前申告しない荷送人を保護することは一切不要であることを理由としていた。しかし、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、荷送人に対し明告を求めることが可能であって、そのような運送人を免責する必要性及び相当性について具体的に述べる意見はなかった。

(2) 中間試案のイについて

パブリック・コメントの結果を概観すると、甲案も、乙案も、それぞれ支持する意見が多数寄せられ、その理由として、上記1に記載した内容と重なる部分も多く見られた。

このほか、甲案を支持する意見の理由として、運送人の使用人に重大な過失があったが、損害発生のおそれがあることを認識していたとはいえない場合に、運送人を免責することは、運送危険の分配の合理性や社会通念に鑑みて相当でないこと、乙案のような概念は、各国の裁判所での過失の判断の幅を調整するという条約に固有の背景があり、そのような要請がない場合には、我が国の判例に蓄積された重過失という概念を用いるべきであること等が挙げられていた。これに対し、乙案を支持する意見の理由としては、高価品の運送は、明告価額の賠償を前提としながら、高額の賠償責任に備えて運送人が保険を付す等の対応を行い、割増運送賃を受領する点で、普通品の運送とは本質的に異なっていること、乙案のような概念は、長年にわたり、運送・海商分野で国際的に採用されてきたこと等が挙げられていた。

3 パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、どのように考えるか。

(2) 運送品の延着

運送品の延着の場合における損害賠償の額の上限について、どのよう

に考えるべきか。

○中間試案第1部、第2、5(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、その引渡しができ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 議論の経緯等

これまでの審議では、意見が分かれ、運送品の延着の場合における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いこと等を理由に、甲案を支持する意見と、この場合に運送品の全部滅失の場合より多額の賠償責任を負う余地があるのは均衡を欠くこと等を理由に、乙案を支持する意見とがあった。

2 パブリック・コメントの結果

パブリック・コメントの結果を概観すると、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。その理由としては、上記1に記載したもののほか、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、運送人にとっても、荷主との示談交渉において乙案の規律が運送人に不利に働くおそれがあること等が挙げられていた。これに対し、乙案を支持する意見の理由としては、乙案の規律により、荷主側が強いとされている交渉力の格差を是正することにつながり得ること等が挙げられていた。

3 パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、どのように考えるか。

3 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、どのように考えるべきか。

○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 議論の経緯等

これまでの審議では、一般に、国際売買契約では、運送品の船積み時などにその滅失の危険が買主に移転するとの契約条件（インコタームズのC類型など）が付される場合も多いところ、このような場合には、売主である荷送人は、運送中の運送品の滅失について運送人の責任を追及するインセンティブを有しておらず、買主である荷受人は、荷送人から運送契約上の損害賠償請求権の譲渡を受けるのに実務上困難が多いとして、このような荷受人の負担を軽減する見地から、乙案を支持する意見があった。これに対し、国内の陸上運送では、運送品の到着まで荷送人がその滅失の危険を負担する例が多いことから、現行法の規律を改める必要性に疑問を示す意見があった。

そこで、各種運送の荷送人と荷受人との間にどのような取引形態があるのか、どのような危険負担の在り方が多いのか等について広く情報を収集した上で、両案につき検討することとされた。

なお、国際海上運送やこれを含む複合運送に限り乙案の規律を及ぼす考え方についても検討がされたが、商法第583条第1項は、荷受人の法律関係に関する中心的規律であり、運送手段により規律を異ならせるのは複雑に過ぎること、元請運送契約と下請運送契約との間でこの点の規律が異なると法律関係が錯綜すること等から、中間試案では取り上げられなかった。

2 パブリック・コメントの結果

パブリック・コメントの結果を見ると、意見が分かれた。

甲案は、弁護士会、大学、運送事業者等から一定の支持があり、その理由としては、国内の売買契約においては、危険の移転時期を商品の引渡し時とすることが最も多いといわれること、乙案によると、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があること、乙案においては、運送品の全部が滅失した時点につき解釈の余地があり、荷受人が権利を取得する時期として適切な基準とはいえないこと等が挙げられていた。

これに対し、乙案は、弁護士会、大学、荷主団体、保険関係団体等から一定の支持があり、その理由としては、現行法の下でも、運送品の一部滅失や損傷の場合には、荷送人及び荷受人の双方が損害賠償請求権を有するが、濫用的権利行使の問題は見受けられず、売買契約上危険を負担していない者が運送人に対する損害賠償請求権を行使することは考え難く、売買契約が濫用的権利行使の歯止めになっている

こと、モンテリオール条約や英国の1992年海上物品運送法は、運送中の全部滅失の場合にも、荷受人に損害賠償請求権を認めていること等が挙げられていた。

このほか、乙案について、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ことにより、実際に損害を被った荷送人が損害賠償請求をし得なくなる不都合が生じないように、配慮することが望ましいとの意見もあった。

3 パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、どのように考えるか。

4 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

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の消滅の要件について、どのように考えるべきか。

○中間試案第1部、第2、8(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で運送品を受け取ったときは、消滅するものとする。
イ (略)

(説明)

1 議論の経緯等

これまでの審議では、実務上、運送賃が掛けの後払いとされることが多く、運送賃その他の費用の支払を運送人の責任の消滅の要件とする合理性はないとして、中間試案の取りまとめがされた。

これに対し、商法第588条第1項の規律を売買の規律と比較し、売買においては、商人でない買主に目的物の検査義務は課されておらず（商法第526条参照）、買主が損害賠償請求権を保存するには、事実を知った時から1年の除斥期間内に売主の責任を問う意思を裁判外で明確に告げれば足りるとされている（民法第570条、第566条第3項）が、運送における商法第588条第1項の規律は、荷受人に不利益に過ぎ、その合理性に強い疑問があるとの意見があった。同条の趣旨については、学説上、運送営業の大量反復性や証拠の保全の困難さ等の説明がされているところ、売買では目的物の価額が対価であるのに対し、運送では低廉な運送賃が対価であり、運送人の責任を早期に消滅させ又は確定させる必要が一層高いとの指摘や、運送人は、運送品の詳細を知らないまま短時間のうちに運送しなければならず、そのリスクを考慮すべきであるとの指摘があった。

2 パブリック・コメントの結果

- (1) パブリック・コメントの結果を概観すると、中間試案に賛成する意見が比較的多かったが、これに反対する意見も幾つか見られた。

運送賃等の支払という要件を削ることについては、現行の標準運送約款の内容と同様であるとして、理解を示す荷主団体がある一方、中間試案によれば、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として、これに反対する大学や荷主団体もあった。

また、商法第588条第1項本文の規律については、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るため、受取時に異議をとどめなかったことのみをもって運送人の責任が消滅することは相当でないとの意見や、運送品の損傷等が直ちに発見し得るものかどうかにかかわらず、受取から2週間以内に通知をすれば、運送人の責任は消滅しないとすべきであるとの意見があった。

- (2) このほか、消費者など商人以外の者が荷受人である場合について、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こと等を理由に、商法第588条第1項を適用すべきでないとの意見も複数見られた。

このような案によるときは、運送契約の当事者でない荷受人の属性に応じて、商法第588条第1項の規定により運送人の責任が消滅するか否かが定まることとなるが、この点につきどのように考えるか。なお、現在の標準貨物自動車運送約款及び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、契約の内容として、次のような規定を定めている。

(注) 標準貨物自動車運送約款第46条第1項 当店の貨物の一部滅失又はき損についての責任は、荷受人が留保しないで貨物を受け取ったときは、消滅します。ただし、貨物に直ちに発見することのできないき損又は一部滅失があった場合において、貨物の引渡しの日から2週間以内に当店に対してその通知を発したときは、この限りではありません。

標準宅配便運送約款第24条第1項 荷物のき損についての当店の責任は、荷物を引き渡した日から14日以内に通知を発しない限り消滅します。

3 パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、どのように考えるか。

(2) 期間の経過による責任の消滅

期間の経過による運送人の責任の消滅について、どのように考えるべきか。

○中間試案第1部、第2、8(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、運送品の引渡しが行われた日（運送品の全部の滅失の場合にあっては、その引渡しが行われるべき日）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 議論の経緯等

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た。

これに対し、荷受人が商人とは限らないことを前提とすると、運送品の受取の日から1年以内に裁判上の請求をしなければ運送人の責任が消滅するものとする点についても、商法第588条第1項と同様に、売買の規律との比較において荷受人に不利益に過ぎ、その合理性に強い疑問があるとの意見があった。これについては、低廉な運送賃を対価とする運送契約の特殊性により同項の合理性を説明する立場から、現行法上、運送品の損傷又は一部の滅失の場合に損害賠償を請求する荷主は、運送品の受取の日から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される。）ため、荷主に酷とまではいえないとの指摘があった。

2 パブリック・コメントの結果

パブリック・コメントの結果を概観すると、中間試案に賛成する意見が比較的多く、その理由としては、上記1に記載した内容と重なる部分も多く見られた。

これに対し、中間試案に反対する意見も幾つか見られ、その理由としては、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こと、中間試案によれば、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り、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ことが挙げられていた。

3 パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、どのように考えるか。

5 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、どのように考えるべきか。

○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 運送人の不法行為責任

(1) 議論の経緯等

ア これまでの審議では、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ことを前提に、荷主が不法行為責任の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などとして、甲案を支持する意見があった。

他方、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）、画一的にその責任の額を定め、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ところ、その立法趣旨を全うするためには、これらを運送人の不法行為責任にも及ぼすべきであるなどとして、乙案の(1)を支持する意見があった。

イ そして、仮に乙案の(1)によるとした場合に、自ら運送契約を締結した荷送人に対する運送人の不法行為責任に運送人の契約責任を減免する旨の規律を及ぼすことについては、特段の異論はなかった。

荷受人に対する運送人の不法行為責任に上記の規律を及ぼすべきかについては、最高裁平成10年4月30日第一小法廷判決・集民188号385頁の判示事項を踏まえ、「荷受人（当該運送契約による運送を容認した者に限る。）」と

限定を付してこれを及ぼすこととされた。これは、荷受人は、運送品を受け取ったときは、運送賃、共同海損分担金、海難救助費用等を支払う義務を負う（商法第583条第2項、第753条）ところ、運送品を受け取るなど、運送契約による運送を容認した場合には、運送品に関する一定の不利益を負担することもやむを得ないといえること等によるものである。

(2) パブリック・コメントの結果

ア パブリック・コメントの結果を見ると、意見が分かれ、その理由として、上記(1)に記載した内容と重なる部分も多く見られた。

このほか、甲案を支持する理由として、債務不履行責任と不法行為責任との競合は一般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、運送契約の当事者でない荷受人に一定の不利益を及ぼすには、何らかの関与が必要であるところ、具体的な要件については、今後の判例・学説の展開を待つべきであること、「当該運送契約による運送を容認した者」との要件が解釈上の疑義を生ぜしめる可能性があること等が挙げられていた。

イ このほか、乙案の(1)に賛成しつつ、荷受人につき「当該運送契約による運送を容認した者に限る。」と限定していることに関して、①このような限定は不要であるとの意見や、②荷受人の範囲を過度に限定しないよう、「運送を容認した者に限る。」などと修正すべきであるとの意見も寄せられた。

2 運送人の被用者の不法行為責任

これまでの審議では、上記1(1)アと同様の見地から甲案を支持する意見と、運送人の責任を超えてその被用者が責任を負うことは相当でないこと等を理由に、乙案の(2)を支持する意見とがあった。

パブリック・コメントの結果は、基本的に、上記1(2)と同様であった。

3 パブリック・コメントの結果等を踏まえた上で、どのように考えるか。