

《特別寄稿》

日本海運集会所の海事仲裁

青戸 照太郎

((一社) 日本海運集会所)

目 次

1. 海運業界と仲裁
2. 日本での仲裁を巡る近年の動き
3. 海運集会所における仲裁手続

1. 海運業界と仲裁

1. 1 英国及び米国における海事仲裁

海運業界では、古くから契約当事者間の紛争は仲裁手続によって解決されてきた。英国では、The Baltic Exchange Ltd.のルーツである The Virginia and Baltick Coffee House が誕生した 1744 年、あるいはそれ以上前から仲裁手続が行われていたという¹。伝統的に、海事仲裁人は、時間に余裕があり大部分は無償で対応することのできる業界人が担ってきており、1960 年に設立されたロンドン海事仲裁人協会 (LMAA: The London Maritime Arbitrators Association) も、元々こうした仲裁人候補者としてリストアップされていた The Baltic Exchange Ltd.のブローカーによって設立された。また米国でも、取引のルールや場所を提供するために設立され、1868 年にニューヨーク商業協会 (New York Commercial Association) から名称を変更したニューヨーク商品取引所 (NYPE: The New York Produce Exchange) では、その承認する Charterparty に、紛争が生じた際にはニューヨークにおいて仲裁で解決する旨の仲裁条項を規定していた。そしてその内部組織である Maritime Exchange が、NOR や Laydays、Demurrage その他について仲裁を行っていた。NYPE が活動を停止した後も、1963 年以降、ニューヨークの海事仲裁人協会 (SMA: Society of Maritime Arbitrators, Inc.) がこれを受け継いでいる²。

1. 2 日本における海事仲裁

日本では、明治になって国際取引が盛んに行われるようになり、欧米諸国で制定された仲裁条項を含む契約書を使用することで、仲裁制度は海運業界に馴染みのあるものとなっていった。1890 年には民事訴訟法が制定され、その第八編には、1877 年のドイツ民事訴訟法を基にした「仲裁手続」が規定されて仲裁制度が法制化されることとなったが、既にそ

¹ Ambrose, C, Maxwell, K, Collett, M, *London Maritime Arbitration*, 4th edn., Informa Law, Routledge, 2017, p. 3.

² Bulow, L, "The New York Produce Exchange", *The Arbitrator*, Vol. 44, No. 1, Society of Maritime Arbitrators, Inc., November 2013, p.9.

の直前には、紀州の藤岡幸一郎という人物が、在神戸ドイツ商社ラングフェルト商会から汽船ヨハンを購入するにあたって生じた紛争について、契約書の条項に従いこれを仲裁に付託したと伝えられている³。

こうした背景の中、第一次世界大戦での特需による船腹の逼迫を受け 1914 年に誕生した神戸海運業組合では、設立当初から仲裁を行うべく組合規約を設け、その制定する標準契約書式に仲裁条項を規定した。ただ、同組合は仲立業者の団体で、それらの契約書を海運業界全体に広く普及させることができなかつたためにその機能を十分発揮することはできず、海運業界の幅広い業種により構成された株式会社神戸海運集会所（日本海運集会所の前身）が、これを引き継いでいくこととなった。

2. 日本での仲裁を巡る近年の動き

2. 1 仲裁法の制定

明治時代に民事訴訟法に規定された仲裁に関する各条文は、その後の民事訴訟法の改正に伴い、1996 年に公示催告手続及び仲裁手続ニ関スル法律として独立した。しかしその内容はそれまでと全く変わらないもので、例えば第 788 条（仲裁人選定権）では、「仲裁契約ニ仲裁人ノ選定ニ関スル定ナキトキハ当事者ハ各一名ノ仲裁人ヲ選定ス」と定め、仲裁人の意見が分かれば、仲裁判断に至らないという、紛争の解決手段としてはあまり魅力的な制度ではなかつた。他方、諸外国は、次々に国際連合国際商取引法委員会作成の国際商事仲裁モデル法（UNCITRAL Model Law on International Commercial Arbitration⁴）を取り入れていった。そして日本の仲裁手続の取扱件数が僅かで殆ど変化のない中、仲裁手続を利用したいと考える当事者に対して世界共通の法の下で手続が行われるという安心感を与え、着実にその実績を増加させていった。そこで、1999 年に司法制度改革審議会が内閣に設置されたことを機に、2001 年に取り纏められた意見書に基づいて、法曹人口の拡大や法科大学院の設置、裁判員裁判制度の導入とともに、司法制度改革の一環として、同モデル法を取り入れた仲裁法が制定された⁵。

2. 2 仲裁法制定の影響

仲裁法が成立すると、これを機に仲裁制度を普及させ、また海外で行われている国際仲裁を日本に呼び込もうという動きが活発となり、2003 年 10 月には、法律実務家・研究者を主な構成員とした、仲裁及び調停の普及・啓発を目的とする日本仲裁人協会（設立当初は任意団体で、現在は公益社団法人）が設立された。同協会は、設立以降、仲裁及び調停等に関連する人材養成のための研究会や研修会を盛んに行い、各弁護士会に設立されてい

³ 岡崎幸壽『日本海運集会所二十年史』社団法人日本海運集会所 昭和 16 年 342 頁

⁴ 同モデル法は、2022 年 11 月末現在、85 カ国、118 の法域で採用されている。(https://uncitral.un.org/en/texts/arbitration/modellaw/commercial_arbitration/status 最終閲覧日：2022 年 11 月 30 日)

⁵ その後 2021 年 10 月 8 日の法制審議会仲裁法制部会第 13 回会議において、仲裁法に国際商事仲裁モデル法の 2006 年の改正を盛り込むべく要綱案が決定した。その他 2020 年 5 月 22 日には、外国法事務弁護士と、要件を満たした外国法事務弁護士でない外国弁護士が代理することのできる国際仲裁事件の範囲を拡大するなどした、外国弁護士による法律事務の取扱いに関する特別措置法の一部を改正する法律（令和 2 年法律第 33 号）が成立し、同月 29 日に公布された。

った仲裁センターとともに仲裁制度の普及に努めている。

さらに2020年の東京オリンピックの開催が決まると、2017年6月9日に閣議決定された「経済財政運営と改革の基本方針2017」（いわゆる骨太の方針）に「スポーツ事案を含めた国際仲裁の活性化に向けた基盤整備のための取組」が明記された。オリンピックでは、審判の決定に対して不服のある場合等にその正当性を素早く判断できるよう、スポーツ仲裁裁判所（CAS：Court of Arbitration for Sports）がアドホック部（Ad hoc Division）を開催地に設置する。よって東京大会においても仲裁人を待機させるとともに仲裁のための施設を用意する必要が生じ、2020年までにこれを整備することが急務となった。こうした背景を受け、「国際仲裁の活性化に向けた関係府省連絡会議」が組織され、その中間取り纏めを踏まえて、民間における日本での国際仲裁・調停振興の拠点の一つとなるべく一般社団法人日本国際紛争解決センター（JIDRC：Japan International Dispute Resolution Center）が設立された。JIDRCは、仲裁手続での口頭審理や仲裁に関するセミナー等の利用に供すべく大阪と東京に審問施設を設け、その東京の施設は、実際に東京オリンピックにおいても紛争解決の場として利用された。

3. 海運集会所における仲裁手続

3. 1 日本海運集会所の成り立ち

一般社団法人日本海運集会所は、1921年に株式会社神戸海運集会所として誕生した。当時、第一次世界大戦によって世界第三位にまで拡大した日本の船腹は、終戦を迎えたことにより業界に混乱を招いていた。そこで海運市場の健全な発展と規律維持のため、ロンドンのThe Baltic Mercantile and Shipping Exchange, Ltd.（後のThe Baltic Exchange Ltd.）に倣い、商談に資する場所と設備の提供及び船舶と貨物に関する情報の提供を目的として日本の海運の中心であった神戸に設立された。株主には、船主や船舶仲立業者の他、海運に関連する保険業者、貿易業者、造船業者、荷主等が名を連ね、明海ビル1階の広闊なホールは商談室として自由に利用できる電話とともに開放された。商社等から提供を受けた世界主要都市の市況に関する情報や、関係官庁から入手した諸資料が逐次場内に掲示され、それらを編集した印刷物も頒布され、さらには知識向上と啓蒙のため、学会、財界、報道関係者による海運、経済、外交その他に関する講演会が都度開催されていた。

しかし、設立当初は多くの人々で賑わいをみせた商談室も、オープンな場で商談を行うことが日本の商習慣には合わず、次第に寂れていった。そこで1926年に機構改革を行って評議員会を設置し、その下部組織として商談部と仲裁部（後の海事仲裁委員会、TOMAC：Tokyo Maritime Arbitration Commission）及び総務部を設けた。商談部は各種契約書の調査、統一、制定の他、内外市況の編纂、発行を主な業務とし、仲裁部はその名のとおり商取引上の紛争に関する仲裁の他、調停、鑑定といったものを主な業務とした。そして商談部において制定する各契約書式は、各方面の第一人者で構成する制定委員会を組織して行ったため広く業界に普及し、そこに規定された仲裁条項により紛争が生じた際には仲裁部がこれを処理することで、海運集会所の仲裁が、神戸海運業組合のそれにとって代わっていくこととなった。その後、株式会社神戸海運集会所は1933年にこれを解散し、その事業及び資産をそのまま承継して社団法人日本海運集会所を設立、2013年には公益法人制度改

革により現在の一般社団法人日本海運集会所となった。

3. 2 神戸海運集会所時代の仲裁手続

大正時代の日本語による海事関連の契約書に規定された仲裁条項は、次のようなものであった⁶。

- ①本契約ニ關シテ異議争論ノ生シタル場合ニハ當事者双方ヨリ仲裁者ヲ選定シ該仲裁者ノ決定ハ裁判所ノ判決ト同一ト見做シ双方共ニ之ニ従フモノトス（大正8年9月16日締結の運送契約）
- ②本契約ニ關シテ當事者双方間ニ異議ヲ生シタル時ハ東京ニ於テ仲裁法に拠リ決定スヘシ此ノ場合ニ於テハ船主及傭船者ハ直チニ仲裁契約ニ調印シ各一名宛仲裁者ヲ選ビ之ニ任シ若シ其兩名間に於テ解決ヲ告ケサル時ハ此兩名ヲシテ更ニ一名ノ判定者ヲ選ハシメ其判定ヲ以テ最終ト為スヘキモノトス（大正8年9月4日締結の定期傭船契約）
- ③本契約當事者双方間ニ異議ヲ生シタル時ハ船主及傭船者ハ各一名宛仲裁人ヲ選定シ神戸ニ於テ商議決裁シム（大正10年12月8日締結の定期傭船契約）
- ④本契約ニ付爭議起リタルトキハ神戸ニ於テ當事者ノ選定シタル仲裁者ノ裁定ヲ最終トシ其裁決ニ服従スル義務アルモノトス（大正13年3月11日締結の運送契約）

上記のような仲裁条項、及び前述の公示催告手続及び仲裁手続ニ関スル法律の下では、当事者間において紛議が生じて仲裁を開始しようとする場合、仲裁人の選任要件や具体的な仲裁手続の進め方について協議する必要があった。当事者間に協議が成立すれば問題ないが、そうでない場合はまず仲裁人の選任のために裁判所での手続きを要することとなり、そのような選任方法においては当事者間の感情を対立させるだけでなく、日数と費用を浪費する結果となった。中には、ある仲裁条項に仲裁人は横浜に住所を有する商人と規定していた案件で、仲裁人選任の訴訟を提起したところ、住所とは何か、横浜の郊外に住んでいたらどうなるのか、商人とは個人を指すのか、会社でもよいのか、会社に勤めている者は商人といえるか、ということが争いとなり、三審を経てやっと仲裁人が決まった途端に辞任され、再度訴訟で仲裁人を決めたところでまた辞任され、3回目の訴訟を行う段階で足かけ9年が経過していたといった事例もあったという⁷。

そこで、神戸海運集会所では、同所が仲裁人を選定するよう規定した仲裁手続規則⁸を制定し、また標準契約書を制定するにあたっては、同所の手続規則に服する旨の仲裁約款⁹を

⁶ 岡崎・前掲注(3) 344頁。

⁷ 「海事仲裁を語る座談会」『海運』第217号 社団法人日本海運集会所 昭和15年6月 109頁。

⁸ 当時の仲裁部で起草された「仲裁部施行細則」は、次のように規定していた。

第一條 仲裁部ハ評議員長ノ指名シタル部員ヲ以テ部會ヲ組織ス

第二條 仲裁部ノ分掌スベキ事務左ノ如シ

商取引上ノ紛議ニ對スル仲裁判断、調停和解及び鑑定調査等

第四條 部長ハ第二條規定ノ事項ニ關シ評議員長ヨリ請求アリタル時ハ遲滞ナク部會ヲ招集シ其處理方法ヲ決定スベシ

第五條 部會ハ前條ノ事項ニ對シ仲裁人、調停人又ハ鑑定人ヲ選定スベシ

但シ部會ニ於テ必要アリト認メタル時ハ部員外ヨリ之ヲ選定スルコトヲ得

⁹ 当時の運送契約書や定期傭船契約書には、以下のような仲裁約款が規定されていた。

(一) 本契約ニ關シテ當事者間ニ異議ヲ生シタルトキハ双方ハ神戸海運集会所ニ之カ仲裁ヲ依頼シ其選定ニ係ル仲裁人の裁決ヲ以テ最終トシ之ニ服従スヘシ

規定することで、そうした不都合さを解消していった。その後 1931 年に、それまでの三部制を廃して新たに常任委員会と仲裁委員会を設置し、次いで 1933 年には社団法人に改組したが、海運集会所が仲裁人を選定するという制度はそのまま引き継がれていった。

3. 3 占領下における日本海運集会所の仲裁手続

第二次世界大戦後、事業者団体の活動を規制する事業者団体法¹⁰が制定されることとなった。そこでは外国当事者との仲裁手続はこれまでどおり行うことができるものの、国内当事者間における仲裁手続を行うことはできないよう規定されていた。同法の施行は、海運集会所にとってその事業活動に大きな影響を与えることになるため、関係各所を説得し、ひとまず第 6 条 8 項を追加して、その施行前に依頼を受けた手続き及び施行後 90 日以内に依頼を受ける手続きをその適用除外としてもらった。その上で、この間に特別法である海事仲裁に関する法律¹¹を制定させて海事仲裁全般をその適用から除外することで、仲裁手続を継続して行うことを可能とした。その後、1952 年に事業者団体法の一部を改正する法

(二) 当事者ノ一方カ相手方ニ對シテ前條ノ手續ヲ取ル事ヲ催告シ二週間經過シタル後猶ホ之ニ應セサルトキハ單獨ニ之カ仲裁ヲ神戸海運集會所ニ依頼スル事ヲ得此場合相手方ハ之ニ對シ異議ヲ申立ツル事ヲ得ス

¹⁰ 事業者団体法（昭和 23 年法律第 191 号）

第二条（定義） この法律において「事業者団体」とは、事業者としての共通の利益を増進することを目的に含む二以上の事業者の結合体又はその連合体をいい、それは、いかなる形態のものであるかを問わず、いかなる法令又は契約によつて設立されたものであるかを問わず、登記を要すると要しないとを問わず、法人であるとなしとを問わず、営利を目的とするとしないとを問わず、その事業者の事業の規模の大小を問わず、且つ、左に掲げる形態のものを含むものとする。

一 二以上の事業者が株主又は社員（社員に準ずるものを含む。）である会社、社団法人その他の社団
二 二以上の事業者が理事又は管理人の任免、業務の執行又はその存立を支配している財団法人その他の財団

三 二以上の事業者を組合員とする組合又は契約による二以上の事業者の結合体

第四条（許容活動） 事業者団体は、左に掲げる活動に限り、これを行うことができる。

八 構成事業者その他の者と外国の事業者との間の事業に関する紛争を仲裁し、又は解決すること。

第五条（禁止行為） 事業者団体は、左の各号の一に該当する行為をしてはならない。

十六 構成事業者その他の者の間の紛争を仲裁し、若しくは解決し、又はその仲裁若しくは解決に着手すること。但し、第四条第一項第八号に掲げる場合を除く。

第六条（適用除外団体） この法律の規定は、左に掲げる団体に対しては、これを適用しない。但し、第三条の規定は、この限りではない。

八 社団法人日本海運集会所。但し、構成事業者その他の者の間のよう船、海上運送、海上保険、船舶の売買、船舶衝突又は海難救助に関する紛争であつて、この法律施行前にその仲裁又は解決の依頼を受けたもの又はこの法律施行後九十日以内にその依頼を受けたものを処理するために必要な範囲に限る。

¹¹ 海事仲裁等に関する法律（昭和 23 年法律第 221 号）

第一条 海運に関する事業者団体（事業者団体法（昭和二十三年法律第九十一号）第二条に規定する事業者団体をいう。以下同じ。）で、船舶共有、船舶貸借（期間よう船を含む。）、運航委託、海上運送、海上保険若しくは船舶売買に関する契約又は海損若しくは海難救助に関する事項（以下海事という。）について、紛争の仲裁又は解決に関する行為を当該事業者団体の事業として行おうとするものは、当該事業者団体の定款又は寄附行為及び紛争の仲裁又は解決に関する取扱規程（以下単に取扱規程という。）を提出して、運輸大臣の認可を受けなければならない。

附 則

2 事業者団体法の一部を次のように改正する。

第六条第一項第八号を次のように改める。

八 海事仲裁等に関する法律（昭和二十三年法律第二百二十一号）第一条の規定によつて認可を受けた海運に関する事業者団体。但し、海事に関する紛争の仲裁又は解決のために行う正当な行為に限る。

3 社団法人日本海運集会所が、この法律施行の日から三十日以内に定款及び取扱規程を運輸大臣に提出して、その認可を受けたときは、この法律施行の日において第一条の規定により認可があつたものとみなす。

律¹²が制定され、事業者団体が仲裁手続を行うことについての制限が撤廃されたことに伴い、海事仲裁等に関する法律も廃止された¹³。なお、事業者団体法の施行当時、海運集会所に係属していた手続は10件程あったようではあるが、海事仲裁等に関する法律の存続する間に仲裁判断にまで至った手続は、記録上1952年3月5日付で出された1件だけであった。

3. 4 仲裁法成立後の仲裁手続

仲裁法制定以前の海運集会所の仲裁規則は、委員会が、管理する名簿の中から複数名の候補者を選び、その中から当事者に希望する順位を表明させたり、当事者に名簿の中から複数名の希望する候補者を選ばせ、その中から委員会が選任したりするといった具合に、当事者が仲裁人の選任に直接関与しないよう規定されていた。これは、当事者が選任するよりも委員会が選任する方が、仲裁人が公正中立となるであろうとの考えによるものであった。しかし、仲裁法制定を機に改定された仲裁規則では、同法やその基となった国際商事仲裁モデル法、及び諸外国の趨勢に合わせ、各当事者が仲裁人候補者を名簿の中からそれぞれ1人ずつ選び、選ばれた2人が第三仲裁人候補者を選び、そうして選ばれた3人を委員会が仲裁人として選任するよう改めた。同規則の改定においては、当事者に直接仲裁人を選任する権利を与えるべきではないかとの意見もあったが、仲裁人と当事者、委員会との間の委任関係、及び海運集会所が支払うとしている仲裁人報酬の問題から、当事者の希望をそのまま反映させるものの最終的には委員会が選任するとの立場をとることとした。

上記改定の結果、それまで実務家が多く選任されていた仲裁廷の構成は、弁護士が多く選任されるようになっていった。もちろんそれまでも3人のうち1名は弁護士が選任されることが多かったが、直近の解決済案件における弁護士の比率は、2017、2018年度が85%、2019、2020年度は100%、2021年度が78%と、それまで2割程度だったものが全く逆転した状況となっている。仲裁法に、仲裁判断において準拠すべき法についての規定も置かれ¹⁴、

¹² 事業者団体法の一部を改正する法律（昭和27年法律第291号）

事業者団体法（昭和二十三年法律第百九十一号）の一部を次のように改正する。

第四条第一項中「活動に限り、これを行うことができる。」を「活動を行うことができる。」に改め、同項第三号中「第五条第三項の規定により、」を削り、「経営することの認可を受けた場合」を「経営する場合」に改め、同項第四号中「工業標準調査会」を「日本工業標準調査会」に、「協力することのみによつて」を「協力することによつて」に改め、同項第七号中「社団法人である商工会議所が、」を削り、同項第八号中「構成事業者その他の者と外国の事業者との間」を「構成事業者その他の者の間」に改め、同項第十号中「公正取引委員会の認可した行為。」を「第五条第一項各号及び私的独占禁止法の規定に違反しない行為」に改め、同条中第二項及び第三項を削る。

附則

2 海事仲裁等に関する法律（昭和二十三年法律第二百二十一号）は、廃止する。

¹³ その後、私的独占の禁止及び公正取引の確保に関する法律（昭和22年法律第54号）附則（昭和28年法律第259号）2で、事業者団体法も廃止された。

¹⁴ 仲裁法（平成15年法律第138号）

第三十六条（仲裁判断において準拠すべき法） 仲裁廷が仲裁判断において準拠すべき法は、当事者が合意により定めるところによる。この場合において、一の国の法令が定められたときは、反対の意思が明示された場合を除き、当該定めは、抵触する内外の法令の適用関係を定めるその国の法令ではなく、事案に直接適用されるその国の法令を定めたものとみなす。

2 前項の合意がないときは、仲裁廷は、仲裁手続に付された民事上の紛争に最も密接な関係がある国の法令であつて事案に直接適用されるべきものを適用しなければならない。

3 仲裁廷は、当事者双方の明示された求めがあるときは、前二項の規定にかかわらず、衡平と善により判断するものとする。

仲裁制度が、実務慣行や慣習に重きを置いた判断を望まれていた時代から、より法に基づいた判断を求められるような時代になっていったからなのかもしれない。

3. 5 日本海運集会所での仲裁手続の流れ

海運集会所で行われる仲裁手続は、海運集会所が仲裁機関として関与することになるため、仲裁を提起しようとする当事者（以下、申立人）は、まずその請求の趣旨や原因を記した申立書を、仲裁合意を証明する書面や既定の受理费等とともに集会所に提出して受理してもらう必要がある。事務局によってそれらが仲裁規則における要件を満たしていることが確認されると、その申立ては受理され、それらの書面は事務局より相手方（以下、被申立人）に送付される。

被申立人は、それらの書面の受信日から 21 日以内に答弁書を提出することが求められる。その際、被申立人も申立人に対して請求するものがあれば、その期間内に反対請求の申立てを行い、それらは自動的に前述の方法で選任された仲裁人で構成される仲裁廷で併合審理されることになる。なお、海運集会所の仲裁規則は、海運業界の特色を反映して、手続参加や仲裁手続の併合に関する既定が置かれている。一つの貨物運送を例にとってみても、そこには荷主と運送人との間の航海傭船契約だけでなく、運送人と実運送人との間に何社もの当事者が航海傭船契約や定期傭船契約の当事者として介在していることがある。よって当事者あるいは手続外の第三者から、当該第三者をその手続に参加させる手段や、委員会主導による手続併合の既定が設けられているのである。

仲裁廷が出来上がると、各仲裁人は自身が当該事件に関係があるかないかを開示した書面を作成し、事務局はこれを当事者に送付する。この書面の受信日から 7 日以内に当事者から忌避の申立てがない場合、当該各仲裁人による仲裁廷が確定するが、申立てからここに至るまでに、通常約 2 ヶ月弱を要することになる。

仲裁廷は、その後早い段階で仲裁人会を開催する。ここでは、まず納付金規定に基づき仲裁廷が納付金額を決定する。納付金規定は公表されており、係争金額に応じて増加することにはなるものの、他の仲裁機関やアドホック仲裁と異なり、この中に仲裁人への報酬が含まれているため、仲裁を申し立てる当事者にとってどれだけの費用が生じるか事前に把握することができるようになっている。また、仲裁廷では、議事の進行等を行う議長を互選する。通常、第三仲裁人となる仲裁人が議長になることが多いが、議長と他の仲裁人との間に権限の優劣はなく、仲裁廷の決定は全てその過半数による。さらに、それまで提出された両当事者の主張書面や証拠書類を検討の上、事件の全容解明のため必要と思われる更なる主張や資料の提出を求める決定等を行い、当事者と仲裁廷との直接の接触を回避するため事務局が仲裁廷に代わって当事者との窓口となり、これら必要な決定を当事者に通知する。

ある程度提出された主張書面や証拠書類で概要がつかめてくると、仲裁廷は両当事者と会合を持ち、進行協議またはこれと併せて口頭審理を開催する。昨今のコロナ禍においては、全当事者合意の下、Web 会議を用いてこれを行うことが多くなっている。事案によっ

4 仲裁廷は、仲裁手続に付された民事上の紛争に係る契約があるときはこれに定められたところに従って判断し、当該民事上の紛争に適用することができる慣習があるときはこれを考慮しなければならない。

ては、口頭審理は複数回開催され、また必要に応じて証人尋問も行われる。そしてこれらを通じて主張立証が尽くされ、各仲裁人の心証が固まると、仲裁廷は終結宣言を行い、その後30日以内に確定判決と同一の効力を持つ仲裁判断を下すことになる。最終的に仲裁判断書を交付するまで、半年から3年程度かかり、多くは1年半前後で終了している。なお、大陸法系諸国に顕著な制度ではあるが、仲裁手続が進むにつれ、当事者間においてその有利、不利の度合いが分かってくる、ある程度自己の思いを言い尽くしたりすると、仲裁判断で白黒つけるよりも和解で終えた方がよいのではないかという考慮が働き、手続きの途中で仲裁廷がそのまま和解協議を取り仕切ることもある¹⁵。同協議によって両当事者間に和解案が纏まると、万が一に備えこれに強制執行の道を残すべく仲裁判断と同じ効力を持つ決定書として交付するのが一般的である。直近の10年間に出了された判断のうち、約4割がこの決定書の形式で出されたものであり、当事者間の紛争を解決する手立てとして有効な一手段となっている。

3. 6 日本海運集会所への仲裁付託の傾向

海運集会所への仲裁付託の傾向は、内航と外航とで大きく異なる。

内航では、海運集会所の制定した契約書が多数利用されているものの、荷主、オペレーター（元請け、二次受け及び三次受け等を含む）、船主という力関係の問題から、事業継続中に船主側から仲裁を申し立てるということはあまりない。ただ、最近の傾向としては、業界の変化の流れを受けて、これまで殆ど申し立てられることのなかった分野である船舶管理や船員派遣といった契約上の紛争に関する申立てがなされるようになってきている¹⁶。

他方外航では、チャーター・チェーンで様々な国の事業者と数珠繋ぎで契約関係が結ばれることもあるため、日本の企業であっても海外での仲裁手続に合意することが少なくない。そうしたこともあって、海運集会所に付託される仲裁手続は、少なくともいずれか一方の当事者に日本企業の資本の入った紛争がその大部分を占めており、また2011年4月から2021年3月までの10年間に海運集会所が受理した件数は106件で、LMAAの仲裁人のアポイント数には遠く及ばない¹⁷。海運業界の紛争の多くがLMAAに集まる理由としては、世界的に、外航における契約の準拠法は判例の蓄積が豊富な英法となることが多く、また英国では、職業仲裁人やP&I Club、Expert witnessといった紛争解決のための周辺産業が充実していることが、その原因であると思われる。なおアジアに限ってみれば、香港が中国に返還されて以降、母国語が英語で実体法も英法の流れを汲み、紛争解決のための施設であるMaxwell Chambersを設立するなど国を挙げて仲裁や調停を誘致するシンガポールがその実績を急速に伸ばしている。国際仲裁全般を扱うシンガポール国際仲裁センター（SIAC：Singapore International Arbitration Centre）¹⁸から独立して海事仲裁を専門に扱

¹⁵ 英法系諸国では、和解協議の中で調停人に開示した内容が、仲裁手続において自己に不利な影響を及ぼす可能性を危惧し、仲裁人が和解協議を行うことは一般に行われていない。

¹⁶ 内航の仲裁事件の受理件数は、2021年度が4件（うち2件が定期傭船契約に関する紛争で、残り2件は船舶管理契約に関する紛争）、2020年度が2件（いずれも定期傭船契約に関する紛争）、2019年度が3件（うち1件が船員派遣契約に関する紛争で、残り2件は船舶管理契約に関する紛争）であった。

¹⁷ 2021年だけで2,777件であったと公表されている。（<https://lmaa.london/wp-content/uploads/2022/03/Statistics-up-to-2021-for-website.pdf> 最終閲覧日：2022年11月30日）

¹⁸ 2021年は469件の新規仲裁事件を扱っている。（<https://siac.org.sg/wp-content/uploads/2022/06/SIAC-AR2021-FinalFA.pdf> 最終閲覧日：2022年11月30日）

うシンガポール海事仲裁所（SCMA：Singapore Chamber of Maritime Arbitration）では、シンガポールが主要な燃料油供給地であることを反映してか、傭船契約に関する紛争の次に Bunkering に関する紛争が多いようである¹⁹。海運集会所の案件を契約種別でみると、伝統的に、Off-hire や早期返船、粗悪油や Cargo claim の求償といった様々な問題を争う定期傭船契約上の紛争と、主に Deposit の未払いや引渡後の本船の瑕疵といった問題を争う船舶売買契約上の紛争が多い。その理由としては、定期傭船契約の場合、相手方は顧客ではなく対等な船会社同士であるため遠慮する必要がないこと、また船舶売買契約の場合、日本から中古船として海外売船されるときは、海運集会所で制定された標準契約書が多く利用されていることがその一要因であろうと思われる。リーマンショック以降は、造船契約上の紛争の割合がやや増加した。まだまだ続くと思われた好景気を見越して船舶を建造しようとしていたところ、突然その需要が消滅して船だけが残されてしまったケース等が紛争へと発展した²⁰。

海運集会所の仲裁を広めるにあたっては、海外向けには約2年に1度の頻度で世界中の海事仲裁人が一堂に会する国際会議（ICMA：The International Congress of Maritime Arbitrators）に参加して宣伝した他、仲裁判断を掲載した英文広報誌を海外に送付した。また国内向けには、各企業に赴いて船荷証券や傭船契約に関する簡単なレクチャーをする中で仲裁制度の説明をしたり、海運集会所で行う海運実務研修講座において講師に仲裁の話をお話してもらったりといった活動を続けてきた。しかしながら、新規案件の受理件数は毎年殆ど変わらない。業界の景気の良いときは、あまり申立てはなく、景気が悪いときでも、できるだけ争い事は当事者間の話し合いで解決しようという日本人の気質から、海事弁護士を交えた交渉によってしても、どうしても折り合いのつかなくなった紛争だけが、少し遅れて付託されるようである。

¹⁹ 2021 年は、37 件の新規仲裁事件を扱い、傭船契約に関する紛争が 55.6% を占め、次いで Bunkering に関する紛争が 22.2% を占めている。（<https://www.scma.org.sg/SiteFolders/scma/387/YIR/SCMA2021YearInReview.pdf> 最終閲覧日：2022 年 11 月 30 日）

²⁰ 2008 年度から 2021 年度までに受理した外航の仲裁事件のうち、定期傭船契約に関する紛争は 23% で一番多く、次いで船舶売買契約に関する紛争と造船契約に関する紛争がそれぞれ 17% であった。