

商法第五七八条と鉄道運送人の不法行為責任

— 東地判昭五七・五・二五判時一〇四三三四頁

東高判昭五八・六・二九判時一〇八四号二頁 —

木村 惇

△はじめに▽

本稿で取上げる判例は、東京地方裁判所昭和五七年五月二五日判決(判時一〇四三三四頁、以下単に①判決と称す。)と東京高等裁判所昭和五八年六月二九日判決(判時一〇八四号二頁、以下単に②判決と称す。)である。①判決が判断を示している点は、多岐にわたるが、荷送人が運送品の所有者でなく、所有権侵害に基づく不法行為責任のみが問われているという従来のケースとは異なる本件において、とりわけ、鉄道営業法上の「要償額の表示」の制度と商法五七八条の「明告」の制度との関係については、これを同趣旨のものであると

して、「要償額の表示」がなく、価額の明告のみがなされている場合に、請求権競合説に立ちながらも商法五七八条の不法行為責任への準用を認め、さらに本件荷送人の明告に係る価額は不法行為責任の場合にも上限を画すことを認めた上で、荷送人が運送品の所有者でない場合においてもそうである場合と取扱いを異にするのは妥当でないとして、被告Yに損害賠償責任を認めた。これに対し、②判決は、鉄道営業法は商法の特別法であるので、本件のように「要償額の表示」がなされていない以上、たとえ価額の明告がなされていても商法五七八条は適用されず、鉄道営業法一条ノ二第二項、鉄道運輸規程七三条の定

める限度において原審被告Yに債務不履行責任による賠償責任を認めた（具体的には、原審原告Xらの主張するところでないとしてこの点否定されている。）が、①判決の説示するように荷送人が運送品の所有者でない本件において所有者と荷送人を対運送人との関係で一体のものとするのは、これを否定し、荷送人に対する原審被告Yの不法行為責任及び所有者に対する他人の不法行為責任を否定している。従来これらの点については学説上あまり論じられていないので本稿で取上げることにした。なお、①判決については、判例評釈として山下・判時一〇六七号二〇六頁、石井・重要判例解説昭五七・一〇三がある。

《事実》

Nは、Aから、またBから（Bはさらに第三者である所有者から寄託をうけていた）有価証券の運送を委託されていたところ、昭和四九年一〇月九日、被告Y（国鉄）に対し、同有価証券をその内容とする小荷物を、貴重品扱いとして静岡駅から汐留駅まで運送することを委託した。しかし、本件小荷物は、同日、静岡県構内において、Cらによって窃取された。

一方、Nは、Aから運送を委託されていた有価証券については、昭和四八年一月二五日、原告X₁との間で受託物賠償責任保険契約を締結しており、またBから運送を委託されていた有

価証券については、昭和四九年六月一日、原告X₁とX₂との間で運送保険契約を締結していたところ、前述の保険事故発生にもない当該保険契約に基づき保険金が支払われたので（なお、支払われた保険金は、NまたはBから各証券所有者に返還されている）、X₁とX₂は、請求権代位に基づいて取得したものとされる、NのYに対する、運送契約上の債務不履行に基づく損害賠償請求権、同じくNのYに対する、不法行為に基づく損害賠償請求権、及び、証券所有者のYに対する、不法行為に基づく損害賠償請求権（N・Bに支払われた保険金は、前述の通り、それぞれ証券所有者に返還されたことにより、証券所有者がYに対して有した不法行為債権は、N・Bに移行し（民法四二二条）、さらに、それが、請求権代位により、X₁とX₂に移転したものとされる。）を、選択的に行使した、というものである。

第一審判決である①判決は、被告Yに対し、六〇〇〇万円の支払いを命じたが、原告X₁ら及び被告Y双方とも、これを不服として控訴した。しかし、控訴審である②判決は、原判決を取消し、X₁らの請求を棄却した。①判決及び②判決の判決理由から、その主要な点を以下で掲げる。

《①判決・判旨》

〔一〕 Yの責任原因について

「X₁らが本訴において、保険代位の結果Yに対して追及する責任原因についての構成は、荷送人であるNのYに対する債務不履行に基づく損害賠償請求または不法行為に基づく損害賠償請求、有価証券の所有者のYに対する不法行為に基づく損害賠償請求と多岐に分れていて、これらを選択的に主張しているものと解されるところ、当裁判所も契約責任と不法行為責任とは請求権競合の關係に立つものと考えるが、本件においては、結局有価証券の所有者がYに対して有する不法行為に基づく損害賠償請求権をX₁らが保険代位によって取得したものとする構成が、商法や鉄道営業法・鉄道運輸規程の制約を直接に受けずにYの責任を最大限に捉えているものと解されるので、以下まずこの不法行為責任の成否について判断する。」

〔二〕 鉄道営業法一一条ノ二と商法五七八条との關係

「思うに鉄道運送について鉄道営業法は商法に対する特別法であるから、一般的には商法の規定に優先して適用されるものと解されるけれども、鉄道営業法一一条ノ二にいう要償額の表示と商法五七八条にいう価額の明告とは趣旨を同じくする制度にほかならない（運送人の責任が生じうる損害賠償額の最高限度を予知させるものである。）から、本件の如く、要償額の表示はしていないが、高価品の明告はしているという場合には、直

ちに鉄道営業法一一条ノ二第二項により鉄道運輸規程七三条に基づいて損害賠償額を算出するべきではなく、あくまで明告という制度の趣旨が生かされるべきであって、運送人としては明告にかかる価額の限度で荷送人に生じた損害を賠償すべき責任を負うものと解する。商法五七八条の準用（明告の制度の法律上の効力）が排除されて鉄道営業法一一条ノ二第二項が適用されるのは、要償額の表示も明告もなされていない場合であるとするのが合理的な解釈であると考ええる。

〔三〕 商法五七八条の不法行為責任への準用

「(一)荷送人が運送人に対して不法行為に基づく損害賠償を請求する場合にも商法五七八条が準用されるかという問題はこれまで大いに論じられてきたところであるが、これは①同条にいう明告がなされないまま運送委託がなされた場合について、しかも②不法行為に基づく損害賠償請求権と債務不履行に基づくそれとが、いわゆる請求権競合の關係にある場合について論じられてきたものと思われるのである。しかるに本件においては、③明告がなされた場合のその明告にかかる価額が不法行為に基づく損害賠償請求について有する意味が問題とされ、また④請求権競合の關係がなく、専ら不法行為責任のみが問われうる場合におけるそれが問題とされているのであって、二重の意味で

新しい論点を提供していることができる。」

「(二)しかし、右にみた本件の問題の解明も、やはり従来の議論を踏まえた上にこそ成り立つものであるから、まず①、②の問題についてみるに、当裁判所は前述のとおり請求権競合説に立ちながらも、商法五七八条の規定は不法行為責任にも準用されたと解する説を採用するものである。けだし、請求権競合説をとる以上、このように解さなければ、同条の規定の趣旨は全く没却されることになってしまうからである。」

「そこで本件における③の問題をみるに、これは①の問題のいわば裏返しであって、この両者は同一歩調をとらなければ矛盾に陥ることになってしまうであらう。」

「従って、同条にいう明告がなされた場合のその明告にかかる価額は、荷送人が不法行為に基づく損害賠償請求権を行使する場合においても、その上限を画するものとしての効果を有するということになる。」

「次に④の問題について検討する。」

「前記②のとおり、商法五七八条が不法行為責任にも準用されるかということが論じられてきたのは、荷送人が損害賠償を請求する場合であり、それが仮に運送人の不法行為責任のみを主張しているものであっても、荷送人は運送契約に基づき債務

不履行責任を問いうる筈であり、右両請求権が競合するという前提があるからこそ問題とされてきたのである。」

「しかるに、本件においては、本件有価証券の所有者の運送人に対する不法行為に基づく損害賠償請求権の行使が主張されているのであり、右所有者はYと運送契約を締結した当事者(荷送人)ではないから、Yとの間に契約関係はなく、従って同時に債務不履行に基づく損害賠償請求権をも行使するという請求権競合の関係がなく、いわば従来議論されてきたところの前提を欠いているのである。」

「そうであれば、このような不法行為責任にまで明告の効果が及ぶという結論を直ちに導くわけにはいかない。しかしながら、運送契約が介在しないままに、商法上の運送人によって物品が運送されるというようなことはおよそ考えられないところであって、本件においても、本件有価証券はその所有者から(本件四ないし七)の有価証券については新日本証券を経由してNに運送を委託されていたところ、Nが荷送人としてYと運送契約を締結し、その運送の途中に本件盗難事故が発生したものである。」

「このように、偶々荷送人が本件有価証券の所有者ではなかったために、荷送人の債務不履行に基づく損害賠償請求権と所

有者の不法行為に基づくそれとが并存するに至ったものであって、このような場合を荷送人が所有者でもある場合と画然と區別して取扱ひ、その二つの場合で結果において差異の生ずることは決して妥当な解釈ではない。」

「そこで、本件のように荷送人と所有者が異なる場合においても、その両者間の内部関係が別途問題になりうるのは格別、運送人に対する関係においては両者を一体のものとみなして、前記請求権競合の関係にある場合と同様に取扱うに如くはないと考える。」

「そうすると、△中略▽、Y に対する損害賠償請求については荷送人である N が明告した金六〇〇〇万円をもって最高限度となるものといわなければならない。」

〔四〕 Y 及びその使用人 M の重過失の有無

「商法五七八条は、運送人に故意がある場合に」また「重過失がある場合にも適用されないとする説や、『運送品の取扱上通常予想される事態ではなく、契約本来の目的を著しく逸脱する場合』には、その適用を排除されるとする説などもある」ので、使用人 M に重過失があるかを「ここで検討を加えておく」ととする。」

「M の態度は貴重品を取扱う者のそれとしては甚だ問題であ

って、決して軽々に考えることのできないものである。しかしながら、一方で本件盗難事故は M が本件小荷物から目を離したほんの短い間に発生したものであって、その間にこのような事故が起こるなどということは M ならずとも到底予測しえないところであったものと思われ、そして本件盗難はこの種の窃盗を処処で発生させていた窃盗団によって、周到な準備と計画のもとに敢行されたものであることが明らかである。」

「このような諸事情を併せ考えると、M の過失をもって重過失と評するのは余りに過酷ではないかとの感を払拭し難く、また、Y の本件小荷物の取扱ひについて、運送契約本来の目的を著しく逸脱するような態度があったというような事情を認めることもできない。」

「そうすると、本件盗難事故について、Y は過失による賠償責任を免れないのであるが、重過失があったとはいひ難いのであり、その賠償額は明告がされた価額の範囲内において有価証券の所有者ないし X₁ に対して責任を負うべきであると考え（前述のとおり、本訴において、Y の責任を不法行為責任として請求している構成は最大限に捉えているものと解されるので、契約責任に基づく請求については判断を示す必要はないと考え（る）。」

②判決・判旨

「一」 荷送人Nに対するYの債務不履行責任について

「一般に小荷物の取扱に当っては、運送の委託を受けた運送人は、荷送人に対して毀損あるいは盗難等を受けることのないように善良な管理者としての注意をすべき義務をおうことは当然であり」、さらに「貴重品として明告がなされている場合には、一層慎重に注意を払うべきであるところ」、「本件小荷物の置場は」、「内部の様子を外部から観察できる状況にあり」、「通用門の鍵」の「管理は必ずしも十分でなく」、「したがって外部からの侵入が可能」であり、そのような場所にMは、本件小荷物を「置いたまま暫時その場を離れたことを認めることができる。」

「しかしながら、一方で本件盗難事故は、Mが本件小荷物から目を離した極めて短時間内に発生したものであって、その間にこのような事故が起こるなどということはMならずとも予測し難いところであったものと考えられ、そのうえ、本件盗難は、この種の窃盗事件を処処で発生させていた専門的窃盗団によって、周到な準備と計画のもとに、極めて巧妙に敢行されたいわば職業的犯罪に属するものであることが明らかである。」

「このような諸事情を併せ考えるとき、本件Mの行為について

て重過失があると評するのは余りに過酷に失するものと認められ、また、Yの本件小荷物の取扱について、運送契約本来の目的を著しく逸脱するような態度があったというような事情を認めることもできない。」

「以上の諸点を総合すれば、本件債務の履行につきYに重大な過失があったとするのは相当ではないが、本件小荷物のYへの明告額が六〇〇〇万円であって、極めて高額であるにも拘らず、これをたとい僅かな時間にもせよ外部から侵入可能な場所に置き、監視の目を離して本件事故を発生させたことにつき、未だMに全く過失がなかったものとは断じがたいといわなければならない。」

「そうすると、Yは、本件小荷物の委託者たるNに対し債務不履行による責任を免れないものというべきである。」

「二」 Yの責任の程度（鉄道営業法一条ノ二第二項及び鉄道運輸規程七三条と商法五七八条との関係）

「X」らは、本件有価証券小荷物の運送委託にあたって、鉄道営業法一条ノ二にいう要償額の表示はされていないが、種類は証券、価額を六〇〇〇万円として商法五七八条所定の明告がされているので、Yは、少くとも右の限度で責任がある旨主張するのに対し、Yは、本件小荷物の運送委託にあたって、荷送

人たるNがYに対し、X₁らが主張する如き明告をしたことは認めるが、本件につきYに重過失はなく、軽過失のみ認められる場合には、本件小荷物についてはX₁らが自認するとおり、鉄道営業法一条ノ二所定の要償額の表示はないのであるから、Yに右明告額の賠償責任はなく、鉄道運輸規程七三条により、その賠償額は一キログラム毎に金四万円宛の責任が生じるにすぎない旨抗争する。」

「そこで考えるに、鉄道営業法は商法の特別法であって、鉄道による運送契約には、鉄道営業法及び鉄道運輸規程が商法に優先して適用され、したがって、鉄道営業法一条ノ二第二項、鉄道運輸規程七三条が適用される場合には、商法五七八条はその適用が排除されると解するを相当とする。その理由は、次のとおりである。鉄道営業法所定の要償額の表示と商法五七八条所定の明告とは、ともに運送人に損害賠償額を予知させる限りにおいては共通する面があるけれども、鉄道運送契約においては、商法上の高価品の明告があった場合には、通常小荷物運賃に二〇割の加算をした額の割増運賃が徴せられる（昭和五〇年一〇月一日改正前の荷物営業規則五七条）のであるが（本件の場合には料金額一〇五〇円）更に鉄道営業法上の要償額の表示制度の適用を受けるためには、荷送人は、運送を委託する際、

要償額申告書をもって表示する（鉄道運輸規程二九条）とともに、表示額一〇〇〇円まで毎に一円の表示料（同規程三〇条）を支払わなければならないのであって（本件の場合には表示額六千円円として表示料六万円）、両者は明らかにその適用の条件を異にしているのである。仮りに鉄道運送において、表示料の支払いをしなくても明告さえしておけば、その限度で損害賠償が受けられるとすれば、鉄道営業法所定の表示料制度は実質的意味を失い空文化することにならざるを得ない。そして鉄道営業法一条ノ二の規定の文理からすれば、高価品等について損害賠償責任がある場合に、要償額の表示があれば同条一項により、表示額の限度で一切の責に任じ、その表示なき場合には同条二項によって賠償額を定めることとしており、その限りにおいて、鉄道営業法はそれ自体において完結した規定となっているのであるから、商法の規定の適用はこれを排除しているものと見られるのである（鉄道運送において明告がなされ、割増料金が徴収された場合は、運送人としての注意義務がそれだけ加重されることになると解され、此の点で明告の意義は存するのであるが、本件の場合この点を考慮しても、運送人に重過失があったと認め得ないことは前記判示のとおりである。）」

「以上のとおりであるから、NがYに運送委託をするにあた

って、高価品たることの明告はしたが、要償額の表示をしなかったことについて当事者間に争いのない本件においては、鉄道営業法一条ノ二第二項、鉄道運輸規定七三条の適用のみがあり、Yは、その主張するとおり、Nに対し一キログラム毎に金四万円の賠償金を支払う義務があることになるが、本件小荷物の重量が一七キログラムであることについてはX₁らの明らかに争わないところであるから、結局、Yは、Nに対し金六八万の限度で損害賠償責任を負担することとなるのである。ところで本件「有価証券の重量について、X₁らは何らの主張をしないので」、「重量について不明であって、X₁らの主張に徴しても、前示のとおりNが取得した損害賠償請求権がどのような割合でX₁らに保険代位により帰属するに至ったかはこれを確認するに由ないものといわざるを得ない。」

「そうであれば、X₁らのこの点に関する請求は、その余の点について判断するまでもなく失当として棄却を免れないものというべきである。」

〔三〕 荷送人Nに対する不法行為責任について

「X₁らは、Yには、Nに対する不法行為責任がある旨主張する。しかしながら、本件小荷物については、Nは所有権を有していたのではなく、単に運送人たるYに対し運送委託者（荷送

人）たる関係にある者にすぎないことは、その主張自体に徴して明らかであるから、かかる契約関係にある者に対し、そのことによって生じる権利（債権）を債務者が侵害したとしても、それは債務不履行となるに止まり、不法行為を構成するものではないと解される。そして右の債権債務関係を捨象した場合にNに何らかの利益の侵害があったとしても、後記の所有者に対する不法行為責任について述べると同じく不法行為の成立を認め難い。したがってこの点に関するX₁らの主張は採用できない。」

〔四〕 有価証券の所有者に対する不法行為責任について

「本件有価証券の各所有者がYと何らの契約関係にないことは、X₁らの主張に徴して明らかである。そうすると、Yないしその被用者と目すべきMは、右各証券所有者らに対しては、何らの契約上の義務を負うものでないことも当然である。いいかえれば、Yらは、本件各有価証券につき、各所有者らに対する関係では、その保管上善良な管理者としての注意義務を負うものではなく、一般普通人のなすべき注意をもってこれを保管すれば足りるものと解される。そうであれば、本件において、Yの従業員ないしMが本件有価証券を自ら窃取或いは私用し、又は適切な措置を講ぜずに放置して顧みなかったために他人が窃取するに至った等の状況があれば格別、前記認定の事実関係の

ように、通常部外者の立入が認められていない本件荷物置場で、暫時保管の目が離された隙に、周到に計画された窃盗団の一味によって、瞬時の間に窃取されたという本件事情のもとにおいては、いまだ Y ないし M が右の注意を怠ったものとはまでは認めがたい。したがって Y が本件有価証券の各所有者らに対して不法行為上の責任を負ういわれはないというべきである。」

「そうすると、X₁らの Y の本件各有価証券の各所有者らに対する不法行為を理由とする請求は、その余の点について判断するまでもなく失当であることは明らかである。」

△研究▽

①②兩判決において取上げられている論点は多岐にわたるが、主として、一 商法五七八条の「明告」の制度と鉄道営業法上の「要償額の表示」の制度との関係、二 前項での結論を前提とした上で、鉄道営業法及び同運輸規定と鉄道運送人の不法行為責任について、検討を加えるものとする。

一 商法五七八条の「明告」の制度と鉄道営業法上の「要償額の表示」の制度との関係

この点につき①判決は、鉄道運送について、鉄道営業法は商法に対する特別法であり、一般的には商法の規定に優先して適

用されることを認めながらも、鉄道営業法上の「要償額の表示」と商法五七八条の「価額の明告」とはその趣旨を同じくする制度であるということから、「要償額の表示」がなく「価額の明告」のみがなされた本件のような場合には、直ちに鉄道営業法一一條ノ二第二項、同運輸規程七三条により賠償額を算出すべきではなく、商法五七八条の準用を認めて、運送人としては「明告」に係る価額の限度で賠償責任を負うものと解すべきであり、商法五七八条の準用が排除されるのは、「要償額の表示」も「明告」もなされていない場合であるとするのが合理的な解釈であるとする。これに対して、①判決の控訴審である②判決は、「鉄道営業法は商法の特別法であって、鉄道による運送契約には、鉄道営業法及び鉄道運輸規程が商法に優先して適用され、従って、鉄道営業法一一條ノ二第二項、鉄道運輸規程七三条が適用される場合には、商法五七八条はその適用が排除されると解するを相当とする」と判示した上で、その理由として、(i)「要償額の表示」と「明告」とは、運送人に損害賠償額を予知させる限りにおいては共通する面があるものの、鉄道運送契約においては、「明告」があったときには通常割増運賃が徴せられるが、さらに鉄道営業法上の「要償額の表示」の制度の適用を受けるためには、荷送人は、運送を委託する際、要償額申告

書をもって表示する(鉄道運輸規程二九条)とともに、表示額一〇〇〇円まで毎に一円の表示料(同規程三〇条)を支払わなければならない(本件では、表示料六万円)のであり、両者は明らかにその適用の条件を異にしていること、(ii)仮に表示料の支払いをしなくても原告さえしておけば、その限度で損害賠償が受けられるなら、鉄道営業法所定の表示料制度は実質的意味を失い空文化すること、(iii)鉄道営業法二一条の規定の文理からすれば、鉄道営業法はそれ自体完結した規定となっていることをあげ、さらに、鉄道運送において「原告」がなされた場合の意義として、「原告」し割増料金が徴収された場合には、運送人としての注意義務がそれだけ加重されることになるとし、ただ本件の場合この点を考慮しても、運送人に重過失があったとは認めえない、としている。⁽¹⁾

まず検討を行う前に、商法五七八条における「原告」の意義と鉄道営業法上の「要償額の表示」の制度を概観すれば商法五七八条は、「貨幣、有価証券其他ノ高価品ニ付テハ荷送人ガ運送ヲ委託スルニ当リ其種類及ヒ価額ヲ原告シタルニ非サレハ運送人ハ損害賠償ノ責ニ任セス」と規定し、運送品が滅失・毀損・延着(この場合、争い有り)した場合における運送人の損害賠償責任(責を免れるためには運送人は自己又は使用人の無過

失の立証を要する。商法五七七条)の除外規定となっているのであるが、本条の目的は、高価品については損害ことに滅失の恐れが多く、損害額も大きいことから、その種類および価額が原告されたならば、運送人は普通品よりも高率の運送賃を申し受けるとともに、それ相当の注意をして損害の防止に努めるであらうし、また、高価品の運送にとまなう危険を保険によりカバーすることを考えるであらうから、かかる規定を設けることにより、一方では、荷送人に「原告」を促すとともに、他方で、「原告」のない場合には、運送人は損害賠償責任を免除されるものとして運送人の保護をはかるところにある、とされる。⁽²⁾

一方、鉄道運送についてこの点をみれば、鉄道営業法は、「要償額の表示」の制度を設け、荷送人が、表示料を支払って、有効な「要償額の表示」を行った場合、運送品の滅失・毀損のときは、運送人はその表示額の範囲で実際の損害額を賠償しななければならないものとし、延着のときは、表示額を限度として、鉄道運輸規程の定めるところにより、損害の賠償をしなければならぬものとする(鉄道営業法二一条、同二一条ノ二、同二一条、鉄道運輸規程七四条一項)。荷送人は、その運送品が高価品であるか否かにかかわらず、一切の運送品について「要償額の表示」をなすことができるのであるが、ただ、「要償額の

表示」がなされなかった場合には、運送人は、手荷物、高価品または動物の滅失・毀損については、鉄道運輸規程の定める最高金額³を超えて損害を賠償する必要はないものとされ、その他の運送品の滅失・毀損については、特段の規定はなく、従って、商法の一一般規定（商法五八〇条）によって賠償額が定められることになる。これに対して、延着の場合には、運送人は運送品が高価品であるか否かにかかわらず、一切の運送品について運賃額を限度として鉄道運輸規程に従い損害を賠償しなければならぬものとする（鉄道営業法一二条三項一五号）。このように、鉄道営業法は、「要償額の表示」の制度を設けているが、また他方では、貨物の種類および性質についての「明告」の制度をも設けており（同法一〇条）、運送品が高価品である旨の明告を受けたときには、運送人は割増運賃を徴収している。従って、鉄道運送においては、「要償額の表示」の制度と「明告」という二重の構成がとられている（因みに、「要償額の表示」⁽⁴⁾制度は、実際には、殆ど利用されていないとのことであり、本稿で取上げている判例も、このような状況の下で生じた事件に対するものである）。

問題は、これらの鉄道営業法上の制度と商法五七八条における「明告」との関係をどのようにとらえるのかということである

る。その際、鉄道営業法が商法に対する特別法であり、一般的に商法の規定に優先して適用されるものであること、また、「要償額の表示」と商法五七八条における「価額の明告」とが、運送人の責任が生じうる損害賠償額の最高限度を予知させるという意味においてその趣旨を同じくする制度であることには、異論はないであろう（これらの点については、①判決、②判決ともに認めている）。ただ、①判決の説示するように、この両制度が同趣旨のものであることから、「要償額の表示」はないが「明告」はなされているという場合に、商法五七八条の準用が認められて、運送人としては「明告」にかかる価額の準用で荷送人に生じた損害を賠償すべき責を負うものと解してよいものか否かは問題であるが、このように解しうるとすれば、もとより、「要償額の表示」制度があまり利用されていないという事実及び道路運送におけると同様鉄道運送においても高価品である旨の明告があれば割増運賃が徴収されているという事実にかなつたものとなるものの、一面鉄道営業法一一条ノ二第二項が適用されるのは、「要償額の表示」も「明告」もない場合となり、「鉄道運送では『明告』がなくとも、一定限度までの賠償を受けることとなり、道路運送ではこの場合一切の賠償を失うこととの均衡を失することになる」⁽⁵⁾。もし、そうではなくして、

②判決の説示するように、「仮に表示料を支払わずに『明告』さえしておけば、その限度で賠償を受けられるとすれば、鉄道営業法所定の表示料制度は空文化すること」等を理由として、商法五七八条の適用を排除するとすれば、損害賠償責任の範囲を「要償額の表示」の有無により一律に画するという鉄道営業法に忠実な解釈ということになるが、反面、荷送人が明告し、割増料金を支払ったことによる法的効果は、ただ運送人の注意義務を加重することにあるにすぎないものとなってしまふ。

そこで問題は、鉄道運送において「要償額の表示」の制度が殆ど利用されていないという事実をどのようにみるのか、それとの関連で、このような事実の存在を放置しえないものとして、「要償額の表示」の制度の利用を促出させる必要がある、との立場にたつのか、それとも、この事実をやむをえないものとして、商法五七八条の「明告」で足りるものとして荷送人の保護をはかるとする、との立場にたつのがよいのかということである。その際、高価品である旨の「明告」がなされた場合での割増運賃の徴収をどのようにみるのかという問題があるが、道路運送におけるその目的が仮に運送人の注意義務の過重および貨物に対する付保にあるとして、それと同じ目的のために、鉄道運送では、割増運賃と表示料とに分けて徴収されているとし

ても、鉄道運送のそのような取扱い方は、必ずしもその合理性を失うものとは言えない⁶⁾。道路運送において商法五七八条の「明告」を促進させると同様の意味において、「要償額の表示」を、このような判決の立場をとることにより促進させようとする②判決の立場は理解できる。

さらに、もし、①判決の立場を採り、商法五七八条の準用が排除されて鉄道営業法一条ノ二第二項が適用されるのは、「要償額の表示」も「明告」もなされていない場合である、とすれば、前述のとおり商法五七八条においては、「明告」されない以上は、荷送人は、普通品としての賠償責任をも負う必要はなく、一切の損害賠償責任を免れるのに対し、鉄道運送については、この場合でも、鉄道営業法一条ノ二第二項、鉄道運輸規定により一定の損害賠償をうくるという問題が生じる。鉄道運送において、「明告」がある以上、「要償額の表示」をなさなくとも、商法五七八条が準用されることを認めておきながら、何故に、「要償額の表示」も「明告」もない場合に、商法五七八条の反面の意義が準用されないのか、理解に苦しむ⁷⁾。

要は、「鉄道運送においては、高価品と普通品との区別について基準金額が設けられているのであるから、一般的に、高価品の明告がなければ、荷送人は割増運賃を支払わないから、運

送人は、運送品の取扱いについて、高価品としての注意義務を負わないが、普通品としての注意義務を尽すべきであり、これを怠ったために運送品が滅失・毀損したときは、普通品の最高価額を限度とする損害額を予想しえたものであるから、請求者の証明する損害額につき、かかる限度額まで賠償責任を負うものと解すべきであろう⁽⁸⁾。し、また、「道路運送の場合にも、自動車運送事業に用いられる標準貨物運送約款によれば(九条、鉄道運輸規程と同様に高価品の範囲を定めているのであるから、右の鉄道運送の場合と同様に考えるべきものである。従って、立法論としては、自動車運送を含めて物品運送一般について、鉄道運送についてと同様の規定がなされるべき⁽⁹⁾」ものといえよう。

以上述べたところからすれば、商法五七八条の「明告」の制度と鉄道営業法上の「要償額の表示」の制度との関係については、②判決の態度が妥当であるものと思われる。

二 鉄道営業法および同運輸規程と鉄道運送人の不法行為責任

前項でみたように、本件のように、荷送人が「明告」のみを行い「要償額の表示」を行っていない場合においては、商法五七八条は適用されずに、鉄道営業法一一条ノ二、同運輸規程七三条

が適用されることになる。従って、②判決が判示しているように、輕過失である以上、同規程によれば、荷送人に対し、金六八万円の限度で損害賠償責任を負担することになる(但し、本件においては、第一審原告X₁、X₂は、本件有価証券の重量について、何らの主張もしないので、この点不明であるし、第一審原告らの主張に徴しても、荷送人が取得した損害賠償請求権がどのような割合で第一審原告らに保険代位により帰属するに至ったかは確認の方法がなく、従って、第一審原告らのこの点に關する請求は、失当として棄却を免れない)。

次に、この種の鉄道運送人の免責・責任制限規定が、不法行為責任に適用をみるか否かという所謂請求権競合の問題が生じる。この請求権競合の問題については、周知のとおり従来より商法五七八条と不法行為責任との関係で、判例・学説上様々な論じられてきたところである。判例は従来より、所謂請求権競合説の立場から、高価品である旨の明告がなかったため本条により運送人が運送契約上の損害賠償責任を免れる場合でも、不法行為の要件をみたす以上は、それに基づく損害賠償責任を免れるものではないとの見解をとってきたといえるが、学説においては、もとより判例と同様の立場にたつものもみうけられるが、運送人が商法五七八条により債務不履行責任を免れる場合⁽¹¹⁾

でも、不法行為責任にも本条が適用されるのであるから、同時に不法行為責任をも免れるとするもの⁽¹³⁾、さらに、本条の不法行為責任への適用を認める立場にたちながらも、運送人が故意に運送品を滅失・毀損せしめた場合のように、運送の行程外の事故については本条の適用範囲外だとして不法行為責任を認めるもの⁽¹³⁾もあり、あるいはまた、本条の不法行為責任への適用は、これを否定しながらも、運送人自身にまたはその従業員に故意がある場合に限って不法行為責任を負担するものと解するもの⁽¹⁴⁾などもあって、一人一説の観を呈しており、いまだ定説をみるに至っていないが、いずれにせよ、この請求権の競合・非競合の問題を吟味するにおいては、あらゆる事例について、請求権競合であるとか、また請求権非競合であるとするようなドグマを定立するべきではなくして、「それぞれの契約類型の諸事例について、具体的に契約責任と不法行為責任との関係を検討・吟味することが重要である」⁽¹⁵⁾。この点の詳細な検討は本稿の課題ではないが、ただ、鉄道営業法一条ノ二第二項によれば、運送品が高価品でありかつ「要償額の表示」のない場合には、鉄道運送人は鉄道運輸規程の定める最高金額を超えてその滅失又は毀損に因る損害を賠償する責に任じない、とあり（この点、前述のとおり、高価品である旨の明告のない場合で、鉄道運送人

が普通品としての注意義務を尽さず運送品が滅失・毀損したときは、普通品の最高価額を限度とする損害額を予想しえたものとして、かかる限度まで鉄道運送人は賠償責任を負うものと解するのであるが）、もしこの場合に、この規定が鉄道運送人の不法行為責任には適用されないとすれば、商法五七八条の場合と同様、鉄道運送人の保護は無意味なものとなるということはいえよう。従って、本規定は、鉄道運送人の故意・重過失ある場合を除いて、不法行為責任にも適用されるものとすべきである。⁽¹⁶⁾

以上述べたところは、「同一給付に向けられた複数の請求権が同一当事者間に併存することになる場合」、言い換えると、請求権の競合の前提がそなわっている場合においていえることであるが、本件事案については、荷送人は有価証券の所有者ではなく、また有価証券の所有者は、荷送人ではないという、同一給付に向けられた複数の請求権が同一当事者間に併存しない、所謂、「パラレルでない請求権競合」の場合である。⁽¹⁸⁾もとより、この場合には、「狭義の請求権競合が問題となる局面から区別されねばならない」⁽¹⁹⁾が、本件のような事案の下では、②判決のように、荷送人と有価証券の所有者とを明確に切り離して、それぞれに対する鉄道運送人の不法行為責任を否定して請求権競合の問題を避けるのではなくして、①判決のように、鉄道運送

人に対する関係では（荷送人と所有者間の内部関係は、別途問題となりうる）、両者を一体のものとみなして、右記請求権競合の関係にある場合と同様に取扱う余地がないものであろうか。原則は、「契約の非当事者の不法行為上の請求権は、運送法の制限を受けないものである。ただし、不法行為においては、意思に基づく契約関係の創出という事情は存しないからである」⁽²⁰⁾。しかし、「第三者（所有者）のための契約者として運送契約が締結された場合、あるいは解釈上、そのような構成をして所有者に契約上の直接の請求権を与える場合には、所有者が同時に契約当事者たる場合として、通常の競合論の問題の中で処理される」⁽²¹⁾との指摘もなされており、さらにその上記指摘の中で、具体的な判例として、西ドイツの OLG の判例——「原告は契約の当事者ではなかった。だから、彼の請求権の根拠は BGB 八二三条一項（所有権侵害による不法行為）に求められる。けれども、その限りでは、HGB 四三〇条の責任制限の適用がある。なぜなら、原告は運送契約の締結を了承しており、従って、法律上の責任制限を覚悟しなければならぬからである。」⁽²²⁾——も紹介されている。

従って本件におけるように、有価証券の所有者が、運送の取次を荷送人 N に委託し、N が荷送人として運送契約を締結した

というような場合には、①判決の判示するように、鉄道運送人に対する関係においては、有価証券の所有者と荷送人 N とを一体のものとみなして、通常の請求権競合論の問題の中で処理を行うのが妥当なものであると考える。

まとめ

本稿では、まず一において、鉄道運送契約においては、商法五七八条の適用はなく、鉄道営業法・同運輸規程が自己完結的なものとして適用されることを述べ、二においては、もとより、鉄道営業法・同運輸規程は、運送契約法上の規定であるが、運送人の保護に関する同法一条ノ二、同運輸規程七三条が鉄道運送人の不法行為責任に適用をみるか否かを、本件のように、所謂従来の請求権競合問題の議論の前提を欠く場合にまでおし広げて若干の整理を試み、結論としては、この点①判決の説示するように、本件有価証券の所有者と荷送人 N とを、対鉄道運送人との関係では、一体のものとしてとらえ、当該運送人に不法行為法上軽過失を問いうるとすれば、これらの鉄道運送人の保護に関する規定は、本件有価証券所有者の不法行為に基づく損害賠償請求権に対しても、適用をみる、というものである。従って、本件においては、②判決の判示すると結論を同

じくしつつも、理論構成の面では異なり、鉄道運送人は、本件有価証券所有者に対して従ってその権利を請求権地位により取得した一審原告 $X_1 \sim X_5$ に対し、有価証券の重量等の主張がなされていたならば、金六八万円の限度で不法行為に基づく損害賠償責任をも負うことになる。

注

(1) 東地判昭五七・五・一二(判時一〇四三号二二頁)も、「鉄道運送においては鉄道営業法一条ノ二及びこれをうけた鉄道運輸規程七三条によって商法五七八条の適用が排除されているものと解される」とのみ述べて、その理由をそれ以上展開してはいないが、この点における結論としては、②判決と同旨である。

(2) 一般に指摘されているところである(戸田・商法の争点(ジュリスト増刊)一九四頁など)。なお、このような運送人の保護が契約法理に基づくものであるのかまた政策によるものであるのかについては、倉沢・「商法五七八条と運送人の不法行為責任」(判時九六六号一八二頁、一八二頁)参照。

(3) 「高価品および動物を含めて託送手荷物は、一個につき一〇万円、旅客一人につき一六万円、託送手荷物ではない高価品は、容器荷造を含めて一キログラムまでごとに四万円、一口最高四〇〇万円、託送手荷物でない動物は、一頭につき牛二五万円、子牛一〇万円、馬一五万円、豚二五〇〇〇円、犬三万円その他の獣類二万円、その他の動物は容器荷造を含めて一キログラムまでごとに二〇〇〇円まで一口最高二〇万円(鉄運程七三条。請求者が滅失または毀損による損害額を証明したときは、鉄道はこれにつき右の限度額まで賠償責任を負わなければならない)(鉄営一条ノ

二第二項三項)。以上、平出・商行為法(現代法律学全集17)四六八頁註(17)より。

(4) 小町谷・運送法の理論と実際四〇〇頁、山下・①事件判例評釈(判時一〇六七号二二〇頁)参照。

(5) 山下・①事件判例評釈判時一〇六七号二二〇頁、二二二頁)参照。

(6) 割増運賃と表示料とに分けて徴収されているのであるが、全体として徴収額は、不当に高いものであるとはいえないであろう。

(7) これにつき、山下・①事件前掲判例評釈は、このような難点を避けるために、「商法五七八条を直接もちだすことなく、要償額表示の利用がほとんどないという現実を照らして、明告をうけ、かつ割増運賃を收受している以上、一条ノ二第二項に定める責任制限の前提がそなわらず、したがって国鉄が責任制限を援用することは信義則に反し許されず、明告額を限度とする賠償をなすべきであるという構成によるのが無難である」との考えを示される(判時一〇六七号二二二頁)。

(8) 平出・前掲四七〇頁。

(9) 平出・前掲四七〇頁、四七一頁。

(10) 大判大一一・二・二三民集五卷三二号一〇四頁、最判昭三八・一一・五民集一七卷一五二一〇頁、東高判昭五四・九・二五判時九四四号一〇六頁等。

(11) 田中・誠・商行為法一九二頁。

(12) 竹田・商行為法一七八頁、大森・商法総則・商行為法二八九頁。

(13) 我妻Ⅱ有泉・債権法コンメンタール五四四頁。

(14) 小町谷・商行為法論三七五頁。

(15) 奥田・「物品運送契約における債務不履行責任と不法行為責任」法学論叢九〇巻四・五・六号一七六頁。

- (16) 商法五七八条におけるのとは異なり、鉄道營業法では、運送人の免責除外を、故意・重過失の場合であると明記している。
- (17) 四宮・請求權競合論一頁。
- (18) 四宮・前掲三頁註(2)の(d)
- (19) 四宮・前掲三頁註(2)の(d)
- (20) 山下・①事件判例評釈(判時一〇六七号二二三頁)。
- (21) 奥田・前掲一八七頁。
- (22) 奥田・前掲一八七頁。

