

基本概念から繙く海事法（2）—「海」と「船舶」

【Executive Summary】	1
1. 緒言	2
2. 「海」の意義と区分	2
(1) 意義	2
(2) 国際法における区分	3
(3) 公法における区分	5
(4) 商法における区分	6
3. 「船舶」の意義と区分	7
(1) 意義	7
(2) 公法における区分	13
(3) 商法における区分	14
4. 「海」と「船舶」の意義が特に問題になる場合	17
(1) 「海」	17
(2) 「船舶」	19
(3) 結語	21

【Executive Summary】

「海」や「船舶」なる概念は、海事法の適用範囲を画する基礎的概念として重要です。その定義が時に大きな実質的差異をもたらします。

とはいえ、「海」については、法令上の定義はなく、法的には商法学説に所謂「社会通念上の海」という以上の定義は難しいでしょう、むしろ、海洋法にいう(1)内水、(2)領海、(3)排他的経済水域、(4)公海の区分、船舶安全法にいう(1)平水区域、(2)沿海区域、(3)近海区域、(4)遠洋区域の区分の方が重要です。内水と平水区域は違います。商法では、2018年改正前は、平水区域での運送が陸上運送と同じ取扱を受けていたことから、「海」の意義について、平水区域以外の海を指すのか、それとも「社会通念上の海」を指すのかで争いがありましたが、当該取扱は2018年改正により廃止されました。

「船舶」についても、法令上の定義は必ずしもありませんが、学説等では「海」についてよりは議論があり、概ね「水上」を「航行する用に供される」又は「航行の用途及び能力を有する」一定の「構造物」と定義されますが、海と同様に、最終的には「社会通念上の船舶」である（社会通念によって決せられる）と考えられています。船舶についても、定義以上に、船舶法その他の海事公法あるいは商法における区分の方が重要です。このうち商法においては、基本的に「商行為をする目的で航海の用に供する」船舶を切り出す形で定義されており、(1)商行為をする目的で(2)航海の用に供するものであることが要件となっていますが、(1)は実際には船舶法で外されており（但し一部につき異説あり）、(2)も海以外の水域の航行の用に供するものにも一部準用されていますので、その適用・準用関係には注意が必要です。

「海」や「船舶」の定義が最も実質的な差異をもたらすのは、「航海」すなわち「海」の航行の用に供する「船舶」とは何かという点を通じた、船責法の適用範囲如何という

点です。2018年改正前商法の下では、「海」に平水区域が含まれないことを前提とした裁判例がありましたが、本年「社会通念上の海」を前提として責任制限を認める裁判例が出ており、それが定着していく可能性があります。油賠法でも概念的には類似の問題がありますが、適用対象たる「海上輸送のための船舶類」の意義について疑義があれば強制保険や証書受給等の規制の関係で事前に関係官署と確認する必要がありますから、実務的にはなかなか係争になりにくいと思います。但し理論的に凡そ問題が生じ得ないわけではなく、海外ではそれが大きな国際的問題になった事例があります。

1. 緒言

標題のシリーズの2回目である今回からは、できるだけ、海事法の基礎的な概念から順次取り扱いたいと思います。それら基礎的な概念の定義を通じて関連する海事法ないしそれに基づく諸制度の適用範囲が画され、時に大きな実質的差異をもたらすからです。

前回このシリーズを始めるにあたり、「海事法とは、海に関わる人間の諸活動に関する法全般を指す言葉です」と述べました。その諸活動の多くは、船舶の利用により行われます。では、法的な意味で「海」「船舶」とは何でしょうか。本 paper はこの点を検討しようとするものです。なお、日本語では、「海」ではなく「海洋」という言葉が使われることがあります。これは必ずしも太平洋のような大洋を表すものではなく、両者共に the sea の訳語として同義に使われることがよくあります。本 paper では、それゆえ「海」「海洋」を同義のものとして扱います。船舶についても「船」「舟」、更に両者をまとめた「船舶類」と言った表現が使われたり、英語では ship、vessel の語が殆ど同義的に使われたりしますが¹、以下ではそれらのうち最も正式な表現である「船舶」(ship)につき検討します。

第1回で定義をした用語は、今回も同様の意味で使用します。

2. 「海」の意義と区分

(1) 意義

海とは何かについて、わが国も加入している海に関する基本的な国際条約である「海洋法に関する国際連合条約」(「UNCLOS」)にもその定義はありません。わが国の法令でも、海における我が国の主権(領域管轄権)の範囲を定めている「領海及び接続水域に関する法律」や海洋政策の基本を定める「海洋基本法」にその定義はありません。「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」(「海防法」)では、「海域」という概念が随所に用いられ(4条柱書ほか)、それは、港則法に基づく港の区域を「含む」とされています(3条1号)、「海域」それ自体の定義はやはりありません。

¹ おそらく国語的な意味としては、「船」「舟」では前者が大型で相応の構造を有するものを指す場合が多く、敢えて言えば前者が広義であると思われます。他方英語では、後注(22)で説明しているとおり、MARPOLでは ship は a vessel of any type whatsoever と定義され、COLREGでは vessel は every description of water craft と定義されています。

一部の学説は、国際法上の海洋につき、海洋の一般的観念を基礎とするが、その空間が全世界的規模において相互に自由にかつ自然に通じていることが必要であるとし、海洋の他の部分と自由かつ自然な連絡を有しない内陸の海（カスピ海ほか）は除かれると説いていますが²、敢えてそのような定義を与えることは必ずしも一般的ではないようにも見受けられます。特に、上記で例示したカスピ海については、むしろ、沿岸国5カ国の間で最終合意に達しないため、カスピ海が「海」であるか否かの国際法上の地位は未決であると説明されてきました³。そうしたところ、報道によれば、2018年8月12日、沿岸5カ国が「カスピ海の法的地位に関する協定」及び関連文書を締結し、2019年10月1日までにイラン以外の4カ国が批准したとされており、ロシア政府当局者は、カスピ海は海でも湖でもない新しい概念たる「大陸内水域」でありUNCLOSは適用されないと説明している由です⁴。

日本国内に目を転ずると、「海洋の他の部分と自由かつ自然な連絡」を有することを重視するならば、実は、浜名湖（静岡県）や中海（島根県）等は、そのような連絡を有しています。特に後者は「海」の名称を有しています。しかし、これらが海の一部と考える人はおそらくいないでしょう（但し前者は環境省の閉鎖性「海域」対策の対象です⁵）。他方、大村湾（長崎県）は、針尾瀬戸及び早岐瀬戸を通じてのみ外洋と連絡しており、最狭部の幅は各約200メートル及び10メートル（因みに浜名湖の場合の今切口も、中海の場合の境水道も、幅は約200メートル）ですが、こちらが海であることを疑う人もおそらくいないでしょう。湖とされる前二者は汽水湖といわれていますから、塩分濃度や生態系の違いがその判断をわけているのかもしれませんが。

従って、法による規律の対象たる「海」を一般命題の形で定義することは、意外と困難です。条約も法令もそれぞれがいわば「社会通念上の海」を前提として規律を加えていると言わざるを得ないように思われます。この「社会通念上の海」なる概念は、公法たる海洋法の体系書では見慣れない表現ですが、かつての海防法の解説には、「海洋および海域の範囲は、社会通念上海とみなされているところである」云々と説明するものがあります⁶。また、本文で後述のとおり、「社会通念上の海」なる概念は実は海商法（特に船賃法）においては海の定義として有力説及び直近の裁判例が用いる概念であり、その適用範囲を論ずるにあたり意味を持ちます。

（2）国際法における区分

法的に定義以上に意味があるのは、むしろ、海の水域による区分です。

² 桑原輝路『海洋国際法入門』13頁（2002、信山社）参照。なお上記説明は本文献からの孫引きを含みます。

³ 中谷和弘「ペルシャ湾、カスピ海、北極海—閉鎖性の『海』について」海洋政策研究所 Ocean Newsletter 225号（2009）（https://www.spf.org/opri/newsletter/225_2.html（最終閲覧2021年10月15日））

⁴ <https://www.jetro.go.jp/biznews/2018/08/e004ae9fa51f5b1a.html> 及び
<https://www.jetro.go.jp/biznews/2019/10/2056f65c407280e0.html>
（何れも最終閲覧2021年10月15日）

⁵ http://www.env.go.jp/water/heisa/heisa_net/index.html（最終閲覧2021年10月15日）

⁶ 運輸省海洋汚染防止法研究会編『海洋汚染防止法の解説』42頁（1976、成山堂書店）。もっとも、その後の海洋汚染・海上災害防止法研究会『海上汚染及び海上災害の防止に関する法律の解説』25～26頁（1996、成山堂書店）では、この説明はなく、海と川の境界についてのみ「社会通念によるとしか言えないのが現状」と説明しています。

第一に、UNCLOS は、海を、原則として以下の 4 種類に区分しています⁷。

内水	領海の幅を測定する基礎となる線である基線より内側の水域（7、8 条）
領海	当該基線から図った一定の距離（12 海里以下）までの海域（3 条）
排他的経済水域	当該基線から図った一定の距離（200 海里）までの領海の外側の海域（57 条）
公海	いずれの国の上記海域も属さない海域（86 条）

日本の場合、「領海及び接続水域に関する法律」「排他的経済水域及び大陸棚に関する法律」及びこれらの施行令が具体的な範囲を定めています⁸。

これらは、沿岸国の主権（領域管轄権）がどのように及ぶかに関する差異による区分です。例えば、外国船の無害通航権は、領海についてのものであり、内水には当然には及びません⁹。他方、内水にせよ領海にせよ、原則的には沿岸国の完全な主権が及ぶのに対して（UNCLOS 2 条 2 項）、排他的経済水域は、天然資源の探査、開発、保存及び管理等その他のための主権的権利が及ぶにとどまりません（56 条）。従って、例えば、然るべき国外犯処罰の規定がない場合、別言すれば国内犯のみが罰せられる場合（刑法 1 条～4 条の 2 及び各特別法の規定）、刑法の規定は、海上で行われた犯罪については原則として犯罪の実行地が日本の内水又は領海内で行われたときに適用があります¹⁰。民事関連では、民事訴訟法（「**民訴法**」）の国際裁判管轄の諸規定（3 条の 2 以下）が管轄原因を定めるに際し「～が日本国内にあるとき」との表現を随所で用いており、また準拠法に関する法律である法の適用に関する通則法が「～地の法」との表現を随所で用いていますが（例えば不法行為に関する「加害行為の結果が発生した地の法」「加害行為が行われた地の法」（17 条））、日本の内水又は領海内がこれらに含まれることは明らかですが、排他的経済水域については必ずしも明瞭ではありません

⁷ 群島国の場合にはこれらとは別に群島水域という概念がありますが（UNCLOS 46 条以下）、省略します。

⁸ 日本の基線及び内水については <https://www1.kaiho.mlit.go.jp/JODC/ryokai/kakudai/itiran.html> で、日本の領海及び排他的経済水域については https://www1.kaiho.mlit.go.jp/JODC/ryokai/ryokai_setsuzoku.html で参照できます（何れも最終閲覧 2021 年 10 月 15 日）。

⁹ 但し直線基線の適用以前には内水とされていなかった水域を内水として取り込むこととなる場合には無害通航権が存続します（8 条 2 項）。

¹⁰ 刑法 1 条 1 項の「『日本国内』において罪を犯したすべての者」の意義につき、大塚仁ほか編『大コメンタール刑法（第 3 版）第 1 巻』82 頁〔古田佑紀＝渡辺咲子〕（2015、青林書院）参照。但し、(1)これとは別に日本船舶及び日本航空機内での罪も処罰されますし（刑法 1 条 2 項）、(2)本文後述のとおり、排他的経済水域又は大陸棚における人工島、施設及び構築物については、国内に在るものとみなして、我が国の法令が適用されます（排他的経済水域及び大陸棚に関する法律 3 条 2 項）。更に、UNCLOS によれば、(3)領海外側の基線から 24 海里までの海域は（排他的経済水域の一部ですが）別途「接続水域」と呼ばれ、沿岸国は接続水域において自国の領土又は領海内における通関、財政、出入国管理又は衛生上の法令違反の防止及び処罰のための必要な規制を行うことができ（33 条）、更に沿岸国の権限のある当局は、外国船舶が自国の法令に違反したと信ずるに足りる十分な理由があるときは、当該外国船舶が追跡国の内水、領海又は接続水域にある時に開始する限り、当該外国船舶の追跡を接続水域外まですることができます（111 条 1 項）。領海及び接続水域に関する法律はこれらを踏まえた規定を有しています（3 条～5 条）。

ん¹¹。但し、排他的経済水域及び大陸棚に関する法律によれば、排他的経済水域又は大陸棚における人工島、施設及び構築物については、国内に在るものとみなして、我が国の法令が適用されます（3条2項）。

（3）公法における区分

第二に、実務的により重要な区分は、船舶安全法及び同法施行規則の定める航行区域の区分です。そこでは、すべての水域（これには本邦の湖や川も含まれます）を以下の4種に区分しています（同法施行規則1条6号～9号）。

平水区域	本邦の湖、川及び港内等の水域並びに東京湾の北部や大阪湾の大部分、伊勢湾、瀬戸内海の一部等の水域 ¹²
沿岸区域	おおむね日本、樺太の一部、朝鮮半島の海岸から20海里以内の水域 ¹³¹⁴
近海区域	東は東経175度、西は東経94度、南は南緯11度、北は北緯63度の線により囲まれた水域（マラッカ海峡からカムチャツカ半島あたりの水域） ¹⁵
遠洋区域	その他の世界中すべての水域

前記の内水と、ここにいう平水区域等は、相互に関係していませんので、脚注のウェブサイトで参照できる水域図を参照願うとわかるように、例えば、相模湾は、基線の内側であり内水ではありますが、平水区域ではありません¹⁶。

これらは、一義的には、「船舶安全法」における船舶の構造や設備等に関する安全基準や、「船舶職

¹¹ 例えば、公海での船舶衝突の準拠法は海事国際私法の典型問題として議論されますが、排他的経済水域での衝突の準拠法を公海・領海どちらに寄せて考えるべきかは必ずしも明確ではなく、また本文にて言及の排他的経済水域及び大陸棚に関する法律3条2項でもカバーされないように読めます。他方、刑法と異なり、日本船舶あるいはその船内は、それ自体として日本国内と同様に扱われるわけではありません。その点は、民訴法には刑法のような明文がないことのほか、国際管轄に関する民訴法3条の3各号が、国内管轄に関する民訴法5条各号と類似した構成を有しながら、後者における船籍所在地を管轄原因とする規定（5条3号、6号）に相当する規定を有しないことから看取されます。

¹² <https://jci.go.jp/areamap/heisuiengan.html> 参照（最終閲覧2021年10月15日）

¹³ https://jci.go.jp/areamap/pdf_etc/enkai_a2.pdf 参照（最終閲覧2021年10月15日）

¹⁴ また、これとは別に「沿岸区域」（沿岸小型船舶が航行できる水域）という区分もあります。これは、平水区域並びに本州、北海道、四国及び九州並びにこれらに附属する島でその海岸が沿岸区域に接するもの各海岸から5海里以内の水域です（小型船舶安全規則2条3項）。<https://www.tb.mlit.go.jp/kinki/senpaku/engan.pdf> 参照（最終閲覧2021年10月15日）。

¹⁵ https://jci.go.jp/areamap/pdf_etc/kinkai_enyuu.pdf 参照（最終閲覧2021年10月15日）

¹⁶ にもかかわらず、商法学説では、平水区域のみを航行する船舶を、しばしば「内水船」と称しています（例えば、戸田・後注（29）17頁、戸田＝西島編・後注（29）158頁〔野村〕、重田編著・後注（29）40頁〔志津田一彦〕、小林・後注（29）39頁等）。これは、本文3.(3)で後述する1910年船舶衝突条約や1910年海難救助条約に内水船（vessels of inland navigation）なる表現があるからかもしれません。何れにしても、慣例的な表現ではありますが、些かミスリーディングであるように思われます。

員及び小型船舶操縦者法」¹⁷における資格ある職員の乗組みに関する基準の適用において、当該船舶の航行区域で区分をするための基準として用いられるものです。例えば、船舶職員及び小型船舶操縦者法 18 条、同法施行令 5 条及び別表第一で定める「船舶職員の乗組み基準」は、船舶の航行区域とその総トン数や推進機関の出力等により、どのような資格を持つ職員がどのように乗り組む必要があるかを、詳細に定めています。

(4) 商法における区分

2019 年に施行された商法（運送・海商関連）の 2018 年改正（「**2018 年改正**」）前の商法（「**旧商法**」）の下では、平水区域という概念を媒介として、平水区域における運送人は、海上運送人と区別された単なる「運送人」として、陸上運送人と同じ扱い（即ち商法第 3 編海商の規定は適用されないこと）になっていました¹⁸。しかし、当該改正によりこのような扱いは廃止され、現行の商法では、陸上運送と海上運送の区別は、陸上における運送か、商法所定の船舶による運送かという形で区別され、当該船舶による運送である限り原則的に海上運送であるという整理になりましたので（現商法 569 条、684 条、747 条・商法所定の船舶の意味やその他の船舶の取扱いについては後述します）、運送水域による運送契約の区別は廃止されました。

この結果、従来は陸上運送扱いであった、例えば東京湾内におけるはしけによる物品運送も、他の日本国内の海上運送（内航運送）と同一の規律に復することになりました¹⁹。

他方で、一義的には船舶に関する区分ですが、現行商法では、新たに、684 条に規定する「商行為をする目的で航海の用に供する船舶（端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する舟を除く。）」（「**航海船**」）と、747 条に規定する「商行為をする目的で専ら湖川、港湾その他の海以外の水域において航行の用に供する船舶（かっこ内の除外は同じ）」（「**非航海船**」）の区別を導入したため、船舶の区分において、「航海」すなわち「海」の航行と、「湖川、港湾その他の海以

¹⁷ 本法は、同法施行規則にある海技免状書式等（第 4 号様式、16 号様式）によれば the Law for Ships' Officers and Boats' Operators と英訳されており、それが日本国政府の公定訳ということになります。しかし、念のため述べると、本 paper の英語版では、以下の 3 つの理由によりそれと異なる Ships' Officers and Small Ships Navigators Act との訳を採用しています。(1) 日本語の原語である「小型船舶」により近いのは、small ship と boat では明らかに前者です。後者も単純化された意識としてはあり得ますが、本 paper の英語版ではそれはよりくだけた語である「舟」の訳として用いており、逆に本法以外における「小型船舶」も一貫して前者で訳しています。(2) 日本語の原語である「操縦者」とは、物理的に操縦をする者の意味ですから、navigator と operator では前者がより近いと思われます。後者もあり得るでしょうが、後者はより広い意味を有するのが普通であり、通常それは「運航」者の同義語であり「操縦」者の同義語ではありません。(3) 国会が制定した法律について、昔は日本では Law と訳することが多かったのですが、最近では概ね英米の議会制定法の表現にならい Act と訳されており、法務省の日本法令外国語訳データベースシステム <http://www.japaneselawtranslation.go.jp/law/?re=02> でも基本的には Act の語が用いられています。

¹⁸ 旧商法は「運送人トハ陸上又ハ湖川、港湾ニ於テ物品又ハ旅客ノ運送ヲ為スヲ業トスル者ヲ謂フ」（569 条）ことを前提に、商法施行法 122 条及びそれを受けた明治 32 年通信省令 20 号が「湖川、港湾ノ範囲ハ平水航路ノ区域ニ抛ル」と規定していました。「平水航路」と船舶安全法の「平水区域」が同義であることは、同法 37 条に規定されています。

¹⁹ 松井＝大野編・後注（29）16 頁。その結果、当該はしけ運送については、従前は完全な契約自由の原則が支配していた（商法の陸上運送の規定はすべて任意規定であった）のに対し、現行商法では、それが個品運送契約である限りにおいては、堪航能力に関する注意義務が強行適用されることとなります（739 条 2 項、756 条 1 項）。

外の水域」の航行が区別され得ることになり²⁰、そこにおける「海」の意義が改めて問題となることになりました。この点は、特にそれが問題となる4（1）で後述します。もっとも、物品運送に関する限りは、非航海船による運送も航海船による運送に関する商法規定が準用され（わかりやすく言えば拡張適用され）同一扱いとなりますので（747条、756条1項）、やはり旧商法のような差異は生じません。

3. 「船舶」の意義と区分

（1）意義

ア 条約及び法令

「船舶」についても、法令における統一的な定義した条約はありません。UNCLOS では、船舶は、国籍の許与（91条）、公海における地位（92条）や領海における無害通航権（17条）等々、その主要な規制対象の一つですが、船舶の定義それ自体はされていません。また我国の法令において船舶に関する基本法と言える船舶法にも、その定義は見当たりません²¹。

もっとも、船舶は、海と違い最初から自然に厳然として存在するものではなく人間が作り出した構造物であることもあってか、一部の条約や法令では定義が与えられています。

すなわち、公法に属する法令では、海防法が「海域（港則法に基づく港の区域を含む）において航行の用に供する船舶類をいう」（3条1号）と定義し、また海上衝突予防法が「水上輸送の用に供する船舶類（水上航空機を含む。）をいう」（3条1項）と定義しています。これらは、いずれもその元となる国際条約に定義があることに概ね対応しているように見受けられます²²。しかし、これらの定義を通覧するだけでは、今度は「船舶類」という聞きなれない単語が出てくるところ、その定義はやはりありません²³。

私法に目を転じますと、商法は、前述のとおり、船舶を「商行為をする目的で航海の用に供する船舶（端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する舟を除く。）をいう」と定義

²⁰ 「航海」が「海」の「航行」であるとの言い換えは法文には出てきませんが、反対概念が海以外の水域の「航行」であることからこのように解されます。

²¹ 船舶法の場合、本文後述のとおり、推進器のない浚渫船を船舶とみなさない（適用対象外とする）旨の例外規定があります（同法施行細則2条）。

²² 前者につき1973/1978年の船舶による汚染の防止のための国際条約（「**MARPOL**」）では「海洋環境において運航するすべての型式の船舶類をいい、水中翼船、エアクション船、潜水船、浮遊機器及び固定され又は浮いているプラットフォームを含む」（2条4項）、後者につき1972年の海上における衝突の予防のための国際規則（「**COLREG**」）では「水上輸送の用に供され又は供することができる船舶類（無排水量船、表面効果翼船及び水上航空機を含む。）を含む」（3条a号・但しshipではなくvesselの定義であり、我国公定訳の「をいう」を英語正文に従い「を含む」に変更）と定義されています。また、ここにいう「船舶類」の原語は、前者ではvessel、後者ではwater craftです。

²³ 「船舶類」の意義につき、運輸省海洋汚染防止法研究会編・前注（6）43頁は「浮揚力を利用する構造を有し、人または物を積載することができ、かつ移動可能な構造物」をいう、その後に出された海洋汚染・海上災害防止法研究会編・前注（6）28頁は単に「浮揚力を利用する構造物」をいうと述べ、ニュアンスを異にしています。また、いずれにしても、この語に対応する条約の英文をみると、MARPOLでは規律対象がshipであることを前提にa vessel of any type whatsoeverと定義され、COLREGでは規律対象がvesselであることを前提にevery description of water craftと定義されているなか、条約の本邦公定訳はそれらを区別せず「船舶類」との同じ言葉を用いています。

しており（684条・なおCOGSA 2条1項も同条を引用）、船舶のうち所定の範囲のもののみを船舶と定義することにより適用範囲を画していますが、前提となる「船舶」自体の定義はやはりありません。船責法も、「航海の用に供する船舶で、ろかい又は主としてろかいをもつて運転する舟及び公用に供する船舶以外のもの」と定義しており（2条1項1号）、商法と同様に「船舶」のうち一部を適用対象として限定する形をとっています。油賠法は、「タンカー」を「ばら積みの原油等の海上輸送のための船舶類」、それ以外の「一般船舶」を「旅客又はばら積みの原油等以外の貨物その他の物品の海上輸送のための船舶類（ろかい又は主としてろかいをもつて運転するものを除く。）」と定義し（2条9号、10号）、またも「船舶類」なる言葉が出てきます²⁴。

そうすると、法令上は、「船舶」それ自体の定義はないか、「船舶」とは概念的には「船舶類」であるとまではいえませんが、後者に依拠しても、それは所詮言い換えに過ぎません。

なお、法令には、「ろかい」により運転される舟の例外が繰り返し出てきます。これは「**ろかい船**」と略称されます。「ろかい」は櫓（ろ・船尾に取り付けて漕ぐ板であり東アジア特有のもののような）と櫂（かい・船側左右で漕ぐ板）です。例示たる「端舟」とは、推進器（航海推進力）として機関や帆を使用しない船舶であると説明されています²⁵。商法との関係では、これらの船舶は一般に極めて小型でありこれに第3編（海商）の規定を適用するのは所有者に酷だからである又は不必要・不相当だからであると説明されていますが²⁶、後述のとおり、海事公法においても適宜適用除外の対象となっています。

イ 裁判例

裁判例をみると、古いものでは、松山地判昭和36年8月25日・判タ123号64頁（愛媛）は、自航能力のない浚渫船の曳航が他の「船舶」の曳航契約であることを認めるにあたり、海商法上の船舶は社会観念上船舶と認められるべきもので商行為の目的をもって航海の用に供するものであれば足りると判示しています。東京高判昭和47年8月23日・判時681号79頁（第二三洋丸）は、旧商法800条（現792条）の海難救助料請求との関係で、同条の「船舶」とは684条にいう「船舶」と同義であり、それは広く「商行為の目的をもって航海の用に供する構造物」（ろかい船を除く）であって、船舶にあたるか否かは「構造物の使用目的、形状、性能等を総合して社会通念によって決めるべき」で

²⁴ 時岡泰ほか・後注（29）317頁〔谷川久〕は、油賠法にいう「船舶類」とは「船舶法上の船舶のみならず独航能力のない油船や、油輸送用のプラスチック・ソーセージ等も含む概念である。～その形状は問わない。」と述べますが、油を云々するのは油賠法上の概念であることに起因することは別にしても、定義はしていません。船責法及び油賠法もまた、国際条約に依拠した法令ですが、前者の元となるLLMCでは「船舶所有者」とは「海上航行船舶」の所有者その他であると定義する中で「船舶」の語がでてきますが（1条2項）、船舶自体の定義はありません。後者の元となる1992 CLC/FCでは、「ばら積みの油を貨物として輸送するために建造され又は改造された海上航行船舶及び海上用舟艇（種類の如何を問わない。）」と定義されていますが（CLC 1条1項、FC 1条2項・なおただし書につき後述の本文4（2）参照）、ここでも船舶の定義はなく、逆に海上用舟艇なる新たな概念すら登場します。因みに「海上航行船舶及び海上用舟艇」の英文は any sea-going vessel and seaborne craft of any type whatsoever です。

²⁵ 一般社団法人日本海事代理士会・後注（28）「海事法令手続早わかり港則法」第1章第3節、村田・後注（29）48頁、岡田・後注（29）129頁。

²⁶ 例えば、小町谷・後注（29）49～50頁、石井＝鴻・後注（29）15頁、田中・後注（29）154頁、村田・後注（29）48頁、小林・後注（29）35頁

あり、自航能力がないこと等から船舶でないとは言えないと判示し、タンカーを改造した自航能力のないコンテナバージについて、機関部等を撤去したが改造後も船型をしており、自航能力はないが積荷を乗せて水上に浮揚して曳航されて航行し得るものであるから「船舶」とであると認定しています。判旨における「商行為の目的をもって航海の用に供する」との限定やろかい船の除外は商法上の限定を踏まえたものです。

より最近の大阪高決平成22年3月10日・海事法217号62頁（「**The Neptune Z号事件決定**」）は、自航能力のない起重機船について、それに関する船責法適用との関連で、同船の主たる目的は特定場所における作業であるが、曳航されることによる航行が可能で、人が滞在する設備が備え付けられており、かつそのうえで働く従業員を現に載せて移動していたことに着目して、「人を運搬するのに適した構造を有しているだけでなく、自ら（中略）が曳航されることにより（中略）人をも目的地に運搬する目的をもって水上を移動する構造物であり、航行の用に供するものといえる」として、同法にいう船舶であるとしています（なおそれが「航海の用に供する」ものかという論点は更に別論です）。

これらは、次述の諸学説の議論を踏まえたものと解されますが、海と同様に社会通念によって決めるという発想が明示されていたり、水上での航行あるいは水上での運搬という要素を重視していたりすることが注目されます²⁷。

ウ 諸文献

「船舶」とは何か（より正確に言えばあるものが「船舶」といえるために求められる性質は何か）を検討するには、最終的には諸文献の説明を参照する必要があります。これは海事公法に関する各種解説²⁸

²⁷ その他の特殊な裁判例として、東京地判平成25年9月6日・LLI/DB所収があります。これは、海洋掘削の用に供するリグ（但し浮揚して移動・積載可能）の貸付が所得税法上の「船舶」の貸付であると認めるにあたり、当該物の貸付に係る各般の事情を社会通念に照らして検討して決する他ないと判示したものです。これに関連して、法令ではありませんが、国税庁の耐用年数の適用等に関する取扱通達2-4-4は、「サルベージ船、工作船、起重機船その他の作業船は、自力で水上を航行しないものであっても船舶に該当するが、いわゆるかき船、海上ホテル等のようにその形状及び構造が船舶に類似していても、主として建物又は構築物として用いることを目的として建造（改造を含む。）されたものは、船舶に該当しない」としています

（https://www.nta.go.jp/law/tsutatsu/kobetsu/sonota/700525/02/02_04.htm（最終閲覧2021年10月15日））。

²⁸ 取り敢えず本paper作成にあたり参照し得たものとして、南正彦『船舶法解説』6～7頁（1959、海文堂）、森清『海難審判制度の研究』245～248頁（1968、中央大学出版部）、住田正二『船員法の研究』60～65頁（1973、成山堂書店）、水上千之『船舶の国籍と便宜置籍』2～13頁（1994、有信堂高文社）、一般社団法人日本海事代理士会「船舶法及び関係法令の解説」第1章第2節第1款（平成9年度）

<https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/1997/01275/contents/006.htm>（最終閲覧2021年10月15日）、同「海事法令手続早わかり 港則法」第1章第3節（平成9年度）

<https://nippon.zaidan.info/seikabutsu/1997/01274/contents/004.htm>（最終閲覧2021年10月15日）、神戸大学海事科学研究科海事法規研究会編『概説海事法規』（2010、成山堂書店）4頁（船舶法関連）、同186頁（海難審判法関連）、同202頁（海上衝突予防法関連）、同237頁（海洋汚染予防法関連）、有馬光孝編著『船舶安全法の解説（5訂版）』15頁（2014、成山堂書店）、河口長弘編著『逐条解説海上衝突予防法』（2020、成山堂書店）9～10頁、国交省東北運輸局 Website

（<https://www.tb.mlit.go.jp/tohoku/ka/ka-sub00.html>（最終閲覧2021年10月15日））等

と商法学者の諸学説²⁹に分かれますが、それらにおける船舶の定義に関する説明は、大同小異のように見えて、叙述に繁閑やニュアンスに差がありつつ様々に論じられています。あえて筆者なりにそれら説明を総合して大雑把な整理を試みると、概ね以下のようなことが説かれていると思われます。

但し、以下はあくまで一般的な考え方の整理を試みたものに過ぎません。言うまでもなく、法令における定義は当該法令の趣旨目的を踏まえて論ずべきものですから、厳密に言えばどの法令における定義を論ずるかにより差異があり得ます。また、実務的には、各法令における明示的な条項の書き振りに留意しつつも、必要に応じ関係官署の見解を確認することも必要です。判断に相違があれば関係規制の違反として罰則の適用や行政処分リスクが出てくるからです。にもかかわらず、ここで「船舶」の一般的な定義を検討するのは、あくまで論理的には、各法令において様々な修飾語をもって限定又は区分された船舶を考えるにあたり、そもそも「船舶」とは何であるかは、常に先決問題になるからです。

(ア) 定義一般

一般的には、「船舶」とは、「水上」を「航行する用に供される」又は「航行の用途及び能力を有する」一定の「構造物」と定義されますが、むしろ最終的には「社会通念上の船舶」である（社会通念によって決せられる）と言うほかないということもしばしば説かれます³⁰。これに対し、①浮遊性（又は浮揚性）、②移動性、③積載性を有する構造物であると、より理論的な趣のある定義を提示するものもありますが³¹、多くの学説がそれを明示的に採用しているとははいえません。

以下、前者を前提として、その要素について更に分説します。

²⁹ 取り敢えず本 paper 作成にあたり参照し得たものとして、小町谷操三『海商法要義上巻』46～47 頁（1932、岩波書店）、石井照久＝鴻常夫『海商法・保険法』13 頁（1976、勁草書房）、時岡泰ほか『逐条船主責任制限法・油濁損害賠償保障法』26～27 頁（時岡泰）、316～318 頁（谷川久）（1979、商事法務研究会）、田中誠二『海商法詳論（増補第 3 版）』（1985、勁草書房）146～154 頁、稲葉威雄＝寺田逸郎『船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の解説』60～64 頁（1989、法曹会）、村田治美『体系海商法』38～42 頁（1990、成山堂書店）、戸田修三『海商法（新訂第 5 版）』（1990、文真堂）11～14 頁、戸田修三＝西島梅治編『青林法学双書 保険法・海商法』156～158 頁〔野村修也〕（1993、青林書院）、志津田氏治「船舶の法的考察」（『現代海商法の諸問題 久留米大学法政叢書 I』所収）107 頁（1994、成文堂）、今井薫ほか『現代商法Ⅳ 保険・海商法改訂版』250 頁（栗田和彦）（1994、三省堂）、重田晴生編著『現代企業法講義 6 海商法』34 頁〔志津田一彦〕（1994、青林書院）、田村諄之輔＝平出慶道編『現代法講義 保険法・海商法（補訂第 2 版）』136 頁〔平出慶道〕（1996、青林書院）、戸田修三＝中村眞澄編『注解国際海上物品運送法』（1997、有斐閣）32～35 頁〔栗田和彦〕、中村眞澄＝箱井崇史『海商法（第 2 版）』40 頁（2013、成文堂）、江頭憲治郎『商取引法（第 8 版）』298～299 頁（2018、弘文堂）、松井信憲＝大野晃宏編著『一問一答平成 30 年商法改正』14～16 頁、57 頁（2018、商事法務）、岡田豊基『現代保険法・海商法』128～130 頁（2020、中央経済社）、箱井崇史『基本講義 現代海商法（第 4 版）』17～22 頁（2021、成文堂）、小林登『新海商法』31～38 頁、104～105 頁（2021、信山社出版）等

³⁰ 住田・前注（28）62～63 頁は、「社会通念上の船舶」を広義と狭義にわけ、広義のそれは「水に浮かぶ建造物」の意味であって浮ドックや浮ホテルも含まれるが、狭義のそれはそのうち「移動することを常態とする建造物」であり、船舶法は後者を前提にしており浮ドックや浮ホテルは含まれないと論じています。但しこの区別はおそらく一般的ではありません。

³¹ 水上・前注（28）4 頁、志津田氏治・前注（29）108～109 頁、111 頁、神戸大学海事科学研究科海事法規研究会編・前注（28）237（海洋汚染予防法関連）、国交省東北運輸局・前注（28）。このうちの水上・前注（28）によれば、もともとこの定義は国際法ないし海洋法で主張されていたようです。

(イ) 「水上」の航行

水面だけでなく水中を航行するもの（潜水艇）や水を支えとして水上若干の空間を航行するもの（ホーバークラフト）を含みますが、主として空中航行のための構造物の目的を持つもの（水上飛行機、飛行船）は原則として含まれません³²。

(ウ) 水上の「航行」

「航行」を前提とするものですから、一つの場所に固定され航行しないもの（浮標、浮ドック、水上ホテル等）は含まれません。但し海底に一時定着することどまるもの（石油掘削船等）は含まれます。

また、一般的には、自航能力を有しないもの（舢舨や被曳船等）も含まれると解されています。但し、船舶法施行細則 2 条は「浚渫船ハ推進器ヲ有セザレハ之ヲ船舶ト看做サス」と規定していることに留意する必要があります。浚渫船だけの言及は例示であり、その他の作業船についても同様に解されています³³。条文だけからは、これがそもそもそれは「航行」の用途及び能力を有さず定義上船舶ではないとの趣旨なのか、むしろ定義上は船舶であるが政策的に外しているのかはつきりしませんが、自航能力を有することを要しないとすれば、おそらく後者が論理的な帰結となります³⁴。

若干議論の余地があるのは、「航行」だけでなく「人又は物の運送」の用に供されることも本質的な要素として要求するかという点です。この点について、大半の学説は両者の差異を厳密に議論せず、事実上同義として扱う形で後者も要求しているように見受けられます³⁵。後者を要求すると、浚渫船、起重機船その他の作業船は論理的には「船舶」に含まれない可能性が出てきます。もっとも、実際にはこれらも含むと解するのが一般的なようで、一部学説は、それらの場合も浚渫物や起重機その他作業用具たる物の運送が目的に含まれるからであるという説明をしています³⁶。The Neptune Z 号事件決定も、起重機船につき主たる目的は作業であるとしつつ、作業員の運搬という目的に敢えて言及してそれを当該起重機船が「船舶」に含まれる論拠の如く援用しています。しかし、起重機船の用途として起重機自体を運送する目的もあるというのはそれが船舶であることを正当化する理由として些か技巧的に過ぎる気もします。起重機は運送されるべき存在というより当該船舶の目的を果たすための特徴的構造の一部という方が自然ではないでしょうか。また、前記 The Neptune Z 号事件決定の事例で言えば、もし、当該起重機船が、作業員をそのまま載せて移動するのではなく、作業場所まで別船で追いかけてそこで乗り組み終了後はすぐ降りるといった形態の時はどう考えるのかは定かではありません。端的に「航行」の用に

³² 例外的に、海上衝突予防法の定義が水上飛行機も含めてその規律の対象としていることは、本文前述のとおりです。

³³ 南・前注（28）7頁、住田・前注（28）63頁。水上・前注（28）10頁。The Neptune Z 号事件決定は同趣旨の国交省船員局長通達の内容を指摘しています。

³⁴ この点を明示的に論じているものの中では、小町谷・前注（29）46頁は前者のように読めます。他方住田・前注（28）62～63頁は、後者の解釈を力説しています。志津田氏治・前注（29）111頁も後者であるように読めます。裁判例では、The Neptune Z 号事件決定が、自航能力のない起重機船の「船舶」該当性判断にあたり、後者を明言し、このような除外規定の適用がない場面、例えば商法の船舶概念を考える際には、船舶法の対象外であることは「船舶」該当性を妨げないと判示しています。

³⁵ 小町谷・前注（29）46頁、村田・前注（29）38～39頁、戸田・前注（29）11頁、今井ほか編・前注（29）250頁〔栗田〕、重田編著・前注（29）34頁〔志津田一彦〕、田村＝平出編・前注（29）136頁〔平出〕

³⁶ 小町谷・前注（29）46頁、戸田＝西島編・前注（29）157頁〔野村〕

供するというだけでは駄目なのでしょうか³⁷。

(工) 一定の「構造物」

この点に関連しては、特に、浮揚性を有する凹型状態をそなえることを要するかが論じられることがあります。かつては有力な肯定説もあったものの、現在では否定説が大勢のようです³⁸。もっとも、肯定説が「水上スキー等」を凹型でないという理由で船舶に該当しない例示とする一方³⁹、否定説の一部も、同じ凹型状態を備えていない「水上オートバイなど」について、その構造を理由として、少なくとも後述の航海船であることは否定しています⁴⁰。しかし、水上スキーにせよ水上オートバイにせよ、当然ながら構造物ではあります。これを「船舶」ではないとする理由は、結局は社会通念でしかないように思われます。また、曳航される自航能力のない起重機船など底面は直方体とでもいうべきところ、凹型でないといった理由で船舶性を否定することが合理的とも思えません。凹型云々の議論は論者自身の理解する当時の社会通念の理解を反映していたに過ぎないのではないかといったら言い過ぎでしょうか？

(オ) 付随的論点

製造中の船舶は、一般的には、現に航行の用に供されるものではないので、未だ船舶でなく（商法850条が船舶債権者の規定を製造物の船舶に直接適用ではなく準用していることはそれを前提としている）、但し進水後は製造完成前でも船舶と言い得るとされています。他方で、引揚不能の沈没船や救助不能の難破船は、同じ理由で最早船舶ではないと解されています⁴¹。

また、最近の論点として、現在各方面で研究開発が進められている自動運航船のうち無人船について、船舶に該当するかどうか問題たり得るとの指摘がされることがあります⁴²。もっとも、それを船舶では

³⁷ 田中・前注(29)149頁は、明示的に「航行性に附随して物品または人を積載できることを必要とすることも取引觀念上認められる。」と述べて、「航行」と「積載」（別言するとおそらく「運送」）を「取引觀念」なるものを根拠に結び付けつつ、反対説の論者として戦前の加藤正治博士、竹井廉博士を紹介しています。筆者は前者のみ参照できましたが、それによると「航行ニ因リテ或用途ヲ便スル以上ハ用途ノ目的ノ如何ハ問フ所ニ非ス」「船舶トハ水上ニ於ケル人又ハ物ノ運送具ナリト定義スル者ナキニ非スト雖モ（ドイツ学説引用略）船舶ノ用途ハ右ノ如ク廣キカ故ニ運送ノミカ船舶使用ノ目的ナリトシテ狭ク定義スルトキハ狭キニ失然レトモ多クノ場合ニ於テ船舶ハ人又ハ物ノ運送ヲ兼ヌルモノナリト謂フヘキナリ」とされています（加藤正治『海法研究第2巻（訂正再版）』（1923、有斐閣）5頁。1世紀前の古い学説ですが、むしろ今なお示唆的であるように思われます。

³⁸ かつての有力肯定説として田中・前注(29)149頁、最近の否定説として志津田氏治・前注(29)113頁、中村＝箱井・前注(29)44頁、小林・前注(29)32頁等

³⁹ 南・前注(28)6頁、一般社団法人日本海事代理士会・前注(28)「船舶法及び関係法令の解説」第1章第2節第1款

⁴⁰ 中村＝箱井・前注(29)43頁、箱井・前注(29)19頁。この学説は、理由として、航海船たるためには「海の危険に備える一定の構造」を有しているべきであるが、「水上オートバイなど」はそれを欠くから、水上航行のための構造物ではあるが航海船ではないと論じていますが、「水上オートバイなど」（及び肯定説の言う「水上スキー等」）も船舶そのものではある（そのうちの非航海船になりうる）と認める趣旨かは明言されていません。

⁴¹ 最判昭和35年9月1日・民集14巻11号1991頁（永安丸）は、引揚不能の沈没船に関する所有権移転の対抗要件は船舶に関する対抗要件たる登記・登録（商法687条）ではなく動産一般に関する民法178条による「引渡」であり、「引渡」の有無は船体に対する実力的支配関係の移転という事実認定の問題であると判示しています。

⁴² 例えば、南健悟「自動運航船の実用化と法制度への影響－船舶の無人化・自律化によって生じる現行法の課題－」海事法研究会誌244号2頁以下所収（2019年）5～6頁

ないとして法の規律の外におくことが適切であると考え人は誰もいないでしょうから、この指摘は、実質的には、船舶に関連する法の規律の多く（公法的規制のみならず、船舶の航行が船長・船員によってなされることを当然の前提とする商法等の私法的規律も含まれるでしょう）が、船舶が有人であることを前提としていて、そのままでは不都合が生じかねないという指摘に過ぎないように思われます。

（２） 公法における区分

「海」の場合と同様、実務上定義以上に意味があるのは、むしろその分類です。

海事公法では、以下のとおり、ごく大雑把に言えば、①一定総トン数未満の船舶が「小型船舶」等として特殊な規律に服し、②更に総トン数如何にかかわらず、ろかい船についても別扱いとなる場合が多くあります（加えて③漁船、④係留船等も別扱いになることがあります）。もとより、具体的分類は各法令の規制目的に応じ区々ですので、個別に詳細を確認する必要があります⁴³。

船舶法	<ul style="list-style-type: none"> - 所有者に関し日本国民であること等の所定の要件を満たすときは自動的に当該船舶が日本船舶となること（1条）を前提に、日本船舶に対する規律が主眼 - (1)総トン数 20 トン未満の船舶、(2)ろかい船は、同法に基づく測度申請や船舶登録、船舶国籍証書取得の義務が免除（20条）そのかわり - (1)は、それが日本船舶又は本邦の各港間又は湖、川若しくは港のみを航行する船舶である限り、漁船、係留船、ろかい船等の所定の例外を除き「<u>小型船舶の登録等に関する法律</u>」による登録が必要（2条、3条） - 推進器を有しない浚渫船は船舶と看做されない（同法施行細則 2条）
船舶安全法	<ul style="list-style-type: none"> - 日本船舶が原則的規律対象 - 航行区域に加え、総トン数、推進器の出力、さらにその長さや種類等々により細分化した規制あり 更に - (1)総トン数 20 トン未満の船舶は小型船舶として区別した検査体制あり（6条ノ5、25条の2以下）⁴⁴。(2)ろかい船は一律適用除外ではないが、ろかい「のみ」を以て運転する舟で運送定員が6人以下の舟は他の所定のごく小型の船舶とともに所定の基準の適用免除（同法2条2項、同法施行規則2条）。
船員法	<ul style="list-style-type: none"> - 規律対象である「船員」の定義との関係で日本船舶が原則的規律対象（日本船舶以外は一部のみ対象） - 総トン数5トン未満の船舶、湖、川又は港のみを航行する船舶、所定の要件を満たす総トン数30トン未満の漁船等を船舶に含めない形で規律対象から除外（同法1条2項、同法施行規則1条）。

⁴³ なお、UNCLOS では、「軍艦」（95条）、「国が所有し又は運航する船舶で政府の非商業的役務にのみ使用されるもの」（96条）、それ以外の一般の「船舶」の区分が重要ですが、省略します。

⁴⁴ 前者が「ノ」、後者が「の」となっているのは、同法が第1章（1～25条）並びに第4章及び附則（26条～37条）がカタカナ書き、後から挿入された第2章（25条の2～45）及び第3章（第25条の46～72）がひらがな書きという特殊な構成になっているからで誤記ではありません。

船舶職員 及び 小型船舶 操縦者法	- 日本船舶が原則的規律対象（日本船舶以外は一部のみ対象） - (1)総トン数 20 トン未満の船舶（20 トン以上の船舶も一部含まれる）につき <u>小型船舶</u> として別の規制対象とするとともに（2 条 4 項）、(2)ろかい「のみ」を以て運転する舟、係留船、被えいはしけ等を定義から除外（同法 2 条 1 項、同法施行規則 2 条）。
----------------------------	---

（3）商法における区分

商法では、「船舶」は「商行為をする目的で航海の用に供する船舶（端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する舟を除く。）」と定義されており（684 条）、2018 年改正前後で実質的な変更はありません。商法は、「船舶」一般から、(1)商行為をする目的で(2)航海の用に供する船舶だけが規律対象として切り出し、更に、(3)ろかい船も規律対象から除外するという方式をとっています。これを「航海船」と呼称し、(1)は満たすが(2)を満たさない船舶（かつ(3)以外）を「非航海船」と呼称することは前述のとおりです。(3)の除外の趣旨は既に 3.（1）アでご説明した通りです。

このうち、(1)の限定は、商法の目的の一つが「商行為」の規律にあり（1 条）、商法第 3 編の規律対象も「海商」であることに起因しています（別言すると海商法があくまで商法の一部であることに起因しています。以下この要件を満たす船舶及び満たさない船舶を「**商船**」「**非商船**」と言います。）。他方(2)の限定については、同じく第 3 編が「海商」であることに起因していると思われます。

しかし実は、これら(1)(2)の限定については、それぞれ大きな修正（適用範囲の拡張）がされており、その結果、これに関連した商法の適用範囲はわかりにくくなっているため、注意が必要です。

まず(1)の限定については、船舶法（35 条 1 項⁴⁵）が、商法第 3 編海商の規定は「商行為ヲ為ス目的ヲ以テセサルモ航海ノ用ニ供スル船舶」にも（「官庁又ハ公署ノ所有ニ属スル船舶」（「**公用船**」）を除き⁴⁶）準用すると規定しているので、商法第 3 編の規定の適用にあたり(1)の限定は最終的には要求されません。これは商法の商行為主義の破綻といわれることがあります。但し、さらに厳密に言えば、商法第 3 編のうちどの規定の適用に当たってこの限定が外れるか（文言上は全部ですが果たしてそのように単純に言ってよいか）については異説もあります。具体的に問題となるのは、商法第 3 編のうち海上物品運送に関する規定の非商船による運送への適用の可否です。(a)当該規定は、やはりそこら運送は商行為たる運送であることを前提としており非商船には（船舶法 35 条にもかかわらず）準用（わかりやすく言えば拡張適用）の余地がないとする説⁴⁷、(b)非商船でも漁船のような「営利船」であれば

⁴⁵ 同条は、船舶法の中の最後の「附則」との標題がついた場所にあるので、「附則 35 条」と呼称されることもありますが、通常附則という語が用いられる場合である、施行日や経過措置に関する規定とは意味合いが異なり、また、同条 2 条自身が、読み替え条文で同条を援用する際に単に「船舶法第三十五条」と呼称しているので（後注（52）参照）、本 paper では「附則」の語は使っていません。

⁴⁶ 条文上は、「官庁又ハ公署ノ所有ニ属スル船舶」（1 条 1 項、35 条 1 項）が除外対象ですが、「所有ニ属スル」とあってそれは船舶の所有関係ではなく使用関係から判断すると解するのが通説であるとされ（最近のものとして中村＝箱井・前注（29）42 頁、小林・前注（29）35 頁等参照）、その意味で「公用船」と略称されています。そして、本文後述のとおり、船責法では正面から「公用に供する船舶」が適用除外の対象になっています。

⁴⁷ 村田・前注（29）45 頁、箱井・前注（29）22 頁。前者は、これは同条が COGSA の非商船への準用を定めて

(同条により) 準用(拡張適用)は合理的であるがそれですらない「非営利船」には(同条によっても) 準用されないとする説⁴⁸があります。他方では、(c)一義的には商法の船舶の定義を引きついで国際海上物品運送法(2条1項参照)に関する学説ですが、船舶法35条により非営利船たる航海船による運送についても国際海上物品運送法が適用されると説くものもあり⁴⁹、その説においては、商法規定は当然そのような船舶(従って非商船)にも適用があることが論理的な前提でしょう。文言からは(c)が素直であるのに対し、(a)(b)は、そもそも商法とは商行為に適用される法であるという理論を程度の差こそあれ船舶法35条の文言より優先しようとする考え方と言えます⁵⁰。他方、後述のとおり船責法では、最初から(1)の限定を外した定義がされ、明らかに両者を纏めて適用対象としています。

次に(2)の限定については、(a)商法の(船舶の定義によれば本来は航海船による)物品運送の関連規定は、前述の「非航海船」による物品運送にも準用(わかりやすく言えば拡張適用)されることが明記され(747条、756条1項)、(b)(同様に本来は航海船に関連する)商法の船舶衝突及び救助の関連規定も、航海船と非航海船の船舶衝突及び非航海船の海難救助(非航海船内の積荷の海難救助を含む・以下同じ)にも準用されることが明記されています(791条、807条)。前者は、前述の2018年改正による海上運送の定義の変更に伴うものです。後者は、1910年の船舶衝突条約が航海船とそこに言う内水航行船(vessels of inland navigation)との衝突にも条約を適用する旨規定していること(1条)及び1910年の海難救助条約が航海船とそこに言う内水航行船(同前)との間の海難救助についても条約を適用する旨規定していること(1条)等に基づき、従前から商

いないことから明白である、後者は、海上物品運送については運送船は当然に商行為船に限られると説明しています。戸田=西島編・前注(29)159頁(野村)もこの説のように読めます。

⁴⁸ 重田編著・前注(29)38頁(志津田一彦)、田村=平出・前注(29)131頁(平出)

⁴⁹ 山戸嘉一『国際海上物品運送法』(1958、海文堂)27頁、戸田=中村編・前注(29)34頁(栗田)。後者は、明言はしていませんが、船舶法35条により商行為船かどうかは関係ないと言い切っているため、この説を前提として読むように読めます。なお、谷川久『海事私法の構造と特異性—海事私法學の基礎理論—』(大阪市立大學法學叢書(12)(1958、有斐閣)は、海商法の理論的位置づけに関して、商法典の海商法編には、実質的な意味の海商法(海上企業法)に属する規定とそれ以外のむしろ海事私法というべき規定が含まれることを論じていますが、船舶法35条に関しては、それが本来理論的に適用されるべきものを規定しているのか、政策的便宜により適用範囲を広げているのかを論じるものの、物品運送について同条の適用がないとは論じていないように見受けられます(156~157頁)。

⁵⁰ そもそも商法は、一般法である民法の特別法として、その一般的適用範囲を画すために「商行為」という概念を19世紀以来採用してきました。ごく大雑把に言えば、ある行為は、(i)その内容が所定の類型に該当する場合(501条)、(ii)それが営業として行われ且つその内容が更に別途所定の類型に該当する場合(502条)又は(iii)その内容を問わずそれが商人により営業として行われる場合(503条)に、商行為となり、商法第1編(総則)に続き第3編(海商)に先立つ第2編(商行為)は、正に商行為に関する規定からなります。船舶の定義に関する(1)の限定自体が、この「商行為」なる概念を反映しています。(a)(b)の説は、この理論を程度の差こそあれ船舶法35条の文言より優先しようしているのです。なお、(b)の説では(商船・非商船とさらに異なる)「営利」「非営利」船の区別が出てきますが、漁船は、商船ではないが営利船ではあるということ为基础とする議論に違和感を持たれるかもしれません。これも、上記の商行為の考え方を知ることなしには理解できません。運送は(ii)に該当しますが(502条4号)、漁業は(iii)です。従って、漁業は、営業であり営利行為ではあっても商人以外の者により行われれば商行為でない可能性があるのです。もっとも、これらの議論は、商法典の構成—あるいは商法理論—からはやむを得ないのかもしれませんが、法律家以外にとってはドグマチックな議論であるように思われます。

法学説が類推適用を主張していたことから、2018年改正の際に明文化されたものです⁵¹。なお(b)の準用規定は、更に、(1)(2)双方の限定が外れる「商行為ヲ為ス目的ヲ以テセザルモ専ラ湖川、港湾其他ノ海以外ノ水域ニ於テ航行ノ用ニ供スル船舶」すなわち非商船たる非航海船にも（公用船を除き）再準用されます（船舶法35条2項）。これらの結果、(2)の限定もこれら分野で意味がなくなっています。

上記から導かれる商法規定の適用関係は複雑ですが、まとめると以下のとおりと解されます。

分野 \ 船舶	商船 航海船	非商船 航海船	商船 非航海船	非商船 非航海船
商法第3編全般（原則）	適用 （船舶の定義）	準用 （船舶法35条1項）	不適用	不適用
物品運送 ⁵²	適用 （船舶の定義）	諸説あり	準用 （747条、756条1項）	不適用
海難救助	適用 （船舶の定義）	準用 （船舶法35条1項）	準用 （807条）	準用（807条、船舶法35条2項）

（船舶衝突）

船舶 A \ 船舶 B	商船 航海船	非商船 航海船	商船 非航海船	非商船 非航海船
商船 航海船	適用 （船舶の定義）	準用 （船舶法35条1項）	準用（791条）	準用（791条、船舶法35条2項）
非商船 航海船	—	準用 （船舶法35条1項）	準用（791条、船舶法35条1項）	準用（791条、船舶法35条1項、2項）
商船 非航海船	—	—	不適用	不適用
非商船 非航海船	—	—	—	不適用

⁵¹ 松井＝大野編・注（29）138、155頁、箱井・注（29）202～203、218頁、小林・注（29）321～323、346頁

⁵² 本文では説明していませんが、旅客運送の取扱いについて念のためここで説明します。旧商法では、海上運送か否かは物品運送と同様に平水区域の運送か否かで区別され（前注（18）の旧商法569条参照）、非海上旅客運送については第2編（商行為）の590条～592条が、海上旅客運送については第3編（海商）の777条～787条が適用されていました。しかし、2018年改正後は、海上運送の定義が航海船又は非航海船による物品又は旅客運送とされたため（569条2号）、水域を問わず全て海上運送とされる反面、そもそも海上旅客運送に関する前記規定が廃止され、運送一般に関する第2編の589条～593条が海上・非海上を問わず適用されることとなったので、結局、航海船・非航海船による運送を問わず同一の規律に服するという意味では物品運送と同じになりました（物品運送のように第3編において本来は航海船による運送に関する規定を非航海船による運送に「準用」する形ではなく、第2編において最初から同一の規律を「適用」します）。ただ、運送船が航海船にせよ非航海船にせよ商船であることは前提です。船舶法第35条1項も第3編を準用するものですから第2編で規律される旅客運送にはおそらく準用の余地がありません。

船舶衝突の場合は二船あるので複雑ですが、上記のとおり、船舶が上記(1)(2)の限定で4種類あるとすると組み合わせが10通りあり（計算は $(4 \times 4 - 4) \div 2 + 4$ 又は $4 \times 4 - 3 \times 2 \times 1$ 又は $4 + 3 \times 2 \times 1$ ）、要するに、商船・非商船を問わず、航海船同士には当然適用され、更に航海船・非航海船の衝突に準用される、別言すれば非航海船同士の衝突（10通りのうち3通り）には適用なしということです。

繰り返しになりますが、商法は、商船たる航海船を主たる規律対象としつつ、それで完結せずに、一方では船舶法35条が商法全体を非商船たる航海船に適用対象を広げ（しかしその範囲が不明瞭な点があり）、他方商法典自体もまた商船たる非航海船にある程度適用対象を広げており、適用関係が複雑になっているので、注意が必要です。

4. 「海」と「船舶」の意義が特に問題になる場合

以上ご説明した「海」と「船舶」の意義は、法の規律対象を把握するに必要という抽象論に留まらず、場合によっては、具体的な案件で大きな実質的差異をもたらします。

その第一の例は、上記の船舶衝突です。商法の船舶衝突の規定は、時効について民法の原則（724条）と異なる規律をおいていますので（789条）注意が必要です。

第二に、それ以上に問題となるのは、海事法に特有の制度である、海難事故や油濁事故等における責任制限の適用の有無を巡る争いにおいてです。本邦公判裁判例で現時点までに論じられているのは、船責法関係ですが、海外の例まで参照すると、潜在的には油賠法でも完全否定はできません。以下、この第二の場合について更に検討します。

（1）「海」

船責法による責任制限は、同法に定義する「船舶」すなわち「航海の用に供する船舶で、ろかい又は主としてろかいをもつて運転する舟及び公用に供する船舶以外のもの」（2条1項1号）に適用されます。これは、別言すれば、船責法は、公用船とろかい船を除いたうえ、本来的な商法の適用対象である商船たる航海船だけでなく、船舶法35条1項で商法の準用対象に広がっている非商船たる航海船も適用対象とし、他方で商船・非商船を問わず非航海船は適用対象外ということです。

それゆえ、この適用範囲を考えるにあたっては、航海船における「航海」とは何か、それを「海」の「航行」と言い換えるならば、そこにいう「海」とは何か、を決する必要があります⁵³。もし、ここにいう「海」を、(1)旧商法の海上運送に関する定義にならって、平水区域を除く区域と考えるならば、湖や川という明らかに海ではない水域を航行する船舶だけでなく、東京湾、大阪湾、瀬戸内海の大半といった、正に「社会通念上は海」である水域を航行する船舶も、責任制限ができないことになり得ます。そうではなく、(2)「社会通念上の海」と考えるならば、結論は逆になります（港湾区域については後述します）。

この点につき2018年改正前には、東京高決平成4年12月10日・判例自治108号10頁や、

⁵³ なお LLMC 条約には船舶の定義はないものの、責任制限主体たる船舶所有者が「海上航行船舶」（seagoing ship）の所有者その他として定義されていますので（1条2項）、同じ問題が生じます。これは LLMC 条約の前身である海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約（「1957年条約」）でも同様です（1条1項）。

東京高決平成7年10月17日・判タ907号269頁（第8富士宮丸）が、船責法にいう「航海の用に供する船舶」概念の前提となる「海」には平水区域は入らず、従って平水区域のみを航行区域とする船舶は、船責法にいう「航海の用に供する船舶」ではなく、責任制限はできないと判示していました⁵⁴。その後、より最近（平成22年）のThe Neptune Z号事件決定では、同じく「海」には平水区域は入らないとの前提にたちつつも、同法上平水区域を航行区域とする船舶の場合であっても、偶々わずかに当該区域外を航行した事実があるとしても「航海の用に供する船舶」にはならないが、当該区域外の航行を予定した船舶であるといえればこれに該当するとして、責任制限を認めていました⁵⁵。

これらに対し有力学説は、「海」とは「社会通念上の海」であると解すべしとして反対していました⁵⁶。そうしたところ、最近公刊された福岡高決令和3年2月4日・海事法252号59頁（「**宝運丸事件決定**」）は、船責法上の「海」とは、「社会通念上の海」を意味し、従って社会通念上海上とされる水域を航行する船舶は船責法による責任制限ができると認め、従前と異なる判断を示しました⁵⁷。判旨は、2018年改正により平水区域を航行する船舶の運送を陸上運送と同等として海商法適用を除外する法文上の根拠を失ったことを指摘したうえ、

「船舶安全法は、船舶の堪航性を保持して、人命の安全を保持することを目的としており、かかる観点から船舶の航行区域を平水区域（中略）の4つの区域に分け、それらの特性に応じて船舶に対する行政的な規制を実施しているものであって（中略）、私法上の権利関係の調整を指導原理とする海商法とは、必ずしもその立法趣旨を同一としていないから、海商法が適用される航海船の定義を船舶安全法における平水区域の定義に委ねて、平仄をそろえる必然性は乏しいというべきであって、社会通念上海上とされる水域を航行する船舶については、航海船として海商法及び責任制限法が適用されるものと解するのが相当である。」

と述べています。これは、正に前記有力学説の批判を容れたものと考えられます。本件は、2018年改正施行後の決定ながら、対象たる事故は施行前ですが⁵⁸、判旨は、この点についても、もともと上記の平仄をそろえる実質的理由が乏しかったこと、改正附則が改正法は施行日前に生じた事項にも適用されるとしていることを理由に、施行前の事故であることは上記解釈を左右しないと述べています。確かに、2018年改正により、商法分野において船舶安全法上の概念である平水区域か否かにより海か否かを区分するという考え方自体が失われましたから、上記はその限りでは必然的な帰結であり、本決定は先

⁵⁴ この考え方は、1957条約批准に伴う船責法制定時の立法担当官の解説書である時岡ほか・前注（29）26頁〔時岡〕（1979）では、単純に通説として説明されていた内容であり、裁判例もそれをそのまま採用したのかもしれませんが。ただ、LLMC加入に伴う船責法改正時の立法担当官の解説書である稲葉＝寺田・前注（29）61～62頁（1989）は、既に通説と反対説があるというニュートラルな説明になっていました。

⁵⁵ 実際に事故が起きた場所は大阪湾内の平水区域（の中の更に神戸港の港湾区域内）ですが、当該船舶は保険上の航路定限は平水区域外を含みかつ実際に直近でも航行していました。

⁵⁶ 古くは石井＝鴻・前注（29）14～15頁、最近では中村＝箱井・前注（29）45～46頁

⁵⁷ この決定は最高裁に対する特別抗告等がされることなく確定した由です。また判旨は、第1回にとりあげた認識無謀行為についての新たな判断も含み、その時に取り上げた2020年のErna Oldendorff号事件決定とはまた違う判断手法を裁判所がとっている点が注目されますが、この点の検討は他日を期したいと思います。

⁵⁸ 2018年改正の施行日は2019年4月1日であり、事故日は前年の2018年9月4日でした。

例として定着していく可能性があります⁵⁹。

もっとも、厳密に言えば、仮にそれが定着したとしても、問題が完全になくなっているわけではありません。それは、「社会通念上の海」の線引きの問題です。これは一見、個別の事実認定の問題に過ぎないように思えるかもしれませんが、それとは別に、現行商法が、航海船・非航海船の区別にあたり「湖川、港湾その他の海以外の水域」との表現をしていることに鑑みると、実は「港湾」たる水域も（従来の「平水区域」にかわるより狭い形ではありますが）商法上は実はなお「海」扱いされていないように見えるものの、しかし港湾水域もやはり「社会通念上の海」そのものではないかという問題です⁶⁰。

「海」の概念を巡る同様の問題は、論理的には油賠法でも生じ得ます。油賠法の適用対象となるのは、「タンカー」即ち「ばら積みの原油等の海上輸送のための船舶類」及び「一般船舶」すなわち「旅客又はばら積みの原油等以外の貨物その他の物品の海上輸送のための船舶類」（ろかい船や公用船を除く）であり、「海上輸送」つまり「海」概念がやはり前提になるからです（2条9号、10号、62条）。もっとも、船責法一般の場合と異なり、それら船舶については、強制保険や関連の証明書受給と言った規制がかかっており、規制対象となるかの判断の段階で対象が事実上定まり、事故が起きて初めて適用の有無が問題となるわけではないので（所有者としては事前に確認の上必要であればそれら規制を満たす措置をする必要があります）、なかなか裁判上の係争にはなりにくいと思われれます。実務的に言えば、我国が2001年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（「**バンカー条約**」）及び2007年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約（「**ナイロビ条約**」）に加入した際の改正油賠法施行に伴い、国交省が証明書受給関連のQAを出していますが、そこには、「Q4. 平水区域のみを航行する船舶も対象となるか？—海洋を航行する船舶は、航行区域に関係なく対象となります。」「Q5. 湖、沼又は河川のみを航行する船舶も対象となるか？—適用対象外となります（海洋を航行する船舶のみ対象となります）。」との説明があるところ⁶¹、所有者としては、少しでも疑義があれば事前に関係官署と確認する必要があるからです。もとより、関係官署の見解は最終的には裁判所を拘束しないので、事故が生じてから別途この解釈が争われ裁判所が別異の解釈をして問題となる可能性を完全には否定できませんが、「船舶」の定義に関する次述のギリシャの例もご参照下さい。

（2）「船舶」

船責法による責任制限は、同法に定義する前記「船舶」ですから、やはり、ある構造物が（「航海」あるいは「海」を云々する以前に）そもそも「船舶」であるか否かも、責任制限の可否の判断にあたり決定

⁵⁹ 但し、松井＝大野編・前注（29）57頁は、2018年改正は、「海」の解釈（「伝統的な通説」たる平水区域以外が「近時の有力説」である社会通念上の海か）の対立状況につき改正を加えるものではないと説明しています。

⁶⁰ 回答は港湾水域としてどのような水域をイメージするかによってもかわるかもしれません。例えば、横浜港の山下公園の目の前の「海」と、鹿島港の法的な港湾区域（<https://www.mlit.go.jp/kisha/kisha07/11/110308/01.pdf> 参照（最終閲覧2021年10月15日））を比較して下さい。後者は、防波堤の外は太平洋そのものです。

⁶¹ 国土交通省 Website「改正『船舶油濁損害賠償保障法』への対応について」

（https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk6_000035.html から入って「改正油賠法 Q&A」
<https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001426709.pdf>（何れも最終閲覧2021年10月15日））参照。ここには、「港湾」のみを航行する船舶への言及はありません。

的です。The Neptune Z号事件決定は、自航能力のない起重機船についての事案でしたが、この点についての裁判例とも言えます。その内容は、既に3.(1)イで紹介しましたので繰り返しません。

そして同様に、類似の問題は論理的には油賠法でも生じ得ます。前述の定義を再度見て頂くと、「タンカー」「一般船舶」とも、最終的には「海上輸送のための船舶類」（ろかい船・公用船を除く）であり、その定義が問題となるからです（それは前述のその他海事公法や商法における「船舶」一般の定義と直結するものではありませんが、後述のとおり元となる CLC/FC ではやはり「船舶」の定義の問題として浮上します）。ただ、「海上」に関連してご説明したのと同様の理由から、規制対象となるかの判断の段階で事実上決まり、裁判上の係争にはなりにくいと思われれます。前記国交省の証明書受給関連のQAには、適用対象外となる船舶は「船舶法に基づく総トン数」又は「船舶のトン数の測度に関する法律に基づく国際総トン数」を有さない船舶（例えば、推進機関を有さない内航バージ等）であり、その例として、「推進機関を有さない以下の船舶・作業船（揚錨船・浚渫船・起重機船・クレーン台船など）・バージ・浮体式プラットフォーム（FSO、FPSO）・フローティングドック・係留船」との説明があります⁶²。

さて、この「船舶」（本邦油賠法によればそれは最終的には「海上輸送のための船舶類」）の解釈についても、前記の「海」の解釈と同様に、もとより関係官署の見解は最終的には裁判所を拘束しないので、事故が生じてから別途この解釈が争われ裁判所が別異の解釈をする可能性を完全には否定できないところ、「海」の場合と異なり、現に事故が生じてからこの解釈が争われ裁判所が関係官署と異なる解釈をした結果、大きな国際的な問題が生じた事例が海外にありますので、紹介します。日本で発生していればタンカー油濁に関連するものであり、従って FC に基づく IOPC Fund による補償があり、それには日本も拠出しているという関係上、日本にも利害関係があった問題です。

それは、ギリシャで争われた Slops 事件と言われるものです⁶³。これは、Slops と呼称される、もともと石油輸送タンカーで、その後改造されて、スクリューが取り外され、エンジンも封鎖され、海底に碇で固定され油廃棄物の受入施設として使用されていたもので油流出事故が生じたところ、それが CLC/FC 条約に言う「船舶」にあたるという理由で、その所有者と IOPC Fund が訴えられ、2006年のギリシャ最高裁判決で賠償責任が認められた事例です。これは、ギリシャ政府当局や IOPC Fund の理解とは異なるものでした。即ち、この Slops については、ギリシャの船籍登録は改造後も維持されていたものの、他方で CLC/FC 条約にいう「船舶」ではないと考えられて強制保険や証書発給等がされておらず、ギリシャ政府当局もそれを問題視していなかったようです。それは FC 条約を運営する IOPC Fund の見解でもありました。ところが事故が起きてから、関係者が、この Slops も「船舶」であるとして、ギリシャの裁判所に登録船主と IOPC Fund を訴え、最高裁大法廷までもつれ込んだ挙句に、それが認められたのです⁶⁴。締約国の拘束力ある司法判断ですので、IOPC Fund はこれに応じて支払いをせざるを得ませんでした。これに対して、IOPC Fund では（だとすればギリシャ政府が Slops を条約の対象として規制していなかった

⁶² 国土交通省 Website・前注（61）参照。もとより、船舶の総トン数あるいはタンカーであれば輸送する原油等のトン数による細かい規制区分が別途あります。

⁶³ 以下の叙述は、IOPC Fund, *Annual Report 2006*, 94-100; *Annual Report 2008*, 90-95、和文文献として藤田友敬「統一私法条約の実施—国際油濁補償基金を例に—」北大法学論集 65 巻 2 号 105 頁以下所収 123~126 頁（2014）に依拠しています。

⁶⁴ ギリシャ最高裁の判断につき IOPC Fund (n 63) (2006) 99、藤田・前注（63）124~125 頁参照。

ことが) 条約違反であるとしてギリシャ政府に求償訴訟を提起すべきかまで大いに議論されたようですが、最終的にはされませんでした。

この問題が生じた背景には、CLC/FC 条約では、「船舶」を「ばら積みの油を貨物として輸送するために建造され又は改造された海上航行船舶及び海上用舟艇（種類の如何を問わない。）をいう。」と定義した後で続けて「ただし、油及び他の貨物を輸送することができる船舶については、ばら積みの油を貨物として現に輸送しているときおよびその輸送の後の航海中（その輸送による残留物が船舶内にないことが証明された場合を除く。）においてのみ、船舶とみなす。」（CLC 1 条 1 項・FC 1 条 2 項）とのただし書をつける形で定義されていたことがあるようです。その結果として、一つの解釈としては、条約には「油を貨物として輸送するために建造され又は改造された～船舶」と「油及び他の貨物を輸送することができる船舶」の 2 種が取り込まれているように見え、現に輸送中またはその直後の航海中であることを要するのは後者のみという解釈の余地があったからです。本邦油賠法の定義の仕方は異なりますので、本邦油賠法では同様の解釈は必ずしもできないように思われますが⁶⁵、IOPC Fund には日本も拠出しているのですから、無関係ではありません。本件は、統一私法条約においてその解釈が各国でばらばらになると、単に実質的統一が図れないだけでなく、当該条約の維持自体に問題が生じる事例の一として紹介されています⁶⁶。

なお、その後 IOPC Fund では、その対象たる船舶の定義について改めて議論がなされ定義に関するガイドラインが公表されています（条約条項の解釈は締約国の裁判所に委ねられるので拘束力はないですが）⁶⁷。そこでは、文字どおりの定義は断念され、そのかわりに、明らかに CLC/FC の対象となる場合、明らかに対象とならない場合を例示する方式がとられ、曖昧な場合にはそれが海上輸送チェーン（maritime transport chain）の中で利用されるものかを勘案すべきことが示唆されています。もっとも、これは、抽象的な「船舶」そのものの定義というよりは、あくまで CLC/FC にいう「油を貨物として輸送するために建造され又は改造された～船舶」の定義、日本の油賠法でいえば、「海上輸送のための船舶類」の定義の試みであり、下線を付した修飾語に着目した定義の試みといえます。

（3） 結語

以上長々と見てきましたが、「海」あるいは「船舶」という基礎的な概念をどうとらえるかは、単なる言葉遊びではなく、船責法や油賠法という海事法特有の制度の適用範囲を画すものであり、実務上も大きな実質的差異をもたらします。その意味で、第 1 回で検討した認識無謀行為と同じ機能を有します。

これら制度による責任制限は、一方では、制限を超える額について事実上有責者の免責を認める（逆に言えば被害者がその限りで救済されない）ものですから、船主あるいは海運事業の保護に偏しているとして時に厳しい批判にさらされます⁶⁸。他方では、これら制度は、少なくとも油濁損害については強

⁶⁵ 油賠法では、CLC/FC のただし書部分はタンカーの定義には登場せず、あくまでタンカー油濁損害の定義のなかでそれを限定する形で規定されています（2 条 14 号イ）。

⁶⁶ 藤田・前注（63）130～132 頁

⁶⁷ IOPC Fund, *Guidance for Member States Consideration of the definition of 'ship'* 2016 Edition

⁶⁸ 責任制限を争う訴訟では、何度も債権者側から憲法違反との主張が出されています。2020 年の Erna Oldendorff 事件決定（その後判例時報 2490 号 35 頁登載）でも一部債権者から出されていました。また、小澤英明「モーリシャス沖座礁事故の法的責任について」法律時報 93 巻 6 号 98 頁以下所収（2021 年）103 頁は「何の責任もない者

制保険や国際補償基金の制度と結びついており（タンカー油濁損害についてはCLC/FCの額まで（油賠法13条以下及び22条以下）・一般油濁損害についてはLLMCの額まで（同法41条以下））、それ以外の場合、即ち船責法のみが適用される場合であっても、実際に責任制限をするためには、少なくとも日本の船責法では現実に基金を形成する必要がありますから（船責法19条以下）、それらの額までは確実に弁済を受けられる制度になっており（もとより損害賠償法一般の原則に従って請求権が認められる前提においてですが）、その限りでは、被害者保護に資する制度にもなっています。

その意味で、これら制度の利用可能性の外延を画するこれら概念は、単純に、できるだけ狭く解すればよい（逆に第1回で検討した認識無謀行為はできるだけ広く解釈すればよい）、そしてそれによって責任制限はできるだけ利用できないようにすればよいというものではなく、全ての関連事情を勘案した適切な解釈をする努力が今後とも求められていると思います⁶⁹。

【ここに示された意見は著者の現時点における個人的意見であり著者が属する法人や組織の意見ではありません。また本 paper は何らかの個別事案について法的助言をする趣旨と解釈されてはなりません。】

の被害を切り捨てることが素朴な正義観念からすると異常であることも確かである。少なくとも、現在、CSRを標榜する企業にあっては、船主責任制限法の権利行使にあたり、その社会的責任を自覚した意思決定が求められるのではないかと指摘しています。

⁶⁹ 関連事情のうちには、これら制度が、長年の歴史の中で関連条約を通じて形成・運営されている世界的な体制ですから、わが国だけが極端な解釈をとることは難しいという点も含まれるでしょう。なお、わが国だけが関連条約による国際的な体制から離脱することが適切とも思われません。実際にも、わが国の政府および産業界は、関連条約による国際的な体制の中で（基金や相互保険への拠出を通じて）当該体制の維持や法的な責任限度額の増額改訂等につき重要な役割を果たしてきていると言えるでしょう。