

論契約船舶傭傭

著者 萩原正彦

海 文 堂

萩原正彦(はぎわら・まさひこ)

1920年生れ

1943年京都帝国大学法学部卒業

1943年日東汽船株式会社入社

1951年社団法人日本海運集会所入所

1958年日東商船株式会社再入社

1980年ジャパンライン株式会社退社

この間、東京商船大学(海法担当)講師、

運輸省調査員、国連会議政府代表顧問、

(社)日本船主協会各種委員会委員を歴任

現在 日新汽船株式会社監査役

新東海運株式会社顧問

(社)日本海運集会所仲裁委員・書式制定委員

日本海法学会・日本海運経済学会会員

現住所 〒167 東京都杉並区上荻4丁目4-5-610

備船契約論

定価 5000 円

昭和 55 年 7 月 5 日 初版発行

© 1980 Masahiko Hagiwara

著 者 萩原正彦

発行者 岡田吉弘

発行所 海文堂出版株式会社

検 印 省 略



本 社 東京都文京区水道 2 丁目 5 番 4 号(〒112)

電話 03 (815) 3292

支 社 神戸市生田区元町通 3 丁目 146(〒650)

電話 078 (331) 2664

工学書協会員・自然科学書協会員・日本書籍出版会会員

PRINTED IN JAPAN

印刷 文栄印刷/製本 三浦製本

本書の内容の一部あるいは全部を無断で複写複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作者および出版社の権利の侵害となりますので、その場合にはあらかじめ小社あて許諾を求めて下さい。

序

平井好一

『三歳児（みつこ）の魂、百までも』というが、本書の著者萩原正彦君は正にその通り俊英の士である。

幼少の頃から乗物に興味を抱き、昭和の初、父の転任で大阪偕行社附属小学校に転校した。同校のあった大阪城のほとり天満橋には伏見へ通う蒸気外輪船が浮び、市内の堀川には郵商両社の荷受所が軒を並べ、築港には船が出入りして、胸をときめかしたという。仁徳天皇ゆかりの地高津の府立中学校に入った少年の身で、神戸高等商船（今の商船大学）を訪ねて船のことを聞き、造船所へ手紙を出してパンフレットを集め、かまぼこ板を削って模型を作ったりした。それで将来は高等商船や造船工学を目指したが色神異常では失格のため、大阪高等学校の文科に入學。ついで京都帝国大学法学部に進み海法を専攻することになったが、大阪商船を訪ねては和辻春樹工学博士から造船工学の指導を受け、工学部の流体力学を聴講するなどして、昭和十八年卒業、さて就職。

そこで巡り合ったのが私で、大阪商船に二十余年、幹部に伍して社業発展に献身参画した。会社の首脳陣には米英を知る人士が多く、社業に励んで海外あまねく航路網を張り、米英に在勤または出張視察を重ねて見聞を広め、国際情勢に精通しておられた。昭和十四年、第二次大戦が勃発したが、日本の海運は英国を凌駕して世界に冠たるべしと期望し、太平洋戦争を起こして米英を相手にしようなどは、全く考えてもおらなかった。

当時、大阪商船はあらゆる海運部門を経営していたが、タンカーはまだだった。それをやりたいと私は社長に進言した。社長は半年かけて実現し、日東汽船の株式過半を譲受けて傘下に収めた。私が出向し専務に就任したところ、七日たつと昭和十六年十二月八日、早晩、パール・ハーバー大空襲で太平洋戦争となった。

緒戦の戦果は華々しく、南方からの石油輸送が本格化し、タンカーは優先的に建造され、日東汽船は乗組員配乗手

配に大多忙を極めた。そんなところに入社したのが萩原君で、大阪商船から日東汽船に推薦しよう、今はタンカーが必要で会社からは平井氏が出向して専務をやっており、即戦力の人材が要求されている、同氏は学究的の実務家でよく世話するだろうと云われて、私のもとで奮励することになった。ところが戦局は段々と悪化し、タンカーは敵潜水雷の襲撃で造るよりも沈むのが多くなり、敗戦の兆は瞭然、遂に全面降伏となった。

海運に憧れた同君ではあったが、ボーレー賠償要求案によって夢は破れ、職業軍人であった父君の公職追放もあった、日東汽船をひとまず退き、傍ら京都大学で海運論の泰斗、経済学博士佐波宣平教授の門下に入って再び研學。そのあと日本海運集会所の仲裁部長心得に任じ、次で日東商船と改名した元の社に招請されて再入社。昭和三十九年の海運集約でジャパン・ラインとなったが、同君は一貫して営業調査や法規保険部門で活躍、備船関係訴訟で法廷に立ち、自らも仲裁人として適確な判断を下し、東京商船大学の海法担当教官として学生を指導したり、政府代表顧問として国際会議に列席したり、或いは船主責任相互保険組合の会合で所見を述べたり、いつしか協議の進行役と目されていた。その間には新聞雑誌への寄稿など百篇を超え、いつも識者の矚目するところとなった。

萩原君のこの度の処女出版は、書題の如く傭船契約の実体を究明し、日本海運の生い立ちに遡って断論を組立て、これを実務に活用することを簡明に説述し、特に適切な実証を加えておることは、英米慣習法コモン・ローの記述に似ており、海事辞典ともいふべき詳細な索引のもとに飽くことなき克明さをもって海事慣行を限なく掲げていることは、同君ならではの力作といふべきである。

本書は実務の経験から学究的に究明した極めて貴重な著述で、わが国における海運実務の発展と研究の促進に寄与すること疑ない。実務家・海運研究者の別なく、ひとしく座右に備えおくよう推奨する次第である。

一九八〇年 陽春

自序

船の魅力にとりつかれ、憧れていた海運について書いた拙稿が初めて活字になったのは、大阪高等学校の校友会誌で、文科三年甲類に在籍していた昭和十五年の秋のことである。爾来、海運を愛しつづけて四十年。その間に感じたことは、海運の実務や経営の実際、あるいは仲裁判断にみられる海運慣習と、海商法をはじめとする関係諸法令の実態、判例、学説、さらには社会一般の海運に対する認識との間にみられる大きな「隔り」である。

なかでも、海運実務において重要な役割を占める備船契約というものについては、一般に理解されていない。

その理由として、例えば、定期船による運送については、ヘーグ・ルールズやハンプブルグ・ルールズとよばれる国際条約があるために、その条文からも捉え易いが、他方、備船契約については、国際条約のように、文書によって明示された国際的法規範というようなものもなく、すべてが国際的慣習という黙示の準則によって取り行われるため、海運の実態を把握することなしには、その概念を理解し難いためではなからうか。

わが国が鎖国を解いた時期は、時あたかも国際海運が帆船から汽船に移行する変革期に当たり、わが国の現代海運にとって幸運であった。いうならば、わが国は、先進海運国の先発グループに属す、ということができる。

そして、近代的立法とされる現行の海商法が公布されるまでに、わが国の海運は、早くも、世界的な定期航路網を張り、不定期船は七洋あまねく航跡を伸ばしていたわけであって、現行海商法の公布以前に、このような海運活動がなされるためには、裸備船、航海備船、定期備船などの備船契約をはじめ、船荷証券についても、造船ならびに船舶修繕契約についても、さらには船舶の検査や国籍の付与、船員問題、海上保険など、海上運送や海事に関するすべての事項について、国際海運慣習に準拠した海運慣習が樹立されていたものとみななければならず、同時に、その指導者が、英国海技免状所有者を主力とした海運指導者であったことに注目しなければならない。

ということとは、現在の國際的海運慣習の基礎をなしていると目される英國流の海運慣習によって形成されたわが国の海運慣習と、ドイツやフランスなどの国内法を参考とした現行海商法との間には、生れながらにして相容れない宿命的な乖離^{かいり}があり、その結果が、冒頭に述べたような「隔り」をもたらししている、ということが出来る。

この意味において、明治維新に先立つ開国に遡り、以後、現在にみられるようなわが国の現代海運が、どのようにして発展してきたかを史的に究明し、その間に、わが国の海運ならびに海事の慣習が、どのようにして形成されてきたかを実証的に解明することは、経済的ないしは商業的側面の解析とともに、きわめて重要である。

本書は、昭和五十一年二月より、日本海運集会所の機関誌『海運』に連載した拙稿「備船契約法論序説」を台本とし、当時、紙面の都合で割愛した太政官布告をはじめとする実証資料を加え、詳細な索引と年表とを付して一卷としたものである。とくに、引用した実証資料については、法制史あるいは文化史の上から、貴重な文献であるため、引用文の、体裁、字句、仮名づかい、などについては、原文のとおりに再録したつもりである。

本書の書題は「備船契約論」ではあるが、内容は、わが国における現代海運の生成と相まって醸成された海事慣習の考察ともいふべく、また、そうすることによって、備船契約の概念をより明確化することに意を配った。

この小著が、広く活用されて、わが国の海運の発展のために寄与することを、念願して已まない。思えば、今日まで、恩師ならびに先輩各位のご高教を辱うし、友情に支えられ、ことに上司であった平井好一大先輩からは過分の序文を戴き、身に余る幸せを深謝し、厚くお礼を申し上げる。

本書の成るに際し、海文堂出版株式会社と繁煩な校正に尽力された製作部の諸氏に謝意を表する。

昭和五十五年 新緑の候を迎えて

萩 原 正 彦

目次

序

第一章 海上運送法の特殊性と実証的研究の必要性	1
-------------------------	---

第二章 わが国における現代海運と海上運送法	23
-----------------------	----

第一節 現代海運の勃興	23
-------------	----

第一款 現代の海運と往時の海運	23
-----------------	----

第二款 わが国における現代海運の勃興	24
--------------------	----

第二節 現代海運の発達	42
-------------	----

第一款 定期航路の発達	42
-------------	----

第二款 不定期船の発達	82
-------------	----

第三款 社外船舶主による海上保険会社の設立	132
-----------------------	-----

第四款 問題点となった船員の養成	151
------------------	-----

第五款 海上保険に阻まれた現代海運の自立	185
----------------------	-----

第三節 海上運送法の成立とその法源	196
-------------------	-----

第一款 現行海商法制定の経緯とその後の経過	196
-----------------------	-----

第二款 現行海商法の制定までに既に確立された海運の商慣習法	227
-------------------------------	-----

第三款 実務界における自治立法と自治司法	270
----------------------	-----

第四款 海上運送法の法源（海商法改正への示唆）	297
-------------------------	-----

第三章 備船契約の概念	323
-------------	-----

第一節 備船契約の意義とその類型	323
------------------	-----

第二節 備船契約の標準契約書式	354
-----------------	-----

第三節 備船契約の現状	363
-------------	-----

事項索引	1
------	---

内外法令索引	16
--------	----

条約索引	23
------	----

人名索引	25
------	----

船名索引	26
------	----

年表	28
----	----

第一章 海上運送法の特殊性と実証的研究の必要性

商行為としての海上運送を規律する法規範には、条約をはじめ、国際的な規則、各種の制定法ならびに慣習法を挙げることができるが、広くこれらのものを、仮に海上運送法^①と名付けるならば、海上運送法こそは私法たる海商法の中核をなすものであり、海上運送企業体の、組織に関する靜的な法規範に対し、取引という企業活動の動的な法律關係を規律するものである。

海上運送は、海洋という各国共通の「自由な通路」^②を舞台に、船舶という設備をもって展開させる企業活動であるところから、それを規律する海上運送法も、おのずから特殊な性格を有している。海商法の特殊性については、古くから、内外において種々論議されてきたところであるが、私見としては、海上運送法の特殊性として、国際的統一への指向性と、応用科学性とをまず取り上げたい。

このふたつの特性は、互いに錯綜しており、あるいはそのこと自体が、却って海上運送法の特殊性とみるべきであるかも知れないが、強いてふたつに分け、それぞれの特性につき論ずれば、つぎのごとくである。

国際的統一への指向性

海上運送が、海洋という各国共通の自由な通路を舞台として展開される以上、それを規律する法規範としては、国際的統一が望ましく、古くから万国海法会 (Comité Maritime International : CMI)^④ などによって、それに対する

努力が払われてきた。⁽⁵⁾しかし、各国政府が、それぞれ国家主義の上に立って、自国の海運政策を推進している限りにおいては、国際的統一の可能性は乏しく、海上運送に係る国際条約としては、わずかに、

(イ)一九二四年八月二十五日にブラッセルで署名された船荷証券に関する規則の統一のための国際条約⁽⁷⁾

(ロ)一九六一年四月二十九日にブラッセルで署名された海上旅客運送に関する規則の統一のための国際条約⁽⁸⁾

(ハ)一九六七年五月二十七日にブラッセルで作成された海上旅客の手荷物運送に関する規則の統一のための国際条約⁽⁹⁾

と、右の(ロ)および(ハ)を一括した新しい、

(ニ)一九七四年十二月十三日にアテネで署名された海上旅客及びその手荷物の運送に関する規則の統一のための国際条約⁽¹⁰⁾

および、

(ホ)一九二四年八月二十五日にブラッセルで署名された船荷証券に関する規則の統一のための国際条約を改正するため、一九六八年二月二十三日にブラッセルで署名された議定書⁽¹¹⁾を数えるにすぎない。

「一九二四年八月二十五日にブラッセルで署名された船荷証券に関する規則の統一のための国際条約」は、俗に「船荷証券統一一条約」あるいは「ヘーグ・ルールズ」とよばれ、今日においては、ソ連をはじめとする共産圏諸国の一部、中華人民共和国、アルゼンチン以外の中南米諸国の一部、などを除いては、現在、九十一カ国がそれぞれ批准ないし加入している実情にある。⁽¹²⁾そして、このように、ほとんどの国が批准ないし加入をしているこの船荷証券統一一条約でさえ、これを採り入れた国々の事情によって少なからず修正され、条約そのままのものに対して法令としての効力を与えた国は、⁽¹³⁾主要国の中には見当たらない。⁽¹⁴⁾

けれども、海運取引の実際からみれば、海運慣習ないしは海運取引の契約そのものは、すでに世界的に普及統一化され、定型化されている。⁽¹⁶⁾したがって、この点からみれば、慣習法は、すでにほぼ統一化され、かつ、統一化されつつあるとみて差支えなく、⁽¹⁸⁾今後、条約による国際的統一の可能性は、きわめて大きい。⁽¹⁹⁾

ことに、第二次大戦後、国際連合 (United Nations: UN—国連) を中心として海事関係条約の制定改廃が加盟国間に盛り上がり、経済社会理事会 (Economic and Social Council: ECOSOC) 国連貿易開発会議 (United Nations Conference on Trade and Development: UNCTAD) 政府間海事協議機関 (Inter-Governmental Maritime Consultative Organization: IMCO) 欧州経済委員会 (Economic Commission for Europe: ECE) などの国際連合内における諸機関によって、作業が進められている。

例えば、上述のごとく、万国海法会の作成に係る条約案を基礎に、政府間海事協議機関の法律委員会にて検討のうえ、同機関もしくは国連主催の外交会議において条約として成立させたものとして、

一九六九年十一月二十九日にブラッセルで署名された油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約⁽²⁰⁾

一九七四年十一月十三日にアテネで署名された海上旅客及びその手荷物の運送に関するある規則の統一のための国際条約⁽²¹⁾

一九七六年十一月十九日にロンドンで署名された海事債権についての責任の制限に関する国際条約⁽²²⁾

一九六九年の油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約のために、一九七六年十一月十九日にロンドンで署名された議定書⁽²³⁾

一九七一年の油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約のために、一九七六年十一月十九日にロンドンで署名された議定書⁽²⁴⁾

一九七四年の海上旅客及びその手荷物の運送に関するアテネ条約のために、一九七六年十一月十九日にロンドンで

署名された議定書⁽⁸³⁾

などがあり、かつては万国海法会において立案されたこれらの条約も、現在では政府間海事協議機関の法律委員会を中心に改正が審議されている実情にある。

なかでも、昭和五十三年（一九七八年）三月にハンブルグで開催された国連主催の「海上物品運送に関する国連会議（The United Nations Conference on the Carriage Goods by Sea）」で国際条約として採択されたものに、

一九七八年三月三十一日にハンブルグで署名された海上物品運送に関する国連条約（United Nations Convention on the Carriage of Goods by Sea, 1978.）

があり、ハンブルグ・ルールズ（Hamburg Rules）とよばれることが決議されている。

この条約は、万国海法会の作成による条約草案を基礎に、一九二四年（大正十三年）にブラッセルで開催された海事法外交会議で採択された、いわゆる一九二四年の船荷証券統一条約、俗にいうヘーグ・ルールズの改正条約である。昭和四十六年（一九七一年）二月に開かれた国連貿易開発会議（UNCTAD）海運委員会（Committee on Shipping）の国際海運立法作業部会（Working Group on International Shipping Legislation）第二会期（2nd Session）において満場一致の採択により、改正条約の骨子と、それに基づいた条約草案（draft text）の作成を国連商取引法委員会（United Nations Commission on International Trade Law : UNCITRAL）に委託される⁽⁸⁴⁾ことが決議され、いらい七年に及ぶ歳月を経て成立したものである。

そして、その名称に、はじめて「国連条約（United Nations Convention）」との語が使用されているように、一九六八年（昭和四十三年）にニューデリーで開催のUNCTAD第二回総会でみられた新条約作成の動議をはじめ、条約成立に至るまでの審議もすべて国連部内の会議によってのみ行われ、いわゆるヘーグ・ルールズが万国海法会の草案を基礎にした外交会議の審議によって成立をみたことは、全く趣を異にし、このような私法関係条約までが、

国際連合という政府間機関の手で作成されるようになってきた。

このほか、国際連合（国連）が専ら中心となつて検討が進められている諸問題のうち、とりわけ海上運送に関する議題として、国際複合運送条約⁽²⁷⁾の作成、傭船契約および海上保険の検討などがある⁽²⁸⁾。

国家間においてこのような私法統一の作業を行うことは、かつては、きわめて困難であると予想された。しかし、さきに、英国海運會議所（Chamber of Shipping of the United Kingdom）が一九二四年の船荷証券統一条約（ヘーグ・ルールズ）を採り入れて「一九五四年航海傭船契約至上約款」を制定し、その普及に努めたことなどを考えれば、より複雑化しつつある現在の国際経済社会として、海上運送法の国際的統一が、条約という国家間の合意によつてもなされ得る可能性を、見出すことができる。

いうまでもなく、条約は、国家間の涉外関係を規律するものであるから、条約による国際的統一をもつて、直ちに内国沿岸の海上運送に関する各国の国内法規の国際的統一まで期待することはできない⁽³⁰⁾。しかし、内国沿岸の海上運送も、国際海上運送に接続することにより、それを規律する法規範も、当然、国際的統一への追隨を余儀なくされるわけである。

応用科学性

海上運送は、船舶という設備をもつて行われ、かつ、海上運送に対する需要によつてなされる関係上、それを規律する法規範も、科学の進歩に伴つて、絶えず生成されるという特性を有している。古来、海商法の特殊性につき、独自性とか、先駆性などの語をもつて種々論議されたものは、⁽³²⁾あるいは一部に、このような特性を想定したものであったのかも知れない。

例えば、これまでみられなかった新規貨物の開発や、それに伴う各種専用船の開発によつて、その海上運送を規律

する法規範の運用も相対的な変化をみせ、また、金属の隠れた瑕疵についても、今日の科学技術によれば、レントゲン検査や、超音波ないしは高周波による探傷器によって、容易に発見され、通航能力に関する相当な注意義務 (due diligence) も、きわめて厳格になりつつある。他方、経済の進展に伴う法規範の生成について例を挙げれば、生産の合理化など経済的理由から、原料輸送の面において、積揚地を特定せず、就航区域を全世界 (world-wide) とする連続航海傭船契約 (Consecutive voyage charter) のごとく、従来みられなかった契約形態の普及がある。

このように、海上運送は、自然科学と社会科学の融合されたものであり、かつ、両科学の叡智を結集して、絶えず進展を続ける応用科学である、ということが出来る。したがって、それを規律する法規範は、総合的思慮に基づくものでなければならず、また、その運用は、応用科学として、科学の進歩と相対的なものでなければならぬ。

この意味において、判例は、その後に発生した事実関係に対し、至上的支配をなすものではなく、そのような事実関係⁽³⁴⁾に対して、法はいかにあるべきか、その在り方についての傾向を示すものとしての意義を有するもの、と解すべきである。

以上のごとく、海上運送法は、国際的統一への指向性と応用科学性とのもとに、契約自由の原則に立つて、常に生成発展を続けている。

市村富久博士が「余輩ハ我國現在ノ法學研究方法ニ關シテハ甚タ不備ノ點アリト思考ス……………余ハ寧ロ經濟法學ノ新熟語ヲ作り法律研究ノ基礎ヲ經濟思想ニ置クノ必要ヲ感スルモノナリ勿論法學ハ社會科學ノ一種ニシテ社會全般ノ關係カ法律ニ反響ヲ與フルモノナルヲ以テ其社會力ノ一部ヲ立脚點トシテ觀察ヲナスコトハ誤謬ヲ生スルヲ免レスト雖モ法ノ基礎タル社會關係中法ニ最モ重大ナル影響ヲ與フルモノヲ発見シ之ニ重キヲ置キテ或特殊ノ法律ヲ研究スルノ必要アリト言フナリ故ニ……………經濟的活動ヲ主トシテ規律セントスル商法ノ如キニ於テハ立法モ亦經濟思想ニ重キ

ヲ置カサルヘカラサルモノト信ス⁽³⁵⁾」と説かれた所論には、全く同感である。

しかし、もし、このような新熟語による表現を許されるならば、私見としては、「海上運送法は、応用科学である」とみたい。すなわち、契約形態については、それが契約自由の原則に基づく私的立法として定型化された以上、強いて既存の契約類型に当てはめるべきではなく、その契約形態のもつ意義をありのままに把握し、新たな契約類型として、その法的性格を論ずべきである。

海運取引の実際をみれば、当事者としてある契約をしようとするとき、そのためには、どのような契約類型、あるいはどのような契約書式を使い、どのような特約(special clause)を挿入したらよいか、と考えるわけであって、その思考過程を勘案すれば、でき上がった現象から安易にその法的性格を憶測すべきではなく、その底に流れる法的性格からそのような結果が形成された、とみるべきであるからである。ことに、わが国のごとく、成文をもって契約類型が例示され⁽³⁶⁾、かつ、物権については当事者間の契約によってこれを創設することが許されない法制のもとにあっては⁽³⁷⁾、海上運送の契約形態を既存の契約類型に分類しようとすること自体に、すでに無理があり、そのために却って契約のもつ真意を把握し得ず、徒らに法の体系をも混乱せしめる虞なしとしない。

比較法学的研究と実証的研究の必要性

市村富久博士が、その著書『海商法論』において「法學研究方法ノ不備」と題し、前記の所論に続けて「而シテ現今ノ學風ハ如何徒ニ泰西ノ立法ヲ模倣スルニ過スシテ所謂比較法學(眞正ノ比較法學ニアラサルヘシ)ノ趨勢ハ徒ニ多數立法例ニ雷同スルノ弊ヲ生スルニ過スト信ス然ルニ海運業ノ進歩ハ甚タ急劇ニシテ急劇ナルカ故ニ多數ノ立法例ハ其趨勢ニ後ルルコト五十年乃至百年ノ舊法タルニ過サルノ觀アリ外國ノ立法主義ヲ採リテ演繹的ニ立論スルコトハ却ツテ時勢ニ適セサルコト甚シキ結果ヲ見ルニ至ルヘシト信ス法律ハ教科書ニアラス法律行爲ノ學理上ノ性質カ不明

ナルカ故ニ規則ヲ作り得サルニハアラスシテ寧ロ現在ノ急務トスル所ハ海運慣習ヲ其儘ニ認メテ法律トナシ實害アルモノハ之ヲ排斥スルニ務ムルニ在リ彼ノ英國ノ法律ノ長所ハ茲ニ在リ故ニ英國ノ所謂法理論ハ哲學的ニハ批難スヘキモノアレトモ其社會關係ヲ律スルコトハ極メテ妥當ナリトス世人往々ニシテ我裁判ノ遲延スルヲ批難シ其罪ヲ判事ノ無能ニ歸スト雖モ余輩ハ我國ニ於テ裁判ノ遲延スル所以ハ法典カ法律ト云ハンヨリハ教科書的ナルニ原因スルモノト信ス……我國海運ノ實務ハ英米風ナルノ事實ハ我國ノ法律ヲ作ルニ當リテモ箇箇ノ行爲ニ關スル細カキ規定ヲ作ルノ必要アルコトヲ説明スルモノニアラスヤ其箇箇ノ事實ニ關スル規定ヲ綜合シテ理論ヲ發見スルコトハ學者ノ任ナリト雖モ其理論カ發見セラレサルカ故ニ箇々の規定ノ必要ナキニハアラス故ニ余輩ハ現今ノ日本ニ於テハ海商法ニ關シテハ理論上ノ議論ヲナスコトハ寧ロ贅澤ナルコトニシテ却テ實際ノ慣例ヲ採リ其儘立法スルノ必要アリト思惟スルモノナリ近代ノ科學ノ研究方法ハ凡テ實際上ノ材料ヲ基礎トシテ歸納法ニ重キヲ置クニ反シ我國法律學者ノ態度ハ實ニ法律ノ條文又ハ外國法ノ條文ヨリ演繹シテ立論セントス而シテ其最モ重ンスル所ハ論理ナレトモ……徒ニ演繹法ニ流レルコトハ極メテ危險ナルコトニシテ社會ノ實際ニ照シ其出發點ニ誤謬ナキヤヲ檢査スルニアラサレハ極メテ危險ナル結果ヲ生スルニ至ルヘシ」と述べられているが、まことに同感にして、私見として述べたいところが、悉く尽くされている。

したがって、その研究態度として、比較法学的研究の肝要なことはないが、とくに、海上運送法の実体を把握するためには、契約の定型化された標準書式を中心として、海運取引の實際に則し、実証的に研究することが必要である。

小町谷博士も「海商法規が、かくの如く、時代に遅れてゐるに拘らず、海運の實際が、その國際的不統一の現状から不利益を受けるほか、著しい不便を感じない所以のものは、海商法が、海上運送に關する法律であり、その中樞たる運送については、各國、程度の差こそあれ、契約自由の原則を認めてゐるからである。従つて海商法の研究は、今