

海 上 保 險

木 村 榮 一 著

千 倉 書 房

著 者 略 歴

昭和24年3月東京商科大学(現在の一橋大学)卒業 同年4月同大学助手、以後、一橋大学専任講師、助教授を経て、昭和40年教授、昭和63年名誉教授、現在 中央大学教授。
昭和39年一橋大学商学博士

主 な 著 作

- 「ロイズ保険証券生成史」(海文堂)
「ロイズ・オブ・ロンドン」(日本経済新聞社)
「1906年 英国海上保険法」(葛城・木村・小池訳、損害保険事業研究所)
「グッドエーカー・海上保険クレーム」(葛城・木村・大谷・小池監訳、損害保険事業研究所)
「損害保険論」(木村編、有斐閣)
「保険概論」(木村・庭田編、有斐閣)
「保険の知識」(木村・高木・庭田著、有斐閣)
「英独仏和 保険用語辞典」(木村・横尾監修、保険研究所)

『海 上 保 険』

昭和53年6月30日 初版
平成2年3月15日 7刷

校 印
省 略

府中市北山町4-11-1
著作者 © 木 村 栄 一
東京都中央区京橋2-4-12
発行者 千 倉 悦 子
東京都新宿区新小川町4-24
印刷者 中央印刷株式会社

104 東京都中央区京橋2-4-12 京橋第一生命ビル
発 行 所 千 倉 書 房
TEL. 03 (273) 3931 (代) 振替・東京 2-978

ISBN 4-8051-0345-0

は し が き

14世紀イタリアに生れた海上保険は、1666年のロンドン大火を契機として火災保険ができるまでは、唯一の保険種目であった。その間300年は海上保険イコール保険であったし、保険といえばそれは海上保険のことを意味していた。したがって、この3世紀の間に形成され、発展した海上保険の理論と実際が、今日無数にある各種損害保険の原型となったことは、余りにも当然である。その結果、海上保険の理論はそのまま損害保険一般について妥当する、といってもいい過ぎではないし、逆に、損害保険一般の理論は海上保険にも当てはまる、といっても決して誤りではない。

しかしながら、海上保険は、損害保険がマリンとノン・マリンに大別されることにも示されているように、その他の損害保険にはみられないいくつかの特質をもっている。

第1に、海上保険は、単に歴史的に古いばかりでなく、その伝統が今日でもかたくななまでに保持されている保険である。このことは海上保険の中心市場がイギリスであったことと密接に結びついているが、現在わが国でも使用されている英文の海上保険証券の様式が、17～8世紀イギリスの海上保険証券とほとんど同一の様式であることに端的にあらわれている。

第2に、海上保険は国際性の極めて強い保険である。隅田川の水はテムズ川につながるといわれる海を舞台とする海上保険は、この点において、その国独自の個性ある制度として存在することのできる各種陸上保険と大きく異なっている。わが国でも輸出入貨物の海上保険では、英文の保険証券、保険約款等が用いられていることは、周知の通りである。

第3に、海上保険は船会社、商社、メーカー等を相手とするいわゆる企業保険であり、その点において、住宅火災・傷害保険等一般大衆を相手とする

2 は し が き

いわゆる家計保険とは性格を異にしている。保険者と保険契約者側との間には経済的強者・弱者の関係はなく、また、契約方式・内容は商的色彩の強い、高度に専門的・技術的な性格を帯びている。

本書は、このような歴史的・国際的・商的性格をもった海上保険の基本原理と実際について、他の損害保険との違いに言及しつつ、概説したものである。

もともと本書は、著者が一橋大学、慶応義塾大学、早稲田大学、損害保険事業研究所等で担当した「海上保険」の講義ノートを整理して出来上がったものである。そのために細かい議論に立ち入ることはできなかったが、今回上梓するに当っては最近の内外の研究成果をふまえて学問的水準の高いものにするとともに、海上保険取引の現状を正確に把握した up-to-date な内容のものとするよう努力した。本書が海上保険についての標準的概説書としての役割を果たすことができれば望外の幸いである。

本書の出版については、千倉書房の千倉孝副社長、秋本敬助編集部長、鈴木敏也部長および塚越俊治氏から格別のご助力をえた。ここに記して感謝の意を表したい。

昭和53年5月

著 者

目 次

第1章 海上保険の生成と発展	1
I 冒 険 貸 借	1
II 仮装保険契約	2
III 真正保険契約——イタリア	4
IV バルセロナ, アントワープ	6
V イ ギ リ ス	11
VI ロ イ ズ	15
VII ア メ リ カ	18
VIII 日 本	19
第2章 海上保険の意義	21
I 海上保険の定義	21
II 保険の分類と海上保険	22
第3章 海上保険契約の締結	25
I 契約の当事者・関係者	25
II 保険代理店, 保険ブローカー	28
III 告 知 義 務	29
IV 保 險 約 款	32
V 保 險 証 券	35

第4章 被保険利益39

I 被保険利益の意義	39
II 被保険利益の要件	42
III 賭博保険, 名誉保険証券	43
IV 保険価額, 協定保険価額, 保険金額	45
V 全部保険, 一部保険, 超過保険	48
VI 共同保険, 重複保険	53

第5章 海上被保険利益61

I 船 舶	61
1. 船 舶 保 險	61
2. 船舶の保険価額	63
3. 船舶保険の保険料	64
4. 係船保険, 修繕保険	65
5. 建 造 保 險	66
II 貨 物	67
1. 貨 物 保 險	67
2. 貨物の保険価額	68
3. 貨物保険の保険料	70
III 運 送 貨	71
1. 着 払 運 送 貨	71
2. 決定的前払運送貨	73
IV 船 費	75
V 増 価 額	76
VI 希 望 利 益	77
VII 船舶不稼働損失	79

VIII 保 險 料	79
IX 輸入税, 戻し税	81
X 船 員 の 給 料	81
XI 船舶衝突損害賠償責任	82
XII 共同海損費用	83
XIII 再 保 險	84
XIV そ の 他	84
 第6章 予 定 保 險	85
 第7章 海 上 危 險	91
I 危 險	91
II 海 上 危 險	94
III 包括責任主義	96
IV 列举責任主義	100
1. Perils clause	100
2. Extraneous risks	107
V 担保危険, 不担保危険	110
VI 免 責 危 險	116
1. 免 責 危 險	116
2. 性 質 危 險	119
(1) 船舶の不堪航	121
(2) 船舶の自然の消耗	123
(3) 貨物の性質または瑕疵	124
VII 因 果 関 係	127

第8章 保 險 期 間143

I 保 險 期 間	143
II そ(遡)及保険	144
III 航 海 保 險	146
IV 期 間 保 險	150
V 混 合 保 險	153
VI 保険期間の延長	154
VII 危 険 の 変 更	155

第9章 海 上 損 害161

I 海上損害の種類	161
1. 全 損, 分 損	161
2. 直接損害, 間接損害	164
3. 共同海損, 単独海損	165
4. 物的損害, 費用・責任損害	167
5. 現実損害, 感情的損害	173
II 損害防止義務, 事故発生通知義務	173
1. 損害防止義務	174
2. 保険事故発生の通知義務	183

第10章 損害のてん補185

I 損害のてん補の限度	185
II 損害てん補の範囲に関する特約	187
1. 内航貨物保険	188
2. 外航貨物保険	190
3. 船 舶 保 險	196

Ⅲ 分 損 計 算	199
Ⅳ フランチャイズ	206
Ⅴ 残 存 物 代 位	211
Ⅵ 求 償 権 代 位	212
 第 11 章 委 付	217
Ⅰ 委 付 の 起 源	217
Ⅱ 委付できる場合	219
Ⅲ 委 付 の 通 知	223
Ⅳ 委 付 の 成 立	224
Ⅴ 委 付 の 効 果	225
 第 12 章 船舶衝突損害賠償金てん補条項	229
 参 考 文 献	237
 付 録	
1. 商法（抜粋）	
2. 船舶保険第 5 種特別約款	
3. 1906 年英国海上保険法（訳）	
4. 船舶海上保険証券，船舶保険普通保険約款（折込）	
5. 貨物海上保険証券，貨物海上保険普通保険約款（同）	
6. 英文貨物海上保険証券（同）	
7. （新様式，同）	

第1章 海上保険の生成と発展

I 冒険貸借

海上保険がいつごろ、どこで最初に行われたかという点に関しては、かつてはいろいろの説が唱えられた。1310年にブリュージュで保険会議所が設立された記録があるからフランドル地方がその起源であるという説や、14世紀後半にポルトガルで設立された相互組織の海上保険がその嚆矢であるという説もあった。しかし、現在の通説によれば、海上保険は14世紀、ルネサンスの初期に、ジェノヴァ、ビーサ、フィレンツェ、ヴェネチア、パレルモなどリグリア海やアドリア海に面したイタリアの商業都市で、デル・ベネ (Francesco del Bene) やダティーニ (Francesco di Marco Datini) などの商人が保険者となって海上危険を引き受けたのが、その始まりであるとされている。そしてそれ以来、1666年のロンドン大火を契機として火災保険がロンドンで営まれるようになるまで、3世紀の間は海上保険が唯一の保険であった。したがって保険といえばそれは海上保険のことを意味した。当時の海上保険の形式や内容が、後世の保険にとって大きな影響を及ぼしたことは当然のことである。

ところでその海上保険は、14世紀イタリアで誰か特別な才能を持った者の考案にもとづいて突如として行われるようになったものではなく、遠くギリシャ、ローマ時代から地中海地方に行われていた *foenus nauticum* から転化したものといわれている。

Foenus nauticum (*foenus* は利子付貸借, *nauticum* は海の, という意味。 *contractus trajectitiae pecuniae* ともいわれた) は、冒険貸借 (*prêt à la gross aventure*

2 第1章 海上保険の生成と発展

もしくは prêt à la grosse) または海上貸借 (Seedarlehen) と訳されている金銭の消費貸借の一種で、借主である船主または荷主は、航海が無事に遂行されたときは借金を多額の利子 (usura と呼ばれ、1 航海につき 22% から $33\frac{1}{3}\%$ の高率であったといわれる) とともに返済しなければならないが、船舶が途中海難、海賊などの海上事故に遭って全損となったときは、その返済を要しないというものであった。^{1,2)} したがってそれは融資と危険負担 (susceptio periculi) という二つの機能を持っていた。

冒険貸借は、地中海商業の発展に伴い、12~13 世紀には、イタリアをはじめフランス、スペイン、ポルトガルの港でも盛んに利用されるようになった。ところが 1230 年ごろ、徴利を罪惡視する教会法のもと、グレゴリウス 9 世 (Gregorius IX) によって徴利禁止令 (Decretare c. 19. X de usuris (5, 19)) 《Naviganti vel eunti ad nundinas》が発せられたため、航海が無事終了したときの高利が貸主にとっての唯一の魅力であった冒険貸借は、事実上禁止されるに至った。³⁾

II 仮装保険契約

もっとも、長い間利用されてきた経済制度であったので、しばらくは売買を仮装して、冒険貸借が行われていたらしい。

すなわち、冒険貸借の貸主が船舶または貨物の買主となり、また冒険貸借の借主が売主となり、買主が売主に代金を支払うが、航海が無事に終了すれば売買契約は解除され、代金 (実際は借金) が返済されるという形をとった

1) 冒険貸借では、貸主は通常船舶が帰港する時まで危険を引き受け、船舶が無事帰港した場合にだけ貸金が返済されるのが普通であったことから、contrats à retour de voyage (帰港契約) とも呼ばれた。

2) 冒険貸借の原型はすでにバビロニアでみられたといわれる。そこでは製造業者からその製品の販売を委託された隊商は、無事帰還したら利益の半分を支払うが、途中で強盗にあった場合は何の責任もなかった。そしてフェニキアではこの強盗の危険が航海の危険に代った。

3) ダンテの『神曲』にも「高利、神の善意をなやます」と書かれている (地獄編 9 章)。

といわれる。したがって、航海の途中で海難にあった場合には、売買契約は解除されず、売主（実際は借主）は代金の返済を要しないことになる。

しかし徴利禁止令がある以上、商人たちは冒険貸借制度に代るものを考えざるをえなかった。貸主は、今まで冒険貸借で高利を得ることができたが、金を借りた者の中には海難に遭ったと偽って返済しない者が次第に増えてきていた。一方、貿易業者も長い間の貿易で、もはや貿易資金を借り入れる必要がない程に富を蓄積していたが、海難に遭ったときは過去の蓄積が一瞬にして失われてしまう危険にさらされていた。こういう状況のもとで生れたのが、冒険貸借のもっていた二つの機能のうちから危険負担の機能のみをとりだした海上保険であった。

このようにして海上保険は、為替手形の制度を生みだし、コンメンダの企業形態を発展させ、複式簿記の方法を進歩させた商業革命の中心地イタリアで、危険転嫁の手段として生れたのである。

もっとも、仕組みとして海上保険が生成しても、消費貸借とか売買とかの限られた契約しかなかったローマ法のもとで、海上保険が契約の形式として直ちに今日の保険契約の形をとったわけではない。たとえば、ベンサ(Bensa)がジェノヴァの国立古文書館で発見した、1347年10月23日付の、ジェノヴァからマヨルカまで付保されたS. Clara号についての船舶保険や、1348年1月15日付の、ジェノヴァからパレルモまで付保された綿布についての貨物保険は、いずれも無償の消費貸借(mutuum gratis et amore)を仮装していたし、1370年7月12日付の、カディス（スペイン南部の港）からスレイス（ブリュージュの外港）までの貨物保険は売買を仮装していた。

すなわち、前2者の場合には、保険者が借主となり、被保険者である貸主から、貸金を無利子で、かつ愛情をもって、受け取り（しかし理由があって実際には金銭の授受は行われなかった旨記してある）、それは4～6カ月以内に返済する（したがって、海難にあった場合は返済する）ことを約束するが、航海が無

4 第1章 海上保険の生成と発展

事終了したときは契約は効力を失い返済を要しない、という形をとったし、後者の場合には、保険者が被保険者の有している貨物を買入れ、その代金は6カ月以内に支払うことを約束するが、貨物が目的地で安全に陸揚げされたときは、契約は無効となり、代金の支払は要しない（したがって海難の場合には支払われる）⁴⁾という形をとっていた。

Ⅲ 真正保険契約——イタリア

しかし1383年および1384年にピーサ、1395年にヴェネチア、1397年にフィレンツェで契約された保険契約をみると、^{5,6)}名実ともに今日の保険（イタリア語で *assicurazione*、後にフランス語で *assurance*；英語で *assurance, insurance*；ドイツ語で *Assekuranz, Versicherung* という）契約の形をとっている。すなわち、保険者（*assicuratore; assureur; assurer, insurer; Assekurateur, Versicherer*）が、被保険者（*assicurato; assuré; assured, insured; Versicherte*）に対し、海上事故によって生じた損害をてん補することを約束し、その代価としてはじめに保険料（*primo*〔最初にという意味〕；*prime; premium; Prämie*）を受け取ったという

4) 最近になってピーサ大学 Melis 教授は、ジェノヴァの古文書館で、1347年証券の場合と同じ公証人 Tomaso Casanova の記録の中から、それより古い記録五つを発見した。その最も古いものは1343年2月18日のもので、やはり消費貸借を仮装しており、Porto Pisano からシチリアまで10捆の布地を680金フロリンで引き受けている。

また同教授の考証によると、消費貸借を仮装したものは1356年9月26日付のものが最後であり、売買を仮装したものの最初は1362年9月17日付であり、そこにははっきりした時代の区分がみられる。

5) 前出 Melis 教授はまた、フィレンツェの北プラートに保存されている Francesco di Marco Datini の当時の記録（保険契約に関するものだけで約400点のオリジナルの文書がある）の中から、1379年4月13日付の、ピーサで発行された古い保険証券を発見し、公にした。これが現在まで知られている最も古いピーサの保険証券の記録である。

6) Zeno は、これより早い1350年に、シチリア島のパレルモで発行された4通の、ラテン語で書かれた真正海上保険証券を公証人 Stefano de Amato の記録の中から発見している。その一番古いものは1350年3月15日付で、ジェノヴァの商人 Leonardo Cattaneo が、シチリア島の Sciacca からチュニスまで小麦350フロリンの保険を引き受けている。しかし Melis によると、それ以後1434年まで、パレルモで締結された保険契約の記録はない。

7) *Assicurare* の語源である *sigurare* という語は、1318年ピーサ共和国で制定されたカリアリ港規則の *Breve Portus Callaritani* で、また *polizza* という用語は1401年ジェノヴァの *Consoli delle Calleghe* で、はじめて使用されたといわれている。

形をとっている。そして保険契約の内容を記載した保険証券は polizza (policy; policy; Police) と呼ばれたが、その当時の様式は、ロイズ海上保険証券を通じて、ほとんどそのまま今日に継承されている。

ただ当時は、ヴィヴァンテ (Vivante) がいったように、「危険の数が少なかったために、保険は賭博に近いものになっていた」し、「保険者の成功または失敗は、しばしば一つの危険の発生に依存していた」。また、タルガ (Targa) の言葉を借りれば、「保険を引き受ける者は、全知全能の神が彼に味方するよう神に祈らなければならなかった。何となれば彼が利益を得ることは偶然に依存していたからである。」

しかし、海上危険に対する経済的防衛手段としての海上保険のすぐれた機能が商人達に認識されるに従い、それはピーサ、フィレンツェ、リヴォルノ、ジェノヴァ、ヴェネチア、パレルモ、アンコーナなどイタリアの商業都市で広く利用されるようになった。ブラートのダティーニ文庫やジェノヴァ国立古文書館に保存されているおびただしい数の保険証券など保険契約の記録がそれを如実に物語っており、またそれはジェノヴァの一公証人 Teramo di Maggiolo が 1393 年 8 月 21 日から 9 月 15 日までの約 4 週間の間に 80 の保険契約を取り扱ったという事実にも示されている。⁹⁾

8) 5) で記したように、Datini が残した各種商業記録の中に海上保険関係のものが 400 点もあることから、海上保険が 14 世紀にいかにも多く利用されていたかが分る。もっとも彼が妻に次のように怒った手紙を書いているところを見ると、当時の保険者は必ずしも常に信頼できるものではなかったようだ。「保険者は、引き受けるときは金儲けのためにすごく親切であるが、事故が起るとまったく別だ。みんなしり込みし、保険金を払わないように努力する」

9) シェイクスピア『ヴェニス商人』(1596) の第 1 幕第 1 場次のような 1 節がある。

「サレーリオ：スープを冷ます呼吸一つにも、これがもし海上での暴風に考えてみろ、僕なんぞ、てきめん癪をふるうところだろうな。砂時計の砂の落ちるのを見りゃ、さっそく干潟や浅瀬を連想するだろうしね、船荷一杯の僕のアンドルー号が砂浜にエンコ、あの大帆柱の天辺を、肋材よりもまだ低く横ッ倒し、われとわが墓場にヤスしてる態まで思い浮べるぜ。また、教会へ行って、石の会堂を見れば見るで、たちまちあの危険な暗礁を思わないじゃいられまい。ちょっとでもあのやさしい船の横腹にぶつかってみろ、さっそく海一面は、香料類で落花狼藉、逆巻く海は、とんだ総絹の晴衣裳さ。早くいやア、たった今これだけあったはずの財産がだよ、あっという間の文無し、ってことなんだからね。それくらいのこと

6 第1章 海上保険の生成と発展

ダティニーが保険に付けた貨物は、バルセロナからピーサへの羊毛、ピーサからバルセロナへの絹、ピーサからイギリスのサウサンプトンへのぶどう酒などであったが、その保険料は3.5%から5%、ぶどう酒で8%であった。しかし、当時ずいぶんフィレンツェの商人たちは、同様な保険の場合に12%から15%の保険料をとっていたといわれる。

Ⅳ バルセロナ、アントワープ

地中海商業の発展、およびイタリア商人特にフリードリッヒ I 世のローマ征服で追われたロンバード人の移住に伴い、海上保険はイタリアからマルセーユ、バルセロナなど地中海沿岸の港を経てジブラルタルを通り、あるいはアルプスを越えて、リスボン、ビルバオ、ボルドー、ナント、ルーアン、ブリュージュ、アントワープなど北大西洋岸の港に伝えられ、16世紀にはフランドル地方が北イタリアに代って海上保険の中心地となった。

海上保険がイタリアからやがて対岸イベリア半島のスペイン、ポルトガルに伝わったであろうことは容易に想像できる。特に、後にコロンブスもそうであったように、多くのジェノヴァ人がカタロニアのバルセロナにやってきて、貿易や金融を営んだ。

デル・トレポ (Del Treppo) は、バルセロナの古文書館で、1402年の日付の保険証券、および、1428年7月10日から翌1429年12月20日までの間に、公証人 Bartolome Masons のもとで380件の海上保険契約が締結された記録を発見している。スペインでは海上保険の利用が広まるにつれて、保険契

は考えてる僕だ、そんな場合、どんなに^{きおち}気落するか、それすらわからん僕だろうか？ だが、もういい、わかった——アントーニオ君、君は船荷のことを考えてふさいでるんだよ。」(中野好夫訳)

これに関して Hagen は「もし勇敢なアントーニオが一枚の支払能力のある海上保険証券をポケットに持っていたならば、彼はそれほどまで悲観する必要もなかったのに」と述べている(S.6)が、事実当時ヴェネチアではもう海上保険が盛んに利用されていた。

約に関する法令が主要都市で相次いで制定された。1435年、1436年、1458年、1461年および1484年のバルセロナ条例、1538年のブルゴス条例、1552年および1556年のセヴィリャ条例、1560年のビルバオ条例、1682年のサン・セバスティアン条例などがその主なものである。特に1435年バルセロナ条例は世界最初の体系的保険契約法として知られている。イタリアでは1369年のジェノヴァ市長 Gabriele Adorno の条例、1393年フィレンツェ条例など、これよりも早く14世紀後半に保険に関する条例が制定されているが、それは断片的で、しかもその多くは公法的取締規則であった。海上保険は損害のてん補を目的とする、賭博とは異なる契約であるという原則を打ち立てたのは、これら15～16世紀のスペインの条例であった。たとえば1484年のバルセロナ条例は25条から成り立っているが、被保険者、他人のためにする保険、仲立人、保険の目的、被保険利益、保険価額、既発生危険に対する保険、共同保険、超過保険など保険契約上の重要な事項についてすべて触れており、事故招致を防止する見地から、自国民に対しては保険価額の $\frac{1}{8}$ 、外国人に対しては同じく $\frac{1}{4}$ を無保険でおくこと、保険の目的物について被保険利益を有すること、保険の目的物の名称・数量・価額などを明記すること、保険者の承認なしには他の保険契約を締結できないことなどを定めていた。

レアッツ(Reatz)は、海上保険の起源を14世紀後半のポルトガルにおける船舶海上保険組合に求めている。すなわち、彼は、ポルトガルの史家 Fernão Lopes が1434年ごろに編さんしたフェルナンド王のクロニクル(Chronica d'el Rei D. Fernando)を典拠として、ポルトガルでは1367年から1383年の間に、50トン以上のすべての船舶の船主の組合が作られ、船主が拠出する各航海の利益の2%の金額で、船舶の損害がてん補されたが、この相互組織の保険組合が、海上保険に関する世界最初の記録であると主張した。

しかし、レアッツの見解は、ポルトガル人サンテルナ(Santerna)によって書かれた海上保険に関する世界最初の本、De assecurationibus et sponsio-