

令和 6 年 6 月 12 日現在

機関番号：15301
研究種目：基盤研究(C)（一般）
研究期間：2019～2023
課題番号：19K01372
研究課題名（和文）海事債権の実現方法に関する比較法的研究 船舶先取特権制度の再検討を中心として
研究課題名（英文）Comparative Analysis of the Legal Procedures to Enforce Maritime Claims:
Re-examination of the Japanese Laws on Maritime Liens
研究代表者
増田 史子（Masuda, Fumiko）
岡山大学・社会文化科学学域・教授
研究者番号：60362547
交付決定額（研究期間全体）：（直接経費） 2,600,000円

研究成果の概要（和文）：本研究では、諸外国における船舶アレストと船舶先取特権制度を比較検討することで、日本法における船舶先取特権制度の意義の再検討を行った。研究の結果、次の点が明らかになった。(1)日本法における船舶先取特権制度には英米法系諸国における対物訴訟制度と類似する側面はあるが、異なる点も少なくない。(2)アレストの手続における船舶競売の位置づけには1952年アレスト条約の締約国間でも差があるが、担保の取得を目的としてアレストを行う実務を前提とすると、おそらくさほど深刻な差ではない。(3)大陸法系諸国は、船舶アレストを仮差押えの一種として位置づけた上で特殊な扱いを認めている。

研究成果の学術的意義や社会的意義

本研究により、日本法において、今後、船舶先取特権制度、船舶の（仮）差押えの制度に係る解釈論、立法論を展開する際に考慮すべき事項を、ある程度は明らかにすることができたと考えている。日本法の前提と国際的な議論の前提が異なるために、国際的な平面で起きている議論に参画していくことが難しい状況の改善にも資すると思われる。船舶先取特権は、アレストの根拠として使えるという実利を外してみれば、現在のリスク管理のあり方を踏まえると存在意義自体が疑わしいと指摘されるようにもなりつつある制度であり、今後の日本の海商法の現代化のために必要となる検討事項について、ある程度の方向性を示すことはできたと考えている。

研究成果の概要（英文）：This research project aims to re-examine the Japanese laws on maritime liens comparatively, focusing on their functions in the enforcement of maritime claims. The research results in the following findings: 1) Japanese laws on maritime liens have some similarities with in rem proceedings in common law jurisdictions, but marked differences exist; 2) There are differences on whether and how the procedures of judicial sales of ships are connected with the arrest proceedings among State Parties to the Arrest Convention 1952, but the differences do not seem significant assuming the practice to arrest a ship to obtain security; 3) civil law countries see the arrest of ships as provisional measures and establish special rules for ship arrest.

研究分野：海商法

キーワード：船舶先取特権 船舶アレスト 船主責任制限 傭船契約 私法統一条約 運送契約

様式 C - 19、F - 19 - 1 (共通)

1. 研究開始当初の背景

船舶を運航する者は、船員を雇い入れ、燃料油などの航海に必要な物品の供給を受けるなど、船舶を運航するために様々な契約を締結することになる。また、航海中に事故が生じ、他の船舶や港湾施設などに損害を与えた場合は、当然、船舶所有者は被害者に対して損害賠償責任を負うことになるし、船舶や積荷の救助にあたった者に対する救助料の支払義務なども発生する。このように船舶の運航に伴って生じる様々な債権を確実に回収するための方法として、海運実務においては、しばしば船舶を裁判手続によって暫定的に差し押さえるということが行われている(以下、これを「アレスト」という)。アレストが行われると、船舶を運航する者は、アレストされている期間中は運送賃収入等を獲得することができなくなってしまうので、船舶を解放させるための措置をできる限り速やかにとろうとする(一般的には、船舶所有者が責任保険契約を締結している P&I クラブから保証状 (LOU: Letter of Undertaking) の発行を受け、差し入れることになる)。わが国の海運実務において、このような暫定的な船舶の差押えのために利用されることが多いのは、民事保全法に基づく船舶の仮差押手続ではなく、民事執行法による船舶先取特権の実行手続であるといわれている。

船舶先取特権は、船舶の運航に伴って生じる様々な債権のうち、法が特に定める一定の債権に関し当該船舶およびその属具について成立する法定担保物権である(商法 842 条(関連して同 703 条 2 項・707 条前段)、船主責任制限法 95 条 1 項、船舶油濁損害賠償保障法 40 条 1 項)、登記なくして法律上当然に成立し船舶抵当権にも優先する点、債務者が当該船舶の所有者ではないときでも一定の場合には船舶所有者に対抗できる点で、相当に強力な権利である。諸外国の海商法においても、同様の権利は、現在でも認められてはいる。しかし、このように強い効力を有することから、船舶の担保価値を減少させ船舶金融の妨げになるとして、国際的には、船舶先取特権を生ずる債権を限定する方向での改正が逐次行われてきた。船舶抵当権・船舶先取特権に関する法の統一を目的とする最初の条約(1926 年の海上先取特権および抵当権条約、1931 年発効)と、その後成立した 1967 年条約(未発効ではあるが、同条約を国内法の規律として取り入れている国は相当数ある)、1993 年条約(2004 年発効)を比べると(以下、これらの条約を「船舶先取特権条約」とする)、後者は、契約債権には原則として船舶先取特権を認めていないなど、被担保債権の種類を相当に絞り込んでいる。

日本の海商法制は、「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律」(平成 30 年法律第 29 号)によって現代化が図られた(以下、「2018 年商法改正」とする)。2014 年 4 月から約 2 年にわたって開催された法制審議会商法(運送・海商関係)部会では、船舶先取特権制度についても、1993 年条約を参照し、国際的潮流と合致する方向性での法改正を行うことが検討された。しかし、最終的には、現在の日本法の価値観を反映して現代化が図られた点はあるものの(特に商法 842 条 1 号参照)、大筋では従来の考え方が維持され、小幅な改正にとどまることになった。その議論の際に、主に実務的な観点から示された見解の一つが、日本法上の船舶先取特権制度は英米法系諸国における対物訴訟と機能的に類似するという認識に基づき従前どおりの権利の必要性を説くものである。この認識は、比較的広く船舶先取特権(maritime lien)を認める米国の法制との実質的類似性を指摘するものとしては、ある程度は、理解可能ではある。ただ、海運実務への影響が顕著なイングランド法に関しては、その対物訴訟制度は、どのような請求権に基づいて船舶を暫定的に差し押さえることができるかを定めた 1952 年の船舶アレストに関する国際条約(International Convention Relating to the Arrest of Sea-Going Ships 1952、1956 年発効。以下、文脈により「1952 年アレスト条約」、「アレスト条約」とする)を踏まえた法制となっており、対物訴訟の根拠として挙げられている請求権は 1952 年条約が限定列挙する様々な海事請求権と基本的に共通である(同条約 1 条と同国の Senior Courts Act 1981 の 20 条・21 条参照)。イングランド法は、近時の船舶先取特権条約以上に限定的にしか船舶先取特権を認めない立場をとっており、船舶先取特権を生じない海事債権については、強力な優先権を認めることなくアレストは認めるという建付けとなっている。1952 年のアレスト条約は、船舶の暫定的な差押えに関する規律を、英米法の対物訴訟制度と大陸法の仮差押え制度の相違を踏まえて統一しようとした条約であり、英国のみならず、ドイツ、フランスなど、主要な大陸法系諸国も締約国となっている。この事実を踏まえると、上記の認識を無批判に前提とすることが果たして適切か、立法政策上妥当なのかが問題になると考えられた。特にドイツは、2013 年の海商法改正の際に、近隣国(特にオランダ)に比してアレストの要件が厳しくドイツの海事債権者に不利益が生じているのではないかという問題に対処するため、船舶に限り仮差押えの要件を緩和する形で対処を図っている(ドイツ民事訴訟法 917 条 2 項参照)。このことは、対物訴訟制度類似の法制が仮に必要であるとしても、その方法には、従来型の船舶先取特権法制を維持するというもののほかに、むしろ、船舶の仮差押えの制度を改めるという方向性がありうることを示唆するものと思われた。

2. 研究の目的

本研究は、英米法、特に実務上の重要性が今なお高い英法系諸国における対物訴訟制度について、その実際の機能を明らかにすること、また、その法的な効果に照らして、ドイツ、フランス

等の大陸法系諸国において対物訴訟制度と機能的に等価であると認め得る法制の検討をあわせて行うことで、上記1で述べた日本法上の船舶先取特権制度は英米法系諸国における対物訴訟と機能的に類似するという認識の当否を明らかにすることを目的とするものである。わが国における船舶先取特権制度に関する先行研究は、概ね、(1)国際条約・外国法上の船舶先取特権制度の紹介・検討、(2)その時々日本法の解釈論、(3)船舶先取特権の準拠法を論じるものに大別できると思われる。これらの研究は、一定の「船舶先取特権」概念の存在を所与の前提としているため、日本法上の船舶先取特権制度と外国法上のそれが機能的に等価なのか、英米法上の対物訴訟制度と機能的に等価である日本法上の制度は何かについては、暗黙裡に不問に付していると思われる。そこで、本研究課題では、機能的等価性の有無と、これを肯定できる場合のその程度を明らかにすることを試みた。

3. 研究の方法

上記2の通り、船舶アレストに関する外国法制と日本法との機能的類似性を検討することが本研究課題の目的なので、まずは、周辺的な制度に関するもの、実務的な扱いに関するものを含め、手広く文献を渉猟した。具体的には、例えば、様々な国の実務家がそれぞれアレスト、船舶の登記・登録・船舶抵当権、船舶競売に適用される法制を紹介している Christian Breitzke and Jonathan Lux (eds), *Maritime Law Handbook* (Wolters Kluwer)により、主要国の法制の概要を確認するとともに、実務的に重要なイングランド法、日本法と比較する際に参考になると思われるドイツ法、フランス法については、主な体系書、注釈書等を収集して、船舶アレストに関わる制度の全体像の把握に努めた。1952年アレスト条約(上述1参照)、1952年条約の現代化を目的として作成された1999年の船舶アレストに関する国際条約(International Convention on Arrest of Ships)については、広く参照されている注釈書(Francesco Berlingieri, *Berlingieri on Arrest of Ships Volume I: A Commentary on the 1952 Arrest Convention* (6th edn, informa law from Routledge 2017), Francesco Berlingieri, *Berlingieri on Arrest of Ships Volume II: A Commentary on the 1999 Arrest Convention* (6th edn, informa law from Routledge 2017))があり、アレスト条約の締約国における条約解釈を知るために参考にした。また、本研究課題固有の問題意識とは別に、船舶アレストに関しては、例えば不当なアレストが行われた場合の民事責任、燃料供給業者による船舶先取特権の成否(通常、成立が認められればアレストできる)船舶を運航する者について倒産手続が開始された場合のアレストの効果など、国際的な平面上で活発に議論されている問題が多数あるため、アレストの機能についての理解を深めるため、最新の雑誌論文等の確認・検討も行った(例えば、最近の議論状況を知ることができるものとして、Paul Myburgh (ed), *The Arrest Convention: International Enforcement of Maritime Claims* (Hart Publishing 2019)などがある)。並行して、日本法に関しては、海商法の文献のほか、民事執行法、民事保全法に関する基本的な文献の収集と確認を行った。なお、当初は、国際的な議論状況や実務上の認識の確認等のため、国際会議への出席、実務家との意見交換を通じての情報収集を複数回行うつもりでいたが、コロナ禍に伴う研究の進捗状況の遅れと、移動の制約により、このような方法による検討は不十分なものとならざるを得なかった。

4. 研究成果

研究期間中にコロナ禍が発生し研究時間の確保が難しい状況が続いたこと、さらに延長後の最終年度には勤務校の研究室の所在する建物の改修工事が始まり、半年以上にわたって研究に注力できる環境が整わなかったこと等から、力及ばず2024年度末までに本研究課題に係る最終的な成果を論文として公表できるまでには至らなかった。このため、本研究課題に係る成果については、現時点で執筆中の論文を可能な限り早い時期に完成させ、公表したいと考えている。本報告書においては、公表済みの論考で検討した事項に加え、上記の論文に織り込む予定の成果(口頭発表において検討済みの事項を含む)を踏まえて、成果報告を行うことにする。

(1) 船舶アレストに関する議論状況

まず、前提として、船舶アレストに関しては、その制度のあり方について、現在でも様々な議論があり、本研究ではその検討も行った。具体的には、例えば、アレストのしやすさには締約国によって相当の差があることが広く認識されており(上述1の2013年のドイツ海商法改正時の民事訴訟法の規定の改正も、この状況を背景とするものである)、イングランド法など、比較的容易にアレストを行うことができる国の法制を念頭に、不当なアレストを抑止するために一定の場合にその申立人に損害賠償責任を課すべきではないかという議論が再び起きている。1952年アレスト条約、1999年アレスト条約の制定過程においても議論になった点ではあるが、その後の法的な状況の変化を受け、改めて検討が行われるようになったものである。船舶先取特権はアレストの根拠になりうることで、国によって船舶先取特権を生ずる債権、各種の船舶先取特権、船舶抵当権にどのような優先順位が与えられるかが異なり、その準拠法についても解釈が分かれている。特に、燃料油等の必要品の供給により生じた債権について船舶先取特権を認める米国法に基づく船舶先取特権については、比較法的にはこれを認めない立場の方が主流であることから、このような状況を背景として、現在でもその成立・効力が争われることがある。古典的な論点の一つであるが、近年はとりわけ、大手燃料供給業者の倒産事件を契機として、現代における燃料油の調達の仕組みと、従前のこの種の船舶先取特権の制度的前提との齟齬が、認識されるようになってきている。1952年アレスト条約は、債務者の財産であれば仮差押えの対象とで

きる大陸法系諸国の法制と、船舶を対象として手続を開始することになる英米法系の対物訴訟制度との間での調和を図る趣旨で、被保全権利の発生原因となった船舶に限らず、これと所有者が共通する船舶（いわゆる姉妹船）のアレストを認めている（1952年アレスト条約3条(1)(2)参照。この点は1999年アレスト条約も同じである）。この規定は船舶一隻ごとに一つの会社を設立して保有させる実務を生み、所有する会社は別であるが、所有会社の支配者が共通する船舶のアレストが認められるべきかが、やはり1999年アレスト条約制定時にも議論された点でもあるが、現在でもしばしば重要な論点としてとりあげられることがある。これらの議論においては、基本的には、1952年条約の内容を踏まえた対物訴訟制度を有する英国、（アレスト条約の締約国ではないものの）英国と類似した法制を有する英法系諸国、そして重要な点で英法系諸国と異なっているがやはり対物訴訟制度を有する米国の法制が、主に念頭に置かれている。本研究では、日本の判例の調査を行い、共通の背景的な事情を前提とする裁判例があることを確認できたが、英米法系諸国との制度的な前提の違い等があるため、当然といえば当然であるが、問題の表れ方は相当に異なっていることを確認できた。

(2) 大陸法系諸国におけるアレスト条約の受容とイングランド法との相違

イングランド法における船舶アレストの特徴としては、アレストによって本案管轄が発生するため管轄の取得のために利用できる点、対物訴訟手続であり被告（船舶所有者など。1952年アレスト条約が適用される場合は裸傭船者等も含まれる）が出廷すれば通常の裁判が行われるが、被告が出廷しない場合、船舶解放のための担保の提供をしない場合には、船舶競売に進み換価金から債権を回収できる点、アレストは船舶抵当権、船舶先取特権を根拠としても行うことができるが、アレスト条約の認めるその他の海事債権に基づきアレストをすることも可能で、この場合はアレストによって制定法上の担保権（statutory liens）が成立し、アレスト自体が担保の取得原因になる点、アレストの申立手続は簡便で対審構造にはなっておらず、不当なアレストに対する損害賠償責任も認められにくいので、アレストしやすい、といった点を挙げるができる。1952年アレスト条約は、アレスト（条約上は、海事請求権を確保するための裁判手続による船舶の留置と定義されており、日本法上は物権にあたる船舶抵当権、船舶先取特権も海事請求権に含まれる。条約1条(2)参照）の根拠となる海事請求権を限定列挙することでアレストされうる場面を明確化するとともに、アレストをした締約国裁判所に十分な担保の提供がなされたら船舶を解放するよう義務付けることを主な内容とするもので、手続については、基本的に法廷地法に委ねている（同条約6条参照）。上記のイングランド法の特徴も、(1)で紹介した、の論点も、条約の規律しない事項にあたり、1952年アレスト条約の締約国間でも立場が区々に分かれる結果となっている。

大陸法系諸国におけるアレスト条約の実施方法は様々であるが、本研究では、ドイツ法とフランス法の状況の検討を行い、イングランド法を参照点とした場合の相違点を明らかにした。ドイツは1972年に1952年アレスト条約を批准しており、船舶先取特権については1967年条約の内容を商法に取り込んでいる。ドイツにおいては、隣国のオランダが緩やかな要件で船舶アレストを認めてきたこともあり、船舶アレストに関する判例はそれほど多くはない。アレスト条約を実施するための特別法は制定されておらず（なお、日本の2018年改正前商法689条と同様に発航の準備を終えた船舶の差押えを禁じていた規定は、このとき航海中の船舶に対する差押えを禁じる内容に改正されている）。条約がその適用対象とする船舶については直接適用されることになる。国内法上は、船舶のアレストにも、民事訴訟法916条以下の物的仮差押えの手続が基本的には適用される。以前は船舶についても保全の必要性を示す必要があり、ドイツでのアレストが敬遠される原因の一つとなっていたが、2013年海商法改正により船舶の強制執行の確保のみを目的とする場合は不要となった。被保全権利の債務者については、裸傭船者等（Ausrüster、自ら所有しない船舶による航海を業とする者で、定期傭船者は含まれない）を第三者との関係では船舶所有者と同様の地位におく商法477条があるため、原則として船舶所有者か裸傭船者等である必要があり、ただ、債権者が船舶先取特権を有する場合は債務者を問わないと解されている。被保全権利については、民事手続法の文献では船舶先取特権を生じる債権に限定する見解が散見されるものの、海商法学説は、条文の文言と2013年改正の趣旨を根拠として特に制限はないと解している。ドイツは民事執行につき差押債権者優先主義をとっており、仮差押えにより差押質権が成立する。仮差押手続における船舶競売は、著しい価値の低下が生じるおそれがある場合、保管に不相当な費用を要する場合に限り可能であり、実際には差押えの執行の前に担保提供が速やかに行われることもあって、競売に至ることはほとんどないという。イングランド法の特徴（ ）と共通する部分もあるが、ドイツ法は不当なアレストに無過失責任を課しており（イングランド法の特徴 を欠く）、ドイツでのアレストは現在もさほど活発ではなさそうである。1952年アレスト条約の特徴として裸傭船者を債務者とする場合にもアレストが許容される点を挙げるができるが、この点は、上述の通り、ドイツ国内法の解釈としても同じで、アレスト条約には、実質的には、同条約の締約国を旗国・登録国とする船舶についてアレストの根拠を限定する程度の効果しかなく、同条約のドイツ法における存在感は小さい。

1957年に1952年アレスト条約を批准したフランスは、比較的容易にアレストを行うことができる法域として知られている。なお、フランスは、船舶先取特権に関しては1926年条約の締約国となっている。民事執行、民事保全の手続については、民事執行法典が規定しており、強制執行の手続は一般法とほぼ変わらないのに対して、船舶の保全差押え（saisie conservatoire）に関しては、運送法典に特則が設けられている。その特則の内容は、ほぼ1952年条約に準じてい

る。フランスでは同国が当事国となっている条約は直接適用され国内法に優先するので、国内法が適用されるのは1952年アレスト条約が適用されない場合で、条約が非締約国船にも適用されるかについては争いがあるが、(ドイツと異なり)適用を肯定する説が有力である。国内法が適用される場合、船舶所有者が被保全権利の債務者である必要があるが、条約が適用される場合は条約の規定によるので、裸傭船者等が債務者の場合にもアレストが可能である。濫用の危険は認識されているが、不当なアレストについての責任は過失責任であり、アレストをした者の損害賠償責任が認められることは滅多にない(イングランド法の特徴に近い)。もっとも、フランス法では、保全差押えの効果は出港禁止にとどまり(船舶競売は別の手続として整理されており、イングランド法の特徴を欠く)、1952年アレスト条約がアレストをした裁判所に管轄権を認めている事項を除き、アレストによって本案管轄が発生することはないと解されている(イングランド法の特徴はない)。

以上の通り、1952年アレスト条約は主要海運国が締約国となっている条約ではあるが、その国内実施の方法、締約国の法体系上の位置づけには大きな相違があること、ドイツでもフランスでも船舶アレストは暫定的な差押えの方法の一種として整理されており、締約国間の差は前提となる国内法制の相違に由来することを、一応は明らかにすることができた。なお、日本法では、船主責任制限法95条1項のように責任制限の代償として船舶先取特権を付与する例があるが、かねてより指摘されている通り、同様の発想は諸外国にはほぼみられないことも確認できた。

(3) 日本法への示唆

以上の検討を踏まえると、わが国の船舶先取特権制度、船舶の(仮)差押えの制度に関して、以下の点を指摘できると思われる。日本法では多くの債権に船舶先取特権が認められる結果、アレストの根拠となる債権のカタログは確かに対物訴訟制度におけるそれ(あるいは1952年アレスト条約の列挙するリスト)に近いものになっている。ただ、イングランド法のもとでアレストによって成立する制定法上のリーエンは性質的にはドイツ法の差押質権に近いものと解され、これを船舶先取特権と同視するのは必ずしも適切ではないと思われる。船舶競売の手続がアレストと連続的に位置づけられているか否かに関わらず、検討対象とした法域に関しては、現実にアレスト後に船舶競売に至ることは稀であると指摘されている。船舶アレストが船舶を一時的に差し押さえることにより担保を差し入れさせることにあるのなら、フランス法のような効力の弱いアレストでも支障はない可能性があると思われる。大陸法系の一般的な仮差押えの制度と1952年条約に基づくアレストでは、後者では被保全権利の種類が限定されている点、裸傭船者等が債務者である場合もアレストできる点が特に異なり、船舶の仮差押えの制度を修正し条約体制に近づけようとするならば、この点と一般の民事保全法制との理論的な関係が問題となりうる。ただ、この問題については、ドイツもフランスも、国際海運の実務上の要請を踏まえ、割り切った対応をしているように見える。1952年アレスト条約は締約国数の面では成功した私法統一条約と評価しうるが、規律対象の手続法的な性格ゆえか、条約による統一が実現している範囲は相当に限定的であり、多くが法廷地法に委ねられている。アレスト条約と実質的に同様の法制を採用すること自体は、条約の締約国にならなくても可能であるように思われる。

(4) 本研究の位置づけと今後の展望

本研究は、わが国の船舶先取特権制度、船舶の(仮)差押えの制度を、アレスト条約を批准する他の主要海運国の法制と比較することで相対的に把握しようとするもので、そのインパクトは日本法に対するものとなる。本研究により、一応は、日本法において、今後、船舶先取特権制度、船舶の(仮)差押えの制度に係る解釈論、立法論を展開する際に考慮すべき事項の一端は、明らかにすることができたと考えている。日本法的前提と国際的な議論の前提が異なるために、国際的な平面で起きている議論に参画していくことがやや難しい状況の改善にも、多少は資するであろう。船舶先取特権は、アレストの根拠として使えるという実利を外してみれば、現在の実務におけるリスク管理のあり方を前提すると存在意義が疑わしいと指摘されるようにもなっている制度である。現在の日本法のように、代替可能な措置がありうる機能を理由として古典的な船舶先取特権制度を維持し続けることが日本の海商法の将来にとって最善であるとは考えがたく、実体法上の権利としての要否に加え、船舶に対する保全手続、執行手続の改正の要否も射程に入れた上で、法政策的観点からの検討が行われるべき時期にきているように思われる。

5. 主な発表論文等

〔雑誌論文〕 計6件（うち査読付論文 0件／うち国際共著 0件／うちオープンアクセス 0件）

1. 著者名 増田 史子	4. 巻 67
2. 論文標題 船長の責務と責任	5. 発行年 2024年
3. 雑誌名 海法会誌	6. 最初と最後の頁 114、122
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 増田 史子	4. 巻 762
2. 論文標題 平水区域・沿海区域を航行する船舶への船主責任制限法の適用と責任制限の適用排除 [福岡高裁令3.2.4民5部決定]	5. 発行年 2022年
3. 雑誌名 判例評論	6. 最初と最後の頁 148, 153
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 増田 史子	4. 巻 94 (12)
2. 論文標題 定期備船者の対第三者責任：平成30年商法改正後の解釈論の展開 [特集 運送法の現在と未来]	5. 発行年 2022年
3. 雑誌名 法律時報	6. 最初と最後の頁 18, 22
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 増田 史子	4. 巻 256
2. 論文標題 分割指定 [東京地裁平14.2.26判決]	5. 発行年 2021年
3. 雑誌名 別冊ジュリスト（国際私法判例百選〔第3版〕）	6. 最初と最後の頁 56-57
掲載論文のDOI（デジタルオブジェクト識別子） なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 Fumiko Masuda	4. 巻 0
2. 論文標題 How to Allocate the Parties' Rights and Duties in Modern Transportation Law: An Observation from Japan's Experience	5. 発行年 2020年
3. 雑誌名 Transportation Law on the Move: Challenges in the Modern Logistics World (Staempfli Verlag 2020)	6. 最初と最後の頁 1頁、21頁
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

1. 著者名 増田 史子	4. 巻 1544号
2. 論文標題 定期傭船契約の解除に伴い生じたとされる不当利得返還請求権または残存燃料代請求権の準拠法 [東京高裁平31.1.16判決]	5. 発行年 2020年
3. 雑誌名 ジュリスト (令和元年度重要判例解説)	6. 最初と最後の頁 296頁、297頁
掲載論文のDOI (デジタルオブジェクト識別子) なし	査読の有無 無
オープンアクセス オープンアクセスではない、又はオープンアクセスが困難	国際共著 -

[学会発表] 計2件 (うち招待講演 1件 / うち国際学会 0件)

1. 発表者名 増田 史子
2. 発表標題 日本の海商法の現状と課題
3. 学会等名 国立高雄科技大学 (台湾) 運航管理系大学院 (授業における講演) (招待講演)
4. 発表年 2024年

1. 発表者名 増田 史子
2. 発表標題 船舶アレストと国際私法
3. 学会等名 国際私法学会
4. 発表年 2021年

〔図書〕 計0件

〔産業財産権〕

〔その他〕

-

6. 研究組織

	氏名 (ローマ字氏名) (研究者番号)	所属研究機関・部局・職 (機関番号)	備考
--	---------------------------	-----------------------	----

7. 科研費を使用して開催した国際研究集会

〔国際研究集会〕 計0件

8. 本研究に関連して実施した国際共同研究の実施状況

共同研究相手国	相手方研究機関
---------	---------