

基本概念から繙く海事法（5）—船舶の「管理」と「運航」

【Executive Summary】	1
1. 緒言	2
2. 海運実務における船舶の管理と運航.....	3
(1) 船舶の運航の2つの意味と船舶の管理.....	3
(2) 具体的用例	4
(3) 留意点.....	8
3. 日本法における船舶の管理と運航—それらが登場する場所	10
(1) 商法.....	11
(2) 船責法及び船舶油賠法.....	11
(3) 海事公法—海上運送法及び内航海運業法	17
4. 日本法における船舶の管理と運航—特に船責法及び船舶油賠法について	19
(1) 船舶の管理乃至管理人.....	20
(2) 船舶の運航乃至運航者.....	22
5. 結語	29

【Executive Summary】

海運実務の用語法としては、船舶の「運航」には、船舶をその利用目的のための航海に従事させるという商業的な意味での運航と、船舶を航行させ得る状態におき且つ現に航行させるという海技的な意味での運航との2つの意味があり、後者はニュアンスの差はあるものの船舶の「管理」とほぼ同義であって、実務は運航にそれら2つの意味があることを暗黙裡の前提としているように思われます。

日本法においては、船舶の「管理」「管理人」及び「運航」「運航者」の概念が出てくる場面には、主として(1)船舶共有の場合の商法上の「船舶管理人」、(2)(a)船責法及び(b)船舶油賠法における関連する国際条約((a)LLMC及び(b)バンカー条約)からの借り物の概念としての「管理人」及び「運航者」「運航」、(3)海事公法における関連規定として、船舶安全規則で国内法化されているISM Codeの用語法のほか、海上運送法や内航海運業法における規制客体たる「船舶運航事業者」「船舶管理業者」の論理的前提となる「運航者」「管理人」の3つの系譜があります。

このうち一番重要なのは(2)ですが、船責法乃至LLMC上の管理人や運航者については、制定・改正時の各立法担当官の説明は条約上の概念を念のため規定したというにとどまります。商法学説には、管理人について、古くは(1)の管理人と同視する学説がありましたが、その後は船舶管理会社であると説明するものもあります。運航者については、海上企業主体なる概念を用いた言い換え的な説明に留まっています。船舶油賠法乃至バンカー条約上の管理人や運航者については、明確な説明は見当たりません。

私見ではありますが、(2)における管理人とは、船舶管理会社即ち海技的な意味での運航者のことであって、内航海運業法にいう船舶管理業者と同義と解すべきと考えま

す。これに対し、(2)における運航者とは、(a) 船責法乃至 LLMC と (b) 船舶油賠法乃至バンカー条約の場合で分けて論ずるべきであり、後者 (b) では、管理人と同様に、海技的な意味での運航者即ちいわゆる船舶管理会社を指すと解されます。船舶油賠法においてバンカー条約と並んで国内法化されたナイロビ条約では運航者を ISM Code にいう「会社」即ち船舶管理会社であるとしており、それと異なる解釈をとる理由はなく、また、もし商業的な意味での運航者を含むとすれば定期傭船者も含むことになりその不法行為責任を厳格責任化することになりますが、同法制定時にその点の真剣な議論がされた形跡はないと思われるからです。(a) は、これと異なり、商業的な意味での運航者も含むと解されます。責任制限主体には定期傭船者その他も列挙されており、商業的・海技的な意味双方の意味での運送に関与する者全てを含む趣旨が看取され、本邦の先例がそのような取扱をした際にも内外の多数の関係者が誰も異議を唱えなかったからです。確かに、本邦裁判例には船責法上の「運航」の意義について海技的な運航を想定した判示をしたものがあり、英国判例には錨泊中の無人バージの荒天対応に関与した荷受人という特殊例について運航者に該当しないとされたものがありますが、これらは、海技的な意味での運航者の意義を明らかにしたものであり、商業的な意味での運航者は凡そ入らないと判示したわけではありません。

昨今、例えば自動運航船のコード案等においても、船舶の運航者が想定されています。議論を混乱させないためにも、「管理」「管理人」及び「運航」「運航者」の意義を明らかにする重要性は高まっていると考えます。

1. 緒言

今回は、船舶の「管理」及び「運航」、あるいは船舶所有者等との契約に基づいてそれらを行う主体である「管理人」及び「運航者」について取り扱います。

これらは、現在の海運実務において日々行われている業務及びその主体を呼称する用語であり、法律上も重要な場面で用いられる概念です。例えば、管理人及び運航者は、船責法乃至そのもととなる LLMC 上は船舶所有者や傭船者等と並ぶ責任制限主体であり、船舶油賠法¹乃至そのもととなるバンカー条約上は船舶所有者等と並ぶ責任主体です。また最近では、自動運航船に関する規律の一部として、Remote Operation Center 等に関する規律が検討されていますが、ここでいう Operation とは何を指すのかは問題になり得ます²。従って、これらの概念の意義を整理しておくことは本来非常に重要なはずですが、しかし、実務における用語法には、些かわかりにくい面もあり、他方日本の判例や商法学説においては、その意味が十分に論じられておらず、結果として、そこでの考え方は実務の理解と齟齬が

¹ 本シリーズの以前の小論では「油賠法」と略称していた一般船舶等油濁損害賠償保障法のことです。略称の変更の理由については、後述の本文 3. (2) イ 参照。

² 別の例として、本年 5 月、万国海法会 (Comité Maritime International; “CMI”) が公表した CMI Lex Maritima なる文書の草案 (<https://comitemaritime.org/work/lex-maritima/> 最終閲覧 2024 年 8 月 16 日) では、そこに規定される各種の原則 (principles) の叙述に当たり用いられる定義語の一つとして、Rule 2(7)で船舶運航者 (ship operator) を「船舶所有者ではないが船舶を運航する者」と定義しています。これは、船舶所有者が原則的な運航者であると含意することを別にすれば単純に国語的で中立的な定義なので、文句をつけようがないのですが、実際には、その意味での船舶運航者が、Rule 2(6) で別途定義される船舶所有者と並んで契約締結主体・義務主体となることが概括的に述べられており (Principles 5, 6, 10 等)、その適否は慎重な検討を要するよう思われます。

あるようにも感じられます。そのような状況を放置してよいとは思えません。

以下では、管理乃至管理人及び運航乃至運航者の概念について、まずは海運実務における一般的な理解を紹介し（2.）、次に法律においてそれらの概念が出てくる主要な場面を整理し（3.）、そのうえで、船責法乃至 LLMC 及び船舶油賠法乃至バンカー条約におけるこれら両概念の意味するところにつき更に検討して私見を述べ（4.）、結語としたい（5.）と思います。

なお、以下では、「管理人」とは船舶を「管理する者」であり、運航者とは船舶を「運航する者」であり、従って、「管理人」の意義を論ずることはとりもなおさず「管理」の意義を論ずることであり、「運航者」の意義を論ずることは同様に「運航」の意義を論ずることであり、それらの逆も然りであるという前提で検討します。国語的には当然そうであるはずと考えるからです。

2. 海運実務における船舶の管理と運航

（1）船舶の運航の2つの意味と船舶の管理

船舶の「管理」及び「運航」について検討するにあたり最初に指摘すべきは、船舶の「運航」とは、その意味が自明であるように見えて、実務的な観点からその構成要素を検討すると、おそらくそれには2つの意味乃至ニュアンスがあり、そしてそのうち一つは船舶の「管理」と重なり合うということです。

すなわち、ある海運会社が、その所有船舶を、他の会社と何らの契約をすることなく全て自社の社員によって「運航」する場合を想像してみると（実際には完全な形ではあり得ないので説明用の設例ですが）、この「運航」には、(1)まず当該船舶を就航させるべき航路（寄港地を含む）を決定したうえ（これは当該海運会社が顧客と契約した又はしようとする運送契約により定まりますが）、当該航路を航行するよう実際に船舶を航行させる本船という部署の長である船長に指示するとともに、寄港地にある支店（最近はあまり聞きませんがかつては「営業店」と対比して「臨港店」という表現がありました）をして、船舶の入出港手続や、貨物の荷役・旅客の乗下船の手配等をさせるという、営業乃至業務部門がなすべき業務と、(2)当該船舶について、実際に船上で船舶を航行させる船長ほかの乗組員を配乗し、船舶が航行ができるよう保守管理を行い（運航開始前及び運航中の作業両方があります）、そして現に船上で船長や乗組員が船舶を航行させるという、海務乃至工務部門、更には本船という部署（これは製造業で言えば工場ですからこれも一つの部署です）がなすべき業務という2つの局面があります。そして、後者(2)は（後述のとおり主としてそれがアウトソーシングされる場合についてですが）船舶の管理といわれることもあります。

上記の中には燃料油、潤滑油、各種装備・備品、清水（せいすい）、食料等々の供給についての言及がありませんが、燃料油の供給以外は後者(2)に入ります。燃料油については、コストに占める割合が高く、航行状況によって数量に差があり、かつ定期傭船契約が締結されている場合には燃料油は定期傭船者手配になることが多いので、一般的には前者(1)の範疇で処理されると思います。

上記の区別については、おそらくはそれが実務で暗黙裡に想定されているに過ぎないことを反映して、法律論として（少なくとも日本の海商法の教科書では）、それを示唆する議論は全然見当たりません。しかし、ある海運経済学者（日本の海運会社出身）は、上記とほぼ同趣旨のことを、以下のように説明しています。

『運航』あるいはオペレーション（Operation）という言葉は、日本の海運実務では2つの意味を持っている。海運に関係する文献でも、2つの意味があることを読者が承知している前提で、意味の区別を断らずに、『運航』あるいは『オペレーション』と表現し、実務家は、文脈によって判断してきた習慣がある。しかし、これでは、海運と関係ない人には混乱を与えるので、ここで整理しておく。

〔意味その1〕以下の一連の業務。1. 航海計画（輸送需要に応じた積み港、揚げ港及び、航海スケジュールの決定）の策定、2. 各寄港地での船舶代理店の指名（代理店は船の入出港手続き、荷役作業の手配を実際に行う主体。重要な港には、オペレーターの支店や現地法人が設置されることもある。）、3. 燃料重油の手配、4. 船への航海指図、5. スケジュール管理。

〔意味その2〕船舶管理（Ship Management）の業務。一言で言えば、『船が何時でも稼働できる状況に保つこと』（具体的には、船員の配乗、船の保守・修繕、船用品（船内の備品、什品）の調達、潤滑油の調達、船舶保険の付保）と『船を実際に動かすこと』。最近では、意味その2について表現する時は、船舶管理と表現することが増えてきた。

本稿〔引用者注：彼の著作〕では、意味その1について運航あるいはオペレーションと呼び、意味その2については船舶管理と呼ぶこととする。〔下線部引用者・以下特記ない限り引用文中の下線について同じ〕³

この整理は、大意としては筆者も経験的に長年感じていたことですが、海運実務に携わる多くの人々にとっても、「言われてみればそうだよね」と感じられ、実はおおむね違和感がないのではないかと推測します。

（2） 具体的用例

そして、このように、船舶の運航に2つの意味があり、かつそのうち後者は船舶の管理ともほぼ同義であることは、漠然とした感覚だけの話ではなく、例えば以下のような、わが国の海運業規制当局である国交省の公的な説明や業界の標準契約書式、更には国際条約関連の用語法においても、具体的に看取できます。

すなわち、**第一に**、国交省による現在の海運業の取引構造に関する説明です。そこにいう運航は意味その1を示唆しています。

本シリーズの以前の拙稿でも紹介したとおり、国交省の海事レポートは、外航海運につき、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⁴。そして、ここにいう船主（オーナー）は、現在では多くの場合、本船の管理即ち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。レポート所収の模式図でも主としてオーナーと関係を有する海事関連産業の一つとして「船舶管理業等」が示されています。内航海

³ 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』（青山社、2013）16頁注（2）

⁴ 国交省『海事レポート 2024』（https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_fr1_000087.html 最終閲覧 2024年8月16日）32頁（図表4-3）参照。これは、拙稿「基本概念から繙く海事法（4）—船舶の『所有』と『船舶所有者』」（<https://abesakata.com/archives/450> 最終閲覧 2024年8月16日）10頁注（24）で紹介した『海事レポート 2022』の最新版です。

運についても、オーナーがオペレーターに対して船舶を定期傭船契約に出して傭船料を収受し、オペレーターが荷主と運送契約を結んで運送し運賃を収受すること、他方でオーナーは船舶管理業者に対して船舶管理業務を委託するという業態であることが図で示されています⁵。ここから逆に言えば、実務においては、冒頭の説明とは順序が逆ですが、

- (1) 船舶の「管理」とは、船舶を航行可能な状態にして現に航行させるため当該船舶に関して行われる一連の業務であり、それをやる立場にあるのは正にオーナー即ち船舶所有者であって、しかしそれを船舶管理会社にアウトソーシングすることが現在では通常である、これに対し、
- (2) 船舶の「運航」とは、そのような状態の船舶を、旅客や荷主との契約に従って旅客や貨物の運送（但し正確に言えば運送はあくまで従来の海商法が想定している船舶利用目的の典型に過ぎません。それ以外の目的もあり得るでしょう。）のための航海に従事させるための一連の作業であり、それを行う立場にあるのは正にオペレーター即ち運航者である

と言えるのではないのでしょうか。そして、ここにいう(2)は、明らかに、前記の論者のいう運航の意味その1を指しています。

このような取引構造は、貨物運送について言えば、理想的には、おそらくは海上貿易に関する事業形態の歴史的進化の結果であると推測されます。筆者は海運経済史の専門家ではないので、あえて極めて雑な言い方をお許し願えるならば、

- (1) 近世までは、商品の国際売買即ち貿易とその対象商品の海上運送をする者は分化しておらず、当事者は自ら船を所有し商品の売買と運送の双方を行った（大航海時代以降の東インド会社のイメージはまさにそうでしょう。）
- (2) 近代に至り、貿易とは別に海上運送そのものを事業とする海運会社が現れた、
- (3) その後、海運会社の中でも、船員を配乗し保守管理して航行可能とした船舶を所有するオーナーと、その船舶を借りて（但しこれは賃貸借契約即ち裸傭船契約ではなくあくまで経済的な意味においてです。定期傭船契約は多くの場合そのための契約と位置付けられます。）上記の意味その1で運航して自己が荷主と締結した運送契約に従事させるオペレーターとが分化した、
- (4) さらにその後、オーナーが資金を投資して船舶を所有した後に行う業務である、当該船舶につき船員を配乗し保守管理して航行可能な状態に保持するという日常業務についてのアウトソーシング先として、専業者である船舶管理会社が出現した

という整理になるでしょう⁶。この船舶管理会社の出現は、外航海運では、オーナーにとっての船舶所有の

⁵ 国交省・前注（4）24頁（図表3-3）。国交省・前注（4）23頁（図表3-2）には、内航運送については、荷主とオーナーの間に位置するオペレーターが一次、二次、三次という如き重層構造の形で存在していることも示されています。2018年の商法改正に先立ち法務省の委託研究として行われた、藤田友敬監修『運送取引の実態についての調査研究業務報告書』（商事法務研究会、2013）60～61頁（増田史子）も参照。

⁶ もう少し細かく言えば、①オペレーター自身が船舶を所有していることも多くあり、その船舶についてはオーナー兼オペレーターであり、オペレーターから見れば、オーナーからの船舶の借入（定期傭船）は製造業における工場の生産能力にあたる輸送能力即ち船腹量の調整手法であり、②逆にオーナーから見ても、オペレーターに船を貸渡すのは唯一の事業運営方法ではなく、自らが直接荷主と運送契約を結ぶことができれば、自ら意味その1での運航を行いオーナー兼オペレーターとなる、③また、オペレーターが一旦船舶を傭船していても（従って意味その1で運航する船舶のリスト＝船隊に入っている）、その期間中に当該船舶をして履行させるべき運送契約がなければ、放っておくと当該船舶を遊ばせておくことになるので、自らがオーナーの立場でさらに別のオペレーターに貸渡す（T/C outする）、といった形態になります。

手法としての便宜置籍船の一般化とも軌を一にしているように思われますが⁷、内航海運でもそれはあるわけですから、便宜置籍だけが理由ではなく、要するに船主業務のアウトソーシングが進んだ形態だといふべきでしょう。

因みに、船舶管理会社は船舶所有者（オーナー）の代理又はその計算で船舶所有者（オーナー）の業務を行い、仮に代理人でなく行為するとしてもその経済的な収支は船舶所有者（オーナー）に帰属し、管理会社の収益は管理料それ自体によるのに対し⁸、運航者（オペレーター）即ち定期傭船者は、荷主と運送契約を結んで運送し運賃（数量単位）を収受し、それと船舶所有者（オーナー）に払う定期傭船料（期間単位）プラス定期傭船者負担である燃料代や港費等の差額が収益となるという形であって、両者の収益構造は全く違ってきます⁹。

なお、日本の海商法の教科書には、「海上企業主体」乃至それに類した主体とその補助者なる分類はあっても¹⁰、前記のようなオーナー（船舶所有者）、オペレーター（運航者）、船舶管理会社（管理人）への進化を前提とした取引構造への言及がないまま、管理については後述する共有船舶に関する商法上の船舶管理人のみを想定する場合が大半であり、運航については特段の定義なく使う場合があるように思えます。この点は、4.（1）ア及び（2）アで改めて検討します。

第二は、船舶管理に属する個別業務の説明のうちで運航という言葉が使われる場合です。これは、国交省の海事レポート及び国交省のガイドラインや、一般社団法人日本海運集会所の標準書式にあります。それらにいう運航は意味その2（あるいはその一部）を示唆しています。

すなわち、前記の海事レポートは、内航海運での船舶管理業務の中身として、(a) 船員雇用・配乗管理、(b) 運航実施管理、(c) 船舶保守管理の3つを挙げています¹¹。また、3.（3）イで後述するとおり、内航海運業法の2021年改正により、内航海運においては船舶管理業者の登録乃至届出制度が義務化されるに至りましたが、それに至る過程において2012年7月に国交省が公表した「内航海運における船舶管理業務に関するガイドライン」では、船舶管理業務を、順番は違いますが、「①船員を雇用し、管理する船舶に配乗等する業務である『船員配乗・雇用管理』、②管理する船舶の堪航性を維持する業務である『船舶保守管理』及び③配乗する船員を通じて管理する船舶の運航実施を管理する業務である『船舶運航実施管理』の3つを全て含み、これらを一括して実施する業務」と説明してい

また、進化形態については、(5) オペレーターと荷主との関係に関する更なる進化として、当初はおそらく運送それ自体の責任を負わない形でその手配をしていたフレイト・フォワードが次第に自ら運送責任を引き受け利用運送人となり、オペレーターが逆にそれと区別して実運送人と言われる存在になった、ということも挙げてよいかもしれません。

⁷ 船舶管理業の生成については、拙稿・前注（4）10頁注（28）参照。

⁸ 一般社団法人日本海運集会所（「**海運集会所**」）が制定している標準書式である内航船舶管理契約書式（https://www.jseinc.org/document/naiko/naiko_kanri_2022_sample.pdf 最終閲覧 2024年8月16日）によれば、管理人は第三者との契約を船舶所有者代理人として締結し（3条の3）、従って当該契約から発生する費用は当然船舶所有者の負担であり、その他特別な費用が発生した時も船舶所有者の負担であり（7条2項）、それらとは別枠で、管理人は船舶所有者から所定の管理費を収受します（7条1項）。

⁹ この点につき筆者は以前東京地裁平成9年9月30日判時1654号142頁（カムフェア号事件）に関する拙稿「判批」早稲田法学90巻1号69頁以下所収（2014年）79頁で指摘したことがあります。

¹⁰ 拙稿・前注（4）6頁以下参照。なお、本小論の英語版では、これを maritime business entity と訳していますが、この概念の英訳が複数考えられことについては、拙稿・前注（4）7頁注（15）参照。

¹¹ 国交省・前注（4）24頁参照。

ます¹²。また、海運集会所は、標準書式として内航船舶管理契約書を定めていますが¹³、この中で管理人が負う義務の中身をみると、やはり、①船員配乗・雇用管理、②船舶保守管理、③運航実施管理（プラス④営業管理、⑤保険手配）が挙げられています。③の中身は、3条の2第1文によると、具体的には「本船が関係法令並びに船級が要求するすべての規則及び勧告に従って運航するために、船舶管理慣行に従って本船の運航実施管理を行う」ことであるとされています。続く同条2文、3文を読むと、管理人は「本船の運航に関して必要な指示を行う」「事故・海難等の緊急事態発生時等必要なときは、関係官庁、保険会社又は救助業者等との折衝及び交渉並びに支援」を、船舶所有者を「代理して行う」とあります。

これらにおいては、概念的に「管理」の要素として「運航」があり、更に、海運集会所の標準書式は当然ながら船主と船舶管理会社との契約であって船主と運航者（オペレーター）との契約ではありません。従って、これらにいう「運航」とは、運航の意味その2（あるいはその一部）を示唆していると考えるのが自然です。

第三は、SOLASのISM Codeにおける用語法です。ここにいう運航も意味その2です。

ISM Code（International Safety Management Code）とは、従前の国交省の訳によれば、正式名称を「船舶の安全運航及び汚染防止のための国際管理規則」といい¹⁴、SOLAS条約の一部（附属書第9章）で摂取されているIMO決議であり、同規則所定の「会社」に、船舶の安全管理システムを構築して文書化し、それを実施することを要求し、それにより船舶の安全運航及び海洋汚染防止を図ろうとするものです。日本法では、船舶安全法施行規則12条の2により国内法化されています。

その標題においては、目的の一つとして「船舶の安全運航」があげられ、かつ同規則の規律対象となる「会社」も「船舶の所有者又は船舶の管理者若しくは裸用船者等他の団体若しくは人であって、船舶所有者から船舶の運航の責任を引き受け、かつ当該責任を引き受けるに際し、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」ですが¹⁵、実際にその者が構築すべきは「安全管理システム」であり、作成すべき文書は「安全管理手引書」であり、その者は、国交省の通達では船舶所有者以外の場合は「安全管理会社」と称され¹⁶、実務上は所謂船舶管理会社です¹⁷。船舶の運航について責任を有する者が船舶管理会社であり、その者が行うのは安全管理だといえるので、ここにいう

¹² 国交省「内航海運における船舶管理業務に関するガイドラインについて」（2012年7月）3.1.1.

（https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk_13091906.html から入って
<https://www.mlit.go.jp/common/001012473.pdf> 最終閲覧 2024年8月16日）

¹³ 前注（8）参照。

¹⁴ この日本語訳は、国土交通省海事局安全政策課監修『2020年海上人命安全条約 英和対訳』（海文堂、2020）のSOLAS条約附属書第9章における訳（723頁）によります。

¹⁵ ISM Codeの「会社」の意義については、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 2024年8月16日）9頁も参照

¹⁶ 国交省海事局長通達海査第756号「国際安全管理規則の国内法制化に伴う安全管理手引書の検査等について」（平成9年12月26日付）のII.の注参照

（<https://www.classnk.or.jp/hp/pdf/activities/statutory/ism/flag/japan/756-H261203.pdf> 最終閲覧 2024年8月16日）

¹⁷ 国土交通省海事局検査測度課監修『ISMコードの解説と検査の実際—国際安全管理規則がよくわかる本—』（成山堂書店、三訂版、2008）64頁以下は、「船舶管理会社」なる標題の下に、ISM Codeにおける「会社」の意義を論じています。

「運航」とは、上記論者のいう運航の意味その2を指していると考えるのが自然です。他方では、おそらくそれを反映して、従前から、国交省通達では「運航」の語にかえて「船舶の『航行』の安全の確保を図ることを目的とする」と説明され¹⁸、国交省関係者の監修文献ではそもそもISM Codeを「船舶の安全『航行』及び汚染防止のための国際管理コード」と訳されていました¹⁹。さらには、ごく最近の国交省の英訳では、標題の訳自体も、「船舶の安全航行及び汚染防止のための国際管理規則」にさりげなく変更されています。但し、「会社」の訳におけるOperationの訳は「運航」のままです²⁰。つまり、運航の意味にはその1のほかその2もある前提で、ISM Codeにおける運航とはその2であると解し、それを「航行」と訳していることすらあるのです。

念のために言えば、上記の訳語の選択は、英語のoperationに日本語訳にいう「運航」と「航行」の二義がありoperationより運航の方が意味が狭いと考えるべきではありません。もしそうだとしたら国交省による2つの訳のうちどちらかは誤訳だということになりかねせん。そうではなく、海事の文脈でのoperationは通常はやはり「運航」と訳され、一般には両者は同義であり互換性があると考えられているのであって、しかし、この場合のように、状況によってoperationは「航行」という異なる語（逆にそれを英訳するときはむしろnavigationとなるのが通常でしょうが）で訳されるものの、それはあくまで英語のoperation及びそれに相当する日本語の「運航」双方に関連して一定のニュアンスを示すためであると考えます。換言すると、英語のoperation及び日本語の「運航」とも、状況により英語のnavigationないし日本語の「航行」に近いニュアンスを有し得るのであり、翻訳者は、ISM Codeにいうoperationとはむしろnavigationと言い換えた方が良いかもしれないと暗黙裡に考え、それに相当する日本語である航行を訳語として採用したのだと考えます。

（3）留意点

以上の具体的用例を踏まえつつ、改めて、前記論者のいう運航の意味その1及びその2をもう少しシンプルに表現すれば、

- 船舶の「運航」概念には、以下の2つの意味がある
 - (1) 船舶をその利用目的のための航海に従事させるという商業的な意味
 - (2) 船舶を航行し得る状態におき且つ現に航行させるという海技的な意味
- 後者は船舶の「管理」と略同義である
- 実務は（そして国交省も）これらを暗黙裡の前提としている

といってもよいのではないのでしょうか。以下では、これらをそれぞれ、(1)「商業的な意味での運航」、(2)「海技的な意味での運航」と呼ぶことにしたいと思います²¹。

¹⁸ 前注（16）の前文参照

¹⁹ 前注（17）295頁

²⁰ 国土交通省海事局安全政策課監修『2024年海上人命安全条約附属コード集 英和対訳』（海文堂、2024）337頁

²¹ このような整理をすることにより、日本の内航海運実務で見られる運航委託契約（海運集会所の書式について、https://www.jseinc.org/document/itaku/itaku_sample.pdf 最終閲覧 2024年8月16日参照）及びそこにおける「運航」の意義も理解しやすくなります。そこでは、委託者たる船主は、商業的な意味での運航を自ら行うかわりに受託者に委託し（2条1項）、受託者は自らの名前で荷主と運送契約を締結しますが（3条）、その計算はあくま

但し、単にこのように言い換えるだけでは、おそらく誤解に基づく批判がさげられません。いくつかなお補足的に検討すべき点があります。順不同で述べれば以下のとおりです。

第一に、後者の運航も、商業的な性質を有する活動であることにかわりありません。冒頭の例のように船舶所有者たる海運会社が全て自社内で行うのであれば、それは前者と併せて全体として当該会社が行う「運航」の一部を構成しますし、船舶所有者から船舶管理会社にアウトソーシングするのであれば、船舶管理契約という正に商業的な取引行為に基づいて行われる活動だからです。また、後者は海技的というよりは技術的といった方がわかりやすいかもしれませんが、「技術的」の英訳は technical であるところ、海運実務においては、これは逆に海務部門と区別された工務部門を指すことが多いので、混乱を避けるため上記では technical でなく nautical としています。いずれにせよ、これらの形容詞は便宜的な比較対照のために過ぎず、これまでに述べたような実質が重要です。

第二に、後者の別の表現ともいべき船舶の「管理」の意義については、別の用語による定義もありえます。国交省の文献は「堪航性を有し、旅客又は貨物を安全に運べる船舶を提供する」ことであるとしており²²、更に 3. (3) イで後述のとおり、国交省が所管庁として起案し適用している本邦内航海運業法にはまた別の定義があります。もっとも、それらのうちどれが一番適切かは別問題ではあるものの、どれも大差はなく、実質的な問題ではないと思います。実質的には船舶管理会社が行っている又は行うべきことをどう定義づけるかという問題でしかないからです。

第三に、後者の説明においては、(1) で紹介した海運経済学者の説明に①「船が何時でも稼働できる状況に保つこと」及び②「船を実際に動かすこと」の両方が含まれていることに倣って、①「航行し得る状態におくこと」及び②「現に航行させる」ことの両方を含ませています。しかし、実際にこれを船舶の「運航」と呼称する場合には、後者②即ち現に航行させることだけを指すか、少なくともそれに重点があり（だからこそ、時に「航行」と訳し分けられることがあり）、これを「管理」と呼称する場合には、むしろ前者①即ち航行し得る状態におく（そのために配乗や点検整備をする）ことに重点がある場合が多いように感じられます。ISM Code で「運航」の責任を引き受け当該運航に際して事故が起きた場合に船舶所有者代理人として行動するのは管理会社ですが、ストレートに「管理会社が船舶を運航する」との表現はあまりしません。しかしこれらは、各語の語感的なニュアンスの差に過ぎず、管理と海技的な意味での運航が全く別物ということではなく、仮に語義に差があるとしても、概ね重なり合うと良いと考えます。この重なり合いについては、後に改めて言及します。

第四は、第三とも関連しますが、後者は、管理の範疇からはみ出してしまふ、船上の船長・船員が船舶を「現に航行させる（現に navigate する）」場合、別言すれば、「操作」「操縦」「操船」というニュアンスで使われることもあります。

自動運航船（Maritime Autonomous Surface Ship; “**MASS**”）に関するルール策定の関連で使われている operation はその例です。すなわち、現在 IMO では、さしあたり非強制的なルールとして MASS Code の策定作業が進められていますが、そこには、Remote Operator、Remote

で委託者たる船主に帰属し（2条1項、6条）、受託者は手数料を受け取る（7条）という形態であって、商業的意味での運航が船主の相手方当事者側によりなされるという意味で定期傭船契約と共通しますが、収益構造が全く異なり、他方で、海技的な意味での運航を委託する船舶管理契約とも全く異なります。なお、運航委託契約の意味については、前注（17）78～79頁もほぼ同趣旨を説明しています。

²² 前注（17）64頁

Operation Center 等の概念があり²³、これらは船舶の operation という概念を前提としています。しかし、この operation は日本語では最早「運航」ではなく「操作」「操縦」「操船」（従って上記二者は「遠隔操船者」「遠隔操船所」と訳されることがあります²⁴。バスの「運行」と「運転」のような差があります。これは、あえて言えば管理に隣接しますが、国語的には、もはや管理（それはやはり会社が行うものです）の意味からはみ出していると言わざるを得ません。念のため言えば、これらは逆に英語に訳せば steering や manoeuvring となりそうですが、それらも確かに海技的な意味での運航という概念が有するニュアンスの一局面です。

第三と第四で述べたことを表にまとめると以下のとおりです。

船舶の運航			
海技的な意味での船舶の運航 (*)			商業的な意味での船舶の運航
船長・船員が船舶を現に航行させること（操船）	船舶の管理 (**)		
	船舶を現に航行させること (*)	船舶を航行し得る状態におくこと (**)	船舶をその利用目的のための航海に従事させること

(*) 及び (**) は何れに重点があるかを示す。

更に**第五に**、管理者や運航者の方について言いますと、もとよりこれは、船舶所有者や船舶賃借人が船舶の管理や運航をしないという意味ではありません。冒頭の設例から明らかなように、もしも彼らが、船舶につき船舶管理会社と船舶管理契約を締結しなかったり又は船舶を定期傭船に出したりしていなければ、もとより、彼ら自身が船舶の管理や運航をするわけです。管理人や運航者という概念が独自の意味を持つのは、彼ら自身がそれらをしない場合の話です。別言すると、一般に、「船舶管理人、船舶賃借人、並びに、船舶の管理人及び運航者」という並びがあるとすれば、それは、「船舶管理人、船舶賃借人、並びに、彼らが自分で船舶の管理及び運航をしない場合における、船舶の管理人及び運航者」という意味のはずです。

私見ではありますが、管理及び運航の概念を法的に検討する場合には、各人が実際にそこで念頭に置いている実質が違ふことがあれば、それは議論が混乱する原因の一つでもあるように思います。法的な検討に際しては、以上で述べた点を明確に意識することが極めて重要であると考えます。

3. 日本法における船舶の管理と運航 – それらが登場する場所

²³ 現在公表されているものとして、2024年5月開催のIMO海上安全委員会第108会期用文書であるMSC 108/4 - Report of the Correspondence Group (Marshall 諸島提出) 所収の DRAFT INTERNATIONAL CODE OF SAFETY FOR MARITIME AUTONOMOUS SURFACE SHIPS (MASS CODE) 参照。これは IMO の Website <https://docs.imo.org> で IMO Web Accounts を取得すれば参照できます。第108会期自体については、国交省の Press Release (https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji06_hh_000319.html 最終閲覧 2024年8月16日) 参照。また、本文記載各用語の定義については、PART 1, paras. 4.38, 4.39 参照。

²⁴ 後藤元「国際海事機関における自動運航船に関する議論の動向」船長 141号 2頁以下所収 (2024) 5頁は、Remote Operation Center をカタカナでリモート・オペレーション・センターと表現しつつも、その説明のなかで、自動運航船の機能の一部又は全部の機能の外からの「操作」、自動運航船の「遠隔操縦」や「操船」という語を使って説明しており、「運航」の語は使っていません。

さて、日本法において、船舶の「管理」及び「運航」（「管理人」及び「運航者」）の語が登場する主要な場所は、以下のいくつかの系譜に分けて考えられます。

（１） 商法

第一に、商法典に従前から存在した船舶の管理人です。商法典には、船舶の「管理」なる概念そのものは出てきませんが、船舶共有者間における船舶「管理人」なる概念があります（697条以下）。歴史的にはこれが一番古いと思われます。

もっとも、この管理人は、共有船舶において共有者により選任されることが求められる、船舶の利用に関する行為についての共有者の代理人であって、それ以上の存在ではありません。船舶管理人の職務としては、(1)所定の例外を除く船舶利用に関する契約の代理（698条）のほか、(2)①その職務に関する帳簿を備え、船舶の利用に関する一切の事項を記載すること、②一定の期間ごとに、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ことが掲げられています（699条）。これは前記の船舶管理人とは違います。船舶の管理について議論する場合に、両者の混同があってはなりません²⁵。

商法には、2018年改正法において船責法から部分的に移植された条項（842条1号）におけるそれを除き、「運航」概念はありません。当該条項については次の（２）ウで述べます。

（２） 船責法及び船舶油賠法

第二は、日本が締約国である国際条約上のそれと同じと敢えて明記される形で導入されている（より正確にはそれらを行う「管理人」及び「運航者」という形で導入されている）、別言すれば借り物の概念として導入されている、船舶の「管理」及び「運航」です。下記のアとイがそれです。ウとエは借り物とは明記されていませんが、やはり国際条約由来なので、併せて説明します。

ア 船責法 98条（LLMC 1条2項）

この観点からの船舶の「管理」及び「運航」（「管理人」及び「運航者」）なる概念が登場する嚆矢となったのは、日本が1975年に1969年CLC/1971年FCと併せて1957年の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**」）を批准し、船主責任制限について金銭主義を導入する船責法を制定した際（昭和50年法律第94号・1976年9月1日施行）です。

²⁵ 共同所有の場合の船舶管理人は managing owner と訳されることもあります。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混乱は生じません。しかし、これだと船舶管理人は常に所有者（共有者）の一人であることが前提と読めかねませんが、日本法では必ずしもそうではなく第三者を船舶管理人に選任することもできるので（697条2項参照）ミスリーディングです。またいずれにしても日本語では同じ「船舶管理」の語が使われていて混乱が生じ得ます。また、同じく前者は ship's husband と訳されることもあります（法務省の訳がそうであることにつき拙稿・前注（4）4頁注（6）参照）、その場合は、単語としては区別できます。しかし、ship's husband とは、今でいう船舶管理会社に相当する存在であると考えれば、やはり混乱が生じ得ます。なお重田・後注（33）36～37頁注（3）も参照。

1957年条約は、一義的には、海上航行船舶の「所有者」の責任を制限する条約ですが（1条1項）、その6条2項は、「（前略）この条約は、傭船者、船舶の管理人及び船舶の運航者につき、並びに船長、乗組員その他船舶の所有者、傭船者、管理人及び運航者の被用者で職務を行っているものにつき、所有者についてと同様に適用する。」と定め、責任制限主体に船舶の「管理人」及び「運航者」が含まれていました。わが国は、本条約の批准に合わせて船責法を制定するに際し、冒頭箇所では責任制限主体として「船舶所有者等」（＝船舶所有者、船舶賃借人及び傭船者並びに法人であるこれらの者の無限責任社員²⁶（2条1項2号））及び「船長等」（＝船長、海員その他の船舶所有者が使用する者（水先人を含む。）（2条1項3号））なる概念を定義して掲げる一方、法の末尾近くに「この法律は、海上航行船舶の所有者の責任の制限に関する国際条約第六条第二項に規定する船舶の管理人及び船舶の運航者並びに法人であるこれらの者の無限責任社員について船舶所有者等と同様に、同項に規定する船舶の管理人又は船舶の運航者の使用する者について船長等と同様に、適用する。」（98条）との規定を置きました。

その後、1957年条約の後継条約として1976年LLMCが採択されましたが、そこでは、責任制限主体たる船舶所有者について、より直截に、「海上航行船舶の所有者、傭船者、管理人及び運航者」と定義され直しました（1条2項）。そして、日本が1982年にLLMCに加入するにあわせて船責法も改正され（昭和57年法律第54号・1984年5月20日施行²⁷）、それに伴い、責任制限主体も「船舶所有者等」「船長等」から「船舶所有者等」「救助者」「被用者等」に変更されましたが、「船舶所有者等」の定義は変更がなく、前記98条も引用条約を変更する最低限の論理的修正がされるに留まりました²⁸。つまり、日本の船責法では、「管理人」「運航者」について、単に定義しないだけでなく、積極的に、1957年条約乃至1976年LLMCという「国際条約～に規定する船舶の管理人及び船舶の運航者」であるという形で責任制限主体を追加規定しているのです。

この意味について、船責法制定時（即ち1957年条約批准時）の立法担当官の解説書は、

「（前略）わが国においては船舶の運航者なる概念はなく、船舶管理人（商699条・700条）は船舶共有者の代理人であって商法上の責任を負うことはないから、わが国内法上は、船舶管理人及び船舶の運航者に本法を適用する余地はない。したがって、これらの者は第2条第2号の船舶所有者等に含めなかった（中略）。しかしながら、条約の締約国においては、条約第6条第2項の船舶の管理人及び船舶の運航者（中略）が責任を負う場合もあり得るので（中略）これらの者を船舶所有者等と同様に、これらの者の使用する者を船長等と同様に、本法を適用すること

²⁶ 無限責任社員への言及は1957年条約及び1976年LLMCにはありませんが、船舶所有者等が破産した場合には、責任制限の申立はできなくなる半面、当該船舶所有者等の無限責任社員は別途正に無限責任を負っており別途責任制限の申立ができて然るべきであることから、日本の船責法では彼らの権利が別途認められています。

²⁷ LLMCへの加入は1982年6月4日、発効は1986年12月1日と時期のずれがあります。この経緯については稲葉威雄＝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』40～43頁（法曹会、1989）参照。

²⁸ 改正後の条文は、「この法律は、海事債権責任制限条約第一条第二項に規定する船舶の管理人及び船舶の運航者並びに法人であるこれらの者の無限責任社員について船舶所有者等と同様に、同項に規定する船舶の管理人又は船舶の運航者の被用者その他の者でその者の行為につきこれらの者が責めに任ずべきものについて被用者等と同様に、適用する。」（98条1項）というものであり、下線部は同じです。

したものである。」²⁹

と述べるに留まり、船責法改正時（LLMC 加入時）の立法担当官の解説書も、概ねそれを踏襲して、

「これら〔引用者注：管理人及び運航者〕についてのわが国の理解は必ずしも一様ではない。ただ、わが商法上の船舶管理人は、船舶共有者の代理人であって（商法 700 条）、原則として、自ら責任の主体となることはない。したがって、責任制限の主体として掲げる必要もない。また、運航者についても、わが商法にはこれに当たるものは規定されていないので、特に主体として掲げる必要はないと考えられた。ただ、これらの条約上の概念の内容は明確ではないので、慎重を期するため、98 条 1 項の規定が置かれ（中略）た。」³⁰

と説明するに留まっています。端的に言えば、日本法上は、管理人の概念は（責任主体とならない共有船舶の船舶管理人を除けば）存在しないし、運航者の概念も存在しないとの前提にたつたうえで、条約に規定があるため、条約上のそれらを借り物としてそのまま念のために追記したに過ぎないとされたのです。

それでは、条約採択に至る検討過程それ自体で、これら概念の意義についてどのように議論がされているかが問題となります。しかし、管理人及び運航者の語は、1954 年に英国海法会が作成した 1957 年条約の最初の草案から入っていました³¹。英国海法会が、何故、如何なる趣旨でこれらを挿入したかを調査することは残念ながら筆者の能力を超えます（なお、後述の小町谷教授の報告には彼が 1956 年の CMI 国際会議で英国海法会の代表から非公式に聴いたという説明が紹介されています³²）。いずれにせよ、日本では、ある論者によれば、1957 年条約の採択に至る会議では結局その概念を画定するに至らず、また LLMC ではむしろ責任制限主体を拡大するかどうか議論になり、そのための具体的なドラフトも審議されたが、結局 1957 年条約と同様の文言となったので、これらの概念構成は全て締約国の司法判断に委ねられていると説明されています³³。

前記 2 つの立法担当官の解説のなかで、唯一実質的な内容があるとすれば、前者（1957 年条約関連）の別の箇所における

「運航者についても、商法にはこれに該当するものはなく、この条約を批准した外国の立法も operator に該当する用語を用いていない。わが国においては海上企業者の業務の内容により、本

²⁹ 時岡泰ほか『逐条船主責任制限法・油濁損害賠償保障法』286～287 頁〔時岡泰〕（商事法務研究会、1979）

³⁰ 稲葉 = 寺田・前注（27）66 頁

³¹ 小町谷操三「萬国海法会マドリッド会議報告—船主有限責任条約案を中心として—」海法会誌復刊 4 号 101 頁以下所収（1956）103 頁。英国海法会が作成した最初の草案については同 104 頁以下注（5）に記載の草案 8 条 2 項 b 号参照。

³² 小町谷・前注（31）117 頁注（1）は、CMI マドリッド国際会議において小町谷教授が英国代表から非公式に聞いたところでは、管理人と運航者は同義である、ただオランダ代表が同国の特殊の言葉を含ませるために管理人の語を入れることを希望したため入れたというのが当該英国代表の説明であったとのエピソードを紹介し、そのうえで小町谷教授自身はこの説明に納得できないことを論じています。

³³ 重田晴生「船主責任制限制度」（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 海法大系』（商事法務、2003）29 頁以下所収）36～37 頁注（3）

条（引用者注：2条2号）の船舶所有者等のいずれかに該当すると解される。」³⁴

との説明です。後者の解説（LLMC 関連）では、この説明は本文からなくなっていますが³⁵、かわりに注において、4.（2）a.で後述する1957年条約採択時の小町谷教授の見解を紹介されています³⁶。この解釈は、運航者は「海上企業者」の一種であることを（そしてそのことのみを）想定していると言えます。

イ 船舶油賠法 39 条（バンカー条約 1 条 3 項）

ところで、日本が船責法を制定する際には、その特別法かつ1969年CLC/71年FCの国内立法として、油濁損害賠償保障法も併せて制定されました（昭和50年法律第95号・1976年9月1日施行）。同法は、その後2004年に、まずは日本独自の法制として、一般船舶のバンカーからの油濁損害についても強制保険制度が導入されたことに伴い改正されて船舶油濁損害賠償保障法と改称され、更に2019年に日本が2001年バンカー条約及び2007年ナイロビ条約に加入したことに伴い再改正されて船舶油濁等損害賠償保障法³⁷と改称され（2019年法律第18号・2020年10月1日施行）、現在に至っています（本シリーズで従前「油賠法」と略称していたのがそれですが、以下ではこの経緯を踏まえ「船舶油賠法」と言います）。そして、再改正に際しては、「一般船舶等油濁損害が生じたときは、（中略）船舶所有者等（燃料油条約第一条第三項に規定する船舶の管理人及び運航者を含む。（中略））は、連帯してその損害を賠償する責任を負う。」旨が定められるに至りました（39条1項柱書本文）。同条にいう「船舶所有者等」それ自体は、あくまで船舶所有者及び船舶賃借人に限定されているものの（1条12号）あえて括弧書きをつけて責任主体の範囲を拡大しています。これは、バンカー条約が、「船舶所有者」を「船舶の所有者（登録所有者を含む。）、管理人及び運航者並びに裸傭船者」と定義し（1条3項）それらの者の厳格責任かつ連帯責任を定めていること（3条1項、2項）に対応したものです。ここでも、「管理人」「運航者」について、単に定義しないだけでなく、積極的にバンカー条約という「条約～に規定する船舶の管理人及び運航者」であるという形で、責任主体を追加規定しています³⁸。

バンカー条約それ自体には、「船舶の管理人及び船舶の運航者」については明確な規定はなく、日本法の文献でも、管見の限りでは、その意義を論じるものは殆ど見当たらないように思われます³⁹。

³⁴ 時岡ほか・前注（29）31頁〔時岡泰〕

³⁵ 稲葉＝寺田・前注（27）494～495頁

³⁶ 稲葉＝寺田・前注（27）81頁注（18）

³⁷ なお法務省が運営する日本法令外国語訳データベースシステム

（<https://www.japaneselawtranslation.go.jp/ja> 最終閲覧 2024年8月16日）による訳は Act on Liability for Ship Oil Pollution Damage であり、日本語の「等」の付加を反映していません。また「損害賠償保障」を単に Liability と訳するのは意識であり、同じ日本語を用いている自動車損害賠償保障法が Act on Securing Compensation for Automobile Accidents と訳されていることとも齟齬があります。しかし、所詮は訳語の選択の問題でしかないので、本稿の英語版では法務省の訳をそのまま採用しています。

³⁸ 前者の改正後、後者の改正前の段階では、一般船舶油濁損害の責任主体は、「一般船舶所有者等」（＝船舶所有者及び船舶賃借人）に限定されていました（改正前船舶油賠法 39 条の 2、2 条 5 号の 2）。

³⁹ バンカー条約について解説する和文文献として、例えば、井口俊明『2001年バンカー油による汚染損害の賠償に関

しかし、上記船舶油賠法の再改正に際し日本が同時に加入したナイロビ条約側には、このうち運航者の意義についての定義規定があります。1条9号は、

「『運航者』とは、船舶の所有者又は他の団体若しくは者（管理人、裸傭船者等）であつて、船舶の所有者から当該船舶の運航に係る責任を引き受け、かつ、その引受けに際し、国際安全管理コード（その改正を含む。）に定める全ての義務及び責任を引き継ぐことに同意したものをいう。」

と定義しています。これは、2.（2）で述べた SOLAS 条約の ISM Code にいう「会社」の定義と同じです。海外の論稿には、バンカー条約においても、このナイロビ条約の定義と別異に解する理由はないとし、更にこれには定期傭船者等は入らないと論じるものがあります⁴⁰。もっとも、バンカー条約においては、運航者は船舶所有者等と並ぶ責任主体の一つですが、ナイロビ条約においては、同条約が規定する船骸撤去責任を負うのは登録船主であり、運航者は船長と並んで報告義務を負うに過ぎない（同条約1条8号、5条1項、10条1項、船舶油賠法47条1項、61条1項、同法施行規則31条）という違いがあります。

ウ 船責法3条1項1号、商法842条1号（LLMC2条1項a号）

船舶の「運航」という概念は、船責法及びそれが依拠する LLMC における制限債権の内容としても登場します。

従前の1957年条約では、制限債権の範囲について対象となる人が「運送されるため船舶上にある」又は財産が「船舶上にある」か、それらに関する損害が「船舶上にある者」又は一定の場合に「船舶上にない者」の「作為、不作為若しくは過失で所有者が責任を負うものによる」という形で限定を加え（1条1項a号及びb号）、これに基づく改正前船責法も「航海に関して生じた次に掲げる損害に基づく債権」という形で規定しており（3条1項）、この段階では運航概念は出てきません。しかし、LLMCで

する条約』について」海事法研究会誌176号2頁以下所収（2003）、小林寛「バンカー条約の発効と一般船舶による油濁損害の補償制度についての考察」海事法研究会誌202号26頁以下所収（2009）があります。前者では、バンカー条約の審議過程における責任主体に関する議論として、タンカー油濁のような責任集中を採用せず管理人や運航者も含まれることになったこと等を紹介し、これらは明確ではないとの批判があることを述べたうえで、管理人に関しては ISM Code の会社の定義を紹介しつつも、それは実務では必ずしも定着していないと述べ、運航者に関しては米国油濁法関連の定義を例示しつつも、結論めいた叙述はなく、条約上の管理人や運航者が誰を指すのかの定義は結局はつきりしないように思われます。後者では、特に説明はありません。また、船舶油賠法改正時の国交省報道発表資料「『船舶油濁損害賠償保障法の一部を改正する法律案』を閣議決定～海難等による汚染等損害からの被害者保護を図るための措置を講じます～」(https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji06_hh_000183.html 最終閲覧2024年8月16日)を見ても、この改正により定期傭船者もバンカー油濁により責任を負うことになったとは述べていません。

⁴⁰ Nicholas Gaskell and Craig Forrest, 'Marine pollution Damage in Australia: Implementing the Bunker Oil Convention 2001 and the Supplementary Fund Protocol 2003' The University of Queensland Law Journal (2008) 2-2-103 at 138 及び Konstantinos Bachxevanis 'The Bunker Pollution Convention 2001' (Reed Smith LLP September 2009) 6

(<https://www.reedsmith.com/en/perspectives/2009/09/the-bunker-pollution-convention-2001> accessed 16 August 2024)

は、制限債権の中心概念として「船舶上で又は船舶の運航（中略）に直接関連して生ずる」人や財産の損害に関する債権が掲げられており（2条1項a号）、これを受けた船責法も同旨の条項を有しています（3条1項1号）。従って、船舶上で発生したものであるが船舶の「運航」に直接関連して生ずる債権かが問題になります。

これに関連して、2018年改正後商法は、842条1号において、船舶の「運航」に直接関連して生じた人の生命又は身体の侵害による損害賠償請求権について最優先の船舶先取特権を認めています。従って、今では商法典自体にも「運航」概念が登場します。しかしこれは、もともと船責法95条により制限債権の全てに船舶先取特権が認められていたため⁴¹、その一部として認められていたものの、優先順位が低かった（商法典自体で船舶先取特権が認められる航海継続必要費用や船員の給料等の債権より後順位であった）ところ、人身損害保護の見地から、改正にあたり制限債権一般から切り離して最上位として商法典に移されたものであり⁴²、やはり概念的には船責法乃至LLMCに由来しています。

この「運航」の意義については、20世紀最後の年の下級審（高裁）裁判例が一件あります⁴³。本件は、船主発行BLの所持人が、BLと引換でない荷渡に基づく損害賠償請求権は船責法上の制限債権たる「船舶上で又は船舶の運航に直接関連して生ずる～物の滅失若しくは損傷による損害に基づく債権」（3条1項1号）にあたり当該請求権については同法95条1項により船舶先取特権があると主張して、当該船舶を債務名義即ち執行力ある判決なしに差し押さえ、これに対して、船主が、当該請求権は上記制限債権に該当しないとして差押に異議を申し立てた事案です。判旨は、

「船舶の運航という概念は、航海中のみならず、船舶を航海のためにその機械的用法に従って操作管理すること全体を指すものと解されるから、船積みや荷揚げのために船舶を操作管理することもこれに含まれるものと解することができる。しかしながら、原告人（引用者注：BL所持人）の主張に係る本件積荷の「滅失」は、本件積荷の引渡行為により生じたものであって、荷揚げにおける船舶の操作管理によって生じたものではない。したがって、その滅失をもって、『船舶の運航に直接関連して』生じた物の滅失に当たるとする余地はないものというべきである。」

と述べて異議を認めました。もっとも、この船舶の運航概念の解釈は、当事者何れも主張していなかった解釈を唐突に示したものであり、その根拠や理由も一切示されていません。筆者は、個人的には、自動車の人損事故に適用される自動車損害賠償保障法上の自動車の「運行」の意義、即ち「この法律で『運行』とは（中略）自動車を当該装置の用い方に従い用いることをいう。」（同法2条2項）にヒントを得たのかもしれないと想像しますが、もとより真相はわかりません。

Ⅰ 船舶油賠法2条11号

（1996年CLC1条3項、バンカー条約1条4項、ナイロビ条約1条8項）

⁴¹ なお、制限債権一般に船舶先取特権を与えるという規定は、船責法制定当時からありますが、それは1957年条約やLLMCに直接由来するものではありません。時岡ほか・前注（29）279～280頁（時岡泰）、稲葉＝寺田・前注（27）484～486頁参照。

⁴² 松井信憲＝大野晃宏 編著『一問一答平成30年商法改正』193頁（商事法務、2018）

⁴³ 東京高決平成12年2月25日判時1743号134頁（Rokko号事件）

念のため最後に指摘しておくべきは、船舶油賠法の「船舶所有者」の定義自体の中に入っている、外国所有船舶の登録「運航者」です。

同法 2 条 11 号は、船舶所有者の定義として、原則として登録船主、登録船主がない場合には所有権者を掲げつつ、但書として、「外国が所有する船舶について当該国において当該船舶の運航者として登録を受けている会社その他の団体があるときは、当該登録を受けている会社その他の団体をいう」としています。これは、1969 年 CLC（現在は 1992 年 CLC）1 条 3 項に由来しますが、バンカー条約 1 条 4 項、ナイロビ条約 1 条 8 項にも同趣旨の規定があります。

この意味について、1969 年 CLC についての解説書は、

「この但書の規定は、主としてソ連等社会主義国の場合を考慮したものであり、船舶の所有権自体は国に属するとしつつ、その船舶の商業的活動のための運航を会社・公社等の団体に委ね、その団体をその船舶の運航者として登録せしめ公示する形態をとっている場合については、その船舶の所有者たる国を船舶所有者とせず、登録された運航者を船舶所有者として本法を適用することを定める。これによって、船舶の所有者たる国を責任主体とすることによって生ずる主権免除等の困難な問題を回避せんとするものである。」⁴⁴

と説明しています。この説明でその趣旨は明らかですが、誰が運航者かは、当該船舶の所有国が誰を運航者として登録するかにより明確に決まることですし、何れにせよ日本法の問題ではありません。もっとも、上記の説明にいう「商業的活動のための運航」とは、2. で述べた商業的及び海技的な意味での運航の区別を踏まえたものではないことは確かであり、かつ、あえて言えば何れも入り得ると思います。そこでも述べたとおり、海技的な意味の運航も商業的な活動であることにはわかりがたいからです。

（3） 海事公法 – 海上運送法及び内航海運業法

第三は、海事公法の関連規定における船舶の「管理」と「運航」です。

これには既に 2. (2) で言及した船舶安全法施行規則 12 条の 2 で日本法に摂取されている ISM Code の用語法も含まれます。しかし、ここで特に取り上げる必要があるのは、海上運送法及び内航海運業法という海運業に対する行政的な規制法における船舶の管理と運航です。そこでは「運航」概念は昔からありますが「管理」概念が登場するのは比較的最近ですので、「運航」から先に説明します。

ア 船舶の運航

海上運送法は、1949 年の制定時から、海上運送事業を大きく (i) 船舶運航事業 (ii) 船舶貸渡業の 2 つに分けています (2 条 1 項、2 項、7 項) ⁴⁵。この (i) に船舶の「運航」なる概念が登場し

⁴⁴ 時岡ほか・前注 (29) 319 頁〔谷川久〕

⁴⁵ 同法の海上運送事業の定義には、その他に概念上「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と理解すべきでしょう。

ます。もっとも、その定義は、「海上において船舶により人又は物の運送をする事業（港湾運送事業関係の除外略）」ですから、（2条2項）、「船舶運航」の定義は、結局は「船舶による運送」と言い換えられていると言えます。また、船舶運航事業は定期航路事業と不定期航路事業とに分けられるところ、前者は「一定の航路に船舶を就航させて一定の日程表に従って運送する旨を公示して行う船舶運航事業」（2条3項）なので、ここでも航路・日程を決めて「運送する」ことに重きが置かれています。

他方、(ii) 船舶貸渡業は「船舶の貸渡し（定期傭船を含む。以下同じ。）又は運航の委託をする事業」と定義されており（2条7号）、この後者にも「運航」概念がありますが、こちらにおいては定義に類するものが一切ありません。1949年に海上運送法が制定された際の立法担当官の解説書によれば、「船舶の貸渡しは、通常裸傭船（Bare Charter）と云われるもので海商法（第737条以下）の規定によるものであるが、本法では、海商法に規定がなく、取引の実際より発生し廣く行われている期間よう船即ち通常定期傭船（Time Charter）と云われるものをもこれに含ましめている。運航の委託も期間傭船と同様に海上運送の実際の商慣習として發達した契約でその内容によっては船舶運航事業にいう船舶の運航である場合もあるが、こゝでいう運航の委託とは、船舶の貸渡しと船舶の運航の中間に位するもので、船舶の貸渡しと相違する點は、計算が委託者にあり、受託者は單に運航委託手数料を委託者より取得する點にあるが、運航が受託者の名の下に受託者の責任で行われる點が船舶の貸渡しと同様である。」とされています⁴⁶。

海上運送法の具体的規制をもう少し眺めると、運航の意味はもう少し見えてきます。即ち、船舶運航事業の中の一つである一般旅客定期航路事業の場合、運航者に船舶「運航」計画を作成して許可申請書に記載すること（指定区間に関するとき）又は別途届け出ること（その他）を義務付ける形で、別途船舶の「運航」概念が登場します（3条3号、6条）。船舶運航計画とは、①運航日程及び運航時刻（略）、②旅客、手荷物、小荷物、自動車（略）及び貨物（略）の使用旅客船ごとの最大搭載数量、③運航が特定の時季に限られているものにあつては、その運航の時季、④運航開始予定期日に関する計画です（同法施行規則2条1項4号）。「運航」管理者（船舶それ自体というより運航を管理する者）の選任も義務付けられています（法10条の3第4項）。

以上の規制の枠組は、内航海運業法においても（次述の管理に関する規制の存在を除き）概ね同様です⁴⁷。

従って、海上運送法及び内航海運業法という公法規制においては、船舶の「運航」とは船舶により「運送すること」であり、別言すると、旅客や荷主との運送契約を履行するために本船を利用することを指すのであり、その計画即ち運航計画も、その日程、時刻、時季に関する計画のことであり、それは商業的な意味での運送を指していると言えるでしょう。

イ 船舶の管理

⁴⁶ 澤雄次・河毛一郎『海上運送法解説』（1949、五島書店）109～110頁。なお、運航委託契約の意味については、前注（23）も参照。

⁴⁷ 同法における事業分類では、よりストレートに、上記に相当する分類を（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）をする事業と表現し、前者における「内航運送」とは、「船舶による海上における物品の運送であつて、船積港及び陸揚港のいずれもが本邦内にあるもの」（例外略）と定義しており、「運航」概念は使われていません（同法2条1項、2項）。

これに対し、従前は、船舶の「管理」を定義してそれを規制する規定はありませんでしたが、現在は、内航海運業法の中に定めがあります。

2000年代以降、内航海運行政の課題の一つとして船舶管理の活用が掲げられ、種々の政策が講じられました⁴⁸。紆余曲折を経て、最終的に「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律」（通称：海事産業強化法）による内航海運業法の2021年改正（2022年施行）の一部として、外航運送における上記2分類に相当する形で従前から存在した（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）をする事業に加え、新たに、（iii）内航運送の用に供される船舶の管理をする事業が認知され、船舶管理業者の登録乃至届出制度が義務化されるに至りました（同法2条2項3号、3条）。その10年近く前の2012年7月に国交省が公表した「内航海運における船舶管理業務に関するガイドライン」にも船舶管理業務の説明があることは、2.（2）で説明したとおりですが、最終的な法令（内航海運業法）では、それよりややシンプルに、船舶の管理とは、「委託その他いかなる名義をもつてするかを問わず、他人の需要に応じ、当該船舶に船員を乗り組ませ、当該船舶の点検及び整備並びに航海を行う業務（港湾運送事業関連の除外略）」と定義されています⁴⁹。ガイドラインにあった運航実施管理との言葉もなく、運航という言葉の利用を慎重に避けていますが、この定義は、2.（1）で述べた実務における船舶の管理の理解となお実質的に合致していると考えます。

海上運送法自体にはなお船舶の管理なる概念はなく、従って外航運送における船舶の管理は、ISM Code 関連の規制を別とすれば、許可や登録等の行政的規制の対象にはなっていません。

4. 日本法における船舶の管理と運航－特に船責法及び船舶油賠法について

上記3.で述べた3つの系譜における「管理」及び「運航」概念の解釈のうち、私法的（又は司法的）に特に重要なのは、（2）の ア と イ において説明した、借り物の概念と明記されている船責法及び船舶油賠法における解釈でしょう。なぜなら、（1）については、現に共有者が管理人として選任した者がその地位に就くという意味でそれへの該当性が問題になるとはあまり思われず、（3）についても、実際上は当局による公法的規制対象の種別ですから、実務的には疑義があれば当局との協議により安全策をとるべきだからです。しかし（2）の ア と イ は、条文それ自体が借り物の概念であることを明記しつつ、しかし上記で引用した船責法の解説書にも確たる説明はなく、唯一ある制限債権の定義における「運航」に関する裁判例も唐突に判示しているだけで、結局、その意味は明確ではないからです。

そこで、以下、船責法及び船舶油賠法における船舶の「管理」乃至「管理人」及び「運航」乃至「運航

⁴⁸ その契機は、2001年設置の国交省の「次世代内航海運懇談会」が2002年に発表した「次世代内航海運ビジョン」が船舶管理会社形態の導入を掲げたことに始まります。その後2022年施行の内航海運業法の改正までの経緯の詳細については、日本船舶管理者協会『内航船舶管理者マニュアル～2022年版～』（2023年）1-1～1-20参照。

⁴⁹ 国交省報道発表資料『「海事産業の基盤強化のための海上運送法等の一部を改正する法律案」を閣議決定』（2021年2月5日）及び国交省海事局事業者向け説明会資料「内航海運業法の改正」（2022年1月11日）（前者につき https://www.mlit.go.jp/report/press/kaiji01_hh_000512.html、後者につき https://www.mlit.go.jp/maritime/maritime_tk3_000074.html から入って <https://www.mlit.go.jp/maritime/content/001449060.pdf> 何れも最終閲覧2024年8月16日）

者」の意義について、順次検討します。

(1) 船舶の管理乃至管理人

ア 従前の商法学説

まず船舶の「管理」乃至「管理人」の意義についてです。

1957年条約を採択した第10回海事法外交会議（於ブリュッセル）に我が国政府の代表の法律顧問として参加した小町谷操三教授は、会議の翌年1958年に、

「条約は、船舶管理人を傭船者及び運航業者と併記しているが、船舶管理人は、船舶共有者から船舶の利用を委任せられた者であって、自己の計算において航海業を経営する者でない（商法700条参照）。」⁵⁰

と述べ、約20年後の1957年条約の日本批准及び船責法制定時（1976年）にも、「船舶の管理人は船舶共有者の代理人であるから（商700条）、責任の主体は船舶共有者であって、船舶管理人ではないこと」を、船責法の責任制限主体に関する原則規定たる「船舶所有者等」（制定時船責法2条2号）の定義に管理人を含めていない（そのかわりに98条で条約上のそれを念のため含めている）理由として説明していました⁵¹。これらは、1957年条約における管理人が、3.（1）で述べた共有船舶における船舶管理人と同義であることを前提としています。確かに、これらの時点では、まだ内航海運業法の改正もされていませんから、日本法上、船舶の管理人に関する規定は、共有船舶に関する商法規定しかありませんでした。しかし、その前提が国際的に通用する前提であるとは思えません。1957年条約やLLMCにおける管理人が共有船舶だけを想定しているという根拠はないと思います。

これに対し、その後の学説には、

管理人・運航者双方につき「分かりやすく定義することは難しい。（中略）概念構成はすべて締約国の司法判断に委ねられている。」と述べたのち、管理人については、「わずかながらの英国学説の解説を頼りに、その概念を探れば、ship managerは、英国法上古くから“ship’s husband”としてその存在が知られるもので、会社（船主）の所有船舶につき船主に代わって技術的管理や運航に関わる業務を行うため管理契約に基づいて任命された代理人のことをいう。彼は法にいうmanagerに該当すると解していい。彼は船舶の共有者（part-owner, co-owner）ではないから、船舶共有者の一でもあって実際に船舶の運営者であるmanaging owner（管理船主、船舶管理人と訳される。より現代的な用語ではmanaging agentである）とは区別される。」

⁵⁰ 小町谷操三「航海船の所有者の責任の制限に関する国際条約の研究」（『海事条約の研究』海商法研究7巻81頁以下所収）98頁（1984）。但しその初出は、法学新報65巻6号16頁以下、7号1頁以下所収（1958）。なお、ここに言う商法700条は、2018年改正後の698条です。

⁵¹ 小町谷操三「船舶所有者等の責任の制限に関する法律について」民商法雑誌74巻2号185頁以下所収191頁、193頁（1976）

[引用者注：ISM Code にいう会社の定義を紹介したうえ]「近時の船舶経営形態における ship manager の実像の手掛りをつかむことができる。」⁵²

と述べるものがあります。この見解は、日本の実務の理解を通じてではなく「英国学説の解説を頼りに」という経路を通じてではありますが、日本法の解釈においても、小町谷説のような共有船における船舶管理人と船責法の管理人とを事実上同視する見解と訣別し、更に後半部分は、要すれば ISM Code における会社、実務的に言えば船舶管理会社を、端的に船責法上も「管理人」であると解すべきことを示唆しています。

なお、船責法にいう管理人を離れて、海商法一般において船舶の管理人がどのように扱われているかを見ると、現在でも、日本の海商法の教科書は、残念ながら共有船における船舶管理人についてのみ言及し、実務における船舶管理会社やそれが行う船舶管理については言及がないものが大半であるように思われます。

イ 私見

筆者も、管理人とは、後者の学説の言う通り、実務にいう船舶管理会社、ISM Code にいう「会社」を指し、共有船舶における商法上の船舶管理人ではないというのが素直な解釈であると考えます。その端的な理由は、既に船舶管理という実務、船舶管理会社という存在は確固たるものだからです。確かに、1957年条約が採択されたときには、船舶管理というアウトソーシングの実務はまだ一般的ではなかったと思われませんが、バンカー条約が採択された2001年（これはISM CodeがIMOで決議された1993年より後です）には既に確固たる存在ですし、いずれにせよ、現に船舶管理人として世に広く存在するもの（そして日本の海事公法では認知されているもの）を日本の海商法では管理人ではないという理由はないと考えます。

もっとも、船舶の管理を取って定義するのであれば、幸い現在の日本では内航海運業法において船舶管理会社が認知されその定義もあるのですから、それに概ね倣って、管理とは「船舶所有者等の委託を受けて、当該船舶に船員を乗り組ませ、当該船舶の点検及び整備並びに航海を行う業務」であり、それを行う者が管理者であると定義するのが、日本法全体としても整合性があると考えます。このアプローチとは別に、ISM Code の「会社」の定義をそのまま継受して、管理をする者すなわち管理者の方について「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」と定義して、管理とはその者が行う業務であると整理することも考えられますが、概念的には、その定義には「運航」の語が入っていて運航概念が論理的前提となってしまう、ISM Code という国際条約上の責任の内容が先行しているので当該責任を明らかにしなければ管理の中身も明らかにならないという問題があります。

若干厄介なのは、前記3.(2)イのとおり、バンカー条約が、ISM Code 上の会社、従って実務にいう船舶管理会社を、おそらくはここにすでに「運航」概念が入っていることを踏まえて、「管理人」ではなくむしろ「運航者」として定義している点かもしれません。しかしこのことは、だから船舶管理会社が船舶の管

⁵² 重田・前注(33)36~37頁注(3)

理人ではない（そうではなく運航者である）ことを意味するのではなく、むしろ、管理人が即ち海技的な意味での運航者であること、別言すれば、船舶の管理とは船舶の海技的な意味での運航とほぼ同義であることを意味すると考えるべきでしょう。これは、2.（1）で論じた実務の理解にいう運航の意味その2は管理であるとの整理とも符合しています。

（2）船舶の運航乃至運航者

ア 従前の商法学説

これに対し、船舶の「運航」乃至「運航者」の意義は厄介です。
先に紹介した小町谷操三教授の1958年の論文は、

「いわゆる船舶運航業者（armateur, operator of the ship）とは、～この言葉を傭船者（affréteur, charterer）及び船舶管理人（armateur gérant, manager）と併べて用いている点に鑑み、所有者や、傭船者以外の者で、航海企業の主体となっている一切の者を、指していると解すべく、船舶賃借人及びこれに準ずべき者が、その最もよい例であろう。」⁵³ [下線は原文では縦書きの傍点]

と論じています。1970年代には、ある論者は、英国が1957年条約を国内法化した1958年商船法の解説の中で、

「その母法たる統一条約の解釈および船主責任制限制度の目的からいって、航海企業の主体として活動する一切の者を指称する者と解しうる。いずれにしても、今後の裁判所の判断を期待するほかない。」「したがって、船舶賃借人（demise-charterer）のほか、船舶占有者の例として挙げた、海運投機者たる社員、または運航委託契約にもとづき委託船主から託された船舶をもって運航に従事する受託会社等はこれに相当する権利者といえよう。」⁵⁴

と述べ、さらに別の論者は、日本の1957年条約批准に際し、

⁵³ 小町谷・前注（50）98頁。なお、当該論文で、仏語と英語の両方が引用されているのは、1957年条約が仏文と英文双方を正文としているためであると思われます。

⁵⁴ 重田晴生「イギリスにおける船主責任制限制度（二）」法学新報78巻1,2,3号225頁以下所収（1971）233頁及び237～238頁注（5）参照。なお、論者によれば、裸傭船者については、傭船者に含まれると「解する余地もないではないが、しかし、商船法の沿革からみても、単なるchartererとdemise-chartererの責任制限権はこれまで明確に峻別されてきた事実を徴すれば、むしろかかるpro hac vice ownerについては次の船舶運航者に含めて解するのが相当」であり、逆に傭船者とは定期傭船者や航海傭船者を指すとされ（同232頁）、「海運投機者たる社員」とは、別の箇所では「船舶は所有しないが、業務活動は行う海運投機者たる社員（partner）」と説明されています（同233頁）。後者についてはその例として150近く年前（1878年）の英国判例が挙げられており（同237頁注（4））、残念ながら入手できていませんが、現在の海運実務で如何なる者がそれにあたるかは、筆者には想像の外です。

運航者とは「列挙された以外の何か海上企業の主体となっている者をさすことは確かで、何がそれに該当するかはともかく、規定をおく意味がないではない。」⁵⁵

と述べています。これらによると、日本法の解釈としては、2. (2) で述べた「海上企業」あるいはそれと同趣旨と思われる「航海企業」なる概念が先にあり、運航者とはその主体であって、所有者や傭船者以外の者ということになります。これらは、商法は企業法であるとの理論からの演繹的説明ではありますが、運航者の概念を、「海上企業」乃至「航海企業」の主体なる別概念（商法理論上は出発点であるかもしれないが実務者には曖昧で理解困難な概念）に言い換えているにすぎないように思えます。

他方、小町谷教授自身は、20年後の船責法制定時の論文では、船責法の冒頭部分における責任制限主体である「船舶所有者等」の定義規定（2条2号）が運航者を掲げなかった理由として、正文である英語や仏語の曖昧さのほか、他の批准国の立法でも運航者に対応する単語が必ずしもないことに言及した上で、

運航者とは、「いわゆる運航業者の業務の内容により、各場合に応じ、学説及び判例が『船舶所有者等』の定義として列挙した者の、どれかに該当するものと解釈するところに、委せたものと信ずる。」⁵⁶

としていますから、論理的には、運航者とは、その業務次第であるが結局は所有者、船舶賃借人、傭船者のいずれかに該当してしまう（運航者なるものは実は独立しては存在しない）と言っているようでもあり、読み方によっては上記とニュアンスが違います。この説だと、船責法が、運航者を船舶所有者等の定義に入れず、しかし別途 98 条のように借り物の規定をおくことは論理的に一貫しないこととなりますが、ひょっとすると小町谷教授はこれに批判的だったのかもしれませんが。

更に、上記で小町谷教授の最初の論文の次に引用した論者は、前回 1971 年から約 30 年後の 2003 年には、

〔引用者注：管理人及び運航者を〕「わかりやすく定義することは難しい。（中略）概念構成は全て締約国の司法判断に委ねられている。」としつつ、結論的には〔管理人の概念の困難さを論じた後で〕運航者については「比較的明瞭で通常船舶の運航を行う者をいう。」⁵⁷

⁵⁵ 江頭憲治郎「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律—実体法上の問題—」（ジュリスト 606 号 70 頁以下所収）72 頁（1976）。

⁵⁶ 小町谷・前注（51）191 頁並びに 192 頁の注（4）及び（5）。そこでは、運航者に相当する仏語はここでは armateur であるが他の条約では exploitant du navire としているものもあること、charterer, manager, operator of the ship が affréteur, armateur, armateur-gérant とあることから operator は「艦装船主」を指すことになること（これは armateur とは艦装船主であるという仏語理解を前提としていますが）、英語についても 1957 年条約をうけた 1958 年商船法では、傭船者以外に、any person interested in or in possession of this ship, and in particular any manager or operator of the ship とされていること、ドイツ語の場合は条約の公定訳と改正国内法からはどれが operator に該当するかわからないこと等を指摘しています。

⁵⁷ 重田・前注（33）36～37 頁注（3）

とシンプルに述べるに至ります。しかしこれは単なる同義反復と言わざるを得ないと思います。正に「運航」が何か問題だったはずだからです。

船賃法という運航者を離れて、海商法一般において運航者がどのように扱われているかを見ても、やはり、その意義は明確ではありません。

例えば、上記の最後の学説が掲載された文献には別の論者による「船舶運航の主体と補助者」と題する論文がありますが、冒頭、「船舶の運航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をいう」と述べたのち、「船舶運航の主体」を船舶所有者、船舶共有者、船舶賃借人、定期傭船者の4つに分けて論じ、但し、定期傭船者については「海上企業主体としての地位を認めるべきか否か（中略）に関し、わが国においては判例・学説ともに対立を生じ、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。」と説明しています⁵⁸。定期傭船者の衝突責任の有無がその典型です。この説によると、海上企業主体イコール運航主体だということですから、それを更に運航者と言い変えるならば、論理的には、船舶所有者、船舶共有者、船舶賃借人は「運航者」である、定期傭船者が「運航者」であるかどうかは激しく争われてきたと言うように読めます。しかし、その議論の前提たる「運航」とは何を指すかははっきりしません⁵⁹。

また、最近の教科書においても、やはり「船舶運航の主体と補助者」なる標題の章があるものがあり、その冒頭で、「船舶運航の主体とは、みずから海上活動（船舶の運航＝航海）を行う者である」としたのち、やはり前記4つに分けて論じ、但し、定期傭船者については、衝突責任を念頭に「定期傭船者の船舶運航主体性（責任主体性）」を論じています⁶⁰。ここでは、船舶の「運航」とは「航海」であるということが所与の前提とされていますが、これだけでは言い換えに過ぎず、「航海」（これも実は多義的であり得ます）の意味ははっきりしないように思われます。

何れにしても、これらの学説においては、定期傭船者が船舶運航の主体（別言すれば運航者）であるかという形で問題がたてられています。実務や国交省の用語法からすれば、定期傭船者は正に運航者（オペレーター）ですから、論理的には、衝突責任も当然負うことになりかねません。しかし少なくとも実務の一般的理解はそうではなく、定期傭船者イコール運航者イコール責任を負うと単純に言われれば面食らうでしょうし、他方ではこれらの学説も、実際には決して定期傭船者の責任の有無をそのように単純かつ演繹的に論じているわけではありません。

さらに、論者によっては、「自己の名で船舶を航海の用に供する者」を「船舶運航者」と呼び、それをさらに「自船運航者」と「他船運航者」にわけて、前者は船舶所有者や共有者、後者は船舶賃借人であるとするとするものもあります。しかし、この見解は、定期傭船者については、定期傭船契約は、船員労務供給

⁵⁸ 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 海法大系』（商事法務、2003）3頁以下所収）3、10頁。これは海法体系に収録されている最初の論文です。

⁵⁹ 実際には、定期傭船者についてかつて争われていたのは、一般的には、それが「海上企業主体」であるかであって「運航者」であるかではありません。そして、同じ論者が2018年商法改正後に執筆した教科書では、海上企業活動を行う主体たり得るものとして定期傭船者を含む上記4つを掲げそれらについて論じていることは同じですが、そこには船舶の「運航主体」という言葉は見当たりません。小林登『新海商法』（信山社出版、増補版、2022）61、85頁以下参照。もっとも、前注（58）の文献は海商法の色々なテーマを体系的に並べてそれらに関する多くの寄稿を集めた論文集なので、「船舶運航の主体と補助者」というタイトルは、小林教授ではなく編集者が決定して割り振ったのかもしれない。

⁶⁰ 箱井崇史『基本講義現代海商法』（成文堂、第4版、2021）39、49頁

契約付きの船舶賃貸借契約、あるいは企業賃貸借契約ではなく、運送契約の一種であると解すべきであるという理由で、他船運航者ではない（即ち船舶の運航者ですらない）としています⁶¹。ここでは、「運航」とは、「自己の名で船舶を航海の用に供する」という意味と解され、上記よりはややイメージがわるいもの⁶²、定期傭船者は船舶の運航者ではないと言うのは、実務がそれをオペレーターと呼んでいることと齟齬が生じてしまいます。

おそらくお気づきのとおり、これらの齟齬は、何れも、それが商業的意味と海技的な意味の運航を区別していないことに起因しています。以上からは、定期傭船者の衝突責任の有無はともかく（それは本稿の主題ではありません⁶³）、わが国の商法学説には、一部に「船舶運航主体」「自船・他船運航者」なる概念を出発点として用いるものもあるものの、その場合においても、その意味は実は曖昧なままであり、少なくとも、船責法乃至 LLMC や船舶油賠法乃至バンカー条約の「運航者」の意義を探求する材料にはならないように思われます。

イ 私見－船舶油賠法乃至バンカー条約の場合

私見ではありますが、筆者としては、まず、船舶油賠法乃至バンカー条約にいう「運航者」とは、海技的な意味での運航者即ち船舶管理会社のことであり、内航海運業法にいう船舶管理業者と同義と解すべきと考えます。

その理由は、**第一に**、これは、3. (2) イ で述べた、関係条約に唯一存在する運航者の定義（ナイロビ条約の定義）と整合性を取る解釈だからです。海外の論稿にも同趣旨を明示するものがあることも、3. (2) イ で述べたとおりです。ナイロビ条約の運航者の定義は 2. (2) で述べた ISM Code の「会社」の定義と同じですから、要するに海技的な意味での運航者を指しており、実務にいう船舶管理会社です。そして、とりわけ日本法では、バンカー条約とナイロビ条約の内容を船舶油賠法という一本の法律に

⁶¹ 村田治美『体系海商法』（成山堂書店、1990）79～94 頁参照。

⁶² この論者（村田教授）は、これに先立って、海商法は「企業海上活動」を規律する法である（これは企業の海上活動の意味であって通説が想定する海上企業の活動とは違う）として、企業海上活動は、概念的に、(1)本来的企業海上活動（海を現場とする企業行為）と、(2)付加的企業海上活動（それ以外の活動）に分かれる、そして、企業海上活動の具体的な例示として、(a) 船舶自体の運航活動（船舶自体を航海させる行為）(b) 海上運送活動 … (g) 海上漁労活動…等々がある（それぞれ(1)(2)からなる）、更に、それら例示された企業海上活動には、(x) 航海活動と (y) 非航海海上活動の範疇に分かれ、上記 (a) (b) 以下の多くは (x) に属するが、例えば (g) は、水産物の取得であって (a) (b) 等とは異質であり (y) に属する、といった独自かつ複雑な説明を行っています（村田・前注（61）7～19 頁）。この (a) は「運航」を暗黙裡に海技的な意味での運航の意味で使っているように読めます。そして、おそらくそれは、本文で述べた「船舶運航者」概念の前提にもなっています。しかし、商業的な意味での運航も実務上「運航」と呼称されることは論じられていませんし、船舶の「管理」の概念も出てきません。

⁶³ 周知のとおり、日本では、定期傭船者の衝突責任は、定期傭船者に関する典型論点の一つとして長く論議の対象であり、当該判決の事例において定期傭船者の責任を認めた最高裁平成 4 年 4 月 28 日判決・裁判集民事 164 号 339 頁が存在する反面、2018 年改正商法では、条文構成上、船長その他の船員の行為に関する船舶賃借人の使用者責任を認めた 703 条 1 項、690 条が定期傭船者には準用されないこと（定期傭船者についての 707 条における使用者責任に関する 703 条 1 項の準用否定）、従って原則的には定期傭船者が使用者責任を負うことはないことが、定期傭船者の認知と併せて明確にされました。しかし同改正法は、前掲最高裁判決のような判断の余地を否定するものではないとされ（松井＝大野・前注（42）83 頁）、なお議論は絶えません。

まとめて規定しており、同法施行規則 31 条でも船骸撤去責任との関係でナイロビ条約の運航者を援用しているところ、一つの法律の中で、バンカー条約に対応する部分とナイロビ条約に対応する部分で「運航者」の意義を分けて考えることが合理的であるとは思えません。

第二に、そのように解さず商業的な意味での運航者をも意味するとすれば、その意味での運航者とは要するに定期傭船者ですから、船舶油賠法によって、燃料油による油濁の局面においては海難事故に関する責任（性質的には不法行為責任）が定期傭船者について厳格責任化されていることになり、同じ不法行為である船舶衝突に関する議論の状況を一足飛びに越えるものであり、理論的にも実的にもその影響は甚大です。しかし、直ちにそのようなドラスティックな解釈をする必要性があるとは思えませんし（因みに被害者保護はむしろ船舶所有者に対する付保の義務化や被害者の保険者に対する直接請求権の付与により図られています）、少なくとも、船舶油賠法改正時にその点について真剣な検討がされて結論が出された形跡はないと思います⁶⁴。

このように考えると、船舶油賠法にいう運航者とは管理人と同じになります。同法は責任主体として「管理人」と「運航者」双方を列挙していますから、両者が一致するという点は問題となるようにも見えます。しかし、実際にも、ナイロビ条約の運航者の定義による限り、事実上そう考えていると言わざるを得ませんし、2.に述べたとおり、運航概念には複数の意味があり、海技的な意味での運航とは管理と概ね同じであるというべきですから、結論的には異とするに足りないと考えます。他方で、2.（3）で述べたように、管理と海技的な意味での運航とは、概ね同じといってもなおニュアンスの差があり、従って管理人と海技的な意味での運航者にも同様のニュアンスの差があります。しかしそのうちどちらかに限定する理由もなく、両方掲げられていると整理すれば意味があると考えます。LLMC に関するものですが、後述の英国判例でも、これらが他の概念乃至主体とも重なり合うことは強調されています⁶⁵。

ウ 私見－船責法乃至 LLMC の場合

これと異なり、船責法乃至 LLMC 上の「運航者」については、船舶油賠法乃至バンカー条約上の「運航者」と異なり、海技的な意味での運航者に限らず商業的な意味での運航者も含むと解されます。

何故なら、**第一に**、船舶油賠法及びバンカー条約においては、運航者（及び管理人）は、あくまでも厳格責任を負う主体を広げる対象として、船舶管理人にアウトソーシングをしなければ本来は自ら海技的な意味での運航をする船舶所有者及び船舶賃借人のみと並んで掲げられており傭船者は掲げられていないのに対し、船責法乃至 LLMC における運航者（及び管理人）は、責任制限を享受できる主体として、船舶所有者及び船舶賃借人のほか傭船者（ここには商業的な意味での運航をする定期傭船者も当然入ります）と並べて掲げられており、さらに責任制限主体としては被用者等や救助者も挙げられており、海技的・商業的な意味双方の運航に関与する者全て（管理人を含む）を責任制限主体としよとする趣旨が看取できるからです。別言すると、定期傭船者も責任制限主体であることから、商業的な意味での運航者も責任制限の主体とする趣旨が看取でき、従って、定期傭船者以外で何らかの形で商業的な意味での運航に関わる者がいれば、その者も含めてしかるべきであると考えられるからです。

⁶⁴ 前注（39）参照

⁶⁵ 後注（69）para. 59. また、後に 1957 年条約となる CMI 草案の策定時に、小町谷教授が、最初の草案を作成した英国海法会の代表から管理人と運航者は同じであるとの非公式な説明を受けていたことについて、前注（32）参照。

第二に、近時の日本の先例には、現にそのような取扱をした事例があります⁶⁶。当該事例においては、船主責任制限手続において申立人たる定期傭船者以外の責任制限主体として扱われた受益債務者の中に、一般的な受益債務者である船舶所有者、スロット傭船者及び船長と並んで、

(1) 船舶所有者との間の「船舶管理契約に基づき、本船につき乗組員の配乗、船体・諸設備の維持管理、船舶運航に必要な物品の購買管理・船費管理、運航支援等の業務を行っていた」会社が「本船管理者」という呼称、

(2) 定期傭船者から「定期航路の運営やコンテナ船の運航管理業務を受託し、航路配船企画、スケジュール調整、コンテナ積付け計画の作成等を行っていた」会社が「本船運航者」という呼称により、それぞれ含まれていました。(1)は、前記の管理人の解釈とも整合しています。(2)は、むしろ定期傭船者が商業的な意味での運航を行う場合における定期傭船者の業務の下請人と称すべき者でしょう。

本件で重要なのは、内外の多数の利害関係者が誰も裁判所によるこのような取扱を争わなかったという点にあります。当該事件は数千 TEU ものコンテナを積載した国際航路コンテナ船の全損事故に関するものであり、内外の利害関係者も千をはるかに超えるにもかかわらず、かつ(1)(2)が責任制限主体であることはそれに先立つ同地裁の決定でも認められながら⁶⁷、手続の経過においてその点は誰からも争われた形跡がありません。他方令和 6 年決定では(1)(2)の責任制限を云々する以前に両者の責任自体が否定されていますから、(1)(2)が船責法にいう「管理人」「運航者」であるかという「争点」につき裁判所が実質的に判断した裁判例とはいえないでしょう。とはいえ申立人（定期傭船者）がそのように主張したのに対し、裁判所もあえてそれを否定せず、内外の多数の利害関係者が誰もそれを争わなかったという意味で先例的価値はあると考えます。

確かに、1957 年条約や LLMC の採択時、更に日本での船責法の制定や改正時には、その意味について明確なコンセンサスはなかったでしょう。別言すれば、立法者意思が明確であったとは言えません。しかし、いつまでも、曖昧、不明、海上企業主体の何れかと言って済ませるべきではないと考えます。

Ⅰ 日本及び英国の裁判例の評価

もっとも、裁判例では、船責法乃至 LLMC における「運航」乃至「運航者」につき判断するにあたり、それらが海技的な意味での運航を前提にしているように見受けられるものもあります。

すなわち、**第一に**、3. (2) ウで述べた「運航」の定義に関する本邦裁判例の「船舶を航海のためにその機械的用法に従って操作管理すること全体」との表現は、海技的な意味での運航を前提にしているように見えます。

第二に、LLMC 上の運航者に関する近時の英国判例にも、海技的な意味での運航を前提とするかで見受けられるものがあります。本稿は、日本法の立場を検討するものではありませんが、実務的観点からは海事法における英国法の影響力は圧倒的であり、更に英国はこれら条約を何れも速やかに批准し国内法化しており⁶⁸、その意味でも、英国法における条約解釈は、日本法の立場を検討するにあたっても

⁶⁶ 東京地裁令和 6 年 1 月 22 日決定・判例集未登載（MOL Comfort 号事件査定裁判）。

⁶⁷ 東京地裁平成 25 年 7 月 16 日決定・判例集未登載（MOL Comfort 号事件責任制限手続開始決定）

⁶⁸ 但し、1957 年条約は 1958 年商船（船舶所有者等の責任）法により従前の商船法を改正する形で国内法化されましたが、その 3 条 1 項は、責任制限主体を「傭船者及び船舶に利害関係を有するか又は船舶を占有する者、並び

参照されるべきものですから、筆者に可能な範囲で併せてご紹介します。

英国においても、長らく、運航者の意義が正面から問題となった判例はありませんでした。ところが最近、LLMCの適用との関係で、運航者の意義が正面から問題となった判例が現れました。Stema Barge II号事件の控訴院判決です⁶⁹。当該判例は、曳航されて運送目的地に到着後、陸揚のための貨物積替を待つて錨泊中の無人バージに関する事例であり、本来は当該バージ積載貨物の買主・荷受人でしかない者が、錨泊中に予想された荒天対応のための措置につき相当程度実質的に関与した（錨泊の適否について自己のグループ会社でもある傭船者と検討して決定し、バージ上にバースマスター等の人員を派遣してバージのバラスト調整や発電機稼働、灯火確認その他荒天対応準備状況を確認するなどした）ことを理由に、当該荷受人が当該無人バージ錨泊中はLLMCにいう「運航者」になっていたと言えるかが争われたという、事実関係が些か特殊な事案ですが⁷⁰、控訴審判決は、

「…『運航者』なる用語は、単に船舶の機器の操作 operation（や当該機器の操作のための人員の派遣）以上の事柄を伴う。この言葉は、船舶の管理 management 又は支配 control を伴う、より抽象的なレベルの『運航 operation』と関連していなければならない。」⁷¹

と述べ、当該荷受人が運航者であること、従ってLLMCの責任制限主体となり得ることを否定しました。

しかし、これら裁判例は、あくまでも、海技的な意味での運航について、その意義ないし限界を明らかにしようとしているに過ぎないと考えます。なぜなら、第一の本邦裁判例が提示している船舶の「運航」の定義は、明らかに、海技的な意味での運航についての定義の試みに過ぎないからです。また、第二の英国判例も、荷受人による錨泊中無人バージの荒天対応への関与行為、とりわけバージへの人員の船上派遣について、未だ運航というに達していないという点に重点があるからです。判旨は、運航の意味についてほぼ同趣旨の一般論を示しながら結論において逆であった第一審判決⁷²を批判するなかで、「船舶の機器の操作 operation のため乗組員を提供するだけの者は、その者が提供した乗組員以上に『運航者』ということは困難である」と論じており⁷³、船舶を現に運航する（航行させる）という意味で概念上は運航者であるはずにも関わらずLLMC上は運航者ではなく被用者の範疇に入る乗組員との比較をしてお

に特に船舶の管理人又は運航者」としているので、下線部の者が含まれる分、条約より拡張されていました。LLMCは1995年商船法により国内法化されましたが、条約自体を添付してそれに連合王国法としての効力を有すると規定する方式（185条、付属書7の第一部）がとられているので、条約と同じになっています。

⁶⁹ Splitt Chartering APS & Ors v Saga Shipholding Norway AS & Ors [2021] EWCA Civ 1880

⁷⁰ もう少し詳しく述べると、ノルウェーから英国に曳航されたバージによる貨物（岩塊）の輸送について、当該バージが目的地である英国到着後、陸揚のための小型バージへの貨物積み替えを待つて無人状態で錨泊待機中に、悪天候のため走錨して海底ケーブルを切断する事故が発生しました。当該事故に関する損害賠償責任について、当該バージの船主 Splitt Chartering APS、傭船者 Stema A/S と並んで、傭船者と同じグループ会社であり当該貨物の買主かつ荷受人たる英国法人 Stema UK が、当該バージの（一時的な）運航者として責任制限手続の開始を申し立てました。当然ながら、単に荷受人であるだけならば、責任制限はできませんが、実際は、Stema UK は、当該バージの錨泊の決定及び錨泊それ自体について、本文記載のような形で実質的に関与していました。

⁷¹ 前注（69） para. 58

⁷² Splitt Chartering APS & Ors v Saga Shipholding Norway AS & Ors [2020] EWHC 1294 (Admlty) at paras. 79 and 99 参照。

⁷³ 前注（69） para. 55

り、視点が違うとはいえ、いずれにせよ念頭におかれているのは、明らかに、海技的な意味での運航です。
(定期傭船者以外の) 商業的な意味での運航者も責任制限主体たり得るかという点は、何れにおいても判示されていないと言えるのではないのでしょうか。

5. 結語

今回は、本シリーズの従前の拙稿に比べて、かなり立ち入って私見を述べざるを得ませんでした。

もとより、ここで述べた私見は、畢竟独自のものに過ぎませんが、実はさほど突飛なことを述べているわけではなく、実務の側では従前暗黙裡に考えられてきたことを明示的に提示する以上のものではないと考えます。要旨を繰り返しますと、

- (1) 運航には商業的・海技的の 2 つの意味があり、海技的な意味での運航は管理と呼ばれることが多くなっていること、そして「海運に関係する文献でも、2 つの意味があることを読者が承知している前提で、意味の区別を断らずに～表現し、実務家は、文脈によって判断してきた習慣がある」ことは、海運経済学者の説明のとおりであり、それはいくつかの用例からも看取できます。
- (2) 船責法乃至 LLMC 上及び船舶油賠法乃至バンカー条約上の管理者が、船舶管理会社を意味することについては、現に船舶管理会社の実務が確固たるものである（そして一部学説もそのように解している）以上、そう解するのが自然です。
- (3) 運航者については、
 - ア 船舶油賠法乃至バンカー条約上のそれが海技的な意味での運航者であることは、(a) 船舶油賠法においてバンカー条約と同時に国内法化されたもう一つの条約であるナイロビ条約側の定義と同趣旨と解すべきこと（そして海外の論稿にもそれを明示するものがあること）や、(b) バンカー条約の批准により定期傭船者が厳格責任を負うことになったとは明確に論じられていないことから看取でき、
 - イ 船責法乃至 LLMC 上のそれには商業的な意味の運航者も含むことは、(a) こちらでは商業的な意味の運航者である（定期）傭船者と併せて掲げられていることや、(b) 現に東京地裁の先例において国内外の多くの関係者が誰もそれを争わなかったことから看取できます。
- (4) 4. (2) エ で紹介した本邦裁判例や英国判例も、特殊な事実関係において海技的な意味での運航者に関して判示したに過ぎません。

何れにしても、特に運航の意義については、今後改めて問題となる可能性があります。2. (3) で述べた IMO における MASS Code の策定作業における Remote Operation Center 等の概念における Operation はその例です。現状、日本ではそれは暗黙裡に Operation を「運航」ではなく「操作」「操縦」「操船」などと訳されることによって処理されていますが、それで済みますのは本来望ましいことではなく、やはり自覚的な検討が必要ではないのでしょうか。改めて管理及び運航の意味を問い直す必要性は高まっているように思われます。

【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。また本稿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。】