

平成22年 6月 1日現在

研究種目：若手研究(B)

研究期間：2007～2009

課題番号：19730086

研究課題名(和文) 船舶衝突法の不法行為法に対する独自性に関する研究

研究課題名(英文) A study on the severalty of maritime collision law to tort law.

研究代表者

松田 忠大 (MATUDA TADAHIRO)

研究者番号：60300620

研究成果の概要(和文)：商法798条1項の定める船舶衝突より生じた債権の消滅時効の起算点の解釈および船舶衝突事件における立証の在り方について、比較法的な検討を中心として本研究を遂行してきた。3か年の研究の結果、現代の船舶衝突法においては、当事者間の損害の公平な分担というよりもむしろ、商取引の分野における問題の迅速かつ画一的な解決が優先されるべき場合もあると考えられ、船舶衝突法における法の不存在を、民法の一般不法行為法の原則によって補うのではなく、船舶衝突の実態に沿って、独自の解釈が確立される必要性があるとの考えを導くことができた。すなわち、立証責任の問題については、英米法における種々の立証責任原則を参考に、立証責任の転換を必要に応じて行い、また、時効の起算点の解釈についても、それを衝突時と解するなど、この領域では、被害者保護の要請を優先させるのではなく、迅速な問題の解決を基礎とした解釈論を展開すべきであるとの結論に至った。

研究成果の概要(英文)：This study was conducted by comparing the maritime collision laws of major maritime countries to consider the interpretation of the article 798th of Japanese commercial law and the burden of proof in the maritime collision cases. As the result, I concluded that we should establish our own consideration of maritime collision law which is different from the consideration of tort law in Japan on the basis of the practice of the business transactions in which quick adjustment is demanded.

交付決定額

(金額単位：円)

	直接経費	間接経費	合計
19年度	1,200,000	0	1,200,000
20年度	1,000,000	300,000	1,300,000
21年度	500,000	150,000	650,000
年度			
年度			
総計	2,700,000	450,000	3,150,000

研究分野：社会科学

科研費の分科・細目：法学・民事法学

キーワード：船舶衝突法、不法行為、消滅時効、過失、因果関係、立証責任

1. 研究開始当初の背景

言うまでもなく、わが国は四方を海に囲ま

れた島嶼国であり、経済活動の基盤をなす種々の資源や物資を海外からの輸入に依存し

ている。また、わが国内においても、依然として船舶を用いた物品運送が盛んに行われている。このような事情を考慮すれば、わが国における海上運送の重要性は高く、その安全かつ迅速な遂行は、わが国の経済活動を維持する上でも重要である。科学技術の進展とともに、船舶航行の安全性も向上してきているが、船舶の巨大化とともに、ひとたび船舶の衝突を来たせば、甚大な被害が生じ、わが国経済に及ぼされる影響も少なくはない。実際、平成17年の海上保安庁統計年報（救難統計）によれば、同年1月1日から12月31日までの衝突件数は366件にも及ぶ（ちなみに、平成16年においては583件、<http://www.kaiho.mlit.go.jp/info/tokei/h17tokei.pdf>を参照）。衝突を回避するためには、まずは、公法としての諸安全法令を遵守することが必要であるが、不幸にして、衝突を来した場合には、そこから生じる民事上の紛争を迅速かつ適切に処理することが、衝突船舶当事者間の利益であり、ひいては国益にもつながるものと考えられる。

船舶衝突の民事責任に関しては、国際条約として、すでに、船舶衝突条約（1910年成立。以下、条約という）が成立しており、一応、条約締約国の船舶間に生じた衝突に関しては、必ず十分とは言えないまでも、この条約をもって統一的な解決が図られることになっている。これに対して、わが国の国内法としての船舶衝突に関する立法は、不十分極まりない。商法中に、わずか、衝突損害の帰属に関する条項（商法797条）及び衝突債権の短期消滅時効に関する条項（商法798条）の2か条を有するのみである。従来、「少なくとも速やかに、船舶衝突条約を国内法となし、且つこれを独立の一節となすことを要」し、「商法改正要綱が、この条約に基づき船舶衝突に関する規定を、適当に改正することにしたのは蓋し当然である」と言われ続けてはいるものの（小町谷操三「船舶衝突法論」『海商法要義下巻二』7頁（1949年・岩波書店））、いまだに、条約がわが国内法に摂取されることはなく、わが国の船舶衝突に関する規定は極めて不備の状態が続いている。思うに、船舶の衝突は、不法行為の一類型と位置づけられているおり、船舶衝突をめぐる多くの法律問題は、民法の不法行為法の領域の問題として扱い、そこでの解決によれば十分であると考えられてきたことがその背景にあるのであろう。

たしかに、船舶衝突が不法行為の一類型であることに疑問はない。また、それは恰も陸上における自動車の衝突事故等にも類似する。しかしながら、船舶による海上運送という特殊性を考慮した場合、船舶衝突は、不法行為法におけるのとは異なる取り扱いをする必要がある場合も多いように思う。たとえば、海上運送において、船舶は、海上においては極

めて危険な状態に曝されていること、ひとたび衝突を生じれば損害も巨額に上ること、さらには、海上という特殊な場所ゆえの証拠保全の困難さ等を考慮すれば、商法に規定のない事項につき、民法上の不法行為法と同一に論ずることは必ずしも適切でないように思う。したがって、依然として安全な海上運送の意義が失われていない今日にあっては、法整備の遅れているわが国の船舶衝突法制を検討することには重要な意義があるように思われる。このような観点に基づき、船舶衝突訴訟の実際において、船舶衝突の特殊性及び証拠保全の困難さという観点から、特に、船舶衝突事件の立証責任に関する問題及び、船舶衝突より生じた損害賠償請求権の消滅時効の問題を解明する必要があるとの着想に至った。

2. 研究の目的

（1）研究期間内に明らかにすること

わが国の船舶衝突法制の不備を原因として、船舶衝突法の適用に際して、解釈にゆだねなければならない問題は多岐にわたる。これまで諸外国の判例を研究するなかで、船舶衝突訴訟の適正かつ公平、迅速な解決のために特に重要であるとの認識を得たものとして、①船舶衝突における「過失」及び「過失と損害との因果関係の立証」のあり方に関する研究、②船舶衝突より生じた損害賠償請求権の消滅時効をめぐる問題に関する研究がある。これらの問題は、民法の不法行為法との関連を有するものであるが、民法の解釈を基準にした場合、条約との齟齬を生じてしまうなどの問題を抱えている。したがって、これらの問題の研究は、わが国の船舶衝突法制を検討するに際して、検討を要するものと考えられる。

①船舶衝突における「過失」及び「過失と損害との因果関係」の立証についての問題について、商法は規定を有していないため、過失の立証責任に関しては、いずれの当事者にどの程度負担させるべきかについて、解釈によらざるを得ないが、船舶衝突は不法行為であることから、一般には、民法上の不法行為と同様に、被害船舶側に加害船舶の「過失」を立証する責任があると解されている。しかし、前述のとおり、とりわけ遠洋での衝突の場合には証拠保全に支障を来し、また、おそらく目撃者は衝突当事者のみであることから、被害船舶において加害船舶の「過失」を立証することは極めて困難になる。この点、条約は「衝突の責任に関しては法律上過失を推定することなし」と定め（条約6条2項）、「過失」についての「法律上の推定」を排除していることから、加害船舶側に無過失の立証責任を課すことは、船舶衝突法の国際的統一を考慮すれば困難と考えられる。そこで、船舶衝突の惹起する特殊な事情と被害者の救

済・訴訟の迅速な解決との調和を図るために、被害船舶側にどの程度の立証責任を課すかという問題を検討しなければならない。この点、学説が、許容されるものとして提唱しているのは、過失の「事実上の推定」である。本研究では、主要海運国（イギリス・アメリカ・フランス）における現実の裁判例における過失の立証構造を分析した上で、「事実上の推定」をいかに運用すべきか、被害船舶において何をどの程度立証することが必要であるかということを示す。また、加害船舶の「過失」及び当該過失と損害との「因果関係」に関する立証責任の問題については、すでに米国における「因果関係推定の法理」であるペンシルヴェニア・ルールに関する基礎的研究を行った。本研究では、その研究成果に加え、イギリス・フランスにおける現実の訴訟における判例分析を行い、この問題についても併せて検討を行う。

(2) 消滅時効に関する規定の解釈に関する問題について、商法798条は、船舶衝突によって生じた債権は1年間の短期消滅時効により消滅する旨定める。他方、条約は、損害賠償の請求権は事故ありたる日より2年をもって時効にかかる（条約7条1項）と定めており、両者において時効期間が異なる。したがって、いずれの時効期間が妥当であるかについて検討を加える必要がある。また、最近のわが国の裁判においても争点となった事項として、消滅時効の起算点の解釈の問題がある。条約は明確に「事故のあるたる日」を起算点とするが、商法798条1項は、この点について明らかにしていない。最判平成17年11月21日第二小法廷判決は、「商法798条1項は、船舶の衝突によって生じた債権は1年を経過したときは時効によって消滅すると規定しているが、消滅時効の起算点については何ら規定するものではなく、消滅時効の期間について民法724条の特則を設けたにすぎないものというべきである。」とし、この問題を民法の不法行為法の領域での解釈に委ねた。これこそ船舶衝突に関する規定の不備が招いた解釈問題であるが、条約の存在を考慮せず、安易に不法行為法の領域での解釈に基づき、解決を図ったことに問題はないのかどうか、研究を要するものと考えられる。この点、条約を批准してない米国がどのような解釈に基づいているかが注目される。したがって、立法論として、条約の立場をとるべきか否かについても、本研究で明らかにする必要がある。

3. 研究の方法

(1) 平成19年度

平成20年度は、研究目的に掲げた課題のうち、「衝突債権の消滅時効」に関して、①船舶衝突債権の消滅時効の起算点に関するわが国の判例及び学説の整理検討、②船舶衝突条

約における消滅時効に関する規定について、その制定にかかわる国際会議の議事録等を検討し、立法理由や議論のベースとなった事情等の解明、③衝突条約を批准していないアメリカ合衆国がいかなる立場を採用しているのか、関連する判例を収集し検討することにより、明らかにするとともに、判例理論の解明、④アメリカ合衆国以外の条約批准国、特にイギリスにおける、この問題に関する判例及び学説の調査研究を、文献調査を中心として行った。また、早稲田大学海法研究所の判例研究会において、研究報告をすることで、弁護士等の実務家を含む研究会のメンバーからの示唆をも得た。

(2) 平成20年度

平成20年度は、研究目的に掲げた課題のうち、船舶衝突における「過失」及び「過失と損害との因果関係」の立証責任について、特に、過失の「事実上の推定」に関して、①当該課題に関するわが国の判例・学説についての文献収集、調査検討、②世界の主要海運国（特に、イギリス・アメリカ）について、当該課題に関する文献を収集と裁判実務及び学説の動向についての調査・検討を行った。なお、国内において手に入らない判例等については、イギリスのサウザンプトン大学の海法研究所に出向き資料収集するとともに、同研究所の研究者から当該研究に関するアドバイスを得た。

(3) 平成21年度

平成21年度は当該研究の最終年度として、研究の総括を行った。

前年度までの研究において、更に調査検討が必要な事項については、国内において文献を購入・収集し、これらの資料を用いて、研究全体のとりまとめと私見の検討を実施した。

4. 研究成果

商法798条1項に定める船舶衝突により生じた債権の消滅時効の起算点の解釈については、平成17年に最高裁が民法724条により定めるとの解釈を示したが、1910年の衝突条約の制定過程、フランス・英米におけるこの点に関する立法の経緯、判例、さらには、わが国での学説・判例の検討及び海運実務（保険実務を含む）を調査・検討する中で、船舶衝突の一般不法行為に対する特異性を考慮すれば、この問題を民法724条により解決するのではなく、商法の解釈としてその起算点は衝突時とすることが妥当ではないかとの結論を得た。そして、この成果につき早稲田大学海法研究所判例研究会にて報告を行った。

また、船舶衝突における「過失」及び「過失と損害との因果関係」の立証責任の在り方については、収集したわが国の文献、英米の判例および文献を参考資料として、検討を加

えた結果、以下に述べる一定の考え方の方向性を見出すことができた。船舶衝突責任中、その過失および過失と損害との因果関係の立証については、一般不法行為の場合とは異なり、海上で生じることから客観的な証拠も乏しい場合もある。また、船舶は海上物品運送に用いられることから、商取引における迅速かつ画一的な問題解決の要請が働くものと考えられ、船舶衝突から生じた損害の賠償責任の帰趨は、なるべく早急に決せられることが必要である。このような点を考慮すれば、英国における prima facie case of negligence 法理、米国におけるいわゆるペンシルヴェニア・ルールの存在意義を考慮した立証の在り方を検討する必要があるように考えられる。なお、ペンシルヴェニア・ルールについては、英米の研究者からは、その廃止を求める声が高まっており、本研究の代表者も従来はその立場に立っていた。しかし、船舶衝突の実際を考慮するとともに、訴訟の迅速な解決を図るためには、このルールのもたらす実質的な効果、すなわち、衝突と損害の事実上の因果関係の推定という側面に限って、衝突事件の立証にこの要素を取り入れることも重要ではないかとの結論を得ることもできた。

比較法的な検討を中心として本研究を遂行してきたが、3か年の研究の結果、現代の船舶衝突法においては、当事者間の損害の公平な分担というよりもむしろ、商取引の分野における問題の迅速かつ画一的な解決が優先されるべき場合もあると考えられることから、船舶衝突法における法の不存在を、民法の一般不法行為法の原則によって補うのではなく、船舶衝突の実態に沿って、独自の解釈が確立させる必要性があるとの考えを導くことができた。すなわち、立証責任の問題については、英米法における種々の立証責任原則を参考に、立証責任の転換を必要に応じて行い、また、時効の起算点の解釈についても、それを衝突時と解するなど、この領域では、被害者保護の要請を優先させるのではなく、迅速な問題の解決を基礎とした解釈論を展開すべきであるとの結論に至った。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

[雑誌論文] (計1件)

(1) 松田忠大「船舶衝突より生じた損害賠償請求権の消滅時効の起算点」『早稲田法学』第84巻第1号165頁(2008年)

[学会発表] (計2件)

(1) 松田忠大「船舶衝突より生じた損害賠償請求権の消滅時効の起算点」早稲田大学海

法研究所判例研究会(2007年11月24日)

(2) 松田忠大「英文曳船約款に基づいて発生する被曳船船主の損害賠償債務」早稲田大学海法研究所判例研究会(2008年7月12日)

[図書] (計0件)

[産業財産権]

○出願状況(計0件)

○取得状況(計0件)

[その他]

ホームページ等

6. 研究組織

(1) 研究代表者

松田 忠大 (MATUDA TADAHIRO)

研究者番号:

60300620