

〔博士論文要旨〕

## 曳船契約法論

原 茂 太 一

### 一 曳船契約法研究における現在までの成果

現在、曳船は実に多くの用途に使用されている。これは、曳船の動力として蒸気機関が使用されるようになったからであり、人力や風力以外の動力を使用した曳船の出現は一九世紀中葉以降であるとされている。強力な機関を設備した曳船の出現が、法典編纂期以後であるという事情によって、大陸法系の主要な国において、曳船契約に関する明文の規定を持たないのが一般で、わが商法もその例外ではない(ただしイタリヤ航行法。従って、これらの国においては、曳船契約の理論構成が、学説、判例の努力をとおしてなされ、その結果が蓄積されて今日におよんだものといえることができる。イギリスおよびアメリカ合衆国も曳船契約についての膨大な判例の蓄積を有している。

曳船契約 (towage contract, contrat de remorquage, Schleppvertrag oder Schlepsschiffahrtsvertrag, contratto di rimorchio) という概念は、種類の異なる契約の総称であって、すべての契約に妥当する包括的・概括的定義をくだすことが容

易でない。このような理由によるものと思われるが、学説には曳船契約の定義をしないものもあり、定義をしている場合でも、定義のしかたは区々である。従来の研究の成果としては、曳船契約を雇傭とか請負というように、単純に一つの典型契約の類型に押し込めて、その典型契約の法理によって契約の姿を明らかにしようという試みがみられたが、総じてこれは過去のものに属するといえよう。現在では、曳船契約の法的類型は単一ではないということが一般に承認されており、本論も基本的にはこの立場に立っている。

現在多くの学説は、曳船契約をその契約が帶有する法律上の性質により分類し(例えば、物品運送契約の性質を持つ曳船契約、雇傭契約(例えは、物品運送契約の性質を持つ曳船契約、請負契約の性質を持つ曳船契約など)、それぞれの契約類型を支配する法理の適用ないしは類推適用によって、曳船契約の法律関係を明らかにしていこうとしている。これらの学説のなかには、曳船契約の諸類型に共通する曳船契約の定義を求め努力している学説もあるが、この場合でも、曳船契約の異なった類型相互の間に存在する内面的連関については全く考慮していないように思われる。他方では、類

型の異なった曳船契約を統一的に把握することは不可能でありかつその必要もないという反対も予想される(はしげの曳船とか航海、事実としての曳船活動の差異に従って分類し、各分類ごとに、(船の曳船というように、解明を精密・精緻にしていく努力に重点を置く立場が、これに属すると思われる。)以上のように、曳船契約に関する法の規定を欠く法制のもとで、理論構成のしかたは様々であり、一致をみていないということが出来る。

## 二 本論の目的と方法

現在にいたるまでの先学による研究の成果は前項で述べたが、以下のような観点からする解明の試みはまだまだなされていないと考え、本論においてこれをとらあげ、一試論をなそうと考えた。すなわち、法的性質を異にする曳船契約を統一的に把握し、この統一的把握のもとに、おのおのの曳船契約の類型を正當に位置づけかつ理論構成をすることが可能であろうか、もし可能であるとすれば、それにはどのような意義があるのか、ということである。

海商法の分野において、海という障害を船舶という手段によって克服する活動(これを航行活動といふ)の特異性が、法の理論構成および解釈を枠づけると同じ意味において、曳船契約の要素をなしている、いわゆる「曳航する」とか「曳船する」という語で表現されている、給付行為の特異性が、曳船契約法の構成に与って決定的な影響を与え、かつ扇の要のような役割(これあるがゆゑの部分)を果たすのではないかと考えた。この部分は統一され、全体のなかでの部分)を果たすのではないかと考えた。の地位・機能が確認できるといふ意味。

後に述べる方法に従ってなした考察の結果、曳船契約は、その類型の差異にもかかわらず、筆者が「曳船行為」と名づけた給付を内容としており、この行為の特異性が、商法のなかで、曳船契約法を一纏まりとして考察の対象とすることができ、曳船行為を給付することを目的とする契約を曳船契約として統一的に把握することができるのではないかと考えるに至った。

ついで、統一的把握の意義であるが、これをなすことによつて、曳船の使用を内容とするが曳船契約とはいえない契約と曳船契約を明確に区別することができる。意義はこれのみにとどまらない。従来、曳船契約を一定の法的類型に分類する説は、雇傭とか請負とかいうような典型契約の法理によつて、法律関係の解明を行なおうとしていたが、この立場では、単に当該契約が民法の雇傭の性質を持つということ以上に、民法の規定が実際の解決に役立つという効果を多大に期待することはできないように思われる。本論のように曳船契約を統一的に把握し、この統一性を支える特異性を認める立場をとると、この特異性を手がかりとし、かつ既成の契約の法理と融合させることによつて、独自の理論構成をなすことができるという利点を認めることができる。

本論の方法を要約すると次のようになる。もともと海商法では、法の形式論理性に重点がおかれず、むしろ自由な法の解釈、進化的解釈の必要が提唱されることである。これは、この専門分野において、事物自然の法則および技術上・経済上からする要請が、このような解釈を重視せしめるものと思われる。法

の明文の規定を持たない曳船契約では、このような要求が特に妥当し、既成の法理に拘束されない自由な理論構成が必要であると考へた。従来、「曳航」ないしは「曳船」という事実に対する、法律上の概念構成が必ずしも十分ではないと考へたのに加へ、船舶の運用上の諸活動のなかでも、特殊な技術構造と技術をもつてなされる「曳航」ないしは「曳船」という活動を明らかにすることが、本論の構成にとって必須であると考えた。そこで船舶工学、船舶運用学など文献の助けを借りることによつて、技術概念としての曳船（押船）およびそれが行なう活動を明らかにするとともに、この活動の特異性は何かということを知ることに努めた。

曳船契約に関する法の明文を欠く法制のもとにおいて、慣習および取引の実際をおし形成された生きた法を探求することが重要である。この観点から、筆者は現在実際の取引に使用されている曳船契約條款の分析を行ない、いかなる法律関係が重要なものとなっているかを知り、契約類型の差異にもかかわらず、曳船契約全般に共通する特異性を見出し得ないものであらうか、発見することに努めた。

曳船契約が「曳船行為」という特殊な技術を要する活動を内容としているが、この活動は、すぐれて技術的な性格を持ち、民族、国民性の差異によつて影響されることもなく、主要な法制において理論構成の共通性および相互影響性を認めることができる。それゆゑ本論においては、比較法的考察に特に重点をおく方法をとつた。

### 三 本論の概要

#### 第一章 序説

第二章 事実概念としての曳船と押船、およびこれらの船舶の行なう活動

曳船契約の統一の把握の可能性を探求するにあつて、従来曳船契約の内容として考へられてきた「曳航」とか「曳船」という概念が不明確である点に着目した。船舶工学、船舶運用学その他実務書の助けを借り、事実上の概念ないしは技術上の概念としての「曳航」、「曳船」の意義を明らかにした。技術的にみて、曳船、押船は他の船舶からはっきり区別できる特質を有している。この特質の由来するところは、結局、動力の供給が曳船、押船の本来の用途であるところにある。結論として、曳船または押船がその動力を提供して、他の船舶または浮体の場所的移動を行なう作業が、曳船、押船の本来の用途であり、筆者はこの行為を「曳船行為」と名づけた。

#### 第三章 沿革的にみた曳船の行なう作業

右の事実概念ないしは技術概念としての曳船行為を法的概念に高めるため、本章では曳船が行なう作業に対して与えられてきた、古い起源を有する語、*remorque*、*rinvoglio* を歴史的、沿革的に観察し、その結果、筆者が帰納した右の事実概念、技術概念と一致していることが明らかになった。

#### 第四章 曳船契約の法的構成

第二章の曳船行為の概念は、法律上の評価を受けない生のま

まの概念である。本章は、法律的概念としての曳船行為を確定し、これを中核として曳船契約の構成を行なうことが主題である。事実概念としての曳船行為を法的概念に移すために、従来の法律学説が、towage, remortgage 等にくだした定義を比較検討し、この結果を筆者がなした曳船行為概念上に投影し考察した。そして、曳船行為とは、ある船舶がその動力によって他の船舶、または水面・水中を移動することができる物体を場所的に移動させる行為をいう、と定義した。

ついで、この曳船行為を中心にして曳船契約の定義を行なった。曳船契約とは、当事者の一方（曳船船主）が他方（被曳船船主）に対して、曳船行為という労務ないしは仕事の給付または完成を約し、これに対して報酬の支払が約される契約をいうと定義した。曳船契約は、曳船行為の給付、完成が目的とされる点で、曳船の使用に関する契約（例えば曳船を補給船として使用する契約など）との区別、が可能となり、その他、海難救助契約との区別、曳船の賃貸借契約との区別が明白になる。

曳船契約の統一的定義を行なったのち、曳船契約の法的類型を論ずる。統一的定義に含まれる場合でも、個別的には権利・義務を異にする異種の類型が存在する。ただ、異なる法的類型は、曳船行為の特異性を共有することによって一纏まりの考察の対象になしうると考えることは、すでに述べた。第二章、第五章の考察の結果、曳船行為の特異性は、危険を内包する作業である特異性および複数の船舶と船舶（物体）との間の協同統一作業である特異性に求めることができると結論した。曳船行

為の特異性を共有する曳船契約の型として、筆者は、契約が帶有する法律上の性質に従って、雇傭型の曳船契約（曳船行為というが約され）、請負型の曳船契約（完成が約される場合）、および物品運送型の曳船契約（これは請負型の一つであるが、被曳船を曳船の保管の下に海上物品運送型に分れる。）の三類型に分類し、各類型ごとに対内的、対外的法律関係を明らかにすることに努めた。民法および商法が規定する契約の型にいたる意味は、曳船契約が右の三つの基本的性質を持つ契約として存在しうるのである。その結果、それぞれの契約を支配する法理の適用ないしは類推が可能になるという利点はあるが、曳船行為の特異性によって、この利点を決して過大評価することはできない（特に雇傭型、請負型）。本論では、より積極的に、曳船行為の特異性による考慮を加え、物品運送型、雇傭型または請負型というような法律上の独自の型として内容を稠密化・精緻化する目標に向い努力をした（この結果は、第五章、第六章）。

曳船契約を法的類型に分ける場合、二つの問題を區別して考へなければならぬ。一つは、曳船契約の可能な法的類型の問題であり（換言すれば、曳船契約はいかなる）、他は個々具体的契約をどの類型にいれることができるか、それを振り分ける基準は何かという問題である。従来、第二の問題のみが主として論じられてきたか、あるいは二つの問題が全く區別されていないように思われるので、本論では、問題を二つに分けて、それぞれについて考察を行なった。

##### 第五章 曳船契約條款とその特質

曳船契約法の分野において、生きた法探求の必要性については、すでに述べた。本章は、現在実業界で使用されている内外の曳船契約條款三九を用いて、内容を分析し、曳船の運用から実際にどのような権利義務が生ずるかを知り、第六章の構成に生かした。それとともに、曳船契約條款と船舶の運用に関する他の契約條款を比較することによって、曳船契約の特質を明らかにした。この結果として、曳船契約條款上も、上記の三契約類型の存在を臆気に認識できたのみならず、曳船契約の二つの特異性を明白に認定できたものと考ええる。

第六章 曳船契約の対内関係——曳船契約の法的類型による対内関係の展開——

本章では、曳船契約における三つの型の存在を前提とし、既存の法理の適用（類推適用）、曳船契約條款分析の結果および曳船行為の特異性を手がかりとして、曳船契約を独自の型として提示し、対内的法律関係の解明を緻密詳細化することに努めた。曳船契約を法的な型として提示する意義であるが、この契約にも契約自由の原則の支配が一般的に認められる以上、本論は、曳船契約という取引の基準となる一つの標準的型を提供するにすぎないという限界を認めなくてはならない（あなたも、商行具体的企業取引の一つの型を定めておくと同様になるであろう。）。ただ、実際の曳船契約條款が、取引の現実に促され、必要な限度において規定をおいたものと理解でき、規定の配列自体も雑然として統一性を欠いている。さらにわが国では契約條款の整備が遅れている状況にある。曳船契約の型を提示することが、契約條款の作成およびその整備に指

針を与えるという効果を否定することはできない。

第七章 曳船契約と対外責任

曳船契約の履行として曳船行為が行なわれている過程において、曳船列の構成船が第三者に損害を与える場合が多く、なかでも曳船列構成船と第三船の衝突が最も多い。これは曳船行為の特異性に由来し、曳船列における過失の評価も微妙である。曳船列における過失を証明しなければならぬという、被害者の負担を軽減するため、独自の法原則が発見されなくてはならないであろうか。さらに被曳船が曳船の動力を自由に処分できる種類の曳船行為にあっては、曳船船員の過失の結果に対して被曳船船主が責を負うことを認めるのが妥当ではないか。その法的根拠は何か。本章の前半は以上の問題を取りあげ、比較法的考察に重点をおいて検討した。

本章の後半は、曳船列一体の原則の検討にあてられる。海法の分野において有名なこの原則がイギリスで発祥し、ドイツ、フランスに伝播し発展してきた過程をたどり検討した結果、筆者は、この原則が、曳船列の対外責任にも関係していることを知った。すなわち、曳船列一体の原則が、海上衝突予防法上の一体性と責任の一体性を示す意味に用いられてきたということである。

筆者は、責任の一体性がどの範囲で承認できるか、契約の類型に従って検討した。曳船船員の過失に対して対外的に被曳船船主が責を負う意味で責任の一体性が認められる。これを狭義の（固有の）曳船列における責任の一体性と呼んだ。さらに、

被曳船船員の過失に対し対外的に曳船船主が責を負う意味で責任の一体性が認められる。これを広義における責任の一体性と名づけた。結局、船主責任等の規定を適用した結果、責任の面で一体性が認められる。このような結果を曳船列における責任の一体性と呼んだものにすぎない。立法論としては、曳船契約の類型というような第三者にとって無関係な要因によって、対外責任の結果を異にするのは妥当でなく、曳船列構成船主の側において自己の無過失を証明しない限り連帯して賠償の責を負うというような解決(イタリヤ航行法第一四〇条二項)の妥当性が認められる。

#### 第八章 曳船契約と海難救助

本章は問題を三つに分けて論じた。第一に曳船契約と海難救助(契約)の区別の基準をどこに求めるかという問題を論じた。曳船契約と海難救助は概念上は明確に区別できるが、海難救助は曳船行為を手段として行なわれる場合があり、実際上は曳船契約の履行行為なのか、海難救助行為なのか明確でない場合を生ずる。イギリスの判例に示された豊富な事実関係を借り検討した結果、以下の結論に達した。曳船契約の履行としてなされる行為の範囲について慣習が存在する場合はそれによる。慣習の存在しない場合には、曳船列のおかれた客観的狀態によって判断し、その際、曳船行為が専門の曳船によりなされたか、一般の船舶がたまたまそれをなしたかを区別し判断した。

第二に、曳船契約と海難救助契約の関係を論じ、第三に、曳船契約履行中における海難救助の成立を論じた。

#### 第九章 曳船列と共同海損

従来の研究でも、この問題に触れているものは非常に少ない。共同海損では、船体の一部破壊とか投荷というような犠牲を他の者が分担するという原始的な形態から出発し、随時類推と一般化の技術により発展した制度であることに鑑み、従来の沿革と無関係な立論、共同海損法理論を全く離れた唐突な立論は適当でないと考えた。このような考えから出発し、本論では二つの面から曳船と被曳船の間に共同海損の関係を成立させるか否かを考えた。

従来から、物品運送型の曳船契約関係がある場合に、曳船と被曳船の間に共同海損関係の成立を認める説があった。船舶と積荷の間に認められてきた共同海損が、それとは全く異なる関係にある曳船と被曳船の間に、単に物品運送の性質を持つという理由だけで、成立を認められるのは形式的にすぎると考えた。そこでまず、学説・判例により共同海損が認められるとされた具体的・個々の事例を検討し、船舶と積荷の間に組み立てられてきた伝統的の制度が、曳船と被曳船の間にどの程度適用可能か、類推ならば適用できるか、具体的に検討した。

つぎに、筆者は共同海損の基本原理を探索し、この基本原理から曳船列構成船間における共同海損成立性を演繹するというような方法をとらなかつた。これまでの学説・判例により確立されてきた共同海損の成立要件を具体的に分析し、曳船・被曳船を船舶・積荷と同じ範ちゅうに組み入れることができるかどうかを考える方法によつた。換言すれば、共同海損分担請求権発生の基礎をなす航海団体の内容を明確にし、曳船列構成船間

にこの団体的結合關係を認めることができるか考えた。結論として、曳船船長が被曳船の保管を持つ場合、すなわち海上物品運送型の曳船契約の存在する場合に、航海団体的結合關係を認めた。ただ、共同海損の成立が最もしばしば問題になるであろう曳索の切断の場合に問題が残ることを指摘し解決を示した。

〔博士論文審査要旨〕

論文題目「曳船契約法論」

論文審査担当者

吉永栄助  
喜多了祐  
好美清光

本論文の構成を章別に示せば、次のとおりである

- 第一章 序説
- 第二章 事実概念としての曳船と押船、およびこれらの船舶の行なう活動
- 第三章 沿革的にみた曳船の行なう作業
- 第四章 曳船契約の法的構成
- 第五章 曳船契約條款とその特質
- 第六章 曳船契約の対内關係
- 第七章 曳船契約と対外責任
- 第八章 曳船契約と海難救助
- 第九章 曳船列と共同海損

一 問題の所在

(1) 社会的經濟的背景とその分析の必要

われわれが公海・港湾・内水においてしばしば見かける曳船は、外形上は同じようであっても、その法形態は様々である。

最も目につくのは、港の出入に際しての曳船であり、次に舢舨の曳船であるが、近時重要になりつつあるのは遠洋曳船、たとえば木材・浮ドック等の曳船と海難事故における曳船である。従来の学説は、これらをすべて曳船という海商行為に含まшіめていたが、これは極めて素朴な見方であった。そこには、曳船契約について經濟的な型の認識はあったが、その法律的な分析が不十分であったし、これの手がかりとなる判例も比較的乏しかった。その理由は、わが国の曳船業者の大部分が零細業者であり、經濟的従属性のために曳船契約をめぐる争いを法律問題化するのを好まず、往々にして法律外的解決に委ねることに甘んじてきたからである。したがって、曳船契約の「生きた社会的意味の法」は、発見困難な状況にある。このギャップを充たすために、申請者は法律的な分析を試みる。

(2) 曳船の事実關係とその究明の必要

曳船は古くから行なわれていたが、その本格的出現は法典編纂期以後であるため、曳船契約について法典規定をもつ国は少なく、わが商法典上にも明文がないので、申請者は、まず現代曳船の船舶工学的な知識を基礎として、各国における曳船(押船)の利用方法とその技術的な操船を説明する。これは、一見

法律問題とは無関係のように思われるかもしれないが、法学、とくに海商法学においては、このような研究対象の「事物自然の理」「事物の本性」をできるだけ深く究めた上で法理を樹立するのが近時の傾向である。申請者は、かつて東京商船大学に奉職していたこともあるだけに、右の傾向に沿った堅実な手法で曳船の事実関係を説明しており、参考となるところが多い。今後曳船が益々広く利用されることを思えば、申請者が曳船の事実関係から古今東西に通ずる基本的特色を取り出して、これをその展開する法理論の土台に置いていることは、注目に値する。

## 二 研究方法の特徴

### (1) 実態に即した類型化の試み

申請者は、曳船契約の実態をその基本的性格の差異に着眼して、従来分類の説明に使われていたにすぎない物品運送・請負・雇傭という三つの言葉を法的な類型、すなわち、物品運送型・請負型・雇傭型にまで高め、それぞれの曳船契約の実際上の特徴を考慮に入れつつ、それらを法発見の道具として相応の異なる諸効果を付与しようと努める。この作業に当たり、申請者は、妥当な結論を理由づけるために、同じ精神の民商法規定をたくみに類推適用するという手法で、説得力をもたせている。

### (2) 比較法的研究の努力

曳船に関する各国法制は精粗・新旧様々であるが、申請者は、堪能な語学力を駆使して、英法・独法・仏法はもちろん、伊法

まで調査した。ことに、イタリア法典およびイタリア学説については、わが国に知られているところが少ないので、本論文はこの方面で貴重な研究といえる。

## 三 研究成果と学界への寄与

### (1) 曳船契約の内容を「曳船行為」として統一したこと

曳船と類似する作業には「押航」がある。物理的技術的には両者相違するが、法律的には「曳船行為」の中に含まれるのであり、その結果として曳船行為は、「曳船または押船がその動力を提供して、他の船舶または浮体の場所的移動をする行為」と法律上定義される。申請者は、この「曳船行為」という概念を、さらにヨーロッパの各国における「曳船」なる字義の精密な調査によって裏づける。この点における申請者の地味な努力は、相当に評価できる。

### (2) 右の曳船行為を曳船契約の定義の基本的内容としたこと

申請者は、「曳船契約は曳船行為という労務ないし仕事の給付、あるいは労務ないし仕事の完成を約することを内容とする有償契約である」と解する。この定義は、従来の学説が曖昧にしていた点を明確にしたものであり、申請者は、それにもとづいて曳船契約を次の三つの法的類型に分ける。すなわち、曳船行為として労務・仕事の給付を内容とする場合は雇傭型であり、労務・仕事の完成を内容とする場合はさらに細分されて、単純な完成が内容となっている場合は請負型であるが、曳船々

主が被曳船を自己の保管の下に置きつつ曳船行為の完成を引受ける場合は物品運送型であるとする。このような法的類型を用いて、申請者は次のような成果をあげた。

第一は、曳船契約の実情に合わせて、対内関係と対外関係における当事者の権利義務の内容を各類型毎に明らかにした。堪航担保の態様、曳船行為上の責任などはその例であり、これらは、申請者が力点を置いたところといえる。

第二は、これまで曳船列一体の原則として漠然と説かれてきた法律関係に再検討を加えるとともに、それを右の法的な諸類型に分析することによって解釈論上曖昧な数点に対し明快な解決を示した。その例は(4)に後述するが、これらの点での申請者の貢献は頗る大きいといえる。

(3) 現行の曳船契約条款的把握を試みたこと

右の法的類型は実際の曳船契約の締結に当たり認識できるのか、という問題に逢着する。これは決して容易なことではない。ここでは、申請者が指摘するように二つの問題が区別されなければならぬ。一つは、曳船契約の可能な法的類型の問題であり、今一つは、個々の曳船契約の類型判別の問題である。当面的問題は後者であり、これについて申請者は、実際界に現に行なわれている曳船普通取引條款を材料として、個別的具体的な当事者間の曳船契約を右の法的類型にあてはめることを試みる。條款収集の範囲は、わが国に限らず、ヨーロッパの主要国に及び、その数も相当に上る。このような試みは、従来の学界にみられなかったところであり、いわゆる「生きた法」を発見する

法社会学的研究としても極めて高く評価できる。この結果は、申請者の立てた法的類型が実際にも妥当することを証しているだけでなく、この類型化により適用または準用法規を明らかにして実際問題の解決に寄与している。なお、免責條款の有効性を、商法七三九条の準用により物品運送型について肯定するという申請者の所説も、大体穩当である。申請者はさらに、この曳船契約條款を他の船舶運用契約條款と比較して、そこに曳船行為の特異性、すなわち複数船舶間または船舶と物体との間の協同統一作業および特有な危険性のある作業というメルクマールを発見し、これを堪航担保の具体的義務の内容および海難救助に際して生じている疑問、たとえば曳船契約と救助契約との適用範囲の解明に十分役立たせている。

(4) 曳船契約の対外責任関係を、ことに曳船列一体の原則についての広い視野からの批判と再構成とにより明らかにしたこと

これは本論文の力点の一つに数えられる。ここで申請者は、曳船列一体の原則を海上衝突予防法上の曳船列の一体性と曳船列における責任の一体性とに分けて後者をさらに広狭二義に区別し、狭義においては曳船船員の過失行為につき被曳船船主が責を負うこととして、これを雇傭型の曳船契約に認め、広義においては被曳船船員の過失行為につき曳船船主が責を負うこととして、これを物品運送型の曳船契約に認めた。このことは、従来多くの学者の気づかなかったところに分析のメスを入れたものであり、かくして申請者は他の学説の批判と同時に、建設的

な自説の展開により新しい分野を開拓する功績を立てたといえる。

(5) 曳船契約と海難救助との関係を明らかにしたこと

この偶然にも重複する関係において、曳船者が曳船料以外に救助料を請求できるかについては、当事者の合意の内容と慣習によって定めるが、これが不明なときは被曳船の「危険」の有無によって解決しようとしたことは、大方の賛成を得られるところである。

(6) 曳船契約と共同海損との関係を明らかにしたこと

これは全くの未開拓の分野であるが、申請者は、そこに危険共同団体の観念を規準として共同海損を認める。この説は着想が新しく、また曳船行為の特徴を活かしたものであり、これも実際問題の解決に資するところが大きいと思われる。

#### 四 残された問題と審査員の結論

本論文は前述のとおり多くの優れた点を有するが、なお今後の検討に期待すべき点もないではない。

第一に、せつかくの類型化にもかかわらず、それぞれの類型内に包有せしめるべき具体的諸規範の考察はまだ十分とはいえず、さらに内外の立法・條款・判例・学説を通してこれを充実にせしめるべきであらう。

第二に、おもに欧米の曳船契約條款をふまえて考察した本論文としては、わが国において曳船契約がしばしば経済的強者である被曳船側によって無視されるといふ特殊性を有することを思えば、さらに進んで、その理論の実効化についての政策的な考案も望まれるところである。

しかし、これらの諸点は、申請者が本論文で展開した理論をさらに発展させることによって補完されるであろうことが十分に期待できるものであり、本論文の価値を減ずるものではない。われわれ審査員一同は、申請者に対して行なった所定の試験の結果もあわせ考え、申請者が一橋大学法学博士の学位を受けに足りるものと判断する。

昭和四五年三月二日