

會學濟經學大國帝都京

叢論濟經

號壹第 卷十四第

行發日一月一年十和昭

新年特別號

免稅點以下の小所得者への地方課税.....	法學博士 神戸正雄
勢力關係の性質.....	文學博士 高田保馬
ブラジルに於ける移民制限問題.....	法學博士 山本美越乃
政策研究に就て.....	經濟學博士 作田莊一
農業政策の擔當者としての産業組合.....	經濟學博士 八木芳之助
漁村經濟調查論.....	經濟學士 鯉川虎三
私經濟との比較による財政の本質.....	經濟學士 中川與之助
自由主義の論據.....	經濟學士 柴田敬
フランス・フランに就いて.....	經濟學士 松岡孝兒
山口藩に於ける幕末の洋式工業.....	經濟學士 堀江保藏
支拂準備の法定に就て.....	經濟學士 中谷實
獨乙の漁場入會制度に就いて.....	經濟學士 岡本清造
積荷單獨海損填補方法の吟味.....	經濟學士 佐波宣平
ロッシヤの歴史的方法.....	經濟學士 白杉庄一郎
經營信任會の效果に就いて.....	經濟學士 大塚一朗
貿易統制の制限性と促進性.....	經濟學博士 谷口吉彦
酒稅の改正.....	經濟學博士 汐見三郎
現金の流通と預金の増減.....	經濟學博士 小島昌太郎
國益主法掛について.....	經濟學博士 本庄榮治郎
新着外國經濟雜誌主要論題.....	

積荷單獨海損填補方法の吟味

佐 波 宣 平

一、は し が き

海上保険に於て積荷の單獨海損に對する填補方法として現今ひろく採用せられてゐるものは、完全な積荷の總價額と被害積荷の總價額との比例による方法 (Comparison of the gross values of the sound and damaged goods) である。この方法は、海上保険の古き歴史を通して比較的最も合理的な方法として最後に擇び出され、今日各國の海上保険市場に於て普く採用せられてゐるものである¹⁾。而して私はこの稿に於てこの填補方法について或る考察をなさんとするのである。

歐洲大戰後、國際經濟關係は甚だしく變化を來たし關稅の障壁は著しく高められるに至つた。このことは當然に貨物の到達地に於ける價格を高くする傾向をとり、積荷保険に於て謂はゆる總價額を大ならしめた。そこで、積荷の單獨海損の填補方法としての「總價額による計算」(adjustment of gross values) も填補方法として充分であるか否か考慮すべきであるとせられ、これに代はるべきものとして他の約款の適用が問題とされてゐる²⁾。よつて、私は、こゝに現今行はれてゐる總價額による填補方法について吟味をなし、次に、これに代はるべきものとして考へられてゐる他の填補

1) 藤本幸太郎著、海上保險論、本論第三章參照。

2) Clarus, Notes on Marine Insurance Practice, 1932. p. 6.

方法について考察しやうとするのである。

二、總價額による填補方法

この稿に於て考察せんとするは積荷の單獨海損の填補方法についてであるが、ひとしく積荷の單獨海損といふものゝうちにも種々な場合がある。³⁾ 即ち、次の如くである。

積荷の全損	
單獨海損	分損
積荷の一部が全損に歸したる場合	積荷の一部が全損に歸したる場合 積荷の全部または一部が毀損したる場合

右のうち、積荷の全部が全損に歸したる場合は、それに對する填補額は評價濟保險にては保險證券に於て確定したる價額、未評價保險にては保險の目的の保險價額である。⁴⁾ 従つて填補額は容易に定められる。これに反し、分損の場合にては填補方法は稍々複雑となる。併し、分損のうちでも、積荷の一部が全損に歸したる場合 (a total loss of part) は全損填補の場合と、その根本に於て何等異るところがない。

即ち、その填補方法は、「貨物、商品、其他ノ動產ノ一部ガ全損トナリタルトキハ、填補額ハ、ソノ滅失シタル一部ノ積荷ノ保險價額ト保險ニ付シタル全部ノ積荷ノ保險價額トヲ計算シテ、兩者ノ割合ヲ保險證券ニ於テ特定シタル價額ニ乗ジタル額ヲ以テス⁵⁾」と定められる。例へば、棉花三百俵のうち五十俵だけが全損に歸したる場合、この棉花三百俵の保險價額を十五萬圓、保險金

3) 航海の途中に於て積荷が處分せられる場合に於ける謂はゆる salvage loss についてはこゝでは言及しない。

4) Marine Insurance Act, 1906. Section 68.

5) Marine Insurance Act, 1906. Section 71. (1).

額を十二萬圓であつたとすれば、填補額は次の如く二萬圓となる。

$$150,000 \text{ 圓} \times \frac{50 \text{ 袋}}{300 \text{ 袋}} = 25,000 \text{ 圓} \dots\dots\dots \text{貨物の損滅額}$$

$$25,000 \text{ 圓} \times \frac{120,000 \text{ 圓}}{150,000 \text{ 圓}} = 20,000 \text{ 圓} \dots\dots\dots \text{全貨物の損害額}$$

この填補方法については少しも問題はない。先づ、積荷の損害額を算出し、その損害額に保険額と保険金額との割合を乗じて保険者の填補額を定めることは、損害保険一般の原則である。

さて、この問題となるのは、分損のうちで、「積荷の全部または一部が毀損したる場合、the whole or a part may be damaged」である。即ち、積荷の全部または一部が航海の途中に於ける天候不良等のために海水によつて濡損を受けて到達したる如き場合である。

(積荷の全部または一部が滅失したる場合、または、濡損等の損害を受けたにしてもその損害極めて甚大にして當該積荷の全部または一部がその經濟價値を全く喪ひたる場合には、分損でなくして全損を構成する。従つて、さやうな場合は「積荷の全部または一部が毀損したる場合」のうちには入らない。)

かやうな單獨海損の分損の場合に、保険者の填補額は如何にして定められるか。現今、世界各國一般に用ひられてゐる方法は次の如くである。

保険ニ付セラレタル貨物又ハ商品ノ全部又ハ一部ガ毀損シテ目的地ニ於テ引渡サレタルトキハ、填補額ハ、到達地ニ於ケル積荷ノ完全ナル状態ニ於ケル總價額ト毀損シタル状態ニ於ケル總價額トノ差額ガ前者ノ總價額ニ對スル割合ヲ、評價濟保險ノ場合ニ在リテハ保險證券ニ於テ

6) 商法、三九一條。
 7) これには、西班牙その他若干の國に例外が見出される。(藤本幸太郎著、前掲書一七二頁)
 8) Marine Insurance Act, 1906. Section 71. (3). 商法六六九條の規定も上記英國海上保險法の規定と同様の意味をもつといはれる。(藤本幸太郎著前掲書一七二頁)

特定シタル價額ニ乗ジ、未評價保險ノ場合ニ在リテハ保險價額ニ乗ジタル額ヲ以テス。⁹⁾

これを例へば、孟買より神戸へ向けて保險金額(保險價額も同額とする)四萬五千圓の棉花百俵が運送せられたるに、航海の途中にて濡損を受けたために、もし完全なる状態にて到達したならば五萬圓の價額のあつたであろうところを、三萬圓にしか賣れなかつたといふとき、填補額は次の如き計算によつて一萬八千圓となる。

完全なる状態に於ける總價額.....	50,000圓	
毀損の状態に於ける總價額(總賣上金).....	30,000	
		$45,000圓 \times \frac{20,000圓}{50,000圓} = 18,000圓$

差 額 20,000

この填補額算出方法のもつ特長は、積荷の完全なる状態に於ける總價額(gross sound values)と被害積荷の總價額(gross damaged values, gross proceeds)との差額をもつて填補額としないで、この差額と完全な積荷の總價額との割合を求めて填補額を算出するところにある。かくすることは、保險者の填補額をして到達時の到達港に於ける市場價格の變動よりの影響から免れしむることにある。⁹⁾ 一見すれば、完全な積荷の總價額より被害積荷の賣却額を差引いたる額をもつて保險者の填補額とすべきやうに思はれる。¹⁰⁾ 成る程、この差額は荷主の被る損害額である。だから當然これを填補額とすべきやうではあるが、かやうにするときには、到達時の到達港に於ける積荷の市場價格の變動によつて、填補額は絶えず増減を來たすこととなり、保險者は一應無關係であるべき市場價格の

9) Arnould, On Marine Insurance, 11th ed. p. 1319-1324. Eldridge, W. H., Marine Policies, 2nd ed. p. 205. Gow, W., Marine Insurance, p. 195. Clarus, op. cit. p. 3. —その他内外の海上保險に関する文献參照。
10) Clarus, op. cit. p. 1.

變動によつて意外に不當な利益または損失を受けることとなる。

何となれば、市場價格が前記の例の二倍に上騰するときには、

完全なる積荷の總價額	100,000圓
被害積荷の總賣上金額	60,000

差 額 40,000

填補額は四萬圓の多額となり、反對に、市場價格が前記の例の半額に低落するときには、

完全なる積荷の總價額	25,000圓
被害積荷の總賣上金額	15,000

差 額 10,000

填補額は一萬圓の少額にて足りることとなる。即ち、この例によるも、市場價格の上下によつて填補額は三萬圓のひらきをもつに至る。かやうに保險者の填補額が保險關係以外の要素たる市場價格によつて自由に決定せられることは保險制度の健全なる運用を意味しない。

ところが、現今各國に行はれてゐる填補方法、即ち、完全な積荷の總價額と被害積荷の總賣上金との差額に對する完全な積荷の總價額の割合によつて填補額を定むる方法をとれば、填補額が市場價格より影響を受けるといふことがない。何となれば、保險價額（又は保險金額）を四萬五千圓として、市場價格が前記の例の二倍に上騰するとき、

$$100,000圓 - 60,000圓 = 40,000圓$$

$$45,000圓 \times \frac{40,000圓}{100,000圓} = 18,000圓$$

填補額は一萬八千圓となり、また、市場價格が前記の例の半額に低落するときにも、

$$25,000\text{圓} - 15,000\text{圓} = 10,000\text{圓}$$

$$45,000\text{圓} - 10,000\text{圓} - 25,000\text{圓} = 18,000\text{圓}$$

填補額は一萬八千圓となるからである。

右の如く、市場價格の變動によつて填補額が増減を來たさないところにこの填補方法の特長または長所が存する。これ、今日の世界各國の海上保險市場に於てひろくこの方法の採用せられてゐる所以である。

三、總價額による填補方法と輸入税

總價額による填補額の算出方法は上に述べたところであるが、こゝで、總價額が何であるかについて一言説明したい。蓋し、これを説明することは以下の考察に最も重要であるから。

總價額を最もよく規定せるものとして英國海上保險法がある。

「總價額」トハ卸賣價格ヲ云ヒ、若シ卸賣價格ナキトキハ評價額ヲ云ヒ、何レノ場合ニ於テモ、
運賃、陸揚費用、及び納税金ヲ包含スルモノトス。¹¹⁾

即ち、總價額とは原價に運賃、陸揚費用、納税金を加算したるものである。而して、この場合、運賃、陸揚費用の額については姑くこれを問題のそとに置くとして、近年の如く輸入税の支拂額が多額となりそのために到達地に於ける到達貨物の價格を大ならしめてゐるとき、この「總價額

11) Marine Insurance Act, 1906. Section 71. (4)

による填補方法」が果して妥當なりや否や考慮されるに至り、これに代はるものとして正味價額による填補方法の提唱せられるに至つたのである。¹²⁾

次に、先づ、總價額による填補方法と輸入税との關係について考察する。

いま、完全な積荷の總價額を a 、毀損せる積荷の總價額または總賣上金額を b とすれば、總價額による填補額は、保險價額または保險金額が變らないものとすれば $\frac{b}{a}$ の比率によつて定まる。ところで、運賃、輸入税、その他諸費用の額は、積荷が完全なる状態にて到達しても毀損して到達しても、同一であるのが普通である。¹³⁾ 従つて、 $\frac{b}{a}$ について見るに、この差額、即ち荷主の損害額は運賃、輸入税その他諸費用が如何に多く課せられやうが、市場價格の變動なき限り、何等異るところがない。何故なれば、同一額の運賃、輸入税、その他諸費用が a のうちにも b のうちにも含まれてゐるから。よつて、分母の a が問題となるわけであるが、輸入税が多額となれば當然にこの a は大となり、従つて、その比率は小となり、填補額も小となる傾向をもつ。¹⁴⁾

かくして、輸入税が多額となればなるほど保險者の填補額は少額となるやうに一應考へられ、こゝに、輸入税率の増大に關聯して總價額による填補方法の吟味がなされることとなる。併し、以上の見方は、輸入税の高率によつて分母 a が大きくなり、それに従つて、填補比率が小となることのみをもつて填補額の大小を論ずるのであつて、填補比率を乗すべき保險金額または保險價額について考慮してゐない。ところで、積荷保險にては、多くは、運賃輸入税等の諸掛をも含め

12) Clarus, op. cit. p. 6.

13) Clarus, op. cit. p. 7. Arnould, op. cit. p. 1323.

14) Clarus, op. cit. p. 8-9.

たる價額に應じて保險價額または保險金額が定められるものであつて、從つて、填補比率を乗すべき保險金額または保險價額は、他の事情にして同一とすれば、輸入税の大なるにつれて、増大するのを普通とする。從つて、いま、保險金額または保險價額を c とすれば、填補額の算出式 $\frac{c \times a - b}{a}$ に於て、保險者の填補額は、 $a - b$ —— 即ちこれは到達港に於ける市場價格の變動として表はされる —— にして變化なしとすれば、 a に對する c の割合如何によつて定まるわけである。もし、 c が a に比較して小であればある程填補額は小となる。併し、一般的に、 c が小であるといふことは、これに應じて決定せられる保險料の額の小となることを意味するから、保險者と雖も填補額の小さなることのみを欲して、 c を小さく定めるといふことは出來ない。(後段參照)

四、正味價額による填補方法と輸入税

以上述べた總價額による填補方法とは異なる積荷單獨海損填補方法として、正味價額 (net value) による填補方法がある。これを紹介すれば次の如くである。

本證券ニ於テ損害ニ對シ填補ヲナスベキ場合ハ、前拂金ハ、積荷ノ價額ノ増加額ト看做スコトヲ要シ、從ツテ、積荷ノ保險金額トシテ支拂フコトヲ要ス。而シテ、損害ノ填補ハ、共同海損タルト單獨海損タルトヲ問ハズ、完全ナル狀態ニ於ケル正味價額ト毀損シタル狀態ニ於ケル正味價額トノ割合ニ基キテコレヲナスヲ要ス。コノ場合ノ正味價額ハ、運賃、納税金、ソノ他到

達港ニ於テ支拂フベキ諸費用ヲ控除シタルモノトス。¹⁵⁾

この正味價額約款 (net values clause) による填補方法とさきに述べた總價額による填補方法との異るところは、いふまでもなく、運賃、納税金等の諸費用を積荷の價額のうちに包含せずして、填補比率を算定することにある。即ち、いま、運賃、納税金等の諸費用の額を n とすれば、¹⁶⁾

積荷額による填補にては

$$\frac{a-b}{a}$$

正味價額による填補にては

$$\frac{(a-n)-(b-n)}{(a-n)} = \frac{a-b}{a-n}$$

となり、兩者の方法に於て、荷主の被る損害額は、ともに、 $a-b$ となるけれども、これに對する分母は、前者に於ては a 、後者に於ては $a-n$ である。従つて、兩者の比率は異つて來る。殊に、輸入税が著しく高率となつてゐる今日、到達港に於て支拂ふべき納税金は著しく大となり、よつて、 n は大となり、 a を分母とする比率と $a-n$ を分母とする比率とは非常に大きな差異を生じて來る。いま、兩者の比率の差を求むれば、

$$\frac{a-b}{a-n} - \frac{a-b}{a} = \frac{n(a-b)}{a(a-n)}$$

となる。これによれば、 n の大なるほど兩者の差は大となる。従つて、兩者の填補方法に於て、保險金額または保險價額が同一であるとすれば、輸入税(こゝでは運賃その他の諸費用は姑く考慮しないとす)の大なるほど保險者の填補額の差異が大きくなる。正味價額による填補方法が輸入税と關係を

15) Eldridge, W. H., op. cit. p. 302. Clarus, op. cit. p. 6.

16) 總價額による填補方法の場合の前提と同様に、 n は a に於ても b に於ても同一額とする。

もつと言はれるのはこの點である。

なるほど、かやうに正味價額約款に依るときには輸入税が大であるほど填補額は大きくなる傾向を有する。併し、この填補方法には一つの缺點が伴ふ。即ち、この填補方法に於て、分母が小さいといふことは、反面に、分子の強さの大なることを意味し、従つて、この關係より、填補額の大小が——の値の大小によつて強く左右されるといふ缺點がある¹⁷⁾。而して、この——の値は到達港に於ける市場價格に全く依存するのであり、従つて、填補額が市場價格の騰落によつて容易に増減することとなる。ところで、前にも述べたやうに、市場價格の騰落は保險者の一應關知し得ない事柄であり、かくて、市場價格のために填補額が自由に決定せられるといふこととなつて保險制度の完全な働きを阻害することとなる¹⁸⁾。

例へば、孟買より神戸へ向けて保險價額（保險金額も同額とする）四萬五千圓の棉花百俵が輸送せられるといふ前掲の例に於て、輸入税、運賃、その他諸掛を一萬圓であるとすれば、市場價格が前記の例の二倍に上騰するときには、

α) 完全なる積荷の總價額……………	100,000圓	β) 被苦積荷の總賣上金額……………	60,000圓
輸入税(運賃その他諸掛を含めて)……………	10,000	輸入税(運賃その他諸掛を含めて)……………	10,000
完全なる積荷の正味價額……………	90,000	被苦積荷の正味價額……………	50,000

17、18) Arnould, op. cit. p. 1319.

c) 完全なる積荷の正味價額…………… 30,000圓
被害積荷の正味價額…………… 50,000

差 額 …………… 40,000

d) 差 額…………… 40,000 $\times \frac{4}{9} = 17,777$
完全なる積荷の正味價額…………… 30,000

e) 填 補 額…………… $45,000圓 \times \frac{4}{9} = 20,000圓$

市場價格が前記の例の半額に低落せることを以て

a) 完全なる積荷の總價額…………… 25,000圓
輸入税(運賃その他諸掛を含めて)…………… 10,000

完全なる積荷の正味價額…………… 15,000

c) 完全なる積荷の正味價額…………… 15,000圓
被害積荷の正味價額…………… 5,000

差 額 …………… 10,000

b) 被害積荷の總賣上金額…………… 15,000圓
輸入税(運賃その他諸掛を含めて)…………… 10,000

被害積荷の正味價額…………… 5,000

d) 差 額…………… 10,000圓 $\times \frac{2}{3} = 6,667$
完全なる積荷の正味價額…………… 15,000圓

e) 填 補 額…………… $45,000圓 \times \frac{2}{3} = 30,000圓$

かやうに、市場價格の騰落によつて、填補額は或は二萬圓となり或は三萬圓となつて填補額は市場價格に全く依存するのである。

このやうな理由によつて、正味價額による損害填補は、現今の如く輸入税の益々増大せんとなるときには、著しくその特質を表はすものではあるが、他方に於て、それが市場價格の騰落に大いなる影響をもつといふ短所のあるがために、容易にこれを行ひ得ない。

五、結 論

以上、積荷の單獨海損の填補の方法の二つについて考察した。兩者は、ともにそれぞれ特質を有し、輸入税並びに市場價格に關して、それぞれ異りたる意味をもつてゐる。

ところで、以上の考察は、二つの填補方法をその各々の比率 $\frac{a-b}{a}$ 、 $\frac{a-b}{a+b}$ について研究し、この比率の大小に基いて各々の填補額の大小を論じたのであつた。これは、別の言葉をもつてすれば、兩者の方法に於て保険金額または保険價額を同額として考察したのであつた。しかるに、これに反して、兩者の方法に於ける保険金額または保険價額をそれぞれ異なるものとすれば如何になるか。いま、保険金額または保険價額を、總價額による填補方法をとる場合には a (完全なる積荷の總價額と同額) に定め、正味價額による填補方法をとる場合には $a-b$ (完全なる積荷の正味價額と同額) に定め、填補額は如何になるか。これを算式によつて示せば

$$\text{a) 總價額による填補方法に於ては} \quad a \times \frac{a-b}{a} = a-b$$

$$\text{b) 正味價額による填補方法に於ては} \quad a-b \times \frac{a-b}{a-b} = a-b$$

となり、兩者に於て、填補額はともに $a-b$ となつて同額となる。

これを見れば、これら二つの方法に於ては、それらの比率は可成り著しく異なるものではあるけれども、その填補額は、保険金額または保険價額の大きさの如何によつて、如何やうにも定まる

ものであるといふことが出来る。更に言葉を換へて言へば、保険金額または保険價額の決定如何によつて、兩者の方法のもつ特質は全く取り除かれ得ると一應いふことが出来る。

しかるに、海上保険の實際に於て、積荷の保険價額は、その原價に運賃、船積陸揚費用、希望利益、その他を加算したる額をもつて定められるのであつて、これに反して、原價のみを保險價額とする積荷保險契約をなし、運賃、希望利益等をそれぞれ別個に保險に附するといふことは餘り行はれない。¹⁹⁾ 蓋し、原價、運賃、希望利益等をそれぞれ別個に附保することは、單に保險者にとりては、なく保險契約者にとりても非常に繁雜であつて、従つて、これらを總括して一つの被保險利益とするのであれば保險契約が成立するであらう場合にも、一々の被保險利益につき一々の保險契約をなさんとするために、そのうちのいづれかの被保險利益については保險契約を成立せしめないこととなるからである。また、他の保險技術から見ても、保險者は、謂はゆる免責歩合約款の適用によつて、一定歩合以下の少額の單獨海損はこれを填補する責任を免れてゐるのであつて、²¹⁾ この免責歩合は、積荷が總價額に於て附保される場合には、原價に於て附保される場合よりも、より大きなのである。蓋し、免責歩合は保險價額の何パーセントとして定められるのであつて、總價額の附保せられる場合の保險價額が原價の附保せられる場合の保險價額よりも大きいからである。従つて、この點から見ても、保險者は、原價による積荷保險を喜ばずして、努めて、總價額を保險價額とする積荷保險を締結せしめやうとするわけである。

19) Marine Insurance Act, Section 16 (3) 商法六五七條。

20) 原價が比較的低廉なるに反して、運賃、船積陸揚費用、その他の費用の比較的多くを要する石炭、粗鐵、等については、原價のみを保險價額とする契約が成立する。(Clarus, op. cit. p. 6.)

21) 商法六六八條。

右のやうな事情によつて、積荷保険に於ては、原價または正味價額を保險價額とすることは實際には多く行はれないで、總價額を保險價額とすることをもつて普通とする。それ故に、たとひ正味價額約款を適用して填補方法をとるとしても、その填補比率たる $\frac{P_1 - P_2}{P_1}$ に乗すべき保險金額または保險價額は P_1 より大なる額ならざるを得ない。殊に P_1 の n のうちに輸入税の含まれることより見て、このことは一層明白である。而して、この場合、保險金額または保險價額が P_1 より常に大であるとすれば、填補額はさきに述べたる正味價額による填補方法の算式によつて常に P_1 より大となる。ところで、この P_1 は荷主の被むる損害の額を示す故、保險金額または保險價額を P_1 より大きく定めて正味價額による填補方法をとることは、填補額を P_1 より大ならしめ、もつて實損額以上を填補することゝなつて、損害保険に於ける重要なる原則に反することとなる。

以上の如く、正味價額による填補方法は、填補額を大ならしめるためには役立つ方法であるけれども、理論上實際上に種々なる不合理または困難を包藏してゐる。他方、總價額による填補方法は、輸入税（運賃及び他の諸掛費用についても同様）の額の増大によつて填補比率が減少するとはいへ、保險金額または保險價額の決定如何によつて填補額を或る程度まで定めることが出來、また、市場價格の變動によつて影響を受けることの少ないといふ長所を有つてゐる。要するに、正味價額による填補方法は現今行はれてゐる總價額による填補方法を充分に修正し得るものといふを得ない。