

## 商法五七八条と運送人の不法行為責任

〔東高判昭和五四年九月二五日〕

判時九四四号一〇六頁

木村 惇

△本判決の位置づけおよび問題状況▽

商法五七八条と不法行為責任との関係については、判例は従来より、いわゆる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、それにもと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（大判大一五・二・二三民集五卷二号一〇四頁、最判昭三八・一一・五民集一七卷一十一号一五一〇頁）。本判決もこのような判例の立場に従うものである。

本判決は、高価品に関する特則である商法五七八条は不法行

為責任に適用されず、また、当該運送契約の基礎となる $Y_1$ 会社の責任制限約款も、その従業員 $Y_2$ に重過失が存する以上、 $Y_1$ 会社および $Y_2$ の不法行為責任を制限せしめないとして、被控訴人 $Y_1$ 会社および $Y_2$ の免責の抗弁を却けたが、原告 $X$ にも、運送を委託する際には高価品である旨の明告をなし、運送人をして運送につき特別の注意を払わせる義務があるところ、これを怠ったとして、被控訴人らの相殺の抗弁を認め、四割の過失相殺を行なった。しかし、その説示には疑問なしとしない。

学説においても、もとより判例と同様の立場にたつものもみうけられる（田中〔誠〕・商行為法一九二頁）。しかし、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免れるとするもの（竹田・商行為法一七八頁、大森・商法総則・商行為法二八九頁）、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（我妻Ⅱ有泉・債権法コンメンタール五四四頁）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（小町谷・商行為法論三七五頁）などもある。紛糾しているというのが実情である。

以上のように本件判旨の説くところは、必ずしもなっとくのいくものとなっていないこと、また、このような学問状況を自分なりに整理して見る必要もあることから、本判決をここでとりあげ検討することにした。また被控訴人らは、本判決がY<sub>1</sub>会社の従業員Y<sub>2</sub>に重過失があるとした点を不服として上告したが、これについては既に最高裁は判決を下している（最判昭五五・三・二五判時九六七号六一頁）。最高裁は、Y<sub>2</sub>に重過失ありとした本判決を支持しているので、本稿はこれに対する批判とも

なろう。なお、本判決を批判的に検討するものとして、倉沢康一郎「商法五七八条と運送人の不法行為責任」判時九六六号一七九頁がある。

#### 〈事実〉

X（原告・控訴人）は、宝石など貴金属の卸売業を営んでいたが、昭和四七年二月一日、物品運送業を営むY<sub>1</sub>会社（被告・被控訴人）に、ファッションリング・宝石などの高価品（計一八〇〇万余円）の在中する貨物の運送を委託し、その従業員Y<sub>2</sub>（被告・被控訴人）にこれを引渡した。しかし、右貨物は、Y<sub>2</sub>が後部扉の閉鎖・施錠の確認を怠ったため運送の途中路上に落下し、滅失した。

第一審判決（東地判昭和五〇年一月二五日判時八一九号八七頁）は、貨物運送業者であるY<sub>1</sub>会社が貨物の集荷および配達を担当していたY<sub>2</sub>には、集荷貨物の積込に際し、積込口の扉に施錠するか、少なくとも確実にこれを閉め、走行中不用意に開くことのないよう確認の上自動車を進捗すべき注意義務があるが、Y<sub>2</sub>は、Xが本件貨物の委託に際しその種類および価額について何ら申告していない場合でも、右注意義務を免れるものではない、とした上で、右貨物の滅失は、不注意にもY<sub>2</sub>がこの注

意義務を怠った過失により惹起されたものと判示した。そしてさらに、商法五七八条の運送人の不法行為責任への適用に関する問題については、原則としてこれを肯定するが、ただ、貨物の滅失が運送契約の履行過程において通常予想することができず、かつ、契約本来の目的範囲を著しく逸脱した状態で生じた場合にも、例外的にその適用が排除されるものとした上で、本件貨物の滅失については運送契約の履行過程において通常予想することのできるものであって、契約本来の目的範囲を著しく逸脱する態様のものでないといえるから、Y<sub>1</sub>会社は同法条によりその責任を免れるものと判示した。さらにまた、Y<sub>2</sub>に対しては、商法五七八条は運送人の営業を保護した規定であるにとどまり、使用人に過ぎない者にまでその保護の範囲がおよぶものではないから、Y<sub>2</sub>はその責任を免れるものではないが、ただその賠償すべき損害額については、本件貨物の外見から通常有しているものと予見することのできた三万円に限られるものと判示した。

そこで、Xは、Y<sub>2</sub>に対しては、本件貨物の滅失はY<sub>2</sub>の後部扉の開鎖・施錠の確認を怠ったという重過失による不法行為にあたるとし、またY<sub>1</sub>会社に対しては、民法七一五条の使用人責任を負うものとし、各自、滅失物品の時価による合計額である金

一八一四万七四六〇円およびこれに対する遅延損害金を損害賠償として支払うべき旨主張し控訴におよんだ。これが本件である。このXの主張に対し、Y<sub>1</sub>会社およびY<sub>2</sub>は、①本件貨物は宝石という高価品にあたるものであるにもかかわらず、Xは運送を委託するに際し、その種類、価額を明告しなかったから、商法五七八条により損害賠償義務を負わない、②かりに右主張がいれられないとしても、本件運送契約の基礎とされたY<sub>1</sub>会社の普通取引約款によれば、Y<sub>1</sub>会社およびY<sub>2</sub>賠償すべき金額は三万円に制限される、③また以上①②の主張が認められないとしても、Xには、高価な貨物の運送を委託する者として、運送人に対し高価品である旨明告し、特別の注意を払って運送にあたらさせ、もって損害の発生を防止する義務があるところ、Xはこれを怠ったのであるから、過失相殺されるべきである、以上の三点を抗弁として主張している。

# △判旨▽

「Y<sub>2</sub>は貨物の運送を業とするY<sub>1</sub>会社において貨物の集荷、配達業務を担当していたものであるから、集荷した貨物を自動車に積込んだときは、積込口の扉に施錠をするか、少なくとも扉が完全に嵌合して走行中に開扉することのないことを確認し

て発車すべき義務があり、このことは積込みを行なう運転手において僅かな注意さえすれば容易に実行できることであり、この施錠又は確認を怠れば、貨物の落下紛失という結果を予見することができたのにかかわらず、 $Y_2$ において著しく注意を欠如した結果、これを怠ったものといえることができる。したがって、本件貨物の滅失は $Y_2$ の重大な過失により生じたものといふべきである。」

「Xの本訴請求は、 $Y_1$ 会社の被用者である $Y_2$ が右会社の事業の執行につきなした不法行為による損害の賠償を請求するものであるところ、運送人の運送契約上の債務不履行に基づく賠償請求は競合が認められるのであって、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範囲を著しく逸脱した場合に限ってのみ不法行為責任が成立すると解すべきではなく、また商法五七八条による運送人の保護は運送契約上の債務不履行責任にのみ関するものであって、右のような場合を除いては、運送人の不法行為上の責任も右法条によって免責されると解することもできない。したがって、運送人の被用者である $Y_2$ はもちろん、運送人たる $Y_1$ 会社も右法上により不法行為上の責任を免れることはできない。

のみならず、仮に右法条が運送人の被用者の不法行為上の責

任又はそれによる運送人の使用者責任にも適用があるとの見解に立つとしても、本件貨物の滅失は $Y_2$ の重大な過失によって生じたものであることは前記認定のとおりであるから、商法五八一条の規定からして $Y_2$ 及び $Y_1$ 会社はその責を免れることはできないものといわねばならない。」

「 $Y_1$ 会社及び $Y_2$ は、名鉄東京空輸の国内航空混載貨物運送取扱約款第二三条及び国内貨物運送約款第三六条により被控訴人らの賠償すべき金額は三万円に制限されると主張し、八証拠Vによれば、右各約款条項には、運送会社が価額の申告のない貨物に生じた損害について賠償の責を負う場合は、引渡日又は引渡予定日における到着地の価額が三万円以上のときは、三万円を申告価額とみなし、賠償の責を負う旨が規定されていることが認められるが、右各条項はその運送約款としての性質上、運送品の取扱上通常予想される事態により生じた損害についての運送人の責任を制限するにとどまると解せられるところ、本件におけるXの損害は、 $Y_2$ の前記認定のような重大な過失による不法行為に起因するもので、運送品の取扱上通常予想される事態により生じたものではないから、右各条項により $Y_1$ 会社及び $Y_2$ の損害賠償責任が制限されるいわれはない。」

「本件貨物はその内容物に高価品を含むのにかかわらず、そ

の運送委託に際し、より安全な運送のための措置を敢えて採らうとせず、また内容物の価額を明告することにより運送人ないしその被用者をして特別の注意を払って運送に当たらせることにより損害の発見を防止しようとしなかったX側にも大きな過失があったことが認められる。

そして以上認定の事実によれば、Xの右過失もXの損害発生の一因となっていたことは否定できず、前記認定のY<sub>2</sub>の重大な過失と対比すると、控訴人Xの損害のうちY<sub>2</sub>及びY<sub>1</sub>会社に賠償を命ずべき金額はその損害額の六割に当たる金一〇八万三七六円とするのが相当である。」

# 研究

本件判旨には賛同し難い。本件判旨が論及する点は多岐にわたるが、主として論点を、(一) 本件貨物の滅失はY<sub>1</sub>会社の従業員Y<sub>2</sub>の重過失によるものか否かの問題、(二) 商法五七八条と運送人の不法行為責任に関する問題、(三) 本件運送契約の基礎となる運送人の責任制限約款の解釈に関する問題に絞って以下検討する。

一 本件貨物の滅失は、運送人が運送委託者から、運送貨物は高価品である旨の明告をうけず、普通品として運送の委託を

うけたところ、Y<sub>1</sub>会社の従業員Y<sub>2</sub>が、集荷貨物の積込後にはねあげ式後部扉を上から押えて閉めたが、施錠およびその確認を怠ったため、たまたま走行中扉が半開き状態となり、同貨物が路上に落下したことにもとづく。これにつき、本件判旨は、Y<sub>1</sub>会社において貨物の集荷、配達の業務を担当していたY<sub>2</sub>には、集荷貨物を自動車に積込んだときは、積込口の扉に施錠するか、少なくとも扉が完全に嵌合して走行中に開扉することのないことを確認して発車すべき義務があり、しかもこの義務の履行はY<sub>2</sub>において僅かな注意をしさえすれば容易に実行しうることであり、この施錠確認を怠れば、貨物の落下紛失という結果を見ることができたのにかかわらず、Y<sub>2</sub>において著しく注意を欠如した結果、これを怠ったものといえる、とし、本件貨物の滅失はY<sub>2</sub>の重過失により生じたものとする。

ところで重過失とは、近時、故意に近いものとしてこれを嚴格に解する必要はなく、故意と過失のほぼ中間位の線を考えている見解(加藤・不法行為法七五頁、幾代・不法行為法一七四頁)もみうけられるが、通説・判例によると、「通常人に要求される程度の相当の注意をしなくとも、僅かの注意さえすれば、たやすく違法・有害な結果を予見することができた場合であるのに、漫然これを見すごした場合の如く、ほとんど故意に近い

著しい注意欠如の状態」を指す（大判大二・一二・二〇、最判昭三二・七・九民集一一巻七号一二〇三頁、小町谷・運送法の理論と実例三七八頁、注釈民法《一九》八八頁、特に運送貨物の滅失・毀損に関し同趣旨のものとして、最判五一・三・一九および本件上告審最判昭五五・三・二五）。いずれにせよ、過失の有無の判断は、社会において当該の行為者にいかなる程度の注意義務が課せられているかによって定まる。そして、行為者の職業、地位、加害行為が行なわれた当時の四囲の状況や、被侵害法益などによって注意義務の程度が当然異なってくるのであるから、過失の有無の判断についてはいうにおよばず、重過失の有無を判断する際にも、これらの事情を斟酌しなければならぬことはいうまでもない。

本件における $Y_2$ は、運送会社 $Y_1$ の単なる従業員であるが、自動車運転して貨物の集荷配達業務を担当していたのであるから、判旨のとおり、 $Y_2$ には「集荷した貨物を自動車に積込んだときは、積込口の扉に施錠するか、少なくとも扉が完全に嵌合して走行中に開扉することのないことを確認して発車すべき義務」があることはいうまでもない。そして当裁判所の認定する事実にもとづけば、 $Y_2$ の行為は上記の義務に反するものといえよう。しかし、問題は、このような $Y_2$ の義務違反行為が重過

失に相当するか否かである。本件では、被侵害法益は宝石などの高価品であるところ、高価品である旨の明告を受けなかったため、通常の貨物としての認識のもとに $Y_2$ が行ったというケースである。通常の貨物である場合でも、また高価品である場合でも施錠・確認の義務があることに変わりがないとしても高価品であるか否かにより義務の強制には、その程度に差があるものと思われる。現に本件判旨は通常の貨物の場合と高価品の場合とで取扱いが相異なることを認識している。そうだとすれば上から押えて閉め嵌合すればボタンを押さない限り開扉することがないという自動車の構造に過度の信頼をおき、あえて施錠・確認をしなかったこの $Y_2$ の行為に過失を認めることはできても、これをもって重過失とすることは $Y_1$ 会社および $Y_2$ にとり酷にすぎるものといえよう。

二  $Y_1$ 会社およびその従業員 $Y_2$ は、本件貨物の内容物が高価品であるとしても、 $X$ はその運送を委託するにあたり価格を明示していない以上、商法五七八条により損害賠償義務を免れるものと主張している。これにつき、本件判旨は、運送契約上の債務不履行にもとづく賠償請求権と不法行為にもとづく賠償請求権とは競合するとの立場にたつとともに、商法五七八条による運送人の保護は運送契約上の債務不履行責任のみに関するも

のと解ざるをえない以上、運送人の不法行為上の責任は右法条により免責されるとは解しえないとし、したがって Y<sub>1</sub> 会社および Y<sub>2</sub> は右法条により不法行為上の責任を免れることはできない、としている。しかし、この点についても本件判旨の説くところは、必ずしも疑問なしとしない。

周知のとおり、高価品に関する商法五七八条の運送人の不法行為責任への適用問題については、従来より請求権の競合に関する問題との絡みで種々論じられてきたところである。これについて大審院以来の判例がとる立場は、いわゆる請求権競合説の立場から、運送契約上の損害賠償責任が高価品についての明告がなかったため商法五七八条により免責される場合でも、不法行為の要件が充足されている以上は、それにもとづく損害賠償責任を免れないとするものである（大判大一五・二・二三民集五卷二号一〇四頁、最判昭三八・一一・五民集一七卷一十一号一五一〇頁）。そして、本判決もまたこの判例理論に依拠している。

また学説においては、いわゆる請求権競合説の立場から、(一) 商法五七八条による免責は運送人の債務不履行責任に限られるのであるから、運送人は不法行為責任までも免れうるものではないとするもの（田中（誠）・商行為法一九二頁）があり、これ

に對し、いわゆる法条競合説の立場からは、(二) 運送品が滅失・毀損した場合は、運送人は債務不履行責任のみを負うのであって、高価品である旨の明告がないため運送人がこの責任を免れる場合は、不法行為上の責任も負わないとするもの（石井・商行為法・海商法・保険法八二頁、大隈・商行為法一四二頁）がある。さらにまた、請求権競合説の立場にたちながらも、(三) 判例および(一)の学説のように解するならば、商法五七八条の趣旨が没却されてしまうことから、本条は債務不履行責任と不法行為責任との双方を免責する規定だとして、運送人は本条により債務不履行責任を免れる場合は、不法行為責任も同時に免れることになるとするもの（竹田・商行為法一七八頁、大森・商法総則・商行為法二八九頁）とか、(四) 運送の行程中に生じた事故については、運送人は不法行為の責任を負うことはないが、例えば運送人が故意にその物を破毀した場合のように、その行程外における事故については、本条の適用範囲外として不法行為の責任を生ずると解するもの（我妻『有泉・債権法コンメンタール五四四頁』）があり、あるいはまた、(五) 商法五七八条は不法行為に関する規定ではないので、荷送人が運送人またはその従業員の不法行為を理由として、損害の賠償を求めた場合には、運送人はその責任を免れることができないが、高価品である旨

の明告がない場合において、たまたま運送人またはその従業員に過失があったため、高価品に対する一切の損害を賠償しなければならぬということとは、運送人の契約上うける保護を全く無意義なものとなすという理由で、運送人は、自己またはその従業員に故意があった場合に限って、不法行為上の責任を負担するものと解するもの（小町谷・運送法の理論と実際三九七頁）とか、（イ）運送人は故意または重過失の場合に限り不法行為責任を負担するものとなすもの（戸田・運送人の契約責任と不法行為責任（演習法律学体系7）二六二頁）もあって、まさに混乱の様相を呈している。

問題は、この請求権の競合に関しては、商法または国際海上物品運送法上の特則の適用範囲の問題に吸収されるとの指摘（倉沢・本件判例評訳・判時九六六号一八一頁）があるが、理論的には、①債務不履行責任と不法行為責任との競合が認められるか否か、②競合が認められるとした場合、商法五七八条は不法行為責任に適用されるか否かに分けて、学説・判例を渉猟し詳細に検討する必要があるだろう。しかし、そこまですることは紙幅の都合上できないし、また本稿の目的でもない。詳細に検討することは別稿に譲るが、ただここでいえることは、①の問題については、被害者の保護に資するためには両責任の競合を認

める必要があるとの認識にたついわゆる請求権競合説よりも、契約という特殊な結合関係の中で発生した問題はそれの中でのみ解決すべきであるとの認識にたついわゆる法条競合説が、理論的にはより優れているとされているが、この法条競合説には運送人に故意・重過失がある場合にまで不法行為責任を排除する点で問題が残るということである。法条競合説の説く「契約という特殊結合関係内での問題はそれの中で解決する。」というのも、事実が「契約本来の目的範囲」内に存する限りにおいていいうるとするならば、結局のところ、いわゆる折衷説の説くように、運送人に故意・重過失がある場合には、ここにいう「契約本来の目的範囲」外にあるものとして、不法行為責任の成立を認めてよいのではないかと思われる（もっとも運送人の雇傭する単なる従業員の重過失の場合はここにいう「目的範囲」に含めてよいと思う）。このように、請求権の競合の問題に関してはいわゆる折衷説の立場にたつものである。また、後者②の問題については、商法五七八条は、高価品を運送するに際しては、普通品の場合と比べれば、滅失・毀損の機会も多く、運送人としても、高価品である旨の明告をうけたならば、運送に際しては高価品につき相当の注意もなすことになろうし、また、割増の運送賃を收受するのが実際でもあり、したがって高価品

については、運送を委託するにあたり送主が高価品の種類および価額を申告しない以上、運送人は損害賠償の責に任ずることを要しないということをその趣旨とするものであり、形式的には商法五七七条の債務不履行責任を前提としていることからすれば、契約責任についての適用をみるものと考えられる。この規定の趣旨からすれば、高価品である旨の申告をうけない場合で、その滅失・毀損が生じた場合は、運送人ないしその従業員の故意・重過失によるものであっても、運送人は債務不履行責任を免れることになる（高価品について普通品としての価額を算定することは不可能である以上、運送人は高価品としてはもとより普通品としての損害賠償責任を負わないことになり、また本条は運送人を保護する規定であるにとどまり、その従業員にまでその保護をおよぼすものではない。）

①と②の問題に関する以上のような立場からすれば、運送人は、運送貨物の滅失・毀損にさいして、通常契約責任のみを負担し、高価品である旨の申告をうけていない以上は、債務不履行責任に関してのみ適用される商法五七八条によりY<sub>1</sub>会社は免責されることになる。しかし、契約本来の目的範囲外の行為であるとされる運送人の故意・重過失により運送貨物が滅失・毀損した場合には、高価品である旨の申告の有無にかかわらず、

運送人は運送貨物である高価品に対して不法行為責任を負わねばならない。本件は、既述のとおり、單純に輕過失が認定されるべき事案であり、いわゆるここにいう「契約本来の目的範囲」を逸脱するものではない。したがって、運送人には不法行為責任は成立しない。かりに、運送人の単なる履行補助者にすぎないY<sub>2</sub>に重過失が存在するとしても、この程度の従業員の重過失は、同様に上記の「範囲」を逸脱するものとはいえないのではないか。いずれにせよ、運送人に不法行為責任は成立しないものといえよう。

三 Y<sub>1</sub>会社の国内航空混載運送取扱約款二三条および同会社の国内貨物運送約款三六条によれば、運送会社が価額の申告のない貨物に生じた損害について賠償の責を負う場合は、引渡日または引渡予定日における到着地の価額が三万円以上のときは、三万円を申告価額とみなし、賠償の責を負う旨が規定されている。これにつき本件判旨は、右各条項はその運送約款としての性質上、運送品の取扱上通常予想される事態により生じた損害についての運送人の責任を制限するにとどまると解せられるとするとともに、本件におけるXの損害は、Y<sub>2</sub>の重過失による不法行為に起因するもので、運送品の取扱上通常予想される事態により生じたものではないとして、賠償金額は三万円に制限

されるとのY<sub>1</sub>会社の主張を却けた。

本件は運送人に不法行為責任が成立しないケースであるから、当該約款の効力は問題とならないが、仮に判旨の以上までの説示が全面的に正しいとしても、当該約款の効力につき説示するところは疑問なしとしない。まず、判旨によれば、当該責任制限約款が契約責任のみならず不法行為責任にもおよびるか否かは、必ずしも明確なものとはいえない。もし判旨の「取扱上通常予想される事態」との表現が、当該約款のおよぶる範囲を契約責任のみに限定する意思であるとすれば、商法五七八条を任意規定であるとして、運送人は債務不履行責任を一切免れる場合でも当該約款により三万円以上の価格の貨物につき三万円を限度として賠償の責を負うことになるが、不法行為責任が問題となる以上は、それが軽過失にもとづくものであっても運送人の責任が制限されるいわれはない。しかし、一般にこの種の約款は、契約責任のみならず、不法行為責任にもおよびうるものとされていることからすれば、判旨の「前記認定のような重過失による不法行為に起因するもので、運送品の取扱上通常予想される事態により生じたものではない」との表現は、不法行為責任にも当該約款条項の適用があることを認めたものと考えてよいであろう。そこで問題は判旨のように、Y<sub>2</sub>の重過

失による運送貨物の滅失がここにいる「運送品の取扱上通常予想される事態」に該当しないか否かである。もとより判旨は、この種の場合はこれに該当しないとしている。成程、商法五八〇条および同五八一条の趣旨からすれば、運送人に故意・重過失があるときは一般原則により一切の損害の賠償をしなければならず、またこの場合の運送人の故意・重過失には、一般にはその履行補助者の故意・重過失も含まれると解されている。もとより、仮に商法五八一条が任意規定であると解しても、この種の免責・責任制限約款の効力につき規範的作用をもつ。しかし問題はその中味である。すなわち、同条の免責・責任制限約款に対する規範的効力の中味は、運送人自身のおよび指導的地位にある従業員の故意・重過失による責任を免責せしめないが、履行補助者の故意および重過失を運送人自身のそれと単純に同視するのではなくして、この種の単純な履行補助者の重過失による責任の免責・責任制限は、本条をもつてしても許されるものであるということであろう。このことは本条が強行規定であるか任意規定であるかにより左右されるものではない。ただし本条の解釈の問題だからである。

いずれにせよ、右記の如き本条の解釈からしても、また一般に、陸上運送においては、海上運送のように、約款規制に関す

る明文の規定(商法七三九条・国際海上物品運送法一五条)もな  
く、したがって陸上運送約款の規制については、公序良俗(民  
法九〇条)、信義誠実の原則(民法一条二項)、権利濫用(民法一  
条三項)のような一般私法の原則や普通取引約款の解釈の法理  
を援用して、その有効・無効を決するほかないということから  
しても、もとより免責・責任制限の結果が妥当であるか否かは、  
運送人の責任全体のあり方との関連で検討されねばならないこ  
とであるが、運送人自身またはその主たる従業員故意・重過  
失および単なる従業員の故意にもとづく責任を免責ないしは制  
限せしめる約款は無効と解し、それ以外は有効と解してよいも  
のと思われる。このような立場からすれば、判旨のように $Y_2$ に  
重過失が存在したとしても、本件での $Y_2$ のように単なる従業員  
の重過失は、いわゆる「運送品の取扱上通常予想される事態」  
に含ましめて、責任は当該約款条項の規定する額に制限される  
ことになる。

しかし、本件の事案に即していえば、前述のとおり $Y_2$ には単  
純に軽過失を認定し、およそ不法行為責任は成立しないものと  
すべきであるから、責任制限約款の効力は問題とならない。

四 いずれにせよ、本件においては、 $Y_2$ に軽過失が認定され  
るべきであった。軽過失である以上、二の箇所述べたように、

もとより運送人に不法行為責任は成立せず、仮にXが運送人の  
契約責任を訴えていたとしても、高価値である旨の明告もない  
場合であるので、商法五七八条により、運送人は、運送貨物の  
滅失・毀損につきその責を免れるものと解せざるをえない。も  
っともこの場合、当該の免責・責任制限約款は契約責任には適  
用をみるのであるから、同条の存在にもかかわらず三万円を限  
度として運送人はその責を負うことにもなろう。またよしんば、  
判旨のように $Y_2$ に重過失が存在する場合でも、この種の単  
なる従業員の重過失は「取引上通常予想される事態」に含まれ  
るものと考えて、運送人に不法行為責任は成立しないものと思  
えるべきであった。

