



運送人の責任の理論的検討

箱井崇史

1 はじめに

このパートでは、商法・国際海上物品運送法改正法案¹⁾における「運送人の責任」を理論的観点から概観する。もとより、運送人の責任制度は運送契約法の核心部分であって、改正についても検討すべき事項は多数にのぼり、詳細な検討は与えられた紙幅では困難である。ここでは、今後に行われるべき改正商法の理論的分析を念頭に置きつつ、運送法研究者としてその展望の一端なりを示すことで分担の責めをふさぎたい。

現行商法は、第2編商行為で陸上運送営業を規定し(商569条以下)、第3編海商で海上運送営業(商737条以下)を規定している。もっとも、運送人の責任制度については、商法の定める陸上運送人の責任に関する諸規定を海商編が海上運送人につき準用しており(商766条、786条1項)、実質的には第2編商行為の規定が陸海共通の運送人責任制度の基本規定となっている。改正法案は、これを形式的に整えて、第2編商行為において陸上・海上・航空の運送営業に関する通則的規定を設け(法案商569条以下)、運送人の責任に関する基本規定もここに置いている。そのうえで、第3編海商に、海上物品運送に関する特則を定めることにした²⁾(法案商737条以下)。また、海上旅客運送に関する海商編の特則規定(現商777条以下)はすべて削除されている。他方、国際海上物品運送については、国際海上物品運送法が条約に基づく独自の運送人の責任制度を定めているので、外航船の場

合と内航船の場合とでの責任制度の相違は残される。

このパートでは、商法および国際海上物品運送法が定める運送品の滅失・損傷・延着に関する物品運送人の責任に限って扱うこととして、旅客運送人の責任については触れない。なお、改正法案は、複合運送に関する規定を設けており、いわゆるネットワーク・システムに基づく責任制度を原則として採用しながら(法案商578条1項)、損害の原因が生じた区間が不明の場合については特則を設けず、通則的規定に委ねている。

2 責任原則と損害賠償の範囲

(1) 責任原則

商法は、運送品の滅失・損傷・延着(以下、「滅失等」と総称する)に関する物品運送人の責任について一連の規定を設けている(現商577条以下)。改正法案は、前述の通り商行為編の運送営業に関する規定を、陸上、海上および航空運送に共通の通則的規定として整理したので、改正後の商法575条は、新たにわが国の物品運送人の責任に関する原則規定となる。法案商法575条は、運送人の責任期間において運送品に滅失等の損害が生じた場合のみならず、その原因が生じた場合を責任発生原因として明示しているが³⁾、過失推定責任の原則を維持しており⁴⁾、現在の商法577条と実質的な相違は認められない。

なお、海上物品運送人に関する特則としては、堪航能力に関する運送人の義務を定めた現行商法

1) 商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律案(第192国会閣法第16号)。

2) 現行商法は、陸上運送・航空運送に関する特則を設けていない。

3) ロッテルダム・ルール17条1項を参照。

738条が国際海上物品運送法5条の規定をモデルに改正され(法案商739条)、学説上の争いのあったこの場合の責任の法的性質が過失推定責任であると明文で示された(法案商739条1項柱書き・ただし書き)。また、海上物品運送人による免責特約を制限していた商法739条が堪航能力に関する部分を除き(法案商739条2項参照)、削除された。いずれも、現在の学説において、少なくとも立法論としては異論のないところであろう⁵⁾。なお、改正法案は、海上運送契約の特則を非航海船による物品運送に準用しており(法案商747条、同756条1項)、堪航能力に関する法案商法739条の適用対象は拡大される結果となる(航海傭船の場合の例外につき法案商756条1項・2項を参照)。

(2) 損害賠償の範囲

運送品に関する物品運送人の損害賠償責任の範囲については、民法416条2項の特則として定額賠償規定(現商580条)が存在するが、法案商法576条は、現在の国際海上物品運送法12条の2の規定をモデルに、新たな規定を設けている。同法との相違は、第一に、商法規定の適用対象は運送品の滅失・損傷に限定され(法案商576条1項)、延着が含まれていない。これは、現行商法580条の解釈に関する通説を前提としたものであり、延着損害について定額賠償規定は適用されず、一般原則に委ねられた⁶⁾。第二に、定額賠償の排除事由が、商法では運送人の「故意・重過失」(法案商576条3項)、国際海上物品運送法では、「損害の発生のおそれのあることを認識しながらした自己の無謀な行為」(以下、「無謀な行為」という)となり、同一のルールについて適用排除事由に差が生じた。この点、国際海上物品運送法は条約に基づく立法ではあるものの、両者において異なる取扱いとすることの合理性と妥当性は今後の検討課題であろう⁷⁾。特に、改正法案は、「無謀な行為」概念の導入を一律に見送ったため、この法案商法

576条3項のほか、被用者の不法行為責任に関する同商法588条2項でも国際海上物品運送法との不整合が生じているし、国際海上物品運送法について適用される場合の高価品特則(法案商577条2項2号)について後述するような矛盾ともいえる状況を生じさせる結果となっている。

3 高価品特則

高価品特則(現商578条)については、学説で議論の分かれるいくつかの問題に立法的手当が図られた。法案577条1項は、現在の商法578条をほぼ維持するものである。同条2項は、高価品特則を排除する場合、①運送契約締結時に運送人が高価品であることを知っていたとき、②運送人に重過失があるとき、を新たに規定した。

(1) 運送人が高価品と知っていたとき

高価品の通知がなくても、運送人が高価品であることを知っていた場合、現行商法578条が適用されるかについては、見解が分かれていた。かつては、定型的・画一的処理を指向する商法にあって、偶然の知不知を問題とすべきでないこと、また高価品の通知を促進するためにも、運送人が高価品であることを知っていても免責を認める見解が有力に主張された⁸⁾。しかし、この場合には、通知があった場合と異なるところがなく、通知がなくともこの場合の免責を否定する見解が現在では多数といえる。もっとも、この立場でも、運送人がいつ、どの程度までを知っていれば通知を不要とするかについては見解が一致していなかった。この点、法案商法577条2項1号は、「物品運送契約の締結の当時、運送品が高価品であることを運送人が知っていたとき」と規定することにより、相当程度まで問題を解決したと評価できよう。運送人が契約締結時に運送品が高価品である

4) 法制審議会部会資料〔1〕(以下、「部会資料」として引用する)1頁では、たとえばモントリオール条約18条のような厳格責任の導入も検討課題とされたが、現行法を基礎とする改正であり特段の異論なく現行法の原則を維持することになった。

5) 現行商法739条のこの部分の削除については、学説は一致して賛成している。商法738条の堪航能力担保義務の法的性質は、かつての通説および判例(最二小判昭49・3・15民集28巻2号222頁)は船主の無過失責任を定めたものと解しており、国際海上物品運送法の制定後は同法にあわせて過失責任と解する説が有力となっていた。

6) 延着損害については、通常、約款で対応されており、たとえば標準貨物自動車運送約款47条5項は、延着の場合の損害賠償の額を「運賃・料金等の総額を限度」とする。法制審議会では延着損害に特有の責任制限制度を設けることも検討されたが(たとえば、部会資料〔7〕8頁を参照)、見送られた。これら約款による対応を尊重する意味からも、妥当な判断であったと思う(消費者契約10条を参照)。

7) ドイツでは運送人の免責と責任限定は運送人等に故意または無謀な行為があった場合に排除される(ドイツ商435条)。

8) たとえば、西原寛一『商行為法〔第3版〕』(有斐閣、1993年)304頁。

ことさえ知っていれば（価額は不知でよい）、高価品の通知を求めることができ、そうすべきであるといえるから、この規定の趣旨は正当であろう。また、この規定から、運送人が集荷の際にたまたま高価品であることを知って、そのまま運送を実施したような場合に⁹⁾、高価品特則はなお適用されたとの解釈を導くことが容易になろう。

(2) 運送人に重過失があるとき

法案商法577条2項2号は、近時の裁判実務に沿うものと理解されている。高価品が滅失・損傷した場合、一部の下級審裁判例を除き、判例は、長く請求権の自由な競合を認めていたため、運送人の不法行為責任について現行商法578条の適用はないものとして、運送人に過失がある場合には高価品について運送人の責任を認め（民709条、715条）¹⁰⁾、同時に通知を欠いた荷送人の過失が認められる場合には過失相殺する解決方法を採用してきた¹¹⁾。しかし、一部の下級審裁判例では、請求権競合を前提としながらこれを修正して高価品特則の適用ないし類推適用を認める裁判例（請求権修正競合説）が現れはじめ¹²⁾、平成10年の最高裁判例¹³⁾は、この請求権修正競合説を採ったものと解される。運送人の重過失と高価品特則の関係については、すでに昭和54年の東京高裁判決¹⁴⁾が、不法行為責任への現行商法578条の適用を否定しながら、仮に商法578条が運送人の被用者の不法行為上の責任にも適用があるとの見解に立つ

としても、被用者に重過失がある場合には「〔現行〕商法第581条の規定からして」責任は免れないと判示していた。その後、請求権修正競合説に立ち、運送人の不法行為責任に商法578条の適用を認めながら、同条は運送人に重過失がある場合には「〔現行〕商法581条の趣旨により」適用されないことを正面から述べ、この場合も過失相殺による解決を図る裁判例が現れた¹⁵⁾。

このような判例の展開のなか、学説は運送人の不法行為責任について商法578条の適用可否を論じてきたが、請求権競合説を採った場合に検討の実益の少ない重過失の問題はほとんど議論がみられなかった¹⁶⁾。近時、この点は重要な論点と認識されており¹⁷⁾、裁判例の根拠とする現行商法581条は同578条とは関係がないこと、また高価品の通知があれば重過失を防ぐ可能性があったといえることなどから、運送人の重過失の場合にも免責を認める見解が比較的多いように思われる。ここで詳論することはできないが、高価品特則における高価品の通知は、かつては荷送人の損害賠償請求権の保全であるなどと厳格に解されてきており¹⁸⁾、運送人に故意がある場合でも適用を肯定する見解もみられ¹⁹⁾、少なくとも現行商法580条の定額賠償規定とはまったく異なる性質の規定であると認識されてきたといえる²⁰⁾。運送人は廉価な運送賃を対価として運送を引き受けるが、運送品に関する運送人の損害賠償責任には運送人の知ら

9) この場合には、運送人はなお高価品として発送し直すことを求める余地が皆無とはいえず、状況により高価品特則の適用の有無が理論的には問題となりえた。

10) 大判大15・2・23民集5巻105頁、東京地判昭59・1・31判時1114号19頁（傍論。控訴審東京高判昭60・3・25判タ553号238頁も同旨）および次に掲げた裁判例など。

11) 大阪地判昭48・2・19交民6巻1号276頁（旅客運送につき運送人の高価品責任を認め、過失相殺）、東京高判昭54・9・25東高民時報30巻9号224頁（最判昭55・3・25民集129号339頁が正当として是認）、神戸地判平2・7・24判時1381号81頁、東京地判平3・9・25判時1432号137頁（責任制限約款の適用を否定。平成10年最判（後掲注13）の1審）。

12) 東京地判昭41・5・31下民集17巻5・6号435頁は、請求権修正競合説に立ち、軽過失ある運送人につき高価品賠償を否定した。東京地判昭57・5・25判時1043号34頁は傍論ながら修正競合説を示した。東京高判平5・12・24東高民時報44巻1～12号58頁（平成10年最判（後掲注13）の原審）。

13) 最一小判平10・4・30民集188号385頁。

14) 東京高判昭54・9・25東高民時報30巻9号224頁。

15) 東京地判平2・3・28判時1353号119頁。

16) たとえば、田中誠二ほか『コンメンタル商行為法』（勁草書房、1973年）は、この点に触れていない。

17) 高価品特則に関する文献としては、清河雅孝「高価品の明告懈怠と免責範囲の調節」川又還暦記念『商法・経済法の諸問題』（商事法務研究会、1994年）269頁、平野充好「高価品に関する運送人免責規定とその排除」山口経済学雑誌43巻6号（1995年）629頁、新里慶一「高価品に関する運送人の損害賠償責任に関する一考察——改正試案を契機として」永井古稀記念『企業法学の論理と体系』（中央経済社、2016年）671頁などがあり、文献もこれらを参照。

18) この点の学説状況につき、清河・前掲注17）297頁以下を参照。

19) たとえば、小町谷操三『運送法の理論と実際』（勁草書房、1953年）396頁（ただし、悪意の場合に運送人の不法行為責任を認める）。運送人の故意の場合の免責を否定しながら、およそ使用人の故意による場合に運送人は当然に一切の賠償をすべきと解することは困難であるとする見解もある（平出慶道『商行為法〔第2版〕』（青林書院、1989年）486頁）。

20) 倉澤康一郎「判批」判時966号（1980年）182頁は、定額賠償制度と高価品特則の両制度の利益状況が著しく異なすることを指摘する。

ない運送品価額を基準とする責任制度が採用されている（現商580条）。そこで、わずかな運送賃しか収受しないにもかかわらず予想しえない巨額の損害賠償責任を負う危険を回避するため、商法は普通品の運送と高価品の運送を契約として典型的に区別し、高価品を託送する場合にはその種類および価額の通知（明告）を求め、これがない場合には運送人は一切の責任を負わないこととしている²¹⁾。この通知がなければ、運送人は、割増運送賃を請求（運送賃を確定）できず、保険をつけるなどの高価品運送実施の準備もできず、そもそも高価品運送を拒絶する機会も奪われるのであって、運送契約の成立すら問題となりうるが²²⁾、商法はこの場合に、運送人が一切の責任を負わない運送契約の成立を認めているともいえよう。

法制審部会では、運送人の故意の場合に免責を認めないことに異論はなく（通説も同じ）、裁判実務をうけた重過失免責否定案と、「無謀な行為」をここに導入する案が検討された²³⁾。結果として、荷主団体の強い意向もあり、有力学説と異なる、重過失の場合の免責を認めない明文規定となった。これは高価品特則を定額賠償規定と同様に扱うものにはかならず、高価品特則の本質的機能との関係で今後の検討課題となろう。裁判実務の流れをうけて設けられた新規定は、大幅な過失相殺の適用を前提としていると思われるが、そもそも過失相殺を前提に織り込んだ規律ということ自体も問題といえようし、過失相殺による「妥当な解決」にもおのずから限界がある。

「無謀な行為」概念の導入については、とりわけ「うっかり事例」で重過失が認定されるケースがみられたことから、この場合の運送人の保護の要否が論点となったが、最終的にこの概念の導入は見送られた。今後は運用における重過失の事実認定が決定的な意味をもつことになるが、運送品

の多様化にともなう高価品運送の増加と運送品の高額化が指摘されるなか、わが国に多く存在するとされる零細な運送事業者が無申告高価品のうっかり事故で破綻する懸念を残したことは、筆者の考える高価品特則のあり方からみて残念に思う。

(3) 責任制限との関係

商法の高価品特則は、国際海上物品運送についても適用される（法案国際海運15条）。国際海上物品運送では運送人の責任制限制度（現国際海運13条）があるため、重ねて高価品特則を適用すべきか否かが論点となった。あえて高価品特則を不適用とすべき理由はないので、結果としては妥当な選択であろう。しかし、法案商法577条2項2号との関係では、国際海上物品運送が定額賠償の排除事由を故意または「無謀な行為」としている（法案国海運10条）のに対して、高価品特則の排除事由は故意・重過失になるという、「逆転現象」ないし、国際海上物品運送法における不整合²⁴⁾が生じたことは否定しがたい。

4 責任の消滅

(1) 運送人の責任の特別消滅事由

現行商法588条1項が定める運送人の責任の特別消滅事由は、「運送賃其他ノ費用」の支払いという要件が削除²⁵⁾されたほか、現在の規定が維持された（法案商584条1項）。これにより、荷主の運送賃支払債務がなお残存するなかで運送人の責任が消滅する結果を容認することになる²⁶⁾。この規定は、国際海上物品運送法には適用されず²⁷⁾、むしろこの場合は同趣旨の特約は無効と解されるし（現国際海運15条1項）、2週間以内に発見できない隠れた損害について荷主は危険な地位に置かれることも指摘されてきており²⁸⁾、この規定の維持または規定方法については異論もありえよう。

21) 普通品運送と高価品運送が契約の要素を異にし、契約の類型を異にすることにつき、倉澤・前掲注20) 181頁を参照。

22) 倉澤・前掲注20) 182頁を参照。

23) 「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案」3頁。

24) 国際海上物品運送法では、定額賠償や責任制限といった一般に運送人等に有利な規定の排除事由としては「無謀な行為」が採用されており、定額賠償の排除事由（法案国海運10条）のほか、運送人の被用者の不法行為責任規定の適用排除事由（法案国海運16条5項）も同様であって、いずれも国際海上物品運送法をモデルにしながら「故意・重過失」と修正している法案の商法規定とは異なっている。そのため、商法規定が単純に適用される高価品特則が、この点では特異な例外となっている。

25) これは、「実務上、運送賃を掛けの後払いとすることが多（い）」ことが考慮されたものである（部会資料〔2〕18頁）。

26) この点、立案当局は、「運送賃その他の費用の支払を運送人の責任消滅のための要件とする合理性はない」と指摘している（中間試案補足説明15頁）。

27) 国際海上物品運送法12条に類似の通知義務規定があるが、運送人の責任消滅の効果は認めていない。

28) 平出・前掲注19) 488頁。

また、運送人が下請運送人を利用した場合を考慮して、法案商法584条3項に、運送人が第三者に運送を委託した場合で、荷受人が所定の期間内に運送人に通知を發したときは、この期間は運送人が当該通知を受けた日から2週間を経過する日まで延長されたものとみなす旨の規定が新設された²⁹⁾。趣旨としては妥当であるが、ここで通知期間を2週間とすることの合理性に疑問が残る。法案商法584条1項ただし書きの2週間の期間は、直ちに發見することのできない運送品の一部滅失・損傷を荷受人が發見するために必要な合理的期間と考えられるが、法案商法584条3項の場合、これは荷主から損害の通知を受けた運送人がさらに下請運送人に通知するための期間であるから、損害を直ちに發見できる場合に即時の異議の申出を荷主に求めていることからしても、バランスを失っていないであろうか。なお、現行商法588条2項が、「運送人ニ悪意アリタル場合」に同588条1項の適用を排除しているところ、この「悪意」の意義について運送人の責任の消滅時効に関する同種規定（現商566条3項、同589条）との関係で議論があった³⁰⁾。法案商法584条2項は、最高裁判例³¹⁾に従い、この場合の悪意を「運送人がその運送品に損傷又は一部滅失があることを知っていたとき」としたが、規定趣旨からして妥当であろう。

(2) 1年の除斥期間

現行商法は、運送人の責任について、1年の短期消滅時効を定めている（現商566条1項、589条）。改正法案は、1年の除斥期間を定めた現行国際海上物品運送法14条と同一の規定を新たに商法に設けている（法案商585条1項～3項）。すなわち、「運送品の滅失等についての運送人の責任は、運送品の引渡しがされた日（運送品の全部滅失にあっては、その引渡しができるべき日）から1年以内に裁判上の請求がされないときは、消滅する」（法案商585条1項）。非商人も一般に荷主となりうる運送契約に関する通則的規定として、1年以内の「裁判上の請求」を要件として求めることの是非は、特別消滅事由の存置の是非とともにさらに検

討の余地があろう。あわせて、合意による期間の延長規定（法案商585条2項）も盛り込まれた。この点は、学説においても異論はあるまい。また、運送人が下請運送人を利用した場合の求償権確保のための延長についても、同じく国際海上物品運送法にならって手当されている（法案商585条3項）。なお、この改正により、前述した現行商法588条2項とともに問題となっていた同566条3項にいう「悪意」の解釈問題は解消された。

5 不法行為責任との関係

運送品の滅失等による損害について、運送人が不法行為に基づく損害賠償請求をされた場合、運送人は高価品特則などの運送契約法上の規定をもって対抗できるかという問題は、いわゆる請求権競合問題の理解と関連して、長きにわたり論争の対象となってきた。この点、高価品についてのように、わが国のかつての判例は、両請求権の自由な競合を認め、運送人の不法行為責任については運送契約法の規定は適用されないと判断してきたことから³²⁾、この場合に生じる不都合を回避するため、学説においては法条競合説・折衷説などが主張された。この問題については、すでに国際海上物品運送法が、1992年（平成4年）の改正で一定の立法的解決（現国際海運20条の2）を図っており、今般の改正では商法についてこの点が検討された。その結果、法案は、国際海上物品運送法の規定をモデルにした新たな規定を設けている。前述した平成10年の最高裁判例³³⁾もこの立場を肯定したものと解され、学説の展開した方向とも一致する改正と評価できるであろう。

(1) 運送人の不法行為責任

定額賠償（法案商576条）、高価品特則（同577条）および運送人の責任の消滅（同584条・585条）に関する商法の規定は、運送品の滅失等についての運送人の荷送人または荷受人に対する不法行為による損害賠償の責任について準用される（法案商587条本文）。ただし、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荷送

29) 部会資料〔2〕19頁の説明および説明図を参照。

30) 学説については、小島孝「運送人の責任の短期時効・特別消滅事由と運送人の悪意」ジュリスト増刊『商法の争点Ⅱ』（有斐閣、1993年）250頁以下を参照。

31) 最一小判昭41・12・20民集20巻10号2106頁。

32) 最一小判昭44・10・17集民97号35頁。

33) 最一小判平10・4・30前掲注13)。

人から運送を引き受けた運送人の荷受人に対する責任については、この準用は認められない（法案商587条ただし書き）。

対象となる荷受人が限定されているのは、運送を容認しない荷受人まで商法上の運送契約に関する規律で拘束する理由に乏しいと考えられたためである³⁴⁾。この点は、立案当局による当初の提案が変更されており、規定の趣旨がより明確になった。中間試案段階では、「荷受人（当該運送契約による運送を容認した者に限る）」が対象となっており、ここで容認の対象が当該運送契約と限定³⁵⁾され、荷受人が容認したことの立証責任を運送人が負担するとすれば、法案商法587条本文にいう準用の機会は、実際にはきわめて限定されたものとなりかねない。しかし、法案商法587条ただし書きは、運送の種類認識を問題とせず、運送を拒んでいたことの立証責任もこれを主張する荷受人が負うと解されるから、この懸念は解消されている。なお、現行商法では、運送途中での全部滅失の場合には荷受人は運送契約関係に入らないため（現商583条1項参照）、運送人の契約責任を追及できない荷受人からの不法行為に基づく損害賠償請求は一般に考えられたが、法案はこれを改め、全部滅失の場合には荷受人が荷送人と同一の権利を取得するとしているので（法案商581条1項）、現在とはこの点で問題状況が異なってくる。

もっとも、法案商法587条が対応したのは荷送人および荷受人に対する運送人の不法行為責任に限られている。運送契約と関係ない運送品所有者からの不法行為に基づく損害賠償請求については本条の類推適用もさしあたり難しいと解されるが、運送を実質的に委託した運送品所有者の場合など従来から認識されてきた問題³⁶⁾について、法案商法587条の類推適用など同条の存在を前提とする新たな議論の展開が期待される。

（2）被用者の不法行為責任

法案は、運送品の滅失等に関する運送人の被用者の不法行為責任について、やはり国際海上物品運送法（現20条の2第2項）にならって、法案商法587条により運送人の責任が減免される場合には、

その限度において運送人の被用者の不法行為責任も減免される旨の規定を新設している（法案商588条1項）。いわゆるヒマラヤ・クローズを商法に採用したもので、この点も異論はないであろう。なお、この規律の適用排除要件としては、国際海上物品運送法の「無謀な行為」ではなく、ここでも故意・重過失を採用している。

6 おわりに

駆け足で改正法案の運送人責任制度を概観した。今回の改正は、この分野については1899年（明治32年）の商法制定以来の大改正であり、対象も広範にわたるが、十分な準備と関係者の努力により現代取引に対応しうる運送・海商法が実現し、全体としては理論面からも高く評価されるべきものと思う。運送人の責任制度についても同様であるが、運送契約法の基礎理論と密接に関わる部分であることから、学説の対立点も少なくなき、今後は建設的な批判的検討の俎上に載せられることになるだろう。法案の規定をみわたすと、国際海上物品運送法との関係で、無謀な行為の導入見送りによる不整合が目につき、この点は高価品特則の議論とは別にさらに詰めるべきであったように思う。また、本稿で「損害賠償請求権者」として予定しながら紙幅の都合で割愛したものに、荷受人の地位に関する現行商法583条の改正がある。「無謀な行為」の導入にしても、この商法583条の改正にしても、一部の慧眼の士による研究がないわけではないが、学界における議論が必ずしも熟しているとはいえないなかで改正作業が進行したことは、この分野の研究者として、筆者自身、大いに反省しなければならない。これは、高価品特則についても同様であろう。今後、改正を機にこの領域の研究がいっそう発展することを願いつつ、その方向性の一端なりとも示そうと試みた本稿がなにがしかの役に立てば幸いである。

（はこい・たかし 早稲田大学教授）

34) 部会資料〔7〕16頁を参照。

35) 当初の提案について、「当該運送契約による運送を容認」とは、荷受人が具体的な約定を認識していることまでを問題にするものでないと説明されてきたが、宅配便によること（荷受人の）容認に言及した平成10年判例（前掲注13）を踏まえたものであるとの指摘があり（中間試案補足説明18頁）、少なくとも宅配便とか（特に運送人の責任について）同一類型の運送契約によることの容認が必要との認識があったように思われる。

36) たとえば、東京地判昭57・5・25金判658号32頁のような場合がある。