

《研究ノート》

共同海損法の日中台比較

高橋孝治
(立教大学)

目次

1. 問題の所在
2. 日本法上の共同海損に関する法制度
3. 中国法上の共同海損に関する法制度
4. 台湾法上の共同海損に関する法制度
5. 比較検討

※本稿において、[] は直前の単語の中国語原文を表し、初出にのみ付した。

1. 問題の所在

共同海損とは、航海中に非常の原因によって生じた船舶または積荷に対する損害および費用のうち、船舶および積荷にとっての共同の危険から免れるため、船舶または積荷に対してなされた処分によって生じた損害および費用で、当該航行の利害関係人が共同してその損失を負担すべきものをいう。具体例としては、船舶に衝突、座礁、火災、機関故障などの事故が生じ、共同の安全のために積荷の投棄などを行った場合に、その利害関係人が共同してその損失を負担するものである。

そもそも、海損とは、公海上生ずる海上損害をいい、通常の原因によって生ずる（通常発生する船舶の損耗、燃料費、水先料、入港税など）小海損または通常海損と、非常の原因によって生ずる（自然災害、想定外の事故、戦争もしくはテロ行為など）狭義の海損または非常海損に分類することができる¹⁾。そして、非常海損は、一定の者の単独負担とされる単独海損と利害関係人一同の分担となる共同海損に分類される²⁾。共同海損の制度は歴史的にも古く、古代から航海に従事した全ての人々が知っていたのではないとも言われている³⁾。ローマ法の航海に関する規定の中にも、投荷に関するロード海法（*lex Rhodia de jactu*）があった⁴⁾。これによれば、船主と荷主は航海中に生じた損害をそれぞれ分担すべきものとしていた⁵⁾。

ところで、船主と積荷の国籍が異なり、また運送契約の締結地や船籍港および陸揚港の

¹⁾ 邱錦添『海商法』台湾・五南図書出版、1997年、397～398頁。村田治美『体系 海商法』（2訂版）成山堂書店、2005年、235頁。司玉琢『海商法』中国・中国人民大学出版社、2008年、307頁。

²⁾ 邱錦添・前掲註1）398頁。村田治美・前掲註1）235頁。司玉琢・前掲註1）307頁。

³⁾ 中村真澄『海商法』成文堂、1990年、236頁。

⁴⁾ 張麗英『海商法学』（第2版）中国・高等教育出版社、2010年、257頁。

⁵⁾ 邱錦添・前掲註1）399頁。中村真澄・前掲註3）236頁。

国がそれぞれ異なる場合、共同海損の規定によっては、複雑な涉外関係が発生する⁶⁾。そこで共同海損法については、早くから国際的統一法の必要性が叫ばれていた⁷⁾。この結果できたのが、ヨーク・アントワープ規則〔約克—安特衛普規則〕(York-Antwerp Rules)である。これは、1860年にイギリスのグラスゴー会議で共同海損に関する要綱が決議され、1864年のオランダで行われたヨーク会議でいわゆるヨーク規則(York Rules)の作成、さらに1877年のアントワープ規則(Antwerp Rules)の作成を経て、1890年に作成された規則である。その後、1924年、1950年、1974年、1994年、2004年、2016年にそれぞれ改正がなされて現在に至る⁸⁾。ヨーク・アントワープ規則は、国際統一法というわけではなく、当事者がヨーク・アントワープ規則に従うことを約して適用される約款的性質を有するにすぎない⁹⁾。しかし、世界の潮流としては、ヨーク・アントワープ規則を参照して国内の共同海損に関する法制度を改正するという動きになっている¹⁰⁾。

本稿で取り上げる、日本、中華人民共和国(以下「中国」という。また1949年10月1日の中華人民共和国成立宣言以降を特に強調する場合は「新中国」と表現する)、台湾(国名としては「中華民国」。以下も「台湾」という)も、いずれもヨーク・アントワープ規則を参照して制定や改正がなされているとされている¹¹⁾。しかし、日本、中国、台湾の共同海損に関する法制度は若干異なる点がある。そこで、本稿は、ヨーク・アントワープ規則を参照しつつも若干異なる三国の共同海損に関する法制度を比較検討しようとするものである。なぜ、日本、中国、台湾の三国で比較を行うのかと言えば、以下の理由が挙げられる。日本と中国は非常に取引関係が多く¹²⁾、共同海損に関する法制度の差異は研究される必要がある。また、多くの日本企業は、中国やアジアへのビジネス進出の際のテストマーケティングの場所として台湾に進出しており¹³⁾、台湾の法制度も実務上の要求から研究対象とされる必要があるためである。

本稿は、2. で日本法における共同海損を見る。そして、3. で中国法を、4. で台湾法を見て、5. で総括として比較検討を行う。

2. 日本法上の共同海損に関する法制度

日本において共同海損に関する法制度は、商法第三編「海商」編中の第六章「海損」に規定されている(第808条～第812条)(ただし、この条文番号は施行日未定の2018年(平成30年)5月25日商法改正以降のものである)。本章では、議論の必要から、日本の商法の沿革と共同海損の規定について見ていく。

⁶⁾ 中村眞澄・前掲註3) 238頁。

⁷⁾ 司玉琢・前掲註1) 311頁。中村眞澄・前掲註3) 238頁。

⁸⁾ 箱井崇史『基本講義 現代海商法』(第3版)成文堂、2018年223頁。村田治美・前掲註1) 236～237頁。張麗英・前掲註4) 274～276頁。

⁹⁾ 張新平『海商法』(第3版)台湾・五南圖書出版、2008年、348頁。司玉琢・前掲註(1) 309頁。中村眞澄・前掲註3) 238頁。

¹⁰⁾ 王保樹(主編)『商法』(第2版)中国・北京大学出版社、2014年、29～30頁。司玉琢・前掲註1) 311頁。

¹¹⁾ 中村眞澄・前掲註3) 238頁。張麗英・前掲註4) 259頁。張新平・前掲註9) 348頁。

¹²⁾ 例えば、中国に進出している日本企業による中国への直接投資額は2013年末で70億5817万アメリカドルとなっている(国家統計局貿易外経統計司(編)『中国貿易外経統計年鑑・2014』中国・中国統計出版社、2014年、594頁)。この額は、中国に対する外資の直接投資としては香港、シンガポールに次いで大きな額である。

¹³⁾ 佐土井有里(編著)『日本・台湾産業連携とイノベーション』創成社、2017年、79頁。

2. 1 日本における商法の沿革

日本において最も古い海事法規は、鎌倉時代である 1223 年（貞応 2 年）に北条義時が制定したとされる廻船式目であったと言われる¹⁴⁾。それ以降も安土桃山時代や江戸時代にも海事法規は発達していたと言われる¹⁵⁾。

近代以降の日本の海商法規については、1890 年（明治 23 年）4 月 27 日に公布された「商法（いわゆる「旧商法」）」のうち第二編（第 824 条～第 977 条）が「海商」編となっており、当該第二編中の第六章（第 930 条～第 945 条）が「海損」の章となっていた。この「海損」の章の中に共同海損は規定されている。旧商法は、1891 年（明治 24 年）1 月 1 日より施行される予定であったが、外国法の模倣であったり、日本古来の慣習無視という点から批判され、施行が延期された¹⁶⁾。結局、旧商法は会社、手形および小切手、破産に関する部分は 1893 年（明治 26 年）7 月 1 日から先行施行され、海商を含むその他の部分は 1898 年（明治 31 年）7 月 1 日から施行された。

その後、1899 年（明治 32 年）3 月 9 日に旧商法に代わる新しい商法が公布され、この新商法では第五編「海商」編の第四章に「海損」が規定された（第 641 条～第 652 条）（新商法は同年 6 月 16 日施行）。そして、新商法の施行をもって、旧商法は廃止されることとなった。その後、商法は何度も改正をされているが、共同海損関連で重要なのは、1938 年（昭和 13 年）4 月 5 日と 2005 年（平成 17 年）7 月 26 日、2018 年（平成 30 年）5 月 25 日の改正である（それぞれ 1940 年（昭和 15 年）5 月 1 日、2006 年（平成 18 年）5 月 1 日改正法施行、2018 年改正については施行日未定）。1938 年の商法改正で、それまで商法第五編に規定されていた「海商」編が、商法第四編に移動し、第四章「海損」も第 788 条～第 799 条に移動した。そして 2005 年の改正で、さらに「海商」編が商法第三編に繰り上がり、2018 年改正で「海損」が第六章（第 808 条～第 812 条）に規定され現在に至る。

日本の海損に関する規定は、2005 年改正まで条文番号こそは改正されているものの、条文の文言自体は 1899 年（明治 32 年）に新商法が制定されてから全く変化していなかった。海損の規定以外の海商編の規定も 1899 年の商法制定時から大きく変わっておらず、海商編全体に対して「すでに現在ではかなり時代遅れの法となっていて、改正すべき点を多くはらんでいる」と評されていた¹⁷⁾。そのため、これに対応するため国際的潮流に合わせるための改正が 2018 年の商法改正であった¹⁸⁾。

2. 2 日本における共同海損法の規定

日本商法では、船舶および積荷を共同の危険から免れさせるため、船舶または積荷に対してなした処分（共同危険回避処分）により生じた損害および費用は共同海損とすると規定している（日本商法第 808 条第 1 項（以下、本節で単に条文番号のみをいうときは日本商法を表す））。この危険はいかなる原因によって生じたかは問わない¹⁹⁾。そのため、危険

¹⁴⁾ 国土交通省海事局（監修）、海事法令研究会（編著）『最新 海事法規の解説』（24 訂版）成文堂書店、2004 年、2 頁。村田治美・前掲註 1）26 頁。

¹⁵⁾ 村田治美・前掲註 1）26 頁。

¹⁶⁾ 坂口光男『商法総則・商行為法』文眞堂、2000 年、23 頁。

¹⁷⁾ 村田治美・前掲註 1）26 頁。

¹⁸⁾ 『第 196 回国会衆議院法務委員会議録（第 9 号）（平成 30 年 4 月 18 日）』衆議院事務局、2018 年、8 頁（上川陽子・法務大臣の発言）。

¹⁹⁾ 中村眞澄＝箱井崇史『海商法』成文堂、2010 年、321 頁。

が過失により生じた場合には利害関係人のうち過失者に求償することも規定されている（第 808 条第 2 項）。なお、2018 年の日本商法改正前には、共同海損は、船長の意思によるものであることが必要だったが、2018 年の商法改正後、必ずしも船長の意思による必要はなくなった²⁰⁾。また、共同海損が成立するためには、処分によって損害または費用が発生することが必要で、例えば強風で折れたマストや波浪により流出した積荷の損害は共同海損にはならない²¹⁾。

以上のような共同海損が発生した場合、まず共同海損の額を算定し、各利害関係人の残存する財産（これを「分担財団」という）の額に応じて共同海損を負担することになる（第 810 条第 1 項）。なぜ、このような共同海損が認められるのかは諸説あるが、日本では共同危険団体説が通説とされている²²⁾。これによれば、船舶および積荷は、それ自体孤立的な共同危険団体を構成しており、海上で危険に遭遇した場合、共同団体全体を救うために、船舶または積荷の損害（犠牲）において、自力的に危険を免れるほかないときは、この団体の管理者である船長に、適当な処置をとり得ることを認め、これにより生じた損害は、この団体を構成する各利害関係人全体に分担させることが適当であると考えられるためである²³⁾。そして、その法的性質は、海商法上の特殊な法律要件であると解されている²⁴⁾。なお、共同海損の精算地については、日本商法には規定がないが、航海終了地すなわち到着地と解することが合理的と考えられている²⁵⁾。

まずは共同海損の額の算定である。共同海損には、相当因果関係のあるすべての損害および費用が含まれる。ここでいう費用とは、避難港への入港料や海難救助契約に基づく救助料である。そして、損害の額は、船舶到達地および時の船舶の価格または陸揚地および時の積荷の価格を基準に算定するが、滅失または損傷のため支払うことが不要となった費用は控除される（第 809 条第 1 項）。そしてさらに、以下の損害も共同海損からは除外される。①船舶所有者に無断で船積みされた積荷、②故意に虚偽の申告がなされた積荷、③種類および価額の通知を欠いた高級品（運送人が高級品であると知っていた場合を除く）、④甲板上の積荷（商習慣として甲板に積んでいた場合を除く）、⑤属具目録に記載のない属具、⑥特別保証料（第 809 条第 3 項）。また、損害の額の算定の際に、船荷証券その他積荷の価格を評定するに足る書類に積荷の実価より低い価額が記載されている、または積荷の価格に影響を及ぼすべき事項につきこれを低く評価するような虚偽の記載がされた場合、その積荷に加えた損害の額は、その記載された価額による（第 809 条第 2 項）。

次に、分担財団の額の算定である。分担財団における船舶の価格は、到着時および地の価格とし、積荷の価格は陸揚時および地の価格とするが、積荷については滅失により支払うことが不要となった運送費その他の費用を控除した価格とする（第 790 条）。また、分担財団の額の算定の際に、船荷証券その他積荷の価格を評定するに足るべき書類に積荷の実価より高い価格を記載した、または積荷の価格に影響を及ぼすべき事項につきこれを高く

²⁰⁾ 箱井崇史『現代海商法』（第 3 版）成文堂、2018 年、224 頁。

²¹⁾ 村田治美・前掲註 1) 243 頁。中村眞澄・前掲註 3) 240 頁。

²²⁾ 村田治美・前掲註 1) 238 頁。中村眞澄＝箱井崇史・前掲註 19) 318～319 頁。

²³⁾ 村田治美・前掲註 1) 238 頁。田村諄之輔＝平出慶道（編）『保険法・海商法』（補訂第 2 版）青林書店、2003 年、230 頁。

²⁴⁾ 中村眞澄・前掲註 3) 237 頁。田村諄之輔＝平出慶道・前掲註 23) 230 頁。

²⁵⁾ 村田治美・前掲註 1) 249 頁。中村眞澄・前掲註 3) 246 頁。

評価するような虚偽の記載をした積荷があったとき、その積荷の利害関係人はその記載した価格が分担財団に算入される額となる。さらに、積荷以外の船舶内の物（船舶に備え付けた武器を除く）は、到達地および時の価額、運送賃は陸揚地および時に現存する債権から運送人が支払うことを要しない額を引いた額が分担財団を構成する（第810条）。

まとめると、例えば船舶所有者の共同海損の分担額は、
$$\frac{\text{（共同海損たる損害）} \times \text{（船価）}}{\text{（船価）} + \text{（積荷の価格）} + \text{（運送賃から支払うことを要しない額を引いた額）} + \text{（共同海損たる損害）}}$$
となる。このよう

に、共同海損たる損害を、それぞれ按分し、船価の割合分は船舶所有者が、積荷の価格の割合分は積荷の所有者が、運送賃から支払うことを要しない額を引いた額の割合分は運送賃権利者が、共同海損たる損害の割合分は共同海損たる損害の犠牲者が負担することになる。ただし、共同海損を分担すべき者は、船舶の到達時に現存する価額の限度においてのみ責任を負う（第811条）。

また、日本商法には共同海損を精算すべき者についても定めていないため、解釈上、船長が精算するとする説、船長および船主が精算するとする説、船主が精算するとする説がある²⁶⁾。しかし、実務上は共同海損精算人を選任、委託して精算手続きを行っている²⁷⁾。船長は、共同海損が発生した後、最初の寄港地で海難報告書を管海官庁に提出し、また荷受人に通知する。そして、船主は海損盟約書（Average bond）を作成して荷受人の同意を求め署名させる。共同海損の分担金の支払いがあるまでは船長は運送品を留置することができるが（第741条第2項）、実務上一定の供託金の支払いもしくは積荷の保険者に共同海損分担保証状を提出させて運送品の引渡しをなされている²⁸⁾。これら共同海損による債権はその計算終了から1年で時効で消滅する（第812条）。

3. 中国法上の共同海損に関する法制度

中国において共同海損に関する法制度は、海商法（1992年11月7日公布。翌年7月1日施行。以下「中国海商法」という）第193条～第203条に規定されている²⁹⁾。本章でも、中国の海商法の沿革と共同海損の規定について見ていく。

3. 1 中国における海商法の沿革

中国で最初に共同海損について規定した法律は、新中国成立前の1929年12月30日に中国国民党が制定した海商法であった（1931年1月1日施行）。しかし、中国共産党は、後に中国国民党との内戦の中、1949年2月22日に「国民党の『六法全書』を廃止し、解放区の司法原則を確定することに関する指示〔中央関于廢除国民党《六法全書》和確定解放区司法原則的指示〕」を發布し、中国国民党による法制度の施行を停止した³⁰⁾。これに

²⁶⁾ 村田治美・前掲註1) 248頁。中村眞澄・前掲註3) 246頁。

²⁷⁾ 中村眞澄・前掲註3) 246頁。

²⁸⁾ 中村眞澄・前掲註3) 246頁。

²⁹⁾ これらの和訳は、清河雅孝「中国海商法の制定（下）」『産大法学』（30巻2号）京都産業大学法学会、1996年、205～208頁で確認できる。

³⁰⁾ 「国民党の『六法全書』を廃止し、解放区の司法原則を確定することに関する指示」は、中央档案馆（編）『中共中央文件選集（第十八冊・一九四九年一月至九月）』中国・中共中央党校出版社、1992年、150～153頁などにも収録されている。

より、新中国は中国国民党の海商法とは異なる海商法を制定する必要に迫られた。

新中国成立後すぐに、中国政府は海商法の起草に取り掛かるべく、1951年に海商法起草グループ〔海商法起草小組〕を組織した³¹⁾。これにより、1963年までには海商法第9稿までが完成し、国務院にも報告されたという³²⁾。しかし、プロレタリア文化大革命が始まると法律は批判され、海商法の立法作業も停止してしまう。中国で海商法の制定が再び始まるのは、1981年5月に海商法の起草委員会が結成されるまで待たなければならなかった³³⁾。そして、海商法草案を起草し、法案に対する意見を求めた上で1992年6月5日に国務院常務委員会の審議で「海商法（草案）」が可決された。さらに、同年11月7日に第7回全国人民代表大会常務委員会第28回会議でも可決され、同日には公布され、さらに翌年7月1日より施行された。そしてこの公布・施行から中国海商法は改正されることなく現在に至っている。

なお、中国海商法の共同海損に関する規定は、1974年のヨーク・アントワープ規則を参照して制定されたとされている³⁴⁾。

3. 2 中国における共同海損法の規定

中国海商法において、共同海損とは、同一の航海中、船舶、貨物およびその他の財物が共同の危険に遭遇したとき、共同の安全のために取った有意義で合理的な措置により、直接発生した特殊な犠牲、支払われた特殊な費用であると定義されている（中国海商法第193条。以下、本節において単に条文番号のみを示すときは中国海商法を示す）。この規定により中国では共同海損の成立には以下の要件を満たすことが必要であると考えられている³⁵⁾。
①共同の危険が存在すること、②現実の危険があること、③故意による合理的な処分がなされたこと、④船舶および積荷に保存の効果が得られたこと、⑤損失および費用が特殊かつ直接的なものであること。中国では、共同海損は「船長もしくは船上のその他の操縦もしくは管理に関して責任を負う者が取った措置」とされていたり³⁶⁾、船員や船舶所有者など誰が行ってもよいと考えられていたり³⁷⁾、慣習上、船長による措置に限定するなど見解が分かれている³⁸⁾。また、航海の遅延により船舶または貨物に生じた損害は共同海損には含まれない（第193条第2項）。

中国でも日本と同じく、共同海損が発生した場合、損害額を算定し、損害額を按分する基準となる残存財産の額（分担額〔分攤價值〕）を算定し、損害額を按分するという方法で精算をする（第199条第1項）。共同海損の精算は、契約で約定した精算方法によるものとするが、この約定がない場合、中国海商法の海損の章の規定によるものとする（第203条）。中国でも、共同海損により発生した特殊な犠牲、特殊な費用は、航海中に一方の過失により引き起こされたとしても、共同海損として分担を要求する権利に影響を与えないとされ

³¹⁾ 張秀娟「中国海商法の継受における特異性とその理論的課題——船荷証券法を手掛かりとして——」『早稲田法学会誌』（63巻1号）早稲田大学法学会、2012年、65頁。司玉琢・前掲註（1）16頁。

³²⁾ 王保樹・前掲註10）550頁。張秀娟・前掲註31）65頁。

³³⁾ 司玉琢・前掲註1）16頁。張秀娟・前掲註31）65頁。

³⁴⁾ 郭瑜『海商法教程』（第2版）中国・北京大学出版社、2012年、271頁。王保樹・前掲註10）30頁。

³⁵⁾ 張麗英・前掲註4）260～264頁。郭瑜・前掲註34）261～264頁。

³⁶⁾ 王保樹・前掲註10）625頁。

³⁷⁾ 司玉琢・前掲註1）315頁。

³⁸⁾ 張麗英・前掲註4）261頁。

ている。ただし、無過失の者は過失ある者に賠償請求を請求でき、過失ある者は抗弁することができるとの規定もある（第197条）。

中国でも共同海損による損失は、犠牲と費用に区分される。これらのうち、共同海損による犠牲は、さらに船舶の損失、貨物の損失、運送費の損失に分類される³⁹⁾。船舶の損失には、船舶自体の損失、船上積載物および燃料の損失があり、甲板積載物も含む⁴⁰⁾。そして、船舶自体の損失は、実際に支払った修理費から正当な新旧材料の交換による差額を控除することによって選定し、船舶が未修繕の場合は、損害によって生じた合理的な下落価値に基づいて算定するが、修繕見積りの金額を超えてはならないとされている。また、船舶が全損を生じた、もしくは修繕費が修繕後の船舶価格を超えた場合、共同海損の損害額は、船舶の無傷状態における見積り額から共同海損として認められない損害の修繕見積りの金額および生じた船舶の価格を控除することによって算定するとも規定されている（第198条第1号）。貨物の損失には、船舶の浮揚のために遺棄した積荷や船上火災で焼け残った貨物が受けた損傷などを含む⁴¹⁾。貨物の損失は、貨物が滅失した場合、貨物が船に積まれるときの価格に保険料と運送費を加算し、犠牲により支払いが不要となった運送費を減じた額をいい、貨物が損壊した場合、損壊の程度につき合意する前に売却されたときは、船積み時における貨物の価格に保険料と運送費を加算し、貨物の売却手数料を減じた額をいう（第198条第2号）。運送費の損失は、共同海損により貨物が目的地に着かなかったことにより船側が受け取ることのできない運送費をいう⁴²⁾。なお、運送費の損失は、貨物が犠牲となったことにより受けた運送費による損失で、支払わなければならないはずだったが、犠牲によって支払いが不要になった運送費を減じた額をいう（第198条第3号）。そして、共同海損の費用には、救助費、避難港の費用、代替費用、修理費用、手数料および共同海損に関する利息がある⁴³⁾。ここで特別の説明が必要なのは、代替費用についてであろう。代替費用とは、共同海損の費用として当該航海に代替するために支払う費用の意味で、積荷の振り替え運送費などが典型例である⁴⁴⁾。さらに、船舶が突発的な事故、犠牲もしくはその他の特殊な状況で損壊し、安全な航行をするために港、避難地に入港するもしくは出港地、積荷港に帰還し、修理を行う必要があり、当該港もしくは場所で停留期間に支払った入港費、船員の給与、食料、燃料、船舶が消費した燃料、貯蔵品、修理のために貨物、燃料を積卸、保管、積載もしくは積換えたりする際の費用、その他の財産に発生した損失、支払った費用は共同海損に含めるものとするとの規定もある（第194条）。また、共同海損として認められる特別の費用を代替するために支払われた余分の費用は、これを共同海損として認められる代替費用とすることができるとの規定もある。ただし、共同海損に算入できる代替費用の金額は、代替した共同海損の特殊な費用を超えることはできない（第195条）。また、積載の際に申告されていない貨物もしくは積載の際に虚偽の申告がなされている貨物は共同海損に算入されず（第200条第1項後段）、不正に低く貨物の価格を申告していた場合、申告されている額で共同海損の犠牲を算定するとされている（第200条第2

³⁹⁾ 王保樹・前掲註10) 626頁。郭瑜・前掲註34) 267～268頁。

⁴⁰⁾ 王保樹・前掲註10) 626頁。

⁴¹⁾ 賈林青『海商法』中国・北京大学出版社、2013年、220頁。張麗英・前掲註4) 267頁。

⁴²⁾ 司玉琢・前掲註1) 322頁。張麗英・前掲註4) 267～268頁。

⁴³⁾ 傅廷中『海商法』中国・法律出版社、2017年、295～300頁。王保樹・前掲註10) 627頁。

⁴⁴⁾ 張麗英・前掲註4) 272～273頁。郭瑜・前掲註34) 263頁。

項後段)。

次に、分担額の算定についてである。分担額は、船舶の分担額、貨物の分担額、運送費の分担額と共同海損自身の金額で定め、船員の生活用品や旅客の携帯品などの財産は分担に参加できない⁴⁵⁾。船舶の分担額は、航海終了時における船舶の無傷状態の価格から共同海損として認められない損害額を減じて算定するか、または航海終了時の船舶の実価格に共同海損の損害額を加算することによって算定する(第199条第2項第1号)。貨物の分担額は、船積み時における貨物の価格に保険料および運送費を加算した額から、共同海損として認められない損害額および危険を負担する運送人の運送費を減じて算定する。もし、貨物が目的港に到達する前に売却された場合、貨物の売却手取り金に共同海損の損害額を加算して算定する(第199条第2項第2号)。運送費の分担額は、運送人が危険を負担し、航海終了時に取得できる運送費から共同海損の事故発生後、この運送費を取得する目的で航海を遂行するために支払われた経費を減じ、共同海損の損害額を加算して算定する(第199条第2項第3号)。また、積載の際に申告されていない貨物もしくは積載の際に虚偽の申告がなされている貨物も、共同海損の分担額に参加しなければならない(第200条第1項前段)、不正に低く貨物の価格を申告していた場合にも、実価格をもって分担額とする(第200条第2項前段)。

まとめると、例えば船舶所有者は共同海損が発生した場合、(共同海損たる損害) ×
$$\frac{\text{(船舶の共同海損分担額)}}{\text{(共同海損の分担額総額)}}$$
 を分担することになる⁴⁶⁾。

また、中国海商法第203条には、「契約で約定した精算方法による」との規定があると既に述べた。この「約定による精算方法」は、中国では「ヨーク・アントワープ規則により共同海損の精算をするものとする」と約定する他、「中国国際貿易委員会共同海損理算暫行規則(北京精算規則[北京理算規則])により共同海損の精算をするものとする」と約定することもある⁴⁷⁾。北京精算規則とは、1975年1月に中国国際貿易促進委員会が公布した約款で当時者同士が合意することにより適用される。北京精算規則は、ヨーク・アントワープ規則などより手続きが簡略化されるなどのメリットがある⁴⁸⁾。

4. 台湾法上の共同海損に関する法制度

台湾において共同海損に関する法制度は、海商法(1929年12月30日公布。1931年1月1日施行。2009年7月8日最終改正。同年11月23日改正法施行。正式名称は、「中華民國海商法」)第110条～第125条に規定されている。本章でも、台湾の海商法の沿革と共同海損の規定について見ていく。

4. 1 台湾における海商法の沿革

基本的に3. 1で述べた中国で1929年12月30日に公布され、1931年1月1日に施行

⁴⁵⁾ 張麗英・前掲註4) 280頁。王保樹・前掲註10) 629頁。

⁴⁶⁾ 王保樹・前掲註10) 629頁。傅廷中・前掲註43) 313～314頁。

⁴⁷⁾ 張麗英・前掲註4) 274頁、276頁。傅廷中・前掲註43) 322頁。

⁴⁸⁾ 張麗英・前掲註4) 274頁、276頁。傅廷中・前掲註43) 322頁。

された中国国民党により制定された法律が現在の台湾の海商法である。この法律が施行されたときは、台湾はいわゆる日本統治期であった。日本統治期の台湾では、海商関係を含めた民事法については、以下のような取り扱いがなされていた。まず 1895 年 11 月 17 日に「台湾住民民事訴訟令」が公布・施行され、この第 2 条により台湾の慣習および条理により裁判が進行することとなった。そして 1898 年 7 月 16 日に「民事商事及刑事ニ関スル律令」が公布され、日本人が関わる取引については日本法が、台湾人および中国人（当時は「清国人」）のみによる取引の場合には台湾の慣習および条理によって判断されることとなった⁴⁹⁾。さらにその後の 1922 年 9 月 18 日に勅令第 406 号「民事ニ関スル法律ヲ台湾ニ施行スルノ件」が公布され、これにより 1923 年 1 月 1 日から台湾でも日本の民法および商法が全面的に適用されることになった⁵⁰⁾。これにより、台湾でも 2. 1 で挙げた日本商法の海商編が適用されることになった。

しかし、1945 年 10 月 25 日に日本の台湾統治は終了し、同日より台湾で中華民国の法制度が施行されることとなった⁵¹⁾。しかし、3. 1 で述べたように、1929 年 12 月 30 日に中国国民党により制定された海商法は、1949 年 2 月 22 日に中国共産党中央が公布した「国民党の『六法全書』を廃止し、解放区の司法原則を確定することに関する指示」により、中国大陸では施行が停止し、この後、台湾（いわゆる台湾島、澎湖諸島、金門島、馬祖列島）のみで効力を持つこととなる（以下、1929 年 12 月 30 日に中国国民党により制定され、現在台湾のみで効力を有している海商法を「台湾海商法」という）。

台湾海商法は、この後 1962 年 7 月 25 日、1999 年 7 月 14 日、2000 年 1 月 26 日、2009 年 7 月 8 日に改正されて現在に至る（2009 年 7 月 8 日改正は同年 11 月 23 日施行。それ以外の改正は全て同日施行）。この中で特に 1999 年の改正が、共同海損の定義および負担義務について改正し、郵便は共同海損の対象外であることと共同海損の費用の規定について条文が増加しており、共同海損に関しては重要な改正であるとされている⁵²⁾。この 1999 年の改正は、1974 年のヨーク・アントワープ規則を参照したものでもある⁵³⁾。

4. 2 台湾における共同海損法の規定

台湾海商法において、共同海損とは、船舶が航行している期間、共同の危険が発生する中で全体の財産の安全のために故意および合理的に処分し、直接発生した犠牲および発生した費用をいうとされている（台湾海商法第 110 条。以下、本節で単に条文番号のみを示すときは「台湾海商法」を表す）。さらに、台湾も日本や中国と同じく、共同海損は保存された財産と共同海損の総額に比例して各利害関係人が負担するとしている（第 111 条）。共同海損が利害関係人の過失で起こった場合であっても各利害関係人は共同海損の分担を行う。ただし、他の関係人による過失による賠償請求権には影響を与えない（第 115 条）。

なお、台湾においても共同海損は、「船長もしくは船長の代理人の行為」であることが必

⁴⁹⁾ 後藤武秀『台湾法の歴史と思想』法律文化社、2009 年、69 頁。王泰升（後藤武秀＝宮畑加奈子（共訳））『日本統治時期台湾の法改革』東洋大学アジア文化研究所・アジア地域研究センター、2010 年、271 頁。

⁵⁰⁾ 王泰升『台湾法律史的建立（国立台湾大学法學叢書 107）』（第 2 版）台湾・元照出版 2006 年、175 頁。後藤武秀・前掲註 49）11 頁。

⁵¹⁾ 蔡秀卿＝王泰升（編著）『台湾法入門』法律文化社、2016 年、8 頁。

⁵²⁾ 陳麗娟『商事法導論』（第 2 版）台湾・新學林出版、2013 年、171 頁。

⁵³⁾ 陳猷龍『海商法論』台湾・瑞興図書、2018 年、367 頁。張新平・前掲註 9）348 頁。

須の条件なのか否かについて明文の規定はなく、議論となっている。しかし、通説は、「船長もしくは船長の代理人の行為」であることが必須としている⁵⁴⁾。また、共同海損の計算は、全関係者の協議で定めるが、協議不成立の場合、仲裁を行うか裁判所〔法院〕に裁判の請求を行うと定めている（第121条）。

まずは、共同海損の額の算定である。共同海損には犠牲と費用があり、犠牲は各財産が航行終了時および地もしくは共同航海をやめた時および地の実際の純価値を基準として、以下の通り計算する。船舶の犠牲額は、実際に必要な合理的修繕もしくは設備材料の交換の費用を基準とし、修理や交換が終了していない場合、当該損失による合理的な下落した価値をもって算定する。ただし、修理や交換の費用の見積もり額を超えることはできない（第113条第1号）。貨物の犠牲額は、最終的な受取人への船荷証券上の価格をもって損害の基準とし、船荷証券がない場合には、船積み時および地の価値を基準とし、支払った運賃および保険料を加算する。損傷を受けた貨物が売却された場合、売却価格と前述の船荷証券もしくは船積み時および地の貨物の純価格との差額を基準に算出する（第113条第2号）。運送費の犠牲は、当該貨物の毀損、滅失、減少、消滅額を基準し、運送人がこれにより支払う必要のなくなった費用を減じて算出する（第113条第3号）。なお、船上の食料、武器、船員の衣服、給与、郵便および船荷証券のない旅客の荷物および私物は共同海損には算入せず、これらの物品が犠牲となった場合、その損失は各関係人が分担する（第120条）。そして、甲板に載せることが慣習となっている荷物の場合のみ甲板積載物も共同海損に含む⁵⁵⁾。また、共同海損の費用には以下のものがある。共同の危険から全体財産を保存するため、港へ入港、貨物処理、船員の給与および船舶維持のために必要な燃料、物資の費用（第114条第1項第1号）、船舶に共同海損が発生した後、共同の航行を継続するために必要な超過費用（第114条第1項第2号）、共同海損のために立て替えた現金の2%の報酬（第114条第1項第3号）、共同海損が発生した日から、共同海損につき実際に支払いを行った日までの利息（第114条第1項第4号）である。

次に、共同海損を按分するための保存された財産額の算定方法である。保存された財産の価格は、航行の終了地もしくは共同航行を終了した地点での財産の実際の純価値を基準に以下の通り算定する。船舶の価格は、到達時および地の価格によって定める。もし船舶が航行中に修理をした場合、航行中の共同海損の犠牲額およびその他共同海損の損害額を減じた額とする。ただし、実際の残存額を下回ってはならない（第112条第1号）。貨物の価格は、最終的な受取人の受け取る船荷証券記載の額を基準に算定する。証券が発行されていない場合、積載時および地の価格を基準にして、これに既に支払った運送費と保険料を加算して算出する。損傷を受けた貨物は、販売時の純価値と前述の証券もしくは積載時および地の純価値との差額を基準に算定する（第112条第2号）。運送費は貨物の毀損もしくは滅失、減少がなかった場合を基準として算定する。ただし運送人がこれによって減額した費用は除くものとする（第112条第3号）。

また、貨物の性質につき、運送の委託を行うとき、故意による不実の声明があって、犠牲が出た場合、共同海損とはしないが、当該貨物が保存された場合、実在の価格に応じて

⁵⁴⁾ 邱錦添・前掲註1) 407頁。

⁵⁵⁾ 邱錦添・前掲註1) 231頁。

共同海損を按分するための保存された財産には算入するという規定もある（第 119 条第 1 項）。さらに、貨物の価格は、運送の委託の際に不実の声明があって、声明による価値と実際の価値が異なる場合は、その共同海損の犠牲の補償額は低い金額を基準とし、共同海損の按分の際には高い金額が基準となる（第 119 条第 2 項）。

さらに、以下の貨物の犠牲は共同海損には算入しないが、引上げがなされた場合には共同海損を按分する保存された財産に算入する。航行慣習に依らずに積載し投棄された貨物（第 116 条）、積載証券や船長が証書を持っていない貨物、もしくは目録に記載のない設備具の犠牲（第 117 条）、貨幣、有価証券もしくはその他貴重品のうち船長が報告を受けていないもの（第 118 条）である。

以上のように算出した共同海損の総額と保存された財産額を用いて、各利害関係人は、
 （共同海損たる損害）× $\frac{\text{（各利害関係人の保存された財産額）}}{\text{（保存された財産額の総額）}}$ を負担することになる⁵⁶⁾。

そして分担額が決まった後、運送人もしくは船長は、分担額の精算を行わない貨物の所有者に対してはその貨物を留置することができるが、担保を提供した者に関してはこの限りではない（第 122 条）。さらに、利害関係人は分担額を受け取った後、その船舶もしくは貨物の全部または一部に関し、受け取った分担額分を関係人に返還しなければならない（ただし、その受けた損害および修復の費用については除く）とも規定されている。（第 123 条）。また、分担義務者は、その留置物を放棄することにより共同海損の責務を免れることもできる（第 124 条）。これら、共同海損の債権は、確定計算が終了してから一年行使しなければ消滅する（第 125 条）。

5. 比較検討

ここまで日中台の共同海損法を見てきた。これらを比較し、日本を標準とすると、中国法における共同海損には甲板積載物を含み、台湾法における「共同海損には算入しないが、引き上げられた場合に共同海損を按分する保存された財産に算入する貨物」との規定が特徴的と言える（台湾海商法第 116 条～第 118 条）。中国においてはなぜ甲板積載物を共同海損に含むのだろうか。残念ながら、中国でもその理由は明確に説明されていない。しかし、ここには「共同海損として額を算出できるなら、全て共同海損に算入すべき」という社会主義的唯物観の表れであるようにも見える。しかし、中国では実際にはヨーク・アントワープ規則や北京精算規則により事実上、航海慣習上甲板積載することになっている場合のみ甲板積載物が共同海損に算入されている。結局、1975 年 1 月にヨーク・アントワープ規則を簡略化した北京精算規則が制定されたことにより、1993 年 7 月施行の中国海商法の意義は薄いとも言える。そのため、中国海商法は、甲板積載物の取り扱いという共同海損において大きな論点ともなる部分を国際基準に合わせず、社会主義的手法を用いていると言えるのかもしれない。

また、台湾海商法で、引き上げられた貨物について規定している理由についても、説明されていない。しかし、貨物が引き上げられた場合には、それが分担財団に算入されるの

⁵⁶⁾ 許忠信『海商法要義』台湾・元照出版、2016 年、430 頁。

か否かは問題となる点であり、これについて法律で定めておくことは合理性のあることと言える。すなわち、台湾海商法は、国際基準を超えて現実に起こり得る問題にも対応しようとしている肌理の細かさが特徴と言えよう。もっとも、台湾でも実務上は1994年のヨーク・アントワープ規則が用いられることがほとんどで⁵⁷⁾、貨物が引き上げられた場合の規定が使われることはほとんどない。

ところで、日本の特徴は何かと言えば、「改正が極端に遅かったこと」と言うことができるだろう。2018年の日本商法改正までは、日本の共同海損には、分担財団に算入される運送費は額面の半額という規定があったし（2018年改正前の日本商法第789条）、共同海損は、船長の行為でなければならないという規定もあった（2018年改正前の日本商法第788条第1項）。分担財団に算入される運送費は額面の半額とするとの規定は1999年改正前の台湾海商法第151条第3号にも存在していた。しかし、台湾ではこの規定は1994年のヨーク・アントワープ規則に合わせるために改正された。2018年の日本商法も1994年のヨーク・アントワープ規則に合わせるための改正であったが、台湾ではそれが1999年になされているにも関わらず、日本では2018年まで待たなければならなかったのである。しかし、日本では実務上、ほとんどの場合、ヨーク・アントワープ規則が適用されるよう約定されており⁵⁸⁾、その意味では日本商法をヨーク・アントワープ規則に即して改正する実務的意義は少なかったと言えなくもない。そのため、日本はほとんどの場合、ヨーク・アントワープ規則により運用されているという現状に甘え、日本商法を改正してこなかったという側面があると言えよう。

総括すると、日中台の共同海損法を比較したときに、日本は国内法を国際基準に合わせる改正が極端に遅かったこと、中国は社会主義的特色と思われる規定を持っていること、台湾はヨーク・アントワープ規則が想定していない引き上げられた貨物をどう取り扱うかまで定めた肌理の細かさが特徴と言えよう。しかし、日中台ともに実務上ヨーク・アントワープ規則を用いることがほとんどで、これらの特徴が実務上埋没している点は共通している。

また、中国の場合は、北京精算規則によることも多い。北京精算規則はどのようなもので、ヨーク・アントワープ規則とどのような差異があるのかを明らかにするのは今後の課題である。

【付録】 共同海損法に関して日中台の特徴的な点の比較

	日本	中国	台湾
共同海損額の算定	甲板積載物に対する損害（ただし商習慣として甲板に載せている場合を除く）は除外	甲板積載物も含む	甲板に載せることが慣習となっている荷物の場合、甲板積載物も算入 また、共同海損のために立て替えた現金の2%の報酬も算入
分担財団額の算定	特徴的な規定は特にない	特徴的な規定は特にない	航行慣習に依らずに積載し投棄された貨物、積載証券や船長が証書を持っていない貨物などは引上げがなされた場合には、共同海損を按分する保存された財産に算入

⁵⁷⁾ 陳猷龍・前掲註53) 367頁。

⁵⁸⁾ 村田治美・前掲註1) 237頁。