

陸上運送に関する問題点の検討(2)

第1 陸上物品運送（承前）

2 荷送人の注意義務及び責任

荷送人の注意義務及び責任に関する規律を設けることについて、どのように考えるか。

（補足説明）

荷送人の注意義務違反により損害が発生した場合の荷送人の責任については、運送人の責任に関する規律と異なり、明文の規定がなく、債務不履行の一般原則により判断されているところ、規律の明確化のためにも、明文の規定を設けることが考えられる。

この点に関し、標準貨物自動車運送約款第15条は、爆発等の危険を生ずるおそれのある貨物について、荷送人の明告・明記義務を定め、また、同約款第43条は、運送状若しくは外装表示等の記載又は荷送人の申告が不実又は不備であったために運送人が損害を被った場合について、荷送人の損害賠償義務を定めているが、実務上、危険品に起因する事故はどの程度発生し、明告・明記義務はどの程度遵守されているか。また、事故が発生した場合に、明告・明記の有無に応じ、どのような処理がされているか。荷受人の責任に関し、現行法の規律によると不都合が生じている事例はあるか。

例えば、民法の一般原則を背景として、①荷送人は、運送人に対し、その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旨の規律や、②運送品の特殊な性質（危険性を含む。）又は隠れた瑕疵（国際海上物品運送法第4条第2項第9号参照）や運送品の荷造り又は表示の不完全（同項第10号参照）によって他の貨物や運送車両等に損害を加えたときは、荷送人は、その損害を賠償する責任を負う旨の規律を確認的に設けることも考えられるが、どうか。

（注1） 荷送人の責任に関し、ドイツ商法第414条は、荷造りが不十分である場合、運送状その他の運送書類の記載事項が不正確である場合、運送品の危険性に関する通知を懈怠した場合等について、荷送人が無過失責任を負う旨を定めている（ただし、運送人と同様の責任限度額の定めがある。）。

（注2） 運送人の荷送人又は荷受人に対する債権（運送賃請求権、立替金請求権等）は、権利を行使することができる時から1年の短期消滅時効にかかるとされている（商法第589条、第567条）。運送人の責任の消滅時効に関する規律（同法第589条、第566条）については、これを除斥期間に改めることの当否が検討されているところ、運送人の債権の消滅に関する規律については、上記検討内容との

バランス、紛争の早期解決、大量取引への配慮等を理由に除斥期間に改めるとする考え方と、運送賃等の証明は比較的単純であること等から消滅時効の規律を改める必要はないとする考え方があり得るが、どのように考えるか。

3 荷受人に対する運送品の引渡し

(1) 荷受人に運送品を引き渡すことができない場合の運送人の手段

次の場合に運送人が採ることのできる手段について、どのように考えるか。

運送人が荷受人を確知することができない場合

数量不足、性質・品質の違い等の運送品の引渡しに関する争いにより、荷受人が受取を拒絶した場合

荷受人が無条件に受取を拒絶した場合

荷受人が受取を怠った場合

(補足説明)

- 1 現行法は、陸上物品運送については、上記 及び の場合に限り、供託権のほか、荷送人に対する催告（②の場合には荷受人及び荷送人に対する催告）を要件として競売権を定めており（商法第585条、第586条）、上記 及び④の場合についての明文の規律を欠いている（同法第754条参照）。

この点に関し、標準貨物自動車運送約款第24条及び第25条が上記①から④までの場合につき供託権及び競売権を定めていることを踏まえると、商法上、上記③及び④の場合についての明文の規律を設けることが考えられるが、どうか。

- 2 供託及び競売以外の手段として、上記①から④までの場合につき、標準貨物自動車運送約款第23条は、荷受人の費用により運送品を倉庫営業者に寄託することができる旨を定め（鉄道営業法第13条ノ3も同様）、また、同約款第26条は、運送品が腐敗又は変質しやすいものであり、荷送人等に対する催告手続（同約款第22条第2項）を執る時間がないときに限り、公正な第三者を立ち会わせて、運送品を任意売却することができる旨を定めている。

倉庫営業者への寄託については、実務上、どの程度実施されているか、適当な倉庫営業者を確保することが可能か、寄託契約の内容は通常の倉庫寄託契約と同様か、契約当事者ではない荷受人に保管費用を負担させることの相当性及び実効性が認められるか等に配慮しつつ、これを任意規定として定めることの当否を検討する必要がある。

また、任意売却についても、実務上、どの程度実施されているか、「公正な第三者」の典型例は誰か、市場の相場がないときはどのようにして買受人を探すのか、運送人は運送品の所有権を有しないことから、任意売却によりその所有権の帰すうはどうなるのか等に配慮しつつ、同様の検討をする必要がある。

(注1) 法制審議会民法（債権関係）部会（第53回会議）では、事業者間の売買契約で受領拒絶又は受領不能がある場合において、目的物に市場の相場があるときは、

競売に代えて市場で売却することを可能とする旨の考え方が議論されたが、民法に事業者の概念を導入することや規律の適用範囲が広いことにつき、批判があった。

(注2) ロッテルダム・ルールズ第48条第2項は、運送品の引渡未了の場合には、運送人は、運送品の権利者の危険及び費用により、適切な場所で運送品を保管すること、運送品が積み込まれたコンテナ等を開扉すること、法令又は実務に従い運送品を売却又は破壊すること等の措置を執ることができるとする。

(2) 荷受人の受取義務

荷受人が運送品を受け取る義務を負う旨の規律を設けることについて、どのように考えるか。

(補足説明)

現行法上、荷受人は、運送人から運送品を受け取るまでは、運送契約上の義務を負わないこととされている(商法第583条第2項)が、実務上、荷受人が運送品を受け取らないことにより運送人が被る損害の内容として、具体的にどのようなものがあるか。

この点に関し、荷受人に運送品の受取義務を負わせるべきであるとの考え方もあり得るところ、荷受人が契約当事者外の第三者であることを踏まえると、例えば、荷受人は、運送契約に基づき引渡しを請求したときは、運送品の受取義務を負う旨の規律(ロッテルダム・ルールズ第43条参照)を設け、これを怠ったときは、以後、運送人は運送品の保管又は滅失に係る責任を負わず、荷受人は受取義務を怠ったことにより運送人に生じた損害について責任を負うとすることも考えられる。

他方で、実務上、荷受人が引渡しを請求したにもかかわらず引渡しを受けない場合があるのかどうかなど、引渡しを巡る紛争の在り方にも十分配慮する必要がある。

(3) 荷受人の運送賃等支払義務の発生時期(商法第583条第2項)

運送品の受取時に荷受人の運送賃等支払義務が発生する旨の規律について、見直すべき点があるか。

(補足説明)

現行法上、荷受人は、運送品の受取時から運送賃その他の費用の支払義務を負うこととされている(商法第583条第2項)。

この規律は、運送契約が請負契約の性質を有することに沿うものであるが、実務上、運送賃の支払時期についてどの程度特約が設けられており、その特約の内容はどのようなものか(運送賃の支払を受けていない状態で運送が行われる場合はどの程度あるか)、運送賃以外の費用の典型例としてどのようなものがあるか等を踏まえつつ、見直すべき点があるかどうかについて、検討する必要がある。

(注) 仮に、荷受人の運送品受取義務に関する規律を設けた場合には、当該義務の発生時に運送賃等の支払義務も発生することとするのが整合的と思われるところ、これによっても、運送人に運送品の留置権がある関係上、運送品の引渡しと運送賃等の支払については、同時履行が担保される。

4 荷送人の権限と荷受人の権限の関係等

(1) 運送品処分権（商法第582条第1項）

荷送人が運送人に対して行うことができる運送品に関する指図の内容について、見直すべき点があるか。

(補足説明)

現行法上、荷送人（運送証券が発行されたときはその所持人）は、運送人に対し、運送の中止、運送品の返還その他の処分を請求（指図）することができ、その場合には、運送人は、割合運送賃や指図により生じた費用等の支払を請求することができる（商法第582条第1項）。上記の「その他の処分」とは、運送経路の変更、積込み方法の指定、荷受人の変更等を意味するとされるところ、荷送人は運送品処分権を任意に行使することができることから、運送人の負担を考慮して、運送品の「返還」とは発送地への返送ではなくその場での引渡しを意味し、到達地の延長や中間目的地の追加には別の契約を必要とするなど、限定的な解釈がされている。

標準貨物自動車運送約款第27条第1項は、荷送人による運送品の処分権として、運送の中止、返送、転送その他の処分について規定し、モントリオール条約第12条第1項も、貨物の回収、留置き、荷受人の変更及び発送地への返送について規定しているが、実務上、具体的にはどのような指図がされており、運送人がどのような補償を得ているか等を踏まえつつ、見直すべき点があるかどうかについて、検討する必要がある。

(注) 運送品が目的地に到達してから荷受人が運送品の引渡しを請求するまでの間は、荷送人と荷受人の双方が運送品処分権を有し、その場合には、荷送人の指図が優先すると解されているところ、実務上、荷送人の指図と荷受人の指図が競合し、相互に矛盾するような事例があるか、また、その場合にはどのような処理がされているか。

(2) 荷受人による運送契約上の権利の取得（商法第583条第1項）

運送品が目的地に到達した時に荷受人が運送契約上の荷送人の権利を取得する旨の規律について、見直すべき点があるか。

(補足説明)

1 現行法上、運送人に対する損害賠償請求権や運送品処分権等の荷送人の権利を荷受人が取得する時期は、運送品が目的地に到達した時とされている（商法第5

83条第1項。なお、運送証券が交付された場合には、その所持人がこれらの権利を有するので、同項の適用があるのは、運送証券が交付されない場合である。) ため、運送中に運送品が滅失した場合には、荷受人は、運送契約上の権利を取得することができないこととなる。

この点については、国際売買契約では、荷積み時に売主から買主に危険負担が移転する旨の特約（例えば、インコタームズのF O B条件やC I F条件）がされることが多いことから、荷送人（売主）は、荷積み後は運送品の帰すうに無関心であり、運送品に関する指図や運送人に対する責任追及等を行わず、荷受人が不利益を被る例が少なくないとの指摘がある。

そこで、国内の売買契約及び運送契約において、実務上、どのような特約がされる例が多いのか、運送品の滅失に関し責任追及をすることができずに不都合が生じている例があるか等を踏まえつつ、見直すべき点があるかどうかについて、検討する必要がある。

- 2 仮に、運送品が目的地に到達しなくても運送契約上の荷送人の権利を荷受人に取得させることを可能とすべきであると考える場合でも、例えば、特約により一定の時期に運送契約上の権利を荷受人に移転させる方策（海上運送状に関するC M I統一規則第6条第2項参照）等があり得るが、実務上、どのような対応がされているか。

また、運送品が到達すべきであった日から一定期間が経過した後は、荷受人が運送契約上の権利を行使することができるとする制度（モントリオール条約第13条第3項参照）については、実務上、荷送人と荷受人の権利の調整はどのようにされているか（同条約第14条参照）。

（注1） 現行法上、荷送人の運送品処分権は、荷受人が運送品の引渡しを請求した時に消滅すると規定されている（商法第582条第2項）が、一般的な解釈に従い、荷送人の権利が荷受人の取得した権利に劣後するものとして併存的に存続する旨の規定に改めてはどうか。

（注2） 荷受人が運送契約上の荷送人の権利を取得することに関連して、荷受人が固有の損害について運送人に債務不履行責任を追及することができるかどうかは必ずしも明らかでないところ、例えば、荷受人方への搬入段階で損害を生ずる（大阪地判平成23年1月13日判時2113号116頁参照）など、運送人の債務不履行により荷受人固有の損害が生ずる場合がどの程度あり、また、その場合の損害賠償についてはどのような処理がされているか。

5 運送状（商法第570条）

荷送人による運送状の交付義務について、見直すべき点があるか。

（補足説明）

現行法上、陸上運送については、荷送人は、運送人の請求により、運送状を交

付する義務を負うこととされている（商法第570条）が、海上運送について同旨の規定はない。この点につき、標準貨物自動車運送約款第8条は、荷送人は、運送人の請求により一定の事項を記載した運送状を提出しなければならず、請求がないときはこれらの事項を明告すれば足りる旨を定めている。

運送状の交付義務については、現在の陸上運送の実務上、運送状とはどのようなものを指すと考えられているか、運送状がどの程度利用されているか（上記約款における明告は、どのような場合にされるか）、海上運送状（Sea Waybill）は運送人が作成するとされるが、陸上運送における運送状は、具体的にどのような手続によって作成され、運送取引においてどのような役割を果たしているか等を踏まえつつ、明文の規定を存置する必要性の有無も含め、見直すべき点があるかどうかについて、検討する必要がある。

（注1） 商法第570条第2項は、運送状の記載事項として、①運送品の種類、重量又は容積及びその荷造りの種類、個数並びに記号、②到達地、③荷受人の氏名又は商号、④運送状の作成地及び作成の年月日を掲げ、標準貨物自動車運送約款第8条第1項は、上記事項を含む詳細な記載事項を定めているが、現行法の規律に問題があるか。

（注2） 貨物引換証に関する規律については、船荷証券について検討を行う際に、併せて検討することとする。

第2 陸上旅客運送

1 旅客に関する運送人の責任（商法第590条）

- (1) 旅客の生命・身体に係る損害に対する運送人の責任について、過失推定責任を維持し、かつ、責任限度額に関する規律を設けないこととすべきか。
- (2) 延着により旅客に生じた損害に対する運送人の責任について、どのような場合が延着に当たるか、その責任原則、賠償すべき損害額（責任限度額に関する規律の新設の可否を含む。）につき、どのように考えるか。
- (3) 損害賠償額を定める際に被害者及びその家族の状況を斟酌しなければならない旨の規律（商法第590条第2項）を存置することについて、どのように考えるか。

（補足説明）

- 1 陸上旅客運送における旅客の生命・身体に係る損害に対する運送人の責任については、現行法上、過失推定責任（一般の債務不履行責任と同様）とされている（商法第590条第1項）。

この点につき、標準運送約款（一般乗合旅客自動車運送事業及び一般貸切旅客自動車運送事業）第54条第1項は、運送人の自動車の運行によって旅客の生命・身体を害したときは運送人が損害賠償責任を負うと定める一方で、自動車

の運行に関し注意を怠らなかつたこと、第三者の故意又は過失の存在及び自動車の構造上の欠陥又は機能障害の不存在を証明したときは免責される旨を定めているところ、鉄道や自動車による運送実務上、運送人の無過失を巡る紛争の実態はどのようなものであり、現行法の規律に問題が生じているか。

また、旅客の生命・身体に係る損害に対する運送人の責任については、損害に対する十分な保障という観点から、責任限度額に関する規律を設けないこととしてはどうか。

(注) モントリオール条約第17条第1項及び第21条は、航空機上又は乗降作業中に生じた人身損害である限り、11万3000SDR(約1373万円)までは無過失責任を定め、これを超える金額については運送人の無過失又は第三者の過失による免責を認めている(ただし、国内航空旅客運送につき、ANA国内旅客運送約款第42条第1項及び第3項は、損害額の多寡を問わず過失推定責任によっている)。陸上旅客運送について、上記のように責任原則を厳格化することも考えられるが、どうか。

2 延着による損害に対する運送人の責任については、現行法上、上記1と同様に、過失推定責任とされている(商法第590条第1項)。

この点につき、まず、実務上、どのような運送形態や契約内容の場合で、どの程度の遅延が生じたときに、債務不履行があるものとして扱われているか。例えば、JR東日本旅客営業規則第282条第1項第2号は、2時間以上の延着の場合に、運賃等の払戻し、乗車券等の有効期間の延長又は無賃送還に限って請求することができる旨を定めている(同規則第290条の3参照)が、鉄道、バス、タクシー等における実情はどのようなものか。

また、延着による損害に係る運送人の責任について、例えば、標準運送約款(一般乗合旅客自動車運送事業及び一般貸切旅客自動車運送事業)第55条は、運送人が運送に関し注意を怠らなかつたことを証明したときは免責される旨を定めているが、自動車の構造上の欠陥により延着が生じた場合の取扱いなど、上記1の人身損害に係る運送人の責任と差異があるか。

延着により賠償すべき損害額については、財産的損害及び精神的損害に関し、実務上、どのような取扱いがされているか。この点については、上記JR東日本旅客営業規則の例や、モントリオール条約第22条第1項が1旅客当たり4694SDR(約57万円)の責任限度額を定めている例があるが、責任限度額に関する規律の新設の可否及びその内容について、公共交通機関の運賃は安価であることが要請されること等を踏まえつつ、どのように考えるべきか。

3 商法第590条第2項は、旅客運送における損害賠償額を定める際に、裁判所が被害者(旅客)及びその家族の状況を斟酌しなければならない旨を定めており、この規律は、特別損害に対する予見可能性の有無を問わないという意味で、民法第416条第2項の特則であり、旅客の生命・身体に係る損害についてのみ適用されると解されている。

一般に、人身損害の損害賠償に関する裁判実務においては、治療費等の実費、

休業損害等の逸失利益、慰謝料等の算定に当たり、被害者及びその家族の状況が斟酌されていると考えられるところ、商法第590条第2項の規律を存置する必要があるかどうか、また、旅客運送に限り民法の特則を設けることに合理性があるかどうかにつき、実務における損害賠償額の算定方法を踏まえ、検討する必要がある。

2 手荷物に関する運送人の責任（商法第591条第1項及び第592条）

手荷物に関する運送人の責任について、旅客から引渡しを受けた手荷物（受託手荷物）については運送人が注意を怠らなかつたことを証明しなければ責任を免れないとし、引渡しを受けない手荷物（携帯手荷物）については運送人に過失がある場合を除き責任を負わないとする現行法の規律を維持すべきか。

また、手荷物に関する責任に係る責任限度額に関する規律の新設の当否について、どのように考えるか。

（補足説明）

手荷物に関する運送人の責任について、現行法は、受託手荷物と携帯手荷物で責任原則を区別し、前者については、陸上物品運送と同様の過失推定責任とする（商法第591条第1項、第577条）が、後者については、運送人は過失がある場合を除き責任を負わないと定めており（同法第592条）、旅客が運送人の過失についての主張立証責任を負うとされている。

標準運送約款（一般乗合旅客自動車運送事業及び一般貸切旅客自動車運送事業）第56条及び第57条も、上記と同様の規律を定めているが、受託手荷物又は携帯手荷物について損害賠償責任が追及される事例はどの程度あり、また、現行法の規律に問題が生じているか。

また、手荷物に関する責任について責任限度額に関する規律を設ける例（モントリオール条約第22条第2項参照）もあるが、高額の手荷物について責任が追及される事例は、どの程度あるか。

（注1） 陸上旅客運送については、受託手荷物の到達後1週間以内に旅客が引渡しを請求しないときは供託又は競売をすることができる旨の規律がある（商法第591条第2項）が、実務上、受託手荷物の保管等については、どのように取り扱われているか。

（注2） 携帯手荷物に関する運送人の損害賠償責任の範囲等については、明文の規定はないものの、受託手荷物より重い責任を負うべきではないとして、損害賠償額の定額化に関する規律（商法第580条）や責任の特別消滅事由に関する規律（同法第588条）等の適用があると解する見解が多いところ、例えば、損害賠償額の算定方法等について、実務上、どのような取扱いがされているか。