

運送法制研究会 第3回 議事要旨

1 日 時 平成24年10月26日(金) 自 18時15分
至 20時55分

2 場 所 公益社団法人商事法務研究会会議室

3 議事概要

(1) 各業界からの意見の発表

ア まず、国際物品運送を中心とするフレイトフォワードターに関連して前回委員から質問があった事項についての報告が行われた。上記報告の主な内容は、以下のとおり。

○ 実務上、運送契約ではなく運送取扱の形式を取るのは、バイヤーズ・コンソリデーション（海外の様々な納入業者から物品を調達する場合に、調達国で船積み業務を一括して行うことができるフォワードターを指名し、そのフォワードターが調達者（買主）のために調達品を受領してまとめて船積みをし、輸送するもの）の場合などである。

通常であれば、各納入業者毎にB/LやSWBといった運送書類が発行され、各々異なる船舶で輸送される事となる結果、運送書類単位で貨物の引取り等が必要となり、その分調達者にとり負担になるところ、バイヤーズ・コンソリデーションにおいて、フォワードターから各納入業者にFCRが発行される場合、それを受けて運送人である船会社から運送取扱人の立場に立つフォワードターに各ベンダーの貨物をカバーする1件の運送書類が発行される事となり、その結果、調達者は調達品を纏めて引き受けることができるため、その調達業務の簡素化等に資する事となる。

○ 運送品の占有と運送人の責任期間にずれが生じている場合の取扱いの実例については、まず、運送品の受取後、船積み前に船会社の倉庫に保管されている間に運送人が責任を負うような特約をしているとの実例は確認できなかった。陸揚げ後、荷受人が現れないため倉庫に保管している間についての運送人の責任の消滅については、JIFFAのB/Lの裏面約款の第19条第2項に、適時に荷主が運送品を受け取らない場合は、運送人は運送品を荷主の責任において保管することができ、かかる

保管によって、運送人の責任は終了するとしている。

イ 次に、航空運送に関連して意見の発表が行われ、その後、質疑応答が行われた。上記発表及び質疑応答の主な内容は、以下のとおり。

○ 現行の運送法制下で航空運送実務に特段の支障はない。

国内航空運送については条約の規律がなく、航空法第106条の認可を受けた航空運送約款によって規律される。そのため、国際航空運送とは異なり、トラブルが生じたときに、約款の正当性が争われる。約款によることは、flexibilityがある反面、脆弱さがある。

○ 国際航空運送と国内航空運送における運送人の責任については、実務においては大きな相違となっていない。

ただし、国際約款と国内約款の2つを利用している国は、国際的には珍しい。例えば、札幌から東京を經由してニューヨークに行く場合に、運送契約が1つであれば国際航空運送約款が適用され、札幌から東京、東京からニューヨークという2つの運送契約であれば札幌から東京までは国内航空運送約款が適用されることとなり、同じ区間の同じ便に搭乗している者の間で適用される約款が異なることがあり得る。もっとも、現在、コード・シェアが広く行われているため、同じ便に搭乗している者の間で異なる約款が適用されることは珍しくない。

○ 貨物を中心に複合運送形態は多いことから、理論上は、複合運送に関する何らかの規律を設ける必要性はあるが、実務的にはあまり不都合を感じていない。

○ 昨今の潮流としては、①LCCの台頭と②欧米での消費者保護法制の強化がある。①については、本邦のLCCはヨーロッパなどと異なり、国内線が中心である。仮に、国内航空運送の規律を国際航空運送の規律に統一する場合には、LCCの経営体質からすると、やや厳しいところがあると思われる。②については、モントリオール条約と矛盾しない限度で、旅客に補償する傾向が顕著になっている。これらは、運送法制を検討する際の今後の課題となるものと思われる。

○ 旅行商品を購入した場合には旅行業者との間で旅行契約が、運送人との間で運送契約が締結されるが、旅行業者の責任と運送人の責任が必ずしも整合しているわけではないことから、この機会に両者の関係を整理

してはどうか。

- なお、報告とは別に、到着時刻の約定がない場合の延着責任に関し、運送債務を手段債務とみて責任を否定する見解に対しては、到着時刻を約定した場合の延着は単なる債務不履行であり、結果債務と考えているのに、約定がない場合に債務の性質が変わり手段債務であると整理しなければならないものなのか、また、到着時刻の約定をしない場合でも合理的な期間内という制限がかかるはずで、そうだとすれば仮に結果債務と解釈しても、手段債務と考えることとそれほど大きな差はないのではないかという疑問が投げかけられた。

ウ 続いて、損害保険に関連して意見の発表が行われ、その後、質疑応答が行われた。上記発表及び質疑応答の主な内容は、以下のとおり。

- 保険会社は、貨物保険者として、ほとんど全ての外航貨物について保険を引き受けており、国内の貨物についてもかなりの部分の保険を引き受けている。また、運送会社の賠償責任保険も引き受けている。

外航海上運送契約においては、責任制限や運送人の免責事由が定められているため、船社が貨物の損害に対して責任を負う部分は数%であると言われている。具体的には損害のほぼ100%に当たる金額を貨物保険で支払った後に、船社の責任部分を保険代位により求償している。そして、これに対する賠償額の多くは、船社のP&I保険でカバーされている。

金額面でみると貨物の損害のうち、実質的に責任制限額の適用を受けることのない単価の安い原材料等の貨物が大量に輸送される charter party によるバルクカーゴのクレームで高い回収率となっている。コンテナ貨物で運ばれる比較的高価な製品については、損害額に対し低い責任制限額になっているので、求償による回収率は更に低いといえる。

- 道路運送では、保険でカバーされている貨物損害の割合ははっきりしないが、そのうち貨物保険は損害の約半分程度しかカバーしておらず、残りの半分は賠償責任保険でカバーされている。一般には、大手の荷主は自ら物流のリスクに貨物保険をかけるものが多い一方で、運送人が国内業者であることもあって、中小の荷主は貨物保険をかけることなく運送人に責任を追及するため、その場合には、運送人の賠償責任保険から

支払われることが多い。なお、大手の荷主は、その子会社や取引先の物流会社に運送を委託することが多いが、その場合に、これらに対して保険会社から代位求償されることがないように、求償権放棄条項を盛り込むことが通常である。

○ 例えば、内航運送において、価格は安い重い物（石炭など）の運送の場合や、フェリーによる運送のように、トラックごと輸送するために、荷主に内航運送という意識が低い場合には、貨物保険がかけられていないケースも相当数あると思われる。

○ 責任制限の導入の可否について、損保業界は、荷主及び運送人の両方のリスクを引き受けている関係で、中立的な立場ではあるが、単に国際海上物品運送と同じような責任制限額を導入すると現状の実務に混乱が生ずる可能性もあり、実情に応じた考慮が必要ではないかと思う。

すなわち、現在の標準運送約款において、高価品とは1キログラム当たり2万円を超える貨物となっており、相当高い金額までは運送会社が責任を負っているといえる。責任制限額をCMRや国際海上物品運送法のように低い金額とすると、中小の荷主としては、特約で全額を賠償するような約定を求めることも予想される。

○ 危険物についての荷送人の責任について、申告なしにコンテナに危険物が積み込まれ、それが輸送中に爆発するなどして大きな事故になるケースが散見されるところ、ロッテルダム・ルールズでも規定を設け、荷送人の責任を加重しており、これが世界の潮流である。これに対し、我が国では、同様の事案で、失火責任法が適用されるとして荷送人の責任を認めない判決が出ており（東京地判平成22年7月27日）、この判断が上級審でも維持されると、日本だけが上記の潮流とは逆になってしまう。

○ 時効については、実務上、貨物の損害賠償請求事案の解決に1年以上かかるケースがあるので、国内運送では、明文の規定はないものの、船舶衝突の場合も含め、経過期間の利益を放棄するとの念書を取り交わして、実質的な延長を図っている。そのため、時効期間を延ばすための方策について検討すべきである。

○ 海上保険については、1995年に損害保険法制研究会で作成した

「海上保険契約法改正試案理由書」で深く検討されているが、特に、委付制度については、現在、約款において推定全損について規定し、更に委付を受けないことが明記されているので、商法の規定は混乱を招くおそれもあり、不要ではないかと思われる。なお、当時は、責任保険の海上保険への適用除外という問題があったが、保険法改正の際に、責任保険について、被害者の権利として、保険会社に対する直接請求権ではなく、裁判所の関与する形の先取特権が付与される方式が採用されたことから、当時の状況とは異なっている。

- surrender B/Lや sea waybill が発行された場合において、海上運送中に運送品が滅失したときの荷受人の立場が不安定であるので、その保護を図る方向での見直しが望ましい。
- 船舶衝突については条約に合わせることで問題はないと思う。特に時効期間が条約と異なるので、条約に合わせ2年とする方が望ましく、海難救助についても、商法の規定は任意救助についての規定であり、救助契約に基づく救助が行われる実務上はほとんど適用がないものの、条約に合わせることで問題はないと考えられる。
- 共同海損については、通常、国際海上運送ではヨーク・アントワープ規則が適用されており、国内運送でも国土交通省が作成する標準内航運送約款等でも上記規則を適用するとなっていることから、商法の規定が問題となることは実務ではほとんどないものと思われる。

(2) 次に、研究会資料2「陸上運送に関する問題点について(1)」について、順に検討がされた。議論の概要については、以下のとおりである。

ア 第1の1(1)～(3)について

(ア) まず、第1の1(1)ア(責任原則としての過失推定責任)に関して、運送人が無過失の主張をする場合の典型例やその立証の在り方について、議論がされた。上記議論の主な内容は、以下のとおり。

- 陸上運送人が免責を主張するのは、不可抗力(台風、地震など)の場面であり、それ以外の場面ではあまり主張することはないのではないかと。実際に争いとなるのは、例えば、高潮の場合に、もっと高いところに運送品を置いておくべきであったか否かといった事項である。
- 国内陸上運送の場合、長い期間輸送することがないため、運送品が

劣化する事例は少ない。また、劣化が生じ得るような運送品（例えば、温度管理が必要なもの）を運送する場合には、劣化が生じないようにするための運送条件が定められているため、運送品に劣化が生じた場合には、通常は、免責を主張できない。

- 陸上運送の標準貨物運送約款では荷造りの不完全は免責事由に入っておらず、この場合には、運送人は運送の引受けを拒否したり、荷送人に必要な荷造りを要求できるので、これを理由に免責を主張するのは困難である。
- 貴重品が盗難に遭うことは少ないが、運送品を積んでいたトラックごと盗難に遭うケースやコンテナヤードにコンテナを置いている間に盗難に遭うケースがある。このような場合は、どこまでの防護措置を施していたかが争点となる。完全に盗難防止対策を講じていたと立証するのは困難であり、通常は、荷送人との交渉により解決する。
- 外航海上運送の場合は全て貨物保険をかけている（無保険とする場合は稟議事項となる。）ので、荷送人は保険会社から支払を受け、保険会社が運送人に請求することとなる。運送人は、不可抗力や第三者による盗難の場合ではなく、人為的な扱い方によりダメージを生じさせた場合には、運送中の事故について責任を負う。

なお、荷送人の立場から、運送品の損傷等の原因が荒天と不十分な荷造りのいずれなのかの立証は困難であるとの指摘があった。これに対して、荷主が運送品をコンテナに詰める外航貨物運送の場合には、運送人はコンテナの中身が分からないまま運送するため特殊なルールが必要となるが、陸上運送の場合は、運送品をコンテナに詰めるのは運送人であるため、コンテナに関する特則を設ける必要はないかもしれないとの指摘がされた。

- 運送品が運送人の受取前に壊れており又は荷受人への引渡し後に壊れた場合であっても、特に引越運送では運送中に壊れたとのクレームを受けることがある。まずは、責任期間の開始時において、荷送人が壊れていないものを運送人に引き渡したことを立証すべきであり、これは責任期間中の無過失の立証の問題ではないものの、実務上、運送人が引越貨物を受け取る際に破損状況を確認することは不可能なこと

から、引越貨物の損傷等を主張された場合には、引越運送については賠償責任保険によりカバーされる範囲内で処理している。

- 宅配運送において、コンビニで運送品を収集しているケースがあるが、この場合には、コンビニは履行補助者となるので、コンビニが受け取った時点から運送人の責任期間が開始していることとなる。

(イ) 次に、第1の1(1)イ(責任限度額に関する規律の新設の可否)及び(3)(高価品の明告制度)に関して、実際に支払われる賠償額の実例を踏まえた議論がされた。上記議論の主な内容は、以下のとおり。

- 実例としては、たばこを5トンコンテナに満載する場合には、多額の損害賠償を請求される場合がある。このような運送の場合でも特別に高い運送賃を定めることはしていない。

なお、間接損害を含む多額の賠償をした事例も紹介されたが、これは、損害賠償額の定額化(商法第580条第1項)や相当因果関係の問題であって、これらに加えて責任限度額の制度を導入することを正当化するには別の論理が必要であるとの指摘がされた。具体的に、物品の内容に応じ運賃を区別することが難しいとすれば、高価な物品によって他の高価ではない物品の運送賃が高くなり、顧客間での利益の移転が起ることを防ぐ必要があること、運送人の責任が任意規定であれば、運送約款で運送の引受条件や賠償限度額を規定することで問題が解決できるが、運送人の責任が強行法規とされるとそれができなくなるために、合わせて適切な水準の責任限度額を法律上規定する必要がある旨の指摘がされた。

- 国内運送における賠償責任保険の実務では、1キログラム当たり2万円を超える高価品に該当する事案はほとんどないのではないかと思う。もちろん保険を離れた実務では、荷主との力関係で賠償額が決まってくる面もあり、高価品に該当する場合でもこれを超える賠償がされることもあるとは思う。

これに対し、国際海上物品運送では、運送人は、受渡しの時のリマークの有無を確認するなどして責任の有無から争う。責任限度額が低いいため、仮に運送人に責任があるとしても、荷主が訴訟を起こすインセンティブが少ない。

- 国内運送においては、約款においてキログラム2万円を超える貨物が高価品とされている。この規定によって、高価品の特則の適用を運送人が主張することはしばしば存在する。
- 運送人の責任が発生する事例のほとんどが、その責任限度額の範囲で収まっている場合には、約款で責任限度額について合意することも不当ではないという外国で見られる基準からすると、1キログラム当たり2万円という限度額は、上記の基準をみたすのか。
- 仮に、責任限度額の制度が新設される場合には、実際に、運送人は荷主に対して限度額を主張することができるのか。
- 諸外国の場合は、責任限度額の規定は強行法規であり、自由に契約で定めることができないことを前提に、責任限度額については合理的な水準の額としている。これに対し、日本の陸上運送では、自由に責任限度額について約定することができる状態にあって、法律に責任限度額の規律を新設しても状況は変わらないのではないのか。
- 絵画のような場合を想定すると、そもそも責任限度額を重さで決めることに合理性があるか、疑問がある。
- 責任限度額の規定を新設すると、責任限度額を超える損害を填補するには貨物保険をかける必要性が増加するが、運送人の賠償責任保険で賄われる部分が減るため貨物保険の保険料は高くなるどころ、物品を輸出する場合と異なり、国内で物品を運送する場合に、荷送人において貨物保険をかける必要があるとするのがよいのか。
- 高価品の申告がされないまま運送品を受け取り、運送中に滅失した場合について、ファッションリング（1800万円相当）が入った段ボールを運送中に紛失した事例（東京高判昭和54年9月25日判時944号106頁）では、運送人の不法行為責任が追及された結果、運送人の過失が6割とされた。また、テープ起こしをしたFDを入れた封筒がなくなったとして400万円が請求された事例（神戸地判平成2年7月24日判タ743号204頁）では、内容物の価格を申告しなかった荷送人の過失を6割とみて、運送人の過失が4割とされた。これらを見ると、この種の事案では、概ね損害額の半分くらいの責任を運送人が負っているといえる。最近では、裁判上の和解で解決していることから裁判例が少

ないが、高価品免責の適用が問題となる場面は、荷送人と運送人の利害対立が激しいことから、訴訟やシリアスな紛争になりがちである。実務的には、運送中に薬品が滅失した場合などのように、責任限度額についての規律があれば、その適用が問題になる事案は相応にあるのではないかと。

なお、このような紛争が生ずるのは、高価品の運送契約において、それに見合った運賃を取れていないことに原因があるのではないかと指摘があった。これに対しては、大手の運送業者と大手の荷主の間の契約の場合には、運送品の内容も発生し得る損害額も分かった上で、適正な運賃を定めて運送契約が締結され、運送人は運送品の価値に見合った賠償責任保険をかけているが、中小の運送業者の場合には、高価品であることを知らないまま運送しているケースがあるとの回答があった。

- 宅配便における責任限度額と高価品免責の関係について、実務上は、運送品が滅失等した場合には賠償責任保険で支払を受けることができる範囲で補償するという運用であり、その意味では、高価品免責の規定をなくし、責任限度額で統一することに違和感はない。もっとも、通常の貨物運送については、宅配便と同様に考えられるわけではない。

なお、国際的には高価品免責の規定をなくす方向にあるとの指摘があった。

- 責任限度額の規定を新設した場合には、高価品免責の規定の存在意義はなくなるのではないかと。国際海上物品運送法は、責任制限の規定があるにもかかわらず、高価品免責の規定もあるが、実務上、高価品免責の規定は使われていない。
- 高価品免責の場合にも、商法第580条の場合と同様に、運送人に悪意又は重過失がある場合には第578条の適用を主張できないと解釈されているところ、この場合の悪意又は重過失の対象は何かについて、商法第580条の場合と同じでよいか問題となるが、第581条が適用されるとしても、その対象については物の性質についての主観としたほうがよいと思われる。
- 我が国において、国内の運送手段相互間で競争関係にあるものの、確実性・迅速性が求められる航空運送は運賃が高く、運賃の安い鉄道運送

は日数がかかる。ある程度早く、ある程度安いトラックは、大量輸送に適している鉄道・船と早さが求められる飛行機との中間的な位置づけになっている。このように、輸送メディアで役割が異なっていることから、運送人の責任の在り方によって、競争関係に変化が生ずることはない。

(ウ) 次に、第1の1(2)ア(運送品の滅失についてのみなし規定の新設)に関して、運送品が紛失する事例や紛失した運送品の探索の実務を踏まえた議論がされた。上記議論の主な内容は、以下のとおり。

- 運送品が滅失する可能性があるのは、宅配便の場合など陸上運送の特積み(特別積合せ)の場合である。貸切輸送で運送品が紛失することはほとんどない。特積業者自体は290社程度で、全運送業者が6万3000社程度あることからすると、業者の数としては少ないが、大手が取り扱っているので、運送契約数は相当に多い。
- 紛失した運送品がどのくらいの期間で発見されるかについては、例えば、A社の倉庫に運ぶ物をB社の倉庫に入れたという誤配の場合は、B社が次に倉庫から物品を出すときまで気がつかないケースもあつたりすることから、ケースバイケースである。
- 仮に、荷主側が30日経ったら運送品がなくなつたとみなして全損扱いで一律に賠償を請求することができるというルールを作つた場合の運送人の負担については、何ともいえない。なお、紛失物の探索の実務としては、紛失してから一定期間、毎日、探し回っているわけではなく、例えば、宅配の場合であれば、紛失の連絡があると、全国のターミナルに搜索願を出し、各ターミナルで調査、誤着の照会をして、全てのターミナルから該当なしとの回答があつたときに、紛失したものとして賠償している。
- 船の場合は、旅客の手荷物が紛失することはあり得るものの、貨物が紛失することはない。
- 航空貨物の場合は、点から点の輸送であることから、ほぼ紛失しない。もっとも、受託手荷物については、ミス搭載して別の空港に向かうことがある。
- 貨物保険は延着の場合を対象としていないが、保険実務では、一定期間に届かない場合は不着として全損処理をしている。推定全損としてお

いて、後日、運送品が発見された場合には、価値があれば保険者が代位取得している。

(エ) 次に、第1の1(2)イ(損害賠償額の定額化に係る規律を維持するか)について、賠償額の算定実務を踏まえた議論がされた。上記議論の主な内容は、以下のとおり。

- 賠償額の定額化については、到達地価格で決めるのが実務である。この規定がないと、民法の規定が適用されることになってしまう。

なお、陸上運送では、標準約款において延着の場合の責任は運送賃の範囲内となっている。

- 実務においては、商法第580条の規定により、賠償額を算定しているのが通常であり、運送人としては、故意又は重過失がない限り、経済的損失といった間接損害や廃棄物処理費用については賠償しないという前提で動いている。国際海上物品運送法やヘーグ・ヴィズビー・ルールの規定と合致しているという意味でも重要な規定であり、この規定がなくなると運送実務に混乱を与える。
- 物品の価値を超えて損害賠償を支払うケースの中には、荷主との力関係に従わざるを得ない場合や、重過失の有無は諸条件の総合考慮となり明確な基準がないため、運送人にとってその判断が難しい場合があると思われる。
- 商法第581条の運送人の悪意又は重過失の立証責任は請求者(荷主)側にあるところ、これを立証することが難しい。なお、荷主の立場からすれば、荷主が運送人に圧力をかけて、運送人に過大な責任を負わせているような実例を聞いたことはない。
- 運送人としては、悪意又は重過失があるとされた場合に、賠償額の上限が分からないことが不安である。

これに対して、商法第581条の規定を「一切の損害」ではなく、民法第416条の規定に従った損害賠償責任を負う旨の規定振りとした場合には、上記の不安は解消されるのかとの質問があった。これに対しては、いずれにしても、予見可能性の有無が争いになることを理由に、運送人の負担はあまり変わらないのではないかとの回答がされた。

- 運送取扱人は厳密には運送品の所有者ではないことから、運送取扱人による賠償請求に対しては、損害がないとされ得る。ドイツでは第三者損害賠償の制度を創設し、第三者の損害でも賠償請求をすることができるようにしているが、我が国にも、このような制度を導入すべきか。

これに対しては、問屋など名義と実質が食い違ふときにも生ずる問題であることから、民法に一般規定を置くか否かを含めて、検討すべき難しい問題であるとの指摘があった。

なお、ロッテルダム・ルールズにおいては、この問題がクリアできなかったため原告適格についての規定を設けなかったとの指摘もあった。

- (オ) 最後に、第1の1(2)ウ(延着の場合の損害賠償額)について、運送契約上、到達日時についての約定の有無などの取引実態を踏まえた議論がされた。上記議論の主な内容は、以下のとおり。

- 標準貨物自動車運送約款では、発送期間として2日、輸送期間として輸送距離が最初の170kmまでが1日、その後170kmごとに1日、集配及び配達に各1日となっている。標準宅配便運送約款では、最初の400kmまで2日、その後400kmごとに1日となっており、かつ、交通事情等により、その翌日に引き渡すこともあるとされているので、約款上責任を負うべき日は引渡予定日の翌日となる。

上記のように約款では配達期間を十分取っているので、延着にはなりにくい。なお、宅配便の約款は、目的を示して到達日時を約定した場合には到達日時の約定をしたこととなり、延着した場合は、運賃の範囲内ではなく、責任限度額(30万円以内)の規定が適用される。

- 輸送モードによって、到達日時の約定の定め方も異なり、例えば、宅配便は、混載輸送で安価な料金ということもあり、あまり厳格な約定をせず、事後的に個別対応しているのに対し、航空運送の場合は厳格に到達日時を定めている。なお、輸送モードとは無関係に、自動車業界やコンビニ業界のように、厳格に到達日時を定めることを求める場合には、それに応じており、顧客の対応次第という面もある。
- 宅配便を利用する際、コンビニの店員が「○日に着きます。」というのは標準的な到着日時の目安を示しているに過ぎないし、伝票にある「お届け希望時刻」欄の記載も、交通事情によっては遅れる場合もある

とされているので、あくまでも希望に過ぎない。

- 国際航空貨物輸送における air waybill (AWB) には flight/date の欄が2つあるが、これは、優先搭載商品等において約定する場合を除き、スケジュールに過ぎず、その便に搭載する義務を負うものではない。
- 今の条文からは、延着の場合の損害額は民法により定まるとの解釈もできるが、延着の場合に運送品の価値を超えて損害が出ることはおかししいし、滅失の場合とのバランスを失すると思われる。

イ 第1の1(4)以下については、次回以降に検討することとなった。

4 次回予定

日 時 平成24年11月29日(木) 18:00～
場 所 商事法務研究会会議室(予定)
内 容 陸上運送に関する問題点の検討②

以 上