

海法における國家性と國際性

高田, 源清
九州大学法学部教授

<https://doi.org/10.15017/14394>

出版情報：法政研究. 20 (2/4), pp.275-288, 1953-09-30. 九州大学法政学会
バージョン：
権利関係：



海法における國家性と國際性

高 田 源 清

(一) は し が き

現在の海上運送の法的理解には、商法規定するところの海商法規定のみを、獨立に取扱うのみでは不適當であり、寧ろ海上運送活動に關する諸法規の綜合的理解と研討の上に行うことが妥當であるから、こゝでは敢えて海商法に於ける問題と限定せず、廣く海法における問題として取扱う所以である。

而してその海法に於ては、その最大の特性の一として、國際性乃至國際的統一性が強調されることであるが、本稿ではその國際性は他の多くの諸法律分野に於ける國際性と異なるものがあることを指摘し、そのことの強調が、法理解の學問上は勿論、解釋論の展開にあたつても、重要であることを主張したい。更にその國際性を強調する余り、殆んど問題にされない、國家性乃至政治性を、海法の一特色として加えるべきことを提稱するものである。

(註一) 各國では、「一般に「海法」(Maritime law, Seerecht, droit maritime, diritto maritime)と云ふ文字が使用され、「海商法」(Seehandelsrecht, droit commercial maritime)が使用されることは少ない。

之に對して、わが國では、その基幹法が商法典中に、從つて海商法として規定され、又その學問体系としても、海上商行爲活動と私企業体に、重點が存し續けた千係もあつてか、殆んど「海商法」の名稱の下に、私商法体系としてのみ研究され、宏く海法体系としての綜合的研究は少く、唯僅かに、松波仁一郎博士などの海法研究の努力が行われ、又田中誠二博士は實質的意義の海商法の研究の緊要性を主張される立場から、多少海法的な研討を行われているだけである。しかし大學の講座名とし

ては、別の政治的理由もあつてではあるが、海法講座とするものがあり（例えば東大、京大など）、又昭和廿五年創設の「日本海法學會」などが存する。

（註二）例えは、Pardessus, *Collection des lois maritimes*, t. I. p. 2 が、海商法の特色の第一に統一性（*l'universalité ou uniformité*）を掲げ、他に不動性（*l'immuabilité*）及び慣習起源性（*l'origine coutumière*）の二を、その特色として擧げたに初まり、G. Ripert, *Droit Maritime*, 1924 p. 90 *isv.* なども、之を強調し、田中耕太郎博士は「海商法の統一性とその理論的基礎」（加藤先生記念論文集所収二二七頁以下）に於て、詳細にこの點を吟味高揚され、又教科書に於ても例えば小町谷博士は、その海商法要義〇〇頁でも、強くこの點をその特色として指摘され、更に松本蒸治博士「海商法」一一頁、長場正利氏「商法体系、海商編、一一二頁以下、石井照久教授「海商法概論」二〇頁以下（但し、特質ではなく傾向として）等が、凡てこの點を強く指摘されるところである。

（二）法の積極性と消極性

法は本來、國家公共團體などの政治政策の具現であり、制度化を示すものであるが、その各々の法典が、直接に具現し、確保しようとしている立法目的には、消極的なものと、積極的なものがある。即ち國民一般が通常行うところを是認し、之を破るもの、又は之と著しく變質的なものを規整し、制肘するに止まるものと、その法典の定立によつて、新しく一定の生活活動を行うことを強制し、指導するものがある。例えば民法や商法は、全体としては、この消極的な秩序維持、規制に止まる法典であるに對して、經濟法のようなものは、その規律對象を同じ分野におきながら、積極的な目的立法であると言ふことができる。

しかし、その民法に於ても、又商法に於ても、些細に研討すれば、その部分によつて、消極的なものと、積極的な

ものがあることを認めざるを得ない。例えば民法の物權篇では、この積極性が相當強いが、債權篇ではそうでないと言ふようである。而してこのことは、商法についても同様であり、會社法は積極性が比較的強いが、商行爲篇は消極的な性格が支配的である。そして海商法はこの意味では中間的であつて、比較的積極性を認め得る分野であると言ひ得る。

この法の消極性と積極性は、他面、法の任意法性と、強行法性にも、密接につながり、更にその積極的、強行的なものにも、いわゆる命令法規的なものと、効力法規的なものとがあり、そのつながりの吟味は興味深いものが存するが、^(三)本稿では、これの相關關係に深く觸れることを避けて、その法規、法典の目的の消極性と積極性の著しい差異があり、その差異は勿論その立法目的により異なるが、その法規、法典の持つ政治性の強弱を示すものとして、更にそれは多くの場合、その國家性、國家政策性を有することの強弱にもとづくことを指摘するに止める。

(註一) この問題の一般については、拙稿「立法法學の必要性」法政研究十九卷二號四九頁以下、特にこの意味で、積極的な經濟法のそれについては、拙著「經濟法」二八頁以下參照。

(註二) この問題の幅と重要性については、拙著「獨裁主義株式會社法論」八四頁以下「管閉と統制會」二〇頁等參照。

(三) 法一般に於ける國家性と海法の國家性

法は前記の意味での積極性と消極性の差はあれ、一國の政治政策の具現である限り、政治性を保有するものであり、國家性を持つことは當然である。しかし一般に國家性と言ふのは、この積極性の強いもののみを指稱するものであつて、特にそれが對外國、又は對外國人の關係で、積極的に一國の利益を守らうとする意圖の強い法分野がある。これは國際關係が密になれば、なるだけこの考慮が重大となる性質を持つてゐる。即ち外國人が入國入居し、又その

外國人及び外國法人などが、その國で企業活動を行うこととなると、例えば土地所有につき、又特別法人の株式所有などにつき、國家的立場からの考慮が行われるに至る。こゝに主として外國人又は外國法人に對する國家性の強い立法又は規定が生れることがあることは、その一である。

しかし更に、日本人が、そして日本法人が、海外に對し、又國際的關係で活動し、行動する場合に、その如き日本人又は日本法人の利益を十分に守るために、立法努力の行われることも必要である。しかしこのような擁護は、必ずしも、わが國の國內立法のみでは十分その目的を達成し得ない面をも保有する。こゝに國內法による保護（例えば國際私法としての國際商法など）と共に、國際條約による保護が考慮される。

更に重要なのは、上記の二者ではなく、實は第三種のものであると主張したい。即ちそれは上記の如く、日本に於ける外國人又は外國法人の活動を對象とするものでもなく、日本人の海外活動自体を對象とするものでもなく、一般國內法の分野に屬しながら、國際的考慮からその國家性即ち國家、國民の利益を擁護することを企圖しなければならぬ立法分野である。例えば、わが國の會社制度を極めて窮屈にすると、日本會社の國際競争力をそれだけ弱めることになることに因る考慮である。又ある特定業種の監督を、極めて強くし過ぎると、その日本企業が、國際的企業活動に於て、おくれをとり、ひいては日本經濟に著しい不利益を招來する結果となると言ふことからする國內法、國內企業法に示される國家性なのである。

海法は、その性格上、前記第二の意味での國家性の強く考慮されるべき分野であると共に、第三の意味での國家性が、最も強く現われる分野なのである。こゝのところは、他の法律分野に對して特徴的なのである。蓋し一國の海運力は、その國際收支のバランスの維持の上から、極めて重大な意味と役割とを持つことは、今更論證を用いないところであることは、英國の輸入超過を填補していた最大のものはその海運收入であつたが、それが今次戰爭中の損傷に

よつて昔日の如くでないことが、今日の英國經濟を困難ならしめてゐる有力原因の一であるし、わが國はそれ以上に海運收入の徹底低下で苦しんでゐることからも、明白である。^(四)

その上に潜在軍事力特に海軍力の一部として考慮されるために、^(五) いづれの國家に於ても、殆んど例外なく、その國の海運力の強力化を國策として推進し、そのために直接にその海運企業を國家的援助し、航路の維持に補助を與え、^(六) 更にその物的基礎とも言うべき優秀船舶の保有のために、造船事業の保護育成を圖り、更にそれだけに止まらず、自國の海運業者がその國際運送競争に於て有利な立場に立つことを援助するため、その業者の責任を軽減する免責約款について寛大な態度を維持するなどの立法態度を示すこととなるのである。^(七) こうしたことは、多くの諸國でその程度の差こそあれ、行つたところであり、現に行つてゐるところであるが、わが日本は運命的に原材料の大部分を海外輸入に仰ぐ必要があり、更にその製品もその國內消費のみではなく、海外市場に送り返す必要のある國であるだけ、海運は極めて重要で、早くから上記の如き保護政策を特に強く押し進めて來たのは自然である。唯、敗戦と共に、この部面での國家政策の遂行を一時剝奪されていたのであるが、講和成立と共に、再びこの部面での國家性の強い政策がとられ初めて行くことは間違いないところであらう。^(九)

(註一) 明治四三年の「外國人の土地所有權に關する件」(法五一號)及び大正一四年の「外國人土地法」(法律四二號)更には多くの特殊會社、特殊銀行、特殊企業法などに存した株主資格を日本人及び實質的日本法人に限定した法條なども、この著しい事例の一である。

(註二) 後述の海商法の分野で成立した多くの國際統一條約は、この著しい事例であるが、それ以外の法分野でも、特定の魚類、獸類などの捕獲禁止又は制限などの條約がこれである。

(註三) これも後述の如く、海商法の分野に多いのであるが、萬國工業所有權同盟條約と、日本の不正競争防止法の關係なども、

この著しい事例の一である。尙お、この間の事情については、拙著「逐條新商法總則」三〇三頁以下参照。

(註四) この英國の事情は、拙著「經濟法」一〇四頁以下に解説したところに譲る。

而して、わが國も、終戦までは、その輸入超過をカバーする最も有力な國際收入として、日本商船の得る運賃收入があつたことは、顯著な事實であり、それだけに、戦争中の商船喪失が、終戦後の日本經濟の壓迫に極めて重大であつたことは、その輸入品が多くは重量物であつただけに著しかつたことも、これ又多く論證を要しないところである。

(註五) 商船の實力特に、優秀商船隊は潜在海軍力として、極めて高く評價計算されていたことも、著しい事實である。

(註六) 即ち早くは、明治三年一月、東京大阪間の定期航路を開設した廻漕會社は、半官半民の形態で援助したことに初まり、五年八月の郵便蒸氣汽船會社創設に際しては、政府所有船及び諸藩からの没收の汽船を拂下げて援助し、七年四月には、台灣征伐のために外國から購入した十三隻の汽船を三菱商會に委託し、後にこれを無償拂下げていた。そして八年五月には、内務卿大久保利通の管船事務及び海運行政についての三案即ち(一)官營、(二)官民合同經營、(三)民營の三案を謀り、同年八月第三案に決定と共に、三菱商會に船舶の無償拂下げを行い、更に自後十五ヶ年毎年二五萬圓の助成金の下附を決定している。又十年二月には西南役では三菱商會は政府から補助金を得て汽船六隻を購入して、そなどがこれである。

更に十五年七月、風帆船、北海道運輸など四社を合併創設された共同運輸會社には、その總資本金三百萬圓中、百三十萬圓を政府出資し、一八年九月の三菱會社と共同運輸の合併による日本郵船會社成立には補助金下附を決している。その反面、同會社の横濱上海線、神戸浦塩線、神戸仁川線、神戸天津線、神戸牛莊線を凡て命令航路として開始せしめた。そして更に二九年三月、歐洲航路を開設したが、これも補助航路として援助した。そして制度的にも廿九年三月二四日法律一五號を以て「航海奨励法」を制定し、同年十月から實施、同年開設の郵船の米國航路、濠洲航路を、更に三一年開設の東洋汽船の北米桑港航路を、補助航路とした。又三二年同法の改正で強化した。更に四二年三月二五日法律一五號「遠洋航路補助法」を制定、四三年一月から施行、その補助金は四三年度で九八二萬圓(その中郵船、商船、東洋汽船の三社が九四二萬圓)が出されたことで

も、その補助振りが明らかであろう。

その後、國際競争の熾烈化と、各船會社間の不要の競争磨擦から來る國際的不利益を回避するために、昭和三年の海運業組合聯盟の創設、五年三月の三井など五社の北洋材積取同盟、六年四月の郵船、商船の提携協定成立、同年十一月の太平洋及び大西洋各運賃同盟などの運送又は運賃同盟の結成を援助助成し初めたところにも、國家性が明瞭であるが、昭和十一年五月三〇日には「航路統制法」を公布し、同年八月一日實施して、法的調整統制に乗り出した。

そして日支事變發生に因り、十二年九月十日臨時船舶管理令公布、十四年四月海運組合法公布、同年五月海運自治統制委員會設置、十五年二月一日には、總動員法の發動としての海運統制令が公布、十六年三月、東亞海運株式會社法公布、一七年三月二五日戰時海運管理令公布、四月一日船舶運管會設立、二〇年五月には大本營に海運總監部設置、百屯以上の船舶と港灣の一元の運営となり、八月一日には船舶義勇戰鬥隊編成下令にまで至つたのであるが、この立法經過の中にも、海運業の國家性の動き方が面目躍如としている。

(註七) 前註に述べたように、航海補助、助成が明治初期から行われたのに對し、造船業に對するものは、割におくれて發足した。これはわが國に造船技術の輸入がおくれたためであるが、初めは官營主義を示したことに因る。即ち九年十月石川島平野造船所創立(後、二二年に石川島造船所と改稱)、十一年三月に東京川崎造船所創立、十七年に藤永田造船所創立、二二年小野造船鐵工所などの創設があつたが、表面的に援助を示したものは、十七年七月工部省長崎工作分室を三菱社に貸与、二〇年六月之を払下げたこと、又二〇年七月、同じく工部省兵庫造船局の拂下げで、株式組織の川崎造船所を創立した。而してこの造船補助の制度化は、前記航海獎勵法と同じく廿九年三月二四日法律一六號「造船獎勵法」であつた。そして同法は四二年に改正され、それが大正六年獎勵金下附の停止までつづいていた(造船獎勵法は七年九月三〇日停止)。

又前に船舶安全のための取締検査法規には、明治一七年太政官布告三〇號「西洋形船舶検査規則」、二九年法律六七號「船舶検査法」などの法的措置があつたことを附記したい。

而して支事變、發生後は、一四年四月五日「造船事業法」の制定公布と共に「船舶建造廢資補給及び損失補償法」を公布し、更に一七年一月には重要産業團體令による造船統制會設立、同年二月には、造船事務戰時特例を公布して對處していた。

(註八) 即ち船主責任の制限、軽減、そのための運送契約などに於ける免責約款の廣範圍の許容などによつて、國際的競争力を加えることも著しく、それが國際的な紛争ともなり、又は對抗手段などとして、種々のことが行われたことは、世界についてもわが國に付いても余りにも著名であるが、(麻生平八郎氏「海運及海運政策」一五九頁以下、小町谷操三博士「海商法要義」上巻 頁以下、田中誠二博士「海商法提要」八八頁以下、同「海商法」四九頁以下等参照)。

(註九) その他、例えば船舶の國籍取得についての立法主義についても、その國家性を強く示すものが少くない。D. Danton, *Traite de Droit Maritime*, Tome I, 1924, p. 645v. わが國の船舶法は勿論であるが、諸國もこの點は同様である。例えば英國の一六五一年の航海條例に初めて示された自國民の所有、自國の製造、自國民の乗組員という自國船主義に倣つて、諸國の立法の多くは、この三要件につき強弱の差こそ認められるが、採用するところである。唯その後、製造地を問わぬこととしてゐる立法が比較的に多い。即ち米佛は自國民の所有と海員を重視し、英獨並びにわが國は自國民所有を重視する立法態度を示している。

即ちわが船舶法第一条では、(イ)日本國民の所有船舶、(ロ)日本に本店を持つ商會社で、合名會社ではその社員全員、合資會社ではその無限責任社員全員、株式會社ならば取締役の全員が、日本國民であるものの所有船舶、(ハ)日本に主たる事務所を持つ法人で、その代表者の全員が日本國民であるものの所有船舶、を以て日本船舶と定めているが、これは既述の特殊会社などの株主資格についての國籍制限よりも、強いことに注目すべきである。

而して、このようにして限定された自國船のみに、沿岸航路の專用權を認め、不開港場などへの自由なる出入を認め、更に關稅その他の諸負擔の上で、外國船と差別優遇するなどのことを行ふのが、通例である(船舶法三條、二三條、開港港則一條、關稅法二三條、一八條、遠洋航路補助法一條乃至四條、造船獎勵法一條等参照)。

(四) 法一般に於ける國際性と海法の國際性

こゝに法の國際性と言うのは、その世界共通性、又は少くとも數ヶ國を通じての共通性、近接性であり、即ち法に於ける國際的統一的傾向、性格を指稱するのであるが、こうした傾向は、世界人類の交通が頻繁になり、その文化水準の平均化、經濟交流の緊密化に比例して、強くなることは自然である。この意味では、近代諸國家の法は相互に國際性を強めつゝあると概言し得る。しかしこのような一般的な傾向が、國際的對立の激化、更には戰爭時などには、一時的に逆行することも、これ又屢々經驗したところである。諸外國の法制が相互に研究され、理解されるに至つた學者の努力の結果も一因ではあるが、それ以上に、各國の文化經濟社會事情の近接化による不可分的近接が最も大きいことを認めなければならぬ。

このような國際性に、對照的な法の性格は、前述の國家性ではなく、いわゆる民族性と言われるものであり、その國特有の社會經濟事情の反映としての特殊性なのである。

而して上記の意味での「國際性」は、その國の國際的環境と立場に因ることが最も多いが、他面その法の分野に依り、その強さを異にすることは著しい事實である。一般に身分關係の親族法、相續法、更には土地に關する法律などには、この國際性が弱く、民法でも債權法、取引法の分野、そして一般に商法は國際性の比較的強い分野とされる。⁽¹⁾特に商法一般が、この意味での國際性の強い分野で、現に手形法、小切手法の國際統一條約、船荷證券統一條約など多くの條約の成立の外に、慣習法としての國際性も、海上賣買その他の分野に多く、更に國內法自体も、その國と經濟關係の多く且つ密接な國の法制に接近する努力も没し得ない。⁽²⁾

(註一) 即ち商法の特性として、一般に認められるところである。特に田中耕太郎博士「世界法の理論」第三卷八章四四六頁以

下、特に四八八頁以下、西原寛一博士「日本商法論」一卷二一八頁以下等参照。

(註二) 例えば海上売買に於ける *FOB CIF* の売買、又はいわゆるヨーク・アントワープ規則(一九二四年)、海牙規則(一九二一年)などが、この著しいものに屬する。尙お、國際貿易に關聯しては勿論、國際的な再保險、手形流通、證券流通に關しても、多く成立する。

(註三) 例えば、改正前の日本商法が、獨の商法に做つたのは、同国との經濟交通の密接性に因るものではなく、多分に人的偶然的要素にも因つたものであるが、同じく資本主義におかれて發足した兩國の經濟事情の近接が、この繼受法をして、ともかくも著しい破綻を示さなかつた一因と言ひ得よう。之に對して、去る廿五年五月の商法改正、特に株式會社法の改正は、單に被占領、指令的改正の性格を持ちながらも、他の法律よりも喜んで受け入れられた一面のあつた所以のものは、アメリカとの經濟、資金その他の緊密化の經濟的需要に應ずる一面が存するからに外ならない。

ところが、この海商法の分野は、その商法中に於ても、特に國際性の強いことは、既述の如く世界各國についても一般に認められている特色であるが、その國際性は、單に海商的分野に止まらず、船舶構造、船級などの技術的分野から、更に海上労働者の保護法などにも及んでいる實情にあること後述の如くである。故に、それは海商法のみではなく、廣く海法全般に亘る特質の一を形成するものとなつていたのである。

而してこの海法全般についての一特性としての國際性は、しばらくおくとしても、海商法の分野での國際性をその最も重要な一特性と數えることには、世界の諸學者異論のないところであるにも拘らず、その國際性の生ずる理由については、殆んど例外なく、海上活動の國際的環境性からする經濟取引、活動の便宜のためとするようである。そして從的理由として、その他の技術的、社會政策的理由などを附加するのみである。即ち要は、それは専ら經濟的理由に求めるものであると言ひ得る。

(註一) 例へば、田中誠三博士は「海商法の統一性の根據は、その實質が統一を可能とし、必要とするからである」とし、「民法の大部分が各国民に依り差異の存するのは、宗教、道德、傳統、政治組織、地方的經濟狀態等の反射たるが爲である」、「海商法に於てはかゝることは無い。海商法は同一の方法にて國際的に活動して居る人及び財産、同一の狀態に於て、國際的に營まれる企業、同一の危險に對する取扱を規定して居るのであつて統一の可能性のあるのは當然である。而して國際貿易の發達に従ひ海商法に關する涉外的法律關係の發生することが頻繁であるから、是が統一の必要大なることも疑がない」(同博士著「海商法提要」二八—二九頁、尙お、「海商法」一八頁以下にも同趣旨の説明をされている)。そしてこの一般的立場から各統一條約の成立についての理由附けに於ても、同様である(同上、提要八九頁及び一三頁並に二五七頁等参照)。

而して、小町谷操三博士、森清教授などの諸著においても殆んど同じ理由を掲げられ、強調されている(小町谷、海商法要義、森、海商法原論「一六頁以下等参照」)。

(註二) 例へば後掲の年少船員保護に關する二條約並に海員雇入れ、年次休暇、船内労働の諸條約などが、この意味で注目すべきものの一である。

しかし筆者は、この海商法の分野に於ける國際性の據つて生じた因由としては、他の諸法並に商法の手形小切手、株式、社債制度などの國際性的の場合と全く異つたものであることを特に強調したのである。

即ち現にこの分野で國際條約の成立しているのは、一九一〇年に「船舶衝突に付ての規定の統一に關する條約」及び「海上に於ける救援救助に付ての規定の統一に關する條約」の二條約が成立し、一八年「海員に對する職業紹介所設置に關する條約」(大正一一年一月條約七號)、更に二四年には「船主責任制限に付ての規定の統一に關する條約」、「船荷證券に付ての規定の統一に關する條約案」、二六年に「海上先取特權及び抵當權に付ての規定の統一に關する條約」の各條約が成立した。

わが國もこれらの諸條約に署名したが、船舶衝突條約及び海難救助條約は、大正三年條約第一號及び第二號を以て更に海員職業紹介のそれは、大正一一年一月の條約第七號で公布されたが、後の三者は未批准のまゝになつてゐる。^(三)

又同じく二三年に成立した年少船員保護に關する二條約、即ち「海上に使用し得る兒童の最低年齢を定むる條約」(大正一三年八月條約七號)、及び「海上に使用せらるゝ兒童及び年少者の強制体格検査に關する條約」(同年同月條約八號)に署名、之は直ちに條約として實施した。又二五年の「海港の國際制度に關する條約及び規程」(大正一五年一〇月、條約五號)、二六年の「海員雇入契約に關する條約、海員の送還に干する條約(未批准)、更に三六年商船上の船舶職員最低資格に關する條約、海員に對する年次有給休暇に關する條約、船内労働時間及び定員制に關する條約、海員の傷病又は死亡の場合に於ける船主の責任に關する條約、海員の疾病保險に關する條約(いずれも未批准)などがある。^(四)

そして、上記のような條約によつて成文化し、又は成文化を豫定した海法の統一立法の外に、業者間に普及的な海上慣習法としての、ヨーク・アントワープ規則並にハーグ規則などが存するのである。^(五)

之等の統一性を示す法の中で、前述の經濟的理由によるものが明白なのは、慣習法としての海牙規則並にヨーク・アントワープ規則、アントワープ規則の外は、先取特權に關するもの位であり、同様に見える船主責任制限並に船荷證券のそれは、こうした經濟的理由も勿論存するが、その内容を少しも吟味するならば、直ちに明白なように、國際競争により、その責任を輕減又は免責する約款挿入の競争による運賃競争のために、海上運送業の不健全化を、國際條約を以て停戦乃至休戦せしめたものであり、實は海法自体が保有する國家性の強さの弊を、共同回避する政治的理由が主であり、更に衝突並に救援救助の條約も、技術上の理由、又は人道上の理由などから、一國法を以てしては、

處理し得ないものがあるため、政治的に國際條約により世界統一に到達しようとしたもので、これ又決して經濟的理由によるものではない。況んや海上年少労働者の保護に關する條約は、人道上の問題と不正國際競争の回避の意味こそあつたにしても、これ又前記の如き經濟的理由を主とするものでないこと明白と云うべきである。^(七)このように見來るときは、海法乃至海商法に於ける統一性、國際性の據つて來るところのものは、他の諸法に於けるもの、特に商法の他の分野例えば手形法、小切手法などの統一性とは、全く異つた理由によることが多いことを知るのである。即ちそれは、その一面の特性である國家性の強いためで、國際的不正競争の休戦という意味を持つ政治的なものを主とすることであつて、手形や、證券の統一に關する如き、經濟界の要求によるものではなく、反對に經濟界の要望に反して統一される人爲的で、政治性の強い統一化の努力に因つたものであることを特に強調したのである。^(八)

そしてこの立場をはつきりしてこそ、之等の海法乃至海商法の解釋と運用とが、適正に行われ得るのであつて、この事情を考慮せず、又は他の一般の統一性のある法の場合と同じ態度を以てすることは、思わぬところで重大な過誤を犯すことになる可能性が強い。筆者は、元來、法の政治性を高く評價するものであり、従つて法の政治的解釋の必要性を強く主張するものではあるが、^(九)そうした立場の場合には勿論であるが、そうでない立場に立たれる側でも、上記の如き、統一化の動機、理由の相異を無視して、解釋運用することは許されぬと考えるために、敢えて之を主張した所以である。

(註三) 此の種の諸條約については、早くより諸外國に於ては勿論、わが國に於ても研究紹介が極めて多い。例えば田中誠二博士、小町谷操三博士、大橋光雄博士、西島彌太郎博士の諸著などに詳論されている。

(註四) 此のグループの諸條約については、國際労働法の分野でも研究されるところであるが、海商法の分野に於ても、その海上企業者の業務執行補助者として、運送關係者と密接な關係を生ずる故に、他の一般の労働者の場合と異なるわけである。

(計五) この国際慣習法としてのヨーク・アントワープ規則に關しては、極めて多くの研究が行われている。例えば最近のもので日本損害保険協會「ヨーク・アントワープ規則の解説」(昭和廿七年發行)。

(註六) 勿論、この船舶所有者責任制限の條約自体については、その成立理由に、この點を述べるものが少くないのであるが(例えば田中誠二博士「海商法」一九頁)、海商法に於ける統一性の因由として、これを強調するものがないことを遺憾とするものである。

(註七) 特に既述の年少船員保護に關する條約などに著しい。

(註八) 前掲本稿、第三節參照。

(註九) 拙稿「立法法學の緊要性」法政研究一九卷二號四九頁以下並に拙著「經濟法」二八頁以下など參照。