

令和 5 年 6 月 19 日現在

機関番号：32689

研究種目：基盤研究(C)（一般）

研究期間：2018～2022

課題番号：18K01345

研究課題名（和文）商法等改正法案における物品運送人の責任制度に関する研究

研究課題名（英文）A research on the carrier's civil responsibility under the Japanese commercial code amended in 2018

研究代表者

箱井 崇史（Hakoi, Takashi）

早稲田大学・法学大学院・教授

研究者番号：60247202

交付決定額（研究期間全体）：（直接経費） 1,900,000円

研究成果の概要（和文）：運送人の責任については、一般法の枠の中での個別的な議論に終始せず、その（一般法の）制約を超えた統一的な検討が必要である。すでに、2018年の改正商法は、一般法の原則を破っている。また、運送を社会に存在する固有の制度として把握することにより、この一般原則の超越が正当化されるであろう。運送人の責任を考えるには、二つの視点が必要である。第一に、運送は商取引であり、その特有の性質が法解釈において斟酌されなければならない。第二に、運送は社会的制度であり、その制度の一環として運送人の責任を考えなければならない。こうした視点をもって、複雑化した現代の運送を前提に、統一的な運送人の責任制度を構築すべきである。

研究成果の学術的意義や社会的意義

この研究により、運送人の責任制度の研究に必要と考えられる前提的な諸問題を提示できたことは意義あることだと考える。なぜなら、この100年以上の間、運送人の背金制度については、もっぱら個別の問題が商法の規定と一般法の枠組みの中で議論されてきたにすぎないからである。

論文の形で成果公表は後日になるが、本報告において、運送人の責任制度を今日の「運送制度」を前提に、全体として検討すべきであり、その際には運送貨と運送人責任の関係や、運送品所有者に対する運送人の不法行為責任などの立法論的課題も含めて論じる必要があることを指摘した。この指摘も報告者の知る限り、初のものである。

研究成果の概要（英文）：In conclusion, we have shown that two perspectives are particularly necessary when considering the system of carrier's civil liability. First, transportation is commercial, and its peculiar nature must be taken into consideration in the interpretation of the legislation. Second, transportation is a social institution, and the carrier's responsibility must be considered as part of that institution. From these perspectives, a comprehensive system of carrier's responsibility should be established based on the premise that transportation has become increasingly complex in the modern era.

研究分野：民法学

キーワード：物品運送人 民事責任 商法改正

1. 研究開始当初の背景

(1) 約120年ぶりの商法改正による運送人責任制度の変更

運送人の責任（契約責任）については、1899年（明32）の商法典が一連の規定を設けている。これについて、2014年（平26）に、制定から約120年ぶりの商法改正を目指して法制審議会に「商法（運送・海商関係）」部会が設けられ、議論が開始された。この改正が2018年（平30）に実現し、翌年4月1日から施行される見通しとなった。報告者は、この法制審議会部会に幹事として参加しており、運送契約法を主たる専攻分野の一つとする研究者として、現代における運送人責任制度のあり方について根本的な部分から考え直す機会を得たことが、本研究の重要な背景であった。

また、研究開始当初に各論的な課題として考えた諸点は、いずれも、①改正前商法の規律に改正によって変更が加えられていること、また、②今回の改正によっても一定の問題が残されているとみられることにおいて、共通しており、こうした諸点の研究・解明こそが、改正法の施行に向けての急務ではないかと考えた。

(2) さらに本質的な問題背景の認識

しかし、研究を開始してみると、各論それぞれに共通ないし通底するであろう根本的な問題の存在に気づくことになった。まず、2018年度の実施報告書で報告しているが、高価品特則と運送人の重過失の2つの課題に着手したところ、他の課題である運送人の不法行為責任の問題と通底すると思われる前提的な問題を認識するに至った。すなわち、商法上の「運送人の責任制度」と一般法との関係に関する諸問題である。ここでの問題意識は、いずれも従来から運送契約法の諸規定に関する問題についてなされてきた一般的な議論（および裁判例）に対する私の違和感が出発点になっている。やや漠然としたものにとどまっていたが、この時点での認識を挙げておきたい。

1) 運送法規定の不十分と一般法による補充の限界 運送契約は相当程度まで特殊的な典型契約といえる。それゆえ、商法は一定程度のまとまった特殊規律を定めている。しかし、運送契約は運送人と荷送人との間の請負契約としての性質を有する契約と理解され、運送品の滅失・損傷による損害に対する運送人の損害賠償責任も、（定型化規定はあるものの）当該運送品の価額を基準として設計されている。たとえば、運送契約には一般に荷受人が存在するが、荷受人についてもごく簡単な規定が置かれているにすぎず、荷受人による不法行為に基づく損害賠償請求についても規定が存在しなかったから、一般法の原則との関係で大いに議論がなされてきた。また、このように運送人の損害賠償責任が一般法をベースに構築されており、通常は運送人が運送品の種類や価額の詳細を知らないこととの関係は、ただ高価品特則の存在により対応されていたにすぎないが、この特則の存在意義も、運送制度ないし運送人の責任制度全体との関係というよりも、特則それ自体について矮小化された議論がなされてきたにすぎないように思われる。すなわち、運送人の責任制度は、一般法を修正する個々の（一定程度の）規定によっているものの、そこに運送人の責任制度全体を見渡すような視点を感じることができず、規定相互間の協働についても関心が払われてきていないように思われた。

このように、運送契約法の規定が「不十分」であることは、現代の複雑な運送の実態との関係でも指摘できよう。商法は、このように運送人と荷送人との関係を中心として、一定段階から荷受人を加えた当事者を考えているが、現代では、実荷主以外の者が契約上の荷主になることも多いし、運送人も実際には契約運送人に委託された下請運送人が実際運送人であることも多い。こうした複雑な関係に商法は直接には対応していないので、既存の規律の解釈や一般法によって問題解決を図るほかになく、解決が容易でない問題も指摘されている。

これらのうち、いくつかは2018年の商法改正で対応がなされている。しかし、この改正によって顕在化した問題もあるように思う。第一に、運送人の責任については、商法の規律の補完という視点では、一般法による対応では不十分であることが明らかになった。改正商法では、請求権競合や契約の相対性といった一般原則についてさえ、これを修正する改正が行われた。第二に、この改正が、運送人の責任制度全体を見渡すことなく、既存の規律の不十分を修正するという基本方針でなされたことから、なお解釈によって対応しなければならない領域が相当程度残されており、さらにこれらについても一般法の枠内での解決が困難な問題が残されているおそれが否定できないのである。

2) 商法ないし運送法への無理解 これはあまり理論的なものではないが、気になるのであわせて指摘しておきたい。これまで、運送契約法の各論的問題が検討されるに際して、一般法の原理・原則を金科玉条とするあまり、運送契約のこうした特殊性が看過されるか、軽視されることが多かったのではないかと思われた。特に、裁判例においては、数万件、数十万件といった取引量に対して、裁判官の前に現れるのはその1件に過ぎない。たとえば、こうした取引におけるごく僅かな件数で不可避免的に発生する過失なり重過失による責任を許容しよう（免責しよう）という規律があったとしても、目の前にある1件で、そこに過失ある行為者が存在し、被害者が存在するというのであれば、通常の裁判官であれば、民法などの一般法による解決結果と親和性の

ある結果が指向されてしまうのも不思議ではないように思われた。現在では、商行為法は司法試験には出題されないことから、民法とは異なる取引法ならではの考え方、その規律の精神というべきものを理解している裁判官がどれだけいるのだろうか。また、この分野の研究者も実に少ないというべきではないか。このあたりの問題も真剣に考えていかなければなるまい。すなわち、個々の問題について個別的にアプローチして、もっぱら一般法によるやむを得ない解決を示すような態度は有害であり、全体を通じて調和のある運送人責任制度を考えながら個別的な議論をすることが強く求められているように思われたのである。

2. 研究の目的

(1) 研究開始当初に設定した目的

本研究は、冒頭に述べたように、商法（運送・海商関係）改正法案（当時）の成立を視野に入れ、改正商法の規定する物品運送人の責任制度について理論的な検討を行うことを目的として計画された。すでに、改正の方向性として、荷受人の地位、高価品特則、運送人の不法行為責任など、運送人責任制度というべきものの基本をなす部分に重要な修正が予定されていた。しかし、それらについては、学説における議論が十分に熟してはいない状況において改正作業が進められたのではないかと懸念があり、また将来に向けて完全かつ最終的な成果がえられたとは言えないものと感じられ、いずれにしても研究継続の必要を強く認めるものであった。

そこで、各論的研究テーマとして、①高価品特則、②荷受人の地位、③運送人の不法行為責任を取り上げ、順次これらを検討することとした。

(2) 研究開始後に得られた知見による修正

上述の通り、本研究の着手後に、より本質的かつ前提的な問題点の存在についての認識を強くした。いずれも、明確に論証することの困難な問題であろうが、本研究において検討を進めることにより、一定の方向性ないし仮説を得ることができないかと考え、これを新たな目的とすることとした。

3. 研究の方法

研究方法としては、民商法に関する関連書籍（和書・洋書）を入手して、先行研究を踏まえた諸問題の分析を行うことを考えた。特に、各論的課題については、従来の運送契約法に関する商法分野の研究にはほとんど期待できなかったため、一般法との差異を検討するための民法文献および外国文献の入手・読み込みが中心となった。また、あわせて、上述の問題意識（裁判官による商取引法の理解の程度）をもちつつ、裁判例の検討も行った。

また、上述したように、問題関心が当初設定した各論的諸課題から、それらに通底する問題と考えられた、より本質的かつ前提的な課題へとシフトしたため、研究手法も自ずと変化してきた。収集する書籍も外国のコンメンタール類から、商法の形成や商事裁判制度史、さらに法源適用の順序（商法1条2項を参照）に関する議論などへと広がっていった。

4. 研究成果

(1) エフォート低下の特殊的事情と成果公表の遅延見通し

本研究は2018年4月に開始しているが、その直後の同年6月に勤務校の法学部長ほかに専任され、まったく想定外の急激なエフォート低下を余儀なくされた。勤務時間が実質的に2倍超となり、研究にあてる時間はほぼなくなったといえる状況となった。さらに、翌年に、「新型コロナウイルス感染症」の流行が始まり、非常事態宣言発出などの異常な事態となる中、大規模法学部の責任者として遠隔授業の実施等の緊急対応にあたることになり、エフォート0というべき期間が長く続くことになった。かかる事態は全国規模の非常事態であって、科研費研究についても延長が認められることになり、本研究は、2023年3月まで延長が認められた。報告者は、2022年9月まで法学部長ほかの役職にあり、当初予定した研究計画通りには進んでいないが、これまで書いてきたような前提的課題についての認識を深めることができ、厳密には本研究の成果として挙げていないものの一部を雑誌論文に発表することができたため、これをひとまずの成果として、2023年度末で終了することとした。したがって、具体的な成果は本研究の終了以降に発表することとならざるをえない。

(2) 当初設定した課題について

研究期間を経て、当初設定した課題についても一定の進捗と成果をみたが、ここに示した理由により、論文等の形で成果公表には至っていないので、ここで報告者の現在の考えを仮説として示しておくことにしたい。

1) 運送人の重過失 この問題については、研究開始してまもなく、この問題との関係で上述した前提的課題を認識するに至った。すなわち、運送契約法の規律の妥当する範囲、その限界についてのより一般的な議論が不可欠ではないかと思われる。運送人の不法行為責任規定も、まさにそのような視点から導入された規律であると考えられるが、同種の特則の適用除外事由が

商法では重過失、国際海上物品運送法では無謀行為と異なっていること（たとえば定額賠償規定を比較せよ）の妥当性は検討されなければならない。たんに規律のバランスとしても、両法で異なる規律とする合理性は不明であるし、たとえば国際海上物品運送の場合の定額賠償と高価品特則のそれぞれの適用除外事由は立法の過誤といえるように思われる。また、それ以上に、「無謀行為」を要件とした場合に解消される問題点が重過失とすることにより残されることを真剣に考えるべきであろう（次に述べる高価品特則について、その適用除外の問題もこれである）。

2) 高価品特則 いわゆる高価品特則には、改正商法にて適用除外規定が設けられたが、そのうち運送人に重過失があった場合について高価品特則が適用されないことが明示的に定められた（商 577 条 2 項）ことが問題である。これは、比較的近時の裁判例の動向と軌を一にするものと理解されており、実質的には過失相殺と関連することは法制審部会審議でも認識されていた。また、この規定は、運送人の不法行為責任に関する新設規定の対象ともされている（商 587 条）。しかし、この裁判例の展開は、そもそもは運送人の不法行為責任について高価品特則は適用されないとの理解に立って、その不適用を前提に過失相殺で「調整」されてきた大審院判決以来の流れが、請求権競合に関する理解が変化した後にも継続してきた結果とみられ、今後はこの点の検証も必要である。さらに、商法規定としての高価品特則の本質的意義についてさらに検討することにより、運送人に重過失があった場合（とりわけいわゆる「うっかり」事例）のリスクの分配のあり方に接近することができるように思う。他にも書きたいことはあるが、さしあたり新たな視点のみを成果として示す。

3) 荷受人の地位 この課題については、さしたる成果をえることができなかった。商法 578 条の規定自体が難解であるうえ、検討したかった問題も多岐にわたった。とりわけ、新設された規律である「全部滅失の場合の荷受人の損害賠償請求権」では、全部滅失という不明確な概念によって権利の取得時期を画することの是非そのものが問題となりうるであろう。また、運送人の不法行為責任規定を新設するに当たり、本条との関連性の理解ないし整合性が明確には議論されていなかったのではないかと認識している。これらは、今後の引き続きの課題とするほかない。改正により新設された商法 581 条の規定方式も再検討すべきものとする。

4) 運送人の不法行為責任 国際海上物品運送法には見られたものの、商法には存在していなかった運送人の不法行為責任に関する規定および関連していわゆるヒマラヤ・クローズ（運送人の被用者の不法行為責任）が新設された（商 587 条、588 条）。これらについても、上記 1）と同様に、より前提的な問題の存在を強く認識するに至った。すなわち、ここでも運送契約法の妥当する範囲が正面から検討される必要があると思われる。古くは、いわゆる請求権競合の立場から、運送人の不法行為責任については運送契約法ないし運送契約の規定が適用されないことが自明とされてきたが、その結果が妥当でないとの認識から今次改正の修正をみたものである。当初は、上述したような重層的な契約関係をもつ現代の運送において、この修正による運送契約法の妥当範囲の拡大の限界など（実質荷送人、実際運送人の存在との関係など）を検討するつもりであったが、運送品の所有者なども含めて、運送制度の下における運送人の責任のあり方として根本的な議論が必要であることがわかった。

（3）研究過程で認識した新たな課題について

当初設定した研究との関連ですでに述べてきているところであるが、本研究の実施過程において、各論的な設定課題との関係でより本質的かつ前提的な問題の存在を認識するに至った。そこで、それぞれの問題との関係で、これを抽出し整理することを試みた。運送人の責任については、これまでの研究では十分に意識されていないことが多いように思われ、本研究の現時点での主要な成果というべきものであるから、ここに記しておくことにしたい。

1) 「一般法の修正」における限界 報告者が各論的課題として設定した 4 つの問題のうち、いずれも一般法（民法）の原則を現在に至って修正したものか、それらと密接な関連を有しているように思う。まず、高価品特則および運送人の不法行為責任を検討する際に問題となる、請求権の競合問題がある。知られているように、かつて大審院判決は、不法行為責任と債務不履行責任を厳に区別して、運送人の不法行為責任には運送契約法の諸規定は適用されないと解してきていた。それにより、ひとたび不法行為責任が追及されると、法が運送人と荷主の関係の調和を図って予定した運送契約法の解決が否定されることにならざるをえなかった。とりわけ、運送契約の当事者ではない者（改正前商法の下での全部滅失の場合の荷受人など）との関係では、さらに契約の相対性原則という一般法の大原則さえ問題となった。これまでは、不法行為責任と契約責任との区別であるとか、契約の相対性であるとか、こうした私法上の大原則という大きな縛りがあり、運送人の責任制度はその中に押し込まれる形で存在していた。換言すれば、かつてはこのような大原則は超克し得ない「前提」として認識されて議論がなされてきた。しかし、その不都合が明らかになり、世界的な展開もうけて、今回の商法改正では、一定の範囲でこの大原則を超克する立法が実現された。もし、この「一定の範囲」が、一般法の原則を逸脱する規律であるがゆえに付されたものであるならば、まだ従来の思考の方向から抜けきれていないというべきである。一般法の原則の範囲内に存在した運送人の責任制度を、今後も「修正」しながらより妥当なものにしていくという発想ではなく、運送人の責任制度として、そもそもどのようなものが望ましいのかを、運送の性質に基づいてまずは考えていくという思考が求められているのではないだろうか。そうすることにより、本研究の各論的課題の現状の現在の問題点が相互の関連を明確にして浮かび上がってくるものと思われる。

2) 一体的な「運送人責任制度」という把握 その際に重要な視点となるべきは、まずわれわれの社会には確立された「運送制度」が存在しているという認識であろう。運送は、現在では国民生活に不可欠な公共インフラとなっており、多数のプレーヤーが関わる複雑な制度を構築している。それにもかからず、商法は運送契約を運送人と荷送人というミニマムな2当事者の関係としてとらえ、これに荷受人が加わるだけである（不法行為責任について運送人の被用者が登場する）。そのため、実質的な荷主や実際運送人などが関与する場合には、商法の規定はないので、ここでも一次的には「一般法」による解決を考えることになり、そこに「運送」の性質とりわけ特殊性は反映されにくい。現在の複雑な運送制度において、運送人の責任をいかに考えるべきか、その点こそがまず問題といえるのではないだろうか。そして、重要インフラとして特殊な制度が必要であるというのであれば、その限りで私法の原則をさらに修正することも認められるべきであろう。たとえば、運送契約と関係のない運送品所有者との関係を考えれば、単なる契約法という枠組みでは考えることすら困難であろう。今次の改正では、荷受人ではあるものの、運送契約当事者外の者に商法の規律を及ぼしたことも、こうした制度としてとらえて初めて正当化できるように思われ、ここで残された留保（商 587 条但書き）の是非もこの文脈で検討されるべきである。また、これらの点の検討についてはドイツ商法が参考になるものと思われる。

3) その他 この点については、当初設定の課題とは異なるが、新たな視点を本研究における考察の成果として提示しておきたい。これは、運送品に関する損害賠償の範囲についてである。商法では、運送品に関する運送人の責任範囲はいわゆる定額賠償とされ、民法の一般原則が修正されている。しかし、定額賠償とはいっても、運送品の価額をベースとしていることにかわりない。ここで、運送契約とは、A 地点から B 地点までの運送品の場所的移動を目的とするものであり、運送賃は運送品価額とは関係のないいわば手間賃である。運送人の過失によって運送品に損害が生じた場合の賠償額が、運送人が知らず、運送賃算定の根拠ともなっていない運送品価額をベースとすることは、損害額にみあった賠償という一般法の原則を出発点として考え出されたルールというほかないのではないか。しかし、現実には、このルールも根本的な修正を受けているといえるであろう。なぜなら、まずこのルールが妥当するのは、運送品が高価品でなく「普通品」である場合に限られる。トラック運送の場合、約款によれば、1 キログラム 2 万円を超える物品は高価品であるから、このルールの対象外となる。国際海上運送や国際航空運送には、さらに運送人の責任制限制度があるが、この場合の限度額も、運送品価額ではなく、運送品の包の数または重量などで画されている。そうすると、教科書等では、あたかも定額賠償が原則であるかのように書かれており、それ自体は間違いではないが、実際には原則と例外が大きく逆転しているというべきであろう。さらに、仮説ではあるが、これは運送品価額ベースから実際には運送賃ベースに転換しているとみることができるのではないだろうか（フランスのホテル業者の責任が宿泊料金を基準として制限されていることなどが参考となろう）。いずれにせよ、ここにも一般法ないし一般原則に対して運送の特殊性を反映した修正が加えられているとみることができる。以上みたように、現在の運送人の責任制度は、個々の不都合を修正するとの思考方向で、段階的に一般法の原則を修正してきている、過渡的な状況と認識されるべきである。ここで立ち止まり、各論ごとの議論ではなく、現在の運送制度を前提とした運送人の責任のあり方を考えるべきではないだろうか。少なくとも、各論的問題については、相互に密接に関連するものであるから、その関連性ごとに整理した議論をしていく必要があると思われ、これは可能なように思われる。

(4) まとめ

本研究は、2018 年に改正された商法の下での運送人の責任を検討するものである。当初は、運送人の重過失、運送人の不法行為責任、高価品に関する特則などの個別的問題を順次検討する予定であった。しかし、本研究に着手すると、一般法（民法）の枠の中での個別的問題を議論するのではなく、その（一般法の）制約を超えた統一的な検討が必要であることがわかった。すでに、2018 年の改正商法は、不完全ではあるが、一般法の原則を打ち破っているのである。また、運送を社会に存在する固有の制度として把握することにより、この一般原則の超越が正当化されるように思う。結論として、運送人の責任制度を考える際には、二つの視点が特に必要であることを示した。第一に、運送は商取引であり、その特有の性質が法解釈において斟酌されなければならない。第二に、運送は社会的制度であり、その制度の一環として運送人の責任を考えなければならない。こうした視点をもって、複雑化した現代の運送を前提に、統一的な運送人の責任制度を構築すべきである。

【付記】本研究の研究自体が遅延し、成果公表がさらに遅延することは遺憾であるが、開始直後に想定外の学内行政職に就いたこと、またその上でコロナ禍に遭遇したことなど、きわめて特殊な事情があったことについては、4（1）において述べたとおりである。

5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕 計2件（うち査読付論文 0件 / うち国際共著 0件 / うちオープンアクセス 0件）

1. 著者名 箱井崇史	4. 巻 4
2. 論文標題 荷送人の運送品処分権に関する一考察 --記名式船荷証券を所持する荷送人の権利を中心として--	5. 発行年 2022年
3. 雑誌名 早稲田大学法学会百周年記念論文集	6. 最初と最後の頁 189-210
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 箱井崇史	4. 巻 73-6
2. 論文標題 総論：運送契約法の基本的特徴とその特殊性--特集 運送契約法の今日的展開	5. 発行年 2022年
3. 雑誌名 自由と正義	6. 最初と最後の頁 8-12
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

〔学会発表〕 計0件

〔図書〕 計0件

〔産業財産権〕

〔その他〕

また、直接の成果発表ではないが、各論については拙著・『基本講義現代海商法（第4版）』成文堂・2022年にもそれぞれの項目にて成果を反映している。
--

6. 研究組織

氏名 (ローマ字氏名) (研究者番号)	所属研究機関・部局・職 (機関番号)	備考
---------------------------	-----------------------	----

7. 科研費を使用して開催した国際研究集会

〔国際研究集会〕 計0件

8 . 本研究に関連して実施した国際共同研究の実施状況

共同研究相手国	相手方研究機関
---------	---------