

港湾施設の損傷と港湾利用者の法的責任に関する一試論

南 健 悟
(小樽商科大学商学部准教授)

目 次

1. 問題の所在
2. イギリス港湾法74条とその判例法理
3. 港湾法上の原因者負担制度
4. 港湾法と港湾施設管理条例における損害賠償規定との関係
5. 結びに代えて

1. 問題の所在

東京地判平成25年6月20日(LLI/DB06830513)は原告X(国)が所有する鹿島港南防波堤に貨物船が衝突し、損壊させた事案において、当該貨物船を船舶所有者から賃借して航海の用に供していた被告Yに対して、当該損壊の結果生じた損害について商法704条1項、690条に基づき損害賠償責任を肯定した。本件は、平成18年10月24日、発達性の低気圧の接近に伴い、鹿島港周辺が悪天候となり、貨物船が同港沖合の避難海域に向かったところ、荒天時における貨物船船長の操船上の過失によって南防波堤に衝突した事案であった¹。本件のような港湾施設への衝突により損壊させた場合に、港湾管理者は本件のように船舶所有者等に対して不法行為に基づく損害賠償責任を追及することができるが、他方で、当該損壊のため必要を生じた港湾工事の費用について、その必要を生じさせた者に費用を負担させることができるとする、いわゆる原因者負担制度も存在する(港湾法43条の3第1項)。本件では港湾法上の原因者負担を利用しなかったようであるが、一般論としても港湾法上の原因者負担制度はほとんど活用されていないといわれる²。従来、港湾法上の原因者負担について、その要件について検討されたものはほとんどなく、要件が不明確であったことがその理由の一つではないかと思われる。加えて、原因者負担制度につい

¹ なお、港湾への衝突は商法上の船舶衝突には含まれない(箱井崇史編『船舶衝突法』〔箱井崇史〕(成文堂、2012年)26頁、小町谷操三『船舶衝突法論』(岩波書店、1949年)43頁)。

² 多賀谷一照『詳解逐条解説港湾法』(第一法規、2012年)235頁。例えば、千葉県における港湾工事費用の原因者負担命令の処分基準について、「未設定(将来的に処分の対象が見込まれるものの、過去に処分実績がなく又は稀であって、あらかじめ処分基準を設定することが困難であるため。)」とされている(available at <https://www.pref.chiba.lg.jp/kouwan/tetsuzuki/shobun/200/18100-042.html>, last access 2014/8/27)。

ては、従来、道路法58条をめぐる検討がなされてきたが³、港湾法上の原因者負担制度の場合、道路損傷等の場合以上に⁴、その利害関係者が複数存在し（船舶所有者、船舶賃借人、定期傭船者等）、原因者にどこまで含まれるかという問題や荒天等により船舶が流される等して、港湾施設を損傷した場合、すなわち無過失や不可抗力による場合の適用如何等が問題となりやすく、検討すべき問題が少なくないと思われるのである。

そこで、本稿では、港湾利用者⁵による港湾施設の損傷について、船舶所有者の責任を定めたイギリス港湾法74条と比較しつつ、港湾法上の原因者負担制度を中心とした法的問題について検討し、港湾法上の原因者負担の要件等を明らかにしたい。

2. イギリス港湾法74条とその判例法理

(1) イギリス港湾法74条

「全ての船舶又は木材筏（float of timber）の所有者は、その船舶又は木材筏によって港湾、ドック、埠頭もしくはそれに付随する建造物に生じた損害、又は同様にその被用者によって生じた損害につき、港湾事業者（undertakers）⁶に対して責任を負う。また、その船舶又は木材筏を引き受けている船長又はその他の者も、それらの者が故意又は過失によりその損害を生じさせた場合には、同様に責任を負う。（後略）」

(2) 趣旨目的と要件

本条については、趣旨や要件について初期の裁判例から争いがあった。というのも、本条は単にコモン・ロー上の責任（negligence）を定めたに過ぎないのか、それともそれ以上の責任を定めたものであるのか自体不明確であったからである。この点について、まず、*River Wear Commissioners v. Adamson*事件⁷において問題となった。本件は、1872年12月17日、被告所有の蒸気船N号がThamesからTyneに向かっていたところ、Wearの入口付近で荒天に遭遇し、Sunderland Docksの方へ接近していた。ところが、その際、既に乗組員は避難しており、船舶は無人状態であった。乗組員は、当該船舶から脱出する以前には、帆を下げることもできなかったため、船舶が帆を広げたまま沿岸に近づいて行った。その後も荒天が続き、再び潮位が上がったところ、埠頭に衝突し、損壊した。そこで、当該埠頭を管理していた港湾委員会が本条に基づき損害賠償を求めた事案である。本件について、Cairns卿は、本条はあくまでコモン・ロー上の責任、すなわちnegligenceに基づ

³ 道路セミナー191号における「特集原因者負担金制度」や比較的近時のものとして、土居正典「道路管理と原因者負担金」鹿児島大学法学論集35巻1号（2000年）45頁以下。

⁴ 道路法58条における原因者負担の問題点について、芦刈勝治「原因者負担金制度の問題点」道路セミナー191号7頁以下参照。

⁵ 本稿における港湾利用者は船舶運航に関わる船舶所有者、傭船者、船長等を想定し、例えば、レジャー等で港湾を利用し、自動車事故等により港湾施設を損傷した者は含まない。

⁶ 本条が適用される港湾は法律により設立された公共機関所有の港湾に限られる（1条参照）。なお、イギリスにおける港湾管理の歴史的経緯については、市來清也『港湾管理論（四訂版）』（成山堂書店、1996年）55頁～56頁参照。

⁷ [1877] 2 App.Cas. 743.

く責任であって、あくまで手続的な条文に過ぎないものと意見したが⁸、一方でO'Hagan卿は、本条により課された責任は、negligenceの証明を独立して要求しないが、当該船舶が誰かのコントロール下にあるときに生じた損害についてのみ適用されると述べ、少なくとも人の行為が介在して損害が引き起こされた場合について責任を負うと述べた。すなわち、船員等のコントロール下であれば、少なくとも事故を回避する機会があるが、彼らが職務から離れてしまうと、その機会すら失ってしまい、被用者の行為によらない行為についてまで責任を課すべきではないとする⁹。本条の趣旨目的については意見が一致しなかった一方、本件では船舶所有者の責任は認められないという意見で一致し、人の行為が介在して損害が引き起こされた場合について責任を負う規定とした。以上の意見の対立もあり、本条の趣旨目的が明確にされないまま事件は終結した¹⁰。その後改めてこの点について争われたのが、*Great Western Railway Company v. Owners of S.S. Mostyn*事件¹¹である。本件は、Swansea埠頭の所有者である原告が、蒸気船M号の所有者である被告に対して、当該船舶により埠頭の海底ケーブルを損壊したことについて、その損害賠償を求めた事案である。なお、原告は主位的にnegligenceに基づく損害賠償を、予備的に本条に基づく損害賠償を請求した。本件は、1923年10月26日、M号がPrince of Walesドックへの水道に沿って航行中、M号の錨が埠頭に付属する海底ケーブルに接触し、それを切断したため、停電を引き起こした。なお、M号の過失は証明されなかった。本判決の多数意見は、過失の有無にかかわらず、船舶所有者またはその被用者のコントロール下において損害が生じた場合については責任が生じると判示し¹²、絶対責任（absolute liability）と位置付けるような判示がなされ¹³、本条が免責される場合として、Blanesburgh卿は損害が不可抗力（act of God）¹⁴に起因する場合を挙げた^{15,16}。

以上のように、本条は、船舶所有者のコモン・ロー上の責任よりも広範な法定の責任と考えられてきた¹⁷。そして、船舶所有者は、不可抗力（Act of God）による場合を除いて、

⁸ *per* Lord Cairns at pp.751-752.

⁹ *per* Lord O'Hagan at p.759.

¹⁰ *See*, W.V.H.Rogers, "Two Statutory Strict Liabilities", *Cambridge Law Journal*, 39(1), 1980, pp.125-127.

¹¹ [1928] AC 57.

¹² Rogers, *supra* note 10, at p.127.

¹³ Simon Gault, *MARSDEN ON COLLISIONS AT SEA* (13th ed., 2003), at p.368.

¹⁴ イギリス不法行為法における不可抗力概念については、末延三次「英国不法行為法概説（15）」法律タイムズ24号（1949年）57頁以下参照。

¹⁵ *per* Lord Blanesburgh, at p.106.

¹⁶ その後、*Workington Harbour & Dock Board v. Towerfield* [1951] A.C. 112.においても次のように判示されている。すなわち、「Mostyn号事件において権威的に採用されている枠組みは、船舶所有者が港湾事業者の建造物に生じさせた損害について船舶所有者が絶対責任を課す本条においては、…当該損害が『人の行為に起因する』か『不可抗力（act of God）』によらない場合についてのみ、請求する資格が与えられる」と。*per* Lord Radcliffe, at 158.

¹⁷ Gault, *supra* note 13, at p.367.

当該船舶によって港湾に対して損害を与えたことについて絶対的な責任を負うとされた¹⁸。では、なぜこのように、コモン・ロー上の責任 (negligence) よりも責任が加重されているのだろうか。この点については、公共の港湾及び埠頭は公に資するものであり、船舶交通がそのような利用可能な施設に依存しており、したがって、その港湾施設の損害は所有者 (港湾事業者) に影響を与えるだけでなく、それを利用したい海事コミュニティーにも影響を与えるからだと説明されている^{19,20}。

(3) 責任主体

次に問題となるのは、本条の責任主体である。イギリス港湾法74条の責任の主体は「船舶所有者 (owner)」と明示されており、非常に明確である。しかし、傭船者が港湾施設を損傷した船舶を運航していた場合、船舶所有者以外に傭船者についても責任を追及することができるかが問題となる。従来、イギリス法においては、特に、裸傭船の場合、船舶所有者には裸傭船者 (船舶賃借人) も含み得るとされている²¹。したがって、本条にいう「船舶所有者」についても裸傭船者が含まれるかが問題となった。この点については、*BP Exploration Operating Co. Ltd. v. Chevron Shipping Company*事件²²で争われた。本件は、Sullom Voeにおいて石油ターミナルを所有し運営する原告が1990年2月21日に同ターミナルに衝突し損傷を生じさせたC号の所有者及び裸傭船者に対して本条に基づく損害賠償を求めた事案である。そして、被告裸傭船者も本条の「船舶所有者」に含まれるかが問題となった。本判決は、次のように判示して、裸傭船者は本条の船舶所有者に含まれないとした。すなわち、「…私は本条にいう『船舶所有者』は所有者 (proprietor) であると意見する。それが通常の文言の意味である。…本条項の明白な目的は、船舶により港湾施設に対して損害を与えた場合に、港湾事業者への補償を簡単にするために、過失なしに責任を認めるためのものである。このことは港湾事業者の利益のための手段である。船舶所有者は登録により容易に突き止められ、その船舶所有者がこの厳格責任を負わせるべき者であることは明らかである。もし、船舶所有者がその船舶を他の者に傭船したことを

¹⁸ Richard Douglas, O.B.E., Peter Lane, and Monica Peto, *DOUGLAS & GEEN ON THE LAW OF HARBOURS COASTS AND PILOTAGE* (5th ed., 1997), at p.26.

¹⁹ Lord Chorley and O.C.Giles, *SHIPPING LAW* (5th ed., 1963), at p.234.

²⁰ しかし、その一方で、港湾事業以外のガス供給事業、電力供給事業、水道事業といった公共サービス供給事業についても同様の問題があるのに、なぜ港湾事業が特別の保護を受けるのかについて疑問を示唆するものもある (Rogers, *supra* note 10, at p.136)。

²¹ *I Congreso del Partido*, [1977] 1 Lloyd's Rep. 536. 英米法上、デマイズ・チャーターにおいては、傭船者が衝突に関し人的責任を負う可能性が指摘されている。一般に、英米法において、衝突事故を惹起させたものが誰の被用者であったかを問題とし、その上で使用者責任ないし上級者責任の原則によって船主又は傭船者の責任の有無を定めることとされており、裸傭船の場合には裸傭船者も責任を負う可能性があり、他方で、定期傭船者については、船長等は船主により任命され定期傭船者との間に雇用契約関係が存在せず、また航海に当たって定期傭船者が船長に指示を与えるのは商事事項に限定され、海技事項については船主に指示権が留保されているとの原則が確立されていたことから法的な問題とされる余地は全くなかったと指摘されている (小林登「定期傭船契約論(三) —英米法とドイツ法の比較法的研究」法協105巻8号 (1988年) 40頁~41頁参照)。

²² [2002] 1 Lloyd's Rep. 77.

選択した場合、それがどのような備船の性質であったとしても、船舶所有者は船舶を備船した者から補償を受けるための契約条項を作成することができることから、この方法により、船舶所有者にとって不公平とはいえない。」²³と述べ、また、このことは従来の本条に関する判例とも整合的である旨が指摘されている²⁴。つまり、本判決では、まず、文言を根拠に、そして、本条の趣旨目的が簡易迅速に責任追及できるための規定であることを根拠に、責任の主体についても船舶所有者に限定したと考えられる。また、備船契約によってそのリスクを分配することができることが根拠として挙げられている。

(4) 小括

以上、イギリス港湾法74条は港湾施設の損傷につき船舶所有者に対して絶対責任を課すものとされたが²⁵、その趣旨目的は、①絶対責任とすることで、過失の有無についての証明を軽減して迅速な解決を図り、②公の港湾事業者を保護し、もって海事コミュニティーの利益を図ることとされてきた。ただし、人の行為が介在しないような不可抗力による場合については、免責を認めてきたことがわかる。そして、責任主体を船舶所有者に限定することで、迅速な解決を図ってきたものと考えられる²⁶。そこで、次章では、このイギリス港湾法と比較しながら、損害賠償法制ではないものの、その実質的機能が類似する、港湾施設の損傷に関する日本の港湾法上の原因者負担制度について検討することとする。

3. 港湾法上の原因者負担制度

(1) 港湾法43条の3第1項

「港湾管理者は、港湾管理者以外の者の行う工事又は行為により必要を生じた港湾工事の費用については、その必要を生じさせた限度において、その必要を生じさせた者に費用の全部又は一部を負担させることができる。」

(2) 公用負担としての原因者負担金

本条は、行政法上、いわゆる公用負担としての原因者負担制度の一つである。すなわち、港湾管理者が、港湾施設の工事の必要を生じさせた原因者に対して費用負担を命ずることができる規定である。そもそも公用負担としての原因者負担金とは何か。公用負担とは特定の事業又は物の目的のために、普通の私法上の手段を以ては、その需要を満たすことのでき難い場合に第三者に公法上の経済的負担を負わせるものであり²⁷、原因者負担制度はその一つである。そして、現在では、公物管理者が、特定の者が原因で生じた公物工事の

²³ *per* Lord Clyde, at p.89.

²⁴ 本判決については、*See also*, Gault, *supra* note 13, at p.367, Simon Baughen, *SHIPPING LAW*, (4th ed., 2009), at p.289, n.64.

²⁵ イギリス港湾法74条は船主にとって大きな負担の一つとされ、その後の船主責任制限や海上保険に影響を与えたとされる（木村栄一他編『海上保険の理論と実務』〔今泉敬忠〕（弘文堂、2011年）364頁参照）。

²⁶ ただし、他方で、海上保険の一般化により、港湾損害への責任は単に誰が保険料を負担するのかという問題に過ぎなくなっているという指摘もある（Rogers, *supra* note 10, at p.136）。

²⁷ 美濃部達吉『公用負担法』（日本評論社、1940年）4頁参照。

費用を迅速に徴収することは、一般納税者や一般公物利用者の負担を軽減する意味で公益に資するものと考えられている²⁸。つまり、損害賠償請求という私法上の手段では賄いきれない場合に、公益のため、迅速に特定の者の行為が原因で生じた工事費用を徴収するための制度ということができよう。

(3) 故意・過失の要否及び不可抗力の場合

従来、原因者負担制度については、その機能が私法上の損害賠償制度と類似しており、とりわけ道路法58条における議論において、原因者の故意・過失は必要とされるかが問題とされてきた。ただ、その前提として、原因者負担制度を不法行為責任のカテゴリーで把握し、この規定は無過失責任を定めたものと解することはできず²⁹、そもそも故意・過失の要否という問いの立て方自体が適切ではないとも言われてきた。しかし、負担金命令による解決と不法行為法理による解決は、法目的の違いこそあれ、現実の社会的紛争解決機能としては類似のものであるということから、いわば必然的に原因者負担制度自体の運用にあたって、これまでの不法行為法理の蓄積の成果が相当程度反映されることが自然であるとも指摘されてきた³⁰。そのことから、本来であれば無関係である故意・過失の要否を含めた不法行為法理は原因者負担制度の解釈に当たって大きく影響しており、そのこと自体は比較的肯定的に捉えられてきたように思われる³¹。

では、そのことを踏まえた上で港湾法43条の3に基づく原因者負担制度について原因者の故意・過失が必要だろうか。この点、結論から先にいえば、不要であろう。すなわち、同条は故意・過失を要求していないこと³²、実務上その判断が極めて困難であること³³、そして、港湾法における議論でも原因者負担制度は違法に港湾管理者に損害を生じさせたことを必要とせず、港湾管理者以外の者の正当な業務によって生じた場合にも適用されることを根拠に³⁴、原因者の故意・過失は不要と解されている³⁵。したがって、実質的に不法行為法における無過失責任主義を採用したのと同様の効果をもたらす³⁶。

では、不可抗力による場合はどうか。前掲大阪高判昭和61年3月25日は「たとえその原因の一端が不可抗力に因る場合においても、費用の負担を求めることが行政の目的に合するときは、右原因者に対し、上記負担命令を発することができる」としつつ、そのような場合に賦課徴収するときには裁量濫用の法理が適用されるとした。しかし、原審の大阪地

²⁸ 宇賀克也「道路法の原因者負担金制度の法律問題」西谷剛他編『政策実現と行政法』（有斐閣、1998年）210頁参照。

²⁹ 宇賀克也「原因者負担金制度の法的性格についての分析」道路セミナー191号（1984年）10頁。

³⁰ 磯部力「原因者負担金制度の運用上の問題点に関する考察」道路セミナー191号（1984年）43頁。

³¹ 山田卓生「原因者負担金制度の私法的考察」道路セミナー191号（1984年）40頁。

³² 前掲註30・磯部44頁。

³³ 道路法令研究会編『道路法解説（改訂4版）』（大成出版社、2007年）461頁。

³⁴ 山口眞弘＝住田正二『港湾行政』（日本港湾協会、1955年）519頁。

³⁵ 大阪高判昭和61年3月25日判時1200号56頁も同旨。ただし、井口満「大阪地判昭和60年9月26日判批」法律のひろば39号（1986年）72頁は無過失の場合は免責すべきとする。

³⁶ 前掲註30・磯部45頁。

判昭和60年9月26日判時1177号52頁は「原因者は、道路に損傷を与えた自己の行為が、例えば、…自然の災害によってもたらされた場合とか、専ら第三者の行為によってもたらされた場合等、いわゆる不可抗力によってもたらされたことを証明した場合に限り、衡平の原則に照らし、工事負担金の賦課徴収を免れる」として、不可抗力による場合には賦課徴収を免れるとする。この点、学説は、不可抗力による場合には、「他の行為により」の要件を満たさないとして賦課徴収を免れるとする見解が有力である³⁷。

確かに、公用負担としての原因者負担制度は故意・過失・不可抗力といった不法行為法理における概念とは無関係のものではある。しかし、純粋な公法私法二元論を採用するならともかく、従来の原因者負担制度をめぐる議論においても、できる限り平仄を合わせようとしてきたように思われる³⁸。そうすると、無過失責任「的」な発想の下で原因者負担制度を検討することも意義があるように思われる。そして、このような検討が許されるのならば、公共用物である港湾施設の損傷について原因者に無過失責任的な負担を課す原因者負担制度は次の理由から認められよう。すなわち、従来の公用負担の目的で述べられているように、私法上の手段によってはその需要を満たすことができず（無過失の場合には不法行為上の責任を問うことはできない）、また、工事費用の迅速な徴収により一般納税者及び他の港湾利用者の負担を軽減できるからである。しかし、当該損傷行為が不可抗力による場合には、原因者に負担させる制度である以上、負担させることができる範囲は、原因となった程度に応じて公平の観点から限定され、不可抗力による場合には負担させられないとすべきである³⁹。イギリス港湾法74条における議論で見られる、事故を回避する機会が失われてしまうような不可抗力の場合には、責任を負わせられないとする見解は、日本法にも妥当するよう思われるのである。したがって、故意・過失の要否については問わないものの、損傷が不可抗力による場合には、イギリス港湾法における判例法理と同様に、賦課徴収を免れると解するのが適切であると考えられる。なお、ここにいう不可抗力であるが、例えば、碇泊方法や場所に問題がなく、荒天等により船舶が流され、港湾施設を損傷した場合が典型的な例といえよう⁴⁰。ただ、第一章で紹介した裁判例は荒天の中で埠頭に衝突した事案であるが、操船上の過失が認められており、実際には不可抗力による賦課徴収免除はかなり限定されたものになるように思われる。

（４）原因者の範囲

次に、原因者の範囲について検討する。イギリス港湾法74条では、責任主体は文言上「所有者」に限定されている。そして、裸傭船の場合についても、責任主体は所有者に限定されている。これは主体を「所有者」に限定することで迅速な解決を意図していると考えられている。他方、日本の港湾法は「行為により必要を生じた者」と規定し、これは船舶所

³⁷ 阿部泰隆「大阪地判昭和60年9月26日判批」法セミ390号（1987年）100頁、前掲註28・宇賀221頁。

³⁸ 公法と私法の区別との関係から原因者負担制度について言及するものとして、山田卓生「公法と私法」星野英一編『民法講座第1巻 民法総則』（有斐閣、1984年）32頁参照。

³⁹ 阿部泰隆『行政の法システム（下）〔新版〕』（有斐閣、1997年）492頁。

⁴⁰ 広島控判昭和14年2月25日新聞4564号7頁（小町谷操三＝伊沢孝平『商事判例集追録（2）』（岩波書店、1944号）290頁）参照、住田正二『港湾運送と港湾管理の基礎理論』（成山堂書店、1967年）225頁参照。

有者が想定されているものの⁴¹、その抽象性から傭船者等についても含まれる可能性を示唆する見解もある⁴²。本条は前述したように工事費用を迅速に徴収するという観点からも説明されていることに鑑みれば、イギリス港湾法のように船舶所有者に限定するという見解も充分あり得るように思われる。しかし、従来、道路法における原因者負担においては、被用者による損傷について、民法上の使用者に対して賦課できると解されてきた。これは使用者を費用負担者としてつかまえる表現をしているからとされる⁴³。そして、裁判例においても私法規定が法一般の原理の表現であるときは公法関係においても斟酌されることが⁴⁴、使用者責任又は履行補助者の法理の類推という形で原因者の範囲の拡張が認められてきた⁴⁵。少なくとも、船舶による港湾施設の損傷の場合、船舶所有者を「その必要を生じた者」に含められると思われるが、では船舶賃借人の場合はどうだろうか。その文言が抽象的であること、また商法704条1項により船舶賃借人は船舶所有者と同一の権利義務を負うとされており⁴⁶、賠償義務者が明確であることを根拠に、原因者として見ることは充分可能であると思われる⁴⁷。しかし一方で、定期傭船者のような場合には最判平成4年4月28日判時1421号122頁⁴⁸との関係もあるが、海技事項は依然として船舶所有者に指示権があるのであれば、原則として船舶所有者を原因者とすべきではなかろうか。

(5) 船主責任制限法との関係

最後に、船主責任制限法との関係について付言する。すなわち、原因者負担について責任制限が認められるだろうか。この点は、既に道路法上の原因者負担について、船主責任制限法が適用されるとする裁判例がある⁴⁹。同事件は、港湾航行中の船舶が可動橋に衝突し損害を与えたため、原因者負担命令を受けた船舶所有者が船主責任制限法に基づく責任制限を主張した事案である。本判決は、原因者負担について、港湾施設損害賠償債権について規定する船主責任制限条約1条1項(c)号が留保の対象となっているものの当時の船主責任制限法3条1項2号の制限債権に該当するとした。港湾施設損害賠償債権については、船主責任制限法制定時の解説において、港の構築物等について与えた損害について生

⁴¹ 石井優「木材の流出と荷主の責任」海運1991年8月号25頁。

⁴² 清水耕一「船籍木材流出と撤去費用の負担—運送契約と貨物海上保険」損保研究69巻2号(2007年)49頁。

⁴³ 前掲註31・山田33頁。

⁴⁴ 札幌高裁函館支判昭和42年1月30日判時476号28頁。

⁴⁵ 前掲大阪高判昭和61年3月25日。

⁴⁶ 商法704条1項は、船舶賃借人と船舶所有者の差異は、単に他人の船舶を利用するか否かという点のみであり、船舶賃借人の有する債権債務を船舶所有者の債権債務と同一に取り扱うのが船舶賃借人のためにも第三者のためにも合理的であることから規定されている(小町谷操三『海商法要義(上)』(岩波書店、1932年)157頁)。したがって、原因者負担についても同様に考えることはできると思われる。

⁴⁷ 船長等の行為により港湾施設を損傷した場合、船舶賃借人が当該船長等を選任し、海技事項について指示権があることから、民法715条1項と比較しても原因者に含めることができるように思われる。

⁴⁸ ただし、本判決は典型的な定期傭船契約の例ではなく(江頭憲治郎『商取引法(第7版)』(弘文堂、2013年)337頁)、その射程は狭いと考えられている。

⁴⁹ 高松高判昭和54年11月30日判時954号51頁。

ずる義務又は責任は制限債権に含まれると指摘されていた⁵⁰。そして、原因者負担についても制限債権とできるかが問題となるが、公法上の債権が非制限債権とされていないこと、また不法行為による場合と原因者負担による場合とで責任制限の可否が異なることは均衡がとれないように思われることから、制限債権として認められると解すべきである。

(6) 小括

したがって、以上のことを踏まえると、第一に、港湾法における原因者負担については損傷が不可抗力による場合には、賦課徴収を免れると解すべきである。第二に、原因者の範囲については、原則、船舶所有者であるが、船舶賃借人がいる場合には、船舶賃借人が原因者となる。第三に、港湾法における原因者負担についても、道路法における議論と同様に船主責任制限債権となると解すべきである。

4. 港湾法と港湾施設管理条例における損害賠償規定との関係

ところで、地方公共団体が定める港湾施設管理条例等においては、港湾法とは別に港湾施設の毀損に係る損害賠償規定を置く⁵¹。そこで、次にこれらの規定の関係について検討する。

港湾法43条の3は港湾施設を損傷させた原因者に費用を負担させる規定である一方、港湾条例における損害賠償規定も港湾施設の損害の回復に関する規定であることから、いずれも港湾施設に生じた損害を回復することを目的とした規定であり、制度として類似する⁵²。そして、これらの規定の関係について、本条は不法行為の場合も含め、瑕疵なく工事の原因を生ぜしめた原因者に対し公法上の負担金を課しうる定めと考へ⁵³、港湾条例で定められる損害回復規定については、不法行為の場合の賠償責任を確認的に規定しているに過ぎないとする見解⁵⁴がある。他方、本条の趣旨は港湾工事の費用を全て港湾管理者又は国の負担—一般国民又は住民の負担に帰せしめるならば、港湾管理者は、その負担に耐えられないことにもなり、その結果、港湾の利用の障害をきたすおそれがあるだけでなく、原因者は、自らの行為により、公共的施設である港湾施設について、本来、一般の利益のために行うべき港湾工事の必要を生じさせたのであるから、その費用の全部又は一部を負担させ、一般の負担を軽減させることが、むしろ衡平の原則に適合すると考えたとした上で、

⁵⁰ 稲葉威雄「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の解説（三）」曹時28巻6号（1976年）35頁。

またその後の改正においても港の構築物の損傷は「物の滅失若しくは損傷」に含まれるのは当然とされた（谷川久「船主責任制限法の改正について（1）」ジュリスト771号（1982年）92頁）。

⁵¹ 例えば、小樽市港湾施設管理使用条例23条は「使用者が港湾施設その他附属物件をき損し、又は滅失したときは、市長の命ずるところに従って速やかにこれを原状に復し、又はその損害を賠償しなければならない」とする。同様の規定は、多くの港湾施設管理条例で定められている（前掲註2・多賀谷253頁）。

⁵² 前掲註34・山口＝住田519頁。

⁵³ 前掲註2・多賀谷242頁。

⁵⁴ 前掲註2・多賀谷253頁註2。

港湾管理者以外の者の行為の中には、港湾施設の利用者が港湾施設を毀損した場合が含まれるが、それは、適法行為による場合に限られ、不法行為等による港湾施設の毀損は含まれないとする見解がある⁵⁵。後者の見解の理由として、第一に、原因者負担制度は、無過失による損害賠償規定であり、第二に、文言から、不法行為等による港湾施設の毀損を含むと解することはできないことを挙げる⁵⁶。したがって、前者の見解からは、港湾施設への毀損が故意又は過失による場合には、重疊的に適用され、他方、後者の見解からは、港湾法43条の3は港湾利用者の適法行為によって毀損した場合についてのみ適用され、港湾条例に定める施設毀損の回復規定は不法行為等によって港湾施設が毀損された場合について適用され、相互補完的な規定とされる⁵⁷。一見、いずれの規定も港湾施設を毀損した行為が故意又は過失によらない場合であっても、結局、港湾法43条の3が適用される以上、特段の違いがないようにも思える。しかし、原因者負担金については、原因者が任意に支払わない場合、それが地方自治法231条の3の「法律に定めるその他の歳入」に該当するので、地方税の滞納処分の例により、公法上の強制徴収を行うことができることに鑑みると⁵⁸、後者の見解では、港湾施設への毀損行為が不法行為に該当するような場合には、強制徴収が認められない一方で、無過失によって港湾施設への毀損が行われた場合には強制徴収がなされるという点⁵⁹、バランスを失するようと思われる。また、後者の見解によると、不法行為は含まれない旨指摘されているが、文言上、適法行為に限られるような書き方もされておらず、必ずしも不法行為は含まないと解することはできないと考えられる。したがって、港湾利用者が故意又は過失により港湾施設を毀損・損傷した場合には、港湾法43条の3と港湾条例の損害回復規定は重疊的に適用されると解される。

5. 結びに代えて

本来であれば、港湾法上の原因者負担と私法上の損害賠償責任とは全く別個の制度であり、本稿のように、損害賠償法制の一つであるイギリス港湾法74条を参考にしつつ、私法上の検討に引きずられた議論は行政法学からの批判は免れないと思われる。しかし、港湾法上の原因者負担制度は利用実績もほとんどないこともあり、従来、ほとんど検討されてこなかった。港湾施設の損傷と港湾利用者の法的責任について、本稿が今後の議論の一つの端緒となれば幸いである。

⁵⁵ 前掲註40・住田227頁。

⁵⁶ 前掲註40・住田227頁。

⁵⁷ 住田博士は民法上の不法行為責任等が過失責任主義を採用しており、条例で無過失責任を採用することは、法律との関係に反するとする（前掲註40・住田220頁、229頁）。

⁵⁸ 前掲註2・多賀谷242頁。

⁵⁹ 条例に基づく損害賠償金については、地方自治法231条の3第1項に定める「その他の普通地方公共団体の歳入」は含まれず、たとえ同条2項のような市長による徴収規定があったとしても強制徴収は認められないと考えられる（長野士郎『逐条地方自治法（第11次改訂版）』（学陽書房、1993年）710頁）。