



荷送人の義務の実務的検討

雨宮正啓

1 はじめに

本稿では、今般の商法（運送・海商関係）改正における「荷送人の義務」を実務的側面から検討する。荷送人の義務に関しては、すでに現行商法が、運送状（商570条）および運送賃に関する規定（商576条）を設けているが、法案商法では、これらの規定を改正した上、危険物に関する通知義務の規律を新たに設けている（法案商572条）。

本稿は、実務的側面からの検討であるので、法制審議会商法（運送・海商関係）部会で多くの時間をかけて議論された危険物通知義務違反の法的性質などには言及せず、主に実務で問題となる荷送人の義務違反に対する責任について概観することにする。

2 送り状（運送状）交付義務

(1) 改正内容・理由

商法では、運送人からの請求に応じて、荷送人は運送品の種類、重量または容積、荷造りの種類、個数、記号、到達地、荷受人の氏名または商号、作成地および作成年月日を記載した運送状に署名の上、これを運送人に交付しなければならない旨が規定されている（商570条）。運送状は、荷受人に運送品の内容や運送契約の条件を知らせその便宜を図るためのものであり¹⁾、有価証券でも

運送契約書でもない、契約を証明する一つの証拠方法とされる²⁾。

法案商法では、条名が571条に変更され、さらに荷送人が交付すべき書類の名称が「運送状」から「送り状」に変更されているが、上記の性質が変更されるものではない。法案商法では、荷受人に知らせるべき情報として荷送人の氏名または名称および発送地は重要であるとして、これらが記載事項として追加された³⁾。また、法律によって一律に要求する必要性が高くなく、実務の慣行に委ねることが適当であることから、作成地および作成年月日ならびに荷送人の署名は記載事項から削除された。さらに、近時の実務の要請に応え、送り状の交付に代えて、法務省令で定めるところにより、運送人の承諾を得て、送り状に記載すべき事項を電磁的方法（電子情報処理組織を使用する方法その他の情報通信の技術を利用する方法であって法務省令で定めるものをいう。）により提供することができるものとされた⁴⁾。

なお、商法は、海上物品運送に関する特則において、運送に必要な書類を船長に交付する荷送人（備船者）の義務を定めているが（商751条）、法案商法ではこの規定は現代語化がなされたのみで実質的な改正はされていない（法案商738条）。運送に必要な書類には、通関手続書類など様々な書類が含まれるとされる。

1) 田中誠二ほか『コンメンタール商行為法』（勁草書房、1973年）383頁。

2) 田中・前掲書注1）385頁。

3) 法制審議会部会資料〔12-2〕（以下、「部会資料」として引用する）3頁。

4) 部会資料〔16〕3頁。

(2) 不実・不正確な記載に対する荷送人の責任
法案商法では、荷送人が送り状に不実記載または不正確な記載をした場合の規律は特に設けられていない。この点、現行法の解釈として、荷送人が無過失責任を負うとする学説もあるが、多数説は民法の原則に従い過失責任と解している⁵⁾。

実務では、陸上運送においては標準貨物自動車運送約款（平成2年運輸省告示575号、以下「自動車約款」という）、宅配運送においては標準宅配便運送約款（平成2年運輸省告示576号、以下「宅配約款」という）、国内海上運送においては標準内航運送約款（平成17年国土交通省告示205号、以下「内航約款」という）があり、国内航空貨物においては国交省告示の標準約款は存在しないものの大手航空会社作成の約款が用いられており、こうした約款が利用されることが多い。

これらの約款は、運送状・送り状について、記載事項などに若干の相違はあるものの一般に荷送人の交付義務等を定めている⁶⁾。荷送人が送り状に不実記載または不正確な記載をした場合について、自動車約款では、運送状の記載が不実または不備であったために運送人が損害を被ったときは、荷送人は損害を賠償しなければならない旨が規定されている（自動車約款43条2項）。また、宅配約款では、送り状記載に疑いがあるときは、運送人は、荷送人の同意を得て、その立会いの上で、これを点検できる旨を規定し、点検の結果、運送品の記載が異なるときは、点検に要した費用は荷送人の負担としている（宅配約款4条）。さらに、内航約款では、荷送人または荷受人は、貨物の種類などの所定の事項を明告しなかったこと、または明告した事項が事実と異なることから運送人に発生する費用、罰金および賠償の責めを負う旨が規定されている（内航約款4条3項）。これらの条項は、荷送人の故意・過失の有無を問わずに無過失責任を認めたものと考えられる⁷⁾。これに

対し、大手航空会社の約款では、荷送人の義務違反については過失責任を負うことが注意的に規定されている。

3 危険物に関する通知義務

(1) 公法上の通知義務

危険物が運送される際に不適切に取り扱われる場合、重大な事故が発生して運送人その他第三者の生命、身体および財産が侵害されるおそれがあることから、そのような事態を防止するため以下のとおり規制されている。

陸上運送については、毒物または劇物を車両を使用して、または鉄道によって運搬する場合で、当該運搬を他に委託するときは、厚生労働省令で定める数量以下の毒物または劇物を運搬する場合を除き、その荷送人は、運送人に対し、あらかじめ、当該毒物または劇物の名称、成分およびその含量ならびに数量ならびに事故の際に講じなければならない応急の措置の内容を記載した書面を交付しなければならない（毒劇取締施行令第40条の6）。また、火薬類を運搬しようとする場合は、その荷送人は、内閣府令で定めるところにより、その旨を出発地を管轄する都道府県公安委員会に届け出て、届出を証明する文書（以下「運搬証明書」という。）の交付を受けなければならない（火薬類取締19条1項）。

海上運送においては、1974年の海上における人命の安全のための国際条約（SOLAS条約）附属書第七章が、危険物の運送に関してはIMDGコード（International Maritime Dangerous Goods Code）、固体ばら積み運送に関するIMSBCコード（International Maritime Solid Bulk Cargoes Code）、液体危険物のばら積み運送に関するIBCコード（International Bulk Chemical Code）その他の基準に拠らなければならないと規定している。わが国では、船舶安全法に

5) 学説の状況については田中・前掲注1) 387頁を参照。

6) 自動車約款8条は、運送状に署名して提出する荷送人の義務を定め、貨物の品名、品質および重量または容積等のほか、荷送人および荷受人の氏名または商号ならびに住所および電話番号、運送状の作成地および作成年月日等の記載を義務付けている。宅配約款3条は、運送人が発行する送り状に、荷送人が貨物の品名、運送上の特段の注意事項のほか、荷送人の氏名または名称、住所および電話番号等を記載すると規定している。内航約款4条1項は、貨物の種類、重量、状態、価格、電源接続等特別な取扱いその他の貨物の明細に関する事項を運送人に明告することを荷送人に義務付けている。大手航空会社の約款では、たとえば、全日本空輸株式会社の約款8条では、貨物の品名、品質、重量等のほか、荷受人の住所、氏名又は商号及び作成年月日等が明記された貨物運送状の作成が荷送人に義務付けられているが、荷送人の署名は求められていない。

7) 平出慶道『商行為法〔第2版〕』（青林書院、1989年）499頁は、自動車約款43条2項は、故意過失を問わず、荷送人は損害賠償責任を負担するとし、また、立法論としては、一般的に、荷送人のかかる無過失損害賠償責任を商法に規定すべきであるとする。

基づく「危険物船舶運送および貯蔵規則」にこれらの国際基準が採り入れられ、同規則17条は、船長等に対する危険物の国連番号や品名等を記載した危険物明細書を提出する義務を荷送人に課している⁸⁾。

航空運送においては、爆発性または易燃性を有する物件その他人に危害を与え、または他の物件を損傷するおそれのある物件で国土交通省令で定めるものの航空機での運送は禁止されている（航空86条）。運送が禁止されているものは、火薬類、高圧ガス、引火性液体、可燃性物質、放射性物質等である（航空施行規則194条1項）。

(2) 法案商法の通知義務

公法では、危険物に関する荷送人の通知義務等が定められているが、現行商法では特段の規定は設けられていないところ、危険物の多様化やその取扱いの重要性に鑑み、法案商法において、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有するものであるときは、その引渡しの前に、運送人に対し、その旨および当該運送品の品名、性質その他の当該運送品の安全な運送に必要な情報を通知しなければならない旨の荷送人の義務が規定された（法案商572条）⁹⁾。

法案商法は、陸上、海上および航空物品運送に等しく適用される総則規定である「物品運送」の節にこの荷送人の義務に関する規律を規定しているため（第8章第2節）、この規定は、宅配便運送や引越し運送にも適用されることになり、荷送人がたとえ一般消費者であってもこの危険物通知義務が課せられることになる。

なお、旅客運送については、バス（道路運送28条1項、旅客自動車運送事業52条）、タクシー（旅客自動車運送事業14条2項）、鉄道（鉄道営業31条、鉄道運輸23条）、船舶（危規則4条）および航空機（航空86条2項）に危険物を持込むことは制限されており、持込みが許されている危険物の範囲およびその取扱いは様々であって、危険物に関する通知義務を一律に課すことは国民生活に重大な影響を及ぼしかねないことから、法案商法においては旅客に危険物に関する通知義務を課す旨の規律は設けないことになった¹⁰⁾。

(3) 通知義務違反に対する荷送人の責任

荷送人の通知義務違反の責任の在り方については、荷送人が無過失であることを立証した場合には責任を免れるとする過失責任か、それとも無過失責任とするかが法制審議会商法（運送・海商関係）部会において議論されたが、法案商法では荷送人の通知義務のみが規定され通知義務違反に対する責任に関する規定は設けられなかった。したがって、民法の原則に従い、荷送人は債務不履行責任を負うこととなる（過失責任）。運送人の責任については、賠償額が定型化されるなど一定の利益が運送人に与えられているが、荷送人の責任を制限する規律は法案商法では設けられておらず、さらに約款や契約等においてもそのような規定が設けられていないのが通常である。したがって、荷送人は、民法の原則に従い、危険物から生じた損害全てについて責任を負担しなければならない。そこで、近時、この点の認識が広まるとともに、荷送人の賠償責任保険がさらに利用されるようになってきている。

(4) 標準約款等の規定

法案商法では、荷送人の通知義務違反は過失責任とされたが、これは任意規定であり、公序良俗に反しない限り、当事者間で異なる合意をすることが可能である。したがって、実務においては、当事者間の契約または約款等において、荷送人の危険物に関する通知義務違反については無過失責任とする条項が置かれている場合がある。

(a) 標準貨物自動車運送約款

自動車約款では、危険を生じるおそれのある貨物について、運送人に明告する等の義務が規定されている（自動車約款15条）。荷送人に義務違反がある場合、運送人は必要に応じ、いつでも取降し、廃棄その他運送上の危険を除去するための処分をすることができ、処分に要した費用を荷送人が負担する旨が規定されている（自動車約款30条）。この費用負担の責任は無過失責任と考えられるが、それ以外の損害に関する賠償・補償責任については特に定めがなく、過失責任になるものと考えられる。

8) 国土交通省海事局検査測度課監修『危険物船舶運送及び貯蔵規則 [18訂版]』（海文堂出版、2017年）2頁。

9) 部会資料〔2〕5頁参照。

10) 法制審議会部会旅客運送分科会資料〔1〕8頁参照。

(b) 標準引越運送約款

標準引越運送約款（平成2年運輸省告示第577号）では、荷送人は危険品等他の荷物に損害を及ぼすおそれのあるものの有無等の申告義務を負っている（引越約款4条2項2号、8条1項）。運送人は、荷送人の申告に疑いがあるときは、荷送人の同意を得て、その立会いの上で、これを点検することができ、荷物の種類等が荷送人の申告と異なるときは、点検に要した費用は荷送人の負担となる（引越約款8条2項、4項）。荷物が危険物等で他の荷物に損害を及ぼすおそれのあるものであることを運送人が運送の途上で知ったときは、荷物の取降しその他運送上の損害を防止するための処分を行うことができ、その費用は荷送人の負担となる（引越約款16条）。これら費用負担の責任は無過失責任と考えられるが、それ以外の損害に関する賠償・補償責任については定めがない。

(c) 標準内航運送約款

内航約款は、船員その他の使用人のほか、物品または使用船舶に危害を及ぼすおそれのあるものについては、あらかじめ書面により明告し、運送人の書面による承諾を得なければ積載できない旨を規定している（内航約款3条4項2号ハ、4条2項、8項）。運送人の承諾を得ずに危険品等の船積みが行われた場合、運送人が危険品等を発見したときは、直ちに当該危険物等を荷揚げし、廃棄、投棄その他の適切な処分を行える（内航約款4条9項）。荷送人が悪意もしくは過失により、または当該約款を守らなかったことにより運送人に損害を与えた場合においては、荷送人は運送人に対し損害賠償しなければならない（内航約款19条）。賠償責任を負う場合として、悪意もしくは過失による場合とは別に、約款を守らなかった場合が挙げられていることから、約款違反については無過失責任と解される。

(d) 大手航空会社の約款

大手航空会社の約款では、運送が禁止されていないもの（航空規則194条1項）については、荷送人が運送人の要求する引受条件を満たすような適切な措置を講じ、かつ運送人が承諾した場合に限り運送を引き受けるとしているが、通知義務につ

いては規定していない。

(5) 運送人の立証責任

運送人は、荷送人に対し危険物通知義務違反に基づく損害賠償を求める場合には、損害発生の原因が荷送人から運送を引き受けた危険物から生じたことを立証しなければならない。実務においては、運輸安全委員会作成の事故調査報告書、消防署作成の出火原因判定書等の事故を調査した公的機関が作成する報告書や火災事故原因調査の専門家による調査結果などにより立証されるのが通常である。なお、スクラップを積載している船舶の場合、一般的に原因を特定するのは困難とされる¹¹⁾。すなわち、金属スクラップ火災は、金属が燃えるのではなく、スクラップ中に含まれるプラスチックやゴミ、紙、油などの可燃物が燃えるものであるが、可燃物はスクラップの中に偏在するため、油などが多く存在する場所では、出火箇所ではないにもかかわらず、損傷がひどいということも生じ得る。さらに、スクラップ火災においては、消火の際に燃えているスクラップを移動させることが多く、出火点の特定がより困難となる上、焼けたスクラップも依然商品として価値があることから、できるだけ早期に船に積み込むことが求められ、長時間の原因調査は難しいとされている。

(6) 実務上の争点

荷送人の義務違反について、商法改正後も引き続き実務で争点となり得る点を以下に指摘する。

(a) 運送人の主観

マーゴ号事件最高裁判決¹²⁾は、海上物品運送業者が危険物であることを知って運送品を運送する場合において、通常尽くすべき調査により、その危険性の内容、程度および運搬、保管方法等の取扱上の注意事項を知り得るときは、右危険物の製造者および販売業者は、海上物品運送業者に対し、右の危険性の内容等を告知する義務を負わないと判示している。そこで、法制審議会商法（運送・海商関係）部会では運送人が危険物であることを知りまたは知ることができるときは、荷送人に通知義務を負わせないことが検討されたが、このような場合でも荷送人に通知義務を負わせ、通

11) 寺園淳「有害危険な製品・部材の安全で効果的な回収・リサイクルシステムの構築」（平成25年度環境研究総合推進費補助金研究事業総合研究報告書、2014年）13頁。

12) 最一小判平成5・3・25民集47巻4号3079頁。

知義務違反に基づく賠償責任の判断に際して相当因果関係や過失相殺という枠組みで運送人の主観を考慮することにより、個別に柔軟な解決を図ることが望ましいとされた¹³⁾。したがって、事実認定において、この点が紛争となり得るであろう。

(b) 荷送人の無過失立証

荷送人の通知義務違反に基づく不法行為責任を認めたNYKアルグス号事件東京高裁判決¹⁴⁾は、国際海上運送中に船艙内に積載された危険物から高熱および発熱が生じる事故が発生した事案において、危険物の一つである可燃性物質類に該当するおそれのある化学物質について、危規則、危告示、IMDGコード等の各法令に定められた危険物分類義務を怠って当該物質の危険性を正しく分類、判定せず、当該危険物の種別等に応じた適切な包装や表示を行わなかったことにより当該危険物につき不適切な取扱いがされて事故が発生した場合、当該荷送人には不法行為法上の過失（危険物分類義務違反）があり、当該荷送人は、これによって発生した損害を賠償する責任を負うと判示した。実務においては、運送に付そうとする物質が危規則上の危険物に該当するか否か、危険物であればどの分類に属するかを適切に分類、判定する義務を怠らなかつたことについて荷送人が立証責任を負い、立証ができない場合には債務不履行責任を免れないとされるであろうが、その立証が争点となり得るであろう。

(c) 国際海上物品運送における裏面約款条項の効力

国際海上運送では、船荷証券裏面約款において、荷送人の通知義務違反については無過失責任とする旨が規定されていることが多い。さらに、危険物に起因して運送人に損害が生じた場合には、荷送人が補償責任を負う旨が規定されている場合もある。これは荷送人の無過失責任を規定しているものと解されているが、危険物の通知があった場合でも、なお荷送人が無過失責任を負うべきか否かは議論となり得るであろう。

この点、国際海上運送に適用される国際海上物品運送法15条1項は、運送人の責任等に関する所定の規定に反する特約で、荷送人、荷受人または

船荷証券所持人に不利益なものを無効としている。わが国は国際海上物品運送人の責任等に関する国際条約である船荷証券統一条約を批准し、それを国内法化したのが国際海上物品運送法であるが、船荷証券統一条約は、19世紀の後半以来、運送人が免責約款を濫用し、荷主側の利益を不当に害するようになったため、航海過失や火災免責など一定の免責を認める一方、それ以上の運送人の免責や責任軽減を禁止している。国際海上物品運送法15条1項は、この条約の趣旨に基づき、運送品に関する運送人の損害賠償責任について荷主に不利益な特約を禁止して無効とする。危険物に関する荷主の責任については同法第11条2項が規定しているが、特約禁止規定である同法15条1項はこの規定を対象として含めていない。同法15条1項は、運送人の責任を法に定める責任より軽減することを禁止するものであり、荷主の責任を対象としていないのである。したがって、当該規定が国際海上物品運送法第15条1項およびその趣旨により上述の危険物に関する約款規定が無効になることはないものとする。さらに、危険物の取扱いについて運送人に過失がない場合には、この約款規定は合理的な規定であると思われ、民法第90条等の一般法理によっても無効とされることはないものとする。なお、当該約款規定を、運送人に過失がない場合に有効なもののみれば、運送人に過失があることの立証責任は責任を免れるためにこれを主張する荷送人が負担することになる。

4 運送賃に関する義務

(1) 改正内容・理由

運送契約は請負契約の性質を有することから、運送賃は運送という仕事を完了したときに支払われるのが原則である（民633条¹⁵⁾。しかし、現行商法には、運送賃の支払いの時期に関する規律が設けられていない。法案商法では、荷送人は到達地における運送品の引渡しと同時に運送賃を支払わなければならないとする規律が設けられた（法案商573条1項¹⁶⁾。

13) 部会資料〔7〕4頁以下、同資料〔10〕7頁。

14) 東京高判平成25・2・28判例時報2181号3頁。

15) 田中・前掲注1) 419頁。

また、商法では、運送契約が請負契約の性質を有することから、運送品が不可抗力によって滅失し、または損傷したときは、運送人は、その運送賃を請求することができず、この場合において、運送人がすでにその運送賃を受け取っていたときは、これを返還しなければならない旨が規定されている（商576条1項）。ただし、双務契約の原則に従い、運送品がその性質もしくは瑕疵または荷送人の過失によって滅失し、または損傷したときは、運送人は運送賃の全額を請求することができる旨が規定されている（商576条2項）。法案商法では、これらの規定については、現代語化されたのみで実質的な改正は行われていない（法案商573条2項、3項）。

(2) 標準約款等の規定

自動車約款では、運送の完了時点ではなく、貨物を受け取るときまでに運賃を収受する旨が規定されている（自動車約款33条1項）。宅配約款でも同趣旨の規定が定められている（宅配約款8条1項）。内航約款では、あらかじめ合意した日までに、全額を支払わなければならない旨が規定されている（内航約款16条4項）。また、上記の約款には、法案商法573条2項および3項と同趣旨の規定が設けられている（自動車約款35条、宅配約款26条、内航約款16条5項、6項）。

なお、国際海上運送では、運送人の過失の有無にかかわらず、運送が途中で履行できなくなったとしても荷主が運送賃を全額負担する確定取得運賃条項が契約に挿入されていることが多い。

(3) 留置権

商法では、運送人は、運送品に関し受け取るべき運送賃、荷送人のために立替えた費用または前貸しについて「のみ」、その運送品を留置することができる旨が規定されている（商589条、562条）。法案商法では、取引の実態を勘案し、留置権の被担保債権として付随の費用を追加した上、前貸しは削除されている¹⁷⁾。

この運送人の留置権は、留置の目的物と被担保債権との牽連性が必要となる一方、留置の目的物

は債務者の所有する物であることを要しない。他方、商人間においては、双方のために商行為となる行為によって生じた債権について、債務者との間の商行為によって占有に属した債務者の所有する物に対する留置権が認められており、ここでは留置の目的物と被担保債権の牽連性は不要である（商521条）。現行商法において、留置権の生ずる債権を運送賃や立替費用「のみ」と限定しているが、これは運送においてはこの牽連性を問わない留置権が認められると留置権の成立が広範となり荷受人の権利を害するおそれがあるとして、運送賃などについては商人間の留置権は排除される趣旨とする考え方がある¹⁸⁾。これに対し、商法521条の適用を認めるのが多数説¹⁹⁾であるが、法案商法においても「のみ」という限定は残されるところ、改正後もこの点は争点となるであろう²⁰⁾。

5 おわりに

荷送人の危険物に関する通知義務は、契約等で明示に合意されていなくとも信義則上の義務として認められていたが、法案商法では明文化された。荷送人の通知義務違反について過失責任とするか、無過失責任とするかについては、議論が重ねられたこともあり、近時、荷送人が危険物から生じた損害について責任を負うことが広く認識されるようになってきている。今後は、荷送人の義務および義務違反に基づく責任について、標準約款の改定などが予定されているが、これら条項の適用・解釈に注目していきたい。送り状交付義務および運送賃に関する義務については、法案商法は現行商法を大幅に改正するものではなく、また任意規定であることから、実務に与える影響は大きいものではないと思われる。

（あめみや・まさひろ 弁護士）

16) 部会資料〔2〕7頁参照。

17) 部会資料〔2〕7頁参照。

18) 法制審議会商法（運送・海商関係）部会第16回および第17回における法務省事務局説明。

19) 田中・前掲注1）482頁、平出・前掲注6）502頁。

20) 自動車約款20条2項は、商人である荷送人が、運賃、料金等支払わなかったときは、運送人は、当該荷送人との運送契約によって運送人が占有する荷送人所有の貨物の引渡しを行わないことがある旨を規定している。