

船舶衝突による債権の消滅時効の起算点

—— 商法（運送・海商関係）改正作業の進むなかで ——

野 口 夕 子

目次

- I はじめに —— 問題の所在 ——
- II 判例・学説法理の変遷
 - 1 判例の動向
 - (1) 旧来の下級審裁判例
 - (2) 最高裁平成17年判決
 - 2 学説の展開
- III おわりに
 - 1 小括
 - 2 今後の課題

I はじめに —— 問題の所在 ——

わが国商法（明治32年法律第48号）は、船舶衝突に関して、わずかに二ヶ条 —— 船舶が双方の過失によって衝突した場合の損害の分担関係（同797条）および損害賠償債権の時効（同798条） —— を有するのみである。また、両規定を含め、同法第3編「海商」については、その制定から一世紀余り、まったく改正されていない。当該分野にかかる論点が多岐にわたるのは、商法における船舶衝突に関する規定の不完全性に起因するところが大きい。

このようななか、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効については、商法上、その規定をみることのできる稀少な存在といえる。商法798条は、同1項をもって、共同海損および船舶衝突によって生じた債権の消滅時効期間について、「共同海損又ハ船舶ノ衝突ニ因リテ生シタル債権ハ一年ヲ経過シタルトキハ時効ニ因リテ消滅ス」と定める。そのうえで、共同海損

については、同2項をもって、「前項ノ期間ハ共同海損ニ付テハ其計算終了ノ時ヨリ之ヲ起算ス」旨規定する。しかしながら、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点については、商法上、規定がない。この点については、現在に至るまで、解釈をもって、その解決策を見出してきた。

船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点をめぐって、大正時代にわずかに存する下級審裁判例は、いずれも船舶衝突時とする旨判示しており⁽¹⁾、また、学説においても、その立論はともかく、船舶衝突時とする見解が通説となっていた⁽²⁾。加えて、わが国が批准する1910年船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約（International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Law with Respect to Collision between Vessels, 1910）（大正3年条約第1号）（以下、「1910年統一条約」という）が、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効について、同7条1項に「損害賠償ノ請求権ハ事故アリタル日ヨリ二年ヲ以テ時効ニ罹ル」と定めていることとも相俟って、近時、議論の対象となることさえ皆無であった。

ところが、最高裁平成17年11月21日判決（民集59巻9号2611頁）（以下、「最高裁平成17年判決」という）によって、事態は一変する。当該判決は、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点について、最高裁として初めて判断したものであり、その意義は大きい。その最高裁平成17年判決が、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点について、ほぼ一致した見解となっていた船舶衝突時説を否定し、当時、学説の多くが否定的であった民法724条を適用し、被害者が「損害及び加害者を知った時」とする旨判示したのである。

法制審議会商法（運送・海商関係）部会（以下、「商法（運送・海商関係）部会」という）⁽³⁾では、現在、平成27年2月または3月頃を一応の目標として、中間試案の取り纏めに向けた審議が進められている。当然のことながら、船舶衝突による債権の消滅時効を定めた商法798条1項は、ここに検討事項の一つとして列挙されている⁽⁴⁾。

本稿は、商法798条1項に規定する船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の、その起算点をめぐるこれまでの議論を改めて精査することによっ

て、その答えを得ようとするものである。

注

- (1) 山口地裁大正7年5月3日判決（法律新聞1449号21頁）、大阪地裁大正10年10月12日判決（小町谷操三＝井澤孝平編『商事判例集』1038頁（岩波書店、1934年））。
- (2) 松本丞治「船舶衝突ニ因リテ生シタル債權ト時効起算点」法學新報28巻4号78頁（1918年）、島田國丸『船舶衝突論』211-212頁（巖松堂書店、1925年）、山戸嘉一『船舶衝突論』290-291頁（有斐閣、1931年）、寺尾元彦『商法原理（第5巻）海商法』531頁（巖松堂書店、1942年）、小町谷操三『船舶衝突法論 海商法要義 下巻二』247-248頁（岩波書店、1949年）、森清『海商法原論』305頁（有斐閣、第24版、1960年）、石井照久『法律学全集30 海商法』340頁（有斐閣、1964年）、窪田宏『海商法（商法講義Ⅴ）〔第2版〕』222頁（晃陽書房、1984年）、田中誠二『海商法詳論 増補第3版』525頁（勁草書房、1985年）、長谷川雄一『基本商法講義〔海商法〕第2版』233頁（成文堂、1997年）、清河雅孝「船舶の衝突」落合誠一＝江頭憲治郎編『日本海法会創立百周年祝賀 海法体系』454頁（商事法務、2003年）。
- (3) 同部会は、平成26年2月7日に開催された法制審議会第171回会議において、法務大臣からなされた商法（運送・海商）関係等の改正に関する諮問第99号を受けて、その調査・審議のために設置された。

なお、法制審議会に諮問された事項は、「商法制定以来の社会・経済情勢の変化への対応、荷主、運送人その他の運送関係者間の合理的な利害の調整、海商法制に関する世界的な動向への対応等の観点から、商法等のうち運送・海商関係を中心とした規定の見直しを行う必要があると思われるので、その要綱を示されたい。」（諮問第99号）というものである。
- (4) 商法（運送・海商関係）部会資料1「商法（運送・海商関係）等の見直しにおける検討事項の例」第2-3。

II 判例・学説法理の変遷

1 判例の動向

(1) 旧来の下級審裁判例

船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点をめぐって、その解釈

が争われた最高裁の判例は、最高裁平成17年判決が最初であり、現在に至る。当該問題が争点となった下級審裁判例は見受けられるものの、その数は2件と極めて少なく、かつ、両裁判例とも大正時代にまで遡る。

第一が、山口地裁大正7年5月3日判決（法律新聞1449号21頁）（以下、「山口地裁大正7年判決」という）である。山口地裁大正7年判決では、最高裁平成17年判決と同様、船舶衝突によって蒙った損害賠償請求権の消滅時効の起算点が争われている。同判決はまた、当該事故の当時、衝突相手船を特定することができなかつた点でも、最高裁平成17年判決と共通する。

山口地裁大正7年判決は、商法798条1項に定める船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点について、次のように判示する。すなわち、商法「第六百五十一條〔現798条〕第一項に於ては等しく時効期間を定めたる共同海損に因りて生じたる債権に付ては其起算点を計算終了の時と定めたるに拘はらず船舶衝突に因り生じたる債権に付ては何等規定せざるのみならず民法不法行爲に因り生じたる債権の消滅時効に關する第七百二十四條に於ても明かに時効期間の起算点を定めたるに拘はらず等しく不法行爲たる船舶衝突に因りて生じたる債権に付ては特に時効期間を定めながら其起算点を定めざりし点より觀れば船舶衝突に因る債権の消滅時効は衝突なる事實發生の時を以て時効期間の起算点と爲すべき法意なることは毫末の疑を存せず或は右の如く解するときは被害者に於て未だ加害者を知らず従て權利を行使すること能はざるに拘はらず空しく時効期間を經過するが如き事態を生じ頗る不條理なる結果に陥るの觀なきにあらざるも民法第六十六條に於て一般消滅時効の起算点とせる權利を行使し得る時とは權利行使に法律上の障礙なき時の謂にして權利者の加害者不知の如き事實上の障礙なき時を指稱するものにあらざれば此点に於ても前段の解釋を左右するの理由と爲すに足らず」。

山口地裁大正7年判決では、まず、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点について、商法798条2項および民法724条に比して、商法798条1項に船舶衝突によって生じた債権の消滅時効期間を定めながら、

その起算点にかかる規定を設けていないのは、それが当然に船舶衝突時であるからとする。そのうえで、同判決は、一般債権の消滅時効の起算点について、「権利ヲ行使スルコトヲ得ル時」〔平成16年改正前〕と定めた民法166条1項にも言及している。同判決によれば、民法166条1項に定める「権利ヲ行使スルコトヲ得ル時」〔平成16年改正前〕とは、権利行使に法律上の障害のない場合を指すのであって、加害者不知のような事実上の障害を意味するものではないと解されることから、船舶衝突時をもって消滅時効の起算点とすることで生じる帰結に不条理性はないとする。⁽⁵⁾

第二の裁判例として、大阪地裁大正10年10月12日判決（小町谷操三＝伊澤孝平編『商事判例集』1038頁（岩波書店、1934年））（以下、「大阪地裁大正10年判決」という）がある。事実の概要は、次のとおりである。運送業者Y（被告）は、X（原告）との間で締結した運送委託契約に基づき、Y所有の船舶において、X所有の物品を運送中の大正8年5月23日、訴外A所有の船舶と衝突、Y所有船舶およびその積荷のすべてが沈没した。Xは、当該衝突事故が、Yおよびその使用人の過失によるものであるとして、大正9年12月21日、Yに対して、みずからの物品の損害につき、債務不履行に基づく損害賠償を求める訴えを提起した。

大阪地裁大正10年判決は、「商法第六百五十一條〔現798条〕は其の損害が財産上のものなるに於ては廣く船舶の衝突に因り生じたる債権に關する時効を定めたるものなるを以て〔略〕時効起算点は衝突のときに在りと爲さざる可からず」と判示し、山口地裁大正7年判決と同様、商法798条1項に規定する船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点が、船舶衝突時であるとした。

(2) 最高裁平成17年判決

下級審裁判例ではあるが、従来、商法798条1項に定める船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点については、船舶衝突時とすることで一致していたところ、その転機となったのが、最高裁平成17年判決である。⁽⁶⁾

最高裁平成17年判決は、X所有の漁船M丸が、平成11年6月5日午後9時頃、北海道東方沖の公海上で、リベリア共和国法人Y所有の貨物船P号との衝突によって損傷を蒙ったとして、Xが、Yに対して、不法行為に基づく損害賠償を求めた事案である。当該判決では、船舶衝突によって生じた損害賠償請求権の消滅時効の起算点が争点となっている。

【事実】平成11年6月5日午後9時頃、北海道東方沖の公海上において、日本国籍を有するX（原告・控訴人・被上告人）所有の漁船M丸（総トン数9.89トン）と、リベリア共和国法人Y（被告・被控訴人・上告人）の所有する同国船籍の貨物船P号（総トン数1万7142トン）とが衝突、M丸が損傷を蒙った（以下、「本件事故」という）。

本件事故の発生当時、現場付近の海域は、濃霧のため、視界が制限されていた。加えて、P号が、本件事故に気づかず、事故発生後も停船することなく航行を続けたため、M丸の乗組員等は、衝突相手船を明確に特定するには至らなかった。

その後、本件事故の発生から2年余りが経過した平成13年11月29日になって、Xは、Yに対して、本件事故がP号を操船していた船員の過失によるものであるとして、本件事故によって蒙った船体修理費およびかかる修理中の休業損害等の賠償を求めて、訴えを提起した。

第一審（東京地裁平成15年6月30日判決（金融・商事判例1242号45頁））は、次のように判示し、Xの請求を棄却した。すなわち、「商法798条1項が船舶衝突の場合に短期の消滅時効を定めたのは、海上ということの性質上、しばしば事故が発生する一方で、その原因や損害等に関する証拠の保存が困難という面があり、また関係者も船主、船員、荷主など国境を超えて多数存在する場合があるので、なるべく早期に、また画一的に権利関係を確定させる必要があるとの趣旨に基づくものと解される。

このような趣旨〔略〕及び商法798条1項が共同海損又は船舶の衝突によって生じた債権は1年を経過したときは時効によって消滅する旨を

定め、同条2項が同条1項の共同海損についてのみ消滅時効の起算点についての特則を定めていることからすれば、同条1項の規定は消滅時効の期間についてだけでなく消滅時効の起算点についても民法724条の適用を排する趣旨であると解すべきであり、その他船舶衝突についての消滅時効の起算点について特段の定めがない以上、この点は原則である民法166条1項によるものと解される。』。

「民法166条1項は『権利ヲ行使スルコトヲ得ル時』〔平成16年改正前〕から消滅時効が進行すると定めるが、これは、単にその権利の行使につき法律上の障害がないというだけではなく、さらに当該権利の性質上、その権利行使が現実に期待のできるものであることをも必要とする趣旨であると解される。』。

本件事故の発生当初から衝突相手船はP号に絞られており、また、その後の本件事故にかかる捜査状況等からすると、Xにしても、遅くとも「平成12年10月11日ころまでには本件事故の衝突相手船がP号ではないかと疑うに足りるだけの客観的な情報は得ていたものと認められ、その場合に、P号の所有者がYであることを調査するについては、それほど之の支障があったとは認められない。」ことから、「平成12年10月中旬以降、XがYに対して本件事故による損害賠償請求権を行使することが事実上期待できない状態にあったとは認められないから、遅くともその時点から同請求権の消滅時効期間が進行し始めたものといわなければならない。』。したがって、「XのYに対する本件事故による損害賠償請求権は、仮にそれが発生したものとしても、遅くとも平成12年10月中旬から1年を経過した時点で時効により消滅したものである。』。

Xは、これを不服として、控訴した。

原審（東京高裁平成16年5月27日判決（民集59巻9号2583頁））もまた、第一審判決と同様、「本件事故によるXのYに対する損害賠償請求権の消滅時効の起算点は、平成12年10月中旬ころであるというべきである。」と判断した。しかしながら、その論旨は、第一審判決と異なる。すなわち、「船舶の衝突によって生じた債権につき適用される

商法 798 条 1 項は不法行為の消滅時効についての規定である民法 724 条の特則となる規定であり、商法 798 条 1 項には時効期間のみ規定されていることからして、商法 798 条 1 項に定める消滅時効の起算点については、不法行為に基づく損害賠償請求権の消滅時効に関する一般規定である民法 724 条が適用されるものと解するのが相当である。』。

また、X は、原審において、新たに「本件における消滅時効の起算点を平成 12 年 10 月中旬と考えるにしても、X 代理人は、X の委任を受けて、平成 13 年 4 月 12 日から同年 8 月 1 日までの間に合計 5 回にわたり、〔略〕本件事故による賠償金債務の履行を催告した。そして、その最後の催告は平成 13 年 8 月 1 日であり、X は、そこから 6 か月以内の同年 11 月 29 日に本訴を提起しているのであるから、上記最後の催告により Y 主張の時効は中断した。」旨主張している。同主張に対して、原審は、X 代理人が、Y 代理人に対して、平成 13 年 8 月 1 日にファクシミリ送信した文書が、「具体的に賠償額等を明記して Y に対し賠償金を請求しているものではないものの、そこに至るまでの交渉の経緯に照らせば、同文書は Y に対する権利行使の意思の現われとみることができる内容であるといえるから、民法 153 条所定の『催告』としての要件に欠けるものではなく、この文書をもって、X は、Y に対し、本件事故による賠償金の支払を催告したものである」として、当該文書を送付した平成 13 年 8 月 1 日をもって、本件事故による損害賠償請求権が時効により中断したことを認め、X の請求を一部認容した。

これに対して、Y が、上告したものである。

【判旨】 上告棄却。

「民法 724 条は、不法行為に基づく法律関係が、未知の当事者間に、予期しない事情に基づいて発生することがあることにかんがみ、被害者による損害賠償請求権の行使を念頭に置いて、債権一般について消滅時効の起算点を規定する同法 166 条 1 項の特則を設けたものであり、同法 724 条が、消滅時効の起算点を『損害及び加害者を知った時』と規定したのは、不法行為の被害者が損害及び加害者を現実に認識していない場

合があることから、被害者が加害者に対して損害賠償請求に及ぶことを期待し得ない間に消滅時効が進行し、その請求権が消滅することのないようにするためであると解される（最高裁平成8年（オ）第2607号同14年1月29日第三小法廷判決・民集56巻1号218頁参照）。船舶の衝突によって損害を被った被害者が不法行為による損害賠償請求権を行使する場合においても、同条の趣旨はそのまま当てはまる。

商法798条1項は、船舶の衝突によって生じた債権は1年を経過したときは時効によって消滅すると規定しているが、消滅時効の起算点については何ら規定するものではなく、消滅時効の期間について民法724条の特則を設けたにすぎないものというべきである。

したがって、船舶の衝突によって生じた損害賠償請求権の消滅時効は、民法724条により、被害者が損害及び加害者を知った時から進行するものと解すべきである。』。

最高裁平成17年判決は、原審判決を支持し、商法798条1項に定める船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点について、民法724条を適用し、被害者が「損害及び加害者を知った時」とする旨判示した。既述のように、当該判決は、ほぼ一致した見解となっていた船舶衝突時説を否定しただけでなく、学説が否定的であった民法724条適用説を採用したものである。

最高裁平成17年判決によれば、民法724条が、特に不法行為による損害賠償請求権の消滅時効の起算点について、「損害及び加害者を知った時」と規定したのは、「不法行為の被害者が損害及び加害者を現実に認識していない場合があることから、被害者が加害者に対して損害賠償請求に及ぶことを期待し得ない間に消滅時効が進行し、その請求権が消滅することのないようにするためであり、「船舶の衝突によって損害を被った被害者が不法行為による損害賠償請求権を行使する場合においても、同条の趣旨はそのまま当てはまる。』。

最高裁平成17年判決の理論的根拠は、被害者保護の要請に裏打ちされ

ている。これは、海商法分野に限らず、最近の判例にみられる大きな特徴である。当該判決もまた、その流れに沿ったものである。

最高裁平成17年判決の立論は、従来、学説において主張されてきた一つであり、決して目新しいものではない。しかしながら、当該判決は、既述のように、商法798条1項に規定する船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点について判断した最初の最高裁判決であり、その意義は大きい。

2 学説の展開

商法798条1項に定める船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点について、学説は、船舶衝突時と解することで、ほぼ一致している⁽⁷⁾。しかしながら、船舶衝突時と解する理論的根拠については、次の2説に大別される。

一つは、商法798条が、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点について、明文をもって規定していないのは、衝突の時を起算点とする趣旨にほかならず、それが自明のことであるからと説く見解である⁽⁸⁾。

この見解に対して、もう一つは、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点については、船舶衝突時との結論に帰着するものの、商法に何ら特別の規定が存在していない以上、民法の一般原則に従って決定すべきであるとして、その根拠を民法166条1項に求める説である⁽⁹⁾。同説によれば、民法166条1項に規定する「権利を行使することができる時」とは、従来、民法において解されているように、権利を行使し得る客観的要件を具備した時であり、したがって、商法798条1項に定める船舶衝突によって生じた債権の消滅時効にあつては、船舶衝突時を基準として進行を始めると解する⁽¹⁰⁾。

このように、その論拠は異なるものの、商法798条1項に定める船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点については、船舶衝突時と解する点で一致している両説に対して、少数説ではあるが、民法724条を適用することにより、被害者が損害および加害者の双方を知った時と解すべき

とする見解も存する⁽¹¹⁾。同説によれば、船舶衝突は、不法行為の一態様であり、したがって、これに起因する債権については、商法にその起算点の規定がない限り、不法行為の一般原則である民法724条によって解決されるべきこととなる⁽¹²⁾。

しかしながら、この立場によると、各債権者が損害の発生と加害者とを知る時期について差異を生じ、かつ、同条がその除斥期間を不法行為の時から20年と定める結果として、法が、海上事故の特異性に鑑み、船舶衝突による債務を速かに解決しようとした目的を達成し得ない恐れがあることを理由に、学説の多くが、民法724条の適用には否定的である⁽¹⁴⁾。

注

- (5) 商法798条1項に定める船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点について、山口地裁大正7年判決は、民法166条1項を適用し、船舶衝突時としたと評価するものもあるが（館内比佐志「判批」ジュリスト1324号121頁（2006年）、石田清彦「判批」損害保険研究69巻1号317頁（2007年））、その論旨からは、商法798条1項の解釈として、当然に船舶衝突時との結論を導き出したものと読める（箱井崇史「判批」平成17年度重要判例解説（ジュリスト1313号）118頁（2006年）、拙稿「判批」判例評論579号（判例時報1959号）210頁（2007年）、相原隆「判批」海事法研究会誌196号20頁（2007年））。
- (6) 最高裁平成17年判決の評釈として、原田剛「判批」法学セミナー51巻2号122頁（2006年）、中舎寛樹「判批」NBL829号8頁（2006年）、館内・前掲注（5）120頁、館内比佐志「判批」法曹時報58巻11号285頁（2006年）、箱井・前掲注（5）117頁、拙稿・前掲注（5）208頁、石田・前掲注（5）313頁、相原・前掲注（5）19頁、柴崎暁「判批」私法判例リマックス34号54頁（2007年）、波床昌則「判批」平成18年度主要民事判例解説（判例タイムズ1245号）107頁（2007年）、松田忠大「判批」早稲田法学84巻1号165頁（2008年）、館内比佐志「判批」最高裁判所判例解説民事篇平成17年度〔下〕853頁（2008年）、増田史子「判批」商事法務1865号117頁（2009年）。
- (7) 松本・前掲注（2）78頁、島田・前掲注（2）211-212頁、山戸・前掲注（2）290-291頁、寺尾・前掲注（2）531頁、小町谷・前掲注（2）247-248頁、森・前掲注（2）305頁、石井・前掲注（2）340頁、窪田・前掲注（2）206頁、田中・前掲注（2）525頁、長谷川・前掲注（2）233頁、清河・前

- 掲注 (2) 454 頁、拙稿・前掲注 (5) 211 頁、相原・前掲注 (5) 25 頁、箱井崇史『基本講義 現代海商法』187 頁 (成文堂、2014 年)、松田忠大『船舶衝突責任法の課題と展開』189 頁 (成文堂、2014 年)。
- (8) 松本・前掲注 (2) 78 頁、石井・前掲注 (2) 340 頁、長谷川・前掲注 (2) 233 頁、清河・前掲注 (2) 454 頁、拙稿・前掲注 (5) 211 頁、相原・前掲注 (5) 25 頁、箱井・前掲注 (7) 187 頁、松田・前掲注 (7) 189 頁。さらに、「其ノ起算点ハ孰レモ衝突アリタル日ヲ以テスヘキハ勿論ナリ」とする森・前掲注 (2) 305 頁および「この時効の起算点が衝突の時なることは疑いが無い」と述べる田中・前掲注 (2) 525 頁も、この考えに立つものと思われる。
- (9) 島田・前掲注 (2) 211-212 頁、山戸・前掲注 (2) 290-291 頁、寺尾・前掲注 (2) 531 頁、小町谷・前掲注 (2) 247-248 頁、窪田・前掲注 (2) 206 頁。
- (10) 島田・前掲注 (2) 212 頁、山戸・前掲注 (2) 291 頁、寺尾・前掲注 (2) 531 頁、小町谷・前掲注 (2) 248 頁、窪田・前掲注 (2) 206 頁。
- (11) 小町谷操三『商法講義 卷三 (海商)』242 頁 (有斐閣、1944 年)、村田治美『体系海商法 (二訂版)』269 頁 (成山堂書店、2005 年)、館内・前掲注 (6) 最高裁判所判例解説民事篇平成 17 年度〔下〕865 頁。ただし、小町谷・前掲注 (11) 242 頁は、小町谷・前掲注 (2) 247-248 頁において改説している。
- (12) 小町谷・前掲注 (11) 242 頁、村田・前掲注 (11) 269 頁、館内・前掲注 (6) 最高裁判所判例解説民事篇平成 17 年度〔下〕865 頁。
- (13) 不法行為による損害賠償請求権の期間の制限について、民法 724 条後段は、「不法行為の時から二十年を経過したときも、同様とする。」旨規定するが、この期間制限の性質が消滅時効なのか除斥期間なのかは、条文上、明らかではなく、疑義が生じていた。判例は、民法 724 条後段について除斥期間を定めたものであるとしているが (最高裁平成元年 12 月 21 日判決 (民集 43 卷 12 号 2209 頁))、近時、「除斥期間の場合は、信義則違反や権利濫用の主張は失当となり、被害者の側にいかなる権利行使上の困難があっても不法行為の時から 20 年の経過によって損害賠償請求権が消滅することとなり、著しく正義・公平の理念に反し、被害者にとって酷な結論となる場合があり得る」という理由から (民法 (債権関係) 部会資料 69A「民法 (債権関係) の改正に関する要綱案のたたき台 (4)」第 1-4)、学説上、批判が強い。そこで、「民法 (債権関係) の改正に関する要綱仮案」(以下、「要綱仮案」という) では、「不法行為による損害賠償の請求権は、次に掲げる場合のいずれかに該当するときは、時効によって消滅する。」としたうえで、「不法行為の時から 20 年間行使しないとき。」とすることにより、これが消滅時効であ

ることを明らかにした（要綱仮案第7-4）。

- (14) 松本・前掲注(2) 80-81頁、島田・前掲注(2) 213頁、山戸・前掲注(2) 290頁。小町谷・前掲注(2) 248頁は、これを改説の理由に挙げる。

III おわりに

1 小括

従来の裁判例および学説が、商法798条1項に定める船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点について、その論拠は異なるものの、船舶衝突時と解することで、ほぼ一致していたところ、その転機となったのが、最高裁平成17年判決である。

最高裁平成17年判決には、商法798条1項に定める船舶衝突によって生じた債権の消滅時効について、その起算点を船舶衝突時と解する立場からの批判が強い⁽¹⁵⁾。しかしながら、その一方で、民法分野からは、当該判決を「商法の分野に民法の一般法たる意義を浸透せしめた」、「船舶衝突の場合を特別視することなく、起算点を民法七二四条により規律することを明らかにした」重要な意義を有するものとして、高く評価する見解もある⁽¹⁶⁾。

先頃、法制審議会民法（債権関係）部会（以下、「民法（債権関係）部会」という）第96回会議において、決定、公表された「民法（債権関係）の改正に関する要綱仮案」（以下、「要綱仮案」という）では、消滅時効制度に関して、次のような案が提示されている。まず、債権の消滅時効における原則的な時効期間と起算点については、現行法の時効期間と起算点の枠組みを維持したうえで、債権者の認識等、主観的な事情を考慮し、新たに「債権者が権利を行使することができることを知った時」を起算点（以下、「主観的起算点」という）とする短期の消滅時効期間を設ける⁽¹⁷⁾。

不法行為による損害賠償請求権の消滅時効については、原則、民法724条の規律を維持している⁽¹⁸⁾。

そのうえで、要綱仮案は、生命・身体の侵害による損害賠償請求権の消滅時効にかかる特則を設け、債権の消滅時効については、「権利を行使す

ることができる時」から20年に、また、不法行為による損害賠償請求権については、「被害者又はその法定代理人が損害及び加害者を知った時」から5年に、それぞれ時効期間を伸長する。⁽¹⁹⁾ 生命・身体の侵害による損害賠償請求権については、被害者を特に保護する必要性が高いことから、他の債権よりも長期の消滅時効期間を設けるべきとの理由に拠る。⁽²⁰⁾

要綱仮案によれば、債権の消滅時効における原則的な時効期間と起算点について、民法166条および同167条の規律に加え、新たに「債権者が権利を行使することができることを知った時」を起算点とする短期の消滅時効期間を設け、いずれかの時効期間が満了したときに、消滅時効が完了することとなる。このように、債権の消滅時効における原則的な時効期間と起算点について、従来の「権利を行使することができる時」を起算点とする長期の消滅時効期間と、主観的起算点から始まる短期の消滅時効期間からなる、いわゆる二重期間構成をとる要綱仮案は、近時の時効法にかかる国際的な動向に沿ったものとなっている。⁽²¹⁾

わが国においても、民法166条1項に定める債権の消滅時効の起算点をめぐって、解釈論上、大きく変化している。判例および通説は、従来、同項に規定する『権利を行使することができる時』とは、権利を行使するのに法律上の障害がなくなった時である。⁽²²⁾ ところが、近時の判例は、同項に定める債権の消滅時効の起算点について、従来の立場からは事実上の障害に過ぎないと解される場合であっても、権利の性質からみて、権利の行使が現実に期待できるか否かを問う余地を残す傾向にある。⁽²³⁾ 学説もまた、これを支持している。⁽²⁴⁾

こうした判例法理を顧慮したうえで、商法798条1項に定める船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点についても、民法166条1項を適用しつつ、「原則としては衝突時としながら、客観的な事情から合理的な債権者においてただちに債権発生を知り得ないと認められる場合にはそれを知り得べき日、相手船不知の場合には客観的にこれを確知し得る時を起算点と解してもよいのではないか。」との見解が主張されている。⁽²⁵⁾ 同説はまた、商法798条1項に定める船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の

起算点について、民法 166 条 1 項を適用した場合であっても、衝突債権の性質に鑑み、衝突時に限らず、債権者の主観的事情に依拠しない客観的な起算点を導く余地はあると続ける⁽²⁶⁾。

現在、商法（運送・海商関係）部会では、船舶衝突について、基本的に、1910 年統一条約と同様の規律を設けることを前提に、審議が進められている⁽²⁷⁾。また、これに先立って公表された「運送法制研究会報告書」では、⁽²⁸⁾「船舶の衝突によって生じた債権は、財産上の損害に関するものであるかどうかを問わず、事故発生の日から 2 年間行使しないときは、時効によって消滅することとしてはどうか。」と提案している⁽²⁹⁾。同報告書によれば、「民商法の規律と衝突条約〔1910 年統一条約〕の規律には、消滅時効の期間を始め、少くない差異があるところ、現行制度では、衝突船舶の船籍という偶然の事情によって適用される規律が異なり得ることとなっている。」⁽³⁰⁾ ことに加え、「消滅時効期間を 1 年から 2 年に伸長する場合には、被害者が損害賠償請求に及ぶことを期待し得ない間に時効期間が満了するおそれは軽減するところ、衝突条約〔1910 年統一条約〕の上記〔多数の利害関係人との間で権利関係を早期に画一的に確定させる等の〕趣旨を重視して、民法第 724 条前段の特則として、商法に」このような規律を設けることが相当である⁽³¹⁾。

さらに、平成 26 年 9 月 10 日に開催された商法（運送・海商関係）部会第 5 回会議では、同部会資料 5 として、「商法（運送・海商関係）等の改正に関する論点の検討（4）」（以下、「商法（運送・海商関係）部会資料 5」という）が提示された。商法（運送・海商関係）部会資料 5 では、運送法制研究会報告書と同様の理由をもって、「船舶の衝突を原因とする不法行為による損害賠償の請求権（財産上の損害に係るものかどうかを問わない。）は、当該不法行為の時から 2 年間行使しないときは、時効によって消滅することとしてはどうか。」との提案がなされている⁽³²⁾。

船舶衝突事故においては、海上ということの性質上、その原因や損害に関する証拠の保全が極めて困難である。また、ひとたび船舶衝突事故が発生すれば、その関係者は、船主をはじめ、船員、荷主など多種多様であり、

かつ、国境を越えて、多数、存在することとなるため、なるべく早期に、また、画一的に、権利関係を確定させる必要がある。商法が、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効について、同法 798 条 1 項に特に短期の消滅時効期間を規定するその立法趣旨は、船舶衝突事故の原因や損害に関する証拠の保全が極めて困難であるという海上危険の特異性⁽³³⁾に加え、当該事故にかかる利害関係人の権利関係を早期かつ画一的に確定させることにある⁽³⁴⁾。

船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点について、民法 724 条は固より、要綱仮案に提案されるように、主観的起算点を導入し、「債権者が権利を行使することができることを知った時」、あるいは、近時の判例・学説に基づいて「権利を行使することができる時」とすることは⁽³⁵⁾、また、商法（運送・海商関係）部会資料 5 に示すように、船舶衝突「事故の時から相当の期間が経過した後」に被害者に損害が発生した場合などには、時効の起算点である『不法行為の時』の解釈により、当該損害の発生時から消滅時効が進行するとみる余地もあり得る」ことを前提とした「不法行為の時」とすることは⁽³⁶⁾、これを阻害することになる。たとえ、それが、わが国民法（債権関係）をはじめ、諸外国における時効法にかかる改正の動向に合致するものであるとしても、である。

商法 798 条 1 項は、船舶衝突によって生じた損害賠償責任にかかる規定である。ここに船舶衝突とは、商法上、2 隻以上の船舶が、海上または内水で接触することによって、損害が生ずることと定義される⁽³⁷⁾。したがって、船舶衝突において、かかる事故によって蒙った損害の大小はあっても、当事者の一方のみが被害者となることは想定し難い。その意味において、当事者双方が立場互換性を有する船舶衝突は、一般の不法行為とは異なる⁽³⁸⁾。

加えて、既述のように、船舶衝突事故による当事者およびその関係者は、多種多様であり、また、国境を越えて、多数、存在することもあり得るため、早期かつ画一的に権利関係を確定させる必要がある。船舶衝突によって生じた債権の消滅時効について、短期の消滅時効期間を設けても、かかる起算点をめぐって争いが生じるようでは、それは望めない。

船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点を考えるうえで、徒に

被害者保護を強調すべきではないし、被害者保護にその論拠を求めるべきではない。⁽³⁹⁾ その結果として、長期間、権利関係において不確定な状態に置かれることとなる債務者をはじめ、その他の利害関係人は、被害者とはいえないのであろうか。それでもなお、被害者保護が求められるのであれば、消滅時効期間の伸長をもって、⁽⁴⁰⁾ 応えるべきである。

不法行為の一態様ではあるが、民法が想定する不法行為にかかる規整枠に収まりきれない船舶衝突のその特異性に鑑み、従来の裁判例および学説は、商法 798 条 1 項に定める船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点を、船舶衝突時と解してきたのである。商法 798 条 1 項の立法趣旨に照らし、また、その実現のために、現在、その審議が継続されている商法（運送・海商関係）の改正をもって、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点が船舶衝突時である旨の規定を設けるべきである。それが、船舶衝突に関する世界的な統一ルールとして、わが国を含め、多数の諸外国が加盟する 1910 年統一条約と立場を同じくするものであれば、⁽⁴¹⁾ 尚更であらう。

2 今後の課題

わが国商法は、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効について、同法 798 条 1 項をもって 1 年という短期の消滅時効期間を設ける。これは、既述のように、船舶衝突事故においては、海上ということの性質上、その原因や損害等に関する証拠の保全が困難という面があり、かつ、関係者も船主、船員、荷主など国境を越えて多数存在する場合があるため、なるべく早期に、また、画一的に、権利関係を確定させる必要があるとの趣旨に拠る。

しかしながら、商法 798 条 1 項に定める短期の消滅時効期間については、1910 年統一条約 7 条 1 項が「二年ヲ以テ時効ニ置ル」旨規定していることと相俟って、従来、その期間が短すぎるとの批判がある。⁽⁴²⁾ そして、その多くが、1910 年統一条約と平仄を合わせることを要望している。⁽⁴³⁾

運送法制研究会報告書は、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起

算点と併せて、かかる時効期間について、次のように提案する。すなわち、1910年統一条約と同様、船舶衝突「事故発生の日から2年間行使しないときは、時効によって消滅することとしてはどうか⁽⁴⁴⁾」。その理由として、「昨今の技術革新に照らせば事故原因の究明等に要する期間も短縮化されていると思われる」ことに加え、「損害及び加害者を知った時から1年の消滅時効制度とするより、衝突条約〔1910年統一条約〕のように、事故発生時から2年の消滅時効制度とする方が、船社側にとっては債権管理が容易である。」ことを挙げる⁽⁴⁵⁾。

同報告書はまた、最高裁平成17年判決における船舶衝突事故の発生から訴え提起に至る時系列に照らして、「被害者にとっても、事故から2年の期間があれば、何らかの措置をとることが可能なのではないか。」と指摘するとともに、1910年統一条約と同様、「消滅時効期間を1年から2年に伸長する場合には、被害者が損害賠償請求に及ぶことを期待し得ない間に時効期間が満了するおそれは軽減する⁽⁴⁶⁾」としている。

商法（運送・海商関係）部会資料5も、運送法制研究会報告書と同様の理由をもって、商法798条1項に定める船舶衝突によって生じた債権の消滅時効期間を2年に伸長する案を提示する⁽⁴⁷⁾。他方、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点については、運送法制研究会報告書と異なり、「〔船舶の衝突を原因とする〕不法行為の時⁽⁴⁸⁾」とする。かかる説明によれば、船舶衝突「事故の時から相当の期間が経過した後に被害者に損害が発生した場合などには、時効の起算点である『不法行為の時』の解釈により、当該損害の発生時から消滅時効が進行するとみる余地もあり得る（最高裁平成16年4月27日第三小法廷判決・民集58巻4号1032頁参照）と考えられる。」⁽⁴⁹⁾。

平成26年9月10日に開催された商法（運送・海商関係）部会第5回会議では、この商法（運送・海商関係）部会資料5に基づいて審議が行われているが、その際、上記提案に対する反対意見が続出した。船舶衝突を原因とする不法行為による損害賠償請求権のうち、生命身体の損害、いわゆる人身損害の場合の時効については、1910年統一「条約の考え方に縛ら

れずに、被害者の保護を更に考えていくということが検討されてよろしいのではない⁽⁵⁰⁾。「少なくとも人損の部分の損害賠償債権につきましては、適用の範囲から除外をし、商法上特別の規定を置かず⁽⁵¹⁾に民法の規律に委ねるべきである」。「民法では、人身損害に関わる損害賠償請求について時効期間を延長させようとしている中で、船舶衝突だけ、特に国内の案件を想定⁽⁵²⁾する場合、2年にする合理的な説明ができない」。

運送法制研究会報告書による提案および商法（運送・海商関係）部会資料5に示された案は、いずれも、船舶衝突によって生じた債権について、財産上の損害に関するものであるかどうかを問わず、2年の消滅時効期間を設ける⁽⁵³⁾。商法（運送・海商関係）部会資料5によれば、「人身損害と財産上の損害との間の性質上の差異は否定することができないものの、なお、船舶の衝突により多数の利害関係人が現れ、複数の者に過失が認められる場合などには法律関係が極めて複雑になること等を踏まえると、衝突条約〔1910年統一条約〕の上記〔多数の利害関係人との間で権利関係を早期に画一的に確定させる等の〕趣旨や諸外国の法制との均衡〔ドイツ、フランス、韓国及び中国では、衝突条約の規律と同様の規定を定めている〕を重視し⁽⁵⁴⁾」た所以である。

加えて、両案は、1910年統一条約および諸外国の法制のみならず、通説とも立場を同じくするものである。商法798条1項は、「共同海損又ハ船舶ノ衝突ニ因リテ生シタル債権ハ一年ヲ経過シタルトキハ時効ニ因リテ消滅ス」と定めている。ここに「船舶ノ衝突ニ因リテ生シタル債権」をめぐって、判例は、大審院大正4年4月20日判決（民録21輯541頁）以降⁽⁵⁵⁾、財産損害に関する債権に限定されると解する、いわゆる消極説を採用してきた⁽⁵⁶⁾。これに対して、財産損害のみならず、人身損害についても、商法798条1項が適用されるとする積極説が、従来、通説となっている⁽⁵⁷⁾。

商法798条1項に定める「船舶ノ衝突ニ因リテ生シタル債権」の範囲をめぐる判例と通説との相違は、かかる消滅時効の起算点と同様、船舶衝突に関する商法規定の不完全性に起因する。そこで、運送法制研究会報告書および商法（運送・海商関係）部会資料5はそれぞれ、「財産上の損害に

関するものであるかどうかを問わず⁽⁵⁸⁾」、あるいは、「財産上の損害に係るものかどうかを問わない。」旨の文言を含めることにより⁽⁵⁹⁾、この問題の解決を図ろうとしたものである。

その一方で、「世界の消滅時効法の現状を鑑みるに、たとえ人身損害についての消滅時効期間を、衝突条約〔1910年統一条約〕の規律に合わせて2年に延長したとしても、必ずしも十分なものとはいえない。」として、「被害者救済の必要性という実質的理由を根拠に消極説を展開する可能性」を示唆するものもある⁽⁶⁰⁾。また、商法（運送・海商関係）部会第5回会議における上記発言の数々はすべて、諸外国における時効法改正にあって、人身損害についての特則および起算点の主観化が採用されているなか、要綱仮案においても同様の提案が行われていることを踏まえてのものである。

確かに、商法（運送・海商関係）改正において、現在、先行している民法（債権関係）改正の動向は看過できない。船舶衝突によって生じた債権の消滅時効を定める商法798条1項の改正にあっては、検討すべき材料を呈示するものである。しかしながら、海商法分野において、一世紀を超える永きにわたって、法規定を補完すべく、展開され、構築されてきた解釈論とその背景を精査し、検討することは、かかる改正が向かうべき方向を示す道標となる⁽⁶¹⁾。商法798条1項に規定する船舶衝突によって生じた債権の消滅時効期間の妥当性については、その適用範囲を含め、改めて論ずる。

注

(15) 最高裁平成17年判決に対しては、民法724条適用説と同様、同条を適用した結果として、各債権者が損害の発生と加害者を知る時期について差異を生じ、かつ、被害者が損害および加害者を知らない限り、衝突後20年の長期にわたり、損害賠償請求を認めることになりかねないとの批判に加え、1910年統一条約と国内法との乖離をさらに拡大させる結果となるとの指摘がなされている（箱井・前掲注（5）118頁、拙稿・前掲注（5）211頁、相原・前掲注（5）25頁、松田・前掲注（7）187頁）。

(16) 原田・前掲注（6）122頁。

(17) 要綱仮案第7-1によれば、債権の消滅時効における原則的な時効期間と起算点にかかる「民法第166条第1項及び第167条第1項の債権に関する規律

を次のように改めるものとする。

債権は、次に掲げる場合のいずれかに該当するときは、時効によって消滅する。

(1) 債権者が権利を行使することができることを知った時から5年間行使しないとき。

(2) 権利を行使することができる時から10年間行使しないとき。

(注) この改正に伴い、商法第522条を削除するものとする。」(要綱仮案第7-1)。

(18) 要綱仮案による提案は、次のとおりである。「4 不法行為による損害賠償請求権の消滅時効(民法第724条関係)

民法第724条の規律を次のように改めるものとする。

不法行為による損害賠償の請求権は、次に掲げる場合のいずれかに該当するときは、時効によって消滅する。

(1) 被害者又はその法定代理人が損害及び加害者を知った時から3年間行使しないとき。

(2) 不法行為の時から20年間行使しないとき。」(要綱仮案第7-4)。

(19) 要綱仮案第7-「5 生命・身体の侵害による損害賠償請求権の消滅時効

人の生命又は身体の侵害による損害賠償の請求権について、次のような規律を設けるものとする。

(1) 4(1)に規定する時効期間を5年間とする。

(2) 1(2)に規定する時効期間を20年間とする。」(要綱仮案第7-5)。

(20) 「民法(債権関係)の改正に関する中間試案(概要付き)」第7-5、民法(債権関係)部会資料69A・前掲注(13)第1-5、民法(債権関係)部会資料78A「民法(債権関係)の改正に関する要綱案のたたき台(12)」第2-3参照。

(21) 松久三四彦「消滅時効」法律時報86巻12号57頁(2014年)。時効制度にかかる国際的な動向については、平野裕之「時効期間——起算点との関係も考慮して」金山直樹編『消滅時効法の現状と改正提言』24頁以下(2008年)、松久三四彦『時効制度の構造と解釈』518頁以下(有斐閣、2011年)参照。

(22) 我妻榮=有泉亨=清水誠=田山輝明『我妻・有泉コンメンタール民法——総則・物権・債権〔第2版追補版〕』320頁(日本評論社、2010年)。

(23) 供託者と被供託者の間で争いのある弁済供託金の返還請求権について、「権利の性質上、その権利行使が現実に期待のできるものであることも必要である」と判示した最高裁昭和45年7月15日大法廷判決(民集24巻7号771頁)をはじめ、最高裁平成8年3月5日判決(民集50巻3号383頁)、最高裁平成15年12月11日判決(民集57巻11号2196頁)がある。また、

最高裁平成 17 年判決における第一審判決も、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点について、民法 166 条 1 項を適用したうえで、同項に定める「権利を行使することができる時」とは、「単にその権利の行使につき法律上の障害がないというだけでなく、さらに当該権利の性質上、その権利行使が現実に期待のできるものであることをも必要とする趣旨である」と判示する。

ただ、前掲の最高裁平成 15 年 12 月 11 日判決は、死亡保険金請求権の消滅時効の起算点が争点となっているが、同判決では、保険金請求権が、権利の性質上、保険事故の発生時から権利行使が現実に期待し得ない権利であるかどうかを検討せず、また、当該請求権の消滅時効の起算点について、「保険金支払事由の発生日の翌日」とする保険約款の解釈論として判示を展開していることから、その射程をめぐって評価が分かれている（拙稿「保険金請求権の消滅時効の起算点 —— 民法（債権関係）改正を射程にして ——」生命保険論集 183 号 70 頁（2013 年））。

(24) 松久・前掲注 (21) 法律時報 86 卷 12 号 58-59 頁。

(25) 増田・前掲注 (6) 120 頁。柴崎・前掲注 (6) 57 頁は、「法条の適用関係としては民法一六六条によって起算点を決するという多数説に賛成するが、衝突債権の起算点は、衝突という事柄の特異性に鑑み、少なくとも衝突に典型的な事実上の権利行使の障害が止むべき時とすべきではあるまいか。」と述べる。また、最高裁平成 17 年判決に対して、柴崎・前掲注 (6) 56 頁は、時効「説からみれば、むしろ、商法七九八条は、民法七二四条の前段後段双方にとって特別法であることとなろう。しかも、衝突とは必ずしも不法行為責任のみを生じるとは限らず、債務者の責に帰すべき事由による履行不能による債務不履行責任を生じることもあり、問題を一律に民法七二四条とのみ結びつけて論じ得るものではない。」との理由から、増田・前掲注 (6) 119-120 頁は、「不法行為請求が各債権者の主観的な認識に応じて最長二〇年間存続するのが必ずしも妥当ではないのは明らかであり、商法 798 条 1 項の立法経緯に照らしても、「民法 724 条前段のような主観的起算点を原則とする趣旨まではうかがえない。」との理由から、いずれも否定的な立場をとる。

両者に対して、平泉貴士「船舶衝突と消滅時効 (2・完) —— 商法 (運送・海商関係) 改正を契機として ——」海商法研究会誌 225 号 10-13 頁 (2014 年) は、商法 798 条 1 項に定める船舶衝突によって生じた債権の消滅時効の起算点について、「立法の沿革および理論構成から、民法 166 条 1 項適用説が妥当である。同条の解釈において、現在の通説・判例の立場である現実的期待可能性説からは、衝突時説の結論は導かれまい」と主張するとともに、最高裁平成 17 年判決の「立場は、形式的には〔1910 年統一〕条約の

- 規律から離れることになるが、実質的には近時の時効法改正の動向に合致する。」ことから、「結論においては先見性があるものとして評価できる」とする。
- (26) 柴崎・前掲注(6) 57頁、増田・前掲注(6) 120頁、平泉・前掲注(25) 10頁。
- (27) 平成26年4月26日に開催された同部会第1回会議では、審議に先立ち、商法(運送・海商関係)部会資料1・前掲注(4)が提示されている。同資料には、「船舶の衝突について、全ての利害関係人が我が国に属する場合には商法の適用があるが、この規律は、船舶衝突ニ付テノ規定ノ統一ニ関スル条約〔1910年統一条約〕と異なり適切でないとの指摘がある。」ことから、「例えば、船舶の衝突によって生じた債権の消滅時効について、被害者が損害及び加害者を知った時から1年とされる商法第798条第1項(最高裁平成17年11月21日第二小法廷判決・民集59巻5号530頁〔ママ〕参照)を改め、事故発生の日から2年とするなど、商法の規律を上記条約に合わせるものが考えられるが、どうか。」とある(商法(運送・海商関係)部会資料1・前掲注(4)第2-3)。
- (28) 平成24年8月から平成25年11月まで、計16回にわたって、運送・海商に関する商法の規定の現代化に向けた論点の洗い出しや整理等を行うことを目的として、山下友信教授(東京大学)を座長とする運送法制研究会が開催された。運送法制研究会報告書は、これらの検討の結果をまとめたものである。
- (29) 運送法制研究会報告書86頁(商事法務研究会、2013年)。
- (30) 運送法制研究会報告書・前掲注(29) 84頁。わが国では、衝突船のいずれもが日本船である場合は、商法が適用されるが、一方が締約国の外国船である場合には、1910年統一条約が適用されることとなる。最高裁平成17年判決では、リベリア共和国が1910年統一条約に未加盟であったため、同条約の適用は問題とならなかったが、船舶衝突事故が公海上で生じたことから、その準拠法が争われた。第一審、原審判決は、この点について、いずれも日本法が適用されると判示している。
- (31) 運送法制研究会報告書・前掲注(29) 86-87頁。
- (32) 商法(運送・海商関係)部会資料5「商法(運送・海商関係)等の改正に関する論点の検討(4)」第1-2(1)。
- (33) 島田・前掲注(2) 210頁、山戸・前掲注(2) 281頁、小町谷・前掲注(2) 241頁、松波港三郎「船舶衝突」鈴木竹雄=大隅健一郎編『総合判例研究叢書商法(一)』95頁(有斐閣、1956年)。
- (34) 島田・前掲注(2) 210頁、山戸・前掲注(2) 281頁、相原・前掲注(5) 23頁、箱井・前掲注(7) 186-187頁、松田・前掲注(7) 181頁。

- (35) 要綱仮案・前掲注(17)第7-1。
- (36) 商法(運送・海商関係)部会資料5・前掲注(32)第1-2(1)・第1(説明)3(1)。
- (37) 船舶衝突の定義については、船舶と船舶が、水において接触し、損害を生ずることに異論はない(松波仁一郎『日本海商法 第2版』917頁(有斐閣、1917年)、北澤宥勝『船舶衝突論』1頁(文雅堂、1923年)、島田・前掲注(2)24頁、山戸・前掲注(2)14頁、鳥賀陽然良『海商法』475頁(弘文堂、1937年)、森・前掲注(2)287頁、小町谷・前掲注(11)235頁、田中・前掲注(2)506頁、戸田修三『海商法〔新訂第5版〕』243頁(文真堂、1990年)、重田晴生=志津田一彦=中元啓司=伊藤敦司編『現代企業法講義 6 海商法』236頁〔重田晴生〕(青林書院、1994年)、栗田和彦『海商法講義』236頁(関西大学出版部、1996年)、清河・前掲注(2)430頁)。
- (38) 箱井・前掲注(5)118頁。松田・前掲注(7)183頁は、「船舶衝突は、立場互換性のある特殊な当事者に関わるものであり、他の不法行為訴訟とは異なって、被害者保護の要請は強く働かないものと考えらる。」
- (39) 拙稿・前掲注(5)211頁で指摘するように、最高裁平成17年「判決の最大の問題は、本件の被害者を保護することを強調する余り、従来判例・学説、ひいては実務慣行に十分な配慮をなさなかつた点にある。」。同旨として、松田・前掲注(7)183-184頁。
- (40) 相原・前掲注(5)23頁は、「権利関係の早期確定(消滅時効期間)と法律関係の画一的な処理(起算点)は密接な関係を有するが、それぞれ別個の要請に基づくものであり、両者は明確に区別されるべきであろう。」と指摘したうえで、「被害者保護は本来的に時効期間の問題であり、起算点の明確性を否定する理由にはならない。」と続ける。同旨として、松田・前掲注(7)184頁。

これに対して、柴崎・前掲注(6)57頁は、「加害船舶の特定に一定の日数を要することが経験則上明らかであるならば、被害者において損害発生の事実および加害者を合理的な人であれば知り得べきであった期間までは、時効は進行すべきではない。その期間は海難実務の経験則に依存しつつも客観的に定まり得る。」と主張する。しかしながら、そうであるならば、船舶衝突によって生じた債権の消滅時効については、最も明確性を備えていると考えられる船舶衝突時を起算点としたうえで、消滅時効期間を伸長することで、同様の効果が得られるのではなからうか。

- (41) 1910年統一規約に対しては、世界の時効法が被害者救済へと変容を遂げつつあるなか、同「規約が成立した1910年〔明治43〕以来、既に100年以上が経過していることが看過されるべきではない。」との批判もあるが(平泉・前掲注(25)13頁)、船舶衝突にあつては、「一般不法行為法とは前提

において一定の相違が認められるし、これについて世界統一的な解決方法を示し多数国の加盟する〔1910年統一〕条約の規定を一概に不合理ということとはできない。」(箱井・前掲注(5)118頁)。むしろ、今日に至るまで、船舶衝突に関する世界的な統一ルールとしてその地位を維持していることに、1910年統一条約の合理性を見出すこともできよう。

- (42) 北澤・前掲注(37)139頁、島田・前掲注(2)210頁、山戸・前掲注(2)281頁、田中耕太郎『海商法講義要領』169頁(1932年)、森・前掲注(2)305頁、石井・前掲注(2)340頁、拙稿・前掲注(5)211頁、相原・前掲注(5)23頁、箱井・前掲注(7)187頁。こうした批判に対して、小町谷・前掲注(2)242頁は、「交通及び通信機関の発達とを考へると、その期間は一年で恐らく充分である」とする。
- (43) 森・前掲注(2)305頁、石井・前掲注(2)340頁、拙稿・前掲注(5)211頁、相原・前掲注(5)23頁、箱井・前掲注(7)187頁。松田・前掲注(7)191頁は、「現代の衝突事件処理の実務を考えれば、1年の消滅時効期間でもそれほど不都合はないと思われる。」としつつ、「国際的統一を考慮して、立法論としては、衝突統一条約〔1910年統一条約〕と同様に、消滅時効の起算点は衝突時とし、その期間は2年とすべきであろう。」と述べる。
- 同様に、商法798条1項に定める短期の消滅時効期間が短すぎるとの立場を採りつつ、「船舶の衝突に因り生ずべき損害賠償請求権は、極めて複雑にして、被害者が其損害の発生及び加害者が何人なるやを知り之を研究し、之を整理し、現實に請求権の有無を確知する迄には、両3年の時日を必要とする時稀なりとせず」との主張もある(島田・前掲注(2)210頁)。
- (44) 運送法制研究会報告書・前掲注(29)86頁。
- (45) 運送法制研究会報告書・前掲注(29)86頁。
- (46) 運送法制研究会報告書・前掲注(29)86-87頁。相原・前掲注(5)23頁もまた、最高裁平成17年判決について、「時効期間が2年であれば、衝突時を起算点とする消滅時効が完成しており、同時に被害者保護の要請をも満たしていたのではないだろうか(被害者は衝突時から2年を経過する前に損害および加害者を知りえていた。)」と示唆する。
- (47) 商法(運送・海商関係)部会資料5・前掲注(32)第1-2(1)。
- (48) 商法(運送・海商関係)部会資料5・前掲注(32)第1-2(1)。
- (49) 商法(運送・海商関係)部会資料5・前掲注(32)第1(説明)3(1)。
- (50) 商法(運送・海商関係)部会第5回会議議事録(以下、「第5回会議議事録」という)7頁(箱井崇史幹事の発言)。
- (51) 第5回会議議事録・前掲注(50)7頁(田中伸一幹事の発言)。
- (52) 第5回会議議事録・前掲注(50)9頁(雨宮正啓幹事の発言)。
- (53) 運送法制研究会報告書・前掲注(29)86頁、商法(運送・海商関係)部

- 会資料5・前掲注(32)第1-2(1)。
- (54) 商法(運送・海商関係)部会資料5・前掲注(32)第1(説明)3(1)。
- (55) 同判決によれば、商法「第六百五十一條〔現798條〕第一項ノ船舶衝突ニ因ル債權ノ消滅時効ニ關スル規定ハ廣ク船舶ニ因リテ生シタル一切ノ債權ニ付テ定メタルモノニ非スシテ専ラ財産權上ノ損害ニ關スル債權ニ付テ定メタル法意ナリト解シ人ノ身體生命ヲ害シタルカ爲メ生シタル債權ノ如キハ之ニ包含セサルモノトスルヲ相当トス」。
- (56) 前掲の大阪地裁大正10年判決も、その一つである。また、同説を支持するものとして、住田正一『海商法通論』208頁(巖松堂書店、第3版、1926年)、松本烝治『海商法』197頁(巖松堂書店、第22版、1928年)、長谷川・前掲注(2)233頁。
- (57) 松波仁一郎「船舶衝突ノ身體損害債權ノ消滅時効ヲ論ス」法学協會雜誌37卷7号(1919年)、小町谷・前掲注(2)241頁、石井・前掲注(2)339頁、加藤勝郎「判批」海事法判例百選〔増補版〕(別冊ジュリスト42号)153頁(1973年)、伊沢和平「判批」商法(保険・海商)判例百選(別冊ジュリスト55号)184頁(1977年)、窪田・前掲注(2)222頁、田中・前掲注(2)525頁、中村眞澄『海商法』258頁(成文堂、1990年)、清河・前掲注(2)454頁、村田・前掲注(11)269頁、箱井崇史編『船舶衝突法』132頁〔松田忠大〕(成文堂、2012年)。
- (58) 運送法制研究会報告書・前掲注(29)86頁。
- (59) 商法(運送・海商関係)部会資料5・前掲注(32)第1-2(1)。
- (60) 平泉貴士「船舶衝突と消滅時効(1)——商法(運送・海商関係)改正を契機として——」海事法研究会誌224号9頁(2014年)。
- (61) 清河・前掲注(2)455頁は、「船舶衝突の定義、双方過失による船舶衝突の損害の分担を巡る解釈論の緻密さは、解釈学の美の境地に達しており、日本の法文化として先進諸国を凌駕しているといえよう。」と評価する。

(平成26年11月30日脱稿)