

## 特集1

# 運送契約法の今日的展開

## 運送契約法の規律と不法行為責任

- I はじめに
- II 運送人の不法行為責任
- III 被用者の不法行為責任
- IV 残された課題



東京弁護士会会員

伊藤 洋平

*Ito, Yōhei*

### I はじめに

運送品の滅失、損傷又は延着（以下「滅失等」という。）が運送人又はその被用者（履行補助者）の故意・過失によって生じた場合、運送契約上の債務不履行だけでなく、不法行為（民法709条、715条）の成立要件をも充足することになる。かかる場合に債務不履行責任と不法行為責任の競合が認められるかという、いわゆる請求権競合の問題については、さまざまな学説が主張されてきた。かつては自由な競合を認める請求権競合説が通説であったが、これによると、契約法における当事者間の利益衡量が不法行為

責任にまったく反映されず、運送契約法の特別な規律が空洞化するという問題がある。そのため、契約当事者間においては特別法たる契約法規範のみが適用され、債務不履行責任が成立する場合には不法行為責任は生じないとする法条競合説や、請求権競合説に立ちつつ、契約上予想された範囲を逸脱する行為があった場合にのみ不法行為責任を生ずるとする折衷説などが有力に主張され、請求権競合の問題の克服が試みられてきた。

他方、判例は一貫して請求権競合説を採用してきたが（大判大15・2・23大民集5巻104頁、最判昭44・10・17集民97号35頁）、1998年の最高裁判決<sup>1)</sup>（ペリカン便事件）が、信義則違反を

1) 最判平10・4・30集民188号385頁

理由に、責任限度額に関する運送約款の効力が不法行為に基づく損害賠償請求に及ぶことを認めたことは、裁判所においても自由な請求権競合を認めることの弊害が認識され、必要に応じて修正が加えられてきたことの表れといえる。

また、運送人の被用者の不法行為責任が問われる場合、被用者は債務不履行責任を負わないため請求権競合の問題は生じないが、ここでも運送契約法の規律がまったく及ばないとすると、事実上その最終的な負担が運送人に転嫁され、運送人に認められた責任減免規定が無意味なものになりかねないとの問題が指摘されていた。

このような運送契約法の規律と不法行為責任との不均衡の問題は、国際海上物品運送法においては1992年の改正によって立法的に解決がなされたが（改正前国海運20条の2、現16条）、同法の適用は船舶による国際海上物品運送に限られるため、国内の陸上運送及び内航運送に関しては未解決であった。

## II

### 運送人の不法行為責任

#### 1 運送人の不法行為責任の減免

以上の問題意識から、改正商法587条は、改正前国際海上物品運送法20条の2を参考に、同条に列挙する運送契約法上の責任減免規定は「運送品の滅失等についての運送人の荷送人又は荷受人に対する不法行為による損害賠償の責任」に準用される旨を規定した。運送人の不法行為責任に準用される規定は、具体的には商法576条（定額賠償）、同577条（高価品特則）、同584条（異議をとどめない運送品の受取による責任の消滅）、同585条（除斥期間）である（各

規定の詳細については、本誌における津田論文を参照）。

なお、高価品特則については、運送人に重過失が認められる場合には適用されないことが明記されたが（商577条2項）、運送人が高価品の損害について責任を負う場合でも、荷送人が高価品の申告を怠った点を捉えて過失相殺を行い、賠償額の調整を図るのが裁判実務である（最判昭55・3・25集民129号339頁、東京地判平2・3・28判時1353号119頁）。改正後もこのような過失相殺による処理は否定されないが、前記裁判例はいずれも申告を怠った荷送人自身が損害賠償を請求した事案であり、高価品の無申告と無関係の荷受人が損害賠償を請求した場合にまで過失相殺が認められるかは、被害者側の過失に関する判例法理との関係で問題となりうる。かかる過失相殺による処理は、無申告の高価品の損害について運送人・荷主間の利益を調整する趣旨でなされるものであるから、以下に述べる準用排除事由がない限り、荷受人との関係においても認められるべきであろう<sup>2)</sup>。

#### 2 準用排除事由

運送契約法上の責任減免規定は、荷受人があらかじめ荷送人の委託による運送を拒んでいたにもかかわらず、運送人が荷送人から運送を引き受けた場合の荷受人に対する不法行為責任には準用されない（商587条ただし書）。運送品の利害関係人に運送契約法の規律を及ぼす必要性は認められるものの、運送契約の当事者でない荷受人については、無条件に運送契約法の規律を及ぼすことは妥当でないと考えられたためである<sup>3)</sup>。

この準用が排除される荷受人の範囲については、商法改正の中間試案では「荷受人（当該運

2) 高価品特則の改正の議論では、従来の裁判実務における過失相殺の枠組みが維持されることが前提とされていたが、損害賠償の請求権者が荷送人であるか否かによって過失相殺の適用が左右されることは想定されていない。

3) 松井信憲＝大野晃宏編著『一問一答 平成30年商法改正』（商事法務、2018年）44頁

送契約による運送を容認した者に限る)」と定義されていたが、これは、前掲1998年の最高裁判決の「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」との判示を受けて提案されたものであった<sup>4)</sup>。しかし、荷受人による「容認」を要件とすると、運送契約法上の責任減免規定が準用される荷受人の範囲があまりに限定されかねないことや、荷受人の容認について運送人が立証責任を負うことになるとの懸念が示され、前記文言へと修正された。

### III

## 被用者の不法行為責任

### 1 国際海上物品運送法における立法的解決（法定ヒマラヤ条項）

前記のとおり、国際海上物品運送法は被用者の不法行為責任についても立法的解決を図っていたが、そのきっかけとなったのはイギリス控訴院によるヒマラヤ号事件判決<sup>5)</sup>であった。同判決は、旅客船ヒマラヤ号に乗船中の事故によって負傷した乗客が、運送人ではなく、船長及び甲板員に対して損害賠償を請求したため、運送契約上の免責規定の適用が認められなかったものであるが、同判決を契機に運送人の被用者も運送人に認められる運送契約上の抗弁を援用できるとする条項（上記事件の船舶名から一般に「ヒマラヤ条項」といわれる。）を運送約款に挿入するという実務が定着した。1924年の船荷証券統一条約（ハーグ・ルール）を改正する1968年の議定書（ハーグ・ヴィスビー・ルー

ル）は、このような運送契約上の特約であったヒマラヤ条項を条約上の規定として取り入れ、これを受けて改正前国際海上物品運送法20条の2第2項は、同条前項に定める運送契約上の責任減免規定は、「当該運送品に関する運送人の使用する者の荷送人、荷受人又は船荷証券所持人に対する不法行為による損害賠償の責任」に適用されるとの規定を設けた。ただし、ここにいう運送人の「使用する者」は、同議定書では明文で「独立契約者」が除外されていることを理由として、運送人と雇用関係又はそれと同視しうる指揮監督関係にある補助者（被用者の補助者）に限られ、そのような関係にない「独立契約者」（港湾荷役事業者や運送ターミナル・オペレーター等）はこれに該当しないと解されている<sup>6)</sup>。そのため実務上は、条約に基づく法定のヒマラヤ条項とは別に、港湾荷役事業者などより広い範囲の履行補助者をカバーする約定のヒマラヤ条項を運送約款に規定するのが一般的である。

### 2 被用者の不法行為責任の減免

改正商法588条1項は、かかる国際海上物品運送法の規律に倣い、商法587条の規定により運送品の滅失等についての運送人の損害賠償責任が免除・軽減される限度において、運送人の被用者の荷送人又は荷受人に対する不法行為責任も減免されると定めた。ここでいう「被用者」は、改正前国際海上物品運送法20条の2第2項の「使用する者」と同じく運送人の指揮監督に服する者をいい、民法715条の被用者と同義である<sup>7)</sup>。

上記規定は、運送人の被用者の故意・重過失によって運送品の滅失等が生じたときは適用さ

4) 法制審議会商法（運送・海商関係）部会第12回における法務省事務局説明

5) Adler v. Dickson (The Himalaya) [1954] 3 All E.R. 21.

6) 落合誠一『運送法の課題と展開』（弘文堂、1994年）111頁

7) 前掲注3）45頁

れない(商588条2項)。かかる規律は、国際海上物品運送法の規定を参考にしたものであるが、同法や船舶の所有者等の責任の制限に関する法律、モンリオール条約などにより国際的に広く採用されている「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」(以下「無謀行為」という。)ではなく、定額賠償(商576条)や高価品特則(商577条)と同様に「重過失」が採用された。その理由については、法律用語の平仄を合わせるという観点のほか、高価品特則が問題となる局面では、「重過失」の場合に運送人の責任を認めても、荷送人が高価品の申告をしなかったことによる過失相殺によって妥当な結論が得られることが重視されたが<sup>8)</sup>、後者は高価品特則に限って妥当する理由であり、商法588条2項において「重過失」を採用すべき積極的な理由は特に示されていない。

## IV

### 残された課題

以上の改正によって、運送契約法の規律と運送人又は被用者の不法行為責任との関係については、相当程度の調整が図られたといえるが、改正法の下においても、以下のような課題が残されている。

#### 1 荷受人による運送拒絶と運送人の認識

責任減免規定の準用排除事由については、荷受人の拒絶の意思につき運送人が認識していたことを要するか否かが問題となる。商法587条ただし書の文言上は、荷受人による拒絶を運送人が認識していたときは明示しておらず、立案担当者も運送人の主観的事情は問わないとの

理解である<sup>9)</sup>。しかし、「荷受人が……拒んでいた場合」ではなく、「荷受人が……拒んでいたにもかかわらず荷送人から運送を引き受けた運送人」との条文からすれば、運送人が荷受人による運送拒絶を認識した上でその意思に反して運送を引き受けた場合に限定されるとの解釈も十分成立しうる。運送契約を締結する時点において、運送人が荷受人の意思を確認しうることが通常想定しえず、仮に荷受人の拒絶の意思が荷送人に対して明確に示されていたとしても、それを運送人が認識することは極めて困難である。運送契約法で認められている運送人の責任減免規定は、大量の貨物を反復継続的に、かつ低廉な運送賃で運送するという運送契約の特殊性に基づくものであることからすれば、運送人が現に認識していない荷受人の主観によって準用の可否が左右されるのは望ましくないといえよう。

#### 2 準用排除事由としての「無謀行為」の不採用

被用者の不法行為責任への責任減免規定の準用を排除する事由として、国際海上物品運送法が採用する「無謀行為」ではなく、「重過失」が採用されたことも、運送契約法規範の趣旨を骨抜きにする余地を大きく残したものだといえる。「重過失」という主観的要件は一般に、故意と同視しうるほど重大な注意義務違反などと定義されるが、問題となる局面次第で広くも狭くも恣意的に解釈されうる相当に幅広い概念である。実際に定額賠償や高価品特則について、運送人に重過失が認められるとして適用が排除された(改正前商581条参照)裁判例は少なくとも<sup>10)</sup>、このうち東京地判平元・4・20判時1337号

8) 前掲注3) 31頁

9) 法制審議会商法(運送・海商関係)部会第16回における法務省事務局説明

10) 高価品特則につき本文記載の裁判例、定額賠償につき東京地判昭57・2・10判時1074号94頁、東京地判平元・4・20判時1337号129頁

129頁は、重過失がないことの立証責任は運送人が負担するとまで判示している。前記のとおり、運送契約法の特殊な規律は、大量の貨物を反復継続的に、かつ低廉な運送料で運送するという運送契約の特殊性に基づくものであり、「重過失」の有無の判断においてもかかる立法趣旨を十分に踏まえた慎重な判断が求められる。

また、運送人の故意・重過失によって準用が排除される規定には、運送人の責任に関する1年の除斥期間を定める商法585条も含まれているが（商588条、587条）、この1年の除斥期間は、①大量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、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、などを理由として、運送人の主観を問わず一律に定められたものである<sup>11)</sup>。上記②③の理由は、運送人の被用者の不法行為責任を追及する場合にも同様に当てはまることから、1年の除斥期間については、被用者の「重過失」の有無にかかわらず準用を認めてもよかったように思われる<sup>12)</sup>。この点、準用排除事由が「重過失」とされたことから、今後の運用において安易に除

斥期間の適用が排除され、運送品の損害に関する紛争の早期かつ画一的な確定という立法趣旨が損なわれるおそれも否定できない。

### 3 荷受人でない所有者への運送契約規範の適用

商法587条及び588条により、運送契約法上の規律が原則として荷送人又は荷受人に対する不法行為責任にも及ぶことが明らかとなったが、東京地判昭57・5・25判時1043号22頁の事案のように運送品の所有者が荷送人でも荷受人でもない場合に、運送契約法上の責任減免規定の適用が認められるか否かについては、条文上は未解決の問題として残る。上記判決は、荷送人と運送品所有者とを「運送人に対する関係においては両者を一体のものとみなして」高価品特則の適用を認めたが、このような運送品所有者が運送人の履行補助者に対して不法行為に基づく損害賠償を請求した場合については、商法上の明文規定も裁判例もない。かかる場合には商法588条（又は約定のヒマラヤ条項）の適用を通じて解決が図られることになると思われるが、その限界については今後の裁判例の集積が待たれる。

11) 前掲注3) 41頁

12) 改正前国際海上物品運送法14条に関してではあるが、前掲注6) 113頁は、1年の除斥期間は、運送人の使用者に20条の2第5項の阻却事由が認められる場合であっても、なお援用できると解釈する余地もないではないとする。