
種 別： 論説

タイトル： 定期傭船契約法の進展と課題

著 者： 小林 登

所 収： 『上智法学論集』第64巻1-2合併号（令和2年11月）75-98頁

発行元： 上智大学法学会

本頁は書誌情報頁です。適宜論文本文の前に付してご利用下さい。



上智大学法学会

論 説

定期傭船契約法の進展と課題

小林 登

- 第1節 序説
- 第2節 近時の最高裁判決
- 第3節 外国法の動向
- 第4節 平成30年商法改正
- 第5節 結語

第1節 序説

(イ) 我が国は、平成30年の「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律」(平成30年法律第29号)により運送法および海商法の大改正をおこない、従来海商法上激しい議論の対立が存した定期傭船契約について初めて規定を設けて立法的に解決した。

定期傭船契約(Time Charter)は、19世紀中頃に英国の海運実務より生じた傭船契約の一類型で、傭船者が船長・海員付きの船舶を一定期間船舶所有者より借受けその利用に供する契約であり、裸傭船(Bareboat Charter)、航海傭船契約(Voyage Charter)と区別される。

定期傭船契約に関しては、ボルチック国際海運協議会(BIMOCO)のポール・タイム書式、ニューヨーク物産取引所のNY・プロデュース書式等の国際定型書式があり広く用いられているが、法規整としては国際的な条約は存せずまた我が国をはじめ欧米の立法でも1966年フランス海上運送法を除き規定を有していなかった。そのため、1897年制定のドイツ商法にならった我が国の明治32年商法(明治32年法律第48号)においては船舶賃貸借につ

いての規定を類推適用することができるか否かが問題とされ、海商法における判例・学説上の大論争を生じた。

昭和10年12月に法制審議会は「商法商行為編及海商編中改正ノ要綱」の第222で「定期傭船ニ関シ一般ノ慣行ヲ参酌シテ適當ナル規定ヲ設クルコト」を決議したが、その後実際には平成30年改正に至るまで商法の改正は行われてこなかった。

(ロ) 日本の判例は、明治、大正期の判例は定期傭船契約の特異性をあまり意識することなく、各事案の船舶の利用契約を運送契約としての傭船契約か船舶賃貸借かのいずれかに当てはめ処理をしていたが、大判昭和3年6月28日民集7巻8号519頁(海祥丸事件)が、定期傭船契約は船舶賃貸借と労務供給契約の混合契約であり定期傭船者が積荷損害につき責任を負う旨を判示し、以後の判例に決定的な影響を与えたといえる。その影響は、戦後の判例である、東京地判昭和49年6月17日判時748号77頁(フルムーン号事件)、大阪地判昭和58年8月12日海事法研究会誌57号22頁(進安丸事件)、高松高決昭和60年4月30日金融・商事判例730号28頁(スカン・トリオーロー号事件)にも示されている。

また、日本の学説は、当初は英国法に従い定期傭船契約を運送契約とみる立場(森清、戸田修三、田中(耕)、烏賀陽、小町谷操三)が有力であったが、昭和初期にドイツ法の影響の下に定期傭船契約を船舶賃貸借と労務供給契約の混合契約とみる混合契約説(水口吉蔵、北村、西島弥太郎)が強く説かれ、現在は特殊契約説なかでも定期傭船契約を企業の賃貸借とみる立場(石井照久、谷川久、川又良也)が多数説とされており、このほか船舶指向型と積荷指向型に区別すべきとする類型説もある。他方、近時は従来の学説が定期傭船契約の法的性質論に拘泥することに疑問を呈し、むしろ実際上の契約規定をもとに民法上の使用者責任のような実定法上の規定の適用の可否を検討すべきであるとする説(落合誠一、小林登、箱井崇史)も示されていた。

(ハ) 以上のような状況の下で、最高裁は平成4年に至り、定期傭船契約に関して極めて重要な判決を下すことになった。加えて、外国においてもフランス以外にドイツが2013年商法改正で定期傭船契約に関する規定を新設し、また中国や韓国の新しい海商法でも定期傭船契約に関し新たに規定を設

けることとなった。そのような状況のもとに、我が国においても平成 30 年改正商法で定期傭船契約に関する規定を新設したが、その意義は極めて大きいものと認められる。

以下、本稿では、最近の定期傭船契約に関する最高裁判決を概観した上で、外国法の動向を紹介し、最後に今回の我が国における平成 30 年改正商法の定期傭船契約に関する規定の内容について若干の検討を行うこととする。なお、商法の条文数は原則として判例で問題とされた平成 30 年改正前のものを使用している。

第 2 節 近時の最高裁判決

我が国においては、平成 4 年に最高裁判所が初めて定期傭船契約についての判示を行って以降、極めて重要と認められる判決が最高裁によっていくつか下されており、定期傭船契約の問題の重要性が改めて見直されるとともに、学説においても盛んに議論が行われるようになってきたことが認められる。

以下では、それらの判例および船舶賃貸借との関連で商法 704 条 2 項の適用の有無が問題とされた最高裁の事例を参考にして、定期傭船契約をめぐる議論について検討を行うこととする。

1 最判平成 4 年 4 月 28 日判時 1421 号 122 頁（船舶衝突）

（事案）航海船が曳航する内水船およびバージが神戸港の一区画に係留されていた海上自衛隊の掃海艇と衝突した事故について、原告である国が両船舶を傭船していた定期傭船者を相手に損害賠償請求したところ、定期傭船者が船舶所有者と同様の企業主体としての経済的実体を有していたとして、商法 704 条 1 項の類推適用により同法 690 条に基づく船舶衝突責任を肯定した事例⁽¹⁾。

(1) 本判決の評釈として、落合誠一・商法（保険・海商）判例百選（第二版）156 頁、弥永真生・判評 407 号 213 頁、柳明昌・法学 57 卷 4 号 148 頁、山田泰彦・平成 4 年度重要判例解説 127 頁、箱井崇史・江頭憲治郎先生古希記念論集 739 頁参照。一般的に、本件

(批評) 本件は、定期傭船者に商法704条1項を類推適用することを肯定したが、そうするに際しては、単に定期傭船契約を船舶賃貸借と労務供給契約の混合契約であるとする法的性質論に基づく形式的な公式によるのではなく、被告である定期傭船者が実質的に船主と同様の企業実体を有していたという実体面を考慮した上で判断していることは評価できるものといえる。

しかし、本件においては船長の任免権の所在が定期傭船者にあるとはいえず、また定期傭船者が船舶の運航について日常的に具体的な指示を出していたというが、船舶の運航に海技事項も含まれるのか明確でない上、定期傭船者の煙突のマークの表示も船舶衝突のような不法行為の場合には必ずしも重要視すべきであるとは認められないので、判旨の結論については疑問が少なくないと思われる。ただ、本件の定期傭船契約は、いわゆるボール・タイム書式やNY・プロデュース書式のような典型的な書式ではなく、実際には運航委託契約が締結されたと認められるものであったことから⁽²⁾、本件は個々の事案における具体的な契約実体に基づき個別的な判断により結論を導いたものと認められる。

2 最判平成10年3月27日民集52巻2号527頁(船荷証券)

(事案) インドネシアから韓国へ運送された貨物の損傷事故に関し、NY・プロデュース書式等に基づく定期傭船契約によって船舶が運送の用に供されている場合の船長により発行された船荷証券については船舶所有者が運送契約上の債務者となりうるものであり、定期傭船者を船舶賃借人と同視して直ち

判決に疑問を示すものが多い。なお、川又良也・商法の争点Ⅱ292頁以下は、定期傭船契約を企業の賃貸借とみる立場から、商法704条の類推適用により定期傭船者の衝突責任を肯定した上で、船主も定期傭船者とともに商法690条による責任を負う(不真正連帯の関係で)とする(同旨、谷川久・NBL70号18頁。ただし民法715条による)。

- (2) 本件における「定期傭船契約書」と題する契約書の下では、①定額の傭船料ではなく、船舶の実際の運航時間に応じた料金が支払われていたこと、②燃料費が船主の負担とされていたこと等の点で、通常の定期傭船契約とは異なっていたことが認められている。このような場合には、例外的な処理を考える必要があると言える(小林登・定期傭船契約論425頁以下参照)。

に商法 704 条を適用ないし類推適用し、船舶に積載された貨物について船長が発行した船荷証券の記載如何にかかわらず、常に定期傭船者のみが運送契約上の請求権の債務者となり、船舶所有者は何ら責めを負わないと解することはできないとされた事例⁽³⁾。

(批評) 本件は、定期傭船契約の外部的問題のうち、貨物損害にかかる船荷証券上の責任主体が問題とされた事例であり、いわゆる運送人の特定が問われた事例である⁽⁴⁾。本件でも、最高裁は、平成 4 年判決に続き、従来のような定期傭船契約の法的性質を問題として商法 704 条を適用・類推適用する手法を取らず、定期傭船契約の下で船長の署名により発行された船荷証券上の運送責任主体がだれであるかは船荷証券の記載によって確定すべきであるとし、結論的には定期傭船者ではなしに船舶所有者が運送人として責任を負うと解しており、極めて適切な判断を行ったものと高く評価できる。

なお、本件では、第一審判決において問題とされた、船荷証券における署名の方式の問題⁽⁵⁾および船荷証券により表章された運送契約が船主又はデ

(3) 本判決の評釈として、弥永真生・判例評論 478 号 210 頁、森田果・法協 116 巻 6 号 1021 頁、重田晴生・平成 10 年度重要判例解説 114 頁、桜井玲二・私法判例リマークス [1999 年上] 100 頁、小林登・損害保険研究 61 巻 4 号 137 頁参照。第一審判決の評釈として、戸田修三・商法(保険・海商)判例百選(第 2 版) 158 頁、中村真澄・海事法研究会誌 104 号 16 頁、原茂太一・金判 878 号 39 頁、高桑昭・商事法務 1386 号 33 頁、中田明・ジュリスト 1075 号 175 頁、川又良也・私法判例リマークス [1993 年下] 116 頁、小林登・判評 392 号(判時 1391 号) 44 頁参照。

結論的に分類すると、①船主運送人説。船主が運送人であり、傭船者は運送人でないとする立場(戸田、中村、原茂、小林)、②傭船者運送人説。定期傭船者が運送人であり、船主は運送人でないとする立場(高桑)、③両者運送人説。船主と定期傭船者の両者がともに運送人であるとする立場(森田、中田、桜井)に分かれる。

(4) 船荷証券における運送人特定の問題を立法的に解決した例としては、2008 年ロッテルダム・ルール第 37 条および 2013 年改正ドイツ商法第 518 条(改正前第 644 条)がある。前者では、船荷証券に運送人が特定されていない場合は船舶の登録船主(registered owner)を運送人と推定するものとされ、後者では、船荷証券に海上運送人が記載されていない場合、又は、海上運送人ではない者が海上運送人として船荷証券に記載されている場合には、船主(Reeder)を船荷証券に基づき権利を有し義務を負うとされている。

(5) 本件の船荷証券は、航海傭船者の現地代理店が「船長のために」(for the master)の文言を付して署名しており、これが誰を運送人とする署名であるかが問題とされた。第一審判決では、船長は船主を代理する者であることから、船主を運送人とする船荷証券であると解し、上級審でもそのまま認められている。このような解釈は、英国における海

マイズ・チャーターたる裸傭船者との間に締結されたものであることを約するデマイズ・クローズの効力の問題⁽⁶⁾については特に触れられなかった。定期傭船契約における重要な問題の一つであり、本判決より少し前に判示されたカムフェア号事件の第一審判決が本ジャスミン号事件判決とはやや異なる立場を示していたため⁽⁷⁾、本来は最高裁が若干でもこれらの点につき言

運実務の下で伝統的に認められてきたものでは認ることができる。なお、このような署名方式は本人が表示されていないものとして、商法 504 条の非顕名代理を敢えて持ち出して説明するのは適切でないように思われる（原因関係についてはともかく証券行為には商法 504 条を適用すべきでない。田中（誠）＝吉田・コンメンタール国際海上物品運送法 136 頁）。

また、運送人の特定について、このような船荷証券の記載は不明瞭であることを理由に、船荷証券の記載以外の事実をも考慮すべきか否かが問題とされ、カムフェア号事件判決のように、運送質請求権の帰属等をも考慮に入れて判断したのものもあるが、船荷証券における債務の内容については、第三取得者の信頼を保護しその流通性を確保すべく、証券記載以外の事実を考慮に入れて判断するのは適当でないと考えられる（箱井崇史「運送人の特定における船荷証券の記載と証券外の実事」早稲田法学 73 巻 3 号 66 頁参照）。

- (6) 本件の船荷証券の裏面約款には、いわゆるデマイズ・クローズが挿入されており、船荷証券によって表章される運送契約は船舶所有者又は裸傭船者を契約当事者としてのみ効力を有するものとされていた。

デマイズ・クローズの効力については、荷主にとっては船舶所有者を容易に知りえないことが多く又便宜置籍船（Flag of Convenience）のように実体を有しない者も多いことから、荷受人又は船荷証券所持人に不利益な特約として無効と（国際海運法 15 条 1 項）解すべきであるとする説が多い（川又良也・前掲 119 頁、高桑昭・前掲 37 頁、中田明・前掲 178 頁）。また、外国法においても特に米国法は荷主の利益保護の見地からデマイズ・クローズの効力を否定的に解すべきものとされていた（Tetley, [1977] Lloyd's Maritime & Comm, L. Q. 519, Epstein, v. United States, 86 F. Supp. 740 (S. D. N. Y. 1949)）。

しかしながら、英国法では The Berkshire [1974] 1 Lloyd's Rep. 185 によって、デマイズ・クローズは当該船荷証券が船主の船荷証券であることを示す通常の条項で有効であると解しており、この点は船荷証券上の署名欄の記載を裏面約款であるデマイズ・クローズに優先すると解した貴族院判決 The Starsin [2003] 1 Lloyd's Rep. 571 でも全く変わりが無い。我が国においてもデマイズ・クローズはその目的は、傭船契約に基づき発行された船荷証券上の運送人を船主または裸傭船者と定めることにあり、運送人の義務・責任を軽減・免除することを目的とするものではないから、国際海上物品運送法の 11 条 1 項が定める荷受人又は船荷証券所持人に不利益な特約に該当しないということができ、デマイズ・クローズの効力を肯認する本件判決に賛成する立場（中村真澄・前掲 24 頁、原茂太一・前掲 46 頁、小林登・前掲書 567 頁以下）が少なくない。

- (7) 東京地裁平成 9 年 9 月 30 日判決判タ 959 号 262 頁（カムフェア号事件）では、「船長

及してもよかったのではないかと思われる。

3 最決平成 14 年 2 月 5 日判時 1787 号 157 頁（船舶先取特権）

（事案）運輸施設整備事業団との間で船舶を共有する船会社が、事業団の持分を賃借して海上運送業を営んでいた際に行った船舶安全法に基づく船舶検査費用等を支払わなかったために、検査業者が修繕費請求権を被担保債権とする動産先取特権を、商法 704 条 2 項を根拠に事業団の有する共有持分の上にも行使したところその可否が問題とされた。本決定は商法 704 条 2 項本文の定める先取特権には、民法上の先取特権も含まれると解した上で、船舶賃借人が債務者である修繕費を被担保債権とする動産保存の先取特権（民法 311 条 4 号・320 条）は同条項に基づき船舶所有者に対しても効力を生ずると判示した⁽⁸⁾。

（批評）本決定は、船舶賃貸借に関する事案であるが、船舶の利用について生じた先取特権が船舶所有者に対しても効力を生ずるとする規定（改正前商法 704 条 2 項）は、平成 30 年商法改正では定期備船の場合にも準用することとされたので（改正商法 703 条 2 項、同 707 条）、現行法の解釈上も大変重要な意味を持っている。

最高裁は、本決定において、商法 704 条 2 項本文にいう「先取特権」には民法上の先取特権も含まれると解し、その根拠として、同項の趣旨が船舶賃

のために」という文言を付して署名した船荷証券は運送人の表示を欠いており、また、デマイズ・クローズは国際海上物品運送法 15 条 1 項に違反するとして、結論的には船主と定期備船者がともに責任を負うと判示した。本件とジャスミン号事件との比較検討として、池山明義・早稲田法学 90 巻 1 号 69 頁以下、箱井崇史・前掲 51 頁以下、小林登・前掲書 459 頁以下参照。

- (8) 本件の評釈として、志津田一彦・月刊法学教室 265 号 144 頁、中田明・ジュリスト 1250 号 224 頁、大西徳二郎・早稲田法学 89 巻 4 号 135 頁参照。本決定に賛成の立場もあるが（志津田）、むしろ商法 704 条 2 項の先取特権には民法の動産先取特権は含まれないとする立場（中田、大西）が有力であり、その際、債権者の保護のためには共有持分の賃借人も船舶の修繕費については共有物の保存行為（民法 252 条但書）として持分に応じた負担を負う（民法 253 条 1 項）と解すべきであるとの主張もなされている（大西）。

借人と取引する債権者を保護しようとする点にあるとすれば、その適用を商法 842 条が定める船舶先取特権に限る必要はないという点を掲げている。しかしながら、商法 704 条 2 項も元来ドイツにおける 1897 年制定の HGB510 条 2 項に由来する規定であり⁽⁹⁾、そこでは明確に「船舶債権者」(Shiffsgläubiger)の文言を使用して、船舶賃借人と取引をした債権者としての船舶先取特権者を保護する趣旨であることが明確に示されているのである。その意味で、我が国がもとの規定の趣旨を拡張して民法上の先取特権者にも拡張適用することについては少なからず疑問があるものといえる。

4 最決平成 27 年 3 月 6 日(東地判平成 25 年 6 月 20 日判タ 1418 号 305 頁)(海上衝突)

(事案)茨城県の鹿島港付近における荒天を回避するため、港内に碇泊中であつた船舶が港外に避難する作業中、船長等の操船上の過失により防波堤に衝突して損傷した海難事故に関する事案であり防波堤の所有者である国からの商法 690 条・704 条 1 項に基づく損害賠償請求が、船舶の定期傭船者ではなく船舶賃借人に対してなされ肯認された事例⁽¹⁰⁾。

(批評)本件では、第 1 審の東京地裁判決が綿密に事実認定を行ったうえで判決を下しており、控訴審および最高裁はそれを前提としたうえで、控訴棄却および上告棄却の判決を行っている。

東京地裁においては、発達性低気圧の接近に伴い港外への避難開始を判断する時期の遅延が問題とされ、この点に関する船長の過失の有無、責任主体

(9) 2013 年改正ドイツ商法の第 477 条は、改正前 HGB510 条を継受して船舶機装者(Ausrüster)について規定しているが、債権者の船舶賃借人に対する船舶先取特権を船主へ対抗することを認める改正前 HGB510 条 2 項は、船舶所有者による船舶機装者の開示義務に改められている(HGB 第 477 条第 3 項)。

(10) 本件第 1 審判決の評釈として、小林登・法曹時報 70 巻 8 号 1 頁。本件事故に関しては、英国においても訴訟が提起され、そこでは主に定期傭船者の安全港指定義務違反の有無が争われた。英国の第 1 審の高等法院は鹿島港が非安全港であつたと判断して定期傭船者の責任を認めたが([2013]EWHC2199 (Comm))、第 2 審の控訴院はこれを覆し([2015]EWCA Civ. 16)、連合王国最高裁判所もこれを維持している([2017]UKSC35)。津留崎裕・海事法研究会誌 236 号 2 頁以下、同 237 号 2 頁以下、池山明義・Wave Length JSE Bulletin No. 63, p. 11 以下参照。

の如何が問題とされたが、判旨は、NY・プロデュース書式第8条が船舶の使用に関して定期傭船者の指図・命令権を認めているのは、船舶の運送機能を利用する権限認めたものにすぎず、船舶の安全な航行に関する事項（いつ出港するのが安全であるかなど）にいつまで定期傭船者に指図・命令権を認めたものではないと解して、定期傭船者の責任を否定した。本判決のNY・プロデュース書式における本船使用約款（Employment Clause）の解釈は、英国の判例をはじめ世界の大多数の国の解釈とも合致するものと認めることができ、極めて注目に値するものといえる。

第3節 外国法の動向

1 英米法

（イ）英米法の下では、定期傭船契約に関する特別の制定法は存しなかったため、定期傭船契約をめぐる法的問題の処理は、もっぱら実際に利用されている定期傭船契約における契約条項の解釈を通じて行われてきた。定期傭船契約の国際的な契約書式として最も代表的なものは、現在のBIMCO（バルチック国際海運協議会）が作成したボール・タイム書式（Baltim Form）およびNY・プロデュース書式（New York Produce Exchange Form）が存在する。

定期傭船契約の法的性質に関しては、船舶賃貸借である裸傭船との区別が重要であるが、従来英米法の下においては、デマイズとしての性質の有無を基準に、デマイズによる傭船契約（Charter by demise）とそうでない傭船契約（Charter not by demise）とに分類し、後者をさらに定期傭船契約と航海傭船契約とに分けて考えるのが一般的であった。両者の区別について、Scruttonは、個々の契約条項に注目して判断すべきであるとしつつ、結局は、船主が傭船契約を締結することによって「船舶の占有及び支配」（possession and control of the ship）を完全に失っているか否かということにかかっていると解し、実際には船長及び船員が誰の被用者であるか、特に誰がその選任及び解雇を行う権限を有するかということが極めて重要な判断要素とされた。その結果、結論的には英米法では定期傭船契約はデマイズによる傭船契約ではなく

航海傭船契約と同様に運送契約に属するものとされ、運送契約に関する法によって規整されると解されている⁽¹⁾。

NY・プロデュース書式第26条は、このことを契約上も明確に示すために、次のような規定を特に置いている。

N. Y. P. E. Form Cl. 26 Nothing herein stated is to be construed as a demise of the Vessel to the Time Charterers. The Owners shall remain responsible for the navigation of the Vessel, acts of pilots and tug boats, insurance, crew, and all other matters, same as when trading for their own account.

(ロ) 定期傭船者の船長指示権については、たとえば、ボール・タイム書式第9条の本船使用約款 (employment clause) では、以下のとおり規定している。

Baltim Cl. 9 “The Master to Proccecut all voyages with utmost dispatch and to render customary assistance with the Vessel’s Crew. The Master to be under the orders of the Charters as regards employment, agency, or other arrangements. ---

本条項の第2文では、本定期傭船契約の下において、「船長は船舶の使用、代理業務その他の手配について傭船者の指図に従うべき」旨が明確に規定されている⁽²⁾。

問題となるのは、本条における定期傭船者の指示権の範囲についてであり、船舶の利用に関する商事事項について船長に対する指示権が船舶の操船にかかる海技事項にも及ぶか否かが議論された。これを明確に否定したのが1945年英国貴族院判決である次の判決である。

Larrinaga S. S. Co. Ltd v. The Crown, [1945] A. C. 246 (H. L.)

当該事案は、第2次世界大戦の勃発とともに定期傭船契約書式に基づき英国政府に徴用された船舶が、英国基地があるサン・ナゼール港で荷揚げを完了した後、ただちにカーディフ港へ向かうよう指示を受けた。しかし、当日

(1) Scrutton, *On Charterparties and Bills of Lading*, 19th ed., p. 47 et seq., Benedict, *On Admiralty*, Vol. 2B 7th ed. § 51 参照。

(2) 本条にいう“employment”の用語が、「船舶の使用」(employment of the ship) を意味し、「船員の雇用」(employment of the persons) を意味するものでないことについては、Scrutton, *op.cit.*, p. 376, Carver’s *Carriage by Sea*, 13th ed., para. 668 参照。

は荒天であり夜間の航行は危険が伴うので船長の職務を代行していた一等航海士は出港の延期を申し入れたが、他にバース待ちの船舶があることを理由に断られた。当該船舶が出港直後座礁し損傷したため、船主が国に対し補償請求を行った。貴族院は、本船使用条項にいう **employment** は航海に関する事項を含まないことを理由に傭船者の責任を否定した。すなわち、本件でカーディフ港へ行くようにとの指図は船舶の **employment** に関する指図といえるが、夜間荒天にも拘わらず直ちに出港せよという出港指示は、カーディフ港へ向かえという指図を実行するための航海上の問題を取り扱っているため、そのような問題を判断するのは船長の義務であるとしている。

このように、英米法の下では、本船使用約款における **employment** の意味を限定的に解釈して、定期傭船契約における船長の指示権の範囲については船舶の利用に関する商事事項にとどまり船舶の航海技術的側面である海技事項には及ばないとの解釈が確立している。

ただし、実際においては、商事事項に属するか海技事項に属するかの判断がかなり微妙で必ずしも明確でない場合もありうる。そのような事例として、例えば、次のケースをあげることができる。

The Hill Harmony [1998] 2 Lloyd's Rep. 367, [1999] 2 Lloyd's Rep. 209 (C. A.) and [2001] 1 Lloyd's Rep. 147 (H. L.)

当該事案では、カナダのバンクーバーから日本までの NY・プロデュース書式に基づき再傭船された船舶のとるべき航路の選択如何が問題とされた。すなわち、再傭船者は最短航路である大圏航路 (great circle route) を取るよう要求したにもかかわらず、船長は、以前に大圏航路を経た際に荒天に遭遇し船舶が損傷したのでこれを無視してより長時間を要する等角航路 (rhumb line route) を採ったため、再傭船者が、第 8 条で規定された極力迅速に航海を遂行する (prosecute the voyages with the utmost dispatch) 義務に違反したことを理由に余分に費やした時間、バンカー油相当額を傭船料より控除した。

控訴院判決では、航路の選択は **navigation** の問題であり **employment** に属さないとして、再傭船者の請求を棄却したが、貴族院はこれを破棄している。貴族院によれば、**employment** は経済的側面も包含するのであり、大圏航路を取れという指示は **navigation** の問題ではなく船舶の **employment** に関

するものであると判示した。

以上、適用範囲に解釈上多少問題となる余地を残してはいるが、英米法においては定期傭船者の船長に対する指示権の範囲は船舶の海技事項に属するものには及ばないと解釈が確立しているため、船舶衝突のような事例において定期傭船者の責任が問題とされることはないといえる。

2 ドイツ法

(イ) 序

1897年制定のドイツ商法(HGB)では、定期傭船契約について特に規定を置いていなかったため、定期傭船者に関する問題特に定期傭船者の第三者に対する責任を法的に如何に基礎づけるかをめぐって大いに議論がなされてきた。

特に船舶賃借人たる船舶機装者(Ausrüster)の責任を規定するHGB510の規定を定期傭船者に適用ないし類推適用することができるか否かが学説・判例において激しく議論されたが、戦後に至り学説・判例はこれを明確に否定するに至っている。

定期傭船者の船長に対する指示権の範囲については、ドイツイット書式(Deuzeit)第九条のEmployment-Klauselの解釈をめぐり問題とされたが、戦前、定期傭船者の企業主体性を強調したWüstendörferが、本条により定期傭船者は船長に対し包括的な指示権を有することを認めたのに対し、戦後のWillnerにおいてはEmployment-Klauselにより傭船者に与えられる指示権は積荷の運送に関わる商事事項の範囲に限られ、船舶の運航に関する海技事項についてまで及ばないとして限定的に解釈し、戦後のドイツ最高裁判決もこれと同様の立場を示していた。

(ロ) 2013年商法改正(HGB)

2013年4月20日海商法改正法(Gesetz zur Reform des Seehandelsrechts vom 20. April 2013, BGBl. 2013 I S. 831)による商法改正により定期傭船契約に関する規定が新たに制定された。

改正法の下では、定期傭船契約は、第2章運送契約(Beförderungsverträge)とは別の第3章「船舶を使用させる契約」(Shiffsüberlassungsverträge)の1つ

として位置づけられ、そこでは第1節船舶賃貸借（Shiffsmiete, HGB §§ 553-556）とともに第2節定期傭船契約（Zeitcharter, HGB §§ 557-569）に関する規定が制定されている。

新しいHGBの定期傭船契約に関する規定はいずれも、第557条で定期傭船契約の意義を定めるほかいずれも契約当事者間の関係すなわち内部関係を規定するものである。

HGB557 Zeitchartervertrag（定期傭船契約）

558 Beurkundung（証書の作成）

559 Bereitstellung des Schiffes（船舶の提供）

560 Erhaltung des vertragsgemässen Zustands des Schiffes（契約に適合した船舶の状態の維持）

561 Verwendung des Schiffes（船舶の利用）

562 Unterrichtungspflichten（情報提供義務）

563 Verladen und Löschen（船積及び荷揚）

564 Kosten für den Betrieb des Schiffes（船舶の運航に関する費用）

565 Zeitfracht（定期傭船料）

566 Pfandrecht（船主の担保権）

567 Pflichtverletzung（義務違反）

568 Zurückbehaltungsrecht（履行拒絶権）

569 Rückgabe des Schiffes（船舶の返還）

(ハ) 検討

a. 2013年改正商法が定期傭船契約について新たに規定を設けて船舶賃貸借と明確に区別を行ったことは、定期傭船契約が船舶賃貸借とは異なる別個の契約として認められたことを意味するものであり、これによって従来のように船舶機装者に関する改正前HGB510条を適用・類推適用すべきか否かをめぐっての定期傭船契約の法的性質（Rechtsnatur）に関する議論は意義を失ったものといえる。

b. 新しい改正法の下においては、定期傭船契約は船舶賃貸借とともに運送契約とは種類を異にする船舶を利用する契約（Shiffsüberlassungsvertrag）の一つとして位置づけられている。ここに船舶の利用を委ねる（überlassen）の

用語は、船舶賃貸借(Schiffsmietvertrag)の定義規定であるHGB553条において用いられているものであり、定期傭船契約も一定期間船舶を傭船者の利用に供する契約であるとの趣旨でここに含めたものと思われる⁽¹⁾。

定期傭船契約の意義については、船主(Zeitvercharterer)は定期傭船者に対し特定の航海船を乗組員とともに期限付きで定期傭船者の利用に委ね、かつ、当該船舶により物若しくは人を運送し、又は合意によって定められた他の給付を提供しなければならず、定期傭船者は、合意によって定められた定期傭船料を支払う義務を負うと定めている(HGB557条)。

c. 最も重要な定期傭船契約における船舶の利用については以下の通り規定されている(HGB561条)。

(1) ① 船舶の利用は、定期傭船者が定める。②定期傭船者が、船舶を定期傭船者に供する者に対して、特定の港又は停泊地に寄港するように指示した場合には、必要な注意を尽くして安全な港又は停泊地を選択する義務を負う。

(2) 船舶を定期傭船に供する者は、船舶の操縦及びその他の操作について責任を負う。

(3) 定期傭船者は、第三者に対して船舶を傭船に供する権利を有する。

第1項は、船舶の利用については定期傭船者が定めるものとしているが、これは船舶の利用に関する具体的な指示、すなわち商事事項とされる面での指示権は定期傭船者が有することが明記されており、その際、定期傭船者は安全港指定義務を負うことも定められている。

第2項は、船舶の操縦及びその他の操作としての海技事項については、船主が責任を負う旨を規定しており、その前提としてこれらの事項に関する船長に対する指示権(Bestimmungsrecht)は船主に留保されていると解される。

その意味で、船舶衝突(Zusammenstoß)のように海技事項における注意義務違反から生ずる問題は定期傭船者ではなしに船主が責任を負うことが明らかにされたものといえることができる⁽²⁾。

(1) R. Herber, *Seehandelsrecht*, 2Aufl. 2016, S. 375ff., cf. Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 5Aufl. 2018, s. 1058, Vor § 557 は、定期傭船契約を船舶利用契約とみることに疑問を示している。

3 フランス法

(イ) 序

フランスでは、1960年代後半にパリ大学のRodière教授によって行われた海事法の改革作業において商法典とは別の独立した海事に関する単行法がいくつかが制定された。海上物品運送については1966年に制定された法律およびデクレにおいて規定されているが、そこでは個品運送契約(Transport de marchandises)とは区別された傭船契約を航海傭船(Affrètement au voyage)、定期傭船(Affrètement à temps)、裸傭船(Affrètement coque nue)および再傭船(Sous-affrètement)の4つの契約に分類した上で、定期傭船については以下のような規定が置かれていた。

(i) 1966年海上傭船契約および海上物品運送契約に関する法律(Loi n° 66-420 du 18 juin 1966)

Art. 7 定期傭船契約においては、船主は艤装された船舶を一定期間傭船者の利用に供することを約する。

Art. 8 船主は、運送品に生じた損害が船主のデクレに規定された義務に違反によることが証明された場合には、当該損害に対し責任を負う。

Art. 9 傭船者は、商事航海に伴い船舶に生じた損害に対し責任を負う。

(ii) 1966年海上傭船契約および海上物品運送契約に関するデクレ(Décret n° 66-1078 du 31 décembre 1966)では、法第8条が定める船主の義務および傭船者の義務について以下のように規定している。

Art. 19 船主は、約定された日及び場所において、契約期間中傭船契約で定められた航海を遂行するために艤装し船員を配乗し堪航性を維持した船舶を提供する義務を負う。

この1966年法およびデクレの下で特に注目する必要があると思われるのは、船主と傭船者との間の義務の分担関係について明記していることであ

(2) Rabe/Bahnsen, *Seehandelsrecht*, 5Auffl. 2018, S. 56, § 477, 12. 改正前のHGB510を継受した2013年改正HGB477は、船舶衝突の責任主体としてのReeder(船主)にAusrüster(船舶艤装者)がみなされる旨を規定しているが、Employment-Klausel付きの定期傭船は、HGB § 477の要件を満たさないと解している。

る。すなわち、デクレの Art. 20 では、船主は、船舶の海技事項を保持するとし、Art. 21 で船舶の商事事項は傭船者に帰属する旨を明らかにしているのである。このような、船主と傭船者間の義務および責任関係を明確に規定したのはフランス法が最初であるといえる。

また、船長に対する指示権については、デクレ Art. 22 が、船長は、傭船契約で定められた範囲内において、傭船者が船舶の商事事項に関して与える全指図に従わなければならないと定めているが、ここでも傭船者の船長に対する指示権の範囲が商事事項に限られる旨を明記していたことが極めて注目に値するといえる。

(ロ) 2010年運送法典 (Code des Transports)

フランスでは、2010年に陸上運送、海上運送、河川運送および航空運送について総合的に規定する「運送法典」(Code des Transports)が制定され、さらに2016年にその細則である「運送法典規則」(Règlements des Transports)が定められているが、定期傭船契約に関しては、法典及び規則の第5部第4編海上運送 (Transport Maritime) において以下のような規定が置かれている⁽¹⁾。

(i) 2010年運送法典 (Code des Transports)

Art. L5423-10 定期傭船契約によって、船舶の提供者は、艀装された船舶を一定期間傭船者の利用に供する義務を負う。

Art. L5423-11 ①船舶の提供者は、規則で定められる船舶の提供者の義務に違反したことによって生じた運送品の損害につき責任を負う。

②前項の規定にかかわらず、船舶の提供者は、船長又は海員の航海上の過失については責任を負わない。

Art. L5423-12 傭船者は、船舶の商事上の利用により船舶に与えた損害につき責任を負う。

(ii) 2016年運送法典規則 (Règlements des Transports)

Art. R5423-12 船舶の提供者は、船舶の海技事項を保持する。

Art. R5423-13 船舶の商事事項は傭船者に帰属する。船舶の商事航海に関

(1) Code des Transports Edition 2018, La Bibliothèque Juridique, 2018. p. 241 et p. 646.

するすべての費用、就中船舶の良好な機能を保障する船倉に関する費用は傭船者の負担とする。

R5423-14 船長は、傭船契約で定められた範囲内で、傭船者が船舶の商事事項に関し与える指示に従わなければならない。

(ハ) 検討

a. 定期傭船契約について制定法上明文の規定を設けた最初の法律はフランスの1966年海上傭船契約及び海上物品運送契約であった。2010年運送法典も同法の考え方をそのまま引き継いでおり、海上物品運送として個品運送のほかには傭船契約である裸傭船、定期傭船、航海傭船の3種を掲げ規定している。

その意味で、フランスでは船舶賃貸借である裸傭船契約とは別に定期傭船契約が明確に異なる契約として規定されていたため、定期傭船契約を船舶賃貸借と等視するための法的性質論は元来必要がなく、最近の海商法における説明でもそのような問題の提起は全く見られない⁽¹⁾。

b. フランス海商法では、定期傭船契約を裸傭船契約および航海傭船契約と区別する本質的な特徴として、船主が船舶の海技事項を保持するのに対し船舶の商事事項は定期傭船者に属するものとして、船舶の運航に関する事項を二分する考え方が取られてきたといえる。すなわち、1966年デクレ Art. 20 および Art. 21 であり、それがそのまま2016年海上運送規則の Art. R5423-12 および Art. R5423-13 にそのまま引き継がれているのである。

裸傭船契約においては、船舶の海技的事項及び商事事項の両者がともに傭船者に属すると解されるのに対し、航海傭船契約においてはいずれも船主に帰属すると解される点で、定期傭船契約は両者と異なった契約種類として制度的に立法化されているといえるのである⁽²⁾。

c. 定期傭船者の船長指示権については、新運送法典の下では規則 Art. R5423-14 が規定している。ここでも、1966年デクレ22条と同じように定期傭船者の船長に対する指示権の範囲は傭船契約が定める範囲内で商事事

(1) P. Bonassies et Scapel, *Droit maritime*, 3e éd. 2016, p. 643 et suiv., P. Delebecque, *Droit Maritime*, 14e éd. 2020, p. 497 et suiv.

(2) P. Delebecque, *op. cit.*, p. 497.

項に関するものに限っており、海技事項には及ばないことが維持されている。したがって、船舶の衝突による事故のように船舶の運航の海技事項の側面より生ずる注意義務違反が問題とされるような場合には定期傭船者にその責任を帰すことはできないことは明白であるといえる⁽¹⁾。

4 中国法、韓国法

(1) 1992年11月7日中華人民共和国海商法(1993年7月1日施行)⁽²⁾

(イ) 意義

第6章「傭船契約」の中に、定期傭船契約と裸傭船契約とを規定しており、第129条では「定期傭船契約は、船舶所有者が船員を配備した約定の船舶を傭船者に提供し、傭船者が約定の期間内に約定の用途にこれを使用し、かつ、傭船料を支払うことを約する契約をいう」と定義している。その意味で、中国法の下では、定期傭船契約は運送契約である個品運送契約および航海傭船契約と区別された傭船契約の一種であり、船舶賃貸借である裸傭船契約とも区別されていることが認められる。

(ロ) 内容

定期傭船契約における契約当事者の関係すなわち内部関係について規定しており、船主の堪航能力担保義務(132条)のほか定期傭船者の安全港担保義務(134条)、傭船料支払い義務、契約解除(140条)について定めている。最も重要な定期傭船者の船長指示権については、「傭船者は、船舶の運航につき船長に対し指示を発する権利を有する。ただし、定期傭船契約の約定に違反することはできない」(136条)との規定を置いている。中国法の下でも、船長に対する指示権の範囲は「船舶の運航につき」とされているが、これも船舶の航海を指示することを意味し、いわゆる海技事項を意味するものではないと解される。

(2) 2007年改正韓国海商法(1962年制定、法律第1000号)⁽³⁾

(1) *Ibid.* p. 505.

(2) 中村真澄監訳・夏雨訳「中華人民共和国海商法(II)」海事法研究会誌116号41頁以下。

(3) 郭潤眞(翻訳)「2007年改正韓国商法の翻訳」海事法研究会誌198号52以下。

(イ) 意義

第2章「運送と傭船」の中に、個品運送、旅客運送、航海傭船、船体傭船、運送証書と並んで定期傭船の規定を設けている。韓国法の下においても、運送契約と傭船契約とが区別されており、傭船契約の中でも定期傭船契約は、裸傭船契約（船体傭船）、航海傭船と異なる傭船契約の1類型とされており、第842条では「定期傭船契約は、船舶所有者が傭船者に対し船員が乗務し航海装備を備えた船舶を一定の期間について航海に使用させることを約し、傭船者がこれに対して期間で定めた傭船料の支払いを約することにより、その効力を生ずる」と定義している。

(ロ) 内容

韓国法も定期傭船契約の契約当事者の関係すなわち内部関係についての規定であり、船舶所有者の運送品留置権と競売権（844条）、傭船料の延滞と契約解除（845条）、定期傭船契約上の債権の消滅（846条）に関し規定を置いている。このほか、定期傭船者の船長指示権については「定期傭船者は、約定した範囲内における船舶の使用のために船長を指揮する権利を有する。」（843条）と定めているが、ここでも定期傭船者の指示権の範囲が船舶の使用に関する事項に限られ海技事項は含まれていないことが明らかといえる。

第4節 平成30年商法改正

1 経緯

我が国の商法典には、船舶賃貸借に関する規定があるのみで定期傭船契約についての規定が置かれていなかったことから、最近にいたるまで船舶賃貸借についての規定を定期傭船契約に適用・類推適用することが可能か否かが常に問題とされ、そのために定期傭船契約の法的性質が激しく議論されてきた。

すでに見たとおり、昭和10年12月に開催された法制審議会では「商法商行為編及海商編中改正ノ要綱」を決議し、その第222では「定期傭船ニ関シ一般ノ慣行ヲ参酌シテ適当ナル規定ヲ設クルコト」と定めていたが、実際に

はその後80年以上にわたり定期傭船契約に関する立法的な手当てはなされてこなかった。

しかしながら、平成26年4月より開催された法制審議会商法(運送・海商関係)部会においては、以上のような我が国における状況を踏まえて、我が国においても定期傭船契約について規定を置くことが望ましいことを再確認した上で法律上問題となる点につき種々検討を行い、平成28年1月27日に「商法(運送・海商関係)等の改正に関する要綱案」を取りまとめ、同要綱案はその後開催された法務省法制審議会第176回会議の審議を経た上で採択され直ちに法務大臣に答申された。

その結果、平成30年度通常国会において「商法及び国際海上物品運送法の一部を改正する法律案」が成立し、5月25日法律第29号として公布されるに至っている⁽¹⁾。

2 内容

平成30年改正商法において、定期傭船契約に関し新たに規定された条文は以下に掲げるとおりである。

商法 第三編 海商

第一章 船舶 第四節 定期傭船

(定期傭船契約)

第704条 定期傭船契約は、当事者の一方が艀装した船舶に船員を乗り組ませて当該船舶を一定の期間相手方の利用に供することを約し、相手方がこれに対してその傭船料を支払うことを約することによって、その効力を生ずる。

(定期傭船者による指示)

第705条 定期傭船者は、船長に対し、航路の決定その他の船舶の利用に関し必要な事項を指示することができる。ただし、発航前の検査その他の航海の安全に関する事項については、この限りでない。

(1) 平成30年改正商法につき、箱井崇史「改正商法海商編における定期傭船者の第三者に対する責任」江頭憲治郎先生古希記念論集739頁以下、山口修司「傭船契約に関する総合的検討」法律時報90巻3号39頁以下参照。

(費用の負担)

第 706 条 船舶の燃料、水先人、入港料その他船舶の利用に関する通常の費用は、定期傭船者の負担とする。

(運送及び船舶賃貸借に関する規定の準用)

第 707 条 第 572 条、第 739 条第 1 項並びに第 740 条第 1 項及び第 3 項の規定は定期傭船契約に係る船舶により物品を運送する場合について、第 703 条第 2 項の規定は定期傭船者の船舶の利用について生ずる先取特権について、それぞれ準用する。この場合において、第 739 条第 1 項中「発航の当時」とあるのは、「各航海に係る発航の当時」と読み替えるものとする。

3 検討

(イ) 意義 平成 30 年改正商法は、我が国の商法典に初めて定期傭船契約に関する規定を設けた。これは、近時ドイツ、フランス、中国、韓国等でも制定法で規定する国が多いことを考慮し、従来我が国には定期傭船契約についての規定が存しなかったために定期傭船契約の法的性質、船舶賃貸借に関する規定の適用・類推適用の可否をめぐり激しい議論の対立が生じたが、我が国においても立法的に解消する必要があると考えられたからであるが、定期傭船契約が法的に明文化されたことの意義は極めて大きいということが出来る。

(ロ) 商法 704 条は、定期傭船契約の定義として、船主が艀装した船舶を定期傭船者の利用に供することを約しこれに対し傭船者が傭船料の支払を約する双務契約であると規定している。船舶賃貸借とともに定期傭船契約を「船舶の利用契約」と構成するのはドイツ法の立場であり、我が国はこの立場を採用したものである。しかしながら、他の英米法、フランス法、中国法、韓国法ではこのような立場を採用してはおらず、果たして今回ように定期傭船契約を法的に位置づけることが最善であったといえるかは否かについては全く疑問がないわけではない⁽¹⁾。

(1) 法制審議会において、筆者自身は、必ずしもドイツ法に倣うのではなしに、フランス法

(ハ) 商法706条は、定期傭船契約における費用負担について規定し、船舶の燃料、水先料、入港料その他の船舶の利用に関する通常の費用は定期傭船者が負担するものとしている。これに対し、船舶の維持・管理費用、船舶保険料、税金、船員費等は船主の負担となることになる。実務的には、費用負担の問題はNY・ブデューズ書式第2条に見られるとおり、当事者間の合意として契約条項でさらに細かく規定されるのが通常である。

(ニ) 商法705条は、定期傭船者の船長指示権についての規定である。ここでは、定期傭船者の指示権が及ぶ事項は船舶の利用に関する事項であり、その最も重要な例として航路の決定が掲げられている。これに対し、発航前の検査その他の航海の安全に関する事項については、定期傭船者の指示権が及ばないとして除外されている。その意味で、本条は、基本的に、定期傭船者の船長に対する指示権について、商事事項と海技事項とを区別し、前者には指示権が及ぶが後者には及ばないという立場を採用しているものと解され、ドイツ法、フランス法と同様に広く世界で受け入れられた立場が取られているものと認められる⁽²⁾。

(ホ) 商法707条は、運送および船舶賃貸借人の先取特権に関する規定の準用についての規定である。すなわち、定期傭船契約は船舶の利用契約であるとしてもさらに荷送人と運送契約を締結する場合には運送契約として機能することがあるので、船舶所有者と定期傭船者との間で運送の安全確保に関する、商法572条(危険物に関する通知義務)、同739条(堪航能力担保義務)、同740条第1項、第3項(違法船積品の陸揚げ、放棄)の規定を準用することとしている。

商法703条第2項は、船舶賃貸借人の船舶の利用について生じた先取特権が、船舶所有者に対しても効力を生ずる旨を規定するである。たとえば船舶

のように個品運送契約と傭船契約である裸傭船、航海傭船、定期傭船の3種類を規定することも考える旨を指摘したが採用されなかった。

- (2) 平成27年3月11日に採択された商法改正「中間試案」においては、定期傭船者の指示権が及ばない事項として、「船長の職務に属する事項」を掲げていたが、これでは範囲が不明確であるとの指摘を受けて、現行法のような文言に変更されたものである。小林登「定期傭船契約における船長指示権について」法曹時報70巻8号24頁参照。

賃借人との間で燃料の供給契約を締結した者は、船舶所有者に対して船舶先取特権を行使することが認められているが、相手方が定期傭船者である場合にも債権者を保護する必要性に変わりはないことから、定期傭船者の船舶の利用についても準用を認めることにしたものである。その意味で、本条項の準用自体は理解しうるが、すでに第2節で述べたとおり、最決平成14年2月5日判時1787号157頁は、船舶所有者に対し行使しうる先取特権に民法上の先取特権も含まれると解しており、その点には疑問が残るといえる。

第5節 結語

我が国は、平成30年商法改正において、長年にわたり海商法における最重要問題の一つとされてきた定期傭船契約に関し規定を設けることとなった。従来の商法は、船舶賃貸借に関する規定しか置いていなかったため、船舶賃貸借についての規定、中でも船舶賃借人の第三者に対する責任を定める改正前商法704条1項の規定を定期傭船者に適用ないし類推適用しうるか否かの大論争を招いたわけであるが、今回の商法改正で明文をもって定期傭船契約についての規定が設けられたことで、今後はそのような論争を生ずることがなくなったことは、本問題を長年にわたり研究してきた者として大変喜ばしいことであると痛感している。

すでにみた通り、本稿の執筆後、多少なりとも最高裁においても従来のように単に混合契約説に拘泥する立場とは異なる考え方を示すものが現れて、我が国の定期傭船契約に関する判例も実際の定期傭船契約の利用実態により即した判断を行うようになり多少の変化がみられるようになってきたと思われる。ところで、平成30年改正商法が船舶賃貸借とは別個の異なる種類の契約として明確に立法化したことは実際の定期傭船契約の条項の解釈につき極めて重要な意義があるものと認めることができ立法者に深く敬意を表する次第である。

ただ、今回の商法改正では、定期傭船契約をドイツ法と同様に船舶の利用契約として位置づけ、船舶賃貸借と並べて規定したが、果たしてこれが最善のものであったかについては全く疑問がないわけではない。実際、英米法、

フランス法、中国法、韓国法とも異なる立場といえることから、今後、解釈面で運送法に関する規定の適用に関し何らかの影響があるか否か注視したいと思われる。

いずれにせよ、今後は平成30年に新設された定期傭船契約に関する実定法上の規定および実際の契約条項の解釈が判例でも展開されてゆくことになるものと思われる。筆者としても更に定期傭船契約に関する解釈論的な研究を進めてゆきたいと考えている。

(成蹊大学名誉教授)

[付記] 本稿は、令和2年6月26日に開催された上智大学法学会における報告原稿に若干の加筆を行ったものである。