

運送保険の理論と実務

興亞火災海上保険(株) 編

海 文 堂

執筆 省 (50音順)

藤井 皓三 (代表)

小笠原 長成, 加藤 達夫, 高橋 弘

田中 常雅, 沼尻 善隆, 広沢 明

皆木 昭夫, 向井 誠, 若月 建樹

運送保険の理論と実務

定価はケースに
表示してあります。

昭和53年11月10日

初版発行 ©1978

THE KOA FIRE & MARINE
INSURANCE CO., LTD.

編者 興亜火災海上
保険株式会社

発行者 岡田吉弘

発行所 海文堂出版株式会社

検印省略

本社 東京都文京区水道2丁目5番4号(〒112)

電話03(815)3291~6 販売専用(815)3292



支社 神戸市生田区元町通3丁目146(〒650)

電話078(331)2664

工学書協会会員・自然科学書協会会員・日本書籍出版協会会員

PRINTED IN JAPAN

印刷 文栄印刷/製本 三浦製本

本書の内容の一部あるいは全部を無断で複写複製(コピー)することは、法律で認められた場合を除き、著作権および出版社の権利の侵害となりますので、その場合にはあらかじめ小社あて許諾を求めて下さい。

は し が き

日本通運株式会社の前身である陸運元会社が、1873年に開始した「危険請合」を現代運送保険の濫觴とすれば、わが国における運送保険は、すでに1世紀を越える歴史を有するということができる。このように永い歴史をもつ運送保険に関して、今まで単独に刊行された図書がないのは不思議というほかはない。

幸いにこのたび海文堂出版から、その機会を与えられ、会社の中堅社員が中心となって執筆に取り組んできたのであるが、担当者はいずれも日常の会社業務をかかえながらの執筆のため、資料収集一つにしても必ずしも十分な時間がとれなかったようである。しかも本書は執筆者が複数の実務家たちであることから、一人の学者が徹頭徹尾、著述したものと異なり、全体の統一性に乏しいといううらみが無きにしもあらずであるが、この点は大方のご叱正を仰ぐところとなろう。

実は本文脱稿後、有価証券を担保する運送保険の引受スキーム改訂に伴い、適用約款・料率の改訂が実施されたのであるが、お気付きのように旧約款・料率を基にした解説をそのまま掲載してある。申すまでもなく約款改訂の最大のポイントは、国債証券を除くすべての有価証券に即時払い制限を設けたことにあったのであるが、これとてもすでに新株券を担保する運送保険に導入ずみの制度であり、加えて時間的制約もあったことから、あえて補筆は行わなかった次第である。

運送保険の普及率は50%に満たないといわれている。普及率が低調であるということは、どこかに普及を阻害する隘路があるからにはかならないのであり、われわれ運送保険事業に携わる者としてはいわゆる皆保険化を指向し、この隘路を一つずつ突破しなければならないのである。普及率50%ということは、未開拓部分がまだ半分は残されているというわけであり、われわれは将来とも保

Ⅱ

險思想の普及と新保険の開発に専念しなければならないことを痛感するのである。

最後に、本書が運輸、保険その他各界で物流のリスク・マネジメントに関与されている方々の一助ともなれば、望外の喜びとするところである。

昭和 53 年 10 月

興亞火災海上保険株式会社

常務取締役 松 山 晴 夫

目 次

は し が き

第1章 運送保険市場

1-1 総 説	1
1-2 運送保険市場の現状	6
1-3 運送保険市場の展望	11

第2章 運送保険の引受け

2-1 総 説	15
2-2 運送保険の料率体系	16
2-2-1 算定会料率	16
2-2-2 自由料率	19
2-2-3 大蔵大臣各社個別認可料率	21
2-3 運送保険の引受け	22
2-3-1 売買契約，運送契約の特殊性と運送保険の引受け	22
2-3-2 運送保険契約の引受方法	25
2-3-3 保険料の支払い	33
2-3-4 代理店	36

第3章 運送保険の種類

3-1 総 説	43
3-2 運送業者代理店扱運送保険	43
3-2-1 小口貨物運送保険	45
3-2-2 一般運送保険の料率	53
3-2-3 受託貨物賠償責任担保の保険	55

N

3-2-4 契約申込み受け付けと事務処理	59
3-2-5 契約の管理	64
3-3 期間建運送保険	66
3-3-1 期間建運送保険	66
3-3-2 期間建運送保険(A方式)	67
3-3-3 期間建運送保険(B方式)	74
3-4 貨紙幣・有価証券等を担保する運送保険	82
3-4-1 適用する特別約款	85
3-4-2 有価証券・貨紙幣類年建運送保険	104
3-4-3 郵便の要償額表示制度と運送保険	107
3-5 工場加工一貫保険	109
3-6 展示一貫保険ならびに展示即売一貫保険	112

第4章 運送保険の損害査定

4-1 総説	115
4-2 損害発生時の処置	115
4-2-1 保険会社への通知	116
4-2-2 損害の防止と軽減	116
4-2-3 事故証明書の入手	117
4-2-4 第三者への請求権の留保	119
4-3 各種の損害の処置	120
4-3-1 数量的損害の処置	120
4-3-2 質的損害の処置	121
4-3-3 費用損害の処置	121
4-3-4 賠償責任の損害	122
4-4 保険金の計算	125
4-4-1 損害額の算出	125
4-4-2 保険金の計算	126

4-4-3 未必費用控除	133
4-5 保険金請求に必要な書類	133
4-6 重複保険の処理	136
4-7 保険金請求権の時効	141
4-8 第三者に対する求償	144
4-8-1 保険代位	144
4-8-2 債務不履行に対する責任	145
4-8-3 不法行為に対する責任	148
4-8-4 債務不履行責任と不法行為責任の主たる違い	149
4-8-5 請求権の競合説	155
4-8-6 運送人に対する求償手続	155
4-8-7 回収金の分配方法	157

第5章 運送保険契約

5-1 総 説	161
5-2 運送保険契約の当事者	163
5-3 保険の目的と被保険利益	165
5-3-1 保険の目的	165
5-3-2 被保険利益	166
5-4 保険価額と保険金額	167
5-4-1 保険価額	167
5-4-2 保険金額	169
5-4-3 てん補限度額	171
5-4-4 小損害免責 (excess, franchise)	172
5-5 保険期間とてん補責任	173
5-5-1 保険期間	173
5-5-2 商法の規定と約款の規定	173
5-5-3 期間建運送保険の保険期間と契約期間	176

5-5-4	その他特約による保険期間	178
5-6	担保危険	180
5-6-1	危険の概念	180
5-6-2	運送保険普通保険約款における危険担保の方法	184
5-6-3	9大重要危険の意味と取扱い	186
5-6-4	免責危険	190
5-6-5	9大重要危険以外の担保危険（非免責危険）	209
5-6-6	因果関係	210
5-7	危険の変動と無がい貨車積み等の貨物	212
5-7-1	危険の変動	212
5-7-2	無がい貨車積み等の貨物	213
5-8	損害の種類とてん補の範囲	214
5-8-1	損害の種類	214
5-8-2	てん補の範囲	226

第6章 運送保険約款

6-1	総 説	233
6-2	運送保険普通保険約款	235
6-2-1	法規範性	235
6-2-2	構 成	237
6-2-3	解 説	239
6-3	小口貨物運送保険普通保険約款	262
6-3-1	性 格	262
6-3-2	解 説	263
6-4	運送保険特別約款	275
6-4-1	性 格	275
6-4-2	解 説	276
	索 引	310

第1章 運送保険市場

1-1 総 説

運送保険は主として、陸上輸送中の貨物を対象とする貨物保険である。厳密には、国内航空輸送貨物と陸上輸送に付随する一部の国内海上輸送貨物もその対象とするが、一般的には、陸上輸送中の貨物を対象とする貨物保険として理解されており、国内輸送貨物を対象とすることにおいて、内航貨物海上保険と同様の性質を有するものである。

運送保険は、このように国内輸送貨物を対象とする貨物保険であるため、国内輸送活動の動向と密接な関係を有するのは当然であって、むしろ輸送活動の動向が運送保険の動向を決する場合もある。輸送活動は、経済社会情勢に従って変化、進展し、一般的には複雑化、高度化すると同時に、輸送の効率化がはかられるのが実態である。

運送保険の基盤となる国内貨物輸送の動向を概観すると、次のとおりである。まず、輸送機関別に貨物輸送量の伸長状況と分担率をトンキロ数でみてみる。トンキロとは、輸送トン数に輸送距離を乗じたもので、輸送重量とともに輸送距離の要素を加味して、貨物輸送量を把握する尺度である。

表1-1で明らかなおおり、昭和51年度の総輸送量は、昭和41年度の約1.8倍に増加している。輸送機関別では、自動車と内航海運がいずれも2倍以上の伸長指数となっている。ただし、自動車は内航海運の堅調な推移に比し、昭和46年度以降、伸び悩みの傾向にあり、昭和46年度の指数220に対し、51年度の指数は204とむしろ低下している。自動車と内航海運の伸長とは対照的に、鉄道は、昭和51年度の指数を83と下げ、減少の傾向がはっきり表われている。航空

表 1-1 輸送機関別国内貨物輸送量（トンキロ）の推移と分担率

単位：億トンキロ

年度	総輸送量			鉄 道			自 動 車			航 空			内 航 海 運		
	輸送量	指数	分担率 (%)	輸送量	指数	分担率 (%)	輸送量	指数	分担率 (%)	輸送量	指数	分担率 (%)	輸送量	指数	分担率 (%)
昭和41	2,094	100	100.0	558	100	26.6	649	100	31.0	0.32	100	—	887	100	42.4
46	3,326	159	100.0	622	111	18.7	1,426	220	42.9	0.684	214	—	1,277	144	38.4
51	3,734	178	100.0	463	83	12.4	1,326	204	35.5	1.6	500	—	1,943	219	52.1

資料：昭和42, 47, 52年版「運輸白書」

注：昭和46, 51年度自動車の輸送量には軽自動車によるものを除き、カーフェリーを利用したものを含む。昭和51年度の場合カーフェリー利用の自動車輸送量は全自動車輸送量の3%強と推定される。

の伸長度は目覚ましいものがある。

総輸送量に対する輸送機関別の輸送量の割合である分担率においても、伸長指数の傾向と同様のことがいえる。すなわち、自動車と内航海運が、昭和41年度に比し、昭和51年度の分担率をおおの増加させているのに対して、鉄道は昭和51年度の分担率を12.4%と、昭和41年度の26.6%の半分以下に下げている。また、自動車の分担率は昭和46年度以降頭打ちであり、これに対し内航海運は着実に分担率の増加をはかり、昭和51年度は総輸送量の過半数を占めるに至っている。

航空の伸長は目をみはらせるものがあるが、輸送量自体は、いまだにわずかで、総輸送量に対する分担率として反映できるだけの絶対量にまでは達していない。

輸送機関別貨物輸送量と分担率を、トンキロではなく輸送トン数でみると、昭和51年度の場合、表1-2のとおりである。

表1-2でわかるとおり、輸送トン数では、自動車の分担率が87%にも達し、内航海運はわずかに9%を占めるにすぎない。トンキロによる分担率が、自動車は35.5%、内航海運は52.1%であるから、同じ分担率とはいってもその差はあまりにも大きい。これは、自動車輸送が、輸送トン数は多いが、近距離輸送が多く、内航海運は、逆に輸送トン数は少ないが、遠距離輸送が多いためである。ただし、輸送トン数による輸送機関別分担率の傾向も、昭和41年度に比

表 1-2 昭和51年度輸送機関別国内貨物輸送量（トン）

単位：百万トン

輸 送 機 関	輸 送 ト ン 数	分 担 率 (%)	41年度輸送トン 数分担率 (%)	51年度トンキロ 分担率 (%)
鉄 道	186	3.7	8.0	12.4
自 動 車	4,356	87.1	85.5	35.5
航 空	0.2	—	—	—
内 航 海 運	458	9.2	6.5	52.1
総 輸 送 量	5,000	100.0	100.0	100.0

資料：昭和52年版「運輸白書」

注：カーフェリー利用の自動車輸送量を含むことは表1-1と同じ。

し自動車と内航海運がおおのその比率を高めてきているのに対して、鉄道の比率が下がっていることは、トンキロによる分担率の傾向と同じである。

次に、輸送機関別に主要品目別の輸送量と分担率をトンキロでみると、昭和51年度の場合、表1-3のとおりである。

表1-3でわかるとおり自動車は、一次産品のうち、農畜水産品と林産品に、二次産品については軽・雑工業品に、いずれも高い分担率を示している。これ

表 1-3 昭和51年度輸送機関別品目別国内貨物輸送量（トンキロ）

単位：百万トンキロ

輸 送 機 関 別 品 目 別		国 鉄		自 動 車		内 航 海 運	
		輸 送 量	分 担 率 (%)	輸 送 量	分 担 率 (%)	輸 送 量	分 担 率 (%)
一 次 産 品	農 畜 水 産 品	4,784	28.2	9,457	55.7	2,740	16.1
	林 産 品	1,155	10.6	8,038	74.1	1,655	15.3
	鉱 産 品	4,167	4.5	19,045	20.8	68,548	74.7
	小 計	10,106	8.4	36,540	30.6	72,943	61.0
二 次 産 品	金 属 機 械 工 業 品	4,516	7.6	21,860	37.0	32,765	55.4
	化 学 工 業 品	11,830	10.9	18,423	16.9	78,626	72.2
	軽・雑 工 業 品	6,242	17.2	23,215	63.9	6,881	18.9
	小 計	22,588	11.0	63,498	31.1	118,272	57.9
そ の 他		12,833	26.5	32,580	67.1	3,107	6.4
合 計		45,527	12.2	132,618	35.6	194,322	52.2

資料：昭和52年版「運輸白書」

注：本表では輸送機関別の輸送量が国鉄であって、民鉄を含めた鉄道ではない点が表1-1、1-2と異なる。

は自動車輸送の特質の一つである「戸口から戸口までの、迅速な一貫輸送」が、これらの産品輸送において生かされた結果であるといえる。内航海運は、一次産品、二次産品とも一番高い分担率を示しているが、これは、一次産品では鉱産品の、二次産品では金属機械工業品と化学工業品の取扱量が高いことによるものである。化学工業品の多くは、石油製品であるが、船舶輸送の特質である「大量貨物の長距離輸送」がこれらの産品輸送において、生かされているといえる。これに対して、鉄道輸送の利点としては、船舶輸送と同様の「大量貨物の長距離輸送」に加えて、「軌道輸送による安全性の高さ」と「レール網の発達による国内各所への輸送の可能性」が指摘されているが、これら鉄道輸送の利点は、農畜水産品と軽・雑工業品の輸送において、比較的よく生かされている以外は、自動車と内航海運に押されている実態にある。

運送保険が国内貨物輸送動向と関係を有することは既述のとおりであるが、運送保険と国内貨物輸送動向との具体的な関係を、運送保険料とトンキロによる国内貨物輸送量との推移を対比させることによって検討すると、次のとおりとなる。この場合、国内貨物輸送における内航海運のはたす役割の重要性と、内航海運貨物を対象とする内航貨物海上保険が国内貨物を対象とする点において、運送保険と同一の性質を有することを勘案して、運送保険料とともに内航貨物海上保険料の推移もあわせて検討する。

表1-4で明らかなおと、運送保険と内航貨物海上保険はともに順調な推移を示してきている。しかし輸送量との関係をみると、昭和46年度までは両保険

表 1-4 運送・内航貨物海上保険料推移と国内貨物輸送量推移

単位：保険料は億円，輸送量は億トンキロ

年度	運 送 保 険			鉄道と自動車の輸送			内航貨物海上保険			内航海運の輸送		
	保険料	指数	構成比(%)	輸送量	指数	構成比(%)	保険料	指数	構成比(%)	輸送量	指数	構成比(%)
昭和41	55.0	100	50.3	1,207	100	57.6	54.3	100	49.7	887	100	42.4
46	100.9	183	55.6	2,048	170	61.6	80.5	148	44.4	1,277	144	38.4
51	218.4	397	61.9	1,789	148	47.9	134.7	248	38.1	1,943	219	52.1

資料：日本損害保険協会貨物保険部作成「貨物海上および運送保険元受保険成績表」，輸送量は表1-1による。航空の輸送量は少ないため算入していない。

とも輸送量にほぼ見合った伸長を示してきたが、その後昭和51年度にかけては両保険とも保険料の伸長が輸送量を上回り、特に運送保険は伸長指数が397で陸上輸送量の伸長指数148をはるかに上回っていることが注目される。陸上輸送量は昭和46年度以降、むしろ頭打ちの傾向にあるが、運送保険料は飛躍的に増加している。内航貨物海上保険料の伸長指数は、内航海運輸送量の伸長指数を上回るとはいつても、運送保険のようにそれほど大きいものではない。したがって昭和41年度において、運送保険と内航貨物海上保険との割合がほぼ50対50で均衡がとれていたものが、昭和51年度においては、60対40で運送保険の構成比が高くなっている。

貨物保険料と国内貨物輸送量は、いずれも経済動向と無縁ではあり得ない。そこで、経済活動の指標としての国民総生産の対前年増減率との対比で、運送保険料および内航貨物海上保険料ならびに国内貨物輸送量の対前年増減率をとらえてみる。

表 1-5 国民総生産と運送・内航貨物海上保険料および国内貨物輸送量推移

単位：保険料は百万円、輸送量は億トンキロ

年度	名目国民 総生産 伸長率 (%)	運 送 保 険		内 航 貨 物 海 上 保 険		実質国民 総生産 伸長率 (%)	鉄 道 と 自 動 車 の 輸 送		内航海運の輸送	
		保険料	伸長率 (%)	保険料	伸長率 (%)		輸送量	伸長率 (%)	輸送量	伸長率 (%)
昭和 46	11.7	10,090	7.4	8,053	1.2	7.3	2,048	2.8	1,277	△10.4
47	16.1	11,440	13.4	8,720	8.3	9.8	2,131	4.0	1,300	1.8
48	22.1	15,601	36.4	10,703	22.7	6.4	1,993	△6.5	1,387	6.7
49	17.9	18,606	19.3	12,702	18.7	△0.2	1,833	△8	1,924	38.7
50	9.7	19,465	4.6	11,837	△6.8	3.4	1,770	△3.4	1,836	△4.6
51	13.0	21,838	12.2	13,472	13.8	5.8	1,789	1.1	1,943	5.8

資料：経済企画庁編「経済要覧」、昭和47～52年版「運輸白書」

注：昭和46～48年度内航海運には「はしけ」による輸送を含まない。

表1-5は、運送保険が、年度により多少のばらつきはあるが、昭和46年度以降、名目国民総生産の伸長にほぼ比例して、伸びてきていることを示している。これに対して内航貨物海上保険は、比較的順調な推移を示しているとはいえ、国民総生産の伸びに対して、運送保険ほどの高い伸びではない。総体的に順調

な貨物保険料の推移に対して、国内貨物輸送量は実質国民総生産ほど伸びず、特に鉄道と自動車の陸上輸送量は、昭和46年度以降、毎年実質国民総生産以下の伸びとなっており、その不振ぶりは運送保険料の伸長と対照的である。

以上より、運送保険は、停滞気味の国内貨物輸送動向にもかかわらず、実質国民総生産を大きく上回り、名目国民総生産にほぼ比例した成長を続けてきていることが明らかとなる。

昭和46年以降、国内産業構造の進展は著しく、卸小売業、サービス業などの第三次産業の割合の増大と高価格品の生産の増加は目覚ましいものがある。産業構造の高度化によって、貨物輸送における確実性、機動性など物的流通の効率化が進展し、それと同時に物的流通の多様化も進んでいる。産業構造の高度化と高価格品の生産の増加は、輸送量の増大にあまり寄与しないため、表1-5でみたとおり、実質国民総生産の伸長率以下に輸送量が低迷している一因となっている。

これに対して運送保険は、産業構造の高度化と物的流通の効率化、多様化に積極的に対応し、高度化し複雑化しかつ多様化する運送保険に対する産業界の需要にこたえ、さらに従来運送保険にとって、比較的未開拓の分野であった一般個人荷主の貨物輸送についても、運送業者代理店を通して需要を喚起してきている。これらの需要に見合った運送保険の提供と、積極的な販売策の推進結果が、名目国民総生産に比例する運送保険の成長となって表われてきているといえる。

1-2 運送保険市場の現状

運送保険市場は、損害保険料率算定会が算定した「算定会料率」を適用する契約と、各元受保険会社の自由裁量に委ねられている「自由料率」を適用する契約とに分けられる。算定会料率と自由料率の構成推移をみると表1-6のとおりである。

表 1-6 運送保険の算定会料率と自由料率の推移

単位：保険料は百万円

年 度	運 送 保 険 計		算 定 会 料 率			自 由 料 率		
	保 険 料	指 数	保 険 料	指 数	構成比 (%)	保 険 料	指 数	構成比 (%)
41	5,500	100	4,639	100	84.3	861	100	15.7
46	10,090	184	7,877	170	78.1	2,213	257	21.9
51	21,838	397	5,298	114	24.3	16,540	1,921	75.7

資料：日本損害保険協会貨物保険部作成「貨物海上および運送保険元受保険成績表」

表 1-6 で明らかなとおり、算定会料率部分保険料の減少と自由料率部分保険料の増加が特徴的である。特に、昭和51年度において、自由料率部分の著しい増加により、算定会と自由の構成比が逆転し、運送保険料の75.7%が自由料率部分によって占められる実態となっている。

このように自由料率部分が飛躍的に増加した原因は、昭和49年5月の運送業者賠償責任保険の自由料率移行を始まりとし、引き続き昭和50年4月の運送保険の抜本的改訂による運送保険の一連の自由料率移行にある。昭和50年における運送保険の改訂により、算定会料率自体の引下げと同時に、従来算定会料率として引き受けられてきた期間建運送保険および雨淡水ぬれ危険担保等の各種担保割増料率が自由料率化されている。現在、算定会料率が適用される契約は、1輸送ごとの契約と貨紙幣有価証券類でプール対象となる契約および工場加工一貫保険のみに限定され、1輸送ごとの契約も「分損担保（免責歩合なし。）。倉庫間約款付」または「分損不担保。倉庫間約款付」の基本条件部分のみに限定されている。

運送保険料率の大幅な自由料率への移行は、産業構造の高度化と物的流通の多様化による運送保険商品に対する契約者の需要の多様化に、保険者として弾力的に対処し、契約者の保険需要にこたえ、あわせて、運送保険に対する潜在的需要も喚起するための必要かくべからざる措置であったといえる。国内貨物輸送における自動車輸送の重要性については、前節で分析済みであるが、営業用トラックは、道路整備の進展やカーフェリー等の発達を背景として、包装、流通、加工、在庫管理等を一貫して行う総合的な物流事業への志向を強めつつ、

その輸送分野を拡大し、産業界の効率化の要請と、高度、かつ多様な流通サービスの要求にこたえてきている。このように進展する物的流通に対処し、多様化する保険需要にこたえるためには、輸送中の危険のみを主な担保対象とする従来の算定会料率では、おのずと限界がある。運送保険料率の大幅な自由化は、従来の運送保険の枠を越えて、包装、在庫管理等の危険を含めた物的流通全体としての運送保険という商品販売しなければ、運送保険機能を果し得ないといふことの必然的な帰結であったといえる。

運送業者賠償責任保険は、期間建運送保険のように荷主の所有者利益を被保険利益とする物保険より、一足先に自由料率化されている。運送業者とりわけ自動車運送業者の輸送態様の高度化と多様化による、運送責任の保険転嫁に対する需要にこたえるためには、従来の輸送中心とし、受託貨物の価額を基準として保険金額を設定する賠償責任保険では無理がある。そこで運送業者賠償責任保険の引受けを保険会社の自由裁量とし、受託貨物の価額とは別にてん補限度額を別途協定し、このてん補限度額以内で、運送人の賠償責任をてん補するなどの輸送実態に即応した引受けを行うことになったのである。

表 1-7 運送保険引受方式別構成状況

単位：保険料は百万円

区分	引 受 方 式	昭和50年度		昭 和 51 年 度		
		保 險 料	構成比(%)	保 險 料	構成比(%)	前年比
算 定 会 料 率	1 輸 送 ご と の 契 約	2,544	13.1	1,608	7.4	63.2
	貨 紙 幣 有 価 証 券 類	1,492	7.7	1,525	7.0	102.2
	工 場 加 工 一 貫 保 険	1,871	9.6	2,165	9.9	115.7
自 由 料 率	運送業者賠償責任保険	2,801	14.4	3,738	17.1	133.5
	期 間 建 運 送 保 険	2,594	13.3	4,108	18.8	158.4
	展 示 (即 売) 一 貫 保 険	147	0.7	202	0.9	137.4
	割 増 関 係	4,567	23.5	4,493	20.6	98.4
	そ の 他	3,449	17.7	3,999	18.3	115.9
合 計		19,465	100.0	21,838	100.0	112.2

資料：日本損害保険協会貨物保険部作成「貨物海上および運送保険元受保険成績表」および「運送保険自由引受成績表」