

港灣運送と港灣管理の基礎理論

法 学 博 士

住 田 正 二 著

成 山 堂 書 店

港湾運送と港湾管理の基礎理論

法 学 博 士

住 田 正 二 著

株 式 会 社

成 山 堂 書 店

住 田 正 二

大正11年5月26日生 広島県出身

昭和21年 東京大学法学部卒 同大学院

法学博士

昭和22年 運輸省

港湾局港政・管理課各補佐官

近畿海運局港運課長

関東海運局運輸部長

船員局労働基準課長

海運局外航・総務各課長

航空局監督課長

航空局監理部長

著書：港湾行政、公有水面埋立法

海事関係文献総目録

港湾運送と港湾管理の基礎理論

〒 1200

昭和47年4月15日 改訂初版印刷

©1972

昭和47年4月18日 改訂初版発行

著 者 住 田 正 二

発行者 錦 成 山 堂 書 店

代表者 小 川 寛

印刷者 山之内印刷株式会社

発 行 所 株式 成 山 堂 書 店
会 社

東京本社 東京都渋谷区富ヶ谷1-13-6

(郵便番号151)

電話 総務・編集 (467)7474(代)~5

営業・企画 (467)7476(代)~8

振替口座 東京 78174番

(分) 3056 (製) 24012 (出) 3819

は し が き

ここに収録した七つの論文は、昭和三十四年から三十六年にかけて書いたもので、その大半は雑誌海運に発表した。

書いてから相当期間が経っており、しかも一度発表したものを、あらためて一冊の本にまとめてみるだけの価値があるのかという批判を受けるかもしれない。私自身としても、出版するならば、十分再検討して、手を入れた上でと考えていた。しかし、最近、できるだけ早く、これらの論文をまとめて出版したらという強いおすめがあったので、思い切って出版させて戴くことにした。

ここに収録した論文は、二つが港湾運送に関するものであり、五つが港湾の管理に関するものである。それぞれ、港湾運送法及び港湾管理法の基礎的な問題を扱っているので、「港湾運送と港湾管理の基礎理論」という題をつけたが、基礎理論と称するには、内容が貧弱すぎるというお叱りうけるかもしれない。

私は、かつて山口真弘氏（元運輸省鉄道監督局民営鉄道部長）との共著で、「港湾行政」という本を出した。ここにおさめられた論文の幾つかは、その本の中で取り扱われた問題を発展させたものである。ここに、あらためて、同氏に感謝の意を表する次第である。

港湾は、海陸交通の連絡がはかられる場所であり、そこには、経済活動・社会活動・文化活動その他およ

そ國民生活に關係のあるもろもろの活動が行なわれている。それだけに、法律学的にも、經濟学的にも、興味を引く問題がたくさんある。近年、港灣問題について、個人的、あるいは集團的研究が極めて活発になってきている。このことは、港灣に関心をもっているものの一人として、非常に嬉しいことである。本書が、今後の港灣問題を研究する上において、小さな礎石としての役割でも果たすことができれば、それは、筆者の望外の喜びである。

本書を出版するに当たって、佐々木高志氏と米田俊一氏のお世話になった。両氏がいなかったら、本書は陽の目を見なかったと思う。あまり売れそうもない本書の出版を引き受けてくれた成山堂書店小川實氏とともに、お礼を申し上げておきたい。

昭和四十七年三月十八日

著 者

目次

第一編 港灣運送の基礎理論

第一章 一般港灣運送事業者と港灣運送約款	三
第一節 はし	三
第二節 一般港灣運送事業の態様	七
一 一般港灣運送の意義	七
二 一般港灣運送事業の態様	三
第三節 一般港灣運送事業者の行う船積貨物の受渡	九
一 港灣運送に伴う船積貨物の受渡	九
二 荷主又は海上運送人の履行補助者としての貨物の受渡	二〇
第四節 一般港灣運送に適用される法規	二六

目 次

一 一般港湾運送契約とその当事者	二六
二 一般港湾運送契約の性質とこれに適用される法規	二六
第五節 一般港湾運送事業者と港湾運送約款	四〇
一 適用法規を異にすることから生ずる港湾運送約款の内容の差異	四〇
二 港湾運送約款の適用	四〇
第六節 む す び	七〇

第二章 綿花荷捌業者の法律上の地位

いわゆる三井倉庫綿花焼失事件の判決について

第一節 は し が き	七三
第二節 荷受人の綿花荷捌業者に対する直接訴訟	七四
第三節 海上運送契約と職権による荷捌約款	八四
第四節 綿花荷捌契約の法律的性質	一〇〇
第五節 綿花荷捌業者の法律上の地位	一一一
第六節 結 語	一二七

第二編 港灣管理の基礎理論

第一章 港灣管理の意義……………一三

第一節 港灣の概念……………一三

一 港灣の一般的な概念……………一三

二 港灣の種類……………一三

三 法令上における港灣の概念……………一三

第二節 港灣の管理……………一四

一 港灣の管理についてのいくつかの考え方……………一四

二 港灣の管理の概念……………一五

三 港灣の管理の性質……………一六

第二章 港務局の性格……………一五

第一節 港務局の存在理由……………一五

第二節 港務局の長所及び短所……………一六

第三節 日本における港務局の存在理由……………一九

目次

目次

第四節	港務局の法律的性質	一九五
第五節	港務局に対する法令の適用	二〇〇
第三章	港灣管理条例の効力	二〇五
第一節	営造物としての管理について定める場合の法形式	二〇五
第二節	港灣管理条例の内容と法令との関係	二〇八
第三節	退隠料条例の効力	二二三
第四節	港灣管理条例の効力	二二七
第四章	港灣施設の利用者と管理者の法律責任	二三三
第一節	は し が き	二三三
第二節	港灣施設の利用者の法律責任	二三四
一	港灣管理者の管理する港灣施設の場合	二三四
二	私人の管理する港灣施設の場合	二三五
第三節	港灣施設の管理者の法律責任	二三六
一	港灣管理者の管理する港灣施設の場合	二三六
二	私人の管理する港灣施設の場合	二三七

第五章 入港料と屯税 二五

第一節 は し が き 二五

第二節 広義の營造物としての港湾 二五

第三節 入港料の性質 二五

第四節 屯税の性質 二五

第五節 む す び 二五

目次

第一編 港灣運送の基礎理論

第一章 一般港湾運送事業者と港湾運送約款

第一節 は し が き

(一) 港湾運送事業法は、一般港湾運送事業者が港湾運送約款を定め、運輸大臣の認可を受けるべき旨を規定しており(同法第十一条第一項)、認可の基準として、約款が、第一に、利用者の正当な利益を害するおそれがないものであること、第二に、少なくとも貨物の受取及び引渡並びに一般港湾運送事業者の責任に関する事項が明確に定められているものであることの二つをあげている(同条第二項)。港湾運送事業法は、このように港湾運送事業者のうち、一般港湾運送事業者のみが、港湾運送約款を定めて、運輸大臣の認可を受けるものとし、一般港湾運送事業者以外の港湾運送事業者については、法律上港湾運送約款を定めることを要求していない。通運事業法は、五種類の通運事業(同法第二条第一項)のすべてについて、これを行う通運事業者に対し、通運約款を定めて、運輸大臣の認可を受けるべき旨を規定している(第二十一条)。この点と比較すれば、港湾運送事業者についても、そのすべてに対し、港湾運送約款を定めることを要求してもおかしくはないし、特に、はしけ運送事業者については、道路運送法が自動車運送事業者に対し運送約款を定めることを要求している(同法第十二条第一項)ことから考えて、むしろ運送約款の制定を義務づけるほうが妥当のようにも思われる。

しかし、一般港湾運送事業の性格を検討してみると、港湾運送事業法が、一般港湾運送事業者についての

み港湾運送約款の制定を義務づけた態度は、やはり、妥当であると考えられる。それは、港湾運送においては、多くの場合、運送に伴う貨物の受渡が同時に一般港湾運送としての貨物の受渡と認められるからである。たとえば、貨物の総揚又は総積の場合のはしけ運送及び沿岸荷役には、それぞれ貨物の受渡が存在するのであるが、しかし、それは独立した貨物の受渡ではなく一般港湾運送としての貨物の受渡に包含されるものなのである。

港湾運送における貨物の受渡は、一般的に、このような形で行われていると言つてよい。ただ、現行港湾運送事業法は、港湾内の水上小運送ともいふべきはしけ運送を独立したはしけ運送事業として取上げているが、このようなはしけ運送事業は一般港湾運送とは無縁の存在である。したがつて、この場合には、自動車運送事業者の運送約款と同様に、運送約款の制定を義務づける余地はありうる。しかしながら、このようなはしけ運送は、制定当時（昭和二十六年）の港湾運送事業法では港湾運送として取上げられていなかったし、また、この運送についてこれまで運送約款が制定されている例はなく、その必要も認められないので、現行港湾運送事業法は、この運送について運送約款の制定を考慮しなかったものと考えられる。

また、総揚又は総積の場合の船内荷役も、一般港湾運送とは無関係である。しかし、この場合の船内荷役は、海上運送の一部と認められるものであり、船内荷役事業者は海上運送人の下請人として、この船内荷役を行うのである。したがつて、この場合の船内荷役に伴う貨物の受渡は、海上運送としての貨物の受渡そのものであるから、単独の港湾運送として取上げ、運送約款の制定を義務づける必要は存しないのである。なお、船内荷役が一貫作業の一つとして引受けられる場合、その貨物の受渡が、一般港湾運送の受渡と認められることは、前述の総揚げの場合のはしけ運送及び沿岸荷役の場合と同様である。

このように、港湾運送に伴う貨物の受渡は原則として、一般港湾運送としての貨物の受渡であると考え、てよいのであつて、この点から港湾運送事業法は、一般港湾運送事業者に対してのみ、港湾運送約款の制定

を義務づけたものと考えられる。

一般港湾運送事業者は、港湾運送に伴う貨物の受渡を行うが、それと同時に海上運送と陸上運送との間の貨物の受渡をも媒介する。この点において一般港湾運送事業者の行う貨物の受渡は、一そう複雑となる。

この論文の目的は、港湾運送約款に適用される法規——私法法規——は如何なるものか、それとの関連において、港湾運送約款を制定する際に、如何なる点について考慮を払うべきかという点の検討にある。このような問題が生ずるのは、一般港湾運送事業の内容が複雑であるからである。すなわち、一般港湾運送事業者は、あるいは荷主から一般港湾運送の委託を受ける場合があり、あるいは海上運送人から委託を受ける場合があり、またその引受ける港湾運送の内容も、船内荷役、はしけ運送及び沿岸荷役の全部の場合があり、また、はしけ運送及び沿岸荷役の二つの場合があり、更には沿岸荷役だけの場合がある。このため、一般港湾運送、したがって港湾運送約款に適用される私法法規も、陸上運送法の場合があり、あるいは海上運送法の場合があつて一様ではないのである。

したがって、港湾運送約款に適用される私法法規の問題を検討するためには、まず、一般港湾運送事業の態様を明らかにする必要がある。次いで、一般港湾運送事業者の行う貨物の受渡の意義について検討を行う必要がある。

(二) 港湾運送事業法は、港湾運送約款の内容について、少なくとも貨物の受渡及び一般港湾運送事業者の責任に関する事項が明確に定められるべき旨を規定するのみで、具体的内容については規定しておらず、また、当然のことながら、港湾運送約款に適用される私法法規の問題については何ら触れていない。したがって、港湾運送事業法の規定に問題の解決の鍵を求めることはできない。

港湾運送約款は、いうまでもなく運送約款の一つである。運送約款、あるいは約款一般の性格について論ずることは、もちろんこの論文の目的ではないし、また、私の力にあまる問題であるが、この論文との関係

において必要な範囲で、米谷博士の名著「約款法の理論」から約款の意義について引用しておきたい。

「近代企業は自由主義経済の進行と共に独占の大規模方式をとり、……その取引は個別的、一回限りの性格を失い、同型的・反覆的・連続的・大量的性格を帯びるに至った。……企業が不特定多数人を相手とする多数取引を計画的・合理的に処理せんがためには契約内容の大部分は合理的に想定され、そして現実の取引は極めて簡単な事項に限定されることが必要なのである。この要請に應ずる契約内容の定型こそ約款と名付けられるものである」(同書四十八頁)。……近代企業の取引活動において「殊に、時間的継続性をもつ法律関係にあつては、法律関係が一時的に存在する場合と異なり、法律関係の存続中に、事情の変更その他の原因によって種々の利害関係が問題を惹起する可能性がある。ここにその可能性を可及的に防止し、法律関係の明確性を維持せんがためには通常生じ得べき各種の事情を想定し、これを定型化する必要がある。勿論商法典も相当な規定を盛っているが、それは固定的であり、抽象的なものである。されば、企業の維持発展を合理的に期待するためには、約款によって、或は、法典の規定を変更し、或は増補し、或は反覆し、そして、一目、法律関係の明確化を期しつつ、これを現実に対応せしめて弾力性を發揮する必要があるわけである。かような経済的基盤の上に約款が形成されたのである」(四十九頁)。

約款は、このように、資本主義経済における多数取引の迅速な処理のため、契約内容の定型化をはかるものである。その資本主義経済における私法の原則は、いうまでもなく契約自由の原則であつて、約款は、契約自由の原則をその法律的支柱とするものである。しかし、そのことは、約款の内容がすべて自由であることを意味するものではない。港灣運送事業法のみならず、道路運送法も、通運事業法も、前述のように道路運送約款、通運約款を定める場合に、運輸大臣の認可を受けるべき旨を定めているが、このことは、前掲の二つの基準に適應しない約款の規定が、有効な効力を保持しえないものとしていのである。このような約款の規定に対する公法的制限は別としても、民、商法の規定は、すべて任意規定というわけではなく、強行

規定もある。商法は、陸上運送については、その運送約款に免責条項を設けることを制限又は禁止していないが、海上運送については、商法第七百三十九条及び国際海上物品運送法第十五条が、免責約款を制限又は禁止している。

一般港湾運送事業者の行う一般港湾運送は、前述のようにその内容が一律ではなく、その取引行為に適用される法規も、その内容が異なるに従って同一ではない。このため、約款の内容の自由性について受けるべき制限も同一ではないのであって、この点を検討することがこの論文の目的なのである。

第二節 一般港湾運送事業の態様

一 一般港湾運送の意義

(一) 港湾においては、海上運送と陸上運送との連絡がはかられる。しかし、この連絡は自動的に行われるものではなく、そこに港湾運送の行為が介在する。すなわち、貨物の船積及び陸揚を行い、海上運送と陸上運送の連絡を媒介するのが港湾運送であり、この港湾運送を主宰するのが一般港湾運送である。

港湾運送は、海上運送と陸上運送との連絡を媒介する機能を営むのであるが、海上運送と陸上運送との連絡を媒介するということは、海上運送人と荷主（荷送人及び荷受人並びに用船者）との間において、海上運送されるべき貨物又は海上運送された貨物（以下両者を含めて船積貨物という）の受渡を行うということである。海上運送人の運送債務は、原則として、貨物の受取に始まり、引渡によって終了する。そして、海上運送人は、自己の行為による場合と、その履行補助者の行為による場合を問わず運送責任を負わなければならない（商法第七百六十六条において準用する同法第五百七十七条及び国際海上物品運送法第三条）。

第二節 一般港湾運送事業の態様