

令和元年6月14日現在

機関番号：15301

研究種目：若手研究(B)

研究期間：2015～2018

課題番号：15K21089

研究課題名（和文）運送取引に関する物的担保の研究

研究課題名（英文）Research on security interests arising from or in connection with carriage of goods or passengers

研究代表者

増田 史子（Masuda, Fumiko）

岡山大学・社会文化科学研究科・教授

研究者番号：60362547

交付決定額（研究期間全体）：（直接経費） 2,900,000円

研究成果の概要（和文）：本研究の目的は、運送取引に関連して生じる担保物権および類似の機能を有する諸制度について比較法的検討を行い、運送取引における機能を明らかにすること、関連する国際私法上の議論に関して、比較法的検討を踏まえて整理をし、国際的な運送取引の安全のためにはどのような解釈をとるべきか一定の方向性を示すことにあった。特に船舶の物権関係を中心に検討を行い、現在の日本の船舶先取特権制度の比較法的な特徴を明らかにできた。これを踏まえて、船舶先取特権の準拠法については船舶の現実の所在地法によるべきことを示した。運送品をめぐる物権関係については、に絞って、2018年改正商法の規律について若干の検討を行った。

研究成果の学術的意義や社会的意義

学術的には、船舶先取特権制度について、従来の学説の前提と実際の機能との間に若干の乖離があることを明らかにできた。さらに、実質法上の制度趣旨と比較法的な状況を踏まえ、船舶先取特権の準拠法に関する諸学説、裁判例が果たして価値中立的か否かを検討し、現実の船舶の所在地法説が不偏的であることを示した。わが国の貿易に占める海上貨物の量（トン数）は99%を超えており、その大半が外国籍船により担われている現状に鑑みれば、船舶の（仮）差押えの制度についての議論をアップデートし整理できたことには、社会的意義もあると信じる。運送品をめぐる法律関係についても、今後の議論の基礎を整えることができたと考えている。

研究成果の概要（英文）：This research firstly aims to analyse how security interests arising from transport transactions, such as maritime liens, affect the relations among the relevant parties, and to clarify the actual functions of such security interests. The research shows that actual functions of maritime liens deviate from the traditional, and comparatively orthodox, understanding of maritime liens under Japanese law. The second aim of this research is to propose a sensible interpretation of relevant private international law rules. Based on the analysis above, the research suggests that 'lex rei sitae' should apply to determine whether a maritime lien arises and what legal effects are conferred to the maritime lien, considering various positions on maritime liens and arrest of vessels in different jurisdictions. The research also examines the rules applicable to transport documents under the Commercial Code which was revised and updated in 2018.

研究分野：海商法・運送法

キーワード：船舶先取特権 船舶金融 海事国際私法 貨物引換証 船荷証券

様式 C - 19、F - 19 - 1、Z - 19、CK - 19 (共通)

1. 研究開始当初の背景

2019年4月1日、2018年5月に成立した「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律」が施行された。本研究を開始したのは、同改正に関する審議が法制審議会商法(運送・海商関係)部会において行われていた2015年4月である。なお、同部会における審議は、2014年4月に始まり2016年1月に終了した。

2018年商法改正によって、1899(明治32)年の制定以来、実質的な改正が行われてこなかった商法の運送営業・海商に関する規律は、例えば、複合運送についての規定が設けられるなど(商法新569条・578条参照)、現代における運送取引の実態により即した形に改正された。また、従来の判例・学説に即して、規律の内容が明確化された点も少なくない(例えば、商法新577条2項・584条2項・587条・588条など)。他方で、2018年商法改正によって顕著に現代化、明確化された事項は運送契約などの債権法的側面に関わるものが大半で、運送手段、運送品の物権関係については、現在の取引実態や法体系と整合しない部分について小幅な改正がなされたにとどまる。本研究は運送手段、運送品の物権関係を主な検討対象とするものであり、したがって、法の現代化が図られたにもかかわらず、研究開始当初の法制と現在のそれとの間にはさほど大きな違いは生じていない。この状況の背景の一つには、おそらく、従来の運送法研究の関心が主として運送契約法制に向けられてきたことがあると思われる。本研究に先立つ筆者自身の研究も、運送契約に関連するものがほとんどであった(例えば、増田史子「国際海上物品運送契約における裁判管轄条項(一)」、(二・完)法学論叢174巻2号1-30頁、174巻3号1-26頁(2013)など)。ただ、筆者としては、海事関係を中心として国際運送契約についての研究を進める過程で、運送契約の規律のあり方について利益衡量を行い、法政策的な観点から考察をするには、運送取引における担保物権やそれに類する制度の機能を理解する必要があるのではないかと考えるに至っていた(この点については、若手研究(B)24730036の研究成果報告書にも記載した)。

さらに、運送品、運送手段をめぐる物権関係については、日本の実質法に関する議論が上記の通りやや低調であったのとは対照的に、国際私法上は、船荷証券、船舶先取特権や航空機ファイナンス(特に2001年の「可動物件の国際担保権に関する条約」(ケープタウン条約)の航空機議定書)などをめぐって、ある程度の議論の蓄積があった。これらの国際私法上の議論は、主に近時の裁判例や国際的な議論状況に触発されたものとみることができる。ただ、これらの議論の中には、運送法の研究者の目でみれば、議論の対象としている法律関係の理解がやや不十分で、説得力を欠くのではないかとと思われるようなものもあった。わが国の国際私法は、動産・不動産を問わず、物権は目的物所在地法によるという立場を採用している(法の適用に関する通則法13条)。物権関係について日本が法廷地となり日本の国際私法規則が適用される典型的な場面は、おそらく目的物が日本に所在する場合である。そうすると、国際私法上の関係する議論についても、その運送取引における実質的な意義を検討するには、実は、日本の実質法が運送品、運送手段をめぐる物権関係についてどのような立場をとっているのかを、より実際に即して明らかにしていくということが必要不可欠なのではないかと考えられた。

2. 研究の目的

上記1の背景から、運送品や運送手段について成立する物権的な権利、あるいはこれに類する機能をもつ諸制度が、運送取引の関係者間の利害状況にどのように影響しているのかを分析することを目的として、本研究を開始した。当初設定した目的は、より具体的には、運送取引に関連して生じる担保物権および類似の機能を有する諸制度について比較法的検討を行い、その運送取引における機能を明らかにすること、研究開始当初、かなり錯綜した状況にあった国際私法上の議論に関して、比較法的検討を踏まえて整理を行い、国際的な運送取引の安全のためにはどのような解釈をとるべきか一定の方向性を示すことであった。

3. 研究の方法

本研究はオーソドックスな比較法的手法によるものである。海事法に関しては、実務的な重要性がきわめて高いのはイギリス法であることから、イギリスとイギリス法系諸国(その中にはオーストラリアやシンガポール、香港などアジア太平洋地域の国々も少なくない)の法制に関するものを中心に文献を収集し、必要な限りでアメリカ、ドイツ、フランスなど他の主要国の法制に関する文献も参照して、検討を行った。また、現在の国際的な議論状況についての知見を得るため、万国海法会(CMI)などの国際学会に出席し、本研究のテーマに関係する報告については、報告内容を手掛かりとしてさらに調査、検討を行った。

さらに、上記1記載の通り、本研究を開始したのは2018年商法改正に向けた審議が行われていた時期であり、筆者はその審議に関与していたため、法改正に関わる議論の検討もあわせて行った。現代の取引実態を前提としたときの法的規律のあり方を検討するにあたっては、国立国会図書館等において戦前、戦後復興期の法律文献や実務書の調査を行って、商法制定からさほど間もない時期における学界における議論の動向と取引実態の把握に努め、2018年商法改正前の規律の妥当性を考察するための材料とした。

4. 研究成果

研究開始当初は、運送手段による区別はせずに国内外の文献を渉猟した。その結果、当初想

定していた以上に運送手段ごとの状況の相違が大きいことが明らかになった。この相違を捨象して検討を行うことは、運送取引における担保物権等の機能を明らかにするという上述 2 の目的とは相容れないと考えられたため、研究開始後、船舶をめぐる物権関係の検討を優先的に行うこととし、その他の問題については、可能な限りで問題状況の整理を試みることにした。

以下では、下記「5. 主な発表論文等」に記載した論文、学会発表等を引用しつつ、本研究の成果を示す。船舶をめぐる法律関係については、上記 2 の目的を概ね達成できたと考えている（後述(1)第 2 段落参照）。これに対し、他の運送手段や運送品をめぐる法律関係については、多くの課題を積み残す結果となったので、これらの事項については、さしあたり研究期間内に達成できたところについて述べる（後述(1)第 3 段落、(2)参照）最後に、本研究の学術的意義についての認識を示す（(3)）。

(1) 運送手段をめぐる法律関係 船舶を中心に

船舶の物権関係に関しては、近年、燃料油供給代金債権を被担保債権とする船舶先取特権の準拠法に関して、いくつかの裁判例が公刊されている。これは、比較法的にみると、次の 2 点において、日本法の現状を表す象徴的な現象といえる。すなわち、実際上は、船舶の運航をめぐる生じる様々な債権の満足を得るためには、船舶を差し押さえて債務者である船主等に担保（責任保険者の差し入れる補償状など）を提供させる手法がとられることが少なくないところ、比較法的にみれば、その手段としては暫定的な差押えのための制度が利用されることが多いとみられるのに対し、日本では船舶先取特権の実行手続（したがって仮差押えではなく本差押えの手続き）がとられることが多い。そして、燃料油供給代金債権を典型とする航海継続の必要によって生じた債権を船舶先取特権の被担保債権とするか、ひいては船舶先取特権を生ずべき債権の範囲をどのように定めるかについては、法域によって立場が分かれており、日本法は多くの種類の債権に船舶先取特権を付与し比較的強い効力を認めている点において、古典的な大陸法系の法制を維持し続けているといえる。この状況を背景として、外国で生じた被担保債権の弁済を得るために、しばしば船舶先取特権に基づいて外国籍船の差押えが行われ、船舶先取特権の成否と効力を判断するためにその準拠法が争われることになる。

本研究では、まず、国際条約（具体的には、船舶のアレストに関する 1952 条約、1999 年条約、船舶先取特権および船舶抵当権に関する 1926 年条約、1967 年条約、1993 年条約）の加盟状況と条約の規律の諸外国国内法への影響、日本の船舶先取特権に関する実質法の変遷および 2018 年商法改正の審議過程における議論の検討を行った。国際条約をめぐる議論では、一般に、船舶先取特権には約定担保物権である船舶抵当権にも優先する強い優先弁済効があり船舶金融の妨げとなるという側面が問題視されており、従来の日本の学説もこの認識を前提に、被担保債権の種類を減らすべきであるとしてきた。この認識について、本研究では、上記の検討の結果として、現在の日本では、船舶先取特権は、優先弁済権として側面より債権者（必要品供給業者、不法行為債権者、荷主等）による差押えの根拠としての側面が重視される傾向にあり、現在の船舶先取特権制度は、従来の学説が前提としていたものとは異なる経済的機能を果たしているとみるほかないのではないかという見方を示した。さらに、船舶先取特権の準拠法については、旗国法によりその成立と効力を判断する説と船舶抵当権者保護という実質法的価値の関連性を明らかにし、諸外国における議論の動向を分析した上で、日本の国際私法学説と近時の日本の裁判例の検討を行った。結論としては、上記の実質法の検討から明らかになった通り、船舶先取特権を生ずべき債権の範囲については比較法的にみても立場の相違が顕著に存在すること、船舶先取特権の成立を制限すべきであるという考え方は必ずしも支持されていないことから、船舶先取特権の準拠法に関しては法の適用に関する通則法 13 条を素直に適用し、成立は成立時の、効力は効力が争われている時点における船舶の現実の所在地法によるのが、もっとも不偏的であり妥当であるという見解を示した（以上について、特に雑誌論文 参照。さらに、外国法の紹介・検討として 判例評釈として 学会発表 国際私法の理論上、関連する論点に関する判例評釈として 参照）。

ただし、以上の見解は、あくまでも本研究により明らかにできた限りでの現状を前提とするものであり、日本の実質法上の法政策として、船舶先取特権の差押えの根拠としての側面を重視し従来の法制を維持し続けることが望ましいかは、まったく別の問題である。船舶先取特権に関しては、近年特に、船社が倒産した場合に船舶先取特権者の個別的権利行使が認められるべきかが議論となっており（雑誌論文 燃料油供給業者の倒産に関し 参照）、この文脈では、優先弁済効のある担保物権としての側面が、重要な考慮要素の一つとなりうる。本研究を進める中で、近年は船舶金融の手法が高度化、多様化していることも確認できた。このような現在の実務、問題状況を前提としたときの船舶差押えの制度としての現在の日本の法制の妥当性、優先弁済効のある担保物権としての船舶先取特権のあり方については、今後の検討課題となる。本研究の研究期間内には成果としてまとめるまでには至らなかった航空機ファイナンスの研究は、この今後の検討課題の研究に際して参考になると考えている。このほか、2018 年改正商法の関係する規律についての検討も行った（雑誌論文 学会発表 ）。

(2) 運送品をめぐる法律関係

本研究では、さらに、運送品をめぐる物権関係について、近時の日本の裁判例や実務の動向を踏まえて検討を行っている（判例の検討として雑誌論文 学会発表 ）。その他、全般的

な状況の整理として図書)。特に、2018年商法改正によって、運送書類については、複合運送証券、海上運送状についての規定が新設されるとともに、貨物引換証の規定は廃止されたため、改正法の規律について若干の検討を行った(雑誌論文、学会発表)。特に、現在では利用実態がないとして廃止されるに至った貨物引換証に関しては、過去の取引実態を調査し、調査結果を踏まえて、貨物引換証の事例を中心として発展してきたいわゆる物品証券(貨物引換証、倉荷証券、船荷証券)に関する法理論が、改正法のもとではどのような意義を有するかを検討を行った。その結果、かつての貨物引換証をめぐる取引慣行は現在の船荷証券等に関するそれとはかなり異なっており、法的問題の現れ方に相違があること、現在の船荷証券に関する規定とかつての貨物引換証に関する規定には法理論上区別すべき点もあることが明らかとなった(雑誌論文)。船荷証券・複合運送証券や海上運送状の貿易取引における機能とその法的規律については、商取引の電子化や技術革新が進展する現代において、今後もこのような証券・書類を利用した動産担保金融に役割が認められるのか否か、現代の取引を前提とすると法的規律はどのようにあるべきかを含め、今後の検討課題として残っている(なお、若干の問題状況の整理は、その他、図書において行った)。運送品をめぐる物権関係についての国際私法上の議論の整理(上記2)は、この点について十分な検討を行った後に、改めて取り組みたいと考えている。

(3) 本研究の学術的・社会的意義

全体としてみると、上記(1)(2)の通り本研究の成果はやや雑駁な内容となってしまったが、それでも本研究には次のような学術的・社会的意義があると考えている。まず、本研究は、船舶先取特権制度について、従来の学説がとってきた前提と、実際の機能との間に若干の乖離があることを明らかにした。さらに、実質法上の制度趣旨と比較法的な状況を踏まえ、船舶先取特権の準拠法に関する国際私法の諸学説、裁判例の立場が果たして価値中立的なものか否かを検討し、おそらく、船舶の現実所在地法説がもっとも不偏的であることを示した。わが国の貿易に占める海上貨物の量はトン数ベースで99%を超えているところ、その大半が外国籍船によって行われている現状に鑑みれば、船舶の(仮)差押えの制度についての議論状況をアップデートし整理したことは、社会的にも有意義であろうと信じている。また、道半ばに終わったが、運送書類をめぐる規律について従来の商法学説の現代的意義を再検討し、今後の議論の基礎とすべき事項を整理できた点も、学術的には意義があるものと考えている。

5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕(計16件)

(1) 研究論文

増田史子「運送書類をめぐる法と慣行 貨物引換証の盛衰と船荷証券の規律」国際商取引学会年報21号(2019)掲載予定(査読あり)

増田史子「判例研究 商船三井・田中ゼミナール マリタイム・リーエンに基づく対物訴訟の可否を法廷地法により判断した事例：Sam Hawk号事件オーストラリア連邦裁判所合議法廷判決(The Ship 'Sam Hawk' v Reiter Petroleum Inc [2016] FCAFC 26)」海事法研究会誌240号2-14頁(2018)

増田史子「船舶先取特権とその準拠法 海事債権の実現方法についての序論的考察」柏木昇ほか編『国際取引における現代的課題と法 澤田壽夫先生追悼記念論文集』(信山社、2018)353-377頁

後藤元=増田史子「物品運送契約 運送人の責任・複合運送」海法会誌復刊61号(2017)96-113頁

増田史子「旅客運送契約」海法会誌復刊61号(2017)149-160頁

(2) 万国海法会における議論の紹介

増田史子「OWバンカー社の倒産に関わる判例の動向」海法会誌復刊61号(2017)14-20頁

増田史子「国際倒産 韓進海運の倒産とEU法の動向」海法会誌復刊61号(2017)38-44頁

笹岡愛美=増田史子「若手海法会および若手イタリア海法会のセミナー」海法会誌復刊61号(2017)48-67頁

増田史子「近時の海商法改正とEU海事法の動向」海法会誌復刊60号63-80頁(2016)

増田史子「国際海事倒産」海法会誌復刊60号(2016)133-145頁

増田史子「倒産手続と海事手続の競合」海法会誌復刊59号46-58頁(2015)

増田史子「海事法の維持と構築」海法会誌復刊59号73-83頁(2015)

増田史子「若手会員のセッション」海法会誌復刊59号84-96頁(2015)

(3) 判例評釈

増田史子「不動産についての商人留置権の成否」私法判例リマックス58号98-101頁[最判平29.12.14民集71・10・2184](2019)

増田史子「〔海事判例研究〕漁協が船主(香港法人)の責任保険者(ロシア法人)に対して船骸撤去に係る保険金の直接支払を求めた事案(消極)」早稲田法学91巻2号

53-68 頁 [宮崎地判平 27.1.23 判例集未搭載] (2016)
増田史子「涉外判例研究 (No.639) 給油代金債権を被担保債権とする船舶先取特権の
準拠法」ジュリスト 1486 号 107-110 頁 [水戸地裁平 26.3.20 判時 2236・135](2015)

〔学会発表〕(計 4 件)

Fumiko Masuda, 'Recent Development of Maritime Law (Japan)', 10th East Asia
Maritime Law Forum, held at Kagoshima University on 28 October 2017

Gen Goto and Fumiko Masuda, 'Session 2: Contract for Carriage of Goods: Carrier's
Liability; Multimodal Transport, Symposium 'Reform of Transport Law and Maritime
Law in Japan and Germany', held at Max Planck Institute for Comparative and
International Private Law on 5 September 2017

Fumiko Masuda, 'Session 5: Contract for Carriage of Passengers', Symposium 'Reform
of Transport Law and Maritime Law in Japan and Germany', held at Max Planck
Institute for Comparative and International Private Law on 5 September 2017

増田史子「海事国際私法再考 日本法上の海事債権の特殊性と一般性を踏まえて」国際取
引法フォーラム (2017 年 2 月 4 日)

〔図書〕(計 1 件)

[分担執筆]北村雅史ほか著『スタンダード商法 商法総則・商行為法』(法律文化社,
2018) 182-222 頁 (15 章運送営業・運送取扱営業, 第 16 章倉庫営業)

〔産業財産権〕

該当なし

〔その他〕

増田史子, 個別報告・平野英則「信用状付輸入取引における貸渡し (Trust Receipt) の法
的性質と対抗要件の具備」に対するコメント, 国際商取引学会第 21 回全国大会 (2018 年
11 月 17 日)

6. 研究組織

本研究は, 研究代表者単独で行った。

科研費による研究は, 研究者の自覚と責任において実施するものです。そのため, 研究の実施や研究成果の公表等につ
いては, 国の要請等に基づくものではなく, その研究成果に関する見解や責任は, 研究者個人に帰属されます。