

(一) 船積請求の通知。船長は通常備船者より直接に運送品の交付を受ける者なれども、備船者自ら送附をなさずして、荷物の賣主又は代理店或は支店をして船積を爲さしむることあるべし。斯る場合に於て若し船長が其者の誰たるやを確知すると能はざるとき、又は之を知りたる場合に於ても、其者が運送品を船積せざるときは、船長は備船者に對して直ちに其旨を通知すべき義務あり。此場合に於て未だ船積期間の存続中なるときは、備船者は自ら運送品を船積することを得るものなり(商法五九五)。

(二) 陸揚準備の通知。船舶の全部又は一部を以て運送契約の目的と爲したる場合に於て、運送品を陸揚するに必要な準備が整頓したる時は、船長は直ちに荷受人に對して其旨を通知するの義務あり(商法六〇五)。運送品を陸揚すべき期間の定ある場合に於ては、其期間は船長の通知ありし日の翌日より之を起算するものにして、船舶所有者の報酬請求權に重大なる關係あること前に述べたるが如し。

以上述ぶる所によりて、當事者の權利義務を綜合すれば、國際貿易に従事する

運賃の高低

運賃の標準

運賃の支拂

者貨物の輸出入につきて其要を忖らざるに近きを信ずるなり。

第三款 運送賃(Freight)

茲に運送賃と稱するは、積荷運送の報酬として、備船者、荷送主、又は荷受主より船舶所有者に支拂ふ賃金を云ふなり。運送賃は運送品の價額、運送に對する危険、手数、厚薄等を斟酌して定むること多しと雖、政治上、經濟上の理由によりて左右せらるゝを免れず、特に各地取引の情況及貨物の集散によりて高低を生ずるを以て、世界主要港には運賃の相場(Freight market)建てらる。

運送賃計算の標準は貨物の種類によりて異なる。重量品は重量(Dead weight)の一噸に依り輕量品は才量(measurement)に依り、金銀、貨幣其他の貴重品は、原價に従ひ之を計算す。

運賃の支拂につきては、元拂と向拂ひとの區別あり。運送契約は一種の請負なるが故に、運賃の元拂をなすは一種の變則にして、備船の場合に於て發航の際船舶の準備を要する爲め運賃の一部を前拂ひせし習慣より發生せしものなるべし。船荷證券中に往々運賃は貨物の喪失、損害又は其他の事由の爲めに償還

もしくは減額することなしと記載せらるゝことあり。英國其他の習慣によれば斯の如き場合には、運賃を返還せざるものにして、法律を以て之を許せる國ありと雖、本邦に於ては、運送品の全部又は一部が不可抗力に因りて滅失したるときは、運送人は其運送賃を請求することを得ず、若し運送人が既に其運送賃の全部又は一部を受取りたるときは、之を返還することを要す(商法三三六)と規定せらる(回漕貨物取扱條例五)

運送品の重量又は容積を以て運送賃を定めたるときは、運賃は到達港に於ける引渡の當時に於ける重量又は容積に依りて之を定むべきものなり(商法六〇八)蓋し請負契約の性質として、當事者の一方は仕事の結果に對して報酬を與ふる精神より出でたるものにして、理論上極めて正當なるものなりと雖、實際は積込當時の重量又は容積によるを普通とす。

期間を以て運送賃を定めたるときは、運賃は運送品の船積着手の日より其陸揚終了の日までの期間に依りて之を定む(商法六〇九)。蓋し船舶所有者は陸揚終了の日より他に船舶を使用すべからざると均しく、船積着手の日より他の用

に充つることを得ざるを以て、始期と終期の權衡を保たんとするに外ならず。之を海外の實例に徴するに、到達港の習慣又は當事者の特約によりて相違あるを免れずと雖、佛、伊、和、西、白、英等皆發航の日を以て始期とするもの多し。然して期間を算定するには左の日數を控除せざるべからず。

一、船積期間又は陸揚期間經過の後、貨物の船積又は陸揚を爲すときは、日數超過増拂金を備船者より支拂ふべきものなるが故に、此日數に對しては、運賃を計算せざるものとす。

二、不可抗力によりて船積港又は航海の途次碇泊せるときは、此日數に對しては運賃を計算せず。

三、航海の途次船舶を修繕すべきときは、此日數に對しては運賃を計算せず。一旦運送行爲を始めしときは、運賃の全額を徵收することを得るや否や、既に述べたるが如しと雖、運送契約の履行なきも運賃の全部若くは一部の履行に對する相當の報酬を請求し得べき場合あり。全額支拂、半額支拂、三分の二支拂等につきては、當事者の權利義務中に述べたるを以て茲に航路相當額運賃(Pro

Rate Freight)に就きて説明する所あらんと欲す。

船舶所有者は船舶が沈没したるとき、捕獲せられたるとき、又は修繕すること能はざるに至りしときは、運送品の價格を超へざる限度に於て運賃を收むることを得るものなり(商法六一三)。又航海又は運送が法令に反するに至りたるとき、其他不可抗力に因りて契約を爲したる目的を達すること能はざるに至り、契約を解除せるときに於ても運送の割合に準じて運賃を收むることを得るものなり(商法六一四、六一六)。航路相當額運賃を定むるには、單に航海の里數により定むべきものにあらざりして、航海の難易、土地の状況等をも之を参考せざれば極めて不公平なる結果を來すことあるを以て、運送品の價額を超へざるを以て限度とすべきは勿論の事に屬す。

プロ、ラタ、フレイトにつきては、海商の會議に於て常に重大なる批難を被り、國際會議に於て否決せられたるが故に、自耳義の如きは、千八百七十九年海商法の制定に際して之れを認めざることをせり。又英米兩國は、運送契約の骨髓として積荷を陸揚せざれば、運賃を取得する能はずとの主義を採用するを以て、極力

運賃支拂の方法

之を批難すと雖、特に契約を以て航路相當額の運賃を支拂ふは自由なりとす。要之、プロ、ラタ、フレイトは、船舶所有者を保護する實際の必要より出でたる變則なりと云ふべし。

運賃支拂の方法につきては、各國の慣習、當事者の信用如何によりて異なるものなれども、運賃の支拂と貨物の引渡とは同時なるを原則とす。荷受主は貨物引取前船荷證券を提出して、運賃を支拂ふときは、券面に運賃濟の旨を記載せしめ引渡命令書を受取り、以て貨物を受取ることを得るものなり。又運賃を受取る人は船舶所有者又は船長にして、支拂者は備船者又は荷受主なり、若し支拂者が支拂を怠り貨物を引取らざるときは、船長は裁判所の許可を得て、之を公賣に附して、運賃に充當し、尙ほ不足額を荷送主に請求するを得べきこと、船長の權利として述べたるが如し。

運賃支拂の場所につきて、何等の特約なきときは、貨物引渡の場所に於てなすを原則とす。

運賃は理論上割引すべきものにあらずと雖、商略上割引を爲すこと各國普通

運賃支拂場所

の慣習なり、之を割戻金 (Return Commission or Rebate) と稱し、或は決算の終に於て總運賃高に應じて豫約の割戻をなすことあり、或は荷受主が貨物を受取りたる後示談にて割戻をなすことあり。又割戻の標準につきては、運賃の額によることあり、貨物の數量によることあり、土地の状況貨物の種類によりて同一ならず。

第四款 船荷證券 (Bill of Lading)

船荷證券とは、船舶に貨物を積入れたる證として、船長又は船舶所有者の代理人より、荷送人の請求によりて交附するものにして、之と引換に、到達港にて貨物を引渡す證書なり。

第一項 船荷證券の發行

船長は備船者又は荷送人の請求に因りて運送品の船積後遅滞なく一通又は數通の船荷證券を交付すべし (商法六二〇)。船長以外の者と雖船舶所有者の委任あるときは、船長に代りて船荷證券を交付することを得るものなり (商法六一二)。蓋し大會社の如き一時に多數の運送契約を締結するに方りては、一々船長をして交付せしむるに到底其の煩に堪へざるを以てなり。船荷證券は貨物船

發行者

積の證なるが故に、一枚の發行を以て足れりとすべきものなれども、國際貿易の發達は荷爲替取組其他の便宜上數通の發行を促すに至れり、外國に於ては發行すべき紙數を法律を以て規定せることあり、然れども實際の慣例は武通乃至五通にして、荷送人の任意によりて交付するものなり。船荷證券の記載條件につきて、他日の紛議を豫防する爲めに、備船者又は荷送人は船長又は之に代はる者の請求に因り船荷證券の謄本 (Captains Copy) に署名して之を交付すべきものなり (商法六二三)。

發行の要件

船荷證券は運送契約書とは別物なり。故に當事者の請求によりて運送契約書を交付せしと否とを問はず、備船者又は荷送人の請求ありたるときは、船長又は之に代る者は運送品の船積後遅滞なく、一通又は數通の船荷證券を交付すべきものなり。蓋し船荷證券は主として積荷を融通せしめんが爲めに發行するものにして、荷送人は金錢の融通をなし積荷を保險に付する等一切の便利を得んと欲するものなれば、成可速に交付を要する所以なり。發行の紙數につきては制限主義と非制限主義とありて、佛國にては四通以上とし、第壹通は荷送人第

二通は荷受人第三通は船長第四通は船舶所有者の爲めに發行するものなり、英國にては三通を以て普通とし、本邦にては制限を設けざること前に述べたるが如し。

第二項 船荷證券の記載事項

記載事項

船荷證券には左の事項を記載し、船長又は之に代はる者署名すべきものなり  
(商法六二二)。

- 一、船舶の名稱及び國籍。
- 二、船長が船荷證券を作らざるときは船長の氏名。
- 三、運送品の種類、重量若くは容積及び其荷造の種類、個數並に記號。
- 四、備船者又は荷送人の氏名又は商號。
- 五、荷受人の氏名若くは商號又は所持人に運送品を引渡すべきこと。
- 六、船積港。
- 七、陸揚港、但發航後備船者又は荷送人が陸揚港を指定すべきときは其之を指定すべき港。

八、運送貨。

九、數通の船荷證券を作りたるときは其員數。

十、船荷證券の作成地及び其作成の年月日。

右記載の要項の外、貨物の原價を記載して、他日破損其他の辨償の際紛議を豫防することあれども、目下海上保險の發達、共同海損の精算等は斯の如く荷送人の專斷なる記載價額に依頼する能はざるなり。又運送貨の記載に際しても、元地拂 (Freight Paid) と向拂 (Freight payable at Destination) と區別する場合あれども、多くは、船荷證券面に「拂濟」(Paid) 或は「取立」(Collect) なる文字を朱書又は護謨印するものなり。

本邦の船荷證券には、二錢の印紙を貼用す、英國にては六片を要し、通常荷送人の負擔に屬す。

普通の船荷證券と異なる證券は、左の二種なり

一、**連絡船荷證券** (Through Bill of Lading)。通常陸送と海送とを兼ねて發行せる證券にして、船荷證券と貨物引換證 (Railway Acknowledgement) とを合せたるものなり。

り。米國との輸出入は大抵此證券を用るものにして、途中積替の煩を省き、又荷爲替の組直しをなすの不便を避くることを得べし。連絡船荷證券の記載事項は、連絡線路が海路たると陸路たるとによりて相異あり。若し海路なる場合には、普通の船荷證券と大同小異なれども、陸路なる場合に於ては、陸送に関する條項記載せらる。

二、赤荷證券 (Red Bill of Lading)。専ら東洋航路に使用せられ、船荷證券と海上保險證券とを兼ねて發行せる證券にして、赤字を以て印刷せらるゝが故に赤荷證券の名稱あり。赤荷證券は支那人に歡迎せらる、蓋し汽船會社が保險會社に代りて、海難に罹りし損害を辨償するを以て、損害賠償責任の歸着を爭論するの煩を避くるを得ればなり。然れども分業は文明の特徴にして、既に海上保險は一個の獨立せる營業となり、海上の智識は日を追ふて發達せる時世に方り尙ほ之の迂を學ばず、國際貿易に従事する者をして徒らに割高の保險料を拂はしめて、船主の腹を肥すに終らんのみ、宜なる哉、海事思想の發育せる歐洲に之を見ずして東洋に見るとは。

船荷證券の返還

第三項 船長と船荷證券所持人との關係

船荷證券は數通發行することを得るものなるが故に、凡て之を返還せざるべからずとすれば、徒らに貨物の引渡を遅延せしめ、登通を返還するを以て足れりとすれば、詐偽を豫防する能はざるの恐あり。獨逸に於ては、凡て返還するを必要とし、(獨商六六一)英國に於ては、船長が善意を以て其運送品を一通の船荷證券所持人に引渡したるときは、其責を免るゝとし、各國慣例並に立法例を異にす。

一、陸揚港に於ては、船長は數通の船荷證券の一通の所持人が、運送品の引渡を請求したるときは、之に運送品を引渡すべきものなり。蓋し船荷證券は單獨に其用をなすものにして、券面に一通にて引渡をなせば、他は無効たるべしと、記載せらるゝと否とを問はざるなり(商法六二四)。

二、陸揚港外に於ては、陸揚港に於て再び他の所持人より運送品の引渡を請求せらるゝ恐あるが故に、各通の返還を受くるにあらざれば、引渡すことを得ず(商法六二五)。

三、數人の船荷證券所持人が運送品の引渡を請求したるときは、船長は孰れの

所持人が果して正當なる荷受人なるやを判定すること能はざるのみならず、之が爲めに引渡の期を遅延し、空しく運送品を保管し、徒らに船舶所有者をして損害を被らしめざるべからざるに至るを以て、船長は遅滞なく運送品を供託して引渡の請求を爲したる各所持人に對して其通知を發せざるべからず。又陸揚港に於て既に一通の船荷證券を呈出したるものに一部の貨物を引渡したる後他の所持人が復た引渡を請求するときは、未だ引渡を終らざる貨物は右の場合と同じく、殘部を供託して引渡の請求をなしたる各所持人に通知せざるべからず。

數人の船荷證券所持人ある場合に於て、船長が未だ運送品の引渡を爲さざるときは、原所持人が最も先に發送し又は引渡したる證券を所持する者は他の所持人に先ちて其権利を行ふものなり(商法六二八)。蓋し原所持人が讓渡せる場合と質權を設定せる場合とを問はず、既に他人に一通の船荷證券を讓渡し自己に權利を有せざるに當り、復た之を他人に讓渡する時は、其讓渡は法律上無効なるを以てなり。英國に於ても第一に船荷證券を荷受人より適法に受取りたる

船荷證券の流通

者は、貨物を受取るの權利を有す、船長は荷受人に貨物を引渡すに當り、船荷證券を提供せる人が果して第一に船荷證券を受取りたる人なるや否やを確かむる責任ありやと云ふに、善意にて引渡せるときは、其責を免ること手形の引受人が善意に支拂をなしたると同じ。既に船荷證券は流通證券なり、一通の所持人が他の所持人に先ちて、船長より運送品の引渡を受けたるときは、他の所持人の船荷證券は其效力を失ふは當然の結果なり(商法六二七)。

第四項 船荷證券の效力

船荷證券は貿易上に於て、手形、貨物引換證等と同じく流通すべき性質を有するものなるが故に、其效力も亦普通の受取證等と大に異なる所あり。

一、船舶所有者と船荷證券所持人の權利義務を拘束す。船荷證券發行の主たる目的は流通に存し、之が記載事項を信用し、賣買其他の取引をなす者なれば、運送に關する事項例へば運送費又は運送品等に付き船舶所有者と荷受人との關係は、絶對に船荷證券の定むる所に依らざるべからず(商法六二九、三三四)。唯保險者に對して船荷證券の效力を及ぼすは、私署證書を以て第三者に及ぼすに

率るを以て不當なり、又公益の理由によりて契約の自由を制限せられたる場合に於ては、之を例外とせざるべからず、例へば船舶所有者の過失、船員其他の使用人の悪意若しくは重大なる過失、又は船舶が航海に堪へざるに因りて生じたる損害を賠償せずと記載するも無効なるが如きこれなり。

二、讓渡によりて物權的效力を生ず。裏書によりて船荷證券を讓渡したるときは、運送品の讓渡と同一の效力を生ず(商法六二九、三三五)。商品以外の運送品を以て船荷證券の目的とせる場合に於て、裏書を禁止するはもとより當事者の隨意なりと雖、法定の指圖證券となすを以て、今日の貿易の趨勢に最も適合したるものと信ずるなり、單に讓渡の效力のみを生ずるに於ては、荷受人の權利を保護するに足らざるのみならず、流通を妨げ、荷送人の目的とする所にも反すべし、故に倉庫預證券、貨物引換證と同一く、裏書に物權的效力を生ずるものとし、運送品を讓渡したると同一の效力を有せしむ。これ實に英國に於ては有名なる大法官マンスフィールドの判定せる有力なる原則にして、證券の所持人は反對を認定すべき特別の事情あるにあらざれば、貨物の所有者となり、船荷證券が善

意の第三者の手に渡りたるときは、荷主は最早貨物に對して所有者の權利を行ふこと能はざるものなり。流通證券(Negotiable Instrument)又は權利證券(Document of Title)と稱するは、之れが爲めにして、發行者が裏書を禁ずるにあらざれば、其配名式なるときと雖、裏書によりて之を讓渡することを得るものなり(商法六二九、四五五)。

三、引換並に署名に對する效力を生ず。運送品は一度之を引渡したる後と雖、之と引換に船荷證券を取戻すにあらざれば、再び運送品引渡の請求を受くるの危険あるを以て、運送品は船荷證券と引換に非れば、引渡すことを要せざるなり。然れとも船荷證券を數通發行せる場合に於ては、運送品の引渡につきては特別の條項に従ふべきことは前に述べたるが如く、船荷證券を取戻したる場合と雖、果して運送品を引渡せしや否やの疑ひを生ずることあるを以て、所持人をして船荷證券に其引渡を受けたる旨を記載せしめ、且之に署名せしむることを得るものなり(商法六二九、一八三)。

第四款 運送契約の終了



了 備船 約の終

凡て契約は履行によりて終了すべきは勿論なりと雖、契約期間内にて自然に消滅することあり。運送契約に於て豫め消滅事項に就き特約したるときは別問題として、船舶の全部を以て運送契約の目的としたる場合に於ては、其契約は左の事由に因りて終了す(商法、六一三)。

當然の終了

- 一、船舶が沈没したるとき。
- 二、船舶が修繕すること能はざるに至りたるとき。
- 三、船舶が捕獲せられたるとき。
- 四、運送品が不可抗力により滅失したるとき。

此等の場合に於ては航海の目的は當然達すること能はざるが故に、發航の後を問はずして適用せらるべきものなり、船舶が沈没したるときは船舶が沈没して引揚ぐる能はざるを云ふものにして、船舶所有者は他船を以て到達地に貨物を送附する義務なきなり。船舶が修繕すること能はざるに到りたるときは、船舶が其の所在地に於て修繕を受くこと能はず、且修繕を爲すべき地に到ること能はざるとき、又は修繕費が船舶の價額の四分の三に超ゆるるときを云ふなり。

各當事者の解除

(商法、五七一)。然して此等の場合に於ては、毫も運送貨を拂ふことを要せずと雖、航海中に此等の事由發生したるときは、契約は當然終了するとも仕事の結果を生ずることあるべきが故に、其結果の割合に應じて運送貨を支拂はざるべからざることは前に述べたるが如し。

又備船契約は解除の條件に就き豫め契約ありたるときは勿論、航海又は運送が法令に反するに至りたるるとき、其他不可抗力に因りて契約を爲したる目的を達すること能はざるに至りたるときは、各當事者は契約の解除を爲すことを得るものなり(商法六一四)。即ち到達地との貿易及交通禁止せられたるとき、又は到達港が封鎖せられたるとき、又は不可抗力によりて航海の起始又は繼續が妨げられたる等の事由繼續するときは、契約を解除することを得るなり、果して契約を爲したる目的を達すること能はざるに到りたるや否やは全く事實上の問題なり。此場合に於ても請負契約の性質として、仕事の結果に對して報酬を支拂ふを原則とし、備船者は運送の割合に應じて運送貨を支拂ふべきものなり。然して備船者は此等の事由が運送品の一部に付て生ずるときは、船舶所有

船舶の一部又は個々の運送品を以て運送の目的とする運送契約の終了

者の負擔を重からしめざる範圍内に於て他の運送品を船積することを得ることと備船者の權利として述べたるが如し(商法六一五)。  
船舶の一部又は個々の運送品を以て運送契約の目的と爲したる場合に於ても、備船契約と同一の事由によりて終了すと雖、全部の備船者と同一の保護を與へて、他の運送品を船積するの權利を與ふるときは、他の備船者又は荷送人の權利を害することなしとも限らざるを以て運送賃の全額を支拂ふにあらざれば解除をなすこと能はざるなり(商法六一六)。

### 第五節 共同海損(General Average)

海損と稱するときは、共同海損を意味するが如しと雖、單獨海損、小海損等の文字あり。單獨海損とは文字の示す如くにして、民法の不法行爲又は契約法の原則によりて明白なる事實に屬し、船舶又は貨物が滅失毀損したるときは船舶所有者又は貨物の所有者が損失を被るべく、船舶又は貨物に瑕疵ありしが爲めに船舶貨物若しくは他人の貨物を害することあれば船舶所有者又は貨物の所有者が其損害を賠償せざるべからざるが如きを云ふなり。又小海損とは皆航海

海損の種類

の費用に屬するを以て運送契約當然の結果船舶所有者が負擔すべきものなり。要之、從來海損なる文字は種々の場合に用ひられたりと雖も、茲に研究せんと欲するは共同海損に在り。

#### 第壹款 共同海損の意義

共同海損とは、船長が船舶及積荷をして共同の危険を免れしむる爲め、船舶又は積荷に付き爲したる處分に因りて生じたる損害及費用を云ふ(商法六四一)。  
共同海損の起源は古代に行はれたる投荷(Jetison)にあり。投荷とは船舶が危険に遭遇したるとき之を免れんが爲めに積荷を海中に投ずるの謂にして、船長は乗船せる貨物の總代に謀りて處分をなせり、我徳川時代に於ても平均勘定と稱して投荷をなしたるときは無事なる積荷の貨主は犠牲に供せられたる積荷の貨主に賠償するの習慣ありしと云ふ。

損害及費用が共同海損たるには左の三要素を供へざるべからず。

一、船長の故意の行爲たること。茲に所謂故意とは、其損失の直接の原因は船長の行爲に在るを云ふものにして、船長が船舶及積荷をして共同危険を避け

定義

沿革

要件

しめんが爲めに熟慮して爲したる處分なることを要す、故に激浪または暴風の爲めに流失又は破損せられたる貨物帆樁等は共同海損の中に入ることを能はざるものなり。蓋し何人と雖自然力の作用に因れる偶然の事項より生じたる損失は、自ら之を負擔せざるべからざるに反して、共同の危険を避くるが爲めに船舶及び積荷の蒙りたる損失は共同の負擔となすことを得べき性質を有すればなり。

二、共同の危険を免れしむる爲なること。積荷の一部のみに對する危険なるときは如何なる損失たりとも共同海損と云ふこと得ず。然して此の條件につきては共同利益説と共同安全説との兩主義ありて、前説に於ては共同の危険切迫したるときは勿論、危険經過後と雖船舶並に積荷の利益となる手段を取りしときは、其結果たる損害並に費用を以て悉く共同海損となすものにして、多少の理由の存するものなきに非ざるも、船長は左程危険の大ならざるに拘らず疾く港に避けんが爲めに積荷を抛棄すること容易なるべく、又共同の利益の判定に苦み後日に紛争を生ずるの弊あり。反之後説に従へば船舶積荷に切迫せる

危険を免れしめんが爲め、共同の犠牲に供したる損害並に費用を以て共同海損となし、其以後に於ける損害及費用は單獨海損とするものにして、後日に到るも判定に紛争を生ずること尠し。

三、行爲の結果として、船舶又は積荷の全部又は一部を保存し得たること。此要素に就ては諸國の立法例區々たる所にして、千八百八十八年フラスセルの國際商法會議の議決によりて右の如く定められ、吾商法に於ても亦之を採用せり。英國に於ては、故意の行爲と船舶又は積荷の保存との間に必ずしも因果の關係あるを要せずとし、船長が處分を爲すときの意思を以て、直ちに共同海損となし、事實の認定上大に簡便なりと雖共同海損の負擔の根本たる不當利得の原則に適合せざるなり。又佛國に於ては、何人も自ら些少の恩惠だも蒙らざるものに對し報酬を爲す必要なしとし、尙行爲の結果良好にして船舶並に積荷の兩者が救はれし場合に限るものとせるも、徒らに共同の文字に拘泥する弊あるを免れず。

右の要件を具備せる海損の中には實物の損害と費用の損害とあり。例へば

實物損害と費用損害

ヨロク、アン  
トワ、ブ、  
ル

實例

航海中船舶が暗礁に乗揚げたる場合に於て、積荷の幾部分を海中に投棄し船舶を救揚げたるときは、海中に投棄したる積荷の損失は實物の損害にして、之を救揚ぐるに付費用を要したる時は、費用損害と云ふべし。

共同海損には當然共同海損たるべきものと、其結果又は遭難當時の事情によりて共同海損と看做さるゝものとありて、其當時の事情によりて單獨海損との區別判然せず、或は法律慣習を異にし、専門家の鑑定を仰ぐ等頗る煩雜を極むるを以て各國の海損精算人、船舶所有者、保険者、法律家等數回會合の結果、ヨロク、アントワ、ブ、ルを定め、普く海運社會に行はる。

試みに参考の爲めに共同海損の重要な場合を例示せん。

投荷せられたる積荷並に投荷により故意に生じたる損害、帆樫の切斷、任意の坐礁、船中火災の消防より生ずる損害、救援助の爲めに生ずる損害及費用、避難港に於ける諸費用及損害、積荷の一部又は船舶附屬品等を燃料として消費したるより生ずる損害、敵船の捕獲を免るゝ爲めに支拂ひたる償金等是れなり。

第二款 共同海損の負擔

共同海損分擔  
の割合

共同海損は之に因りて保存することを得たる船舶又は積荷の價額と運送貨の半額と、共同海損たる損害の額との割合に應じて、各利害關係人之を分擔す(商法六四二)。然して共同海損を分擔する割合を定むるには左の三主義あり。

一、船舶又は積荷の價額と運送貨との割合に應じて之を定むるも、運送貨に付ては航海の費用を除去す。此主義は理論上極めて正當なりと雖航海の實費を算定すること頗る難き缺點あり。

二、船舶の價額の半額、又は積荷の價額と運送貨の半額との割合に應じて、之を定む。此主義は佛國に採用せらるゝ所にして、船舶所有者の負擔の割合を到達地に於ける船舶の價額の半額とせるは毫も理由なきことに屬す。

三、船舶又は積荷の價額と運送貨の半額との割合に應じて、之を定む。此主義は航海の費用を運送貨の半額と看做したるものにして、理論上正當にして實際上亦便宜なり。

共同海損の分擔額に付ては、船舶の價格は到達の地及び時に於ける價額とし、積荷の價額は陸揚の地及時に於ける價額より、滅失の際支拂ふことを要せざる

分擔者

共同海損分擔の例外

運送貨其他の費用を控除せるものを以てす。然して一見共同海損の負擔は全く物に在るが如しと雖物は權利義務の主體たること能はざるが故に物の所有者即ち責任者にして船舶の到達又は積荷の引渡の時に於て現存する價額の限度に於て之を負擔すべきものなり(商法六四三、六四四)。然して共同海損は公平を旨とするが故に犠牲となりたるものと雖之を分擔せざるべからず例へば投荷せられたる積荷は勿論殘存せるものにして共同の犠牲となり他より賠償を受くべきものも皆此負擔を免るゝこと能はざるなり。

船舶に備附けたる武器、船員の給料、船員及び旅客の食料並に衣類等は、凡て船舶の航海上並に船員、旅客に必要なものなるが故に、其完全ならんことを期し利害關係人をして此等の物に關する共同海損を分擔せしめざるなり、然れども若し船舶及び積荷全部に係る共同の危険を免れしめんが爲めに投棄せられたるか、又は其他の手段によりて損害を被りたるときは、其救助せられたる船舶及び積荷に於て、損失を賠償すべきは勿論なり(商法六四五)。

又共同海損處分の爲めに利益を受けたる船舶又は積荷の所有者が、其損失を

手續

負擔せざる場合あり。一は船荷證券其他積荷の價額を評定するに足るべき書類なくして船積したる荷物又は屬具目錄に記載せざる屬具に、損害を加へたる場合に於て、他は甲板に積込みたる荷物に損害を加へたる場合是れなり。蓋し前の場合に於ては、船長の承諾なくして積込みたる荷物にして、固より荷主の違法行為なるが故に、利害關係人は其損害を分擔することを要せざるなり、又沿岸の小航海を除くの外、甲板に積込むが如きは、亦違法たるを免れざるを以て前場合と同一の制裁を加ふるは、もとより不當にあらず、然して此等の荷物の所有者と雖、共同海損處分の爲めに損害を受けたる場合に於ては、他の利害關係人と同じく損害を分擔するの義務あるものとす(商法六四六)。

第三款 共同海損の精算

共同海損に罹りしときは、船長は荷受主に貨物の引渡をなすに先ち、共同海損にかゝりし旨を書面或は新聞紙を以て通告し、海損精算人をして各荷受主の共同海損分擔額の幾部に相當すべき金額を預らしむるを以て、之が支拂の後貨物の引渡を受け、若し貨物が保険に附せられたるときは、保險者に共同海損の起り

し旨を通知し、海損預金の領收證を保險者に交附して預金額の填補を受くべし。尤も海損預金は荷受主の信用如何によるものなれば、確實なる銀行に於て之を保證するか、又は海上保險會社が海損契約書(Average Bond)に調印するときは之を要せざる場合多しとす。條理上保險會社は保險者の分擔すべき共同海損の損失を填補すべきものなれども、便宜上被保險者の支拂ひたる海損預金を代償し、共同海損に就き被保險者の權利義務を承繼するものなり。

共同海損の精算は、共同の安全の爲めに生ぜし損害並に支出せる費用を船舶運賃及積荷にて分擔する額を定むるに在りては、船舶積荷の被りたる損害は、果して共同海損と爲すべきものなりや否やを定め、然して後利害關係者の負擔額を定むるものとす。貨物の調査、事變の取調、遭難の報告等につきては、極めて複雑に亘り長日月を要するものあるを以て、凡て海損の精算を専務とする海損精算人に依頼するものなり。

共同海損たる損害額の計算は、棄却したる物の實際に従ひ之を爲すこと至當なり、故に船舶に在りては到達の地及び時に於ける價額、積荷に在りては陸揚の

共同損害額の計算

地及び時に於ける價額に依りて之を定め、積荷の滅失又は毀損の爲め支拂ふことを要せざりし一切の費用は之を控除す。然して貨幣、有價證券其他の高價品に付きては、荷送人が運送を委託せる際、其種類及價額を明告したるに非ざる限りは、船長に斟酌の餘地なきを以て、之を海損の用に供するも、利害關係人に於て之を賠償するの義務なきものとす(商法六四七)。

價額の賠償、損害の負擔は、凡て船荷證券其他積荷の價額を評定するに足るべき書類に準據して其金額を定むるが故に、此等の書類に積荷の實價より低き價額を記載したるときは、其積荷に加へたる損害の額は其記載したる價額によりて之を定め、積荷の實價より高き價額を記載したるときは、其積荷の利害關係人は其記載したる價額に應じて共同海損を分擔せしむ、又虚偽の記載を爲したるときに於ても右の例によりて處理せらるべきものなり、蓋し積荷所有者をして不當の利得を享けしめざる精神に出でたるものと云ふべし(商法六四八)。

海損分擔の後に至りて船舶、其屬具若くは積荷の全部又は一部が其所有者に復したるときは、其所有者は既に享受せる割賦金の外更に現物を回復すること

積荷價額の準據

價金の返還

時效

となるが故に、償金中より救助の費用及び一部滅失又は毀損に因りて生じたる損害の額を控除したるものを返還せざるべからず(商法六四九)。

共同海損に因りて生じたる債権は、一年を経過したるときは時効に因りて消滅す。時効の期間は共同海損終了の時より之を起算す(商法六五一)。

### 第二章 海上保険 (marine Insurance)

#### 第一節 海上保険の意義

保険の觀念

安全は人生の理想なり。治國平天下は政治の理想にして、安身立命は宗教の理想なり。然るに世間の状態を觀れば、鳥部山の烟は徒らに人世の無常を歎せしめ、松栢の薪は空しく桑田の變海を想はしむ。噫、運命は常に人世を翻弄して其經濟状態を攪亂せんとするものなるか。殊に商海の波瀾は起伏常なく、怒濤一度岩を嚙まば巨万の財と雖海底の藻屑と消失すること渺しとせず。茲に於て乎、不慮の危難に對する自衛の策を講じ、測知し難き危險に對して豫め備ふるあるべきは人生の理想正に然るべき所なり。故に保険の範圍は運命の範圍に

保険の目的

して且不運の範圍なりと云ふも誣言にあらざるなり。

保険の目的は惡運より生ずる不幸を除去せんと欲するにあり。不幸の除去は損害の分擔によりて行はる、秩序ある商人の頭腦に損益を平均せんが爲めに利益の幾分を割きて不時の大損に備へんとの思想を湧出せしは、蓋し偶然のことに非ざるなり。故に保険の制度は若干の釐金を徴集して損失者に辨償し、損失者なきときは再び釐金を返還する相互保險(Mutual Insurance)の制度先づ發達して、世態の變遷と共に、大數の數理に基き危險發生の度數を算定して今日の保險業となり、保險會社は被保險人より徴集し得たる保險料其他の雜收入を合せて、被保險人の損失に充つることとなれり、即ち被保險者は保險業者に報酬を與ふることを約し、其代りに一朝事變に際して保險業者に被保險者を救護することとを約するなり。然して積年の統計に基き、危險發生の度數を算出し、之に應じて正當の報酬を受け、以て他の損害を填補するものなるが故に、不確定なる運命を捕獲せんと欲する富籤と同一視すべきものにあらざるなり。

保険の効用

吾人が損害によりて感ずる苦痛は、利益によりて得る快樂より大なるものに

保險の種類

して、人類經濟上の不測不確定なる損害を排除することを得ば、之に倍する利益を獲得せるよりも満足を覺ゆるものなり。保險は實に不可抗力に對する防禦にして、各人の經濟的利益、物質的幸福を保護増進する效用あるものなり。更に一步を進めて之を社會的現象として觀察せんか、各人をして經濟上の安心を得せしめ、延て各人の健全、長生、道德心を保全し、着實なる企業の發生を促し、社會の道德を完美するの利益あるのみならず、各人の信用を厚からしむる鴻益は至大なるものと云はざるべからず。宜なる哉、文明の貿易に於ては、保險を附せざる貨物に對しては荷爲換を取組まざるや。

保險の種類は種々あり。試に商法に規定せらるゝ重要な區別を性質によりて示せば右の如し

一、火災保險

甲。損害保險 二、運送保險

三、海上保險

乙。生命保險

損害保險

生命保險、火災保險、運送保險につきては、茲に説明を要せざる所なりと雖、損害保險の定義を示して、後に海上保險契約を説明するの根據と爲すは、極めて穩當なるを信ずるなり。

由來生命保險は、純然たる保險の一種に屬するや否やは、學說上異議ある所にして、損害保險とは全く其性質を異にす、即ち生命保險は人の生命に關する災害に關し、損害保險は財産上の利益を滅失減少せしむる災害に關するものにして、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、相手方が之に報酬を與ふることを約するに因り、其效力を生ずるものなり(商法三八四)。

第二節 海上保險の沿革

保險の文字が廣く使用せらるゝは、晚近のことに屬すと雖、海上保險は他の保險に比して最も早く發達せり。古代の狀況は漠として尋ぬるに由なしと雖、羅馬法中 *Foemus Nauticum* の如きは明に冒險貸借を規定せるを見れば、既に遠く羅馬時代に行はれたるものと云ふべし。冒險貸借とは船長が船籍港外に於て、船

海上保險は最も早く發達せり



海上保險の發達

船所有者又は其代理人の指揮を受くること能はざるを以て、其非常權に依り船艀又は積荷を抵當として金策を爲すを云ふ。斯の如き危険を伴へる貸金に付ては、其利率頗る高きものにして利息の制限なし、然して此冒險契約は即ち海上保險の一種にして、其冒險料は保險金額とも云ふべきものなり。

蓋し海上保險の發達は、國際貿易の進歩と随伴せるものにして、夙に地中海沿岸に起りしことは疑ふべからざることに屬す。十三四世紀に於ては、地中海沿岸の要港は國際貿易の中心となり、就中伊太利のヴェニス、フロレンスの如きは、最も繁榮を極め、海上保險は茲に一段の進歩を遂げたりと雖、當時の保險は船舶所有者自ら保險の請合を爲し、運賃と共に請合料を徵集し、自己の引受けたる積荷が到達港に着せざるか、又は縦令到着したりとするも、損害ありしときは之を賠償するの組織なりき。然れとも社會の進歩は分業の法を伴ひ、十六世紀に至りては專問の保險業を營むに至り、積荷の外船舶の危険をも擔保し、運賃の保險をも行はるゝに到れり。始めは一個人の手に營まれたりと雖、漸々資本合併の方法行はれ、佛國に於て合資組織を以て保險業を營むものを生じ、英國に於ても

ロイヤル、エキスチエンス、並にロンドン、アッシニアフランスの如き會社組織のもの續生し、獨乙に於ては十八世紀に於て、伯林に海上保險會社の設立を見たり。然して英國に於ては十七世紀の中葉、ロンドン市中海運業の盛んなる、タワー街に於てロイド(Lloyd)なる咖啡店開かれ、諸國の海商此處に偶然集會し、談屢海事に及び、遂に船舶の出入或は競賣等の廣告を此店頭に掲ぐるに至りしが、幾くもなくして當時商業に關する諸般の事項或は内外船舶に關する一雜誌を發刊し、終に諸國の商人の信用を博して、海上に關する保險業者の團體を形成し、漸々勢力を得て遂に世界に於ける保險業の中心となり、保險業者の牛耳を取るに至れり、此れ實に有名なるロイドの濫觴なり。此外佛のペリダス獨のダチーロイド等亦有名なるものなり。

斯の如く海上保險の發達は、最も古くして最も盛んに行はれたるか如しと雖、或は投機熱に浮かされ、或は自他の競争に沈められ、幾多の危険を冒し艱難を脱して發育せるものにして、恐くは保險業中否凡ての實業の中に於て尤も鍛鍊せられたる業務なりと云ふを憚らざるなり。宜なる哉、Our next war in his Commer-

cial aspect の著者ダンソン氏をして「商船にして保險を受けずして海上を航行する者ならば、是れ殆んど貿易を營むにあらざして寧ろ賭博を試みるに齊しきなり」と絶叫せしむるに到りしや。

海上保險は、保險中最も古き者たるに前に述べたるが如し、本邦に於ける保險事業も亦海上保險を以て嚆矢とするは偶然の事情に非るなり。明治十二年八月東京に於て、東京海上保險株式會社設立せらるゝに當りてや、政府は之に保護金を下して其財政を鞏固にし、久しく本邦海上保險を獨占せしが、明治廿六年、日本海陸保險株式會社、東洋保險株式會社、帝國海上保險株式會社、北陸海上保險株式會社、大阪保險株式會社等の海上保險會社相踵て起り、皆各地に代理店を設けて業務の擴張に従事せしが、本邦に於ける保險の需用を増加せしめ、從て又其得意を分配して保險料漸々低下の傾を生じ、競争の度益高きに達して解散の已むを得ざるものありしを以て、明治卅一年に同盟して一切競争を爲さざることを決議したり。現今存在するは、東京、帝國、大日本、日本海陸の四なり。

海上保險の事業は國際貿易の發達と相俟て、益發達せざるべからざるは識者

本邦に於ける  
海上保險の沿革

を俟たずして知るべきなり、曩に日本海陸保險株式會社が外國に於ける頓挫の如きは、吾邦保險業者の信用を中外に失したるや大なりと謂はざるべからず。吾人は爾後各保險會社が歩調を一にして貿易に資する所あらんことを望む。

### 第三節 海上保險契約

海上保險契約は、當事者の一方が、航海に關する偶然な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、相手方が之に報酬を與ふることを約する契約なり（商法三八四、六五三）。即ち海上保險契約は、双務契約にして、保險契約者が保險者に報酬を與ふることを約し、保險者は被保險者に航海に關して生ずる損害の填補を約するによりて成立する契約なり。故に海上保險契約の成立には左の要件を必要とす

- 一、 保險契約當事者
- 二、 被保險利益
- 三、 航海に關する偶然なる事項
- 四、 損害の填補

定義

成立要件

五、報酬

吾人は以下漸を追ふて、此等の要件に就て説明せんと欲するに先ち海上保険契約の目的を明かにするは無用に非ざるを信ず。

海上保険契約は、航海を完全に終了せしむるを以て、其目的となすものにして、船と積荷とを問はず皆之を保険に付して、萬一の損害に備ふることを得るものとす。故に保険の効力を過重して、災害を豫防することを得るものとなすが如きは、人力を以て自然力を制すると能はざる時代に於ては不可能の了見たり。又保険の文字を濫用して、品質の保證となすが如きは、教育ある商人の眼には看過すべからざる誤謬と云はざるべからず。

第壹款 海上保険契約當事者

私權享有は文明國の通則なり。内外人共に一個人たると法人たるとを問はず、苟も貿易に従事するものは、凡て契約の當事者たることを得るものなり。獨り、戦時に於て敵國たる外國人は當事者たることを能はず、たとひ戦争開始前に船

目的

凡て當事者たるを得るを原則とす

積して保険の結果發生せるときと雖、其保険は無効に歸するを國際法の原則となす。然れども中立國たる外國人は戦時と雖平時と同一なる通商を爲すことを妨げざるが故に契約の當事者たることを得るは勿論なり。

一、**保險者(Insurer)**。保險者とは、損害の填補を約束したる者にして、保険契約の目的に付き航海に關する事故に因りて生じたる一切の損害を、填補する責任すべき者なり(商法、六五四)。

二、**保險契約者**。保險契約者とは、報酬を與ふるとを約束したる者にして、自己又は他人の爲めに契約せるとを問はず、保險者に對し保險料を支拂ふ義務を負ふものなり(商四〇一)。通常被保險者と同一人なり。

三、**被保險者(Insured)**。被保險者とは、保険契約によりて保護せられたる者の意にして、損害の填補を受くべき權利者なり。然して被保險利益を有する人は必ずしも保險契約者に止まらざるは前に述ぶる如しと雖、保險契約者に非ざる被保險者は契約の當事者にあらざるなり。

(四)、**保險仲立人(Insurance Broker)**。保險契約者と保險者間に立ちて保險の仲

立を業とする者を保險仲立人と云ふ。

要之海上保險契約の當事者は、一方に保險者たる海上保險會社あるを普通とし、他方に積荷保險の場合に在ては荷主海上保險仲立人及び此等の代理人、船舶保險の場合に在ては船舶所有者、備船者、船舶仲立人、及び此等の代理人、其他船舶積荷に對して債權を有する者、例へば荷爲替の取組ある場合に其債權額に限りて、海上保險契約を締結し得る銀行者等の保險契約者あり。

第二款 被保險利益(Insurable Interest)

被保險者は保險の目的物につきて利益を有せざるべからず、例令被保險利益を有するとも違法なるときは目的たる能はず、又金錢を以て見積ることを得べき利益に非れば目的たること能はず、然して利益を有し又は失ふことあるべき場合に於ても、偶然なる事故と因果の關係を有せざれば目的たること能はざるなり。試みに其主要なるものを例記すべし

一、積荷。積荷の保險は、最も早く行はれ、其種類の如何を問はず、法律の禁止なければ之を海上保險に付することを得るものなり。然れども特に危險の虞

被保險者の利益

ある物價格の判明せざる物荷造の不完全なる物は之を謝絶することあり。

二、船舶。積荷の保險に次で行はれたる者を船舶の保險とす。船舶の保險には航海保險と定期保險とあり、普通行はるゝは定期保險にして一定の期間内に航行を限り或は限らずして航行する間に起るべき危險を擔保するの契約なり、又航海保險とは一定の航海に起るべき危險を擔保する契約を云ふ。然して別段の契約あるに非れば、船艙及び其屬具は船舶の從物と推定さるゝが故に(商法五三九)航海の爲めにする總ての艙裝物、殊に桅檣、帆具、綱具、機關、碇網、船用品、艙舟及び食料品等をも包含せらるゝこと云ふを俟たず。

三、運送貨。運送貨の保險は、船舶所有者が積荷を到達港に運送したるに因りて得べき利益を保險に附する者にして、荷主は毫も其必要を感ぜざるなり。

四、希望利益。積荷が異狀なく到達港に到着せし後、之を販賣して相當の利益を得んことを欲するは、荷主の豫想する所たり、然るに運送中不幸にして海難に罹り其積荷を滅失せしむることあらば、之に附隨する利益をも喪失するの虞あるを以て、之を保險に附することを得べし。然して希望利益は通常積荷の原

價及び諸入費と合算して之を保險に附すること多しと雖、特に其目的を告知して希望利益のみに附て保險を申込みことなきにあらず。

此外、航海の危險に罹るべき適法なる財産上の利益例へば旅客の運賃、仲立手數料、冒險貸借權、海損債權等は之を海上保險に附するを得るものとす。船員の給料及報酬は之を海上保險に附することを得るや否やは、從來議論ある所に於て、公益上船員は遭難に際しては、畢生の力を振て船舶を救護せざるべからざるに、給料を保險に附して保險金を獲ることを得ば、其盡力に熱中せざる恐あるを以て之を無効とすと論ずるものありと雖、(舊商法九五三、並に英法船員の給料につきては海産のみならず陸産につきても、其實に任じ、船舶が不可抗力によりて沈没するも、將又之を保險者に委付することあるも、雇傭契約終了する迄は之を支拂ふべきものなるが故に毫も之を禁ずる必要なしと云はざるべからず。吾商法の精神亦茲に存す。

第三款 航海に關する偶然の事故(Marine Risk)

海上保險契約は、損害の填補を以て目的とするが故に、其原因たる危險なかる

海上の危險

べからず。損害は不可抗力に基くものと人爲に基くものとあり、人爲に基くものに對しては、其損害の原因者に對して賠償を求むることを得るも、不可抗力に基く損害は之を天に訴ふるの道なし。茲に於て保險の必要を生ぜしこと前に述べたるが如し。

航海に關する偶然の事故とは、損害と因果の關係を有する事故にして、或時間に於て或物に關して生ずることを要せずと雖、海上に起るべき凡ての危險は航海に關するものと云ふを得ざるなり。(商法六五三、六五四)。

危險の種類

保險者の引受くべき危險とは、沈没、火災、衝突、膠沙、投荷其他總て保險したる積荷又は船舶に損害を及ぼすべき海上一般の危險なり。

例外

又海上保險は海上に於て起るべき危險を負擔するを原則とすれども、船舶保險に在りては、船舶が修繕の爲め船渠に入りたる際、火災に罹りたる損害の如きは通例之を負擔し、又海上の危險に連續せる河川若くは陸上の危險、或は造船中の危險、又は進水に際し起る危險の如きも、特約を以て擔保することあり、又陸上の危險と雖、海上危險の直接の結果として起りたるときは、特に海上危險の一部

と看做さるゝことあり。

第四款 損害の填補

損害の填補は損害保険契約の眼目にして、普通の契約と異なる所實に茲に存す。古へは損害の填補を以て危険によりて損害を生ぜざる以前の位置に恢復せらるゝを目的とせしが故に、運送賃又は希望利益の如きは、之を保険に附するを得ずと明言せりと雖、航海の進歩實業の發達と共に、今日にては海上保険契約は航海を終了せしならば是ありしならんと察せらるゝ位置に恢復せしむるを目的とするに至り、保険者は法律又は保険契約に別段の定ある場合を除く外、保険期間中保険の目的につき航海に關する事故によりて生じたる一切の損害を填補するは勿論(商法六五四)被保険者が支拂ふべき共同海損の分擔額をも填補する責に任ず(商法六五五)。然れども、保険者は眞實被保険人の蒙りたる損失の外、辨償する義務なきを以て、被保険者は之によりて利益を受くると能はざるなり、故にもし保険契約者が、其實千圓の價值なきものを千五百圓と偽り保険を申込むことあるも、保険者は千五百圓に對する保険料を徵集しながら、損害を辨償す

填補の精神

べきときに至りては、評價人に請ひ其實價を評定せしめて、決して實價の外辨償するの必要なし。この規則の起因は、嘗て倫敦の奸商、西印度諸島に貨物を輸送して莫大の保険を附し、中途にて出火せしむるの奸策を施せしにあり。

第壹項 損害填補の範圍

損害填補の範圍は、其損害の種類によりて區別せらる、損害には全損と分損あり。

損害の種類

甲。全損(Total Loss)。全損とは被保険物が全部喪失したる場合にして、保険に附したる物が海上に起りたる危険の爲めに全部悉く滅失したるときは全部喪失(Absolute total loss)と云ひ、原質毀損して殆んど全部廢物に歸したるときは全部損失(Constructive total loss)と云ふ。

乙。分損(Partial Loss)。被保険物の一部損失を蒙りたる場合にして、船舶及び貨物の危険を救はんが爲めに故意を以てなしたる損失は、共同海損となり、自然の危険によりて船舶若しくは貨物に生じたる損失は、單獨海損となるものなり。今損害の區別によりて、其填補の範圍を示さば左の如し

填補の種類

一、特擔分損擔保 (With Average) W.A.。此契約に於ては、特擔分損即ち單獨海損をも擔保すべき契約にして、海難によりて生ずる損害は、保險証券中特に填補せざる特約ある損害及法律上保險者の責を免るべき場合を除き、一切保險者之を填補するの責に任ず。故に救援救助の費用、海損分擔金の如きも亦負擔すべきものなりと雖、共同海損に非ざる損害又は費用が其計算に關する費用を算入せずして、保險價額の百分二を超へざるときは、之を填補する責に任ぜざるなり (商法六六八)。現今の商習慣によれば、船舶保險にありては、保險價額の百分の五以下積荷にありては、毎積荷毎に百分四以下の小海損は填補の責に任ぜず。

二、特擔分損不擔保 (Free of Particular Average) F.P.A.。此契約に於ては、單獨海損に對して保險者其責に任ぜざるのみなるを以て、全損の場合は勿論、救援及救助の費用、共同海損の分擔額等は皆之を填補するものなり。此場合に於ても、船舶の坐礁、沈没、火災、衝突等の場合に於ける損害は、其額の多少に拘らず之を填補する慣習なり。

三、全損擔保 (Total loss only) T.L.O.。此契約に於ては、全損又は全損と看做すべき

場合に於て、保險者が保險金の全部を填補するものにして、共同海損分擔金、單獨海損及特に反對の規定又は約束あるときを除き、救援救助の費用等は、保險者其責に任ぜず。従來特約を以て此等の損害を負擔するときは、特に、救助費付全損のみと稱したりしも、被保險者は損害の防止を力むべきものにして、之が爲めに必要又は有益なりし費用及び填補額が保險金額に超過するときは、雖保險者之を負擔するが故に、商法四一四、茲に從來の慣習に一變を來せり。

分損擔保は歐洲各國前世紀迄は行はれたりと雖、今世紀に至りては、再保險の場合の外、其跡を絶たんとする有様なり。

### 第二項 損害填補額の決定

一、船舶の保險價額。船舶の保險に付ては、保險者の責任が始まる時に於ける其價額を以て保險價額とす (商法六五六)。凡て損害保險に於ては、其損害が生じたる地に於ける其時の價額に依りて、之を定むるを通則とせるも、商法三九三、海上保險に於ては、船舶が損害に遭遇せずして到達せば得らるべき價額なるものは、想像の價に過ぎずして、能く實價を知ること難し、故に寧ろ爭議を避けんが爲

めに保險者の責任の始まる時の價額を以て保險價額とせしものなり。

二積荷の保險價額。積荷の保險に付ては、其船積の地及び時に於ける其價額及び船積並に保險に關する費用を以て保險價額とす(商法六五七)。積荷は安全に到着すべきや否や未定なり、到着するも其時價は浮沈常なきを以て、到底到着の地及時に於ける價額を以て標準とすると能はざるものなり、然して船積並に保險に關する費用中には關稅其他の手續料は勿論、保險契約を結ぶに付き仲立人を用ひたる報酬の如きも保險に關する費用中に包含せらるべきものなり。又増數を生ずるときは、之を切上げて保險を附する慣習あり、其剩餘金は後日保險金辨償等のことに関して起る訴訟費に充つるものとして、保險者に於ても之れを承認す、况んや鑑定人に支拂ふ報酬の如きは、保險者が辨償すべき金額より差引くを以て、實價の外に一二割を加へ置くが如きは、之を默許するに於てをや。

保險の目的たる積荷毀損して陸揚港に到達したるときは、保險者は其積荷が毀損したる狀況に於ける價額の毀損せざる狀況に於て有すべかりし價額に對する割合を以て、保險價額の一部を填補する責に任す(商法六六九)。これ實に危

害に遭遇せざりしならば有すべかりし價額に依りて損害の額を定めしめんとする目的を達すると同時に、又實際の計算の便宜を得せしめんが爲めなり。

又航海の途中に於て、不可抗力に因り保險の目的たる積荷を賣却したるときは、其の賣却代價は通常普通の代價よりも低廉なるを常とす、而して其廉なるは不可抗力に由りて賣却したる結果なるが故に、賣却によりて得たる代價の中より運送貨其他の費用を控除したるものと、保險價額との差を以て保險者の負擔となし、買主が故意又は無資力にて代價を支拂はざるときは、保險者之を支拂ひ、被保險者の買主に對して有せる權利を取得するものなり(商法六七〇)。

三積荷の到達に因りて得べき利益又は報酬の保險價額。此場合に於ては、契約を以て保險價額を定めざりしときは、保險金額を以て保險價額とす(商法六五八)。抑も利益を保險に附し得ることは、今日一般に認められたる所なりと雖、利益は不定のものなるが故に、積荷又は船舶の如く、保險價額を定むるに付て、一定の標準を設くること難し、實際に於ては利益の保險に付ては、保險價額は、保險金額と同一なるを通常とす、若し保險金額が保險價額に超過したるときは、其超過



したる部分につきましては、保險契約を無効とし(商法三八六)又契約上保險金額を以て保險價額としたるものと推定するを以て、保險者は其價額の著しく過當なることを證明するにあらざれば、其填補額の減少を請求すると能はず(商法三九四)只詐偽、強迫等の場合は民法九六の適用によりて取消し得べきは無論なり。

三項 責任の終始

保險者の責任は何時に始まり、何時に終るや。今茲に場合を別ちて説明すべし。

第一。始期。

一、船舶を保險に附したる場合(商法六五九)

イ、一航海に付き船舶を保險に付したる場合に於ては、保險者の責任は荷物又は底荷の船積に着手したる時を以て始まる。

ロ、荷物又は底荷の船積を爲したる後、船舶を保險に付したるときは、保險者の責任は契約成立の時を以て始まる。

二、積荷又は荷積の到達によりて得べき利益若しくは報酬を保險に附したる

場合。(商法六六〇)此場合に於ては積荷が陸地を陸れたるときを以て始まる。

第二。終期

一、船舶を保險に附したる場合(商法六五九)。此場合に於ては原則としては、保險者の責任は到達港に於て荷物又は底荷の陸揚が終了したる時を以て終了すべきものにして、其陸揚が不可抗力に因らずして遅延したるときは、其終了すべかりし時を以て終る。

二、積荷又は積荷の到達によりて得べき利益若しくは報酬を保險に附したる場合(商法六六〇)。此場合に於ては原則として、陸揚港に於て陸揚を終了したるときを以て終るものとし、船長又は船舶所有者の過失の爲めに、陸揚を遅延せし場合には、陸揚終了すべかりし時を以て終る。

要するに、責任始終の時期は、重大なる事項に屬するものにして、契約を以て特別に定むる所なきに於ては右の法規に従つて判定すべきものなり。

第四項 保險者の負擔せざる損害又は費用

保險者は左に掲ぐる損害又は費用につきては、之を填補すべき必要なきもの

とす(商法六六七)。

一、保險の目的の性質若くは瑕疵、其自然の消耗、又は保險契約者若くは被保險者の惡意若くは重大なる過失に因りて生じたる損害。此等の損害は其物の性質より生ずるか、又は被保險者の故意により生ずる損害なるが故に、條理上保險者其責に任ぜざるや明かなり。

二、船舶又は運送貨物を保險に附したる場合に於て、發航の當時安全に航海を爲すに必要な準備を爲さず、又は必要なる書類を備へざるに因りて生じたる損害。此等の損害は船舶所有者又は船長が當然守るべき義務を怠りたるより生ずるものなれば、保險者其責に任ぜざるは勿論なり。

三、積荷を保險に附し、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於て、備船者、荷送人又は荷受人の惡意若くは重大なる過失に因りて生じたる損害。此等の損害は已に出でたるものは己れに歸るの古言説明し得て餘す所なし。

四、水先案内料、入港料、燈臺料、檢疫料、其他船舶又は積荷に付き航海の爲めに出

だしたる通常の費用。此等の費用は所謂小海損(Petty Average)なるものにして航海の費用に過ぎざるが故に、船舶所有者に於て之を負擔すべきものなり。

五、共同海損に非る損害又は費用が其計算に關する費用を算入せずして、保險價額に百分の二を超へざるとき(商法六六八)。凡て保險者の負擔すべき損害又は費用は例令如何なる少額なりと雖、保險者に於て負擔すべきは理の正に然るべき所なり、然れども極めて少額なる損害又は費用をも之を支拂はざるべからずとすれば、之が計算に關する費用は却て其填補すべき價額の上に出で、當事者双方に取りて損失を來すのみならず、公益に害あるを以て便宜上保險者は之を填補する責任なきものとす。

其他の無責任條項

右述べたる無責任事項の外、戰時條項、船員の惡行、盜難、鼠喰、密輸出入、脱稅、禁制品等につきては、保險證券に於て之を負擔せざる旨を定むることあるを以て、保險契約の締結に際しては、宜しく其證券につきて、研究し置くを必要とす。

要之、荷主は自己の貨物を船舶所有者即ち他人に托して運送せしむるものなれば、監督權なきが爲めに生ずる損害につき、絶對的に保險者より填補を受くる

こと能はざれば頗る不便なりと雖保險者より填補を受けざる種類の損害と雖運送契約により船舶所有者其責を負ふべきものは勿論之に對して損害賠償を請求するの便あり。然るに現今行はる船荷證券の多數を見るに除外文句(Exclusion clause)を挿入するもの多きを以て豫め運送契約締結の當時に於て之を注意するを要す。曩年船荷證券を修正して一定の形式を定めんとするの計畫あるや倫敦商業會議所の意見は船荷證券と海上保險證券とを結合すれば其貨物は安全にして銀行家が荷爲替を取組む場合に貨物を自己の倉庫に入れ金員を隔通せしと同一の安全の程度にあらざるべからず換言すれば海上保險證券にて保險者の負擔せざる危険は宜しく船主に於て賠償すべしと云ふにありき。然れども船荷證券海上保險證券共に各國に於て其條項を區々にするが故に實行に到るは容易のことにあらざるべし。

第五款 委付(Abandonment)

被保險者は保險の目的を保險者に委付して保險金額の全部を請求するを得ることあり(商法六七一)。委付は海上保險に限りて行はるべきものにして、十四

委付の由來

各國の法律慣習

五世紀の頃失踪船に對して行はれたる變則的權利の移轉に外ならず。當時船舶が數月間其安否を知る能はざるときは被保險者をして全滅の證明を舉げしむるは困難の事なるを以て一旦全滅したるものと看做し保險者をして保險金額の全部を支拂はしめ失踪船が後日に至りて知れたるときは保險者をして隨意に之を處分することを得せしめたる慣例を生じ漸々に發達して今日に於ては原則として委付を認むるに至れり。蓋し保險の目的が危険に遭遇して其損害が全部の滅失に譲らざる場合に於て便宜上被保險者の利益の爲めに委付を許すは極めて穩當なる救濟方法なればなり。

現今各國に於ける法律慣習によれば委付の範圍に廣狹あるを免れず。英米に於ては全部喪失と全部損失とを問はず保險金額の全部を受取ることを得るものにして其目的の殘部は悉く之を保險者に委付すべきものなり獨逸に於ては全部喪失の場合を以て委付の範圍外に在りとし佛國に於ては全部喪失と全部損失との間に區別を設けず委付し得べき損害の中に此二者を包含するものとせり。

委付は強行せ

委付は強行法にあらざるを以て、法律に認められたる範圍に於ては全部喪失と同一なりと雖、稀れに「委付ヲ許サズ」と認めたる海上保險證券あるが故に、當事者間の契約當初に豫め注意を要すべきものなり。

第一項 委付の條項(商法六七二)

一、船舶が沈没したるとき。沈没とは船體溺没して再び救助の望なき場合を謂ふものにして、畢竟事實の問題に屬す。船舶沈没の場合に其積荷が救援せられたるときは、之を委付し得るや否やは困難なる問題なれども、現今使用せらるる海上保險證券に於ては、委付し得べきものとする事多し。

二、船舶の行方が知れざるとき。船舶の行方不明なるときは、恰も人の失踪せる場合と同じく其期間を定むる必要あり。沿岸航海、遠洋航海によりて種々の場合を別ちて期間を設くるを普通とす、吾邦の海上保險證券に定められたる所を見るに

日本沿海(但千島列島、八重山群島、台湾澎湖島を除く)	帆船	三月	汽船	二月
近海航路	帆船	六月	汽船	四月

遠洋航路

帆船 九月月 汽船 六月月

と定めらるゝと雖、現今通信機關の發達益完備するの傾あるを以て、法律に於ては、船舶の存否が六月間分明ならざるときは、其船舶は行方不明ならざるものとし、保險期間の定まる場合に於ては、六ヶ月の期間内に保險期間經過するとも、被保險者は委付をなすを得べく、船舶が保險期間内に滅失せざりしことの證明ありたるときは、其委付を以て無効とするの規定を設けたり(商法六七二)。

三、船舶が修繕すること能はざるに至りたる時。船舶が其現在地に於て修繕を受くること能はず、且修繕を爲すべき地に到ること能はざるとき、又は修繕費が船舶の價額の四分の三に超ふるるとき(商法五七一)は航海に適せざるか航海に適せざるものと看做すべきものなるを以て、之を委付することを得るものなり。

然れ共船長が遲滞なく他の船舶を以て積荷の運送を繼續したる時は、被保險者は毫も損害を蒙むる事なきのみならず、積荷の價額の下落せし時の如きは、委付によりて却て利益を取得する如き場合有るを以て、被保險者は其積荷を委付す

ることを得ざるものとす(商法六七三)。

四、船舶又は積荷の捕獲せられたるとき。捕獲とは戦争國の軍艦若くは捕拿免狀を有する敵國の商船が、或る船舶又は積荷を掠奪することを云ふものにして、被保険者は其通報に接するときは直に之を委付し得べきものとす。

五、船舶又は積荷が官の處分に依りて押收せられ六月間解放せられざる時は、其損害の及ぶ所殆ど、捕獲に異ならざるを以て委付を許すべきものとす。

其他積荷を積込みたる船舶遭難し積荷の救援救助見込なきとき、又は積荷の原質が全部毀損したるときは、被保険者の利益を保護するが爲めに委付をなすことを許すべきものとす。

第二項 委付の手續

委付をなし得る場合に於て、果して委付をなさむとするか又は單に損害の填補を請求するに止めむとするか、其關係未定に屬するときは、當事者の迷惑少なからざるを以て、被保険者が委付を爲さむと欲するときは、三月内に保險者に對

委付の申込を  
なすべき期間

して其通知を發せざる可からず(商法六七四)。

委付の通知を發すべき期間の起算點は、船舶が沈没したるとき、船舶が修繕すること能はざるに至りたる時、及び船舶又は積荷が捕獲せられたる場合に於ては、被保險者が其事由を知りたる時より之を起算し、再保險の場合に於ては、第二の被保險は、第一の被保險者に對しては保險者の地位に立つが故に、委付の事由は多く自己の被保險者より通知を受くるにあらざれば之を知ることを得ざるを以て、其通知を受けたる時より之を起算す。

委付の要件

委付は被保險者の利益の爲めに或一定の條件具備したる場合に、之を爲さしむるものにして、一旦爲したる委付の効力は直ちに確定し、後日又之を變更すべからざるを以て、條件附又は期限附にて委付することは其旨趣に反す。

委付は單純なることを要し、委付の原因が其一部に付て生じたるに非れば保險の目的の全部に付て之を爲すべきものなり。又保險價額の一部を保險に附したる場合に於ては、保險金額の保險價額に對する割合に應じて委付を爲すことを得るものなり(商法六七五)。

委付の効力

委付の効力をして速かに確定せしむるは、後日の紛議を妨げんが爲めに極めて必要なることなるを以て、保險者が委付を承認したるときは、後日其委付に對して異議を述ぶることを得ざるなり(商法六七六)。

又委付は單獨行爲にして、保險者の承諾を要せずして、單に一片の通知を以て其効力を生ずるものなるが故に、被保險者が保險の目的に付き有せる一切の權利は、保險者之を取得し、敢て被保險者の承諾を要せずと雖、之に關する證書を有せざるときは、其權利を行使する能はざるを以て、保險者が委付を爲したるときは、保險の目的に關する證書を保險者に交付せざるべからず(商法六七七)。

委付は被保險者の便宜上設けられたるものなれども、同時に保險者をも保護せざるべからず、被保險者は委付を爲すに當り、保險者に對し、保險の目的に關する他の保險契約並に其負擔に屬する債務の有無及び其種類を通知すること必要なり。もしこの義務を怠るときは、保險者は其通知を受くるまでは、保險金額の支拂を爲さざるも可なり、又保險金額の支拂に付きて、期間定められたるときは、其期間は其通知を受けたる時より起算すべきものなり(商法六七八)。

通知

委付は單獨行爲なりと雖、保險者が委付を承認せざるときは、被保險者は委付の原因を證明したる後に非れば、保險金額の支拂を請求することを得ざるものなり。

第六款 保險料(Premium)

保險料は船舶の種類、貨物の性質、船長の良否、航海の難易、氣候の善惡等によりて其割合を定むるものなれば、申込の際之を取定むるを必要とす。又保險會社は一般に其割合を世間に示し、實際保險を附する場合には得意によりて割引をなすものなり。

保險料は保險を申込むと同時に支拂ふべきものなれども、得意先に向ては、或る一定の時期を定めて支拂はしむるもの多し。

第七款 海上保險證券(Policy)

凡て契約は申込ありて承諾あると同時に成立すべきものにして、海上保險契約に於ても、保險の申込をなし、保險者之を承諾するときは、保險契約成立すべしと雖、契約の舉證方法として、保險證券を作成するは最も便利なる方法にして、古

保險證券の交付

來之を發行する習慣あるが故に、保險者は保險契約者の請求あるときは、保險證券を交付すべきものなり(商法四〇三)。一度保險證券を交付せる後は、證券は唯一の契約證なるが故に、保險契約に影響する重大なる事項は漏れなく記載すべきは勿論なり。

海上保險證券は必ずしも特別の書式を要せざるも、歐米に於ては壹千七百七拾九年十二月一日、ロイド咖啡店に於て決議せられたる書式に基く慣例にして、之を(Lloyd's Clauses)と稱す。

保險を申込みんとする人は、保險證券の記載事項に重要なる條項を記載して保險者へ通知す、保險者は之れによりて保險すべきや否やを考定して、保險料の割合を定め、申込報知の件々を盡く申込狀に記載して、申込人に記名調印せしめ、保險料と引換へに海上保險證券を渡すものなり。

海上保險證券には左の事項を記載し、保險者之に署名すべきものなり(商法六六一)。

一 保險の目的

書式

申込

記載條項

- 二、保險者の負擔したる危險
  - 三、保險價額を定めたるときは其價額
  - 四、保險金額
  - 五、保險料及び其支拂の方法
  - 六、保險期間を定めたるときは其始期及終期
  - 七、保險契約者の氏名又は商號
  - 八、保險契約の年月日
  - 九、保險證券の作成地及び其作成の年月日
  - 十、船舶を保險に付したる場合に於ては其船舶の名稱、國籍並に種類、船長の氏名及發航港、到達港又は寄航港の定あるときは其港名。
  - 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於ては船舶の名稱、國籍並に種類、船積港及陸揚港
- 海上保險證券は、爲替手形、船荷證券と同じく二通若くは三通以上を發行することあり。此場合に於ては何れにても壹通其効力を生じたるときは、他の數通

は自ら無効に歸すべき旨を記載するは普通とす。又得意先に向て保険通帳なるものを渡し各契約の要件を記載せしめて申込の都度保険証券を發行するの煩を避くることあり。

海上保険証券は、保険金額、被保険利益を載せたる船舶、危険の期間を標準として左の種類に分つを普通とす。

第一、不定額証券及定額証券(Open Policy and Valued Policy)

不定額証券とは証券面に被保険物の價額を記載せざるものにして、損害發生の際には被保険者其實損額を證明せざるべからず。定額証券とは初めより其價額を記載せるが故に、全部が損害せられたるときは、保険者は記載額を支拂はざるべからざるなり、反之、一部損害の場合に於ては、不定額証券と同じく實額の評價を必要とす。

第二、無船名証券及有船名証券(Floating Policy and Named Policy)

無船名証券は被保険物を搭載せる船舶の名稱の証券面に記載せられざる証券にして、後に船名分明したるときは、被保険者は別に書面を以て之を通告せざるべからざるなり。

海上保険証券の種類

るべからず。船名及被保険價額が悉皆通知せられたるときは、保険証券整備せりと稱す。有船名証券とは被保険物を搭載せる船舶の名稱が証券面に記載せられたるものにして、通常船名及被保険價額の記載せられたる証券を有船名証券と稱し、其一を缺けるものを不定額証券と稱することあり。

第三、航路証券及定期証券(Voyage Policy and Time Policy)

航路証券とは船舶の一航路を終る間、即ち其出發の日より到着の日までの間に起る危険を保險する証券を謂ひ。定期証券とは豫め一定の期限を定め、其間に起る危険に對して擔保する証券を謂ふ。共に船舩保險に限りて發行せらるゝものなり。

海上保険証券には印紙税、則に定められたる印紙を貼用すべし。ロイドの規則にては百磅毎に三片の定めなり。

第八款 海上保險契約に効力を及ぼすべき事項

凡て船舶の種類、貨物の性質、船長の良否、航路の難易、氣候の善惡等は、保險料を定むる標準となるものなるが故に、其變更は保險契約に効力を及ぼすべきは勿



論にして豫め此等の事項を詳知せざれば非常なる不利を來すことあり。

一、航海の變更(商法六六〇)。航海の變更とは航路を離れたるときは勿論、保険したる航路を離れざるときと雖、到達港を變更し其實行に着手したるときは航海を變更したるものと看做さる。蓋し航海變更の決心を爲し、之が實行に着手したる場合に於て既に危険の生ずる基礎に變動ありて、危険の性質を變更せりと云ふことを得べきか故に、保険者は其責任を免ると爲すは至當と云ふべし。

甲、保険者の責任が始まる前に於て航海を變更したるときは、其原因如何を問はずして契約の効力を失はしむ。蓋し此場合に於ては、船舶は依然發航港に在るが故に、縱令航海の變更は不可抗力に因りたりとするも、保険者の義務を繼續せしむる必要なければなり。

乙、保険者の責任が始まりたる後航海を變更したるときは、原因の如何によりて區別せざるべからず。保険契約者又は被保険者の責に歸すべからざる事由に因りて變更したるときは、保険者の責任は依然繼續すべきも、然らざれば、保険者は其變更後の事故に付き責を負はず。

二、航路の變更(商法六六三)。保険者は航海の時期又は通路を基礎として保険料の割合を定むるものなれば、妄りに航路を遅延し又は變更せんとするが如きは爾後の事故より生じたる損害につき責を負はざるを原則とす。然れども航海の變更と異り、航路の變更は臨機應變の性質を免れざるが故に、之れを區別して觀察するを要す。

甲、被保険者が發航を爲し、若くは航海を繼續することを怠り、又は航路を變更し其他著しく危険を變更、若くは増加したるときは、保険者は其變更又は増加以後の事故に付き責任を負ふことなし。

乙、右の場合に述べたる變更又は増加が事故の發生に影響を及ぼさざりしとき、又は保険者の負擔に歸すべき不可抗力、若しくは正當の理由に因りて生じたるときは、保険者は尙ほ責任を免れざるものとす。

航路の變更につきては、保険者と交渉し其承諾を経たるときは、特に其危険をも擔保することあり。吾邦にては、此申込と同時に保険料の追徴を爲す。

三、船長の變更(商法六六四)。保険契約は、船艀に重きを置き、船長に重きを置

かず、故に保険契約書中に船長を指定したるときと雖、船長の變更は契約の効力に影響を及ぼさざること、諸國の慣例一致する所なり。然るに本邦の海上保険に於ては、船舶所有者又は船長の變更には尙ほ重きを置き、之が變更に就きては、保險者の承諾を経るを要するを慣例とす。

四、船舶の變更(商法六六五)。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於て船舶を變更したるときは、其危険の程度は船舶の階級によりて異なるが故に、其變更が保險契約者又は被保險者の責に歸すべからざる事由に因らざる限りは、保險者は其變更以後の事故に付き責任を負はず。

五、通知の怠慢(商法六六六)。保險契約を爲すに當り、荷物を積込むべき船舶を定めざりし場合に於て、保險者は孰れの船舶に其保險したる荷物を船積したるやを知るは、頗る必要なることに屬するを以て、保險契約者又は被保險者が其の荷物を船積したることを知りたるときは、遲滞なく保險者に對して船舶の名稱及び國籍の通知を發せざるべからず、若し之を怠りたるときは、其義務を果さ

ざりし制裁として、保險契約をして其効力を失はしむ。

### 第三章 外國爲替 (Foreign Exchange)

#### 第一節 外國爲替の意義

爲替とは、他人に屬する金錢受取の權利を讓受けて、之を自己の支拂に供する方法を謂ひ、國の内外によりて内國爲替と外國爲替とに區別せらるゝも、其性質は異なる所なし、唯外國爲替に於ては、各國貨幣を異にし、之れが爲めに事情稍や複雑に渉るあるのみ。

外國爲替は、貨幣の國際交換にして、換言すれば、一國の貨幣を以て他國の同額の貨幣と交替して債務を辨濟する方法なり。然して實際貨幣市場にて爲替と云ふは、單に一の場所の貨幣と、他の場所の貨幣との交換比例を云ふに過ぎず。即ち横濱に於て倫敦の爲替は二シリング二分の一ペンスと云ふときは、我一圓は英貨二シリング二分の一ペンスに當ると云ふの意なり。

外國爲替は、内外國互に金員を送付するに極めて便利なるものなれば、金融上

爲替の効用

外國爲替

爲

は勿論其の送付者に非常の便宜を與ふるものなり。今若し爲替の方法に依らざるときは、倫敦の債務者は横濱の債權者へ直接に現金を送付し、横濱の債務者も亦倫敦の債權者へ直接に現金を送付せざるを得ざるに到り、送付の途中其金額は全く用を失して流動資本を減少するのみならず、債權者は金員の到着迄は資本を得ることを得ず、債務者は現金送付の勞を取らざるを得ざるなり。反之爲替の方法に依るときは、債權者は手形の割引を受けて、直ちに其金額を事業に使用するを得べく、又其負債の支拂ひに充つるを得べく、債務者は現今送付の費用を免れ、金員は倫敦或は横濱に止りて各地の事業を補助することを得べし。故に國際貿易に於ては一般に貨物と貨物と間接に交換せらるゝものにして、輸出入商品の差額は金利運賃等を差引きて正金にて支拂はるゝことあり。

第二節 爲替相場 (Rate of Exchange)

國際貿易に於ては互に貨幣を異にするが故に、我百圓は直に英貨百磅に當ると云ふこと能はず、彼我貨幣の品位及び量目によりて、各其貨幣の眞價を比較せざるべからず。此價格を法定平價 (Mint per of Exchange) と稱す、例へば我金貨登

法定平價

順適の爲替  
逆戻の爲替  
正金輸送點

圓は英貨貳志〇片十六分の九強に當り、英貨壹磅は我金貨九圓七拾六錢三厘に當ると云ふが如し。然れども實際に於ては平價を以て取引すること殆んど皆無と云ふも可なり、蓋し爲替相場は常に需要供給の原則によりて變動常なく、實際間の貸借即ち同一時に於ける金銀の受拂高如何によりて高低あるを免れざるを以てなり。今手形の供給需要に超過して、其價額額面以下に降るときは之を順適の爲替と云ひ、之に反して需要供給に超過し價額額面上に昇るときは之を逆戻の爲替と云ひ、其額面價額を保つときは之を平價の爲替と云ふ。然りと雖、爲替相場の變動は元來送金の費用を避くるが爲めに起れるものなれば、其費用を超過して變動することを得ざるものにして、其逆戻となるも順適となるも異常の事あるにあらざれば、此區域を超過すること能はざるなり、何となれば之を超過するときは、送金を要するものは、手形を以て之を爲すよりは、直接に現金を送付するを以て便とし、手形を所持するものは、之を賣却するよりは、正金の回送を請求すること利益なればなり、即ち此區域を超過せんとする點を正金輸送點 (Specie Point) と云ふ。

爲替相場の変動

爲替相場の變動は、正金輸送點を超へて變動せざるべしと雖、此區域は只尋常一般の場合に、參着拂の手形に就きて云ふべきものにして、手形期限の長短、手形を宛てたる場所と之を宛てられたる場所との利子歩合の差違、金銀價額の變動、貨幣の景况、金銀輸出禁制、商業の景况又は戦争等の爲めに一時運送の危険なること等によりて、此區域を超へて變動することありて、日々の爲替相場は人をして其變動の原因を探知するに苦ましむ。

爲替相場の建方

爲替相場の建方に二種あり、受取勘定の相場及仕拂勘定の相場是れなり。受取勘定の相場とは我貨幣を基として、外國貨幣の相場を立つるものにして、例へば米貨は我壹圓に付四拾九仙七分の八と云ふが如し。又仕拂勘定の相場とは、外國貨幣を基として、我國の貨幣を以て相場を立つるものにして、例へば米貨の相場壹圓につき我貳圓六厘と云ふが如し。我國に於ては、受取勘定を基として相場を建つること多きが故に、相場の高低は打歩の増減と反對するものにして、爲替相場低しと云ふは、實際外國貨幣の下落せる時にして、我貨幣の騰貴せしを云ふなり。

價額の經濟學上の區別

爲替相場變動の原因

經濟學者は、法定平價を以て名義上の價格(Nominal Exchange)と稱し、商業上の價額或は實際上の價額(Commercial Par, or Real Exchange)と對稱することあれども、貿易界には斯の如く區別して觀察するの必要なく、只現在の爲替相場は如何、將來の傾向は如何に注目するを以て足れりとす。然れども爲替の逆戻となるときは、若干額の貨幣を以て、之と同額の外國貨幣を得る能はざることとなり、國益に損失を來すの恐あるを以て、官民共に之れが矯正の方法を講ずるは、極めて必要なる事項に屬す。今其原因を探究すれば

- 一、貨物の輸入超過
- 二、外債元利金、外國資本へ對して支拂ふべき割賦金又は利子、外國へ支拂ふべき保険料、手数料、運賃、旅費、滞在費等の爲め仕送金の多きこと
- 三、外國へ資本を移し又は貸付を爲すこと
- 四、利子割引の歩合低きこと
- 五、貨幣の騰減又は紙幣の發行
- 六、外國に償金を支拂ふこと

等にして、實際に於ては、此等の原因一時に數多幅濶して其働を活殺し、加之金銀貨幣の本位を異にするより頗る綿密を極む、例へば貿易其權衡を失し物品の輸入既に其輸出に超過するも尙ほ運賃、保險料、元利の支拂、株券の割賦、支拂等の爲め外國に向て支拂の多きことあり、反之輸出既に多きに、運賃、保險料等の受取るべきもの又多きことあり、或は物品の輸入は多しと雖、貸付金の元利運賃等の受取るべきもの多くして貿易上より之を看れば爲替は逆戻となるべき場合に於ても、逆戻の度を示さざることあり、又理財上の關係より受取るべきもの多きが爲め假令物品の輸入は多しとするも爲替は却て順適なることあり。斯の如く數原因の互に其効驗を相強め相弱むるの働きは、實際上決して免るゝこと能はざるものなるを以て、假令實際に爲替の逆戻を生ぜざるも、苟も之を逆戻と爲すべき原因存在するときは、速かに其原因を矯め災を未然に防禦せざるべからず。方今信用機關の發達、運輸通信の利便大なるに到りては、利子割引歩合を高くして、隣國より金銀の輸入を促がし、多少の逆戻を矯正する方法存するあり、苟くも朝に立ちて財政の局に當るものは勿論、野に在りて貿易の業務に従事す

る者は、須らく此等の點に注目し、其原因を探究して之が矯正の方法を講ぜざるべからざるなり。

### 第三節 外國爲替の作用

#### 第一款 送金爲替

貸借の決算

送金爲替とは、債權者と債務者が内外地を異にするとき、現金の輸送をなさずして、爲替手形に依りて貸借の決算をなすものなり。是れ實に爲替の原理と實用とを兼て説明し盡したるものにして、銀行の營業中重大なる事務に屬し、銀行が外國貿易の機關の重なるものたるも亦茲に存す。

送金手帳

銀行に依頼して外國に送金をなすには、先づ送金申込書を呈出し、相當の代金を支拂ひ、爲替手形を受取り、之を債權者に送附するものとす。債權者は爲替手形を受領せば、振宛てられたる銀行に此手形を持參し、其金額を受取ることを得るものなり。

送金には、手数料を徴せらるゝこと普通なり、之を爲替打歩(Premium)と云ふ。然れども時としては需要供給の如何によりて反對に銀行より之を支拂ふこと

あり、之を逆打歩と云ふ、銀行者間に於て片爲替の場合に稀れに生ずる所なり、國際貿易に於ては、爲替相場の高低によりて之を調和することを得るものなり。

爲替手形は通常同文の手形二通或は三通連續して發行せらるゝこと多し、紛失又は延着等の場合に於て他の一通を以て有效ならしめんが爲めなり、之を組手形 (Set of Bills) と稱し、該手形中の一枚に對して支拂はるゝ時は、他の手形は無効に歸する旨を記載せらるゝもし定期拂ならば御一覽次第 (On demand, or at Sight) 一覽後六十日拂 (At Sixty days after Sight) 又は日付後六十日拂 (at Sixty days after date) 等便宜に應じて記入すべきものとす。爲替手形には左の事項を記載し、振出人に於て之に署名すべきものなり (商法四四五)。

- 一 其爲替手形たることを示すべき文字
- 二 一定の金額
- 三 支拂人の氏名又は商號
- 四 受取人の氏名又は商號
- 五 單純なる支拂の委託

電信爲替手續

- 六 振出の年月日
- 七 一定の満期日
- 八 支拂地

外國爲替に於ては普通英文を用ゆ

第二款 電信爲替 (Telegraphic Transfer)

電信爲替とは依頼人より銀行が現金を受取ると同時に、仕向地の銀行へ電報を發し、受取人へ金員を支拂ふ可き旨を指圖し、同時に依頼人は受取人へ向け振宛銀行より金員を受取るべき趣を打電すべきものなり、由是受信者は振宛銀行より現金を受取ることが得可し。

電信爲替を取組まんと欲せば、申込書に代金と電信料とを支拂ひて、其受領證を取り置くべし、但し其爲替相場は參着拂に比し、郵便に依りて送金する場合に要する日數に對する利息を負擔せざるべからざるを以て、送金者に取りては割高なるは必要已むを得ざるなり。

外國電信料は土地の遠近によりて差異あるを免れざれども、概ね高價なるも

逆爲替の必要

のなるが故に暗號を以て電報するを普通とす。

第三款 逆爲替

逆爲替は専ら信用上より起るものにして、依頼人が銀行より現金を受取り之に對して爲替手形を振出し、振宛人に對して振宛てられたる銀行に其金額及び手数料を支拂ふべき旨を命ずるものなり。國際貿易に於て、其送金を郵便に依頼するときは無益の日子を要し、電信爲替に依るときは其電信料の高價なる不便を免れざるが故に信用を利用して逆爲替の方法行はるゝに至れり。蓋し振出人が平素銀行の顧客にして信用充分なるときは、銀行も其望に應ずべきも、然らざれば信用狀を附せざるべからず。信用狀 (Letter of Credit) は直接に代金を荷主に拂はずして、銀行をして代理支拂をなさしむる方法にして、たとへば物品の注文主が其代金を直接に荷主に仕拂ふことなく、銀行へ代理支拂方を依頼するが如き場合に用ひらるゝものにして、此信用狀によりて荷主は銀行より受取書に對して仕拂を受け、銀行は此受取證によりて注文主即ち依頼人へ宛て、手形を振出すものなり。外國に貨物を注文するに當りては、先づ銀行より信用狀

輸出荷爲替取組

を得て、之を注文書と共に荷主に送附するとき、外國商人は此信用狀を發行せる銀行に宛てたる手形を振出し、之を船積證書、海上保險證券等と共に其地の銀行へ賣却して代金を受取ることを得るものなり。此場合に於て信用狀を發行せる銀行は、自ら仕拂人の地位に立つものなれば、其手形の信用は一個商人の手形よりも厚く從て其流通に資すること亦大なりと云はざるべからず。

第四款 荷爲替

荷爲替は手形割引の一種にして、國際間に於て貿易者が早く其代金を受取るの方法を云ふものにして、資本の運轉を速かにし、資金の運用を敏活ならしめ、割合に少額なる資金を以て、大なる商工業に従事するの便あるものなり。今之を輸出入に別ちて説明すべし。

第一項 輸出荷爲替

貿易者が商品を輸出するに當りては、其代金に對し荷受主へ宛てたる爲替手形を作り、此商品を抵當として銀行に割引を依頼するものにして、商品の船積證書、送狀及保險證券を爲替手形に添付して銀行に呈出するときは、銀行は此手形

満期日迄の利息と爲替手数料とを差引きて其残高を荷爲替依頼人に交付するものとす。即ち銀行は當日の爲替相場に換算して代金を受取るものなり。銀行は此手形及附屬書類を荷受主所在地の支店又は取引銀行に送付し、手形満期日に至て手形金額を受取ることを得るものなり。尙ほ荷爲替取引に際しては、右に述べたる書類の外、爲替手形副状を要することあり。輸出荷爲替に關しては、第二篇第二章第八節に於て詳述せしが故に、再び詳述するの要を見ず。

第二項 輸入荷爲替

貿易者は商品を購入するとき、其代金支拂人に當るを以て、送金依頼人又は逆爲替の支拂人となるべし。然れども多くは荷爲替を取組むを以て、銀行へ依頼し信用状を作り、之を注文書に添へて荷主に送附するものにして、銀行より手形を呈示せられたる場合には、荷送人より送附し來れる爲替の案内と對照して之が引受をなし、満期日に代金を支拂ふべきものとす。尙ほ輸入荷爲替につきても第二篇第三章第二節に詳述せしが故に茲に之を略す、看官宜しく就て參照せられよ。

輸入荷爲替

第四節 爲替の計算法

受取計算  
授與計算

外國爲替の計算法は、相場の建方によりて二種あり。受取勘定の相場を以て計算するを受取計算と云ひ、支拂勘定の相場によりて計算するを授與計算と云ふ。即ち受取計算とは、我貨幣を以て基礎とし、之に對して外國の貨幣を受取るものを云ひ、授與計算とは外國の貨幣を基礎として、之に對して我貨幣を與ふるものを云ふ。然して其基礎となるものを不動部と云ひ、此基礎に對して受取り又は授與するものを動部と云ふ。我國の外國爲替は我金貨一圓を基礎として、外國貨幣を受取る計算法なることに述べたるが如し、故に我金貨は不動部にして、外國貨幣は動部なり。日々新聞紙に掲載せらるゝ相場表は動部にして、倫敦參着は二シル半ペン若しくは二シル十六分の五ペンス、巴里參着は二フラン若しくは二フラン十五サンチーム、紐育參着は五十ドル若しくは四十九ドル四分の一セン等と記載せらるゝは、我一圓若しくは百圓を以て右の外國貨幣を得るに足るを示すものなり。由是觀之、受取の場合には動部多きを以て利とし、其額愈多ければ爲替愈順適なり、之を爲替の低落と云ひ、又通俗に爲替相場低しと云ふ、反之授與の



場合には、動部の増加は、不利の爲替にして、其増加愈多ければ爲替は愈逆戻となるものなり。

國際間に於て、貨幣の本位に差あるときは、著しき變動あるを免れず、例へば金貨國と銀貨國との間の比例は、金銀相場の変動に因り其他爲替の景況、貨幣の景況に由りて其動部に於て著しき増減あるものなり、蓋し相場の激變は吾國の幣制を改革せしめたる一原因なるを信じて疑はず。

前に述べたる如く我國の慣用語として、動部増加するときは、我貨幣の價格騰貴し、外國貨幣を低價に購買することを得るが故に、相場低落すと稱し、動部減少するときは、我貨幣其價額を失ひ、高價に外國貨幣を購買せざるを得ざるを以て、相場騰貴すと云ふと雖、英國に於ては受取る場合に於て、動部増加するときは之を爲替の歩合上ると云ひ、減少するときは之を下ると云ふが故に、一見奇異の觀なきにしもあらざれども、自國の貨幣を基礎とし外國貨幣に對し其價額の上下するを云ふものなり、又授與の場合に於ては、他國の貨幣を基礎とするが故に、其價額の高低に由り、爲替を上る若くは下ると云ふなり、故に受取る場合に於て、上

爲替の低落と騰貴

爲替の仲立は双方に便利なり

直接爲替  
間接爲替

ると云ふときは、爲替順適にして、授與する場合に於て、上ると云ふときは逆戻なるときなるを以て、爲替の授受を區別せざれば、單に上ル下ルと云ふのみにては其順逆を定むること能はざるなり。

### 第五節 爲替の仲立

爲替手形を以て外國へ支拂をなすには、甚だ巧拙あるものにして、甲地より乙地へ支拂を爲すに、必ずしも乙地に宛てたる手形を購買するを要せざるなり。

直接に支拂地へ宛てたる爲替を直接爲替 (Direct Exchange) と云ひ、間接に第三國を通して支拂ふべき爲替を間接爲替 (Indirect Exchange) と稱す、此の間接爲替の作用を爲替の仲立と云ひ、其割合を仲立割合と稱す (Arbitration of exchange, and Arbitrated rate of exchange)。

例へば横濱の商人が倫敦へ一萬圓の物品を注文せんとし、其代價を仕送せんとするに當り、倫敦宛の手形高價にして、之を購買すれば輸送點に近き代價を支拂はざるを得ざるに際し、倫敦に於ては紐育宛の手形高價にして、横濱に於ては却て低價なるときは、強て高價なる倫敦宛の手形を購求するを要せず、紐育宛の

手形を低價にて購買し、之を倫敦に送るときは、此手形は倫敦に於ては、其需要多きを以て高價を以て之を引受くる者あるべきに由り、右商人は低價にて注文品の代價を支拂ふの便を得べく、倫敦に於ては需要する手形を得るが故に相互に便宜を感ずるは疑ひなき所なり。然して斯の如く單に第三國を通じて支拂ふ場合を單純の仲立(Simple Arbitration)と云ひ、二國以上の地を通じて支拂を爲す場合を複合仲立(Complex Arbitration)と云ふ。

仲立支拂の方法は、之を爲す者の爲めに便利なるは勿論、供給多き手形の需要を増加すると共に、需要多き手形の供給をも増加し、其價額を平均し大に爲替の變動の度を輕ふし、併せて現金の輸送を減少するの效力あり、凡て賣買に供するものは其低價なる所を去りて高價の所に就くは市場自然の救済なり、手形と雖此經濟上の法則に支配せらるゝは勿論なりと雖、仲立支拂の方法は、低價の手形を高價に賣却し、其代價を以て更に需要する所の手形を低價にし得るの便あるを以て、一層手形の價額をして平均を得せしむるの効力あるものとす。

仲立支拂の方法は、平時に於ても行はるゝ所なれども、戰變に際して著しき現

通例

象を示すことあり、例へば壹千八百七十一年五月、フランクフォルトの條約に於て、佛國は戰敗の結果、普國に凡二十億圓の償金を支拂ふことを諾せり、其内二億圓は巴里平定後三十日目拂とし、四億圓を千八百七十一年中に、二億圓は翌年に、殘額十二億圓は支拂に至らざる迄は、年五分の利子にて千八百七十四年三月二日に支拂ふこととせり、此内一億三千万圓はアルサス、ローレンスに在る鐵道代價として、普より佛に與ふべき凡一億三千万圓を差引き、三千万圓は佛蘭西銀行紙幣にて支拂ふことを約し、右償金の外、巴里は其攻撃を免れたる償金として、凡八千万圓を支拂ふことを約し、内二千万圓は現金にて、二千万圓は佛蘭西銀行紙幣にて支拂ひ、千五百万圓は伯林宛二ヶ月拂の手形にて、二千五百万圓は倫敦宛參着後六日及十五日拂の手形にて支拂ふものとせり、斯の如き巨大の金額を僅々三年間に現金にて輸送せば、双方に於て物價に激變を來し、伯林宛の手形を以て之を支拂はんとせば、爲替は逆戻となるべく、亦實際決して爲し能はざる所なり、茲に於て公債を起し、佛蘭西銀行をして廣く之を賣却せしめ、其代價に向ひて手形を宛て、又は募集金を以て伯林に於て需要高き手形を購買せしめて、償金

仲立勘定の手形

の支拂に充てたり斯の如くして取扱ひたる手形の金額は實に十七億に及び其金銀貨及紙幣にて支拂ひたるものは僅に二億餘万圓に止まれり。此一事は仲立支拂の利益を説明する尤も顯著なる事實なりとす。

仲立は常に支拂につきてのみ行はるゝものにあらざして、手形を宛てたる場合に於ても亦廣く行はる所なり、即ち甲乙兩國と貿易連續せず甲國より輸出ありと雖乙國より同時に輸入なき場合に於ては、乙國に對し手形を宛つるも之を購ふものなきに由り、丙國と甲國及乙國と斷へず規則立ちたる貿易あるものに對し手形を宛つるを便とするなり、之を仲立勘定の手形と稱し、吾邦に於て瓜哇より砂糖を輸入するが如き場合にはこの方法によるものとす。然して倫敦は世界金融の中心點となり、常に仲立たるの利益を獨占したりと雖、銀行の發達と運輸通信の進歩は早晚其跡を減ずるに至らん。

### 第四章 世界各國貨幣度量衡

貨幣の由來

世界各國の貨幣は同一にあらざれども、何れも交換の媒介をなし、又價格の標

貨幣の種類

準を爲すものにして主として、金、銀、銅を以て鑄造せらる。未開の時代には、米穀、布帛、家畜、介殼等を以て交換の媒介となせしことあり、降て鐵、錫、鉛等の金屬用ゐられ、遂に今日の如き發達を遂げたり。

貨幣には硬貨(Hard Money)と軟貨(Soft Money)の二種あり。硬貨とは金、銀、銅等の貨幣を謂ひ、軟貨とは兌換紙幣、不換紙幣等を云ふ。

又法律上に於ては、本位貨幣(Standard Money)と補助貨幣(Token Money)の別あり。本位貨幣とは一國の法律を以て如何なる巨額の支拂に於ても債權者其支拂を受くるを拒むことを得ざるものにして、鑄造せる價額は地金と同一なり。補助貨幣とは、本位貨幣の補助として、其融通を助くるものにして、其鑄造せる價額は地金より大なるものなり、故に或る法定の限度に於て、債權者は之が支拂を拒むことを得ざれども、制外に逸するときは、正當に支拂を拒み他種貨幣を要求し得べきものなり。

紙幣は貨幣の代用品として、交換の媒介たるものにして、兌換紙幣(Convertible Paper Money)と不換紙幣(Non-Convertible Paper Money)の別あり。兌換紙幣とは何時

紙幣

硬貨

にても請求次第貨幣と引換へ得可きものにして、通常政府監督の下に銀行によりて發行せらるると雖稀れには政府之を發行することあり。反之不換紙幣は一國政府が法律を以て強行通用せしむるものにして、國民は之が授受を正當に拒むことを得ざるものなり。

度量衡 (Weight and Measure) とは凡て物體の大小、長短、輕重等を評定比較する標準たるべきものにして、度は物の長短を量、物は物の容積を、衡は物の重量を評定するに用ゐらる。

貨幣度量衡は各國區々にして、國際の貿易に於ては、一々之を換算する必要あるが故に極めて面倒なりと雖、大率便利なる度量衡對照表によりて直ちに換算するの便宜を得らるゝものなり。今日學術界に於ては、メートルシステム用ゐらるゝと雖、商業上普通に行はるゝは英國の制度なり。

左に各國貨幣度量衡を掲げて吾國の貨幣度量衡と對照すべし。

貨幣

英	凡我九圓七十六錢三厘
法	全 四十八錢八厘一毛
德	全 四錢〇七毛
日	
米	
佛	
獨	
伊	
瑞	
丹	
那	
威	
典	
抹	
和	
蘭	
西	
牙	
葡	
牙	
土	
耳	
古	
匈	
英領印度	

「フアシンク」	全 一錢〇二毛
弗銀「ドルラ」	全 九十七錢二厘
米	全 二圓〇〇六厘
佛、白、瑞 (西)	全 二錢
獨	全 四十七錢八厘
伊	全 四厘八毛
瑞	全 三十八錢七厘
丹	全 三厘八毛
那	全 三厘八毛
威	全 三厘八毛
典	全 三厘八毛
抹	全 三厘八毛
和	全 五十三錢八厘
蘭	全 八十錢〇六厘
西	全 三十八錢七厘
牙	全 二圓十六錢八厘
葡	全 八錢八厘
牙	全 四十錢七厘
土	
耳	
古	
匈	
英領印度	全 六十六錢二厘



面積	
清	全 十六頁
英、米	全 百六十頁
佛、獨	全 十頁
埃、伊	全 四頁
其他	全 一頁
總計	全 二百四十四頁
打	十二個

國際貿易論終

明治三十五年三月二十一日印刷  
 明治三十五年三月二十一日發行

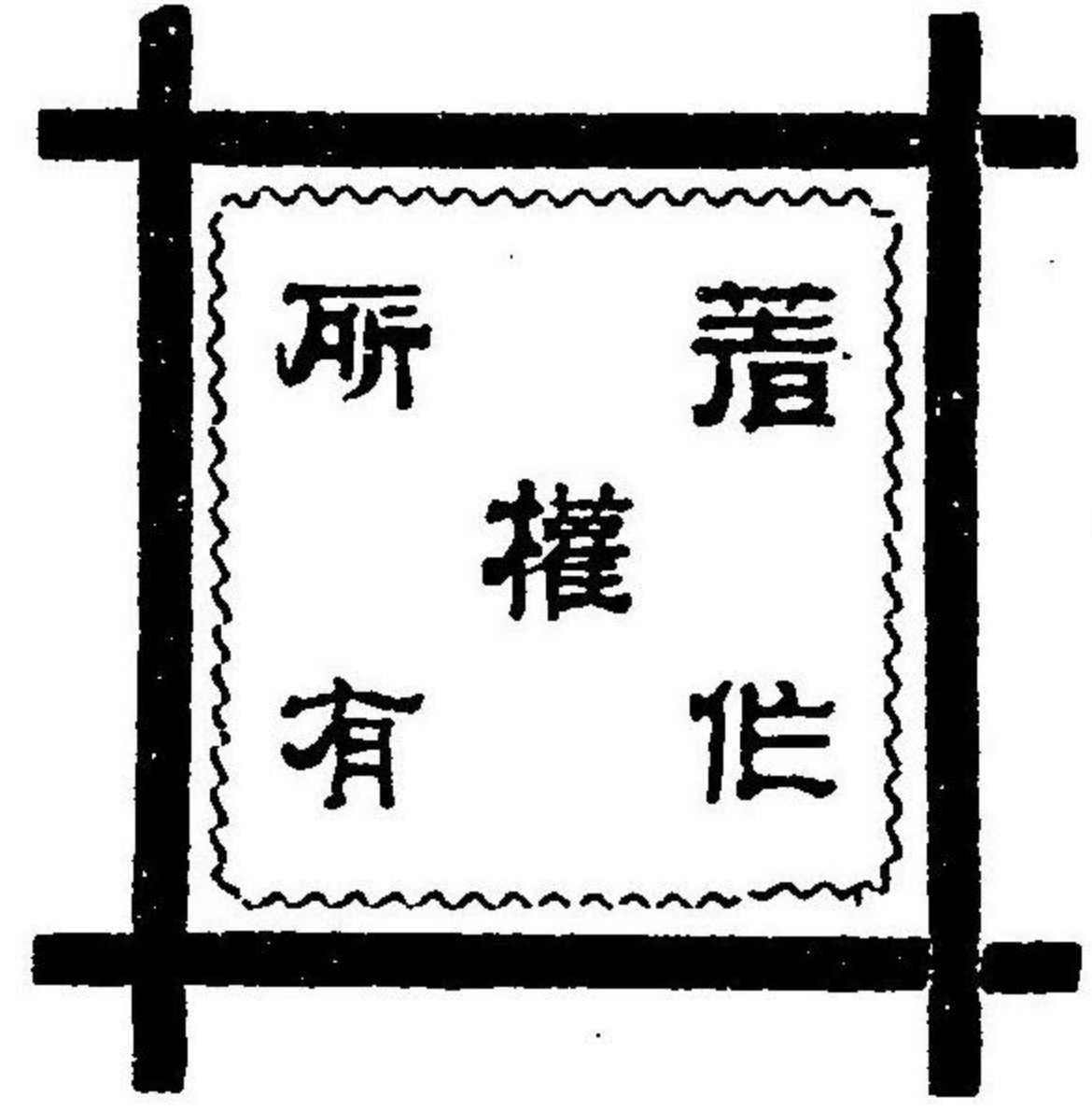
國際貿易論(並製)  
 定價金四拾五錢

著者 檀野禮助

發行者 大橋新太郎

印刷者 佐久間 衡治

印刷所 株式會社 秀英舍 第一工場



發兌元

東京市日本橋區  
 本町三丁目

博文館









**新發見の五方藥**

醫學士 田代義徳先生協賛製劑  
醫學士 岡本武次先生百科最新藥  
醫學士 田村光顯先生酒席旅行必携藥

**其効百發百中**

**本舖**  
藥種問屋 **博愛堂**  
東京日本橋區大通り本石町角

● <b>太陽丸</b> 引風早なをし藥 價 五百粒 拾圓	● <b>太陽散</b> ばい毒根切新藥 價 四百粒 拾圓	● <b>太陽劑</b> りん病根治新藥 價 三週分 拾圓	● <b>太陽膏</b> きず腫物速治藥 價 一週分(外用藥) 拾圓	● <b>論より證據ためし見よ</b> 郵送料は弊堂負擔仕候●若近所藥店に無き時は直接御注文を乞ふ即送す
-------------------------------------	-------------------------------------	-------------------------------------	--	---

**目錄進呈**

● 藥 種 ● 滋養品  
● 賣 藥 ● 器械  
● 薰 物 ● 化粧品

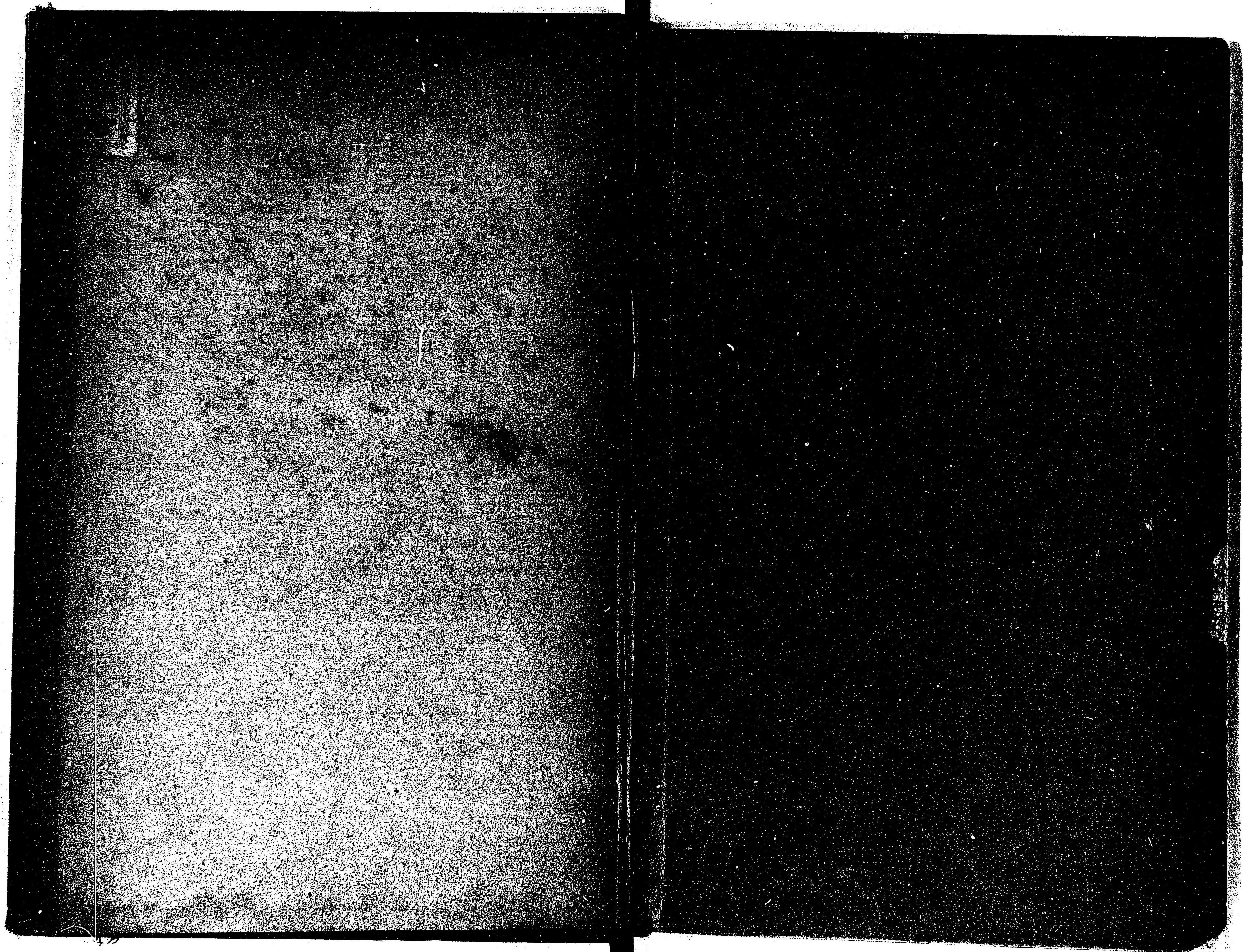
遠路の方は往復端書にて申込られ即送可仕候

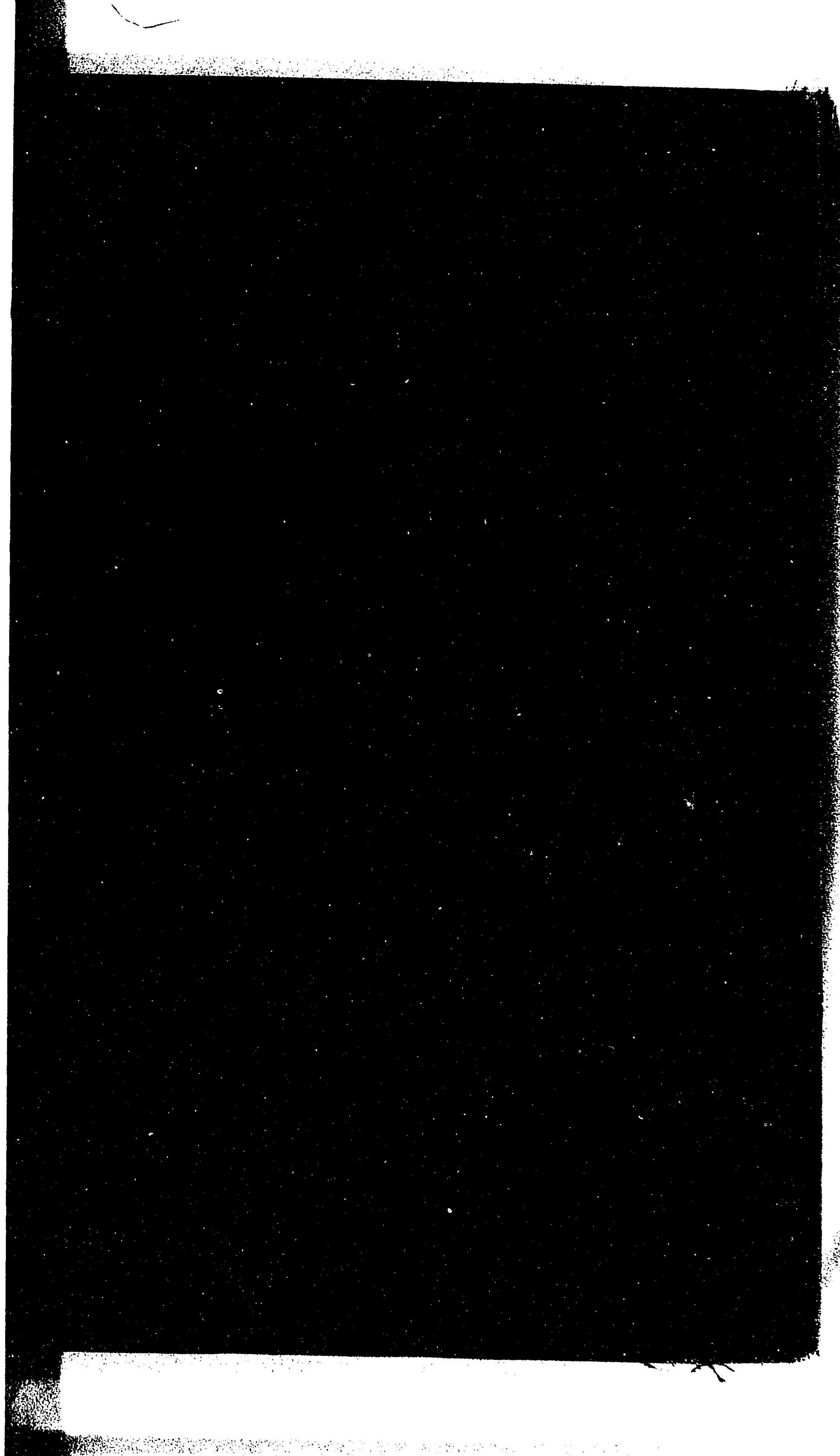
東京市日本橋區大通り本石町角  
**博愛堂**  
(電話本局二八六番)

**特色**

● **新規開店**  
及御製品弘賣御望の方へは懇篤相談可仕候

萬事顧客の御便益を專一とし藥舖として取扱ふべき品は内外何れの製産を問はず各製造元と特約を結び一式取揃へ置き直輸出入及び全國一般卸小賣大勉強仕候





044206-000-0

41-95

國際貿易論

檀野 礼助 / 著

M35

BDN-0154



