



契約による「引渡」概念の変更による運送手段の拡大—置き配とドローン運送を例に

弁護士 松永博彬

1. 置き配のバリエーション—宅配ボックスからドローンまで

《オンラインで買った荷物が、数時間後にドローンによって玄関先に届けられ、「配達完了」のメッセージがスマホアプリに届く》—それほど遠くない未来の宅配として描かれるワンシーンである。

ドローンを使った運送の制限要因として、真っ先に挙げられることとして、まず、現行法の下では都市部では許可なしに飛行できない問題がある¹。そこで、山奥や離島での活用が検討されている。また、2021年3月9日の閣議決定において、一定の機体認証を受けたドローンにつき、技能証明を受けた操縦者が当該ドローンを操縦する場合は、国の許可・承認を不要とすることを内容とする法律案を決定した²。これを受けて、ANAホールディングス株式会社が2022年度にもドローンによる物流サービスを開始するという報道もある³。しかし、目的地がそれらの人の少ない場所に所在する場合でも、あるいは、飛行そのものに関する技術的問題解決及び法的規制緩和がされても、ドローンが個人宅の庭に着陸して荷物を地面に置けば、当然に配達完了になるわけではない。第三者が荷物を持っていってしまうかもしれないし(盗難)、その後降った雨に濡れて中身が汚損・破損するかもしれない。また私有地への不法侵入と見られてドローンが破壊、捕獲されてしまうかもしれない。

この問題は、実は「置き配」に共通する問題である。敷地内の宅配ボックスや郵便受けに入れることも、マンションの廊下に置くことも、盗難や汚損・破損のリスクの度合いは違っても、ラストマイルドローン運送で考えられている仕組みと法的には同じである。置き配は、荷受人⁴への対面での引渡を行わず、特定の場所に荷物を移動させることで運送を完了し、その効果として荷受人が不在あるいは受領行為を行わなくとも実行可能であること、置かれた後に荷物に生じうるリスク(盗難、汚損・破損等)の取扱いが論点になることなどに特徴がある。

置き配は、宅配の再配達負担に苦しみ運送業界における再配達削減のための重要な解決策の一つである。国土交通省が「置き配検討会」を開催し、2020年3月31日には「置き配の現状と実施に向けたポイント」(以下「国土交通省ポイント」という。)が公表された⁵。しかし、国土交通省ポイントには置き配に関連する多くの情報が書き込まれているが、その記述を読んでも、読者は置き配の法的な本質が下記に述べる二重構造にある「引渡」概念の契約による変更であることは、容易には理解できないと思われる。

ではそもそも置き配とは何だろうか。法律で置き配の定義が定まっていないことが問題なのであろうか。しかし、本稿を読んでいただければ、置き配に定義は不要であったことがご理解いただけるのではないと思われる。本稿は、置き配とラストマイルドローン運送を例に「引渡」概念とその契約による変更を論じ、さらに将来の運送手段の拡大の可能性とその課題について論じる⁶。

¹ https://www.mlit.go.jp/koku/koku.tk10_000003.html

² https://www.mlit.go.jp/report/press/kouku01_hh_000110.html

³ 2021年4月15日付日本経済新聞

⁴ 荷受人は一般的には受取人という言葉の方がニュアンスとしては理解しやすいかもしれない。そのように置き換えて読んでいただいて差し支えない。

⁵ <https://www.mlit.go.jp/common/001335954.pdf>

⁶ 本稿で述べられている見解は筆者個人のものであり、筆者の所属するシティユーワ法律事務所としての見解を表明するものではない。

2. 「引渡」の二重構造－運送人としての引渡と、荷送人としての引渡

(1) 運送人としての引渡の履行

商法第8章第2節に「物品運送」が定められている。基本条文である商法570条は、「物品運送契約は、運送人が荷送人からある物品を受け取りこれを運送して荷受人に引き渡すことを約し、荷送人がその結果に対してその運送賃を支払うことを約することによって、その効力を生ずる。」と定めている。

この条文により、物品運送の世界において、荷送人、運送人と荷受人という3名の登場人物がいることが分かる。

そして、物品運送契約は、運送人が荷受人に荷物を引き渡したという「結果」に対して運送賃が支払われることを合意した契約であると定められている。しかし商法は運送人がどのような行為をすれば荷受人に荷物を引き渡したという「結果」を達成したことになるのか定めていない。そして、誰が見ても争いのない、つまり、社会通念上コンセンサスが取れている引渡とは、荷受人に対する対面での引渡であると考えられる。そのため、運送人は、通常、荷受人に対面で荷物を引き渡さなければ仕事が完結しない。再配達も荷受人側の都合で生じる場合もあり、運送人にとって負担が重いにもかかわらず、再配達と宅配が密接に関連して実施されている理由はここにある。

他方で、商法は引渡とは何かを定めていないから、荷送人と運送人との間の合意によって、引渡の定義を具体化することは契約自由の範疇である。また、そもそも商法570条は当事者の合意によって変更可能な任意規定であると解されており、同条の内容と異なる合意も可能である。そこで、荷送人と運送人との間で、運送人が荷物を特定の場所まで移動してその場に置くことを「結果」とする契約を締結する、あるいはその結果をもって商法570条に定める荷受人への「引渡」と解釈すると定めることは可能である。このような合意によって、荷送人と運送人の間では置き配の実施が可能になる。

つまり、荷送人が、運送人を、商法570条における「引渡」概念の不確実性から生じる荷受人への対面での引渡の圧迫から解放する合意をすれば、商法上、運送人は荷物をどこに置こうと構わない。誤解を恐れずに言えば、運送人は荷送人の指示に従えばよく、自分と契約関係にない荷受人を配慮しなければならない義務はなく、その後に荷物がどうなるかは気にする必要はない。対面の引渡の実務でも、運送人は通常は荷受人の本人確認はしていない。結局のところ、荷送人が指定した場所に所在する荷受人と称する人物に荷物を届ける⁷という結果が求められているに過ぎず、その後に荷物がどうなったかについては関知する必要はない。

また、対面での引渡で運送人が荷受人から交付される受領証は、運送人が荷受人に引渡を行ったことを荷送人に証明する証拠という位置付けである。したがって、置き配では荷受人からの受領証が得られないという点は、法律上の障害ではなく、置き配を完了したことの証明の難易の問題であって、どこまでコストをかけて証明するかも、荷送人と運送人とのアレンジ次第である。なお、新型コロナウイルス感染拡大防止のため、受領印・サインの省略をする運送業者が増加しており、このことから受領証は証拠に過ぎないことが分かる。

(2) 荷送人としての引渡の履行

他方で、荷受人と荷送人の関係においては、特定の人物としての荷受人に配慮が必要な場合が多い。運送は、荷受人と荷送人の間で何らかの目的を果たすために行われるからである。例えば、オンラインショッピングであれば、売買契約の目的物である物品の引渡の履行として行われるから、買主である荷受人に対して確実に物品を引き渡さなければ、売主である荷送人は売買契約上の義務を履行したとはいえない。運送人が本人確認をせず家族に引き渡すことが許されるのは、通

⁷ 荷送人と荷受人の間では受領権者としての外観を有する者に対する弁済(民法478条)の理論で解決できるかもしれないが、運送人に関しては当該理論が完全な解決策であるとは思われない。端的に、運送人にとって、荷受人とは、特定の人物ではなく、荷送人から指定された場所にいる荷物の受領機能を有する者を抽象的に表現したものに過ぎないと理解した方が、当事者の理解に沿っていると思われる。

常は家族に代理受領権限があるためと考えられる。

そして、運送人が置き配を行って、その後第三者が荷物を持って行って盗難されたり、降った雨に濡れて荷物が汚損・破損したりしたら、荷送人が売買契約上の義務を履行したかどうかに関わり争いが生じてしまう。そこで、荷送人は、そのような紛争リスクを防止するため、通常は運送人に対し、対面の引渡で確実に荷受人に届けるように指示するのである。

逆に、荷受人と荷送人の間で、物品の引渡方法と危険の移転についての合意ができれば、荷送人から運送人に対する指示は、運送人から荷受人への対面の引渡に限る必要はない。特定の場所と時間を指定してそこに届けるから、それによって売買契約の履行とみなし、危険も荷物を置いた時点で移転するので、その後はどうなるかは荷送人である売主は関知しない、という合意をしておけば足りる。そして、そのような合意の内容は、消費者契約法その他の法律が禁止して修正しない限りは、やはり契約自由の範疇である。盗難のリスクがあっても、荷受人が再配達を待ち、その間に家にいなければならないよりは、不在時に玄関先に配達されたり宅配ボックスに置かれたりする方が良いという考え方は確実に存在するし、新型コロナウイルス感染拡大防止の観点からは仮に荷受人が在宅していても置き配を選択することで運送人に会わなくて良いというメリットもある。

3. 置き配の法的構造

(1) 置き配の法的構造

上記 2. で検討したことにより、置き配の法的構造は明らかになる。即ち、①運送人として荷受人に荷物を引き渡さなければならない、②荷送人として荷受人との関係で荷物を引き渡さなければならない、という二つの問題を、いずれも荷送人のイニシアチブで解決したものが置き配である。そしてどのように解決するかは、荷送人のビジネス・デザイン次第であるから、置き配に法的な定義は作れない⁸。ではどのようなビジネス・デザインが考えられるか。

まず、①に関して、通常は、荷受人が所在するとされる目的地に荷物を運んで置いただけでは商法 570 条の定める引渡という結果を達成したか否かに争いが生じるが、荷送人が運送人のビジネス・デザインの一部としてそれだけで良いと合意できる、つまり置き配をして良い(あるいは置き配をせよ)と合意するのであれば、そのような合意は契約自由の範疇である。運送人にとって再配達のリスクが軽減できるので、運賃も安くなるかもしれないし、配達可能時間も拡大できるかもしれない。

ただし、これだけでは、荷受人にとって第三者である運送人は、荷受人の私的領域に入り込む権限がない。例えば、不在の住居で勝手に門戸を開けて玄関前まで荷物を持っていくことは、運送人による住居侵入罪に該当する。かといって、運送人は荷受人に直接連絡する手段があるとは限らない。

そこで、荷送人は荷受人の間でも合意をする必要がある。例えば、運送を行う目的が売買であれば、売主である荷送人は、買主である荷受人との間で、置き配によって引渡を行い、その置き配の瞬間に引渡が完了し、危険も移転することを合意する。そして、この合意において、運送人が荷受人の私的領域に入り込むことの荷受人の承諾も含めるのである。また、置き配の詳細な方法を荷受人と個別に相談することを目的として、荷受人の電話番号等の個人情報を運送人に提供することの承諾を得ることも考えられる。

(2) 売買以外の運送目的への拡大

国土交通省ポイントは、置き配は売買契約を前提としているように見えるかもしれない。しかし、これは典型事例として売買契約を例示しているものと理解できる。置き配が使えるのは売買契約には限らない。例えば、自分自身の所有する荷物の運送の場合、つまり荷送人が同時に荷受人でもある場合(ゴルフ場で使ったゴルフバッグを自宅に送る場合など)には荷送人と荷受人が同一であるため契約関係が存在せず、荷送人と運送人が所定の方法の置き配で良いと合意するだけで足りる。

⁸ 他方で、個別の取引において置き配をどのように行うか、リスク配分はどうかは詳細に定めるべきであり、一般的な定義があるとなかろうと、「置き配をします」という抽象的合意だけでは荷送人と荷受人の合意内容としては不足するであろう。

贈与や賃貸借を理由とする物品の運送も置き配で実施できる。郵便受けや宅配ボックスの使用も置き配なのである。そもそも、運送人には、運送が行われる理由としての荷送人と荷受人の関係は分からないし、それによって置き配ができるかできないかが左右されてはビジネスが成立しない。

(3) 置き配合意の方法

置き配としての合意の方法には様々な形態がありうる。個別の合意の場合もあれば、荷送人の約款で定める場合もある。しかし、本質としては、荷送人のイニシアチブにより、それぞれ、荷送人－運送人間、荷送人－荷受人間で合意が成立するということが重要であり、かつ、それだけで足りる。国土交通省ポイントでは、引渡方法に関する実施上の対応策や消費者保護・リスク低減のための対応策が論じられているが、これは紛争リスクを低減する実務上の工夫を事例として示したものであって、法的な制限や要件ではないと理解できる。もちろん、実務上はこれらの工夫こそがビジネスモデルの違いを際立たせるものであり、重要であって、国土交通省ポイントでは各社の工夫が紹介されている。

(4) 実務上の工夫としての置き配完了の立証

置き配では対面での引渡で荷受人から交付される受領証が得られないが、これは証明が難しいという問題があることを意味することは既に述べた。国土交通省ポイントでは置き配の完了を証明するための各社の工夫が紹介されている。これらの方法は同時に盗難等を防止する機能を有する場合もある。

(5) 置き配と運送関連業法は無関係である

ここまでの議論で運送関連業法は一度も登場していない。置き配の普及という大きな社会目標のために国土交通省が関与しているが、置き配それ自体は民事法の問題なのである。

(6) 荷受人に無断で行われた置き配の紛争解決

荷受人に無断で置き配が行われた場合とは、荷送人と荷受人の間に置き配の合意がされていない場合又は指定された置き配の方法についての不履行である場合と整理できる。盗難や汚損・破損等により結果的に荷物が届かなかった場合は、単なる不着であるから、荷受人は荷送人の責任を追及できる。なお、例えば荷物が無傷であっても、荷受人に玄関前に置かれた正体不明の荷物を受領する義務があるとは当然には言えないであろうから、荷受人が付着を主張する場合もありうる。

次に、荷送人が荷受人に対して上記の法的責任を果たした後（例えば新しい商品を再送した後）、荷送人に発生した費用の負担を巡って、荷送人と運送人との間で置き配を許容する合意がされていたかが問題になる。許容されていれば、運送人は法的義務を履行したのであるから免責される。他方で、荷送人が許容していないのであれば、現在、社会通念上、置き配が引渡とみなされるコンセンサスはないと考えられるので、運送人としては引渡を完了したものとはみなされず、運送人が損害賠償をしなければならないと考えられる。ただし、運送人が荷物の中身を知らず荷物が紛失するので、損害額の立証は問題となりうる。

そして、荷受人はこのような荷送人と運送人との責任分担合意について知る方法はなく、運送人の連絡先さえ当然には知らないであろうし、荷物に何が生じたのか知ることができるとも限らないので、運送人の過失不法行為責任を追及したり、商法 581 条に基づく請求を行ったりすることは容易ではないと考えられる。荷受人としては、運送に売買等の原因関係がある場合は、端的に不着を理由として荷送人の債務不履行責任を追及することが簡易である。したがって、荷受人との置き配のトラブルは荷送人がまずは解決するという制度設計をすることが合理的であると考えられる。

(7) 運送業者主体のドローン運送の構造

ANA ホールディングス株式会社を初めとする参入事業者のサービスの詳細はまだ不明であるが、置き配を使用する以上は、荷送人のイニシアチブという基本的な構造は変わらない。荷物が来ることすら知らない荷受人の住居上空にドローンが侵入できる法的根拠はないのである。したがって、仮に想定しているサービスが個人宅へのラストマイル運送を含むのであれば、サービスを利用するためには、荷送人は、予め荷受人と合意をする必要が生じうる。

また、別のアプローチとして、ドローンを使う場合は運送人が自身の拠点間移動のみに使用するというものも考えられる。例えば、ドローンについては特定のドローンポートにのみ着陸し、その後は陸送に引き継ぐ方が効率的かもしれない。その場合、ドローンポートはまだ荷送人又は運送人の管理下にあるということは考えられる。例えば離島への運送でも、離島内での運送は島内陸送業者に任せることは十分に考えられる。

4. 「引渡」概念の変更による運送手段の拡大の可能性

(1) ドローン運送+置き配の仕組み

以上の議論を踏まえると、冒頭の事例《オンラインで買った荷物が、数時間後にドローンによって玄関先に届けられ、「配達完了」のメッセージがスマホアプリに届く》が法的に成立する理由が分かる。まず「買った」という点である。この売買契約において、荷送人である売主と荷受人である買主の間で、①ドローンで玄関先に届けること、②対面での引渡はしないがそれで配達完了とみなすこと、③荷物を玄関先に置いた後に荷物に生じた危険(盗難、汚損、破損等)は荷受人が負担すること、という合意が成立しているのである。さらに、荷送人と荷受人との間で、④運送人がドローンを使って荷受人の私的領域である玄関にアクセスすることの承諾が得られている。その上で、荷送人が運送人との間の合意で、ドローンを使って荷受人の玄関先に届けるだけで運送人の仕事は完了するという運送契約を締結したのである。

このように、置き配とは、荷送人としての引渡と、運送人としての引渡の二つの引渡概念を変更することで、運送手段を拡大したものである。

(2) 引渡概念を契約によって変更させることによる運送手段の拡大

このように引渡概念を契約によって変更させることにより、新たなビジネスモデルも考える。例えば、自動運転トラックによるラストマイル運送の開発の試みとして、スマホアプリや SMS で近くまで車が来たことを連絡し、荷受人に取りに来てもらうことが検討されているようである。

これは、ドライバーが玄関先まで届けてくれる現在の日本の宅配便の運送実務と比べると不便ではある。しかし、荷送人と荷受人の間でそれで良いと合意できるのであれば、運送人が荷受人の玄関まで届けなくて良い分、コスト競争力を持つビジネスを構成するなどの可能性はある。荷受人が今すぐ欲しい商品であるため確実な受け取りが期待できる商品や、荷受人が複数いて誰かが確実に受け取ってくれることが期待できる施設向けなどには考える。

しかし、荷受人が受け取りに現れない場合は常に存在するので、その場合でも履行完了とみなすのか(つまり荷物は没収されるのか)、再配達が必要なのかという処理を定めることは必須となる。置き配は、荷受人が不在でも、運送人が一方的に実施し、完了できることが根幹的な強みである。したがって、荷受人の積極的な関与を求めることを前提とした契約構造のアレンジは、技術のいかににかかわらず、ビジネスモデルの制限を受けることは避けられない。日本では自動運転トラックがミドルマイルの運送(例えば高速道路等)から検討されており、ラストマイルでの検討が活発ではないことは、安全性等の技術的な理由もさることながら、このような法的理由もあると思われる。

以上

[松永博彬](#) シティユーワ法律事務所 パートナー弁護士
hiroaki.matsunaga@city-yuwa.com

平成 19 年弁護士登録、西村あさひ法律事務所に入所後、平成 25 年 1 月当事務所入所。独占禁止法、景品表示法、運送関連の商取引法及び業法、危機管理、海外依頼者向け訴訟案件等を取り扱う。米国でニューヨーク大学ロースクールにて LL.M. 取得後、Hunton & Williams LLP 及び Shearman & Sterling LLP にて研修。平成 29 年米国ニューヨーク州弁護士登録。