

グローバルマリン通信

GMT

— Global Marine Tsushin —

No. 88 2023.11

- ・ 海外保険事情 シカゴ
- ・ 2024年問題解決に向けた政策パッケージ・ガイドラインについて
- ・ 英国の訴訟制度と紛争解決手段の概要

MS&AD 三井住友海上



Contents

海外保険事情 シカゴ	01
2024 年問題解決に向けた政策パッケージ・ガイドラインについて	05
英国の訴訟制度と紛争解決手段の概要	09

海外保険事情 シカゴ

1. イリノイ州・シカゴの概況

シカゴ市は米国中西部に位置し、ニューヨークとロサンゼルスに次ぐ米国第3位（人口約275万人）の都市です。同市のコンベンション・センター（マコーミック・プレイスコンプレックス）は北米最大の規模を誇り、またオヘア空港は全米有数の過密な空港として知られています。

19世紀後半から20世紀中盤までは、五大湖工業地帯の中心にあり鉄道・航空・水運の拠点としてニューヨークに次ぐ米国第2位の都市でした。シカ

ゴのダウンタウンの高層建築は、近代建築史におけるシカゴ派として知られ、摩天楼がそびえ立つ米国型都市の発祥とされています。1973年に建てられたシアーズ・タワー（現在はウィリス・タワーに改称）は、1998年まで世界一の高層建築物でした。

全米の主要都市には各々の愛称（ニューヨークであればThe Big Apple、等）がありますが、シカゴは風が強いことなどからWindy Cityと呼ばれています。

2. シカゴの物流事情

イリノイ州は古くからミシガン湖とミシシッピー川を結ぶ水路輸送により商業が発展し、近代では自動車・機械産業および金融産業により、米国中西部の要路として繁栄してきました。

(1) 船舶輸送

シカゴ市を流れるシカゴ川は、米国とカナダの国境付近に連なる五大湖と、米国内陸部を流れるミシシッピー川の、いずれとも直接つながっています。そのため五大湖を通じて東海岸、およびミシシッピ

川を通じて米国内陸部へ、船舶による輸送が発展しました。

シカゴから米国内陸部への水路は、1836年のイリノイ・ミシガン運河の建設に始まり、港や川幅の拡張を経て、ミシシッピー川を通じてメキシコ湾へつながる重要な水路となりました。しかし現在はトラックや鉄道による輸送が台頭し、これら水路は主に観光や旅客用途で使用され、かつてのバージ船（はしけ）等による貨物輸送は減少傾向にあります。



バージ船（出典：シカゴ政府 DRAFT Final Report 2015年3月31日）

(2) 陸上輸送

①トラック輸送 - インターステイトシステム

米国では66,000kmに及ぶインターステイトと呼ばれる高速道路のシステムが整備されており、中でもイリノイ州は、全米で最大級のインターステイトシステムを有します。整備当初は無料で利用が可能でしたが、現在は既存道路の老朽化や公共財源の不足等により、有料化が進んでいます。



(出典：イリノイ交通局高速システム)

②鉄道輸送 - レイルハブ

シカゴは米国の東海岸と西海岸を結ぶ主要な鉄道路線の交差点に位置し、大量の貨物列車が行き交っています。多くの鉄道会社がシカゴを拠点とし、食品や自動車、化学品など多種多様な貨物を取り扱っています。

鉄道輸送は貨物の積み替え作業が多く、輸送時間やコストがかかる傾向にありますが、トラック輸送や航空輸送とも密接に結びついており、シカゴの巨大な輸送ネットワークを構築しています。

(3) 航空輸送

イリノイ州には、主要ハブ空港であるオヘア国際空港の他、近距離路線が多く就航するミッドウェー国際空港があります。コロナの影響を受けた2020年4月以降、オヘア空港の就航便数は大きく減少したものの、2021年7月には2019年の便数水準まで回復し、2022年以降は旅客数、貨物量共に安定しています。

①オヘア国際空港

シカゴ西部郊外に所在する4つのターミナルと8本の滑走路を持つ巨大空港です。7,200エーカーの広さ（成田空港の約3倍）を誇り、各旅客ターミナルは無人電車によって結ばれています。旅客輸送だけでなく、世界最大級の航空貨物基地の1つでもあり、年間200万トンから260万トンの輸送を担っています。

②ミッドウェー国際空港

シカゴ南西部に所在する国際空港で、オヘア空港より規模は劣るものの、1940年代までは米国で最も旅客数の多い空港の一つでした。滑走路は5本ありますが比較的短く、カナダ・メキシコまでの近距離路線が主流となっています。



3. 米国の保険事情

(1) 損害保険マーケットの概要

2021年の世界の損害保険市場規模は147か国と地域の合計で約428兆円、うち米国は世界第1位で約234兆円、同6位の日本（約12兆円）の約20倍もあります。

米国を世界最大の損害保険マーケットとしている要因は、ハリケーンや竜巻、地震、山火事などの大規模な自然災害、高額な医療費・労災コスト、裁判における高額判決などです。

(2) 損害保険マーケットの特徴

①自然災害リスク

米国において自然災害により発生した経済的損害額は2022年1,650億ドル（約23.1兆円、換算率140円）で、そのうち損害保険業界の損害額は990億ドル（約13.9兆円、換算率140円）でした。この数値は2000年以降の平均値510億ドルを大きく超えます。

シカゴが位置する中西部においては、ハリケーンや大規模山火事の被害を被る可能性は低いものの、竜巻、雹災等などが可能性の高いリスクとして存

在します。米国の竜巻の発生地域は中西部から東海岸に多く、発生件数も増加傾向にあります。

②賠償責任リスク

米国は弁護士が100万人以上（日本2.7万人）、かつ弁護士の成功報酬制度があるため、問題解決を訴訟で行う傾向が強いです。訴訟数は年間約1,800万件と多く（日本約55万件）、訴訟大国と呼ばれている米国は、賠償責任リスクが高いと言えます。

「お金を持っている者（＝大企業等）が負担すべきである」という発想の、ディープポケットセオリーが浸透しており、賠償金額が高額化する傾向にあります。

③サイバーセキュリティリスク

コロナによる在宅勤務（テレワーク）増加の影響もあり、ランサムウェア、フィッシングメールが急増しています。これに伴い企業のサイバーリスクは増大し、多くの企業が、サイバーセキュリティ対策を再確認し、対処する必要に迫られています。

FBIによると米国のサイバー犯罪被害件数は突出して世界第1位であり、州別の被害件数ではシカゴのあるイリノイ州は5位となっています。

順位	国名	被害者数
1	アメリカ	479,181
2	イギリス	284,291
3	カナダ	5,517
4	インド	2,550
5	オーストラリア	2,489
6	フランス	2,061
7	南アフリカ	1,929
8	ドイツ	1,494
9	ブラジル	1,181
10	メキシコ	1,119

順位	州名	被害者数
1	カリフォルニア	80,766
2	フロリダ	42,792
3	テキサス	38,661
4	ニューヨーク	25,112
5	イリノイ	14,786
6	ペンシルバニア	14,714
7	オハイオ	13,659
8	ミシガン	13,566
9	アリゾナ	12,112
10	ヴァージニア	11,882

図2（左）：2022年サイバー犯罪被害者数上位10国
 図3（右）：2022年サイバー犯罪被害者数上位10州
 （出典：FBI 2022 Internet Crime Report）

4. シカゴにおける当社営業体制

当社は1987年設立のMitsui Sumitomo Marine Management (U.S.A.) ,Inc社をマネジメント会社として全米50州の事業免許を有し、8拠点計約500名の社員が、お客さまへ損害保険のサービスをご提供しています。3時間の時差がある米国本土をEast、Central、Westの3つのゾーンに分け、各

ゾーンに拠点を置き、高品質なサービスを提供しています。Centralゾーンの拠点であるシカゴ事務所には4名が勤務し、イリノイ州を中心に中西部のウィスコンシン州・ミネソタ州・ミズーリ州・カンザス州を担当しています。

<主な取扱種目>

財物、賠償責任、労災、自動車、貨物等の企業向け各種保険

<所在地>

Mitsui Sumitomo Marine Management (U.S.A.) ,Inc. 2800 W. Higgins Road, Suite 530, Hoffman Estates, IL 60169

Website : <https://www.msigusa.com/>

<参考文献>

Global Metro Monitor-Brookings Institution. 2015年1月発表

Sigma (2021年第3号) /Swiss Re、Insurance Fact Book issued /Insurance Information Institute, Inc

2024年問題解決に向けた 政策パッケージ・ガイドライン について

1. はじめに

2024年4月1日より、トラック・バス・タクシー等の自動車運転業務に関しても「働き方改革関連法」の適用対象となり、年間の時間外労働の上限が960時間となります。この規制により何も対策を講じない場合に深刻な輸送力不足が生じるとされる問題、いわゆる「2024年問題」が懸念されており、政府は対策立案を進めています。

内閣府に設置された「我が国の物流の革新に関する関係閣僚会議」において2023年6月2日に「物流革新に向けた政策パッケージ」（以下「政策パッ

ッケージ」）が示されました。同日、経済産業省・国土交通省・農林水産省の同時発表で「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」（以下「ガイドライン」）も策定されており、2024年問題解消に向けた方向性が示されつつあります。

本稿では政策パッケージ・ガイドラインの概要とともに、2024年問題の解決に向けて求められる取組をご紹介します。

2. 政策パッケージの構成・ポイント

(1) 政策パッケージの構成

政策パッケージでは①荷主・物流事業者間等の商慣行の見直し、②物流の標準化やDX（デジタルトランスフォーメーション）・GX（グリーントランスフォーメーション／化石燃料の使用削減等）による効率化および温室効果ガス削減の推進、③荷主事業者や消費者の行動変容を促す仕組みの導入、の3視点から施策を打ち出しており、特に①については具体的な取組を2023年中に実行に移すことが明記されています。加えて、今後どのような時系列で物流改革に向けた枠組みを整備していくか、以下の通り示されています。

・2024年初に通常国会での法制化も含む規制措置の具体化を前提とした、ガイドラインの作成・

公表を速やかに行う

・物流の適正化、生産性向上に資する「自主行動計画」の策定を2023年内に作成・公表することを、荷主事業者・物流事業者に対し要請する

なお、ガイドラインは「物流の適正化・生産性向上に向けた荷主事業者・物流事業者の取組に関するガイドライン」として既に策定されています。本ガイドラインのポイントは、後記3.にてご説明します。

(2) 政策パッケージのポイント

①荷主・物流事業者間等の商慣行の見直し

商慣行の見直しに関する施策として、次表の6項目が挙げられています。

施策	政府取組の方向性（一部抜粋）
a. 荷主・物流事業者間における物流負荷の軽減	・それぞれの事業者について、物流負荷の軽減に向けた計画作成や実施状況の報告を求める。 ・取組が不十分な事業者に対して勧告、命令等を行う規制的措置等の導入に向けて取り組む。
b. 納品期限、物流コスト込み取引価格等の見直し	・食品を製造した日から賞味期限までの期間の3分の1の間に納品を求める商慣行（3分の1ルール）や、日販品を中心とする、受発注後翌日納品を求める商慣行を見直す。
c. 物流産業における多重下請構造の是正	・多重下請構造にあるトラック事業において、実運送事業者の適切な運賃の確保による賃金水準の向上を図るため、台帳作成等に係る規制的措置の導入に向けて取り組む。
d. トラックGメン（仮称）の設置等	・適切な取引を阻害する疑いのある荷主事業者・元請事業者の監視を強化する。
e. 担い手の賃金水準向上に向けた適正運賃受取・価格転嫁円滑化等	・燃料等の価格上昇分を反映した適切な運賃・料金収受に関する周知及び法令（トラック法等）に基づく働きかけ等を実施する（上記d.の調査結果も活用する）。 ・荷主事業者に対する取引環境の適正化を強力に推進する。 ・運賃・料金が消費者向けの送料に適正に転嫁・反映されるべきとの観点から、「送料無料」表示の見直しに取り組む。
f. トラックの「標準的な運賃」制度の拡充・徹底	・今年中に、「標準運送約款」や「標準的な運賃」について所要の見直しを図る。

上記のうちa.からc.については、一定規模以上の荷主事業者・物流事業者がガイドラインを踏まえた「自主行動計画」を作成し、2023年度中に前倒しで実施することを政府から要請することが明記されています。また、2023年内を目途に当該計画を公表すること、2023年度末にフォローアップ調査を行うことも明記されており、該当事業者は物流効率化に向けた計画の策定・開示・実行が求められる状況となっています。

②物流の標準化やDX・GX等による効率化の推進

物流の停滞を回避するため、DX・GX等による物流の効率化やモーダルシフト等を含む脱炭素化、

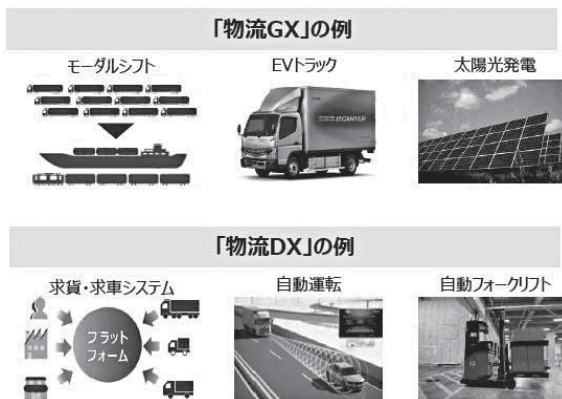


図1：物流GX・物流DXの取組例
(出典：内閣府ホームページ)

その基礎となる物流の標準化を進める方針が改めて提示されています（取組例は図1の通り）。併せ、輸送の安全確保やインフラ整備、人材活用・育成に関しても対策を講じることとされています。

政策パッケージでは大まかな方向性の提示に留まっており、事業者に要求／推奨される具体的な事項はガイドラインに記載されているため、後記3.にてご説明します。

③荷主事業者や消費者の行動変容を促す仕組みの導入

荷主事業者や消費者の意識改革・行動変容に向け、単なる広報活動に留まらない新たな取組を行うとしています。一例として、以下の取組を進めることが挙げられています。

- ・荷主事業者の役員クラスに物流管理の責任者を配置することを義務付けるなどの規制的措置の導入。
- ・荷主事業者・物流事業者による物流改善への取組や実施状況について、ランク評価等による見える化を実施。
- ・再配達率半減に向けた取組を行う（コンビニ受取、宅配ボックス設置、置き配推進他）。



3. ガイドラインのポイントと具体的取組

本ガイドラインは荷主事業者と物流事業者のそれぞれが、物流負荷軽減のために取り組むべき事項がまとめられたものです。実施が必要な事項と実施が推奨される事項のポイントをピックアップしてご紹介します。

(1) 実施が必要な事項

① 荷待ち・荷役時間等の2時間ルール

荷待ちや荷役作業等にかかる時間を把握すること、その時間を2時間以内とすること、これを達成済の場合には1時間以内を目標に更なる時間の短縮に努めることが今般新たに示されました。本目標は、経済産業省主催「持続可能な物流の実現に向けた検討会」第10回（2023年5月16日）にて同省から示された素案が、ガイドラインという形で提示されたものです。長時間の荷待ち・荷役時間は従来から課題として指摘されていましたが、規制的措置の導入を前提としたガイドラインという位置づけで定量目標が提示された点がポイントであると言えます。

内閣府によれば、施策を講じない場合の平均待機時間は現状3時間超となっており（図2）、今回示されたガイドラインは、トラックドライバーの荷待ち・荷役作業に係る時間を各荷主事業者の取組により1時間以上短縮することを基本的な考え方とするものです。入出荷の条件決定には発／着荷主事業者が大きく関わることから（図3）、同事業者においては当該時間の把握、削減に向けた取組が求められます。また、各荷主事業者の取組の前提として、物流事業者は荷待ち・荷役作業に係る時間の把握・分析を行い、物流業務における問題・課題の所在を明らかにする必要があります。

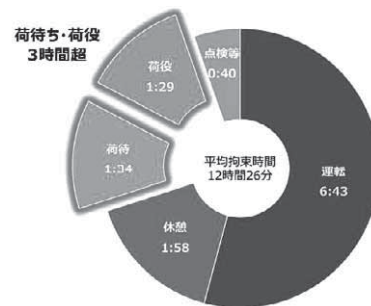


図2：荷待ちがある1運行の平均拘束時間と内訳（出典：内閣府ホームページ）

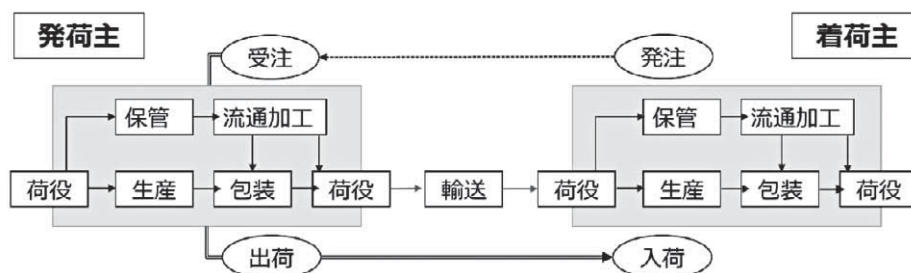


図3：物流の現状（出典：経済産業省ホームページ）

② 運送契約の適正化

運賃の定め方を含めた運送契約の適正化に向けた指針も定められており、運送契約の書面化や、対価の適切な設定に関する事項が定められています。特にトラック運送業については政策パッケージ内で「依然として荷主企業起因の長時間の荷待ち

や、運賃・料金の不当な据え置き等が十分に解消されていない」として、契約の電子化・書面化を図る規制的措置の導入等に向けて取り組むこと、貨物自動車運送事業法（トラック法）に基づく荷主企業への「働きかけ」「要請」を徹底すること^(注)、「トラックGメン（仮称）」の設置により監視を強化す

ることが示されており、取引環境の適正化を推進する姿勢が打ち出されています。

(注)トラック法に基づく「働きかけ」「要請」等は2024年3月までの時限措置とされていましたが、2023年6月14日に「当面の間の措置」として延長する法案が可決・成立しています。

(2) 実施が推奨される事項

① 発送量／発注量の適正化、混雑時を避けた出荷／納品

荷待ち時間の削減および運行効率の向上のため、繁忙期の平準化を通じた発送量の適正化取組が推奨されています（朝納品集中の是正、納品日の集約等）。類似する取組として、道路が渋滞する時間や混雑する時間を避け、出荷時間を分散させることも挙げられています。

② パレット等の活用およびパレット規格・運用の標準化

パレット、カゴ台車、折り畳みコンテナ、通い箱

等を活用し、荷役時間等を削減すること、またパレットの規格や物流に係るデータ・システムについて標準化を推進することが推奨されています。とくにパレットの規格については、平面サイズ1,100mm×1,100mmのものを優先的に導入検討するよう明記されています。

パレット規格標準化の意義や当該規格が推奨される理由は、当社が過去発行したGMT（第85号、2023年1月発行）にて取り上げていますので、ぜひご覧ください。

③ その他取組例

効率化に資するその他取組例として、以下が挙げられています。いずれも、荷主事業者・物流事業者が連携のうえ取り組むことが求められています。

- ・トラック予約システム等の導入
- ・共同輸配送の推進等による積載率向上
- ・入出荷業務効率化のためのフォークリフト等機材の配置、自動化・機械化の推進

4. おわりに

2024年問題は物流業界のみならず産業界全体の課題として少しずつ周知・認識されつつありますが、本誌発行時点でタイムリミットがあと半年を切り、待ったなしの課題となっています。今回の政策パッケージ・ガイドラインの内容は、こうした情勢も踏まえ、規制的措施の導入という形で国を挙げて改善

していく姿勢が示されたものと言えます。物流という社会インフラを維持していくため社会全体で問題意識を共有し、一体となって解決に向けた取組を進めていくことが、日本経済の力強い成長やより豊かな国民生活の実現等のために求められています。

<参考文献>

内閣府ホームページ <https://www.cas.go.jp/index.html>

経済産業省ホームページ <https://www.meti.go.jp/index.html>

国土交通省ホームページ <https://www.mlit.go.jp/>

農林水産省ホームページ <https://www.maff.go.jp/>

GMT第85号（2023年1月発行）「パレット標準化と物流DX取組について」

https://www.ms-ins.com/marine_navi/info/gmt/

英国の訴訟制度と紛争解決手段の概要

1. はじめに

英国は、貨物事故や船舶事故を始めとした海運分野における紛争の主要な解決地であり、しばしば裁判管轄地に指定されます。費用対効果の観点から訴訟せずに和解するケースが多いですが、交渉相手と折り合いがつかず、訴訟に至ることもあります。このような場合に備えて、あらかじめ英国の訴訟手続きの仕組みやポイントを把握しておくこと

で、関係者間がスムーズに連携し、適切な解決を図ることができます。

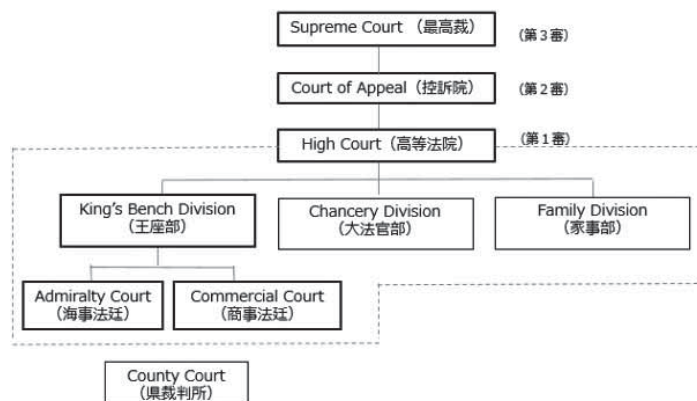
本稿では、当社が国内外の国際海事弁護士と共に対応した実際の事案対応をもとに整理した、英国での訴訟手続きを中心とした紛争解決手続きの概要と実務上のポイントをご紹介します。

2. 英国訴訟手続きの概要

(1) 裁判所の構成

英国も日本と同様に三審制であり、第一審は High Court、控訴審は Court of Appeal、そして最終審が Supreme Court という名称です。船舶の救助や衝突事故等に関する争いは Admiralty

Court（海事法廷）、貿易取引や契約に関する争いは Commercial Court（商事法廷）というように、それぞれ専門法廷が存在するという点が日本の裁判所と異なります。



(2) High Courtのフロー

英国での訴訟は、後述の通り文書開示 (Disclosure) や証人尋問等、当事者に負担のかかる手続きがあり、敗訴した場合には相手方の弁護士費用を負担しなければならないといった金銭的な影響も大きいことから、訴訟提起していても大半の

ケースは手続きの途中で示談解決に至ります。実際に High Court の公判まで進むケースは10%未満とも言われており、更に Supreme Court まで争われるケースは非常に稀であることから、最初に押さえるべきポイントは High Court の大まかな流れとなります。

【High Courtの主要手続き】

①	提訴と答弁 (Issue Claim Form / Defence and Counter Claim)
②	訴訟管理会議 (CMC : Case Management Conference)
③	文書開示 (Disclosure) / 証人 (Witness) / 専門家 (Expert)
④	公判 (Trial)
⑤	判決 (Judgement)

3. 実務のポイント

(1) Disclosure (文書開示)

Disclosureは英国の民事訴訟手続きの最大の特徴の一つであり、訴訟戦略を改めて検討するタイミングです。CMCで裁判所から出された証拠開示命令に基づき、公判前に原告と被告が第三者の有する情報も含め双方の情報を入手できる制度です。開示書類により、この段階で訴訟の勝敗についての見通しが立つことも多いですが、開示対象と範囲が下表の通り広く、開示された文書を確認するの

に膨大な時間と手間を要します。

開示を失念したり、意図的に開示すべき書類を開示しなかった場合は、法廷侮辱罪に問われるなど、判決に不利に働くこともあるため注意が必要です。

なお、秘密保持の権利により、メールの題名や本文冒頭に“Confidential document”や“Privileged document”と記載することで、弁護士とのメールを非開示とすることが可能です。

開示対象	<ul style="list-style-type: none"> ・事件に関するすべての証拠が対象 ・両当事者は「lists of documents」を互いに送達。当事者は同listsに記載の書類の開示を求めることができる（通常、書類のコピーを提供） ・事案関連のメールはすべて提出を要求される
開示範囲	<p>標準開示：(a) 自らが援用する文書 (b) 自らの主張に不利な影響を及ぼす文書 (c) 相手方の主張に不利な影響を及ぼす文書 (d) 相手方の主張を支持する文書</p> <p>特定開示：裁判所が対象と特定し開示を命じた場合</p>



(2) 証人尋問

両当事者は、公判で証言する者の証言を書面にした証人陳述書を事前に相手方と裁判所へ送達します。公判の当日には、これらの証人陳述書が読み上げられ、その内容について、双方が相手の証人へ反対尋問を行いません。日本と大きな違いは、証人に対し弁護士によるコーチング（想定問答の確認を含む事前の打ち合わせ）が禁止されているという点です。また、証人尋問から判決まで日が短い英国では、証人の証言内容もさることながら証人席での所作が、証言内容の信憑性や裁判官の心証に影響し、さらには判決を左右することも多々あります。

(3) 訴訟以外の紛争解決手段

① 仲裁：Arbitration

仲裁とは、終局的な裁定（仲裁判断）を中立の裁定者（仲裁廷・仲裁人）に委ねるものであり、私設裁判とも言われています。契約に基づく紛争で、契約書に仲裁条項があれば一方の当事者による申し立てで仲裁が開始されます。契約書に仲裁条項が無い場合、もしくは契約に基づかない紛争の場合においても、当事者の合意があれば仲裁を開始することが可能です。

【英国における仲裁の特徴】

執行力	仲裁判断は裁判所の確定判決と同じ効力が付与され、強制執行が可能。英国外については、ニューヨーク条約（海外仲裁判断の承認及び執行に関する条約）に基づき、締結国（約160か国）での執行が可能。
信頼性	任命される仲裁人は、長年の海事専属の経験による信頼性がある。
迅速性 終局性	訴訟は上告制度があり裁判が長引く可能性があるのに対し、仲裁は一審制。仲裁判断について、「重大な手続き違背」や「法的判断過誤」といった限られた事由が裁判所に認められた場合のみ、High Courtに対して異議申立てすることが可能。
非公開 機密性	訴訟とは異なり、仲裁は手続きも判断も非公開であるため守秘が保たれる。各関係者に守秘義務を課すことで、当事者は紛争の存在を外部には知られることなく解決することができる。

② 調停：Mediation

調停とは、中立の第三者である調停人（Mediator）が、紛争状態にある利害関係者の間で話し合いの場を設け、和解案を検討し、合意に導くプロセスです。当事者の合意があれば、いつでも（訴訟や仲裁の途中でも）、何度でも実施可能です。仮に示談に至らなかったとしても、調停で交渉した内容は判決に影響しないため、抵抗感の少ない手段といえます。実務的にはDisclosureの前後で検討されることが多く、合意が得られれば、公判前に解決したい双方の意図もあり、示談にかなり近づきます。

③ Part 36 Offer

不要な費用の支出を避け、示談の促進を図ることを目的に、2007年4月に改正されたCPR（Civil

Procedure Rules：民事訴訟規則）のPart 36に定められた制度です。交渉の当事者の一方が相手方に書面で示談案を提示し、もう一方がその示談案を承諾する場合、原則21日以内で回答し、その提示額を14日以内に支払います。示談案を承諾せず、その後に示談案を提示した側が勝訴し、示談案を上回る判決がでた場合、Part 36 Offerを承諾しなかったペナルティとして敗訴側には訴額の10%を上限とした金利や相手方の訴訟費用全額等が課されます。逆に、示談案を提示した側が敗訴した場合は、提示した側が相手側の弁護士費用を負担するなどのペナルティがあります。

この制度は、次表のように示談案を提示する側にとってのメリットが多いと考えられます。

メリット	<ul style="list-style-type: none"> ・訴訟提起前に示談案を提示することができる。 ・手続きに特段の費用がかからず簡便（書面での提出のみ）。 ・相手方が承諾しない際には、示談案を取り下げることができる。 ※そのまま自動的に訴訟に移行しない。 ・示談案を受けた側にとって、敗訴した場合のリスクが増すため、相手方に与える心理的プレッシャーが大きく、示談解決を促す効果がある。
デメリット	<ul style="list-style-type: none"> ・示談案が拒否され、後に訴訟となり敗訴した際には、示談案を提示した側が相手方の弁護士費用等を負担しなければならない。

(4) 貨物保険における代位求償での訴権

船舶運航者など第三者の責任によって貨物損害が生じた場合、荷主は事故によって生じた損失を埋めるために、その第三者に対して損害賠償請求を行うことが可能となりますが、損害額を全額回収するのは難しく手間も掛かります。そのため、通常荷主は貨物保険で保険金請求する方法を選びます。この場合、保険金請求によって本来貨物所有者が有していた第三者に対する損害賠償請求権は消滅するのではなく、保険金を支払った保険会社に移り、

保険会社が第三者に対し求償を行う権利を取得します。この保険会社による求償を代位求償と言います。

日本法では、代位求償の請求権者は保険会社であり、訴訟する場合も原告は保険会社となります。一方、英法では代位（Subrogation）によって保険会社は求償権を行使することはできるものの、訴権は変わらず荷主にあると解釈されており、保険会社による代位求償が行われていても、訴訟する場合は形式上荷主が原告となります。

4. おわりに

今回ご紹介した内容以外にも、多数の重要なポイントがあります。日本の制度と大きく異なる英国の紛争解決手段の全てを把握することは容易ではありませんが、万が一、お客さまが英国での法的手続きによって紛争解決する必要が出た際には、

当社の長年培ってきたグローバルなネットワークを活かし、国内外の国際海事弁護士と密に連携して最適な解決をご支援させていただきます。

以上

<参考文献>

「イギリス民事手続法制」 ニール・アンドリュース 著 2012年初版 法律文化社

「英米民事訴訟法」 溜箭将之 著 2016年初版 東京大学出版会

海運「解説：英国裁判制度（全26回）」 2013年11月－2016年5月

海事法研究会誌「英国仲裁法紹介（全10回）」 2016年8月（No.232）－2019年2月（No.242）

英国政府による訴訟手続きガイド

<https://www.gov.uk/government/publications/admiralty-and-commercial-courts-guide>

民事訴訟規則（CPR）、実務通達（PD）の条文

<https://www.justice.gov.uk/courts/procedure-rules/civil/rules>

海外ネットワーク

2023年7月1日現在、当社は41カ国・地域に海外ネットワークを展開。
「三井住友海上の現状2023」より

【主要な拠点所在都市】



【欧州・中東・アフリカ】

ロンドン
ダービー
パリ
ケルン
アムステルダム
ブリュッセル
ミラノ
マドリード
ブラティスラバ
チューリッヒ
モスクワ
サンクトペテルブルク
ドバイ
アブダビ
ヨハネスブルグ

【アジア・オセアニア】

上海
北京
広州
蘇州
無錫
深圳
香港
マカオ
台北
ソウル
シドニー
メルボルン
オークランド
ニューデリー
ムンバイ
チェンナイ
グワラハト
シンガポール
クアラルンプール
ペタリンジャヤ
ラバアン
バンドルスリプガワン
ジャカルタ
マニラ
バンコク
ハノイ
ホーチミン
ヤンゴン
プノンペン
ビエンチャン
バンガロール
コロンボ

【米州】

ウォーレン
ニューヨーク
シンシナティ
トレントン
ロサンゼルス
アトランタ
マイアミ
デトロイト
シカゴ
オーバーランドパーク
ダラス
トロント
ハミルトン(バミューダ)
メキシコシティ
イラプアト
ケレタロ
パナマシティ
ボゴタ
リマ
サンパウロ
ブエノスアイレス

MS&AD 三井住友海上火災保険株式会社

GMT グローバルマリン通信 No.88

発行日 2023年11月1日

発行 三井住友海上火災保険株式会社 海上航空保険部

https://www.ms-ins.com/marine_navi/
(無断転載はお断りいたします)