

339.8  
F62  
2ウ

口  
複  
写



\* 0029736000 \*

0029736-000

339.8-F62-2ウ

海上保険の常識

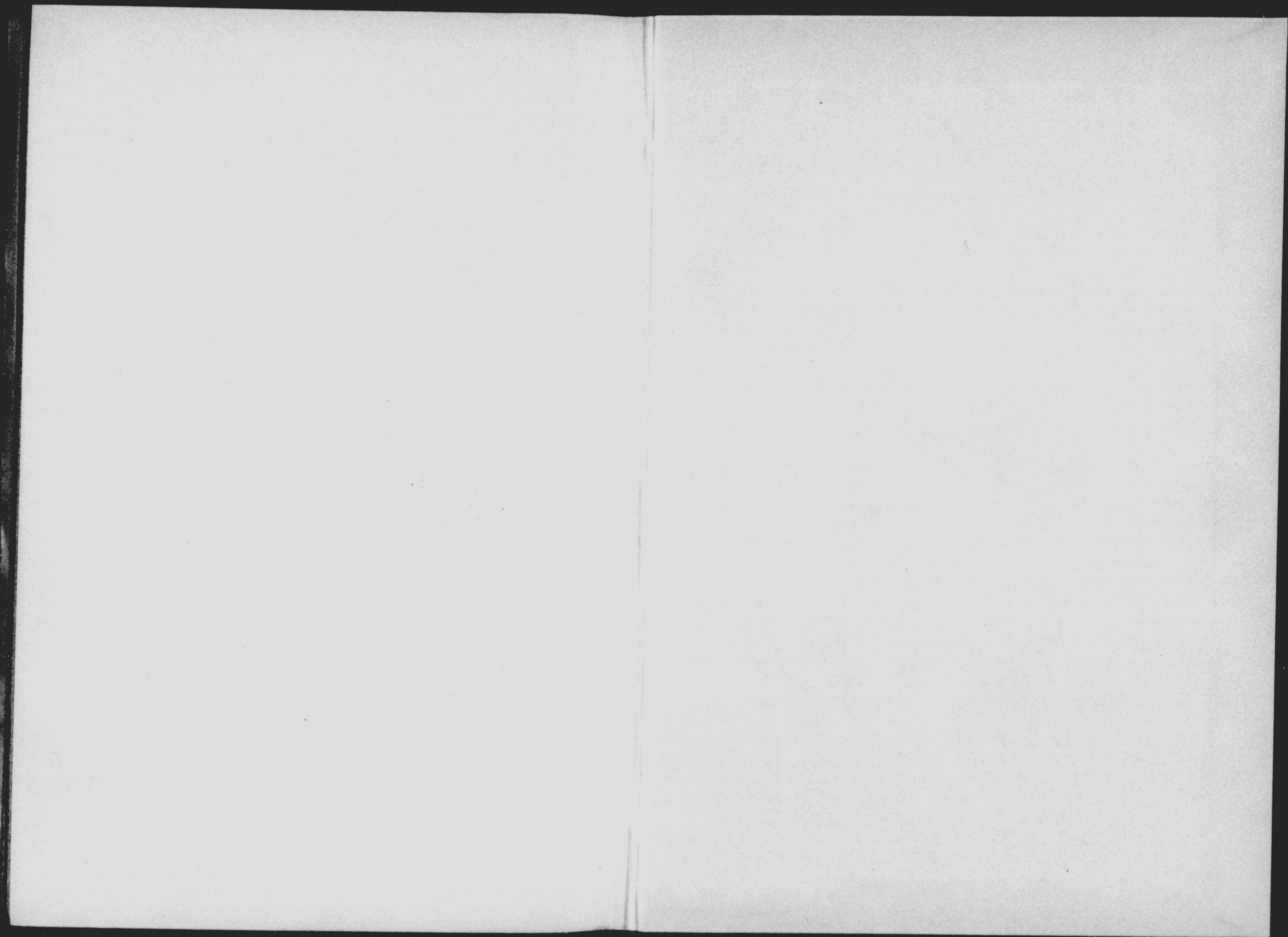
藤本幸太郎・著

千倉書房

昭和16

ADJ

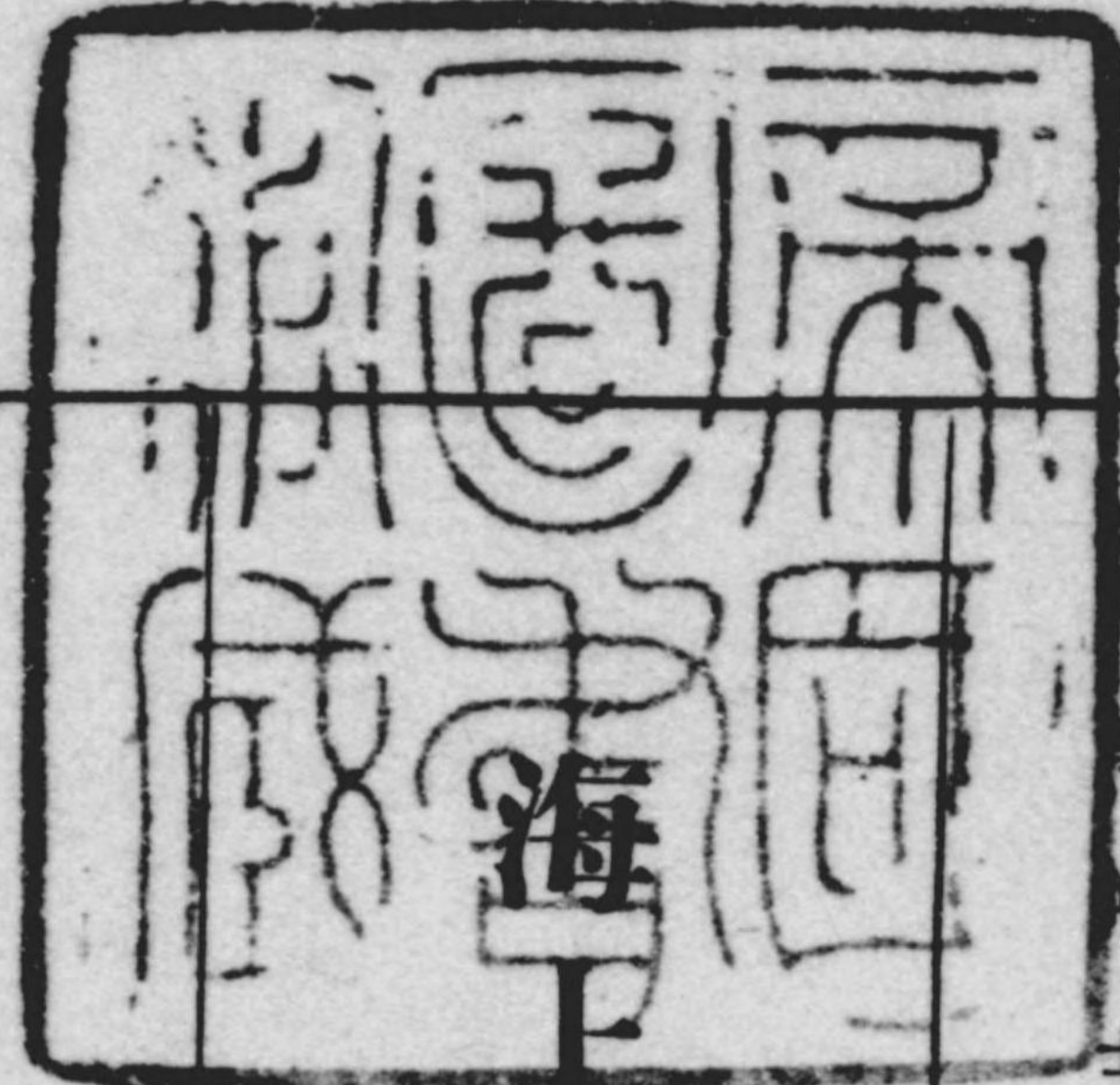






ト工-40-52

339  
F12  
2



東京商大名譽教授  
藤本幸太郎

藤本幸太郎著

保險の常識

千倉書房





## 序

我が國の如く四面海洋を以てめぐらされ、而も國土狹小、各種資材の乏しい所では、自ら外國貿易と海運とを立國の基本としなければならぬことは從來殆ど國論の歸一する所であつた。明治維新以來我が國が實踐し來つた各種政策のこれが具體化にあつたことは言をまたない。この間、我が國の商船噸數が英・米に次いで世界第三位に達し、輸出入額に於いて列國中四、五位を占むるに至つた事實は明かにこの國是の實現された跡を窺ふことが出来る。而して我が海上保險が從來貿易、海運と相互相依り相扶くる關係に立つて其の發展に寄與した所少くなかつたことは疑ふ餘地のない事實である。

今や我が國は東亞大共榮圈の確立を目標として學國一致、萬難を排して邁進しつつあるのであるが、我が國將來の主要な經濟的職分を擔當するものは依然として貿易、海運の二者であつて一層之を強化するの策に出づるの要あることも多言を要しない。換言すれば我が國將來に於ける經濟的發展の主要な推進力を成すものは貿易と海運とに存するといつても敢て過言ではな



い。而して海上保険はこの二大推進力に最も強靱な支柱を與ふるものであるから我が國の海上  
 保険は今後一層多望にして而も多難なりと謂はねばならない。随つて一般國民殊に直接、間接  
 に貿易、海運に關與する者は今より一層海上保険に關する知識を必要とする。  
 斯の如き刻下の要望に應へんとする目的から本書を編述するに至つたのであるが著者不敏に  
 して斯學の中核に觸ること少く、徒らに紆餘曲折して讀者を惑はすに至つた所も少くないと  
 信ずる。

著者はこの書を編述するに當り大倉高等商業學校教授森谷喜一郎學士の勞を煩した所が甚だ  
 多い。特に記して謝意を表する。

昭和十六年十月下浣

藤本幸太郎識

目次

|     |               |    |
|-----|---------------|----|
| 第一章 | 海上保險の意義       | 三  |
| 第二章 | 海上保險の效益       | 一七 |
| 第三章 | 海上保險の發達       | 三六 |
| 第一節 | 總說            | 三六 |
| 第二節 | 我國海上保險の發達     | 四六 |
| 第四章 | 海上保險契約        | 五九 |
| 第一節 | 總說            | 五九 |
| 第二節 | 海上保險契約法の性質    | 六九 |
| 第三節 | 海上保險契約の成立     | 七三 |
| 第五章 | 海上保險の目的及び其の價額 | 九〇 |
| 第一節 | 總說            | 九〇 |
| 目次  |               | 一  |



第二節 船舶及び其の附隨の目的……………七五

  第一項 船舶……………七五

  第二項 運賃……………七七

  第三項 船費……………七九

第三節 積荷及び其の附隨の目的……………八〇

  第一項 積荷……………八〇

  第二項 希望利益……………八三

第四節 海上に於ける各種の債權……………八三

  第一項 總説……………八三

  第二項 海損債權……………八四

第五節 海上に於ける各種の責任又は義務……………八六

  第一項 總説……………八六

  第二項 船舶の衝突に因る加害船主の賠償責任……………八七

  第三項 船員の過失怠慢に基く賠償責任……………八九

第六章 海上保険者の擔保すべき危険……………九三

第四項 保險者の被保險者に對する損害填補義務……………九〇

第五項 赤船荷證券を以てする運送者の擔保責任……………九三

第一節 總説……………九三

第二節 自然的危険……………九九

  第一項 破船又は沈没……………九九

  第二項 坐礁……………一〇〇

  第三項 衝突……………一〇三

  第四項 火災……………一〇三

第三節 被船舶内に於ける人爲的危険……………一〇四

  第一項 船員の惡行……………一〇四

  第二項 投荷……………一〇五

  第三項 船舶、船長、航路又は航海の已むを得ざる變更……………一〇六



第四節 被保險船舶外より來る人為的危險……………一〇九

  第一項 海賊及び窃盜……………一〇九

  第二項 戰爭に因る危險……………一一〇

第七章 海上保險者の填補すべき損害……………一二八

  第一節 總說……………一二八

  第二節 填補の種類……………一二八

    第一項 特擔分損擔保……………一二九

    第二項 特擔分損不擔保……………一三〇

    第三項 全損のみ擔保……………一三八

  第三節 填補額の算定……………一四三

第八章 委付……………一五四

第九章 保險者責任の終始期……………一七五

第十章 海上保險の經營形態……………一八八

  第一節 自家保險……………一九一

  第二節 個人保險業者……………一九五

  第三節 相互組合……………二〇四

第十一章 海上保險料の測定……………二二三

附録

  第一 主要參考書……………二二九

  第二 商法中、損害保險、總則ノ規定……………二三三

  第三 商法中、海上保險ノ規定……………二四〇

  第四 損害保險國營再保險法及同特別會計法……………二四六

  第五 船舶普通保險約款……………二五二

  第六 船舶特約保險約款……………二六二

  第七 積荷普通保險約款……………二六六

  第八 英國倫敦協會積荷約款……………折込

  第九 英國ロイズ式保險證券……………折込



海上保険の常識

藤本幸太郎著



# 第一章 海上保険の意義



海上保険は保險の一種である。保險の何たるかに就ては學說區々たる状態であつて歸一する  
まは幸ひないが、保險の成立する根柢が人生の不安に在ることは之を否むことは出來な  
い。吾々の生命財産は何時如何なる突發的事故によつて害せられ、損せられるか分らないの  
である。人生の行手には幾多の危険が待伏せしてゐる。而かも吾々は人生を生きてゆかねばな  
らない。かくして吾々の人生は不安である。併しながら、吾々は單にこの不安を不安として拱手  
傍觀してゐるのみではなく、進んでこの不安を克服しなければならぬ。即ち不安を軽減し、  
出來うべくんば之を除去せんと努力するのである。そこに吾々の文化があると言ひ得るであら  
う。而らば、この不安克服策としていかなる方策が實行されて來たであらうか。それは大別し  
て次の三種類の方法来に要約することが出來ようかと思ふ。即ちその一は精神的方面からの對策



であつて、宗教といふやうな方法によつて不安から解脱する努力である。次に、その二は、いはゞ技術的方法とも稱すべきもので各個の不安乃至危険に對して物的技術を工夫して不安から脱れんとするのである。消防の發達、造船、航海術の進歩等がその例である。最後に、その三としては、經濟的方法をあげることが出来る。人生の不安はその最も多くが經濟的不安と結びついてゐるのであるから、この不安を除去し軽減せん爲めに經濟的施設を考案するのである。

保険は實にかゝる意味の施設の一つであつて、而もその最も重要な又最も巧妙なる方法の一つである。而してこの保険は人生の不安が如何なる危険によつて惹き起されるかといふ點からみていくつかの種類に分たれるのである。例へば吾々の生命は生死の危険、一傷害の危険から離れることは出来ない。かくて前者に對しては生命保険、後者に付ては傷害保険が行はれる。

又吾々の所有する財産は常に火災の危険に曝され、又盜難の危険から免かれることは出来ない。かくて前者に對しては火災保険があり、又後者に對しては盜難保険を考案することが出来る。然らば海上保険はいかなる危険に對する保険なりやといふに、それは吾々の財産が海上危険に曝されることから起る不安を軽減する目的をもつて考案されたものである。従つてこれを

分析するとまづ海上保険は財産上の危険に對するものである。こゝに財産といふのは船舶、貨物の如き有形のものは無論のこと諸種の債權の如き無形のものであつてもよい。又現に己の所有してゐる財産でなくとも將來己の所有に歸すべき確實なる期待があるならばこの希望利益をも財産の中に抱括せしめることが出来る。要するに財産といふのは有形たる無形たるを問はず、又現實的たると期待的たるを論ぜず凡て金錢的價値に見積りうるものであればよい。従つて人の生命の如きは財産と見ることは出来ないから之を海上保険の對象とすることは出来ない。往時は奴隸の如き一種の財産と認められたから、この奴隸に對する生命保険は之を海上保険の一種として行つたこともある。然し現時はかゝるものの存在を許さないし、又かゝる見解は全く人格の尊嚴を無視するものであるから、人の生命身體に對する危険は海上保険の對象より分離せしめたのである。

財産上の危険とは、言ふ迄もなく、財産が突發的な事故によつて全滅に歸するか、或はその一部分が失はれて財産所有者が損害をうけることをいふのである。この財産上の危険といふことが海上保険の成立する一つの根柢である。然しながら、單に財産上の危険といふことだけでは



火災保険や盗難保険と何等區別する理由にならない。海上保険をそれらの保険と區別する最も重要な點はかゝる財産上の危険が海上危険といふ特殊な形態を原因としてゐることである。而らばこの海上危険とは如何なるものであらうか。之を一般的に云ふならば吾々が海上生活を營む場合に直接間接被るべき危険であると云つてよいであらう。而して吾々が海上生活を營む爲めに、極めて稀なる場合を除き、主として船舶を利用するのである。従つて海上生活は大體において船舶を利用する生活とみてよい。而かも陸上生活を營むを以てその本性となす吾々人類が船舶利用の必要を感じるのは、之によつて海中物資の獲得、例へば漁撈に従事する場合もあるけれ共、その最も一般的にして且重要なものは船舶によつて彼我の間に運送交通の必要を充すためである。かくの如く見てくると海上生活における危険といふのは船舶による運送交通上の危険、即ち航海に基く危険といふことに歸着するであらう。而らばこの航海に基く危険とは具體的にいかなるものを指すのであらうか。それは海洋といふものを持つてゐる自然的及び國際的性質と航海乃至航海術といふもの持つ技術的性質と更に積送貨物の物理的乃至化學的性質或は社會的性質等から相對的に惹起されるのである。例へば海固有の危険の一種として擧げ

られてゐる暴風雨の如き海洋の自然的性質から陸上のそれとは餘程異つた性質をもつて襲來するものであらうが、もし船舶の構造とか航海術の進歩とか或は其他の人爲的の施設が高度に發達普及したならば航海に關する危険の一つとならないかも知れない。勿論現時においてはかゝることは單なる空想に止まることは言ふ迄もないが只こゝで言はんとしたのは航海に基く危険と稱するものが極めて相對的の意味であつて之を網羅的に列擧することが困難であるといふにすぎない。然し現實の海上保険において海上危険を列擧し、之を一定するはもとより便宜である。即ち海上固有の危険として暴風雨、坐礁、沈没、膠沙等を擧げ、更に人爲的危険として船員の悪行、投荷、海賊、戦争等を數へるのであるが、これ、その主要なる危険には相違なきも決してこれに盡きるものではない。かくて海上危険乃至航海に基く危険はその性状形態は千種萬別枚擧に追なき有様であるといひうるであらう。海上保険の特色が海上危険に對するにあることは勿論であるがその包藏されたる危険がかくも多種多様なることも亦その特異なる點であらうと思ふ。少く共之を火災保険や盗難保険の如き比較的单純なる危険形態を對象とするに對して海上保険は複雑なる危険形態を對象としてゐるのである。従つて海上保険は海上に



おける一種の火災保険でもあり同時に盗難保険でもあり又其他各種の保険でもあつて極めて複雑なる内容を有する、いはゞ抱括的なる保険である。即ち今日、陸上に行はれる保険ならば當然各種の獨立の保険として分化發達すべきものが海上保険にあつては古來かゝる分化の傾向を示さずして反つて益々包括的になつて來るやうにすら思はれる。例へば保険の對象たる財産の種類において、危険の範圍において、益々複雑、擴大の方向に進みつゝあるのである。即ち海上危険に曝される財産の種類が分化發達するに伴つて、必然的に豊富になつて來たことは特に説明を要しないが、その他に保険實務の便宜の上から乃至保険技術の進歩から從來海上保険の目的とならなかつた財産までが次第に海上保険に付せられるやうになつて來たといふ事情もあるのである。例へば造船中の船舶、長期間港灣に繋留中の船舶等古くは海上保険の目的たる財産ではなかつたが現在之に對して獨立の陸上保険たる火災保険などを付することなく専ら海上保険を付するを常とするのである。次に之に關連した問題であるが海上危険の範圍が矢張り主として實際的な要求から單に航海に關するといふやうな限定的なものでなく、今述べた船舶建造中の危険や港灣に碇泊中のそれは勿論のこと、更に之を延長して、海陸連絡して財産の運

送を必要とする場合にも、陸上運送の部分につき獨立の運送保険を付することなく、之を一個の海上保険に付すること決して稀ではない。所謂「倉庫より倉庫へ」(From Warehouse to Warehouse) 又は「羊の背より横濱に至る」(From Sheep's Back to Yokohama) 等の特別な約款を付したる場合の如き是である。勿論かくの如き特別約款に依る危険範圍の擴張は本質的には之を海上保険を以て目すべきではないであらう。併しながらこのやうな實際上の取扱いが行はれるといふ事實は海上保険といふ制度がいかに抱括的なる又複雑なる内容をもつものであり、又今後益々複雑多様になりつゝあるかといふ傾向を示すものとして興味がある。

要之、海上保険は財産保険の一種に屬し又その擔保する危険は航海に關する危険である。而してその内容は他種保険に比して著しく複雑多岐に互つてゐる。故に海上保険の實際に當つては保險者は保險契約を締結する場合に、その擔保すべき危険の種類を列舉限定するのを普通とするのである。

以上は主として海上保険なるものの位置を保險の本質的な考察から述べたのであるが海上保険を契約とみる場合はその法律上の性質が問題となる。海上保険の契約上の性質に關しては先



の第一に損害填補の契約 (英語 Contract of Indemnity) 又は損害保険 (獨語 Schaden-ver-sicherung; 英語 Insurance against loss) である。商法第八一五條の規定にも「海上保険契約は航海に關する事故に因りて生ずることあるべき損害の填補を以て其目的とす」とあつて一種の損害保険たることを明言してゐる。而して更に同條第二項をみると海商編に特別の規定 (海上保険の規定は海商編第六章にある故) なければ總て皆、陸上の損害保険に關する總則規定が海上保険にも適用されるべき旨の注意的規定が記されてある。これに依つてみても我商法の立場としては海上保険が全く損害保険の性質を有つものなることは明らかである。この點に關しては英國海上保険法においてもその第一章に同様の主旨を規定して之を次の如く述べてゐる。即ち「海上保険とは保險者が被保險者に對して其合意したる方法及び限度に於て海上損害即ち海上冒険に附隨して生ずることあるべき損害を賠償することを約する契約なり」と。

損害保険契約の意義については我商法は第六二九條において「損害保険契約とは當事者の一方が偶然なる一定の事故に因りて生ずることあるべき損害を填補することを約し、

相手方が之に其報酬を與ふることを約する契約を云ふ」と規定してゐる。即ち損害保険契約には一定の事故に因つて損害填補を受ける者 (被保險者) の他に契約締結の當事者として保險者と保險契約者なるものの存在を必要とするのである。尤もこの内、保險契約者は大體、被保險者たる場合が多いであらう。但し他人の爲めにする保險の場合の如く別人たること勿論差支ないのである。而して保險者は被保險者に對して生ずることあるべき損害を填補する義務を負ふのであるから、其代償として被保險者は報酬即ち保險料を支拂ふことを要する。又保險者は一定の偶發的の事故即ち保險事故によつて被保險者のうけたる損害を填補するのであるから當然被保險者は損害を受くべき何等かの利益を有たねばならない。これを保險契約の目的 (subject of insurance) 或は被保險利益 (insurable interest) と稱し、これを貨幣額に見積りたる場合保險價額 (insurable value) と稱するのである。

確かに法理論よりみれば海上保険契約は損害保険であり又損害填補の契約であらう。殊に保險を二分して生命保險の如く一定金額の支拂ひを目的とする保險、即ち定額保險と、損害填補



を目的とする保険即ち損害保険とに大別するときには海上保険がその後者に属すべきは蓋し何人も異論のないところであらう。併しながら損害保険の本質はその目的の被つた損害の填補に在るのであつて、その損害は海上危険のもたらした直接的にして且つ具體的なるものでなければならぬ。然るに海上保険の實際よりみると今日行はれてゐる海上保険の範圍の廣汎なること前述した通りであつて、決して單に實害の填補をなすに止まつては居らず、進んで定額保険に準ずるものも少なくないのである。例へば商人がその商品賣却に基きて得らるべき利益を期待して、この利益を保険に付する場合がある。所謂希望利益保険と稱するものであるが、かかる被保険利益については實損害を證明することが出来なければかりでなく具體的損害であつたか否か不明な場合も多い爲め、むしろ之を定額保険に準じて取扱ふに至當とするのである。又船舶が航海の途中で遭難し、その船舶の到着が遅れた爲め、適々市價の暴落に遭遇して遂に豫期した利益を収めることが出来なかつた場合の如き、かかる利益の喪失は海上危険に依る間接的結果であるし、又その損失の原因も市價變動といふ海上保険とは全く別様の危険に基いたものであるから海上保険者の擔保すべき責任なりとはいひ得ないのである。然るに共同海損の債權

若くは損害防止の費用の如きものは何等海上保険とは直接の關係はないのであるけれ共之を保険者の負擔すべきものとするのが多くの國に於ける實際である。

要するに海上保険といふものは單純に、法理上の立場から見れば損害保険と稱するも差支ないが廣く實際に行はれるところを以て考へれば、賠償の契約とはいひ得ないやうな事例に出會ふのである。即ち海上保険が定額保険といふ形式を取つてゐる場合がありうるのである。例へば、海上保険契約の際に、當事者間に協定した保険金額をその價額とする場合、保険の目的が全減すると、保険者はその契約した保険金額の全部を支拂ふといふことになつてゐる。英國に於ける評價済保険 (Valued Policy) の如き矢張りこの方法によつて保険者の責任が決められてゐる。かくの如きは決して損害保険の理論からは當然には出てこない筈である。又保険成立の根本原則の一つとして被保険者は必ず被保険利益を有すること及びその存在を明示することになつてゐる。別言せば保険契約書即ち保険證券には大豆一千石とかいふやうに保険の目的について被保険利益を有することを明記しなければならないのである。然るに被保険利益の證明は保險者之を免除すといふ特別の協定を記載し、被保険利益が存在しないのに保険契約が締結される



場合がある。所謂賭博保険或は名譽保険と呼ばれるものが是である。之は英國において屢々行はれるやうである。勿論、かゝる契約は保険法の原則を無視するものだから法律上は無効なのである。然し、一旦契約に同意したものの責任から、名譽を重んずるといふ點から保険者はその責任を負つて、保険事故發生の際は何の支障もなく支拂を了するのである。かくの如き保険についても亦損害保険の理論を以て之を律することは出来ない。

賭博保険 (Wager or Gambling policy) は名譽保険 (Honour policy) とも稱されるが別にビー・ビー・パイ保険 (P. P. I. Policy) ともいふ。これは保険証券に被保険利益の證明を保險者が免除する旨の文言、即ち Policy proof of interest の頭字をとつたのである。

“Policy proof of interest” は「保険証券が被保険利益の證明である」といふ意味であるが、他に同様の主旨を “Interest or no interest” 「被保険利益の有無を問はず」 “Without benefit of salvage” 「救助物利用の權なし」等の文辭を用ひて表現することもある。

海上保険において保險者の負擔すべき危険は「航海上に關する事故」であることは商法の規定するところである。而して何が航海に關する事故なりや甚だ漠として明らかでないが單に一の港より他の港に到る船舶運航中の危険のみでなく法律上の解釋としても廣く海上危険を指すものと解するを至當と信ずる。然るに既に述べたる如く海上保険の實際は航海に關する事故と共に陸上乃至内水における事故をも同一の海上保険契約として之を締結する場合がある。例へば海陸連絡運送の場合に海上運送の危険も陸上運送の危険も共に保險者が引受けたとき實際上の取扱は海上保険としてゐるけれ共、果してこの契約が法律上一個の海上保険契約なりや否やについては多少の疑ひがある。英國海上保険法においてはかゝる場合は現代商業上の要求として屢々起るべきことを豫想して海上保険契約は航海に附隨して生ずることあるべき内水又は陸上の危険を擔保することが出来るし、又現在の海上保険証券は船舶の建造及び進水に附隨して生ずる危険を擔保するといふやうに海上保険契約の擴張を明言してゐる。即ち海陸兩方の危険が混合して存在する場合海上危険が主要であり陸上危険が從屬的である限り、この陸上危険を海上危険の延長擴大と爲すのである。我商法ではかゝる明文なき爲め、かくの如き海陸混合危険



の場合は一個の契約につき海上保険と陸上保険との二成分が存在し、その各成分に對して夫々の法律規定が適用されるといふのが通説である。然しこれは理論的考察に止るのであつて、實際には保険契約の當事者が任意、特約によつて海陸運送を通じて共に海上保険の規定に準據する旨を定めることが出来るし、又さういふことが多い。のみならず、斯る明約がない場合でも契約當事者の意志解釋の上から、かゝる特約があるものと認め得られるときは同様に海陸運送を通じて海上保険の規定を準用することが出来るのである。これは陸上保険と海上保険との區別が所謂任意規定であつて、法律上からみれば海上保険に屬せざるものについても、任意の特約によつて之を海上保険と同様に取扱つて、海上保険の規定に準據して取引することが出来るのである。

## 第二章 海上保険の效益

海上保険の制度は、海上危険といふ特殊な危険に脅かされる財産的不安を克服することを目的とするものである。然るに、かゝる目的を有する制度は實はひとり海上保険に限らないのである。例へば自家保険と稱する方法も矢張り同一の目的から行はれることがある。自家保険とは、多數の船舶を有する船主、又は常に大量の貨物の海上運送を必要とする荷主等が海上保険料の節約を計るため、平素から若干の積立金を作つておいて、一度、實際に損害が発生した場合、その積立金を以てその損害を補償しやうといふ制度である。即ち自家保険は一朝有事の際を豫想して豫め財産の一部を別に積立ておいてこれによつて海上危険に基く財産的不安を克服せんとするのである。然しながら單に自己の計算を以て單獨に積立金を作つておく丈であつて、決して、普通の保険におけるが如く保險者と被保險者との關係といふやうなものは存在し



ないのである。自家保険はその實質よりみれば正に貯蓄と稱すべきであらう。自家保険即ち貯蓄が極めて有効なる損害補償の方法たるべきは疑がない。然しながら損害の發生が突發的であり、その損害額が巨大である場合、果して貯蓄がその補償の目的を完全に達成することが出来るか否か問題である。恐らくは今日いかに有力なる企業者と雖も到底獨力を以てする貯蓄即ち自家保険のみに依つて海上に於ける財産的不安に備へることは不可能であらう。又假令、それが可能であるとしても、現今の如く、海上保険が發達した時代に、而も海上保険者の競争激甚なる結果、保険料が比較的低廉なる場合に敢てそのやうな方法を選ぶものはないであらう。次に自家保険と並んで、海上危険より生ずる船主又は荷主の財産的不安を除去する方法として冒險貸借 (Bottomry)なる制度がある。この制度は船舶又は商品の購入資金を借入れんとする者が、その借入条件として、航海が無事完了したるときは、借入金に利子を付して返済すべき義務を負ふれ共、もし海上危険によつてその船舶なり積荷なりが滅失した場合は借入金の辨濟を要しないといふことを定めたものである。従つて、この制度は、船主や荷主が海上危険によつて蒙るべき財産的不安を軽減するものである。然し乍ら、かゝる方法を以てしては、凡ゆ

る種類の損害を填補することは出来ないであらうし、又借入金に對する利子も極めて高率であつて、到底今日かくの如き方法を一般に行はしめることは出来ないのである。要するに自家保険も冒險貸借も共に海上に起る財産的不安の除去を目的とする制度であるけれ共極めて限られたる範囲においてのみ有効であつて決して充分に其目的を達することは出来ないものである。然らば海上保険制度はいかなる方法に依つてその目的に達しやうとするものであらうか。一言にして言ふならば、それは保険といふ方法に依つて海上における財産的不安を克服せんとするものなのである。詳言するならば、海上危険に對して同様の財産的不安を抱く者が多數結合して一つの團體を作り、而して、その團體員が一定の財産的不利益、即ち損害を被つた場合、この損害を團體が填補するために必要とする資金を豫め各團體員をして公平に分擔せしめる方法、これが海上保険といふ制度である。この方法によれば、いかに大きな損害が突發しても、多數の團體員が之を負擔することになるのであるから團體員の一人當りの分擔額は極めて小額にてすむのである。即ち保険は一つの大損害を多數の小損害に分割する。又損害を負擔するものの立場から見れば一人で負擔すべき損害を多數の者が協力して之を分擔するのである。従つ



海上保険の常識

二〇

て保険團體に加入すると云ふことは現實的には小損害を負担することに相違ないが、もし將來自己に大損害が発生した場合には其の損害を自己以外の團體員の負擔によつて補償せられると云ふ利益が得られるのである。而も其の補償は多數の者が醸出して形成した巨大なる資金によつてなされるのであるから確實でもある。加之、團體員各自の醸出額は過去における損害發生の經驗的事實に基いて確率的に計算して決定されるのであるから合理的である。かくの如く合理的に、確實に、低廉なる費用を以て不慮の財産的不安を除去しようといふのは保險の特色であつて、自家保險や冒險貸借に較べて一層大なる效益を有する制度と稱すべきである。即ち海上危險に自己の財産的不安を感じるものは海上保險の制度あることに依つて始めて財産的安定を期することが出来るのである。而して、海上危險に對して最も深き財産的關係を有するものは直接、海運業を営むもの及び海上運送に依つて商品の賣買乃至貨物の移動を必要とするものであるから、海上保險制度の本質的效益は、海運業者や貿易業者や漁業者や其他一般に海上における貨物移動を必要とする者に對してその財産的安定を與へ、安んじてその業務に従事せしめるといふ點に在るといふべきである。尙、この本質的效益の重要を量的に知るために、こゝ

に若干の統計資料を掲げることとする。

世界船舶隻數及噸數

(總噸數 1000噸以上の汽機船及帆船)

| 年 度<br>(六月末現在) | 汽 機 船  |            | 帆 船 及 舢 |           | 合 計    |            |
|----------------|--------|------------|---------|-----------|--------|------------|
|                | 隻 數    | 總 噸 數      | 隻 數     | 總 噸 數     | 隻 數    | 總 噸 數      |
| 昭和四年           | 二九,九六二 | 六六,四〇七,三九三 | 二,八七〇   | 一,六六六,九一九 | 三三,四八二 | 六八,〇七四,三三二 |
| " 五 年          | 二九,九六六 | 六八,〇三三,八〇四 | 二,七七七   | 一,五八三,八四〇 | 三三,七二三 | 六九,六六七,六四四 |
| " 六 年          | 二九,九三三 | 六八,七三三,八〇一 | 二,三九二   | 一,四〇六,三三九 | 三三,四四五 | 七〇,一三〇,〇〇〇 |
| " 七 年          | 二九,九三三 | 六八,三六八,一四一 | 二,三三三   | 一,三六六,一六九 | 三三,二四七 | 六九,七三四,三三〇 |
| " 八 年          | 二九,五五五 | 六六,七七七,五二二 | 二,一八五   | 一,二九二,六六一 | 三二,七〇〇 | 六七,九二〇,一八三 |
| " 九 年          | 二八,九六四 | 六四,三三七,七九二 | 二,〇三三   | 一,二二八,八二〇 | 三〇,九九七 | 六五,五七六,六一二 |
| " 十 年          | 二九,〇七一 | 六三,七七七,三三七 | 一,九〇八   | 一,一五八,六五五 | 三〇,九七九 | 六四,八八五,九七二 |
| " 十一年          | 二九,九一七 | 六四,〇〇四,八八五 | 一,七六六   | 一,〇五八,七五八 | 三〇,九二三 | 六五,〇六三,六四三 |

第二章 海上保險の效益

一一







して、これ等の船舶はその殆ど全部が海上保険の目的となつてゐるのであるが、これを假りに一噸當り建造費を四百圓とすれば、凡そ三百十四億萬圓餘の財産となるわけである。而してこの莫大なる財産は、これを人類生活との關聯において眺むるとき、眞に必要缺くべからざる要具となつてゐるのである。蓋し、地球の表面は、約四分の三が海水を以て覆はれ、海とわれら人類の生活とは密接不可離の關係にあるのである。即ちわれらは文化交流の點からも、經濟生活の維持發展の上からも、孤立自存の出来る國民は殆ど想像するを得ない状態にある。こゝに海上交通の必然性が生じ、又交通機關としての船舶の重要な所以が認識されるのである。殊に、わが國の如く所謂四面環海の國家に於いては、昔に海外との通商上の理由からばかりでなく、國內沿岸航行の必要から、一層、船舶の重要なるものがある。されば、國家は、船舶の建造に、定期航路の開設に、或は海員の養成に凡ゆる努力を傾けてゐるのである。かくて、わが國は世界有數の海運國となつたのである。即ち統計に明らかなる如く、昭和十四年六月現在の保有船舶の總噸數五百六十二萬九千八百四十五噸であるから、これを前述の計算を以てすれば、船價二十二億萬圓になるのである。而して噸當り四百圓と爲したのは専ら貨物船につい

ての計算であつて一般の客船（所謂貨客混用船）を包含せしめるならば、その船價は恐らく倍加するものと思はれる。

いふまでもなく、海上保険の必要は海上交通の不安に由來する。若し、海上航行が絕對安全なりとせば、いかに莫大なる財産が海上危険にさらされてゐやうとも、海上保険の必要は消滅する筈である。又海上遭難が次第に減少の傾向に在るならば海上保険の重要性も將來大いに減少されるに至るであらう。今、これらの點について省るに、海上遭難も出來うる限り絶滅したといふ念願から、われわれの先輩は古來幾多の貴重なる貢獻をなして來た。即ち、造船術の進歩、新しい航用測器の發明、燈臺其の他の航路標識、無線電信、國際通信法、水先案内、海洋氣象等の改善發達は、もとより、更に海員の技術の向上等すべて海上交通の安全を圖り且つ航海の正確を期する爲めの努力の現はれに他ならないのである。従つて、海難が漸次減少の傾向を示すべきは當然である。然るに、次の遭難統計について看るに、成程、遭難發生の度合は確かに低下して來てゐるけれども、その絕對數においては必ずしも左様な結果を示して居らなう。



世界主要海運国ニ於ケル海難状況 (總噸数100噸以上ノ機汽船ニ限ル)

| 年度   | 國名 |             | 英國及愛蘭 |           | 英領植民地 |            | 米 國 |          | デンマーク |            | 佛 蘭 西 |           | 獨 逸 |           | ・ギリシヤ |           |
|------|----|-------------|-------|-----------|-------|------------|-----|----------|-------|------------|-------|-----------|-----|-----------|-------|-----------|
|      | 喪失 | 噸数          | 喪失    | 噸数        | 喪失    | 噸数         | 喪失  | 噸数       | 喪失    | 噸数         | 喪失    | 噸数        | 喪失  | 噸数        | 喪失    | 噸数        |
| 1935 | 喪失 | 47-71,940   | 喪失    | 21-18,090 | 喪失    | 10-16,379  | 喪失  | 4-2,359  | 喪失    | 11-11,670  | 喪失    | 14-9,753  | 喪失  | 6-13,892  | 喪失    | 16-59,343 |
|      | 噸数 | 156-467,542 | 噸数    | 27-28,901 | 噸数    | 55-139,638 | 噸数  | 11-7,352 | 噸数    | 42-101,197 | 噸数    | 15-34,830 | 噸数  | 16-59,343 | 噸数    | 22-73,235 |
| 1936 | 喪失 | 41-41,309   | 喪失    | 30-12,411 | 喪失    | 16-31,107  | 喪失  | 5-1,483  | 喪失    | 9-21,912   | 喪失    | 14-26,468 | 喪失  | 14-40,688 | 喪失    | 14-40,688 |
|      | 噸数 | 144-181,696 | 噸数    | 43-30,561 | 噸数    | 44-156,903 | 噸数  | 7-15,549 | 噸数    | 25-74,853  | 噸数    | 7-25,749  | 噸数  | 12-38,517 | 噸数    | 12-38,517 |
| 1937 | 喪失 | 49-80,611   | 喪失    | 24-26,993 | 喪失    | 12-40,374  | 喪失  | 7-9,173  | 喪失    | 16-13,358  | 喪失    | 12-22,734 | 喪失  | 12-40,364 | 喪失    | 13-30,721 |
|      | 噸数 | 194-225,852 | 噸数    | 42-51,555 | 噸数    | 50-144,468 | 噸数  | 6-14,489 | 噸数    | 56-58,327  | 噸数    | 6-2,220   | 噸数  | 13-30,721 | 噸数    | 13-30,721 |
| 1938 | 喪失 | 66-88,932   | 喪失    | 18-8,692  | 喪失    | 12-18,411  | 喪失  | 4-8,179  | 喪失    | 13-43,568  | 喪失    | 9-12,834  | 喪失  | 9-31,345  | 喪失    | 9-31,345  |
|      | 噸数 | 78-155,915  | 噸数    | 16-18,843 | 噸数    | 61-287,998 | 噸数  | 4-4,111  | 噸数    | 22-27,121  | 噸数    | 9-2,011   | 噸数  | 7-14,775  | 噸数    | 7-14,775  |
|      | 計  | 134-244,847 | 計     | 34-27,535 | 計     | 73-306,409 | 計   | 8-12,390 | 計     | 35-70,689  | 計     | 18-14,84  | 計   | 16-46,110 | 計     | 16-46,110 |

| 和 蘭       | 伊 太 利     | 日 本        | ノルウェー     | スウェーデン    | スエーデン     | 其他ノ諸邦      | 世 界           |
|-----------|-----------|------------|-----------|-----------|-----------|------------|---------------|
| 喪失-噸数     | 喪失-噸数     | 喪失-噸数      | 喪失-噸数     | 喪失-噸数     | 喪失-噸数     | 喪失-噸数      | 喪失-噸数         |
| 5-2,718   | 7-21,510  | 19-33,314  | 21-16,233 | 9-8,328   | 10-10,868 | 29-33,374  | 213-269,728   |
| 16-24,187 | 23-82,786 | 17-76,292  | 20-41,226 | 12-16,294 | 22-20,702 | 55-70,988  | 487-1,151,278 |
| 21-26,905 | 30-84,296 | 36-109,606 | 41-57,489 | 21-24,622 | 32-31,570 | 84-104,362 | 700-1,421,006 |
| 8-7,327   | 10-21,844 | 33-45,961  | 21-29,035 | 11-24,624 | 9-5,107   | 45-55,659  | 266-364,735   |
| 46-29,148 | 9-9,868   | 4-13,527   | 4-4,966   | 9-16,355  | 13-7,861  | 45-88,351  | 412-993,904   |
| 54-36,375 | 19-31,712 | 37-59,488  | 25-34,001 | 20-40,979 | 22-12,968 | 90-144,010 | 678-1,358,619 |
| 4-7,020   | 13-33,117 | 25-38,987  | 19-30,199 | 16-56,928 | 1-179     | 38-52,724  | 248-437,761   |
| 38-9,957  | 14-11,596 | 3-575      | 6-10,378  | 4-7,174   | 8-1,764   | 19-18,747  | 459-587,823   |
| 42-16,977 | 27-44,713 | 28-34,562  | 25-30,577 | 20-64,102 | 9-1,943   | 57-71,471  | 707-1,029,584 |
| 5-7,940   | 5-18,014  | 23-33,714  | 18-17,567 | 11-20,619 | 8-13,247  | 26-38,133  | 217-361,195   |
| 20-15,059 | 7-3,040   | 4-550      | 2-614     | 1-2,815   | 5-1,228   | 17-46,853  | 253-530,923   |
| 25-23,999 | 12-21,054 | 27-34,264  | 20-18,181 | 12-23,434 | 13-14,475 | 43-84,986  | 470-942,118   |

(Lloyd's Register Book 1940 = 據ル)



本邦貿易相手

| 國名      | 輸出     |        |        | 輸入     |        |        |
|---------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|         | 昭和12   | " 13   | " 14   | 昭和12   | " 13   | " 14   |
| 滿洲國     | 216.1  | 316.3  | 535.7  | 219.1  | 339.1  | 405.6  |
| 關東州     | 395.9  | 536.3  | 755.9  | 45.2   | 60.3   | 61.7   |
| 支那      | 179.3  | 312.9  | 455.5  | 143.6  | 164.6  | 215.7  |
| 香港      | 49.2   | 16.8   | 30.6   | 5.3    | 1.3    | 1.0    |
| 英領印度    | 299.4  | 198.0  | 211.0  | 449.5  | 172.2  | 182.3  |
| セイロン    | 18.7   | 14.6   | 14.5   | 4.1    | 2.3    | 4.2    |
| 海峽植民地   | 67.4   | 20.7   | 20.4   | 67.8   | 54.2   | 46.8   |
| 蘭領印度    | 200.1  | 104.1  | 137.8  | 153.5  | 88.2   | 71.6   |
| 佛領印度支那  | 4.6    | 3.1    | 2.0    | 27.0   | 20.3   | 26.7   |
| 露領アジヤ   | 23.9   | 4.7    | 0.3    | 3.9    | 0.4    | 0.1    |
| 比律賓     | 60.3   | 32.6   | 24.7   | 45.2   | 35.6   | 49.1   |
| タイ(シヤム) | 49.4   | 39.3   | 26.0   | 13.2   | 5.0    | 5.5    |
| アデーン    | 14.2   | 8.5    | 10.0   | 1.4    | 0.5    | 2.3    |
| イラーク    | 23.6   | 17.1   | 24.3   | 9.0    | 6.1    | 3.7    |
| 其他アジヤ   | 43.8   | 49.7   | 71.6   | 76.9   | 73.1   | 104.7  |
| アジヤ計    | 1645.9 | 1664.7 | 2320.3 | 1295.1 | 1023.4 | 1181.0 |
| 英國      | 168.3  | 135.0  | 132.1  | 105.8  | 63.2   | 24.4   |
| 佛國      | 47.2   | 36.8   | 25.9   | 27.9   | 13.5   | 14.3   |
| ドイツ     | 43.3   | 33.0   | 25.0   | 176.4  | 171.2  | 141.0  |
| 白耳義     | 20.7   | 10.2   | 10.5   | 41.4   | 15.4   | 19.0   |
| 伊太利     | 7.1    | 3.3    | 5.7    | 4.4    | 5.8    | 7.1    |
| ソ聯邦     | 4.1    | 0.5    | 0.0    | 9.6    | 0.4    | 0.2    |
| スイス     | 2.1    | 1.2    | 3.2    | 19.2   | 3.2    | 16.7   |
| 和蘭      | 18.4   | 11.5   | 11.7   | 7.0    | 3.9    | 1.6    |
| 瑞典      | 11.5   | 8.3    | 9.3    | 49.3   | 24.1   | 26.3   |

第二章 海上保険の效益

國別 (單位百萬圓)

| 國名        | 輸出     |        |        | 輸入     |        |        |
|-----------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
|           | 昭和12   | " 13   | " 14   | 昭和12   | " 13   | " 14   |
| 諸威        | 8.9    | 4.6    | 4.5    | 24.0   | 15.7   | 21.3   |
| 其他歐洲      | 24.7   | 16.6   | 10.4   | 39.3   | 32.9   | 37.4   |
| 歐洲計       | 356.3  | 261.0  | 238.3  | 504.0  | 376.3  | 309.9  |
| 米國        | 639.4  | 425.1  | 641.5  | 1269.5 | 915.4  | 1002.4 |
| 加奈陀       | 20.0   | 15.2   | 17.2   | 104.7  | 91.3   | 126.0  |
| 中米諸國      | 54.9   | 29.4   | 43.7   | 18.0   | 7.1    | 3.5    |
| 亞爾然丁      | 42.5   | 19.6   | 8.2    | 42.0   | 24.4   | 11.9   |
| ブラジル      | 17.3   | 10.4   | 15.6   | 62.8   | 46.2   | 74.7   |
| 其他南米      | 44.9   | 30.3   | 43.3   | 57.8   | 20.8   | 29.2   |
| 北米南米計     | 824.0  | 530.0  | 769.5  | 1555.6 | 1106.2 | 1247.6 |
| 埃及        | 32.8   | 14.0   | 15.7   | 74.1   | 36.3   | 50.3   |
| 英埃スダン     | 15.8   | 11.9   | 8.9    | 5.9    | 0.4    | 2.8    |
| ケニヤ、ウガンダ等 | 40.1   | 22.5   | 22.9   | 24.2   | 4.3    | 19.7   |
| モザンビク     | 16.1   | 9.8    | 10.7   | 0.5    | 0.2    | 0.4    |
| 佛領モロッコ    | 18.3   | 18.7   | 20.6   | 1.5    | 0.6    | 0.8    |
| 南阿聯邦      | 53.7   | 35.3   | 46.8   | 88.9   | 9.6    | 9.2    |
| 其他アフリカ    | 65.9   | 25.1   | 27.3   | 11.2   | 9.2    | 9.6    |
| アフリカ計     | 242.7  | 127.3  | 152.9  | 206.3  | 60.6   | 92.8   |
| 濠洲聯邦      | 72.1   | 69.4   | 72.1   | 165.3  | 82.9   | 71.0   |
| 布哇        | 11.2   | 9.8    | 8.6    | 0.8    | 0.9    | 0.2    |
| 新西蘭       | 19.4   | 14.8   | 12.3   | 48.6   | 10.2   | 5.4    |
| 大洋洲計      | 106.5  | 96.6   | 95.4   | 222.1  | 97.9   | 86.3   |
| 保税工場      | —      | —      | —      | —      | —      | —      |
| 總計        | 3175.4 | 2689.7 | 3576.4 | 3783.2 | 2663.3 | 2917.7 |

大藏省外國貿易月表による 1 (ルクセンブルグ共 2) タン  
ガ=イカ共。\*其他共

海上保険の常識



かくの如く、海難が頻發する原因は、もとより簡単に述べることは出来ないけれども、船舶隻數の増大したこと、又比較的狭い海面、例へば海峡のやうな場所に多數の船舶が輻輳して、之によつて、衝突、接觸若くは乗上げ等の事故が著しくなつたことは最も大きな原因と思はれる。かくて海上交通の危険は一面において大いに減少したけれども、他面において新たな危険が加はつて來たといはなければならぬ。かくて海上保険の必要は、毫も減少をみないのである。殊に海上危険は自然的、技術的危険ばかりでなく、人爲的危険もあり、就中、戦争に基く危険の如きは、現實の問題として到底之が絶滅を期し難いものであり、而も最も大なる危険であるから、海上保険の制度が存しないとすれば、海洋交通の發達は容易に期待することが出来ないであらう。

次に船舶の遭難と時を同じうして惹起さるべき積荷の損害についてみるに、之は現在、據るべき統計資料が得られないので具體的に説明することが出来ないけれども、極めて莫大なる金額、數量に達すべきは大略推察出来ると思はれる。

以上、之を要するに、世界的にみても、將又我國の特殊性からみても、海上危険にさらされ

る財産は船舶、積荷を合して眞に老大なる金額であり、又その被害も年々甚大なる額に上るのである。而も、かくの如き大なる犠牲を忍びつゝも、敢て海上冒険を試みる所以は、その事業の重要性に依ることにも一因たるに相違ないが、又海上保険といふ制度があつて、海上危険擔保の制度となつてゐるからであらう。この點に關して、已に十七世紀の初め、英國議會は海上保險の利益を述べて次の如く言つて居る。即ち「船舶が滅失し、若くは、損害を受けた場合、如何なる人をも破産せしめず、損害を少數の人々に苛酷に分擔せしむることなく、多數の人々の上に輕微に分散せしめ、且つ、冒険を敢てする者に代つて冒険を敢てせざる者に損害を負擔せしめる手段である。加之、これによつて凡ての人、特に年若き人は一層大膽且つ自由に冒険を敢てすることが出来るであらう。」と。蓋し、海上保險制度の本質的效益を端的に述べたものと稱してよい。

以上、主として海上保險制度が財産的不安の克服方法として有する本質的效益について述べたが、更に海上保險制度が、直接、間接われわれの經濟生活に及ぼす影響、いはゞ派生的效益について考察してみよう。



先づ、その一はわれわれの消費生活に及ぼす影響である。抑も、船主又は荷主が海上危険に基く損害補償の目的を以て支拂ふ保険料は一見その船主又は荷主の負擔するものの如くであるが事實は決して然らず、必ずや船賃又は商品賣價の一構成分子となつて、歸するところ最終の消費者へ轉嫁されるのである。かくて、保険料、一般的にいへば、海上危険による損害填補手段が低廉なりや否やの問題がわれわれの消費生活へ重大なる關係をもつてくるのである。而して、萬一、海上保険制度行はれず、専ら自家保険の如き不完全なる方法を探るとすれば勢ひ費用の増額は免かれず、これが爲めに船賃及び商品價格の高騰を來たして、消費生活は大いに壓迫されることになるであらう。この意味において海上保険は消費生活を低廉ならしめる效益ありといふことが出来るのである。

その二は金融的作用である。船主は屢々金融上の必要から、所有船舶を抵當權の目的となさんとする場合が起るであらう。この際、もし、船舶が海上保険が付してあるならば、假令、その船舶が海上危険によつて損害を被つても、抵當權者は保険に基いてその債權を保證されることになるから、安んじて、比較的低位に資金の融通を爲すことが出来るであらう。之に反して

もし保険による債權保全の途が得られないとすれば、抵當權者の地位は極めて不安定であるから、資金融通の需めに應じることが出来ないであらう。又應じるとしても融通資金の額は自ら小額に止り而も高利を徴せざるを得ないであらう。

荷主についてみるに、海上運送乃至外國貿易に附隨して所謂、荷爲替なる制度が行はれてゐる。即ち、輸出業者は商品の船積後自ら爲替手形を作成し、これを船荷證券、並に海上保険證券と共に銀行に持参して、手形の割引を求めることが出来る。然るに、この場合、保険證券が存在しないならば、假令、船荷證券を以て手形債務の擔保たらしめんとしても、海難による損害擔保の手段が得られないから恐らく銀行は手形割引に應じないであらう。然るに、この場合海上保険證券が添付されてあるならば、たとへ海難が起つて、商品が全滅に歸して、船荷證券が空文に終つても、保険證券に基いて、保險會社から損害填補が行はれるので、銀行は安心して金融の便を計るのである。かくの如く、海上保険は船主及び荷主に對して金融上、大なる便宜を與へるものと言ふことが出来る。

その三は信用取引に及ぼす影響である。これは主として商品買取りの場合であるが、假りに



海外において、商品買付を爲した者が、その商品について海上保険を付して、船積したとすれば、海上保険証券と船荷証券とを手に入れたのであるから、直ちに之を抵當物件として資金の融通をうけ得られるであらう。而して、その融通されたる資金を以て、再度の買付を爲し、前と同様の方法を講じて再度資金調達の便宜を得ることが出来る。かくの如くして、幾度か繰返し資金の融通をうけて買付を行へば、自己所有の資金に數倍する取引を行ふことが出来、これに依つて買主は利益をうる機会を多く握むことが出来るであらう。勿論、この船荷証券と海上保険証券とによつて融通される資金の額は保険の目的の市價の恐らくは八十パーセント以下であらうから、反覆、資金の融通をうける程度にも自ら限度があるであらう。要するに、海上保険の存在によつて船荷証券の擔保力は保證され、信用取引が宛も現金取引と同様に確實になるのである。以上、海上保険制度のもつ派生的效益を、主として私經濟といふ立場から考察したのであるが、實は海上保険制度の國家的意義の大なる點を閉却してはならないのである。誰しも、海運業と貿易とについては、その國家的重要なる所以を直ちに認めるけれども、海上保険の國家的重大使命に至つては必ずしも一般に普ねく知られて居ないやうに思はれる。海運と貿易とが國家發展上忽せにすべからざる事業であるならば、その存廢の基調たる海上保険の重要は自ら明らかな筈である。外國における海上保険市場との再保險關係を持続することの困難なる時に當りて、國家が莫大なる犠牲を拂つても、戰爭保險計畫を立て、以て國家的見地より海上保険の機能の充分なる發動を期するは明らかにこの消息を物語るものであつて、諸外國ととの接を一にするは決して偶然ではないのである。實に海運と貿易と而してこの海上保険との三者の協力こそ海外發展の根本的條件である。後述する如く英國の海上保険市場として世界的に有名なるロイド保險者の建物は一九二八年に完成したが、その定礎式には時の英帝親ら臨みてロイドの功を讃へ、國家的意義を述べられたる一事は、いかに同國において海上保險事業が國家的重要性を認められてゐるかといふ有力なる證左であらう。

然しながら、こゝに國家的といつても決して排他的な意味ばかりではなく、海上保険は他面大いに國際的協調の精神を基礎とすることは事實である。一國の海上保險者の引受けたる危険を他國のそれへ再保險し、これに依つて國際的に危険の分散を計るといふことは、極めて合理的であり、海上保険料を低廉ならしめる效益をもたらすであらう。然しながら、一國の海上保



險市場が常に海外市場に依存しなくてはその事業の安定が得られないといふやうでは國家的見地から極めて不安といはざるを得ない。例へば、積荷保険についてみるに、保険者は一般にその保険の目的たる積荷の種類、出荷主、荷受主、運送者、航路、船舶、仕向地、其他について必要なる事項を知悉しなければならない。然るに、これを再保険する場合には當然再保険者は以上の事項について同様の知識を有つに至るであらう。然る時、もし再保険者が海外の保険者であるとせば防諜の上からみて誠に面白からざる結果を招く虞れがあるのである。國家總力戰の今日、國家的機密事項の範圍は次第に擴張され、その洩泄は最も慎まなければならぬ秋、海上保險事業の國家的獨立は一日の急を要することである。但し、かくの如き、海上保險における國家的アウタルキーは時の政治的乃至外交上の理由に基くものであつて、海上保險としてはその本質ではない。保險本來の主旨からいへば、飽くまで危険分散を擴大して、合理的に損害填補の方法を講ずるといふことが最も望ましき事であり、これに依つて國際的協調も促進されるべきものであらう。もし、各國互ひに孤立的に海上保險を行ふより道がないならば宛も國家的に夫々非能率的なる自家保險を行つてゐるのに類するものともいひうるであらう。要するに

平時と戦時とによつて多少面目を異にするけれども、海上保險制度の有する國家的意義並に國際的意義は誠に大なるものがあるのである。



### 第三章 海上保険の發達

#### 第一節 總 說

海上保険は總ての保險の中最も古い沿革を有つものであるから、その由來、起源を檢討することは、やがて保險そのものの沿革を明らかにすることであり、又兼ねて、保險そのものの原理を考察する上にも非常に参考となるであらう。のみならず、前章に述べたやうに、海上保険は常に海運や通商貿易と密接不可離の關係を有つものであるから、その發達を展望することは經濟學、商業學の研究上洵に有意義なりと謂はなければならぬ。

かくして、海上保険の沿革に關する研究は、極めて興味ある問題として古來幾多の學者によつて攻究されたのである。然しながら、何を以て海上保險の母胎となすか、又、何れの時を以てその成立の時期となすかといふ點に至つては未だ學說の一致をみない状態である。例へば、

或者は古代ギリシヤ・ローマ等において既に海上保險の制度が存在したとなし、或者は西歐紀元前、既に地中海沿岸地方に行はれた冒險貸借の制度が漸次海上保險に轉化したものであると稱し、或者は又、紀元前から夙に地中海沿岸地方に行はれた共同海損の制度から分化して海上保險が成立したものであるといふやうに考證區々たる有様である。

今、これら諸説を精細に比較論評する餘裕を有たないが、先づ、古代ギリシヤ・ローマの時代において既に海上保險が行はれたと稱するものは、當時の文獻の中に海上保險に類する文字が散見するといふ事實を論據となすのである。然しながら、これに對しては有力なる反對論があつて、到底、今日この説を支持することは出来ないのである。即ちギリシヤ・ローマにおいて積極的に海上保險の存在を立證する立法もなく、而して判決も發見出来ないものである。然るに、當時既に行はれてゐた共同海損、冒險貸借の制度については立法、判決はもとより、研究文獻すら傳へられてゐるのである。又、假りに、海上保險が既に行はれてゐたとすれば、その制度は忽ち、その效用が認められて、沿岸諸地方に普及し發達したことであらう。然るに、現にそのやうな事實は全く見出すことが出来ない。かくの如き理由によつて、古代ギリシヤ・ロ



一、イにおいては、未だ海上保険なる制度は知られて居らなかつたものと推せられるのである。只、共同海損、冒險貸借の制度が紀元前數百年の古代において地中海沿岸地方に行はれてゐたといふことに就いては、殆んど異論がないやうである。而して、これらの制度は海上保険と同じく海上危険に基く經濟制度であるから、海上保険の起源を、これら兩制度の孰れかに求めんとする着想は蓋し自然の數であらう。かくて海上保険の起源論として共同海損説と冒險貸借説が生ずるのである。

#### 一、共同海損説の要旨

共同海損を以て海上保険の起源となす學説について看るに、元來、共同海損なる制度は或る一つの團體員が共通の海上危険に遭遇した場合、その危険を免かれんとする目的から何等かの犠牲を拂ひ、而してこの犠牲は之をその團體員が公平に分擔するといふ主旨から發生したものである。例へば、航海中の一船舶が途中暴風雨を豫知して之を避ける必要上任意に航路を變更した場合、この航路變更に因つて生じた犠牲若くは費用は當然その船舶に直接利害關係を有する者全體が分擔すべきものであつて、かゝる共通的危険を分擔せんとする精神が共同海損の制

度となつて現はれたのである。而して危険分擔の精神こそ即ち海上保険成立の最大原因であるから、共同海損を以て海上保険の前身なりとなし、而して海上保険制度が共同海損制度より脱胎せる時期を探究して、之を海上保険の紀元とすべきであると主張するのである。今、この説の當否は容易に断定し得ないところであるけれども、恐らくは一種の類推に止まるのではないかと思はれる。即ち、共同海損制度が海上保険制度にその制度的類似性を有することは認めないわけにはゆかないけれども、共同海損は終に共同海損として何等分化せずして今日に至つたものと考へられるのである。かくの如くして現に、この共同海損説は學界において殆んど信奉者を見出し難き状態である。

#### 二、海上貸借説の要旨

この説は現在最も有力な學説であつて、殆んど通説の觀がある。然らば海上貸借とは何であるかといふに、その本質は冒險貸借である。只その冒險貸借が主として海上運送に關して行はれたといふ理由に因つて海上貸借 (Pecunia Nauticum) の名を以て呼ばれるのである。正しくは海上冒險貸借である。その要旨は、金融業者が海運業者又は貿易業者に金錢を貸付ける場



合、その貸借条件として、一定の船舶が無事に航海を完了したるときは債務の辨済をなすけれども、萬一、途中、海上危険の爲めに、その船舶が全損に歸したる時は全く債務の辨済の要なきことに定めたのである。この場合、金融業者は、極めて大なる金融上の危険を負ふものであるから、この海上貸借における利息は自から他の金利に比して高率であつたことは言ふ迄もない。かくの如き制度が果して何時如何なる民族によつて發案されたか明かでないけれども、共同海損の制度と同じく矢張り西歐紀元前數百年の昔、古代ペロポネソス・アツシリアの商人達に利用されてゐたと傳へられてゐる位であるから、餘程古い制度にちがひない。而して、この海上貸借に依つて、金融業者はもとより、冒險好きの貿易業者や海運業者は、宛も今日海上保険の制度によつて受けると同様な多大の便益を得、かくて海上交通、國際貿易が發展したであらうことは容易に想像されるのである。而して、この海上貸借の制度は古代地中海沿岸地方に行はれたのみならず、其の後長く歐洲諸國に普及するやうになつた。然るに、中世紀に入るや、かのカノニスト宗教法の利息罪惡觀は遂にグレゴリー九世をして一般商取引においても高利嚴禁の禁令を施行せしめるに至つた。こゝにおいて舊來の海上貸借の制度は當然廢止のやむなき運

命となつたのである。然しながら海上貸借に對する社會的需要は極めて強く、之を徹底的に抑制することは反つて社會的弊害を招來する狀勢に在つた。かくて、十三世紀の初葉には海上貸借の制度の形式を一種の賣買契約に改め、之によつて海上貸借の制度を合法的に、又實質的に行はんとした。即ち從來、海上貸借における貸主は、その借主より、其の目的物（船舶又は積荷）を買入れたものと看做し、買入金を買主の債務とし、航海が無事に終了するときは、その賣買取引を無効とするが、之に反して、航海が失敗せば債權者たる貸主はその買入金を支拂ふべきものと爲したのである。即ち、貿易業者や海運業者は、かかる契約を結んでおけば、必要な資金の前借りは出來ないけれども、事故發生する迄、その資金に相當する信用が附與されており、又事故が發生せざればその契約の解除が出來るのであるから、安心して海上冒險に乗出すことが出來たのである。學者はこの種の賣買契約を保險貸借といひ、貸主即ち買主を保險者・借主即ち賣主を被保險者とするのである。勿論、かかる契約を締結するに當つては、被保險者は保險者に對して相當の料金を前納しておかねばならない。之は所謂保險料に該當するものである。要するに、海上貸借においては、事故發生前に、即ち契約の當初、資金の貸付が行はれ



事故發生の場合にはその返還の義務を免かれたのである。然るに保険貸借においては、契約の當初は單に手数料が貸主へ支拂はれるだけで、事故發生に及んで、始めて、資金（購入金）が貸主より借主へ支拂はれるのである。従つて、保険貸借は海上貸借に比して一層現代的保険制度に類似するものである。即ち、保険貸借においては、未だ保険證券、保険料等の語は用ひられず、形式的には貸借であり、或は賣買であつた。然しながら、貿易業者や海運業者の側から見れば、事故發生に伴つて被るべき損失損害をこの契約によつて金融業者へ轉嫁せしめ、以て海上危険より免れることが出来るのであるから、宛も、保険の實質を供へた制度だといつてもよいであらう。洵に、この保険貸借の制度が一轉して海上保険制度と化すべきは極めて自然の數であらう。以上之を要するに、海上貸借の制度は時代の政治的乃至宗教的強制に遇つて保険貸借と變り、更に再轉して海上保険制度を生むに至つた、と考へることが出来るのである。かくして、海上保険と海上貸借とは濃い血縁を有する制度であると謂ふべく、従つて、海上保険制度の起源を海上貸借の制度に見んとする學說が多くの支持者を得てゐるのも敢て怪しむに足りないのである。然らば、保険貸借はいかなら時期に、名實共に海上保険となつたか。この

點については、事態は必ずしも明白ではない。學者の考證に據れば、今日傳はつてゐる最古の保険契約書は、イタリー・ゼノア市において發見された船體保險に關するものと、貨物保險に關するものであが、前者は一三四七年十月廿三日の日附、後者は一三四八年一月十五日の日附を有するものであるといふ理由から、海上保険の成立をこの時代の前後に存するものの如く推論してゐるのである。然しながら、形式上、海上保険契約書が存在したとしても、その所謂海上保険契約の内容が今日の意味における保険の實質を有つたものか否かは未だにはかに斷言出来ない。元來、保険貸借なるものは、既述の如く、海上貸借の變形であつて、海運業者や貿易業者が被る危険を金融業者へ轉嫁せしめる方法なのである。然るに眞正の保険は危険の轉嫁よりは、むしろ危険の分散であり、而かも、その分散は極めて多數の場合に、且つ合理的に行ふことを要件とするのである。かく考へるときは、ゼノアにおいて發見された前記、保険契約は未だ眞正の保険ではなく、保険貸借より海上保険に至る過渡的な産物にすぎなかつたと推察される。別言すれば、當時のものは法律的乃至形式的にみれば海上保険契約であつたが、經濟的乃至實質的にみれば、むしろ原保険とも稱すべきものであつた。然るに、次第に經濟生活、特



に貿易海運等の發達に伴つて、船舶や貨物の海上危険が一層大きなものになつて來た。茲において、金融業者としては、單獨で一個の大きな危険を引受けるよりも、これを多數の同業者が分割して、小さな危険として、引受けることが金融業經營の上から有利であることに氣がついた。換言せば、假りに海運業者の例からみれば、大きな危険を唯一の金融業者に負擔せしめるよりも、これを分割して多數の業者に分擔せしめる方が契約の履行が確實である。又危険負擔者の側からみても、一個の大きな危険を引受けるよりも、いくつかの種類の異つた小危険を負擔する方が事業の安定を期する上に都合がよい。このやうな、危険分散の思想が次第に保險貸借と結び付くに至つて、こゝにいよ／＼本格的な海上保險制度がみられるやうになつたのである。而して、その時期は、矢張り明白ではないけれども、恐らく、十四世紀後半から十五世紀初頭であつたと按ぜられる。具體的にいへば一四〇一年ゼノアの法令が發布された時期の前後と思はれる。今日謂ふ所の保險證券なる語はこの法令に始めて現はれたものであつて、從來、假裝賣買、保險貸借等の形式を以て行はれた保險契約が、やうやく、この時代に入つて、名實共に海上保險の制度と化したものであらうと推測されるのである。而してその發祥地も、古代以

來商業の最も股賑を極めた地中海沿岸の都市、ヴェニス、フロレンス、ゼノア等、大體、伊太利地方であつたことに就いて略々學者の意見が一致してゐるやうである。現在、歐洲諸國に用ひられる保險なる語、即ち英語の Assurance、獨逸語の Assekuranz、佛蘭西語の L'assurance は、いづれも、元伊太利語の Assurare に胚胎するといふことであるが、それは伊太利において、そのやうな制度が發生して、次第に之が歐洲諸國へ傳播したことを物語るものであらう。實際、伊太利の商人は古くから歐洲各地に行商に出で、到るところに居留地を定めて根強い商權の扶植に努めたのである。例へば、かの英國ロンドンに在るロンバード街の如きは、現今、世界最大の金融市場として有名であるが、これは、もと上部伊太利ロンバルチャ地方の商人が渡英して、こゝに今日の傳統の礎を据ゑたものなのである。かくの如き伊太利商權の伸張に伴つて、海上保險を始め其他商賣上の諸制度も自ら、地中海を離れて遠く大西洋沿岸諸港へ傳へられるやうになつた。然るに十六世紀に至るや、地中海の商權は和蘭に移り、和蘭を中心として世界貿易が行はれるに及んで海上保險市場も自ら、ブルジュ、アントワープ、アムステルダムを始め其他北歐諸港に伸びて空前の繁榮をもたらしたのである。



其の後、和蘭の商權をめぐつて、列強の間に幾多の角逐が行はれ、それに随つて、海上保険市場の變遷、盛衰がみられた。而して、十七世紀中葉以後に至るや、遂に、英國が大勢を制して世界貿易の王座に登り、こゝにおいて海上保険市場の中心も亦自ら英國に渡つて、今日に及んでゐるのである。かくの如く、その初め、伊太利に發した海上保険の制度は、商權の移動と共に、その中心的市場を轉じ、又新市場を開拓しつゝ世界各地に移植されたのである。而も、この間、交通、就中、海運の驚異的進歩、發達は世界經濟を殆んど一大有機的結合體にまで發展せしめたのである。かくて世界各國は例外なしに緊密なる貿易市場の關係に入り、海上保険制度は世界の隅々にまで普及發達するに至つたのである。

## 第二節 我國海上保険の發達

竊て本邦における海上保険の起源をみるに、共同海損の制度のみは所謂平均勘定、作略勘定等の名稱を以て、鎌倉時代より織豊二氏の戰國時代を経て、徳川時代にまでも傳はつたのであつて、今より約七百年前の古きに溯ることが出来るのであるが、彼の寛永年間において大船の

建造を禁じ、海外との交通を嚴禁されし爲めか、遂に海上保険の制度に進化せずして畢つてしまつた。降つて、明治維新に入るも、内地人にして海上保険を目的として營業するもの一人もなく、偶々内地居留の外國人が、外國保險會社の代理店を引受けてゐたに過ぎなかつたのである。尤も當時の政府においては、漸次この種の制度の必要を認めて、種々調査に従事し、一時は之を官營として行ふべしといふ議も起つた位であつたが、遂に實行の運びには至らずして終つてしまつた。然るに明治十二年に至り、當時有力なる華族二十五名は、元、京濱間の鐵道の拂下請願を目的として、年々儲金した一團の資金を、他の國家有要な事業に轉用すべしとの議起り、恰も當時最も必要とせられた海上保險會社の創設を企て、同年八月遂に一海上保險會社を東京に設立したのである。是れ今日の東京海上火災保險株式會社であつて、本邦における海上保險會社の鼻祖をなすものである。爾來、日清、日露の兩戰役を経過し、又、所謂第一次歐洲大戰時代を経て、本邦海運業の發達、對外貿易の進展に伴つて、海上保險の業務は益々重要視せらるゝに至り、海上保險會社の設立せらるゝもの踵を接して現はれ、又從來海上保險を專業とせざりし會社にして斯業を兼營するもの續出する狀況を呈した。かくて、現今においては



本邦内地における海上保険の業務は、主として内國の會社のみに依つて經營されてゐる次第である。今、最近の調査によつて（昭和十五年末）大體の趨勢を見るに、海上保険の業務に従事するもの三十八社、而して、その契約額及び收入保険料額は大要次の如き數字を示してゐるのである。

我國海上保險會社業績

（再保險に付したる額を控除せざる額）

| 年 度  | 新 契 約 高    | 收 入 保 險 料  | 支 拂 保 險 金  |
|------|------------|------------|------------|
| 昭和元年 | 一二、四七九、九八一 | 五四、四六六、八八四 | 四〇、九三一、六三七 |
| " 二年 | 一二、九一六、四八三 | 五五、三一八、〇〇九 | 五一、〇五〇、四〇八 |
| " 三年 | 一三、二九八、八四二 | 六二、九七九、二四四 | 五〇、〇四一、七四〇 |
| " 四年 | 一三、三〇七、八六七 | 六七、三八五、五六六 | 五一、九三九、一五九 |
| " 五年 | 一一、六七二、六四九 | 六二、九八六、〇五二 | 四九、九三六、六三六 |
| " 六年 | 一〇、三八一、七八六 | 五六、〇三二、二七〇 | 四二、六九三、五七三 |
| " 七年 | 一一、三三五、五三五 | 五六、五四四、七三八 | 四一、四五九、二二四 |

|       |            |             |            |
|-------|------------|-------------|------------|
| " 八 年 | 一三、一四九、五八五 | 六〇、九一三、二九九  | 三九、七〇三、七二〇 |
| " 九 年 | 一五、四七七、一九八 | 六六、七七八、〇八二  | 五四、一六七、四七一 |
| " 十 年 | 一七、三七一、三二六 | 七二、七七九、九三四  | 四八、八一三、一四〇 |
| " 十一年 | 一九、二六四、五三〇 | 七七、七八二、八九三  | 四六、五〇三、六三二 |
| " 十二年 | 二五、二五八、三〇九 | 一〇四、六七一、四六五 | 四九、〇一七、〇三二 |
| " 十三年 | 二七、二九七、三四七 | 一二七、〇六〇、一一五 | 六六、三五七、三五五 |
| " 十四年 | 三四、九〇五、四二七 | 一八五、〇七一、七〇五 | 七五、二〇九、一四九 |

（東京海上火災保險株式會社六十年史及び昭和十六年版保險事業年鑑に據る）

勿論、かくの如き盛業は一朝一夕に出來上つたものでなく、又常に順調にのみ發展した成果でもなく、一般財界の景況如何に依り、就中、海運界乃至貿易事情の變轉と共に我が海上保險界がその進展を阻まれたことは一再ではなかつた。特に、大正初期、所謂第一次歐洲大戰時代我國は未曾有の好況に恵まれ、我が海上保險界も之に應じて空前の盛況をみ、海上保險會社の増設しきりに行はれ、遂に四十有餘の多きに達した。然るに、戦後の我が海運、貿易は不振を



極め、従つて、海上保険事業は非常なる苦境に立つに至つたのである。而して、その結果、海上保険會社間に激烈なる競争が捲起され、不當なる保険料率低下を來たし、このまゝ放置する時は海上保険事業そのものの基礎を破壊するやも知れざる狀況を呈するに及んだ。こゝにおいて、海上保険業者は、やうやくその非を覺り、相互に協同して、保険料率を是正し、海上保険業界の改革を行はなければならなかつた。かくして、昭和十二年十二月、船舶保險協同會なるものが結成されて、合理的保険料率の協定を行つた。又、貨物保險においては、夙に、昭和二年二月「北洋材プール」なるものが組織され、貨物保險に關するプールの先驅となつたが以來、これに倣つて諸種の貨物保險プールが作られ、以て保険料率の協定、無暴なる競争の排除に努力した。かくの如くして、やうやく我が海上保険事業も、その苦難の時代を突破し、その經營の基礎を安定に導くことを得たのである。これは海上保険業者が、從來の自由、無統制の經營から、協力、統制の經營に轉向したことを物語るものであつて、かの昭和八年六月に成就したる船舶普通保險約款の改正統一も亦かゝる傾向の顯著なる現はれである。

然るに、他面、昭和六年秋に突發したる滿洲事變を一轉機として、國際情勢は惡化の傾向を

辿つたが、我が財界は多少の活氣を呈するに至り、貿易、海運に復活の色が見えて來た。これが自ら海上保険事業に好影響をもたらし、こゝに、業界の自肅と相俟つて、我が海上保険事業を好況に導くことゝなつたのである。(前掲統計表参照) 而して、大體、昭和八年以降、逐年業績の膨脹を來たし、特に昭和十二年には類例稀なる數字を示すに至つた。然るに、同年七月突如、北支蘆溝橋畔に端を發した今次の支那事變は、忽ち全支に波及する大動亂と化し、こゝに我が對支貿易は杜絶し、又外國爲替管理の強化が行はれ、國際的に孤立狀態の我が經濟界としては非常なる難局に直面したのである。かくして、我が海上保險界にとつても、又新たな重大難問が前途に横たはることとなつた。

先づ、支那事變の勃發に依つて、海上危険が累加され、自ら海上保険料率の上昇を招いたことは當然であつたが、海外、ロンドン保險者の不當なる保険料大巾引上げは、我が海上保險業者の苦痛とするところとなつた。蓋し、我が海上保險業者は從來、その元受保險の大部を海外就中ロンドン市場に再保險として賣却し、これに依つて、その事業經營の安定を計つてゐた事情に在つたからである。併しながら、ロンドン保險者の再保險料の高騰は、實は、ひとり海上



保険業者自體の苦痛たるに止まらない。一般に海外拂ひを節約し、進んで外貨獲得に努めることは聖戰完遂の爲めに當に爲さねばならぬ我が國策の一となつたのである。即ち、再保險國內消化對策を樹立することが我が海上保険界に課せられた重大問題となつたのである。

こゝにおいて、我が船舶保險協同會に加盟の十一社は、昭和十三年九月一日、船舶特別再保險組合を結成し、船舶保險協同會の支配に係る保險契約は組合總會において定めた比率を以て組合へ再保險することとし、この再保險額は、各組合員が豫め定められた一定限度額の割合に従つて分擔し、その分擔額は、外國保險者に再保險に賣出すことを得ざることとしたのである。

又、貨物保險においては、從來十七社のプールが組織されて、再保險の國內消化に努めて來たのであるが、これは特別貨物に限られてゐた。然るに、内外の事情が次第に緊迫を加へて來たので遂に、昭和十四年九月、海上保險一木會（現在の貨物保險協和會）に加盟せる二十一社を以て貨物特別再保險組合を結成し、各組合が海外へ再保險に出すべき元受保險の二分の一を組合へ再保險せしめる仕組が出来た。

○船舶保險協同會は、昭和二年十二月七日、當時船舶保險業を營む會社、すなはち、日本海上、東京海

上、大阪海上、大正海上、扶桑海上、神戸海上、帝國海上、三菱海上の八社を以て結成せられた而してその設立の目的は各社協同して保險料率を是正し、引受條件を統一して、我が船舶保險業界の刷新を計ることであつた。其後、同協會は着々その目的達成に成功を収めつゝあつたが、次第に爾餘の船舶保險を營む會社も之に加盟し、遂に昭和十二年七月には船舶の元受保險を營む內國會社十一社全部の加盟をみるに至つた。而して昭和十三年十一月二十八日附を以て社團法人組織と改められたのである。

○貨物保險協和會は、海上保險一木會が昭和十四年十一月一日解散となると共に新に組織されたもので、その内容は前記一木會を繼續するものである。而してこの海上保險一木會は、昭和十年三月組織された貨物海上保險業者の團體であるが、その組織は二部に分たれ、第一部は各種プールの運営を目的とし、第二部は海上運送保險に關する事務の運営を目的とするものである。

以上の如くして、船舶、積荷兩方面における海外向再保險の國內消化策は成り、相當成績を擧げたのであるが、これのみでは未だ充分でなかつた。即ち、昭和十四年初頭以來、極度の不安におかれた歐洲の政局は、九月に入るや俄然、一大破局に陥り、今次の所謂第二次歐洲大動亂の展開をみたのである。かくして、海上危険は世界的に擴大され、海上保險料も屢次の引上



げに依つて殆ど禁止的高騰を演ずるに至つた。加ふるに、海外との再保険取引は戦局の進展につれて、單に政治、經濟上の理由からばかりでなく、事實上技術的にも漸次不可能になつてゆく傾向すら現はれて來たのである。こゝにおいて政府は、取敢えず應急の對策として、昭和十四年十月、戦時海上保険國家補償制を施行することに決し、同年十一月二日、海上保険業者二十一社より成る戦争危険再保険組合との間に再保険補償契約を締結したのである。而して、この補償契約に依れば、十一月三日以後、引受けられたる船舶並に貨物について戦争危険に因る損害が発生したときは、政府は一千萬圓を限度として、保険者に補償することとなつたのである。然しながら、この補償制度は全く臨時應急の措置にすぎなかつたから、別に政府は、再保険國營を断行するに決し、次期の帝國議會（第七十五議會）の協賛を経て、昭和十五年三月三十日、遂に、損害保険國營再保険法を公布し、同年六月一日から之を實施することとなつた。即ち、前記、戦時海上保険國家補償制は同年五月末日限り之を廢止し、本格的な戦争海上保険の再保険の國營がこゝに實現をみたのである。（附録第四を看よ）

かくの如くにして、戦争危険に對する再保険の對策は成つたのであるが、更に、歐洲戦亂の

進展に伴つて、愈々、海外との再保険取引が技術的にも極めて困難な状態に陥つて來た。こゝにおいて、廣く普通損害保険の再保険國內消化に特別の措置を講ずる必要に迫られるに至つた。かくて、本邦損害保険會社四十二社共同出資に係る再保険専門の會社が設立されたのである。即ち昭和十五年十月十四日創立された東亞火災海上再保険會社が是である。併しながら、この東亞火災海上再保険會社の消化力も自ら限度があつて到底充分その目的を達し得ない現状に鑑み、更に、前掲、損害保険國營再保険法第一條第一項を發動して、同法を一般損害保険にまで擴張することにした。即ち、昭和十六年一月七日、普通保険國營再保険の施行令が公布せられ、即日實施されたのである。以上述べた如くして、我が海上保険界は、その創業時代からの長い海外依存の經營から脱して、ともかく自給自足の出來うべき態形を整へるに至り、こゝに我が海上保険界の所謂、臨戦非常時態勢が成つたのである。



## 第四章 海上保険契約

## 第一節 總 說

海上保険制度は、元より商業、經濟の必要に促がされて生じ發展し來たつたものであるからその本質において經濟制度たることは明らかである。然しながら、凡ゆる經濟制度は同時に法律制度たる性質を備へてゐる。殊に海上保険の如きはその法律制度として極めて特殊な發達を遂げており、その法律的機構も可なり複雑難澁であるから、特別な注意を以て之が理解に努めなければ海上保険制度を有効適切に利用することは出來ないであらう。

海上保険の法律制度としての特色は主として海上保険契約において現はれてゐる。我が商法の規定をみるに、海上保険契約とは當事者の一方が航海に關する事故に因りて生ずることあるべき損害を填補することを約し、相手方が之に對して報酬を與ふることを約することに依つて

成立する契約である。従つて、海上保険契約の内容を理解する爲めには第一、海上保険契約の當事者、第二、航海に關する事故、即ち海上危険、第三、海上危険に因つて發生することあるべき損害、即ち海上損害、及び第四、當事者の一方より相手方に支拂はるべき報酬、即ち海上保険料等に付いて充分なる智識を有たなければならぬ。が更に海上保険は損害保險の一種たることから明らかなやうに、海上損害發生の前提として、そこに何等かの經濟的利益の存在が必要である。かくて第五にこの經濟的利益、即ち被保險利益について理解しておかねばならない。尙以上の他に、海上保険契約がいかなる規範に規制され、いかにして成立するか等の問題が考慮されねばならない。今、これらの諸點について説明するに當り、最も重要事項たる海上被保險利益、海上危険、海上損害、及び海上保険料等については各々章を改めて述べることにし、本章においては爾後の諸點について略述することにする。

## 第二節 海上保険契約法の性質

我國における海上保険契約法としては商法、海商篇中第八百十五條乃至第八百四十一條の規



定があるが尙この他に商法第八百十五條第二項の規定によつて、損害保険契約に關する總則的規定たる第六百二十九條乃至第六百七十二條も亦海上保険契約法たる性質をもつのである。

然し乍ら、これらの諸規定は殆んどすべて任意規定であつて、契約當事者は之と異りたる意思を以て比較的自由に海上保険契約を締結することが出来る。殊に我國の實情よりみるときは從來英國における海上保険の慣行に追隨した結果、むしろ獨法系の我が商法規定と異つた契約が實際上常に行はれて來たのである。その最も著しい例としては我國に於て英文の保險證券を以て海上保険契を締結する場合、屢々次の如き意味の英文約款の存するを見出すのである。即ち

(This insurance is understood and agreed to be subject to English law and usage as to liability for and settlement of any and all claim)

〔大意〕 本契約ハ一切ノ損害填補ニ對スル責任及ビ其ノ履行ニツイテハ凡テ英國ノ法律及ビ慣習ニ從フベキコトヲ諒解シ且ツ協定シタルモノナリ。

かくの如き場合、その海上保険契約を規制するものは我商法の規定に非ずして、英國の法律

及び慣習である。具體的には、一九〇六年英國海上保險法 (Marine Insurance Act, 1906) と英國海上保險の慣習たるロイズ慣習 (Customs of Lloyd's) 及び海損精算人協會の取扱規則 (Rules of Practice) 等である。これは今日我が國の當面する事態からみて眞に遺憾なことであり、近き將來、かゝる海外依存の慣行は之を打破すべき責務を痛感するものではあるが、併し、明治以來の長い傳統的事實として現存するのである。

邦文の保險證券を以て海上保險契約を締結する場合においては、前述の場合の如く顯著に又極端ではないけれ共、矢張り英國における海上保險の實際が模範となつてゐる事實は否定出來ない。かくの如き状態であるから形式的には前掲の商法規定が海上保險法であるけれ共、實務の點からみるときは名實相伴はざる場合が生ずるのである。

海上保險契約は當事者が夫々個別的に折衝して之を決定して差支ない筈である。然し、實際上、かくの如くすることは徒らに手数を煩雜にし、取引の安全、敏速を期待出來ない關係から保險會社は豫め船舶保險、積荷保險各場合について、その一般的なる契約内容を決定しておくのである。普通保險約款と稱するものが是である。我が保險業法の規定に依れば、普通保險約



款は保険者これを作成し、主務省即ち商工省の認可を経なければならぬ。又保険証券には普通保険約款の全文を掲載し、又は之を記載したる書面を添付しなければならぬ。然し普通約款と異りたる契約を締結することも勿論、當事者の任意であつて、かかる場合にはその旨を保険証券に記載するのである。かかる條項を特別保険約款と云ふ。然し同じく特別といふもその中に自ら定型が出来るものである。例へば、積荷保険における特擔分損擔保、特擔分損不擔保等に關する特別約款等は矢張りその一般的なる場合を考慮して豫め保険者が普通約款と同様の方法を以て作成し印刷しておいて、その撰擇を當事者に一任するのである。之を固定約款と云ふ。又それ程一般的ではないが保険者が隨時必要に應じて協定して特別約款を作成することもある。之を可動約款と云ふ。最後に、全く當事者が個別的に任意に作成する場合もある。之を偶存約款といふ。又特別約款を形式からみれば、印刷されたもの、(印刷約款) 騰寫刷のもの、(騰寫約款)、ゴム印にて示されたもの、(捺印約款)、手書されたもの、(手書約款) 等に區別出来る。

かくの如く海上保険契約は凡て保険約款を以て決定されるのであるから、もし當事者間に契

約上の紛争が生じた場合は、特別約款、先づ適用され、次いで普通約款が適用される。而して最後に商法中の海上保険法規の適用をみるのである。従つて海上保険契約法の實際を明らかにしめんとするには、どうしてもこの保険約款、就中、普通保険約款の内容を詳かにしなくてはならない。

尙、この普通約款は保険者各自作成して主務省の認可をうければよいのであるから、保険者によつてその内容を異にするも差支ないわけである。然しながら料率協定、再保険等の必要から保険者間に約款統一運動が起り、現に船舶の普通約款については統一成功し、又積荷についても原案が成つたことは前章に述べた通りである。

### 第三節 海上保険契約の成立

海上保険契約は所謂諾成契約である。従つて之を表示する書面の作成は必ずしも必要でないのを原則とするが獨り英國においては、スタンプ條令(一八九一年)に依つて、海上保険契約には書面の作成を必要のものとせられてゐる。尤も、海上保険の實際においては、各國共に書



面を作成する慣行であつて、之を海上保険証券 (Policy of marine insurance) と稱する。然し、海上保険契約は當事者の合意によつて成立するのであつて、決して保険証券をもつて作成するものではない。保険証券は保険契約の存在を證明する最も有力な一種の證據物件である。海上保険契約の申込に際し、申込者が特に注意すべき點は商法第六百四十四條の所謂告知義務に關する規定であるが、更に普通保険約款にも之に關聯して申込者の心得おくべき規定がある。

○商法第六百四十四條

保險契約ノ當時保險契約者カ惡意又ハ重大ナル過失ニ因リ重要ナル事實ヲ告ケス又ハ重要ナル事項ニ付キ不實ノ事ヲ告ケタルトキハ保險者ハ契約ノ解除ヲ爲スコトヲ得但シ保險者カ其ノ事實ヲ知リ又ハ過失ニ因リテ之ヲ知ラサシトキハ此ノ限ニ在ラス  
前項ノ解除權ハ保險者ノ原因ヲ知リタル時ヨリ一ヶ月間之ヲ行ハサルトキハ消滅ス契約ノ時ヨリ五年ヲ經過シタルトキ亦同シ

○積荷普通保險約款第二條

- 第二條 左ノ場合ニ於テハ保險契約ハ無効トス
- 一 保險契約ニ關シ保險契約者又ハ被保險者ニ詐欺ノ行爲アリタルトキ

- 二 保險申込ノ當時同一ノ目的ニ付キ保險契約者又ハ其ノ他ノ者ト他ノ保險者トノ間ニ締結シタル保險契約カ存在スルコトヲ知リテ其ノ旨ヲ保險申込書ニ明記シテ當會社ニ申出テサルトキ
- 三 他人ノ爲メニ保險契約ヲ締結スル者カ其ノ旨ヲ保險者ニ告ケサルトキ
- 四 保險契約ノ當時當事者ノ一方又ハ被保險者カ事故ノ生セサルヘキコト又ハ既ニ生シタルコトヲ知レルトキ

尙この告知義務に關して英國海上保險法は第一七條乃至二〇條において極めて詳細なる規定を設け、海上保険契約が最大善意 (Utmost Good faith) の契約たるべきことを宣言してゐる。現今、各國に行はるゝ海上保険証券は大體二様の形式に則つてゐる。即ち、其一は英國式海上保険証券であり、其二は大陸式海上保険証券である。英國式のものゝは西曆一六〇〇年代より存在し、現今行はるゝものと大同小異である。隨つて其の記載せらるゝ文言は一つ一つ傳統的意味を有し、頗る難解のものが少くない。之に反して大陸式のものゝは、何れも皆十九世紀以後の作成にかゝり、其の文言は何れも明確であつて、殊に獨逸式のものゝに至つては頗る簡單



平易である。而して我が國における海上保険証券は邦文のものは、大體、大陸式であつて、船舶保險証券と積荷保險証券との二種が行はれ、又英文のものは英國式の貨物保險証券が用ひられてゐる。運賃、船費其他各種の海上保險の場合にも、それらの何れかを使用するのである。尙、英國式と稱する中にはロイズ式又はS・G式と呼ばれるものと、カンパニイ式の二種が區別される。前者は前述の如く古き傳統を有し、現に英國海上保險法則第一表に掲げられたる標準型式であつて、ロイズの保險者が之を採用してゐる。又、カンパニイ式と稱するは英國の海上保險會社の使用するもので、ロイズ式に酷似したものであるが、その文言はやゝ近代化されて平易なものとなつてゐる。而して我が國に行はれる英文保險証券には、ロイズ式に範をとれるものあり、又カンパニイ式を模倣したものもあり、一定ではない。

次に保險証券に記載せらるべき事項について見るに、要は當事者の利害關係を律するに足る條項たるべきは言を俟たないが、我が商法の規定するところによれば左の如くである。

- 一、保險の目的
- 二、保險者の負擔したる危険

三、保險價額を定めたるときは其の價額

四、保險金額

五、保險料及び其の支拂の方法

六、保險期間を定めたるときは其の始期及び終期

七、保險契約者の氏名又は商號

八、保險契約の年月日

九、保險証券の作成地及び其の作成の年月日

(以上商法第六百四十九條の規定)

十、船舶を保險に付したる場合においては其の船舶の名稱、國籍並に種類、船長の氏名及び發航港、到達港又は寄航港の定あるときは其の港名

十一、積荷を保險に付し又は積荷の到達に因りて得べき利益若くは報酬を保險に付したる場合においては船舶の名稱、國籍並に種類、船積港及び陸揚港

(以上商法第八百二十三條の規定)



然るに、海上保険の實際にあつては、是等諸々の記載要件の内、數項だけは後日、被保険者に通告すべきことを條件として契約を締結することがある。斯くの如き保険契約を豫定保険契約 (Open Policy) とし、之に對して普通の契約を確定保険契約といふ。而して保険證券は保険契約に付ての當事者の合意が成立して、保険申込者が保険申込書に所定の記載をなし、記名捺印して、保険料と共に保険者に交付した場合、保険者より保険料領收書と共に申込者に交付されるのである。

## 第五章 海上保険の目的及び其の價額

### 第一節 總 說

海上保険契約は一種の損害填補契約なることは既に述べたところであるが、損害填補といふ以上そこには必ず損害の發生が前提されねばならぬ。而して損害ありといふ爲めには何等かの經濟的利益が滅失、毀損されることを意味するから、海上保険契約には必ず經濟的利益の存在が前提條件となる。而して、この經濟的利益なるものは有形、無形を問はず廣く財産に對する享益關係を指して云ふのである。従つて、一個の財産に對して享益關係を有するもの多數あるときは財産は一個なれども經濟的利益は複數となる。例へば、船舶についてみるに、その所有者は勿論所有權といふ點より經濟的利益を有するが、もし之を抵當にして金融を與へた者がありとせば、抵當權者は矢張り、その船舶に對して經濟的利益を有することとなる。更に又、そ



の船舶が備船された場合について老へれば、備船者も亦経済的利益を有することゝなるであらう。而して、これら多數の経済的利益を有する者は、その船舶の滅失、損傷等によつて夫々異りたる立場において経済的利益を害せられ、損害を被る者であるから、各自損害保険を付することが出来るわけである。かくの如き経済的利益を保險學上、一般に被保險利益 (Insurable Int rest) と稱し、而して、被保險利益の對象たる財産を保險の目的と呼ぶのである。従つて、保險の目的はいはば客觀的な觀念であるに反して、被保險利益は主觀的な觀念と云ふことが出来るやう。而して、この被保險利益を金錢價值に見積つたものを保險價額と名付ける。即ち保險價額は、保險の目的の價格である。本邦商法において、被保險利益は必ず金錢的に見積りうべきものたるを要するとは、第一に保險價額なくしては保險契約は成立せず、第二に被保險利益を金錢に見積るには保險の目的の價額に従ひ測定すべしといふ主旨と解すべきである。蓋し被保險者と保險の目的との關係は、主觀的にみれば常に必ずしも金錢に見積り得ざるものである。然るに法律において必ず見積るを要すとなす以上、被保險利益の價額は、その目的の一般經濟社會における客觀的評價に據るより外はないからである。然るに、かかる客觀的評價と

いへども、實は、時間的に、又場所的に常に變動して極めて不安定なものである。かくて保險期間中、何れの時、何れの所における保險の目的の價額をとつて保險價額となすべきかは、大いに考慮を要するところである。商法は、この點について、損害保險は實損填補たるべきものといふ原則から、保險價額は事故の發生した當時、(従つて損害發生時における)、保險の目的が其の場所において存すべかりし價額に従つて之を決定すべきものと規定してゐる。併しながら、之を實際に徴するに、損害發生の時並に場所において、保險の目的の價額を知ることが事實不可能な場合が少なくない。依つて、商法は更に便宜的規定を設けて、保險契約の當事者は豫め保險價額を協約するを得る旨を定め、以て後日の紛争なきを期してゐる次第である。而して實際上、かかる保險價額の協定は未だ損害發生以前に行はれるを以て、契約當事者の利害の對立は存在せず、従つて、協定の成立は容易である。又かかる協定は實際上極めて便利であるため、廣く一般に行はれてゐるのである。かかる協定の存する保險契約を評價濟保險、若くは價額協定保險 (Valued policy) とし、之に反して、保險價額の協定なきものを價額未詳保險、若くは無評價保險 (Unvalued policy) とす。



價額協定保険において問題となるのは、協定價額が損害発生時における實際價額を超過した場合、即ち協定價額を標準として算出したる保険者損害填補額が實損額を超過したる場合である。蓋し、かくの如き場合を凡て是認するにおいては海上保険の損害填補契約たることの本義に背き、やゝもすれば保険の賭博化を招くことにもなるからである。とはいへ、協定價額と實損害との完全なる一致の如きはむしろ理想にすぎず多少の差額の生ずべきは當然である。而して法律がかくの如き當事者間の協定價額を認めたる所以は、畢竟するに取引の敏速とその安全とを期したるに由るのであるから商法は、かくの如き場合、當事者が保険價額を定めたるときは保険者はその價額の著しく過當なることを證明するに非れば其の填補額の減少を請求することを得ない旨を規定したのである。

保険價額に似て非なるものに保険金額なるものがある。これは契約當事者の定めたる保険者の損害填補責任の限度を金額で示したものである。かくの如く保険金額は保険者の責任の限度であるから、當事者の任意に定めることの出来るものである。而して保険金額と保険價額とが同額なる場合を全部保険、前者が後者を超過する場合を超過保険、又前者が後者よりも少額な

る場合を一部保険といふ。而して全部保険が最も普通に行はれる。超過保険は稀に行はれるものであるが、その超過部分に限り保険契約は無効である。

## 第二節 船舶及び其の附隨の目的

### 第一項 船舶

船舶の意義については我が商法は船舶とは商行為を爲す目的を以て航海の用に供するものであつて、且つ端舟其他構構のみを以て運轉し、又は主として構構を以て運轉する舟は海商法上の船舶と看做さないと規定してゐる。かくの如く海商法上の船舶の意義は普通觀念上の船舶に比し、その範圍甚だ狭いのであるが、海上保険の目的たるべき船舶にあつては、其の意義頗る廣汎である。即ち苟くも船舶たる以上、其の商船たるを問はぬは勿論、更に官公署の所有に屬する船舶、建造中の船舶、淺瀬船、庫船等も亦海上保険の目的となすことが出来るのである。尙、船舶保険において、反對の特約なき限り、屬具目錄に記載せられたるものは從物として、保険の目的中に包含さるべきことは商法の命ずるところである。



船舶の保険價額については、我が商法の規定に従へば保険者の責任の始まる時における價額を以てする旨を定めてゐるが、元來、船舶は普通の商品ではなく、一定の市價と稱すべきものがない。市場における運賃の高低によつて其の價額に影響を來すを免れない。詳言せば運賃高騰すれば船價亦高騰すべく、之に反して海運業不振にして繫船相踵ぐが如き場合には船價暴落することあるを免かれない。故に市價に従つて保険價額を正確に規定せんとするが如きは殆ど不可能に近い。尤も理論的には種々の提案を爲すものがある。例へば英國のローンズ氏の如きは、船舶は元來運賃獲得機關であるから、その價額は將來取得すべき運賃利得の現價、即ち之を資本に還元した價額に、その使用年限の盡るに當つて尙ほ得らるべき潰し値段を加算したるものでなければならぬと云つて居る。又、新造船の價額より使用年限後の潰し値段を控除しその新造後の年限に對する一定の原價計算を行つたものを以て保険價額となすべしと稱するものもある。或は又、同種の造船又は購入價額を基礎とし或は直ちに賣却して得らるべき價額を以てすべしと唱へるものもある。今これら諸説について檢するに、第一説は運賃が船舶の需給關係より變動常なきものであるから數年乃至十數年の久しきに亘つて之を見積ることは實際上

到底不可能であるといふ點に最大の缺點を藏する。第二説は、之に反して、實行可能であり、又船齡の全期間についてみれば合理的方法であるけれ共、騰落常なき船舶價額の評定方法として必ずしも萬全の策ではない。次に第三説によれば、購入價額の場合には其の價額過大に失するの虞あり、又賣却額は之に反して過少に見積らるゝ憂がある。之を要するに各説夫々相當の根據を有つものであるけれ共、船舶の保険價額に關する合理的標準は今日尙ほ之を理論的に決定することは出來ない、故に實際の場合には、該船舶の購入價額、又は新造價額乃至當時の船價市況等を考慮し、又技師の鑑定に依つて評價して、價額等も参照して當事者の示談によつて保険價額を定むるのが妥當であり、又通例でもある。

從來、我國においては以上の如くにして協定したる保険價額の八割を以て限度とし、その以内に於いて保険契約を爲すを例とした。これは被保険者をして常に保険の目的について一部の利益を留保せしめ、以て有事の際に極力その損害の防止に努力せしめんとする趣旨から出たのであつた。歐洲諸國においても往時、保険思想の幼稚であつた時代には此種の方法が行はれたけれ共、現今においては保険金額をその價額以内に制限するが如きことはむしろ例外であ



る。又我國においても近時漸く之と同一の傾向を示すに至つた。殊に英國においては、單に全部保険を以て満足せず進んで超過保険を歓迎する傾向すら現はれてゐる。その理由をみるに、保険金額増大せば填補責任の過重となることは勿論であるが、その反面に保険料収入の増大をはかることが出来るのみならず、船舶の全損は比較的稀であり、又分損擔保の場合であつても所謂最少責任額百分の三の損害は擔保せざる慣習であるから保険金額を増大することは必ずしも保険者に不利益ではない。之に反して被保険者は寧ろその保険金額を小ならしめ、一方においては保険料を節約し、他方においては可成多く最少責任額を得んとする傾向がある。然し乍ら單にその保険金額を減額せしめるのみでは全損の場合、充分の填補を得ることが出来ない爲め、之を補充する目的を以て保険價額の一定額に對して「全損ノミ擔保」の條件を以て、比較的低廉なる保険料に依り所謂船費保険を契約しておくのである。これを重複主義といふ。然し保険者よりみればこの重複主義は甚だ不利益であるから、その防止策として船費保険は船舶保険價額の一定歩合に制限したのである。所謂船費一割五分約款 (15% Disbursement Clause) といふのが是である。

船舶保険の保険期間に關しては、一航海に就き契約するものと、一定の期間に就き契約するものとの二種がある。前者を航海保険といひ、後者を期間保険と稱す。往時、帆船時代においては季節的に或は其他の故障によつて休航の止むなき場合が屢々發生した爲め航海保険を爲すことが多かつたが、今日の汽船時代に入ると、概ね期間保険により、其の期間を一ケ年とするのが通例である。期間保険の場合、該船舶が尙ほ航海の途中にあつて期間満了となることが生ずる。かくの如き場合はその船舶が最初に到着すべき港灣までの期間は之を日割計算 (Pro Rates) の方法を以て一定の保険料を追徴して保険者の責任を延長せしめることが従來一般の慣習である。而して船舶保険證券中には特に之に關する約款を挿入するものがある。所謂、**續続約款** (Continuation Clause) と稱するものは是である。

## 第二項 運 賃

一般に海上運送において運賃といへば、海運業者が貨物の輸送に對して受くべき報酬を指すのであるが、海上保険においては、その範圍廣く船舶の使用料、即ち傭船料及び貨賃料の如きものも亦包含することになつてゐる。但し旅客運賃は之を除く。この點に關し英國海上保險法



は、運賃とは旅客運賃を除き、船主が船舶の使用上生ずる一切の利益を總稱するものと規定してゐる。

現今運賃は海上保険の目的として重要な地位を占めるに至つたが、往時にあつては之を否認するのが寧ろ一般であつた。即ち、運賃は運送行爲完了後に取得せらるべきものであるから、その利益は現實に存在せずして、將來のことに屬し、且つ又之を取得しうるや否やも不確實であるから現在において被保険利益は存在せず、随つて保険の目的となることが出来ない。又もし運賃の保険を認むるものとせば運送者は積荷の輸送を終了せぬ場合においても、尙且つ保費者から填補をうけることが出来るから、運送貨物を粗略に取扱ふ虞れが生ずるとなしたのである。然しながら、運賃保険を認めないとせば、通商貿易は、その發展を拒まれ、又海上保険制度本來の機能を半減せしめることになる。かくて十八世紀中葉以後實際上の必要に促がされて運賃を海上保険の目的と認めるやうになつたのである。

前拂運賃については運送人は如何なる場合にも之を返還せざる旨の特約をなすを普通とするから、この場合においては運送人は、その運賃について何等の危険はない。従つて運送人は運賃

賃保険を付し得ない。但し荷主は前拂運賃だけ積荷の價額が増加したものととして、積荷保険の對象とすることが出来る。

運賃の保険價額については、我が商法に明文はないけれども、各國の例にならつて、總運賃額を以て保険價額とするを妥當と考へる。

### 第三項 船 費

こゝに船費、又は單に費用と稱するは、船舶が発航に際し、その準備のために要する所謂、航海支度金を總稱するものである。従つて、艙裝費、貯藏品費、港税等の船舶の航海上、又は運賃取得の爲めに支出した費用の如きは何れも之に包含されるのである。かゝる船費は航海が無事に完了せず、又充分なる運賃が取得出来ない場合、回收不能となるものであるから之を保険の目的となすことが出来る。然しながら、かゝる費用は元來、運賃の原價を構成する要素であるから、もし費用保険と共に運賃保険が併せて契約された場合には、所謂重複保険となつて當然その一部は無効となる虞れがある。

尙、船費保険が船舶保険の補充的目的を以て利用されることは既に船舶保険の項で述べた通



## 第三節 積荷及び其の附隨の目的

## 第一項 積荷

積荷、又は貨物の保険は夙より海上保険の重要な目的であつた。而して法律上特に禁止せられない限り、船舶による運送品は凡て保険の目的となりうることを原則とする。従つて、その範囲は頗る廣く、一般の商品は勿論その他の貨物例へば、貴重品、旅客の所持品、有價證券、乃至は牛馬の如き生命ある動物も之に包含されるのである。但し、船員の身廻り品、船舶内にて消費さるべき燃料、食料品等は單なる運送品と見做すべきではないから、積荷保険の目的とはならない。

尙英國において貨物保険の目的たるものは所謂商品（マーチャンダイス）の性質を帯びたものでなければならぬ。而も反對の特約なき限り甲板積の貨物及び生命を有する動物の如きも之を包含せざるものとしてゐる。

積荷の保険價額については、特に當事者間に協定がない場合には、我が商法は船積の地及び時に於ける其の價額に、船積及び保険に關する費用を加算したるものを以てする旨規定した。併し單に理論上から云へば、積荷の保険價額はその到達地における市場價額であつて、その原價ではない。但し、現今何れの國においても右の如き航海終了主義を採らないで寧ろその被保険者をして危険の開始當時における價額に以上の諸費用を加算せるものと定めてゐる。而して右の結果として積荷保険の場合には、普通保険者より受領すべき保険金額はその到達港における實際の價額よりも少額となるのが普通である。これは船舶保険の場合と正に逆の關係といふことが出来る。

然るに當事者間に其の價額を定めた場合は、別に商法の規定があつて、その價額が過當でないときは保険者は填補額の減少を請求することが出来ないのを原則とする故、保険金額は積荷の實際上の價額よりも大となること敢て稀ではない。蓋し、現今積荷保険をなすに當り被保険者は屢々若干の希望利益を見積りて保険價額を算定するからである。

尙、積荷の種類によつては、保険期間中、市價に著しい變動を來すことがあるであらう。故



に、我が商法は市價が運送の途中で著しく下落したときは、被保険者は保険者に對し保険金額及び保険料の減額を請求するを得べき旨を規定してゐるけれども、若し被保険者又は保険契約者が減額の請求を行はないときは、保険者において著しく市價の下落したることを立證せざる限り保険金額に變更を來たさない。

#### 第二項 希望利益

希望利益、又は期待利益とは積荷が仕向港に制達することに依つて得らるべき利益を云ふ。従つて希望利益は現に存する利益ではなく單なる豫定にすぎないものであるから、保険契約の當時において、これに對して被保険利益を認むべきでなく、従つて保険の目的となり得ないといふ趣旨から希望利益の保険を禁止した國もあつた。然るに其後學説が進歩して、積荷が海難に依つて失はれ、ば、積荷によつて得らるべき利潤も亦喪はれることになるから、積荷が保険の目的となりたる以上、希望利益も同様に被保険利益を有すべきであるといふことになつた。のみならず通商貿易の實際的必要も痛感され今日においては、いづれの國もこの保険を認めることになつたのである。かくて希望利益は一個獨立の保険の目的となり得たのであるが、實際

上は、既に述べた如く、之を積荷の保険價額に包含せしめるを寧ろ一般の慣例としてゐる。

希望利益の保険價額は、之を理論上よりすれば、積荷の到達によつて現實に利得しうべき額であるが、實際上は、積荷價額の一定の割合によつて之を定めるのが普通である。

尙、希望利益の保険に準ずるものとしては、商品賣買上の仲介人、船舶管理人、船舶仲立人等の受領すべき手数料、又は仲立口錢等の保険を擧げることが出来る。蓋し、これらの手数料口錢等は希望利益と同様の性質を有し、且つ海上危険に曝されてゐるからである。

#### 第四節 海上に於ける各種の債權

##### 第一項 總 說

海上における債權とは海上運送に關連して發生すべき各種の債權であることは勿論であるが、保険の目的として特に重要なものは甚だ尠いやうである。例へば冒險貸借に基く債權の如き往時は重要な保険の目的となり得たのであるが、現時の如く資金調達の方法が發達し、我國の如く利息制限令の行はれてゐる時代にあつては最早過去の遺物といつてもよいであらう。現に我



が舊商法においては冒險貸借に關する稍詳細なる規定をおいたるにも拘らず、現行商法には全然これに關する規定がないのである。但し、英、獨等においては各々これに關する規定を存置してある。

次に船員の給料又は報酬も亦、海上債權の一種として、海上保險の目的となりうる。併しながら、船員の給料又は報酬は、元來、船員が船主に對して人的關係から請求しうるものであるから、何等海上危險に曝されることなく、従つて保險の目的となり得ないやうに感ぜらるゝであらう。然るに、各國共にこの保險を認めたる理由は、もし船員が給料を損失する場合を理論的に考へれば、素より船主の支拂不能に原因するものなれ共、船員の給料支拂不能に陥れるは船舶の海難、滅失に由來するものと云ふことが出来るから、この點を主として觀察すれば船員の給料又は報酬も亦、海上危險に曝されつゝあるものと謂つて差支ないからである。

この保險も冒險貸借債權と同様、往時にあつては甚だ緊要なものであつたが、現時においては、各國に社會政策的施設が普及し、船員も亦相當の保護を受け得ることとなつたから、特に給料を保險に付する要はなくなつたわけである。

海上における債權として、やゝ重要なるは海損債權であるが、これについては項を改めて述べることにする。

## 第二項 海損債權

茲に海損債權といふのは、共同海損債權を指すのである。而して共同海損の何たるやに就いては既に一言した如く、所謂海上危險團體、例へば船舶、運賃、積荷等が共通の危險に脅かされた場合、船長がこの危險を回避する爲めに、任意に船舶、又は積荷の一部を犠牲に供し、或は費用を支出することに因つて發生したる損失損害を共同海損と云ふのである。然るに、この場合、同一の海上危險團體の中には、船長の任意の處置に因つて、一方損失損害を被つた者と他方損失損害を免がれた者とが發生すべきである。かくて法律は前者が後者に對して、その被れる損失損害の分擔額を請求しうべき權利を認めしたのである。而してこの求償權を海損債權と稱するのである。我が商法上（第八一七條）保險者は被保險者が支拂ふべき共同海損分擔額を填補する責に任ずる旨の規定があり、又實際上、之が填補責任を回避せんとする條項を挿入しないのが例であるから、被保險者が殊更、共同海損について保險契約を締結する必要はないわ



けである。併しながら、英國においては、特約なければ、保険者は自己の保険したる危険を回避する目的を以て爲されたる共同海損行為に基因する損失損害についてののみ、填補責任を負ふものとされてゐるから、保険危険以外の危険に基く共同海損債権は理論上、保険の目的となるべきである。のみならず、海損債権は船舶が到達、又は積荷引渡の時に於いて現存する價額を限度とすることは各國法律の規定するところである。従つて、海損債権は船舶、又は積荷と等しく常に海上危険に曝されたる被保険利益として保険の目的となりうるのである。

### 第五節 海上に於ける各種の責任又は義務

#### 第一項 總 說

海上に於ける各種の責任又は義務は、或は法律の規定に因り、或は保険契約當事者の契約に因つて生ずるものである。今その主要なるものをみるに、その前者に屬するものは船舶の衝突に因る加害船主の賠償責任、及び船員の過失に基く損害に對する船主の賠償責任である。後者に屬するものは再保険、即ち海上保険者がその被保険者との保険契約に依り填補すべき損害の

一部又は全部に對する責任又は義務、及び赤船荷證券に因る運送人の擔保責任等である。以下項を分つて之を説明することにす。

#### 第二項 船舶の衝突に因る加害船主の賠償責任

船舶が過失に因つて他の船舶に衝突した場合、加害船主より被害船主に支拂ふべき損害賠償金は、我が民法に所謂不法行為に基くものであるから海上危険の直接の結果といふことは出来ない。従つて、特約がなければ、保険者に當然に填補責任が生ずべきものではない。然しながら、かくの如きは被保険者にとつて實際上不便であるから、船舶保険を締結するに當つて、特約を以て衝突に因る損害賠償金をも保険者に填補せしむるのが慣例である。所謂衝突約款(R. D. C.)と稱するものは是である。

衝突約款を設定する場合、その保険價額をいかに定むるかといふに、元來この保険は損害賠償責任を目的とするものなる故、當初より保険價額を確定することは出来ない。かくて我が船舶保険特別約款においては、保険者は被保険船舶が他の船舶と衝突し、これに因り他船又は他船の積荷に與へたる損害を被保険者(被保険船主)が確定判決に依り又は保険者の同意を得て



現実に賠償したるときは、賠償金の四分の三を被保険船舶の保険償額を限度として填補する旨規定したのである。この點、英國においても亦同様であつて、この種の約款を一般に四分の三衝突約款(3/4 R. D. C.)と稱す。而して一部保険の場合には、保険金額の保険償額に對する割合によつて填補することと言ふ迄もない。

尙、加害船主の被害船主に對する損害賠償額の決定についてみるに、我が商法は、加害船主は原則として無限の責任を負ふものであるが、特に航海の終りにおける船舶並に運賃を被害船主に委棄すれば、その責任を免がれ得るとした。然しながら、この點については各國夫々規定を異にし、我が國は大體、佛國とその軌を一にしてゐるのである。然るに、船舶の衝突たるや領水内におけるのみならず、公海上にも生ずべく、又同一國籍に屬する船舶のみならず、國籍を異にする船舶間にも起るべきであるから、この賠償責任の決定は屢々國際法上の困難なる問題となつて來るのである。

かくて各國法制の異なる結果は、船主に不便不安を與へ取引の敏速安定を妨げることにもなるから、一八九七年以降、國際海事協會の會議が各地に屢々開かれて、萬國劃一的法規の制定

に努めたのであるが、各國の海運事情異り、隨つて各々自國の事情に適合する法規の制定を希望して譲らなかつたので、遂に今日に至るも未だ成功を収めることが出來ない状態である。

### 第三項 船員の過失怠慢に基く賠償責任

船舶の航海中、船員の過失又は怠慢に因つて、積荷に損失損害を及ぼした場合、船主はその被害荷主に對して損害賠償責任を負ふことは當然であり、各國共に法律を以て之を定めてゐる。而してこの賠償責任は、海上危険の直接の結果でないことは、前項、船舶の衝突に基く加害船主の賠償責任と同じである。従つて、保険者の當然に負擔すべき責任でないことは明らかであるが、該責任は、航海を爲すことに依つて發生した一種の損害であるといふ點において、矢張り船主はこの責任に對して被保険利益を有すと看做すことが出來るのである。尤も、英、獨等の諸國においては、船主は船荷證券中に、所謂免責約款なるものを挿入して、この種の賠償責任を回避することが出來るから、これら諸國の船主は、この約款を利用すれば、敢て賠償責任に對する保険を必要としないわけである。然るに我が國においては之と趣を異にし、船主は自己の過失、船員、其他の使用人の惡意若くは重大なる過失に對しては免責の特約を許さな



いといふ商法上の規定がある。従つて我が國においては叙上の免責約款はその效力を生じないことになる。かくて船主はその起るべき責任に對して保険を付するのである。而して、その保険額は、衝突に因る賠償責任の場合と同様、豫め之を確定することは不可能であるが、保険者は積荷の價額を以て、その限度とすることは言ふまでもない。

尙、近年に至り、諸外國においても我が商法と同様の規定を設くるもの少くない。例へば、米國の所謂、ハーター法、濠洲政府の貨物運送法、英國海上運送法の如きその著しきものである。之等の法律によれば、船長、海員等の過失、怠慢より生じたる損害に對しては船主は特約を爲したるときと雖も、自己の責任を免かるゝことを得ずと規定した爲め、船主は、その義務に對して保険契約を爲すこと漸次普通となるに至つたのである。

#### 第四項 保險者の被保險者に對する損害填補義務

保險者は保險事故の發生に際し、其の被保險者又は保險契約者に對して損害填補義務を負担すること言ふまでもない。保險者はこの義務或は責任を自己の被保險利益として更に他の保險者を求めて、之と保險契約を締結することは、現今普く行はれるところであつて、一般に之を

再保險と稱す。而して、再保險における最初の保險者を原受保險者といひ、原受保險者を被保險者とする保險者を再保險者と稱する。この再保險者も亦その有する自己の義務に就て被保險利益を有する故、更に他の保險者を求めて之を保險に付することが出来る。かくの如くして理論上、再保險は殆ど無限に行はれるのである。

再保險の保險價額は原受保險における保險價額を以てその限度とするは明かであるが、普通原受保險者は豫め自己の引受くべき限度を定め、之を超過したる部分のみ之を再保險に付するを例とする。所謂超過額再保險と稱するものである。

再保險の法律上の性質については種々なる學説があるが、一種の責任保險と解するを妥當とする。蓋し、再保險における被保險利益は、既述の如く、原保險者とその被保險者に對して負擔する填補義務だからである。従つて、理論上からするときは明らかに海上保險の範圍を脱するものとなる。かくて再保險は原受保險とは全くその保險たるの性質を異にするものであるから、再保險の保険料と原受保険料とは同一なることを要せず、又原保險の被保險者はその再保險者に對して何等の權利を有たないのである。



第五項 赤船荷證券を以てする運送者の擔保責任

赤船荷證券とは通常の船荷證券と異り、運送者が荷主のために保險者の地位に立つて、各種の海上危険より生ずる積荷の損失損害を擔保することを特約せる船荷證券である。かくて赤船物證券を發行せる運送者は、これに因つて生ずる責任について、更に保險者と保險契約を締結する要があるのである。即ちこの保險は、荷主と運送者との間における契約の結果發生した義務を以て被保險利益とする責任保險契約である。

## 第六章 海上保險者の擔保すべき危険

### 第一節 總 説

海上保險者の擔保すべき危険については、我が商法は、單に航海に關する事故といふ語を以て之を表はし、之に對して何等の説明をも與へておらない。併しながら、その意味するところは海上保險の存在理由よりみて、蓋し甚だ廣汎なるべきものなることは容易に之を推定するところが出来る。

英國海上保險法に於ては、之に反して海上危険 (Maritime perils) の定義を掲げ、次の如くその意義を明らかにしてゐる。海上危険とは航海に基因し、又は航海に附隨して生ずる危険、即ち海固有の危険 (Perils of The seas)、火災、戰爭危険、海賊、盜賊、強盜、捕獲、拿捕、抑留、官憲の抑留、投荷、船員の惡行、其他これと同様なる危険、若くは保險證券に記載した



る其の他の危険を謂ふとしてある。尙、同法に附されてある保険証券にも略々之と同様の危険が列挙されてゐる。而して、之等諸種の列挙されたる危険のあるものについては同法附則に解釋規定を設けて、その字義を公權的に統一してゐる。

○「海固有ノ危険」

「海固有ノ危険」ナル語ハ海上ニオケル偶然ナル事故又ハ災厄ノミヲ言ヒ、風波ノ通常ノ作用ヲ包含セザルモノトス。

○「海賊」

「海賊」ナル語ハ暴動ヲナス船客、及ビ海岸ヨリ船舶ヲ攻撃スル暴徒ヲ包含スルモノトス。

○「強盜」

「強盜」ナル語ハ隱密ナル物盜、又ハ船員タルト船客タルト間ハズ船舶乗込者中ノ何人カガ爲シタル物盜ヲ包含セザルモノトス。

○「君主ノ抑留」

「國王、君主及ビ人民ノ強留其他」ナル各言ハ政治上又ハ行政上ノ行動ヲ意味シ、暴動又ハ通常ノ訴訟手續ニヨツテ生ズル損失ヲ包含セザルモノトス。

○「悪行」

「悪行」ナル語ハ船主又ハ船客ニ損害ヲ及ボスベキ、船長、又ハ船員ノ故意ニ爲シタル一切ノ不正行爲ヲ包含スルモノトス。

○「其他一切ノ危険」

「其他一切ノ危険」ナル文言ハ保險證切ニ列挙シタル危険ト類似ノ危険ノミヲ包含スルモノトス。

我が國においても、普通約款の冒頭に次の如き條項を定めて商法の所謂航海に關する事故、即ち海上保險者の擔保すべき危険について、ヤ、詳細なる説明を加へてゐる。即ち船舶保險に於いて保險者の負擔する危険は、「保險ノ目的ニ付、沈没、坐礁、膠砂、火災、衝突其ノ他海上危険」となし、又、積荷保險においては、「沈没、坐礁、膠砂、火災、衝突號總テ被保險貨物ニ損害ヲ及ボスベキ各種ノ海上危険」となしてゐる。

かくの如く海上保險者の擔保する危険は極めて廣汎に互り、多種多様の形態をとつて現はれるものであるから、被保險者の立場よりすれば頗る好都合であるけれ共、保險者の立場からみれば甚だ不安に堪えないのである。かくて保險者は勢ひ高率の保險料を課せざるを得なくなり、



その爲、被保険者にも多大の不便利益なる結果を與へることになるであらう。この故に、保  
險者は一定の危険を選んで、之を自己の擔保せざる危険として、普通保険約款中に掲げておく  
のである。所謂除外危険約款がこれである。

船舶保険の普通約款に定められたる除外危険を示すと次の如くである。(但し、第三條第一  
號乃至第四號)

第三條 當會社ハ直接ナルト間接ナルトヲ問ハス左記事由ニ因リテ生シタル損害ヲ填補スルノ責ニ  
任セス

- 一、一揆、暴動、同盟罷業、同盟怠業、政治又ハ社會騷擾其他類似ノ事變
- 二、襲撃、捕獲、拿捕又ハ抑留(海賊ニ依ル場合ハ之ヲ除ク)
- 三、水上若ハ水中ニ停止若ハ移動中ヘ水雷其他ノ爆發物又ハ航空機ヨリ落下若ハ發射シタル物體  
又ハ流彈トノ接觸
- 四、戰爭(宣戰ノ前後有無ヲ問ハス)又ハ變亂
- 五、保険契約者、被保険者、保険金ヲ受取ルヘキ者又ハ此等ノ者ノ代理人(本條第六號ニ屬スル  
者ヲ除ク)若ハ使用人ノ故意又ハ重大ナル過失

- 六、船長、乗組員又ハ水先人(強制水先人ヲ含ム)ノ故意
- 七、船舶若ハ其一部ノ自然ノ消耗又ハ此等ニ存在スル瑕疵(船舶ノ所有者又ハ賃借人カ相當ノ注  
意ヲ以テスルモ發見シ得サリシ瑕疵ハ之ヲ除ク)

積荷保険についても亦、大體之に類似の除外危険約款がある。即ち次の如し。(但し、第三  
條第一、第二、第三、第六、第九號)

第三條 當會社ハ左ニ掲クル損害ヲ填補スルノ責ニ任セス

- 一、一揆、暴徒若クハ海賊ニ因リテ生シタル損害
- 二、襲撃、捕獲、強留、抑止其他宣戰ノ前後有無ヲ問ハス總テ戰爭ニ因リテ生シタル損害  
三、發生ノ地及時ノ如何ニ拘ハラス海上ニ停止、漂流又ハ浮動セル各種水雷又ハ爆發物若シクハ  
流彈ニ因リテ生シタル損害
- 四、被保険者、保険契約者若クハ保険金ヲ受取ルヘキ者又ハ此等ノ代理人、雇傭人又ハ船長、船  
員、水先人ノ故意又ハ重大ナル過失ニ因リテ生シタル損害
- 五、被保険貨物ノ性質若クハ瑕疵其他自然ノ消耗ニ因リテ生シタル損害又ハ不可抗力リ起因セサ  
ル破損、毀損、漏損、濕損、腐敗、變質、變色又ハ荷造ノ不完全、荷積ノ不注意ニ因リテ生シ  
タル損害

第六章 海上保険者の擔保すべき危険



- 六 盜竊、鼠喰、蟲喰、鉤傷、雨濡及不可抗力ニ起因セサル濡損、荷包ノ破損、中荷ノ混合ニ因リテ生シタル損害
- 七 船舶出帆ノ當時安全ニ航海ヲ爲スニ必要ナル準備ヲ爲サス又ハ必要ナル書類ヲ備ヘス若クハ官廳ノ検査ヲ怠リタル場合ノ損害
- 八 密輸出入、脱税等ヲ謀リタルカ爲メニ生シタル損害
- 九 貨物カ検査其他内外官憲ノ命令處分ニ因リテ生ツタル損害

除外危険に對しては保險者は當然には責任を負はないけれども、保險者と特約を結んで保險せしめることが出来る。かゝる場合特別高率の保險料を徴せられること勿論である。蓋し、除外危険とされるものは大體において、その危険が大きく又激烈なものが多いからである。

要するに、海上危険の内容は複雑多岐にして到底之を網羅的に列挙することは出来ない。前掲の我が約款をみても、又英法の規定をみても這般の消息は明らかであらう。

然しながら、之を大觀するに、自然的原因による危険と人爲的原因による危険との二種に分類することが出来る。即ち、前者に屬するものとしては、海固有の危険、火災等をあげるこゝが出来、又後者に屬するものとしては海賊、投荷等がある。尙、人爲的危険の内、被保險船

舶の内外に従つて更に二分することが出来る。以下順次、節を分つて、その主要なるものについて説明することにしよう。

## 第二節 自然的危険

### 第一項 破船又は沈没

破船又は沈没とは船舶が風や浪の激しい作用に依つて、海岸又は海中における岩礁等に乘揚げ、其の被害の程度が甚大であつて、獨力を以ては運航し能はざる状態に陥つた場合をいふのである。而して、破船又は沈没の被害程度によつて之を三つの場合に區別することが出来る。その一は、船舶の形骸を全く失つた場合であつて、これを絕對全損といひ、又一名現實全損とも稱す。その二は、被害甚大にして之に修繕を施すも、修繕後における船價は、反つて、その修繕費を償ふ能はざるが如き場合、之を準全損、或は解釋全損など云ふ。その三は、もし損害に修繕を加へれば、その修理後の船價はその費用を償ひうる場合、即ち、單獨海損の場合である。かくの如き區別を設ける所以は、現實全損の場合においては、被保險者は委付の通知を



發することなくして、保険金の全額を取得しうるものとされ、準全損の場合及び單獨海損の場合にあつては、保険者に委付の通知を爲して其の承諾を得るに非ざれば、保険金の全額を受くることが出来ない點に在る。尤もこの點は國によつて必ずしも一樣ではない。(委付の項、參照)

破船又は沈没は、海上危険の一種なること勿論であるが、その原因によつて常に必ずしも保険者の填補するところではない。破船又は沈没の原因は多くの場合暴風雨、坐礁、衝突に起因するものであるが、これは大多數、自然的危険に屬するものであるから、當然、保険者の負擔すべきものである。又假令、船員の過失、怠慢に基く場合であつても、善意の船主、及び荷主にとつては自然的危険と同じく全く不可抗力であるから、之亦保険者が負擔すべきものである。但し、船舶の建造不完なるが爲め堪航力を失つて沈没又は破船した場合には、理論上は保険者に擔保せしむべきやうなれど、商法の規定によつて擔保責任を免かれるのである。

#### 第二項 坐 礁

坐礁に關し、その精確なる定義を述べることは容易でないが、一般に解せらるゝところに依

れば、船舶が岩礁、その他堅牢なる物體に乗り揚げ、短時間内に容易に引卸すことが出来ないやうな状態に在るとき、之を坐礁と云ふのである。随つて、若し、船舶の乗り揚げた場所が、堅牢なる物體の上に非ずして砂地泥床、又は淺瀬の如きものであつた場合には、之を膠砂といひ、又、假令堅固なる物體の上に乗り揚げても、直ちに自力を以て浮び出で、或は短少の時間内に引卸すことが出来、若くは單に觸れた様な場合は、之を觸礁と稱して共に坐礁の中に包含せしめないものである。

坐礁をかくの如く區別する理由は、所謂、倫敦約款を保險證券に挿入した場合、たとへ單獨海損不擔保の條件を以て契約するも、坐礁に基いて單獨海損が発生したときは、損害が最小責任額に達すると否とを問はず必ず、之を填補しなければならぬから、損害の原因が果して坐礁なりや否やは重大なる問題となるからである。

坐礁は通常、暴風雨の如き自然力に基く一種の海難であるが、又時としては船長が拿捕を免かれる爲めに故意に坐礁することもある。所謂、任意の坐礁といふは是である。任意の坐礁は人爲且つ故意に基くものであるが、之を被保險者の立場よりみれば、依然として一個の不可抗力



力と認むべきであるから、保険者の負擔すべき危険といはねばならない。

尙、英國にあつては、是等の原因が、假令損害の遠因なる場合と雖も保険者において擔保の實に任するのであるが、我が國並に米國にあつては、之に反し、損害の近因が坐礁にあるを要するのである。

### 第三項 衝突

海上保険において衝突といふときは、常に船舶との衝突のみを指し、船舶が船舶以外の物體例へば棧橋、防波堤等に觸衝した場合の如きは之を衝突と呼ばないことになつてゐる。

衝突の原因は、之を四種類に分つことを得る。即ち、第一、双方共に無過失なれ共暴風雨又は其の他の不可抗力に基因する場合、第二、被害船主一方の過失に因る場合、第三、加害船主一方の過失に因る場合、第四、双方過失に因る場合である。

而して、保険者において擔保すべき衝突の危険は第一の場合たることは言ふ迄もないが、更に、第二、第四の場合においても、之を被保険者たる船主の立場よりみて、不可抗力に因るものと觀察せらるゝ場合は共に保険者の擔保すべき危険なりと言ひうるであらう。但し、茲に保

險者が衝突の危険につき填補責任を有するといふは、衝突による直接の損害に對する填補責任に限るのであつて、過失に起因する衝突の場合、加害船主より被害船主に支拂ふべき賠償金については、保険者はもとより何等の關係を有せないのである。

以上は専ら、いはゞ狹義の衝突について述べたのであるが、之を擴張して、船舶以外の物體との衝突に因る損害をも保険者に擔保せしめることが出来る。但し、その爲めに保険契約の當事者間に豫め、その旨の特約を締結しておかねばならないこと勿論である。

### 第四項 火災

火災の危険は、陸上では既に火災保険といふ獨立の形態をとつて發達してゐるが、海上保険では、古くから海上危険の一種として、海上保険者の擔保すべき危険とされてゐる。

而して火災の範圍については、陸上おけると同様であつて、火災の爲めに被つた損害は勿論その消火手段の爲めに生じた損害も亦、火災の結果として發生したものなる故保険者の負擔するものとされてゐる。但し、爆發に因る損害、及びその物の性質に基く自然發火は保険者の擔保すべき危険ではない。併し、之が爲めに他の物體に及ぼした損害は、その物の所有者より觀



れば、矢張り不可抗力なる災害であるから保険者に負擔の責ありといふべきである。又、船員又は第三者の故意又は過失に基因する火災も同様に、被保険者にとりては、不可抗力であるから、保険者に責任を負はしめるのである。尤も實際においては、保険者は、その填補責任を緩和する爲め、船員の故意又は重大なる過失に基く火災に對して、免責特約を結んでおくことが出来る。

### 第三節 被船舶内に於ける人爲的危険

#### 第一項 船員の悪行

凡そ船舶は、船主の監督を放れて海洋を航行するものであるから、船員は故意に船舶を破損し、又は積荷を賣却し、或は豫定外の航路を航行して船主又は荷主に損失を被らしめることがある。かくの如く、船長又は船員の故意又は重大なる過失に因つて、船舶、又は積荷に不慮の損失を及ぼすべき不正行爲を一般に船員の悪行と稱するのである。而して、かかる危険は全く人爲的なるものであるが、之を善意の被保険者よりみれば不可抗力に外ならないから、當然保

險者に擔保の責ありと云はねばならない。

尙、我が商法には、船舶所有者は、船員、其の他の使用の悪意若くは重大なる過失に因つて生じた損害につき賠償責任ありと定め、而もこの規定は強行的規定として免責特約を許さないことにせられてゐるから、船主は依つて生ずる賠償責任につき被保険利益を有することとなる故に、この責任に對して保険契約を締結した保険者は、之が擔保の責に任すべきは言を俟たない。

英國においては、「船員の悪行」については特に解釋規定を設けたこと前述の通りである。

#### 第二項 投 荷

投荷とは、船舶、積荷、運賃等が、共通の危険に曝された場合、その危険を回避する爲め、船長が故意に船舶、積荷等を破損又は切斷して海中に投じ、依つて船足を輕快ならしめる行爲を云ふのである。かくの如く投荷は船長の故意に行ふものであるが、之を被保険者の立場よりみれば依然として一種の不可抗力に依るものと看做しうるが故に、各國において例外なく保険者の當然負擔すべき危険とされてゐるのである。



## 第三項 船舶、船長、航路又は航海の已むを得ざる變更

凡そ船舶は、その種類、等級其の他の條件に従つて遭難率を異にするものであるから、船舶の保険者たるは、積荷の保険者たるを問はず、船舶の變更は保険者に對して重大なる利害關係を有すべきである。故に原則として、保険者は船舶變更以後の危険に對しては填補責任を負ふべきものではないのが、我が商法は、その變更が、已むを得ざる事由によるときは、被保険者の立場よりみれば一種の不可抗力に準すべきものとして、變更以後の危険に對しても保険者填補責任を負担すべしと規定してゐる。

船長も亦、本來は保険危険測定上の重要な一要素であるが、我が商法では、船長を指定したるときと雖も、その變更に依り、保険契約の効力に影響を及ぼさざるものと規定してゐる。これ蓋し、現今における船長制度は、概ね相當の知識と經驗とを具へ、嚴重なる國家的監督の下にあるから、商法は、船長の如何は危険測定上、重大因子に非ずとした爲めであらう。

次に、航路は危険測定上最も重大なる關係を有するものである。故に、被保険者が、恣に所定航路を變更するが如きは、保険者に不慮の損失を來さしめるものであるから、原則としては、

船舶が航路外の航行を爲したる時以後の危険について、保険者は擔保責任なきものと謂はねばならぬ、これ英法における離路 (Deviation) の場合であつて、その規定に依れば「適法ナル理由ナクシテ船舶が保險證券上定メタル航路ヲ離脱シタルトキハ、保險者ハ其ノ離路ノ時ヨリ責任ヲ解除セラル。船舶が損害發生前ニ原航路ニ復歸スルモ問フトコロニアラス」としてある。然るに我が商法においては、被保険者が航路を變更し、其の他著しく危険を變更又は増加したるときは、保険者はその變更又は増加以後の事故に付き責任を負ふことなき旨規定し、更に、但し、その變更又は増加が事故の發生に影響を及ぼさざるときは此限りならずと附記してゐる。

以上は一般的なる航路の變更に關するものであるが、已むを得ざる事由に依つて航路外の航行を爲すに至る場合が生ずるであらう。例へば、暴風雨のため、或は船舶内に傳染病患者發生したるため、或は又、他船を救助するため等幾多の場合が起りうるのである。かゝ場合、前述の規定を、そのまま適用すれば、被保険者に對して甚だ苛酷といはねばならぬ。蓋し、被保険者の立場よりみれば、全く不可抗力に因るものだからである。



更に、已むを得ざる航海の変更とは、例へば、その到着港が交戦地域となつた爲め、已むを得ず、その航海を変更して他の航海に向ふが如き場合をいふのであるが、その危険は、前述の已むを得ざる航路の変更に準じて考ふることを得る。

○商法第八二四條

保險者ノ責任カ始マル前ニ於テ航海ヲ變更シタルトキハ保險契約ハ其效力ヲ失フ

保險者ノ責任カ始マリタル後航海ヲ變更シタルトキハ保險者ハ其變更後ノ事故ニ付キ責任ヲ負フコトナシ但シ其變更カ保險契約者又ハ被保險者ノ責ニ歸スヘカラサル事由ニ因リタルトキハ此限リニ在ラス到達港ヲ變更シ其實行ニ着手シタルトキハ保險シタル航路ヲ離レサルトキト雖モ航海ヲ變更シタルモノト看做ス

○商法第八二五條

被保險者カ發航ヲナシ若クハ航海ヲ繼續スルコトヲ怠リ又ハ航路ヲ變更シ其他著シク危險ヲ變更若クハ増加シタルトキハ保險者ハ其變更又ハ増加以後ノ事故ニ付キ責任ヲ負フコトナシ但シ其變更又ハ増加カ事故ノ發生ニ影響ヲ及ボサザリシトキ又ハ保險者ノ負擔ニ歸スヘキ不可抗力若クハ正當ノ理由ニ由リテ生シタルトキハ此限ニ在ラス

然しながら英法においては我が國におけると異り保險者保護の免責規定が多く、被保險者に對してやゝ苛酷である。従つて、被保險者は豫め、航路外航行の特約、即ち離路約款を追加しておくを普通とする。

第四節 被保險船舶外より來る人爲的危險

第一項 海賊及び窃盜

船舶若くは積荷が公海に於て海賊の爲めに掠奪の厄に逢ふが如きは、今日においては殆んど稀有の事實となつたが、往時にあつては極めて一般的なる海上危険の一つであつた。

海賊の意義については我が商法乃至保險約款に何等の規定がないが、海賊たるの要件は先づ船長を暴力的に脅迫し、強力を以て、船舶又は積荷其の他の財貨を持ち去るものである。而して、その強奪者が當該船舶の外部より襲來せると、當該船舶の船員又は旅客たるを問はないのである。英國海上保險法には海賊の意義について解釋規定があつて、旅客にして謀反するもの、及び海岸より船舶を襲撃する暴徒をも包括するとしてゐる。



而して、海賊による危険は、被保険者よりみて、明らかに不可抗力と認められるのであるから、當然保険者の負擔すべき危険とされる。併しながら、実際上は、除外危険約款を設けて、保険者之を填補せざる特約を結ぶを例とする。

次に窃盜の危険につき考ふるに、窃盜とは海賊の如く暴力を用ひずして、積荷又は船舶の一部を窃取する行爲であるとされてゐる。尤も英國においては、海上保険證券に用ひられたる *Theft* なる語は暴力を伴ふものとされてゐる。従つて、この場合には、むしろ強盜といふを適當とすべく、船舶内にて、船員又は旅客が秘密の間に盜取するは、勿論強盜ではない。

而して、窃盜の危険は、素、船員の過失怠慢に基因して發生するとの理由からして、その責任は運送人に在るとされたが、被保険者の見地よりみれば矢張り不可抗力の一種に異ひないので、保険者に擔保責任を認めるやうになつたのである。但し、實際は、これを除外危険とする免責約款を挿入するのが例である。

### 第二項 戦争に因る危険

戦争の意義については、夙に國際法上、諸種の見解が發表されてゐるけれ共、これを以て直

ちに海上保険に謂ふ所の戦争を律するわけにはゆかぬ。蓋し、國際法上にあつては、戦争當事者は、必ず交戦權を認められた政府乃至國家でなければならぬ。然るに、海上保険における戦争は、その敵對行爲が國際法上認められた權力より出づると、將又戰鬥手段が國際法上許容さるゝものなりやを問はず、要は、組織的且つ強力的争闘において、戦争の危険ありと認めるのである。この點について嘗て獨逸における判例は、保險法上の戦争概念について「武力的行爲、若くは戦争類似の行爲は勿論、一國の臣民が強力を以て組織的に國家の權力に抵抗した場合、即ち刑法上の内亂、及び單に掠奪、又は暴力を以て人民を脅かす場合も亦戦争と看做す」となした。蓋し、妥當の見解にして、之と同様の見解は各國において採用されてゐるのである。

而して、戦争の危険に對する保険者の責任については、我が商法は何等規定するところがないけれ共、海上保険の理論から云ふときは、當然保険者の擔保すべきものである。英國保險證券にあつては、戦争危険に該當する文言が列擧されてあるから、この點明白である。但し、今日海上保険の實際においては、ひとしく「戦争、又は變亂に因る危険は保險者之を擔保せず」といふ意味の特約を保險證券中に挿入するを例としてゐるから、事實においては、各國共に戦



争危険を保険者の負擔責任外としてゐるのである。前掲の我が普通保険約款第二條にみられる免責條項、或は英國證券に附せられる戦争危険除外約款、即ち所謂、F・C・S・約款等がこの目的に使用されるものである。勿論、被保険者はこれらの危険についても更に特約を以て之を保険に付しうるであらう。かゝる場合、保険者は戦争危険に對する自己の責任を明確ならしめる爲めに戦争危険約款を追加すべきである。

併しながら、戦争危険は、その規模の大きさにおいて、その損害の深刻さにおいて、他の海上危険と同日の談ではない。のみならず、戦争發生率、乃至損害發生率等については到底信すべき統計を求むることの出來ぬものなる故、之を私人の經營を以て引受けるが如きは、恰も一種の賭博を行ふに等しいであらう。

(英文保險證券に用ひられたる戦争危険除外約款(F・C・S・約款)の要旨は次の如くである。

拿捕、捕獲、強留、引致、抑止、及其ノ結果又ハ其ノ企圖(但シ海賊ヲ除ク)並ニ宣戰布告ノ前後ヲ問ハス敵對行爲又ハ戰鬪行爲ノ一切ノ結果ニ對シテハ保險者其ノ責ニ任セス。水雷、爆發物、其ノ他トノ接觸ニ因リテ生シタル損害ハ保險者之ヲ填補セス。

かくの如く戦争の危険に對する保険は、極めて危険率高き爲め勢ひ該保険料は非常なる高騰を示すに至るべく、従つて、被保険者としても不利なる立場におかれ、又保険者としても甚だしく不安であるから、これが保険引受を敢てせざるに至るであらう。然らば、嘗に一般海外貿易のみならず海運其他國家的重要經濟活動は自ら萎縮せざるを得なくなるであらう。こゝにおいて、國家は戦時保険計劃を立案すべき必要に迫られるのである。第一次歐洲大戰時における我國始め歐洲各國における例にみても、又今次大戰の經驗に徴しても、この間の消息は明らかである。而して國家の戦時保険計劃の主旨は大別して二つある。即ち、その一は國家が保險會社に對して一定の條件を附して補助金乃至補償金を與へて、戦時保険を引受けしめる方法である。又、その二は、國家自ら戦時海上保険の再保險者となつて、之が運營に當る方法である。我が戦時保険計劃についてみれば、第一次大戰當時と今次日支事變を含む大戰における方法とは、勿論大なる相違があるけれ共、大體において、最初臨時應急の處置としては、戦時保險の國家補償制を執り、次いで、本格的なる國營再保險制を建てたことは既に第三章において述べた通りである。



次に、戦争危険の主要なるものについて説明することにしよう。  
その一 拿捕又は捕獲

国際法上の意味において、拿捕とは、戦時において交戦國の軍艦が臨検を行ひ、船舶又は積荷を押収することである。又、捕獲とは拿捕された物を、捕獲審判所において判決の結果没収することをいふのである。即ち、今日においては、捕獲又は拿捕を爲し得るものは、交戦國を認められた艦船に限られてゐる。嘗つて行はれた如く、私船が國家より、免許狀を得て敵國の商船を拿捕する、所謂、私船の拿捕は国際法上適法の行爲と認められないのである。殊に、巴里宣言の規定によれば、中立國の旗章の下に在る敵國財貨は、戦時禁制品を除いて捕獲せらるることなく、又、戦時禁制品以外の中立國貨物は、假令敵國の旗章の下に在つても捕獲せらるることはないのである。故に、私有財産にして捕獲の危険に曝されるものは、(一) 敵船、(二) 敵船中の敵貨、(三) 戦時禁制品、(四) 臨検捜査を拒み、又は封鎖違反の行爲を爲したる船舶、の四者に限られることとなる。

以上は主として国際法上の拿捕、又は捕獲の觀念であるが、海上保険において、保険者の負

擔すべき戦争危険としての拿捕又は捕獲は、やゝ之よりも廣義に解すべきであらう。何故ならば、私船の拿捕、其他不適法の拿捕は国際法上認められない以上、戦争危険と看做すことが出来ず、従つて、保険者の負擔すべき危険でないといふことになれば、これら不適法の拿捕は海賊に準ずるものとならう。然るに我が普通約款では、海賊の危険を負擔しないのを通例とするのであるから、被保険者は填補を受け得ないことになる。然るに各國法制上の戦争危険は、敢て国際法上に謂ふ戦争に基因する危険に限らず、戦争類似の事變に伴ふ危険も亦、戦争危険に準じて保険者の負擔すべき危険と爲すのである。而も戦争の開始せらるゝに當つて、交戦國又はその人民の行爲が正當なりや否やは保険者、殊に被保険者の到底知り得ないところである。然らば、その形態において拿捕の危険に準じうると認められる場合は、之を戦争に起因する危険として保険者の責に歸せしむるを妥當と云ふべきである。

その二 封鎖の危険

交戦國は、敵國に屬する港灣を封鎖して、中立國船舶の之に入港し、又は出港することを禁止することがある。其の際、船舶が封鎖の禁を破つて該封鎖港に入港し、又は出港するときは



船舶の国籍、積荷の種類、如何を問はず没収せらるゝを原則とする。この種の危険を封鎖の危険といふ。

尙、國際公法上において封鎖といふは、實力を以て敵國に屬する所定の港灣に出入するを禁じた場合、即ち所謂、有效封鎖と稱するものたるを要するのであるが、海上保険においていふ所の戦争危険の一種としての封鎖は、國際法上にいふ封鎖に類似の危険であれば差支なく、戦争の危険の一として當該危険を引受けたる保険者は之が負擔の責に任ずるものと看做すべきである。

### その三 撃沈の危険

交戦國は、公海を航行する船舶の国籍を確かめ、又は積荷の種類、或はその仕向地を知らんが爲めに、船舶に停船を命じて臨檢搜索を行ふ權利を有する。然るに、船長がこの命令に服せずして續航し、或は臨檢搜索を拒み、又は妨害する場合には、所謂、中立性を破壊するの故を以て、船舶、並に積荷は沒收、又は撃沈の厄にあふことがある。而して、この種の撃沈が國際法上適法なる爲めには交戦國間の海軍令、又は條約に依つて定まつてゐる臨檢の方法に則るこ

とを必要とするのであるが、海上保険においては、前段屢々述べたと同一の理由から、敢て國際法上認められたるものなると否とを問はず、事實撃沈の厄に遭遇したときは、之を戦争の危険と看做して保険者の負擔とするのである。



## 第七章 海上保険者の填補すべき損害

## 第一節 總 説

海上保険者の填補すべき損害に關して、我が商法は之を次の如く規定してゐる。即ち、「保險者ハ本章又ハ保險契約ニ別段ノ定アル場合ヲ除ク外保險期間中保險ノ目的ニ付キ航海ニ關スル事故ニ因リテ生シタル一切ノ損害ヲ填補スル責ニ任ス」。今これを分析すれば大凡次の如く解するを得よう。

保險者の填補すべき損害は、保險期間中、航海に關する事故に因つて生じたるものでなければならぬ。即ち、保險者の責任を負ふ期間中に、保險者の擔保すべき危險に因つて生じたる損害たることを要するのである。従つて保險者の擔保する危險が、保險期間中に發生すれば、損害そのものはその期間後に生じても保險者に填補責任が在る。之に反して損害が保險期間中

に生じても、その原因たる危險そのものが保險期間前に生じたものであれば、保險者に責任はない。

次に、保險者の填補すべき損害は、航海に關する事故に因つて保險の目的に生じたるものでなければならぬ。即ち、保險の目的たる、船舶又は積荷が、保險者の擔保する危險に因つて滅失又は破損し、若くは其他の事由によつて被保險者に損失を與へたことを要するのである。而るに、ある損害が果して保險者の擔保する危險に因つて生じたものか否かの因果關係を確定することは、實際上、屢々頗る困難である。何となれば、一つの結果が起るため二つ又はそれ以上の原因が互に結びついておつて、いづれが、その結果に對する眞の原因なりや不明となることは敢て海上損害おいてのみ見られる現象ではないのである。

而して、海上保險においてかゝる因果關係が特に重要な意味をもつのは、一つの結果たる損害が、多くの海上危險を原因として起つた場合、それらの海上危險が保險者の擔保せる危險なれば問題はないのであるが、その中のあるものは保險者の擔保するものであり、又他のものは保險者の擔保せざる危險であつたとすれば、その孰れの危險が結果たる損害に對して眞の原



因なりやを判定することは當事者にとつて極めて重大なる利害關係のある問題となるのである。これ海上保険において特に因果關係の問題が重視せらるゝ所以である。而して、この點については、海上保険における一般的原则として近因主義と稱するものがある。

近因主義 (Causa Proxima non remota Spectatur) とは、一つの結果に對して多數の原因が存在するとき、その最も近接的なる原因を以てその結果に對する眞の原因なりとする思想である。即ち損害の近接原因を尋ねて、その原因が保險者の擔保する危険なれば、保險者填補の責を負ふが、然らざればその責に任じないとするのである。この思想は主として英國の判例によつて屢々宣言せられ、同國海上保險法によつて確認されたものである。

(參考)

英國海上保險法第五十五條(一)の要旨は次の通り。

本法ニ別段ノ定アル場合及ビ保險證券ニ反對ノ特約アル場合ヲ除キ、保險者ハ保險ニ付セラレタル危険ニ因リ直接的ニ生ジタル一切ノ損害ニ付其責ニ任ズ。而シテ前述シタル所ニ從ヒ、保險者ハ保險ニ付セラレタル危険ニ因リテ直接的ニ生ジタルニアラザル一切ノ損害ニ付其責ニ任セス。

かくて近因主義は現在海上保險における一大原則となつたかの如き觀がある。今、この原則の實際に應用されたる事例を掲げて、理解の一助とすることにしよう。

最も有名な例は、十九世紀の中頃、かの米國南北戰爭に關連して起つた所謂ハツテラス燈臺事件である。

南北戰爭の際に、コーヒー、六千五百袋を積載した一船舶がリオ・デ・ヂャネイロからニューヨークまでゆく途中、ハツテラス岬の附近で岩礁に乗り揚げて、終に難破して了つた。當時ハツテラス岬の燈臺は軍事上の目的から南軍の爲めに消燈せられてゐたが、之に氣付かず、又船舶の位置の疑はしきまゝ、方位測定を誤つて、遂に坐礁したのである。積荷のコーヒーは約百二十袋、救助船に依つて陸揚げされたが、その後之は南軍の爲め沒收された。又、千袋は軍隊の妨害なかりせば救助し得たものであるが、その妨害の爲めに、救助が不能に終つた。勿論他の殘部は悉く全滅に歸した。

尙このコーヒーには「敵對行爲ノ一切ノ結果ニツキ擔保ノ責ニ任セス」といふ條件の保險が付されてゐたのである。



以上の事件に對する裁判所の判決は次の如きものであつた。まづ没收された百二十袋と軍隊の爲め救助を妨害された千袋との損害の近因は敵對行爲の結果にして、之は保險者がその契約上、擔保の責に任ぜずと定めた條件に該當するものであるから、その損害に對しては保險者は賠償の義務がない。併しながら、残りの五千三百八十袋については、その損害が海固有の危険 (Perils of the seas) に基因するものであるから保險者は之が填補の責任を負ふべきである。蓋し、この損害の近因は、船舶の偶發的坐礁にして、燈臺の消燈はこの損害に對して遠い原因であるとなした。而して、本事件の裁判長は、その判決において近因主義の適用に關して次の如き興味ある例解を示した。即ち、船舶が巡洋艦に追撃され、その拿捕を免がれる爲めに故意に坐礁するか、又は碇泊所もなき入江に遁入し、脱出不能の爲めに故意に坐礁したと假定すれば、この損害は、「敵對行爲の結果」に基因するものであらう。併しながら、もしその船舶が敵の爲めに航路外に追撃されて航海遅延し、その結果、もし航海遅延せざりせば免がれたであらう暴風雨に遭遇して、滅失するに至つた場合、その損害は海の固有の危険に基くものであらうと。

又、近因主義の問題に關し次の如き事件もあつた。柑橘類の積荷について、「部分的損失又ハ損害ハ之ヲ擔保セス但シソレカ他船トノ衝突ノ結果生シタルトキハコノ限りニ在ラス」といふ條件が付された。然るに、この果實を積んだ船舶が航行中、衝突して、修繕の爲め入港の餘儀なきに至つた。而して、その修繕を施す爲めに、その果實を舢舨に積換へ、修理後、更に再び本船に積込まねばならなかつた。その結果、同船舶が目的港に到達したるときは、積荷の果實は著しく損傷を被つてゐたことが判明した。而して、その損傷は、恐らく、一部は、舢舨に積かへたり、本船に再び積込んだりした爲め、即ち荷役に因つて生じたものであり、又他の一部は、果實の腐敗的性質の爲め、航海遅延に起因した自然腐敗に依つて生じたものであつた。問題は、この果實の損害は保險證券に定めたる衝突の結果であるか否か、即ち衝突を原因として生じたものなりや否やに在つた。裁判の結果、その損害の近因は衝突でもなく、又海固有の危険でもない。それは荷役と航海遅延とが協力したる積荷の腐敗的性質であるとなした。

以上各種の事件においては、一つの損害に對して二つ以上の原因があつても、その各原因相互の間には別に何等の關聯はなかつた。然るに、各原因の間に互に密接なる從屬關係の認めら



れる場合がある。即ち一つの原因が一の結果を起し、その結果が原因となつて又、別の結果が現はれるといふやうにして一つの損害が発生したといふ場合が之である。かゝる場合、近因主義を適用するに當つては、單に時間的關係において最も近接せる原因を確定することよりも、むしろ損害發生に對し如何なる原因が最有力なる原因なりやを決定しなければならぬのである。例へば、戦争危険除外約款を以て保険に付せられたる船舶が、敵の潜水艦のために水雷を發射されて莫大なる損傷を被つたので、附近の港に避難した。然るに悪天候のため救助作業抄らず、遂にそのまゝ更に破損されて坐礁し、最後に沈没して了つた。この損害に對して近接的原因を考ふるに、坐礁乃至沈没を擧げることが出来る。然しながらその最有力原因は明らかに水雷であるから、保険者は之を填補する責を負ふべきでない、と判決されたのである。

又、保険者の填補すべき損害は、保険の目的に付いて生じたるものなることを要する。保険の目的に付いて生じたる損害とは、被保険者の、保険に付したる被保険利益の滅失又は減少の意味である。従つて假りに船舶所有者が保険の目的とせる船舶を喪ふことによつて、各種の經濟的不利益、即ち損失損害を被るとしても、それら各種の全部について保険者より填補をうけることは出来ない。只その保険に付したる經濟的利益、即ち被保険利益に對してのみ損害填補を請求しうるのである。この關係は積荷保険においても亦同様である。

以上は保険者が填補すべき損害の一般的條件であるが、更に商法は、前掲の如く、「本章又ハ保險契約ニ別段ノ定アル場合ヲ除ク外」、といふ規定を置いてゐる。即ち前述の一般的條件によつて保険者の填補すべき損害と考へられるものも、法律の規定により、或は又、保險約款の規定によつて、保険者、之を填補せざる損害となることがある。即ち法律の規定としては商法條八百二十九條、第八百三十條第一項の規定、普通保險約款としては船舶約款第三條第五號乃至第七號、積荷約款第三號第四號乃至第八號（但し第七號を除く）、等の諸規定において、（既掲）保險者の填補すべき損害でありながら填補せざる場合を列挙してゐるのである。

## ○商法第八百二十九條

保險者ハ左ニ掲ケタル損害又ハ費用ヲ填補スル責ニ任セス

一、保險ノ目的ノ性質若クハ瑕疵其自然ノ消耗又ハ保險契約者若クハ被保險者ノ惡意若クハ重大ナル過失ニ因リテ生シタル損害

## 第七章 海上保險者の填補すべき損害



- 二、船舶又ハ運送貨ヲ保險ニ付シタル場合ニ於テ發航ノ當時安全ニ航海ヲ爲スニ必要ナル準備ヲ爲サス又ハ必要ナル書類ヲ備ヘサルニ因リテ生シタル損害
- 三、積荷ヲ保險ニ付シ又ハ積荷ノ到達ニ因リテ得ヘキ利益若クハ報酬ヲ保險ニ付シタル場合ニ於テ積荷者、荷送人又ハ荷受人ノ惡意又ハ重大ナル過失ニ因リテ生シタル損害
- 四、水先案内料、入港料、燈臺料、檢疫料其他船舶又ハ積荷ニ付キ航海ノ爲メニ出タル通常ノ費用

○商法第八百三十條第一項

共同海損ニ非ザル損害又ハ費用カ其計算ニ關スル費用ヲ算入セスシテ保險價額ノ百分ノ二ヲ超エサルトキハ保險者ハ之ヲ填補スル責ニ任セス

○英國海上保險法第五十五條第二項にも保險者の填補せざる損害として左の諸項を掲げてゐる。

- 一、被保險者ノ故意ノ不法行爲ニ歸スヘキ一切ノ損害
- 二、航海ノ遅延ニ因リテ直接生シタル損害
- 三、保險ノ目的ノ自然ノ消耗、其ノ漏損、及ビ破損、固有ノ瑕疵若クハ性質又ハ鼠若クハ虫ニ因リテ直接生シタル損害又ハ海上危険ニ因リテ直接ニ生シタルニ非ル汽機ノ損害

海上保險者の填補すべき損害は、近因主義の採否如何に係らず、凡て付保危険に因つて保險の目的に付いて生じたる損害でなければならぬことは前項に述べた通りである。即ち保險者の填補すべき損害は海上危険に基因する直接損害たることを要する。例へば、船舶が過失に因つて衝突した場合、加害船主より被害船主に支拂ふべき損害賠償金は、海上危険の直接の結果ではなく、民法上の所謂不法行爲に基くものであるから、當然には保險者に填補責任を認むべきではない、ことは既に述べた通りである。別言すれば、斯様の賠償金は海上危険の直接的損害でなくて間接的損害と稱すべきである。然るに、この間接的損害の場合においても保險者に填補責任を負担せしめてゐる場合が存する。即ち我が商法第八一七條の共同海損分擔責任額、第六六〇條第一項の損害防止費用、第六五二條第二節の救助料及び第六三八條第二項の損害調査費用等は勿論直接損害たることもあり得るが、然らざる場合、即ち間接損害たる場合においても、何等の特約を要せずして保險者之を負擔すべきものとされてゐるのである。但し、實際上は、船舶保險特別約款を挿入してこれらの損害の一部又は全部を保險者に負擔せしめるといふ方法をとつてゐる。



以上述べ来たつたところに依つて明らかなる如く、海上保険者の填補すべき損害は原則として直接的損害に限るのであるが、例外的には間接的損害たる諸種費用をも負擔せねばならないのである。従つて、その填補乃至負擔の責任範囲は極めて廣汎に互ることになるから、その責任を全うするに付いては、必然的に、その對價たる保険料を相當高率に定めおかざるを得ないのである。かくては被保険者にとつて、必ずしも有利とはならないであらう。又、事實、被保険者の中には、然かく廣汎なる填補責任を保險者をして負擔せしめる要なきものも存在するであらう。この故に、保險者の負擔すべき填補責任の程度、乃至範圍を適當に制限して、保險料の低下を圖ることが、むしろ被保険者の便益を増大せしめる所以である。我國海上保險證券に所謂、「填補ノ種類」若くは「填補ノ範圍」とは、即ち當事者間に決定されたる保險者の損害填補責任の限度を示すものである。

## 第二節 填補の種類

海上保險者の負擔すべき損害填補責任の限度、即ち所謂、填補の種類は、原則として契約當

事者の任意、合意の上決定せらるべきであるが、實際上は、各保險會社共通の特別約款があつて、その典型的なる場合を詳細に規定してゐるのであるから、當事者はそれらの中から欲するところに従つて之を選択して、以て填補の種類を決定するのである。今、我國における保險者の填補方法をみるに、英國の例に倣つて、次の三者となすことが出来る。

- 一、特擔分損擔保 (W・A・)
- 二、特擔分損不擔保 (F・P・A・)
- 三、全損のみ擔保 (T・L・O・)

以下これら三種の擔保條件について解説することとする。

### 第一項 特擔分損擔保

特擔分損 (With average, or W. A.) は、略して單に分損又は分損擔保ともいふ。分損といふのは被保險利益の部分的損害の意味であるが、然し、共同海損の結果生じたる分損ではなくして、船主なり荷主なりが單獨に負擔すべき性質の損害である。随つて特擔分損擔保の條件を



以て保険契約を結んだ保険者は、被保険者が單獨にて負擔すべき部分的損害をも填補する者である。

翻つて考へるに、凡そ損害保険は、被保険利益の被害程度が一部分的であると全部的であるとを問はず、悉く之を填補すべき性質のものである。火災保険についてみるも、火災に因る損害が全焼の場合たと半焼の場合たとを問はず、悉く之が填補をなすべきである。而るに、海上保険において、特に分損擔保の制度が行はれるのは、後述の「全損ノミ擔保」といふ條件に對して名付けられたる條件であることは勿論であるが、故らに、かくの如き區別の必要とせらるゝのは、海上損害の特殊なる性質乃至形態に依るのである。即ち、特擔分損擔保の如き條件にて保険を付せられるのは、主として雜貨、例へばマツチ、砂糖、玩具の如きものであるがこれらの積荷は海上運送の途中、むしろ多少の部分的損傷は免れないのを通常とするのである。火災保険における損害發生の如きは之に反して全焼たと半焼たとを凡て極めて稀なる事柄である。これ海上保険における損害發生の特性にして、その損害擔保條件に特色の生ずる所以である。而して、その損傷の程度は、貨物の種類により積込船舶の良否、或は積込方法の

巧拙等によつて大いに異ならざるを得ない關係上、保険者にとりては、かくる分擔の損害を豫め測定して保険料を加減することは甚だ困難なる仕事といはねばならない。こゝにおいて、保険者は從來の經驗に基いて各種の商品について夫れ夫れ保険價額の一定歩合、例へば、三步或は五歩以下の損害に對しては填補責任なき旨の特約を爲すを常とするのである。我が商法も亦この點に留意して「保険者は保険價額の二歩以下の損害については填補するには及ばない旨を規定してゐる。(前出商法第八三〇條、参照)かくの如く保険者が損害の一定歩合に限つて擔保せぬことを最小責任額又は、免責歩合 (Franchise フランチャイズ) の制度と呼ぶのである。

然らば、損害がこの最小責任額を超過した場合、その損害のいかなる部分について填補責任を有すべきやといふに、我が商法はじめ英國、獨逸等においては、ひとしく、損害の全額につき責任を負擔すべきものと規定されてゐる。即ち、我が商法第八三〇條第二項をみるに、

「右ノ損害又ハ費用ガ保險價格ノ百分ノ二ヲ超エタルトキハ保險者ハ其ノ全額ヲ支拂フコトヲ要ス」となつてゐる。但し、佛國においてはこれに反して、最小責任額の超過部分に付いての



み填補すべきものとせられておる。

以上の如く、最小責任額の制度の下においては、一定歩合の損害は填補されないのを原則とするのであるが、これに對しては例外がある。即ち、(一)共同海損分擔額精算の場合、(二)船舶が坐礁、衝突、火災、沈没及び膠砂に基因して發生したる損害は、假令、最小責任額に達しなくとも、尙保險者に填補責任あるものとせられてゐる。蓋し、第一の場合は共同海損額精算の本質に依るものであり、又第二の場合は英國において所謂倫敦約款(後述)なるものが一般的條項として採用されるやうになつたからである。

尙、最小責任額について、我國においては、商法上、保險價額の百分の二とせられてゐるが積荷保險においては、普通保險約款に左の條項が規定されてゐるから注意を要する。即ち積荷においては、最小責任額は百分の四であるが、而かも、金四圓以下の特擔分損は之を填補しないことになつてゐる。但し、この場合でも矢張り損害が船舶の沈没、坐礁、膠砂、火災、衝突に近因せるときはこの限りでないとの條項が付されてある。

積荷保險普通約款第二十一條

特擔分損ヲ擔保セルトキト雖モ生絲、織物、綿絲其ノ他ノ貴重品ハ每一個ニ付キ米穀類、油、醬油、砂糖、肥料其ノ他通常商品ハ每荷印ニ付キ百分ノ四以下及前各種ヲ通シテ一口ノ保險金額百圓に滿タサルトキハ一口ニ付金四圓以下ノ損害ハ當會社之ヲ填補セス。但シ其ノ損害ノ共同海損ニ屬スルカ又ハ船舶ノ沈没、坐礁、膠砂、火災、衝突ニ近因セルトキハ此限ニ在ラス。

尙、英國における最少責任額に関する約款としてはメモランダム(Memorandum)と稱せられるものが保險證券に印刷されてゐる。又、本邦において使用される英文保險證券にも同様の約款があるが多少内容を異にする。

○ロイズ保險證券に掲げられたる最小責任額約款

穀類、魚類、鹽、果實、澱粉及ヒ種子ノ特擔分損ハ保險者之ヲ填補セス。但シ共同海損ナルカ又ハ船舶カ坐礁シタルトキハ此ノ限リニアラス——砂糖、煙草、大麻、亞麻、及ヒ皮革ニ付テハ五分、其ノ他一切ノ貨物及ヒ船舶並ニ運賃ニ付テハ三分ニ達セサル特擔分損ハ保險者之ヲ填補セス。但シ共同海損ナルカ又ハ船舶カ坐礁シタルトキハ此限リニアラス。

○我が國における英文保險證券に掲げられたる一例

鹽、硝石、砂糖、椰子糖、米、雜穀、種子、煙草、皮革、酒精及ヒ其ノ他ノ酒精飲料ニ付テハ一分、茶及ヒ生糸ニ付テハ三分、其ノ他一切ノ貨物ニ付テハ五分ニ達セサル特擔分損ハ保險者之ヲ填補

第七章 海上保險者の填補すべき損害



補セズ但シ船舶ノ坐礁ニ因リテ生シタルトキハ此限リニアラス。一切ノ液體ノ漏損、及ヒ容器ノ破損ニ付テハ船舶又ハ艀舟ノ坐礁、沈没、延焼ニ近因シ、又ハ火災若クハ衝突に歸因シタルニ非サレハ保險者之ヲ填補セズ。

以上之を要するに、特擔分損擔保においては、必ず最小責任額の制度を併せ考ふるを要するが、同時にの最小責任額の免責規定に用ひられたる坐礁、沈没、火災等の意義も亦、當事者にとつて極めて重大なる利害關係をもつのである。例へば、坐礁について、米國においては、會て十一分間の觸坐は之を坐礁と認めたとであるが、三分間に互つた坐礁は、海上保險上、之を坐礁に相當せずと判決したことがある。英國においても、之と類似の判例が少なからず存する。沈没の意義極めて微妙であつて、會つて米國において船舶が物理的には確かに沈没可能の狀態に在つたにも拘らず、その積荷たる摺附木の爲めに幸に浮揚し得た場合、之を沈没と認めなかつた實例がある。又火災なる文字、特に英語の "Burn" は假りに前掲の約款では延焼と譯したけれ共、その意味は少許の燃焼に因る損害は之を火災と認めなかつた判例もある。到底之を抽象的に一義的に確定しておくことは出来ないのである。

又損害額を計算するに當り、果して最小責任額に達したりや否やを知る爲めには修繕費全部に乾船渠における諸費用を加算したものを以て標準とするのであるから、損害の鑑定費及び精算手数料等は之を計算に加へぬのを原則とする。但し之に依つて一旦保險者の責任が決定すれば、これらの諸費用も保險者の負擔とするのであつて、然らざるときは右の費用は被保險者の負擔に屬するのである。

#### 第二項 特擔分損不擔保

特擔分損不擔保の條件は會つて全損、又は全損擔保と稱されたことがあつた。その意は、英米兩國において、この條件を "Free from Particular Average" と稱し、特擔分損に對する保險者の填補責任を免除せしむるものとなしたからである。併しながら、この條件にあつても、特擔分損に非ざる分損、即ち共同海損分擔額、海難救助料と全損に對しては、前述の特擔分損擔保の場合と同様、保險者に填補責任がある。のみならず、特擔分損不擔保とは云ひながら、その分損が船舶の坐礁、沈没、火災及び衝突の危險に起因した場合においては、矢張り、前述の特擔分損擔保の場合と同じく、保險者に填補責任が生ずるものとせられてゐる。これは、從



來屢々言及したる、かの所謂倫敦約款の適用に由來するもので、現今、世界各國における一般の慣行となるに至つたのである。而して、我が、積荷普通約款においても第廿二條にも「特擔分損不擔保ノトキト雖モ共同海損ニ屬スル損害又ハ船舶ノ沈没、坐礁、膠砂、火災、衝突ニ近因セル損害ハ當會社之ヲ填補スヘシ」といふ規定があつて、之を明言してゐるのである。

今、特擔分損擔保と特擔分損不擔保との兩條件について、保險者の負ふべき責任範圍を比較してみるに、一般的にいへば、前者は後者より責任範圍が大なることは勿論である。併しなから、前述の如く、倫敦約款の適用があつて坐礁、沈没、火災、衝突に基因する損害に對して保險者に填補責任があるものとすれば、事實上兩條件の責任範圍は頗る近接することとならざるを得ない。尤もこの點は保險者が船舶の保險者であるが、積荷の保險者であるかにより一概に論斷することは出来ない。もし船舶の保險なりとすれば、船舶の損害は主として火災、沈没、坐礁、衝突に基因し、暴風雨又は觸礁其の他に因る場合は寧ろ僅少であるから、兩條件の保險者における責任は略同一である。然るに、之を積荷の場合に就いて看れば、積荷の種類如何によつて大に其の趣を異にする。例へば、鹽、砂糖其の他の雜貨が水漏の損害を被つた場合と、

右炭其の他の礦石類が同様の損害を被つた場合とを比較するに、水漏の損害は等しく分損であるけれ共、前者の場合は損害程度が大であつて後者の場合は損害程頗る僅小であるのを常とする。随つて積荷保險者の責任は其の被保險貨物の種類如何に從つて引受條件が特擔分損擔保であると否とにより非常な輕重廣狹を生ずるのである。

英文保險證券における、特擔分損不擔保約款は大要次の如きものである。これ即ち我が國で所謂倫敦約款と稱されるものであつて、ロンドン保險者協會の制定したる協會積荷約款（單獨海損不擔保）の一部を採つて保險證券上に印刷されたものである。

「本保險證券ニ別段ノ定メナキ限り特擔分損ヲ擔保セズ。但シ船舶又ハ艀舟ガ坐礁、沈没又ハ炎燒シタルトキハ此ノ限りニアラズ、コノ約定ニ拘ラズ保險者ハ船積、積替、又ハ陸揚ノ際ニ全滅ニ歸シタル荷包ノ損害、及ビ火災、衝突又ハ船舶若クハ艀舟及ビ若クハ其ノ他運送ノ用ニ供セラレタル物ト水以外ノ外物ノ物體（水ヲ含ム）接觸又ハ避難港ニオケル陸揚ニ正當ニ基因スル損害ハ保險者之ヲ填補ス。又特擔分損ヲ擔保シタル場合ニ保險者ガ責任ヲ負フベキ陸揚、倉入、送達及ビ特別費用ニツイテモ保險者之ヲ填補ス。」



尙、右の約款に用ひられたる坐礁の意義について次の約款が附屬してゐる。

「スエズ、パナマ其ノ他ノ運河、港灣、又ハ潮流アル河川ニオケル膠沙又ハ坐礁は本證券ニ  
オイテハ之ヲ坐礁ト認メズ。但シ損失又ハ損害ガ之ヨリ直接ニ生ジタルコトガ證明セラレタ  
ルトキハ保險者之ヲ擔保ス。」

### 第三項 全損のみ擔保

全損のみ擔保 (Total Loss Only, or T. L. O.) の條件は、被保險利益が全損となつた場合  
にのみ、保險者が填補の責任を負ふといふ點においては、各國共に同じであるが、詳細の點に  
ついては多少異なるところがある。

先づ、全損の意義について、英國では、全損に絶対全損と推定の區別を認めてゐる。而して、  
前者の場合に勿論、後者の場合においても全損の填補をうけ得るものとされてゐる。

絶対全損 (Absolute Total Loss) は、別に現實全損 (Actual Total Loss) とも稱され、船  
舶保險についていへば、船舶が燒失して全く跡形もなくなつた場合は勿論、假令、船舶の形態  
は存しても、既に海賊に奪はれて取戻の可能性が絶えたとか、深海に沈没して到底引揚げるこ

とは不可能となつた場合の如き、又難破した結果、單なる船材の集積に過ぎないものと化した  
場合の如きいづれも絶対全損といふべきである。

次に推定全損、若くは解釋全損 (Constructive Total Loss) とは、絶対全損には未だ達し  
ないけれ共、これに準ずる損害である。例へば船舶が非常な損傷を被つたが、その修繕は未だ  
技術的には可能である。然しながら、經濟的見地からみるときは修繕費が莫大な金額に上り、  
而かも修理後の船價が之に及ばない、或は、少くとも修繕費と被害状態にある船舶の賣價の合  
計が修理後の船價を超過する如き場合においては、經濟的意味において全損ありと認めること  
が妥當である。かゝる場合を推定全損といふのである。

我が國においては、商法にも、約款にも、かくの如きを示す文字は存しないのであるが、商  
法第八三三條の規定、乃至船舶普通約款第一條の規定に掲げられた場合、即ち船舶の行方が一  
定の期間知れざるとき及び船舶が修繕すること能はざるに至りたるときに限り、保險の目的を  
保險者に委付して保險金額の全額を請求することが出来る場合の如きは之を推定全損と稱すべ  
きである。かくて我が國海上保險においても、事實上、絶対全損と推定全損の別が行れてゐる



と解して差支ないであらう。かくて特に當事者に反對の特約なき以上、被保險者は保險の目的の全減せるとき及び委付を爲し得べき場合において保險者より保險金の全部を受ける事が出来るのである。然るに獨逸にあつては、全損といへば文字通りの保險の目的の全減であつて推定全損は全損に非ずと解されてゐるのである。

○船舶普通保險約款

第十條 被保險者ハ左ノ場合ニ限り保險ノ目的ヲ當會社ニ委付シテ保險金額ノ全部ヲ請求スルコトヲ得

一、船舶ノ行方カ左ノ期間知レサルトキ

(イ) 最後ノ消息アリタルトキノ船舶ノ所在地點及ヒ次ニ寄航又ハ到達スヘキ港カ何レモ東經百度以東同百五十度以西北緯二十度以北同五十度以南ノ地域ニ在リタル場合

汽船 六十日 帆船 九十日  
(ロ) 其ノ他ノ場合 汽船 百二十日 帆船 百八十日

二、船舶カ修繕スルコト能ハサルニ至リタルトキ

○積荷普通保險約款

第二十六條 左ノ場合ニ限り被保險者ハ被保險貨物ヲ當會社ニ委付シテ保險金額ノ全部ヲ請求スルコトヲ得

一 被保險貨物ヲ積込ミタル船舶ノ行方カ左ノ期間内知レサルトキ

一 日本沿海(但シ千島ノ列島、八重山群島、臺灣、澎湖島ヲ除ク)

帆船 三ヶ月 汽船 二ヶ月

一 近海航路 帆船 六ヶ月 汽船 四ヶ月

一 遠洋航路 帆船 九ヶ月 汽船 六ヶ月

二 被保險貨物ヲ積込ミタル船舶カ遭難シ貨物ノ救助見込ナキトキ

三 同上ノ場合ニ於テ貨物ノ原質全部毀損シタルトキ

次に、保險の目的が海上危険に遭遇したる際、被保險者及びその代理人は保險の目的に發生する損害を防止し、又は輕減する爲め的手段を講ずべき責任を負擔してゐる。而してこの爲めに支出したる費用、即ち損害防止費用は特擔分損擔保、並に特擔分損不擔保の場合、ひとしく保險者に填補責任あること勿論であるが、今、「全損ノミ」擔保の條件において之をみるに、



英法では、保険証券に普通約款として所謂、損害防止約款 (Sue and Labour Clause) を挿入しおくを常とするから保険者に填補責任あるは當然である。然るに、我が國にあつては商法第六六〇條の規定によつて保険者に同様、之が填補責任を命じたのであるが、船舶保険においては同じ第廿條に、次の如き規定があつて、保険者の填補責任を認めないことになつてゐる。

○船舶普通保険約款

第十五條

保険契約者又ハ損害ノ防止輕減ヲカムルコトヲ要ス

損害ノ防止輕減ニ關シテ生シタル費用ハ特約アルニ非サレハ當會社ハ之カ填補ノ責ニ任セス

損害ヲ防止輕減シ得ヘカリシニ拘ラス、保險契約者、被保險者又ハ之等ノ者ノ代理人カ之ヲ怠

リタル場合ニ於テハ防止輕減シ得ヘカリシ損害額ヲ控除シタル殘額ヲ基礎トシテ當會社ノ填補

責任ノ有無並ニ填補額ヲ決定ス

(第四項略ス)

○積荷普通保険約款

第二十三條

全損ノミノ條件ヲ以テ保險ヲ引受ケタル場合ニ於テハ全損ノ外共同海損(共擔分損)

特擔分損(單獨海損)及救助費其ノ他一切ノ費用損害ヲ填補ス

第三節 填補額の算定

以上述べた保険者の損害填補の種類に關聯して問題となるのは填補額の算定方法である。その中、保険の目的の全損、即ち絶対全損の場合、若くは推定全損を理由として保険の目的を委付し、保険者が之を承認した場合は、前述何れの條件を以て契約しても、保険金額の不當ならざる限り、その全額を填補しなければならない。従つて、全損の場合は比較的簡單であるが、損害が一部に止まる場合、即ち分擔の場合は種々問題を生じ又保険の目的の船舶たると積荷たるとに依つて自ら算定方法を異にするのである。以下この問題について稍々詳論を試みることにする。

保険者の積荷の分損即ち單獨海損に對する責任を決定するに當つては、先づ其の被害の程度を知り且つ其の被害品の價格を決定しなければならない。而して被害の程度を定めるには、之と直接の利害關係を有せざる第三者をして鑑定せしめることが最も公平であり、又被害品の價



額を知るには或は之と全く利害關係なき第三者の認定に依るか、或は競賣入札若くは其他の方法に依りて被害品を賣却するか、或は又、荷受人の引取價額に依るか、以上三者の中いづれか其の一を撰ぶの外はないであらう。今之等の中、其の一を撰擇して損害額を知り、且つ其の正荷の價額をも同時に協定し得た場合において、保険者の責任は如何にして決定せらるべきものなりやといふに、保険者は、其の填補の種類がW・A・なりや、F・P・A・なりや、或は又T・L・O・なりやに依り、若くは口分法の存在する与否とに依つて同一ではないけれ共、今保険者の積荷保険に對する填補の種類を特擔分損擔保とし、且つ其の損害額が最小責任額以上に達した場合において、之が清算を行ふに當つては古來左の四方法がある。即ち、

第一法は、被害積荷の價額を其の正荷の價額より控除した殘額を以て保険者の填補額を決定する方法

第二法は、保險金額より被害積荷を賣却して得た手取金を控除し、其の差額を以て保険者の填補額を決定する方法

第三法は、被害積荷の正味賣上手取金を其の積荷が無事に到達港に到達して得らるべき正味

手取金より控除して其の差額を知り、之を正味手取金と其の保險金額とに比例して保險者の填補額を協定する方法

第四法は、被害積荷の總賣上額を其の積荷が無事に到達港に到達せば得らるべき正荷の總價額より控除して其の差額を知り之を其の正味の總價額と保險金額（保險金額なきときは保險價額）とに比例して保險者の填補額を決定する方法

次に以上四方法の中、特擔分損の清算法として理論上いづれが最も妥當なるものなりやを検討してみるに、先づ第一法の主眼とするところは、其の被害積荷に對し正荷を以て償ふことを得るにある。蓋し、斯の如くするときには被保險者をして恰も何等の損害を被らざりし以前の狀態に恢復せしめることを得るからである。然しながら、この方法に依るときは、保險金額の大小、若くは其の被保險者の支拂つた保険料の額如何を問はず保險者が之を填補するものであるから、少くとも保險契約の際、其の保險金額が保險價額と一致し、且つ無事に其の到達港に到達した場合に、之を賣却して得らるべき價額も亦之と同一なる時の他は正當なりといふことが出来ない。而も現今尙ほ海上保険は中世紀以降其の契約の地及時における積荷の價額に、運賃



其の他船積並に保険に要したる費用を加算することを慣習とするものであるから、必ずしも其の市價と一致せしめることは出来ない。我が商法においても「積荷ノ保險ニ付テハ其船積ノ地及時ニ於ケル其價額及ヒ船積並ニ保險ニ關スル費用ヲ以テ保險價額トス」(第八一九條)と規定してゐる。而して、保險價額は航海の終りにおける價額なるべきを正當とすることは勿論であるが、實際上、保險契約に際しては初め其の目的の到達港における價額は知るを得ない爲め今尙ほ前述の如く船積の地及時における市價に運賃、手数料、保險料、其の他の費用を加算し、更に若干の希望利益を加へたものを以て保險金額とし、且つ計算上の便宜から、之を概數の形を以て表はすのである。かくして算出された額は特別の場合を除いては、普通到達港における市價よりも多少大きくなる傾向がある。而して保險者は其の船積港における保險金額によつて保險料を徴収するのみならず、保險の目的が航海の途中、全損に歸したるとき其の金額に對して責任を負ふものなる故、到達港における市價とは何等の關係がない。かくの如くして、第一法は、全く保險證券面に記載した保險金額を無視したものであり、理論上到底之を採用することは出来ないのである。

第二法の目標とするところは、これに依つて被保險者をして危險に遭遇せざりし以前の狀態に恢復せしめんとするに在る。蓋し、保險證券の價額は元價を表示するものなる故、この元價と毀損積荷の正味手取金との差額を支拂へば、被保險者をして其の一航海を企圖した以前の狀態に恢復せしめることを得るからである。然し乍ら、この方法によれば、單に保險料を支拂つた積荷についてのみならず、保險料を支拂はなかつた運賃、關稅、其の他の諸費用についても亦、航海以前の狀態に復舊せしめることとなり、加ふるに市價の變動によつて其の清算に影響するところが尠くない。例へば、其の損害の割合が四分の一に達したに拘らず、市價の暴騰した場合においては、之を相殺する結果となり、實際上保險金額に對し其の四分の一の補填をなすべき義務を負ふに拘らず、保險者は何等の支拂をなすことなく、全然免責せられることがあるであらう。之に反し、市價の下落したときは、海上危險に因つて被つた損害額以上の填補を爲すの義務を負担する結果となり、結局委付を許すべからざる場合にあつても尙ほ且つ之を是認せざるを得なくなるであらう。又我が商法第八三二條の規定する場合の如く、積荷の種類が腐敗し易いものなるときは、之を中間港において其の利害關係者の利益を考慮して、之を賣却



することがある。この場合、保険金額と正味手取金との差額を以て保険者の責任を定めるか、或は保険者が一旦、保険金の全部を支拂つて、其の後其の物品の賣上金を自己に收得するか二者いづれか一を選ばねばならない。而も積荷の市價は通常、其の到達港におけるものと中間港におけるものとの間に差異を來たすばかりでなく、其の時日も亦若干の間隔を有すること勿論であるから此の兩者を對照して損害の程度を決定することは素より妥當といふことは出來ない。故にこの方法も亦積荷の到達港に到着した場合における精算法となすことは出來ないのである。

第三法たる正味手取金と正荷の正味價格とを標準とするときは、保険者の責任は前法と同じく市價の變動に影響せらるゝこと大なるのみならず、運賃、關稅、其の他の諸掛りに依つても亦保険者の責任に差等を生ぜざるを得ない。例へば、積荷の價額千磅に對する運賃、諸掛り、關稅を百磅とし且つ其の價額を千二百磅又被害積荷の總賣上價額を六百磅と假定した場合における正味手取金に依る清算方法は左の如くなる。

|                                    |            |
|------------------------------------|------------|
| 正荷ノ賣上手取金.....                      | £1200      |
| 諸掛其他ノ控除.....                       | £ 100      |
| 正味手取金.....                         | £1100      |
| (即チ £1000 = 元價    £ 100 = 利益)      |            |
| 被害積荷ノ賣上手取金.....                    | £ 600      |
| 諸掛其他ノ控除金.....                      | £ 100      |
| 正味手取金.....                         | £ 500      |
| 損 失.....                           | £ 600      |
| 故ニ保險者ノ支拂トシキ高ハ                      |            |
| 1100 : 100 = 600 : x               |            |
| $x = \frac{1000 \times 600}{1100}$ | = £ 545.45 |

以上の方法に依れば、(一)保險者の支拂ふべき額は無事に到達する積荷の收めらるべき利益の増加するにつれて却つて減少するに至るであらう。何となれば、其の利益の増加されて分母たる除數は増大するに拘らず、分子たる被除數は之に伴つて増大すること能はざるが故である。



之に反して利益の減少又は損失を來すに従つて保険者の責任高は増加するに至るであらう。尙又、(二) 保険者の支拂ふべき額は、其の總手取金より控除さるべき運賃、諸掛り、關稅の大小に依つても亦同様の影響を受けざるを得ないのである。要するに保険者の填補額が保險者の負ふべからざる原因によつて左右されることになるといふ缺點がある。

第四の方法、即ち、一方において其の正荷の總賣上手取金を求め、他方において被害積荷の同様の價額を知り、之を前者より控除して其の損害額を發見し、更に之を正荷の價額と保險金額とに比例して填補額を定める方法は現在各國の法律及び慣例の殆んど例外なく認めるところであつて、我が商法第八百三十一條も亦同一趣旨の規定である。而してこの方法が現在最も合理的なりとせらるゝに至つた経緯については之を別著海上保險論に譲り、この方法が最も妥當とせらるゝ點は、かつて英國における判例に述べられた如く、かくの如き場合にあつては、到達港において正荷の状態並に被害の状態にある積荷の價額は其の *Intrinsic Value* でなければならぬ。何となれば單獨海損の主眼とするところは畢竟するに到達港に到着した積荷の清算に外ならざるが故である。而して積荷の良否は其の市價を決定するの標準である故、若し其の

積荷たる商品が被害積荷に勝ること二倍ならば、其の正荷の價額は自ら二倍ならざるを得ざるやうに、終にこの兩者は一定の比率を以て常に相對時すべきものである。かくて、この方法は英國において海損清算方法の原則として確立し、現在の同國海上保險法において最も鮮明に規定されるに至つたのである。即ち同法第七一條第三號及第四號の要旨を示せば、「被保險積荷又は商品の全部又は一部が毀損して陸揚港に引渡されるときは、其の填補額の標準は陸揚港における總價額と毀損したる状態における價額との差額が正荷の總價額に對する割合と同一の割合を、金額確定保險の場合においては保險證券記載の額に、又、金額未詳の場合においては其の保險價額に乗じたる額とす。」又「總價額とは卸賣價額をいふ。若し、卸賣價額なきときは評定價額を云ふ。其の何れの場合たるを問はず、運賃、陸揚費用並に既に納付したる關稅は之を包含するものとす。但し、積荷並に商品が慣例上、保稅倉庫内において賣却せらるゝときは該價額を以て、其の總價額と看做すものとす。總手取とは賣主が一切の賣買費用を負擔して賣却せる場合において取得したる現價をいふ。」となつてゐる。次に我が商法の規定を見るに、第八百三十一條に、「保險ノ目的タル積荷カ毀損シテ陸揚港ニ到達シタルトキハ保險者ハ其積荷



カ毀損シタル狀況ニ於ケル價額ニ毀損セサル狀況ニ於テ有スヘカリシ價額ニ對スル割合ヲ以テ  
保險價額ノ一部ヲ填補スル責任ニ任ス」とあり、その表現方法に多少の缺點があるけれ共眞義  
は略同一なりと考へられる。

次に、この原則に従つて、保險者の填補額の算例を示せば次の如くなる。

|                      |        |
|----------------------|--------|
| 正荷ノ市價……………           | 1,000圓 |
| 損害貨物ノ賣上高……           | 500圓   |
| 損害額……………             | 500圓   |
| 保險金額……………            | 900圓   |
| 故 =                  |        |
| 1,000圓 - 500圓 = 500圓 |        |
| 500圓 + 1,000圓 = 50%  |        |
| 500圓 × 50% = 450圓    |        |

即ち、保險者の填補額は四百五十圓である。尤も、保險金額と正荷の市價とが同一であつた場合  
は填補額は五百圓なること明らかである。

尙、以上は積荷が破損して其の到達港に到着したるときであるが、その被害物が途中で賣却  
せられたときは、商法第八百三十二條の規定にある如く「其實却ニ依リテ得タル代價ノ中ヨリ  
運送賃其他ノ費用ヲ控除シタルモノト保險價額トノ差ヲ以テ保險者ノ負擔」とする。英國にお  
ける Salvage system と稱する方法は即ち之に當るのである。

船舶保險の場合においては、積荷保險の場合に比して頗る簡單である。即ち、其の被害部分  
の修繕費を算定し、之より所謂、新舊交替費として「三分ノ一」又は「六分ノ一」を控除して  
其の残額を填補額とするのである。



## 第八章 委 付

保険の目的について推定全損が発生した場合、被保険者は該保険の目的を保険者に委付して保険金額の全部を請求することが出来るといふことは前章に既述の通りである。然らばこの委付 (Abandonment) とは何であるか、この點について以下少しく詳述することにしよう。

我が商法において委付といふときは大體、二様の意味を以つて用ひられてゐる點に先づ注意しなくてはならない。即ち、其の一は商法第七〇六條の規定であつて、これは船舶が其の運航中、他船に損害を加へた場合、其の被害船主に對して加害船主の負擔する損害賠償責任を、その海上財産 (或は單に海産ともいふ。その内容は船舶、運賃、其の他の請求權) に限定する、所謂免責委付の場合を意味する。其の二は、商法第八三三條の規定、即ち前述の推定全損發生の際の委付、所謂保険委付の場合である。而して、以下述べんとするのは勿論後者、保険委付

についてである。

凡そ損害保険の原則に依れば、保険者の填補する範圍は、實損額に限らるべきである。隨つて、被保険者が其の保険金の全部を取得する爲めには、保険の目的が所謂絕對全損に歸した場合でなければならぬのであるが、海上保険にあつては、速く十五六世紀の頃から、各國の法律慣習によつて、被保険物件が全滅に至らざる場合と雖も、なほ被保険者は其の被保険物につき有する一切の權利を保険者に移轉して、保険金の全部を受取ることが出来るものとされてゐる。蓋し、海上において船舶又は積荷が敵に拿捕され、或は難破した場合に、其の解放せらるるを待ち、又は全損になつたことを認めるまで保険金を取得出来ぬものとせば、其の間、長年月を要するを以つて、船主並に荷主は資金の缺乏を來して、再び就航し、或は積荷を積送すること能はざる悲境に陥るであらう。こゝにおいて、十六世紀の頃より前記委付の制度が認められ、該船舶又は積荷に關する一切の權利を保険者に移轉するを條件として、保険金の全部を取得せしむる慣例が発生したのである。

かくの如く、委付の制度は、損害保険の根本原則には背きながらも、尙ほ且つ商業經濟上の



必要に迫られて出現したものである。然るに、後年に及び、此制度あるが爲め、被保険者は往々にして非常の危険を冒して、冒險的航海に就き、一旦難破の厄に遭へば、直ちに之を委付して保険金全額を取得せんと欲し、且つ又、船舶積荷の市價が低落して、之を賣却して得らるべき代金が、其の保険金額に達せざる場合においては、寧ろ、却つて其の遭難を希望するが如き奸悪者が輩出するに至つたのである。而かのみならず、彼の所謂帆船時代に在つては、航海に多くの日子を費し、一方海上通信機關の不完全なりし爲め、船舶の安否を知ること能はず、更に當時は海賊が隨所に出没する等の事情からして、船舶失踪の危険が甚だ多かつたので、一時斯の如き不條理の制度を廢止すべしとの議論さへ擡頭した位であつた。

併しながら、十九世紀以來、海運事情は一變して、船舶は帆船時代を脱して汽船時代に入り、一八五六年には、かの有名なる巴里宣言の發布を見て國際間の平和が確立せられ、更に海上通信機關の完備、次いで海賊の激減等、總て四圍の狀況は、委付を爲しうべき場合を制限するに至つた。のみならず、委付の制度は、もと、商業並に經濟上、不可缺の制度として認められ、又事實上、之を悪用することなくんば、海運業者及び貿易業者の活動力を旺盛ならしめるの點

において偉大の貢献を爲すものであるから、或は時代により、或は國々により、委付制度の內容に幾多の變遷をみたのは固より當然であるが、兎に角、古今東西、各國の法令又は慣習より、この制度が全く抹殺されたことは會つてなかつたところである。

要するに、委付の制度は、被保険者が保険の目的の未だ全減せざるに先ち、其の目的について有する一切の權利を保險者に移轉して、保險者より保険金額の全額を請求しうる制度であるから、委付を爲し得る場合は、畢竟、(一)保險の目的の絶對全損とならないとき、(二)而も其の損害の程度が所謂部分損害に止まらないとき、即ち準全損の場合に限らるべきである。これ我國始め、英米獨の諸國において絶對全損の場合に委付を認めない所以である。然るに、佛國及び佛國法系の白伊諸國においては、絶對全損たると、準全損たるとを問はず、共に委付を爲しうべきものとしてゐる。斯の如きは、理論上、正當といふことは出来ない、何故なれば、理論上における絶對全損は「皆無」を意味する。故に絶對全損の場合にも委付を爲し得るといふは、これ委付すべき何物もなきに、尙ほ且つ、委付し得といふに等しく、何等の意味を爲さざるのみならず、委付、本來の性質と矛盾するからである。併しながら、之を實際上よりみれば



所謂絶対全損の場合においても、尙ほ何等かの形態を有する残存物が存することむしろ通常である。故にこの残存物に対する委付権を認めるは固より意義があり、而もかゝる場合が普通であるとすれば、絶対全損の場合についても亦委付を認めるのも強ち不合理とはいへないであらう。

更に、委付の制度は、以上再三述べたところの如く、商業並に經濟上の必要に基き生れ出たものであるから、其の内容は、各國の一般經濟事情及び海運事情に従つて異ならざるを得ない。併しながら、各國における委付の範圍の變遷、推移に關する記述は省略することとし、ここには單に、現在我が國において行はれつゝある委付の場合について説明することにす。只、注意しておきたいことは、我が商法は第八三三條においては、委付し我べき場合を次の五つの場合として掲げてゐるが、

- 一、船舶カ沈没シタルトキ
- 二、船舶ノ行方カ知レサルトキ
- 三、船舶カ修繕スルコト能ハサルニ至リタルトキ

四、船舶又ハ積荷カ捕獲セラレタルトキ

五、船舶又ハ積荷カ官ノ處分ニ依リテ押收セラレ六ヶ月間解放セラレサルトキ

實際上、我が普通約款においては前掲の如く船舶保險の場合にあつては、(一)船舶の行方が一定の期間知れざるとき、(二)船舶が修繕すること能はざるに至りたるとき(二つの場合に限定し、又積荷保險の場合にあつては、(一)被保險貨物を積込みたる船舶の行方が一定の期間内知れざるとき、(二)被保險貨物を積込みたる船舶が遭難し貨物の救助見込なきとき、及び(三)同上の場合において貨物の原質が全部毀損したるとき、の三個の場合に限定してゐるのである。

第一 船舶が沈没したるとき

我が商法においては、船舶が沈没したるときは委付を爲し得るものとされてゐる。併し、沈没の意義に關しては何等の規定がない。が、今之を諸外國の法令並びに慣習についてみるに、沈没とは要するに、海底に沈没して容易に引揚ぐることの出来ない場合を指すものゝ如く、英國に於ても亦同様の意味において用ひられてゐる。

随つて我國の所謂沈没も亦之と同一義に解するを穩當とし、近時屢々、船舶が港灣、瀬戸内



海等の淺瀬に坐礁するが如きは、其の引揚げ容易なる限り之を沈没として委付を爲し得べきものでないといふべきである。但し、こゝに一言注意すべきは、若し船舶が數十尋の海底に沈没して、到底之を引揚ぐる見込なき場合に於ては、推定全損といふよりは、寧ろ絶対全損と看做すべきである。即ち、かゝる場合は委付の手續を俟たずして、被保険者は其の保険金額の全部を請求することが出来るであらう。勿論、この場合、保険者は保険金額の全部を支拂ふことに依つて沈没したる船舶に付いて被保険者がつてゐた権利を取得するのであるが、之は委付の手續によるのではなくして、英法の所謂代理權 Subrogation に因るのである。我が商法第六一條の規定が即ちこの場合である。

## 第二 船舶の行方が知れぬとき

凡そ委付の起因は、保険の目的の運命が不明なる事實に胚胎するものであつて、船舶が其の出帆後一定の期間を経過するも尙ほ其の到達港に到着したりや否や、其の消息を知ること能はざるときは、其の船舶は既に滅失したものと推定することは決して不當なる判断ではないであらう。著し、かくの如き場合、保険の目的が全損に歸したりや否やは何人も之を證明する術がないからである。こゝにおいて、法律及び当事者の契約に依つて、種々の期間を定むることが必要となつた。一四三五年、バルセロナの布告によれば、船舶の存否が六ヶ月間分明ならざるときは其の船舶は之を行方不明のものとして保険者より保険金を請求することが出来る旨の規定が設けられた。爾來、各國は之に倣つて、失踪船に關する規定を設けないものはない。我が商法も亦六ヶ月間を経過したときは委付權を發生するものと定めてゐる。即ち第八三四條第一項の規定において「船舶ノ存否カ六ヶ月間分明ナラサルトキハ其ノ船舶ハ行方ノ知レサルモノトス」とされ、而して、この船舶の行方の知れざるときは、第八三三條の規定に従つて「被保険者ハ保險ノ目的ヲ保險者ニ委付シテ保險金額ノ全部ヲ請求スルヲ得」るのである。尤も、この期間については、各國共に同一ではない。著し、バルセロナの布告當時は、所謂帆船時代であつたから、六ヶ月間不明のときにおいて、之を滅失せるものと看做すは、或は妥當の見解であつたであらう。併し、海運事情全く一變し、航路は延長して世界的になり、又汽船時代に入つた今日、之を凡て六ヶ月と一定することは理由なきことといはねばならない。こゝにおいて、實際上、普通約款においては次の如く之を定めたのである。即ち、

ないからである。こゝにおいて、法律及び当事者の契約に依つて、種々の期間を定むることが必要となつた。一四三五年、バルセロナの布告によれば、船舶の存否が六ヶ月間分明ならざるときは其の船舶は之を行方不明のものとして保険者より保険金を請求することが出来る旨の規定が設けられた。爾來、各國は之に倣つて、失踪船に關する規定を設けないものはない。我が商法も亦六ヶ月間を経過したときは委付權を發生するものと定めてゐる。即ち第八三四條第一項の規定において「船舶ノ存否カ六ヶ月間分明ナラサルトキハ其ノ船舶ハ行方ノ知レサルモノトス」とされ、而して、この船舶の行方の知れざるときは、第八三三條の規定に従つて「被保険者ハ保險ノ目的ヲ保險者ニ委付シテ保險金額ノ全部ヲ請求スルヲ得」るのである。尤も、この期間については、各國共に同一ではない。著し、バルセロナの布告當時は、所謂帆船時代であつたから、六ヶ月間不明のときにおいて、之を滅失せるものと看做すは、或は妥當の見解であつたであらう。併し、海運事情全く一變し、航路は延長して世界的になり、又汽船時代に入つた今日、之を凡て六ヶ月と一定することは理由なきことといはねばならない。こゝにおいて、實際上、普通約款においては次の如く之を定めたのである。即ち、



一、船舶保険においては

(イ) 最後ノ消息アリタルトキノ船舶ノ所在地點及次ニ寄航又ハ到達スヘキ港カ何レモ東經百  
度以東同百五十度以西北緯二十度以北同五十度以南ノ地域ニ在リタル場合

汽船六十日

帆船九十日

(ロ) 其他ノ場合

汽船百二十日

帆船百八十日

二、積荷保険においては

被保險貨物ヲ積込ミタル船舶ノ行方カ左ノ期間知レサルトキ

一、日本沿海 (但シ千島列島、八重山群島、臺灣、澎湖島ヲ除ク)

帆船三ヶ月

汽船二ヶ月

一、近海航路

帆船六ヶ月

汽船四ヶ月

一、遠洋航路

帆船九ヶ月

汽船六ヶ月

斯の如く、航路の遠近、帆船と汽船とに従つて、期間に長短を設けるのは、獨逸商法においても亦然りであつて極めて當然のことと稱すべきである。然るに、英國においては、更に合理

的に期間を定める目的を以て、敢て法律又は約款に依つて、一定の期間を定めないのである。

即ち英國においては、從來、船舶の失踪した場合には所謂「ロイドの慣習」によつて扱ふのが例である。即ち船舶の最後の音信を確かめ、若し相當の期間を経結したときは「ロイド」の委員は其の船舶が最後に出帆した以後の動靜について、總ての利害關係人から報告を求める爲め一定の期間を置き而も終に之に關する報告を受け受することの出来なかつたときに及び初めて「ロイド」に之を失踪船 (Missing) として揭示する。但しこゝに揭示すべき船舶は原則として其の航海に利害關係を有する人々の請求に俟つて初めて行はれるのであるから、多數の失踪船の中には失踪船として「ロイド」に揭示せられないものもある。而して、かくの如く「ロイド」に揭示せられた事實は即ち「ロイド」保險業者並に英國における一般の保險者に最早當該船舶が其の到達港に到着すべき希望を抛棄せざるべからざる時期に到つたことを告げたものとして保險金の支拂を請求する權利を有するものと爲すのである。或ひは又、若し船舶が其の到達港に到達すべき日に到着せず、何等の音信なきときは、之を「Overdue risk」・失踪危険と稱して、該船舶並に積荷の保險者は他の保險者に再保險契約を結び、かくて相當の期間を経過する



も、其の船舶の所在不明の場合には、更に數人の保険者に再保険し、遂に何人も之を引受くる者なきに至つて、初めて失踪船 ("missing ship") と看做されるのである。随つて、英國にあつては、船舶の構造、航路、季節等に從つて、失踪宣告の期間は自から長短を生じ、結局各個の場合につき、最も合理的に、其の期間を定めることになるので、各國委付制度の中最も卓越したものといふべきである。但し、英國における失踪船は推定全損を構成するものではなくして絶対全損と推定されるのであるから、委付の手續を要しないのではあるが、若干期間の経過を待つて、保険金全額を請求し得る點において、等しく委付の制度を採るものであるといつてよろしい。

### 第三 船舶が修繕すること能はざるに至つたとき

我が商法に所謂船繕の修繕不能の場合とは、第七三三條の規定あつて、(一)船繕が其の現在地において修繕を受くること能はず、且つ其の修繕を爲すべき地に至ること能はぬとき、(二)修繕費が船舶の價額の「四分ノ三」を越ゆるとき、の二つの場合である。而して此の規定は獨逸商法におけると同一であるが、本邦にあつては、之を委付の一つの場合となすに反し、獨逸

では、別に規定があつて、修繕不能又は修繕無價値の場合は、被保険者は、其の船舶又は破船を公賣に付し、其の純賣上高と保険金との差額を請求し得るものと定めてゐるから、猶逸においては、この種の場合に委付を認めぬものといはねばならぬ。然るに英國においては、眞に修繕を爲し得ざるが如き被害あるときは之を絶対全損と看做し、委付の手續を踏まずして保険金全部を取得せしめ、若し、修繕を爲し得ざるものと看做さるゝ場合には、委付を爲し得べきものとしてゐる。而して、其の如何なる場合に修繕を爲し得ざるものと看做すやといふに、善良なる船主が、其の船舶につき保険を付せざりし場合、果して修繕を施すであらうか、どうか、詳言せば、若し修繕を施すとせば、そは修繕後の船價が修繕費を償ふて餘りあるからである。又修繕を施さぬ場合は、修理後の價額によつて修繕費を償ひ能はぬ場合と推定すべきである。依つて、前者の場合は修繕可能で後者の場合は修繕不能であるといふのである。かくして修繕可能、不可能を定める事を學者稱して無保險船主々義 (Prudent Uninsured Owner Principle) と謂ふのである。然るに米國においては、之に反し、修繕費が船價の「二分ノ一」に達したるときは委付を爲し得るものとしてゐる。



而して、こゝに所謂修繕費とは如何なる費用を指してゐるものであるかゞ問題となる。詳言せば、其の船舶の現在地に於ける修繕費のみを指すものなりや、或は其の他救助料並に遭難地における假修繕費をも含むものであるか否か。之を英國の解釋に徴するに、同國において修繕費とは、相當の期間内に其の被害船舶を修理し、再度航海に堪えしむるに至るまでの一切の費用を包含するものと解されてゐる。我國においても、曾つて、かの有名なる東照丸事件において、大阪控訴院は、修繕費とは、救助料、假修繕費、廻航費、本修繕費は勿論、其の他、其の船舶を舊狀に回復せしめるに必要な費用を含むものであると判定した。(下掲、普通約款第十三條参照)さて然らば、かく見積られたる修繕費と對照される船價は如何。我が商法の規定に依れば、其の發航時における船價に従ふべきものと定められてゐる(第七三三條)。併しながら、この方法に依るときは、當事者間に紛争を起す虞あるを以て、今日の保險證券中には豫め當事者間に協定されたる所謂協定保險價額を以て船價と看做すべき特約を付するのが普通である。かの評價約款(Valuation clause)と稱せらるゝものが、即ち是である。その要旨を述べれば「船舶の評定全損を評定するに當つては、保險に付せられたる價額を以て、其の修繕後に

有すべき價額として計算せらるべく、破損の状態における船舶の價額は之を評定中に加ふることなし」といふ規定である。我が國においても次に示す普通約款にある如く、略同一の趣旨が定められてゐる。

## ○船舶普通保險約款

第十三條 委付ヲ爲サントスル時以後要スヘキ報酬費(左記規定ニ依ル)及委付ヲ爲サントスル時以後要スヘキ投荷(共同海損シタルモノニ限ル)ニ因ル積荷及運送貨ノ損害ノ見積額ニ對スル船舶ノ分擔額並ニ修繕費(左記規定ニ依ル)ノ各見積額又ハ其ノ合算額カ船舶ノ保險價額ニ超過シタル場合ニ限り船舶カ修繕スルコト能ハサルニ至リタルモノト看做ス

一、船舶カ沈没、坐礁、膠沙、火災、衝突、其ノ他ノ海難事故ニ遭遇シタル場合ニ於テ損害ノ防止輕減ニ必要又ハ有益ナル費用及船舶ヲ救助シ安全ニ碇泊シ得ヘキ最寄ノ場所ニ廻航又ハ挽船スル迄ニ要スル費用(但船舶ノ使用ニ因リテ生スヘキ利益ノ喪失、給食料、燃料其ノ他ノ消耗品ニ關スル支出ヲ算入セス)並ニ救助者ニ對スル報酬ヲ救助費トス

船舶ヲ積荷ト共ニ救助スル場合ニ於テハ前項ノ費用及報酬ノ船舶ノ分擔額ヲ以テ救助費トス

如何ナル場合ニ於テモ積荷、運送貨、乗客及船員其ノ他ノ人員ニ生シタル損害及ヒ之ニ關スル費用並ニ船體、機關、屬具(屬具目錄ニ記載セルト否トフ同ハス)ニ付生シタル損害ハ救助費



ト認メス

二、船舶カ沈没、坐礁、膠沙、火災、衝突其ノ他ノ海難事故ニ因リ損害ヲ蒙リタル場合ニ於テ之ヲ海難事故遭遇直前ノ状態ニ復舊スルニ必要ナル費用ノ最低額ヲ修繕費トス  
水線塗料ノ代金及ヒ其ノ塗装費ハ損傷アリタル部分ニ對スルモノニ限り之ヲ修繕費ニ加算ス船底防汚塗料ノ代金及ヒ其ノ塗装費ハ前回ニ塗替ヲ行ヒタル時ヨリ起算シ八ヶ月以内ニ當該事故カ發生シタル場合ノ外之ヲ修繕費ニ加算セス

定期検査又ハ保険契約ニ關係ナキ損傷ノ修繕ト保險契約ニ關係アル損傷ノ修繕トヲ同時ニ行ヒタル場合ニ於テハ乾渠又ハ船架ノ使用料ハ別箇ニ入渠又ハ上架シタル場合ニ要スヘキ日數ノ割合ニ依ル按分額ヲ修繕費ニ加算シ出入渠又ハ上下架及ヒ船底掃除ニ要スル費用並ニ船底防汚塗料ノ代金又其ノ塗装費（前回ニ塗替ヲ行ヒタル時ヨリ起算シ八ヶ月以内ニ當該事故カ發生シタル場合ニ限ル）ハ其ノ二分ノ一ヲ修繕費ニ加算ス但保險契約ニ關係アル損傷ノ修繕カ入渠又ハ上架ヲ要セサル場合ニ於テハ右使用料、代金及費用ハ一切之ヲ修繕費ニ加算セス  
被保險者カ修繕費ノ見積ヲ徵セントスルトキハ豫メ當會社ト協議スルコトヲ要シ當會社カ要求シタルトキハ修繕費ノ見積ニ付當會社ノ指定スル者ヲ参加セシムルコトヲ要ス

## 第四 船舶又は積荷が捕獲されたとき

我が商法は船舶又は積荷が捕獲されたときを以て委付の一つの場合であると規定してゐる。（但し約款には認められない）。然るに、捕獲とは既述の如く、一度拿捕したものを、捕獲審査所において審査の上、其の所有權を奪取することを謂ふのである。故に、船舶又は積荷にして捕獲せられんか、船主並に荷主は既に所有權の喪失者なるを以て、委付すべき何物をも有しないことになる。而も、委付の制度は、全損につき疑ある場合、之を全損に準じて、保險の目的に關する一切の權利を保險者に移轉して、保險金の全部を取得せんとするものであるから、商法の分言にいふ所の「捕獲」を其のまゝ前述の如く解するならば、既に全損に歸したものを委付するといふ矛盾を來すであらう。従つて商法の規定を意味あらしめるには、この場合の捕獲は拿捕の意義に解すべきである、而らば即ち拿捕せられたものは船舶又は積荷の所有權の回收について疑あるものであるから、この疑ある目的を委付することを得るであらう。

第五 船舶又は積荷が官の處分に依り押收せられたるとき

之亦商法に委付し得べき場合の一として掲げられてゐるが、我が約款には認められておらないのである。商法の規定によれば、船舶又は積荷が官の處分に依つて押收せられ六ヶ月間解放



せられざる時は、是等の目的を委付出来ることになつてゐる。押收とは必ずしもその目的の所有權を占奪せんとするものではなく、再び之を返還する意思を以て一時抑留することである。従つて極めて短時間の押收は全損に準すべきものとは考へられない。然しその状態が六ヶ月も繼續するにおいては被保険者の立場より見れば全損の場合に類する災厄と考へらる。

#### 第六 積荷の救助不能に陥りたる時

商法上何等の規定はないが、普通保険約款において認められたる場合として、積荷の救済不能に陥りたる時を擧げることが出来る。即ち（一）被保険貨物を積込みたる船舶が遭難し、貨物の救助見込なきとき、及び（二）被保険貨物を積込みたる船舶が遭難して（約款では「同上ノ場合ニ於テ」としてある）貨物の原質全部が毀損したとき、の二つの場合を全損に準ずるものとして委付し得べき場合として認められたのである。この規定において、（一）の救助の見込なきときといふのは、技術的に海難救助の見込立たざるに至るときは勿論なるも、更に、技術的には投出可能なるも、之に要する費用との關係から救助を斷念せざるを得ざる場合も當然これに包含されるであらう。又（二）の原質全部が毀損しとあるは、貨物が海難のためその本

來の品質を失ふに至れる場合をいふのである。但し、これら二種の場合はいづれも、その程度最も甚しければ絶対全損とするをむしろ適當と考へらる。いかなる程度を以て準全損となすべきやは之を個別的に判定すべきであらう。

以上、委付を爲し得べき場合に關して、その大要を述べたのであるが、然らば、被保険者は如何なる時にその委付權を行使し得るか、即ち委付の成立について述べることにする。この點に關しては大體見解が二個に分れてゐる。即ち、其の一は、保險者の承諾、又は裁判所の有效なりとする判決に依り成立するものとなす主義、其の二は法律の規定せる一定の場合において、被保険者の委付なる單獨行爲により成立するものとなす主義である。我が、所謂舊商法は前者の主義を採用してゐたが、現行商法においては、獨逸の範に則り、後者の主義に據つてゐる。蓋し、元來、委付は、法律上或特定の場合において與へられた權利であるから、その特定の場合には被保険者は保險者の承諾を俟つことなく、即ち單獨行爲を以て委付し得べきものとするを條理上當然とする。然るに英國を始め他の諸國は殆んど皆、前者の主義に據つてゐる。これは惟ふに、委付の制度は畢竟、非常の場合における便宜方法であるから、其の成立を重大視し



て、保険者の承諾、又は有效なりとの判決を必要とするに至つたのであらう。それは兎も角、其の何れの主義に據るも被保険者、委付を爲さんとするには、その意思を保険者に表示せねばならぬ。何となれば、假令、委付を爲し得べき被害の場合と雖も、保険者は、其の實害を填補するを損害保険として海上保険の原則とするから、委付に依つて保険金の全部を支拂ふことは、寧ろ除外例に屬するのである。而して其の委付の意思表示、即ち委付の通知に關しては、法律上特に一定の形式は必要としないけれ共、實際には、保険者所定の書式によるを一般の慣例とする。而して被保険者が委付の通知を爲すに當つては次の事項を注意する必要がある。先づ委付の通知は一定期間内に保険者に對してなさねばならない。即ち船舶保険にあつては、船舶行方不明の場合には、行方不明と決定したる時より、又修繕不能の場合には修繕不能の事由を知りたる時より起算して三十日以内に委付の通知を爲さねばならない。積荷保険においても亦同様の規定が約款に定められてゐる。(船舶普通約款第十一條、積荷普通約款第十四條)次に、委付は單純でなければならぬ。その意味は、被保険者が保険の目的について有する一切の權利を無條件に保険者に引渡す意思表示でなければならぬといふことである。保険者は委付の

通知を受け直ちに之を承認する場合もあるが、之を拒絶することもある。この場合には、被保険者は委付の原因の正當なることを證明して保険者をして委付を承認せしめるのである。

かくて、委付が爲された場合、其の効果として、被保険者には一方において保険金の全部を取得する權利が発生すると同時に、他方、其の目的につき有する一切の權利を保険者に移轉せねばならぬ。然らば、被保険者の有する所謂一切の權利は何時保険者に移轉するものであるか、この點について次の三つの説が存する。その一は、被保者が委付を爲したるときと爲す説、即ち、この説は被保険者が保険の目的につき有する一切の權利は、委付の結果、保険者に移轉するものなりとの點に着眼したものであつて、我商法及び獨逸商法の採用するところである。

その二は、被保険者が、保険の目的につき有する一切の權利は、遭難の當時に遡つて、保険者に移轉すべきものであるとの説、この説は、元來、委付は遭難當時の現狀において之を爲すべきであるとの見解に基くものである。英、米はこの主義に據つてゐる。

第三は、委付成立するときは、保険者は、被保険者が航海の當初に於て有せし一切の權利を享受すべきであるとの説、この説は會つて、佛國商法學者エメリゴン氏の提唱せるものであつ



て、其の趣旨は、委付の結果は、保険者をして保険の目的につき被保険者の地位に立たしむべきである。詳言せば、保険者は、其の保険を契約せる航海につき、當初より自己の計算と危険とにおいて、之を企劃したものと看做すを正當とするといふに在る。併し、この説は單なる學說に止まり、未だ立法例として採用されたことはない。

以上、三個の學說の優劣は茲に省略するも、只一言を附加すれば、理論上においては、第二の説が最も正當といふべきであらう。何となれば、委付は所謂準全損の場合に認めらるゝものなる以上、其の準全損なるや否やを判定すべき時期、即ち遭難當時に遡つて、被保険者が、その目的につき有せし一切の權利を保険者に移轉せしめることが最も委付制度の精神に合致するからである。併しながら、實際上、遭難當時、被保険者が有せし一切の權利を逐一探究するとは、或は事實上不可能なる場合も多いと考へられる。従つて、便宜手段としては、寧ろ第一の主義を擇ぶべきであらう。

## 第九章 保險者責任の終始期

海上保險者責任の終始期とは、一般に、所謂保險期間のことである。抑も、海上保險者は、原則として、保險の目的につき、海上危険を負擔し、之に因つて生ずる損害を填補する責任を負ふものなることは上來縷説の如くである。従つて、保險者の責任は海上危険と、その終始を同じくするわけである。即ち、保險の責任は海上危険の開始に始まり、その危険の終了と共に責任も亦解除されるのである。然らば、海上保險者の負擔すべき危険なるものは、いかなる時期に發生し、又いかなる時期に消滅すべきものであらうか。この點を明らかにすることに依つて、自ら保險者責任の終始期、即ち、保險期間が明らかにせられるであらう。

只、一般的に云ふと、海上保險において、保險期間を定める方法に次の三種類がある。その一つは、一定の時日、即ち曆日を以て、保險期間を定める方法である。例へば昭和何年何月何



日正午より昭和何年何月何日正午までといふやうに時日を限つて、保険者責任の終始期を定め、その期間に發生すべき損害のみを填補するのである。これを普通、期間保険 (Time Policy) といふ。その二は、之に反して、ある一定の航海、例へば、神戸より上海までといふやうに、ある港と他の港との間の航海を定めて、その間の海上危険に對して保険者その責に任ずとなす方法である。この方法による保険を、航海保険 (Voyage Policy) とす。その三は、上述二種の方法を混合したもので、例へば、神戸より上海まで、陸揚後十日間、といふやうに、航海保険の方法と期間保険の方法と、兩者を採用して、その間の危険に對して保険者が責任を負ふと定めるのである。一般に、混合保険 (Mixed Policy) と稱するのはこれである。

さて、保険者責任の終始期は、大體、以上三種の方法、いづれかを用ひて、之を定めるのであるが、その詳細なる點については、積荷保険の場合と、船舶保険の場合とで若干事情を異にするから、以下、各場合に分けて、説明することにしよう。

#### 第一 積荷保険

我が商法の規定によれば、保険者の責任はその積荷が陸地を離れた時を以て始まり、陸揚港

において陸揚を終了した時を以て終る、と定められてゐる (商法第八二二條参照)。然しながら、從來、我國の港灣の設備は決して十分なものではなく、多くの場合、本船と海岸との間に舢舨を使用して、貨物の積込、陸揚するのが常である。而るに、この舢舨の危険如何といふに、その危険の程度は一般に頗る大で、本航海よりも寧ろ危険とされてゐる。従つて、保険者は、保険証券中に、普通約款として、保険者の責任は貨物が證券記載の船舶に積込まれたる時に始まり、仕向港へ着船し貨物を該船舶より積卸したる時を以て終るものとする旨の約款を付しておくのが原則である。併し乍ら、被保険者の立場よりみれば、かくの如く、舢舨の危険、而かも比較的大なる危険を除外せられるといふことは甚だ不便であるから、この舢舨の危険に對しては、別に相當の保険料を納めて、保険者をして擔保せしめるやうにするのが一般の慣例となつてゐる。

英米兩國における普通約款に依れば、保険者の責任は積荷が本船に積込まれたる時に始まり、陸揚港において陸揚されたる時に終るものとされてゐる。併しながら、實際においては、一本船より、又は本船までの舢舨の危険を含む、といふ意味の特別條項を保険証券中に挿入して、保



險者の責任を、我が國同様、擴張させるのが、矢張り一般の慣行である。

尙、この外に、保険者の責任の終始期を延長する爲めに使用せられる特別約款であるから、その代表的なものを次に掲げておく。

その一は、“From Shore to Shore” (海岸より海岸まで)

その二は、“From Warehouse to Warehouse” (倉庫より倉庫まで)

その三は、“From Ship's back to (Yokohama)” (羊の背より「横濱」まで)

又、我國においては、港内、若くは灣内における曳船を爲す場合に在つては、該積荷の保險者責任は、其の曳船が航行を始めた時、若くは舳舟の錨を引上げ、又は纜を解きたる時に始まり、海岸若くは河岸に到達したる時に終るとの特別約款を付することが普通行はれる。

積荷保險における保険者責任の延長に關聯して、海上保險者が他の損害保險、主として火災保險をも併せて擔保する場合の責任延長の問題がある。海上保險者が火災による危険をも負擔することが荷主にとり、必要且つ便宜なりとせらるゝ場合は、主として、陸揚港において陸揚したる以後の一定期間内と、中間港において積替を爲したる場合との兩者の場合であるが、こ

れらの場合における我が保險證券に用ひられる特別約款を看るに次の如くである。

(イ) 陸揚港において陸揚したる以後の一定期間における火災保險を、海上保險者が引受けたる時、保險證券中に設定せらるゝ約款には普通、次の如き文言が含まれてゐる。即ち、  
「被保險物件輸入地陸揚後七日間船會社ノ倉庫内ニ保管セラレタル時ニ限り、火災危険ヲ擔保ス。但シ期間内ト雖モ船會社ノ保管ヲ離脱シタルトキハ、其時ヲ以テ責任ヲ終ルモノトス。」尙ほ「火災危険ヲ擔保セルトキト雖モ他ノ火災保險業者ニ附託アル部分ニ對シテハ其責ニ任セス。」

(ロ) 中間港において貨物の積替を爲す場合、又は倉入中、或は埠頭、河岸、波止場等において曝さるべき火災の危険に對し、海上保險者が之を引受けたときは、積荷が到達したる時より七日間に限り、填補責任を負擔すべき特約を設定するのが普通である。尤も、中間港(接續地)より鐵道其の他の方法に依り、積荷を到達地に運送した場合には、時に保險者は其の運送中の危険、並に貨物到達後の一定期間内(普通七日間)における火災の危険を擔保する場合もある。



(註)

(一) 積荷保険における保険者責任の終始期に付いては、船積の危険は特約あるに非れば、保険者その責に任ぜざること、は次掲普通約款第十三條の規定にある通りである。但し、保険者が積替を承認したる場合には、同條の規定にある如き船積の危険について、保険者その責に任ずるのである。

之に對して、保険者が、特約を以て船積の危険を擔保した場合、普通約款第十五條の規定があつて、積荷が全損とならざる限りは、填補の責に任じないのである。尤も貨物が數隻の船積に分けて積込まれたときは、一隻毎に全損なりや否やを決めて、填補の責に任ずることとする。右約款全文を示すと次の如くである。

第十三條

特ニ明約アルニ非サレハ當會社ハ甲板上ノ危険又ハ船積其他本證券記載ノ船舶以外ノ危険ヲ擔保セス但シ積替ヲ承認セル場合ニハ途中積替港ニ於テ他ノ船舶ニ積替ユル間ノ船積ノ危険其他不可抗力ニ起因シ貨物ヲ積替陸揚ノ上再ヒ積込ム場合ノ船積ノ危険ハ此限ニ在ラス

第十五條

明約ヲ以テ船積ノ危険ヲ擔保セル場合ニハ特ニ之カ填補ノ種類ヲ定メサルトキト雖モ全部ノ損失ノ外填補ノ責ニ任セス但シ本證券ニ記載セル貨物ヲ數艘ノ船積ニ分チ積込ミタルトキハ一艘毎ニ各別ニ保險ニ付シタルモノト看做ス

(二) 貨物を本船に船積し、又は本船より積卸する場合、貨物取扱上諸種の過失に因つて貨物に損害を與へることがある。かかる損害については普通約款第六條の規定によつて、保険者に責任がないのである。

第六條 被保險貨物ノ船積其他ノ取扱ニ關シ船舶所有者、運送業者其他船長、船員ノ過失ニ因リテ損害ヲ生スルコトアルモ當會社ハ填補ノ責ニ任セス不可抗力ノ原因ナクシテ相當ノ時間内ニ被保險貨物ノ船積又ハ陸揚ヲ爲サ、ルカ爲メニ損害ヲ生スルコトアル場合亦同シ

第二 船舶保險

船舶保險において、保険者責任の終始期を定むるには、航海保險、期間保險、及び混合保險の三個の方法が夫々採用される。以下、それら各場合につき大要を述べることとする。

その一 航海保險の場合

一 航海の危険に對して、船舶保險を契約した場合における保険者責任の始期に關しては、次の三つの異なる主義がある。

(イ) 積荷又は底荷の船積に着手せられた時に始まるとするもの。我が商法八二一條の規定は正にこの主義に立脚せるもので、獨逸においても亦同様である。



(ロ) 其の發航の時に始まるとするもの。これは伊太利商法の採用するところである。  
(ハ) 其の發航すべき地に船舶が入港せる時に始まるとするもの。この意義は、英國の採るものである。即ち、英國における、船舶保險證券には、積荷保險の場合と同じく、*from* ("に於て及びより")と印刷されてゐる。その意味は、同國海上保險法(第四二條)に詳細に規定されてゐるが、要するに、契約の當時、船舶が既に其の港に在るときは、其の契約成立と同時に、若し、入港前ならば、船舶の入港の時に於いて、保險者の責任が始まるのである。

右三個の主義は、實質上から見れば甚だしく相違したものであるが、之を理論的に批判すれば、(イ)の主義を以て最善といはねばならない。何となれば、船舶は固と貨物運搬の具に供せらるゝものであつて、其の航海の主眼たる積荷が船積に着手せられた時において、其の航海の危険を引受けた保險者の責任が始まるとするのが最も合理的といふべきだからである。然るに、我が實際界に在つては、保險者は「出帆の爲め、本船の錨を引上げ、又は錨を解きたるに始まる」といふ意味の約款を設けて、(船舶普通約款第九條)責任の開始期を遅らす

のが一般である。但し、以上述べたところは、保險契約が貨物の積込前、又は發航以前に締結された場合においてのみ適用されるのであつて、其以後に締結された場合に在つては、保險者の責任は契約の成立せし時において、船舶の存在する所より始まるべきものであることは勿論である。

次に、保險者責任の終期に關しても亦三個の主義がある。その一は、船舶が其の到達港に投錨したときとするもの、(佛、伊の商法)その二は、其の到達港において積荷又は底荷の陸揚が完了したるときとするもので、我が商法(第八二一條第三項)の規定及び獨逸商法の主義がこれである。その三は、到達港に到着して安全に二十四時間を経過したとき終るものとなす、英國が之に屬する。今、之を理論上より觀れば、第二の主義をもつて正當とする。蓋し、曩に一言した如く、船舶の目的は貨物運搬具たる點に在る以上、其の航海の完了したるや否やの決定は、所謂、船舶の進行の終了といふ點よりも、寧ろ貨物運搬の完了に重きを置くべきである。而して、運送の完了は、いふまでもなく、陸揚の完了を必要とするものであるから、第一の主義の如く、投錨を以て、或は第三主義の如く、一定時間の経過を以て、保險者の責任を打切る



のは不條理といはねばならない。是れ我が商法の第二の主義を採る所以であるが、併し、常に必ず積荷の陸揚完了するまでとせば、保険者の責任過重となる嫌があるから、我が商法は、其の陸揚が不可抗力に因らずして遅延したときは、其の終了すべかりし時を以て終る旨の但書を付したのである。尤も、實際界に在つては、船舶普通約款において、英國の例に倣つて、到達後安全に二十四時間を經過せるときに終る旨の特約をするのが一般である。

## ○船舶普通保険約款

第九條 一航海ノ危険ヲ負擔シタル場合ニ於ケル當會社ノ責任ハ特約ナキトキハ船舶カ發航港ニ於テ發航ノ爲メ揚錨又ハ解纜ニ着手シタル時ニ始マリ到達港ニ入りタル後二十四時間ヲ經過シタル時(積荷又ハ旅客カ船舶内ニ殘存スルト否トヲ問ハス)ニ終ルモノトス但二十四時間以内ト雖モ他ノ航海ノ爲メ積荷ノ船積其他發航ノ準備ニ着手シタルトキハ當會社ノ責任ハ其時ヲ以テ終ルモノトス

## ○積荷普通保険約款

第五條 保險ノ責任ハ貨物ヲ本證券記載ノ船舶ニ積込ミタル時ヲ以テ始マリ仕向地へ着船シ貨物ヲ該船舶ヨリ積卸シタル時ヲ以テ終ルモノトス

## その二 期間保険

期間を以てする船舶保険の場合における保険者の責任は、期間の始まるときに始まり、其の終了するときに終ること勿論であつて、船舶所在地の如何、又は碇泊中なると航海中なるとは敢て問ふ所ではない。而して、其の日數計算法は、何等の特約なきときは、民法第一四二條の規定に依るべきものであるが、實際に在つては、期間開始の日の正午より、期間満了日の正午までとするのが、現今、各國における例であつて、又保險證券中に、この旨を記載するものも尠なくない。

かくの如く、期間保険においては、保険者責任の終始期が一定の時點を以て定められるから、極めて明確であつて、前述の航海保険の場合の如く煩瑣な問題は起らないのであるが、併し、他面、不都合な點もなくはない。即ち、期間保険にあつては、假令、船舶の航海中であつても、期間が満了すれば、保険者の責任が終るのであるから、期間満了以後の航海については何等海上危険に對する保険者の擔保がないことになる。かくの如き被保險者の不便を除く爲めに、多くの國においては、一定の保険料を支拂ふ條件を以て、其の航海を終了し、若くは、期間満