

基本概念から繙く海事法（4） — 船舶の「所有」と「船舶所有者」

【Executive Summary】	1
1. 緒言	2
2. 船舶の所有	2
3. 船舶所有者	5
(1) 商法上の船舶所有者と「海上企業主体」	6
(2) 契約当事者としての船舶所有者	12
(3) 公法規制の客体としての船舶所有者	14
4. 船舶所有者の義務と責任	15
(1) 私法	16
(2) 公法	17
5. 結語	19

【Executive Summary】

船舶の「所有」（所有権）の概念自体は、民法（物権法）の概念であり、船舶に特有なものではありません。しかし、対象が船舶であることに起因して、(i) 国籍との関係で権利を有しうる者（所有しうる者）に限定が加わり得る、(ii) 登記・登録の対象である、(iii) 共有について特殊な規制があるといった特徴があります。また (i) (ii) の特徴から、売主側の同意がない裁判上の売買（競売等）の場合には国籍移転や登記・登録が常に国際的に上手くいく保証がありません。それに対応するための条約（裁判上の船舶の売買の国際的な効力に関する国際連合条約）が昨年採択され本年9月に署名式典が開催される予定です。

「船舶所有者」という概念は、必ずしも、単に船舶を所有する者という意味ではありません。日本の商法学説では、「船舶所有者」とは所有する船舶を用いて「海上企業活動」を行っている者（「海上企業主体」である者）と限定解釈されています。しかし、「海上企業活動」「海上企業主体」なる概念を前提とした限定的な船舶所有者概念を強調することは、実際の海運業の実務者の認識あるいは海上運送法等の公法規制の想定とは齟齬があるように思われます。現在の海運業の実相を、海商法体系を前提とした「海上企業活動」「海上企業主体」なる概念から出発する議論だけでどこまで適切に把握できるのか不安を感じないわけではありません。

これとは別に、旧商法では海上運送契約の運送役務提供側当事者は運送人ではなく船舶所有者と規定されており、今でも各傭船契約の当事者は所有者（オーナー）であり必ずしも船舶を所有する者ではありません。海事関連の公法規制では、船舶所有者に関する規定が、船舶借入人、共有船における船舶管理人（船員法の場合は更にその他船員を使用する者）について適用されると規定する形で、船舶を所有する者にとどまらない意味で使われているとの評価もできます。これらは言葉の使い方の問題であり、法令上は船舶所有者の語はやはり字義通り船舶を所有する者という意味で使われている（旧商法の規定は船舶を所有する者が運送役務提供者である場合を主として想定して条文が作られたので運送人概念を使っていなかったに過ぎない）との理解も可能でしょう。しかし、商法学説はそれを超えて「船舶所有者」概念自体を前記のとおり限定的に解釈し、

さらにそれは海商法体系の理解や当該体系上の概念である海上企業活動・海上企業主体という概念と結び付けられている点に注意が必要です。

私法的には、船舶所有者の責任は、前記商法学説の限定解釈を前提とした使用者責任が典型的ですが、それとは別に、船舶油賠法では、タンカー油濁損害に関する登記・登録がされた船舶所有者の厳格責任と責任集中、一般船舶油濁損害に関する船舶所有者等の連帯厳格責任、難破物除去損害に関する船舶所有者の厳格責任が定められています。それらは前記の限定解釈を前提としたものではありませんが、船舶の運航による事故が環境破壊に直結し得ることを想起すれば、本則である使用者責任と同様に重要なものと言えるでしょう。

公法的には、各法令で定義された船舶所有者が当該法令の規制を遵守する責任を負うこととなりますが、ISM Code における「会社」概念の導入により責任主体の範囲は船舶所有者から広がりつつあります。また、規制内容は、年を追うごとに厳格化高度化しており、その一例として最近、シップリサイクル条約の2025年発効が確定しました。そのような状況の中で、規制を充足するための費用を常に船舶所有者だけが負担することが良いのかという問題が出てくることもあります。昨年 BIMCO は、温室効果ガス削減のための二種類の規制（EU-ETS の海運への適用並びに MARPOL 条約の EEXI 規制及び CII 格付制度）について、定期傭船契約用の標準約款をそれぞれ採択し、そこには定期傭船者の新たな責任も含まれています。しかし特に後者の規制に関する条項には批判も強く、今後の見通しは不透明です。

1. 緒言

今回は、「船舶所有者」及びその前提概念である船舶の「所有」について検討します。

何れも単純明白な概念のように見えますが、「船舶所有者」という概念には、単に船舶を所有する者とは異なる意味を持つことがあります。そしてそのような「船舶所有者」は、民法上の「物」¹一般の「所有者」にはない義務を負わされています。また、その前提概念である船舶の「所有」にも、対象が船舶であることに起因して、民法上の「物」一般の「所有」には見られない特徴や問題があります。

極めて概括的な検討であり取り上げるトピックの実質も多岐にわたりますが、船舶利用に関する法律関係の連鎖の最初に位置するのは対象船舶を「所有」する者（あるいは一見その別の表現に過ぎない「船舶所有者」）ですから、そのような概括的検討から始めることも無意味ではないでしょう。叙述の順番としては、まず船舶の「所有」について、次いで本論として「船舶所有者」について検討します。

2. 船舶の所有

船舶は、日本法上、民法にいう「物」の一種であり、所有される対象（所有権の対象）となります。

船舶の「所有」（所有権）の概念自体は、民法（物権法）の概念であり、船舶に特有なものではありません。所有権一般について述べることは筆者の能力を超えますし本項の目的ではありません。ここで

¹ 本小論の英語版ではこの「物」を法務省の英訳にならい thing と訳していますが、property、object といった訳も考えられます。

は、船舶の「所有」についての、その特殊性に鑑みた民法上の「物」一般の「所有」と異なる幾つの特徴を挙げたいと思います。

第一に、本シリーズの前の小論で説明したとおり²、船舶には国籍があり、その要件との関係で権利を有する者（所有する者）に限定が加わり得ます、少なくとも日本法ではそうであり、所有者は日本国民（所定の要件を満たす日本法人等を含みます。以下同じ。）であることが必要です（船舶法1条）。そのことを反映して、日本籍船の場合、日本国籍維持のため、船舶所有者が持分会社である場合の当該会社の持分あるいは船舶所有者が複数である即ち共有船舶である場合の各共有者の共有持分につき、ある持分権者から他の持分権者に対する譲渡請求権（商法691条、700条）が認められています。逆に言えば船舶の所有権はこのような国籍と関連付けられた制限に服します。

第二に、船舶は、民法にいう「物」のうちの「動産」ですが³、これも本シリーズの前の小論で説明したとおり、登記・登録の対象になりそれにより権利内容が公示される（登記につき商法686条、船舶法34条、船舶登記令、登録につき船舶法5条）という意味では不動産に準じた面があります⁴。日本籍船の場合、所有権の得喪の対抗要件は、動産一般における引渡（民法178条）ではなく、船舶登記と船舶国籍証書への記載です（商法687条、なお船舶国籍証書の交付及び書換につき船舶法5条、6条ノ2参照）。そのことを反映して、強制執行の方法も特殊です。基本的には動産それ自体としての特殊性（物理的には海を自由に移動し得る）に鑑みた特殊な特殊な方法（船舶国籍証書の取り上げ等・民事執行法112条以下、特に114条）がとられますが、日本船舶については、これに加えて不動産執行に準じた差押の登記がされます（同法121条、48条）。

そして第三に、船舶の共同所有については、通常共同所有の規定（民法249条以下）に対する特則が商法（692条以下）に定められています⁵。その中には、共有者の中で予定されていなかった新たな航海の開始や大修繕をする場合に異議ある共有者の持分買取請求権（694条）のように任意規定と解されるものもありますが、共有者による船舶管理人の選任・登記（697条）のように強行規定と解されるものもあります。なお、この船舶管理人は、船舶の利用に関する所定の事項について共有者の代理権を有し、一定の期間ごとに、船舶の利用に関する計算を行い、各船舶共有者の承認を求める義務を有する者ですが、本シリーズで論じる予定の、実務に言う船舶管理人ないし船舶管理会社

² 拙稿「基本概念から緋く海事法（3）— 船舶の『国籍』」（<https://abesakata.com/archives/392>（最終閲覧2023年8月20日））17頁。船舶法1条により、日本国民（所定の要件を満たす日本法人等を含みます。以下同じ。）から非日本国民に所有権が移転すれば自動的に日本船舶でなくなり、逆に非日本国民から日本国民に所有権が移転すれば自動的に日本船舶になります。

³ 民法上、物は、「土地及びその定着物」である不動産と「不動産以外の物」である動産に分かれます（86条）。

⁴ 総トン数20トン未満の小型船舶は、商法の登記の適用がなく（同法686条2項）、そのかわりに、小型船舶の登録等に関する法律（「**小型船舶登録法**」）による規制に服し、原則として小型船舶登録原簿への登録（これは登記と登録が一元的な制度になっています）が求められます（同法2条、3条）。また、本文後述の所有権の得喪の対抗要件も、当該登録であり（同法4条）、差押登録の対象も当該登録です（同法27条、民事執行規則98条の2）。

⁵ もっとも、厳密に言えば、これらの規定は「船舶共有者」に関する規定であるところ、「船舶共有者」概念の前提となる「船舶所有者」概念は、本文後述のとおり、商法学説上は、単に船舶を所有する者ではなく、船舶を所有して海上企業活動を行う者と解されているので、それを前提とすれば、船舶共有者に関する規定もそのような者らにより共有される場合ということになりそうであり、更に民法の組合の規定も適用が補充的に適用されるとも論じられています。これらの点については本文でさらに後述します。

(所有者から船舶管理の委託を受けた者)とは異なります⁶。

もともと、実務者が船舶を共有していると説明する場合であっても、よく話を聴くと、前記説明のような特徴のある本来的な(法的な)意味での共有ではなく、あくまで船舶の法的な所有者たる法人の「共有」的状态すなわち当該法人の株式をそれぞれ有している状態であって法的な所有権は当該法人の単独所有である場合もあるので、注意が必要です。

前記第一と第二の特徴を反映したテクニカルな法律問題として、売買その他の当事者の契約がないにもかかわらず船舶の所有権が移転しそれに伴って国籍変更が生じる場合(典型的には差押及び競売という裁判所による強制的な手続の場合)には、所有権を喪失する側の当事者が新旧両国での国籍及び登記・登録の変更手続に何も協力しないことが想定され、実際のところそれらがスムーズにいく保証が常にあるわけでは必ずしもないという点があります。例えば、(a)日本の裁判所が、(b)外国籍船を競売し、(c)競落人(新所有者)が非日本国民(従って競売前後を通じて外国籍船)の場合には、原登録国(旧所有者に係る登録国)が日本の裁判所手続による所有権喪失の効力を認めるのか、新登録国(競落人に係る登録国)が日本の裁判手続による所有権取得の効力を認めるのかという問題が生じます。また(a')外国の裁判所が、(b')日本船舶を競売し、(c')競落人(新所有者)が日本国民(従って競売前後を通じて日本籍船)の場合には、原登録国(旧所有者に係る登記・登録国)かつ新登録国(競落人による登記・登録国)たる日本の法務局及び運輸局が外国の裁判手続による所有権喪失及び取得の効力を認めるのかという問題が生じます⁷。

この点に対処する条約として、昨年(2022年)6月30日に国連国際商取引法委員会(「UNCITRAL」)総会において裁判上の船舶の売買の国際的な効力に関する国際連合条約案が承認され、同年12月7日に国連総会で採択されました⁸。2023年9月5日に北京で署名式典が開催され、北京条約と通称される予定となっています⁹。本条約は、裁判所その他の当局が命令、承認又は確認する競売等の方法による船舶の売買であって代金が債権者に分配されるものを「裁判上の売

⁶ 共同所有の場合の船舶管理人は ship's husband、managing owner 等と訳される(法務省による商法の英訳では前者)のに対し、実務にいう船舶管理人(船舶管理会社)は ship manager (ship management company) なので、これらの英語で判断する限りは混乱は生じません。しかし日本語では同じ「船舶管理」の語が使われていて混乱が生じ得ますし、英訳でも同じ単語が使われることがあり得ますので、注意が必要です。

⁷ 中村哲朗「外国での船舶競売の承認」海法会誌復刊 54号 35頁以下所収(2010年)36頁は、日本の裁判所での手続に基づく登記・登録の抹消及び新規登記・登録については認める国と認めない国があり、逆に、外国の裁判所の手続で日本国民が船舶を競落して当該船舶が日本船舶として登記した先例について2010年段階ではないと指摘しています。

⁸ UNCITRALでの審議経緯につき、藤田友敬「裁判上の船舶の売買の承認に関する条約－国連国際商取引委員会における審議状況」、「同・その2」及び「同(但し副題なし)・その3(完)」海法会誌復刊 64号 109頁(2020年)、同 65号 65頁(2021年)及び同 66号 115頁(2022年)参照(条約名称は審議の過程で変更されました)。条約本文につき、UNCITRALの Press Release <https://uncitral.un.org/en/judicialsaleofships> (最終閲覧 2023年8月20日)参照。

⁹ 国連の Press Release <https://unis.unvienna.org/unis/en/pressrels/2022/unis335.html> 及び UNCITRALの Information brochure である https://uncitral.un.org/sites/uncitral.un.org/files/media-documents/uncitral/en/info_brochure_bjss_and_signing_ceremony_en.pdf (最終閲覧 2023年8月20日)参照。

買」と定義したうえ（2条(a)項）、裁判上の売買実施国法により競落人にクリーンタイトル（その定義は2条(c)項にあります）、旧所有者時代に本船に生じた担保権や賃借権の対抗を受けない無制限の所有権を指すと解されます。）が付与される売買が完了した際の当局による証書発行（5条）、証書が発行された裁判上の売買の他の締約国での効力（6条）、及び証書に基づく締約国の登記・登録機関における旧登記・登録の抹消及び新規登記・登録の義務（7条）等について定めています¹⁰。

もっとも、本条約は、(i) 各国法における裁判上の売買の効力自体や、(ii) 船舶の所有者に関連した登記・登録要件といった実体的な内容の統一を志向するものではありません。(i) については、競落人（新所有者）が当該売買実施国法上クリーンタイトルを取得できるかが問題となります。日本法では、競売がされれば船舶先取特権や抵当権等は消滅し、留置権や登記ある船舶の賃貸借等はなお存続しますが（商法701条、民事執行法121条、59条、83条1項参照）、各国法により違いがあり得ます。本条約は、裁判上の売買の要件にはクリーンタイトルを付与することを含めないものの、証書の発行義務は実際にクリーンタイトルが付与された場合に限定し（5条1項）、国際的な効力や登記・登録機関の義務も当該証書が発行され呈示された場合に限定する（6条、7条1項）形で、クリーンタイトルが現に付与された場合のみにおける国際的な効力枠組を設定しています¹¹。(ii) については、日本法では、所有者が日本国民であることが必要ですから（船舶法1条）、要件を満たさない者が競落人になっても日本船舶として登記・登録できないのは当然ですが、この点も各国により違いがあり得ます。本条約は、新規の船舶及びその登記・登録者につき当該国の要件を満たすことが前提である旨規定するもの（7条1項(c)号）、それ以上ではなく、証書を呈示すれば当該要件と無関係に本条約により登記・登録ができるようになるわけではありません。

本条約の更なる詳細、発効の見通し、本条約への日本加入の是非等の検討は、本小論の範囲外ですが、本条約のような国際的規律を考える必要性があること自体が、繰り返しですが、船舶の所有権の特徴の反映といえるでしょう。

3. 船舶所有者

船舶所有者は、船舶利用に関する法律関係の連鎖の最初に存在する者であり、商法や海事関係の公法において最も重要な主体です。しかしその意味は、必ずしも単に船舶を所有する者と意味するとは限りません。以下に述べる（1）では、限定的な解釈がとられており、（2）及び（3）のように、捉え方によっては船舶を所有する者以外の者も船舶所有者と呼ばれているとの評価も可能な場合があります。

¹⁰ 裁判上の売買の取消や効力停止に関する請求や申立は、売買実施国裁判所の専属管轄とされるもの（9条）、他の締約国は、他の締約国による裁判上の売買が自国の裁判所が公序に明白に反すると判断した場合には例外的に自国での効力を否定することができます（10条）。

¹¹ 本条約の対象となる裁判上の売買の範囲（クリーンタイトルを付与するものに限るか否か、限るとして、それは締約国の法制度上常に付与される場合に限るか個別売買において付与される場合も含むか）、あるいは裁判上の売買の効力（早い段階の条項案は裁判上の売買の実体的効力につきクリーンタイトルを付与するものと統一する趣旨のように読めていました）は、審議の過程を通じて大きな論点でしたが、最終的には本文記載のような形で決着しました。これは、早い段階で日本が主張した内容が紆余曲折のうえ採用されたものようです。藤田・前注（8）「その1」114、121～122、129～130、143～144頁、同「その2」67～68、87～88頁参照。

(1) 商法上の船舶所有者と「海上企業主体」

まず、日本の商法学説では、従来から「船舶所有者」概念には特殊な意味がある（限定が加わる）とされている点に注意が必要です。例えば2018年の商法改正後に出された最新の海商法の教科書でも、「船舶所有者は、広義では船舶を所有する者（Owner of a ship, Schiffseigentümer, propriétaire de navire）全般を意味するが、狭義にはその中でも所有する船舶を用いて実際に海上企業活動を行っている者すなわち一般に船主（Shipowner, Reeder, armateur）と呼ばれている者を意味する。この意味での船舶所有者は、自ら所有する船舶の艀装を行って海上企業活動を行う自船艀装者であり、単に船舶を所有するのみでこれを海上企業活動の用に供しない者とは区別される。」（下線は引用者）と論じられています¹²。広義・狭義と表現していますが、商法上意味があるところの本来的な意味での船舶所有者とは後者であるということです。この考え方は、日本の商法学説では確固たる考え方と言ってよいでしょう。

この考え方の基礎にあるのは、上記に「海上企業活動」の語が登場することからも窺われるように、商法は企業活動に関する法であって（商法企業法説）、その一部である海商法も、少なくとも基本的には「海上企業活動」（船舶によって行われる事業）に関する法である、それゆえ、海商法で規律される船舶所有者とは、理論的には「海上企業活動」をする主体（「海上企業主体」）であるところの船舶所有者でなければならぬという考え方であると思われる¹³。別言すると、商法学説における船舶所有者の概念は「海上企業主体」という概念と分かちがたく結びついています。

実際、わが国の海商法教科書の目次を見ると、多くの場合、体系が、海上企業のための組織と活動そのものに大きく分けられ、組織は物的組織と人的組織に分けられ、更に人的組織につき「海上企業主体」なる概念がたてられ、その第一の主体として「船舶所有者」を挙げています（これに対し物的組織は「船舶」です）。幾つかの教科書について、その項目建てを並べてみたのが次頁の表になります（文献の正式名称等は注記参照）¹⁴。文献によっては、「海上企業主体」の語を避けて「企業航海活動の主体」

¹² 小林登『新海商法』61、62頁（2021、信山堂出版）

¹³ 小林・前注（12）5、61頁参照。なお、同一の著者による小林登「船舶運航の主体と補助者」（落合誠一＝江頭憲治郎編集代表『日本海法会創立百周年祝賀 海法体系』（2003、商事法務）3頁以下所収）4頁は「船舶運航の主体である海上企業主体とは船舶を運航の用に供して海上企業活動を行う者」と説明しており、別言すれば、海上企業主体とは、「船舶運航の主体」あるいは「船舶を運航の用に供して海上企業活動を行う者」であるということになりそうです。

¹⁴ 添付の表は、順に、小町谷操三『海商法要義上巻』45～247頁（1932、岩波書店）、石井照久＝鴻常夫『海商法・保険法』12～56頁（1976、勁草書房）、田中誠二『海商法詳論〔増補第3版〕』67～221頁（1985、勁草書房）、田中誠二＝原茂太一『新版海商法〔全訂版〕』31～133頁（1988、千倉書房）、村田治美『体系海商法』50～125頁（1990、成山堂書店）、戸田修三『海商法〔新訂第5版〕』（1990、文真堂）11～87頁、戸田修三＝西島梅治編『青林法学双書 保険法・海商法』149～181頁〔戸田修三ほか〕（1993、青林書院）、今井薫ほか『現代商法IV 保険・海商法改訂版』248～290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』33～94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〕』135～169頁〔平出慶道〕（1996、青林書院）、山野嘉朗＝山田泰彦編著『現代保険・海商法 30講〔第6版〕』176～194頁〔相原隆ほか〕（2004、中央経済社）、中村眞澄＝箱井崇史『海商法〔第2版〕』39～141頁（2013、成文堂）、岡田豊基『現代保険法・海商法』128～156頁（2020、中央経済

「船舶運航の主体」の語を用いたり、より直截に「海上運送人」の語を用いたりしているものもありますが、何れもそのように高度に抽象化された観念的概念が先にあって、船舶所有者をその筆頭に位置づけるという思考法にはわかりありません¹⁵。

海商法の体系書における分類（目次の項目）

著者名等	分類（目次の項目）		
小町谷 (1932)	海上企業の主体の組織		
	船舶	海上企業者（船主）	海上企業の補助者
石井＝鴻 (1976)	海上企業取引組織		
	物的組織 (船舶)	人的組織	
		企業主体	企業補助者
田中（1985） 及び 田中＝原茂 (1988)	海商企業の組織		
	海商企業の 物的施設	海商企業の主体 (船舶艦装者)	
		自船艦装者	他船艦装者
村田（1990）	企業航海活動の組織		
	船舶	企業航海活動の主体	
		自船運航者	他船運航者
戸田（1990）	海上企業組織		
	海上企業の 物的組織	海上企業の人的組織	
		海上企業の主体	海上企業補助者＝船員
戸田＝西島 〔戸田ほか〕 (1993)	海上企業組織		
	物的組織 (船舶)	人的組織	
		海上企業の主体	海上企業の補助者＝船員
今井ほか〔栗田〕 (1994)	海上企業組織		
	船舶	海上運送人	海上運送人の補助者

社）、箱井崇史『基本講義 現代海商法〔第4版〕』17～59頁（2021、成文堂）、小林・前注（12）31～162頁です。なお、「海上企業組織（海上企業主体）」に関するこのような体系的整理に即応して、一部の文献は「海上企業活動」なる大項目の下に海上運送や共同海損等の諸制度を説明しています。こちらも海上企業主体の場合と同様にバリエーションはありますが、体系的整理のうえに叙述する思考法は同じです。

¹⁵ 論者によって、使用される単語に「海上」「海商」といった差異があり、特に前者については、その英訳として maritime, marine, seaborne 等の複数があり得ますが、本小論の英語版では「海上」の訳は maritime で統一し、「海商」の訳は法務省による商法海商法編の訳語にならない maritime commerce で統一しています。また、「企業」の語については enterprise, company、「主体」の語については person, main body といった訳もあり得ますが、本小論の英語版では、それぞれ business, entity で統一しています。これらは、本来の日本語と英訳とでニュアンスで差異があり得る点に注意が必要です。さらに、文献によっては「艦装」（英語版では outfit と訳していますが equip との訳もあり得ます。もっとも equipper とは普通は言わないと思いますが。）、「航海」（英語版では voyage と訳していますが航「海」という点に着目すれば voyage at sea との訳もあり得ます。本小論の他の箇所ではその訳を採用しています。更に navigation, navigation at sea との訳もあり得ます。）、「運航」（この訳は通常 operation です。）といった語を用いている例もありますが、これらは別途その意味の検討が必要となります。このうち、特に「運航」概念についてはおって本シリーズの別の小論で検討の予定です。

重田 〔志津田〕 (1994)	海上企業組織			
	海上企業の 物的組織	海上企業の人的組織		
		海上企業の主体	海上企業補助者	
田村＝平出 〔平出〕(1996)	海上企業組織			
	船舶	海上企業主体	海上企業補助者	
山野＝山田〔相原 ほか〕(2004)	海上企業の 物的組織(船舶)	海上企業の 人的組織・企業主体	海上企業の 人的組織・企業補助者	
中村＝箱井 (2013)	船舶	船舶運航の主体と補助者		
		船舶所有者等	船員等	
岡田(2020)	船舶	海上企業の主体	海上企業の補助者	
箱井(2021)	船舶	船舶運航の主体と補助者		
		船舶所有者・共有者	船舶賃借人	定期傭船者
小林(2021)	船舶	海上企業主体	船員及び他の運航補助者	

このような海商法の体系的な整理とアプローチ及びそれに基づく船舶所有者概念の限定解釈は、大陸法的思考に由来するのではないかと推測されますが¹⁶、日本の実定法上の根拠も考えられなくはありません。第一に、商法 684 条は、「この編(引用者注：第 3 編 海商)～において『船舶』とは、商行為をする目的で航海の用に供する船舶～をいう。」と規定しており¹⁷、そのような船舶(商行為船)だけが海商法における船舶なのですから、その所有者も当該船舶で「商行為をする目的」を有する者のはずであるとも言えそうだからです。第二に、商法は、船長・船員がその職務を行うについて故意過失により第三者に与えた損害について船舶所有者が原則として責任を負う旨規定し(690 条)、民法 715 条の使用者責任の特則と解されていますが、この規定は、船舶所有者が船長・船員の使用者たる実質を備えた者であることを前提としてと解され、そのような実質を備えた場合とは当該船舶により海上企業活動をする場合であるとの解釈もできそうだからです。第三に、船舶共有の場合について、商法学説は、商法上の船舶共有とは前記の意味での船舶所有者が共有する場合であると解し、従って船舶共有者間には民法の組合契約(各当事者が出資をして共同の事業を営む契約)の規定(同法 667 条以下)の規定が補充的に適用されると解しているところ、この理由として、商法の関連条項が「船舶の利用に関する」事項や「新たな航海」等について規定している立法形式や船舶共有船舶が海上企業に供するために発達した歴史的沿革から見て明白であるとも述べていますが¹⁸、このような立法形式も根拠と言えるのかもしれない。

もっとも、第一の点は、一義的には船舶に関する限定であって船舶所有者に関する限定ではありませんし、しかも実際には、本シリーズの別の小論でも説明したように¹⁹、船舶法 35 条 1 項が「商法第三編

¹⁶ これは本文で引用している小林・前注(12)の叙述でドイツ語とフランス語が援用されていることから窺えます。他方で、そこでは英語の Owner of a ship と Shipowner にもそのような有意な差があるかの如く援用されていますが、少なくとも筆者の知る限り、現在の海運実務がこれら 2 つの英語をそのような意味で厳密に使い分けしているとは思えません。

¹⁷ 2018 年改正前商法の同条 1 項も「本法ニ於テ船舶トハ商行為ヲ為ス目的ヲ以テ航海ノ用ニ供スルモノヲ謂フ」と規定しており、実質改正はされていません。

¹⁸ 今井ほか・前注(14) 267～268 頁(栗田)等参照。船舶共有に民法の組合の規定が適用されると解すべきことについては、加えて、中村＝箱井・前注(14) 74 頁、小林・前注(12) 71～72 頁等参照。

¹⁹ 拙稿「基本概念から繙く海事法(2) — 『海』と『船舶』」(<https://abesakata.com/archives/356>) (最終

ノ規定ハ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ニ之ヲ準用ス（但書略）」と規定しており、日本法全体としては、商法の適用上、船舶についてのこのような限定は外れています。第二の点については、商法は別途、「船舶の賃借人は、その船舶の利用に関する事項については、第三者に対して、船舶所有者と同一の権利義務を有する」と規定しており（商法 703 条 1 項）、船舶賃貸借がなされている場合には使用者責任も船舶賃借人が負うことになっており、逆に言えば船舶所有者が使用者責任を負うのは船舶賃貸借に出していない場合すなわち自ら船長・船員を雇用すると考えられる場合に限るものと想定されているとの整理もできますから²⁰、やはり商法にいう船舶所有者概念それ自体は文字どおり船舶を所有する者だけを指すままであるはずとの整理もできそうです。また第三の点についても、船舶共有者は多くの場合は確かにそれを共同で利用したり航海に従事させたりするでしょうから、その場合の規定が商法にあるのは当然であるものの、だからと言って逆に船舶所有者概念自体が限定解釈されるといふ必然性はないし、民法の組合契約の規定が適用されるという点についても、商法 696 条は、持分譲渡の自由に関連して「船舶共有者の間に組合契約があるときであっても」云々と規定しており、逆に言えば組合契約がない単なる船舶共有もあり得るように読めます²¹。しかし、伝統的には、そのような整理ではなく、船舶所有者概念自体が前記のように限定解釈されると説明されています（逆に、商法 703 条 1 項の如き規定は、むしろ当該限定解釈を反映していると読むでしょう）。

裁判例においても、商法 690 条にいう船舶所有者は概ね同様に制限的に解釈されると判示して、船舶衝突の事案でその範囲外の船舶所有者の責任を否定しているものがあります²²。

しかし、日本法の学説判例が、このような限定的な船舶所有者概念、更に前提として「海上企業活

閲覧 2023 年 8 月 20 日)) 14 頁

²⁰ 本文の記載は、船舶所有者により船舶管理会社が起用され彼らが事実上船長・船員を配乗する場合を想定していませんが、仮に想定したとしても、更に彼らはあくまで雇用者である船舶所有者の代理人である又は船舶所有者が指揮命令する船舶に船長・船員を派遣するに過ぎないと想定すれば、矛盾しません。もし、船舶管理会社が自ら雇用者となり自ら指揮命令すると想定すると、船長・船員の行為に対して使用者責任を負うのは船舶管理会社であって船舶所有者ではないと解する余地が出てくるので、その場合も商法上は船舶所有者が責任を負うとするならば一種の特則だということになります。しかし、そのような議論があり得るとしても、そこから商法上の船舶所有者とは所有する船舶を用いて実際に海上企業活動を行っている者（海上企業主体）に限るといった命題が導かれる訳ではないように思われます。

²¹ 一部学説は 2018 年改正前商法時代の該当条項（旧 698 条）は立法上のミスということになると指摘していましたが（今井ほか・前注（14）267～268 頁〔栗田〕等）、改正に当たっては修正されませんでした（現 696 条）。

²² 大判大正 15 年 12 月 17 日民集 5 巻 854 頁（幸楽丸事件）は、被上告人が第三者に貸し付けた金銭の支払を受けることを確保するため信託目的で譲渡を受けて船舶所有者となっており実際に航海の用に供していたのは金銭の借主であった場合について、商法 690 条の前身である同法 544 条の船舶所有者とは「船舶ヲ所有シ自ら其ノ船舶ヲ航海ニ依リ營業ノ目的ニ使用スル者」を指すとして、被上告人の責任を否定しています。横浜地判昭和 40 年 4 月 20 日判タ 179 号 159 頁（竹丸事件）は、被告が既に船舶所有権を譲渡していたが対抗要件を具備していなかった場合について、商法 690 条にいう船舶所有者とは「自ら自己所有の船舶を航海の用に供する者」であるとして被告の責任を否定しています。大阪地判昭和 58 年 8 月 12 日判タ 519 号 189 頁（進宏丸事件）は、船舶が定期傭船に出され船舶所有者と定期傭船者双方の責任が追及されたものですが、判旨は、商法 690 条は、「海上運送企業主体の責任を定めるものであるから、同条にいう船舶所有者とは、単に、船舶の所有権を有する者を指すのではなく、所有船舶を自ら海上運送企業をなす目的で航海の用に供する者をいう」とし、他方で定期傭船を船舶賃貸借と労務供給契約の混合契約であるとして、船舶を他に賃貸した場合には商法 704 条（現 703 条）1 項により「賃借人（注：ここに定期傭船も含まれることになります）が海上運送企業主体としての地位に基き、その船舶の利用について生じた権利義務を負う」と述べて、定期傭船者が責任を負い、船舶所有者は責任主体とはならないと結論付けています。

動「海上企業主体」たる概念を強調することは、実際の実務者の現状認識とは齟齬があるように思われます。以前筆者は、ある判例研究で「海上企業主体なる概念は現代の海運人が知らない概念である」と書いたことがあります²³。実際、海運会社に勤めて海運業に従事している人（陸上職にせよ海上職にせよ）であっても、荷主等の反対当事者として海運会社と対峙する人であっても、法学部出身者で海商法を真面目に勉強したか入社後に法務部門に勤務するなどして海商法の教科書を繙いたことがある人でなければ、この言葉を聞いたことがある人はまず存在しないと思います。実務者にとっての常識的な主体は、基本的にはオーナーとオペレーター（更には前者の業務の外注先であるマネージャー）であり、それ以上ではありません。国交省の海事レポートも、外航海運について、その「取引構造は、主に、運航事業者（オペレーター）が、船舶を所有、管理している船主（オーナー）から用船して、荷主に対し運送サービスを提供している。」と説明しています²⁴。そして、ここにいう船主（オーナー）は、現在では多くの場合、本船に乗組員を配乗し航行可能な状態に維持する等の船主業務について専門業者である船舶管理会社と契約し代行させています。海事レポートは、内航海運についても、やはりオーナーとオペレーターが基本的な区別であることを図で示しています。そこでは外航海運と異なり船舶管理会社まで明示されています²⁵。また、海運業に対する行政的な規制法である海上運送法は、海上運送事業を、大きく（i）船舶運航事業、（ii）船舶貸渡業（定期傭船を含む）の2つに分けており²⁶、同じく内航海運業法は、内航海運業を、大きく（i）内航運送をする事業、（ii）内航運送の用に供される船舶の貸渡し（定期傭船を含む）をする事業、（iii）内航運送の用に供される船舶の管理をする事業の3つに分けています²⁷。これらのうち誰が海上企業主体であるか、誰が海上企業主体ではないか、などという議論は誰もしていません。これらの方がよほど素直な把握です。

私見ではありますが、このような現在の海運業の実相を、明治以来の海商法体系（その時代にはオーナーとオペレーターの分化はあまり進んでいないと思われ、船舶管理会社（マネージャー）は登場していません²⁸。）を前提とした「海上企業活動」「海上企業主体」なる概念から出発する議論でどこまで適

²³ 東京地裁平成9年9月30日判時1654号142頁（カムフェア号事件）についての拙稿「判批」早稲田法学90巻1号69頁以下所収（2014年）83頁注（20）

²⁴ 国交省『海事レポート2022』（https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr1_000050.html（最終閲覧2023年8月20日））27、28頁（図表3-5）

²⁵ 国交省・前注（24）36頁（図表4-3）

²⁶ 同法2条1項、2項、7項参照。なお、同法の海上運送事業の定義には、概念上明らか「運送」ではない海運仲立業及び海運代理店業も含まれていますが、これは事業規制法という性質に由来するものと理解すべきでしょう。

²⁷ 同法2条2項各号参照。内航の場合は、船舶管理業も登録制度で規制されるので定義があります。

²⁸ 船舶管理業の生成の契機について、合田浩之『戦後日本海運における便宜置籍船制度の史的展開』（2013、青山社）138、184頁は、1970年代後半から、邦船社がその仕組船（FOC船）について自社内の海務部門、工務部門等ではなく別会社たる船舶管理会社を設置しそこに船舶管理をさせるようになったことを指摘し、石原邦彦『船舶管理業務の知識』（1991、成山堂）9～10頁は、1970年代以降の事象として、中小船主等の場合は保有仕組船を管理する会社を自ら設けず外部委託するようになり、逆に船社によっては自社船だけではなく他社船の管理をも積極的に受託するところが出現してきたと述べています。Willingale (ed.), *Ship Management* (3rd ed. LLP, 1998) 39-40は、現在の船舶管理業の起源を1950年代としつつ、その拡大はFOC船の拡大と共に1960年代から始まり、1980年代までに成熟していったと説明しています。これらによれば、船舶管理業の出現は、FOC船の船主という実質的船主業務を外注せざるを得ない船主の出現が契機であると推測されます。もっとも、それだけが原因ではなく、現在においては、日本ではFOC船が関係ない内航船主においても、船主業務のアウトソーシング事業たる船舶管理業務が広く存在し法令

切に把握できるのか、そして何より、将来にわたって実際の事案処理において常に適切な結論を導くことができるのか、率直に申せば一人の実務家としては不安を感じないわけではありません。この点は、もし、船舶の運航に関連した契約責任（海上運送契約上の責任）を契約当事者及び契約内容を具体的に示した書面の記載その他の関係者合意の合理的解釈から導こうとせず、不法行為責任（衝突その他の事故責任）を関係者が契約によりあるいは実態として引き受けた業務や責務から注意義務の所在を素直に検討することを通じて導こうとせず（筆者にはそれらが本来的な方法論であると思えません）、かつては主流であったような、概念的に責任を負うべきは「海上企業主体」であると最初に考えてそれは誰かということを問うドグマ的方法論を取る場合には、顕著に表れるように思われます²⁹。しかも、理論的に言っても、不思議なことに陸上企業主体という概念や、企業活動が複数主体の契約連鎖の中で行われるときに陸上企業主体は誰かという議論は聞かない（あえて言えば、おそらくそれぞれの主体がそれぞれの契約連鎖の中でそれぞれの内容の企業活動をしているに過ぎない）ことを考えれば尚更です。

とはいえ、日本法の発想では、一定の法分野には体系とその核となる諸概念があり（商法の一部として海商法を想定する以上はその体系とその核となる諸概念があり）、そのことを前提とする上記で述べた海商法の体系的整理とアプローチ及び船舶所有者概念の限定解釈は商法学説で確固たるものです。2018年改正商法でもこれらの点は少なくとも明示的には変わりませんでした。他方、現在では、学説や判例も具体的な事案の解決については決して前記のようなドグマ的なアプローチのみからの処理を志向しているわけではありません³⁰、現在の法体系の整理自体につき批判するならば新たな体系として如何なるものが提示できるのかとの批判が考えられるところ、筆者にはその意思も能力もありません³¹。結局、実際の事案の処理においては、そのような体系的整理とアプローチの存在を十分理解しつつも、そこから派生し得るドグマ的アプローチにこだわることなく（別言すれば、船舶所有者やその他の当事者の「海上

上も認知（内航海運業法2条3項）されていることは本文記載のとおりです。他方で、何れにしても商法制定時にはそれは存在せず、また現在の商法それ自体もその存在を明文では想定していません。

²⁹ 船舶衝突における定期傭船者の不法行為責任に関する前注（22）記載の大阪地判昭和58年が、このようなアプローチの典型を示しています。また、学説においては、小林・前注（13）10頁の表現を借りれば、「定期傭船者に海上企業主体としての地位を認めるべきか否か、すなわち船舶の運航に伴う契約法上ないし不法行為法上の責任主体としての地位を認めるべきかに関し、わが国においては判例・学説共に対立を生じ、わが国における海商法上の重要問題の一つとして激しく議論されてきた」のですが、問題設定自身に違和感をもたざるを得ません。もっとも、同じ著者の先立つ著作である、小林登「定期傭船契約論—英米法とドイツ法との比較法的研究—（1）～（5・完）」法学協会雑誌105巻5号1頁～同11号70頁（1988）（後に小林登『定期傭船契約論』（2019、信山社）に収録）は、そのようなドグマ的アプローチから問題を解決することを否定した画期的な文献です。

³⁰ 例えば、中村＝箱井・前注（14）85～90頁、小林・前注（13）10～14頁等。裁判例としては、船舶衝突における定期傭船者の不法行為責任に関する最判平成4年4月28日判時1421号122頁は前注（22）記載の大阪地判昭和58年のようなアプローチをとっていませんし、船荷証券に基づく責任に関する最判平成10年3月27日民集52巻5号527頁も、そのようなアプローチをとっていません。

³¹ 本邦商法学者の教科書の中で、この点から異色なのは、江頭憲治郎『商取引法〔第8版〕』（2018、弘文堂）です。本書は、初版（上）1990年、（下）1992年）以来、あくまで「商取引法」の教科書であり、その中で海上運送以外も含めて「運送営業」一般について論じているので（287～372頁）、「船舶所有者」に関する具体的説明は見当たらず（責任主体があくまで「運送人」だからだと思われます（287頁））、「船舶」に関する説明も注記（298～299頁注（1））で言及されるに過ぎません。もっとも、商取引法という以上は契約法・契約責任がその対象であり不法行為責任は概念的・体系的には対象外です。定期傭船契約及び定期傭船者の不法行為責任について航海傭船契約（「貸し切り形態の物品運送契約」）の章で付加的に言及されているだけです（347、349～350頁）。

企業主体」性なるものについて、それを過度に抽象的一般的に論じるのではなく）関係する法と契約を適切に解釈して事実関係に応じた適切な解決を志向すべきであるということに満足するほかないでしょう。

（２） 契約当事者としての船舶所有者

船舶所有者という概念は、文字どおり船舶を所有する者であるか否かととは別に、本船に関連する契約における本船提供側当事者の地位を指す呼称として使われているように見えることもあります。

第一に、最早現行法ではありませんが、2018年改正前の旧商法時代は、旧商法が適用される海上運送（1957年 COGSA 以後は物品運送については国内運送のみ）に係る運送契約は、「船舶所有者」との契約であり、「運送人」との契約ではありませんでした。「運送人」の語は商法の海商法編には登場せず、代わりに「船舶所有者」の語が当事者の呼称として使用されていました（物品運送について738条、739条等、旅客運送について779条、782条等）。運送契約とはある当事者が他方当事者に運送役務の提供を約する契約以上のものではないはずと考えるならば、たとえそれが海上運送であっても、船舶所有とは必ずしもつながらない（役務提供側当事者は船舶を所有する者である必然性はない）はずですから、にもかかわらず、旧商法が役務提供側当事者を船舶を所有するか否かにかかわらず常に船舶所有者と呼んでいたと整理すれば、それは「船舶所有者」概念の特殊な用法の一つだったと言えるかもしれません。

もっとも、おそらく実際はそうではなくて、むしろ、商法は、基本的に運送契約の役務提供側当事者が文字どおり船舶を所有する者たる船舶所有者である場合だけ（又は船舶賃借人である場合もあり得ますがここでは省略します。）を想定して条文を構成していたに過ぎないという理解の方が正しいでしょう。というのは、旧商法759条（2018年改正商法で削除）によれば、「船舶ノ全部又ハ一部ヲ以テ運送契約ノ目的ト為シタル場合（引用者注：航海傭船契約）ニ於テ傭船者カ更ニ第三者ト運送契約ヲ為シタルトキハ其契約ノ履行カ船長ノ職務ニ属スル範囲内ニ於テハ船舶所有者ノ其第三者ニ対シテ履行ノ責ニ任ス」との規定があり、これは、本来の意味の船舶所有者と傭船者との傭船契約とは別に傭船者と第三者の再運送契約があり得ることを前提にしつつも、その場合には所定の事項について第三者から見れば下請人的存在である本来の船舶所有者のみが当該第三者に直接責任を負うという、契約法の原則からは異例な規定ですが、その当否はともかく、この条文からは、むしろ再運送契約は本来の船舶所有者ではない航海傭船者も締結できる、しかしそれは本来の船舶所有者と航海傭船者との運送契約（航海傭船契約）があることが論理的前提であり例外的存在であるという思考が見える反面、「船舶所有者」概念それ自体を一般的に船舶を所有する者に限らず広く運送契約の運送役務提供側当事者を指すという意味で使っているのではないように思えるからです³²。

³² 加えて、2018年改正商法以前のCOGSAにおいては、国際海上物品運送について、商法759条の適用を除外するかわりに、同条に規定するとき場合には、損害賠償請求権者は船舶等に対し船舶先取特権を有する旨規定していましたが（旧COGSA 19条1項、20条1項）、これは比喩的に言えば船舶が直接に物的責任を負うということであり、船舶はあくまで船舶を所有する者の資産であることに鑑みれば実質的には商法759条に近い趣旨があるといえ、やはり、商法にいう「船舶所有者」概念自体は本来的な船舶を所有する者であって、要するにその船舶所有者が運送契約をすることを念頭に置いて条文を構成した、そしてその後連なる契約は傭船者と第三者の再運送契約であると考えたに過ぎなかったという整理と整合的です。

もっとも、このような旧商法や旧COGSAの規定は、当事者の呼称の問題とは別に、再運送契約における運送役務提

第二に、実務の用語法の話ですが、船舶所有者という概念は、傭船契約における船舶提供側当事者の意味で使われることもあります。この文脈では、「オーナー」「船主」との表現が使われることもありますが、それらは国語的には船舶所有者の語の簡略形といってよいでしょう³³。

傭船契約には、一般に、裸傭船契約、航海傭船契約、定期傭船契約の種別があると考えられていますが³⁴、その類型毎に当事者の呼称等をまとめると、以下のとおりです。

種別	法的性質	関連条文	法律上の当事者の呼称	実務上における当事者の呼称
裸傭船契約 ³⁵	賃貸借契約	701～703条	船舶所有者	所有者／船主
			賃借人	傭船者
航海傭船契約 ³⁶	運送契約	570条 748～756条 COGSA 15条	運送人	所有者／船主
			傭船者	傭船者
定期傭船契約 ³⁷	船舶利用契約	704～708条	船舶所有者	所有者／船主
			傭船者	傭船者

上記の表のとおり、日本法では、航海傭船契約は法的には船舶所有者ではなく運送人と傭船者との契約なのですが³⁸、実務家でこのことを認識している人も、契約書類で当事者を運送人と記載する例も、

供側当事者としては航海傭船者を想定するのみであったため（なお2018年改正前COGSA 2条2項も参照）、現在の外航海運で極めて大きな役割を果たす利用運送人（実運送人から個品運送契約すなわちMaster BL/SWBベースでその荷送人として運送役務の提供を受けて荷主に同じく個品運送契約すなわちHouse BL/SWBベースでその運送人として運送役務を提供するNVOCCないしフレイト・フォワード）の契約形態が商法上想定されていなかったという問題もありました。この点は、本シリーズの小論で「運送人」につき検討をする際に改めて取り上げます。

³³ 本文前述のとおり、海商法の教科書には、船舶所有者に広狭二義ありとの解釈を前提に、狭義の「所有する船舶を用いて実際に海上企業活動を行っている者」が「すなわち一般に船主と呼ばれている者」であると整理している場合があり（小林・前注（12）61頁）、「船主」なる言葉が海運業での実務用語であることに鑑みれば、この整理は当たっている面もあるのかもしれませんが、もともと、実務が、上記のような広狭二義を明確に意識して使い分けしているとも思えません。

³⁴ 日本法では、これら各類型に共通する用語である「傭船契約」を上位の共通概念として認知していないので、その厳密な定義はあまり議論されていません。この点については、おって本シリーズの別の小論で改めて検討する予定です。

³⁵ 裸傭船という用語自体は商法には登場しませんが、実務にいう裸傭船契約は、その法的性質は船舶の賃貸借契約であり、商法に言う船舶賃貸借であることには異論がないと思われます。

³⁶ 航海傭船という用語自体は2018年改正前商法にはなく、当該契約は「船舶ノ全部又ハ一部ヲ以テ運送契約ノ目的ト為シタルトキ」（2018年改正前商法737条）、「船舶の全部又は一部を運送契約の目的とする場合」（2018年改正前COGSA 16条）と表現されていました。改正商法は、それを「航海傭船契約」と明文で呼称するに至っています（現748条）。

³⁷ 定期傭船という概念は2018年改正前商法では認知されておらず、その法的性質は海商法の典型論点の一つでした。例えば、中村＝箱井・前注（14）82～86頁、小林・前注（12）91～93頁参照。

³⁸ 本文前述のとおり、2018年改正前商法の海商法編では運送人の代わりに船舶所有者という語が使われており、従ってその段階では商法上も航海傭船契約の当事者は船舶所有者であったと言えます。もともと、1957年COGSAの後からは、国際海上物品運送契約についてはCOGSAが適用され（同法1条）、そこでは当事者は運送人とされたので（同法2条2項ほか）、国際海上物品運送契約の当事者はそれが航海傭船契約であるにせよそれ以外であるにせよ

殆どないと思います。

また、これらの各契約何れにおいても、多数当事者間で契約が複数連鎖することが通常です。その場合の最初の文字どおりの船舶所有者が当事者である契約以降の契約における当事者の呼称は、法律上は、傭船者と再傭船者、再傭船者と再々傭船者・・・が正しいのかもしれませんが。しかし実務上は、そのような厳密な言い方をすることは少なく、何れの段階の傭船契約も船舶所有者（オーナー）と傭船者との契約であり、船舶所有者（オーナー）の語は、船舶を所有する者か否かにかかわらず船舶提供側当事者を指す語として用いられているといえます。なお、英語では契約が連鎖している場合に文字どおりの所有する者でない船舶提供側当事者を Disponent Owner と呼称することがあります。Dispone とは法的な権限を第三者に移転するという意味ですが、日本語には文字どおり対応する言葉はありません。そのかわりに、同様の地位の者を明確に訳出する場合は傭船船主との訳語が使われます。これらは、実務用語に過ぎませんが、本来の語義を離れた「船舶所有者」（オーナー）概念の特殊な用例の一種といえるでしょう。

（3）公法規制の客体としての船舶所有者

船舶所有者の語は、海事関係の公法規制の客体全体を指す語として使われるようにも見えます。

下記の法令では、規制の客体となる者が原則的には船舶を所有する者である船舶所有者であることを想定しつつ、船舶管理人や船舶借入人³⁹等の所定の者が存在する場合には、船舶所有者に代えてそれらの者に適用されるという体裁をとり、関係省令では、客体が船舶所有者で統一されています。これらも、（1）（2）で議論したのと同様に、前記の読替を通じて、「船舶所有者」概念を船舶の所有する者ではない者をも含む広義で使っていると整理も可能でしょうが、各法令の文言それ自体は、やはり「船舶所有者」とは船舶を所有する者の意味で使っているとも言えます。

法令名	船舶所有者の範囲に関する規定
船員法	この法律の規定（略）及びこの法律に基づく命令の規定（略）のうち、船舶所有者に関する規定は、船舶共有の場合には船舶管理人に、船舶貸借の場合には船舶借入人に、船舶所有者、船舶管理人及び船舶借入人以外の者が船員を使用する場合にはその者にこれを適用する（5条1項・なお例外につき後述）
船舶安全法	本法及本法ニ基ク命令中船舶所有者ニ関スル規定ハ船舶共有ノ場合ニ在リテ船舶管理人ヲ置キタルトキハ之ヲ船舶管理人ニ、船舶貸借ノ場合ニ在リテハ之ヲ船舶借入人ニ適用（以下略）する（26条）
船舶職員及び小型船舶操縦者法	この法律のうち船舶所有者に関する規定は、船舶共有の場合には船舶管理人に、船舶貸借の場合には船舶借入人に適用する（3条）
海防法	「船舶所有者」の語の直後に「（当該船舶が共有されているときは船舶管理人、当該船舶が貸し渡されているときは船舶借入人。以下同じ。）」（5条1項括弧書き）

既にその時点から運送人であったと言えます。結局、当事者が船舶所有者から運送人に代わったのは、法律上は国際海上物品運送については1957年COGSAから、その他の海上運送については2018年改正商法からになります。

³⁹ これら法令では、「船舶賃借人」「裸傭船者」といった語ではなく「船舶借入人」の語が使われています。これは、これら法令以外ではほとんど見かけない言葉ですが、船舶の賃貸借だけでなく使用貸借も含む趣旨と想像されます。

なお、以上のうちでは、船員法では、船舶所有者に含められる対象に原則として「船舶所有者、船舶管理人及び船舶借入人以外の」「使用する」「者」も加わっている点に留意が必要です。この理由について、ある文献は「船員法は労働関係を規律する規定を含む。このため、船舶所有者は、船員法においては、船舶の所有者を意味するのではなく、船舶において労務の提供を受けるため船員を雇用している者を意味する。（中略）また、船舶所有者、船舶管理人及び船舶借入人以外の者でも、船舶内で、売店、散髪屋、洗濯屋等を経営し、売店の売子、理髪人、洗濯夫等を使用している場合、その使用者には、船員法の船舶所有者の規定が適用される。」（下線引用者）と説明しています⁴⁰。但し、船員法 11 章の 2 の海上労働証書ないし旗国検査関係等に関する規定については、更にその例外として「船舶所有者、船舶管理人及び船舶借入人以外の者が船員を使用する場合」は想定されていません（5 条 2 項）⁴¹。これらのうち前者は、MLC が日本につき効力が生じる以前からも存在しましたが、現在においては、MLC が、船舶所有者とは「船舶の所有者又は管理人、代理人、裸傭船者その他の当該所有者以外の団体若しくは個人であって、当該所有者から船舶の運航に関する責任を引き受け、かつ、その引受けに際して、この条約に従って船舶所有者に課される義務及び責任を引き継ぐことに同意したものをいう。この場合において、別の団体又は個人が船舶所有者の義務又は責任の一部を果たすか否かを問わない。」と拡張した定義を置き（2 条 1 項(j)号）、それを前提に、雇用契約の必要的記載事項として船舶所有者の名称等を定め（第 2.1 規則 A 2.1 基準 4 項(b)号）、船舶所有者の責任を定めていること（4.2 規則）にも対応していると考えられます。また、この規定は、SOLAS の ISM Code に定義された「会社」すなわち「船舶所有者、又は船舶管理者若しくは裸傭船者のようなその他の組織若しくは個人であって、船舶所有者から船舶の運航の責任を引受け、かつ、その引受けに際して、この国際安全管理コードによって課されるすべての義務と責任を引き継ぐことに同意した者」（附属書第 9 章第 1 規則 2 項・通常それは船舶管理会社です）が MLC 上は船舶所有者として雇用契約の当事者になることを想定しているとも考えられます。

4. 船舶所有者の義務と責任

船舶は、民法上は「物」の一つですが、そもそも、「物」の所有者の義務と責任を包括的に論じることには些か難問です。私法の一般法である民法典には、所有者の義務と責任なる項目はストレートにはなく、体系的には所有権（所有者が有する権利）の外延として、所有権の内容及び範囲並びに相隣関係の規定が存在するという形をとっています。もっとも、不法行為責任の一種たる土地工作物責任のように所有者であることそれ自体から生じ得る責任もありますし⁴²、不法行為責任一般においても、当該物を所有していること自体から、当該物の取扱に関する注意義務、ひいては当該物の存在ないし取扱を原因とする損害についての不法行為責任が認められることもあり得るかもしれません。またこれとは別

⁴⁰ 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（2訂版）』（2020、成山堂書店）75～76頁

⁴¹ 神戸大学・前注（40）76頁

⁴² 土地の工作物の設置又は保存に瑕疵があることによって他人に損害を生じたときは、一義的には占有者が損害賠償責任を負いますが、占有者が損害の発生を防止するのに必要な注意をしたときは、所有者が責任を負います。但し、他の有責者に対する求償を妨げません（民法 717 条）。

に、各種の公法（典型的には租税法、各種の環境法等）に基づく義務や責任も想定されるところ⁴³、船舶についても、これらと同様の義務と責任が想定されます。

もっとも、それらを全て網羅的に整理することは、筆者の能力を超えます。ここでは、船舶所有者（それは3. で述べたとおり限定解釈されたり他の者も含む意味で使われることもあります）がやはり基本的には船舶を所有する者です）に典型的な義務と責任について便宜的に私法と公法に分けて紹介します⁴⁴。

（1）私法

前記3.（1）で言及した船舶所有者の使用者責任は、私法上の船舶所有者の責任として代表的なものです。商法690条は、正に「船舶所有者の責任」との標題を有し、これは使用者責任一般に関する民法715条1項の特則です。両者を比べると、(i) 船舶所有者がいわば当然に船長・船員の「使用者」であること（但し、船舶賃貸借がされている場合には「船舶の賃借人は、その船舶の利用に関する事項については、第三者に対して、船舶所有者と同一の権利義務を有する」（商法703条1項）ので使用者責任も船舶賃借人が責任を負います⁴⁵。これは、3.（1）で述べたとおり商法学説が船舶所有者概念を限定解釈する根拠の一つともいえます。）、(ii) 使用者たる船舶所有者に被用者たる船長・船員の選任・監督に注意を尽くしたことによる免責が認められない点に特徴があります。

海商法の教科書では、通常、船舶所有者の責任についてはこの使用者責任を中心に論じられています。しかし、実際は、責任として論じるべきは全然それだけではありません。船舶油賠法には特則が定められています。それらは、商法学説が言う海上企業主体としての船舶所有者に限った責任ではありませんが、船舶の運航による事故が環境破壊に直結し得ることを想起すれば、本則である使用者責任（船長・船員の過失が前提）と同様に非常に重要なものと言えるでしょう。即ち、第一に、同法にいうタンカー油濁損害（2条14号）が生じたときは、当該タンカーの船舶所有者（タンカー所有者と称され原則的には登記・登録がされた船舶所有者です（2条11号）。）は例外的な場合を除き厳格責任を負い、且つ船舶賃借人を含むその他の者は原則として責任を負わないとされる責任集中が図られており（3条1項、4項）、それらは、例外が限定された通常より高額な責任制限（5条、6条）、強制保険（13条）及び保険者への直接請求権（15条）と合わせた制度設計になっています。第二に、同法にいう一般船舶等油濁損害（2条16号）が生じたときは、当該一般船舶の船舶所有者等（船舶所有者のほか、船舶賃借人、管理人及び運航者を含みます（2条12号、39条1項柱書括弧書））は例外的な場合を除き厳格責任を連帯して負い（39条）、かつそれは、強制保険（42条）及び保険者への直接請求権（43条）と合わせた制度設計になっています。第三に、同法にいう難破

⁴³ 例えば、固定資産税は所有していること自体（手続的には登記・登録された所有者に対してですが）から生じる義務と言えますし、廃棄物の処理及び清掃に関する法律は、産業廃棄物の排出者に対して、所定の規制に従って、自ら処理するか所定の業者に処理を委託する義務を課していますが、排出者は多くの場合には所有者でしょうから（他人の所有物を勝手に廃棄することは原則的にはできないはずだからです。）それは事実上所有者の義務に近いとも言えます。

⁴⁴ 船舶所有者の責任を論じる場合、便宜置籍船における船舶の実質所有者の責任も検討対象となるでしょうが、この点については別の機会に検討します。

⁴⁵ 反面、同条同項は定期傭船者には準用されていないので（707条）、定期傭船者は同条同項の使用者責任を負わないのが原則です。定期傭船者が不法行為責任を負い得るのは如何なる場合かについては別の機会に検討します。

物除去損害（2条17号）が生じたときは、当該船舶の船舶所有者は例外的な場合を除き厳格責任を負い（47条）、かつそれは、強制保険（49条）及び保険者への直接請求権（51条）と合わせた制度設計になっています。それぞれ、CLC/FC条約、バンカー条約、ナイロビ条約の国内立法です⁴⁶。

これに対し、前記3.（2）で言及した、契約当事者としての船舶所有者の責任は、当然ながら、当該契約に従った責任ということになります。

私法上の船舶所有者の責任については、当該責任に係る債権の種類によっては、他の関係者と併せて、船責法による責任制限の対象となります。その阻却事由である認識無謀行為については、本シリーズの小論の第1回で論じたところですが⁴⁷、責任制限一般の検討は、他日を期したいと思います。

（2）公法

前記3.（3）で述べたように、海事関係の公法規制において、船舶所有者の語は、船舶を所有する者ではない者をも含む広義で使っていると整理も可能ですが、当然ながら、その定義に該当する船舶所有者が当該規制を遵守する責任を負うこととなります。

本シリーズの以前の小論で紹介したように⁴⁸、現在では、海上における人命の安全、海洋汚染の防止、船員の資格及び教育並びに労働条件等については、国際的には SOLAS、MARPOL、STCW、MLC を中心とする多くの多国間条約や関連する決議やガイドラインの形で、順次規制が強化され、かなりの程度まで統一化された極めて詳細な規制がかけられており、前記3.（3）で紹介した法令は、それらの国内立法であると言えます。規制対象は物的には船舶ですが、規制を遵守すべき責任主体は、基本的にはまず以て船舶所有者だということになるでしょう。船舶は船舶所有者の資産であり、それに船長・船員を配乗するのも原則的には船舶所有者だからです。

そして、この船舶所有者の義務と責任は、時代が下るほど、より厳格にまた広範囲になり、更にその主体にも変化が見られます。

例えば、最近では、2009年に採択されていたシップリサイクル条約（2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約）がついに2025年6月26日に発効することが確定しました⁴⁹。本条約は既存船も含め500総トン以上の船舶にインベントリー（船舶上に存在する有害物

⁴⁶ 因みに、第三の難破物除去損害について、同法が定めているのは船舶が難破物となった場合のその位置の特定、表示、除去その他の措置により発生した金銭的損害の賠償責任であり、同法はそれらの措置をとるべき責任主体の根拠規定ではありません。その根拠規定は、海防法（38条、39条）、港則法（24条、25条）等の状況に応じた公法規定によることになり、責任主体は船舶所有者以外にも含み得ますが、原則的主体は船舶所有者と言ってよいでしょう。

⁴⁷ 拙稿「基本概念から繙く海事法（1）—『重過失』と『認識無謀行為』」

（<https://abesakata.com/archives/304>（最終閲覧2023年8月20日））4頁以下

⁴⁸ 拙稿・前注（2）6頁

⁴⁹ 国土交通省報道発表資料「『2009年の船舶の安全かつ環境上適正な再生利用のための香港国際条約（仮称）』の採択について」及び同「シップ・リサイクル条約」の発効が確定（発効：令和7年6月26日）」

（https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji05_hh_000003.html 及び https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji05_hh_000260.html（最終閲覧2023年8月20日））、青木理生「令和時代の海事法務（25）シップリサイクル条約 採択から十数年の時を経てついに発効へ 海事関係者が備えるべきリスクとは」日本海事新聞2023年7月28日5面等参照

質の使用場所、使用量を特定した一覧表)の作成と維持管理を求め、旗国がそれらを審査して所定の証書を発行することとし、更に解撤についても条約上承認された施設において条約上の所定の手続を経た解撤を求めるものですが⁵⁰、従前から規制されている、船舶の誕生時(建造時)及び活動時(航行時)だけではなく、終焉時(解撤時)にも、環境保護・労働安全衛生等の観点からの公法規制に服することになり、船舶所有者は当該規制に備えた対処をその前から継続的にしておかなければならなくなったことを意味しています。

責任主体としては、SOLASにおけるISM Codeの発効後は、そこに定義された「会社」すなわち船舶所有者あるいは船舶所有者から「船舶の運航の責任を引受け、かつ、その引受けに際して、ISM Codeによって課されるすべての義務と責任を引き継ぐことに同意した者」が船舶所有者とは別に責任主体となっており、主体が広がっていると言えるでしょう⁵¹。

更に、各種規制が厳格化高度化する中で、その規制の充足費用を常に船舶所有者だけが負担することが良いのかという問題が、特に船舶が定期傭船されている場合には出てくることもあります。定期傭船契約の途中で、規制の厳格化が発効しそれを充足するには本船に多額の費用をかけた新規機器の搭載その他改修の必要が出てきた場合、規制を充足した船舶を提供するのが船舶所有者の継続的な義務であるとするれば、規制それ自体は船舶に対して向けられたものであり船舶は船舶所有者の資産ですから、費用は船舶所有者負担になるのが原則かも知れませんが、契約の解釈問題も絡むと厄介な問題になり得ます。また直近では、温室効果ガス削減のための、EUの排出量取引制度(EU-ETS)⁵²の海運への適用について、温室効果ガスを出す燃料はあくまで定期傭船者の負担で購入され定期傭船者の求める運航のため消費されることに鑑み、当該排出枠も定期傭船者が購入して船主に譲渡するという手法によるべきとの議論がありますし、MARPOL条約におけるEEXI規制とCII格付制度⁵³について、実際に各船舶が当該規制をクリアするためには、当該船舶の客観的性能に加えて、それがどのように運航されるか(本船に求めるスピード、バラスト航海の割合等)に依存するところもあるため、船舶所有者は、船舶が定期傭船に出されていけば定期傭船者に対して協力を求める必要があり、他方で定期傭船者側からすれば、それは本来定期傭船者がその商業的なニーズにより決めるべき・決めることができる事項への介入になるという問題が生じています。国際的な海運関係団体であるBIMCOは、2022年、これらに関連した標準約款であるETS - Emission Trading Scheme Allowances Clause for Time Charter Parties 2022及びCII Operations Clause for Time Charter Parties 2022

⁵⁰ 多数の論稿・紹介がありますが、さしあたり、前注記載の情報のほか、大坪新一郎ほか編著『シップリサイクル条約の解説と実務』(2017、海文堂)を挙げておきます。日本は、IMOにおける同条約の審議において主導的役割を果たしただけでなく、条約発効に先立ち既に国内法(船舶の再資源化解体の適正な実施に関する法律(平成30年法律第61号))を制定し、更に条約批准に必要となる世界最大の船舶解撤国バングラデシュその他に条約の早期批准を働きかけるなどの措置をとってきたと言われていています(前注(49)の国土交通省の各報道発表等参照)。

⁵¹ 本文前述のとおり、船員の雇用に関して、MLCでは船舶所有者の定義を(ISM Codeにおける会社と似た形で)広げる形でその広げられた船舶所有者が使用者として責任を負うという体裁の規定になっています。

⁵² 「海運 EU-ETS 来年開始」日本海事新聞 2023年6月26日付2面等参照。

⁵³ 国土交通省報道発表資料「既存の大型外航船の燃費性能規制(EEXI規制)+燃費実績の格付け制度(CII格付け)」<https://www.mlit.go.jp/common/001406844.pdf> (最終閲覧2023年8月20日)、日本海事協会「EEXI規制及びCII燃費格付け制度の概要と対応」日本船舶海洋工学会誌102号13頁以下所収(2022年)等参照。

を採択しました⁵⁴。これらの約款では、当該規制を遵守すべき義務は、契約上の取極を通じて、実質的に船舶所有者から定期傭船者に転嫁されている面があるとも言えそうです⁵⁵。しかし特に後者に対しては批判も強く⁵⁶、今後の見通しは不透明です。

5. 結語

3. で述べたとおり、「船舶所有者」の概念は、単に船舶を所有する者だけにとどまらない意味で使われているともいえますし、法令上はやはり字義通り船舶を所有する者という意味で使われている（旧商法の海上運送に関する規定はその意味での船舶所有者が運送役務提供者である場合を主として想定して条文が作られていたに過ぎない）と理解することもできます。しかし日本の商法学説は、(i) 商法の船舶所有者概念自体を限定的に解釈しており、さらにそれは (ii) 海商法体系の理解や (iii) 当該体系における基本概念である海上企業活動・海上企業主体という概念と結び付けられて理解されている点に注意が必要です。これらは本来はそれぞれ別問題であり、(i) の解釈問題は、それだけならば、おそらく言葉の捉え方の問題であり、(ii) は法体系に関する理論の問題です。実務的観点から見て不安があるのは (i) における限定解釈が (iii) と結びついている点にあると言えるでしょう。

また、4. で述べたとおり、船舶所有者には、単なる「物」の所有者の義務と責任以上の義務と責任があります。私法的には、海商法の教科書で中心的に論じられている、船長・船員の行為に対する使用者責任に加えて、船舶油賠法に重要な特則がありますし、公法上の義務と責任についても多数の規制があり、それらは、より時代が下るほど、より厳格により広範囲になり、またその主体にも変化が見られます。この傾向は、今後も続いていくと思われます。

以上縷々ご説明しましたが、ここまで読んで下さった方が、船舶の「所有」及び「船舶所有者」という単純明白であるように見える概念においてすらこのように論じるべき点が多々あるところに海事法の特徴があることを看取して下されば、筆者としては望外の幸せです。

【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。また本小論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。】

⁵⁴ 各条項につき https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/etsa_clause、<https://www.bimco.org/contracts-and-clauses/bimco-clauses/current/cii-operations-clause-2022>（何れも最終閲覧 2023年8月20日）参照。

⁵⁵ Gard「BIMCOの排出量取引制度枠条項の解説」（2022）、同「BIMCOの定期傭船契約用 CII 条項の解説」（2022）（<https://www.gard.no/web/articles?documentId=35051898>、<https://www.gard.no/web/articles?documentId=34653821>（何れも最終閲覧 2023年8月20日））、青木理生「令和時代の海事法務（22）EU-ETS 制度の国際海運への導入と用船契約上の特別条項」2023年1月31日日本海事新聞9面、同「同（21）迫る CII 運用に向けた用船契約上の論点整理」2022年11月30日日本海事新聞5面等参照。

⁵⁶ 2022年末には20社を超える有力船社が共同で反対の公開書簡を送ったと報道されています。「船主・用船者ら23社 CII 条項に反発 BIMCOに公開書簡」日本海事新聞2022年12月27日3面その他の報道参照。