

研究ノート

物品運送における荷送人の危険物通知義務 ——商法改正を契機として——

新 里 慶 一

はじめに

政府は、平成28年10月18日、「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律案」(以下、「改正案」という。)を閣議決定し、第192回国会(臨時会)に提出した(閣法第16号)。

法制審議会・商法(運送・海商関係)部会(以下、「部会」という。)は、明治32年商法典制定以来の「社会・経済情勢の変化への対応、荷主、運送人その他の運送関係者間の合理的な利害の調整、海商法制に関する世界的な動向への対応等の観点から」(法務大臣諮問第99号)、商法の運送・海商関係および国際海上物品運送法を全面的に見直すべく検討してきた。

改正案の内容は、商法の表記を平仮名口語体にするとともに、航空運送・複合運送に関する規定の新設、運送人の責任に関する規定、船舶の衝突、船舶先取特権等に関する規定の整備等、広範囲に及んでいる。

その改正案の中で、注目すべき改正は、「危険物に関する通知義務」の新設である。

改正案572条は、新設の総則的規律として、⁽¹⁾「荷送人は、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、その旨及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提供しなければならない。」と規定している。すなわち、この改正によって、いかなる運送契約においても、荷送人は、運送契約上、運送人に対し、危険物に関する通知義務を負うことになる。

改正案に対して、現行の商法及び国際海上物品運送法は、荷送人の危険物通知義務を正面から規定していない。現行法において危険物に関する規定として考えられるものは、商法740条、国際海上物品運送法8条、そして、同法11条である。すなわち、商法第740条が規定する「運送人の『法令ニ違反シ又ハ契約ニ依ラスシテ船積シタル運送品』の処分権」、また、国際海上物品運送法第11条が規定する「運送人の危険物の処分権」、

-
- (1) 「危険物通知義務」は、「物品運送についての総則的規律」の一つとして検討された。法制審議会商法（運送・海商関係）部会第2回会議（平成26年5月28日開催）「部会資料第2」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する論点の検討（1）」、第9回会議（平成27年1月14日開催）「部会資料10」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案のたたき台」、第11回会議（平成27年3月11日開催）「部会資料12-1」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案（案）」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案の補足説明」、第12回会議（平成27年6月24日開催）「部会資料14」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案の取りまとめに向けた検討（1）」、第14回会議（平成27年9月9日開催）「部会資料16」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案の取りまとめに向けた検討（3）」、第16回会議（平成27年11月11日開催）「部会資料18」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案のたたき台（1）」、第17回会議（平成27年12月9日開催）「部会資料19-1」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案のたたき台（2）」・「部会資料19-2」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案のたたき（2）についての補足説明」、第18回会議（平成28年1月27日開催）「部会資料20-1」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案（案）」、「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案」。部会の資料については、法務省のホームページの「法制審議会 商法（運送・海商関係）部会のページ」にアップされているものを参照した。<http://www.moj.go.jp/shingil/shingikai-shoho.html>

そして、同法7条1項1号・8条1項・3項の規定する「荷送人の運送品の種類の正確性に関する担保責任」である。

ところで、従来、荷送人の危険物通知義務に関しては、先行研究として、商行為法および海商法においてはほとんど議論されず、国際海上物品運送法において議論されてきたにすぎないと思われる。⁽²⁾

そのため、主に、国際海上物品運送法における裁判例、先行研究を参考に、通知義務の法定の適否、運送人の主観的事情と通知義務、損害賠償責任の性質が重要項目とされ、改正案572条の議論は行われたようである。⁽³⁾

- (2) 体系書・概説書としては、小町谷操三『統一船荷証券法論』(勁草書房, 1958年) 293~306頁・355~356頁, 田中誠二=吉田昂『コンメンタール国際海上物品運送法』(勁草書房, 1964年) 185~190頁, 戸田修三=中村眞澄編『注解 国際海上物品運送法』(青林書院, 1997年) 221~237頁(中元啓司担当)(以下、「中元・前掲注(2)書」という。), 山戸嘉一『国際海上物品運送法』(海文社, 1958年) 143~149頁がある。

論文としては、有田喜十郎「海上運送人の危険物輸送とその責任 外航船におけるその理論と実際」民商法雑誌64巻2号175~200頁, 佐野彰「危険物の船積と荷送人の責任」法と政治23巻3・4合併号155~172頁, 長田旬平「危険品の船積に関する荷送人の責任(近年の動向)」海事法研究会誌221号14~19頁, 原茂太一「危険物の海上運送における荷送人の通告義務と運送人の責任 英米法の理論を中心として」海法会誌復刊31号39~66頁(以下、「英米法」という。), 同「危険物の海上運送における運送人の注意義務と製造業者の周知徹底義務 近時の二判例に関連して」『中村眞澄教授・金澤理教授還暦記念論文集・現代保険法・海商法の諸相第2巻』(成文堂, 1990年) 699~717頁(以下、「中村」という。), 同「危険物運送における海上運送人の注意義務再論 海上企業者の社会的責任の一側面」『田中誠二先生追悼論文集 企業の社会的役割と商事法』(経済法令研究会, 1995年) 563~572頁, 平泉貴士「危険物の海上運送 NYKアルグル豪事件判決を参考として」海事法研究会誌235号35~50頁がある。

- (3) 中間試案に関する論稿として、岩原紳作・上村達男・江頭憲治郎・大塚英明・尾崎安央・黒沼悦郎・鳥山恭一・中出哲・箱井崇史・福島洋尚・若林泰伸「『商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案』に対する早稲田大学教授の意見」早稲田法学91巻1号53~89頁, 東洋大学商事法研

そこで、本稿では、改正案における議論、および、国際海上物品運送法における裁判例、先行研究を検証し、今後の議論の展開および深化を図りたいと考える。

第1. 危険物の内容・要件・範囲

1. 改正案における議論

危険物の内容・要件・範囲に関しては、他の論点とは異なり、部会資料で、若干、言及されているにとどまり、部会ではほとんど議論は行われなかった。

これに対して、国際海上物品運送法においては、危険物の内容・要件・⁽⁴⁾範囲に関して、論争が展開されてきた。

(1). 第6回会議 (平成26年10月8日開催)

第6回会議における「部会資料7」「商法 (運送・海商関係) 等の改正に関する論点の補充的な検討 (1)」では、以下のとおり述べられている。

研究会「商法 (運送・海商関係) 等の改正に関する中間試案・中間試案の補足意見・中間試案に寄せられた意見の概要についての検討」東洋法学59巻3号311~317頁、日本大学法学部商事法研究会「『商法 (運送・海商関係) 等の改正に関する中間試案』に対する意見募集に対する意見」日本法学81巻2号231~271頁、松井信憲・宇野直紀・山下和哉「『商法 (運送・海商関係) 等の改正に関する中間試案』について」ジュリスト1483号56~61頁、松井信憲「商法 (運送・海商関係) の改正」NBL1065号38~39頁がある。

要綱案に関する論稿として、手塚祥平「『商法 (運送・海商関係) 等の改正に関する要綱』が企業実務に与える影響：海商関係を中心に」商事法務2099号25~31頁、山下友信「商法 (運送・海商関係) 等の改正に関する要綱について」NBL1072号4~12頁、吉田伸哉「120年ぶりの大改正！商法 (運送・海商関係) 改正要綱の概要」ビジネス法務16巻5号132~135頁がある。

(4) 以下、本文における下線及び強調は筆者による。

「第2 危険物に関する荷送人の通知義務

- 1 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品（以下「危険物」という。）であるときは、運送品の引渡しの前に、運送人に対し、当該危険物の品名、性質その他の当該危険物の安全な運送に必要な情報〔荷送人が知り、又は知ることができたものに限る。〕を通知しなければならないこととすることについて、どのように考えるか。
- 2 <略>

「(注) 危険物の範囲について個別に規定する法令には、消防法、毒物及び劇物取締法、危険物船舶運送及び貯蔵規則、航空法施行規則等があるが、基本法である商法の規律としては、国際海上物品運送法第11条第1項を参考に、本文1のような規定振りにせざるを得ないと考えられる。ここでいう危険性とは、物理的な危険性を指し、法律的に船舶又は他の積荷に障害を与え得ること（禁制品等）⁽⁴⁾を含まないとされる。」

(2). 第11回会議（平成27年3月11日開催）

第11回会議において、「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案」が、以下のとおり決定された。

「(2) 危険物に関する通知義務

危険物に関する通知義務について、次のような規律を設けるものとする。

- ア 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品（以下「危険物」という。）であるときは、運送品の引渡しの前に、運送人に対し、その旨及び当該危険物の品名、性質その他の当該危険物の安全な運送に必要な情報を通知しなければならない。

イ <略>

そして、第11回会議における「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案の補足説明」では、以下のとおり説明されている。

「…危険物の意義について、消防法、毒物及び劇物取締法、危険物船舶運送及び貯蔵規則、航空法施行規則等には個別に詳細な規定があるが、一般法である商法においてはある程度抽象的な規律とならざるを得ず、試案では、国際海上物品運送法第11条と同様に、引火性、爆発性その他の危険性を有する物品としている。…」

(3). 第16回会議 (平成27年11月11日開催)

「部会資料18」「商法 (運送・海商関係) 等の改正に関する要綱案のたたき台 (1)」では、以下のとおり述べられている。

「...、商法における危険物の定義について、その適用上一切の疑義を残さない完全な明確化は困難である...。」

(4). 改正案

改正案は、危険物の内容・要件・範囲については、規定を設けなかった。

2. 国際海上物品運送法における議論

(1). 裁判例

危険品の内容・要件・言及した裁判例は、存在しない。

また、部会資料7で「ここでの危険性とは、物理的な危険性を指し、法律的に船舶又は他の積荷に障害を与え得ること (禁制品等) を含まないとされる。」とされていた。この危険品の範囲に関しては、以下で述べるように、学説上の対立はあったが、この問題を取り上げた裁判例も存在しない。

(2). 学説

①. 物理的危険物限定説⁽⁵⁾

(i). 山戸嘉一教授

山戸嘉一教授 (以下、「山戸教授」という。) は、以下のとおり主張している。

「危険物 (dangerous goods) 即ち『危険性のある物』 (goods of a dangerous nature) の意義如何。新法は、別にその定義を示さないで、ただ、統一条約が『引火性・爆発性又は危険性を有する物品』 (goods of an inflammable,explosive

(5) 「物理的危険物限定説」, 「物理的危険物・法律的危険物両者包含説」の名称について、中元・前掲注(2)書223~224頁を使用した。

or dangerous nature) といっているのに対し『引火性・爆発性その他の危険性を有する運送品』といっているだけである。これ等の字句から見ると、新法も統一条約も引火性・又は爆発性を有する物を以て所謂危険性を有する物の典型とみていることは明らかである。固よりこれだけでは、危険性を有する物の意義が明らかにされていない。統一条約の解釈として、所謂『危険性を有する物』を燃烧又は爆発の如き物理的損害 - 船舶及び他の運送品又は人命に対する危害 - の原因となるような物品に限定する必要はなく、更に、船舶の航海を遅延又は不能ならしめることにより、船舶又は運送品に損害を与える危険性ある物品をも包含するものと解する者がある。統一条約上、この解釈が正しいか否かは暫く措き、新法にいう『危険性を有する運送品』もこのように広く解してよいだろうか。新法がことさら『引火性・爆発性その他の危険性を有する運送品』という異なった表現を使用しているところをみると、『その他の危険性を有する運送品』は、所謂 ejusdem generis の原則により、上掲の危険物例示たる引火性・爆発性の運送品と近似性を有する運送品、換言すれば、燃烧又は爆発の如き『物理的な危険』(physically dangerous)、即ち物理的損害の発生原因となるべき物品のみに限定しなければならないとすれば、戦時禁制品の如き他に金銭上の損害を生ぜしめる物品であっても、その損害の原因は、単に法律的障害 (legal obstacle) たるに止り、物理的障害でないから、危険性を有する運送品とは称し難いことになる。然し、新法にいう海上物品運送にも、商法740条の規定が適用されることになっているから(法20)、たとい、第11条の危険性を有する運送品が、このように狭く解されても、第740条の法令に違反して船積し、船舶又は積荷に危害を及ぼすおそれあるものの中に、右の如き物理的な危険の外に、船舶の航海を遅延又は不能ならしめる(抑留・捕獲)が如き危険をも包含せしめているので、何等不都合は生じない。⁽⁶⁾」

(ii). 佐野彰教授

佐野彰教授(以下、「佐野教授」という。)は、以下のとおり主張している。

「運送品の無害性に関する荷送人の責任を結果責任と解する立場をとると、国際

(6) 山戸・前掲注(2)書144頁。同旨、田中=吉田・前掲注(2)書187頁。なお、本文中の「統一条約」は「1924年船荷証券統一条約」、「新法」は「国際海上物品運送法」のことである。

ejusdem generis については、高柳賢三・末延三次編『英米法辞典』(有斐閣、1984年)152頁他参照。

海上物品運送法11条の危険物の意義につき、物理的危険物に限らず、禁制品などを含むと解することは困難である。ただし、船積当時、適法とされた運送品が、出港後禁制品となり、これがために船舶または他の荷主のこうむった損害を、当該荷送人が賠償すべきこととなり、不合理だからである。⁽⁷⁾

②. 物理的危険物・法的危険物両者包含説 (以下、「両者包含説」という。)

(i). 小町谷操三教授

小町谷操三教授 (以下、「小町谷教授」という) は、以下のとおり主張している。

「条約第4条第6項の規定は、その前段は、商法第740条...の例外規定であり、その後段は、補充規定である。蓋し、商法第740条は、当該運送品が、船舶又は積荷に危害を及ぼす虞ある場合に限り、その放棄をなしうることを規定するに反し、条約は、何時でも破壊その他の処分をなしうる旨を規定し、また商法第740条は、法令違反の運送品についてのみ、その運送品が、船舶所有者又は船長の承諾により、船積せらるる場合を予想せるに反し、条約は、一般の危険品が、右の事情の下に船積せらるる場合を、規定しているからである。尤も条約には、特に、法令に違反して船積をなした運送品に関し、直接規定をしていないけれども、条約にいわゆる『危険性のある物品』とは、必ずしもこれを、燃焼又は爆発の如き、物理的損害の原因となるべき運送品に限る必要はなく、苟も当該運送品を運送することによって、船舶又は他の運送品に、損害を加える危険 (例えば拿捕、停船等) あるものなる限り、これを、燃焼又は爆発の危険あると、同等の取扱をなすのが至当である。蓋し損害は、結局、金銭上の損害に帰着するのであり、その損害の原因が物理的なる否とは、法律上同価値だからである。従て、条約は法令違反の積荷についても、同じく規定をなせるものと解しうるのであって、この点において、条約と商法との間には、相違はない。⁽⁸⁾」。

(7) 佐野・前掲注(2)論文170頁注7。

(8) 小町谷・前掲注(2)書294頁。同旨、有田・前掲注(2)論文189頁、原茂・前掲注(2)論文(中村)703頁。なお、本文中の「条約」とは「1924年船荷証券統一契約」のことである。

(ii). 中元啓司教授

中元啓司教授(以下、「中元教授」という)は、以下のとおり主張している。

「本条の『引火性、爆発性その他の危険性を有する運送品』の範囲は限定的に解釈すべきではない。日本の危険物船舶運送及び貯蔵規則別表第1ないし第10に定められた物品だけでなく、同規則に定められていないが日本の船舶が寄港する外国の港で適用される危険物船舶運送規則(英国危険物規則・米国危険物規則など)に定められている物品もあるし、科学技術の進歩・発展に伴い新たに製造される化学製品等の物理的・化学的危険物の種類は今後ますます増加するであろう(男性用頭髮化粧品であるヘアースプレーは日本国内で市販されるときは一個一個で普通品として取り扱われているが、船会社は輸出品として数千個、数万個と多量にまとまると危険品になるとして、危険品として危険品運賃を徴収しているが、荷主は化粧品として普通品扱いを主張するなど問題は多い)。また、戦争・紛争が生じている世界の何れかの地域を航行する日本の船舶がさらされる危険の他、ある種類の運送品を輸入許可品とする特定国への輸出にあたり当該国の許可を必要とする旨を荷送人が運送人に通告しなかったために船舶が滞船しなければならなくなったような場合を考えると、船舶や他の運送品にとってはこの運送品は運送や陸揚げにつき法律上障害がある法律的に危険性を有する運送品と解されることになる(物理的危険物・法律的危険物両者包含説)。これには、船積港・陸揚港または寄航港の法律により禁止された物品、禁制品が含まれる。⁽⁹⁾」

3. 小括

(1). 改正案について

改正案は、通知義務の対象である危険物について、国際海上物品運送法第11条と同様に、「引火性、爆発性、その他の危険性を有するもの」とした。これは、「一般法である商法においてはある程度抽象的な規律」とならざるをないし、さらに、「商法における危険物の定義について、そ

(9) 中元・前掲注(2)書225頁。本文中の「本法」とは「国際海上物品運送法」のことである。また、本文中では「危険物船舶運送及び貯蔵規則別表第1ないし第10に定められた物品」と書かれているが、現行の規則では別表は第1から第6の2となっている。

(10) 「商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案の補足説明」。

の適用上一切の疑義を残さない完全な明確化は困難である⁽¹¹⁾ためである。

このような抽象的な文言は、危険物の通知義務が総則的規律に位置付けられていることから適切な規定の仕方であると考ええる。

次に、改正案の危険物に関する範囲について、部会の捉え方とは異なり、「両者包含説」を採用すべきであると考ええる。なぜなら、小町谷教授の主張の通り、物理的原因による損害と法律的原因による損害は法律的に同価値であるからである。

ここで問題となるのは、佐野教授の批判である。この批判については、(2)で検討するが、改正案は荷送人の責任について「過失責任推定・過失責任⁽¹²⁾」(以下、「過失責任説」という。)を採用したため、改正案においては佐野教授が指摘している問題点は解消されている。

(2) 国際海上物品運送法における議論について

まず、この危険物の文言については、限定的に解すべきではないと考える。なぜなら、中元教授が主張しているように、科学技術の進歩・発展に伴い新たに製造される化学製品等の物理的・化学的危険物の種類は、今後、ますます増加すると考えられるからである。

次に、従来問題とされてきた、国際海上物品運送法において、危険物には、「物理的危険物」以外に「法律的危険物」が含まれるか否かという点が、問題となる。

(11) 第16回会議 (平成27年11月11日開催)「部会資料18」「商法 (運送・海商関係) 等の改正に関する要綱案のたたき台 (1)」。

(12) 「過失推定責任」は、第1回会議 (平成26年4月23日開催)「部会資料1」「商法 (運送・海商関係) 等の見直しにおける検討事項の例」・第14回会議 (平成27年9月9日開催)「部会資料16」「商法 (運送・海商関係) 等の改正に関する要綱案の取りまとめに向けた検討 (3)」で用いられている。

「過失責任」は、第11回会議 (平成27年3月11日開催)「商法 (運送・海商関係) 等の改正に関する中間試案の補足説明」・第16回会議 (平成27年11月11日開催)「部会資料18」「商法 (運送・海商関係) 等の改正に関する要綱案のたたき台 (1)」で用いられている。

私見としては、国際海上物品運送法11条の危険物には、法律的危険物も含まれると考える。なぜなら、小町谷教授の主張のとおり、損害は、金銭上の損害に帰着するのであり、その損害の原因が物理的なるか否かを問わず、法律上同価値と考えるからである。

問題は、佐野教授の批判である。すなわち、佐野教授は、「運送品の無害性に関する荷送人の責任を結果責任と解する立場をとると、国際海上物品運送法11条の危険物の意義につき、物理的危険物に限らず、禁制品などを含むと解することは困難である。けだし、船積当時、適法とされた運送品が、出港後禁制品となり、これがために船舶または他の荷主のこうむった損害を、当該荷送人が賠償すべきこととなり、不合理だからである。」と批判している。この批判は妥当なものであろうか。

この批判は、佐野教授が「過失責任説」を採用する根拠として、荷送人の損害賠償責任について「厳格責任・無過失責任・結果責任説」⁽¹³⁾(以下、「無過失責任説」という。)を採用することの問題点を指摘したもの

(13) 「厳格責任」は、第9回会議(平成27年1月14日開催)「部会資料10」「商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案のたたき台」で用いられている。

また、「無過失責任」は、第1回会議(平成26年4月23日開催)「部会資料1」「商法(運送・海商関係)等の見直しにおける検討事項の例」、第11回会議(平成27年3月11日開催)「商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案の補足説明」、第14回会議(平成27年9月9日開催)「部会資料16」「商法(運送・海商関係)等の改正に関する要綱案の取りまとめに向けた検討(3)」で用いられている。

さらに、小町谷教授は、「たまたま、かかる運送品が、荷送人の責に帰すべからざる事由によって、船積せられた場合に、荷送人はなほ、結果責任を負担すべきものなりや、否やにつき疑がある。各国の従来の取扱を見るに、英法は結果責任を認めているが、その責任重きにすぎ非難がある。而して米法及び独法は、過失責任を認めている。」と述べている。前掲注(2)300頁。また、山戸教授は、「偶々、荷送人の責に帰すべからざる事由によって船積せられた場合であっても、なお、荷送人は責任を負うべきかは問題である。結果責任を負担せしめるだけの理由に乏しいと思う。」と述べている。前掲注(2)146~147頁。

である。

たしかに、「無過失責任説」の立場によれば、佐野教授が想定した状況において損害が発生した場合、荷送人が全損害を負担する結果となり、荷送人にとっては苛酷な結果となるであろう。

これに対して、荷送人の責任について「過失責任説」を採用すれば、危険物の範囲について、「両者包含説」を採用することを認めても問題はないであろう。

この批判を検証するためには、関係当事者の法律関係ないし責任の根拠を整理する必要がある。そのためには、当事者間の関係を区別すべきであろう。

すなわち、佐野教授は、「船積当時、適法とされた運送品が、出港後禁制品となり、これがために船舶または他の荷主のこうむった損害を、当該荷送人が賠償すべきこととなり、不合理だ」と述べて、当事者を区別せずに、危険物による損害賠償責任に言及している。しかし、この問題については、当事者の関係を、荷送人と「船舶」との関係、そして、荷送人と「他の荷主」との関係に分けて、検討すべきであろう。

第1に、荷送人と「他の荷主」との関係においては、荷送人の不法行為責任が問題になり、この責任は過失責任主義に則って処理されることになる⁽¹⁴⁾。したがって、佐野教授が想定した状況においては、2つの結

(14) 運送人以外の利害関係者に対する荷送人の不法行為責任について、山戸教授は、以下のとおり主張している。

「たとい、処分行為により損害を受けることになっても、その危険物の荷送人は、運送人に対し、損害賠償の請求をなし得るものでなく、却って、そのような危険物を船積せしめた荷送人 運送契約において現実に荷送人となった者に限る において、その船積によって生じた一切の損害及び費用につき、運送人に対してのみならず (法11条)、他の積荷利害関係者・乗客・船員等に対しても賠償しなければならない。これはいうまでもなく、危険物の性質の通告義務違反による責任ではなく、不法行為上の責任である。」前掲注(2)書146頁。

また、長田旬平弁護士は、以下のとおり主張している。

論が導かれる。ひとつは、荷送人は不法行為責任を負担せず、運送人が不法行為責任を負担する。もうひとつは、荷送人も運送人も不法行為責任を負担せず、他の荷主が自己の積荷に生じたすべての損失を負担する。

第2に、荷送人と「船舶」との関係であるが、この関係においては、荷送人の運送契約上の責任と荷送人の不法行為上の責任に分けて考えることになる。

まず、荷送人の不法行為上の責任については、過失責任主義に則って処理されることになる。したがって、佐野教授は想定した状況においては、荷送人が不法行為責任を負担することなく、運送人が船舶に生じたすべての損失を負担する。

次に、荷送人の運送契約上の責任である。この責任が佐野教授の批判の妥当性を検証する核心となる。そして、この問題は、まさに、荷送人が負担する契約上の責任の性質である。すなわち、佐野教授が想定した状況において損害が発生した場合、「無過失責任説」に立つときは、荷送人が責任を負うことになる。しかし、このような結論は荷送人にとっ

「貨物の危険性に起因して損害を受ける可能性があるのは、船主または運送人に限られず、同じ船舶に積む込まれた他の貨物の荷主をはじめ、第三者が損害を被る事態も考えられる。このような第三者との関係では、契約上の黙示の義務またはHague/Hague-Visby Rulesは適用されないが、要件を充足する限り、不法行為責任が成立する。各国において不法行為の要件には多少の差異があるが、危険品の性質から生じた第三者に対する責任に関して不法行為法をもって解決するという考え方そのものは、世界的に統一を見ているところであると思われる。

わが国においても、国際海上物品運送法20条1項が準用する商法740条2項により、第三者による不法行為責任に基づく損害賠償請求が肯定される。...

なお、第三者に対する責任が認められるためには荷送人の過失が要求される。このことから、運送人に対する責任の性質について厳格責任をとる見解に対して、運送人に対する責任は無過失でも認められるのに第三者に対する責任は過失がないと成立しないというのでは、損害賠償を認めるための要件の上で不均衡が生じるとして強く批判されているところである。」前掲注(2)論文17頁。

て苛酷なものである。これに対して、「過失責任説」に立つときは、佐野教授の想定した状況においては、荷送人は責任をまったく負担しないことになるのであろう。そうすると、全損害は運送人が負担することになるのであろう。しかし、このような結論は運送人にとって苛酷なものである。

さて、佐野教授が想定した状況において、荷送人が運送契約上の責任を負担することが妥当で合理的なのであろうか、運送人が損失を負担することが妥当で合理的なのであろうか。いずれの結論が妥当であらうか、いずれの結論が合理的であらうか。

結局、この問題は、危険物によって発生した損害を誰が負担するのが妥当なのか、誰が負担するのが合理的なのか、誰が負担するのが適切なのか、という問題に帰着するのではなかろうか。結論としては、後に検討するように、国際海上物品運送法における議論においては、荷送人が、危険物による損害について、運送契約上の責任を負担するのが最も妥当で合理的で適切であらう。

第2. 通知義務の法定—通知義務の根拠・性質—

1. 改正案における議論

改正案572条は、総則的規律として、荷送人に危険物通知義務を課すこととした。すなわち、この改正によって、荷送人は、いかなる物品運送形態においても、運送契約上、運送人に対し、危険物に関する通知義務を負うことになるが、新設するにあたっては、以下のような議論が展開された。

部会資料によると、部会においては、危険物通知義務に関しては、商法においても、国際海上物品運送法においても、明文の規定はなく、信義則上認められていたにすぎないと捉えられている。そして、改正法案は、「現代社会における危険物の多様化やその取扱いの重要性に鑑みて」、商法上、荷送人の危険物通知義務を法定することとした、とされている。

(1). 第1回会議(平成26年4月23日開催)

第1回会議「部会資料1」「商法(運送・海商関係)等の見直しにおける検討事項の例」には、以下のとおり述べられている。

「6 危険物に関する荷送人の申告義務

商法には、荷送人の運送状交付義務に関する規律(同法第570条)はあるが、運送品に危険物が含まれることの申告義務に関する明文の規定はないことから、その重要性に鑑み、これを新設することが考えられる。」

(2). 第2回会議(平成26年5月28日開催)

第2回会議「部会資料2」「商法(運送・海商関係)等の改正に関する論点の検討(1)」では、以下のとおり述べられている。

「商法には、危険物に関する荷送人の通知義務について特段の規定はなく、信義則上、荷送人がそのような義務を負うと解されるにとどまる。この点につき、公法上は、船舶による危険物の運送の場合に、荷送人は、船長等に対し、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負う(危険物船舶運送及び貯蔵規則第17条)等の規律があるが、現代社会における危険物の多様化やその取扱いの重要性に鑑みると、私法上も、危険物に関する通知義務及び荷送人がこれに違反した場合の効果を明らかにすることが考えられる。」

(3). 第11回会議(平成27年3月11日開催)

第11回会議において、「商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案」が決定され、荷送人の危険物通知義務を法定することが提案された。

「(2) 危険物に関する通知義務

危険物に関する通知義務について、次のような規律を設けるものとする。

ア 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品(以下「危険物」という。)であるときは、運送品の引渡しの前に、運送人に対し、その旨及び当該危険物の品名、性質その他の当該危険物の安全な運送に必

要な情報を通知しなければならない。

イ <略>」

そして、「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案の補足説明」には、以下のとおり述べられている。

「現行法では、危険物の運送を委託する荷送人の通知義務について特段の規定はなく、信義則上、荷送人がそのような義務を負い、これに違反した場合に、荷送人が債務不履行又は不法行為に基づく損害賠償責任を負うと解されるにとどまる。

この点について、公法上、船舶による運送の場合に、荷送人は、船舶所有者等に対し、危険物を識別する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負う（危険物船舶運送及び貯蔵規則第17条）が、現代社会における危険物の多様化やその取扱いの重要性に鑑みて、試案の第2の3(2)アでは、商法上も、危険物に関する荷送人の通知義務について規律を設けることを提案している。」

(4) 第18回会議（平成28年1月27日開催）—「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案」—

第18回会議（平成28年1月27日開催）において、「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案」が決定された。

「(2) 危険物に関する通知義務

ア 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品であるときは、その引渡しの前に、運送人に対し、その旨及び当該物品の品名、性質その他の当該物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ものとする。」

イ <略>」

2. 国際海上物品運送法における議論

部会資料によると、部会では、従来、通知義務の根拠・性質について、信義則上の義務であると理解されていた。果たして、危険物通知義務は、信義則上の義務であるとの理解が適切であろうか。

そこで、国際海上物品運送法における先行研究や裁判例における、通知義務の存在の根拠、性質に関する理解を検証する。

(1). 裁判例

荷送人の運送契約上の通知義務と通知義務違反に基づく契約責任を取り扱った判例は存在しない。存在するのは、製造業者、販売業者の通知義務違反による不法行為責任に関する裁判例（福興丸事件・マーゴ号事件）、そして、荷送人の通知義務違反による不法行為責任に関する裁判例（NYK アルグス号事件）である。

①. 福興丸事件（神戸地裁昭和39年4月23日判決⁽¹⁵⁾）

本件は、製造業者の鋳業所から船積輸送される亜鉛精鋳の特性に起因する海難事故に関する事例である。

神戸地裁は、製造業者の鋳業所長について、不法行為における事故防止のための一般的義務に対する適切な代償的措置を講ずべき義務としての告知義務、その前提としての調査・研究義務の存在を認め、製造業者の不法行為責任を認容した。

①. 一般的権利侵害防止注意義務について

「一般に、他人の権利を侵害する危険を伴う行為をなす者は、権利侵害の結果の発生を防止すべき注意義務を負うが、右行為が業務に基く場合には、右義務は一層加重される。本件の場合対州鋳業所長は、同鋳業所から船積輸送される亜鉛精鋳の特性に基因する海難事故については、その業務の延長として、利害関係人に対し、これを防止すべき注意義務を負うと解される...」

②. 一般的権利侵害防止注意義務の履行について

「同鋳業所長としては、先ず、亜鉛精鋳の荷崩れがその含有水分の量に密接な関係有することから、船積までにその水分を可及的に減少させるべきである。本

(15) 判例評釈として、島十四郎「積付についての過失」『海事判例百選（別冊ジュリスト15号）』92頁，同「積付についての過失」『海事判例百選（増補版）（別冊ジュリスト42号）』92頁がある。

件亜鉛精鉱の含有水分率は11.25%であつて、同鉱業所で従来船積されたものに比べれば、さして多いとはいえないけれども、...過去の荷崩れ例から考え、水分率10%前後でも移動の危険があると認められるから、船積時においては、水分率10%以下であることが望ましいのである...。又、荷役設備も、棧橋から手押車で落下させる方法は、...欠陥があるから、ベルトコンベヤー方式にするのが理想的で、この点は早くから指摘されていた...。」

③. 危険特性の告知義務

「同鉱業所長には、精鉱の特性に基く荷崩れ事故についてはこれを防止すべき業務上の注意義務があるから、もし、右の諸点 (上記② - 筆者) の実行をなさぬ場合には、事故防止のため適切な代償的措置を講ずべき義務があるといわねばならない。そのようなものとして、先ず、船側に亜鉛精鉱の危険特性を詳細に告知すべき義務をあげるべきである。」

「荷送人たる対州鉱業所長は、亜鉛精鉱の鉱物学上の専門知識を具え、実験資料も手近に豊富にあるうえ遭難した船の乗組員からその実情をきくこともたやすく、更に第8徳豊丸の如き専用船もあるから、その乗組員に船積輸送の経験から得た知識の報告を求めることも出来るのであつて、同精鉱の船積特性や過去の遭難の実情、ひいては荷崩れの原因及びその対策を調査研究することもさほど困難とは考えられない。従つて、特に、本件の如き臨時の代船の場合には、亜鉛精鉱に対する認識不足は鉱業所側としても予測すべきであるから、右調査、研究の結果を船側に披露し、その認識不足を補うことによって、荷崩れによる事故防止に協力すべきことは、公平の見地からみて当然といわねばならない。」

②. マーゴ号事件

本件は、インド洋上を航行中のリベリア船籍の貨物船マーゴ号内で発生した火災・爆発事故について、定期傭船契約に基づいて船主に船体損傷等に対する弁償金を支払った海上物品運送業者が、火災の原因は下部船倉に積み付けられていた「高度さらし粉」からの発火によるとして、その危険性及び取扱方法に関する適切な周知義務を怠った高度さらし粉の製造業者と販売業者の不法行為を主張して、1億7,410万円の損害賠償を請求した事件である。

海上運送業者は、運送契約関係にない本件「高度さらし粉」の製造業者および販売業者は、いずれも「高度さらし粉」の危険性を充分知悉していたから、「高度さらし粉」製造販売するにあたっては、その性質と爆発の危険性を明示する標札等を貼付するなどして、流通経路に關与する港湾運送業者および船舶運航業者に対し、その運送や保管等の取扱について指示警告し、危険性を知らせるべき業務上の注意義務・周知義務がある、にもかかわらず、この義務を怠り、本件事故を惹起させたから、民法709条の不法行為責任があると主張した。

(i) 第1審判決＝東京地裁昭和61年3月3日判決⁽¹⁶⁾

第1審は、製造業者および販売業者の責任を肯定し、全額の請求を全部認容した。

①. 製造業者の周知徹底義務と不法行為責任について

「...被告日本曹達は、高度さらし粉を製造し、しかも国内最大手のメーカーとしてその大半を輸出し、高度さらし粉が過去において爆発事故を起こしたことを知っていたのであって、高度さらし粉の性質特に発火の危険性について最もよく認識し、また、認識すべきであったのであるから、荷役会社、船会社、荷送人など流通経路に關与する業者に対し、その取扱の万全が期せられるよう、火気に接触させないこと、酸・有機物・還元性物質等と接触混合させないこと、直射日光を避けること、人工熱源から遠ざけること、高度さらし粉が急激に分解した場合災害が引き起こすおそれのあること等を理解させるなどその危険性について周知徹底させるべき法律上の作為義務を負っていたものというべきである。

したがって、前記1記載のような被告日本曹達の不作為は、右作為義務に違反するものであって違法であり、しかも前記認定の本件事故発生に至るまでの経緯にかんがみると、被告日本曹達は、本件高度さらし粉の危険性の周知徹底方を懈

(16) 判例時報1222号56頁以下、判例タイムズ627号175頁以下。

判例評釈として、原茂太一「船舶の積荷である化学薬品が原因で船舶が火災爆発した事故につきその製造業者と販売業者がその化学的性質・危険等を運送人等に周知徹底させるべき義務を怠った過失があるとされた事例」金融・商事判例77号41頁以下がある。

怠したことにつき過失があったものといわざるを得ない。」

②. 販売業者の周知徹底義務と責任について

「1 債務不履行責任について

原告と被告日曹商事が、本件高度さらし粉の運送契約を締結したことを認めるに足りる証拠はない (《証拠略》によると、本件高度さらし粉の荷送人はテナント・トレーディングであることが認められる。) から、したがって、右運送契約上の義務違反による債務不履行に基づく請求は理由がない。

2 不法行為責任について

被告日曹商事が被告日本曹達が100パーセント出資して設立され、同被告製造の化学製品等の販売を目的とする会社であること及び被告日曹商事が昭和四八年五月ころ、テナント・トレーディングに対し、本件高度さらし粉を売り渡したことは、前記認定のとおりであるから、同被告もまた、これを製造した被告日本曹達とともに本件高度さらし粉の化学的性質ないし危険性を周知徹底させるべき法律上の作為義務を負っていたというべきである。

しかるに、本件高度さらし粉の危険性について原告に告知していなかったことは前記認定のとおりである。

したがって、被告日曹商事は、前記作為義務を懈怠し、しかもこれを怠ったことについては過失があったものと言わざるを得ない。」

(ii) 第2 審判決 = 東京高裁平成元年2月6日⁽¹⁷⁾

第2 審は第1 審と同様に、製造業者および販売業者の責任を肯定した。しかし、第2 審は、請求額の5割の過失相殺をした8,705万円の限度で請求を認容した。

①. 危険物製造業者・販売業者の危険性周知義務と不法行為責任について

「危険物を製造、販売する者は、その製品たる危険物の流通経路において、その危険が現実化することを避けるために、その危険性の内容、程度及び適切な運搬、保管方法等の取扱上の注意事項をその流通に関与する者が容易に知りうるように

(17) 判例時報1310号83頁以下。

する義務，即ち危険性及び取扱上の注意事項を周知させる義務を負うと解すべきである。もっとも，一般の知識水準に照らし，流通関与者が当然知っていなくてはならない事項については，周知させる義務の対象とはならないというべきであるし，また，衡平上，現実¹⁸⁾に当該関与者が既にその危険性の内容，程度，取扱上の注意事項を十分に知っている場合には，周知義務違反の責任を問われるべきではない。」

②. 販売業者の危険性周知義務と不法行為責任について

「1 債務不履行責任 被控訴人と控訴人日曹商事とが，本件高度さらし粉についての運送契約を締結したと認めるに足りる証拠はないから，同控訴人が被控訴人に対して債務不履行による損害賠償義務を負うと解する余地はない。

2 不法行為責任 控訴人日曹商事が控訴人日本曹達の100パーセント出資により設立された同社の化学製品の販売を目的とした会社であることは前記のとおり当事者間に争いがなく，(証拠省略)によれば，本件高度さらし粉は，昭和48年5月ころ控訴人日曹商事が荷送人であるテナント・トレーディング・リミテッドに販売したものであることが認められる。したがって，製造者である控訴人日本曹達と右のような関係にある販売者控訴人日曹商事も，控訴人日本曹達とともに危険物である本件高度さらし粉の危険性をその流通関与者に周知させるべき義務を負っていたというべきであるところ，前記認定及び弁論の全趣旨によれば，控訴人日本曹達において高度さらし粉の危険性を周知させる義務を怠っていたのに加え，控訴人日曹商事においても独自に流通関与者に対して本件高度さらし粉の危険性について周知させるための行為はしていないことが認められ，この認定を覆すに足りる証拠はないから，控訴人日曹商事にも過失により危険性周知義務を尽くさなかった違法があるというべきである。

したがって，控訴人日曹商事は，被控訴人に対し，民法709条，719条に基づき，控訴人日本曹達と連帯して右周知義務違反による責任を負うというべきである。」

(iii). 最高裁平成5年3月25日第1小法廷判決⁽¹⁸⁾

最高裁は，製造業者および販売業者の注意義務に関する法令の解釈適

(18) 金融・商事判例940号3頁以下。

判例評釈として，井上繁規「危険物であること知ってこれを運送する海上物品運送業者に対し右危険物の製造業者及び販売業者が危険性の内容等

用を誤った違法があるとして、原判決中の敗訴部分を破棄し、請求をすべて棄却する旨の判断をした。

①. 告知義務について

「海上物品運送業者は、危険物であることを知りながら、これを運送する場合には、船舶及び積荷等の安全を確保するため、当該危険物の危険性の内容、程度及び運搬、保管方法等の取扱上の注意事項を調査し、適切な積付け等を実施して、事故の発生を未然に防止すべき注意義務を負っている。したがって、右の場合において、海上物品運送業者が、通常尽くすべき調査により、当該危険物の危険性の内容、程度及び取扱上の注意事項を知り得るときは、当該危険物の製造業者及び販売業者は、海上物品運送業者に対し、右の事項を告知する義務を負わないものというべきである。」

②. 具体的結論

「...、海上物品運送業者である被上告人は、荷送人テナント・トレーディングから交付された連絡表等により、本件運送品が高度さらし粉であって、発火の危険性を有することを認識していた上、危険物海上輸送に関し国際的に権威のあるイムココード等を参照して調査することにより、その危険性の内容、程度及び取扱上の注意事項を容易に知り得たものというべきである。したがって、上告人らは、危険物の製造業者及び販売業者として、被上告人に対し、右の事項を告知する義務を負っていたということはいできない。」

この判決の特徴としては、以下の点を挙げることができる。

第1に、危険物の運送において、告知義務の対象について、「危険物であること」、そして、「当該危険物の危険性の内容、程度及び運搬、保管方法等の取扱上の注意事項」と区別している。

を告知する義務の有無」法曹時報46巻9号176～200頁、小塚壮一郎「危険物製造業者の運送業者に対する告知義務」法学協会雑誌111巻10号139～147頁、原茂太一「危険物であることを知ってこれを運送する海上物品運送業者に対し右危険物の製造業者及び販売業者が危険性の内容等を告知する義務の有無」金融・商事判例957号42頁以下がある。

第2に、海上物品運送業者が、運送品が「危険物であることを知りながら」運送する場合には、「当該危険物の危険性の内容、程度及び運搬、保管方法等の取扱上の注意事項」を調査する義務を負うとしている。

第3に、海上物品運送業者が、運送品が「危険物であることを知りながら、これを運送する場合」で、かつ、「海上物品運送業者が、通常尽くすべき調査により、当該危険物の危険性の内容、程度及び取扱上の注意事項を知り得るときは」、危険物の製造業者及び販売業者は、海上運送業者に対して、「危険物の危険性の内容、程度及び取扱上の注意事項」について告知する義務を負わないとしている。

このような構成は、第2回会議(平成26年5月28日開催)「部会資料2」「商法(運送・海商関係)等の改正に関する論点の検討(1)」で述べられていたものである。

③. NYK アルグス号事件

本件は、国際海上運送をするため神戸からロッテルダムへ向けて地中海を航行中のコンテナ船において、船倉内に積載された化学物質(PS R-80及びNA-125)が化学反応を起こしたことにより高熱及び発煙に伴う事故が発生し、これに対応するため船倉内への散水等の措置がとられた結果、コンテナ船の船体及び積荷に熱損傷、水濡れ等の損害が発生したことについて、コンテナ船の裸傭船者、他の貨物の荷送人、貨物の荷送人又は荷受人との間で貨物海上保険契約を締結していた損害保険会社等が、当該化学物質の荷送人に対し、当該化学物質が危険品であったにもかかわらず、荷送人としての危険物分類義務、表示義務などを怠った過失により事故が発生したと主張して、不法行為に基づく損害賠償請求⁽¹⁹⁾などをした事案である。

(19) 判例時報2181号3頁解説参照。

(i). 第1審 = 東京地裁平成22年7月27日⁽²⁰⁾

第1審は、コンテナ船に積載された化学物質が自己発熱性物質に該当し、危険物である可燃性物質に該当するとして、当該化学物質が自己の原因であると認定した。しかし、第1審は、失火責任法を適用して、荷送人の不法行為責任を否定した。

(ii). 第2審 = 東京高裁平成25年2月28日⁽²¹⁾

第2審は、荷送人が、当該貨物について法令で定められた危険物である旨の分類表示を怠ったとして、不法行為責任を認めた。また、第2審は、当該危険物の荷送人の損害賠償責任について失火責任法の適用を否定した。

①. 荷送人の最低限の措置について

「…、IMDGコード並びにこれに準拠する危規則及び警告示は、危険物の一つである可燃性物質類について、これを当該物質の化学的な特性に応じて可燃性物質、自然発火性物質及び水反応可燃性物質に分類し、分類上の「その他の化学名」のタイプに該当するかどうかは国連勧告基準に基づく危険性評価試験により判定するものとしている。これによれば、IMDGコード並びにこれに

(20) 判例時報2181号44頁以下。

判例評釈として、長田旬平「日本の領海外を航行中の船舶上で発生したコンテナ火災について失火責任法が適用された事例」早稲田法学87巻1号(2012年)131頁以下がある。

(21) 判例時報2181号3頁以下。

MYK アルグス号事件に関する論文として、平泉・前掲注(2)がある。

判例評釈として、箱井崇史「国際海上運送をする船舶に積載された貨物が船倉内で化学反応を起こし高熱を発生し当該船舶及び他の運送品に損害が生じた場合において、当該貨物につき法令で定められた危険物である旨の分類表示を怠った荷送人の不法行為責任が認められた事例他」判例評論658号2頁以下(判例時報2199号148頁以下)、増田史子「公海航行中のコンテナ船内で危険物により生じた事故についての荷送人の責任」商事法務2045号133頁以下がある。

準拠する危規則及び危告示は、[1] 当該物質の化学的な特性に応じて当該物質の有する危険性を類型化し、その特性に応じて危険の現実化を阻止して危険を有効に制御しようとするものであるから、その目的は危険物の一つである可燃性物質類の国際海上運送を行う船舶並びにその人員及び貨物等の安全確保を図るにあるということができ、[2] 上記目的を達成するために可燃性物質類を分類し、判定基準及び方法を示して、国際海上運送を行う運送業者に貨物として託す荷送人に当該物質が可燃性物質類に該当するかどうかを正確に振り分けさせ、国連勧告基準により当該物質を分類しこれを正しく表示すべきことを義務付けるものであるから、その方法は化学的知見に基づく実効性のあるものであり、少なくともこれを遵守しなければ上記目的を達成することができないという意味で最低の基準であるということができ、[3] SOLAS 条約及びこれに規定する IMDG コードを基本とし、これに準拠するものとして危規則及び危告示が定められ、改正されているという前記の経過からすれば、上記 [2] の方法が国際海上運送を行う船舶並びにその人員及び貨物等の安全確保のために最低限度必要な実効性のある措置であると国際的に広く承認されているものであるということが出来る。

以上によれば、国際海上運送を行う運送業者に危険物の一つである可燃性物質類に該当する物質を貨物として託す荷送人には、国際海上運送を行う船舶並びにその人員及び貨物等の安全確保のために、IMDG コード並びにこれに準拠する危規則及び危告示に従い、当該物質が可燃性物質類に該当するかどうかを正確に振り分け、国連勧告基準により当該物質を分類しこれを正しく表示すべき義務があるというべきである。上記荷送人が上記義務を遵守すれば、可燃性物質類をその化学的な特性に応じて取り扱うことが可能となり、可燃性物質類を国際海上運送するにあたって運命をともにすることになる契約関係に立たない第三者の生命、財産の安全確保をも含む船舶並びにその人員及び貨物等の安全を確保することが可能となるが、上記荷送人が上記義務を怠れば、本来可燃性物質類としてその化学的な特性に応じて取り扱わなければならないにもかかわらず、当該物質がそのような危険性がないものとして取り扱われることになる事態を招来することになる。したがって、上記義務は、上記目的を達成するための必要条件であり、荷送人が国際海上運送を行う運送業者に危険物の一つである可燃性物質類を託すにあたって遵守することが必要な船舶安全法及び危規則上の義務であるにとどまらず、契約関係に立たない第三者を含む他人の生命、身体、財産を侵害する結果を回避するために果たすべき義務にほかならず、国際海上運送を行う船舶並びにその人員及び貨物等の安全確保のために最低限度必要な実効性のある措置として国際的に広く承認されているものであるから、当該貨物が積載された船舶内で当該貨物が原因となって当該船舶並びにその人員及び他の貨物等が損傷する事故が発生した場合に、荷送人に不法行為

法上の過失があったかどうかの判断の根幹となる注意義務の内容を構成するものということができる。」

②. 危険物分類義務について

「(ア) 荷送人が国際海上物品運送を行う運送業者に危険物の一つである可燃性物質類に該当する物質を貨物として引き渡した場合において、当該貨物が積載された船舶内で当該貨物が原因となって当該船舶並びにその人員及び他の貨物等が損傷する事故が発生したときに、荷送人に不法行為法上の過失があったかどうかの判断の根幹となる注意義務の内容については、前記のとおりである。すなわち、危険物の一つである可燃性物質類に該当する物質について国際海上物品運送契約を締結しようとする荷送人には、国際海上物品運送を行う船舶並びにその人員及び貨物等の安全確保のために、IMDGコード並びにこれに準拠する危規則及び危告示に従い、当該物質が可燃性物質類に該当するかどうかを正確に振り分け、国運勧告基準により当該物質を分類しこれを正しく表示すべき義務がある。上記荷送人が上記義務を遵守すれば、可燃性物質類をその化学的な特性に応じて取り扱うことが可能となり、可燃性物質類を国際海上運送するにあたって運命をともにすることになる契約関係に立たない第三者の生命、財産の安全確保をも含む船舶並びにその人員及び貨物等の安全を確保することが可能となる。したがって、上記義務は、上記目的を達成するための必要条件であり、荷送人が国際海上物品運送を行う運送業者に危険物の一つである可燃性物質類を引き渡すにあたって、契約関係に立たない第三者を含む他人の生命、身体、財産を侵害する結果を回避するために果たすべき義務にほかならないから、当該貨物が積載された船舶内で当該貨物が原因となって当該船舶並びにその人員及び他の貨物等が損傷する事故が発生した場合に、荷送人に不法行為法上の過失があったかどうかの判断の根幹となる注意義務の内容を構成するものということができる。

敷衍するに、危険物の一つである可燃性物質類を海上運送する際、当該物質の危険性、性状等に応じた適切な取扱いがされなければ、運送中に事故が発生して乗組員等の生命、身体や他の積荷、当該船舶自体等に重大な損傷を及ぼすおそれがある。運送人が当該物質の危険性、性状等に応じた適切な取扱いをすることを可能にするためには、当該物質が取扱いに注意を要する危険物であることが運送人に対して正しく告知される必要がある。SOLAS条約が所定の場合以外には危険物の運送を禁止することとし、これを受けて危険物の海上運送に関する諸法令(危規則、危告示及びIMDGコードを含む。)が、荷送人に対し、危険物を運送する場合にはこれを輸送に適した容器に入れ、包装を施し、

内容物が危険物であることを表示し、IMDGコードによって決められた様式の標札を貼付することなどを義務付け(危告示7条, 7条の2, 7条の3), また, 危険物のうち危告示別表第一中に「X」と記載された物質(自己反応性物質の「その他の化学名」に該当する物質はこれにあたる。)については, 危険性評価試験の結果を添付してX許可を申請しこれを取付しない限り海上運送を禁止することなどを規定しているのはそのためである。そして, 荷送人が上記の表示義務等を果たすためには, まず, 荷送人において, 国際海上物品運送契約を締結しよ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関連する諸法令に基づいて適切に分類, 判定する必要がある。

(イ) 上記(ア)によれば, 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海上物品運送契約を締結しようとする荷送人は, 当該物質がその化学的な特性に応じた適切な取扱いがされないことにより事故が発生し第三者の生命, 身体及び財産が侵害される事態が生ずることを未然に防止するため, 当該物質が危規則上の可燃性物質類に該当するか否か, 可燃性物質類であればどの分類に属するかを適切に分類, 判定すべき義務(以下「危険物分類義務」という。)を負い, その分類, 判定は, 当該物質の具体的化学名が前記別表に掲げられておらず同表の記載のみからは可燃性物質類該当性の有無が明らかでない場合には, 危険性評価試験の結果に基づいてこれを行わなければならない注意義務を負うというべきである。

したがって, 化学物質を貨物として国際海上物品運送契約を締結しようとする荷送人は, 当該物質がIMDGコード並びにこれに準拠する危規則及び危告示にいう可燃性物質類に該当するおそれがあることについて予見可能である場合は, 危険物分類義務を果たすべき注意義務を負い, この注意義務に違反した過失により当該貨物が積載された船舶並びにその人員及び他の貨物等に損害が生じたときは, 不法行為によりその損害を賠償する責任を負うものと解するのが相当である。」

(2). 学説

①. 小町谷教授

小町谷教授は, 以下のとおり主張している。

「条約は危険品について, 荷送人が, 運送品の性質を通知しないで船積をなした場合と, 通知をして船積した場合とを分ち, それぞれ, その運送品の処分及び荷送人の責任について, 規定をなしている。尤も条約は, その規定の文句のみによ

れば、通知の有無を問題とせず、ただ、運送人が運送品の種類又は性質を知らざりし場合と、これを知って、その船積を承諾した場合とについて、規定をなすのみである。しかし、運送品の種類又は性質を知って、その船積を承諾する場合には、少なくとも、黙示の通知があった場合であり、運送品の種類又は性質を知らざりし場合には、明示的にも黙示的にも、通知がなかった場合といいうるから、⁽²²⁾条約の規定を、通知の有無によって区別することは、決して失当でない。」

「条約は、『運送人、船長又は運送人の代理人が、其性質又は特徴を知りせば、其船積を承諾せざるべき、燃烧性、爆発性又は危険性ある物品は、運送人において、損害賠償責任を負うことなく、其陸揚前、何時にても、任意の場所にこれを荷揚し、破壊し、又は無害たらしむることを得。此物品の荷送人は、其船積により、直接又は間接に生ずる一切の損害及び費用に付き、其責に任ず』と規定している。即ちこの規定によって、吾人は、危険物の荷送人は、その種類又は性質を通知する義務があり、この義務を怠れば、これによって、運送人その他の第三者に生じた一切の損害を、賠償する責に任じなければならないのみならず、その危険物が、途中で陸揚又は破壊その他の処分をうけても、その損害を甘受しなければならぬことを、知りうるのである。』⁽²³⁾」

②. 山戸教授

山戸教授は、以下のとおり主張している。

「新法は、...知・不知を中心とする形式を採っているが、統一条約の規定中の引火性・爆発性その他の危険性を有する物品で、運送人・船長その他の代理人が『その性質又は特徴を知っていればその船積を承諾しなかったものについては、...』の文字を余りにも軽視し、運送人・船長その他の代理人が、運送品の性質又は特徴を知り、その船積を承諾するか否かを決定する前提となるべき荷送人の通知そのものを顧慮しなかった態度は理解し難い。然し、新法においても、明かに『船積の際、運送人・船長又は運送人の代理人がその性質を知ったもの』といっている以上、この知るといふことは、必ずしも荷送人の明示による通知の必要はないにしても、少なくとも黙示的な通知即ち運送人・船長その他の代理人が容易にその性質を知り、船積をなすか否かを判断し得る状態において運送品の提供がなければならぬ。それで、運送人等が運送品の性質を知らなかったときは、このような明示的にも黙示的にも荷送人側から通知されなかった場合であるが、通知

(22) 小町谷・前掲注(2)書293頁。

(23) 小町谷・前掲注(2)書295～296頁。

があれば、当然運送品の性質を知了したとは看做されない。通知により運送品の品名・種類は荷送人のその通告義務によりこれを知ることが出来ても、運送品の性質につき通告義務なき限り、それが海上運送の通念上、常識の範囲に属すべきものでなければ、実際に、危険性を有するものであることを知らないならば、矢張り『知らない』ということになる。⁽²⁴⁾

③. 有田喜十郎教授

有田喜十郎教授(以下、「有田教授」という。)は、以下のとおり主張している。

「国際海上物品運送法自体においては、以上の如き荷送人に危険物通告義務があるかどうかという問題があるが、わが国においては、危険物の荷送人は危険物船舶運送及び貯蔵規則によりあらかじめ危険物明細書を海上運送人に提出しなければならないと規定しているから...、実質上荷送人に危険物通告義務があることになる。ただ、これは本規則に記載されている品名の危険物であり、実際上は本規則に記載されていない危険物もあるので、根本的に解決するために、国際海上物品運送法11条を改正して危険物の性質ならびに荷扱方法について荷送人に通告義務を規定すべきである。⁽²⁵⁾

④. 佐野教授

佐野教授は、以下のとおり主張している。

「『危険物船舶運送及び貯蔵規則』17条は、船長は、...船舶または他の貨物に対する危害を避けるため必要があると認めるときは、危険物を廃棄しようと定めている。したがって危険物の処分について、...規則17条は、国際海上物品運送法11条と重複する。この危険物の処分に先行する、船積の際における危険物の通告について、同規則は、船主または船長に対する危険物明細書の提出を荷送人に命じており(同規則10条)、これに違反して...明細書を提出せず、またはこれに虚偽の記載をして提出したときは罰則がある(同規則161条2号)。国際海上物品運送にはこの点に関する明文の規定がないが、運送契約上、運送品の危険性について通告をなす義務があると解されている。⁽²⁶⁾

(24) 山戸・前掲注(2)書145頁。

(25) 有田・前掲注(2)論文192頁。

(26) 佐野・前掲注(2)論文155～156頁。なお、現行法では、罰則の規定は

⑤. 中元教授

中元教授は、以下のとおり主張している。

「本法には荷送人の危険物通告義務を明確に定めた規定はないが、危険物船舶運送及び貯蔵規則10条は船主または船長に対する危険物明細書の提出を荷送人に命じており、これに違反して明細書を提出しないとかこれに虚偽の記載をして提出したときには罰則を定めている（同規則394条2号）から、実質上荷送人に通告義務が認めていることになる。本法の解釈としても、明文規定はないが、運送契約上、運送品の危険な性質に関する通告をなす義務を荷送人が負担すると解されており、その通告は必ずしも明示的あることを必要としないが、少なくとも黙示的通告であることを必要とする。」⁽²⁷⁾

4. 小括

①. 改正案について

上述のとおり、部会資料によると、部会においては、危険物通知義務に関して、信義則上の義務であると認識されている。すなわち、第2回会議（平成26年5月28日開催）「部会資料2」（「商法（運送・海商関係）等の改正に関する論点の検討」）においては、「商法には、危険物に関する荷送人の通知義務について特段の規定はなく、信義則上、荷送人がそのような義務を負うと解されるにとどまる。」と、また、第11回会議（平成27年3月11日開催）部会資料「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案の補足説明」において、「現行法では、危険物の運送を委託する荷送人の通知義務について特段の規定はなく、信義則上、荷送人がそのような義務を負...うと解されるにとどまる。」とされていた。

ところで、民法学の伝統的通説は、義務の構造を分析し、「給付義務」、

394条5号である。

(27) 中元・前掲注(2)書227頁。本文の「本法」とは国際海上物品運送法のことである。また、現行法では、船主または船長に対する危険物明細書の提出を荷送人に命じている規定は17条、同条違反の場合の罰則の規定は394条5号である。

「付随義務」、「保護義務」に分けて、「給付義務」は「債権者に対して為すべく義務付けられている行為を為すべき義務、実現すべく義務づけられている給付を実現すべき義務」、「付随義務」は「給付義務の存在を前提として、この給付義務を債務の本旨にかなって実現すべく配慮すること、および給付結果ないし給付利益（債務者の給付を通じて債権者が獲得しようとする利益）の保護に向けられた注意義務」、そして、「保護義務」は、「債権者・債務者間において相互に、相手方の生命・身体・所有権その他財産的利益を侵害しないよう配慮すべき注意義務」としている⁽²⁸⁾。

そして、「給付義務」は契約から発生するのに対し、「付随義務」および「保護義務」は、契約当事者の意思とは一線を画された信義則の根拠とする義務⁽²⁹⁾、契約上の義務における信義則上の義務、信義則から発生する義務と位置づけている⁽³⁰⁾。

このような位置付けから、債権者は、「給付義務」については、義務に対応する債権を有することから、履行を請求できるが、「付随義務」および「保護義務」については、違反に対する損害賠償ができるだけである、と理解されている。また、損害賠償だけでなく履行請求権や契約解除権の発生を説明しにくいという問題点がある、とされている⁽³¹⁾。

この伝統的な通説によると、従来の信義則上認められていたにすぎない通知義務の場合、その通知義務が履行されなかった場合には、通知の履行を求めることができず、また、契約の解除もできないはずである。

(28) 奥田昌道『債権総論（増補版）』（悠々社、1992年）16～20頁、中田裕康『債権総論（第3版）』（有斐閣、2013年）113頁。

(29) 渡邊達徳＝野澤政充『債権総論』（弘文堂、2007年）63頁。

(30) 中田・前掲注(28)113頁。

(31) 中田・前掲注(28)113頁。

(32) 渡辺・前掲注(29)84頁。同書においては、安全配慮義務の信義則上の義務に関して、「最高裁は『安全配慮義務』を信義則上の付随義務と位置づけていた…。しかし、信義則上の付随義務という位置付けは、その効果を損害賠償請求権に限定し、履行請求権や契約解除権の導出を困難にする可能性がある。」とされている。

今回の改正商法は、通知義務を運送契約上の義務として法定した。すなわち、通知義務は給付義務として位置づけられたことになるを考える。そうだとすると、通知義務違反があった場合には、運送人は、荷送人に対する債務不履行に基づく損害賠償請求権のほか、荷送人に対する通知義務の履行請求権、運送契約の解除権を認められることになるはずである。

②. 国際海上物品運送法における議論について

まず、裁判例においては、危険物の通知義務に関する裁判例は存在するが、その裁判例は、運送契約の当事者である荷送人ではなく、製造業者または販売業者の不法行為責任の前提としての危険物通知義務が問題となった事案、そして、運送契約の当事者である荷送人の損害賠償であるが、運送契約上の損害賠償責任ではなく、不法行為責任の前提としての危険物通知義務が問題となった事案であった。

次に、学説においては、小町谷教授も山戸教授も有田教授も通知義務に言及しているが、通知義務の根拠を明示していない。また、佐野教授も中元教授も運送契約上の義務であることには言及しているが、運送契約上の義務であることの根拠を明示していない。

もっとも、危険物の通知義務は運送契約上の義務であることは当然の前提であるため、根拠を示していないと捉えることもできよう。

私見としては、以下の点から、国際海上物品運送法11条が、荷送人に対して、運送契約上の危険物通知義務を課していると解する。

第1に、国際海上物品運送法11条1項は危険物の性質に関して運送人が善意である場合を、同条3項は危険物の性質に関して運送人が悪意である場合を規定している。運送人の危険物の性質に関する善意または悪意の状態は、荷送人の運送人に対する通知の有無によって生じる。すなわち、11条は荷送人の通知を前提とする規定である。

第2に、第1項と第2項の関係が荷送人に通知義務を課していると考え

えることができる。すなわち、損害賠償責任の発生は、債務の存在、事実としての不履行、債務者の帰責事由、損害の発生、事実としての不履行と損害との因果関係を要件とする。第2項は、第1項を前提として、⁽³³⁾「運送人の荷送人に対する損害賠償の請求」を規定している。そうすると、第1項は、荷送人に、運送人への危険物の性質を通知する義務を課していると捉えることができる。

もっとも、荷送人の危険物通知義務の性質ないし法的位置づけとして、運送契約上の荷送人の義務とせず、信義則上認められた義務であると捉えれば十分であるとの主張が考えられる。しかし、「改正案について」で述べたように、信義則上の義務と捉えるよりも、運送契約上の義務であると法的位置づけるべきであるとする。なぜなら、運送契約上の義務であるとの位置づけによって、運送人は、危険物通知義務の履行請求権、運送契約の解除権を有することになると考えるからである。

第3. 運送人の主観的事情と危険物通知義務

1. 改正案における議論

改正案の議論においては、運送人が危険物であることについて、悪意の場合、または、善意有過失の場合には、荷送人は危険物通知義務を負わないとの考え方の導入が議論された。これは、海上物品運送における英米法の考え方、および、最高裁の判決を考慮に入れたものである。

最終的には、改正案は、運送人の主観的事情に配慮せず、常に荷送人に通知義務を課すとの考え方を採用した。

(1). 第2回会議（平成26年5月28日開催）

第2回会議における「部会資料2」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する論点の検討(1)」では、以下のとおり述べられている。

(33) 中田・前掲注(28)102頁。

「第2 物品運送についての総則的規律

1 運送品引渡義務等

< 略 >

2 荷送人の義務

(2) 危険物に関する通知義務

ア(ア) 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品 (以下「危険物」という。) であるときは、運送品の引渡しの前、運送人に対し、次に掲げる事項を通知しなければならないこととしてはどうか。

当該危険物の品名

当該危険物の性質その他当該危険物の安全な運送に必要な情報

(イ) 上記(ア) の事項については、運送人がこれを知り又は知ることができるときは、荷送人は通知義務を負わないとすることについて、どのように考えるか。

イ 略

(説明)

本文ア(ア)では、危険物に関する通知事項として、当該危険物の品名と 当該危険物の性質その他当該危険物の安全な運送に必要な情報を掲げているところ、上記 については、危険物に関する基本的な情報として、荷送人は、常にこれを通知しなければならない。

これに対し、上記 については、運送人は、運送品が危険物であることを知っているときは、当該危険物の危険性の内容、程度及び運搬、保管方法等の取扱い上の注意事項を調査し、適切な積付け等を実施して、事故の発生を未然に防止すべき注意義務を負うと解されていること (最高裁平成5年3月25日第1小法廷判決・民集47巻4号3079頁) を踏まえると、運送人が上記 の事項を知り又は知ることができる場合についてまで、商法上、荷送人に当該事項の通知義務を負わせるべきではないとも考えられる。

また、英米の海上運送に関する判例では、(a)荷送人は、運送人に対し、一般に積荷の危険性に関する告知義務を負うが、運送人がその危険性を知っている場合又は相当の注意をすればこれを知ることができた場合には、荷送人に当該告知義務は存在しない、(b)従来から危険物として取り扱われてきた物品の運送を依頼する場合には、荷送人は、運送人がその危険性及び取扱い上の注意事項等を確実に知ることのできる程度の正確性をもって化学品名を告知することをもって、当該告知義務を尽くしたものであるということができるとの基本原則が確立しているようである。

そこで、本文ア(イ)のように、これらの考え方を踏まえた規律を設けることが考えられるが、各運送の実態に照らし、どのように考えるか。」

(2). 第6回会議(平成26年10月8日開催)

第6回会議における「部会資料7」「商法(運送・海商関係)等の改正に関する論点の補足的な検討(1)」では、以下のとおり述べられている。

「1 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品(以下「危険物」という。)であるときは、運送品の引渡しの前に、運送人に対し、当該危険物の品名、性質その他の当該危険物の安全な運送に必要な情報...を通知しなければならないこととすることについて、どのように考えるか。

2 <略>

(説明)

1 部会資料2の提案に対しては、特にア(イ)の規律につき、このような場合でも荷送人は通知義務を負うべきであって、通知義務違反に基づく賠償責任の判断に際し、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し、個別に柔軟な解決を行うことが望ましいとの意見があった。

このような考え方に立ち、部会資料2のア(イ)の規律を設けず、運送人の主観的事情にかかわらず荷送人に通知義務を課したものが、本文1の提案である。例えば、運送品が危険物であることを運送人が知っていた場合には、荷送人の通知義務違反と損害発生との間の相当因果関係が認められないとみることとなる(荷送人に賠償責任が認められない点は、部会資料2と同様の結果となる。)。ただし、運送品が危険物であることにつき運送人が善意有過失であった場合には、本文1の提案によると、荷送人の義務違反と運送人の過失とが競合するため、過失相殺の処理がされるのに対し、部会資料2によると、荷送人に通知義務が認められないこととなる。

部会資料2は、英米の判例を踏まえた我が国の判例(最高裁平成5年3月25日第1小法廷判決・民集47巻4号3079頁)を参考にして、危険物の品名については常に荷送人が通知義務を負い、それ以外の情報(危険物の性質、取扱方法等)については、運送人において調査等を行えば容易に知り得ることもあることから、常に荷送人に通知義務を負わせる必要性はないとしたものであったが、上記判例の考え方を変更すべき理由及び本文1の提案について、どのように考えるか。」

(3). 第9回会議(平成27年1月14日開催)

第9回会議における「部会資料10」「商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案のたたき台」では、以下のとおり述べられている。

「(補足説明)

1 総則的規律としての危険物に関する賠償責任

(1) 危険物に関する荷送人の通知義務に関しては、部会資料2の第2の2(2)では、判例(最高裁平成5年3月25日第1小法廷判決・民集47巻4号3079頁)や英米の海上運送に関する判例法理を踏まえ、運送人が危険物の安全な運送に必要な情報を知り又は知ることができるときは荷送人が通知義務を負わないとの考え方を掲げていた。

この考え方に対しては、運送人の主観的態様を問わずに荷送人は通知義務を負うとした上で、賠償責任の判断に際し、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し、個別に柔軟な解決を図るべきであるとの指摘があった。」

(4). 第11回会議 (平成27年3月11日開催)

まず、第11回会議(平成27年3月11日開催)において、「部会資料12-1」「商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案」が決定された。中間試案は、以下のとおりである。

「(2) 危険物に関する通知義務

危険物に関する通知義務について、次のような規律を設けるものとする。

ア 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品(以下「危険物」という。)であるときは、運送品の引渡しの前に、運送人に対し、その旨及び当該危険物の品名、性質その他の当該危険物の安全な運送に必要な情報を通知しなければならない。

イ <略>」

以上の中間試案に関して、第11回会議(平成27年3月11日開催)における部会資料である「商法(運送・海商関係)等の改正に関する補足説明」では、以下のとおり説明されている。

「...、現代社会における危険物の多様化やその取扱いの重要性に鑑みて、試案の第2の3(2)アでは、商法上も、危険物に関する荷送人の通知義務について規律を設けることを提案している。...これに関連して、判例上、運送人は、運送品が危険物であることを知っているときは、当該危険物の危険性の内容、程度及び運搬、保管方法等の取扱い上の注意事項を調査し、適切な積付け等を実施して、事故の

発生を未然に防止すべき注意義務を負うとされる(最高裁平成5年3月25日第1小法廷判決・民集47巻4号3079頁参照)。

また、英米の海上運送に関する裁判例においては、荷送人は、運送人に対し、積荷の危険性に関する告知義務を負うが、運送人がその危険性を知っている場合又は相当の注意をすればこれを知ることができた場合には、荷送人に当該告知義務は存在せず、従来から危険物として取り扱われてきた物品の運送を依頼する場合には、荷送人は、運送人がその危険性及び取扱い上の注意事項等を確実に知ることのできる程度の正確性をもって化学品名を告知することをもって、当該告知義務を尽くしたものである...との規律が確立しているようである。

部会では、これらの考え方を踏まえ、運送人が危険物の性質等を知り又は知ることができる場合は、荷送人はその通知義務を負わないとすることについても検討されたが、これに対しては、そのような場合でも荷送人は通知義務を負うべきであり、通知義務違反に基づく荷送人の損害賠償責任の判断に際し、損害との間の相当因果関係や過失相殺という枠組みを通じて運送人の主観を考慮し、個別の事案に即した解決を図るべきであるとの意見が大勢を占めた。そこで、試案では、運送人の主観の事情にかかわらず荷送人に通知義務を課すこととしている。試案によれば、例えば、運送人が危険物であることを十分に知っていたときは、荷送人の通知義務違反と損害との間に相当因果関係がないとみる余地があり、また、運送人が危険物であることを知り得たときは、荷送人の義務違反と運送人の過失とが競合し、過失相殺がされることが想定される。」

(5). 第12回会議(平成27年6月24日開催)

第12回会議における「部会資料14」「商法(運送・海商関係)等の改正に関する要綱案の取りまとめに向けた検討(1)」では、以下のとおり述べられている。

「これまでの審議では、現代社会における危険物の多様化やその取扱いの重要性に鑑みて、危険物の運送を委託する荷送人は、運送人の主観の事情にかかわらず、危険物に関する通知義務を負うべきものとされた。…」

(6). 第14回会議(平成27年9月9日開催)

第14回会議における「部会資料16」「商法(運送・海商関係)等の改正に関する要綱案の取りまとめに向けた検討(3)」では、以下のとおり

述べられている。

「パブリック・コメントの結果では、中間試案に賛成する意見がほとんどであったが、継続的な取引の場合に、運送の委託の都度に運送人に対する通知を義務付けることは非効率的で不合理であるとして、本文アに「ただし、危険物であることを運送人が知っている場合を除く。」などと加えるべきであるとの意見があった。

この点については、継続的な取引等の事情により、両当事者が危険物に関する認識を共有している場合には、当事者間において、以後包括的な通知で足り、委託の都度に詳細な通知を要しない旨の特約をすることもでき、このような特約を意識的に実践することが事故の防止に資するものとも考えられる。

これまで、部会では、運送人の主観的事情にかかわらず荷送人に通知義務を課す方向で検討がされてきたが、これを見直す必要はあるか。」

(7). 改正案

改正案は、運送人の主観的事情にかかわらず荷送人に通知義務を課すこととした。

2. 国際海上物品運送法における議論

(1). 裁判例

改正の議論の中に登場した判決は、上述した最高裁平成5年3月25日第1小法廷判決である。⁽³⁴⁾このような構成は、第2回会議（平成26年5月28日開催）「部会資料2」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する論点の検討（1）」で述べられていたものである。

「海上物品運送業者は、危険物であることを知りながら、これを運送する場合には、船舶及び積荷等の安全を確保するため、当該危険物の危険性の内容、程度及び運搬、保管方法等の取扱上の注意事項を調査し、適切な積付け等を実施して、事故の発生を未然に防止すべき注意義務を負っている。したがって、右の場合において、海上物品運送業者が通常尽くすべき調査により、当該危険物の危険性の内容、程度及び取扱上の注意事項を知り得るときは、当該危険物の製造業者及び

(34) 民集47巻4号3079頁以下、金融・商事判例940号3頁以下。

販売業者は、海上運送業者に対し、右の事項を告知する義務を負わないものというべきである。」

(2). 学説

①. 主観的事情考慮説⁽³⁵⁾

(i). 有田教授

有田教授は、以下のとおり主張している。

「国際海上物品運送法では、海上運送人の危険物処分権については、海上運送人が危険物を知っていたかどうかということを中心に規定している。そして、海上運送人が知るために必要な荷送人の通告義務については何等規定していない。他方、国際海上物品運送法では、荷送人に対し運送品の種類 (Description of Goods) を通告させることになっている (同法7条・8条)。海上運送人はこの通告に基づいて危険物かどうか判断する。そこで、具体的には、荷送人からの船積申込書に記載される運送品の種類の記載程度について問題を生ずる。荷送人は船積申込書に運送品の種類を記載するには正確に記載しなければならないが (同法7条・8条参照)、実際上では、この記載は正確でないものがある。例えば、セルロイド製玩具を単に雑貨 (General Cargo) と書くなどである。これではたとえ運送品が危険物であってもその識別ができない。特に最近では新しい化学製品が開発されているので、危険物の識別はますます困難な仕事になっている。

国際海上物品運送法は、海上運送人の知・不知を中心に規定しているが、同法11条が船荷証券統一条約第4条6項の規定を国際化したのであるから、それと同一内容と考えるときは、海上運送人の知・不知ではなく、荷送人の通告・不通

(35) 長田弁護士は、「運送人が当該貨物の危険性を実際に知り、または知っているべきであったと言える場合には、荷送人は、厳格責任から開放されると考えられている。運送人と荷送人との間でいかに公平なリスク配分を図るかという観点から、貨物の危険性に対する運送人の認識という主観的要素に着目し、契約条項と事実関係から『当該リスクが契約上運送人の甘受しなければならない性質のリスクかどうか』を読みとるというのが英国裁判所の立場である。運送人は、船荷証券によるか傭船契約によるかを問わず、堪航能力担保義務のあらわれのひとつとして、貨物に適した船を提供すべき義務を負っており、結局、運送人の当該義務と危険品船積に関する荷送人の義務との間でどのようにバランスをとるのが公平か、という問題に帰着するのである。」と述べている。前掲注(2)論文17頁。長田弁護士は、主観的事情考慮説に立つものと思われる。

告ということになる。…船荷証券統一条約では、荷送人の通告義務の項目中に運送品の種類を取り上げていないが(統一条約3条1項但書・5項参照)、わが国の国際海上物品運送法では運送品の種類を採りあげている(国際海上物品運送法8条3項・1項・7条1項)。そこで、危険物について、この種類をどのように解するかが問題となる。これは、危険物の場合には、品名・種類から当然危険物であることが識別できる程度に記載すべきで、具体的にいえば、荷送人が運送品の品名・種類を通告することによって、海上運送人がその危険性を知ることができる場合には品名・種類だけでなく、その危険性を通告する必要はないが、海上運送人の通常の知識では判らない場合、例えば化学製品で引火、可燃、爆発、腐蝕などの危険性を有する場合には、その性質をも通告しなければならない。このように解することによって、荷送人も海上運送人もともに危険物が本船に安全に積み込まれ、運送途中で事故が起らないようにすることができるのである。この解釈が最も理論的であり、かつ実践的であると思う。⁽³⁶⁾」

(ii). 原茂太一教授

原茂太一教授(以下、「原茂教授」という。)は、以下のとおり主張している。

「荷送人の場合、運送人が運送品の危険な性質を知っていた場合には、荷送人の通告義務違反は成立しない。比較法的にみてもこの点は一致している。運送人に危険品について一定の知る義務を認め、運送人が危険な性質を知っているべきであった場合、すなわち、不知につき運送人に過失がある場合に、比較法的に一致しない。英米法普通法では、荷送人は責を負わないという原則が確立している。ドイツ商法の解釈では、荷送人の通告義務違反による責任の成立は、船長等…の不知…を要件とし、不知について船長等の過失の問わないとされる…。ドイツ商法及びわが国際海上物品運送法の規定(11条1項)の基をなすハーグ・ルールズ4条6項の文理解釈上もドイツ商法と同様に運送人が物品の危険な性質を過失で知らなかった場合に、荷送人はなお損害賠償の責を免れないことになる。」⁽³⁷⁾

④. 主観的事情不考慮説

平泉貴士教授(以下、「平泉教授」という。)は、以下のとおり主張している。

(36) 有田・前掲注(2)論文191~192頁。

(37) 原茂・前掲注(16)第1審判批44頁。

「ウ 運送人悪意の場合

国際海上物品運送法の解釈として、運送人は、運送品が危険物であることを知っているときは、荷送人に対して損害賠償請求権を有しない(国際海上物品運送法11条の文理解釈)。運送人は運送品の危険性を知らなかったことを立証する必要がある。…

…

運送人が危険物であることを十分に知っていたときは、荷送人の通知義務違反と損害との間に相当因果関係が認められないとみることになり、荷送人に賠償責任が認められない。

エ 運送人過失の場合

運送人が危険物であることを知り得たときは、荷送人の通知義務違反は成立しないとの考え方もあるが、荷送人はなお損害賠償の責任を免れないと解される。不知について運送人側に過失がある場合には、過失相殺がなされる。⁽³⁸⁾

3. 小括

①. 改正案について

部会では、最高裁の判決、英米法の確立された原則に沿って、「運送人が危険物の性質等を知り又は知ることができる場合は、荷送人はその通知義務を負わない」とする構成について検討された。

しかし、部会においては、運送人が危険物の性質等を知り又は知ることができる場合でも、荷送人は通知義務を負うべきであり、通知義務違反に基づく荷送人の損害賠償責任の判断に際し、損害との間の相当因果関係や過失相殺という枠組みを通じて運送人の主観を考慮し、個別の事案に即した解決を図るべきであるとの意見が大勢を占めていた。

改正案は、この意見を採用して、運送人の主観的事情にかかわらず、荷送人に通知義務を課すこととしている。この改正案によれば、例えば、運送人が危険物であることを十分に知っていたときは、荷送人の通知義務違反と損害との間に相当因果関係がないとみる余地があり、また、運送人が危険物であることを知り得たときは、荷送人の義務違反と運送人

(38) 平泉・前掲注(2)論文41頁。

の過失とが競合し、過失相殺がされることが想定される。

この改正法案に賛同する。理由は、後述の における検討のとおりである。

②. 国際海上物品運送法における議論について

最高裁平成5年判決は、製造業者等が、海上物品運送業者に対して、海上物品運送業者に対する不法行為責任の前提としての告知義務を負わないための要件を明確に示している。すなわち、海上物品運送業者が、運送品は危険物であることを知りながら運送する場合で、かつ、海上物品運送業者が通常尽くすべき調査によって危険物の危険の内容、程度及び取扱いに関する注意事項を知り得る場合である⁽³⁹⁾。このような法的構成は、荷送人にも当てはまるものとする。

この判決に反対である。

第1に、運送人の主観的事情と荷送人の通知義務の存否の間には、論理的な関係にないとする。

第2に、運送人が、悪意である場合、または、善意であるが過失がある場合に損害賠償責任を負わないという構成の捉え方である。これには、2つの捉え方があるとする。一つは、運送人が、悪意である場合、または、善意であるが過失がある場合、荷送人の通知義務は発生しない、したがって、損害賠償責任を負わないという捉え方である。もう一つは、運送人が、悪意の場合、または、善意であるが過失がある場合でも、荷送人には通知義務がある、しかし、荷送人の通知義務違反と運送人の損害との間に相当因果関係がない、したがって、荷送人は損害賠償責任を負わないとの捉え方である。この捉え方は、部会で主張された意見である。この後者の捉え方が論理的で明快である。

第3に、通知の重要性から、荷送人は、常に、「危険品であること」、

(39) 原茂・前掲注(18)最判判批44頁。

「当該危険物の危険性の内容、程度及び運搬、保管方法等の取扱上の注意事項」等、運送品の安全な運送のために必要な事項について、通知義務を負担し、通知義務を果たすべきである。

第4に、最高裁の考え方には、運送人が不測の損害を被る危険性がある。すなわち、実際には、運送人が危険物であることを知らなかった場合、または、知らなくて当然である場合に、荷送人が、「運送人は運送品が危険物であると知っている、または、危険物であると知って当然である」との誤った認識の下、通知義務を果たさなかった。その結果、運送人に損害が発生したときは、運送人は、不測の損失を負担してしまうことになる。このような結果を回避するために、運送品が危険物であるときは、常に、荷送人は運送人に対して、通知すべきである。

第4. 荷送人の運送人に対する損害賠償責任の性質

1. 改正案における議論

改正案の議論においては、荷送人の危険物通知義務違反に基づく運送人に対する契約上の損害賠償責任の法的性質を「無過失責任⁽⁴⁰⁾」とすべきか、「過失責任⁽⁴¹⁾」とすべきかという問題について、多くの時間を割いて、検討されたようである。

最終的には、「過失責任」とする考え方が採用された。

(1). 第1回会議（平成26年4月23日開催）

第1回会議における「部会資料1」「商法（運送・海商関係）等の見直しにおける検討事項の例」では、以下のとおり、2つの案が述べられている。

「危険物に関する申告義務に違反した場合の荷送人の責任については、英米の判

(40) 前掲注(13)参照。

(41) 前掲注(12)参照。

例を参考に無過失責任とする考え方や、荷送人において無過失を立証した場合には責任を免れるという過失推定責任の考え方等があり得るが、どのように考えるか。」

(2). 第2回会議 (平成26年5月28日開催)

第2回会議における「部会資料2」「商法(運送・海商関係)等の改正に関する論点の検討(1)」では、以下のとおり、3つの案が提案されている。

「ア^(ア) 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品(以下「危険物」という。)であるときは、運送品の引渡しの前に、運送人に対し、次に掲げる事項を通知しなければならないこととしてはどうか。

当該危険物の品名

当該危険物の性質その他当該危険物の安全な運送に必要な情報

(イ) <略>

イ 荷送人が上記アに違反した場合に、これにより生じた相当因果関係内の損害の賠償責任の在り方について、どのように考えるか。

(説明)

1 <略>

2 <略>

3 本文アの通知義務に違反した場合の荷送人の責任については、次のような考え方があり得る。

【甲案】 荷送人は、無過失責任を負う。

【乙案】 荷送人は、運送品が危険物であることにつき善意無過失であるときは、責任を免れる。

【丙案】 運送人が荷送人の申告義務違反につき過失があったことを証明したときは、荷送人は責任を負う。

この点について、安全な運送の観点を強調する観点からは、甲案の考え方によることとなる。

もっとも、甲案の考え方に対しては、運送品が危険物であることを知り得ない場合にまで荷送人が責任を負うとすることは、荷送人の負担が過大であるとの指摘がある。例えば、荷主との間で元請運送契約を締結した運送人(利用運送人)が、運送という事実行為を行う運送人(実運送人)と下請運送契約を締結したときは、利用運送人は、実運送人との関係では荷送人の立場に立つが、封印されたコンテナに積載された危険物については、その内容を確認することができず、元

請運送契約において危険物に関する情報の通知を受けていない限り、実運送人に対して当該危険物に関する情報を通知することが困難である。このような利用運送人が無過失責任を負うことの不利益を考慮すると、乙案又は丙案の考え方によることとなる。

これらの考え方については、…、実務に与える影響、英米の判例法理その他の国際的潮流との整合性、保険による対応の可能性等をも踏まえた上で、どのように考えるか。」

(3) 第6回会議（平成26年10月8日開催）

第6回会議における「部会資料7」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する論点の補充的な検討（1）」では、以下のとおり述べられている。

「第2 危険物に関する荷送人の通知義務

1 <略>

2 <略>

3 通知義務に違反した荷送人の責任については、部会資料2の甲案、乙案、丙案の考え方があり得るところ、第2回会議の結果を踏まえると、中間試案には複数の案を併記することも考えられるが、どうか。同会議で示された意見のほか、考慮すべき事情はあるか。」

(4) 第9回会議（平成27年1月14日開催）

第9回会議における「部会資料10」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案のたたき台」では、3つの案から、以下のとおり、2つの案に絞られた。

「(2) 危険物に関する通知義務

危険物に関する通知義務について、次のような規律を設けるものとする。

ア <略>

イ 荷送人は、アに違反したときは、運送人に対し、これによって生じた損害を賠償する責任を負う。

【甲案】 ただし、アに規定する事項を通知しなかったことにつき過失がなかったときは、この限りでない。

【乙案】 甲案のような例外を設けない。

(補足説明)

1 総則的規律としての危険物に関する賠償責任

- (1) 危険物に関する荷送人の通知義務に関しては、部会資料2の第2の2(2)では、判例(最高裁平成5年3月25日第一小法廷判決・民集47巻4号3079頁)や英米の海上運送に関する判例法理を踏まえ、運送人が危険物の安全な運送に必要な情報を知り又は知ることができるときは荷送人が通知義務を負わないとの考え方を掲げていた。

この考え方に対しては、運送人の主観的態様を問わずに荷送人は通知義務を負うとした上で、賠償責任の判断に際し、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し、個別に柔軟な解決を図るべきであるとの指摘があった。

- (2) これを踏まえ、部会資料7の第2では、荷送人の多様性に配慮してその主観的態様を考慮して責任の在り方を定める考え方と、荷送人の通知義務違反による責任を無過失責任とする考え方とを掲げたところ、前者に関しては、荷送人の無過失につき荷送人が主張立証責任を負うべきであるとの指摘があった。

本文の案は、これらの考え方を踏まえたものである。

2 国際海上物品運送における危険物に関する賠償責任

ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第6項を背景として、国際海上物品運送法第11条第2項では、「前項の規定(危険物に関する運送人の処分権)は、運送人の荷送人に対する損害賠償の請求を妨げない。」と規定されている。この点につき、同法の制定当時は、危険物の運送を委託するにつき荷送人に故意又は過失があった場合に賠償責任があるのは当然であるとして、過失責任主義による旨の説明がされている。国際的には、この点の解釈は分かれているが、近時は、イギリスやアメリカでは厳格責任(無過失責任)の考え方が採られているという。

(5). 第11回会議(平成27年3月11日開催)

第11回会議(平成27年3月11日開催)においては、第9回会議(平成27年1月14日開催)「部会資料10」「商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案のたたき台」の案が、「商法(運送・海商関係)等の改正に関する中間試案」として、決定された。

「(2) 危険物に関する通知義務

危険物に関する通知義務について、次のような規律を設けるものとする。

ア <略>

イ 荷送人は、アに違反したときは、運送人に対し、これによって生じた損害を賠償する責任を負う。

【甲案】 ただし、アに規定する事項を通知しなかったことにつき過失がなかったときは、この限りでない。

【乙案】 甲案のような例外を設けない。

上記の中間試案に関して、「商法（運送・海商関係）等の改正に関する中間試案の補足説明」では、以下のとおり述べられている。

「ア 荷送人の通知義務

<略>

イ 通知義務に違反した荷送人の損害賠償責任

部会では、現代社会において運送の安全性につき最大限の配慮がされるべきであり、危険物の運送を委託する荷送人は、上記アの通知義務に違反したときは、運送人に生じた損害を賠償する責任を負うことを原則とすることに異論はなかった。

もっとも、封印されたコンテナの運送を引き受けた者が実際の運送を自ら荷送人として下請運送人に委託する事案や、運送品の危険性につき十分な知識を有しない消費者が運送を委託する事案等では、具体的な事情により、危険物に関する情報を運送人に通知しなかったことにつき過失がないと評価されることもあり得る。試案の第2の3(2)イの甲案は、そのような場合まで荷送人が損害賠償責任を負うべきではないことを理由とするものである（過失責任）。部会では、危険物の範囲が曖昧であり、そのような義務違反により荷送人が無過失責任を負うのは酷であること、荷主側には船主責任制限度のような規律は存在せず、荷主の責任と運送人の責任との均衡を失うこと、物品運送についての総則的規律としては、危険物に関する専門的知識を有しない消費者等が荷送人となることも考慮すべきであることなどから、甲案を支持する意見があった。また、危険物の荷送人が賠償責任保険を付することは現時点では一般的でなく、保険実務上、危険性のリスク評価にも難しい面があるとの指摘や、乙案によると、事故を発生させた運送品の荷主に対して、運送人は無過失責任を追及することができるが、同一の船舶等に積載されて事故による損害を受けた他の運送品の荷主は不法行為責任を追及するしかなく、両者の均衡を失うとの指摘もあった。

これに対し、乙案は、現代社会における運送の安全性を強調する立場から、甲案のような例外を設けるべきではないことを理由とするものである（無過失責任）。部会では、現代においては、危険物の種類もその危険性の度合い

も多様となっており、荷送人の責任をより高い水準に設定することにより、現に運送に従事する者の安全を確保する必要が高いこと、運送人が契約の相手方でない危険物の製造業者の責任を追及するには相当の困難を伴うことなどから、乙案を支持する意見があった。また、乙案は、国際海上運送や航空運送における実務や世界的潮流と整合的であるとの指摘や、運送人は、公法上、危険物について一定の作為義務を負い、又は危険物から生じた損害について故意・過失を問わずに責任を負うことがあるところ、甲案によると、運送人が最終的なリスクを全て負担することになってしまうとの指摘もあった。」

(7). 第12回会議 (平成27年6月24日開催)

第12回会議における「部会資料14」「商法(運送・海商関係)等の改正に関する要綱案の取りまとめに向けた検討(1)」では、以下のとおり述べられている。

「1 議論の経緯等

…、荷送人がこの通知義務に違反した場合に、原則として運送人に生じた損害の賠償責任を負うことに異論はなかったが、中間試案のイについては意見が分かれ、封印されたコンテナの運送を引き受けた者が実際の運送を自ら荷送人として下請運送人に委託する事案や、運送品の危険性につき十分な知識を有しない消費者が運送を委託する事案等において、荷送人に賠償責任を負わせるのが酷な場合もあり得ること、荷送人が賠償責任保険を付すことは一般的でないこと等を理由に、甲案を支持する意見と、現代社会では運送の安全性が強調されるべきこと、国際海上運送や航空運送における実務や世界的潮流と整合的であること等を理由に、乙案を支持する意見とがあった。

2 パブリック・コメントの結果

(1) 中間試案のアについて <略>

(2) 中間試案のイについて

パブリック・コメントの結果を概観すると、甲案も、乙案も、それぞれ支持する意見が多数寄せられ、その理由として、上記1に記載した内容と重なる部分も多く見られた。

このほか、甲案を支持する意見の理由として、特に海上運送では、船舶所有者には船主責任制限法の適用があるのに対し、利用運送人を含む荷主には同法の適用がなく、荷送人に無過失責任を課すのは厳しすぎること、危険物の定義も曖昧であり、賠償責任の成否及び賠償範囲に関しては、個別の事情に応じて弾力的な判断をすべきこと等が挙げられていた。これに

対し、乙案を支持する意見の理由としては、…、運送人は、公法上、危険物について一定の作為義務を負い、危険物から生じた損害につき故意・過失の有無を問わずに責任を負うことがあるところ、甲案によると、運送人が最終的なリスクを全て負担することになってしまうこと等が挙げられていた。

さらに、実荷主に対する責任追及に関しては、利用運送事業者が実荷主を把握している限り、実運送人が実荷主を調査してその責任を追及することはさほど困難でないとの意見と、運送人が契約の相手方でない危険物の製造業者の責任を追及するには相当の困難を伴うとの意見があった。

(8) 第14回会議（平成27年9月9日開催）

第14回会議における「部会資料16」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案の取りまとめに向けた検討（3）」では、以下のとおり述べられている。

「(1) 荷送人が危険物に関する通知義務に違反した場合の効果について、これまで、部会では、多くの時間を費やし、様々な意見をもとに審議が行われてきた。

中間試案では両案併記とされていたところ、パブリック・コメントの結果において、荷主団体や利用運送事業者は甲案を、実運送事業者は乙案を支持した。弁護士会や商法学者には、甲案を支持する意見がみられた。

ア 甲案（過失推定責任）を支持する理由は、おおむね、次のとおりである。

- ・ 過失責任主義は、近代法及び民法の大原則の一つである。
- ・ 例えば、一般的には危険物に該当しなくても、粉末状に加工された物質のように、取扱いによって爆発の可能性があるものもある。他の運送品と混載することにより危険性が増すものもある。このように危険物の定義は曖昧であり、賠償責任の成否及び賠償範囲（因果関係、過失相殺）に関しては、個別の事情に応じて弾力的な判断をすべきである。
- ・ 個別具体的に危険物を列挙しない限り、製造業者、商社、卸売業者等の荷送人の性質の違いによって、危険物の認識、情報の入手、知識等に差が生ずることはやむを得ず、そのような事情も考慮すべきである。
- ・ 危険物の荷送人が賠償責任保険を付すことは、現時点では一般的でなく、保険実務上、危険性のリスク評価にも難しい面がある。また、保険料の負担がきく、そのような保険への加入は期待できないし、社会的コストが増大する。

- ・ 封印されたコンテナの運送を引き受けた者が実際の運送を自らが荷送人として下請運送人に委託する事案や、運送品の危険性につき十分な知識を有しない消費者が運送を委託する事案等において、荷送人に賠償責任を負わせるのが酷な場合もあり得る。...
- ・ 海上運送では、船舶所有者には船主責任制限法の適用があるのに対し、利用運送人を含む荷主には同法の適用がなく、荷送人に無過失責任を課すのは厳しすぎ、両者の責任の均衡を失する。
- ・ 乙案によっても、利用運送人が実荷主を把握している限り、実運送人が実荷主の責任を追及することはさほど困難ではない。
- ・ 乙案によると、事故を発生させた運送品の荷主に対して、運送人は無過失責任を追及し得るが、同一の場所に積載されていたために被害を受けた他の運送品の荷主は不法行為責任しか追及し得ず、両者の均衡を失する。また、運送人は、当該他の運送品の荷主に対して契約責任を負い得るところ、これも無過失責任としないと、均衡を失する。
- ...
- イ 乙案 (無過失責任) を支持する理由は、おおむね、次のとおりである。
 - ・ 現代社会では、運送の安全性につき最大限の配慮がされるべきである。
 - ・ 現代においては、危険物の種類も危険性の度合いも多様となっており、荷送人の責任をより高い水準に設定することにより、現に運送に従事する者の安全を確保する必要がある。
 - ・ 商社や利用運送人が、製造業者から危険物に関する情報を取得し、それに特段怪しむべき事情がないため、そのまま実運送人に伝えたという場合に、これらの者は一連の契約関係に入ることによって利益を受けているから、その情報が不十分であることの責任を負わないというのは、相当でない。
 - ・ 運送人は、公法上、危険物について一定の作為義務を負い、危険物から生じた損害につき故意・過失の有無を問わずに責任を負うことがあるところ、甲案によると、最終的なリスクを全て負担することになってしまふ。また、過失の有無の判断は容易でなく、裁判には相当の時間を要し、荷送人の責任の追及には膨大なコストがかかる。
 - ・ 運送人が契約の相手方でない危険物の製造業者の責任を追及するには、相当の困難を伴う。
 - ・ ヘーグ・ヴィスビー・ルールズ第4条第6項について、国際的に解釈は分かれているが、近時は、英国や米国では、厳格責任 (無過失責任) の考え方が採られている。ロッテルダム・ルールズ第32条も、同様である。
 - ・ 海上運送においては、公法上、荷送人は、その果たすべき役割として、

例外なく、IMDGコードという国際的基準に従い、危険物の種類に応じた措置を施し、運送人に対し危険物に関する詳細を説明する義務を負っている。荷送人が自己の役割を果たせなかったことから生じた損害は、過失の有無を問わず、荷送人が負担すべきである。

- (2) 甲案と乙案の採否を決するに当たっては、なお、危険物に関する通知義務違反が具体的にどのような事情から生じているのか、その事情の下における価値判断として、荷送人に賠償責任を負わせることが実質的に相当かどうか、更には、甲案又は乙案を採用した場合に予測される将来の社会の在り方への影響等についても、併せて検討しておく必要があると思われる。

ア 危険物に関する通知義務違反が生ずることとなる事情

このような事態が発生する事情として、例えば、次のようなものが想定されるが、実務上は、どのようなものが見られるか。

製造業者の作成した安全データシート(SDS)の記載により、危険物に該当しないとの判断がされていた場合

この中には、製造業者の作成したSDSに誤りがあった場合、SDSの「輸送上の注意」欄のうち国連分類欄や国連番号欄などが空白であった場合等もあり得るが、仮に、商社や利用運送事業者において更なる危険性評価試験を実施していれば、危険物であることが判明し得たはずであるというときに、これらの者に運送人に生じた損害の賠償責任を負わせるべきか否かが問題となる。

製造業者・商社・利用運送事業者という一連の契約関係の途中で、関係者のミスにより、危険物であるとの情報が伝達されなくなった場合

この場合に、ミスを犯した事業者が責任を負うべきことは当然として、その後の事業者においても、様々な運送関係書類を総合して注意深く確認すれば前者のミスが発覚し得たはずであるというケースはあり得てであろう。

事業者である実荷主が封印したコンテナの中に、当初から危険物が故意に隠蔽されていた場合

消費者が梱包した貨物の中に、当初から危険物が混在していた場合

この場合には、消費者が運送を委託する少量の貨物が危険物に該当するかどうか微妙なケースも多いと考えられ、また、専門的知識を有すべき事業者とは異なり、その貨物が危険物に該当するかに関する消費者の認識にも、多様なケースがあり得てであろう。

イ 荷送人に賠償責任を負わせることの相当性に関する価値判断

例えば、一つの事例として、東京高裁平成25年2月28日判決・判例時報2181号3頁...は、製造業者の作成したSDSの国連分類欄及び国連番

号欄などが空白であった事案に関し、実運送人から不法行為に基づく損害賠償請求を受けた商社について、海上運送の荷送人には公法上の危険物分類義務が課せられていることを前提に、「製造業者に危険性評価試験の実施の有無及びその結果を確認し、これが実施されていなかったとすれば、その実施を指示するか又は自ら試験機関に委託して実施させ、その結果に基づいて危険物該当性の有無を分類すべき注意義務があった」などとして、過失が認められる旨を判示している。このような価値判断について、どのように考えるか。また、この事案では問題とされていないが、一般に、このような場合の利用運送事業者の責任については、どのように考えるか。〈略〉

ウ 制度改正による影響

- (ア) 仮に、商法において甲案（過失推定責任）が採用された場合であっても、これは任意規定であり、それぞれの運送手段において各事業者が定める約款は、現在と同様の機能を果たすものと考えられる。なお、過失推定責任の枠組みにおいても、実務上は、荷送人に無過失の立証責任があることが明らかにされることを前提に、上記イの東京高裁の判決にみるように、荷送人が無過失と認められるには相当の立証を要するものと考えられる。

ヘグ・ヴィスピー・ルールズ第4条第6項について、国際的に解釈が分かれているところ、これを実質的に含む国際海上物品運送法第11条の規律については、現行法を維持しつつその解釈に委ねることが考えられる。

- (イ) 他方で、仮に、商法において乙案（無過失責任）が採用された場合には、国内の陸上・海上運送に関する標準約款の見直しの在り方次第であるが、相当程度の取引がこれに従うことになる可能性がある。

危険物を取り扱う実荷主及び利用運送事業者に対して、適当な賠償責任保険が用意されるか、実際にそのような保険への加入が進むかどうかについては、明らかでない。特に、消費者が荷送人となる場合については、そのような保険制度の確立及びその加入に関し、相当な困難を伴うことが予想される。」

(9) 第16回会議（平成27年11月11日開催）

第16回会議における「部会資料18」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案のたたき台（1）」では、以下のとおり述べられている。

「どのような任意規定を設けるかは困難な問題であるが、パブリック・コメントの結果では、甲案が荷主団体、利用運送事業者、弁護士会、商法学者等の比較的幅広い支持を得ており、これは、商法における危険物の定義について、その適用上一切の疑義を残さない完全な明確化は困難であること、物流においては、製造業者・商社・利用運送事業者など様々な事業者が危険物の荷送人となること、各自の帰責事由の有無に応じた弾力的な判断が可能となること、様々な荷主に高額な賠償責任保険を付すことを求めることは、社会全体のコストの観点から適当でなく、利用運送事業者が危険品の運送を引き受けないことになりかねないこと、我が国では、被害者救済の必要が高い場合には、製造物責任法や自動車損害賠償保障法など、請求原因から主観的要素を捨象する法制が多く見られること等を踏まえたものと考えられる。

また、危険物を通知しない荷送人の損害賠償責任について、現行法の下では、原告（運送人）は、信義則上の通知義務の発生（運送品が危険物であること）及び義務違反（予見可能性を前提とした結果回避義務）に該当する事実の主張立証責任を負うと解されるが、甲案によるときは、原告（運送人）は、客観的に運送品が危険物であることと、荷送人から通知がないことにより損害が発生したことを主張立証すれば足り（荷送人の主観的要素の主張立証が不要となり）、現行法よりも運送人の被害の救済に資することとなる。そして、このような過失責任主義の下でも、裁判実務では、危険物の荷送人が無過失とされるには相当の立証を要するという現状がある。

…

…確かに、運送の安全性が極めて重要であり、乙案の採用によって危険物を運送過程に接近させないとの効果が期待し得るとの配慮も傾聴に値するが、上記のような諸事情を併せ考えると、直ちに乙案を採用するには躊躇せざるを得ず、今般の商法の見直しとしては、運送人の被害の救済を一步進めるものとして、甲案を採用することが有力な選択肢の一つと考えられるが、どうか。」

(10) 第17回会議（平成27年12月9日開催）

第17回会議における「部会資料19-2」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案のたたき台（2）について補足説明」では、以下のとおり述べられている。

「ア 荷送人は、運送品が引火性、爆発性その他の危険性を有する物品であるときは、その引渡しの前に、運送人に対し、その旨及び当該物品の品名、性質その他の当該物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もの

とする。

イ 荷送人がアに規定する通知義務に違反したときは、運送人は、これによって生じた損害の賠償を請求することができる。ただし、その違反が荷送人の責めに帰することができない事由によるものであるときは、この限りでない。

…

(説明)

これまでの審議では、運送の安全性の実現のために、中間試案の甲案又は乙案のいずれを採用すべきかにつき、多くの意見が出されたところである。

このような状況の下で、様々な利害関係人において概ねコンセンサスが得られるものとしては、本文の規律によれば、運送人は、客観的に運送品が危険物であることと荷送人から通知がないことにより損害が発生したことを主張立証すれば足り、荷送人の主観的要素の主張立証が不要になるため、現行法よりも運送人の被害の救済に資することとなること、裁判実務上は、危険物の荷送人が無過失とされるには相当の立証を要するものとされていること等を踏まえ、運送人の被害の救済を現状よりも前に進めるという観点から、本文のとおりとすることが考えられるが、どうか。」

(11). 改正案

改正案は、「過失責任説」を採用した。

2. 国際海上物品運送法における議論

国際海上物品運送法においては、従来から、「過失責任説」が通説であった。しかし、近年は、「無過失責任説」が有力になってきている。

(1). 裁判例

荷送人の危険物通知義務違反に基づく損害賠償に関する判例は存在する。ただし、運送契約上の責任に関する裁判例は存在せず、荷送人の不法行為責任、または、製造業者の不法行為責任が問われた事例が存在する。

(2). 学説

①. 「過失責任説」⁽⁴²⁾

(i). 小町谷教授

小町谷教授は、以下のとおり主張している。

「危険品を船積した荷送人は、その船積によって生じた損害を、もちろん、賠償しなければならない。而してかかる運送品の船積は、概ね、荷送人の故意又は過失によって、行はれるものであるが、たまたま、かかる運送品が、荷送人の責に帰すべからざる事由によって、船積せられた場合に、荷送人はなお、結果責任を負担すべきものなりや、否やにつき疑がある。各国の従来の取扱を見るに、英法は結果責任を認めているが、その責任重きにすぎる非難がある。而して米法及び独法は、過失責任を認めている。

…

私見によれば、この場合も、運送品の記号、個数、容積、重量等の通知に関する、荷送人の責任と等しく、過失責任を認めるのが妥当である。蓋し此種の危険は、荷送人と雖も、到底、これを防止しえないとともに、運送人及び一般荷送人は、原則として、通常の海上保険契約により、その危険から生ずる損害の填補を、受けるのみならず、運送人も一般荷送人も、かかる危険は、海上運送に通常随伴するものなることを、覚悟しなければならないからである。況んや、荷送人に結果責任を負はしめるにおいては、その損害額は、これを予測し難きため、常に莫大な責任保険を、付けなければならない不都合を、生ずるにおいてをや。⁽⁴³⁾

(ii). 山戸教授

山戸教授は、以下のとおり主張している。

「偶々、荷送人の責に帰すべからざる事由によって船積せられた場合であっても、なお、荷送人は責任を負うべきかは問題である。結果責任を負担せしめるだけの理由に乏しいと思う。」⁽⁴⁴⁾

(42) 根拠を示していないが、「過失責任説」を採用するものとして、原茂・前掲注(2)論文(中村)715頁、田中=吉田・前掲注(2)書190頁。

(43) 小町谷・前掲注(2)書299~300頁。

(44) 山戸・前掲注(2)書146~147頁。

(iii). 有田教授

有田教授は、以下のとおり主張している。

「海上運送人...が船積の際危険物の性質を知らなかった場合には、海上運送人は危険物を船積したことによって生じた損害につき荷送人に対しその賠償を求めることができる (国際海上物品運送法11条2項)。この場合、海上運送人の損害賠償請求権が成立するためには、海上運送人が船積の際に危険物の性質を知らなかったことを要件とする。したがって、海上運送人がその不知を立証しなければならない。海上運送人は船積当時の書類その他の資料でその不知を立証することになる。具体的に説明すれば、荷送人の虚偽通告による不知の場合、例えば運送品が危険物であるが、海上運賃を節約したために故意に普通品で通告した場合、また荷送人の過失で危険物の通告を怠った場合などは、資料で立証することができる。しかし、荷送人の通告の内容程度で問題になる場合には、海上運送人は、荷送人の通告が海上運送人の通常の知識で危険物の性質を知りうる程度において提供されなかったことを立証すれば足りると解する。

海上運送人が請求できる損害の範囲は、危険物に船積によって生じた一切の損害、費用である。危険物の船積と損害の間に相当因果関係がある限り、海上運送人の受けた一切の損害、費用を請求することができる。例えば、運送品の爆発による船舶の破損、危険物の陸揚、破壊、無害措置の費用などである。⁽⁴⁵⁾

(iv). 佐野教授

佐野教授は、以下のとおり主張している。

「荷送人の過失なくして、危険物の船積がなされ、これによって船舶と他の運送品とに損害を生じたとしよう。この場合、他の荷主が運送品に生じた損害の賠償を請求しうるかどうかは、運送品の無害性に関する荷送人の責任を結果責任とするか、過失責任とするかによって左右されない。右の荷送人の責任は、運送契約の相手方たる運送人に対するものだからである。被害者たる他の荷主は、加害者たる危険物の荷送人に過失がない限り、この者に対して、不法行為による損害賠償請求をなしえない (民709条)。これに対して、船舶に生じた損害については、結果責任説に従えば、過失責任説の場合と異なり、運送人は危険物の荷送人に対して、その過失の有無をとわず、運送契約上の債務不履行として、賠償請求をなしうることとなる。ここに一種のアンバランスを見出す。それは単に、過失責任

(45) 有田・前掲注(2)論文196~197頁。

の挙証責任に関するアンバランス すわわち、危険物の荷送人と他の荷主との間の不法行為にあっては、被害者たる他の荷主が加害者たる危険物の荷送人の過失について、また、当該荷送人と運送人との間の債務不履行にあっては、荷送人が自己の無過失について、それぞれ挙証責任を負うに止まらない。過失なくして危険物を船積した荷送人は、同じく損害を与えたにもかかわらず、他の荷主に対して責任がなく、運送人に対して責任を負うというのである。

この種のアンバランスは、あるいは借家人の過失による火災の場合(失火者たる借家人は近隣の類焼者に対して責任を免れ、家主に対して損害賠償責任を負う)における、近隣の類焼者と家主との間に見出しうるかもしれない。しかし、この場合のアンバランスは、特別法たる『失火の責任に関する法律』に由来する。運送品の危険な性質にもとづいて損害をこうむった、他の荷主と運送人との間に、こうした特別法、もしくはイギリスにおける鉄道会社の標準約款(Standard Terms and Conditions) A20のような規定にまつことなく、単なる解釈によってこの種のアンバランスを招来すること そこまで船主たる運送人を、より強く保護する必要が果たしてあるかどうか(特に被害者が旅客・船員である場合について) は、甚だ疑問である。⁽⁴⁶⁾

「…統一条約(ならびにこれを母体とする英米の海上物品運送法)4条3項は、『ほとんど自明の一般原則』」...であるため、わが国際海上物品運送法には、これに該当する規定がおかれていない。いま、...英米における議論を通じていえることは、少なくとも、運送品が危険な性質を有しないことについての荷送人の責任が結果責任でなく過失責任であるとする立場は、条約4条3項、したがって、わが国における、...『自明の一般原則』に沿うものであっても、決して反するものではない、ということである。⁽⁴⁷⁾

②. 「無過失責任説」

(ア) 長田旬平弁護士(以下、「長田弁護士」という。)

長田弁護士は、以下のとおり主張している。

「危険品の船積に関する荷主の責任については、古くから厳格責任(無過失責任)と考えられており、荷主が当該貨物の危険性を認識しておらず、また認識していないことにつき過失がなかった場合であっても、運送人に対する損害賠償責任を免れることはできないと考えられている。

(46) 佐野・前掲注(2)論文169~170頁。

(47) 佐野・前掲注(2)論文171~172頁。

このようなコモンロー上の理解について、Hague/Hague-Visby Rules 4条6項の解釈としても同様に考えることができるか、英国の裁判所で問題となった。すなわち、Hague/Hague-Visby Rulesには、危険品に関する4条6項が存在する一方で、同条3項は、運送人または船舶に与えた損害について荷主が負う責任は過失責任である旨明示していることから、危険品に関する責任についても同条3項が適用され過失責任となるかが問題とされた。貴族院 (The House of Lords) は、4条6項が同条3項から独立した条文であること等を理由に、コモンロー上の義務と同様に、厳格責任であることを判示した。厳格責任説に対しては、様々な観点から批判が加えられ Brass v Maitland 事件以来100年以上にもわたり論争が続いていたが、貴族院がコモンロー上も条約の解釈上も、厳格責任説の立場を明らかにしたことにより、少なくとも英国法上の論争には終止符が打たれたと考えられている。

ちなみに、米国においてはUS COGSA 1936 (米国国際海上物品運送法) の制定以来、裁判所が過失責任説に依拠する時代がしばらく続いていたが、その後、裁判所が英国判例法の考え方を踏襲する姿勢を明らかにしたことにより、厳格責任説が採用されるに至った。わが国の学説は過失責任説に立つが、少なくとも世界的には厳格責任説が多数を占めているのが現実である。⁽⁴⁸⁾

(イ) 増田史子准教授 (以下、「増田准教授」という。)

増田准教授は、以下のとおり主張している。

「条約は、荷送人の責任を一般には過失責任とするが (4条3項)、危険物についてその性質または特徴を運送人が認識していなかった場合の荷送人の責任 (4条6項) については、解釈が分かれる。日本の通説は過失責任と解する...。英米法系諸国では、1998年に英国貴族院が The Giannis NK [1998] AC 605 (HL) において荷送人が厳格責任を負うことを確認して以降、米国でも Senator Linie GmbH & Co.KG v Sunway Line, Inc., 291 F.3d 145 (2d Cir.2002) により厳格責任説が支持され、これが主流となっている...。ドイツ法は、商法488条3項において過失がなくても荷送人は責任を負う旨を規定する...。2008年の全部または一部が海上運送による国際物品運送契約に関する国際連合条約 (ロッテルダム・ルールズ) は危険物申告義務違反に厳格責任を課し (同条約32条, 30条)、特約による変更を認めておらず (同条約79条2項, 80条4項)、国際的には厳格化の傾向があるといえよう。約款上も、運送人は承諾がない限り危険物の運送は引き受けず荷送人に危険物申告義務がある旨、荷送人は危険物から生じたあらゆる損

(48) 長田・前掲注(2)論文16~17頁。

害につき責任を負う旨(条約4条6項とほぼ同様の文言が多い)の規定があるのは通例である。

日本の学説は、過失責任説をとる根拠として、荷送人がこのような危険を完全に防止し損害額を予測することは困難である、 運送人および他の荷主にとっても海上運送に通常伴うものであることを覚悟すべきである... 被害貨物の荷主には(不法行為)責任を負わないのに運送人には(船舶に生じた損害につき債務不履行)責任を負うとすればバランスを欠く...、としてきた。しかし、そこでは1920年代ごろまでのコモン・ロー上の判例を中心に検討して英米法では結果責任説と過失責任説が対立しているという認識が導かれていたところ...、英国判例法の立場自体は厳格責任であったし (Brass v Maitland (1856)6 E&B 470)、条約4条6項の解釈として今の英米法が厳格責任説に立つことは明らかで、現在の国際的な規制の枠組み...からしても、が今日でも妥当するかは大いに疑問である。また、 についても、個々の運送契約の存在と契約上の規範を顧慮すれば、むしろ不法行為法上も荷送人に相当に高度な注意義務が課されていると解すべきだろうし、抽象論としては、契約と不法行為では帰責根拠が異なるからこの状況がバランスを欠くと当然にはいえず、決定的な根拠たり得ないと思われる。結局、これは、危険物の処分費用、船体の滅失・損傷、他の荷主の貨物損害等、発生し得る損害の総額が場合によっては非常に高くなり得る点を踏まえ、 と日本の債務不履行責任の原則との整合性に照らしてどのような解決が適切と考えるかという問題であろう。私見は、このリスクはより予防措置をとるのに適した立場⁽⁴⁹⁾にある荷送人に帰するのが基本的に妥当で、国際的な潮流にも合致すると考える。」

(ウ) 平泉教授

平泉教授は、以下のとおり主張している。

「無過失責任説は国際的な潮流である。国際海上物品運送法の国際的な法統一の要請という政策的な観点からは、わが国においても、国際海上物品運送法11条⁽⁵⁰⁾の解釈として、無過失責任説の可能性の余地が残されるべきである。」

「危険物に関するヘグ・ウィスビールズ4条6項は、荷送人の過失責任を定めた同条3項から独立した条文として読む可能性である...。無過失責任説に対しては、運送人に対する責任は無過失でも認められるのに、第三者に対する責任は過失がないと成立しないのでは、損害賠償を認めるための要件の下での不均

(49) 増田・前掲注(21)判批137~138頁。

(50) 平泉・前掲注(2)論文45頁。

衡が生じるとの批判がある…。これに対しては、契約責任と不法行為責任とでは帰責根拠が異なるから批判は当たらない…。また、無過失責任説に対して、危険物の荷送人が賠償責任保険を付することは現時点では一般的ではなく、保険実務上、危険性のリスク評価にも難しい面があるとの指摘もある…。これに対しては、このたびの商法改正も一つの契機として、損害保険業界による保険商品の開発も行われておりその発展が期待されるところである…。⁽⁵¹⁾

3. 小括

(1). 改正案について

まず、改正案572条の解釈であるが、「過失責任説」を採用した改正案は妥当であると考える。

たしかに、危険物を運送過程に接近させず、運送人が安全に運送を行うことを考慮に入れるならば、危険物通知義務違反による損害賠償責任は無過失責任であることが適切であろう。

しかし、改正案審議過程における「過失責任説」の根拠に加えて、以下の点から、572条の責任としては、「過失責任説」が妥当であると考える。

第1に、危険物通知義務が総則的規律の中に位置づけられていることである。⁽⁵²⁾

第2に、第1の結果、消費者も危険物の荷送人になる場合には、通知義務が課されることになるが、「無過失責任説」に立つ場合、消費者に対しても無過失責任を負わせる結果となり、適切ではない。

第3に、第2の理由と同様に、物流においては、製造業者・商社・利用運送業者などの様々な事業者が危険物の荷送人になる可能性があるが、無過失責任を負担させるには酷であり、適切ではない場合もある。⁽⁵³⁾

(51) 平泉・前掲注(2)論文50頁注58。

(52) 平泉教授は、「商法改正法案572条の説明は、国内陸上運送等では消費者も荷送人となることが多いことに鑑みて、総則規定としては過失責任の立場を採用したとの位置付けが妥当なのではなからうか。」と述べている。

(53) 法制審商法部会が「過失責任説」を採用したことについて、山下友信教授は以下のとおり説明している。「危険物についての通知義務の履行を確

第4に、「無過失責任説」によれば、様々な荷送人に高額な賠償責任保険を付すことを求めることになり、社会全体のコストの観点から適当でなく、利用運送事業者が危険品の運送を引き受けないことになりかねない。⁽⁵⁴⁾

第5に、「過失失責任説」によれば、様々な荷送人の特性ないし属性に応じて、各自の帰責事由の有無に応じた弾力的な判断が可能となり、⁽⁵⁵⁾損害賠償制度の趣旨である当事者間の利害の合理的な調整に資する。

以上の点に鑑みれば、当該損賠償責任は、過失責任とするのが妥当であるう。

(2) 国際海上物品運送法11条について

改正案に対して、国際海上物品運送法11条の解釈であるが、以下の理由により、「無過失責任説」が適切であると考える。

第1に、リスクは、より予防措置をとるのに適した立場にある者に帰

保するために、荷送人は運送人に対して通知義務違反についての損害賠償責任を課すこととなる。ここでの問題は、一部の条約や外国立法にあるように、無過失責任とするかどうかということであり、この点については、部会では、運送人サイドと荷主サイドで大きく意見が対立した。フォワードなど、自ら運送を実行するのではない利用運送人は、運送を実行する下請運送人に対する関係では荷送人の立場に立つが、利用運送人が運送品について自ら検査確認することは事実上不可能であることなどの事情を考慮すると、すべての運送について画一的に無過失責任とすることは相当ではないとして、荷送人は、通知義務違反が荷送人の責めにすることができない事由によるものであることを立証することにより責任を免れることができる」とされた。…これは任意規定であるから、無過失責任を負うこととする約定も有効である。」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱について」NBL1072号6頁。

(54) 「部会資料18」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案のたたき台（1）」。

(55) 「部会資料18」「商法（運送・海商関係）等の改正に関する要綱案のたたき台（1）」。

する、すなわち、危険物の運送に関しては、荷送人に帰するのが、基本的には妥当である⁽⁵⁶⁾と考える。

第2に、海商法の分野では、「無過失責任説」⁽⁵⁷⁾が、国際的潮流である。

第3に、佐野教授の批判に対する反論である。

佐野教授は、「被害者たる他の荷主は、加害者たる危険物の荷送人に過失がない限り、この者に対して、不法行為による損害賠償請求をなしえない (民709条)。これに対して、船舶に生じた損害については、運送契約上の債務不履行として、賠償請求をなし得ることとなる。ここに一種のアンバランスを見出す。」として、「無過失責任説」を批判している。

たしかに、債務不履行も不法行為も、設定された義務を履行しないという所為に対して責任を問われる点では共通⁽⁵⁸⁾している、とされている。

しかし、以下の点で異なっている。

第1に、規律の対象が相違する。すなわち、債務不履行は債権債務関係のある当事者間の規律である。これに対して、不法行為は一般的に損害が発生した場合の規律⁽⁶⁰⁾である。

(56) 増田・前掲注(21)判批138頁。

(57) 長田・前掲注(2)論文17頁、増田・前掲注(21)判批138頁、平泉・前掲注(2)論文45頁。英米における議論の変遷について、佐野・前掲注(2)論文158~172頁、中元・前掲注(2)書228頁、長田・前掲注(2)論文16~17頁、原茂・前掲注(2)(英米法)41~65頁、増田・前掲注(21)判批137頁参照。ドイツ法における議論について、増田・前掲注(21)判批137頁参照。ロッテルダム・ルールズについて、長田・前掲注(20)判批137頁参照。

(58) 大村敦志『新基本民法 不法行為編』(有斐閣、2015年)8頁。

(59) 本文の相違以外に、大村教授は、以下の相違があると述べている。「観念的には、契約関係がある場合に当事者間に生じる義務と契約関係がない場合に一般人として負う義務との間には、義務の程度に差が生ずると解すべきである。しかし実際には、契約関係(ありいはより広い意味での先行行為)が存在する場合には、不法行為法上の義務の程度は高くなることはありうる。」大村・前掲注(58)177頁。

(60) 中田・前掲注(28)100頁。

第2に、責任の法的性質が相違する。すなわち、債務不履行責任は契約の不履行から生ずる責任である。これに対して、不法行為責任は法律が課した義務の不履行から生ずる責任であるといえる。前者は約定債務であり、後者は法定債務である。⁽⁶¹⁾

第3に、帰責の根拠が相違する。すなわち、債務不履行責任は、契約を守らなかったことに基づく責任である。契約を締結している以上、債務者は契約で約束した債務を履行しなければならず、原則として、履行しないという行動の自由はない。契約を履行していないのに、過失がないから責任を負わないですむというのであれば、契約をした意味がなくなる。これに対して、不法行為は、過失責任主義、すなわち、過失がある者は責任を課せられてもしかたがないという考え方と、必要な注意を尽くしていれば責任を課せられることはないとすることによって、加害者側の行動の自由を確保しようと考え方に基づく責任である。⁽⁶²⁾ すなわち、債務不履行責任は無過失責任に親和的である。

以上のことから、「無過失責任説」は、バランスを欠くといえず、決定的な根拠となり得ない。

ちなみに、アメリカ法においては、以下のとおり、契約責任は厳格責任・無過失責任と理解されている。すなわち、「不法行為の成立に原則として故意過失を要するのはわが国と同じであるが、契約違反には債務者の責めに帰すべき事由を要しないというのがアメリカ法の原則」である。「契約違反というのは、単に約束したことが実現しないということの意味する」にすぎず、「いかなる事情であれ、約束したことが履行されなければ、債務者はその責任を負う」とされ、不履行の抗弁は「きわめて少数の例外とされており、契約責任は厳格責任 (strict liability)、言い換えれば、無過失責任として位置づけられている」とされている。⁽⁶³⁾

(61) 大村・前掲注(58)8頁。

(62) 山本敬三『民法の基礎から学ぶ民法改正』(岩波書店, 2017年)112~113頁。

アメリカ法においては、このような債務不履行責任に関する理解が、荷送人の危険物通知義務違反の性質を無過失責任と理解することにつながっているものと考えられる。

第5. 通知義務の履行の時期

1. 改正案における議論

改正案は、「荷送人は、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、その旨及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提供しなければならない。」と規定している。すなわち、改正案は、危険物である旨及び危険物の安全な運送に必要な情報を提供する義務について、その義務履行の時期として、危険性を有する運送品の「引渡しの前に」としている。

この通知義務の履行の時期、または、期間に関しては、部会資料をみる限り、議論がなされていない。

(1). 義務履行の終期について

改正案は、必要な情報の提供の時期について、「その引渡しの前に」と規定している。これは、危険物通知義務の終期を定めていると解することができる。

国際海上物品運送法11条は、危険物の処分に関して、「船積の際」の不知 (1 項・2 項) ・知 (3 項) を基準としている。改正案は、荷送人に対して、この11条よりも前の時点で義務を履行することを求めている。

(2). 義務履行の始期について

それでは、何時から、通知義務の履行するのであろうか。つまり、履

(63) 樋口範雄『アメリカ法ベーシック1 アメリカ契約法 第2版』(弘文堂, 2008年) 67頁。

行義務の始期の問題である。改正案は、義務履行の始期を定めていない。もっとも、義務履行の始期に関しては、運送契約締結前の交渉段階、運送契約締結時が考えられる。当然のことであるから、議論がされなかったであろう。

2. 国際海上物品運送法における議論

国際海上物品運送法11条は、明定していないが、通知義務を規定していると解される。しかし、その義務の履行の時期に関して明定していない。そこで、通知義務の履行の時期が問題になる。

(1). 義務履行の終期について

国際海上物品運送法においては、終期については、その制定当時、種々の主張がなされてきた。

①. 小町谷教授

小町谷教授は、以下のとおり主張している。

「...その通知が、船積前になされることを要することは、当該運送品の性質に鑑みても、はた又、条約が『船積を承諾せざるべき云々』と規定した点に徴しても、明かである。⁽⁶⁴⁾」

そして、小町谷教授は、この主張について、以下の注を付している。

「国際海上物品運送法第11条第1項」は、『船積の際』という文句を、特に用いて、その意味を明らかにしている。⁽⁶⁵⁾」

さらに、小町谷教授は、以下のとおり主張している。

(64) 小町谷・前掲注(2)書297頁。

(65) 小町谷・前掲注(2)書298頁。

「船積の時までに通知を発すれば足りると信ずる。契約締結の時までに通知を要求する必要はない…。蓋し船積の時までに通知があれば、運送人の利益は、概ね保護できるからである。」⁽⁶⁶⁾

②. 田中誠二教授・吉田昂弁護士 (以下、「田中教授」、「吉田弁護士」という。)

田中教授・吉田弁護士は、以下のとおり主張している。

「知不知は、契約の時ではなく、船積の時を基準として決する。船積前に危険物であることを知ったときは、契約を取消し、又は変更し、適当な措置を講ずることができるからである。」⁽⁶⁷⁾

③. 中元教授

中元教授は、以下のとおり主張している。

「海上運送人は海上物品運送契約に基づき荷送人から受け取った運送品 (危険物) を運送する義務を負っているが、荷送人が通告した当該運送品の危険性の知・不知の区別に応じて…、運送人には船積危険物の処分権が与えられており、この場合の知・不知は船積み時を基準として判断される (本条 1 項・3 項)。船積みの前に危険物であることを知ったときは、海上運送契約を取消し・変更またはその他の措置をとることができるから、知・不知の基準の時は契約締結時ではなくまた運送人の運送品受取り時でもないとされる。」⁽⁶⁸⁾

④. 有田教授

有田教授は、以下のとおり主張している。

「国際海上物品運送法では、この場合の不知は、運送契約締結の時ではなく、船積の時を基準として決することにしているが、これは現行法では、海上運送人の責任の始期は本船舶側で貨物を受取った時であるから、それまでは、運送品はま

(66) 小町谷・前掲注(2)書298頁。

(67) 田中・吉田・前掲注(2)書188頁。

(68) 中元・前掲注(2)書229頁。

だ荷送人の手中にあることおよび船積前に危険物であることを知ったときは、運送契約の取消、変更または適当な措置を講ずることができるからである。⁽⁶⁹⁾

その一方で、有田教授は、港運・海運実務の観点、および、運送人の利益の観点から、以下のとおり、通知の時期が「船積の時までに」では遅く、「船積指図書を発行する時までに」通知すべきであると主張している。

「荷送人の危険物通告の時期は、運送品の性質からみて、船積の時までにすればよいとの見解もあるが、港運・海運実務からすれば、海上運送人は荷送人からの危険物の通告に基づいて危険物の性質を知り、本船積付計画、本船荷役（積込・積付）の段取、船内荷役料金、海上運賃などを勘案して船積を引き受けるかどうかを判断するから、荷送人は海上運送人が船積指図書（Shipping Order ; S/O）を発行する時までに通告しなければならない。⁽⁷⁰⁾」

(2). 義務履行の始期について

危険物通知義務の履行の始期については、何ら議論されていない。もっとも、義務履行の始期に関しては、運送契約締結前の交渉段階、運送契約締結時が考えられる。当然のことであるから、議論がされなかったであろう。

3. 小括

①. 改正案について

(i). 終期について

改正案は、「その引渡しの前に」と規定して、義務履行の終期を定めている。この規定は、後述の通り、国際海上物品運送法上の通説的見解に由来するものと推察される。

「その引渡しの前に」と規定から読み取れることは、改正案は、通知

(69) 有田・前掲注(2)論文193頁。

(70) 有田・前掲注(2)論文192頁。

義務の時期に関して、ある一定の幅のある期間内に、通知すべきことを要求している、すなわち、履行義務の始期を運送契約締結の交渉段階、または、運送契約の締結とし、終期を「その引渡しの前に」としているものとする。

それでは、なぜ、「引渡し前に」を終期として通知義務を法定したのであろうか。

それは、運送人の利益保護のためである。すなわち、上述したとおり、小町谷教授は、国際海上物品運送法における議論ではあるが、通説は、運送人が、船積前に運送品が危険物であることを知ったときは、運送人は、「運送契約を取消し、又は変更し、その他の適当な措置を講ずることができるからである」、と主張している。また、有田教授は、「港運・海運実務からすれば、海上運送人は荷送人からの危険物の通告に基づいて危険物の性質を知り、本船積付計画、本船荷役（積込・積付）の段取、船内荷役料金、海上運賃などを勘案して船積を引き受けるかどうかを判断するから、荷送人は海上運送人が船積指図書（Shipping Order ; S/O）を発行する時までには通告しなければならない。」と主張している。

すなわち、たとえば、運送人は、「引渡し前に」、危険物に関する情報の通知があれば、危険物の情報収集をしたり、危険物に応じた引取方法・積込方法・積付方法を検討したり、その結果、運送契約を取消し・変更したり、または、危険物にとって適切な引取・積込・積付を行うことができるようになるからである。

しかし、改正案のように、「引渡し前に」を終期とすることが、運送人の利益を図るという危険物通知義務の趣旨を貫徹することになるのであろうか。

たしかに、通説のように、運送人が、荷送人との間において、危険物の運送契約を締結した後に、かりに当該運送契約が運送人に不利益ないし不都合となる場合に、運送人が当該運送契約の取消し・変更することを認めることは、運送人の利益保護に資することになるであろう。しか

し、運送人にとっては、運送契約の成立後に、運送契約の取消しや変更をするよりも、そもそも、運送人にとって不利益ないし不都合な契約の締結を認めない方が、より一層、運送人の利益に資することになるのではなからうか。

では、このような運送人にとって不利益ないし不都合な運送契約の成立をそもそも認めないと構成するためには、どのような法的構成が考えられるであろう。

それは、「危険物運送契約⁽⁷¹⁾」という契約概念を新設し、危険物の通知を「危険物運送契約」の成立要件とすることである。

なお、このように危険物の通知を「危険物運送契約」の成立要件とすると、危険物通知義務の履行期間と、その「終期」を検討するという議論は無意味になる。すなわち、危険物通知義務の時期という、一定の時点の問題となる。

また、危険物通知義務に関する572条は任意規定であるとされている⁽⁷²⁾。したがって、危険物通知の時期に関しては、危険物の運送契約の締結時に通知することを要するとすることも可能であろう。

(ii). 始期について

改正案は、危険物通知義務の履行の始期を定めていない。

義務履行の始期としては、運送契約締結時が考えられる。この始期の捉え方については、危険物通知義務は運送契約上の義務であると構成するのであれば、当然のことである。したがって、改正案においては、議論がされなかったのかもしれない。

(71) 有田教授は、「海上運送人、その代理人、船長が船積の際危険物の性質を知っていた場合には、危険物運送契約によって運送しているのであるから、海上運送人は危険物を目的港まで安全に運送する義務を負う。」と述べている。前掲注(1)197頁。

(72) 山下・前掲注(53)6頁。

このような始期の捉え方と、上述の終期に関する理解によると、危険物通知義務の履行期間は、運送契約締結の時から「引渡の前」までとなる。

このような構成は、運送人の利益保護のために危険物通知義務を法定した趣旨に鑑みれば、妥当な構成といえよう。

しかし、さらに、危険物通知義務の趣旨を貫徹するためには、「危険物運送契約」という契約概念を新設し、危険物の種類および性質の通知を「危険物運送契約」の成立要件の一つとして法定することが適切であろう。

なお、このように危険物の通知を危険物運送契約の成立要件とすると、危険物通知義務の履行期間と、その「始期」を検討するという議論は無意味になる。すなわち、危険物通知義務の時期という、一定の時点の問題となる。

また、上述したとおり、危険物通知義務に関する572条は任意規定であるとされている。したがって、危険物通知の時期に関しては、危険物の運送契約の締結時に通知することを要するとすることも可能であろう。

②. 国際海上物品運送法について

(i). 終期について

先に検討した通り、国際海上物品運送法11条1項・2項の解釈により、荷送人に危険物通知義務が課されている。しかし、同法は、その履行の時期ないし期間に関しては、何ら規定が設けていない。そこで、履行時期ないし期間が問題となる。

上述した通り、通説は、運送人の利益という観点から、「船積の前に」を履行義務の終期と解している。

これに対して、有田教授の主張は、港湾・海運実務から、特に、運送人の利益の観点から、危険物通知義務の終期について、「船積指圖書の発行前」を通知義務の履行の終期としていた。

この有田教授が述べている対応の方が、運送人の保護という危険物通知義務の趣旨からすれば、妥当かつ合理的なものであると考える。

しかし、この危険物通知義務の趣旨をより徹底するとすれば、より早期に通知すべきある。そこで、最も早期の時期として、考えられるのは、危険物に関する海上運送契約締結の時である。

従来解釈は、運送人が、危険物であることの認識なしに運送契約を締結してから、その危険物であると認識した後に、運送人が運送契約の取消・変更などの措置をとることを認めるものである。そして、このような措置の適否ないし当否について裁判所の判断を仰ぐことになる可能性もある。しかし、むしろ裁判所の判断を仰ぐような事態を回避した方がよい。そこで、危険物の運送契約に関しては、運送契約の締結段階で、危険物であることを通知し、運送人が危険物であることを認識した上で、契約を締結すべきであり、そのような認識のないまま、契約を締結することを回避すべきである。

これには、国際海上物品運送法の改正が必要である。しかし、現行国際海上物品運送においても、このような解釈は、約款で対処することができよう。

(ii). 始期について

国際海上物品運送法における議論では、通知義務の履行の始期について、何ら主張されていない。通知義務の履行の始期としては、危険物通知義務の始期は、危険物の運送契約の締結時が考えられる。そこで、当然のことであるから、議論がされなかったものと推測される。

しかし、運送の安全の確保、運送人等の利害関係者の損害発生回避の観点から、危険物の通知を危険物運送契約との成立要件とすべきだったと考える。

おわりに

従来、荷送人の運送契約上の危険物通知義務は、信義則上、認められてきたとされる。この度の改正によって、荷送人の運送契約上の義務として危険物通知義務を新規に法定したことは、運送の安全性の確保、運送人等の利害関係者の損害発生の回避の観点から、画期的なことである。

しかし、この通知義務の履行の時期は、この危険物通知義務の趣旨に沿うものであろうか。荷送人が、「引渡し前までに」、危険物の通知があり、運送人が、当該危険物の運送契約の履行ができないと判断した場合には、山戸教授・田中教授・吉田弁護士・中元教授が主張されているように、運送人は、「契約の取消・変更等」の対応ができるであろう。しかし、契約の取消・変更に関して、荷送人と運送人との間に訴訟を提起される可能性がある。

これでは、危険物通知義務の法定の趣旨が貫徹されないのではなかろうか。

たしかに、危険物通知義務は任意規定であることから、契約締結時に荷送人が運送人に対して危険物を通知するように約款で対応できるので、その対応で十分であるという意見も予想される。しかし、運送の安全性の確保、運送人の保護の観点から法定した荷送人の危険物通知義務の機能をさらに高め十全なものにするためには、危険物の種類および性質の通知を危険物運送契約の成立要件とすべきではなかろうか。つまり、契約を締結してから契約を取消しまたは変更するのではなく、危険の運送契約を締結するにあたって危険物であることを通知させることによって、無用な争いを生じさせないようにすべきではなかろうか。

【追記】

改正案は2016年に閣議決定され国会に提出されていたが、17年の衆院解散で廃案になっていた。政府は2018年2月6日の閣議で、本改正案を再提出し、通常国会での成立を目指すことになったようである。日本経

済新聞2018年2月6日夕刊第3面。

また、校正の段階で、「特集 運送法・海商法改正に向けての動き 理論と実務からの検証」法律時報90巻3号4～45頁(野村修也「運送法・海商法改正案 今回の改正の考え方」, 清水真希子「荷送人の義務の理論的検討」, 雨宮正啓「荷送人の義務の実務的検討」, 箱井崇史「運送人の責任の理論的検討」, 池山明義「運送人の責任の実務的検討」)に接した。