

【判例研究】

最判平成17年11月21日民集59巻9号2558頁

—船舶の衝突によって生じた損害賠償請求権の消滅時効—

三 木 千 穂

1. 事案の概要

平成11年6月5日午後9時ころ、北海道東方沖の公海上で、X所有の船舶みさき丸（漁船 総トン数9.89トン）とY所有のリベリア共和国船籍の船舶パクサン号（貨物船 総トン数1万7142トン）が衝突し、Xに物的損害が生じた（以下、「本件事故」という）。

本件事故当時、みさき丸は、さけ・ます流し網漁の操業中であり、漂流していた付近は霧が濃くなり、視程が約100メートルに狭められた状況であった。Xは付近海域が本邦の太平洋岸沿いに南下する大型貨物船の多い海域であることは承知していたものの、航行船が漂泊状態の自船を避けてくれるものと思い、レーダーによる見張りを行うための船橋当直を維持することなく、操舵室で食事をとって僚船との情報交換をした後同室内で仮眠をとっていた。そのため、パクサン号と接近していたにもかかわらず霧中信号を発することができなかった。一方のパクサン号も視程が約100メートルであったにもかかわらず霧中信号を行うことも減速することもせず、さらにレーダーによる針路の安全確認も怠ったまま全速力で航行させていた。

Y船は本件事故後も停船せずに航行を続け、横浜港に入港したが、すでにXから事情を聞いていた釧路海上保安部はY船がX船との衝突の相手船であるとの疑いをもち、同年10月29日付で同海上保安部に送付された鑑定書において、X船及びY船から採取した塗膜片の異同識別により、X船とY船が接触したことを裏付ける鑑定結果を得た。そして、平成12年2月までに、X船とY船が衝突したとの事実に基づき、Xを被疑者とする業務上過失往来妨害被疑事件の捜査報告書をまとめた。

海難審判庁理事官は同年5月11日付けで、Xに対し「漁船第十一みさき丸貨物船パクサン衝突事件」について質問したいことがあるとして、函館地方海難審判理事所への呼出通知書を発し、そのころXに到達した。同年10月11日、釧路海上保安部は、本件事故についてXを業務上過失往来妨害被疑事件の被疑者として取調べるとともに、厚岸漁業共同組合に対し、本件事故による損害額や保険金の支払状況等について電話による問い合わせをした。この際に、同保安部は衝突相手船を「リベリア国籍貨物船パクサン」と特定して問い合わせをしていた。

Xは平成13年8月1日、Yの代理人に対し、本件事故による損害賠償金の支払を催告し、その6ヶ月以内である同年11月29日に本件訴えを提起した。

第一審（東京地判平成15年6月30日金判1242号45頁）は、商法798条1項はなるべく早期に、また画一的に権利関係を確定させるという趣旨に基づくとして、消滅時効の起

算点についても民法724条の適用を排する趣旨と解し、民法166条1項により「権利ヲ行使スルコトヲ得ル時」（現在の条文では「権利を行使することができる時」）から進行するとし、たうえで、遅くとも平成12年10月11日までは本件事故の相手方がパクサン号であると疑うに足りだけの客観的な情報を得ていたものとして、これから1年を経過した時点で時効消滅したとしてXの請求を棄却した。

原審（東京高判平成16年5月27日金判1242号36頁）は、商法798条1項は不法行為の消滅時効についての規定である民法724条の特則となる規定であり、商法798条1項には時効期間のみ規定されていることからして、起算点については不法行為に基づく損害賠償請求権の消滅時効に関する一般規定である民法724条が適用されるものと解するのが相当であるとした。そして、「被害者又はその法定代理人が損害及び加害者を知りたる時」は第一審と同様平成12年10月中旬ころであるが、平成13年8月1日にXの代理人がYの代理人に対し「本件の交渉による解決について、当方がレターを出してから1ヶ月たちました。貴方には、依頼者と話し合って、結論に達する十分な時間があつたはずです。本通知受領後10日以内に貴方依頼者の意向を連絡されたい。もし貴方から連絡がなければ、法的手続きに着手いたします。」という内容を含む文書をファクシミリで送信したことをもって催告による時効中断を認め、Xの請求を一部認容した。Yが上告。

2. 判旨

上告棄却。

民法724条は、不法行為に基づく法律関係が、未知の当事者間に予期しない事情に基づいて発生することがあることにかんがみ、被害者による損害賠償請求権の行使を念頭に置いて、債権一般について消滅時効の起算点を規定する同法166条1項の特則を設けたものであり、同法724条が消滅時効の起算点を「損害及び加害者を知った時」と規定したのは、不法行為の被害者が損害及び加害者を現実に認識していない場合があることから、被害者が加害者に対して損害賠償請求に及ぶことを期待し得ない間に消滅時効が進行し、その請求権が消滅することないようにするためであると解される。船舶の衝突によって損害を被った被害者が不法行為による損害賠償請求権を行使する場合においても、同条の趣旨はそのまま当てはまる。

商法798条1項は、船舶の衝突によって生じた債権は1年を経過したときは時効によって消滅すると規定しているが、消滅時効の起算点については何ら規定するものではなく、消滅時効の期間について民法724条の特則を設けたにすぎないものというべきである。

したがって、船舶の衝突によって生じた損害賠償請求権の消滅時効は、民法724条により、被害者が損害及び加害者を知った時から進行するものと解すべきである。

3. 条文

商法798条

- ①共同海損又ハ船舶ノ衝突ニ因リテ生シタル債権ハ一年ヲ経過シタルトキハ時効ニ因リテ消滅ス
- ②前項ノ期間ハ共同海損ニ付テハ其計算終了ノ時ヨリ之ヲ起算ス

4. 検討

(1) 上告審判決では争点となっていないが、まず本件事案では準拠法から問題となる。

1910年に成立し、1914年に我が国も加盟・交付した「船舶衝突についての規定の統一に関する条約」(International Convention for the Unification of Certain Rules Relating to Law with Respect to Collision between Vessels, 1910 以下「衝突統一条約」という)の12条⁽¹⁾は、同条約の規定は、締結国に船籍を有する船舶同士の衝突について適用されるとしており、リベリア共和国はこの条約に未加盟のため、締結国以外に船籍を有する船舶と日本船舶との衝突については、国際私法の一般原則に基づくこととなる。そして、本件事故当時の一般原則規定である法例11条1項は「事務管理、不当利得又ハ不法行為ニ因リテ生スル債権ノ成立及ヒ効力ハ其原因タル事実ノ発生シタル地ノ法律ニ依ル」としていたところ、「原因タル事実の発生シタル地」とは船舶の衝突地点であると解されるが、本件事故は公海上の事故であったため「原因タル事実ノ発生シタル地ノ法律」が存在しない。そこで、いずれの国の法律に基づくべきかが問題となるが、学説では加害船舶の旗国法を適用すべきとする説⁽²⁾、被害船舶の旗国法を適用すべきとする説⁽³⁾、法廷地法を適用すべきとする説⁽⁴⁾などが存在する。この点、仙台高判平成6年9月19日高民集47巻3号173頁は「公海上における船籍を異にする船舶間の衝突の場合の不法行為責任の成立及びその効力(損害賠償の内容・犯意・方法等)については、責任の負担及び損害填補に関する衡平維持の観点から、加害船舶と被害船舶の双方の旗国法を重疊的に適用し、各旗国法が共に認める場合及び効力の限度において船主の責任を認めるべきものと解するのが相当である」としており、この立場が通説であるとされる⁽⁵⁾。

本件の原審では、「公海上における船舶の衝突について損害賠償請求権の成立等を判断すべき準拠法がなく、およそ不法行為としての損害賠償請求が認められないというのは明らかに不合理であるから、このような場合には、法例に直接の原因がないとしても、当該事案の具体的な内容に即し、一切の事情を考慮した上で最も密接な関連性を有する法を適用すべきであると解される」としたうえで、パクサン号の船籍はリベリア共和国であり、

所有者であるYもリベリア共和国を本国とする法人であるが、管理者はアメリカ合衆国法人であり、同船舶とリベリア共和国との結びつきについては旗国という以上にどの程度の実質的なものがあるのかも必ずしも明らかでないこと、Xの損害はすべて我が国において現実化したものといえること、第一審の最終口頭弁論期日前まではX・Yともに日本法が準拠法であるとしていたことから少なくとも当事者間に法廷地法である日本法を排斥する意思があるとはいえないとして、日本法を準拠法とするべきであるとしている。この点について上告受理申し立てに含まれていないことから最高裁は判断していない。なお、リベリア海商法上には、船舶衝突による不法行為責任に関する消滅時効の規定はなく、リベリア海商法30条により米国における一般的な海商法が適用されることになるが、同北条も公海上の船舶衝突による損害賠償請求権についての時効期間等に関する法律はないということである⁽⁶⁾。

- (2) 次に、最高裁で争点となった消滅時効の起算点であるが、商法798条は1項で「共同海損又ハ船舶ノ衝突ニ因リテ生シタル債権ハ一年ヲ経過シタルトキハ時効ニ因リテ消滅ス」とするが、2項は「前項ノ期間ハ共同海損ニ付テハ其計算終了ノ時ヨリ之ヲ起算ス」としているのみで、船舶の衝突によって生じた債権についての消滅時効の起算点を明示されていない。そのため、この点が問題となるわけであるが、学説では当然のように「衝突時」が起算点となると解しているものがある⁽⁷⁾。この衝突時とする説は商法798条1項が短期の消滅時効を定めた趣旨をその根拠とする。すなわち、商法798条1項は、海上損害が起りやすく、衝突の原因に関する証拠保全が困難であるという海上危険の特異性を根拠として、船舶の衝突による損害賠償をめぐる権利関係を早期にかつ画一的に処理をすることがその趣旨であることから、起算点についても最も早い時点である「衝突時」と解するものである。加えて、衝突統一条約の7条1項が「損害賠償ノ請求権ハ事故アリタル日ヨリ2年ヲ以テ時効ニ罹ル」としていることから、船舶の衝突という多数国に利害関係人が生ずる性質上、これと同一にすべきであるとする考慮もなされている。

これに対し、起算点の定めがない以上民法の一般原則によるべきとして民法166条1項の「権利を行使することができる時」が起算点とする見解がある。本件の第一審判決もこの立場をとる。また、本争点についての唯一の裁判例である山口地判大正7年5月3日法律新聞1449号21頁もこの立場によっている。この見解は、共同海損につき起算点を定めたのに衝突については起算点を定めなかったこと、不法行為一般には時効の起算点を定めたのに船舶の衝突による不法行為には時効期間を定めながら、起算点を定めなかったこと、不法行為一般によると多数の債権者の起算点が各利害関係人に対し一様でなく、極端な場合は衝突の時から20年も存続する債権もあり得て船舶衝突に短期時効を認めた立法理由と符合しないこと、など⁽⁸⁾を理由とする。「権利を行使することができる時」とは事故発生の時、即ち衝突の時と解するものもある⁽⁹⁾ものの、最大判昭和45年

7月15日民集24巻7号771頁が「『権利ヲ行使スルコトヲ得ル』とは、単にその権利の行使につき法律上の障害がないというだけではなく、さらに権利の性質上、その権利行使が現実期待のできるものであることをも必要と解するのが相当である」としており、166条1項によるとしても衝突の時が起算点になると限らないのは本件第一審判決が示すとおりである。

そして、本判決は、船舶の衝突による損害賠償も不法行為による損害賠償である以上、起算点については民法724条が適用され、「損害及び加害者を知った時」から進行するとの見解をとったのであるが、この見解は少数説であったといえる。

そもそも民法724条が同166条1項とは別に不法行為に基づく損害賠償請求権の消滅時効の起算点について「損害及び加害者を知った時」としたのは、被害者又はその法定代理人が損害の事実、加害者を知らない間にその請求権を失うようなことのないようするため、すなわち権利行使機会を確保するためであると説明されている⁽¹⁰⁾。そして、損害を知った時、とは損害が発生したことを知ったときであり、損害が現実発生したところを知れば、その損害の程度や数学を正確・具体的に知ることまでは必要でないとされ（大判大正9年3月10日民録26輯280頁）、加害者を知った時、とは加害者に対する賠償請求が事実上可能な状況のもとに、その可能な程度にこれを知った時をいうとされる（最判昭和48年11月16日民集27巻10号1374頁）。

海商法も商法の一部であることからすれば、民法の特別法であることに変わりなく、船舶の衝突による損害賠償も不法行為に基づく損害賠償に変わらないことからすれば、商法798条に消滅時効の起算点の定めがない以上、民法724条に定める起算点が適用されることとなる。しかし、このいわば形式的に当然の結論が通説とされてきたわけではなく、学説は船舶の衝突時としてはほぼ一致してきた⁽¹¹⁾。そのため本件最高裁判決を「これまでの学説の議論に照らしても相当に安易」⁽¹²⁾として反対する見解も多い。以下、衝突時と解することができるか、という視点から検討する。

- (3) 本件最高裁判決が理由とするところは、船舶の衝突に関する損害賠償請求権については、その時効期間のみが商法に規定され、起算点が規定されていないところ、商法は民法の特別法であるから、一般法である民法が適用されるという法の適用関係の原則にある。しかし、海商法については、従来その地位について議論されてきた。海商法の「自主性」および「特殊性」といわれるものである。海商法の自主性とは「海商法は民法および一般商法とは別個な法域とは別個な法域に属し、民法および一般商法の規定ならば原則は海商法には直ちに適用されない」原則であり、特殊性とは「自主性を生ずる原因となるか又は他の法域に比較して見た特殊の性質」である⁽¹³⁾。なかには、実質的意義における海商法をも含めた海事私法を「海上において船舶を媒介として展開せられる生活事実から生ずる私人間の利害の調整に関する法の総体」をいうとして、一般私法の原則たる民法に対し独自の法の部門としてその存在を認めて、これに自主性を認める学説もある⁽¹⁴⁾が、形式的に商

法の一部をなしている点において、そこまでの自主性・絶対的な特殊性を認めるのは難しいと思われる。

この点、田中博士は「商法のはかの部門と比較して自主性が相対的に明白である意味において、極めて相対的な、かつ微弱な自主性を海商法に求めうと思う。特定した意味においてというのは、法源の順序において一般商法の規定または民法の規定にさかのぼる前において、まず海商法の中で、その規定する法律関係によって、若干の差異があるが、しかしその一定の場合には、その法律関係に特殊な事物自然の性質に従って一応類推適用によりその欠缺を補充することを試み、その不能・困難・不適當のとき、一般商法ないし民法の規定にさかのぼって行く」べきであるとする。その理由として「やはり海商法が沿革的に体系的にまとまった有機的一法域として発達してきて、このような考察方法を取りうるしまたこれを適當とすること、ならびに現在における海商企業の特異性が他の企業におけるよりも著しいため、通常の特別法の場合よりも比較的強くこれをいうから」としている⁽¹⁵⁾。また特殊性については「海商法の特殊性というものは極めて相対的な意味において、かつ海上運送企業が他の陸上の企業と異なる特殊性、すなわち海上において海を舞台として特殊の技術をもって行われる運送企業に関する特殊性という意味において存在するので、その内容を探求すれば、それが経験的なものに関する限り、一元的であることができないし、また一定数を持って限定する事ができないと解する」とされる⁽¹⁶⁾。海商法には、その制度だけを見ても、共同海損（商法788条）や船主責任制限（同690条）のように民法理論では説明できない制度が存在する。そして、このような「制度・規定は海商法の強度な自律性および特異性が認められた時代の産物であり」、「海商法の特異性が著しく衰退したことは認めなければならない」ものの、民法及び一般商法の中に還元させることは不可能であるといえる⁽¹⁷⁾。このように、海商法を海上企業法と捉え、その海上企業の特異性を根拠に、海商法には相対的な特殊性（あるいは特異性）があり、その限りで自主性を有することを認める立場が現在でも通説であり⁽¹⁸⁾、妥当であると考えられる。

では、商法798条には特異性がある、消滅時効の起算点において、民法の適用を排除する自主性があると認めることができるか。商法798条が短期の消滅時効を定める理由は、海上危険の特異性、すなわち、衝突事故がおこりやすいこと、海上という地理的特性からその証拠保全が難しいことにあるとされる。ここでは、事故による損害を被った者の権利行使の機会の保障の要請については一歩下がるものと捉えていると解される⁽¹⁹⁾。一方、民法724条の規定は被害者保護のために、その権利行使の機会を確保するところに趣旨がある。

船舶の衝突については、加害船と被害船の区別は明らかでないことも多く、また双方の船舶に過失があることも少なくないため、加害船と被害船という概念自体を適當でないとの指摘もされる⁽²⁰⁾。また、利害関係人が船舶航行者同士に限定される点で、歩行者が被害者となり得る交通事故などの不法行為とは異なる。被害者保護の要請は交通事故などに

比較すると弱いともいえる。

また、船舶の衝突については、利害関係人が海外に及び、そこでの画一的な処理の要請が働く。諸外国の消滅時効の起算点の規定は、ドイツ商法902条は2項で消滅時効の期間を2年とし、同903条2項で、事故の発生した日の経過とともに時効の進行が開始するとしている。フランス法も海上事故に関する1967年7月7日法律67-545号7条1項が事故の日から2年を経過したときは時効によって消滅すると規定している。さらに中国海商法261条も韓国商法848条も衝突の日から2年との時効期間を定めている。一方で、英米法は、出訴期限はあるものの、時効制度はなく、中断・停止に関する制度もないため、条約はこれに配慮し、期間の伸長の自由についての権利の留保の規定（条約7条4項）が設けられたとされる。国際的には、衝突時を起算点とするのが標準であるといえる⁽²¹⁾。

以上のように考えてみると、船舶の衝突による損害賠償請求権は、不法行為に基づく損害賠償請求権の1つではあるものの、民法の想定する不法行為に基づく損害賠償請求権とは異なる特殊性を見出すことができ⁽²²⁾、衝突時と解することについては十分な理由があると考えられる。民法166条1項によるべきとする説は、このような実質的な理由から衝突時と解することについて条文上の根拠を求めたものであると思われる⁽²³⁾。本件第一審でも示されたように、「権利の行使ができる時」という文言に関する前出最大判昭和45年7月15日の解釈を前提としても、そもそも本件の被害者の事情が、最大判がいう権利行使が現実に期待できない状態であったかは検討を要するし⁽²⁴⁾、仮にそうであったとしても、上記最大判は弁済供託における供託物の還付または取戻請求権についての事例判断であり、船舶の衝突に関する損害賠償請求権には射程が及ばない考えることは可能である。

- (4) 本判決は商法798条に船舶の衝突に関する債権の消滅時効の期間の定めがありながら、その起算点の定めがないことから法適用の原則から民法724条の「損害及び加害者を知った時」を適用すべきとしたものであり、一定の妥当性があるとは考えられる。しかし、船舶の衝突に関する損害賠償請求権、ひいては海商法の特殊性に関する考慮がなされていない点では形式的に過ぎるともいえる。時効制度は、その制度趣旨が様々な方向から説明される表裏のものとして、起算点についても様々な解釈されるべき制度であるといえる。昨今、不法行為に基づく損害賠償請求権については被害者保護の要請が強く働いており、時効についても被害者に有利な解釈がなされつつある⁽²⁵⁾。本判決も、その流れにあるものと言えるが、船舶の衝突に関する損害賠償請求権一般に認めるべきものであったかは疑問が残る。問題は、時効期間が1年と短すぎる点にあるとも考えられる⁽²⁶⁾。まずは、衝突統一条約との乖離としても指摘され続けてきたこの点について⁽²⁷⁾、早急に立法による解決を図るべきではないだろうか。

(1)「第12条 本条約ノ規定ハ訴訟ニ於ケル総テノ船舶カ締約国ニ属スル場合及内国法ノ規定シテル其ノ他ノ場合ニ於テ総テノ利害関係人ニ之ヲ適用ス 仍左ノ如ク協定ス 1 非締約国ニ属スル利害関係人ニ付テハ本条約ノ規定ノ適用ハ各締約国ニ於テ之ヲ相互ノ条件ニ繋ラシムルコトヲ得ベキコト 2 総テノ利害関係人カ受訴裁判所所属国ニ属スルトキハ本条約ヲ適用スルコトナク内国法ヲ適用スヘキコト」

(2) 田辺信彦「不法行為—公海上の不法行為」涉外判例百選〔第三版〕(1995年)99頁

(3) 丸岡松雄「不法行為地」国際私法の争点〔新版〕(有斐閣、1996年)137頁

(4) 高桑昭「公海上での船舶衝突、船主責任制限等の準拠法について判断した事例」ジュリ1104号192頁(1997年)、谷川久「公海上における船舶衝突の準拠法等」平成8年度重要判例解説(ジュリ1113号、1997年)273頁、中村眞澄・箱井崇史『海商法』(成文堂、2010年)333頁など

(5) 道垣内正人・竹下啓介「公海上の船舶衝突」国際私法判例百選(2004年)64頁、清河雅孝「船舶の衝突」落合誠一・江頭憲治郎編集代表『海法体系』(商事法務、2003年)428頁など。

(6) 館内比佐志「判解」最高裁判所判例解説平成17年度民事篇868頁(注11)。館内調査官は「通説とは異なる見解に立つものであるが、本件訴訟の経過等を踏まえた検討によるものであり、上記具体的な事実関係や訴訟系統に照らすと、このような考え方も是認し得るのではないかと思われる」と述べる。

(7) 石井照久『商行為法・海商法・保険法』(勁草書房、1971年)243頁。田中誠二『海商法詳論(増補第三版)』(勁草書房、1985年)525頁は「この時効の起算点が衝突の時なることは疑いが無い。被害者がその衝突を知ると否とを問わず又被害者が加害者の何人なるを知ると否とを問わない」としている。

(8) 松波港三郎「船舶衝突」『総合判例研究叢書 商法(1)』(有斐閣、1956年)97頁

(9) 前掲松波(2)97頁

(10) 梅謙次郎『民法要義卷之三債権編』(有斐閣、1919年)917頁、加藤一郎『不法行為(増補版)』(有斐閣、1974年)263頁など

(11) 前掲中村・箱井(4)344頁

(12) 箱井崇史「船舶の衝突から生じた損害賠償請求権の消滅時効」平成17年度重要判例解説(ジュリ1313号、2006年)118頁

(13) 前掲田中(7)38頁の区別による。石井照久『海商法』(有斐閣、1964年)18頁脚注(一)でも、「海商法が民法ないし商法に対し、ある程度独立の法の分野として考察されるに値するかということを海商法の自主性といい、このような自主性を生ぜしめる特質を海商法の特異性という」と同様の区別がなされている。

(14) 谷川久『海事私法の構造と特異性—海事私法学の基礎理論』(有斐閣、1958年)104頁以下

(15) 前掲田中(7)42頁

(16) 前掲田中(7)50頁

(17) 前掲中村・箱井(4)25頁

(18) 前掲石井(13)35頁、前掲中村・箱井(4)24頁

(19) 人的損害については商法798条は適用されないとする説もある。大阪地判大正13年5月21日はその旨判示する。

(20) 池原季雄・高桑昭・道垣内正人「わが国における海事国際私法の現況」海法会誌復刊30号(1986年)49頁

(21) 前掲館内(6)860頁。また本判例の上告受理申立て理由にも諸国の立法例が説明されている(民集59巻9号2570頁)

(22) 前掲石井(13)331頁脚注(一)は「理論的な意味における船舶の衝突に関する法規の内容としては…国際的な意味もあり、また、損害賠償関係の清算の複雑性など、海上企業における諸般の利益(船舶・積荷さらに旅客)の合理的・かつ、技術的調整を要し、その意味では、海商法のうちに特殊的法調整としての地位を占めるに値するものである」としている。

(23) 前掲中村・箱井(4)344頁も「この民法166条1項を理論的根拠とする見解も、要するに民法724条の適用を排除しようとする趣旨であり、結論としても起算点を船舶衝突のときとする」と述べている。

(24) 波床昌則「船舶の衝突によって生じた損害賠償請求権の消滅時効の起算点」平成18年度主要民事判例解説(判タ1245号、2007年)108頁は「本件の第一審は、消滅時効の起算点について、民法166条1項を適用しつつ、本件事故が濃霧の公海上で発生し、当時、被害者が本件事故の相手方の船名すら確認できなかった事情に触れて、消滅時効の起算点を衝突時ではなくその後の時点にずらしている。第1審が指摘するような事情が民法166条1項の『権利を行使することができる時』という要件充足性の判断に当たって斟酌されるべきものであるか否かは、大いに議論の余地があるところであろう」と述べる。

(25) 最判平成16年4月27日民集58巻4号1032頁など。潮見佳男『不法行為法』(信山社、2005年)287頁も「民法724条前段についても、被害者の権利行使の期待可能性を重視して、起算点と時効期

間の満了の有無を確定した上で、具体的状況下で加害者側の具体的事情が時効の援用を不相当とするときには、時効の援用権の濫用または信義則により時効の主張を封じ込めればよい」とされる。民法724条に関するこの方向性には私見も賛成である。

(26) 前掲波床(24) 108頁は「最高裁は民法166条1項の本件事案への当てはめについての第1審の上記判断は是認できないと考えたが故に、判旨のようにあえて思い切った判断をしたのではないかと推測は十分可能であるように思われる」とする。確かに、船舶の衝突事故でも、本件の事情においてはXは被害者といえ、救済されるべきとの価値判断が前提にあったとも考えられる。前掲中村・箱井(4)も本件最高裁判決について「判例は、加害者をすぎに確知しえない事情において、被害者保護のためにはむしろ商法798条1項の定める1年の期間が短すぎると判断したのではないかと推測される」と述べる。

(27) 昭和10年の「商法商行為編及び海商編中改正ノ要綱」においてすでに指摘されている。