

# 海上物品運送人の定額賠償制度に関する研究

旭 聡史

# 目次

## 序論

1. 本論文の目的	1
2. 研究の対象および方法	3

## 第1章 運送人の定額賠償の沿革

はじめに	5
第1節 ローマ法・レケプツム責任	7
1. 現行法とレケプツム責任との関係	7
2. レケプツム責任の概要	8
(1) 概要	8
(2) 船主の引受責任( <i>receptum nauta</i> )	10
(3) 船主に対する盗訴権( <i>actio frurti adversus nautas</i> )	14
3. レケプツム責任の制度趣旨	16
(1) 賃約との関係	17
(2) 責任主体が限定されている理由	23
4. 小括	25
第2節 旧商法における定額賠償	27
1. 責任原因	28
2. 損害賠償の額	28
3. 価額賠償と損害賠償	31
(1) 価額賠償	31
(2) 損害賠償	32
(3) 両者の関係性	34
おわりに	35

## 第2章 商法の定額賠償の規定と民法の一般原則との関係

はじめに	38
第1節 ドイツ法における運送人の定額賠償の位置づけ	41
1. 緒説	41
2. ドイツ民法における債務不履行の損害賠償の一般原則	43
3. 運送品が滅失・毀損した場合の損害賠償額の規定の解釈	46
(1) ドイツ商法典旧430条と一般原則との関係	46
(2) 責任制限の効果	49
(3) 判例	51
4. 小括	54
第2節 イギリス法における運送人の損害賠償責任の範囲	56
1. 緒説	56

2. 一般原則	57
3. 運送品が滅失・毀損した場合の損害賠償の範囲	62
(1) 通常算定基準(normal measure)	62
(2) 間接損害(consequential losses)	65
(3) その他の費用	66
4. 小括	67
第3節 運送人の賠償責任の範囲と民法の一般原則との関係	69
1. 緒説	69
2. 民法416条の解釈に関する学説	70
(1) 初期の学説/相当因果関係説	70
(2) 相当因果関係説に対する批判/保護範囲論・契約利益説	75
3. 商法580条・581条の解釈	79
(1) 通説の形成過程	79
(2) 判例	82
(3) 運送人の賠償責任の範囲の規定の位置づけの再検討	84
おわりに	91

### 第3章 国際海上物品運送法の定額賠償の規定の解釈

はじめに	94
第1節 国際海上物品運送法12条の2の解釈	97
1. わが国における通説の理解	97
2. 1992年改正前の国際海上物品運送法	99
3. 商法580条の解釈論	101
(1) 商法580条の趣旨	101
(2) 商法制定当初における商法580条の趣旨の説明	104
4. 小括	106
第2節 統一条約4条5項(b)の国際的理解	107
1. 4条5項(b)の位置づけ	107
2. 4条5項(b)の制定経緯	109
(1) 4条5項(b)の原案が提案された背景	109
(2) イギリス原案に対する修正	112
(3) 責任制限の上限金額から損害賠償の算定方法への変質	114
(4) 小括	116
3. 4条5項(b)の国際的理解	117
(1) 緒説	117
(2) コモン・ローの立場	118
(3) 学説、判例における4条5項(b)の評価	120
4. ハンブルグ・ルール以降の議論	127
(1) ハンブルグ・ルール	127

( 2 ) ロッテルダム・ルール	129
5. 本節のまとめ	133
おわりに	134

## 終章

1. まとめ	136
2. 展開	138
3. おわりに	143

主要参考文献	145
--------	-----

## 序論

### 1. 本論文の目的

運送品が滅失または毀損した場合における運送人の損害賠償責任は、物品運送契約における運送人の荷主に対する責任の中心的な位置づけにある<sup>(1)</sup>。荷主は物品の場所的移転というサービスに対して報酬を支払い、運送契約関係に入るのであり、運送契約上の運送人の主要な義務はすべて、この場所的移動を成功裏に完了させること、つまり運送品を荷主から発送時に受け取ったのと同じ状態で、かつ遅延なく目的地において引き渡すことに向けられている。したがって、運送人の義務違反は、ほとんどの場合において運送品の滅失や毀損といった物理的な損失、あるいは引渡し遅延という形で表れ、とりわけ筒品運送においては、これに尽きるといっても過言ではないだろう。一方で、これらの運送品に生じた物理的な損失などの荷主にとって好ましくない結果は、運送人の義務違反がないところでも生じ得る。運送行為は物の物理的な移動を目的とするものであるので、いかに技術の進歩により船や車などの構造が安全・堅牢になったとはいえ、一般に倉庫等の建造物のなかで保管されているのに比べて、運送の過程で不可避的な振動・衝撃等の物理的な作用、風雨などの自然作用の影響を受けやすく、また、典型的には海上での危険や天災などの事故に見舞われる確率は高くなる。

このような特徴を有する運送契約における運送人の責任について、各国の立法の多くは、一般的な過失原理に基づく責任よりも厳格な責任を負わせてきた。通常の契約違反あるいは債務不履行においては、債権者により債務者の義務違反が示されることにより、その義務違反により生じた損害について賠償の責任を負わされる。それが運送契約においては、義務違反があったかどうかは関係なく、運送中に運送品の滅失または毀損という結果が生じたという

---

<sup>(1)</sup> 運送品の滅失は、運送人が受け取った物品を荷受人に引き渡すことができない一切の場合をいい、運送人の損失または毀損とは、運送品の品質または形状の悪化により価額の減少をきたした場合をいう(戸田修三=中村眞澄編『注解国際海上物品運送』65頁(青林書院、1997))。

事実のみによって運送人が一旦その責任を負わされ、運送人が免責されるためには運送人側から必要な免責条件の充足を示さなければならない。また、運送契約においては運送人の損害賠償の額の算定について、具体的な規定を有しているのも大きな特徴である。引渡の地および時における運送品の客観的価値を基準に算定するとする商法 580 条や国際海上物品運送法 12 条の 2 の規定である。

これらの規定は一般に「賠償額の定型化」、あるいは「定額賠償」の規定といわれる。かつては厳格な責任を負わされている反面その責任を限定する趣旨である、あるいは過失責任化した後は運送人保護のために責任制限を認めるものであると説明される<sup>(2)</sup>。ただ、通常は運賃よりも高額となることが多い運送品の価格を損害賠償の額とすることをもって、果たして運送人の保護といえるのだろうか。国際海上物品運送においては、いわゆるパッケージ・リミテーションによる個別的責任制限があるが、定額賠償の規定も責任制限であるとするなら、この両者の関係をどのように考えればよいのだろうか。また、理論的にも、文言からは単に損害賠償額の算定の基準を定めているに過ぎないように見える本条の規定をもって、損害賠償の一般原則である民法 416 条の適用を排するほどの効果が認められるのか。本論文は、このような問題意識をもとに、海上物品運送人の損害賠償責任について、主にその効果論であるところの損害賠償の範囲について焦点をあてて、現行法および条約の規定の解釈の比較を通じた検討により、理論的な整理を試みるものである。

海上物品運送契約の分野においては、その国際的な法統一が実務上も法律研究上も重要なテーマであり、現在最も広く普及しているハーグ・ウィスビー・ルールがその検討の中心となっている<sup>(3)</sup>。同ルールが沿革的に免責約款の制限を契機としてつくられたものであるため、航海過失免責などの個別の免責事由、あるいはパッケージ・リミテーションなどの責任制限や除外期間などの議論に注目が集まりがちである。しかし、運送人の責任の中心、基本となる

---

<sup>(2)</sup> 大隅健一郎『商行為法』139-140 頁(青林書院、1958)、田中誠二『海商法詳論(増補 3 版)』304 頁(勁草書房、1985)等。

<sup>(3)</sup> 1968 年にブリュッセルで署名された改正議定書(いわゆるウィスビー・ルール)の内容を取り込んだ 1924 年の「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約」(船荷証券統一条約)。

べき運送人の損害賠償の範囲、定額賠償の規定については、通説が説く結論以上の詳細な議論はなされていないように見受けられる。本論文において、これらの規定について次項に示す視点で検討を行うことにより、運送人の責任の本質の一端を明らかにしたいと思う。

## 2. 研究の対象および方法

本論文は、運送人の損害賠償の範囲、あるいは損害額の定型化または定額賠償の規定といわれる商法 580 条および国際海上物品運送法 12 条の 2 の規定の解釈を中心的な研究の対象とする。必ずしもこの呼称が適切だとは思われず、むしろ適当でないと思うが、便宜上、これらの規定を「定額賠償」の規定と称する。筆者の中心的な問題関心は国際海上物品運送にあるので、国際海上物品運送法の規定を検討の中心としたいと考えるが、必然的に商法 580 条も検討の中心となっている。国際海上物品運送法が商法の特別法であって、同法に商法の多くの規定が準用されており(国際海上物品運送法 10 条、12 条の 2 第 2 項、19 条第 3 項、20 条)、そもそも法改正により 12 条の 2 の規定が新設されるまでは国際海上物品運送においても商法 580 条が準用されていたことにより、国際海上物品運送法 12 条の 2 の規定の解釈論も基本的に商法 580 条の規定の解釈論を引き継いでいるからである。また、国際海上運送であるため、解釈論においても国際的な法統一をつねに視野にいれておく必要があると考えられる。よって、イギリス、ドイツなどの諸外国の法、あるいは国際海上物品運送法の元となっているハーグ・ウィスビー・ルールをはじめとする国際条約の対応する規定も検討の対象あるいは参考とする。

以上を前提に、本論文では、まず第 1 章において運送人の定額賠償の沿革をたどる。運送人の運送品に関する厳格責任は、ローマ法のレケプツム責任に由来し、同責任を継受したものと一般に説明される<sup>(4)</sup>。このレケプツム責任というのとはどのような内容の責任であったのかを概観する。それにくわえ、法典論争により 1 年足らずしか施行されず、現在の商法の制

---

(4) 大隅・前掲(注 2) 139-140 頁、田中前掲(注 2) 304 頁、平出慶道『商行為法(第 2 版)』471-472 頁(青林書院新社、1989)、森本滋編著『商行為法講義(第 2 版)』149 頁(成文堂、2006)。

定により廃止されることとなった明治 23 年旧商法における定額賠償の規定についても触れる。ここでは「価額賠償」と「損害賠償」という 2 つの概念が区別して使われており、ローマ法においてレケプツム責任と双務契約に基づく責任とを負った船主の責任構造との類似性を見出すことができる。

次に第 2 章において、定額賠償と民法の一般原則との関係性について検討を行う。一般に運送人の定額賠償は、民法 416 条に定める損害賠償の一般原則の特則であると説明される<sup>(5)</sup>。ただ、特則であるとして、具体的にどのような対応関係になっているのかは明らかにされていない。商法の運送人に関する規定はドイツ法の影響が強いと考えられるが、一方で民法 416 条の規定は基本的にはフランス法、イギリス法に由来するものであると考えられている。このそれぞれ異なった法制に由来する規定の関係をどのように理解するべきであるのか。ドイツ法、イギリス法における解釈論を参照して検討する。

最後に国際海上物品運送法 12 条の 2 の規定の解釈について検討を行う。この規定はウィスビー・ルールにより新たに設けられた条約 4 条 5 項 (b) の規定を、わが国が同ルールを批准したことにより国内法として取り込んだものであるが、わが国においては、一般に商法 580 条と同趣旨の規定であると説明される<sup>(6)</sup>。一方、イギリスなどでは別の解釈がなされており、果たしてわが国の解釈は条約の理解として正しいのかどうか、条約会議においてこの規定が制定された経緯なども参照して検討を行う。

---

<sup>(5)</sup> 平出・前掲(注 4)477 頁。

<sup>(6)</sup> 鴻常夫「国際海上物品運送法の改正について」海法会誌復刊第 36 号(1992)10 頁、落合誠一「国際海上物品運送法の改正」82 頁〔同『運送法の課題と展開』(弘文堂、1994)所収〕。



## 第1章 運送人の定額賠償の沿革

はじめに

商法 580 条の運送品が滅失・毀損した場合の運送人の損害賠償の額を定める規定は、債務不履行の損害賠償についての一般原則である民法 416 条の特別規定とされ、それとの比較において責任制限の機能が注目される。この規定については、沿革上ローマ法のレケプツム責任に由来する厳格責任の対壁として認められてきた責任制限であるとされ、商法 580 条においてレケプツム責任制度を放棄し過失(推定)責任となった以上、この責任制限も理由がなくなったという主張もされた<sup>(7)</sup>。すなわち、ローマ法以来、運送品の保管については一種の厳格な結果責任が課され、船主は、運送品の滅失または毀損について、単に過失がないのみでなく、不可抗力によるものであったことを証明するの でなければ、損害賠償の責を免れえなかった<sup>(8)</sup>。このレケプツム責任は、近世諸国の立法に影響を与え、多く国はこの立場をとっていた<sup>(9)</sup>。しかし、わが国の商法は、ドイツの 1897 年商法典にならい、商法 577 条において、運送人一般について過失責任主義を採用した。その結果、責任原因において民法の一般原則と同一となった以上<sup>(10)</sup>、その効果としての損害賠償責任の範囲についても同じ扱いとすべきであるので、損害賠償額を制限する理由はなくなったという主張となっている<sup>(11)</sup>。

<sup>(7)</sup> 竹田省「運送人の責任」346-347 頁〔同『商法の理論と解釈』(有斐閣、1959)所収〕。

<sup>(8)</sup> 平出・前掲(注 4)471 頁。

<sup>(9)</sup> 森本編・前掲(注 4)149 頁。

<sup>(10)</sup> 商法 577 条について、かつては運送人が履行補助者の故意・過失についても責任を負うべきことを定めている点、および無過失についての立証責任が転換されている点において、運送人の責任を厳格化した特別規定と解し、債務不履行に関する民法の一般原則に対する特則としての意義が見出されていた時期もあった。しかし、現在では、債務者がその履行補助者の過失についても責任を負うこと、および債務不履行については債務者の側に過失がないことの立証責任があることが一般に認められており、商法 577 条には、商法がレケプツム責任を緩和したことを示す遠隔的意義を有するほかは、民法の一般原則を運送関係に即して具体化したものに過ぎず、それ以上の意味を持たないとするのが通説である(森本編・前掲(注 4)149 頁、西原寛一『商行為法』302 頁(有斐閣、1969)、鈴木竹雄『商行為法・保険法・海商法(新版 全訂第 2 版)』43 頁(弘文堂、1993)等)。

<sup>(11)</sup> ドイツにおいても、1898 年商法により運送人の責任が過失責任とされたことに対する批判として、このような見解が示されている(岡野敬次郎『商行為及保険法』日本立法資料全集別巻 611、230 頁(信山社出版、

現在においては、立法論としてもこのような主張はあまり見受けられず、むしろ、商法 580 条の定額化の規定については、レケプツム責任と切り離し、「大量の運送品をなるべく低廉な運送賃で迅速に運送すべき運送業の性質」に鑑みた企業保護の規定として評価するのが通説的見解である<sup>(12)</sup>。しかし、海上物品運送および陸上物品運送ともに、国際条約において、いわゆるパッケージ・リミテーションによる個別的責任制限の規定が設けられおり、わが国においても国際海上物品運送法においてこれが国内法化されている。したがって、定額賠償の規定が責任制限の規定であるとする、2 つの責任制限が重複して存在することになり、この両規定の関係性をどのように解釈するのか問題となる<sup>(13)</sup>。また、これとは別の観点で、ドイツにおいては 1998 年の運送法改正により、海上運送以外の運送人については、過失推定責任から危険責任へと責任原則の厳格化への回帰がみられる<sup>(14)</sup>。

このような状況をふまえ、本章においては、定額賠償の意義について検討するはじめとして、その沿革をたどることとする。ローマ法におけるレケプツム責任の規定に遡り、それがローマ私法のなかでどのような位置づけの責任、制度であったのかを検討する。これに加え、現在の商法が施行される前、1 年足らずの間のみ施行された、わが国の明治 23 年旧商法における定額賠償の規定を概観する。旧商法においては、商事契約の通則として、損害賠償にくわえ、「価額賠償(価額補償)」という制度が存在していた。ローマ法におけるレケプツムに基づく請求(レケプツム訴権)と債務不履行による損害賠償請求との関係との類似性を見出すことができるものであったと考えられる。

---

1928/2009)。

(12) 西原・前掲(注 10)303 頁、鈴木・前掲(注 10)41 頁、平出・前掲(注 4)473 頁等。

(13) 海上物品運送においては、さらに船主責任制限法による総体的責任制限の制度も存在する。

(14) 落合誠一「国際海上物品運送人責任規制の基本的方向」178-180 頁〔落合誠一＝江頭憲治郎編集代表『海法大系』(商事法務、2003)所収〕。1998 年改正ドイツ商法典は、426 条において一般的免責事由として「運送人は、滅失、損傷または引渡の遅延が運送人の最善の注意(*größter Sorgfalt*)によっても避け得ない事情及び運送人には防止し得ない結果から惹起される場合に限り、責任を免れる」と規定する。一方、2013 年に海商法が改正されたが、海上物品運送については、従前の責任原則を維持し、「通常の海上運送人の注意(*die Sorgfalt eines ordentlichen Verfrachters*)」によって避けることのできない損害については免責される(ドイツ商法典 498 条第 2 項第 1 文)。

## 第1節 ローマ法・レケプツム責任

### 1. 現行法とレケプツム責任との関係

わが国の商法 577 条は運送人の損害賠償責任について、次のように規定する。

「運送品ハ自己若クハ運送取扱人又ハ其使用人其他運送ノ為メ使用シタル者カ運送品ノ受取、引渡、保管及ヒ運送ニ関シ注意ヲ怠ラサリシコトヲ証明スルニ非サレハ運送品ノ滅失、毀損又ハ延著ニ付キ損害賠償ノ責ヲ免ルルコトヲ得ス」。

この商法 577 条の規定は、1998 年改正前における 1897 年ドイツ商法典 (Handelsgesetzbuch. 以下、「ドイツ商法典」という。)の運送人自身の責任原因を定める同 429 条第 1 文と、運送人の使用人に対する責任を定める同 431 条をひとつにまとめた規定となっている。ドイツ商法典旧 429 条と 431 条は、次のように規定する。

「429 条 運送人は、運送品の受取より引渡しまでの期間における滅失、毀損または引渡時期の遅延によって生じた損害につき、その賠償の責を負う。但し、滅失、毀損または延着が通常の運送人の注意によっても避けることができない事情に基づく場合、この限りではない。(第 2 文省略)

431 条 運送人は、自己の使用人の有責、その他運送の実行にあたり利用した者の有責につき、自己の有責におけると同一範囲において、その責を負う。」<sup>(15)</sup>

このように、ドイツ商法典においては旧 429 条において、運送品の滅失または毀損についても「通常の運送人の注意」義務を尽くしていたどうかにより運送人の責任を判断する、過失責任原則を採用していた。一方、このドイツ商法典が施行される前の旧商法、すなわち 1861 年ドイツ普通商法典 (Allgemeinen Deutschen Handelsgesetzbuch) においては、運送人の責任原因について、次のように運送品の滅失または損傷の場合の 395 条と延着の場合の 397 条とそれぞれ異なる責任原則が適用されていた (なお、運送人の使用人に対する責任について規定するドイツ商法典旧 431 条に対応する規定については、下記規定とは別に 400 条

---

<sup>(15)</sup> 神戸大学外国法研究会編『獨逸商法 1』現代外國法典叢書 6、132 および 138 頁(有斐閣、1956)を参照し、一部現代語化した。

に同趣旨の規定がおかれていたが、本論文の検討の対象ではないので、ここでは省略する)。

「395 条 運送人は、運送品の受取より引渡しまでの期間における滅失または毀損によって生じた損害につき、賠償の責を負う。但し、運送人がその滅失または毀損が不可抗力または内部の腐敗、消滅、通常の漏損およびこれに類する事象を含む運送品の固有の性質、または外観上明らかでない不十分な荷造によるものであることを立証した場合、この限りではない。

397 条 運送人は約定の、または通常の引渡時期より遅延したことによる損害について、賠償責任を負う。但し、運送人がその延着が通常の運送人の注意によっても避けることができなかったことを立証した場合、この限りではない。」

このように、1861 年ドイツ普通商法典においては、運送品の滅失または毀損に対する損害については、過失責任が適用される延着損害と異なり、厳格な責任を負わされていた。この厳格責任がローマ法のレケプツム責任に由来するものである。ドイツ商法典においては、上記のとおり運送品の滅失または毀損に対する責任についても過失責任となり、延着損害と同一の責任原則が採用されたので、1 つの条文にまとめて規定されることとなった。わが国の商法は、ドイツ商法典に倣い、運送品の滅失または毀損に対する責任についても厳格責任を採用せず、過失推定責任を採用したので、運送法においてレケプツム責任を継受したとはいえない。しかし、わが国の商法がドイツ商法典を参考に起草され、上記のようなドイツ法の規定の推移をみると、ドイツ商法典旧 429 条の規定は、もともとはレケプツム責任を継受した 1861 年ドイツ普通商法典の 395 条の規定に修正が加えられたものといえ、わが国の商法 577 条もドイツ法を介して、レケプツム責任と繋がるものであるともいえる。

## 2. レケプツム責任の概要

### (1) 概説

いわゆるレケプツム責任とは、「船主、旅館の主人、厩舎の主人の引受契約」と一括して称

される、ローマ債務法における契約責任類型で、『学説彙纂』<sup>(16)</sup>の第4巻第9章「船主、旅館の主人、厩舎の主人の返還保証(Nautae Caupones Stabularii ut recepta restituant)」に収載されている以下の法務官(praetor. プラエトル)の告示を法源とする。

「船主、旅館の主人、厩舎の主人が、何人の物であれ、その物が安全であることを引受けた場合において、その物を返還しないときは、私はこれらの引受人を相手方とする訴訟を承認する(Nautae, caupones, stabularii quod cujusque salvum fore receperint nisi restituent, in eos iudicium dabo.)」<sup>(17)</sup>

これは、法務官法上の「無方式合意」のひとつである「引受契約(receptum. 義務ないし保証の無方式の「引受」。)」に分類されている<sup>(18)</sup>。もともと市民法は<sup>(19)</sup>、数の限られた一定の契約類型しか承認せず、市民法により承認された契約だけが、訴権(actio)による法的な保護を付与された(類型強制)<sup>(20)</sup>。法務官法上の無方式合意はこれを拡張させるもののひとつであ

---

<sup>(16)</sup> 東ローマ帝国の皇帝ユスティニアヌス1世の命により編纂された市民法(ローマ法)大全の構成部分のひとつで、古くは共和政末期(紀元前3世紀から紀元前1世紀)からの偉大な法律家たち(中でもウルピアヌスが3分の1、パウルスが6分の1を占める)の著作からの抜粋を精選したもの。全50巻に配列され、533年に発効した。ラテン語で「ディゲスタ(Digesta)」、ギリシア語で「パンデクタエ(Pandectae)」と呼ばれる(ピーター・スタイン(屋敷二郎監訳)『ローマ法とヨーロッパ』42-47頁(ミネルヴァ書房、2003)参照)。

<sup>(17)</sup> D, iv, 9, 1pr. フリッツ・シュルツ(堀浩訳)『古典期ローマ私法要説』西洋法史研究8、730頁(信山社出版、1992)、早稲田大学ローマ法研究会訳(佐藤篤士監訳)「フリッツ・シュルツ『古典期ローマ私法』(VI)」早稲田法学第57巻第2号(1982)7頁、野田龍一「レセプツム責任の適用範囲」福岡大学法学論叢第46巻第2・3・4号(2002)188頁、James Mackintosh, *The Edict: Nautae Caupones Stabularii*, in THE JURIDICAL REVIEW V.47-1, 54, 55(1935)等を参照。

<sup>(18)</sup> ゲオルク・クリンゲンベルク(瀧澤栄治訳)『ローマ債権法講義』282頁(大学教育出版、2001)。引受契約は、仲裁人が仲裁判断を下す義務を引き受ける「仲裁人の引受契約(receptum arbitri)」、銀行業者が金銭支払義務を引き受ける「銀行業者の引受契約(receptum argentarii)」と「船主、旅館の主人、厩舎の主人の引受契約」の3つから成る。

<sup>(19)</sup> 市民法(ius civile)は多義的だが、ここでは名誉法に対立する概念としての市民法を意味する。ローマ人は、市民法を法制度の伝統的な中核として理解し、もともと、それは古い市民制度のもとでの慣習法に基づくものであった。これに対し、名誉法(ius honorarium)とは、法務官を中心とする、裁判を職務とする政務官(他に高等按察官など)の告示における新しい法的救済の付与に由来する法をいう。(クリンゲンベルク・前掲(注18)38-47頁、スタイン・前掲(注16)11-16頁、マックス・カーザー(柴田光蔵訳)『ローマ私法概説』28-30頁(創文社、1979)等参照)。

<sup>(20)</sup> 訴権(actio)とは、権利実現のための手段である。ローマ法においては、それぞれの要件事実ごとにそれに対応する訴権が存在した(たとえば、引受契約においては、「引受物に関する訴権(actio de recepto)」)、そして古典

る<sup>(21)</sup>。

有償の運送契約は、典型的には市民法上の契約のひとつである「賃約 (*locatio conductio*)」として行われたため、運送人は、それに基づく契約責任も負うことになる。レケプツム責任は、この市民法上の契約責任とは別に、これに付随して課された特別責任である。さらに、レケプツム責任は、法務官法上の準不法行為訴権により補強され、船主、旅館の主人、厩舎の主人は、その使用人による窃盗および損害についても責任を負わされている<sup>(22)</sup>。以下、海上運送契約と関係する「船主」に関するものを中心に、レケプツム責任の詳細を見ていくこととする。

## (2) 主の引受責任 (*receptum nauta*)

### (a) 責任主体

法務官の告示においては、“*nautae*”という言葉が使われている。この言葉は、船上のすべての乗組員、すなわち船員一般を指す言葉でもあるが、この告示における趣旨としては、「船舶業者」、すなわち「船舶所有者であるか傭船者であるかを問わず、当該船舶が生み出す利益を享受する者」を指している<sup>(23)</sup>。現代的な用語でいえば、「海上運送人」と置き換えてよいだろう。船主は、自己あるいは船長の「引受行為」(物の安全を保証して受け取る行為をいう)により、このレケプツム責任を負わされることとなり、漕ぎ手などの下級船員の行為により責任を負わされるわけではなかったが、船主または船長により運送品の保管を命じられた船員の

---

期の方式書訴訟手続が用いられていた時代には、それぞれの訴権に、それに対応する特定の「方式書」が存在した、各訴権のための模範となる方式書は法務官告示で公表され、訴訟を提起しようとする者は、告示を見て、訴えようとしている事案に対して該当する訴権が存在するのか、また存在した場合に模範となる方式書から、いかなる前提のもとどの範囲で法的保護を期待することができるのかを知ることができた(クリンゲンベルク・前掲(注18)4-7頁参照)。

<sup>(21)</sup> 「法務官法は、法務官たちが、公の利益のために、市民法を補助し、あるいは補充し、あるいは修正するために導入したものである。」(カーザー・前掲(注19)30頁)。

<sup>(22)</sup> ユスティニアヌスによる法典編纂において、債務関係に関し、不法行為に類似するいくつかの要件事実をひとつにまとめ、準不法行為という独自の範疇を立てた。これらの要件事実それ自体は、既に古典期法に存在し、法務官法に属していた(クリンゲンベルク・前掲(注18)348頁)。

<sup>(23)</sup> D. iv, 9, 1, 2., Mackintosh, *supra* note 17, at 60. なお、学説彙纂の記載については、主に Mackintosh 論文および春木一郎訳『ユースティニアヌス帝「学説彙纂プロータ」』554-564頁(有斐閣、1938)を参照した。

引受行為については、責任を負うべきものと考えられていた<sup>(24)</sup>。ただし、後に物が船上に持ち込まれた場合には、これらの者の引受行為を要せず船主は責任を負うと考えられるようになったので、ここで「引受行為」を概念することは、「船積み前にこれらの者による引受行為があった場合には、たとえ船積み前であってもその時点から船主は引受責任を負う」という点においてのみ実益がある<sup>(25)</sup>。

「船主」に筏やボートなどの湖水における小舟の船主も含まれるかどうかについては議論があったようだが、『学説彙纂』が編纂された時代においては、これら湖水の運送人にも適用されるべきとされている<sup>(26)</sup>。陸上運送人については、18世紀以降、各国で拡大適用を認める立法例が見られるが、ローマ時代においては、陸上運送人には適用されていなかったと考えられる<sup>(27)</sup>。

#### (b) 対象物・引受の態様

レケプツム責任の対象物については、告示の表現によれば、「安全であることを引き受けたいかなる物」とされており、それには商品はもちろん、商人の衣服等、旅での必需品等のすべてが含まれる<sup>(28)</sup>。この厳格責任は、旅行者の所有物だけでなく、その者が持ち込んだすべての物品に対して適用され、さらには、旅行者が持ち込んだ物だけでなく、それだけで運送さ

---

<sup>(24)</sup> D, iv, 9, 1, 3., Mackintosh, *supra* note 17, at 60.

<sup>(25)</sup> D, iv, 9, 3 pr. Mackintosh, *supra* note 17, at 58.

<sup>(26)</sup> D, iv, 9, 1, 4., REINHARD ZIMMERMANN, THE LAW OF OBLIGATIONS; ROMAN FOUNDATIONS OF THE CIVILIAN TRADITION, 521-522 (1995).

<sup>(27)</sup> Anderson Shipping (Pty) Ltd v Polysius (Pty) Ltd (285/93) [1995] ZASCA 38; 1995 (3) SA 42 (AD); [1995] 2 All SA 463 (A) (30 March 1995), 7. ドイツは1794年プロイセン一般ラント法、フランスは1804年フランス民法典、オーストリアは1811年オーストリア一般民法典で陸上運送人への拡大適用を認める規定を採用した(野田・前掲(注17)219-221頁)。同論文は、17-18世紀のドイツにおけるレケプツム責任の陸上運送人への適用の可否についての議論が詳しく書かれているが、その中の適用肯定論に、「厩舎の主人(stabularii)」がローマ公用郵便制度における「公用の動物ないし郵便馬の厩舎」を意味し、これは公的な郵便ないし陸上運送に従事する者であるとする説が紹介されている(野田・前掲(注17)199頁)。しかし、学説彙纂には「船主、旅館の主人、厩舎の主人は、物の保管に対して対価を得ているのではなく、船主は旅客を運搬することに対し、また…厩舎の主人は(他人の)馬を厩舎につなぎとめておくことに対して、対価を支払われている」とあり、陸上運送人を想定していなかったと考えられる(D, iv, 9, 5 pr.)。

<sup>(28)</sup> D, iv, 9, 1, 6.

れる物(つまり、物品運送契約における運送品)に対しても適用があるとされる<sup>(29)</sup>。

責任の基礎は、告示の言葉にあるように「安全であることを引き受ける(*recipere res salvae fore*)」ことにあり、当初は他の引受責任(仲裁人、銀行)と同様、明示的な保証引受の合意が必要とされ、実際に 3-4 世紀ごろの船積書類には明記されていたという<sup>(30)</sup>。しかし、この合意が「無方式合意」に分類されているとおり、合意の要件は緩和され、その後、単に物品を受け取っただけで、黙示的に責任が発生するものとされた<sup>(31)</sup>。ここに至って、「引き受ける(*recipere*)」は、告示のもともとの意味から離れ、物品自体を「受け取る」という意味で使われるようになった<sup>(32)</sup>。さらに、物が船上に持ち込まれた場合は、船主側の受取行為がなくても、船主の引受責任が発生するものとされた<sup>(33)</sup>。したがって、物を「受け取った」あるいは「船上に持ち込まれた」という事実をもって、責任が発生することとなった。

また、この責任は、運送契約等有償契約に伴うものに限られず、寄託等の無償行為に基づき船主が受け取った、あるいは船上に持ち込まれた物品に対しても適用された<sup>(34)</sup>。そもそも、船主は旅客を目的地に運送することに対して対価を受け取っており、物品保管のために対価を受け取っていないが、そのこととレケプツム責任の発生とは関係がなかった<sup>(35)</sup>。さらには、旅行者の衣服等、その物品に対して運賃が支払われているかどうかも関係がなかった<sup>(36)</sup>。通常の双務契約においては、義務とそれに対する報酬(対価)との等価性、あるいは少なくとも一定の均衡は保たれているものだが、レケプツム責任が認められるために当該物品の保管に対する対価はもとより、運賃としても対価の有無は問題とされなかったという点においても

---

<sup>(29)</sup> Mackintosh, *supra* note 17, at 62.

<sup>(30)</sup> David S. Bogen, Ignoring History: *The Liability of Ship's Masters, Innkeepers and Stablekeepers Under Roman Law*, in 36 AMERICAN JOURNAL OF LEGAL HISTORY, 326, 351-352 (1992).

<sup>(31)</sup> Mackintosh, *supra* note 17, at 57-58, カーザー・前掲(注 19) 373 頁、野田・前掲(注 17) 188 頁。

<sup>(32)</sup> クリンゲンベルク・前掲(注 18) 287 頁。

<sup>(33)</sup> D, iv, 9, 1, 8., Mackintosh, *supra* note 17, at 58. 春木訳・前掲(注 23) 557 頁では、「受領行為」でなく「受領証の発行」と訳している。

<sup>(34)</sup> D, iv, 9, 3, 1.

<sup>(35)</sup> D, iv, 9, 5 pr.

<sup>(36)</sup> D, iv, 9, 1. 6.



特殊な責任であるといえる。

(c) 責任の内容・範囲

『学説彙纂』において、船主の引受責任は、もっぱら盗難、したがって物の滅失を想定して記述されているが、「安全であることの引受」による責任は、盗難に対してだけでなく、物が毀損されることから保護することも当然に含まれると考えられる。したがって、この責任は物の毀損に対しても、等しく適用される<sup>(37)</sup>。また、船主はその使用人である船員の行為のみならず、他の旅客の行為についても責任を負った<sup>(38)</sup>。

もともこの責任は、どのような態様であれ、これらの物の喪失、侵害についての絶対的、無限の責任であったものが、難破や海賊などの不可抗力による免責は認められるようになった<sup>(39)</sup>。その結果、洗濯屋 (*fullo*) や繕い屋 (*sarcinator*) が賃約の一種とされた請負契約に基づいて、物の保管に対して負わされていた「保管責任 (*custodia*) 」と同等の責任に緩和されることとなった<sup>(40)</sup>。「保管責任」が負わされる場合、悪意 (*dolus*) あるいは過失 (*culpa*) のみならず、典型的に監視の懈怠に帰せしめられる事情、特に第三者による盗についても責任を負い、不可抗力による場合においてしか免責されない<sup>(41)</sup>。「保管責任」は過失責任よりも厳格な責任であった。

レケプツム訴権 (*actio de recepto*) による救済は、物品の財産的補償であり<sup>(42)</sup>、したがって、物の客観的価値と一致していた。古典期の正規の民事訴訟手続きであった方式書訴訟手続において、法務官から審判人に伝えられる「方式書 (*formula*) 」には、次のように記載される<sup>(43)</sup>。「もし被告が船舶業を営むときに当該原告の物品につき安全であることを引き受け、かつ

---

<sup>(37)</sup> D, iv, 9, 5, 1.

<sup>(38)</sup> D, iv, 9, 1, 8.

<sup>(39)</sup> D, iv, 9, 3, 1. シュルツ・前掲(注 17) 730 頁。

<sup>(40)</sup> D, iv, 9, 5 pr.

<sup>(41)</sup> クリンゲンベルク・前掲(注 18) 91-92 頁。保管責任の概念の理解については議論がある (W.W.BUCKLAND, A TEXT-BOOK OF ROMAN LAW, 560-561 (3d ed. 1963) )。

<sup>(42)</sup> D, iv, 9, 3, 4.

<sup>(43)</sup> 「方式書は、一定の申立が証明されれば被告を有責とし、さもなくば被告を免訴するように、審判人に指示するための書式である。方式書はいったん法務官と当事者によって承認されると封印されたので、方式書を開く際

その物品を返還しなかったことが明らかであるならば、審判人よ、その物が値する額について被告が原告に責あるものと判決せよ<sup>(44)</sup>。この「物が値する額」という表現は、争点決定時ないし判決時における物の客観的価額を意味し、通例この種の方式書においては、たとえ原告がこれを上回る損害をこうむっていたとしても、審判人は客観的価額以外に他の要素を考慮することができないとされていた<sup>(45)</sup>。このように、この訴訟において判決で明示されるべき金額となる、物の評価については、審判人の評価によって調査、決定され、現在のような目的地における市場価格といったような算定基準は設けられていない<sup>(46)</sup>。

(3) 主に対する盗訴権 (*actio furti adversus nautas*)

これまで見てきたものが、船主の引受責任、いわゆるレケプツム責任であるが、これとは別に、船主は、自己または使用人の窃盗について、盗訴権による責任を負った。この訴権も法務官の告示により認められたものであるが、準不法行為責任に分類される責任で、レケプツム訴権のようにその目的が財産的補償にある物追求訴権 (*actio rei persecutoria*) ではなく、訴権の目的が行為者を罰することにある罰訴権である<sup>(47)</sup>。したがって、レケプツム責任とは明

---

に、審判人は方式書が改竄されていないか知ることができた。審判人の全ての権威は方式書に由来し、審判人は方式書の文言の枠内で審判せねばならなかった」(スタイン・前掲(注 16) 12 頁)。ローマの民事訴訟手続きは、①法務官の面前で行われる法廷手続と②審判人の面前で行われる審判人手続とに分かれており、法廷手続において、法務官が訴訟要件、訴権の存否を確認し、係争点を分類し、訴訟当事者と法務官が協力のうえ、方式書の作成により訴訟要綱を定める。法廷手続において指名された審判人は、方式書に従い、当該問題の事実審理を行った(クリンゲンベルク・前掲(注 18) 8-10 頁。詳細には、カーザー・前掲(注 19) 616-620 頁、631-665 頁参照)。

(44) クリンゲンベルク・前掲(注 18) 290 頁。

(45) クリンゲンベルク・前掲(注 18) 15 頁。

(46) 物の金銭評価について、共同海損の起源とされる「投荷に関するロードス海法」において、分担額の算定に関して規定があり、失われた物については投下時点の価額、無事だった物については市場価格とされている(D, xiv, 2, 2, 4. なお、1681 年フランス海事王令においては、投荷された運送品および救助された運送品のいずれについても市場価格に基づくものとされている(箱井崇史訳「1681 年フランス海事王令試訳 2」早稲田法学第 82 巻第 1 号(2006) 232 頁参照)。投下による損失の分担は、喪失物の所有者が賃約による訴権により船主を訴え、船長が物品が救われた他の所有者を相手方として、賃約に基づく訴権により請求することによって実現されることから(D, xiv, 2, 2 pr.)、現代の揚地市場価格を基準とする損害算定は、この海損精算実務の影響を受けている可能性があると考えられる。

(47) 罰訴権は典型的には物の価額の複数倍(2 倍、3 倍、4 倍など)が目的となっており、原告がこの賠償金

確に区別されなければならないものだが<sup>(48)</sup>、『学説彙纂』のレケプツム責任の章にも触れられており、レケプツム責任を理解するうえでも参考になるとと思われるので紹介する。

訴権の内容は、次のようになっている。「船主、旅館の主人、厩舎の主人またはそれらの使用人によって物が盗まれた場合、または船主もしくは船員が盗難を幫助または教唆した場合、それらのものに対する訴権を承認する(*In eos, qui naves cauponas stabula exercebunt, si quid a quoquo eorum quosve ibi habebunt furtum factum esse dicetur, iudicium datur, sive furtum ope consilio exercitoris factum sit, sive eorum cuius, qui in ea navi navigandi causa esset.*)。<sup>(49)</sup>」

責任主体は、レケプツム責任同様、船主、旅館の主人または厩舎の主人である。これらの者が自ら、またはその使用人による窃盗(共犯を含む)を原因として負わされる責任である。この訴権による責任の範囲は、不法行為訴権としての性格から、盗まれた物の価額の2倍となる<sup>(50)</sup>。使用人についての責任については、船主がそれを選任した際の有責性を根拠として、船主が直接責任を負うこととなる<sup>(51)</sup>。この責任も盗難だけでなく、船員による物の毀損についても適用され、この場合も船主は価額の2倍の責任を負わされた(船員に対する損害賠償訴権。*actio damni adversus nautas*)<sup>(52)</sup>。ただし、この訴権は、あくまで船上でなされた船員による盗難、毀損に対してのみに適用され、たとえ船員の行為であっても陸上でなされた行為については適用がなく<sup>(53)</sup>、また、船主が責任を負う対象も船員に限定され、他の旅客の行為については適用されない点でもレケプツム責任と異なっている。船主があらかじめ全ての旅客は携行品について自らの責任で管理し、船主はその滅失、毀損について責任を負わないこ

---

(*poena*)を受け取った(クリンゲンベルク・前掲(注18)31頁)。

<sup>(48)</sup> Mackintosh, *supra* note 17, at 68.

<sup>(49)</sup> D, xlvii, 5, 1 pr.

<sup>(50)</sup> D, iv, 9, 7, 1., D, xlvii, 5, 1, 1.

<sup>(51)</sup> D, iv, 9, 7, 4.

<sup>(52)</sup> D, iv, 9, 7 pr.

<sup>(53)</sup> D, iv, 9, 7 pr.

とを告知し、旅客がそれに同意することで、この訴権の適用を排除することができた<sup>(54)</sup>。

この準不法行為法上の訴権は、契約責任のひとつとされるレケプツム責任が認められるより前に存在していたとされる<sup>(55)</sup>。物を盗まれた被害者は、この訴権のほか、船主に対してレケプツム訴権、あるいは窃盗の実行者に対して市民法上の盗訴権を選択的に行使することもできた<sup>(56)</sup>。

### 3. レケプツム責任の制度趣旨

このようにレケプツム責任は、「引受契約」として契約責任の一種であるが、明示の合意は必要でなく「受取行為」によりその合意が擬制されるものであったが、通常はこれ単独で成立する契約ではなく、船主であれば運送契約、旅館の主人であれば宿泊契約といった双務契約に付随して成立するものであった。したがって、通常は物を預けた者が返還を受けられない場合、運送契約等の本体的な契約に基づく責任追及も可能であった。また、これとは別に船主、その使用人の窃盗等、悪意による物の滅失、毀損に対しては、物の価額の2倍までの賠償請求権も認められていた。そのような背景において、どのような理由により、船主に対してレケプツム責任という厳格な責任を、これらに追加して新たに課す必要があったのであろうか。

---

<sup>(54)</sup> D, iv, 9, 7 pr. マッキントッシュ教授は、この契約による責任排除は、使用人の不法行為についてのみ適用されるとする(Mackintosh, *supra* note 17, at 72.)。この責任排除の記載が、学説彙纂の使用人の不法行為に対する責任についての注釈で触れられていることによるものと思われる。ただ、契約責任でなく不法行為類似の責任について合意で排除できるというのは、現代的な感覚からは違和感がある。一方、カーザー教授、ボーゲン教授は、より広く、レケプツム責任についても適用可能であるように捉えている(カーザー・前掲(注 19) 374 頁、Bogen, *supra* note 30, at 351.)。柴田教授もレケプツム責任を「任意規定」とする(柴田光蔵「レセプトゥム責任前史」252-253 頁[同『ローマ法フォーラム V』(玄文社、1991)所収])。旅客が自らの責任で管理することに合意することを要件としていること、そもそもレケプツム責任の要件として当初は明示の合意が必要であったという経緯からも、準不法行為訴権だけでなく、レケプツム責任についても合意により責任排除が可能と考える方が妥当と思われる。

<sup>(55)</sup> Bogen, *supra* note 30, at 347.

<sup>(56)</sup> D, xlvii, 5, 3. ただし、船主らがレケプツム責任を負う場合に、それらの者に弁済能力がある限りにおいては、窃盗実行者に対する市民法上の盗訴権は、物の所有者ではなく、レケプツム責任を負う船主に帰属するものとされた(D, iv, 9, 4 pr., D, xlvii, 5, 4.)。

## (1) 賃約との関係

シュルツ教授は、この訴権が設けられた理由を次のように述べる。

「船主、旅館の主人、厩舎の主人との契約は多くは賃約 (*locatio conductio*) であり、賃貸人と賃借人は保管の責任を負った (前述、941)。しかし告示上の責任は元来保管に限定されたものではなく、古典法においてさえ、貸主訴権 (*actio locati*) または借主訴権 (*actio conducti*) は必ずしも十分な救済手段ではなかった。客が物品を旅館の自分の部屋に持込んだ場合には、賃貸人は確かに借主訴権のもとでは保管に責任を負わなかった<sup>(57)</sup>。」

賃約 (*locatio conductio*. 「有償賃貸借」との訳もある。) は、その拘束性を誠意に依拠する無方式の諾成契約のひとつで、現代でいうところの賃貸借、雇用および請負に相当する<sup>(58)</sup>。ただ、ローマ人はこれら3つの類型を区別せず、すべて賃約としてまとめて把握していたため、賃約一般をシュルツ教授は次のように定義する。「『*locatio conductio*』とは、当事者の一方 (『*locator*』) が、或る物、或る仕事または或る労務を、或る目的のために、相手方 (『*conductor*』) の随意に置く手段である諾成契約であって、この場合に、『*locator*』か『*conductor*』かのいずれかが報酬を約するものである<sup>(59)</sup>」。

この契約類型は、共和政後期 (紀元前3世紀から紀元前1世紀) に法的拘束性を認められたもので、当初よりローマ市民に限定されず外人にも適用された法律関係であったが、おそく

---

<sup>(57)</sup> 早稲田大学ローマ法研究会訳・前掲(注17)8頁。

<sup>(58)</sup> クリンゲンバルク・前掲(注18)239-241頁、シュルツ・前掲(注17)702-704頁参照。“*locare*”は「置く」を、“*coducere*”は「持っていく」を意味し、その対象により賃貸借 (*locatio conduction rei*. 物 (*res*) の賃約。賃貸人 (*locator*) が目的物を置き (*locat rem*)、賃借人 (*conductor*) がこれを受け取る)、雇用 (*locatio conductio operarum*. 労務 (*opera*) の賃約。労務者 (*locator*) が自己の労働力を提供し (*locat operas suas*)、使用者 (*conductor*) がこれを利用する)、請負 (*locatio conductio operis*. 仕事 (*opus*) の賃約。注文者 (*locator*) が仕事をしてもらうために物を置く。これが転じて完成されるべき仕事を注文する (*locat opus faciendum*)。請負人 (*conductor*) は、仕事をするために物を持っていく、転じて、なされるべき仕事を請け負う。賃貸借と雇用の場合は、報酬を“*conductor*”が支払い、請負の場合には“*locator*”が支払う (クリンゲンバルク・前掲(注18)240頁)。

<sup>(59)</sup> シュルツ・前掲(注17)704-705頁。

とも古典期初期には、市民法の一類型として認められている<sup>(60)</sup>。この契約に基づく訴権は誠意訴訟により、審判人の自由裁量が広く認められ、当事者によりなされた無方式の従たる合意(付加的無方式合意)も契約内容として取り扱われ、それらが主契約(賃約)と同時に締結された場合、契約訴訟の際に顧慮され、主たる契約に基づく訴訟により実現可能とされた<sup>(61)</sup>。誠意訴訟における方式書において、審判人が下すべき範囲は「信義誠実にもとづいて与えなすことを要するもの(*dare facere oportet ex bona fide*)はすべて」というように表示され、債務者に義務付けうる給付の対象および評価について審判人は広い裁量を与えられ、物の価値のみでなく、債権者の損害を規定するそれ以外の状況、つまり債権者の利益も賠償の範囲に含まれた<sup>(62)</sup>。

賃約の当事者は、双方とも相手方に対し、悪意(*dolus*)および過失(*culpa*)に基づく責任を負ったが、それに加え、保管責任(*custodia*)も負った。保管責任は類型化された有責事由であり、債務者は注意深く物を保管する責任を負い、そこでは個別的に過失の存否が調べられるわけではなく、悪意または過失のみならず、典型的に監視の懈怠に帰せしめられる事情、特に第三者による盗についても責を負った<sup>(63)</sup>。『学説彙纂』からも、洗濯屋と繻い屋がこの責任を負っていたのは明らかであるが、この2者が例として示されていて賃約一般において物を受け取った当事者が保管義務を負わされるのか、あるいはこれらに限定して負わされている厳格な責任なのかどうかについては争いがある<sup>(64)</sup>。請負(*locatio conduncito operis*)の場合、これに加え、未熟練(*imperitia*)、すなわち請負人が当該作業に必要な能力を有していないことから生じる損害についても責任を負った。これらの「未熟練」に対する責任、あるいは物についての「保管責任」は、通常の悪意または過失という有責性から独立して負わされる担保引受けであり、一種の保証責任として通常の有責事由よりも厳格な責任であると考えられて

---

<sup>(60)</sup> カーザー・前掲(注19)30-31頁。

<sup>(61)</sup> クリンゲンベルク・前掲(注18)40-41頁、カーザー・前掲(注19)270-271頁参照。

<sup>(62)</sup> カーザー・前掲(注19)285頁、651-652頁参照。

<sup>(63)</sup> クリンゲンベルク・前掲(注18)91頁。

<sup>(64)</sup> 賃約一般に適用があるとする説明として、カーザー・前掲(注19)353頁、シュルツ・前掲(注17)708頁、限定的に解するものとしてクリンゲンベルク・前掲(注18)91-92頁。

いる<sup>(65)</sup>。

『学説彙纂』にも、有償の場合には賃約、無償の場合は寄託に基づく訴権により請求が可能であるにもかかわらず、なぜこのレケプツム訴権が必要なのかについて疑問が示され、それに対する回答として、ひとつには船主らへの不信、もうひとつの理由として、賃約の場合は過失 (*culpa*)、寄託の場合は悪意 (*dolus*) といった船主らの帰責事由が必要であるのに対し、レケプツム訴権の場合は、不可抗力までの絶対責任が課せられている点が挙げられている<sup>(66)</sup>。この点、無償の寄託の場合、明らかにレケプツム責任の意味はあるが、一方、賃約において請負人が保管責任を負わされているとすれば、運送契約に基づき船主が受け取った運送品について、さらにレケプツム責任を負わせる必要はないことになる。レケプツム責任が既に見たように不可抗力の免責を認める、またそれによる免責しか認めないことは保管責任と共通するからだ。

悪意、過失と対比される責任原因としての保管責任について、カーザー教授は次のように説明する。

「債務者が、彼自身の利益のために、債権者の財産のなかから、のちになってこの者に返還しなければならないような物を入手している場合には、債務者は保管 *custodia* について責を負う。これは、彼がその物を監視しなければならず、そして、その喪失について、また、その不十分な監視から典型的に生じてくるその他の損害について責を負うことを意味する。彼は一定の典型的な免責事由によってのみ解放されるが、これは、おそらくすでに古典期後期に、不可抗力 (不可抗力 *vis maior*) としてまとめられたものであろう。保管責任は、とりわけ、たとえ債務者にはなんらの有責性もかかわらないとしても、単純な窃盗についての責任を含む<sup>(67)</sup>」。

そして、この責任は、「典型化された有責性責任」である初期の結果責任(ある種の典型的

---

<sup>(65)</sup> カーザー・前掲(注 19) 353 頁、Zimmermann, *supra* note 26, at 397-398.

<sup>(66)</sup> D, iv, 9, 3, 1.

<sup>(67)</sup> カーザー・前掲(注 19) 293 頁。

な損害行動を行う者がたいていは損傷を与える意思をもっているという経験に依拠する)の影響を受けていると考え、次のように論じる。

「ここで考慮される損害は、経験上、たいていは、瑕疵ある監視、そして、そのために、不注意にもとづいている。典型的な無責任のある種の構成事実だけが除外される。それとして伝えられているのは、出火、海難、洪水、建物倒壊、地震、暴動、敵および盗賊による略奪である。……保管責任が責のない損傷の事例を含むかぎり、古典期法学者は、それを正当化する原因を、監視結果について行われた(明確にあるいは暗黙裡にひきうけられた)保証のなかに見出したのかもしれない<sup>(68)</sup>」。

この保管責任が、賃約の一類型である請負(*locatio conductio operis*)として行われる物品運送契約の内容に当然含まれているのかについては議論がある。『学説彙纂』第 19 卷第 2 章に賃約一般について論じられているが、この中に、運送契約において運送品が滅失、毀損とした事例として次のような記述がある。

『学説彙纂』第 19 卷第 2 章第 13 節第 1 法文(ウルピアーヌス『告示註解』32 卷)「(小舟の)船主が、ミントウルナエへ運送する仕事を請け負った。:そして、その船舶がミントウルナエの河川に進入することができないので、別の船舶に貨物を積み替えた。そしてその船舶が河口で滅失した。:その場合には、最初の船主が、拘束される。ラベオーは、言う。過失がなければ、かれは拘束されない。:そのほかに、所有者の意に反して[河口への侵入を]おこなったか、あるいは、その時季にはおこなってはいけないのにおこなったか、あるいは、不適切な船舶でおこなったときには、注文にもとづいて訴えられるべきである。<sup>(69)</sup>」

これは河川、つまり内水での水上運送において、積替え後の船舶の事故により運送品が滅失した事例であるが、第 1 船の船主(*navicularius*。レケプツム責任の主体は *nauta* であり、

---

(68) カーザー・前掲(注 19)294 頁。

(69) 野田龍一「一コーンシリウムに見る陸上運送人の責任 —テュービンゲン大学文書室所蔵コーンシリウムから—」福岡大学法学論叢第 49 卷第 3・4 号(2005)536 頁。



これと異なる)は、請負に基づいて過失がなければ責任を負わないと述べられている。内水の事例であるとはいえ、レケプツム責任についても触れられていない。『学説彙纂』は複数の編集者により短期間に仕上げられ、内容が完全に統一されているわけではないにせよ、はたしてレケプツム責任が河川の舟の船主に適用があったのか、もしくは、物品運送に適用があったのか疑問が生じる。ただ、第 2 船の滅失が不可抗力によるということを前提とした議論であれば、いずれにしても船主は貨物についての責任を負わないこととなるので、この法文からでは運送契約に保管責任を伴ったのかどうかの判断はすることはできないともいえる。

次に、以下のような法文が挙げられる。

『学説彙纂』第 19 卷第 2 章 25 節第 7 法文(ガイウス『属州告示註解』10 卷)「円柱を運搬することを請け負ったものは、その円柱が撤去され、あるいは運搬され、あるいは据付けられるときに破損した場合には:かれ自身およびその使用人らのなんらかの過失により発生するならば、危険について責を負う。ところで、だれであれもつとも注意ぶかい者が守るであろうすべてのことがおこなわれたときには、過失はない。すなわち、だれかが、かめまたは梁木を運搬することを請け負った場合にもまた、われわれは、同じことを理解する。:そして、同じことは、その他の物にもまたあてはめることができる。<sup>(70)</sup>」

この節は使用人の過失に対する責任(使用者責任)に関してよく引用されるものであるが、陸上運送か海上運送かは不明であるものの、ここにおいても、運送人の責任は過失を基礎とするとされている。ただ、ここでいう過失は、通常の過失より高度、厳格な注意義務を要求されているようであるが、これについては、「最軽過失<sup>(71)</sup>につき責任を負うかに見えるが、これは

---

(70) 野田・前掲(注 69)531 頁。

(71) 19 世紀初頭までのドイツにおいて、主観的帰責事由としての過失(culpa)は重過失(culpa lata)、軽過失(culpa levis)、最軽過失(culpa levissima)の 3 つに分類されていた。最軽過失は、「1000 の目をもって家の隅々を調べて眠りにつく」ほどの注意を要求されるものといわれ、のちに過失責任において意味あるのは「勤勉な人間が通常払う用心」を基準とする軽過失であり、それを超えるものは casus(事故、事変)であって損害結果に物理的原因を与えた者にも帰責しえないものであるとされ、最軽過失は過失分類から排除されることとなった(浦川道太郎「ドイツ危険責任法の基礎 - ドイツ民法典の成立と危険責任の展開」比較法学第 11 卷第 2 号(1977)86、91 頁参照)。

レケプツム訴権の運送人一般への適用のゆえではなくて、専門職人の提供する技芸のゆえである。<sup>(72)</sup>」との指摘がある。法文からも「持ち去り、運び、元へ戻す間 (*dum tollitur aut portatur aut reponitur*)」、つまり、運送のために運送品を持ち上げ(運送用具を使う場合はそれへの積み込み)、運搬し、目的地で荷おろしする間というように、運送行為に向けられた注意義務を指しており、「未熟練」の保証責任に基づく厳格責任であるとの解釈である。運送行為に付随する保管について述べているものではなく、この見解は妥当と思われる。

このように、ローマの法源からは、物品運送に関する賃約一般において、運送人が過失責任を超える保管責任を負わされていたと明確に認められる記述はない。船主が保管責任を負うとする文献もあわせて旅館の主人、厩舎の主人も挙げていることから、賃約に伴う義務というのではなく、レケプツム責任を根拠としていると考えられる<sup>(73)</sup>。カーザー教授は、保管責任について「債務者が契約にしたがって物を危険にさらさなければならないときには(たとえば海上運送のさい。さらに Gai. D. 19, 2, 25, 7 を参照。)、保管責任は排除される<sup>(74)</sup>」、あるいは「賃約のさいには、物が契約の相手方の意思によって、窃盗あるいは損傷の危険にさらされるので、これらの請負人あるいは使用貸借人は賃約からは保管については責を負わない<sup>(75)</sup>」と述べている。また、そもそもレケプツムの責任は保管責任に限定されるものではないという指摘もある<sup>(76)</sup>。したがって、レケプツム責任は、運送契約からは運送人が当然には負わされていなかった過失の有無を問わない、物の返還についての厳格な保証責任を法務官の告示により船主に課したものとみることができる。賃約等の主たる契約に基づく請求を行う場合において、請求者は運送人の過失を立証しなければならず、仮に賃約の付随的合意として

---

(72) 野田・前掲(注 69) 531 頁。ラオテルパッハ教授の主張の邦訳である。

(73) カーザー・前掲(注 19) 294 頁。

(74) カーザー・前掲(注 19) 294 頁、クリンゲンベルク・前掲(注 18) 92 頁。

(75) カーザー・前掲(注 19) 374 頁。

(76) シュルツ・前掲(注 17) 730 頁。さらに「客が彼の物を旅館の彼自身の部屋に持ち込んだときには、『貸主』は『借主訴権』のもとで『保管』の責を負わなかったことは確かである」とし、レケプツム責任においては、船上あるいは旅館に持ち込まれた物であれば、それが旅客の手元にあるものについても責任を負ったと考えているようだ。

運送人が保管義務を負うような場合にも当該付随的合意の存在を立証しなければならないが、レケプツム責任を追及する場合は、単に運送品が船上への積み込まれたこととそれが積み込まれたときと同じ状態で返還されなかったという事実を示すことで、運送品の客観的価値については賠償を請求することができる。この点において、請求者に利益のある制度であったと考えられる。一方で、請求者が運送人の過失等の有責性を立証できる場合は、賃約等の主たる契約に基づき、物の価値を超える利益を含む賠償を求めることも可能であった。

## (2) 責任主体が限定されている理由

このようにレケプツム責任は、運送契約上の運送人の責任に上乗せして課せられた特別責任といえたが、船主、旅館の主人、厩舎の主人の 3 者についてのみ、このような厳格な責任を負わせた理由を検討する必要がある。

まず、レケプツム責任の趣旨としてよく挙げられるのが、古代ローマでは、交通の治安が劣悪であって、船主、旅館の主人らは盗賊と共謀して顧客の物品に不正行為を働くことが多く、こういった行為を予防するためというものである。わが国でも次のようなかたちで紹介されている。

「當時ノ航海業者並ニ其使用人等ハ後述ノ旅店又ハ驛舎ノ主人等同シク詐偽者或ハ盗賊ノ輩ト共謀シ積荷ヲ抜き取り其他自ラ不正ノ行爲ヲ敢テシタルヲ以テ當時ノ交通組織ノ安全ヲ期スル爲メニハ始メヨリ運送業者自身ニ絶對的擔保義務ヲ負擔セシムル必要アリ「プレーター」ハ已ムヲ得ス時弊ニ鑑ミテ「レゼプツム」責任ノ法律ヲ發布スルニ至リタルモノナリ」<sup>(77)</sup>

実際、「もしこの法がなければ、彼ら(船主、旅館の主人、厩舎の主人)は盗賊と共謀して旅行者に対して不法行為を働く余地を与えてしまう。法が定立されてもなお、彼らはこのような詐欺的行為をやめないことからわかるとおり<sup>(78)</sup>」というように、『学説彙纂』にもこの趣旨は示されている。

<sup>(77)</sup> 加藤正治「羅馬ノ「レゼプツム」責任ノ法理ト後世ヘノ影響」法學協會第 31 卷第 7 号(1912)81-82 頁。

<sup>(78)</sup> D, iv, 9, 1, 1.

一方、この根拠はレケプツム責任が、明示の保証引受合意が不要となり、物の受取により責任が当然に発生するようになって以降にはあてはまるが、当初、明示的な保証引受が必要とされていた時代にはあてはまらないので、改竄(*interpolatio*)によって史料に挿入されたのではないかとの見解が多いとされる<sup>(79)</sup>。シュルツ教授は次のように述べる。

「学説彙纂のあるテキストが断言するところによれば、旅館の主人を相手方とした法務官法上の訴権が必要とされたのは、旅館の主人が窃盗と協同するかもしれない、信用できない人であったからであった。だがこれは厳格な責任を正当化しようとする、古典期以後の愚かな試みであった。確かに旅館の主人の評判は悪いものであったが、それは法務官がこの訴権を導入した理由ではなかった。船主と厩舎の主人の評判は悪くなかったが、それでも法務官は同じ厳格な責任を課した。船主は告示条項の中で冒頭に述べられてさえいる。したがってこの古典期以後の正当化の試みは明らかに抛棄されるべきであった<sup>(80)</sup>」。

確かに、船主らが盗賊と共謀して盗難を働くことに対処しようというのであれば、レケプツム責任より、船主らへの盗訴権のほうがその政策目的に合致している。また、このような政策目的による責任であれば、当初は明示の保証引受合意が必要であったことも矛盾するというのも説得的である。ただ、盗訴権による場合、請求原因は船主またその使用人により窃盗がなされたことに限定されており、その立証責任は原告側が負っているが、レケプツム訴権による場合、原告は、船主の引受があったことと物が返還されていないことを証明すれば足りる。

---

<sup>(79)</sup> クリゲンベルク・前掲(注 18) 287 頁。学説彙纂は 3 年という短期間で作り出されたが、編纂者たちは、あらゆる矛盾を排除し、また重複を回避するように指示されていたため、古典期の法律家たちの間の不一致を示す証拠の多くが削除された。さらに編纂者には、最終的な成果を当時の法の表現とするために必要であれば、どのような実質的変更も行える権限が認められていた。このような編纂者による原文を削除、加筆、単なる置き換えなどの法文の改変は、「トリポニアヌスの修正」あるいは「インテルポラティオ」と呼ばれる(スタイン・前掲(注 16) 44-45 頁)。

<sup>(80)</sup> 早稲田大学ローマ法研究会訳・前掲(注 17) 8 頁。確かに旅館の主人は、当時旅館は基本的にパブも兼ねており、なかには売春宿も兼ねているところもあって、元老院議員はそこで食事をしただけでも品位を落としたとみられたという。一方で船主についてはそうではなかったという主張がある(Zimmermann, *supra* note 26, at 516)。なお、ローマ法の古典期は紀元後の最初の 2 世紀をいう(スタイン・前掲(注 16) 20 頁)。

この点で、盗訴権と比べると原告にとって使い勝手がよい訴権であったともいえる。また、船主等に対する盗訴権においても、その責任が課される主体は、船主、旅館の主人、厩舎の主人の3者であり、少なくとも、これらの3者に対して、通常の市民法上の訴権以外のより原告にとって有利な訴権を認める政策理由があったことは否定できないだろう。したがって、船主、旅館の主人、厩舎の主人という3者に共通する要素に着目する必要がある。

レケプツム責任との関係において、船主、旅館の主人、厩舎の主人とに共通するものとは、旅行者が旅の途中でこれらの者のサービスの提供を受けるということと、その際に、これらの者の支配下に、旅行者の携行品を委ねる必要があったということである<sup>(81)</sup>。旅行者は、そこで定住するわけではなく、その後の移動が予定されているため、その携行品が失われたり、損なわれたりした場合、迅速な精算を必要としたらう。債務者の帰責事由の立証を排除することで請求者側において証明すべき事項を制限すること、債務者側からの抗弁についても不可抗力に限定すること、また、審判人が下す判決の対象も物の客観的価値に限定することのいずれも、迅速な紛争解決という目的に適うものである。レケプツム責任の本質は、船主らに戒めの意味で厳格な責任を課すことにあったということよりは(その要素があったことは否定できないにせよ)、むしろ、簡易・迅速な紛争解決という、請求者にとっての便宜のための制度を設けたものであったとみるべきであろう。

#### 4. 小括

ローマ法において、レケプツム責任は、運送契約等の主たる契約に付随して認められた責任で、通常の契約責任とは性質の異なる、法定の特別責任であったといえる。この責任に基づく訴えによる救済は、物品の財産的補償を目的とし、したがって、滅失または毀損した物の客観的価値が賠償額と一致するものであった。請求者が債務者の過失などの有責事由を立証しなくてよいという点で、主にこの訴権を利用することが想定される旅行者にとって有利な制度であるといえる。レケプツム責任に基づく責任追及、すなわちレケプツム訴権は、賃約と

---

<sup>(81)</sup> D, iv, 9, 1, 1.

いう双務契約に付随するものではあったが、厳密には、双務契約に基づく責任追及としての損害賠償ではなく、引受保証に基づく「物の損失補償」であったといえる。

現代のわが国の運送人の運送品に関する定額賠償と比較すると、船主のレケプツム責任はその主体が船主、すなわち海上運送人に限られ、また、主に旅客の携行品を想定していたのに対し、現代においては陸上運送にも適用が拡大される一方で、主として物品運送において論じられている。旅客運送においては、運送人が引き渡しを受けた手荷物(託送手荷物)については「物品ノ運送人ト同一ノ責任ヲ負フ」(商法 591 条)とされ、物品運送の商法 577 条の過失推定責任、商法 580 条および 581 条の定額化の規定が適用されるが、運送人が引渡しを受けない手荷物(持込手荷物)については、旅客側が運送人の過失の立証責任を負い(商法 592 条)、条文上は定額賠償であるかは必ずしも明確でない(ただし、この場合も定額賠償の規定が準用されるという見解が通説とされる<sup>(82)</sup>)。また、ローマ法においては、レケプツム訴権は、もともと賃約等の主たる双務契約に基づく訴権とは別個の訴権であったが、現代においては、契約違反に基づく損害賠償に一本化されている。

運送契約は、ローマ法においては典型的には賃約に一括される請負契約として把握され、そこにおいて請負人は通常の悪意・過失という有責事由に加え、請負業務について専門職人として必要な技量を持って行うことの保証責任(未熟練。Imperitia)を負い、加えて履行過程で預かった他人の物に対しては保管責任(custodia)という保証責任を負う場合があった。不可抗力による損害であることを立証しなければ責任を免れないという点において、レケプツムにより運送人が負う責任の程度は、実質的にこの保管責任と同じであったことから、どこかの時点で、この 2 つの責任の混同が生じたのではないかと推測される。さらには保管責任も古典期の保証責任から、保管についての注意義務として、過失原則と同質化していくこととなり<sup>(83)</sup>、それとともにレケプツム責任もあたかも運送契約に内在的に伴うものとして運送契約上

---

(82) 箱井崇史「海上旅客運送契約」417 頁〔落合誠一→江頭憲治郎編集代表『海法大系』(商事法務、2003)所収〕、森本編・前掲(注 4)181 頁等。

(83) カーザー・前掲(注 19)298 頁参照。

の責任に取り込まれ、「運送品に関する注意義務」として運送契約上の義務に融合されることとなったというのが、現代までのレケプツム責任の継受の歴史であったのではないかと考えられる<sup>(84)</sup>。物の客観的価値を基準とする定額賠償は、もともと旅行者の運送品の返還、あるいはそれに代る財産的補償を迅速に実現するための制度であったことから、賠償額が物の客観的な価値と一致することは、この訴権のいわば内在的、固有の性質であり制約であったといえる。それが、レケプツム責任が契約責任と一体化することにより、定額賠償も損害賠償の一般原則のフィルターを通してみられることとなり、それとの比較において、損害賠償の範囲を限定するものと評価され、責任制限としての側面が強調されるようになったのではないだろうか。

## 第2節 旧商法における定額賠償

運送品の滅失・毀損についての定額賠償の起源と考えられるレケプツム責任は、これまでにみたように、通常の契約違反による損害賠償請求とは別の、物品の財産価値の補償、償還を目的とした制度であった。一方、現行の商法における定額賠償は、民法の一般原則の特則ではあるものの、運送契約上の契約違反による損害賠償請求として位置づけられていると考えられる。しかし、現行商法が制定される前のロエスレルの起草案をもとにした旧商法においては、これとは異なり、通常の損害賠償の制度に加え、価額賠償の制度があり、それはあたかも、ローマ法において、賃約等の双務契約に基づく訴権とレケプツム訴権との2つの賠償ルートがあったこととも類似している。旧商法の商行為編はいわゆる法典論争のなかで施行は延期され、結局現行商法の制定までの空白を埋めるため明治31年7月からおよそ1年しか施行されなかったものであるが<sup>(85)</sup>、わが国におけるレケプツム責任の継受のもうひとつのあり方として、概観することとする。

---

<sup>(84)</sup> Zimmermann, *supra* note 26, at 520 にも同じ趣旨の記述がある。

<sup>(85)</sup> 牧英正=藤原明久編『日本法制史』94頁(青林書院、1993)。

## 1. 責任原因

現行の商法(明治32年3月9日法律第48号)は、いわゆる法典論争のすえ、施行が延期されていた明治23年制定の旧商法(明治23年4月26日法律第108号)にかわるものとして、商法典修正の名目ではあるものの、実質的には新法典として、梅謙次郎、岡野敬次郎、田部芳の三博士により起草された草案に基づき、明治32年(1899年)に議会を通過して法律となり、同年施行されたものである<sup>(86)</sup>。

旧商法においては、運送品の滅失または毀損に対する運送人の責任原因について、陸上運送(内水を含む)に関し、旧商法493条2項において「運送人ハ運送品ヲ引受ケタル時ヨリ其運送品ノ喪失、毀損及ヒ引渡ノ遅延ニ付キ責ニ任ス但此事實カ差出人ノ過失、運送品ノ性質又ハ不可抗力ニ因リテ生シタルトキハ此限ニ在ラス」と規定している。運送人が不可抗力までの責任を負い、運送人が免責される事由として、差出人の過失、運送品の性質または不可抗力のいずれかを原因とすることを運送人が立証できた場合に限定している。レケプツム責任に由来する厳格責任を採用したものといえる。

海上運送人については、旧商法901条3項において、陸上運送人に関する旧商法493条を引用して「喪失又ハ毀損ニ付テノ責任ハ第四百九十三條ニ掲ケタル情況ニ因ル外尚ホ火災、盜難其他過失ニ出テサル事故ニ因リテ消滅ス」と規定し、陸上運送人の免責事由に火災、盜難、その他過失に因らない事故が加えられている。これは海上運送の「一種特別な危険」に鑑みて、レケプツムの厳格な責任を運送交通上の実際に適合させるべく、各国において船荷証券上の免責条項を許容する例に習ったものとされる<sup>(87)</sup>。ただし、船長または船員の過失に起因する責任は合意によっても排除することはできない(旧商法901条4項)。

## 2. 損害賠償の額

次に、運送品の滅失、毀損についての損害賠償額について、陸上運送と内水運送に適用

---

<sup>(86)</sup> 菅原菊志「学説100年史 商法—商法一般・商行為」ジュリスト400号(1968)82頁。

<sup>(87)</sup> 司法省訳『ロエスレル氏起稿 商法草案』上巻808頁、下巻691-692頁(新書出版、1884/1995)。。



される規定として、旧商法 497 条から 499 条までの 3 か条にわたって次のように詳細に規定されていた。

「第 497 条 運送品ノ各部又ハ各箇ノ喪失若クハ毀損ノ場合ニ於テ毀損セサル各部又ハ各箇ヲ其儘使用シ若クハ賣卻シ得ヘカラサルトキハ其喪失若クハ毀損ニ因リテ運送品全部ニ付キ減シタル價額ヲ賠償ス可シ然レトモ其毀損セサル各部又ハ各箇ノ價額カ運送品全部ノ價額ノ四分一ニ超エサルトキハ前條ノ規定ヲ適用ス

第 498 条 賠償額ハ商品ニ在テハ引渡地ノ商價額ニ從ヒ其他運送品ニ在テハ引渡地ノ普通價額ニ從ヒ第三百二十四條ノ規定ニ依リテ之ヲ計算ス可シ但運送狀ニ此ヨリ高キ價額ヲ掲ケサルモノニ限ル

第 499 条 價額ニ付キ又ハ損傷ノ範圍ニ付キ當事間ニ争ノ生スルトキハ鑑定人ノ鑑定ニ因リテ之ヲ定ム其鑑定人ハ當事者之ヲ任シ若シ當事者同意スルコトヲ得サルトキハ其申立ニ因リテ裁判所之ヲ任ス」。

要約すると、滅失、毀損があった場合の損害賠償は、それにより減じた価額の賠償とし、その価額は、運送状により高い価額を明記していない限り、引渡地の市場価格または普通価格によって計算するものとしている。さらにその価額または損傷の範囲について争いが生じた場合には鑑定人がこれを定めるとする。ロエスレルは、「賠償ハ何レノ場合ヲ問ハス即チ何等ノ事由ニテ運送人其責任ヲ負擔スルニ至リタルヤヲ問ハス總テ價額辨償ヲ請求スルコトヲ得ヘク原告ハ運送人ノ罪過ヲ證明スルコトヲ要セス是レ各國立法ニ於テ總テ其論旨ヲ同フス<sup>(88)</sup>」とし、1861 年ドイツ普通商法典 396 条、またスペイン商法、フランス民法も同趣旨だとする<sup>(89)</sup>。価額の算定を引渡地および時を基準とするのは、それが荷受人が損失を蒙った地であり、時であるからだとする<sup>(90)</sup>。

この陸上運送人の運送品についての賠償額の算定に当たり旧商法 498 条は、旧商法 324

---

<sup>(88)</sup> 司法省訳・前掲(注 87)上巻 817 頁。

<sup>(89)</sup> 司法省訳・前掲(注 87)上巻 818 頁。

<sup>(90)</sup> 司法省訳・前掲(注 87)上巻 818 頁。

条を引用している。旧商法においては、第 7 章に「商事契約」として、商取引に関する詳細な一般規定が存在し、商事契約に適用される損害賠償についての一般原則が第 4 節に規定されている。旧商法 324 条はその中の規定のひとつである。海上運送に陸上運送の規定を準用する規定は見られないが、これらの商事契約についての一般規定は、海上運送にも適用される(たとえば、ロエスレルの商事契約の規定に関する説明においても海上運送に関連する記述が見受けられる<sup>(91)</sup>)。旧商法では、債務不履行の救済として「価額賠償」と「損害賠償」との 2 つの救済方法が定められている。価額賠償とは、債務者が契約不履行の場合において権利者に対して、その債務額もしくは目的物の価額および利息を賠償することをいい、損害賠償とは、ある行為により他人に与えた損失およびその逸失利益を含めたすべての損害を賠償することをいう<sup>(92)</sup>。ロエスレルは、このように 2 つに分類する理由について、フランス民法など最新の法では債務不履行を単純な不履行と故意による不履行とに区別しており、それに倣ったことを示している<sup>(93)</sup>。旧商法 498 条が示すとおり、陸上運送人の運送品についての賠償額の算定基準は、価額賠償の規定ということになる。

一方で、海上運送人の賠償額の算定基準については、陸上運送人のような詳細な規定が置かれていない。海商編には海損の規定があり、単独海損にも適用される積荷の損害額の算定に関する規定がある(旧商法 932 条、934 条、936 条。なお同 940 条に単独海損が触れられている)。この時代、海上物品運送においては、陸上運送に比して広い免責が認められていたことは上述のとおりであり、そのことと海上運送においては保険と密接に結びついた海損精算によって損害の処理が行われていたことで、海上物品運送契約において陸上運送のような規定が設けなかったのだろうか<sup>(94)</sup>。もしくは、明文の規定はないが、陸上運送の規定が

---

<sup>(91)</sup> 司法省訳・前掲(注 87)上巻 578 頁。

<sup>(92)</sup> 岸本辰雄『商法正義 第 3 巻』日本立法資料全集別巻 49、231-232 頁(信山社出版、1893/1995)。

<sup>(93)</sup> 司法省訳・前掲(注 87)上巻 572 頁。

<sup>(94)</sup> わが国の商法は単独海損については船舶衝突の規定をおくのみだが、たとえば 1681 年フランス海事王令には貨物についても規定があり、船長や船員の過失による貨物の損害も単独海損とし、船長、船舶および運送賃がこれを負担するものと規定されている(第 3 編第 7 章第 4 条)。船長が負担するのは、荷主は運送契約(請負)に基づく損害賠償請求権を有するからであるとされる(ROBERT JOSEPH POTHIER, A TREATISE ON MARITIME

同じように適用されることを想定していたのであろうか。旧商法の草案の作成にあたり、ロエスレルはドイツ、フランス、スペイン、イギリスと複数の国の立法例をひろく参照しているが、ドイツ普通商法典においては、運送品に関する損害賠償額の算定について、海上運送においても陸上運送と同様の規定があることから(ドイツ普通商法典 612 条)、疑問ではある。

### 3. 価額賠償と損害賠償

#### (1) 価額賠償

旧商法で価額賠償の規定は次のようになっている。

「第 324 条 価額賠償ハ金銭ニ係ル債務ニ付テハ債務額ノ外期日ヨリ其債務ヲ辨済スル日マテノ遅延利息ヲ支拂フニ在リ總テ其他ノ債務ニ付テハ債務ノ目的物カ満期日ノ後ニ有セシ最高ノ價額ト其價額ヲ定メタル時ヨリ辨済ノ日マテノ遅延利息トヲ支拂フニ在リ但債権者ニ於テ債務ノ目的物カ満期日ニ有セシ價額ト此日ヨリノ遅延利息ノ賠償トヲ得ント慾スルトキハ此限ニ在ラス

第 325 条 債権者ハ債務者ノ過失ヲ證明シ又ハ債務ノ不履行ニ因リ自己ニ加ヘラレタル損害ヲ證明スルコト無クシテ價額賠償ヲ求ムルコトヲ得但義務ノ性質及ヒ範圍ニ因リテ債務者カ不履行ニ付キ責任ヲ負フトキニ限ル

第 326 条 第三百二十四條ノ規定ニ從ヒテ査定ス可キ債務ノ目的物ノ價額ハ其普通ノ市場價額又取引所ニ於テ賣買スル物ニ在テハ其取引所相場ニ加フルニ遅延ニ因リテ生シタル費用及ヒ立替金ヲ以テシタルモノトス」

このように「価額賠償」とは、債権者が債務者の故意・過失や、自己の財産上の損害の立証をすることなく、単なる不履行の事実だけに基づいて、本来の履行が為されていたならば債権者が取得していたと等しい価額の金銭を債務者に支払わせることである<sup>(95)</sup>。「価額賠

---

CONTRACTS OF LETTING TO HIRE, 91 (Caleb Cushing trans. 1821))。

(95) 廣瀬久和「レセプトウーム(receptum)責任の現代的展開を求めて(一)一場屋(特に旅店)営業主の責任を中心に」上智法學論集第 21 巻第 1 号(1977) 103 頁参照。

償」はロエスレルの草案ではドイツ語で”Werthersatz”と表記されている<sup>(96)</sup>。”Werth”は価額、価値を意味する”Wert”の古語であるので、現在の用法で言えば”Wertersatz”である。この用語は、わが国の商法の立法に影響を与えた 1861 年普通ドイツ商法典あるいは 1897 年ドイツ商法典において、運送人の運送品が滅失または損傷した場合の損害賠償額について定める規定に、”der gemeine Handelswerth zu ersetzen”(普通の商取引額を賠償しなければならない。普通ドイツ商法典 396 条)、あるいは”der gemeiner Wert zu ersetzen”(普通価額を賠償しなければならない。ドイツ商法典旧 430 条)という形で使われており、1998 年改正後の同趣旨の規定であるドイツ商法典 429 条では、規定の表題が”Wertersatz”となっている。ロエスレルは、この価額賠償(価額補償)について、これに相当する英語の用語として”general damage”(通常損害)、“indemnity”(損失補償)、“compensation”(補償)あるいは“compensatory damage”(填補損害賠償)を挙げる。この旧商法の価額賠償は、運送人の定額賠償の規定と類似するもので、ロエスレルは旧商法 325 条の「義務ノ性質及ヒ範圍ニ因リテ債務者カ不履行ニ付キ責任ヲ負フトキ」の例示として「運送人は人力の及ばないこと、あるいはその他特別の異例に属さない危難の責を一切負担するものである」としており、運送契約における運送品に関する損害賠償責任を念頭におきながら、この規定を起案していることをうかがわせる。このように、旧商法の価額賠償は、ドイツ法の運送人の定額賠償の影響を受けており、いわばレケプツム責任に由来する財産的補償の制度を商取引の一般規定化したもののように見える。

## (2) 損害賠償

一方で、旧商法において債権者は、損害が債務者の故意または怠慢の行為によって不適法に加えられたものであることを証明して「損害賠償」を請求することもできる。旧商法の商取引一般的適用される通則としての損害賠償の規定は次のとおりとなっている。

「第 328 条 故意又ハ怠慢ノ行為ニ因リテ不適法ニ損害ヲ他人ニ加ヘタル者ハ其損害ニ付キ十分ノ賠償ヲ為ス義務アリ

---

<sup>(96)</sup> Hermann Roesler, Entwurf eines Handels-Gesetzbuches für Japan mit Commentar, 3 Bde., 1884, S.10.

第 329 条 損害賠償ハ生シタル損失及ヒ失ヒタル利益ノ弁償ヲ包括ス。

「故意」とは悪意または「情を知って」の意味で、「怠慢」とは過失または懈怠を意味する<sup>(97)</sup>。ロエスレルによれば、これらに相当する英語の用語として、“fraud”（詐欺、欺罔）、“malice”（害意）、“willful negligence”（故意の注意義務違反）、“oppression”（抑圧、職権乱用）を挙げしており、通常の（軽）過失ではなく、それよりも有責性、非難可能性の高いものを想定していたものと思われる。債務者にこれらの有責性がある場合は、「十分の賠償（vollen Ersatz）」を行わなければならない（旧商法 328 条）。このように、この損害賠償はドイツ法の損害賠償と同じ用語（vollen Ersatz）を使っているが、当時のドイツ普通商法典の運送人の運送品についての損害賠償責任の規定においても、悪意のある行為による損害であることが立証された場合には、十分の賠償をしなければならないとされており、同様の構造となっている（ドイツ普通商法典 396 条 5 項）。一方でロエスレルは、この「損害賠償」に相当する英語の用語として、“special damage”（特別損害）、“punitive (vindictive) damage”（懲罰的損害賠償）を挙げる。「損害算定において加算する目的は、不法な意図に対して重い責任を負わせることにあり<sup>(98)</sup>」とし、現在では懲罰的な要素をみないドイツ法の損害賠償とは少し違ったものを想定していたようだ。

旧商法における価額賠償の請求については、請求者は単に自己にその請求権があることを示すだけでよかったが、損害賠償の請求では、それに加え、損害が生じた特別な行為または状況について立証しなければならない<sup>(99)</sup>。損賠賠償の範囲については、受けた損害（*damnum emergens*）と失われた利益（*lucrum cessans*）を含み、この「利益」とは「一方ノ加害ノ行為ナカリシトキハ他ノ一方カ爲シ得ヘカリシコトヲ證明シ得ヘキ取得ヲ謂フ此ノ取得ハ豫見シ得ヘカリシモノト否ト又ハ通常ナリシモノト否トヲ問フコト無シ（旧商法 330 条）」とされ、フランス民法が採用している、予見可能性によって損害賠償の範囲を制限する考え方（フランス民

---

<sup>(97)</sup> 岸本・前掲(注 92)254 頁。

<sup>(98)</sup> Roesler, a.a.O. (Anm. 96), S.184-185. 司法省訳・前掲(注 87)上巻 585 頁。

<sup>(99)</sup> 司法省訳・前掲(注 87)上巻 583 頁。

法典 1150 条)、あるいはイギリス法における通常損害による賠償の範囲の限定を否定することを意図していたものと思われる。一方で、旧商法 331 条においては「損害賠償ヲ査定スルニハ偶然、推測若クハ將來ノ利益若クハ損失又ハ他ノ情況ノ加ハルニ因リテ生スルコト有ル可キ利益若クハ損失ハ之ヲ問フコトヲ得ス」というかたちで、因果関係によりその範囲が画されることを示している。したがって、ここでの損害賠償は、ドイツ法における完全賠償と想定していたと考えられる<sup>(100)</sup>。

### (3) 両者の関係性

このように、旧商法において、商事契約の不履行による救済は、価額賠償(価額補償)と損害賠償との異なる概念のもと、2 つの異なる制度として整理されていた。現在、われわれは「債務不履行による損害賠償」として一つの制度のもとで、あくまでその中での賠償範囲の問題として議論しているものを、そもそも別のものとして構成して扱っている。これはフランス民法が故意による債務不履行とそれ以外とで損害賠償の範囲を異にしていることに示唆を受けているようだが、「単純な」不履行の場合、すなわち故意や懈怠がない場合には目的物の客観的価値の填補賠償とし、債務者にそれらの有責性がある場合には完全な賠償を義務付けている点で、実質的にはドイツ商法の運送人の運送品に関する損害賠償責任と同じ構成となっている。ロエスレル草案で用いられている用語、あるいは価額賠償の規定についてのロエスレルの説明など、運送人の運送品に対する損害賠償責任の構成の影響が強く見受けられる。その意味において、価額賠償と損害賠償との対比は、ローマ法におけるレケプツム訴権と賃約等の双務契約に基づく訴権との対比とに共通している。

旧商法における価額賠償あるいは価額補償という概念は、ロエスレルが各国の法制の示唆を受けて示したものであるが、相当する英語の概念として内容が必ずしも一致しない複数の概念を挙げていることから、彼のなかでも定義がはっきりと確立された概念ではなかったようにも思われ、また、旧商法も結局 1 年足らずの間しか施行されず、この概念の内容が明確にされることはなかった。ロエスレルが列挙した、それぞれの概念に相当する英語の用語を互

---

<sup>(100)</sup> ドイツ法の損害賠償の考え方については第 2 章第 1 節第 2 参照。

いに対比させればわかるとおり、「価額賠償」と「損害賠償」との対比は、「通常損害」と「特別損害」、あるいはドイツ法においては「抽象的損害算定」と「具体的損害算定」との対比と実質的には同じものともいえる。結局のところ、「損害賠償」という大きな概念の枠の中での内部的な分類として論じるのか、異なる概念として分けて論じるかの違いに過ぎないものともいえる。ただ、ローマ法において、レケプツム訴権と賃約訴権として、明確に違う目的のもとでの異なる制度であったものに由来する、運送人の定額賠償と悪意・重過失の場合の完全な賠償との性質の違いを明確に示しているようにも思われ、興味深い概念整理であると思われる。

#### おわりに

運送人が運送品の滅失または毀損に対して負う厳格責任の由来とされるローマ法のいわゆるレケプツム責任は、「船主、旅館の主人、厩舎の主人の返還保証」であった。その責任に基づく訴権は財貨の返還に向けられたものであり、返還されない、あるいは損傷を受けた物の客観的価値の補償であった。いうなれば、「預かったときの状態で返還することを約して物を預かった場合、その約束が守れなかった(元の状態で返せなかった)場合は、その償いをしなさい」という保証責任的なものであって、それ以上でもそれ以下でもなかった。これは専ら旅行者が旅の途中で、船主等のレケプツム責任の責任主体として挙げられる者の管理下におかざるを得ない携行品を想定し、それらが無事に返還されなかった際の簡易、迅速な紛争処理の制度とみるべきものであったと考える。

レケプツム責任は、それ単独で成立する責任ではなく、運送契約などの主たる双務契約が存在しているところに、その履行の過程でそれに付随して約束される特別な保証責任であり、主たる契約とは別のものであった。しかし、それが付随的な合意であることから、もともと主たる契約に取り込まれる契機を有していたといえるが、実質的にも、その効果が賃約等の双務契約における保管義務(*custodia*)の概念と混同されながら、運送契約により運送人が運送品に対して負う厳格責任という形で、運送契約上の責任として、その中に取り込まれ、運送契

約上の責任の程度の問題へと形を変えたものと推測される。もともとは船主等の債務者側の有責性は問題とされず、旅客者の行為についてまで責任を負わされるものであったため、債務不履行責任ではなく、あくまで物に対する危険の分配の問題であったと考えられる。しかし、それが運送契約上の責任程度の問題に変わり、保管責任から保管についての注意義務、さらには運送品に対する注意義務へと過失責任原理のもとでの整合的な把握が志向され、1897年ドイツ商法典では過失推定責任となるに至っている。わが国の商法577条はそれに倣ったものである。したがって、現在の過失責任原則のもとで、債務不履行の救済として損害賠償の一般原則から見たときに、商法580条の定額賠償は損害賠償の範囲を制限する特殊なもののように写り、冒頭に紹介した竹田教授の問題意識が生じ<sup>(101)</sup>、定額賠償による責任制限を肯定する理由付けが探られることとなったと考えられる。

一方で、明治23年旧商法においては、運送人の運送品に対する損害賠償においても、また、そもそも商取引に適用される一般原則としても、価額賠償(価額補償)として、債務者の有責性を必要とする損害賠償とは別の概念、制度が存在していた。損害賠償とは別のものであるので、請求が認められるための要件も別であり、また、賠償(補償)の範囲も異なっていることはむしろ当然である。ここでは、運送契約あるいは商取引の目的物についての危険の配分がなされているとみるべきである。危険の配分であるから、その危険が現実化した場合には、あらかじめ法または契約によって定められていたルールに従い、危険が分配されることになり、そこではいずれかの当事者の有責性は必須の条件ではない。

本章でレケプツム責任をあらためて見直すことで、運送人の定額賠償について、現在の損害賠償の一般原則を基本、前提として捉えていたときとは、また別の見え方が提示できたのではないかと思う。すなわち、運送品に関する定額賠償は、損害賠償の一般原則の特則としての責任制限ではなく、元々は、あくまで目的物についての危険が現実化したときに当該目的物の損失をいずれが負担するかという問題であったということである。その危険移転は、はじめは明示的な目的物に対する安全の引受が必要であったが、すでにローマ時代において、

---

<sup>(101)</sup> 前掲(注7)。



船舶という船主が管理、支配する施設、領域へ運び込まれるという事実行為のみを基準として危険移転が生じるようになり、現代においては、積地において荷主から運送品を受取ること、すなわち運送人の直接占有が運送人に移ったことを基準としていると考えられる。危険の分配の仕方は、必ずしも一方当事者にすべての危険を負わせるというものでなく、船主に危険を移転させたあとも、不可抗力等一定の事由については、引き続き荷主側もリスクを負った。直接占有を運送人に移転した後も一定の危険については引き続き荷主がリスクを負うことの根拠は、そもそも典型的にはその所有物である運送品を、海上運送という海上危険を伴う状態に置いたという荷主の意思に求められる。危険の分配であるから、運送人は運送品の保管に対して対価を得ているわけではないという点において、対価的な等価性は厳密に必要ではないが、一方で一定程度それも考慮されて、いわゆるパッケージ・リミテーションなどの個別的责任制限が発達し、現在に至っているともいえる。

現代においては、債務不履行の損害賠償として把握されている運送人の定額賠償責任であるが、一口に貨物損害といっても、その原因はさまざまである。ハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 2 項に挙げられている多種の免責事由がそのことを示している。これらをローマ法の責任原因、すなわち純粋な危険分配としてのレケプツム(引受責任)と運送品の注意義務につながる保護責任(*custodia*)、未熟練(*imperitia*)などの賃約に基づく責任による分類、さらにこれらに海上危険が及ぼす影響などの分析を通じた解釈論を展開することで、海上物品運送契約の特性、本質をより明らかにすることができないだろうか。損害の具体的な原因により、純粋な危険の分配ルールの実現化とみて価額賠償の適用が妥当な場合と、運送人の債務不履行として損害賠償が妥当する場合とを区別して議論することは、運送人の責任内容をより明確にするために有益なものとなるのではないかと考える。このような、運送人保護のための責任制限としてきたことで、これまで深く分析されなかったような問題についても検討していく必要があるのではないだろうか。

## 第2章 商法の定額賠償の規定と民法の一般原則との関係

はじめに

商法 580 条は、陸上物品運送において運送品が滅失または毀損した場合の運送人の損害賠償の額を定める規定であり、賠償額の定額化、すなわち定額賠償主義の規定であるとされる<sup>(102)</sup>。この規定は陸上運送に適用されるだけでなく、1992 年の国際海上物品運送法改正により同法 12 条の 2 の規定が新設されるまでは国際海上物品運送にも準用され(1992 年改正前の国際海上物品運送法 20 条の 2)、現在も内航船による国内港間の海上物品運送に準用されている(商法 766 条)。また、国際海上物品運送法 12 条の 2 の規定は、商法 580 条の規定と同趣旨のものと解釈するのがわが国の通説的見解であり、商法 580 条の解釈論が基本的に国際海上物品運送法 12 条の 2 の解釈論に引き継がれている。

この規定が賠償額の定額化の規定であり、到達地における引渡しがなされたであろう時点での運送品の一般価格相当額さえ賠償すればよく、運送人の予見の有無を問わず特別損害の賠償を要しないとする点において、民法の一般原則の例外をなす、すなわち民法 416 条の適用を排除する規定であるという解釈については、古くは大審院大正 9 年 11 月 25 日第 2 民事部判決<sup>(103)</sup>において明言され、学説・判例ともにほぼ一致している<sup>(104)</sup>。運送品が滅失または毀損した場合の損害賠償の額の算定にあたっては、運送人に悪意または重大な過失があったことが証明され商法 581 条が適用される場合を除き、民法 416 条が適用されることはなく、もっぱら商法 580 条が適用されるというものである。このことは商法 581 条との対比においても条文上争いのない帰結のように思われる。しかしながら、「民法 416 条の適用が排除される」という点についてより厳密に見た場合、商法 580 条と民法 416 条の関係性について、い

---

<sup>(102)</sup> 西原・前掲(注 10) 303 頁等。

<sup>(103)</sup> 大審院民事判決録 26 輯 1755 頁。

<sup>(104)</sup> 矢戸善一「判批」江頭憲治郎=山下友信編『商法(総則・商行為)判例百選(第 5 版)』(2008) 193 頁、落合誠一「判批」ジュリ 693 号(1979) 108 頁。

くつかの整理が可能であると思われる。すなわち、商法 580 条による損害額の算定ルールが民法 416 条による損害の範囲の一般規定による賠償原理に沿ったもので、その適用の結果に過ぎないものなのか、あるいはこれとはまったく違った原理に基づくルールであるのかという点である。

たとえば、商法 580 条について、「損害が運送人の故意または重大な過失によって生じた場合を除き(581 条)、通常の損害の程度に止め、特別な事情による損害は、運送人がこれを予見または予見しうべかりし場合にも(民 416 条 2 項参照)、賠償の責任はないものとする<sup>(105)</sup>。」とし、それとの対比として商法 581 条について「損害の賠償額が限定されるのは、運送業の特殊性のゆえに運送人を保護するためであるから、運送人の悪意または重大な過失によって運送品が滅失または毀損したときは、運送人を保護する必要はなく、民法の一般原則により(民 416 条)、特別な事情により生じた損害であっても、予見または予見することをうべかりし場合には、運送人は一切の損害を賠償しなければならない<sup>(106)</sup>。」というのが学説の代表的な説明である<sup>(107)</sup>。これは、商法 580 条は、運送人が賠償すべき損害から民法 416 条 2 項の特別な事情による損害を排除するとともに、通常損害についても、画一的な処理を可能とするために損害賠償額を定型化するものとして、商法 580 条による損害額を民法 416 条 1 項による損害とみなし、一方で、商法 581 条の「一切ノ損害」を民法 416 条 1 項および 2 項による損害と同視していると評価できる。このような説明は、商法 580 条の損害額算定ルールも、民法 416 条の一般原則とまったく違う原理によるものではなく、あくまで民法 416 条の一般原則をベースに、運送法において運送品に滅失・損傷が生じた場合の適用について画一化し、

---

<sup>(105)</sup> 鈴木・前掲(注 10)41-42 頁。

<sup>(106)</sup> 平出・前掲(注 4)477 頁、

<sup>(107)</sup> 類似の説明として、小町谷操三『海商法要義 中巻 1』329-330、342 頁(岩波書店、1942)、西原・前掲(注 10)301 頁、大隅・前掲(注 2)139-140 頁、田中誠二=喜多丁祐=堀口亘=原茂太一『コンメンタール商行為法』443-444、449 頁(勁草書房、1973)、田中・前掲(注 2)304-306 頁、谷川久「物流企業の責任」187 頁[竹内昭夫=龍田節編『現代企業法講座第 4 巻』(東京大学出版会、1985)所収]、村田治美『体系海商法(2 訂版)』205-206 頁(成山堂書店、2005)、中村眞澄=箱井崇史『海商法(第 2 版)』244-245、247 頁(成文堂、2013)。

修正したものと評価するのが妥当なようにも思われる<sup>(108)</sup>。

一方で、「民法 416 条の適用を排し」という表現どおり、商法 580 条を民法 416 条の原則とまったく別の原理によるものと解釈する余地もある。民法 416 条がフランス法・イギリス法に由来する規定であるのに対し<sup>(109)</sup>、商法 580 条は以下にみるとおりドイツ法を参考にした規定であることから、商法 580 条および 581 条による損害賠償について適用される法原則が民法の原則とは異なるものであるとする解釈である。たとえば 581 条の「一切ノ損害」については、ドイツ法の完全賠償と一致する、すなわち民法の 416 条 2 項の適用も受けず、予見可能性による制限のない責任を負うという解釈も理論上あり得るのではないか。

このように、それぞれ異なる法体系に由来する両規定の関係性について、整合性をもって説明することは、本来必ずしも簡単ではないはずである。民法 416 条との関係という点においては、上記の商法 580 条の解釈は 100 年にも及ぶ長い期間大きな議論もなく確固たる定説となっており、それはドイツ法的な整理のもとで民法 416 条を解釈する従来の民法における通説的立場を前提とすれば違和感がなかったのかもしれない<sup>(110)</sup>。他方、民法の分野では、民法 416 条に関する理論的説明について、その規定の沿革に遡り、比較法史的な分析もふまえた議論が繰り広げられてきた。民法 416 条の解釈論として通説であった相当因果関係説はドイツ法の影響を強く受けたものであったが、その立場に対しては、規定の沿革から、むしろフランス法・イギリス法に由来するものであったという指摘に基づく批判がなされ、主に英米法に示唆を得た新たな有力説が登場している。このような状況において、民法 416 条との関係について、商法 580 条の解釈を再検討する必要はないのであろうか。本章ではこのような問題意識のもと、商法 580 条および同条がもつとも影響をうけたドイツ法の規定の分析を行い、加えて有力説が参考にしたと考えられるイギリス法の解釈と比較しながら、これまで規定間の

---

(108) 中村=箱井・前掲(注 107) 245 頁は「民法の一般原則を修正している」とする。

(109) 中田裕康「民法 415 条・416 条(債務不履行による損害賠償)」 20 頁[広中俊雄=星野英一編『民法典の百年Ⅲ』(有斐閣、1998) 所収]。

(110) たとえば商法 580 条の説明として「民法第 416 条において認められた完全な損害賠償の範囲を制限し」という表現がされる(田中=喜多ほか・前掲(注 107) 443 頁)。

関係性や概念的整理が十分に明らかにされているとはいえない、商法 580 条と民法 416 条の関係性について検討を行う。

## 第 1 節 ドイツ法における運送人の定額賠償の位置づけ

### 1. 緒説

わが国の商法は各国の商法を参照して編纂されているが、なかでもドイツ商法の影響がもっとも大きい<sup>(111)</sup>。商法 580 条および 581 条の規定、またその解釈においてもドイツ商法の影響は色濃くみられる。

商法 580 条および 581 条の規定のもととなったと考えられる規定が、1897 年に制定されたドイツ商法典 (Handelsgesetzbuch) の 1998 年改正前における 430 条の規定である。このドイツ商法典旧 430 条は次のような規定となっている。

「運送人が運送品の全部または一部の滅失につき運送契約に基づき賠償をなすべきときは、同一の種類および性質を有する運送品が、引渡がなされるべきであった時点で引渡の場所において有する普通の取引価格、または、これを欠くときは普通の価格を賠償しなければならない。滅失により関税およびその他の費用ならびに運送賃について支払いを免れた額は賠償額から控除する。

毀損の場合には、毀損状態での運送品の売却価格とその運送品が毀損していなかった場合に引渡の場所および時期において有していたはずの普通の取引価格または普通の価格との差額を賠償しなければならない。毀損により関税およびその他の費用ならびに運送賃について支払いを免れた額は賠償額から控除する。

損害が運送人の故意または重大な過失により生じたときは、一切の損害の賠償を請求

---

(111) ウィルヘルム・エンゲマン(堀内秀太郎=中村健一郎=古川五郎訳)『獨逸商法 上巻』日本立法資料全集別巻 317、1 頁(信山社出版、1900/2004)。商法の起草者のひとりでもある梅謙次郎によるはしがきに「我新商法は各國の商法を参照して之を編纂したりと雖も最新學理に據りて編成したる獨逸新商法は其最も參考するところ多かりしものなり」とする。

することができる<sup>(112)</sup>。」

わが国の商法 580 条および 581 条では、一部滅失または毀損した運送品が延着した場合についての文言が付け加えられているものの、ドイツ商法典旧 430 条の第 1 項および第 2 項が商法 580 条に、またドイツ商法典旧 430 条の第 3 項が商法 581 条に対応しており、非常に似た規定となっている。

ドイツ商法とわが国の商法の規定との違いのひとつとして、商法 580 条は単に(到達地の)「価格」としているのに対し、ドイツ商法典旧 430 条は「普通の取引価格、または、これを欠くときは普通の価格 (der gemeine Handelswert und in dessen Ermangelung der gemeine Wert) と、より具体的に規定されている。普通取引価格 (gemeiner Handelswert) とは商取引上の平均価格、すなわち市場価格をいい、また普通価格 (gemeiner Wert) とは運送品がその客観的性質上有する価格をいう<sup>(113)</sup>。

この普通価格(通常価格、一般価格とも訳される)は、ドイツ法における物の価格に関する概念で、特別価格と対比されるものである。普通価格とは、目的物がすべての人に対して有する価値をいい、特別価格とは、目的物が当該賠償権利者に対して、当該権利者との特別な事情によって定まる価格をいう<sup>(114)</sup>。特別価格は普通価格よりも大きくなる場合が多く、ドイツ民法において、価額賠償がなされる場合は特別価格によるのが通常である<sup>(115)</sup>。別の言い方では、ドイツ法上、損害の計算方法は具体的損害計算(被害者の具体的事情を顧慮して算定する方法)と、抽象的損害計算(被害者の具体的事情を捨象して客観的な方法で調査・

---

(112) 神戸大学外国法研究会編・前掲(注 15)136 頁、奥田昌道「物品運送契約における債務不履行責任と不法行為責任」法学論叢第 90 巻 4・5・6 号(1972)187 頁を参照し、一部現代語化した。

(113) 神戸大学外国法研究会編・前掲(注 15)137 頁。

(114) 神戸大学外国法研究会編『獨逸民法 II』現代外國法典叢書 2、43 頁(有斐閣、復刻版、1955/1988)、ハインリヒ・デルンブルヒ(瀬田忠三郎=山口弘一=古川五郎訳)『獨逸民法論 3 債權』日本立法資料全集別巻 119、289 頁(信山社出版、1899/1998)、石坂音四郎『債權大綱 第 1 部總論』67 頁(有斐閣、1917)、鳩山秀夫『日本債權法 總論(増訂改版)』80 頁(岩波書店、1925)。

(115) 神戸大学外国法研究会編・前掲(注 114)43 頁、デルンブルヒ・前掲(注 114)289 頁、北川善太郎「損害賠償論序説(1)－契約責任における－」法学論叢第 73 巻 1 号(1963)20 頁。

確定する方法)とに大別されており<sup>(116)</sup>、ドイツ商法典旧 430 条は後者によること、すなわち運送品の滅失または毀損による損害は抽象的損害計算によることを定めているとされる<sup>(117)</sup>。日本の学者の商法 580 条についての説明でも古いものには「到達地に於ける價格とは到達地に於ける一般的な取引價格 (allgemeiner Veräußerungswert) を意味する。即ち到達地に於て通常取引の目的となした場合に於ける、客觀的價格をいふものであつて、荷送人又は荷受人の有する個々の具体的な具體的價格とは異なる故に荷送人又は荷受人の得べかりし利益又は運送品の安全に到達したる時の特別の利益は賠償されない」<sup>(118)</sup>というようなものが見受けられ、ドイツ商法典旧 430 条の解釈の影響を強く受けていることがわかる。

## 2. ドイツ民法における債務不履行の損害賠償の一般原則

このドイツ商法典旧 430 条についても、ドイツ民法典 249 条以下による債務不履行による損害賠償の一般原則の適用を排除する規定とされている<sup>(119)</sup>。ドイツ民法典 (Bürgerliches Gesetzbuch) において、債務不履行の場合と不法行為の場合とに共通して適用される損害賠償の一般原則は 249 条以下に規定されている。ドイツ民法典 249 条は次のように規定する。

「損害賠償につき義務を負う者は、賠償を義務づける事情が生じなかつたならば存在するであろう状態を回復しなければならない。人に対する侵害、又は物の毀損に基づいて損害賠償をすべきときは、債権者は、原状回復に代えて、それに必要な金額を請求することができる<sup>(120)</sup>。」

さらに、原状回復と金銭賠償の関係についてドイツ民法典 251 条は次のように規定する。

---

<sup>(116)</sup> 北川・前掲(注 115)20 頁、奥田昌道編『新版注釈民法(10)Ⅱ』317 頁〔北川善太郎・潮見佳男執筆〕(有斐閣、2011)。なお、わが国の差額説と損失説という対立において、経済状態の總体的把握をするから差額説を一般的といい、損害を個別具体的に捉えるから損失説を具体的損害論ということがあるが、ここでの損害算定における抽象的・具体的との区別とは異なる(難波醸治「損害の抽象性と具体性—損害の段階構造に関する覚書—」立教法務研究第 1 号(2008) 107 頁参照)。

<sup>(117)</sup> 奥田編・前掲(注 116)317 頁

<sup>(118)</sup> 中村武『商行為法概論』329 頁(南郊社、1937)。

<sup>(119)</sup> MÜNCHKOMMHGB-AKTUALISIERUNGSBD. TRANSPR/BASEDOW, §430 Rn 1(1997)

<sup>(120)</sup> 椿寿夫=右近建男編『ドイツ債権総論』46 頁(日本評論社、1988)。

「①原状回復が可能でなく、又は債権者に対する賠償として十分でないときに限り、賠償義務者は、債権者に金銭で賠償しなければならない。

②賠償義務者は、原状回復が過分の費用によってのみ可能であるときには、債権者に金銭で賠償することができる<sup>(121)</sup>。」

このようにドイツ法における債務不履行に対する救済においては、原状回復が原則とされ、金銭賠償に優先する地位を与えられている。この原状回復による被害者の救済は、諸外国においては金銭賠償が原則的な方法であった当事の状況に鑑みれば、極めて画期的なものであるとされるが<sup>(122)</sup>、これは差額説による統一的損害(利益)概念および完全賠償原理に基づくものである<sup>(123)</sup>。平井宜雄教授はこのドイツ損害賠償法の基本構造を次のように要約する。

「(1)損害賠償請求権を発生させる要件事実すなわち責任原因(Haftungsgrund)が一たん充足された以上は、発生したすべての損害が賠償されなければならない、というのが基本原則である(完全賠償の原理 Grundasatz der Totalrestitution)。ドイツ民法典 249 条 1 項が『損害賠償義務を負う者は、賠償義務を生ぜしめる事情がなかったならば存在したであろう状態を回復しなければならない』と規定するのは、右の趣旨を示す。この原則は、損害を生ぜしめた行為の態様、それに際しての行為者の故意過失の程度、損害が予測可能か否か、損害が直接か間接か、等によっては損害の範囲は影響されない、ということの意味する。すなわち、責任原因と損害の範囲とは切断される。以上述べた完全賠償の原則のコロラリーとして、次の諸点が導き出される。

(a)利益＝損害 完全賠償の原則の論理的帰結の第一は、債権者の利益が、すべてそのまま賠償として給付されるべきである、ということである。(i)利益(Interesse)とは、客観的な取引上の価値＝交換価値によって、すなわち客観的基準によって決定されるとこ

<sup>(121)</sup> 椿＝右近編・前掲(注 120)54 頁。

<sup>(122)</sup> 樫見由美子「ドイツにおける損害概念の歴史的展開：ドイツ民法典成立前史」金沢法学第 38 巻 1・2 号(1996)237 頁。

<sup>(123)</sup> 北川善太郎「損害賠償法の展開－序論的考察－」法学論叢第 124 巻 5・6 号(1989)35 頁。



ろの『物の価値』(Sachwert)あるいは『通常価値』(gemeiner Wert)とは区別された意味における主観的な利益である。この意味での利益は、<賠償を義務づける事実が生じなかったならば存したであろう財産状態と現在の財産状態との差>として把握される(差額説 Differenztheorie)<sup>(124)</sup>。」

このようにドイツ法においては、原状回復主義を原則とし、責任原因と因果関係に立つ全損害が賠償されなければならないとする完全賠償主義を採用することにより、損害賠償の範囲の画定は因果関係のみを基準として行われ、わが国の民法 416 条のような予見可能性による損害賠償の範囲の限定を否定されている<sup>(125)</sup>。ドイツにおいて因果関係の判断基準を明らかにする目的で唱えられ、通説的立場となったのが相当因果関係論で、この説は同一の条件が存するときに同一の結果が生じることが一般的である場合に因果関係ありとするもので、結果発生 of 蓋然性を因果関係有無の判断基準とするものである<sup>(126)</sup>。

また、賠償されるべき損害を債権者の「利益」とし、賠償を義務づける事実(債務不履行、不法行為等)が生じた後における債権者の現在の財産と、当該事実がなかったとした場合の仮定的な財産の額との差額により定義することで、原則として、すべての場合に適用される利益給付の内容を統一的に把握し、直接利益・間接利益等の利益(損害)概念の細分化・区別を否定している。ドイツ民法典の理由書においても、このような区別が法律上特別な意味を持たない以上、明文化することは不要であり、さらに概念的に不明確な区別を用いることは、実務にとって危険であるとされ、ドイツ民法典において利益(損害)概念の区分は採用されなかった<sup>(127)</sup>。

このような統一的な利益概念のもとでは、具体的損害算定が原則となる。すなわち、「利益

---

(124) 平井宜雄「債務不履行責任の範囲に関する法的構成(1)－民法 416 条を中心として－」法学協会雑誌第 80 巻 6 号(1964) 785 頁。

(125) 円谷峻「救済方法」179 頁〔山田卓生編『新・現代損害賠償法講座第 1 巻総論』(日本評論社、1997)所収〕は、ドイツ民法典第一草案起草者がフランス民法典の採用する予見可能性による損害賠償範囲の限定を意識的に拒否していることを指摘している。

(126) 半田正夫「判批」山田晟編『ドイツ判例百選』(1969) 121 頁。

(127) 樫見・前掲(注 122) 222 頁、236-237 頁。

概念は被害者の財産状態の差を問題とするから、そこにおける損害項目として一切の具体的事情が考慮されることになる。この概念が損害概念として中心におかれたので、これに対応する具体的損害算定(die konkrete Schadensberechnung)が損害計算の方法としては原則である<sup>(128)</sup>。具体的損害計算には結果損害、たとえば滅失または毀損等した運送品の使用不能により操業ができなかった損害のようなものも含まれ得るとされる<sup>(129)</sup>。ドイツ民法典 252 条も「賠償すべき損害は、逸失利益をも含む」と規定するが、「第 249 条第 1 文の原則によれば、加害結果がなければ存したであろう状態は、逸失利益をも賠償することによって初めて原状回復されるから、本条は、当然の規定である」とされる<sup>(130)</sup>。

### 3. 運送品が滅失・毀損した場合の損害賠償額の規定の解釈

#### (1) ドイツ商法典旧 430 条と一般原則との関係

ドイツ商法典旧 430 条は上述のとおり運送品の滅失または毀損に対する損害賠償について抽象的損害算定(die abstrakte Schadensberechnung)を採用する規定であり、「統一的(つまり賠償権利者の全財産状態をとらえる)利益概念に対する例外」とされる<sup>(131)</sup>。ドイツ民法典 249 条第 2 文は物の毀損に基づく損害賠償について、原状回復に代えて金額による賠償を認めるものであるが、この規定に基づく金銭賠償は、原状回復の一態様であって、本来の意味における金銭賠償とは異なるものと解されており<sup>(132)</sup>、物の毀損についての損害賠償においても、民法においては具体的損害算定が原則である。運送人の運送品の滅失・毀損に対する損害賠償について適用されるドイツ商法典旧 430 条の規定は、民法に定める損害賠償について、損害算定の方法に関する例外を定める規定であるといえる。

ドイツ法において、抽象的損害算定は、実定法の規定上は限定的であるものの、判例上

---

(128) 北川善太郎「判批」山田晟編『ドイツ判例百選』(1969)109頁。

(129) 奥田・前掲(注112)198頁。

(130) 椿=右近編・前掲(注120)56頁。

(131) 北川・前掲(注128)109頁。

(132) 山田昂=来栖三郎「損害賠償の範囲および方法に関する日独両法の比較研究」200頁〔我妻運曆記念論文集『損害賠償責任の研究(上)』(有斐閣、1957)所収〕。

はひろく肯定されているが、上述の差額説に基づく利益概念との関係で、この抽象的損害をどのように位置づけるかについて、判例・通説の立場とされる訴訟法説といわれる見解と実体法説といわれる見解とがある。

まず、訴訟法説の見解を要約して、北川善太郎教授は次のように説明する。

「この〔注：抽象的損害算定を指す〕計算方法は定期商行為から一般の商行為そして売買以外の契約に拡張してみとめられ、目的物について市場価格または取引所価格が存立しなくても市場性 (Verkäuflichkeit) さえあれば十分であるが、ただ転譲渡、転売の意図が要件とされる。そのさい、…適時の供給があれば買主は供給時の価値で商品を有利に転売し、その差額分を利益として入手しうるという推定が働くのであり、かかる推定は買主がかかる利益を入手しえなかったという特別の事情があればくつがえされる…。かかる法的構成は、…抽象的損害算定を『うべかりし利益』(entgangener Gewinn: § 252 S.2 BGB) の一種とするものである。この説は今日でもドイツの判例通説であるが、この見解では、抽象的損害算定とは『事情の通常経過により』蓋然的に期待しうるうべかりし利益 (§ 252 BGB) の算定を目的物の市場価格と売買価格との差額で一応行いうる、という立証責任の転換にとどまり訴訟法的意味をもつにすぎない。原告はそれ故、抽象的具体的損害算定いずれかの選択をなしうるし、被告は、抽象的算定による損害に対して具体的算定額がより少ないという抗弁も提出しうる。この見解は利益概念とはあわない抽象的損害算定を立証責任の転換という効果に局限し損害概念の平面でうけとめないことでそれを利益概念の枠内につなぎとめている<sup>(133)</sup>」。

このように抽象的損害計算規定を立証責任の転換規定に過ぎないとし、具体的損害計算との選択を許すと共に(訴訟中の変更も自由。被告は、抽象的算定による損害に対して具体的算定額がより少ないという抗弁も提出しうる)、具体的計算の正当性、原則性を基底におく

---

<sup>(133)</sup> 北川・前掲(注128)109-110頁。なおBGB(ドイツ民法典)252条は次のような規定となっている。「賠償すべき損害は、逸失利益をも含む。事物の通常経過に基づき、又は特別の事情特にすでになした措置及び準備に基づき、蓋然性をもって期待することができた利益は、逸失利益となる。」(榎=右近編・(注120)56頁)。

訴訟法説に対し、抽象的損害計算を「利益」とは別の損害概念、すなわち「物の価値」あるいは給付または法益の客観的価値に基礎を置くものとしてより積極的に評価する見解が実体法説である<sup>(134)</sup>。ドイツ商法典旧 430 条のように、法が普通価格による賠償義務を定めた場合は、抗弁として、具体的損害算定を援用することはできないとされており<sup>(135)</sup>、基本的にドイツ商法典旧 430 条と民法の一般原則との関係については、実体法説の説明が妥当するものと考えられる。その代表的な説として、ラーベルの見解を平井宜雄教授は次のように要約している<sup>(136)</sup>。

「利益を、〈現在の財産状態と、責任原因事実がなかったなら存したであろう財産状態との差〉として把える伝統的な、統一的利益概念(差額説)は、現代の商事取引には適せず、むしろ個々具体的な債権者の財産状態から独立して一様に損害を定められ得る—英米法にみられるような市場価格を基礎とすること—客観的・抽象的な算定方法が意味をもってくる。このように抽象的に定められる損害を、独立の損害概念として定立することによって、統一的損害概念は分解するに至り、個々の契約の目的に応じて損害が定められ、その目的に応じた損害のみを賠償すれば足りるとされることによって、規範(Norm)—契約法の分野では契約—の目的によって損害が限定される。利益概念の分化は、前に述べたような、抽象的損害算定方法を〈得べかりし利益〉に還元するドイツの通説・判例への批判に導くことになり、彼は英法の Hadley v. Baxendale 事件のルールにならって、抽象的損害を、反証を許さない最小限の損害額として定める<sup>(137)</sup>」。

---

<sup>(134)</sup> 北川・前掲(注 128)109-110 頁。差額説は利益概念を「物の価値」概念との峻別を説く。「これまでの利益概念は、その分割をみとめているために統一性を書くことになり、体系化にあたってモムゼンはこの統一性の回復を前提において、まず、「物の価値」(Sachwert)との峻別に力点をとく。「物の価値」はある目的物に取引上与えられる価値であり、客観的基準により決定される。利益では、債権者の財産に対する特別の価値が賠償される(しかし感情利益は除外)。そして、「物の価値」と利益とはことなる基準が適用されるゆえに、前者を後者の亜種とするときには概念の混乱にいたる。」(北川善太郎「損害賠償論の史的変遷」法学論叢第 73 巻 4 号(1963) 31-32 頁。

<sup>(135)</sup> HERMANN LANGE/GOTTFRIED SCHIEMANN, SCHADENSERSATZ, S.195 (3. Aufl. 2003)。

<sup>(136)</sup> その他の説の詳細については、北川・前掲(注 128)111 頁、北川・前掲(注 115)22-24 頁参照。

<sup>(137)</sup> 平井・前掲(注 124)836-837 頁。なお、平井教授はラーベルの説を相当因果関係説批判の文脈で紹介して

通説とされる訴訟法説が差額説・利益概念による一貫した説明を維持しようとするのに対し、実体法説はそれを批判するものであるが、この実体法説に立つ学説も差額説を全面的に否定するものではなく、むしろその中心的意義を認めた上で修正を施すことを狙ったものであるとされ<sup>(138)</sup>、この説においても差額説、統一的利益概念を原則に位置づけたうえで、そこにおける具体的損害計算の例外として、抽象的損害計算を位置づけているといえる。

## (2) 責任制限の効果

このように、ドイツ商法典旧 430 条 1 項および 2 項は、運送品が滅失または毀損した場合に、運送人に「普通の取引価格」または「普通の価格」の賠償を義務付ける、すなわち抽象的損害算定を定める規定であるが、上記のとおり、ドイツ民法典 249 条以下による具体的損害算定を排除するもので、価額賠償以外についての賠償を排除して、運送品が滅失または毀損した場合における運送人の賠償責任の範囲を限定する規定であると解されている。「賠償義務ノ程度ニ至リテハ後者〔注：他ノ債務者〕ニ比シ大ナル特典ヲ有ス即運送人ハ充分ナル損害ノ賠償ヲ給付スルヲ要セス殊ニ間接損害モ失ハレタル利得モ賠償スルヲ要セスシテ其賠償義務ハ専ラ同種同品質ノ運送品カ運送品ノ交付セラルヘカリシ場所又ハ時期ニ有セシ普通價格（取引價格）ニ制限」される、と説明される<sup>(139)</sup>。

財産状態の差額による統一的な損害概念による具体的損害計算の例外として、物の価値について客観的な方法で算定を行う抽象的損害計算は、逸失利益等の「物の価値」以外の利益を損害計算に含めないものであるため、本来的には損害計算の方法のひとつであるにもかかわらず、ドイツ法の差額説・統一的損害概念のもとでは、自ずと損害賠償範囲の制限としての性質も有することとなる。具体的損害計算との対比としての抽象的損害計算は、「物の

---

いる。「債務者は、債権者の権利を侵害したことから生ずるすべての結果を賠償するのではなく、契約によって保護されている債権者の利益を侵害したときのみ責めを負うこと、すなわち、損害賠償の範囲は、契約の解釈（Auslegung）に帰着すること、を彼は述べているのである。」

(138) 山本豊「西ドイツにおける損害（概念）論の動向－ホーロッパ鑑定意見の紹介を中心に－」法学志林第 83 巻 4 号（1986）105 頁、吉村良一「ドイツ法における財産的損害概念」立命館法学 150-154 号（1980）831 頁。

(139) コサック（中村甚作訳）『獨逸新商法論第 3 巻』日本立法資料全集別巻 226、69 頁（信山社出版、1904/2004）。

価値」以外の損害項目を排除する概念であることから、このような効果が生じるのである。

運送品が運送途上で毀損した場合にあてはめると、ドイツ民法の原則によれば、本来、運送人は、原状回復またはそれに代わる金銭賠償を行わなければならない。金銭賠償を行う場合、賠償を義務づける事実、すなわち運送品の毀損が生じなかったならば存したであろう財産状態と現在の財産状態との差を損害(利益)として賠償する義務を負う。そこでは、転売利益、毀損した運送品が使用できなかったことによる使用利益などの間接損害も含め、被害者の主観的な一切の具体的事情が考慮され、金額として評価されることとなる。それに対し、商法の適用においては、ドイツ商法典旧 430 条による抽象的損害計算の規定により、その財産状態の差は、運送品が通常有する平均的価格の差として金額化されることになり、被害者の主観的・具体的な事情は考慮されず、結果として、逸失利益等の間接損害は金額化の過程で除外されることとなる。

このように、ドイツ法において抽象的損害算定は、一般原則である具体的損害算定と比較したときに、一般的に賠償額を少なくする効果を有するため、抽象的損害算定を採用することは責任制限を認めることでもあり、ドイツ商法典旧 430 条の規定は、損害賠償額の算定方法の規定であるとともに、責任制限の規定として位置づけられることになる。上述のとおり、ドイツの損害賠償の一般原則においては、行為者の故意・過失の程度などの有責性は損害賠償の範囲の画定には影響を与えないものであるが、ドイツ商法典旧 430 条は故意・重過失の場合の損害賠償をそれ以外の場合と区別している。これはドイツ商法典旧 430 条が、運送人に故意・重過失がないことを条件として認める、責任制限の規定であるということによって正当化されるものであり、同条が因果関係とは別の次元の規定であることは明らかである。

この責任制限の効果については、1861 年に制定された旧ドイツ商法(普通ドイツ商法典。Allgemeines Deutsches Handelsgesetzbuch) 396 条の先例にしたがったものである。旧ドイツ商法においては運送人がレケプツム責任に由来する不可抗力までの責任を負っており、その代償として責任制限が認められると説明されてきたが、1897 年ドイツ商法典においては、運送人の責任も過失(推定)責任となったため、このような説明では正当化できなくなり、責任制

限を維持したことについては批判する学説もあった<sup>(140)</sup>。ただ、伝統的に運送人の責任制限は認められてきたのであり、その根拠としては、運送人が運送契約により得る対価としての運賃は、平均的な運送品の価格、運送距離の平均などをベースにしており、高価品の価格や間接損害までも負うベースで計算されていないことや、一部の運送業者には義務となっている責任保険においても、付保範囲は限定されていることなどが挙げられる<sup>(141)</sup>。結局のところ、現在においては、運送契約に特徴的に生じるこのような損害リスクについて、運送人は、原則として運送品それ自体に生じた損害の限度でリスクを引き受けるのであり、それ以外の荷主側の経済活動あるいは商取引における輸送・物流に対する特別な利害関係により生じる損害リスクを運送人側に移転すべきではないという、契約上のリスク分配の問題として正当化されるべきものであると考えられている<sup>(142)</sup>。

### (3) 判例

国際道路運送条約(CMR)<sup>(143)</sup>が適用される事案についてのものであるが、運送品の滅失または毀損の場合の損害額の算定の規定と民法の一般原則との関係について、参考になる近時の連邦最高裁の判例として次のようなものがある。

#### 【ドイツ連邦最高裁 2010 年 9 月 30 日判決<sup>(144)</sup>】

この判例は、ドイツのローゼンズブルグ(Rosensburg)からイタリアのカンピアーゴ(Cambiago)までの陸上運送中にノートパソコン3,384台(重量7,979kg)が運転手の休憩中にトラックごと盗まれた損害について、荷送人を代位した保険会社が運送人に損害賠償を請求した事案に基づく判決である。原告は、盗難はCMR29条に定める運送人から

---

<sup>(140)</sup> 奥田・前掲(注112)189頁。

<sup>(141)</sup> MÜNCHKOMMHGB-AKTUALISIERUNGSBD. TRANSPR/BASEDOW, § 430 Rn 2-7(1997)

<sup>(142)</sup> Ibid., §430 Rn 2-7.

<sup>(143)</sup> 正式名称は、“Convention on the Contract for the International Carriage of Goods by Road”という。1956年に成立、1961年に発効しており、条約正文はフランス語および英語であるが、略称の“CMR”はフランス語タイトルである“Convention relative au Transport International de Marchandises par Route”の略記である。

<sup>(144)</sup> BGH, Urteil vom 30. September 2010 - I ZR 39/09.

責任制限の利益を奪う、特別の重大な有責(qualifizierten Verschuldens)<sup>(145)</sup>により生じたものであるとして、CMR23条3項の重量方式(運送品1キロあたり8.33SDR)による責任制限を受けない完全な賠償を求め、運送品の滅失に対する賠償額を、運送を引き受けた時および場所における運送品の市場価格を参照して定めるとするCMR23条1項および2項に基づき運送品の市場価格である€990,929.56の損害賠償を請求した<sup>(146)</sup>。

1審および2審は原告の請求を認め、市場価格に基づく損害賠償を認めた。これに対し、被告は、CMR23条3項に基づく1kgあたり8.33SDRの責任上限額(€77,563.40)を超える部分について訴えの棄却を求めて上訴した。

ドイツ連邦最高裁は、本件盗難が運転手の特別の重大な有責によるものであることについて、原審の判断を容認したものの、賠償額の認定については破棄し、差し戻した。本判決において裁判所は、ドイツ連邦最高裁2005年3月3日判決(I ZR 134/02)を引用し、運送品が運送人の故意または特別の重大な有責により生じ、運送人の責任制限阻却事由を定めるCMR29条により運送人がCMRに定める責任制限を援用できない場合、その損害賠償の範囲については国内法の定めによるものとし、ドイツ法が適用される場合は民法249条以下の規定によるものとするが、この場合において、原告は、CMR29条を援用して民法249条によらず、CMRに定める損害賠償を請求することも選

---

<sup>(145)</sup> 「特別の重大な有責」の訳は受川稔大「国際海上物品運送人の責任制限阻却事由—ドイツ法を参照として—」現代企業取引法(1998)100頁による。CMR29条に規定する「故意と同等の注意義務違反(default considered as equivalent to willful misconduct)」のことであり、重過失(grobe Fahrlässigkeit)とは異なる概念である。

<sup>(146)</sup> 関係するCMRの条文の概要は次のようになっている(1978年改定議定書による改定を含む)。23条1項: 条約に基づく運送人の運送品の滅失に対する賠償額は、運送を引き受けた時および場所における運送品の価額を参照して算定する。23条2項: 運送品の価額は、商品取引所の相場に従って決定し、そのような相場がないときは市場価格に従って決定し、これらのいずれもないときは同種かつ同品質の物品の通常の価額を参照して決定する。23条3項: 賠償額の最高額を滅失した運送品1キロあたり8.33計算単位を乗じた額とする。23条7項: 計算単位を国際通貨基金の特別引出権とする。29条1項: 運送人に意図的な不当行為(wilful misconduct)またはそれと同視しうる懈怠(default on his part as...is considered as equivalent to wilful misconduct)があった場合は、条約上の免責、責任制限、立証責任の転換等の利益を援用できない。29条2項: 運送人の使用人に前項の事由があった場合も、前項と同様とする。



択できることを認めた。そのうえで、原告が CMR の規定によることを選択した場合、損害の算定基準についての規定である 23 条 1 項および 2 項のみを選択的に適用することはできず、この場合、23 条 3 項および 7 項による重量方式による責任制限も含めた 23 条すべての適用を受けると判示し、原審は、CMR29 条にもとづいた損害賠償の認定を行っていないと結論づけた。

その理由として、CMR23 条 1 項および 2 項は運送品に生じた物的損害について抽象的、総額での賠償を義務付けるものであり、損害賠償の精算を簡略化するものであるが、一方で逸失利益や間接的損害など他の財産的損害を含めない点において、少なくとも間接的には責任制限の規定でもありと考えられるとし、CMR23 条は 1 項及び 2 項による価格賠償と 3 項の責任限度額とが統合的な責任制限制度を構成しているということを根拠としている。CMR は、特別の重大な有責による責任と純粋な保護責任 (reinen Obhutshaftung) とのいずれかを区別する、統合的で閉鎖的な責任構造を有しているという見解を支持している。

CMR における責任体系についての判断であり、ドイツ商法典のみが適用された場合の運送人の責任についても同様の判断になるのかは必ずしも明らかではないが、1998 年のドイツ商法典の運送法に関する規定の改正が CMR の規定に依拠しているものであることから、興味深い判例である。ドイツの運送法において、運送品の客観的価格による責任制限と、陸上運送においては重量あたり(海上運送においては重量またはパッケージ等の単位あたりとの併用)のいわゆる個別的責任制限(以下、便宜上「パッケージ・リミテーション」とする。)とが認められている。運送人に重大な有責がある場合において、具体的損害算定による損害賠償と抽象的損害算定による損害賠償との選択的請求を認めたものの、抽象的損害算定による場合、すなわち運送品の価格による責任制限が機能する場合には、この判決によれば必ずパッケージ・リミテーションも適用されることになる。運送品の価格による責任制限とパッケージ・リミテーションとの 2 つの責任制限が一体となり、いわば単一の責任制限制度として機

能しているともいえる。また、具体的損害算定と抽象的損害算定が、まったく別の算定方法で、具体的損害算定と抽象的損害算定を一緒に利用することはできないと考えているようでもある。抽象的損害算定による価額賠償(Wertersatz)は、「賠償」というより「補償」という訳のほうが適切で、これは損害賠償とは別の概念、制度として理解すべきものかもしれない。

#### 4. 小括

完全賠償を原則とし、わが国やイギリス法などのように「予見可能性」等により損害の範囲を制限する仕組みを持たないドイツ法においては、「抽象的損害算定」という、損害賠償額の算定方法において例外的な取り扱いを行うことにより、運送人の運送品の滅失または毀損に対する責任の範囲を制限する方法がとられた。1861年に制定された普通ドイツ商法典(ADHGB)以前から鉄道運送において採用されていた取引実務を参考に規定化したものであったと考えられるが<sup>(147)</sup>、損害賠償法の一般原則の適用から導き出されたものではなく、責任制限という効果をもたらすために積極的に設けられた例外とみることができる。そこには、運送契約における運送人の運送品に対する損害賠償について、原則として間接損害の賠償責任を否定し、運送人に責任制限を認めるべき、という契約上のリスク分配として正当化される、取引実務上の要請による政策的な価値判断がある。契約上のリスク分配であるがゆえに、その前提をくつがえす有責性、すなわち故意またはそれと同視しうる特別の重大な有責が運送人に認められる場合、責任制限の効果も認めないという仕組みになっている。

このように、運送品の滅失または毀損に対する責任は、抽象的損害計算という例外的な算定方法をとるため、上記の判例に見られるように、その適用において比較的厳格に通常の具体的算定方法との区別がされており、いわば別の責任体系に基づく、別の賠償制度であるかのようにも見える。

また、抽象的損害計算は、物の価値以外の利益・損害を排除するものであるため、法律上

---

<sup>(147)</sup> F. BENEDICT HEYN, DIE ENTWICKLUNG DES EISENBAHNFRACHTRECHTS VON DEN ANFÄNGEN BIS ZUR EINFÜHRUNG DES ALLGEMEINEN DEUTSCHEN HANDELSGESETZBUCHES(ADHGB), S.276-279, 471(1996).

明記されていなければ、たとえば、運送品の滅失または毀損に伴い荷主において生じるその他の費用の賠償も排除されることとなる。この点に関し、1998年の改正法において、損害査定費用の賠償義務を明記した(430条)。1998年の運送法改正においては多くの規定をCMRに依拠しているが、この規定に相当する規定はCMRにはなく、ドイツ法特有の規定である<sup>(148)</sup>。取引実務の感覚からは運送人に賠償させるべきと考えられる費用について、上記のような構造をとるドイツ法の抽象的損害算定により、これらも排除されることの不都合に立法的に対処したものと見える。2013年の海商法改正においても同様の規定が設けられているが(503条)、損害査定費用は、運送品の実質的損害と不可分のものであり、同様に扱われるべきものであるとされ、したがって、責任最高限度額(物品運送一般につき431条(運送品1キログラムあたり8.33SDR)、国際海上物品運送につき504条(運送品1パッケージあたり666.67SDRまたは1キログラムあたり2SDRのいずれか大きいほう))は、運送品の市場価格または通常価格と損害査定費用の合計額に対して適用される<sup>(149)</sup>。

このように、ドイツ法においては、運送人の運送品に関する損害賠償の額を定めたドイツ商法典旧430条(現429条)は、抽象的損害算定として、損害賠償額の算定方法についての特則であり、①ドイツ法上の原則である因果関係が認められる全損害が賠償されなければならないとする完全賠償が適用される場合を故意・特別の重大な有責の場合に限定したこと、②それ以外の通常の場合においては、運送人の損害賠償責任を運送品の普通価格に限定したうえで、他の種類の損害・利益を排除し、③普通価格の算定基準となる時・場所も特定した(旧430条においては仕向地、現429条においては仕出地となっている。)。これは、運送人にとって有利な規定であるとともに、立証責任の軽減という点で荷主側にとってもメリットがあるもので、運送人に故意・重過失がある場合においても、荷主は民法の一般原則による責任追及と、商法の特別規定に基づく責任追及と選択的に利用できるのが特徴的である。ドイツ

---

<sup>(148)</sup> 道路交通指令(Kraftverkehrsordnung, KVO)の規定を参考にしたものである(Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts. (Transportrechtsreformgesetz - TRG), 1997, S.6)。

<sup>(149)</sup> Abschlussbericht der Sachverständigenkommission zur Reform des Seehandelsrechts, 2009, S.133.

法においては、ドイツ商法典旧 430 条という損害賠償額の算定についての特則かつ責任制限の規定を設けることで、運送契約における運送品に関するリスク分配を行っていたといえる。

## 第 2 節 イギリス法における運送人の損害賠償責任の範囲

### 1. 緒説

次に、民法 416 条の原型ともいえるイギリス法について概観する。イギリス法において損害賠償は、金銭賠償が原則である。そして、不法行為と契約違反に共通して適用される基本原則に基づく損害賠償額は、Livingstone v. Rawyards Coal Co 事件判決(1880)においてブラックバーン判事(Lord Blackburn)により明示された、「侵害あるいは被害を受けた当事者が、それに対する賠償または補償を受けようとしているところの権利侵害(the wrong)を受けなかったとした場合におかれていたであろう状態と同じ状態におかれるだけの金額」を基礎とする。契約違反においては、「原告は、金銭によってできる限りにおいて、契約が履行されていた場合と同じ状態におかれる権利を有する<sup>(150)</sup>」。ただ、この完全賠償の原則を厳格に貫くと被告にあまりに酷な結果となるということが考慮され、この原則にはいくつかの重要な制限が加えられている。そして、この完全賠償を制限するいくつかの要素をまとめて表現したものが「損害の疎遠性」(remoteness of damage)であるとされる<sup>(151)</sup>。そして疎遠性(remoteness)の重要な要素として、因果関係(causation)と保護範囲(scope of protection)があり、契約違反における疎遠性の判断においては、保護範囲の影響が大きいとされる<sup>(152)</sup>。別の言い方をすれば、因果関係により画定される完全賠償の範囲について、予見可能性という当事者の意図を判断基準とする契約の保護範囲により、その賠償の範囲を制限しており、その意味で、契約違反に対する損害賠償の範囲の画定においては、予見可能性が中心的な役割を担っていると

---

<sup>(150)</sup> Wertheim v. Chicoutimi Pulp [1911] A.C. 301, 307 (P.C.)

<sup>(151)</sup> 以上 HARVEY MCGREGOR, MCGREGOR ON DAMAGES, 14-16 (18th ed. 2009) 参照。

<sup>(152)</sup> *Ibid.*, at 189.

いえる。以下にその詳細をみていくこととする。

## 2. 一般原則

「保護範囲」に関する伝統的な基準が、Hadley v. Baxendale 事件(1854)で示された、いわゆる「ハドレー・ルール」である。わが国の民法 416 条は、これを基本として、若干の修正を加えたものであるとされる<sup>(153)</sup>。この事案は、運送契約における遅延損害に関するものである。原告は製粉工場を営んでおり、製粉機のクランクシャフトが壊れたが、その代替品を有していなかったため、製造会社にそれをもとに新しいクランクシャフトを作らせるため、コモン・キャリアーである被告に運送を依頼した。被告による運送が約束した日より 5 日遅延したため、原告は、それにより工場が不稼動となった期間における逸失利益を損害として請求した。この事案において、アンダーソン判事(Anderson B.)は、次のように判示した。

「一方当事者が締結された契約に違反した場合、相手方当事者の当該契約違反に対して認められるべき損害賠償は、当該契約違反自体から、自然に、すなわち通常の事物の経過にしたがって生じたものと公正かつ合理的に考えられるもの(such as may fairly and reasonably be considered either as arising naturally, i.e. according to the usual course of things, from such breach of contract itself)、または、契約締結時点において、その違反のあり得べき結果として両当事者が予期したことであったと合理的に考えられるもの(such as may be reasonably be supposed to have been in the contemplation of both parties, at the time they made the contract, as the probable result of the breach of it)である。もし契約が締結された背景である特別な事情が原告によって被告に伝えられ、それによって両当事者の知るところとなった場合、そのような契約についての違反の結果として、当事者が合理的に予期する損害賠償は、当該伝達され、知ることとなった特別な事情のもとで、契約違反から通常生じる損害の額であろう。反対に、そのような特別な事情が契約に違反した当事者に全く知られていなかった場合、当該当事者は、最大でも、そのような特

---

<sup>(153)</sup> 中田裕康『債権総論(新版)』159頁(岩波書店、2011)。

別の事情に影響されないほとんどのケースにおいて通常生じるであろう損害の額しか予期できなかったと考えられる<sup>(154)</sup>」。

そして、被告により知られていた事実では、運送人による第三者への壊れたシャフトの引渡しに合理的範囲を超えて遅延したことにより工場の利益が止まることを合理的に示すには不十分であるとして、原告の請求を斥けた。

このように、ハドレー・ルールは契約違反による損害賠償の範囲に含まれる損害として認められるためには、①賠償されるべき損害が契約違反自体から「自然に」生じたものであること（「通常損害」について定める第1原則）、あるいは②その損害が両当事者が契約違反から生じそうであると「予見した」ものであること（「特別損害」について定める第2原則）のいずれかを満たす必要があるとしたものであるが、この基準の内容は、その後の Victoria Laundry 事件判決（1949）および The Heron II 号事件貴族院判決（1967）によって、より具体化された。また、The Achilleas 号事件貴族院判決（2008）においては、これに新たなテストが付加されたものとも考えられている<sup>(155)</sup>。従来は、義務違反から当該損害発生についての当事者の予見可能性、「起こりそうにないわけではない」（not unlikely）ということについての「認識」があった場合、違反当事者は黙示的にリスクを引き受けたとされ、その責任を負わせられるとされていたところ、The Achilleas 号事件貴族院判決は、一定の場合に損失について「責任の引き受け」（assumption of responsibility）があったと合理的にみなされないことがあることを認め、そのような場合には、特別な事情による損害の責任を負わせられないとした。

#### 【The “Achilleas”号事件】

2003年1月22日付のニューヨーク・プロデュース書式をベースとする定期傭船契約に基づき、本船 Achilleas 号はおよそ5から7ヶ月間の期間、1日当たり13,500ドルの傭船料で定期傭船された。2003年9月12日付の追加覚書により、本船は当初の契約期間

---

<sup>(154)</sup> Hadley v Baxendale (1854) 9 Ex.341, 354-355.

<sup>(155)</sup> 1 HUGH BEALE, CHITTY ON CONTRACTS, 1660-1666 (30th ed. 2010).

終了後そのまま継続して、さらにおよそ5から7ヶ月間、1日当たり16,750ドルの傭船料で定期傭船された。これにより傭船契約期間は最長で2004年5月2日に満了することとなった(この継続後の傭船契約を含み、「本傭船契約」という)。

2004年4月までに市場における傭船料価格が2倍以上に高騰した。2004年4月20日に傭船者は船主に対し、4月30日から5月2日までの間に返船する旨の通知を行った。4月21日に船主は次の傭船者(カーギル)と1日当たり39,500ドルの傭船料で約4から6ヶ月間を期間とする定期傭船契約を締結した(「後続傭船契約」という)。カーギルとの後続傭船契約において、本船の航海開始準備遅延によりカーギルに発生する解約権発生期日は2004年5月8日であった。

本傭船契約の傭船期間満了日まで2週間未満となったところで、傭船者は本船について中国の港を積地とし、日本の2港で荷揚げする石炭貨物の輸送に従事させるため、本傭船契約の再傭船契約を締結した。船主はこの再傭船契約の締結に異議を述べなかった。

4月24日に中国の積地で石炭の船積みが完了した。本船は第1揚港で荷揚げし、第2揚港に向かったが、そこで遅延が発生し、本船が船主に返船されたのは5月11日になってからであった。

5月5日までに本船が後続傭船契約の傭船者カーギルに解約権が発生する5月8日までに引き渡しができないことが明らかになっていた。そのときまでに、市場での傭船料価格は急降下していた。それをうけ、船主はカーギルとの解約権発生日を5月11日まで延長したが、その見返りとして傭船料を1日あたり31,500ドルに減額することに応じざるを得なかった。船主とカーギルとの後続傭船契約は2004年11月18日まで、191日と11時間の期間継続した。

船主は、本傭船契約の傭船者に対し、返船の遅延に対する損害として、後続傭船契約において当初カーギルと約定していた傭船料と減額後の傭船料の差額1日あたり8,000ドルにつき、後続傭船契約の全期間を対象として、総額1,364,584.37ドルを請求し

た。これに対し傭船者は、返船が遅延した 9 日分のみについて、市場価格との差額しか船主は損害賠償請求できず、損害額は 158,301.17ドルしか認められないと反論した。

仲裁人は多数意見により、船主の主張を認め、後続傭船契約の全期間を対象とした逸失利益、総額 1,364,584.37 ドルの請求を認めた。仲裁人は、損害は傭船者が返船の遅延による契約違反の結果として「起こりそうにないわけではない(not unlikely)」と認識してしかるべき種類のものであったので、この損害はハドレー・ルール第 1 原則に基づき賠償が認められるものであるとした。

そして、この仲裁判断は裁判所への控訴後の第 1 審および控訴審裁判所においても支持された。これに対し、傭船者は貴族院に上告した。

貴族院は、傭船者の上告を次のような判旨により認容した。

「ある損害について賠償が認められるには、その損害が被告の契約違反の予見可能な結果として生じる種類の損害であるというだけでは十分でない。その種類の損害が、契約締結時点において、当事者が合理的に予期していた範囲のものでなければならない。特別な認識がない場合、ある損害の種類が、ハドレー・ルール第 1 原則に示された『当事者が合理的に予期できた損害』に含まれることとなるのは、以下の場合である。商業的な背景を踏まえて契約の条件を考慮し、当事者がその損害に対する責任を合理的に引き受けたとみなされる場合、または契約の性質と目的を考慮して、その損害が違反から自然に生じたものと判断するのが適切なほど十分に起こり得る違反の結果である場合、または違反の結果として事物の通常の経過として起こり得るものとして契約当事者によって合理的に予期されていたであろう場合である。

仲裁人の多数意見は予見可能性のテストを単純に適用している点において法の適用を誤っている。返船の遅延により、遅延した期間において、適用されている傭船料との比較における市場価格での傭船料相当の本船の使用利益の損失が生じるというのが当事者の予期できる範囲の損害であった。しかしながら、遅延した期間を越えたカーギルとの約定傭船料に基づく逸失利益は当事者の合理的な予期の範囲を超えていた。なぜなら



ば合理的な契約当事者の本件のような性質の傭船契約に対する通常の間意図を考慮すれば、カーギルとの傭船契約の全期間を対象として生じる異常な損失は、返船遅延から自然に生じる種類の損害であるとするのは適切でなかった、あるいはその損害は契約締結時において、返船遅延から事物の自然の経過の結果として当事者によって予期された種類の損害ではなかったからだ。それは通常でない出来事、つまり短い期間における市場の異常な乱高下に起因する損害である<sup>(156)</sup>。」

ただ、この判決により示された準則もハドレー・ルールに取って代わる、あるいはそれを覆すだけの新しいルールとは考えられておらず、ハドレー・ルールの有する基本的な機能は、変わらず有効なものであると考えられている<sup>(157)</sup>。

イギリス法において、これらの保護範囲に関する基準は「契約上の双方向のリスク配分」(reciprocal allocation of risks)と位置づけられる<sup>(158)</sup>。リスク配分の基本原則、出発点は、契約上の義務を負う者(債務者)は、その契約上の債務の違反の結果として通常生じる損害について責任を負担し、一方で、相手方当事者(債権者)は、それ以外の特別の事情に基づく損害について黙示的にリスクを負担するというものである。このリスク配分のバランスが、契約締結時に、債権者から契約を結んだ背景にある特別の事情を債務者に伝えることによって変化する。特別の事情を知らされた債務者は、契約違反があったときにどのような損害が生じるのかについて、特別の事情に基づいて判断できる状態となり、その特別の事情に基づく損害・リスクが「起こりそうにないわけではない」(not unlikely)ということを負務者が、あるいは合理的な人間が認識できるものであれば、債務者は、当該リスクについて免責または責任制限を条件として契約に入る、あるいは契約を拒絶する自由があったはずであり、それらをせずに契約に入った場合、黙示的にそのリスクを引き受けたとみなされ、そのリスクが債務者に移転す

---

<sup>(156)</sup> Transfield Shipping Inc v. Mercator Shipping Inc (The “Achilleas”)[2008] 2 Ll.L. Rep. 275.

<sup>(157)</sup> MCGREGOR, *supra* note 151, at 210.

<sup>(158)</sup> BEALE, *supra* note 155, at 1626.

るのである<sup>(159)</sup>。

損害の金銭評価 (Assessment of Damages) についての一般原則は、損害賠償の原因事実が生じた日、すなわち契約違反の日を基準とする<sup>(160)</sup>。ただ、この原則は絶対的なものではなく、この原則によることが公正でない場合、裁判所は、状況に応じた適当な他の日を基準とすることができる。また、原告が、契約違反が生じた当時、そのことを知り得なかった場合は、通常、原告が当該違反を合理的に知り得て、かつその認識に基づき、たとえば損害軽減 (mitigation) を試みるなどの行動をとることができたであろう日が基準となる<sup>(161)</sup>。

### 3. 運送品が滅失・毀損した場合の損害賠償の範囲

次に、物品運送契約 (contract of carriage) において、運送品が滅失した場合 (non delivery) および毀損した場合 (delivery in damaged condition) における損害賠償の基準について見て行くこととする。この場合の損害賠償の算定にあたって適用される原則は基本的に共通し、毀損の場合も可能な限り、滅失の場合と同じ基準が適用される。例外として、毀損の場合における通常の損害の算定は市場価格ではなく、その価格の減損分となる。したがって、以下に述べる基準は、基本的に損傷の場合にも可能な限り共通して適用されるものである<sup>(162)</sup>。

#### (1) 通常の算定基準 (normal measure)

まず、運送品が滅失した場合の通常の損害賠償の算定基準は、引き渡しがなされるべき

---

<sup>(159)</sup> *Ibid.*, p.1626.

<sup>(160)</sup> 用法として、“remoteness of damage”と“measure of damages”を区別して、前者をどのタイプの結果や損害を賠償させるかのルール、後者を前者のルールの適用により損害の範囲と認められた損害項目についての金銭評価の方法とする整理がなされてきたが、この考え方はイギリス国内法の解釈において裁判所は採用していないとされ、本稿が主に参照した教科書においては、“measure of damage”をこの意味での金銭評価に限定しては用いておらず、より広い意味での損害額算定の意味で使っている (BEALE, *supra* note 155, at 1626, MCGREGOR, *supra* note 151, at p.17)。

<sup>(161)</sup> BEALE, *supra* note 155, at 1636-1637.

<sup>(162)</sup> なお、国際条約の批准にともない、特定の運送形態においては、変更されているものもあるが(たとえば、CMRによる積地基準での損害算定)、ここではそれらの詳細には立ち入らず、コモン・ローの一般原則をみていく。

であった日における到達地(目的地・仕向地)における運送品の市場価格から、支払わなくて済んだ運送賃その他の費用を差し引いたものである。1860年代の古い判例には、到達地ではなく仕出地の市場価格によって算定するものも見られるが<sup>(163)</sup>、Rodocanachi v. Milburn 事件(1886)で到達地の市場価格を基礎とする算定基準が採用され、この判例がリーディングケースであるとされている。概要は次のとおりで、上記に述べた一般原則、すなわち完全賠償を出発点として、ハドレー・ルールに示された通常損害の考え方を、運送契約において運送品が滅失した場合に具体的にあてはめることでこの場合の算定基準を導き出そうとしていることがわかる。

【Rodocanachi v. Milburn 事件判決<sup>(164)</sup>】

本件は原告が船主である被告に対し運送品の滅失について損害賠償を請求した事案である。原告は洋上で運送品を売却していたが、その売却時点から本船が揚地に到着すべきであった時までの間に、運送品の価格は市場で高騰していた。裁判所は、商人は市場での価格上昇の利益を得る権利を有すると判示した。本件では、損害賠償から控除されるべき運賃についても争いがあった。積地で一部前払い運賃が支払われ、残りのバランス運賃が揚地で支払われることになっていたが、この点についてはバランス運賃のみが控除されるべきと判断された。エシャー判事(Lord Esher)は判決理由を次のように述べる。

「私は、本件のようなケースにおける損害賠償の算定についてのルールを次のようなものでなければならぬと考える。すなわち、その算定方法とは、原告が無事運送品の引渡しを受けていたとした場合と、運送品が滅失してしまった場合とにおける、原告の状態

---

<sup>(163)</sup> MCGREGOR, *supra* note 151, at 1001. なお、イギリスの文献で到達地価格を賠償額算定の基準とすることについて、これより古い判例やその由来の記述は見受けられないが、19世紀前半に英訳が出版されているフランスのポティエの著作に、船主の運送品についての賠償責任は揚地における運送品の価値によることが記されている(POTHIER, *supra* note 94, at 22)。ハドレー・ルールで採用された予見可能性による損害賠償の制限だけでなく、この点でもイギリス法におけるポティエの影響が示唆される。

<sup>(164)</sup> Rodocanachi v. Milburn(1886), 18 Q. B. D. 67 CA.

の差(the difference between the position of a plaintiff)である。では、その差とは何か。もし運送品が揚地に運送されていた場合、原告はそれを受け取ることができるが、そのためには、リーエン(Lien)により担保される運賃を支払わなければならない。もし運賃がリーエンにより担保されていないならば、原告は何らの支払いをすることなく運送品を受け取れる。運送品を受け取れば、原告はそれを売却することができた。したがって、原告は、揚地に到着した時点の運送品の価値から、運送品を運送人から受け取るために支払った金額を差し引いた額を得ることができたはずである。次に、運送品の価格を算出するためのルールはどうあるべきか。もし当該運送品に関する市場がない場合、算定結果は、荷送人における運送品に関する調達コストに揚地における見込み利益を加算したものにより、概算で見積もるしかない。もし市場があって上記のような見積り方法に頼る必要がない場合、価格は、運送品が到着するはずであった時点における市場価格になるだろう。しかし、価格は、原告に特有な事情から独立して算出されなければならない。売買契約における目的物の引渡不履行や不適合による受取り拒否の場合の損害額の算定にあたり、法が、たとえば当該物品の売買にあたっての第三者との仲介取引など、原告と被告との間の偶発的な事情を考慮にいれない、というのは十分確立されたルールである。本件の場合において、もし運送品が揚地に到着する前に原告が市場価格を上回る価格で売却していたとしても、原告の回収できる賠償額は当該売却価格に基づくものではなく、市場価格に限定される。なぜならば、原告がより高い価格で運送品を売却できたという事情は、原告と被告との間における偶発的な事情であるからである。しかしながら、もし法が、原告が市場価格よりも低い価格で運送品を売却していたからといって、市場価格でなく、実際の売却価格で定めるべきであるというのであれば、それはあまりに不公正であると考え。私は、"メインの損害賠償法(Mayne on Damages)"に述べられているルールを採用する。すなわち、市場価格を基準とし、運送品の価格を原告に特有のいかなる事情からも独立して算定し、したがって、原告の転売契約の価格から独立して算

定するというものだ。」<sup>(165)</sup>

このように、イギリス法においても、運送品に関する損害賠償は、到達地の市場価格を基準として、原則として請求者における具体的な事情は損害額の算定において考慮しないとす  
る点で、抽象的損害算定を定めるドイツ商法典旧 430 条と共通している。また、積地でなく、  
到達地の市場価格を基準とするのは、「揚地における見込み利益」がそこには含まれている  
判断に基づいていることが示されており、運送品が商品である場合を標準的なケースとして、  
その売買契約における荷主(売主)の一定の逸失利益も通常損害の一部として定型化しよ  
うとするものであることがわかる<sup>(166)</sup>。一方で、この到達地の市場価格という基準は、具体的な事  
案における適用において、市場価格の立証等の問題で、必ずしも簡単に賠償額が定まらな  
いケースもあり、そのような場合における例外や、より細かいルールも認識されている。これら  
のルールは、「通常の算定基準」(normal measure)という表現にも現れているとおり、一応の  
基準(“*prima facie*”と表現される)と位置づけられるもので、ドイツ法と比較して、より柔軟な基  
準であると考えられる。

## (2) 間接損害 (consequential losses)

使用利益損害 (loss of user profit) や営業利益損害 (loss of business profit) などのいわゆる  
間接損害 (consequential losses) については、ハドレー・ルールが定立された Hadley v.  
Baxendale 事件がまさに運送契約における営業利益の損害についての事案であったことから  
もわかるとおり、運送契約においても、契約違反による損害賠償の一般原則、すなわち「損害

---

<sup>(165)</sup> Ibid., at 77.

<sup>(166)</sup> ポティエにおいてもこの考え方が示されている。「船長は、運送品を引き渡せなかったことの結果として、その  
仕入原価とともにそれにより生じるはずの利益についても責任を負う。したがって、船長は傭船者に対し、傭船者  
が運送品を売却できたであろう額、すなわち荷揚げされ、引渡しがなされるべき港において当該運送品が有する  
価額を支払わなければならない。」(POTHIER, *supra* note 94, at 22)。ポティエはこの船長の責任について「蒙った  
損失だけでなく失われた利益も含まれる」(POTHIER, *supra* note 94, at 22)として、債務不履行の損害賠償責任一  
般に対するものと同様の説明をしており、損害賠償の一般法の適用によりこの算定方法を根拠付けているよう  
である (ROBERT JOSEPH POTHIER, A TREATISE ON THE LAW OF OBLIGATIONS OR CONTRACTS, 90 (William David Evans  
Esq. trans. 1806))。なお、運送品に関する損害賠償の算定について、明確に揚地基準を示している資料として  
は、これが最も古いものではないだろうか。

の疎遠性 (remoteness of damage)」に関する基準の適用により解決される。一般的に裁判所は、運送人にこれらの損害の責任を負わせることについて、被告が売買契約の売主の場合と比較して、厳格なアプローチをとっているとされ、そのことは、The Heron II 号事件 (1969) におけるアップジョン判事 (Lord Upjohn) の次の言葉にも示されている。「陸上運送、海上運送、あるいは航空運送の事案についていえば、運送人は、運送品の荷受人 (consignor) と同じ商売を営んでいるわけではなく、相手方の商売における実務や要求についての知識は、売買契約における売主と買主が相手方のビジネスについて有しているものよりはるかに少なく、限られたものであると考えられる<sup>(167)</sup>」。ただ、この点においての運送契約上の運送人と売買契約上の売主との区別は、法律問題でなく事実問題であるとされ、すべてのケースで運送人の間接損害に対する責任が否定されるわけではなく、具体的な事実関係の下で、実際にこれが認定されたケースもある<sup>(168)</sup>。

このように、間接損害について、運送契約における一般的、原則的なリスク配分として、運送人の損害賠償責任の範囲に含まれないということについては、ドイツ法の考え方と共通するものである。一方で、イギリス法においては、具体的な事案における事実関係によっては賠償責任が認められることがあり、この点において、明確な責任制限の規定であるドイツ商法典旧 430 条の規定と異なっている。

### (3) その他の費用

その他の費用損害についても、「損害の疎遠性」に関する基準と、原告が合理的に行動したかどうかの基準 (the test of acting reasonably) を満たした場合、契約違反により生じた損害を軽減するために、原告において発生した合理的な費用については損害として賠償が認められる<sup>(169)</sup>。貨物の救助費用と積替え費用の賠償が認められた例もある<sup>(170)</sup>。具体的な費用項目によって、たとえば通常損害査定費用のように、通常損害として予見可能性の立証が不

---

<sup>(167)</sup> Czarnikow Ltd v Koufos (The Heron II) [1967]2 Ll.L.Rep. 457, 485.

<sup>(168)</sup> MCGREGOR, *supra* note 151, at 1008.

<sup>(169)</sup> BEALE, *supra* note 155, at 1645.

<sup>(170)</sup> The Subro Valour [1995]1 Ll.L.Rep. 509.

要なものに分類されるべきものと、特別損害と分類されるべきものがあると考えられる。

#### 4. 小括

以上にみたとおり、イギリス法においては、制限賠償原理が採用されていることがドイツ法との大きな違いのひとつである。イギリス法の金銭賠償の目的も、その出発点は、ドイツ法に共通する完全賠償・原状回復の思想であったが、イギリス法においては、その完全賠償を厳格に貫くことをむしろ否定し、賠償範囲を制限するいくつかの仕組みが存在した。その中でも最も重要な要素が、「損害の疎遠性」(remoteness of damage)という概念であり、契約法においては「保護範囲」(scope of protection)が中心的役割を果たす。これは主に当事者の認識をベースに、個別の契約における当事者間のリスク分配を探り、それにより賠償範囲を画定させる仕組みであるといえる。この「保護範囲」に関する最も伝統的で、重要なテストが、わが国の民法 416 条の基礎ともなった、ハドレー・ルールでもあった。ただ、イギリス法においても因果関係の概念を否定するものではなく、賠償の範囲を制限する要素である「損害の疎遠性」には因果関係もひとつの要素として含まれており、保護範囲は因果関係と対立する関係ではないという点は注意すべきであろう。不法行為においては因果関係が損害の範囲を画する要素として中心的な役割を担っているとされており<sup>(171)</sup>、別の言い方をすれば、契約法においては、因果関係により画される損害賠償の範囲より、予見可能性(契約の保護範囲)により画される損害賠償の範囲の方が狭くなるため、保護範囲が前面にでてくるということのように思われる。

ハドレー・ルールが示された *Hadley v. Baxendale* 事件や、それをより具体化した判例として重要視されている *The Heron II* 号事件のいずれも物品運送契約に関する紛争の事案で(後者は航海用船契約)、そこでの紛争解決をとおして一般法理が定立されていることからもわかるとおり、運送人の運送品の滅失または毀損に対する責任、損害賠償の範囲も、基本的に一般理論の適用のもと解決されてきた。ドイツ法ほど厳格な責任制限とはなっていないが、原則

---

<sup>(171)</sup> MCGREGOR, *supra* note 151, at 1008.

的には、運送人の運送品に関する責任は、運送品の市場価格に基づき、間接損害には及ばないというのが、標準的な運送契約上のリスク分配となっており、結果的に責任制限に類似する効果があるともいえる。これは、イギリス法における損害賠償の一般原則が、予見可能性による賠償範囲を制限する制限賠償制度を採用していたため、その適用を通じて実現することができたものといえる。

したがって、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)の規定についても、単に運送品についての損害額の算定基準に関する一般法における原則を法文化したに過ぎないものとして理解され、それが責任制限の効果を有するのか、運送品の物理的損害以外の他の損害項目に対する責任を排除するものであるのかどうかについては議論がある<sup>(172)</sup>。

このように、イギリスにおいては、運送人の運送品についての損害賠償額の算定について、一般原則と異なる特別なルールは定立されておらず、あくまで一般原則が適用されていることが、ドイツ法、日本法との比較において特徴的である。判例の集積により、通常損害算定基準(揚地基準)や疎速性の判断(原則として間接損害は含まれず、合理的な費用損害は含むなど)など、運送品の滅失・毀損に対する損害賠償の範囲を決定するにあたって適用される標準的な基準は整理・具体化されているものの、これらの運送契約に特有の標準化されたルールの多くは法律問題ではなく事実問題であるため、ドイツ法におけるような硬直的な基準ではなく、個々のケースにおける具体的な事実関係によって、異なる結論となりうるものである。いずれにせよ、イギリス法においても、一般法の適用によるものでありながら、運送契約におけるリスク配分として、結論的にはドイツ法と同様、原則的には運送人は間接損害を負わないという結論が導き出されている点が興味深い。一方で、運送人が間接損害を負う場合も、ドイツ法における故意・重大な過失といった債務者の有責性を基準とするのではなく、契約時の予見可能性、つまりは契約時における当事者のリスク配分を基準とする。したがって、たとえば国際海上物品運送において、運送人に責任制限阻却事由(故意または認識ある無謀行為)が認められる場合にはパッケージ・リミテーションの適用は排除されるが、この

---

<sup>(172)</sup> 第3章第2節第3(3)参照。



場合に間接損害も賠償範囲に含まれるのかどうかは、予見可能性を基準に別途判断されることになる。加えて、間接損害について責任を負う場合における損害賠償の範囲についても、イギリス法においては予見可能性によって損害賠償の範囲が画定・制限されるため、理論上、因果関係のある全損害を賠償範囲とするドイツ法よりはその範囲は狭くなるはずであるという点においても違いが認められる<sup>(173)</sup>。

### 第3節 運送人の賠償責任の範囲と民法の一般原則との関係

#### 1. 緒説

最後に、これまでにみた、ドイツ法・イギリス法の解釈との比較の観点で、日本法における運送人の賠償責任の範囲と民法の一般原則との関係性をどのように説明するべきかについて検討する。既にみたように、わが国の商法580条の規定は、ドイツ商法典旧430条と非常に似た条文となっており、責任制限の効果についてもドイツ法と同様の結論になるように規定されていると考えられる。一方で、民法416条による債務不履行の損害賠償の範囲についての一般原則は、金銭賠償を原則とし、予見可能性に基づいて賠償範囲を制限する点において、ドイツ民法の損害賠償に関する一般原則とは異なる。このように損害賠償に関する一般原則について、それぞれ異なる立場をとる国の法に由来する規定間の関係性をどのように解釈、説明するべきかについての検討が必要である。まず、上述のとおりドイツ法は損害賠償の範囲について完全賠償原理を採用しているが、わが国の民法は、系譜的にフランス法、イギリス法につながる制限賠償の原理を採用しているというのが近時の一般的理解である<sup>(174)</sup>。また、わが国の通説・判例は、差額説を基礎に据えつつも、ドイツの差額説と違って、統一的損害概念を前面に出して総体としての財産状態の差として損害額を算出するのではなく、債権者

---

<sup>(173)</sup> ドイツ法においても、相当性の判断の際に裁判官の裁量を認める考え方や保護目的説を採用する判例もあり(半田・前掲(注126)121頁)、完全賠償と制限賠償との理論上の相違ほどには、具体的な事案の解決における現実的な結論に違いが生じていない可能性はある。

<sup>(174)</sup> 奥田編・前掲(注116)327-328頁。

のもとでの個別の損害項目ごとに金銭的評価を行い、それにより個々の損害項目に与えられた金額を積算し、賠償されるべき金額を決定するという方法を採用している<sup>(175)</sup>。個別積算方式(個別損害項目積み上げ方式)と呼ばれる算定方法である。損害項目の金銭的評価については、裁判所が損害賠償を請求する者の提出した証拠に基づき、実体法上の基準を根拠とする算定方法に従って行い、判例は、物または権利を引き渡す債務の不履行については、目的となる物または権利の時価(市場価格)を基準として評価するとされる<sup>(176)</sup>。このような損害項目を分別するわが国の損害算定における裁判実務は、上記のイギリス法における損害賠償の算定の思考形式に沿ったものであるといえる。

以下において、このような損害賠償法上の原則や裁判実務の違いを念頭に、民法 416 条の解釈についての議論を損害算定方法に注目しながら概観し、それを前提として運送人の運送品に対する損害賠償責任の規定の位置づけを検討する。

## 2. 民法 416 条の解釈に関する学説

### (1) 初期の学説/相当因果関係説

わが国における損害賠償の一般原則についての伝統的な立場は、ドイツ法の考え方に倣い、損害賠償の範囲は相当因果関係によって画定されるものと理解する。この説は、相当因果関係との関係において、民法 416 条をどう位置づけるかにより、制約説、拡張説、同一説の 3 つに大別される。制約説は、民法 416 条 2 項を、相当因果関係にある損害であっても、特別の事情による損害について当事者が予見し得ないものについて賠償を制限する規定であるとする。反対に、拡張説は、特別の事情による損害を相当因果関係にある損害の範囲を超えるものと位置づけ、民法 416 条 2 項を、予見可能性を条件として、それを賠償範囲に加える、

---

<sup>(175)</sup> 奥田編・前掲(注 116)311-312 頁。「損害項目とは、損害の発生、賠償範囲の決定や損害額の算定において独立の単位として法的な判断の対象となる個別の損害を指す概念である。一般的には、上記のように、損害の分類において掲げられている種々の損害(とりわけ、積極的損害と消極的損害)を細分したものが、ここでいう損害項目である。」

<sup>(176)</sup> 中田・前掲(注 153)169-170 頁。

つまり相当因果関係を拡張する規定であると理解する。同一説は、同条 2 項を、相当因果関係の範囲を制限するものでも拡張するものでもなく、相当因果関係の基礎とすべき特別の事情の範囲を示すものであるとし、民法 416 条を相当因果関係と等置する。この同一説は、鳩山秀夫教授によって説かれたもので、我妻栄教授らにより受け継がれ、わが国の通説となった<sup>(177)</sup>。

相当因果関係説は、もともとドイツ民法の通説とされる理論がわが国に導入されたものであるが、ドイツにおける相当因果関係論は、「完全賠償原理と直結しそれをサポートするための理論<sup>(178)</sup>」であり、ある行為が「一般的に」一定の損害を惹起すると認められるとき、法律上その行為をその損害の原因とみるのであるが、その「一般的」というのは、民法 416 条 1 項の「通常」と同一ではなく、「一般的」とは「通常」よりも広い、通常でない「特別事情」をも含み得るのであるとされ、その場合も当事者の予測可能性を問題にしないとされる<sup>(179)</sup>。制限説は、ドイツの相当因果関係論を忠実に理解したうえで、民法 416 条を相当因果関係に制限を加えるものと評価しており<sup>(180)</sup>、民法 416 条は因果関係の原則を定めるものではないという点、条文構造の理解については、後に触れる保護範囲論と共通するものであったといえる。しかし、通説となった同一説が、民法 416 条は相当因果関係そのものを示したものと理解することで、民法 416 条 1 項の通常損害、および同条 2 項の予見可能性による制限原理が相当因果関係に取り込まれた。それにより、わが国における相当因果関係説は、ドイツ法上のそれと大きく変質することとなった。

次に、ドイツ法においては具体的損害算定と抽象的損害算定という形で概念上の対比がなされ、その関係について議論のあった損害額の算定方法についてであるが、近時のわが国の民法の議論においては、ドイツ法における具体的損害算定と抽象的損害算定という区別を利用して説明される例はあまり多くなく、普通価格、特別価格という概念の使用例はほと

---

(177) 以上の学説の整理について、奥田編・前掲(注 116)343-345 頁参照。

(178) 奥田編・前掲(注 116)344 頁。

(179) 山田=来栖・前掲(注 132)218 頁。

(180) 石坂音四郎『日本民法 債権編 第 1 巻』300 頁(有斐閣書房、1911)。

んど見受けられない。ただ、初期の民法の学説においては、これらの概念も紹介され、民法の規定との関係づけも説明されている。

石坂音四郎教授は、次のように説明する。まず、通常価格 (Gemeiner Wert) を「物體カ何人ニ對シテモ有スル價格ヲ云フ、即物ノ客觀的價格ニシテ通常交換價格ニ依リテ定マル市場價格又ハ取引所ノ相場ノ如シ、通常價格ハ絶對的ニシテ賠償權利者ノ特別ノ事情ヲ斟酌セス故ニ損害ノ原因發生以後ニ生シタル損害又ハ失ヒタル利益ヲ賠償額中ニ計算スルヲ得ス此ノ如ク通常價格ハ客觀的ニ定マルモノナルカ故ニ感情ニ基ク價格ナルモ若シ其價格カ取引上一般ニ認メラルルニ至リタルトキハ通常價格トナル、例ヘハ骨董品、古印紙古錢等ノ如シ。」<sup>(181)</sup>、特別価格 (Ausserordentlicher Wert, Intresse) を「賠償權利者ノ特別ノ事情ニ因リテ定マル價格ヲ云フ即權利者其人カ受ケタル損害額ヲ云フ故ニ其價格ハ絶對的ニモアラス相對的ナリ各場合ニ從ヒ權利者ノ特別ノ事情ヲ斟酌シテ之ヲ定ム。」<sup>(182)</sup>と定義する。そしてローマ法などの古代の法律においては特別な事情を斟酌することの困難さ、賠償範囲が定まらないことから普通価格によっていたが、ローマ法の後代になって特別価格に依るようになり、近世の立法はこれにならっていると沿革を述べた上で、日本法の解釈として次のように述べる。

「我法典ハ何等價格ヲ定ムヘキ標準ヲ規定スル所ナシト雖モ是レ特ニ規定ヲ俟ツヲ要セサルカ爲メナリ、故ニ特別ノ規定 (例ヘハ商法第 340 條〔注：現 580 條〕) ナキ以上ハ特別價格ニ依ルモノト解スヘシ」<sup>(183)</sup>。

このように、価格の算定については民法に明文の定めがないものの、特別価格によること、すなわち具体的損害計算を原則として、商法 580 条の規定をその例外と位置づけている。

石坂教授は、損害賠償の範囲については因果関係により定まるというドイツ法の考え方を踏襲した上で、民法 416 条については、債務不履行に基づく損害賠償について制限を設け

---

<sup>(181)</sup> 石坂・前掲(注 180)348-349 頁。

<sup>(182)</sup> 石坂・前掲(注 180)349 頁。

<sup>(183)</sup> 石坂・前掲(注 180)349-350 頁。

る規定であると位置づけ(相当因果関係説における制限説)<sup>(184)</sup>、不法行為による損害賠償については「何等制限ヲ設クル所ナシ」として民法 416 条の準用を否定している<sup>(185)</sup>。さらに「債務不履行不法行為以外ノ原因ニ基ク損害賠償ノ場合ニハ法典ハ何等制限スル所ナキカ故ニ不法行為ノ場合ト同シク適當條件ニ基キテ生セル凡テノ損害ヲ賠償スルコトヲ要スルモト解スヘシ」として、民法 416 条の適用・準用を制限的に解している<sup>(186)</sup>。また、運送人の故意・重過失という債務者の過失の程度を賠償範囲に定めるにあたって斟酌する商法 581 条(当時は 341 条)の規定については、原状回復を目的とし、債務者への懲罰として性質を有さない債務不履行における損害賠償範囲の原則の例外と評価している<sup>(187)</sup>。したがって、この解釈によれば、商法 581 条の運送人に故意・重過失があった場合の「一切ノ損害」は、明文で予見可能性を要件としていないため、不法行為同様、相当因果関係のみによって画定される全損害を意味する、すなわち民法 416 条の予見可能性に基づく制限を受けない、ドイツ法的な「完全賠償」に一致するものと解釈される余地があったことになる。

次に、民法の起草者の一人でもある富井政章教授は、相当因果関係と民法 416 条との関係については、石坂教授同様に制限説の立場をとりながら、普通価格と特別価格とをそれぞれ民法 416 条 1 項および 2 項に対応させて、次のように説明する。

「損害賠償額ヲ算定スルニハ單ニ普通價格ニ依ルヘキニ非スシテ特別價格ヲ以テ賠償スルコトヲ要ス…但債務不履行ノ場合ニハ通常生スヘキ損害ノミヲ賠償スヘキカ故ニ原則トシテ普通價格ニ依ルコト爲ルヘク特別價格ハ債務者カ其事情ヲ豫見シ又ハ豫見スルコトヲ得ヘカリシ場合ニ限り之ヲ賠償スヘキモノトス<sup>(188)</sup>」。

損害賠償については特別価格の賠償が原則であるものの、債務不履行についてはこれが逆転し、普通価格を原則とするとしているように読める。なお、富井教授は民法 416 条と相当因

---

(184) 民法 416 条について、相当因果関係を制限したものとみる見解である(奥田編・前掲(注 116)343 頁)。

(185) 石坂・前掲(注 180)311 頁。なお、民法の起草者も 416 条の不法行為への適用を否定する立場であったとされる(中田・前掲(注 153)18-20 頁)。

(186) 石坂・前掲(注 180)309、314 頁。

(187) 石坂・前掲(注 180)309 頁。

(188) 富井政章『民法原論 第 3 卷 債権総論上』239-240 頁(有斐閣、1928/1985)。

果関係論との関係については、石坂教授と同様に制限説をとり、同条の不法行為への適用についても、現行法の解釈としては立法上の経緯から、多少規定の内容は異なるものの、民法 416 条はフランス法と同一の精神に基づいて、債務不履行の損害賠償の責任を不法行為のそれよりも軽くしたであるとして<sup>(189)</sup>、立法論としては疑問を呈しながらも、その準用を否定する立場をとっている<sup>(190)</sup>。このように富井教授の解釈は、民法 416 条 2 項の損害賠償を具体的損害計算と同視している点で、ドイツ法の完全賠償に基づく損害算定方法と一致させているが、一方で、民法 416 条 2 項を相当因果関係とは別の問題とし、不法行為による損害の範囲より制限する規定であると解している点<sup>(191)</sup>、民法 416 条 2 項による損害賠償は、ドイツ法にいう完全賠償より制限された範囲のものと考えているといえる。

ところが、鳩山秀夫教授に至って、民法 416 条は相当因果関係の内容を規定したものと解したうえで<sup>(192)</sup>、通常価格、特別価格をそれぞれ民法 416 条 1 項、2 項に対比し、次のように説明する。

「損害賠償ハ権利者ニ付テ生ジタル損害ヲ賠償スルコトヲ目的トスルモノナレバ、通常価格ニ依ラズ、特別価格ニ依リテ其額ヲ算定スルヲ要ス。然レドモ之レハ絶対ノ原則ニ非ズ。余ノ見ル所ヲ以テスレバ、価格算定ノ問題ハ即チ損害賠償範囲ノ算定問題ニ外ナラザルヲ以テ、当然民法 416 条ノ適用ヲ受ケ、所謂特別ノ事情ニ依ル損害額ハ、当事者ガ之ヲ予見シ又ハ予見シ得ベカリシ場合ニ於テノミ、之ヲ賠償スルヲ要スルモノト解ス

---

<sup>(189)</sup> 「予見可能性が契約不履行にもとづく損害賠償の範囲画定の基準となる場合は、故意または重過失によらない契約不履行に限られる(フランス民法 1150 条)。フランス損害賠償法上の基本原則として全部賠償の原則 (la principe de la réparation integrale) があげられ、1150 条は予見可能性 (imprévisibilité) の概念を用いて契約不履行についてのみこの原則を制限したものと説かれる」。フランス民法典 1150 条は次のような規定となっている。「債務者は、債務が履行されなかったことが故意によるものでない場合には、契約の当事者予見し、または予見することができた損害及び利益を除き責任を負わない」(平井宜雄『損害賠償法の理論』35、206 頁(東京大学出版会、1971))。

<sup>(190)</sup> 富井・前掲(注 188)233-234 頁。

<sup>(191)</sup> 富井・前掲(注 188)210 頁。

<sup>(192)</sup> 鳩山・前掲(注 114)74-75 頁。

(193)』。

普通価格を民法 416 条 1 項の通常生ずべき損害、特別価格を同条 2 項の特別の事情によって生じた損害とみている点、富井教授の見解と共通しているが、鳩山教授の説においては、民法 416 条が相当因果関係を示したものとしたりうえて、価格算定の問題を損害賠償範囲の算定の問題と同一視することで、民法 416 条 2 項の特別損害を含んだ民法 416 条による損害賠償の範囲が、ドイツ法の完全賠償と一致し、かつ、民法 416 条第 1 項が通常価格・抽象的損害算定に、同条 2 項が特別価格・具体的損害算定と同視されて解釈されることとなった。この鳩山教授の民法 416 条についての解釈論(相当因果関係論における同一説)は、それを不法行為へ準用する立場も含め、その後の通説・判例を形成していくことになったが<sup>(194)</sup>、それとともに、上記の損害額の算定の問題を損害賠償の範囲の画定の問題に包摂し、一括して処理する考え方が主流となり、普通価格、特別価格といった概念もあまり使われなくなってきたのではないかと推察される。

## (2) 相当因果関係説に対する批判/保護範囲論・契約利益説

これに対し、近時の学説では、民法 416 条を相当因果関係の理論から切り離し、立法当初の理解に立ち返って、契約におけるリスク分配という観点から捉え直すものが有力である<sup>(195)</sup>。これらの説は、ドイツにおける相当因果関係論とわが国のそれとの相違について問題を提起し、主として英米法から得た示唆に基づき提案されたものである<sup>(196)</sup>。損害賠償の範囲は因果関係によって定まるのではなく、契約規範によって保護されている契約利益、契約の保護範囲によって定まるものとする説である。この学説上の流れに分類される見解は、具体的な解

---

(193) 鳩山・前掲(注 114) 80-81 頁。

(194) 奥田編・前掲(注 116) 343-344 頁。

(195) 民法(債権法)改正検討委員会『詳解 債権法改正の基本方針 II—契約および債権一般(1)』264 頁(商事法務、2009)。

(196) 平井・前掲(注 124) 776-777 頁。「わが民法 416 条は、ドイツの相当因果関係説ではなくアメリカにおいて支配的な見解であるところの保護範囲(scope of protection, risk theory)説、またアメリカからドイツに輸入され、相当因果関係説に対する批判として登場したところの保護目的説(Schutzzwecktheorie)によってはじめて理論的に基礎づけられるといわなければならない」(平井宜雄「債務不履行責任の範囲に関する法的構成(3・完)」法学協会雑誌 81 巻 3 号(1965) 259 頁)。

釈論において、さまざまな説が存在するが、代表的なものとして、平井宜雄教授の保護範囲論が挙げられる。

保護範囲論は、事実的因果関係・保護範囲・損害の金銭的評価という3つの概念を中核とする理論体系である。因果関係を「あれなければこれなし」という純粹な事実問題として、損害賠償義務を負わせる前提とはするものの、それを損害賠償の範囲の決定にあたっての法的な評価から切り離し、事実的因果関係に立つ損害のうちどこまでを賠償させるのが妥当かどうかという法的、政策的価値判断を保護範囲と呼び、保護範囲を決定する基準として、抽象的な命題の形で民法典上与えられているのが、民法 416 条であるとする。また、損害の金銭的評価についても、裁判官の裁量的・創造的評価によってなされる作業として、民法 416 条の対象範囲外としている<sup>(197)</sup>。

そして、債務不履行における保護範囲を定める民法 416 条については、当該契約において客観的に期待される利益＝危険が「通常生スヘキ損害」の範囲を画するものとして、次のように主張する。

「Hadley v. Baxendale 事件のルールにおける通常損害 (general damage) は、現実の損害額が通常損害以下だとういう反証を債務者に許さない最小限の損害という実体法的な意味を持っている。416 条もこれと同様に解されるべきだと私は提案したい。すなわち、第一に、416 条 1 項にいわゆる『通常生スヘキ損害』は、債権者の現実の具体的財産状態から独立して与えられるところの抽象的な損害である。それがいかなるものかは、債務不履行における契約の内容＝解釈によって決定される。すなわち、当事者取引によって一定の利益を保護または増大することを期待し、その反面としてそれに伴う危険を予測して契約関係に入る。契約という社会関係から生ずる種々の社会的期待を保護するための技術の一つとして損害賠償制度があるが、416 条はその制度による保護の基準を示していると考えられる。したがって、損害賠償の範囲は、当該契約によって保護されるべき利益＝危険との関連において判断されるべきであろう。たとえば、商品の売買契約

---

<sup>(197)</sup> 平井・前掲(注 189)135-142 頁。



において通常の当事者は市場価格の変動によって利益を得ることを期待する反面、それによる危険を計算に入れて取引するであろう。取引社会において客観的に期待される利益＝危険が「通常生スヘキ損害」の範囲を画する。言いかえれば、責任の範囲は「定型的な契約危険 (typische Vertragsrisiko)」に従って定型化される<sup>(198)</sup>」。

さらに、民法 416 条 1 項の機能について、「第 1 項によって、損害が通常生じたものと判断すれば賠償が認められるのであるから、債権者は現実に受けた損害を主張・立証する必要がないことになる。…つまり、416 条 1 項は債権者の現実の損害を受けたことについての立証責任を軽減する機能を営んでいることになる<sup>(199)</sup>」と指摘している。そして、民法 416 条 2 項については、「当該取引＝契約に特殊的な危険が、取引社会で通常客観的に期待される危険から生ずる損害より以上の損害を惹起した場合には、その一具体的な一損害の賠償が認められる。しかし、当該契約によって引き受けた危険から生じたものであるから当事者双方がそれを予測していることが要件だと考えられる。これが第 2 項の趣旨だと解したい<sup>(200)</sup>」とする。金銭的評価については民法 416 条の対象外としながらも、1 項をドイツ法における抽象的損害算定、2 項を具体的損害算定と対比させているようにも見える。いずれにせよ、この解釈によると、商法 580 条による抽象的損害は、民法 416 条 1 項の趣旨と同じものであるといえる。一方、商法 581 条による損害算定をドイツ法同様に具体的損害算定と解釈した時に、民法 416 条 2 項の予見可能性による制限を排除するものかどうか、商法 581 条の「一切ノ損害」についても、民法の一般原則が適用され、民法 416 条 2 項による予見可能性による制限、すなわち制限賠償の原則が適用されるのか、あるいは商法 581 条の「一切ノ損害」はドイツ法的な完全賠償を指すのかは議論の余地がある。

このように、保護範囲論による民法 416 条の解釈は、規定の系譜であるところのイギリス法の判断枠組みに近いものであり、ドイツ法の完全賠償との対比としての制限賠償の原則のも

---

<sup>(198)</sup> 平井・前掲(注 196)266 頁。

<sup>(199)</sup> 平井・前掲(注 196)263 頁。

<sup>(200)</sup> 平井・前掲(注 196)267 頁。

と、事実的因果関係が認められる損害の範囲のなかから、予測可能性を基準として、当事者による契約上のリスク分配を探り、それによって債務不履行により債務者に賠償させるべき損害の範囲を画し、制限しようとするものであったといえる。この説に対しては、相当因果関係を保護範囲と言い換えただけにすぎないとの批判もあるが、民法 416 条がドイツ法ではなく、フランス法・イギリス法に系譜を持つ規定で、ドイツ法の完全賠償原理を採用したものではないという解釈、また、日本において「相当因果関係」の概念が曖昧であるため紛争解決の基準となっておらず、そのような概念を使用せずに民法 416 条を解釈・適用すれば足りるという主張は学説に広く受け入れられている。また、民法 416 条の不法行為への類推適用についても、この説による批判的分析の影響もあり、否定説が多数を占めるに至ったとされる<sup>(201)</sup>。「相当因果関係」、あるいは「保護範囲」という用語を使うかどうかはともかくとして、近時のわが国の学説の趨勢は、民法 416 条の条文に則して、通常損害・特別損害の判定、その算定の合理的基準を求めることに議論の焦点が移っており<sup>(202)</sup>、現在検討されている債権法改正においても、そのような方向性で議論がなされている<sup>(203)</sup>。一方で、民法 416 条が制限賠償原理をとっているとはいえ、フランス法・イギリス法のそれとも完全に一致しているわけではないということも留意する必要がある<sup>(204)</sup>。民法 416 条の前身である草案 410 条 2 項は「当事者ガ始ヨリ予見シ又ハ予見スルコトヲ得ベカリシ損害ニ付テハ特別ノ事情ヨリ生ジタルモノト雖モ其賠償ヲ請求スルコトヲ得」となっていたところ、審議の結果、予見の対象が「損害」から「(特別の)事情」に変わったこと、予見の時期についても「始ヨリ」の文言を削除したことにより、イギリス法のハドレー・ルールとの比較で、賠償範囲を拡大するものであった<sup>(205)</sup>。

---

(201) 國井和郎「判批」平井宜雄編『民法の基本判例(第2版)』(1999)174頁。

(202) 中田・前掲(注153)163-164頁、林良平編『債権総論』99頁(青林書院、1986)、奥田昌道『債権総論(増補版)』176-177頁(悠々社、1992)等参照。

(203) 民法(債権法)改正検討委員会・前掲(注195)262-268頁、法制審議会民法(債権関係)部会資料34「民法(債権関係)の改正に関する論点の検討(6)3-6頁参照。

(204) フランス法との違いとしては、フランス法においては直接損害・間接損害という区別を採用していること、故意の場合と過失の場合とで債務不履行による損害賠償の範囲が異なる点が挙げられる(林編・前掲(注202)89頁参照)。

(205) 奥田・前掲(注202)176頁。

### 3. 商法 580 条・581 条の解釈

#### (1) 通説の形成過程

これまでに見た民法 416 条の解釈論を前提に、商法 580 条および 581 条の運送人の運送品に対する損害賠償額に関する規定の解釈について、特に民法の一般原則との関係性に注目してみていく。

まず、初期の学説ではドイツ法の解釈の影響が色濃く見られる。商法の起草者の一人である岡野敬次郎教授は、商法 580 条の損害賠償額を「所謂普通償額」であり、「法律ノ補充的ニ定ムル所ニシテ一種ノ意義ニ於テ之ヲ法定賠償額ト稱スルヲ得ヘシ<sup>(206)</sup>」とし、商法 581 条の「一切ノ損害」については、「所謂 *damnum emergens* タルト *lurum cessans* タルトヲ問ハス損害ノ直接タルト間接タルトヲ問ハス」といった説明をしており、民法 416 条の規定との関係は配慮されていない。また、竹田省教授も運送品の滅失及び毀損に対して運送人の賠償すべき損害額は、一般債務不履行(民法 416 条)の場合と異なるとしたうえで、「所謂受けたる損害 (*Damnum emergens*)に限られ、失はれたる利益 (*Lurum cessans*)は之を賠償するを要せぬ」とし、民法 416 条の通常損害、特別損害という概念とは異なった概念を用いて説明している<sup>(207)</sup>。この段階では、民法 416 条との対応関係が明らかにされておらず、商法 580 条・581 条の損害賠償は、民法 416 条とは別の原理によるとの理解かのようにも見受けられる。岡野教授は、商法 580 条による普通償額を賠償額の最大限度であることは疑いないとしながら、それが最少限度額であるかどうかについて、すなわち実損害が普通償額を下回る場合においてもこの規定による普通償額による賠償をさせるかどうかについては、ドイツ商法典旧 430 条の文言との比較により、これを否定する立場をとる<sup>(208)</sup>。一方、これとは反対に、竹田教授は「此損害は、多少の異論はあるが、所謂抽象的損害であつて、實損害の有無は之を問はぬ」

<sup>(206)</sup> 岡野・前掲(注 11)243-244 頁。

<sup>(207)</sup> 竹田省『商法総則・商行為法』174 頁(新青出版、合冊復刻版、1931/1997)。鳩山教授は「受けた損害」を「積極的損害」、「失われた利益」を「消極的損害」として、民法 416 条との関係について次のように述べている「法律上ノ取扱ニ於テハ原則トシテ兩者ノ間ニ差異ナケレド消極的損害ハ事實上特別ノ事情ニモトヅクコト積極的損害ニ比シテ多シ(416 條)」(鳩山・前掲(注 114)65 頁)。

<sup>(208)</sup> 岡野・前掲(注 11)240-241 頁。

としている<sup>(209)</sup>。

その後、大隅健一郎教授は、上記の竹田教授の「受けた損害」、「失われた利益」の概念を利用した説明を踏襲したうえで、商法 581 条の「一切ノ損害」を民法の一般原則と結びつけ「賠償額の制限に関する規定は、運送人に悪意又は重大な過失がある場合には適用がなく、運送人は一般の原則により積極消極一切の損害を賠償しなければならない」とする<sup>(210)</sup>。石井照久教授においては、「運送人は運送品の滅失・毀損の場合には、運送品につき「受けた損害」(damnum emergens)を賠償すれば足り、「失われた利益」(lucrum cessans)、すなわち特別損害を賠償することを要しないから(国際海上物品運送 20 条 2 項、商 580 条・581 条)、この「受けた損害」(いわば物の客観的価額)についての賠償額が、一包または一単位につき 10 万円を限度とするものである」として、「失われた利益」を民法 416 条 2 項の特別損害に対応させ、「ただし運送人(履行補助者を含む)に悪意または重大な過失(ほとんど故意に近似する注意欠如の状態をいう)・・・があるときは、右の法定賠償限度額は適用されず、運送人の故意または過失と相当因果関係のある一切の損害(特別損害)(民 416 条 2 項)を賠償せねばならない(国際海上物品運送法 20 条 2 項、商 581 条)」として、より明確に民法 416 条との対応関係を示している<sup>(211)</sup>。このパッケージ・リミテーションは「受けた損害」すなわち通常損害にのみかかる制限であるという解釈を前提として、国際海上物品運送においては、1992 年の国際海上物品運送法改正により故意・認識ある無謀行為によるパッケージ・リミテーションに対する責任制限阻却事由(国際海上物品運送法 13 条の 2)が定められる前においては、運送人に故意・重過失があったことで商法 581 条が適用される場合においても、パッケージ・リミテーションは適用されるという解釈をとる学説が有力であった<sup>(212)</sup>。このことから、商法 580 条による損害賠償額を抽象的損害と称しても、それとの対比としての商法 581 条の

---

(209) 竹田・前掲(注 207)175 頁。

(210) 大隅・前掲(注 2)140 頁。

(211) 石井照久=伊沢孝平『海商法 航空法』258 頁(有斐閣、1964)。

(212) 石井照久「運送人の責任」海法会誌復刊 5 号(1957)34 頁、小町谷操三=窪田宏『海商法』155 頁(青林書院、1960)、田中・前掲(注 2)306 頁。

「一切ノ損害」をドイツ法における具体的損害計算による損害と考えていたのではなく、商法 580 条による「受けた損害」に民法 416 条 2 項の特別損害を加えたものという程度に理解をしていたことがうかがえる。ドイツ法的な統一的利益概念のもとでの差額説に立った損害計算ではなく、損害項目ごとに区分された損害を積み上げて損害額を計算するという個別損害項目積み上げ方式の思考がとられていることが示されている。

このように、大隅教授、石井教授の説明において「相当因果関係」という言葉が使われていることから、これらの解釈は、民法 416 条について鳩山教授による相当因果関係説の同一説を前提としたものであると考えられる。この解釈によって、商法 581 条の「一切ノ損害」は民法 416 条による損害の範囲と一致し、商法 580 条の「受けたる損害」は民法 416 条 1 項の通常損害に、また「失われた損害」は同条 2 項の特別損害と同視されるに至ったといえるだろう。民法 416 条による相当因果関係の範囲における損害は、ドイツ法の完全賠償を示したものであり、民法 416 条 1 項を普通価格、同条 2 項を特別価格と見る鳩山教授の解釈は、ドイツ法に由来する商法 580 条・581 条を違和感なく民法 416 条の解釈論と関連づけるのに適していたといえる。そして民法 416 条における鳩山説の通説化と相俟って、この商法 580 条・581 条についての解釈も通説となったと考えられる。

次に、近時の代表的な説明は、「受けたる損害」、「失われた損害」という概念、さらには、民法における相当因果関係説批判に配慮してか「相当因果関係」という言葉も使わず、端的に民法 416 条を参照して「運送品の滅失・毀損による損害については、特約がなければ、通常損害の程度にとどめ、特別な事情による損害については、運送人がこれを予見しまたは予見することをうべかりし場合(民 416 条 2 項)にも、これを賠償すべき責任がないものとし、さらに、通常損害についても、画一的処理のために賠償額を定型化して、実損害によらず、引渡あるべかりし日の到達地における運送品の価格を基準として算定している(商 580 条)<sup>(213)</sup>」とする。また、商法 581 条の「一切ノ損害」については、その意義をあえて具体化せず、

---

<sup>(213)</sup> 平出・前掲(注 4) 477 頁。結論的に大隅教授、石井教授の解釈と同じであると考えられ、この解釈に明確に反対する説はあまり見受けられない。異説として、581 条の「いっさいの損害」を「運送品の滅失・毀損または延着

特別法・一般法の関係における法の適用ルールにより、民法の一般原則、すなわち民法 416 条が適用されるという説明にとどめている。なお、商法 580 条と 581 条の適用関係については、「実損害が商法の定型化する賠償額に達しないときでも、悪意・重過失のある運送人は、実損害を賠償すれば足りるのではなく、少なくともかかる定額の賠償責任を免れることはできない<sup>(214)</sup>」とし、悪意・重過失の場合もドイツ法におけるように定額賠償か具体的損害算定かの二者択一により商法 580 条の適用が排除されるのではなく、その適用も認めた上で、581 条により、定額化された賠償額を超える部分を上乘せ、追加するものと解釈されている。

## (2) 判例

判例で商法 580 条を適用して損害額の計算をしている例自体はあまり多くはなく、民法 416 条との関係について通説の説明を超える議論をしている例は見受けられないが、次の事例を紹介する。

### 【平成 12 年 9 月 14 日東京高等裁判所判決<sup>(215)</sup>】

本判例は、原告(控訴人。荷主に保険金を支払って代位求償権を得た保険会社)が、被告(被控訴人。運送人)に対し、マレーシアから台湾に向けて丸太を輸送していた被告所有の貨物船が目的地の港において発生させた浸水事故により生じた丸太回収の追加費用、油汚染による丸太の価格低下等について損害賠償を求めた事案についての控訴審判決である。控訴審裁判所は、丸太の減価損害についての証明がないなどとして原告の請求を棄却した原判決を取り消し、控訴人の請求を一部認容した。本件は、国際海上物品運送法が適用される事案であるが、同法の平成 4 年改正前に起きた事故であり、改正前の法に基づくものであったため、商法 580 条を準用している。

---

が運送人の悪意または重過失によって生じたかぎり、通常の損害はもちろん、予見または予見可能性の有無にかかわらず、特別の損害をも運送人は賠償しなければならない」、「民法 416 条の賠償範囲に戻る趣旨ではない」とするものがある(長谷川雄一『基法商法講義 商取引法』187 頁(成文堂、1999))。その根拠は「定額賠償の制度は、すでにその適用を排除して成立してきているから」とするに留まる。

(214) 平出・前掲(注 4) 477 頁。

(215) 高等裁判所民事判例集 53 巻 2 号 124 頁。

裁判所は、まず、不法行為責任について「商法 580 条は運送人の負担すべき損害賠償額を定型化、限定し、運送人の責任を軽減して、一面で運送人の保護を図っているのであるが、不法行為責任が無限定に認められるとなると、右規定が有名無実化してしまうことなどから、不法行為による損害賠償においても運送人が悪意、重過失ならともかく、過失の場合は、賠償すべき損害額について商法 580 条の限度で認められるべきであると解する」として、債務不履行が認められる本件において、損害賠償の範囲については、国際海上物品運送法 20 条 2 項により準用される商法 580 条 2 項により定められるとする。そして、「商法 580 条 2 項は、引渡ありたる日における到達地の価格により損害賠償額を算定することとしているが、それは完全な状態で引き渡されたならば有したであろう引渡日における到達地の価格から、一部滅失又は毀損した状態における価格を控除した差額を損害賠償額として算定するということである」としたうえで、①丸太の減価損害として、1160 台湾ドル、②丸太回収費用として 209 万台湾ドルの賠償を認め、一方で、その他の保管料等については「特別事情に基づく損害であり、商法 580 条 2 項によって」請求できないとした。

本判例において、②丸太回収費用の賠償が認められているが、これは本件事故が引き渡し前に発生したものであることから、運送人の引渡義務の履行として行われるべきものであるとして、商法 580 条の規定にかかわらず運送人の負担と認められる費用とされているので、商法 580 条の適用という意味では、専ら①の減価損害に関する賠償額が問題となる。本判例においては、事故発生当時に原告が選任した鑑定士による鑑定書の査定額を損害額の基礎として認定している。一方、原審(平成 9 年 9 月 26 日東京地裁判決)では、同じ鑑定書について「合理的な裏付けを欠いたまま丸太減価損害等に関する鑑定人の意見を表明したにすぎないもの」として、損害額認定の資料として採用せず、本件事故により本船から燃料油が海面に流出し本件貨物である丸太の表面に付着したことは認めたにもかかわらず、丸太の油汚染の程度について明らかでなく、損害の額どころか、損害そのものがあつたことの証明がない

として原告の請求を斥けている。

運送品の一部損傷の場合、金額算定以前の問題として、当該損傷が実際に発生した時点における具体的な状態をどのように証明するのかという問題もある。本件においては、この運送品が受けた損傷の程度、またその状態での減損価格を示すものとして依拠できる資料が、原告が選任した鑑定人による鑑定書しかなかったようであり、その証拠価値の評価によってここまで極端に結論が変わってしまったものと思われる。参照できる市場価格のない物、とりわけ滅失でなく一部損傷の場合の金額評価の困難さがわかる事案であるともいえる。なお、控訴審判決においては、「本件丸太については、前記のとおり、最終的にはチー・リン〔注：荷主〕においてほとんど売却したのであるから、本来であればその資料が提出されれば丸太の減価率についても明らかになる」として、このような参照できる市場価格がない場合に、原告の転売取引における価格を参照する可能性が示唆されている。

この裁判例を見てわかるとおり、商法 580 条で賠償額を「定型化」したといっても、実際の事案で価格算定をするにあたっては、価格を証明する資料が乏しい事例においては、必ずしも簡単に算定できないことがわかる<sup>(216)</sup>。市場性のないものであれば、実務上、鑑定人(サーベイヤー)の査定に頼るしかないが、鑑定人として、すべての事案で根拠をもって適切に評価できるとはいえないだろう。市場性のある商品についても、取引所の価格があるものは別だが、そのような商品は数が限られているし、そのような価格がない場合、価格算定の問題は生じる。そうすると、商法 580 条の「定額」性は実務的な観点からは十分でないと評価されるだろう。また、定型化、責任限定という解釈により、イギリス法においては、通常損害として賠償の範囲に含まれる価格賠償以外の費用損害(典型的にはサーベイ費用)も運送人の損害賠償の範囲から除外されているため、費用損害の賠償を運送人に課するための苦勞も見受けられる。

### (3) 運送人の賠償責任の範囲の規定の位置づけの再検討

#### (a) 民法の一般原則との関係

商法 580 条について、民法 416 条との関係というところでの解釈については、通説的立場

---

<sup>(216)</sup> このことが伺える判例として、平成 21 年 6 月 30 日東京地裁判決(2009WLJPCA06308001)。



がゆるぎなく、異説はあまりない状況であるといえる。この立場は、商法 580 条・581 条の解釈論について、基本的にドイツ商法典旧 430 条の解釈論を受け継いだうえで、それを民法 416 条の解釈論に接合させて形成されてきたといえる。

ただし、ここで民法 416 条の解釈について相当因果関係を定めたものであるとした場合、商法 580 による損害算定において「民法 416 条の適用を排する」という表現は必ずしも正しくないことになる。商法 580 条が民法 416 条の特則であることは疑いないが、商法 580 条は因果関係の規定であるとは解されていない。民法 416 条が、不法行為にも適用、あるいは類推適用されるべき、損害賠償一般に妥当する因果関係の規定であるとするなら、それが運送品の損害についてだけ適用されない理由はないだろう。ドイツ法において商法旧 430 条が民法の一般原則の適用を排除するといっても、それはあくまで民法 249 条以下による損害算定の方法についてであり、因果関係についての一般原則の適用を排除するということではない。したがって、この解釈に立った場合は、民法 416 条により相当因果関係が適用された上で、商法 580 条はそれにより画される損害賠償の範囲を因果関係とは別のレベルでさらに限定する規定である、すなわち「責任制限の規定」として位置づけざるを得ないと思われる。よって、この立場をとることで、商法 580 条の定額賠償・運送人の責任制限を肯定する積極的な根拠が必要となったのではないだろうか。ここで、レケプツム責任による厳格責任の代償という説明ができない現行の過失(推定)責任を前提として考え出されたのが、「運送人の保護」という趣旨であったともいえる。そして、商法 580 条の趣旨について、運送人保護を中心に据えることにより、たとえば、商法に明文の規定がない一部滅失・損傷を伴わない単純な延着の場合についても、商法 580 条を適用すべきという有力説の主張にもつながっているとも考えられる。たしかに、商法 580 条に責任制限の規定としての効果があるのは否定できず、その意味では運送人の有利に作用していることは間違いない。ただ、国際海上物品運送におけるパッケージ・リミテーションなど、運送品の価額以外の方式による責任制限が設けられていること、また、一般に運送人が運送契約の対価として得られる運賃は、運送品の価額と相関関係がないことなどから、運送人保護のあり方として、商法 580 条のような定額化が妥当であることの論理

的根拠を示すことができるのかどうか。商法 580 条の趣旨として、「運送人の保護」ということは本質的なものであるのかは疑問に感じるところでもある。また、商法 580 条は立証責任の軽減という点で、荷送人側にも有利な規定である点も看過してはならないだろう。

次に、民法 416 条について相当因果関係説を批判する立場、すなわち保護範囲論等の、当事者の契約上のリスク分配、契約により保護される利益により損害賠償の範囲を画する立場から商法 580 条を見た場合、民法 416 条との関係においてどのように位置づけられるであろうか。まず、保護範囲論が民法 416 条を契約によって保護されるべき利益＝危険との関連において判断される損害賠償の範囲を定める基準であるとする点について、近時のドイツ法においても運送人の責任が過失責任となった後も原則として抽象的損害に限定することを肯定する根拠として、契約上のリスク配分に求めるしかないと考えられていることは既に紹介した<sup>(217)</sup>。また、イギリス法の解釈においても、運送契約上の標準的なリスク配分として、運送品に対する損害賠償の範囲を通常損害に限るとされていた<sup>(218)</sup>。このようにみると、商法 580 条を運送契約上のリスク分配の規定であるととらえるのが自然であるようにも思われ、その場合、民法 416 条と商法 580 条の規定の趣旨は共通しているといえる。また、保護範囲論が民法 416 条 1 項を抽象的な損害として定型化された損害の範囲であるとする点において<sup>(219)</sup>、まさに 580 条の解釈と一致している。運送契約において、運送品が滅失・毀損してその客観的価値を失うことはまさに「定型的な契約危険」といえ、商法 580 条は、運送契約という個別の契約類型における定型的な契約危険について、民法 416 条の一般原則の適用を一部修正したうえで、具体化、標準化したものとして捉えることができる。

#### (b)「一切ノ損害」の解釈

このように、商法 580 条と 581 条を含めて、運送契約におけるリスク分配であると捉え直した場合、具体的な解釈論において、いくつかこれまでと違った議論となる可能性がある。たとえ

---

(217) 本章第 1 節第 4 参照。

(218) 本章第 2 節第 3(2)、第 4 参照。

(219) 平井・前掲(注 196)266 頁。

ば、581条の「一切ノ損害」の算定において、民法416条2項が適用されるのか、すなわち請求する損害のうち特別損害と評価されるものについて、悪意・重過失があった場合も予見可能性による制限を認めるのか、その請求に当たって債権者は債務者の予見可能性も立証しなければならないのか検討の余地が生じる。特定の契約分野における特別の規定によりリスク分配が図られているところで、さらに民法416条2項を適用する必要があるのか、「一切ノ損害」の請求にあたり「悪意又は重大ナル過失」という有責性の要件を加えている点をどう評価するかという問題である。文言上要件として明記されていないことから予見可能性による賠償範囲の制限を認めず、因果関係が認められる全損害について賠償義務を負わせる規定と解釈する余地もある。商法581条についてこのように解釈した場合、商法581条の「一切ノ損害」が、ドイツ商法典旧430条の「完全な損害の賠償」(Ersatz des vollen Schadens)と一致するということにもなり得る。

この点、商法581条の草案についての商法委員会における議事によれば、まず、岡野敬次郎教授が同条について「運送人ニ悪意又ハ重大ナル過失無キ場合ハ到達地ノ價格ノミヲ賠償スルコト爲サザルハ濫訴ノ患アルヲ以テ前條ハ之ヲ狭クセリ之ニ反シテ悪意又ハ重大ナル過失アル場合ニ於テハ總テノ損害ヲ賠償スルヲ以テ至當トス乃チ若シ前條ノ損害額ガ實際ノ損害ニ不足ナルトキハ夫レヲモ此場合ニハ併セテ賠償セシムベキナリ舊商法ニ在リテモ此點ハ同一ナリト」説明している。ここでは、到達地の価格に限定しなければ「濫訴ノ患」があるとし、定型化することで、裁判によらず、当事者間での清算を促進する効果が期待されていることが示されている。その後、「一切」の語について委員の次のようなやり取りが記されている。「穂積陳重君ハ本條ノ『一切』ヲ改メ『全部』ト爲スベシト主張シ其理由ヲ述ベテ往ク『一切』トハ通常種々ノ種類數量等ノ場合ニ使用スル文字ナリ然ルニ本條ハ價格ニ付イテノ意ニシテ乃チ前條ト本條トヲ併セテト云フノ意ナルガ故ニ『一切』ヲ改ムベシト」。これに対しては、「田部君曰ク若シ穂積君ノ如クセバ総テ損害賠償ノ額ハ普通ノ証明方法ニ依ラザルベカラズ

本条ノ如クセバ前条ノ部分ハ之ヲ証明スルヲ要セザルナリ」と反論されている<sup>(220)</sup>。このやり取りからは、起草委員において、商法 581 条の損害の立証方法は、前出のドイツ判例におけるような、抽象的損害計算と全く別の計算方法としての具体的損害計算というよりは、商法 580 条による抽象的損害の立証を許したあとで、それを上回る実損の部分(物の客体価値についての損害評価と、それ以外の損害項目についての評価を含む)を追加して請求するための規定と捉えられていたことが示されている。ただ、「一切ノ損害」が予見可能性による制限をうけるのかどうかは、これだけでは明らかではない。この点、岡野教授が「舊商法ニ在リテモ此點ハ同一」としているが、現在の商法 581 条に相当する明治 23 年制定の旧商法の規定は 503 条であり、「運送人ハ甚シキ怠慢又ハ悪意ニ因リ總テノ場合ニ於テ第三百二十八條及ヒ第三百二十九條ノ規定ニ從ヒテ十分ナル損害賠償ノ義務ヲ負フ」と規定されていた。旧商法においては、商事契約に関する詳細な一般的規定が存在しており、この規定が引用する旧商法 328 条および 329 条は、商事契約における損害賠償の一般規定である<sup>(221)</sup>。旧商法の損害賠償においては予見可能性により賠償範囲を制限する規定はなく、また明治 23 年制定の旧民法においても債務者に悪意があるときは予見することができなかつた損害も賠償の範囲とされていた<sup>(222)</sup>。したがって、少なくとも、商法起草者において、商法 581 条の「一切ノ損害」について、民法 416 条 2 項による損害の範囲と同一となる、つまり予見可能性による制限が適用されると捉えていたのかは疑問であるといえる。フランス民法がそうであるように、悪意・重過失という債務者の主観的態様に強い非難を向けて、この場合に予見可能性による賠償範

<sup>(220)</sup> 法典調査會『商法委員會議事要録』日本近代立法資料叢書 19、424-425 頁(商事法務研究会、1985)。

<sup>(221)</sup> 旧商法の商事契約における損害賠償の一般規定は次のとおりとなっている。328 条「故意又ハ怠慢ノ行為ニ因リテ不道法ニ損害ヲ他人ニ加ヘタル者ハ其損害ニ付キ十分ノ賠償ヲ為ス義務アリ」、329 条「損害賠償ハ生シタル損失及ヒ失ヒタル利益ノ弁償ヲ包括ス」。

<sup>(222)</sup> 岸本・前掲(注 92) 255 頁。明治 23 年旧民法の 385 条は次のような規定となっていた。

「損害賠償ハ債權者ノ受ケタル損失ノ償金及ヒ其失ヒタル利得ノ填補ヲ包含ス

然レトモ債務者ノ悪意ナク懈怠ノミニ出テタル不履行又ハ遅延ニ付テハ損害賠償ハ當事者カ合意ノ時ニ豫見シ又ハ豫見スルヲ得ヘカリシ損失ト利得ノ喪失トミヲ包含ス

悪意ノ場合ニオイテハ豫見スルヲ得サルシ損害ト雖モ不履行ヨリ生スル結果ニシテ避ク可カラサルモノタルトキハ債務者其賠償ヲ負擔ス」。

囲の限定を認めないという立場もあり得る<sup>(223)</sup>。

この点については、判例の立場である民法 416 条を不法行為にも適用される損害賠償法の一般原則とした場合は、商法 581 条においてこのような解釈をしたときに、フランス民法のように明文の規定もなく、また解釈上も債務者の有責性によって賠償範囲に差異を認めていないわが国において、運送人についてのみ、そのような予見可能性による制限を受けない損害賠償責任を負わせることについての根拠が必要となると思われる。また、予見の時期を不履行時とする現在の通説の立場を前提とすると、予見可能性の評価をする際に債務者の主観的態様も一定程度考慮に含める余地があることも指摘される<sup>(224)</sup>。予見の対象についても、イギリス法においては「違反のあり得べき結果」(the probable result of the breach)、すなわち損害そのものであるのに対し、民法 416 条 2 項は「特別の事情」となっており、この点においても、イギリス法と比較して民法 416 条 2 項の方が原告に求められる予見可能性の立証の程度が低いと考えられる。このように考えると、判例を前提とした現行の法解釈としては、商法 581 条の「悪意又ハ重過失」は損害賠償の範囲について民法の一般原則を拡張するための事由ではなく、商法 580 条による責任制限のメリットを奪う事由であると解して、「一切ノ損害」とは、民法の原則に戻った範囲における損害、したがって、予見可能性の制限のもとでの賠償範囲と解するのが一般法・特別法間の法適用のルールとも整合性があり、妥当なように思われる。

### (c) 試論

一方で、民法 416 条の不法行為への準用を否定する説が学説において多数を占め、この

---

<sup>(223)</sup> フランス民法典 1150 条の考えを基礎としてヨーロッパ契約法原則においても 9:503 条において同様の趣旨が明記されている(潮見佳男「損害賠償責任の効果—賠償範囲の確定法理」ジュリスト 1318 号(2006)133 頁)。なお、フランス民法 1151 条において、故意の場合も損害賠償の対象を直接の損害に限るとするが、これは賠償の対象となる損害が債務不履行と因果関係のあることを必要とすることを定めたものと理解され、賠償の範囲を「制限」するものではないとされる(加藤雅之「損害要件の再定位(1)—フランス法における賠償原理と損害概念の関係—」神戸学院法学第 38 巻第 3・4 号(2009)958-959 頁。なお、岡野教授は 581 条の「一切ノ損害」について「損害ノ直接タルト間接タルトヲ問ハス」といい、一切の制限を認めていないようにもとれる(岡野・前掲(注 11) 245 頁。

<sup>(224)</sup> 法制審議会民法(債権関係)部会資料・前掲(注 203)3-6 頁参照。

規定自体の損害賠償法の一般原理としての位置づけが見直されているなか、立法論としては運送法という個別の契約領域において、特別のリスク分配を定めた規定である 580 条・581 条にさらに民法 416 条を適用する必要はないと整理することもあり得る。この整理を前提とすると、商法 580 条・581 条は、運送品の滅失・毀損に対する標準的なリスク分配と損害額算定基準を具体化した規定としての性質がより前面にでて、商法 580 条については、民法 416 条と比較したときの責任制限の趣旨は後退する。定額賠償を損害賠償の枠のなかで捉え、損害賠償の一般原則の例外としての責任制限と評価するのではなく、価額賠償あるいは価額補償として別の概念と評価する、明治 23 年旧商法のような整理である<sup>(225)</sup>。この場合、定額賠償の規定は、イギリス法におけるような、損害算定のデフォルト・ルール程度の位置づけになるだろう。責任制限の趣旨は、各輸送モードに応じたパッケージ・リミテーションの規定や当事者間での個別合意に委ねるほうがすっきりするかもしれない。また、このように解釈することで、従来運送人の保護という趣旨から導き出されていた解釈、たとえば単純な遅延損害への適用の問題、あるいは費用損害に対して定額化による責任制限をどこまで厳格に貫くかという点で、これまでと違った評価がなされる余地もあると思われる。たとえば、不利益特約禁止(国際海上物品運送法 15 条 1 項)とのからみで無効との解釈もある<sup>(226)</sup>、いわゆるインボイス条項(損害賠償額算定の基準を、典型的には CIF 価格等にするもの)についても、商法 580 条(あるいは国際海上物品運送法 12 条の 2)による損害額の定型化が責任制限の規定というより、標準的なリスク分配の規定であるとすれば、インボイス条項は、それをさらに具体化した当事者による合意として、より肯定的に評価することもできるだろう。

結局のところ、この問題は損害賠償法の一般理論との関係で定額賠償をどのように位置づけるかの問題であり、簡単に結論が出せる問題でない。また、抽象論、理論上の問題に過ぎず、どこまで実際の解釈論に影響がでるのかは、本章の検討では、まだ明らかに示すことはできていないかもしれない。しかしながら、保護範囲論が強調した、契約によるリスク分配を具

---

(225) 第 1 章第 2 節第 3 参照。

(226) 戸田＝中村編・前掲(注 1)259 頁。

体的な契約危険の性質に則して個別的に考察するという視点は重要であると思われる。このような観点で商法 580 条・581 条を捉えなおし、その解釈論を見直すことで、運送契約におけるリスク分配について、分析を深化させ、より詳細な類型化が行える可能性があるのではないかとと思われる。

## おわりに

本章は、民法 416 条と商法 580 条の関係性の詳細な検討を行うことを目的とし、それに先立って、ドイツ法、イギリス法の解釈を概観した。ドイツは完全賠償、イギリスは制限賠償と、それぞれ異なる損害賠償法の原則のもとで、運送人の賠償範囲に関する法制度の設計も異なっていた。このように、各国それぞれ法制度は違っているものの、いずれも、運送品の滅失または毀損についての運送人の賠償責任において、間接損害は原則として含まれないという価値判断は概ね共通していたことがわかった。また、この価値判断を正当化する根拠は、運送契約という契約類型、その特性に応じた契約上のリスク分配を根拠とするということも、ドイツ法、イギリス法に共通していた。日本法においても、民法 416 条と商法 580 条との関係性について、そのような解釈のもと、商法 580 条の規定を「契約上のリスク分配」の規定としてより積極的に捉え直すことで、わが国の運送法の解釈論にどのような影響を及ぼすのかは検討する価値があるように思われる。一方、その際に英米法的な解釈を参考にしつつも、常に日本法との違いを意識する必要がある。たとえば、日本の民法 416 条はイギリスのハドレー・ルールに範をとったものであったが、そうだとすると、イギリス法同様に、わが国において商法 580 条のような運送人の運送品についての損害賠償額の算定についての特別の規定が不要ということにもなり得る。しかし、日本はイギリスのような判例法の国ではないこと、また、実質的にも、ハドレー・ルールにおいては契約締結時を基準とする予見可能性の判定時について、日本法では債務不履行時を基準とするため、特別損害として賠償が認められ得る範囲に違いがあることから、商法 580 条のような規定がわが国において明文化される意味はあったとい

うことも認識する必要がある。

従来のドイツ法の解釈を受け継いだ「定額化」あるいは「責任制限」という効果を前提とする解釈においては、商法 580 条の趣旨は「運送人の保護」にあるとされ、この規定が運送人の「特権」であるかのようにも捉えられていた。これが契約上のリスク分配として、運送契約の性質に則して一般的に妥当と考えられるリスク分配の形として捉え直されると、それが運送人の特権ではなく、運送契約の基本的な特性のひとつとみられることもできる。しかし、ここで商法 580 条の趣旨を「運送人保護」を「契約上のリスク分配」と置き換えたところで、それだけでは無内容であり、運送契約におけるどういった性質のリスクが分配され、その分配のあり方として妥当なものはどういったものかということについて、さらに分析、検討を進めていく必要があるだろう。商法 580 条・581 条により分配されているリスク・危険がどういった性質のものであるのかを明らかにすることで、これらの規定の射程がより明確になり、たとえば単純な延着損害について適用されるべきかどうか、という問題にも明確な結論を出すことができるのではないか。このような観点で検討を進めていくと、結局のところ、商法 580 条は、レケプツム責任に通じる、つまり契約というよりは、他人の所有物である運送品を受け取ったという事実により、当該他人の物の滅失・毀損等のリスクを分配する規定ではないかという問題意識も生じるだろう。たとえば、売主の瑕疵担保責任に民法 416 条を適用するかどうかは民法における論点のひとつであるが、そこでは「契約との関連だけでなく、具体的侵害態容・瑕疵担保では瑕疵および売主の主観的容態さらに履行過程での責問買主の善意など諸要素と相関的に保護利益や賠償範囲は決せられるべき」との主張もあり<sup>(227)</sup>、商法 580 条とも共通する問題意識ではないかと思われる。ドイツにおいて価額賠償 (Wertersatz) という用語は、2002 年の改正で、契約解除による原状回復 (損害賠償とは概念的に明確に区別される) の際の目的物の返還または引渡しに代える給付を指す言葉としても使われている (ドイツ民法典 346 条 2 項)。契約責任の分配というより「財貨保護」、あるいは物品の滅失、毀損に対する危険の分配という、損害賠償とは別

---

(227) 林良平「売主の瑕疵担保責任の効果」190 頁 [同『近代法における物権と債権の交錯』(有信堂高文社、1989) 所収]。



の観点から捉え直すべきであるのかもしれない。

### 第3章 国際海上物品運送法の定額賠償の規定の解釈

#### はじめに

これまで、運送人の定額賠償の基本的な規定である商法 580 条を中心に、その沿革、損害賠償の一般原則との関係を検討した。次に、国際海上物品運送法における定額賠償の規定の解釈について検討する。国際海上物品運送において運送品に滅失・損傷等が生じた場合の運送人の損害賠償責任に関して、国際海上物品運送法 12 条の 2 第 1 項は、その損害賠償の額について次のように規定している。

「運送品に関する損害賠償の額は、荷揚げされるべき地および時における運送品の市場価格(商品取引所の相場のある物品については、その相場)によって定める。ただし、市場価格がないときは、その地および時における同種類で同一の品質の物品の正常な価格によって定める。」

同条は、1957 年の国際海上物品運送法の成立当初には存在しておらず、1992 年の改正により追加された。国際海上物品運送法は、1924 年の「船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約<sup>(228)</sup>」(船荷証券統一条約、いわゆるハーグ・ルール)を批准したことに伴い、同条約を国内法化したものであるが、この 12 条の 2 に対応する規定は、ハーグ・ルールにも存在していなかった。すなわち、12 条の 2 の規定は、条約においても 1968 年にブリュッセルで署名された同条約の改正議定書<sup>(229)</sup>(いわゆるウィスビー・ルール)第 2 条により追加されたものであり(同改正を取り込んだ船荷証券統一条約、いわゆるハーグ・ウィスビー・ルールにおいて 4 条 5 項(b)となった)、わが国の同改正議定書の批准に伴う法改正により新たに設けられた規定である。

---

(228) 条約の唯一の正文はフランス語で、正式名称は、「Convention internationale pour l'unification de certaines règles en matière de connaissance」という。

(229) 本改正議定書は、英文も正文とされ、正式名称は、「Protocol to amend the international convention for the unification of certain rules of law relating to bills of lading, signed at Brussels on 25th August 1924」という。

さて、この国際海上物品運送法12条の2の規定が、運送人の運送品に関する損害賠償の額について定める重要な規定であるにもかかわらず、わが国において、この規定に関する詳細な研究はこれまでなされてきていない。その理由のひとつとしては、わが国は商法580条に運送人の運送品の滅失・毀損に対する損害賠償の額を定めた規定を有しており、国際海上物品運送法も1992年の改正までは、同条をそのまま準用していたのであり、12条の2の規定もこれと基本的には同趣旨の規定であると考えられてきたことがあるように思う。また、国際海上物品運送条約がいわゆるパッケージ・リミテーション、あるいはパッケージ/キロ・リミテーションと称されるユニークな責任制限方式を採用していることから、この運送人の個別的責任制限<sup>(230)</sup>の規定(国際海上物品運送法13条)がとりわけ注目されるうえ、12条の2の規定によって算定される額がこの運送人の個別的責任制限の額よりも高くなる場合には、そもそも12条の2の規定が問題とならないためではないかとも考えられる。この規定について、わが国の現在の通説的な見解は、「六八年議定書によって改正された二四年条約四条五項(b)号の規定を国内法に取り入れたものであり、趣旨は完全に同一のものである<sup>(231)</sup>」とか、「改正条約四条五項b号も基本的に商法五八〇条と同趣旨であって、損害賠償額の定額化をはかり、運送人・荷主等関係者が運送契約締結の時点で当該運送のリスクの大きさを知ることを可能にする趣旨<sup>(232)</sup>」、あるいは「本条は、損害賠償額の定額化、画一化を図り賠償額に関する紛争を防止するとともに、逸失利益その他の間接損害は賠償の対象としないことにより大量の物品の運送に当たる運送人を保護しようとするものである<sup>(233)</sup>」との説明が一般的にされており、この通説的な理解について異論を唱えるものはみられない。

しかし、運送人の運送品に関する損害賠償の範囲について各国の議論を見てみると、必

---

<sup>(230)</sup> 1957年成立の「海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約」(“International convention relating to the Limitation of the liability of owners of sea-going ships”)および同条約に基づく船舶所有者等の責任制限に関する法律(いわゆる船主責任制限法)による船舶のトン数に応じた総体的な責任制限である船主責任制限に対する表現であり、以下本稿においてこの呼称を用いる。

<sup>(231)</sup> 鴻・前掲(注6)10頁。

<sup>(232)</sup> 落合・前掲(注6)82頁。

<sup>(233)</sup> 菊池洋一『改正国際海上物品運送法』63頁(商事法務研究会、1992)。

ずしもこうしたわが国における理解と同じではなく、例えば、船荷証券統一条約 4 条 5 項 (b) の規定の解釈についても、イギリスにおいては、これが間接損害を排除して損害賠償額を制限する規定であるか、それとも単に損害賠償額の算定基準を定める規定であるかについては争いがあるとされている。したがって、わが国の通説が説くところが、運送品に滅失・損傷等が生じた場合の損害賠償の範囲に関する自明の理解であるとはいえないように思われる。

4 条 5 項 (b) は、現在最も広く普及しているハーグ・ウィスビー・ルールに基づく運送責任体系において運送品に関する損害賠償の額について定める規定であるが、この条約に代わりうる新条約と目されている、2009 年の国連国際海上物品運送条約<sup>(234)</sup> (いわゆるロッテルダム・ルール) においても同様の規定が 22 条に設けられている。ロッテルダム・ルールは国際取引のさらなる円滑化に資するため、国際海上物品運送契約の国際的なハーモナイゼーション、統一化を目指して制定された条約であるが、その発効がいつになるか、わが国が批准するの否か、さらにその時期がいつになるのかは、現時点においてはまったく予測できない。しかし、この分野における法の国際的な統一の重要性は疑いのないところである。それゆえ、本稿の対象とする問題は、現行規定の解釈のみならず、将来的にはありうるロッテルダム・ルールの批准および国内法への援取においても検討すべき課題となりうるものである。

そこで、運送品に滅失・損傷等が生じた場合の運送人の責任に関する国際条約における議論、および諸外国、とりわけわが国のこの分野の実務が依拠しているイギリス法における議論を、わが国のそれとの比較の観点から概観することにより、わが国の国際海上物品運送法 12 条の 2 の規定の解釈について改めて検討、評価を行うことは有益であると思われる。たとえば、本規定を運送人保護の規定と理解するのがわが国の通説であるが、仮にこの規定により間接損害が排除されたとしても、依然として運送人は運送契約から得られる運送賃という対価を通常大きく上回る運送品の価額に基づく賠償リスクを負っており、果たしてこの規定をもって運送人の保護の規定といえるのか、あるいは保護のあり方として妥当なのかという点に

---

<sup>(234)</sup> 正式名称は、"United Nations Convention on Contracts for the International Carriage of Goods Wholly or Partly by Sea" という。

は疑問がある。くわえて、他に運送人の保護の規定が存しなかった商法においては、商法 580 条をもって運送人の保護の規定と位置づけることに意味があったとしても、個別的責任制限制度を採用した国際海上物品運送法において、12 条の 2 の規定を責任制限の規定とみるのであれば、同一の法律の中に責任制限の規定が重複して存在することとなるともいえ、その両者の関係性ないし重複して存在する必要性についても明らかにされるべきであろう。

## 第 1 節 国際海上物品運送法 12 条の 2 の解釈

### 1. わが国における通説の理解

国際海上物品運送法 12 条の 2 の規定について、同法の立法担当官は、「本条 1 項は、新条約 4 条 5 項(b)に基づき、運送人が支払い義務を負う損害賠償の額につき運送品の価額を基準として定型化を図るとともに、逸失利益その他の間接損害は賠償の対象としないことを定めたものである。したがって、これは損害賠償の範囲を定める民法 416 条の特則に当たる」と説明しており、その趣旨を、損害賠償額の定額化・画一化による紛争防止と、間接損害<sup>(235)</sup>を賠償の対象としないことによる、大量の物品の運送にあたる運送人の保護であるとする<sup>(236)</sup>。また、定額化の趣旨から、たとえ荷主の実損害の額のほうが低いときでも、本条の規定により運送品の価額によって定まる額を賠償しなければならないとも考えられている<sup>(237)</sup>。

そのうえで、賠償額について立法担当官は、「運送品の価額相当額イコール賠償額であるとの趣旨ではなく、運送品の価額を基準として賠償額を定めるという趣旨である。具体的な賠償額は、損害の態様に応じて・・・異なる」と述べ、全部滅失の場合における賠償額は、荷揚

---

(235) ここで「間接損害」として想定しているものは、運送品の価値(交換価値)に包含されない、使用利益や転売利益等の逸失利益、その他の追加費用等の損害、すなわち、イギリス法でいうところの“consequential damage (loss)”に相当するものを指していると考え、本稿においてそのような意味で用いる。なお、イギリス法において、“consequential loss”は“special damage”(特別損害)とは同義ではなく、後述するハドレー・ルールでいうところの第一原則(いわゆる通常損害)の範囲内のものもあり、“too remote”でなければ賠償されるべき損害とされる(McGREGOR, *supra* note 151, at 24-25.

(236) 菊池・前掲(注 233) 62-63 頁。

(237) 菊池・前掲(注 233) 65-66 頁。

げされるべき地および時において滅失がなければ運送品が有したであろう価額相当額であり、一部滅失または損傷の場合(延着はない場合)における賠償額は、荷揚げされるべき地および時において、一部滅失または損傷がなければ運送品が有したであろう価額相当額と当該運送品の実際の価額相当額との差額であり、最後に、運送品の延着の場合(延着し、かつ、一部滅失または損傷がある場合を含む。)における賠償額は、荷揚げされるべき地および時において運送品が有したであろう価額相当額と現実の荷揚時における当該運送品の実際の価額相当額との差額であると説明する<sup>(238)</sup>。

このように、①本条の趣旨につき、運送人の保護の規定と位置づけたうえで、②その性質を賠償額の定額化規定と解し、この定額化の規定により算定された額より実損害の額が低いときでも、本条により算定される額を賠償しなければならず、③本条は、運送品に滅失・損傷等の物理的な損害がない単なる延着の場合においても適用される、という解釈は、学説上争いがない<sup>(239)</sup>。さらに、②の定額化の規定、すなわち責任制限の規定であるという解釈については、運送人の個別的責任制限について責任制限阻却事由を定める国際海上物品運送法13条の2の規定が、その対象に12条の2を含めていることから、この点において12条の2の規定が責任制限の趣旨を含むことが立法上も明確にされているといえよう<sup>(240)</sup>。

---

<sup>(238)</sup> 菊池・前掲(注233)65頁。

<sup>(239)</sup> 鴻・前掲(注6)53頁、落合・前掲(注6)83頁、今井薫＝岩崎憲次＝栗田和彦＝坂口光男＝佐藤幸夫＝重田晴生『保険・海商法(改訂版)』現代商法IV、377頁(三省堂、1997)、戸田＝中村編・前掲(注1)254頁、江頭憲治郎『商取引法(第6版)』319頁(弘文堂、2010)等。なお、若干ニュアンスが異なる説明として、中村＝箱井・前掲(注107)244頁は本条の趣旨について定型化を図ることによる運送契約当事者双方のリスク予測可能性を挙げ、運送人の保護は挙げていない。また、村田・前掲(注107)206頁は「運送品の延着の場合における賠償額については、国際海上物品運送法に規定がないため、国内海上物品運送法の場合と同じく、運送人は民法の原則に従い、一切の損害を賠償しなければならない、と解すべきであろう」とする。

<sup>(240)</sup> 13条の2は、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(e)の規定を国内法化したものであるが、この4条5項(e)は「損害を生じさせる意図をもってまたは無謀にかつ損害の生ずるおそれがあることを認識して行った運送人の作為または不作為により損害が生じたことが証明された場合には、運送人および船舶は、この5に定める責任の制限の利益を受けることができない」と規定するのみで、4条5項のうち、いずれの規定がその対象となる「責任制限」の規定であるかは明確に示されていない。わが国はドイツの立法例にならい、(b)号を責任制限の規定とした法改正を行ったが、フランスは(e)号に定める責任制限阻却事由があっても(b)号の規定は適用されるという立場を採っている(日本海法会「国際海上物品運送法改正関係資料」海法会誌復刊第35号(1991)116頁、124

国際海上物品運送法 12 条の 2 の趣旨に関する判例は、下級審裁判所のもので、通説の立場に依拠しつつ、「法 12 条の 2 第 1 項は、損害賠償の額について定め、損害賠償の定型化、画一化を図り賠償額に関する紛争を防止するとともに、逸失利益その他の間接損害は賠償の対象としないことにより大量の物品の運送に当たる運送人を保護しようとする趣旨の規定であり・・・、これによれば、本件貨物に生じた損害賠償の額は、本件貨物の出荷価額(FOB 価格)に保険料、運送費を加算した CIF 価格を基準に算定するのが相当である。」と判示して、貨物の処分および廃棄費用等、個別の事情による損害を含まないとしたものがある程度である<sup>(241)</sup>。

現行の国際海上物品運送法 12 条の 2 の規定の趣旨については、前述のように議論が少ないが、なぜこのような通説による理解が確立されてきたかについては、通説が、「改正条約 四条五項 b 号も基本的に商法 580 条と同趣旨である<sup>(242)</sup>、あるいは 12 条の 2 第 1 項は、「商法 580 条 1 項および 2 項と趣旨を同じくする」<sup>(243)</sup>などと説明していることから、改正前の国際海上物品運送法がその 20 条 2 項で準用していた商法 580 条の議論を見る必要があるであろう。

## 2. 1992 年改正前の国際海上物品運送法

1992 年改正前の国際海上物品運送法は、20 条 2 項により、陸上運送に関する商法 580 条の規定を準用していた。国際海上物品運送法は、ハーグ・ルールを実施するための国内法として 1957 年に制定されたものであるが、ハーグ・ルールには商法 580 条に相当する規定

---

頁)。なお、ドイツは、実質的にその内容を国内法に取り込んでいるとはいえ、ウィスビー・ルールの批准国ではないことに留意すべきである。

<sup>(241)</sup> 東京地判平 20・10・27 判例タイムズ 1305 号 223 頁。本件は船主である原告が貨物保険者である被告に対し共同海損分担金の支払いを求めた訴訟である。被告からの貨物損害に対する損害賠償請求権の額との相殺の主張に関し、その賠償の額についてなされた判断である(この判例の評釈として、小林登「判批」ジュリスト 1403 号(2010)がある)。

<sup>(242)</sup> 落合・前掲(注 6)82 頁。

<sup>(243)</sup> 菊池・前掲(注 233)62 頁。

が存在しなかったことは前述のとおりである。一方で、ハーグ・ルールには、商法には存在しない直接的な責任制限の規定、すなわちパッケージ・リミテーションによる責任制限規定が設けられており、それを受けて国際海上物品運送法も 13 条にこのパッケージ・リミテーションの規定を置いた。したがって、商法 580 条が通説の説くように責任制限の規定であるとするれば、20 条 2 項によりそれを準用することによる、13 条の趣旨との重複が問題となる。しかし、この点については、「条約における責任限度額の法定は、運送人の債務不履行に基く損害賠償責任に関する基本的な原則、例えば、運送品の損害賠償額そのものを定めるべき基準に関する規則を制約するものではない。従って、商法 580 条および 581 条の規定は、国際海上物品運送法にも準用して差し支えないものといわなければならない(20 条)。本条〔13 条〕1 項は、商法 580 条および 581 条の規定により定められた賠償額を前提として、責任に制限を認めるものである」との説明がみられるなど<sup>(244)</sup>、特に問題とされてはいない。明治 32 年制定の現行商法商行為編の起草にあたり強く影響を受けたとされるドイツ法の立法例を、ここでも踏襲したものと考えられている<sup>(245)</sup>。いずれにせよ、国際海上物品運送法の制定およびそこへの商法 580 条の準用に際して、特段、海上と陸上という輸送モードの違い、あるいはパッケージリミテーションの導入による陸上あるいは内航運送との比較における国際海上物品運送人の責任に関するリスクバランスの変更を念頭においた議論というものは行われておらず、従来の商

---

<sup>(244)</sup> 田中誠二=吉田昂『コンメンタール国際海上物品運送法』207 頁(勁草書房、1964)。なお、国際海上物品運送法制定時の 13 条に関する政府委員の説明でも「第 1 項は、条約第 4 条 5 項の規定に則り、運送人の運送品に関する損害賠償責任について、一定金額による限度を設けるものである。運送人は、予め運送品の種類および価額が通告されない限り、運送品の価額のいかんにかかわらず、同様の注意をもって運送するのであるから、そのような運送品に損害を生じた場合に予期しない金額の賠償の責任を負うことは、負担に堪えないところであり、荷送人としては特別な取扱を要求して高額な運送賃を支払うよりも、損害賠償額は少なくとも運送賃の低廉であることを望むのであるから、早くから、損害賠償額に限度を設ける約款が行われた。条約は、このような慣行を認めつつ、次条の規定と相俟つて、賠償限度額の最低限を定め、運送人の利益を保護することとしたのである。わが商法は、このような約款を禁止しているが、条約の認める世界的慣行を排斥してまで、荷主の利益を保護しなければならない特別な理由もみあたらない。そこで条約に従い、この規定を置いたのである。」とするのみで、580 条との関係についてなら触れられていない(小町谷操三『統一船荷証券論および国際海上物品運送法註釈』358-359 頁(勁草書房、1958))。

<sup>(245)</sup> 田中=吉田・前掲(注 244)209 頁。



法 580 条の解釈論がそのまま国際海上物品運送法制定後の国際海上物品運送においても展開されていたのである。

### 3. 商法 580 条の解釈論

このように、国際海上物品運送に商法 580 条を準用するにあたって、特に陸上運送との違いを前提とした議論はなされていないため、次に、商法 580 条に関する議論を詳細に見ていくこととする。

#### (1) 商法 580 条の趣旨

まず、比較的近年における商法 580 条の趣旨の説明として代表的なものは、「商法は、大量の運送品をなるべく低廉な運送賃で迅速に運送すべき運送業の性質に鑑み、運送品の滅失・毀損による損害については、特約がなければ、通常損害の程度にとどめ、特別な事情による損害については、運送人がこれを予見しまたは予見することをうべかりし場合(民法 416 条 2 項)にも、これを賠償する責任がないものとし、更に、通常損害についても、画一的処理のために賠償額を定額化して、実損害によらず、引渡あるべかりし日の到達地における運送品の価格を基準として算定している(商 580 条)。このように賠償額が限定される理由は、沿革的には運送人がレセプトウム責任を負うことの代償であったが、わが商法は過失責任主義をとっているから、その理由は上述のごとき運送業の性質に存するものと解される<sup>(246)</sup>」というものであろう。あるいは、「運送企業に伴う不測の事故はきわめて生じやすいものであり、大量の運送品を取り扱う運送人にとっては、これに対し民法のような完全賠償をすることは危険が大であるから、運送企業の安全を図りその維持をなす必要上、その損害賠償額は運送人の悪意または重過失の場合を除き、一定の限度、すなわち引渡のあった日またはあつたであろう日の到達地の価格に限られる。すなわち、民法第 416 条において認められた完全な損害賠償の範囲を制限し、特別な事情にもとづく損害に対しては責を負わせないこととしたので

---

<sup>(246)</sup> 平出・前掲(注 4)473 頁。

ある<sup>(247)</sup>」という説明である。

このような、商法 580 条が大量の物品の運送にあたる運送人の保護と、賠償すべき損害の範囲の画一化による紛争防止の 2 点を根拠として、民法 416 条 2 項の特別損害を排除する規定であるということについて、現在の学説・判例はほぼ一致しているとされる<sup>(248)</sup>。また、画一化を根拠として定額賠償の原則が説かれ、実損害が法定額を上回る場合のみならず、実損害が法定額を下回る場合にも妥当するとの考え方が通説である<sup>(249)</sup>。

判例も、最高裁昭和 53 年 4 月 20 日第一小法廷判決<sup>(250)</sup>は「580 条 1 項が運送品の価格による損害賠償の責任を定めている趣旨は、運送品の全部滅失により荷送人または荷受人に損害が生じた場合、これによる運送人の損害賠償責任を一定限度にとどめて大量の物品の運送にあたる運送人を保護し、あわせて賠償すべき損害の範囲を画一化してこれに関する紛争を防止するところにあるものと解される」と述べ、「したがって、実際に生じた損害が右条項所定の運送品の価格を下回る場合にも、原則として運送人は右価格相当の損害賠償責任を負う」と判示して、学説における通説と同じ立場をとっている。

こうした運送人を保護するという趣旨は、古くは小町谷操三教授により、次のように説かれてきた。

「運送業はその事業の性質上、大量の運送品を頻繁に運送するものであり、且つ運送賃も、運送業が公衆の利用する機関であることにより、又は競争に打克つ必要上、出来るだけ低廉であることを要するから、特約なき限り、一方において、各種の運送品につき、その種類に應じて、一律の取扱をなすことを要し、他方において、その責任を通常生ず

---

<sup>(247)</sup> 田中=喜多ほか・前掲(注 107)443-444 頁。

<sup>(248)</sup> 宍戸・前掲(注 104)193 頁、落合・前掲(注 104)108 頁、江頭憲治郎「判批」法学協会雑誌第 98 巻第 3 号(1981)486 頁。通説に反対する見解として、村田治美「運送人の定額賠償責任と第三者のためにする損害賠償」甲南法学第 22 巻(1983)は、その 25 頁以下において、運送人保護の規定であるという説を批判し、580 条の規定の趣旨は賠償関係の簡易迅速な解決および損害額についての紛争の防止を図るものとする

<sup>(249)</sup> 小町谷操三『運送法の理論と実際』368-373 頁(勁草書房、1953)、鈴木・前掲(注 10)43 頁、江頭・前掲(注 239)319 頁。

<sup>(250)</sup> 民集 32 巻 3 号 670 頁。

べき損害の範囲に止めることが、この企業を保護助長するために、絶対に必要なのである。且つ、特別の事情による損害の賠償責任を認めると、特別の事情の有無、その豫見の能否等について、種々の紛争を生ずべく、そのこと自體がすでに、この企業を保護する目的に反するのである<sup>(251)</sup>」。

このように、運送人の保護という目的が強調され、それにより責任制限の効果をいわば所与のものとして一体に捉える一方で、この規定を民法 416 条第 2 項の適用を排する特則と理解し、荷主側から特別事情の主張を認めないこととの衡平から、運送人からの特別事情の主張も認められないものとして、本条の規定を定額化の規定であると解している。そして、実損害が本規定により算定される額を下回る場合においても、運送人は、本規定に基づく抽象的損害額を賠償しなければならないとする。

このような主張がなされた背景には、戦後のわが国の復興、その後の経済成長を牽引することとなった輸出産業を支える外航海運業を保護すべしという社会的背景も関わっているものと推測される。一方で、理論的にも、運送人の運送品に対する責任がローマ法のレセプトゥム責任に由来する厳格責任主義から過失責任主義へと修正されたという経緯から、商法 580 条を責任制限の制度とするならば、それを正当化する根拠が必要とされたという背景があったのではないと思われる。すなわち、竹田省教授は、運送人の運送品滅失および毀損の場合の損害賠償責任が制限されるのは、レセプトゥム責任により特別に重い責任を負う対壁として、一方でこれを緩和するために認められていたものであり、過失責任主義をとった商法においては、もはやその根拠を失い、立法論として 580 条および 581 条は削除されるべきとして次のように述べる。

「滅失毀損の場合に於て損害賠償額を制限せるは、他方に於て運送人が一般の契約上の債務者と異なり不可抗力以下の事変に対してもその責に任ずることの対壁にして、わが商法の如く既に此点に於て旧来の主義に依らず、滅失毀損の場合にも延着の場合と同じく過失に対してのみ其責に任ずべきものとせる以上は、滅失及び既存の場合に限

---

<sup>(251)</sup> 小町谷・前掲(注 249)368 頁。

り損害賠償額を制限すべき理由も消滅したるものにして、滅失毀損に関するレツエプツム責任制度の放棄とともに〔旧〕商法第 340 条（現商 580 条）の制限規定も亦棄てらるべかりしものなり<sup>(252)</sup>。

このような主張に対して、商法 580 条の規定をなお責任制限の規定とみて、その正当性を説明するための理由付けとして、運送人保護の趣旨が強調されることとなったのではないかと考えられる。

## (2) 商法制定当初における商法 580 条の趣旨の説明

前節でみたような説明は、ある時期から定説化している商法 580 条の解釈といえるが、そもその商法制定当初におけるこの点の説明を見ると、これとは若干違った印象を受ける。

商法 580 条の規定は、もともと明治 32 年商法に 340 条として規定されたものである<sup>(253)</sup>。当該修正案が諮られた帝国議会に「商法修正案参考書」として提出された法典調査会起草委員補助による本条の説明は次のとおりである。

「本條ハ既成商法〔明治 23 年旧商法〕第五百八條乃至第五百十一條に該當スルモノニシテ主トシテ運送品カ滅失毀損又ハ延着シタル場合ニ於ケル損害賠償ノ責任ヲ規定ス蓋シ此場合ニ於ケル損害賠償額ハ到達地ノ價額ニ依リ之ヲ定ムヘキコトハ既成商法其他ノ立法例ノ概ネ一致スル所ニテ本案モ亦之ヲ認ムト雖モ如何ナル時ニ於ケル價格ニ依ルヘキカニ付イテハ爭議アリ既成商法ハ損害賠償ノ責任發生後ニ有セシ最高ノ價額若クハ責任發生當時ノ價額ニ依ルヘキモノト爲スト雖モ引渡アリタル日ノ價格ニ依ラシムルコト正當ナルヲ以テ本案ハ之ヲ改メタリ然レトモ全部滅失シタルトキハ引渡シアル

<sup>(252)</sup> 竹田・前掲(注 7)346-347 頁。

<sup>(253)</sup> 明治 23 年旧商法における運送人の損害賠償の規定は、ロエスレル草案をベースとしたもので現行商法の規定とは異なっていた。旧商法の商行為編はいわゆる法典論争のなかで施行は延期され、結局明治 32 年商法の制定までの空白を埋めるため明治 32 年 7 月からおよそ 1 年しか施行されなかった。明治 32 年商法は、岡野敬次郎、梅謙次郎、田部芳の 3 名が起草委員となり編纂され、明治 32 年 6 月より施行、これにより旧商法は廃止となった(牧=藤原編・前掲(注 85)369-370 頁参照)。なお、現行商法 580 条は制定当初 340 条であったが、これは昭和 13 年の改正商法による第 1 編および第 2 編の条文数の増加に伴い、単に条文数が変更されたに過ぎず、規定の内容に変更はない。

コトナク又延着ノ場合ニ引渡アリタル日ヲ標準トスルハ不當ナルヲ於テ此等ノ場合ニハ引渡アルヘカリシ日ノ價格ニ依ルヘキモノトス又運送品ノ滅失又ハ毀損ノ爲運送賃其他ノ費用ヲ支拂フコトヲ要セサル場合ニ於テハ法律ノ規定ニ從ヒ定メタル賠償額ヨリ之ヲ控除スヘキヤ否ヤハ既成商法ノ定メサル所ナリト雖モ之ヲ控除セサルトキハ運送人ヲシテ過重ノ負擔ニ任セシメ相手方ニ不當ノ利益ヲ得セシムルニ至ルヘキヲ以テ本案ハ之ヲ控除スヘキ旨ヲ定メタリ而シテ此ノ如ク運送人ノ責任ヲ輕減スルハ之ヲ保護スル所以ニ外ナラサルヲ以テ其惡意又ハ重大ナル過失アル場合ハ本條ノ責任ヲ負フヲ以テ足レリトセス即チ此場合ニハ次條ノ規定ニ從フコトヲ要スルモノトス<sup>(254)</sup>」。

ここでは確かに、運送人の保護ということは述べられているが、後半部分に次条の運送人に悪意・重過失があった場合との取扱いの差異が生ずる根拠として述べられているに過ぎない。現在の通説の説明、つまり運送人保護という目的がまずあって、その目的を達成するために損害賠償額の定額化が導かれるかのような説明とは、トーンがやや異なっているように感じられる。

商法制定当時の他の古い文献を見ても、商法 340 条(現 580 条)の説明としては、損害賠償額の算定法、あるいは損害額算定の標準を定めるものという説明のみで<sup>(255)</sup>、商法 581 条との関係を説明する際にも、悪意・重過失があった場合には「前條ニ於ケルカ如ク其賠償ノ範圍ヲ限定スヘキ理由ナキカ故ニ」<sup>(256)</sup>、あるいは「最早毫モ宥恕スヘキ理由ナキヲ以テ」<sup>(257)</sup>運送人は一切の損害を賠償しなければならないとして、「運送人の保護」という表現は使われていない。

このように、運送人保護の趣旨がまずあって、そこから定額賠償制の趣旨が導かれるという現在の通説の論理とは異なり、商法制定当初の説明としては、次条の悪意・重過失の場合と

---

(254) 法典質疑会『法典修正案理由書:商法・同施行法』93-94 頁(明宝堂、1898)。

(255) 丸山長渡『改正商法(明治 32 年)要義』日本立法資料全集別巻 358、512 頁(信山社出版、1899/2005)。柳川勝二『改正商法(明治 44 年)正解』日本立法資料全集別巻 226、449 頁(信山社出版、1911/2002)。吾孫子勝=矢部克己『改正商法通義』日本立法資料全集別巻 680、420-421 頁(信山社出版、1911/2011)。

(256) 吾孫子=矢部・前掲(注 255) 422 頁。

(257) 丸山・前掲(注 255) 514 頁。

の比較において、そのような場合は単に運送人が商法 580 条による法定賠償額の利益を享受することができない、という文脈で運送人保護の趣旨が述べられているに過ぎず、そもそも運送人保護の趣旨が 580 条の本質とまで考えられていたのかは明らかではない。

また、定額賠償制の趣旨についても、現行の明治 32 年商法の起草者の一人である岡野敬次郎教授は、「普通價額[ドイツ法の”der gemeine Wert”。商法 340 条にいう到達地の価格と同趣旨]カ賠償額ノ最大限度タル効カヲ有スルハ毫モ疑ナキナリ」として、賠償額の制限(上限)であることは肯定しながらも、「然レトモ同時ニ最少額トシテ常ニ運送人ノ賠償スヘキモノタルノ効カヲ有スルヤハ一個ノ問題タルヘシ」として、定額賠償の趣旨については次のような理由で否定している。ドイツ法においては商法 340 条の表現と異なり、”...so ist der gemeine Wert...zu ersetzen“(賠償しなければならない)とされているので学者の解釈も一致しているが、そのドイツ法の解釈をそのまま適用すべきではなく、「運送人ハ損害ヲ賠償スルニ在ルハ第三百三十七條[現 577 条]ニ於テ『損害賠償ノ責ヲ免ルルコトヲ得ス』トアルニ依リテ明瞭ナルミナラス第三百四十條[現 580 条]第一項ニ於テモ唯所謂普通價額ヲ標準トシテ賠償額ヲ定ムヘシト規定スルノミ常ニ之ヲ賠償スヘシト解スルノ文字アルヲ見ス故ニ余ハ損害ノ實額ヲ以テ賠償額トスルモノト論セント欲ス」とする<sup>(258)</sup>。つまり、一方で損害額の上限であることは認めながらも、本条が実損害の如何にかかわらず、法で定めた方法により算定される額を抽象的損害としてこれを常に運送人に賠償させるという趣旨ではないということを法の文言解釈を根拠として主張しており、現在の通説と異なった見解を示している。

#### 4. 小括

制定当初は、単に賠償額算定の基準時を定める規定にすぎないという説明も見受けられた商法 580 条の規定であるが、ある時期から運送人保護の目的が強調され、それによって、責任制限の効果も当然のものと理解されてきた。運送人保護の趣旨が、小町谷教授という海

---

<sup>(258)</sup> 岡野・前掲(注 11)240-241 頁。なお、同書は 234-246 頁で運送人の損害賠償の額について説明するが、ここでは運送人の保護ということは一切明言していない。

商法に造詣の深い学者により主張されていることから、当時すでにイギリスなどが批准していたハーグ・ルールにおいて当時のわが国の商法にはないパッケージ・リミテーションによる運送人の個別的責任制限が法定されていたこと、また、国際海上物品運送契約の実務上も船荷証券約款による責任制限が広く使われていたことなどを勘案することにより、商法においても運送人のための責任制限の規定があつてしかるべきと考えられ、その目的に最も適していた商法 580 条の解釈に反映させられたのではないかと考えられる。

いずれにせよ、商法 580 条についての通説の理解が、国際海上物品運送法への準用が廃止された後も、12 条の 2 の規定の解釈としてそのまま引き継がれ、現在においては異論もほとんど見られないというのがわが国の状況といえるであろう。この通説の理解の特徴的なところは、運送人の保護の目的を強調することにより、責任制限の効果が確定的なものとされていること、また、責任制限の効果を導く理論的な説明として、この規定を民法 416 条の損害賠償の範囲の規定についての特則であると位置づけることにより、民法 416 条第 2 項を排除する規定、すなわち荷主側からの特別事情の主張を認めない規定であると解し、これとの衡量により運送人側からの特別事情の主張も認めるべきでないという価値判断により、この規定を定額賠償の規定であるとしていることが挙げられるのである。

## 第 2 節 統一条約 4 条 5 項 (b) の国際的理解

### 1. 4 条 5 項 (b) の位置づけ

次に、国際海上物品運送法 12 条の 2 の規定のもととなっている、ハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項 (b) の解釈論を概観する。ハーグ・ウィスビー・ルールにおいて、運送品に滅失・損傷等が生じた場合の運送人の損害賠償の額について定める 4 条 5 項 (b) は、既述のとおり、1924 年に採択されたハーグ・ルールには存在しておらず、1968 年改正議定書 (ウィスビー・ルール) により新たに追加された規定である<sup>(259)</sup>。また、わが国の国際海上物品運送法では、

---

<sup>(259)</sup> 4 条 5 項 (b) の規定は次のようになっている。

“The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods at the place and time

12条の2として1つの独立した条文とされているが、ハーグ・ウィスビー・ルールでは、4条5項(b)という条文番号からもわかるように、4条5項の一部に位置づけられている。

ハーグ・ウィスビー・ルール4条の規定は「権利および免責」(Rights and Immunities)という表題がつけられた条文であり、その第5項は、全体としては運送人の責任の限度を定める規定となっている。すなわち、同項(a)が責任制限の方法(パッケージまたは重量)およびその金額について定めた運送人の個別的責任制限の規定であり、同項(c)は(a)の適用におけるコンテナの取り扱いを定め(いわゆるコンテナ条項)、同項(d)は(a)に定める金額を国際通貨基金(IMF)の特別引出権(Special drawing right)を基準とすることに変更する規定、同項(e)は運送人に故意または認識ある無謀な行為があった場合に責任制限の利益を奪う規定(責任制限阻却条項)、同項(f)はこれも(a)の運送人の個別的責任制限の適用がない運送品の性質・価格の明告があった場合に関する規定、同項(g)は合意により(a)の金額を増加できる旨の規定、そして同項(h)は荷送人が悪意で運送品の性質および価格について不実の記載をした場合の運送人の免責の規定となっている。

このように4条5項(b)はその規定の位置からは、わが国の理解の通り責任制限の規定であるかのように思われる。しかしながら、上記のように同項(b)以外の他の規定は(a)の運送人の個別的責任制限の規定を中心として、その原則の例外あるいは補足について定める規定となっており、それぞれ(a)との関係性が明確であるのに対し、(b)は必ずしも(a)との関係性が明確であるとはいえない。現に、イギリスにおいては後に詳述するとおり、同項(b)が責任制限の規定であるのかについて争いがあるとされる。

そこで、4条5項(b)の規定の解釈を検討する前提として、まず、この規定を設けたウィスビー・ルールの条約会議における議論を詳細に見ていくこととする。

---

at which the goods are discharged from the ship in accordance with the contract or should have been so discharged.

The value of the goods shall be fixed according to the commodity exchange price, or if there be no such price, according to the current market price, or if there be no commodity exchange price or current market price, by reference to the normal value of goods of the same kind and quality.”



## 2. 4条5項(b)の制定経緯

### (1) 4条5項(b)の原案が提案された背景

ウィスビー・ルールは、1967年からブリュッセルで開催された第12回海事法外交会議(ブリュッセル会議)において審議され、最終的に採択された、ハーグ・ルールの改正条項である<sup>(260)</sup>。ハーグ・ルールは当時すでに世界の主要海運国のほとんどが批准し、実質的な国際海上物品運送法のスタンダードとなっていたわけであるが、条約成立以来40年余りが経過し、いくつかの対処すべき問題が認識されてきていた。万国海法会は、1959年以来この改正問題について検討を行い、1963年の万国海法会第26回総会(ストックホルム会議)において、ハーグ・ルールの一部改正案を採択した。ブリュッセル会議におけるハーグ・ルールの改正に関する審議は、この万国海法会の改正案を原案として行われた。なお、ブリュッセル会議は、ハーグ・ルールの改正のほか、海難救助条約の改正等その他の議題についても審議され、それらはすべて1967年5月の会議期間(第1会期)で採決に至ったが、ハーグ・ルールの改正案については議論が紛糾し、一旦審議は延期されることとなり、1968年2月の継続会(第2会期)において、積み残された問題を改めて協議し、そこで最終的に採択されている。

万国海法会の提案は、①運送品の不当引渡による損害賠償請求権の消滅期間と運送人の求償権の行使期間、②運送人の個別的責任制限制度、③運送人の不法行為責任およびその使用人等の責任の減免、④原子力損害との関係、⑤適用範囲の修正、⑥運送人の堪航能力についての注意義務、⑦船荷証券記載の証拠力の諸改正点を含むものであったが<sup>(261)</sup>、この万国海法会の原案には、4条5項(b)の規定の原型となるような損害賠償の算定に関する規定は含まれていなかった。この規定の原型は、上記②の運送人の個別的責任制限制度、いわゆるパッケージ・リミテーションの改正に関する議論に関連して、イギリス政府から提出された修正案においてはじめて示されたものであった。

---

<sup>(260)</sup> 本節の条約会議について、谷川久「船荷証券条約および海難救助条約の改正」海法会誌復刊第13号(1968)に詳しい報告があり、本章の記述の多くはこれを参照している。

<sup>(261)</sup> 谷川・前掲(注260)8頁。

ハーグ・ルール 4 条 5 項の規定は、第 1 文において梱包または単位 (per package or unit)、つまりパッケージをベースとした単一の制限方式を規定し、第 2 ないし第 4 文においてハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項 (f) ないし (h) に該当する規定を置くという構成となっていた。万国海法会の改正案は、このハーグ・ルール 4 条 5 項第 1 文のパッケージ・リミテーションについて、責任制限金額の引上げと基準通貨とを変更する内容に留まるものであった。

このような万国海法会の改正案をベースにはじめられた第 1 会期の議論であったが、会議の開始直前に、従来の 1 梱包または 1 単位を基準として責任制限金額を定める方式を改めて、貨物の重量 1 キログラム毎の制限金額を定める方式を採用する修正提案がノルウェーより示された。この主張は、ハーグ・ルールの単位方式による責任制限について、単位 (unit) の概念について、「梱包または単位」の定義が曖昧で多義的であり、各国の裁判所の解釈のみならず、条約を国内法化する際の立法においても異なったものと解釈されており、条約が有する各国法の統一という目的を果たせていないこと、また、この制限額を適用することで、多くの場合に (その貨物の価値と比較して) 極めて低額の名目的な賠償額となり不合理な結果となっているとして、国際鉄道物品運送条約 (CIM)<sup>(262)</sup> や国際道路物品運送条約 (CMR)<sup>(263)</sup> で採用されている貨物の重量 1 キログラムあたりの金額によって責任制限額を確定させる方法を採用することを求めるものであった<sup>(264)</sup>。コンテナ・パレットの普及により、複合輸送が主流化するなか、海上運送と陸上運送との責任制限の間に調和をもたらすべきであるとの考えにより、アメリカもこの主張を支持したが<sup>(265)</sup>、一方で、イギリスはハーグ・ルールの責任制限制度の本質的な変更を伴うものであるため、結論を出すためには十分な検討の時間が必要であるとして、この問題について一旦会議を延期するべきと強く主張した<sup>(266)</sup>。最終的に、このイギ

---

<sup>(262)</sup> 正式名称は、“Convention Internationale Concernant le Transport des Marchandises par Chemins de Fer”という。

<sup>(263)</sup> 正式名称は、“Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route”という。

<sup>(264)</sup> Procès -Verbaux, Conférence Diplomatique de Droit Maritime, Douzième session (1e phase), Bruxelles, 679 (1967).

<sup>(265)</sup> Ibid., at 79.

<sup>(266)</sup> Ibid., at 121-122.

リスの提案が受け入れられ、審議は第 2 会期に持ち越されることとなった。

第 1 会期が中断され、第 2 会期が開始されるまでの間に各国から数々の修正案が提示されたが、その多くは、単位ベースで算定される金額と重量ベースで算定される金額のいずれか高い額を制限金額とする、単位方式と重量方式の併用方式であった。併用方式は、もともと第 1 会期中にノルウェーからの再修正提案において初めて示されたものであったが、当初のノルウェーの再修正案は、ウィスビー・ルールで最終的に採用された案のように単位方式か重量方式かのいずれか高い金額という規定のされ方ではなく、単位方式により計算される金額を基本としつつ、ただし、その金額は、「船荷証券に重量の記載があった場合は、当該 1 パッケージまたは単位についての総重量 1 キログラムあたり 30 フランを下回らないこととする」というように、重量方式が単位方式を補足するといった構成になっていた<sup>(267)</sup>。コンテナ物流の主流化により複合輸送への適切な対処の必要性が認識されるなか、従来の単位方式では、コンテナを 1 単位とした場合、責任制限金額が貨物の価値と比較してあまりに低くなるという不都合が想定されていた。一方で、重量方式の場合においても、重量が小さいが高価な貨物においては逆に不合理な結果となることが指摘されていた。併用方式によれば、このような、いずれかの方式によった場合に極端に運送人の賠償額が低くなるという不都合を避けることができ、両者のデメリットを補いあえること、また、併用とはいえ重量方式も採用することで陸上運送の条約とも一定の統一性をもたせることができるものとして評価され、第 1 会期の作業部会でも好意的に受け取られていた<sup>(268)</sup>。

一方で、併用方式をとった場合でも、重量物の場合には重量方式による賠償額ではあまりに責任制限の金額が高額となりすぎることが懸念された<sup>(269)</sup>。そこで、ドイツは、運送人の責任に「絶対的な責任の上限(an absolute upper limit of liability)」を設定するべきであるとして、

---

<sup>(267)</sup> Ibid., at 694. なお、最終案となった単位方式または重量方式のいずれか高い額という規定のされ方は、その後のアメリカ提案をベースとする (ibid., at 708-709)。

<sup>(268)</sup> Ibid., at 718.

<sup>(269)</sup> たとえば、コンテナ貨物の場合その重量が 30～40 トンに上ることは当事も稀ではなかったようだが (Procès-Verbaux, Conférence Diplomatique de Droit Maritime, Douzième session(2e phase), Bruxelles, 116(1968))、その場合 1 キロあたり 30 フランを当時のレートで約 715 円として計算すると約 21,450,000～28,600,000 円に及ぶ。

重量ベースの計算については 100,000 フランという定額の責任制限の上限額 (Top Limitation) を設ける修正案を提出した<sup>(270)</sup>。このドイツの提案は、デンマーク、オランダ等多くの支持を得ることとなった。そして、このような責任制限金額の上限額の議論に関連して、イギリスより、貨物の価額によって責任制限金額の上限を定めることが提案されることとなり、これが、のちに修正され 4 条 5 項 (b) となる規定の原型であった。

## (2) イギリス原案に対する修正

4 条 5 項 (b) の規定の原型は、以上のような経緯で提案されたものであったため、このイギリスの原案では、「本条約の規定に基づき運送人または船舶が運送品の、または運送品に関する滅失または毀損について責任を負う場合において、その責任の範囲は本船から荷揚げされ、あるいは荷揚げされるべき地および時における当該運送品の価額を越えないものとし、これを超える損害は一切賠償されないものとする (When, under the provisions of this Convention the carrier and/or the ship is liable for any loss or damage to or in connection of goods, *the extent of such liability shall not exceed* the value of such goods at the place and time at which the goods are discharged or should have been discharged from the ship, and *no further damages shall be payable*)」となっており、斜体強調を付したように、「その責任の範囲は…超えないものとする」、「それを超える損害は一切賠償されない」というように、責任の範囲に上限を設けることを明確に意図した表現となっていた。この提案に付されたイギリス政府のコメントの概略は次のようになっている。「イギリス政府は、『ハーグ・ルールは、運送人の責任に本当の意味での上限を設け、保険処理を促進するため、絶対的な責任の上限を設定すべきである』というドイツ政府の提案を優れたものであると考える。しかしながら、一定金額による定額の責任限度額による場合、(たとえばドイツの提案する 100,000 フランでもその金額は一般的な貨物の価格に比較して高額で) 重量の大きいものなど非常に大きな価値を有する貨物の場合を除き、責任限度額が貨物の価額と何の関係も持たなくなるのではないかと懸念する。しかしながら、大半のケースにおいて貨物所有者に生じる損失は、現実には貨物に生じ

---

<sup>(270)</sup> Ibid., at 188-191.

た滅失や損傷による価値の減少であり、根拠の乏しい上限金額を設定することは多くの事例で不合理な結果を招きかねない。したがって、最も公正かつ現実的な解決は、運送人の賠償責任の上限額を、荷揚げされるべき地および時において貨物が現実に滅失または損傷した価額により算定する方法を採用することと考える<sup>(271)</sup>。

このように、当初のイギリス政府の提案の意図は、運送人の個別的責任制限につき重量方式が採用された場合に、重量物貨物について運送人の責任が過大になることへの対処として、賠償責任の最大限度 (Top limitation) を設けることにあった。しかしながら、このイギリスの提案は、ブリュッセル会議での審議を経て、起草委員会により現在の4条5項(b)の文言に修正され、最終的に条約案として採択された。

最終案は、”The total amount recoverable shall be calculated by reference to the value of such goods・・・”となっており、「賠償されるべき総額(”the total amount recoverable”）」という表現が使われているため、一見すると責任制限の規定であるかのようにもみられるが、一方で、「・・・物品の価額を参照して算定されなければならない(”・・・shall be calculated by reference to・・・”）」という表現に留まるため、当初のイギリス原案と比較して、どのように解釈されるべきかについて疑義を生じさせるものとなっている。ブリュッセル会議の会議議事録は総会での発言が記録されているのみであり、作業部会、起草委員会での議論の詳細は明らかでなく、イギリス原案から最終案へと変更されるに至った経緯については、総会での概略報告からうかがい知ることができるのみであるが、まず、1968年2月21日午後の第6回総会において回付された報告書<sup>(272)</sup>によれば、作業部会での議事経過は次のようになっている。

【 “Compte rendu des réunions de la Commission” (作業部会での議事経過の概略) 】

1968年2月19日午後の作業部会において、ハーグ・ルールの単位方式による責任制限制度が維持されるべきかどうかについて議論が行われ、単位方式のみによる制限方

---

<sup>(271)</sup> Ibid., at 207-210.

<sup>(272)</sup> Ibid., at 246-249.

式を変更すべきことについては賛成多数となったが、一方で、重量方式のみによる制限方式については否決され、単位方式と重量方式の併用方式を採用することが合意された。

翌 20 日午前の会議では、まず作業部会の会長が、イギリスのディプロック卿 (Right Hon. Sir Kenneth Diplock) を議長とする起草委員会を構成することを決定し、当該起草委員会に、①金額を空欄とした責任制限条項の規定、および②コンテナとパッケージ概念との関係性について定義する規定の起草を指示した。その後、ドイツが提案し、デンマークおよびオランダが修正提案をしている”Top Limitation”の採用の是非について議論が行われ、ここでの採決では採用することが賛成多数を得ている。そして、イギリス提案にかかる貨物の価額により責任制限額を定める規定についても審議された。原案の意図について、損害賠償の範囲を物的かつ直接の損害に限る趣旨かという質問に対し、イギリス代表が肯定したうえで、修正案について採決され、賛成多数を得た。続いて午後の会議ではパッケージあたりの制限額を 10,000 フラン、1 キログラムあたりの金額を 30 フランとすることが合意され、”Top Limitation”の額について挙手により意見を確認したところ、200,000 フランが一番多くの票を集めた。

そして、総会前の最終会議となった 21 日の午前の会議において、起草委員会による草案が回付され、各規定について採決がとられた。そのなかで、前日までは採用される方向であった”Top Limitation”の規定が削除されることになった。また、貨物の価額による損害賠償額の算定の規定について規定の趣旨の曖昧さを排除するために”the total amount recoverable・・・”という表現から”total”を削除することについて採決されたが、結果として”total”の文言を残すことが多数の支持を得て、起草委員会の草案が可決された(ただし、この規定について節を分けるという条件が付されている)。

### (3) 責任制限の上限から損害賠償額の算定方法への変質

このようにして、責任制限の上限の算定方法ではなく、損害額そのものの算定方法として

最終案に残ることとなった4条5項(b)の規定であるが、損害賠償額の算定方法という趣旨に加え、さらに当該規定に責任制限の機能、すなわち、損害賠償の範囲をこの規定で画する、あるいは本規定に基づき算定された金額をもって損害賠償額を制限するという趣旨までも有していると見るべきであろうか。

本議案が審議された第6回総会の冒頭、作業部会の会長を務めたベルギーのヴァンリン教授(Professeur Jean Van Ryn)は作業部会の議事経過の概要説明を行っているが、そのなかで次のような趣旨の発言をしている。

「イギリス提案にかかる損害賠償額の算定の規定は、厳密に言えば責任制限の規定ではなく、損害賠償額の算定方法についての規定である。この規定の目的は海上運送における物品の滅失、損傷の損害額の算定方法として一般的なルールを明記することで基準の統一を図ることにある」<sup>(273)</sup>。

また、最終的には再度否決されることになるが、第6回総会において、デンマークより再度、“Top Limitation”を追加する修正が提案されているが、その再提案の理由として、次のような説明がなされている。

「もともと、作業部会において運送人の責任に上限金額を設けることが決定されていた。ひとつは1単位あたり200,000フランの絶対的な上限金額であり、もうひとつは可変的な上限額、つまり貨物の価額による上限である。しかしながら、この二つの上限は今朝却下されることとなった。二つの上限のうち、イギリス提案による貨物の価額による上限については変更され、いまや純然たる損害額の算定方法の規定となり、もはやいかなる責任制限の趣旨も含まない(This means that the provision now is a pure provision of calculation of damages and does no longer contain any limitation of liability.)。当初のイギリス原案は規定の解釈をいたずらに複雑にするのみであったので、かかる変更は正当なものであり、われわれは受け入れる準備がある。しかしながら、重量物貨物については

---

<sup>(273)</sup> Ibid., at 95.

依然として、なんらかの上限を設ける必要があると考える<sup>(274)</sup>」。

このように、作業部会の会長およびデンマーク代表の発言において、明確に4条5項(b)の規定は責任制限の規定ではないと述べられている。

また、最終案が採択された2月22日午前にかかれた第7回総会におけるイギリスのディプロック卿の発言は次のとおりである。

「われわれは、この規定[4条5項]で貨物が滅失・損傷した場合の船主の責任を取り扱っている。貨物が滅失した場合の船主の責任は、当該貨物の価額についてである。それは推定的な責任(*prima facie liability*)であり、90%のケースにおいて船主が支払うことになる金額である。この規定はそのことについてなんら変更を加えるものでなく、運賃も通常このことを基礎として定められている。このことは損害額の算定方法について定める第2文および第3文[この2つの文が4条5項(b)に相当]で取り扱われている。大半のケースがこれらの規定によりカバーされ、荷送人、貨物所有者は、全損の場合は貨物の価額の満額を受け取ることになるだろう<sup>(275)</sup>」。

推定的な責任、つまり確定的なものではなく反証を許すものであるということが述べられており、明言されていないものの、法的には責任制限の規定としての効果を持たせる趣旨ではない、ということがここでも示されているように思われる。

#### (4) 小括

4条5項(b)の規定の原案は、イギリス政府により、明確に責任の最大限度額(Top limitation)を設けることを目的として、その効果を明記した文言で提案されたものであった。しかしながら、ブリュッセル会議の審議の過程において、(a)号等の本来的な責任制限の規定との関係性について理論的に整理を進めていく中で、本規定は責任制限の趣旨を含むべきではないことが認識され、賠償額の算定方法を明確にするもの、すなわち賠償額の推定的な算定方法を定める規定へと変質し、そのような規定として修正が施されたうえで最終草案に

---

<sup>(274)</sup> Ibid., at 97-98.

<sup>(275)</sup> Ibid., at 115.



残り、条約案として採用されるに至った。

原案が明確に責任制限の規定であったこと、修正を施したうえでも提案国のイギリスは本規定の採用にこだわっていたとされていることから<sup>(276)</sup>、イギリスなどは、裁判実務をとおして、この規定が実質的に責任制限の機能を果たすことを期待していた可能性は否定できない。しかし、イギリス代表の発言でも「推定的な(*prima facie*)」算定方法であることが明言されており、法的には責任制限の規定としての位置づけは放棄されているものと考えられる。また、推定的な基準、すなわち反証を許すものであることから明らかなとおり、定額賠償の規定、すなわち、実損害の如何に関わらず、この規定により算定される抽象的な損害額をもって運送人の賠償額とする規定であるとは考えられていなかったものと思われる。

このように、ブリュッセル会議の起草者の間においては、4条5項(b)の規定は、わが国の商法580条についての当時および現在の通説の見解、すなわち運送人を保護するための責任制限の規定であり、かつ定額賠償の規定であるというものは異なった性質の規定として、起案、採択されたものであったといえよう。

### 3. 4条5項(b)の国際的理解

#### (1) 緒説

前節において述べた経緯で採択された4条5項(b)の規定であるが、この規定の提案国であるイギリスにおける評価を見ると、必ずしも条約の起草者たちの理解、整理が定説となっているという状況にはないようである。たとえば、ある論者によれば、「この規定は損害の算定に関する規定であるが、この規定の目的は必ずしも明確でなく、ひとつの見解としては、これが求償額にもうひとつの上限を設けるもので、したがって、間接損害を排除する趣旨、というものがあろう。一方で、この規定が損害額の算定に基準(*yardstick*)を与えるもので、必ずしもこの規定により算定される損害に限定する趣旨ではないという見解もありうる」と指摘されてい

---

<sup>(276)</sup> 谷川・前掲(注260)57頁。

る<sup>(277)</sup>。

そこで、本節においては、まずイギリス法において、ウィスビー・ルールにより 4 条 5 項(b) が規定される以前の法、すなわちコモン・ロー上の考え方を確認したうえで、上記の 2 つの説、すなわち責任制限の規定であるという説とそうでなく純粋な損害賠償の算定の規定に過ぎないという説について、学説、判例等を手がかりに検討し、最後にハーグ・ウィスビー・ルール採択後に新たに国連により作成された 2 つの国際海上物品運送条約、すなわちハンブルグ・ルール<sup>(278)</sup>とロッテルダム・ルールにおける規定およびその条約案作成にかかる議論を概観することにより、ハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項(b)の規定が国際的にどのように理解されているかを検討する。

## (2) コモン・ローの立場

コモン・ローにおける契約違反の損害賠償の基本原則は、損害賠償は、契約違反により不利益を受けた当事者において、相手方の契約違反の結果として生じた損失が補填されること、つまり、当該当事者において、金銭的に、あたかも契約が相手方により違反なく履行されたのと同じ状態にされるべき、というものである。しかしながら、この原則には重要な制限がある。すなわち、契約違反の結果として生じたものでありさえあれば、いかに原因から疎遠な (however remote) 損害であったとしても、それらがすべて賠償されるというわけではないということである<sup>(279)</sup>。原因行為たる契約違反と事実上の因果関係 (causation in fact) が認められる結果のうち、法律上の因果関係、すなわち原因行為との「近接性 (proximity)」が認められるもののみが賠償されるべき損害として認められることとなる。

この損害賠償の範囲を確定する、すなわち法律上の因果関係の有無を確認するためのテストとして、「損害の疎遠性 (remoteness of damage)」という概念が用いられる。特定の損害項目が「あまりに疎遠 (too remote)」であるとされると「近因性 (proximity)」がないとされ、賠償が

---

<sup>(277)</sup> STEWART C. BOYD ET AL., SCRUTTON ON CHARTERPARTIES AND BILLS OF LADING, 408-409 (21 ed. 2008)

<sup>(278)</sup> 正式名称は、"United Nations Convention on the Carriage of goods by sea" という。

<sup>(279)</sup> THOMAS GILBERT CARVER, CARRIAGE BY SEA, 1456 (Raoul P Colinvaux ed., 13th ed. 1982)

認められないこととなる。この「損害の疎遠性」に関する伝統的な基準が、Hadley v. Baxendale 事件で示された以下の基準である(ハドレー・ルール)。「両当事者が契約を締結し、一方当事者がそれに違反した場合に、他方当事者がその契約違反に対して受け取るべき損害賠償は、その契約違反自体から自然に(naturally)、すなわち、事物の通常過程によって(in the course of ordinary things)生じたと公正かつ合理的に考えられるようなものであるか、あるいは、契約締結時に、契約違反の蓋然的結果として両当事者が予見したと合理的に考えられるようなものであるべきである」。この判決に示された基準をまとめると、①賠償されるべき損害が契約違反自体から「自然に」生じたものであること(第1原則)、あるいは、②その損害が両当事者が契約違反から生じそうであると「予見した」ものであること(第2原則)、このいずれかを満たした場合、法的因果関係があるものとして、賠償されるべき損害と認められることとなる。

こうして法的因果関係が認められた特定の損害について、次に損害額の評価・決定の問題(measure of damages)が生じ、その評価原理とは、「原状回復(restitutio in integrum)」、すなわち、原告が被った近接損害(proximate damage)についての全額(in full)金銭賠償原理であり、「異常でない、通常の結果に対してのみ」の全額賠償であるとされる<sup>(280)</sup>。

海上物品運送契約において、運送品が滅失した場合において運送人が負うべき損害賠償額は、契約で別途の定めがない限り、運送品が揚地に到着したであろう時における市場価格から運賃等貨物権利者が支払うべきであったが支払を免れた金額を控除した額とされる。

---

<sup>(280)</sup> 本節のここまでの記述は、田井義信『イギリス損害賠償法の理論』(有信堂高文社、1995)を参照した。「チェシャとファイフットの両教授(Cheshire and Fifoot)は、"remoteness of damages"、"damage too remote"、"remote consequences"、"measure of damages" 当の言葉は、あたかも同義語であるかのように交換的に使われているとして、損害賠償(damage)と損害賠償額(damages)との区別の必要性を説いている。すなわち、『問題は、究極の分析において、損害賠償が二つの別個の問題 — 賠償が求められている損害の範囲(remoteness)とその賠償の評価(assessment)とは区別されねばならないという基本原理から生ずる問題 — であることが理解されるならば、もっと明瞭になるであろうということを示している。』と述べ、その問題として、①原告はいかなる種類の損害を賠償請求する資格があるか、②1の損害に対して支払われるべき実際の金銭賠償額の評価原理は何かの二つをあげる。」(同書 28 頁)。この「損害の範囲(remoteness)」と「賠償の評価(assessment、measure of damages)」との峻別は、本稿が取り扱う問題を検討するにあたり重要な視点であると思われる。

同様に、運送品が損傷した場合においては、運送品が損傷を受けない正常な状態であれば到着時に有していたであろう価額と、損傷を受けた状態における価額との差額であるとされる<sup>(281)</sup>。そして、通常運送人は、売買契約における売主と比較して、運送品(商品)について限られた情報しか持たないため、その予見可能性が認定されるのは限られた事案においてのみであることは一般に認められているものの、逸失利益等の間接損害についても、特にこの請求を制限するようなルールはなく、通常の「疎遠性(remoteness)」の原則に従い、一定の要件を満たせば賠償すべき損害として認められることとなる<sup>(282)</sup>。

判例も、当時ハーグ・ルールが適用される南アフリカからイタリアへの海上運送において、荷受人が引渡しの遅延により被った転売利益や代替品を高い価格で仕入れざるをえなかったことによる損失などを船主に賠償請求した事案について、「一般法を適用した場合に賠償すべきと判決されるべき転売利益に関する損失について、運送人に対する賠償請求から排除する、あるいは制限するような法原則は認められない」として、荷受人の請求が認められるかどうかについては船主の予見可能性をもとに判断すべきであるとしている<sup>(283)</sup>。

### (3) 学説、判例における 4 条 5 項(b) の評価

ハーグ・ルールにおいては以上のようなコモン・ローの考え方が適用されていたが、ハーグ・ウィスビー・ルールにおいては 4 条 5 項(b)が追加され、この規定により運送品の滅失・損傷に関して賠償すべき損害が決定されることになった。以下、4 条 5 項(b)を責任制限の規定であるという説と、そうでなく純粋な損害賠償の算定の規定に過ぎないという説について順に見ていくこととする。

#### (a) 責任制限の趣旨を肯定する考え方

4 条 5 項(b)に責任制限の趣旨を肯定する考え方は、同条の”the total amount recoverable・・・”という文言を重視して解釈している。すなわち、この表現により、遅延による

---

<sup>(281)</sup> MCGREGOR, *supra* note 151, at 1001-1002.

<sup>(282)</sup> NICHOLAS GASKELL, *BILLS OF LADING: LAW AND CONTRACTS*, 501 (2000).

<sup>(283)</sup> *Satef-Huttene Albertus S.p.A. v. Paloma Tercera Shipping Co. S.A. (The Pegase)* [1981] 1 Ll.L.Rep. 175.

経済的損失等のいわゆる間接損害は排除されるものとみている<sup>(284)</sup>。

この説を唱えるのはカナダのテトリー教授であるが、「結論的に、前者の見解[4条5項(b)は賠償額の制限の規定であるという見解]の方がおそらく文言についてより正しい解釈であると思われる<sup>(285)</sup>。」というように、ここでは文言解釈による結論を述べているのみであり、このような解釈が正当化される理論的な根拠については必ずしも明らかではない<sup>(286)</sup>。他にこの解釈の根拠となりうるものとしては、①貨物の価額を超える額について合理的な運送人は予期し得ないこと、②裁判所が賠償金額として、貨物の価額以上の金額もそれ以下の金額も認定できないことは、リスクの予測可能性という点において、運送人と貨物権利者双方に利益があること、③運送人は、自身の無過失を証明しないと責任を免れない点で重い責任を負わされており、これとの利益衡量で賠償額について運送品の市場価格で制限を設けることによりバランスをとっている、というものが挙げられるかもしれない<sup>(287)</sup>。

しかしながら、①については、結局、通常の損害の範囲(remoteness)の確定に関するテスト(ハドレー・ルールによる予見可能性ルール)の適用により制限されるといっているのと同じであって、本規定が予見可能性ルールとは別に新たに、あるいはそれに加えて責任制限を定めるものであるとする根拠としては十分ではない。また、②と③の根拠は、それぞれ紛争予防、あるいは運送人と貨物権利者との利益衡量といった、一定の政策的価値判断に基づくものである。このような政策的価値判断は、立法論としてはともかく、解釈論において、いずれの解釈が正しいかについて判断する根拠として用いるのは適切でないと思われる。前節においてみた4条5項(b)の採択に関わる外交会議において、そのような政策的な価値判断が示されていたのであればともかく、議事録を見る限り、このような見解は示されていないのであり、

---

<sup>(284)</sup> WILLIAM TETLEY, MARINE CARGO CLAIM, 790(4th ed. 2008).

<sup>(285)</sup> Ibid., p.808.

<sup>(286)</sup> 他にも「間接損害を排除する趣旨ではないかとも考えられる」とするものもあるが、その根拠は示されていない(STEPHEN GIRVIN, CARRIAGE OF GOODS BY SEA, 394(2007))。

<sup>(287)</sup> HAKAN KARAN, THE CARRIER'S LIABILITY UNDER INTERNATIONAL MARITIME CONVENTIONS, THE HAGUE, HAGUE-VISBY, AND HAMBURG RULES, 263-264(2004). 但し、同書はこの説を支持するものではなく、あくまで同説を正当化するために考える根拠を挙げているに過ぎない。

これらもこの説を正当化する根拠として決定的なものとはなり得ないと思われる。

また、テトレイ教授は自説を補強するものとして、CMR(国際道路物品運送条約)23条に関する判例の「逸失利益、その他の商業上の損失は請求できない」というくだりを引用している<sup>(288)</sup>。たしかに、運送品の滅失の場合の規定であるCMR23条は、その1項および2項が損害賠償の算定の規定となっており<sup>(289)</sup>、それらはハーグ・ウィスピー・ルール4条5項(b)に相当するもので類似の規定とはなっている。しかし、この規定にはハーグ・ウィスピー・ルールと決定的に異なる点がある。それはCMR23条4項には、責任制限の効果を明確に示した文言 (but no further damages shall be payable) があることである。そして、この判例も "Loss of profit comes within the prohibition at the end of art. 23(4)-"no further damages shall be payable"として、この文言により逸失利益は請求できない、と判示しているのである<sup>(290)</sup>。4条5項(b)を責任制限の規定であるとするのであれば、CMR23条4項のような明確な責任制限の文言をウィスピー・ルールにおいてなぜ採用しなかったのかについて説明がなされる必要があるだろう。

このように、責任制限の機能を持つという説は、これを正当化する理論的根拠に乏しいと評価でき、現に、参照できる文献でこの説をとるのは、テトレイ教授ぐらいであり、少数説であるといえるだろう。なお、テトレイ教授は、4条5項(b)を責任制限の規定であるとは述べているが、さらに進んで、この規定が定額化の規定であるとまでは明言していない。日本の通説のように、実損害がこの規定により算定される金額を下回る場合であっても、これを定額化の規定であるとみて、4条5項(b)により算定される額を賠償すべきであるという立場を取るのかについては必ずしも明らかにされていない。しかし、同教授は、運送人の運送品に関する損害賠償について、原状回復 (restitutio in integrum) の原則を基調とした説明を行っており、本規定についてこの原則との関係をあえて述べていないことから、この規定が原状回復の原則の特則とは考えていないとみるのが自然であると思われる。また、アメリカの「実損害の原則 (The

---

<sup>(288)</sup> TETLEY, *supra* note 284, at 239.

<sup>(289)</sup> 但し、CMRでは仕向地ではなく仕出地および時の価格としている点でハーグ・ウィスピー・ルールと異なっている (the value of the goods at the place and time at which they were accepted for carriage)。

<sup>(290)</sup> Buchanan and Co. Ltd. v. Babco Forwarding and Shipping (U.K.) Ltd. [1977] 1 Ll. L. Rep. 234, 238.

principle of “damage actually sustained”）」を一般的な記述の中で説明しており、原則として実損害が賠償されるべきという立場をとっていると見られることから、仮に4条5項(b)が定額化の規定、すなわち抽象的損害額の賠償の規定であるとするならば、その旨を明確に述べているのではないかと思われる。これらの点からすると、同教授は、本規定を損害額の定額化の規定とは考えていないものと推測することができるのではないか。

(b) 責任制限の規定ではないとする考え方

4条5項(b)のもうひとつの解釈として、「同条の目的は損害賠償の範囲を確定する方法を条約締結国間で統一することであり、損害賠償額の算定についての一応の基準(“*prima facie* rules”)を規定している。したがって、この一応の基準を適用することが不適切な特別な状況があれば、4条5項(b)は必ずしも他の方法により損害の額を算定することを妨げるものではない<sup>(291)</sup>」という、イギリスの勅選弁護士であるダイヤモンド氏(Anthony Diamond, Q.C.)の説明に代表される、4条5項(b)には責任制限の規定としての機能はないとする解釈である。ウイスビー・ルールを採択したブリュッセル会議の議事の経過を検討し、同条についての各国代表の理解も踏まえたうえで、同条が単に「参照して算定する(calculated by reference to)」という表現となっており、明確な責任制限の文言がないことから、間接損害等、貨物の価額に含まれ得ない他の損害項目について排除する効果まで持たせることは行き過ぎであると考えられる立場である<sup>(292)</sup>。

イギリスの判例で、上記の説を支持しているものがあり、その概要は次のとおりとなっている。

#### 【Laiterie Dupont Morin Flechard v. Anangel Endeavour Cia. Nav. 事件】

本件は、アントワープを積地とし、タンザニアのダルエスサラームを揚地とする、ドラム

---

<sup>(291)</sup> Anthony Diamond, *The Hague-Visby Rules*, 248, in [1978] LLOYD'S MARITIME AND COMMERCIAL LAW QUARTERLY, 225 (1978).

<sup>(292)</sup> *Ibid.*, p.248.

缶詰めのバターを運送品とする海上輸送に関する事案である。当該運送品は、EEC（欧州経済共同体。現在のEUの前身）の援助物資であり、荷送人は、EECの補助を受けた団体から代金の支払を受けることとなっており、その金額は、EECにおけるバターの市場価格をベースとして、運賃と貨物保険料が加算されたものであった。したがって、バターの価格は、揚地ダルエルサラームにおける市場価格より相当程度高いものとなっていた。商品代金は運送品が揚地で荷受人に引き渡されること条件として支払われることとなっていた。

このような背景のある本件運送契約であったが、揚地で運送品の数量不足が確認され、荷受人は運送人に対し、積地側、EECでの価格をベースとした代金相当の賠償を請求した。これに対し、運送人は、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)により、損害賠償の額は、揚地ダルエルサラームにおけるバターの価額に制限され、かつ荷送人におけるEECの補助金を受けた特別な取引条件による間接損害も認められないとして争った。

かかる事案において、4条5項(b)が賠償額に制限を加えるものか、という論点について、エバンス判事は、ブリュッセル会議の報告書を検討したうえで、「the total amount recoverable」という文言は、特定の損害項目を排除することまで意味しておらず、また、損害の額がどのような場合においても必ず揚地における運送品の価額を参照して決めなければいけないことを意味するのでもない。当該規定は、貨物の価額が原告の請求する損害のすべてあるいは一部を表象している場合において、広く受け入れられている貨物の価額を算定する方法を示しているに過ぎず、この規定は、一般法において認められる追加的な損害の賠償を排除するものではない」と判示した<sup>(293)</sup>。

この判例の見解は、4条5項(b)が「疎遠性(remoteness)」、すなわち損害の範囲、因果関係についての規定ではないとしたうえで、それが損害賠償の額の算定基準を定めるもの、す

---

<sup>(293)</sup> Laiterie Dupont Morin Flechard v. Anangel Endeavour Cia. Nav. (unreported, 17 March 1989), JULIAN COOKE ET AL., VOYAGE CHARTERS, 1058 (2007).



なわち「損害賠償額の算定(measure of damage)」に関する規定ではあるが、この算定基準も推定的なものであり、別の算定基準を用いることを否定する強い効果、確定的な基準を定めるものではないと考えていると評価できる。

また、次の判例も、ハーグ・ウィスビー・ルール<sup>(294)</sup>の適用のもと、裁判所が経済的損失について認容した事例として挙げられる<sup>(294)</sup>。

#### 【The “Subro Valour”号事件】

被告の本船“Subro Valour”は船艙がひとつしかなく、船尾に居住区とエンジンルームがある小さな船であった。主機はエンジンルームの下層階に設置されていた。エンジンルームの最先部とその上にエンジンルームの上層階があった。エンジンルームの上層階は居住区と調理室と同じフロアにあり、機関室囲壁で囲まれていた。

1987年11月25日、イギリスを積地、オランダを揚地とする航海のため、原告の貨物327.69トンの豆がイギリスの積地で船積みされた。貨物は11月25日付の船荷証券に基づき運送され、当該船荷証券に表象される契約にはハーグ・ウィスビー・ルールが援取されていた。本船は11月26日14時に積地を出帆し、同日15時35分に外洋に出た。20時51分ごろ、船長は煙の臭いに気付いた。火は居住区に拡がった。船長は煙や炎が貨物の方に拡がるのを防ぐため、船首を風上に向けて錨を降ろすことにした。その結果火は貨物には拡がらなかった。船長と船員はその後ヘリコプターで下船し、本船はLOF(Lloyd’s open form. 救助契約の書式)に基づき救助業者により避難港まで曳航され、11月28日17時45分に着岸した。その後貨物は他船に積み替えられ揚地に到達した。

原告は本船の火災の結果、損害を被ったとして、被告船主に対し損害賠償を請求した。原告は、火災により救助作業が必要となったのは、航海開始前における本船の不堪航に起因するもので、損害もそれに起因するものだと主張した。被告船主は、仮に本船が航海開始前に不堪航であった場合、被告およびその使用人、代理人が注意義務を尽く

---

<sup>(294)</sup> YVONNE BAATZ ET AL., THE ROTTERDAM RULES: A PRACTICAL ANNOTATION, § 60.03 (2009).

したにも関わらず生じた不堪航であったということを証明できない限り、運送契約の違反となることは認めている。

原告は積替費用を含む貨物の救助費用と貨物価額に関する EEC の補償請求を含む 19,965 ポンドと 4,719.51 ギルダを損害として請求した。貨物の救助費用に関して、原告は貨物を FOB 条件の船積書類引換現金払いで購入し、この航海に保険を付しており、その保険に基づき保険者が救助費用を支払ったものであるもので、償還されるべきであると主張した。

EEC の補償請求に関しては、本件貨物の購入価格には、11 月に揚地で引渡しが行われた場合、1 トンあたり 379.50 ギルダが適用される EEC の税還付分が含まれていた。火災により本船が遅延したことで貨物が 11 月にオランダに到着できなかったため、原告は 1 トンあたり 371.80 ギルダの還付しか受けられなかった。これによる損害 2,519.51 ギルダを損害として被告に請求した。これに対し、被告はこの損害は賠償と認められるには疎遠である (too remote to recoverable) と反論した。

本訴訟において提示された事実および証拠に基づき、クラーク判事は、本船が航海開始の前において堪航性を有していなかったと認定し、火災の原因は本船の不堪航によるものとした。そのうえで、被告の提示した証拠によれば、被告が航海開始前に本船の堪航性保持についての注意義務を尽くしたことは示されていないとし、注意義務が尽くされていれば損害は防ぐことができたものであったと認定した。

これを前提として、貨物保険で救助費用が付保の対象となっていたことを原告は証明しており、また、貨物保険者が貨物にかかる救助費用を救助業者に支払ったことは合理的であるとして、原告の救助費用相当額の賠償請求を認めた。

くわえて、EEC の税還付の請求についても、運送品の価格は変動する EEC の助成金の影響をうけることは誰もが知るところで、それにより買主が支払う正味価格は延着により影響を受けることは合理的に予見可能である (it is reasonably foreseeable) として、この

EEC の税還付額減少分相当の損害賠償請求も認めた<sup>(295)</sup>。

この事例では、船主の堪航性担保義務違反に基づき、貨物保険者が支払った救助費用相当額と遅延に基づく経済損害の賠償を認めている。後者については、本件がハーグ・ウィスピー・ルールの適用される契約であったにもかかわらず、4条5項(b)の規定については特に触れず、契約違反における損害賠償の一般原則である「疎遠性(remoteness)」の基準のもとで賠償の範囲に含まれるかどうか判断されている。すくなくとも、4条5項(b)が責任制限の規定であるとは考えられていないことを前提としていると考えられる。

このように、4条5項(b)は責任制限の趣旨を有しないという考え方は、イギリスにおいて支配的な見解であるとされており<sup>(296)</sup>、判例でも引用されるように実務上も影響を持っている考え方である。上記に見た、コモン・ローにおける損害賠償額の算定方法と4条5項(b)を比較したときに、その内容は同一であり、従来一般に受け入れられている算定方法を表現したに過ぎない、という説明はブリュッセル会議におけるディプロック卿の説明に合致するものであり、解釈として穏当であると思われる。

#### 4. ハンブルグ・ルール以降の議論

最後に、ウィスピー・ルール採択後に成立した新しい国連海上物品運送条約において、損害の範囲、あるいは損害賠償額の算定についての規定がどのようなになっているのか、各条約の成立までの議論から概観する。

##### (1) ハンブルグ・ルール<sup>(297)</sup>

---

<sup>(295)</sup> The “Subro Valour” [1995] 1 L.L.Rep. 509.

<sup>(296)</sup> GUENTER H. TREITEL & FRANCIS M.B. REYNOLDS, CARVER ON BILLS OF LADING, 631 (2d ed. 2005).

<sup>(297)</sup> ハンブルグ・ルールは、ウィスピー・ルール採択と前後する 1968 年の国連貿易開発会議(UNCTAD)総会において、海運に関する国際的制度や慣行を荷主保護の立場から見直し、新たな国際物品運送条約をつくるべきだという観点から、ハーグ・ルールの改訂を検討すべき課題のひとつとして決定されたことを端緒として検討が開始され、国連国際商取引法委員会(UNCITRAL)の Working Group III(作業部会)により条約改正案が作成され、1978年に採択、1993年に発効している。

1978年に国連で採択されたハンブルグ・ルールには、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)に相当する損害額の算定の規定はない。

作業部会が検討の前提としたUNCTAD事務局のレポートは、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)について、「長年にわたり一般に適用されてきた原則を規定化したものであるが、運送品の市場価格を確定するのが難しいことは依然として変わらない」と評価し、「CIF 価格に一定の利益を乗せる、あるいはインボイス価格に運賃、貨物保険料および一定の利益を加算する」方法のほうがより明確になり、当事者間の紛争が長引くことを避けられるとしている<sup>(298)</sup>。しかしながら、その後のUNCITRALの作業部会においてこの規定に関連して議論がなされ、あるいは条約案として何らかの提案がされた形跡は見受けられない。

また、作業部会の議論において、運送人の責任に包括的な限度額(over-all ceiling upon carriers' liability)を設けることについては明確に否定されているが、当該議題がとりあげられた会議の議事録を見る限り、ここでもハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)の規定に何ら言及されていない<sup>(299)</sup>。

なお、ハンブルグ・ルールは5条1項および2項で運送人が延着による損害について責任を負う旨を明記しているが、この延着損害に関連して、運送人が賠償責任を負うべき延着に起因する経済的損失の範囲に関して議論が行われている。その内容を報告する事務総長報告において、「そのような問題は、契約法における損害賠償の算定の問題に関して原理的な問題を生じる。したがって、延着損害という狭い問題で扱うより、条約における運送人の賠償責任の範囲という、より一般的な問題として取り扱うほうが望ましい」と指摘されているが<sup>(300)</sup>、ここでもハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)がとりあげられて議論された形跡はうかがえない。このことは、同規定が損害の範囲に関連する規定、一般法の因果関係に係る規定

---

<sup>(298)</sup> UNCTAD REPORT, Bills of Lading, (TD/B/C.4/ISL/6/rev.1,1971), 47-48.

<sup>(299)</sup> Report of the Secretary-General, second report on responsibility of ocean carriers for cargo: bills of lading” (A/CN.9/76/Add.1, 1973), 170.

<sup>(300)</sup> Report of the Secretary-General; third report on responsibility of ocean carriers for cargo: bills of lading” (A/CN.9/88/Add.1, 1974), 143.

であるとは考えられていないことを示しているように思われる。

このように、ハンブルグ・ルールとの比較から、ハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項 (b) の評価を読み取ることはできない。しかし、ハンブルグ・ルールでは、延着による損害について、遅延した物品に関する運賃の 2.5 倍を上限としながらも賠償を認めることが明確に規定されており、また、ハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項 (b) のような規定もないことから、ハンブルグ・ルールは、運送品の滅失・損傷の損害賠償に関して、いわゆる間接損害を排除するものではないと理解されるであろう。

## (2) ロッテルダム・ルール

ロッテルダム・ルールでは、ハンブルグ・ルールと異なり、再びハーグ・ウィスビー・ルールと同様に損害賠償額の算定の規定が定められた。すなわち、22 条であるが、この規定はハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項 (b) と類似する規定であるものの、ここには重要な相違があるものと思われる。

まず、22 条 1 項および 2 項は、一見するとハーグ・ウィスビー・ルールとほぼ同様の規定であるといえるが、ハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項 (b) が、同項 (a) をうけて「運送品の滅失または損傷、または運送品に関する損害 (any loss or damage to or in connection with the goods)」を適用対象としていたのに対し、ロッテルダム・ルール 22 条は「運送品の滅失または損傷について運送人が賠償すべき金額 (the compensation payable by the carrier for loss of or damage to the goods)」として、「運送品に関する損害 (in connection with goods)」の文言を削除している。”loss of or damage to goods”という表現は、滅失、損傷という運送品に対して直接的に生じた物理的な損害を意味しており、“in connection of the goods”という表現は、前者に包含されない、延着による経済的損失のような、いわゆる間接損害も含みうる表現となっている。ロッテルダム・ルール 22 条において、“in connection of the goods”という文言が削除されたことで、本条は、滅失、損傷という運送品に直接生じた物理的な損害のみに適用される損害額の算定の規定となり、延着による経済的損失についての損害額の算定については適

用されないと考えられている<sup>(301)</sup>。

次に、ロッテルダム・ルール 22 条 3 項は、運送人と荷送人が 1 項および 2 項に定めるものと異なる賠償額の算定方法に合意した場合を除き、運送人は 1 項および 2 項により算定される額を超える賠償義務を負わないことを明記している。これにより、ロッテルダム・ルール 22 条は、当事者が別途の合意をしない限り、原則として、責任制限の機能を有する規定となったものと評価できよう<sup>(302)</sup>。

このように、責任制限の効果も有することとなったロッテルダム・ルールにおける損害賠償額の算定の規定であるが、当該規定により算定された額が、実際に請求者において生じた損害の額より上回る場合にはどのように解されるべきであろうか。わが国の国際海上物品運送法 12 条の 2 の規定の解釈のように、「定額賠償制」の規定であるとする、このような場合においても、請求者は本条により算定される揚地における市場価格での賠償請求ができることとなる。しかし、作業部会にスイス代表として参加したツィーグラ教授 (Alexander von Ziegler) は、ロッテルダム・ルール 22 条 1 項により定まる損害賠償の額は、損害賠償の予定 (forfeit compensation) ではなく、算定および責任制限のデフォルトに過ぎないとし、実損害までの賠償しか認めるべきでないと考えているようである<sup>(303)</sup>。

なお、22条3項の規定は当初万国海法会により作成された草案では、「運送品が滅失または損傷した場合においては、延着の規定に基づく場合を除き、運送人は1項および2項に規定に基づくものを超える賠償金の支払い義務を負わないものとする(“In case of loss of or

---

<sup>(301)</sup> Anthony Diamond, *The Rotterdam Rules*, 480, in [2009] LLOYD'S MARITIME AND COMMERCIAL LAW QUARTERLY, 445; Francesco Berlingieri, *Revisiting the Rotterdam Rules*, 604, in [2010] LLOYD'S MARITIME AND COMMERCIAL LAW QUARTERLY, 583. ロッテルダム・ルールにおいても、ハンブルグ・ルール同様、延着についての規定が設けられ(21条)、延着による責任について60条により運賃の2.5倍までの責任の上限が定められてはいるものの、損害額の算定についての規定はない。

<sup>(302)</sup> Diamond, *supra* note 301, at 482; Berlingieri, *supra* note 301, at 605. なお、61条の責任制限阻却事由の規定は、18条のみを引用しており、22条には適用がないような規定のされ方となっている。これについては条文作成上のミスの可能性もあることが指摘されている(藤田友敬「新しい国連国際海上物品運送に関する条約案について」ソフトロー研究 13号(2009)75頁。)

<sup>(303)</sup> Alexander von Ziegler, *Compensation for Damage: The Rotterdam Rules Appraised*, 54, in EUROPEAN JOURNAL OF COMMERCIAL CONTRACT LAW, 51(2010).

damage to the goods, and save for in article 6.4[当時の草案における延着の規定], the carrier shall not be liable for payment of any compensation beyond what is provided for in articles 6.2.1 and 6.2.2”[最終案の22条1項および2項に相当する])”となっており、最終案にある”except when”以下、すなわち運送人と荷送人で別途の合意があればそれに従う旨の規定がなく、責任制限の趣旨がより明確になっていた。そして、この草案の趣旨について、「この規定は、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)に反映されている原則に従うものである。この規定は、ハーグ・ウィスビー・ルールの文言が意図していたと考えられる、価値の減少相当分を損害賠償の額とし、間接損害を排除することを明確にしたものである」と説明されていた<sup>(304)</sup>。しかし、UNCITRAL作業部会の議論で、この規定が間接損害(consequential damage)のように通常の運送品の価格(value of goods)によって把握されない損害すべてを排除する趣旨かどうか明確でないという問題が指摘され、間接損害が賠償に含まれるか否かについては当事者の意思によるべきとの考え方が示されている<sup>(305)</sup>。また、この規定が「絶対的な責任の上限(an absolute limit on the amount of damages recoverable)」を設定する趣旨かどうかについて疑問が出されたが、これについても当事者間の意思によるべきとの考え方が支持され<sup>(306)</sup>、”except when”以下の文言、すなわち、運送人および荷送人の別段の合意があればそれに従う旨が追加されて、最終案となっている<sup>(307)</sup>。この議論の経緯を見るに、ロッテルダム・ルールの起草者の間においては、ハーグ・ウィスビー・ルール4条5項(b)の解釈について評価が分かれていたことがうかがえる。

いずれにせよ、結果的に、運送人と荷送人との運送契約締結時の意思を尊重するとしながらも、22条3項の規定よりは、あくまでそれを例外的な取扱いとして規定し、原則としては、損害賠償額の算定の規定である22条1項および2項により算定される額をもって、運送人の運送

---

<sup>(304)</sup> A/CN.9/WG.III/WP.21, 31.

<sup>(305)</sup> Report of Working Group III (Transport Law) on the work of its tenth session, Vienna, 16-20 September 2002, (A/CN.9/525), 20.

<sup>(306)</sup> Ibid., at 20.

<sup>(307)</sup> A/CN.9/WG.III/WP.32, 28-29.

品の滅失・損傷についての損害額の上限として機能を持たせるという立法的な解決をしていると考えられ、この点でハーグ・ウィスビー・ルールから大きな変更が加えられていると見るべきであろう<sup>(308)</sup>。ロッテルダム・ルールの起草者の説明によれば、22条3項は間接損害 (consequential damages) について明確に言及していないが、その目的は当事者明確な合意がない限り、運送品の滅失または損傷の場合の損害賠償において、間接損害についての責任を否定することにあつたとされる<sup>(309)</sup>。一方で、間接損害の排除は責任制限の問題 (an issue of limitation of liability) ではなく、損害賠償額の算定の問題 (an issue of measure of damages) であるとして、責任制限阻却事由があつて責任制限が認められない場合においても、間接損害の排除は適用されるとする<sup>(310)</sup>。

また、ロッテルダム・ルールは、海上物品運送区間に限定されず、物品の受取から引渡までの区間 (door to door) 適用されるため、たとえば国際道路運送条約 (CMR) では仕出地価格 (received value) となっているなど、算定基準を明確に定めておかないと紛争のもととなる。したがって、22条の規定は賠償額の算定基準を揚地価格 (arrived value) に統一する意味においても重要な規定であると位置づけられている<sup>(311)</sup>。また、揚地価格の原則の機能は、契約が適正に履行されていれば得られていたであろう利益を請求者に得させることにあるのではなく、むしろ契約前の状態に戻すことにあるが、一方で、商取引において通常は、積地での価格の方が揚地よりも低い場合に、海上運送を利用して取引を行うことの意味が生じるため、商品の場合は揚地価格を基準とする算定価格の方が、積地価格による算定価格よりも高くなるはずであるとされている<sup>(312)</sup>。

---

<sup>(308)</sup> ダイヤモンド氏は「もともとコモン・ロー諸国では、疎遠性 (remoteness) のルールに従い、通常はかかる間接損害の賠償は認められないとし、この変更はもっぱらコモン・ローの疎遠性 (remoteness) に関するルールの適用のない国における運送人にメリットが生じるだろう」とする。Diamond, *supra* note 301, at 482.

<sup>(309)</sup> MICHAEL F. STURLEY ET AL., THE ROTTERDAM RULES, 159 (2010).

<sup>(310)</sup> *Ibid.*, at 159.

<sup>(311)</sup> *Ibid.*, at 158.

<sup>(312)</sup> *Ibid.*, at 158.



## 5. 本節のまとめ

これまでみたとおり、ハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項 (b) の規定は、ブリュッセル会議の審議の結果、責任制限の規定としての性質を否定され、推定的な (*prima facie*) 損害額の算定基準として位置づけられたものであった。それはコモン・ローをはじめとする各国に最も広く共通する考え方を成文化したものに過ぎなかったといえる。

イギリスにおける評価については、同条が責任制限の規定であるかどうかについては議論があるものの、それを否定する見解のほうが支持を得ており、また、責任制限の規定であるという説も、その理由として運送人の保護ということを強調しているわけではない。加えて、わが国の通説のように「損害額の定額化」の規定、すなわち実損害の如何を問わず、この規定により算定される抽象的損害を賠償させる規定であるとする見解は見られなかった。

また、ハンブルグ・ルールおよびロッテルダム・ルールといった国連海上物品運送条約の作成過程での議論からも、必ずしもハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項 (b) が責任制限の規定として評価されていないことが裏付けられた。ロッテルダム・ルール 22 条において、“in connection of goods” という表現がなくなったこととその表現を削除した趣旨<sup>(313)</sup>、また、3 項により、別途合意した場合を除き、運送人は 1 項および 2 項により算定される額を超える賠償義務を負わないことを明記されたこととの対比として、ハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項 (b) は間接損害などを排除する責任制限の規定ではないという解釈が妥当なものと思われる。イギリス法の損害賠償法の理論的な整理からも、同条を間接損害なり、特定の損害項目を排除する根拠規定とすること、すなわち損害賠償の範囲に関する一般法（「疎遠性 (remoteness)」の基準）の特則であると評価するのは困難であり、損害賠償額の算定の規定 (measure of damage) として位置づけられるべきものと思われる。

---

<sup>(313)</sup> ダイヤモンド氏は、「間接損害は賠償されないものとする趣旨」と理解しており、ロッテルダム・ルールの起草者の 1 人でもあるベルリンジェリ教授も、その見解に同意している (Diamond, *supra* note 301, at 482; Berlingieri, *supra* note 301, at 605)。

おわりに

本章における検討により、わが国の国際海上物品運送法 12 条の 2 の規定についての通説的説明が、ハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項(b)についての国際的な理解とは異なったものであることが明らかになった。いずれの見解が妥当かについての実質的な評価は本章においては行っていない。責任制限の規定でなく、損害額の推定的な算定基準であるとしても、当事者が反証しない限り、当該規定により算定される金額が賠償額となるので、訴訟実務上、多くの事案で、間接損害を含まない、運送品に物理的に生じた滅失・損傷を限度とする賠償が認められることになるであろう。したがって、責任制限の規定と位置づけなかった場合においても、間接損害が認められる事例はあくまで例外的となり、実質的に、責任制限の規定であるということと大差はないといえるかもしれない。しかし、そうであっても、限界的な事例においては、規定の性質、位置づけをどのように見るかによって結論が変わってくるものであり、さらには、他の規定との関係、とりわけ故意または認識ある無謀な行為があった場合に責任制限の利益を与えない、責任制限阻却条項との関係をどう整理するべきかについて大きな影響がある<sup>(314)</sup>。

わが国の通説が国際的に見ればやや特異な解釈となっているとしても、そのことは必ずしもわが国の通説が誤ったものであるということの意味しているわけではない。ロッテルダム・ルールの規定は、むしろわが国の 12 条の 2 についての通説の理解に結論的に近いものとなっていることから、価値判断として、わが国の通説は間違っていなかったといえるかもしれない。また、別の観点で、通説の見解が、商法の規定を準用する旧法における解釈と現行法との間で変更を加えなかったことにより法的な安定性を実現できたという評価もできるかもしれない。

しかし、ハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項(b)の規定の趣旨についての十分な分析・評価を行わぬまま、同規定が商法 580 条の規定と同趣旨であると結論づけて商法の規定の解釈論をそのまま援用しているのであればその妥当性について改めて検討する必要がある。運送

---

<sup>(314)</sup> もっとも後者の点については、わが国の国際海上物品運送法では立法的に解決されている(前掲(注 240)参照)。

品に対する賠償責任について、運送人は、原則として間接損害について責任を負わないということは、結論的に概ね異論がないものとも思われるが、ハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 5 項 (b) をその根拠とすることは必ずしも妥当でない。同規定の性質についての理論的な説明としては、国際的な支持を得ていると考えられる解釈、すなわち、賠償額の算定基準を定める規定であるという説明のほうが優れているものとも思われる。わが国の民事上の損害賠償の範囲に関する基本規定である民法 416 条が、もともとイギリスのハドレー・ルールに示された予見可能性ルールを採用したものであることから、運送人の損害賠償責任に関するイギリス法の議論は参照すべきものであろう。物品運送契約において、運送人が原則として間接損害を負わないことは、イギリス法のもとでは予見可能性ルールをベースとした損害賠償の範囲についての基本原則、すなわち「疎遠性 (remoteness)」のルールを適用することによっても導きださう結論なのである<sup>(315)</sup>。運送人が負うべき責任は、運送契約の性質から本質的にどの範囲までなのか、また、それは民事上の損害賠償の範囲に関する基本規定である民法 416 条を適用することだけでは導きえない結論なのか、ということ改めて検討したうえで、国際海上物品運送法 12 条の 2 の規定の趣旨および位置づけを再評価する必要があるのではないだろうか。

---

<sup>(315)</sup> 前掲(注 308) 参照。

## 終章

### 1. まとめ

本論文は、運送人の定額賠償について、その沿革を遡り、また民法の債務不履行または契約違反による損害賠償の一般原則との関係を検討したうえで、最後に国際海上物品運送法における解釈を検討した。

運送品が滅失または毀損した場合において運送人が負う定額賠償の責任は、ローマ法におけるレケプツム責任に由来する。それは、運送品が運送人に託されたときと同じ正常な状態で返還されるという「運送品の安全の引受け」とそれが「正常に返還されなかったという事実」に基づき、原告がその代償を簡便、迅速に得るための制度であったといえる。そこではその制度目的から、請求手続き面において立証責任が転換され、かつ免責事由が制限されること、また効果面において賠償もしくは補償額は滅失、毀損した運送品の価額、すなわち物の客観的価値と一致するということが本質的な特徴であったといえよう。このような特徴的な法定の特別責任、補償制度が各国に継受された後変質し、とりわけドイツにおいて過失責任化して一般の契約違反に統合されたといえる。そして、わが国の商法の規定および解釈はその影響を色濃く受けている。

もともとレケプツム責任に基づく請求は、通常故意・過失に基づく契約違反の損害賠償とは別個の、物の返還に代る価値代償の制度であったため、この請求があるからといって、運送契約等の主たる双務契約の債務不履行に基づく損害賠償が排除されるものではない。物の客観的価値を超える損害については、運送契約上の債務不履行に基づく損害賠償請求に必要な要件を満たせば、それに基づき責任追及することも可能であり、この場合においては、レケプツム訴権と双務契約上の訴権とは競合関係にあった<sup>(316)</sup>。レケプツム責任が実体法の側面において運送契約上の責任と同化することに伴い、手続法的な側面においても、レケプツム訴権は契約上の損害賠償請求に取り込まれたものと考えられる。このレケプツム訴権

---

<sup>(316)</sup> クリンゲンベルク・前掲(注18)288頁。

の「返還義務」の代償としての「物の価値」に相当する賠償、補償が運送契約上の損害賠償に取り込まれていった際も、その責任原因の側面、すなわち厳格責任もしくは原告は運送人の過失等の帰責事由を立証する必要はないという立証責任の転換という点については、その特徴が明確に維持されて引き継がれていた。一方で、レケプツム責任に基づく請求と通常の債務不履行による損害賠償請求との競合関係の処理、棲み分けにおいて、「物の価値」を超える損害、すなわち本来的な損害賠償を請求するための要件は、ドイツ法においては悪意または重過失という、通常の過失よりも高い非難可能性が認められる場合に制限された。ここにおいて、レケプツム責任が過失推定責任へと緩和される傾向とも相俟って、運送人の損害賠償責任においては「物の価値」に限定される定額賠償が原則的な位置づけになり、例外的に悪意等有責性の高い場合にのみ通常の損害賠償責任を負うという構造になり、責任原因においてはともかく、損害賠償の範囲においては、通常の契約責任に比べると運送人にとって「有利な」制度となったといえる。もともとローマ法においては、レケプツム責任は、通常の双務契約上の責任に付加・追加して課された責任で、船主にとってみれば責任加重でこそあれ、責任軽減の要素はなかったものが、近代において契約責任に取り込まれた結果、少なくとも損害賠償の範囲の点においては、逆転現象が生じているといえる。このことは、通常の定額賠償が適用されるときに責任原因が、過失責任とされた 1897 年ドイツ商法典やわが国の商法においてはさらに顕著となる。

このような、ドイツ法や日本法のように、定額賠償を責任制限の規定とみて、完全賠償を認める要件を故意、悪意などの有責性がある場合に限定する立場においては、運送人の定額賠償の性質を契約違反による損害賠償と位置づける場合、損害賠償の一般原則との比較において、その特別な取り扱いの正当性をどのように理由付けするかについて考える必要が生じた。そこでは、海上運送人の保護のため、あるいは責任原因において不可抗力までの責任を負わされるという厳格責任の代償として認められた責任制限であるとか、運送人が責任保険を付保するために責任を限定することが必要だからなどという説明がされてきた。このような理解のもとでは、定額賠償による責任制限は、運送人にとってはいわば特典・優遇措置と捉

えられることとなる。そのように理解することにより、この責任制限の恩恵を阻却する事由として、故意や悪意といった非難可能性の高い行為に限定されることの正当化にもつながり、この点について疑問も特に生じないこととなる。

ただ、第3章でみたように、定額賠償の規定が当然に責任制限の規定であると考えるのは正しくない。一方で、第2章でみたように、これを責任制限の規定と解釈しないイギリス法においても、多くの場合は価額賠償に限られるため、一定の責任制限の効果は認められる。イギリス法の通説的な立場は、定額賠償の規定に責任制限の機能をみないが、「疎遠性 (remoteness)」に関する基準により、運送契約において運送人が賠償すべき「通常損害」は、多くの場合「物の価値」に一致し、運送人は通常それを超える賠償義務を負わないものとされる。

## 2. 展開

このような状況をどのように理解すればよいだろうか。おそらくその答えは、運送人の運送品に関する責任の性質を検討することで導きだされるべきものであろう。定額賠償による運送人の運送品に対する通常の場合の責任は、レケプツム責任がそうであったように、運送人が運送契約において得られる報酬との関係において、必ずしも対価的な等価性が認められる責任ではない。責任発生要件として、当初は過失が問われなかったことからわかるとおり、債務不履行と認められるかどうかは絶対的に必要な条件の責任ではなく、単に運送品に物理的な損失が生じたという事実だけで発生する責任、つまりは危険の分配、引受を本質と見るべきものである。このような危険の分配が妥当する根拠は、物の占有、保管という行為に求めるべきものであると考えられる。ローマ法において、船主等のレケプツム責任を含め、最軽過失責任である「保管責任 (custodia)」が課されていた、船主、旅館の主人、厩舎の主人、洗濯屋、繕い人、売買契約の売主に共通するのは、契約の相手方である他者に将来的に引き渡す義務を負っている物についての直接的な占有を有しているという点である。物には滅失や毀損というリスクが伴うが、本来そのリスクは当該物の所有者に帰属し、所有者が負担

すべきものである。「保管責任」あるいは「レケプツム責任」は、そのリスクについて、直接の占有という対象物の危険に対する一定の対処、支配可能性を根拠に、占有者に一定程度負担させる制度とみるべきではないだろうか。対価的な等価性がないというのも、なすべきことをなさなかったこと、つまり債務不履行の代償、債権の効力としての債務不履行による損害賠償ではないからである。

このように把握すると、「定額賠償」というより、「価額補償」といったほうが用語として適切だと思われるが、これは通常の損害賠償の概念とは別のものと捉えるべきではないだろうか。ただ、ここで「価額補償」として、損害賠償と別の概念として整理すべきであるといっても、明治23年旧商法のように2つの異なる請求権として、制度を分けるべきかどうかは別の問題である。手続き面から言えば、1つの制度であることの利点も考えられる。重要なのは、解釈論において、この概念的な整理をもとに、具体的な事案における適切な結論を導くことができるかどうかということであろう。責任制限阻却事由についても、悪意のような高度な有責性が認められる場合のみを対象とすることが果たして適切なのかも検討する必要があるのではないだろうか。悪意を基本とすれば、かなり高度の非難可能性が必要となるが、運送人が運送契約上、その報酬に照らして、運送営業を行う専門家として要求される水準で仕事を行っていないような場合においては、通常の債務不履行同様に、通常の損害賠償の範囲において責任を負担しない理由はない。運送品に対する直接占有を根拠として運送人に割り当てられた、純然たる危険の発現なのか、あるいは運送人の義務違反なのかを適正に区別することが重要だと考える。

この点において、国際海上物品運送法は第3条1項に「運送品に関する注意義務」を定めているが、一口に「運送品に関する注意義務」といったところで、その具体的な内容については明らかでない。対象となる行為も運送品の受取、船積、積付、運送、保管、荷揚および引渡と非常に幅広く、またそれぞれの行為において具体的に要求される注意は多様なものを含む。このような曖昧な概念を用いている理由は、運送人の運送品に関する定額賠償、あるいは価額補償を過失責任原理のもとで処理することにおいては意味があるが、それを除けば

あまり意味のある概念だとは思われない。ハーグ・ウィスビー・ルールのもとにおいて運送人が免責を受けるためには、この注意義務を尽くしたかどうかではなく、ハーグ・ウィスビー・ルール4条2項に列挙されている免責事由のいずれかに該当する原因による損害であることを証明できることが決定的な要件であるからだ<sup>(317)</sup>。問題なのは、運送契約のそれぞれの段階において、運送人に要求される具体的な注意義務の内容、水準がどのようなものであるかである。

たとえば保管についてみると、ローマ法の「保管責任(*custodia*)」はドイツ法において最軽過失と実質的に同程度に評価される厳格な責任であったが、そこでは「1000の目をもって家の隅々を調べて眠りにつく」ほどの注意を要求される<sup>(318)</sup>。これは、責任の性質上結果責任に限りなく近いものであることを表現している。つまり、物が滅失または毀損した場合、それには必ず原因があるが、仮にその物が滅失または毀損した時点において、その占有者などの保管者が当該物から目を離さずに監視していた場合、事故原因が不可抗力(*force majeure*. 直訳すれば「大きな力」)でない限りは、損害を防ぐことができた可能性があったということになる。事故当時に監視を怠っていたことをもって「過失」、あるいは「運送品に関する注意義務違反」と評価するのであれば、結果責任を問うことに等しい。このような考え方がとられて、運送品に対する損害について、通常損害賠償責任を問う場合を故意、悪意などの有責性の高い帰責事由がある場合に限定したと考えることもできるかもしれない。ただ、このような過失認定は果たして適当なのであろうか。

一例として、航海過失免責に関連し、イギリスの傭船契約においては「航行上の過誤(*errors of navigation*)」と「過失ある航行(*negligent navigation*)」とは区別されて議論されている<sup>(319)</sup>。ここで「過誤(*error*. ミス、誤り)」とは、法的には価値中立な言葉であり、過失、注意義務違反(*negligent*)による過誤と、それによらない過誤とを含む概念として使われている。免責

---

<sup>(317)</sup> COOKE ET AL., *supra* note 293, § 85.127.

<sup>(318)</sup> 前掲(注71)。

<sup>(319)</sup> TERENCE COGHLIN ET AL., *TIME CHARTERS*, § 27.26 (6th ed. 2008).



条項において、ハーグ・ウィスビー・ルール 4 条 2 項 (a) のように明確に航行上の注意義務違反 (neglect in navigation) を免責することに合意していない場合、すなわち 1946 年ニューヨーク・プロデュース定期傭船契約書の 16 条のように航行上の誤り (error of navigation) としか記載されていない場合は<sup>(320)</sup>、船員に注意義務違反があったときに船主は免責されない<sup>(321)</sup>。この議論は、ハーグ・ルールの航海過失免責規定に影響を与えた 1893 年米国ハーター法 (Harter Act) の草案や、さらにはその成立以前の国際法改良編纂協会 (Association for the Reform and Codification of the Law of Nations. 現在の国際法協会 (International Law Association) の前身) の会議においては、明確に認識されていた<sup>(322)</sup>。ハンブルグ・ルールやロッテルダム・ルールが航海過失を免責事由から削除したことから、このような議論も改めて検討することも必要ではないかと思われる。

このように、滅失、損傷という好ましくない結果に対して、原因行為とされる運送人の監視の不十分や判断の誤りすべてが、契約責任や不法行為責任を問うべき「過失」と法的に評価されるだけの注意義務違反に該当するわけではないということを認識する必要がある。運送人の運送品に関する注意義務の基準 (規範) となるべき、船積み、積付け、保管、荷揚げ等のそれぞれの段階において要求される水準を具体化、明確化することにより過失をより客観的に判断できるようになれば、「物の価値」を超える賠償、すなわち「価額賠償」ではなく、通常の意味での「損害賠償責任」を負わせる要件として、故意や悪意またはそれに相当するような高度の有責性に限定する必要はなくなるのではないか。第 2 章第 1 節第 3 (3) で紹介したドイツの判例において<sup>(323)</sup>、責任制限を阻却する「意図的な不当行為 (wilful misconduct)」が認

---

<sup>(320)</sup> 1946 年ニューヨーク・プロデュース定期傭船契約書 16 条は次のように規定する (下線筆者)。” The act of God, enemies, fire, restraint of Princes, Rulers and People, and all dangers and accidents of the Seas, Rivers, Machinery, Boilers and Steam Navigation, and errors of Navigation throughout this Charter Party, always mutually excepted.”

<sup>(321)</sup> The Satya Kailash (C.A) [1984] 1 L.L.Rep. 588.

<sup>(322)</sup> 相原隆「航海過失免責の生成過程—ハーター法以前の協定船荷証券条項を中心として—」早稲田法学第 73 巻第 3 号 (1998) に詳しい記載がある。

<sup>(323)</sup> 前掲 (注 144)。

定されている。この事案では、トラックの運転手がサービスエリアにおいて休憩中に、施錠した状態のトラックが盗まれたことに対して、「意図的な不当行為」が認定されている。この認定は、日本法での悪意または重大な過失の該当性判断のもとで評価した場合、一見、厳しすぎるように感じられる。しかし、この契約には、「休憩は照明があり、警備されている駐車場でいい、車から離れてはならないこと」という規定を含む、荷主の「陸上運送に関する安全ガイドライン」が採取されており、これに加え、運送人は運転手が積地から目的地の途中にある運送人の管理する構内において休憩をとることを保証していた。このような事情があったため、本件で「意図的な不当行為」が認定されている。ここでこのような判断がされたのは、契約に明記することで当事者に合意された具体的な条件に違反していることによると考えられる。客観的な注意義務の基準が明確な場合は、それに違反したことをもって、通常の契約違反による損害賠償請求を認めることが妥当であることを示していると考えられる。

ただし、国際海上物品運送においては、運送人の損害賠償責任に関して、責任制限阻却事由である「自己の故意」または「損害の発生のおそれがあることを認識しながらした自己の無謀な行為」の判断はあくまで運送人自身を対象として行われ、使用人の故意または無謀な行為があっても、運送人の責任制限には影響しない(国際海上物品運送法 13 条の 2)。これは、ウィスピー・ルールが同様の方式を採用したことにもなうもので、ロッテルダム・ルールもこれに倣っている(ロッテルダム・ルール 61 条)<sup>(324)</sup>。過失推定責任原則を前提としたときに、運送品に関する注意義務違反については、多くの場合船長、船員等の使用人の行為について判断されることとなるのに、責任制限阻却事由はこれを含まないことは論理的に整合的ではないのではないかと考えられる。また、陸上運送においては、「運送人ノ悪意又ハ重大ナル過失」は使用人等の履行補助者の故意または重過失も含むとされているが、陸上運送と海上運送とでこのような取り扱いに差を設ける実質的な根拠はあるのかという問題もある。運送人の定額賠償の位置づけを見直すとしても、現行法の規定では条文上の制約がある問

---

(324) ウィスピー・ルールでこのような使用人の故意等を運送人の免責に影響を及ぼさないこととしたのは、航海過失免責との関係に配慮していたことが推察される(谷川・前掲(注 260)80-81 頁参照)。

題であるということは認識する必要がある。

### 3. おわりに

運送人の定額賠償は、もともと運送品の損失に対する財産的補償を目的とし、危険の引受けあるいは分配の性質を有する「価額補償」というべきものであった。債務不履行の損害賠償という“フィルター”を通して定額賠償を見ると、それが運送品の客観的価値により賠償額を制限している責任制限の規定であるかのようにみられたが、それは「価額補償」という制度の目的からもともと内在的に存する制約であり、それ以上でも以下でもないというものであった。それが契約責任に取りこまれ、同質化していくことにより、元来有していた性質も見えにくくなっていたのではないかと考えられる。定額賠償の規定を損害賠償の範囲に関する特則、すなわち責任制限の規定とみるのではなく、「価額補償」における損害賠償額の算定の規定であると位置づけて<sup>(325)</sup>、「価額補償」が妥当する事例と契約違反による「損害賠償」が妥当する事例とを正しく峻別していくほうが、運送契約において、それぞれの輸送モードに応じた危険を反映しながら、緻密で適正な危険・責任配分が実現できるのではないかとと思われる。

運送人の運送品の滅失または毀損に対する定額賠償は、損害賠償の範囲に関する特則としての責任制限の規定とみるのではなく、「価額補償(賠償)」として、通常の契約違反による損害賠償とは別の概念として捉えなおすことは運送契約の解釈論において意味があるのではないだろうか。少なくとも契約責任のなかに、本来的な債務不履行責任ではない「物の占有に基づく危険の分配」が混在しているということを認識すべきであろう。解釈論のなかで、「価額補償」と「損害賠償」の区別を意識していくことで、運送人の注意義務の具体的な内容、水準をより明らかにしていくことはできないだろうか。パッケージ・リミテーションの制度がある以上、責任制限の趣旨は、この制度における制限額の設定方法を適正・妥当なものにしてい

---

<sup>(325)</sup> ドイツ商法典における定額賠償の規定は、1998年改正前においては430条であったが、注釈書での当該規定の表題は「損害賠償の範囲(Umfang des Ersatzes)」であった。これに対し1998年改正後の当該規定(429条)は、条文の表題が「価額補償(Wertersatz)」とされた。

くことを志向するほうが合理的であると思われる。これらの問題意識にもとづく具体的な検討は、今後の課題としたい。

## 主要参考文献

### 【邦語文献】

(体系書・概説書・論文集・コンメンタール)

司法省訳『ロエスレル氏起稿 商法草案』(新青出版、1884/1995)

磯辺四郎『商法(明治23年)釈義』日本立法資料全集別巻16(信山社出版、1890/1996)

岸本辰雄『商法正義 第4巻』日本立法資料全集別巻50(信山社出版、1891/1995)

岸本辰雄『商法正義 第3巻』日本立法資料全集別巻49(信山社出版、1893/1995)

法典質疑会『法典修正案理由書 商法・同施行法』(明宝堂、1898)

丸山長渡『改正商法(明治32年)要義』日本立法資料全集別巻358(信山社出版、1899/2005)

ハインリヒ・デルンブルヒ(瀬田忠三郎=山口弘一=古川五郎訳)『獨逸民法論 3 債權』日本立法資料全集別巻119(信山社出版、1899/1998)

ウィルヘルム・エンデマン(堀内秀太郎=中村健一郎=古川五郎訳)『獨逸商法 上巻』日本立法資料全集別巻317(信山社出版、1900/2004)

コサック(中村甚作訳)『獨逸新商法論 第3巻』日本立法資料全集別巻226(信山社出版、1904/2004)

柳川勝二『改正商法(明治44年)正解』日本立法資料全集別巻226(信山社出版、1911/2002)

吾孫子勝=矢部克己『改正商法通義』日本立法資料全集別巻680(信山社出版、1911/2011)

石坂音四郎『日本民法 債權編 第1巻』(有斐閣書房、1911)

石坂音四郎『債權大綱 第1部總論』(有斐閣、1917)

加藤正治『海法研究 第二巻(訂正再版)』(有斐閣、1923)

鳩山秀夫『日本債權法 總論(増訂改版)』(岩波書店、1925)

岡野敬次郎『商行為及保險法』日本立法資料全集別巻611(信山社出版、1928/2009)

富井政章『民法原論 第3巻 債權總論上』(有斐閣、1928/1985)

竹田省『商法總則・商行為法』(新青出版、合冊復刻版、1931/1997)

中村武『商行為法概論』(南郊社、1937)

小町谷操三『海商法要義』(岩波書店、1939)

小町谷操三『運送法の理論と實際』(勁草書房、1953)

神戸大学外国法研究会編『獨逸民法Ⅱ』現代外國法典叢書2(有斐閣、復刻版、1955/1988)

神戸大学外国法研究会編『獨逸商法1』現代外國法典叢書6(有斐閣、1956)

大隅健一郎『商行為法』(青林書院、1958)

小町谷操三『統一船荷証券論および国際海上物品運送法註釈』（勁草書房、1958）

小町谷操三=窪田宏『海商法』（青林書院、1960）

石井照久=伊沢孝平『海商法 航空法』（有斐閣、1964）

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）

西原寛一『商行為法』（有斐閣、1969）

平井宜雄『損害賠償法の理論』（東京大学出版会、1971）

田中誠二=喜多了祐=堀口亘=原茂太一『コンメンタール商行為法』（勁草書房、1973）

石井照久=鴻常夫『海商法・保険法（増補版）』（勁草書房、1976）

マックス・カーザー（柴田光蔵訳）『ローマ私法概説』（創文社、1979）

田中誠二『海商法詳論（増補3版）』（勁草書房、1985）

法典調査会『商法委員会議事要録』日本近代立法資料叢書 19（商事法務研究会、1985）

林良平編『債権総論』（青林書院、1986）

椿寿夫=右近建男編『ドイツ債権総論』（日本評論社、1988）

平出慶道『商行為法（第2版）』（青林書院新社、1989）

戸田修三『海商法（新訂第5版）』（文真堂、1990）

潮見佳男『契約規範の構造と展開』（有斐閣、1991）

奥田昌道『債権総論（増補版）』（悠々社、1992）

菊池洋一『改正国際海上物品運送法』（商事法務研究会、1992）

フリッツ・シュルツ（槇浩訳）『古典期ローマ私法要説』西洋法史研究 8（信山社出版、1992）

鈴木竹雄『商行為法・保険法・海商法（新版 全訂第2版）』（弘文堂、1993）

重田晴生=中元哲司=志津田一彦=伊藤敦司『海商法』（青林書院、1994）

今井薫=岩崎憲次=栗田和彦=坂口光男=佐藤幸夫=重田晴生『保険・海商法（改訂版）』現代商法 IV（三省堂、1997）

戸田修三=中村眞澄編『注解国際海上物品運送』（青林書院、1997）

中村眞澄『海商法』（成文堂、1998）

長谷川雄一『基法商法講義 商取引法』（成文堂、1999）

ゲオルク・クリンゲンバルク（瀧澤栄治訳）『ローマ債権法講義』（大学教育出版、2001）

潮見佳男『債権総論 I（第2版）』（信山社出版、2003）

ピーター・スタイン（屋敷二郎監訳）『ローマ法とヨーロッパ』（ミネルヴァ書房、2003）

高橋眞『損害概念論序説』（有斐閣、2005）

村田治美『体系海商法(2訂版)』(成山堂書店、2005)  
森本滋編著『商行為法講義(第2版)』(成文堂、2006)  
民法(債権法)改正検討委員会『詳解 債権法改正の基本方針 II—契約および債権一般(1)』(商事法務、2009)  
潮見佳男『債務不履行の救済法理』(信山社、2010)  
江頭憲治郎『商取引法(第6版)』(弘文堂、2010)  
幡新大実『イギリス債権法』(東信堂、2010)  
奥田昌道編『新版注釈民法(10) II』[北川善太郎・潮見佳男執筆](有斐閣、2011)  
中田裕康『債権総論(新版)』(岩波書店、2011)  
中村眞澄＝箱井崇史『海商法(第2版)』(成文堂、2013)

(論文)

石井照久「運送人の責任—国際海上物品運送法案を中心として—」海法会誌復刊第5号(1957)  
吉田昂「国際海上物品運送法解説」法曹時報第9巻第6・8号(1957)  
山田昂—来栖三郎「損害賠償の範囲および方法に関する日独両法の比較研究」[我妻遷曆記念論文集『損害賠償責任の研究(上)』](有斐閣、1957)所収  
竹田省「運送人の責任」[同『商法の理論と解釈』](有斐閣、1959)所収  
北川善太郎「損害賠償論序説(1)、(2・完)—契約責任における—」法学論叢第73巻1号、同3号(1963)  
北川善太郎「損害賠償論の史的変遷」法学論叢第73巻4号(1963)  
平井宜雄「債務不履行責任の範囲に関する法的構成(1)~(3・完)—民法416条を中心として—」法学協会雑誌第80巻6号、同第81巻2号(1964)、同第81巻3号(1965)  
石井照久「企業者の契約責任の動向」[我妻遷曆記念論文集『損害賠償責任の研究 下』](有斐閣、1965)所収  
谷川久「船荷証券条約および海難救助条約の改正」海法会誌復刊第13号(1968)  
北川善太郎「判批」山田晟編『ドイツ判例百選』98頁(1969)  
奥田昌道「物品運送契約における債務不履行責任と不法行為責任」法学論叢第90巻4・5・6号(1972)  
阿部土郎「ヘーグ・ルールに関する勧告」海法会誌復刊第19号(1975)  
落合誠一「判批」ジュリ693号108頁(1979)  
吉村良一「ドイツ法における財産的損害概念」立命館法学150-154号(1980)  
江頭憲治郎「判批」法学協会雑誌第98巻第3号486頁(1981)

- 早稲田大学ローマ法研究会訳(佐藤篤士監訳)「フリッツ・シュルツ『古典期ローマ私法』(VI)」早稲田法学第57巻第2号(1982)
- 村田治美「運送人の定額賠償責任と第三者のためにする損害賠償」甲南法学第22巻(1983)
- 戸田修三「物品運送人の責任」[鴻常夫編『演習商法 総則・商行為』(青林書院、1984)所収]
- 谷川久「物流企業の責任」[竹内昭夫-龍田節編『現代企業法講座第4巻』(東京大学出版会、1985)所収]
- 山本豊「西ドイツにおける損害(概念)論の動向—ホーロッパ鑑定意見の紹介を中心に—」法学志林第83巻4号(1986)
- 北川善太郎「損害賠償法の展開—序論的考察—」法学論叢第124巻5・6号(1989)
- 鴻常夫「国際海上物品運送法の改正の作業の進展」海法会誌復刊第35号(1991)
- 落合誠一「『一九九〇年代の海上物品運送法の統一』の検討」海法会誌復刊第35号(1991)
- 日本海法会「国際海上物品運送法改正関係資料」海法会誌復刊第35号(1991)
- 江頭憲治郎「海上運送人の損害賠償の額」海法会誌復刊第36号(1992)
- 鴻常夫「国際海上物品運送法の改正について」海法会誌復刊第36号(1992)
- 落合誠一「国際海上物品運送法の改正」[同『運送法の課題と展開』(弘文堂、1994)所収]
- 樫見由美子「ドイツにおける損害概念の歴史的展開:ドイツ民法典成立前史」金沢法学第38巻1・2号(1996)
- 円谷峻「救済方法」[山田卓生編『新・現代損害賠償法講座第1巻総論』(日本評論社、1997)所収]
- 中田裕康「民法415条・416条(債務不履行による損害賠償)」[広中俊雄-星野英一編『民法典の百年Ⅲ』(有斐閣、1998)所収]
- 野田龍一「レセプツム責任の適用範囲」福岡大学法学論叢第46巻第2・3・4号(2002)
- 落合誠一「国際海上物品運送人責任規制の基本的方向」[落合誠一-江頭憲治郎編集代表『海法大系』(商事法務、2003)所収]
- 箱井崇史「海上旅客運送契約」[落合誠一-江頭憲治郎編集代表『海法大系』(商事法務、2003)所収]
- 箱井崇史訳「1681年フランス海事王令試訳2」早稲田法学第82巻第1号(2006)
- 矢戸善一「判批」江頭憲治郎-山下友信編『商法(総則・商行為)判例百選(第5版)』192頁(2008)
- 難波謙治「損害の抽象性と具体性—損害の段階構造に関する覚書—」立教法務研究第1号(2008)
- 藤田友敬「新しい国連国際海上物品運送に関する条約案について」ソフトロー研究13号(2009)
- 藤田友敬「ロッテルダム・ルールの評価—エラスムス大学シンポジウム報告」海法会誌復刊第53号(2009年)
- 小塚任一郎「運送人・荷主間のリスク・バランスと強行法的規制」海法会誌復刊第53号(2010)
- 藤田友敬「統一条約の受容と国内的変容—国際海上物品運送法を例として」[吉原和志-山本哲夫編『変革期



の企業法: 関俊彦先生古希記念』(商事法務、2011)所収]

## 【外国語文献】

(体系書・概説書・コンメンタール)

ROBERT JOSEPH POTHIER, A TREATISE ON THE LAW OF OBLIGATIONS OR CONTRACTS (William David Evans Esq. trans. 1806)

ROBERT JOSEPH POTHIER, A TREATISE ON MARITIME CONTRACTS OF LETTING TO HIRE (Caleb Cushing trans. 1821)

W.W.BUCKLAND, A TEXT-BOOK OF ROMAN LAW (3d ed. 1963)

GRANT GILMORE & JR. CHARLES L. BLACK, THE LAW OF ADMIRALTY (2d ed. 1975)

THOMAS GILBERT CARVER, CARRIAGE BY SEA (Raoul P Colinviaux ed., 13th ed. 1982)

ALAN ABRAHAM MOCATTA ET AL., SCRUTTON ON CHARTERPARTIES AND BILLS OF LADING (19th ed. 1984)

JÜRGEN BASEDOW, DER TRANSPORTVERTRAG (1987)

REINHARD ZIMMERMANN, THE LAW OF OBLIGATIONS; ROMAN FOUNDATIONS OF THE CIVILIAN TRADITION (1995)

F. BENEDICT HEYN, DIE ENTWICKLUNG DES EISENBAHNFRACHTRECHTS VON DEN ANFÄNGEN BIS ZUR EINFÜHRUNG DES ALLGEMEINEN DEUTSCHEN HANDELSGESETZBUCHES (ADHGB) (1996)

MÜNCHKOMMHGB-AKTUALISIERUNGSBD. TRANSPR/BASEDOW (1997)

NICHOLAS GASKELL, BILLS OF LADING: LAW AND CONTRACTS (2000)

HERMANN LANGE/GOTTFRIED SCHIEMANN, SCHADENSERSATZ (3. Aufl. 2003)

HAKAN KARAN, THE CARRIER'S LIABILITY UNDER INTERNATIONAL MARITIME CONVENTIONS, THE HAGUE, HAGUE-VISBY, AND HAMBURG RULES (2004)

GUENTER H. TREITEL & FRANCIS M.B. REYNOLDS, CARVER ON BILLS OF LADING (2d ed. 2005)

LORD JUSTICE AIKENS ET AL., BILLS OF LADING (2006)

JULIAN COOKE ET AL., VOYAGE CHARTERS (2007)

STEPHEN GIRVIN, CARRIAGE OF GOODS BY SEA (2007)

STEWART C. BOYD ET AL., SCRUTTON ON CHARTERPARTIES AND BILLS OF LADING (21 ed. 2008)

WILLIAM TETLEY, MARINE CARGO CLAIM (4th ed. 2008)

TERENCE COGLIN ET AL., TIME CHARTERS (6th ed. 2008)

YVONNE BAAZ ET AL., THE ROTTERDAM RULES: A PRACTICAL ANNOTATION (2009)

HUGH BEALE, CHITTY ON CONTRACTS (30th ed. 2010)

MICHAEL F. STURLEY ET AL., THE ROTTERDAM RULES (2010)

HARVEY MCGREGOR, MCGREGOR ON DAMAGES (18th ed. 2009)

(論文・論文集)

James Mackintosh, *The Edict: Nautae Cauponae Stabularii*, in THE JURIDICAL REVIEW V.47-1, 54 (1935)

William Tetley, *Measure of Damage —Hague Rules, Visby Rules, Uncitral—*, in EUROPEAN TRANSPORT LAW, 399 (1977)

Anthony Diamond, *The Hague-Visby Rules*, in [1978] LLOYD'S MARITIME AND COMMERCIAL LAW QUARTERLY, 225 (1978)

David S. Bogen, *Ignoring History: The Liability of Ship's Masters, Innkeepers and Stablekeepers Under Roman Law*, in 36 AMERICAN JOURNAL OF LEGAL HISTORY, 326 (1992)

Anthony Diamond, *The Rotterdam Rules*, in [2009] LLOYD'S MARITIME AND COMMERCIAL LAW QUARTERLY, 445.

Francesco Berlingieri, *Revisiting the Rotterdam Rules*, in [2010] LLOYD'S MARITIME AND COMMERCIAL LAW QUARTERLY, 583.

Alexander von Ziegler, *Compensation for Damage: The Rotterdam Rules Appraised*, in EUROPEAN JOURNAL OF COMMERCIAL CONTRACT LAW, 51 (2010)

(条約会議議事録・立法資料)

Proces-Verbaux, Conference Diplomatique de Droit Maritime, Douzième session (1e phase & 2e phase) (1967&1968)

Report by UNCTAD secretariat: Bills of the lading (1971)

United Nations Commission on International Trade Law Working group III, 1970-1975: International legislation on shipping (1970-1975)

Report by UNCTAD secretariat: The Economic and Commercial Implications of the Entry into force of the Hamburg Rules and the Multimodal Transport Convention (1991)

Entwurf eines Gesetzes zur Neuregelung des Fracht-, Speditions- und Lagerrechts. (Transportrechtsreformgesetz - TRG) (1997)

United Nations Commission on International Trade Law Working group III, 2002-2008: Transport law (2002-2008)

Abschlussbericht der Sachverständigengruppe zur Reform des Seehandelsrechts (2009)