

漁船損害等補償法の研究（1）

星 野 良 樹

はじめに

わが国の漁船保険に関する法律は、漁船損害等補償法（昭和27年3月31日法律第28号、改正昭和56年6月9日法律第75号）同法施行法、同法施行令（昭和27年3月31日法律第68号）、同法施行規則（昭和27年3月31日農林省令第18号、改正昭和56年9月25日農林水産省令第35号）および漁船保険組合模範定款例（昭和27年4月1日27水第2799号、改正昭和56年10月1日56水漁第4134号）からなっている。当該研究は以上のほか各関係例規等を参照しつつ、現行漁船損害等補償法の各条文に註釈を加えていったものである。

漁船損害補償法（以下、「漁損等法」という。）は、7章および附則からなっている。すなわち、

第1章 総則（第1条—第3条）

第2章 漁船保険組合の組織

第1節 通則（第4条—第12条）

第2節 設立（第13条—第21条）

第3節 組合員（第22条—第29条）

第4節 管理（第30条—第49条）

第5節 解散及清算（第50条—第62条）

第6節 登記（第63条—第83条）

第7節 監督（第84条—第88条）

第3章 漁船保険組合の漁船保険事業等

漁船損害等補償法の研究(1)

第1節 通則（第89条—第109条）

第2節 漁船保険

第1款 通則（第110条—第110条の6）

第2款 普通損害保険及び特殊保険（第112条—第113条の8）

第3款 満期保険（第113条の9—第113条の17）

第3節 漁船船主責任保険（第114条—第121条）

第4節 漁船乗組船主保険（第122条—第126条）

第4章 漁船保険中央会及びその漁船船主責任保険事業等

第1節 漁船保険中央会（第127条—第138条）

第2節 漁船船主責任保険再保険事業等（第138条の2—第138条の11）

第5章 政府の漁船保険再保険事業等（第138条の12—第138条の23）

第6章 保険料の負担及び補助金の交付（第139条—第143条）

第7章 罰則（第144条—第146条）

附則

がそれである。

本稿は、第1章「総則」を論述したものであるが、漁船損害等補償（漁船保険）がいかなるものであるのか概要は、旨ね理解されるものと思う。

第1章 総 則

第1条 この法律の目的——この法律は、漁船につき不慮の事故による損害の復旧及び適期における更新を容易にするとともに、漁船の運航に伴う不慮の費用の負担及び責任等の発生により漁業経営が困難となることを防止するための措置（以下「漁船損害等補償」という。）を定め、もって漁業経営の安定に資することを目的とする。

註釈：この法律とは昭和56年6月9日法律第75号漁船損害等補償法をいう。昭和27年3月31日法律第28号漁船損害補償法が母体であるが、その後数回におよぶ改正がなされるとともに関係法の改正ならびに施行に伴う整理がなされてきた。昭和45年9月、当時の農林中央金庫理事長片柳真吉氏を会長に漁船保険制度研究会が発足し、12回におよぶ研究会の結果「漁船保険制度研究会報告」が昭和47年5月4日漁船保険中央会に提出された。この研究会は、漁船保険組合間の経営較差が増大しそれに起因する付加保険料の較差が負担の不公平をもたらしていたこと、他面、再保険段階における積立金が累積され多額の剰余金を生み出すという矛盾が生じていたこと、などに如何に対処すべきかという趣旨に基くものであった。⁽¹⁾それは、この法律の目的すなわち漁業の振興と漁業経営の安定に資するという基本理念に結び付く問題であるからにはほかならない。⁽²⁾そこでは、漁船損害補償制度制定以来の漁業の動向と今後の方向と制度改善の具体的方策が論議され、前者の報告として(i)積荷保険、船主責任保険等の新種保険の導入、(ii)保険機構の変更、(iii)再保険剰余金の制度改善のための利用、(iv)組合員の資格および保険の目的の拡大、引受トン数制限の撤廃、保険事務処理の簡素化および漁船保険中央会の機能強化などが提唱され、⁽³⁾後者のそれとして、(i)積荷保険、(ii)船主責任保険、(iii)元受組合保有割合の拡大と引受能力の強化、再保険利益金の還付、(iv)再保険特別会計剰余金の活用、(v)組合経営較差是正のため、組合合併等の促進、組合経営改善の強化、付加保険料較差是正のための財政援助、(vi)保険事務処理の機械化の導入と保険の目的の拡大等々についてなされたのである。⁽⁴⁾この報告

(1) 漁船保険制度研究会報告 p. 1.

(2) 前掲報告 p. 2.

(3) 前掲報告 pp. 4. —16.

(4) 前掲報告 pp. 17. —21.

(5) 漁船積荷保険臨時措置法関係法規として昭和48年農林省令第55号法施行規則、漁船積荷保険に係る再保険料の払戻しに関する政令（昭和48年政令259号）、漁船保険組合漁船積荷保険約款、同再保険約款（農林大臣認可）があげられる。

に基づき、昭和48年(1973)7月・法律第56号漁船積荷保険臨時措置法⁽⁵⁾につ
づいて昭和51年(1976)5月・法律第45号漁船船主責任保険臨時措置法が制
定⁽⁶⁾され、しかも、漁船船主責任保険臨時措置法のもとで、漁船保険組合は漁
船乗組船主保険を営むことが認められたのである。これら法律は試験的に実
施するために必要な措置を定めたものであり、かつ報告にもり込まれた改善
すべき各種項目を可能な限り採用しているのである。⁽⁸⁾漁船積荷保険も漁船船
主責任保険も試験的实施期間を5ケ年としてその実績をみたのちの昭和56年、
船主責任保険およびそれに付帯して試験実施されていた漁船乗組船主保険を
完全実施せしめるべく法的措置をおこない漁船損害補償法に組み入れること
により漁船損害等補償法と名称変更がなされ、こんにちに至っている。

当該条文は上にあげた漁船損害等補償の対象となる保険種類の概要を示し
つつ当該法律の目的とするところを規定したものである。まず、普通損害保
険および特殊保険に関する組合の危険負担原則から解説していこう。

(6) 漁船船主責任保険臨時措置法関係法規として昭和51年9月政令第240号同法施行令、昭和51年9月政令第241号同法の施行に伴う関係政令の整備に関する政令、昭和51年9月農林省令第40号同法施行規則、漁船船主責任保険約款、漁船乗組船主保険約款。なお、本章第2条註釈参照。

(7) 漁船船主責任保険法第3条。

(8) 漁船積荷保険臨時措置法は(総則)・(組合の積荷保険事業)・(中央会による積荷保険再保険事業)・(雑則)・(罰則)から成りたっているが、報告の要望に対して、第1に試験的实施としてまず法制化したこと、第2に保険の目的たる漁船に鮮魚運搬船、給油船などを含め、さらに漁損法と一体化させることにより漁船の総合保険化を計っている。第3に組合の事業能力を高めるための保険たるべく、相互保険としていないこと、第4に被保険者は積荷の所有者としているが、このかぎりでは外国人であってもよいこと、第5に中央会を再保険者とし、再保険の当然成立を認めていること、第6は国が中央会の援助をおこなうということは再々保険がなされるということ等々をもってこたえている(漁船積荷保険臨時措置法第1条、第2条2項、第3条、第5条、第6条、第7条、第14条、第15条、第19条)、(根立昭治・漁船海上保険制度論 pp. 241. —243.)。漁船船主責任保険および乗組主保険についても報告内容を十分に採用したものであるが、昭和56年より漁損等法として組み込まれたため本文でその内容を詳解する。

普通損害保険および特殊保険の危険負担原則を当該条文は「漁船につき不慮の事故による損害の復旧」という。この文言において「漁船につき不慮の事故」とは、保険者たる組合の担保すべき不慮の事故が漁船に関する事故でなければならないことを意味する。漁船に対する危険事故は広汎多岐であるこというまでもない。したがって、この文言は漁業に結びつく漁船の一切の危険を負担するという意味で理解せねばならない。つづく文言である「不慮の事故による損害の復旧」はこれをそのまま解釈すべきではない。不慮の事故による復旧を全て組合に求めることができると解釈するならば、組合の保険事業に不可能を強いることになるからである。ゆえに、保険期間中保険の目的たる漁船⁽⁹⁾についての一切の危険を当該保険で負担するするという前提における「危険包括負担の原則」⁽¹⁰⁾をいうものと理解すべきである。

更に「及び適期における更新を容易にする」という文言であるが、この文言は満期保険を意味する。満期保険とは、組合は保険期間中に発生した普通損害保険事故を負担するとともに保険関係が消滅せず満期に達した場合に約定の保険金額を支払うことにより漁船の更新を容易にするという保険である。「及び」とは普通損害保険事故をも負担することを前提としているからである。

「漁船の運航に伴う不慮の費用の負担及び責任等」とは漁船船主責任保険・漁船乗組船主保険の内容を端的に示したものである。ここで、「漁船の運航に伴う」という文言は「漁船につき」という前段の文言との比較において重要である。「漁船につき」とは既に説明したが、ヨリ詳解すれば、その真意はおよそ被保険漁業に一般的に結びつく一切の危険を「漁船につき」という文言で表わしたもので、一般的に結びつくとは、保険の目的たる漁船(船体)

(9) 漁損等法第113条の5、施行規則第26条の4乃至第30条。

(10) 商法第818条の文言「保険は本章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付航海に関する事故に因りて生じたる損害を填補する責に任ず」の解釈に従う必要がある。

(11) 漁損等法第113条の13、施行令第14条。

が遭遇するという意味に理解するからである。⁽¹²⁾したがって、漁船それ自体と関係のない危険、漁船に無関係な漁具の危険、漁船が本来の使用目的に反して生じた危険、漁船それ自体と無関係な漁業危険などは当該保険の保護の対象とすべきではない。⁽¹³⁾⁽¹⁴⁾ところで中段の「漁船の運航」という意味だが、この文言は、蓋し、保険の目的たる漁船を漁業活動のために運航するということである。漁船による漁業活動にはさまざまな形態がある。操業のための運航、賃借または用船による運航、鮮魚運搬船や給油等物資補給船の船積地への回航などがそれである。しかも、運航は海上に限らず内水航行も含むものである。だが、その「運航に伴う不慮の——」、すなわち運航に伴う危険ということになると、運航を技術的に狭く解釈して、単に漁船の海上ないしは内水運航に限定し、それい結びつく不慮の——(危険)という考え方と、他方、運航というのは漁船船主責任保険あるいは漁船乗組船主保険の保護の対象となるある一定の漁業(被保険漁業)を意味し、その漁業に結びつく「不慮の——」と解釈する方法とにわかれるであろう。

海上保険の理論からいえば、被保険漁業に結びつく不慮の——と解釈すべきであろう。では、いかなる不慮の出来事の発生と結びつく必要があるかといえ、漁船の運航に結びつく「不慮の費用の負担及び責任等の発生」⁽¹⁵⁾の必要性を求めているのであって、運航に結びつかないそれら危険はこれを負担しない旨を明記したものと理解してよい。また、同時に保険期間中の不慮の「——等の発生」でなければならない。漁損等法は第93条および第94条でその旨を定めているので、仔細は当該条文の註釈でおこなうものとする。

(12) 勝呂弘・改新海上保険 p. 168.

(13) 勝呂弘・前掲 pp. 168.—169.

(14) 漁船積荷保険臨時措置法第2条第1項。同保険約款第1条より船体危険と一体となって生ずる危険以外の危険は除外されていると解釈すべきである(根立昭治・前掲 pp. 246—247.)。

(15) 漁船船主責任保険約款第26条乃至第31条、漁船乗組船主保険約款第18条、第19条。

以上のような措置を採ることにより、後段において「漁業経営の安定に資することを目的とする」と漁損等法の目的とするところを文言化したものである。

第2条 漁船損害等補償——漁船損害等補償は、次の事業により行う。

- (1) 漁船保険組合が行う漁船保険事業、漁船船主責任保険事業及び漁船乗組船主保険事業（以下「漁保険事業等」という。）
- (2) 漁船保険中央会が行う漁船船主責任保険事業及び漁船乗組船主保険再保険事業（以下「漁船船主責任保険再保険事業等」という。）
- (3) 政府が行う漁船保険再保険事業及び前号の漁船船主責任保険再保険事業に係る再保険事業（以下「漁船保険再保険事業等」という。）

註釈：第2条本文は、漁船損害等補償とは1号乃至3号の全事業を通しておこなわれることを明記したものである。

1号は漁、船保険組合がおこなう保険事業には、普通損害保険、特殊保険および満期保険から成る漁船保険事業に加えて、漁船船主責任保険事業と漁船乗組船主保険事業をも事業とすることを示したものである。しかし、漁船損害等補償のうち中心をなす保険は普通損害保険である。一般海上保険における普通船舶（船体）保険に相当し、特殊保険は保険者の負担から通常除外されている戦争危険をいう。旧法（漁船保険法）時代では、太平洋戦争直後から敗戦直後までは漁船保険も戦争経済政策の一環に組み込まれ損害保険国営再保険法（昭和15年⁽¹⁾法律第71号）に準拠して実施された。敗戦後は戦時補償特別措置法（昭和21年

(1) 漁船の戦争保険は昭和17年4月1日に実施され、昭和22年2月12日に廃止され

漁船損害等補償法の研究(1)

法律第38号⁽¹⁾の適用による戦時補償特別税の処置を受けて漁船の戦争保険の終結となった。しかし、そのころ、外国船の日本漁船に対する襲撃、拿捕等があいついで発生しており、さらに昭和25年に朝鮮動乱が勃発したのである。そこで、この動乱を契機として漁船保険で戦争危険を担保する必要が生じ、昭和25年12月特殊保険として実施され、その後昭和27年漁船損害補償法に当該保険の改善をもって組み込まれたのである。⁽²⁾戦争保険を特殊保険と名称づけた理由は、第1は新憲法の意を体して戦争の文字を避けたこと、第2は当初案⁽³⁾において一撓、暴動、同業罷業等の危険をも付保しようとしたことにある。

満期保険は保険期間中に発生した普通損害保険事故には保険金を、保険関係が消滅せず満期に達した場合には約定の保険金額の全額を、というものである。仔細については満期保険に関する章(第3章)で述べたが⁽⁴⁾、保険本来の姿からいえば満期保険における満期部分は漁業者の代船建造資金の充当を考慮したものであるから第二次的補償にとどまると理解して蓋し然りである。

漁船船主責任保険・漁船乗組船主保険事業は研究会報告(昭和47年5月4日付)の内の1つを実現したものである(漁損等法第1条⁽¹⁾。その報告の内容はつぎの通りである。すなわち、「近年のわが国の漁業および海運業の発展は海面利用の輻湊を来し、このため、従来の自船の損害事故のみならず、漁船相互間の事故または漁船商船間の事故等、他船に及ぼす事故も多発する命向にある。一方、最近の労働力不足は、第一次産業の集約され……人命尊重の思想と相まって、万一人身事故が生じた場合には高額な補償金を必要とする傾向にある。……従来、環境保全に関しては……受身の立場にあって、漁場の確保に努力してきたが、今後は、海洋汚染防止法の施行等社会状況の変化により、漁業者自

た。昭和20年8月15日以降、約1年半にわたり戦争保険が存続した理由は浮游機雷等の接触事故を考慮したものである(漁船保険中央会・漁船損害補償制度史第一巻 p.180.)。

(2) 特殊保険の条文註釈にその詳細を述べた。

(3) 漁船保険中央会・前掲第一巻 p.356., 本文第3章第2款参照。

(4) 本文第3章第3款参照。

身の油濁事故等に対しても規制が強められるようになってきた。……。このような背景から、漁船の運航によって生ずる船主の責任として、自船乗組員の人的損害賠償、船舶間の衝突による他船の損害賠償、漁船からの流出油による損害賠償、漁具、養殖施設、港湾施設等に与えた損害賠償等の賠償責任や遭難漁船の乗組員の送還費用負担等が数多く生じ、これらが漁業経営に及ぼす影響は無視できないものとなっている。……日本船主責任保険組合が……わが国で船主責任保険を実施している唯一のもので……一般船舶を対象としており、漁船については、同組合の定款でその加入が実質的に排除されている……。このようなことから、……米国の水質改善法に対処するため、……遠洋漁船は、止むを得ず英国ザ・ブリタニヤに付保し辛うじて急場をしのいでいるのが実状である。⁽⁴⁾」と。この報告に対し、さらに検討が加えられ、昭和51年5月漁船船主責任保険臨時措置法として立法化され、昭和56年に漁船損害補償を漁船損害等補償と改めて制度の内に組込まれたこと既述の通りである（漁損等法第1条参照）。しかし、上述報告で注意すべきは「人命尊重の思想と相まって、万一人身事故を生じた場合には高額の補償金を必要とする傾向にある。」ために「船主の責任としての自船乗組員の人的損害賠償……責任」という箇所である。この文言の裏には、加入漁船の乗組員の不慮の事故に対する組合員の責任を負担する保険の新設をおこなうならば、組合員たる漁船の所有者乃至使用者が同時に乗組員である場合の不慮の事故に対する保険の新設を同時併合させるべきであるという意見がかくされて然りだからである。なぜなら、中小漁船を主体とする漁業者は、その多くが船主であり船長であり、あるいは漁撈長を兼ねているからである。そこで、漁船船主責任保険臨時措置法のもとでは、その第2条第3項において「……漁船の所有者又は借受人であって所有し又は借受ける漁船の乗組員であるものにつき当該船舶の運航に伴って死亡その他農林省の定める事故が生じた場合に一定の金額を支払う……」

(4) 漁船保険制度研究会報告（昭和45年5月4日）pp. 7—9.

という漁船乗組船主保険を漁船主責任保険の内にとりいれたものと考えてやぶさかではなからう。報告から臨時措置法およびそこに乗組船主保険をからませた理由を以上のように考察することは極めて自然体であるが、しかし保険理論上「責任保険を標榜する法律体系のなかでは、どうしても違和感を感じる」といわれてもいたしかたないかもしれない。⁽⁵⁾このような問題点をかかえつつ臨時的試験的に実施されたが、本格的実施に際しては保険理論上の分類および多々なる改善をおこない双方の保険を一応に分離独立せしめたものと理解する。⁽⁶⁾当該項において「漁船船主責任保険事業及び漁船乗組船主保険事業」と分離せしめそれぞれ独立した保険種類であると銘打っているとともに漁損等法もそれら保険種類に対する規定を設けていることから明らかである。⁽⁷⁾

なお、以上の漁船保険種類については第3条4項を併せ参照すべきである。また、漁船保険組合については第4条において註釈した。

2号は、漁船保険中央会が漁船船主責任保険および漁船乗組船主保険の再保険事業をおこなうことを定めたものである。従って、漁船保険組合のおこなうそれら事業は組合の元受保険組合であり、しかも、組合はそれら事業の元受保険組合である。

漁船保険中央会はその前身を漁船保険協会という。当該協会は戦後の混乱期における旧漁船保険の窮状を打開するため各組合が団結し、昭和23年(1948)11月に設立発起人会を開催、翌年3月農林省指令24水第1977号をもって設立認可を受け、4月10日社団法人漁船保険協会が誕生したのである。⁽⁸⁾

(5) 根立昭治・前掲 p. 297.

(6) 漁船船主責任保険体系にあった漁船乗組船主保険を漁損等法のもので双方の保険を分離せしめ完全実施させる間における根立昭治教授の見解はそこに少なからぬ影響をもたしたものと思う。なお、この点の問題については同氏・『漁船船主責任保険臨時措置法の諸問題』(現代保険等の諸問題)昭和53年9月、『漁船船主責任保険約款について』(商学集志)47巻3号、前掲 pp. 293. 一., pp. 317. 一. 参照。

(7) 漁損等法第114条乃至第121条、第122条乃至第126条。

漁船保険協会の事業項目は多数におよぶが⁽⁹⁾、当該協会の足跡において記述すべきは漁船保険制度の発展的解消のための努力を通じての漁船損害補償制度の確立⁽¹⁰⁾にある。

しかして、当該協会は漁船損害補償制度への移行後、漁船保険中央会として昭和27年（1952）12月農林省指令27水第10509号をもって農林大臣の認可を受け、翌年設立登記を以って、誕生したのである。漁船保険協会と当該中央会の事業内容で異なるところは、中央会が事業として保険料の算出および漁船についての損害の調査という⁽¹¹⁾、とかく経営技術的公正妥当性を欠く海上保険に属する漁船保険事業を合理的経営に資するため第三者の間接的役割を追加せしめたところにある。ところが、漁船保険制度研究会の報告「……今後の漁船保険中央会は……事業内容の拡充が必要で……。……今後新種保険の……業務態勢……への積極的な取組みも必要である⁽¹²⁾」に影響されたか、組合の事業である漁船船主責任保険および漁船乗組船主保険の再保険者としての責務を、まず当該保険臨時措置法下で試験的に負担し⁽¹³⁾、5年間の実績を踏えた昭和56年の法改正に際して中央会はそれら保険の再保者としての地位を

(8) 漁船保険中央会・前掲第一巻 pp. 226. —228.

(9) 漁船保険協会の事業には、(1)一般的調査研究、(2)資料の蒐集、(3)建議、請願、意見の発表。(4)関係当局の諮問に対する応答、(5)普及、宣伝、(6)講習、(7)事故防止の研究、(8)加入漁船に関する金融方策の研究、(9)機関誌の発行並びに図書出版、(10)本会の目的を達成するために必要な事項があげられていた（同協定会款第4条）。

(10) 漁船保険中央会・前掲第一巻 pp. 229. —232., 234. —238., 243. —248.

(11) 漁損法に基づく漁船保険中央会定款第5条、第6条参照。

(12) 前掲研究会報告 pp. 15. —16.

(13) 漁船船主責任保険臨時措置法においてはその第13条および当該保険再保険約款第13条と異なり名目的再保険者としての中央会の地位が確保されている。しかし、実質的には中央会の再保険会計に赤字が生じた場合には政府が、漁業経済政策的保険たるがゆえに国庫債務負担をおこなうとともに委託費を交付し、さらに中央会が引受けた100噸以上の漁船の損害のうち5,000万円までを保有し、これを超える損害額は英国ブリタニヤP1クラブに出再するという超過損害再保険方式を採用したのである（根立昭治・前掲 pp. 356. —357.）。

確立したのである。ここに中央会は2つの地位をもつことになった。1つは組合経営にとって重要な保険料の算定と損害査定機関としての指導的地位の確保であり、2つは再保険者としての地位の確保である。

3号は、政府がおこなう再保険事業について定めたものである。3号の文言より政府の再保険事業には2種類があることになる。1つは組合の元受保険事業である普通損害保険、特殊保険および満期保険の再保険事業を負担するというものであり、2つは組合が引受ける漁船船主責任保険の再保険は漁船保険中央会がこれを負担するが、さらにそれに係る再保険事業を政府が負担するというのである。すなわち、政府は組合のおこなう漁船保険事業についてはこれを再保険者としてこれを負担し、漁船船主責任保険については組合が元受保険者、中央会が再保険者そして政府が再々保険者としての立場からそれぞれの事業責任を負担するというのである。

かかる機構を採用した根拠は多々あげられるだろうが、制度面からは漁業経済政策的保険たるべく中小漁業者にとっての保険保護の充実を計ったものといえる。法律面からいえば当該保険臨時措置法第24条の文言「国は、この法律による漁船船主責任保険事業……並びに再保険事業の適切な実施を確保するため、……その他の援助を行うように努めるものとする。」を生かしたものと見える。なぜなら、「国は、……その他の援助を行う」というが、この援助とは中央会に対する補助金や助成金はむしろ中央会の再保険事業が円滑におこなわれない事態——中央会の再保険金の支払が困難になった場合——を迎えたとき国庫債務負担行為などがおこなわれる余地を残した意味あいを含んでいたからである。漁船保険中央会が自主的判断と責任に基いて当該保険の再保者たる地位を確保しようとするなら臨時措置法下においてはいざ知らず、漁損等法においては中央会の設立の趣旨からみて過当な事業拡大ではないかとも考えられるし、また政府に再々保険事業を負担せしめている

ということは民営化への第一歩を計るべき試行とも思われる機構を採用したとも考えられる。

第3条 定義——この法律において「漁船」とは、漁船法（昭和25年法律第178号）第2条第1項（漁船の定義）に規定する漁船及びその他の船舶のうち漁業活動に必要な日本船舶で政令で定めるものをいう。

2. この法律において「漁船保険」とは、漁船を保険の目的としてこの法律により行う相互保険をいう。
3. 漁船保険は普通保険及び特殊保険とし、普通保険は、普通損害保険及び満期保険とする。
4. この法律において「特殊保険」とは、戦争、変乱その他政令で定めるこれに準ずるもの（以下「戦乱等」という。）による滅失、沈没、損傷その他の事故（以下「特殊保険事故」という。）により生じた損害をてん補する漁船保険をいい、「普通損害保険」とは特殊保険事故以外の滅失、沈没、損傷その他の事故（以下「普通損害保険事故」という。）により生じた損害をてん補する漁船保険をいい、「満期保険」とは、保険期間が満了した場合に保険金を支払い又は保険期間中の普通損害保険事故により生じた損害をてん補する漁船保険をいう。
5. この法律において「漁船船主責任保険」とは、戦乱等によるものを除き、漁船の所有者又は使用者（所有権以外の権原に基づき漁船を使用する者をいう。以下同じ。）が、その所有し若しくは所有権以外の権原に基づき使用する漁船の運航に伴って生じた費用で自己が負担しなければならないものを負担し、又は当該漁船の運航に伴って生じた損害につき自己の賠償責任に基づき賠償することによる損害をてん補する相互保険

であって、この法律により行うものをいう。

6. この法律において「漁船乗組船主保険」とは、戦乱等によるものを除き、漁船の所有者又は使用者であってその所有し、又は所有権以外の権原に基づき使用する漁船の乗組員であるものにつき当該漁船運航に伴って死亡その他の省令で定める事故が生じた場合に一定の金額を支払う相互保険であって、この法律により行うものをいう。

註釈：第3条は「定義」と題して、漁船損害等補償における漁船、相互保険としての漁船保険、漁船保険の種類とそれぞれの保険種類別担保範囲について規定したものであるが、ここで注意すべきことは、ただ単にそれらの用語上の解釈に終始してはならないというところにある。なぜならば、保険の目的たるべき漁船の所有者および使用者との関係において議論すべきであるからにはほかならない。すなわち、漁損等法はいわゆる被保険利益について間接的の表言を用いるか^(漁損等法第111条)あるいは商法第631条等^(漁損等法第111条の6)を準用してその存在を認めているからである。それはまた、第2章第3節「組員」に関する規定との関係において理解しなければならないからでもある。そこで、まず「保険の目的」たる漁船から説明を加えていこう。

漁損等法において「漁船」という場合は、漁船法第2条1項に定めた漁船と漁業活動に必要な日本船舶で政令で定めるものをいうと定めている。漁船法第2条1項は漁船をつぎのように定義づけている。⁽¹⁾すなわち、

「この法律において「漁船」とは左の各号の一に該当する日本船舶をいう。

- 一、もっぱら漁業に従事する船舶
- 二、漁業に従事する船舶で漁獲物の保蔵又は製造の設備を有するもの
- 三、もっぱら漁場から漁獲物又はその製品を運搬する船舶

(1) 漁船については船舶安全法施行規則（昭和38年運輸省令第41号）第1章総則第1条第2項1乃至第4号併せ参照。

**四、もっぱら漁業に関する試験、調査、指導若しくは練習に従事する船舶
又は漁業の取締に従事する船舶であって漁ろう設備を有するもの**

と。

まず、上記漁船法第2条1項の文言から解釈していこう。

「漁船法」における漁船は第2条1項にあげた各号のいずれかに該当し、かつそれが日本船舶であって、しかも政令すなわち漁船損害等補償法施行令（昭和27年政令第68号、改）（正昭和48年政令第257号）第1条に該当する船舶という。

漁損等法施行令第1条は漁船の範囲と称してつぎのように定めている。すなわち、

「漁船損害等補償法（以下「法」という。）第3条第1項の漁業活動に必要な日本船舶で政令に定めるものは、水産業協同組合が所有し、又は所有権以外の権原に基づき使用する日本船舶で、次の各号の一に該当するものとする。

- 一、漁獲物又はその製品を運搬するもの
- 二、漁船法（昭和25年法律第178号）第2条第1項に規定する漁船に燃料の供給するもの
- 三、前二号に掲げるもののほか、漁業活動に必要な業務として農林大臣が指定するものに従事するもの

と。

しかし、漁損等法第3条から漁船法第2条1項へと保険の目的たるべき漁船の範囲はせばめられたが、「日本船舶」という用語についての法的内容を開陳しておかねばならない。

日本船舶について船舶法（明治32年法律第46号、改）
（正昭和55年法律第40号）第1条はその範囲を定めている。すなわち、

- 「一、日本の官庁又は公署の所有に属する船舶
- 二、日本臣民の所有に属する船舶
- 三、日本に本店を有する商事会社にして合名会社に在りては社員の全員、
合資会社に在りては無限責任社員の全員、株式会社及び有限会社に在り

ては取締役の全員か日本臣民なるものの所有に属する船舶

四、日本に主たる事務所を有する法人にして其代表者の全員か日本臣民なるものの所有に属する船舶」

と。従って、以上の法規内にある船舶、すなわち漁船法にいう漁船ではないと保険の目的たりえないというのであるが、さらに漁損等法は、漁船の噸数に上限を設け保険の目的たるべき漁船に制限を加えているのである。漁損等法第110条1乃至2項は「……漁船保険の目的たるべき漁船は、(……) 総トン数千トン未満のものとする⁽²⁾」としているのである。総噸数1000噸未満の漁船であれば海上、内水たるとを問うものでなく、また動力漁船・無動力漁船⁽³⁾たるとを問うものでない。さらに、漁損等法は漁船損害等補償の加入について制限を設けている。この点については漁損等法第89条(保険の目的)において述べた。

ここで問題となるのは(1)漁損等法が保険の目的たるべき漁船をして、漁船法に定義する漁船としているが、漁船登録の失効等に関する問題が生じた場合の漁船をしていかに解釈すべきか、さらに(1)との関係を含めて漁船法第2条1項1号、乃至4号にいう「もっぱら……」なる文言はこれをいかに解釈すべきか、(2)船舶法第1条1号に規定する公船たる漁船および同条4号に該当する公船たる漁船を漁損等法にいう保険の目的たりべきか、等についてである。いいかえるならば、わが国において漁船とは何かという問に対しては、漁船法、船舶安全法施行規則および船舶法の規定に従って解釈することをもって足りるが、漁損等法第3条1項との関係においては同法第89条および同条各項との関連において解釈する必要があるからに他ならない。そこで、上にあげた問題は漁船損害等補償における被保険利益に関する問題を

(2) 総トン数については船舶積量測定法(大正3年法律第34号)第8条「総積量又は純積量(353分の1000立方メートル)を以て表わしたるものを夫夫総屯数又は純屯数という」に従う。

(3) 漁船法第2条2項「動力漁船とは推進機関を設える漁船をいう」に従う。

理解するためにも、解釈しておく必要がある。

まず第1の問題、すなわち漁船の登録失効等の問題とからめて漁損等法第2条1項1号、3号乃至4号の規定から問題としたい。それは漁船の範囲を「もっぱら……」という文言の通りに厳格に解釈すべきか否かにかかわりあっているからである。「もっぱら……する船舶」という文言は明らかに漁損等法の適用対象漁船で漁業およびそれに直接関連する業務に使用される專業船舶を意味する。然らば、專業船舶たる漁船は全たく他の目的に使用が許されないのであろうか。何となれば、漁船法第二章漁船の建造調整に関する法律（漁船法第3条乃至第8条）および第三章漁船の登録に関する法律（漁船法第9条乃至第21条）等々に係ってくる問題だからである。

專業漁船を漁船の建造調整ならびに登録に関する法律⁽⁴⁾⁽⁵⁾にてらして、本来の使用目的に供する漁船が、漁損等法の対象となる漁船と解釈すべきだが、かかる漁船が本来の使用目的以外にある一定期間使用された場合、厳格に解釈して一定使用期間中に限り、保険の目的たる漁船から排除すべきか否かが問題とされて然りである。かかる問題について昭和38年水産庁は生産部長の名のもと漁船保険課長発38—138号をもって解釈し各都道府県の漁船保険事業の執務指導をおこなっているのである。すなわち、

「……部分的な他目的使用の場合を、その軽微なものに至るまで、あくまで厳格に排除しようとするものではない。他目的使用があってもそれが社会通念上主目的使用に対して臨時的なものあるいは著しく軽度のものと認められる場合は……漁船としての資格を失わず、漁船登録の効力は持続する。このことは、当該他目的使用に係る対価の徴収の有無とは、直接関係がない。したがって、漁船を臨時に旅客または貨物の輸送をする場合⁽⁶⁾、運搬漁船を臨

(4) 漁船法第3条の2

(5) 漁船法第9条、第14条、第15条

(6) 祭礼の観光客を乗船せしめる場合を例にあげている（水産庁・漁損法関係等例規集 p. 35. (38—138.))。

漁船損害等補償法の研究(1)

時に港間における漁獲物運搬船に使用する場合、小型漁船を農作業期に農耕用資材の運搬に使用する場合、交通不便な土地で漁船に近隣の人を便乗せしめたり、また漁船で貨物の寄託を受けたりする場合等であっても、それらによってもただちに漁船登録は失効するものでない。⁽⁷⁾」と。

船舶安全法規の面からはどうであろうか。上記 38—138 は更につぎのようにいう。すなわち、

「船舶安全法規の適用に関しては、漁船の定義の解釈は、当然別箇の見地からなされることになる。このことについて、従来船舶安全法上漁船でなくなった場合は、漁船登録を抹消するよう行政指導されていたが、このたび運輸省船舶局と協議した結果、別紙運輸省船舶局検査制度課長より各海運局船舶部長あての文書のとおり、⁽⁹⁾ それぞれの法目的に従ってその解釈を異にすることとなった」と。

以上のように、漁損等法は、漁船をして漁船法に趣旨にしたがうものとしたのであるが、やはり問題として残るのは、漁船の地位を確保する漁船法の趣旨解釈に弾力性をもたせ、漁船本来の使用目的以外に使用されることがあっても漁船であるから、漁損等法における保険の目的たりえるとするならば、保険期間中に本来の使用目的以外の使用に際して遭遇した危険をも組合が担保することが許されることになるという可能性を残すところにある。この可能性があるとすれば、漁船損害等補償が漁業経済政策的保険の精神に反する

(7) 水産庁・漁損法関係等例規集 pp. 35. —36. (38. —138).

(8) 船舶安全法施行規則 (昭和38年運輸省令第41号改正昭和56年第18号) 第1条2項。

(9) 水産庁船舶検査制度課長は船制第150号 (昭和38年6月18日) をもって海運局船舶部長に向けつぎの文章による行政指導を行っている。すなわち、「漁船法における漁船の定義と同じであったため、従来船舶安全法上漁船でなくなった場合は、漁船登録を抹消するよう行政指導していたが、このほど水産庁と協議した結果、法目的に従って漁船の解釈を異にすることを認めることとしたので、今後は、漁船法に関係なく船舶安全法域においてこれを処理することとし、前述の行政指導を行なう必要がなくなったから知されたい。」と (水産庁・漁損法関係等例規集。p. 36.)。

ことになるからである。したがって、この精神をヨリ生かすには挙証責任に細心の注意を払う必要がある。いいかえるなら、專業漁船として使用されていない期間に遭遇した事故に対してはその損害を填補すべきではないと考える。

第2は、漁損等法施行令第1条は、当該保険の目的たるべき漁船そのものの範囲を定めるに、「日本船舶で政令に定めるのは……」と規定している。日本船舶は船舶法が定めるところ「公船」である漁船も漁船であることにかわりはない。しかし、問題となるのは、漁損等法における保険の目的たるべき漁船に公船たる漁船が含まれるか否かである。漁損等法は私船・公船を区別をしているわけではない。既述の漁損等法施行令第1条の規定からみても必ずしも公船を付保の対象とすべきではないと明言していない。一般海上保険では如何にといえ、論議のあるところで、航洋船以外の船舶の保険は本来の海上保険ではないとする考えと、⁽¹⁰⁾航洋船は商船・非商船を問わず、なおまた私船・公船を区別せず、海上保険法上の「船舶」なのは勿論、その他のものでも取引觀念上既に船舶として待遇されている以上之を「船舶」なる一般的表示のもとに保険するを妨げないとするのが正当であるという考え方がある。後者の考え方、すなわち公船をも付保の対象となるという考えの根拠は商法海商法編改正要綱にある。これより、公船たる漁船は一般海上保険の付保の対象となる。漁損等法においてはどうかというと、少なくとも農林大臣の指定するものに従事するものと認定されるならば、⁽¹¹⁾（漁損等法施行令第1条3号）、漁船なる一般的表示のもとに付保するを妨げないと解釈せざるを得ない。⁽¹²⁾

(10) 今村有・海上保険契約論（上）p. 376.

(11) 勝呂弘・前掲 p. 133.

(12) 勝呂弘・前掲 p. 133.（本文脚註改正要綱第219）。

(12) 船舶法第35条は（商法海商編の準用）「商行為を為す目的を以てさせるも航海の用に供する船舶に之を準用す、但し官庁又は公署の所有に属する船舶に付ては此限に在らず」と規定している。しかし、漁損等法それ自体は特別法たる地位にあり、漁損等法では商法第684条を準用するものではないので船舶法第35条に拘束されな

第3は小型遊漁兼用船が漁船と見做しうるか否かである。船舶安全法施行規則第1条5項は当該船舶をしてつぎのように定めてゐる。「この省令において「小型遊漁兼用船」とは、専ら遊漁（旅客が釣り等により漁類その他の水産動植物を採捕することをいう。以下同じ。）及び漁ろうに従事する総トン数二十トン未満の船舶であつて、遊漁と漁ろうを同時にしないものをいう。」と。

漁船法に定める漁船は專業漁船および漁獲物の保蔵又は製造の設備を有する漁船をいい、総トン数20トン未満の漁船を小型漁船という。問題は小型遊漁兼用船が漁損等法における保険の目的たりえるか否かだが、上記条文の文言「専ら……」を「専ら遊漁……」・「専ら漁ろう」と解釈し、しかも遊漁と漁ろうを同時におこなわないが、遊漁客がない場合は漁ろうを専らおこなない、あるいは漁ろうによるほうが漁業所得が大なる場合は専ら漁ろうをおこなう船舶はこれを漁船とみなし、漁損等法にいう漁船たりうると解釈すべきである⁽¹³⁾。漁船特殊規則の解釈におよばずとも、前記38—138は「……地方的事情、他目的使用の内容、程度等を勘案し、弾力的に処理すること、……船舶安全法規上の取扱いその他運輸省関係法規に関する諸手続等については、最寄りの海運局の指示を受けるよう指導方願いする」と述べ、組合の判断に依存する形を採用している。このような各組合指導形式を採る限り專業漁船乃至は漁業生産活動に従事する船舶は漁船とみなさざるを得ないからである。

漁船としての構造様式をもって漁船特殊規則および漁船特殊規程（昭和9年（昭和9年通信農林省令改正昭和55年農林水産省・運輸省令第3号））に定める船舶でなく、専ら遊漁に供され場合がある。渡船業者の使用する船舶等がそれに該当する。かかる船舶は釣客より運賃を稼得することを目的としたものであるから漁船法第2条1項の漁船に該当する

いと解釈してよい。定款例第1条、漁損法第3条1項、同法施行令第1条あわせ参照。

(13) 漁船特殊規則（昭和9年通信農林省令改正昭和53年農林省運輸省令第2号）第6条第6号、第7条5号。

ものではなく、小型船舶とみなすべきである。従って漁損等法にいう漁船ではないと理解すべきである。

第4に漁損等法にいう保険の目的たるべき漁具について明らかにしておく必要がある。同法第89条7項は「漁具は定款⁽¹⁴⁾の定めるところにより特約がある場合に限り、その属する漁船とともに保険の目的とすることができる⁽¹⁵⁾」と規定している。すなわち、漁損等法では保険の目的たる漁船に属している漁具であることが前提となる。この前提をふまえてなお、漁具が漁船（船舶）の属具として漁船に含めうるものとそうでないものとわけておく必要がある。

漁船の属具といわれるものについては漁船特殊規程が定めた漁船の従物をいうが、漁竿・漁網なる漁具は社会通念上その従物と見做し難い物もあれば、そうでない物もある。したがって、本来は漁船と切り離れた漁具のみを保険の目的として保険関係を成立させるべきであるが、⁽¹⁶⁾漁損等法は既述のごとくこれを認めていないで、属具たる漁具と消耗品たる漁具をわける必要がある。⁽¹⁷⁾この基準として、相当長期間反覆使用に供される漁具はこれを属具とし、一航海乃至数航海をもつて使用に耐えず補修を要する漁具は消耗品とみなし、これを判別すべきである。なお、社会通念上、かかる漁具・漁網は漁船の一部⁽¹⁸⁾ではないので分割評価されるべきである。

(14) 定款第20条。

(15) 定款例第20条は漁具を制限する組合および制限しない組合とにわけ、前者の立場をとる組合においては漁業種類とそれに用する漁具を定款に明記させている。後者の立場にたつ組合はそれに属する漁船とともに保険の目的たるものとするよう指導されているが、前者の立場を採る組合といえど、漁損等法第89条7項の文言の通り、漁具が保険の目的たるべき漁船に属していない限り保険の目的たり得ないと解釈すべきである。

(16) 上田忠造・前掲 p. 116.

(17) ここに相当長期間とは保険期間との関係より1ヶ年以上を想定するものである。

(18) 上田忠造・前掲 p. 116.

漁船損害等補償法の研究(1)

2項において註釈すべきは「相互保険」にある。漁船損害等補償が相互保険を採用した所以は、第4条の註釈に述べた通りである。すなわち、特に相互に保険しあうことにより相互救済の精神を当該保険加入者に求め、相互監視をおこなうことにより道德的危険を排除し、かつ地理的・社会的特異性を生かすことを狙ったところにある。とはいえ、漁船損害等補償は旧漁船保険制度の設立期において強調された相互救済の精神がうすれ、専ら計算的・合理的におこなわれているといっても過言ではない。とはいえ、当該保険がそこに全く相互救済の形態を失わせしめているとうのではない。たとえば、(1)給付反対給付均等の原則に立却した保険料計算がなされているとはいえ、給付と反対給付に不均等が生じた場合には追徴金を賦課するという「追加払込義務付前払保険料」方式を採用(漁損等法第104条1項乃至2項、施行規則第21条1項乃至3項定款例第124条、第125条、第128条)していること、(2)漁船損害等補償事業ごとの保険金に不足が生じた場合は、支払うべき保険金の額を削減することができる(漁損等法第103条、第105条、定款例第126条、第127条)こと、(3)責任準備金の積立はむろん不足金の補填のため事業年度剰余金のうちから準備金の積立をおこなってなお剰余金が生じた場合(漁損等法第106条、第107条)、組合員に対し分配することができる(漁損等法第108条、施行規則第24条の2、定款例第122条)としていること等があげられる。なぜなら、非営利・小組織の相互保険で組合組織を採用せざるをない漁船損害等補償において相互救済の形態を生かさざるを得ない条件であり、それら条件を生かさなければ漁船損害等補償が成立っていかないからである。

3項は、漁船保険組合がおこなう漁船保険の係累をしめたものである。漁船保険とは前項が述べているように漁船を保険の目的とした保険をいう。そしてそれは普通保険と特殊保険に類別され、しかも、普通保険は普通損害保険と満期保険とにわけられていることを明記したものである。

4項は、特殊保険・普通損害保険および満期保険における危険をあげ、それぞれの保険の事故であると立証された場合にはその損害填補の責に応ずるものであるという規定である。

まず、特殊保険において対象となる危険であるが、4項は「戦争，変乱その他政令で定めるこれに準ずるもの（以下「戦乱等」という。）」と定めている。「……その他政令で定めるこれに準ずるもの」について同法施行令第1条の2は、すなわち、

「一、襲撃」

「二、捕獲，だ捕又は抑留」

をあげている。以上のような危険によって生じる事故を戦争事故という。特殊保険事故とは戦争事故という。戦争危険とは一般海上保険の実務上、捕獲、拿捕不担保約款によって保険者が免責されている危険であって、本来の戦争危険と認めがたいものまで含む意味にまで拡張解釈されている。しかも、かかる危険により生じた事故を保険事故とすることは、その発生の度合や損害の程度を測定することが困難であるため、特約がない限り保険者はそれらにより生じた損害につき免責されるとしている⁽¹⁹⁾（商法第640条⁽¹⁾、第683条）が、一般海上保険では商法第829条が保険者の免責危険中に戦乱等の危険をあげていないのである⁽¹⁹⁾。ただし、船舶保険普通約款第3条および貨物海上保険普通約款第4条は免責を規定している。このような一般海上保険の戦争事故にたいすない対処の方法を漁船保険は参酌し、かつ漁船の戦争事故が多発した実情も考慮して特殊保険という名称のもとその引受をおこなうに至ったのである。そこで、次いで問題となるのは戦乱等の危険の意義である。

「戦乱等」——国際法上、戦争とは国家間における強制手段で武力行使を

(19) 商法第829条は海上保険者の免責されるべき危険をあげているが、戦乱等の危険についてはこれをあげていない。それは、保険者が負担することを公益に反しないと解釈されること、また、商法第829条に商法第640条の適用ないと解釈されるからである（勝呂弘・前掲 p. 211.）。

伴うものをいう。⁽²⁰⁾特殊保険における戦争も以上の意味を含むものであるが、
ヨリ広く解釈し、国際法上戦争と認めると否とにかかわらず戦争と認められ
るならば、それを否定することはできないと見做してよい。というのは一般
海上保険においても、「国家として承認されていない主権に属する軍艦によ
る捕獲・拿捕も海上保険においては戦争危険の一種である。なほ又、国際法
上の戦争が終結しても戦時中の危険が事実上存続するため、海上保険上の戦
争危険は未だ消滅するに至らないこともあれば、逆に国際法上の戦争状態は
存続するに拘わらず、海上保険上の戦争危険は既に消滅して了っていること
もある⁽²¹⁾」ことを考慮して、「取引観念上戦争と認めるものは、国際法の認め
ると否とに拘わらず、之を戦争と見る⁽²²⁾」という解釈がなされているが、特殊
保険における戦乱等の危険は、太平洋戦争後の国際情勢と対日平和条約の締結
ならびに近隣諸国との関係に深い係わりをもっている。ことにこんにちなお、
特殊保険に影響を与えているのは東西間の気運たかまる激浪の中で平和条約
の多数講和を採用したことにあるといっても過言ではない。そこにたとえば、
安全保障につきソ連および中国の保障を困難とする、領土問題の全面的解決
を不可能にするという問題を残すことになったからである。⁽²³⁾現実的には、北
方領土を未解決とし、かつ北洋漁業が制約を受け、漁船の拿捕、漁夫のら致を
招くとともに他方で尖閣列島問題をしているのである。⁽²⁴⁾また、朝鮮戦争(昭

(20) 田岡良一、国際法(Ⅲ)法律学全集56. p. 278.、横田喜三郎・国際法、p. 236.

(21) 勝呂弘・前掲 p. 209.

(22) 勝呂弘・前掲 p. 209.、加藤由作・海上危険論 p. 168.、藤本幸太郎・海上保険
pp. 155.一.、阪元毅・新海上保険実務論 p. 244.、林田桂・船舶保険の理論と実際
p. 83. 等々を併せ参照す。

(23) 全面講和を選ぶべきか多数講和を選ぶべきか、そして選択の方法の如何によっ
てどのような問題を残すかは、すでに時の国際事情と日本の置かれている状況より
予測されていたのである。この点について簡易な解説とし『毎日新聞』(昭和57年
9月20日特集、9月21日、22日、23日(講和以後の外交(中)(下))参照。

(24) 昭和53年日中平和友好条約の締結交渉においても尖閣列島の帰属問題はタナ上
げされ、こんにちに至っている。

和25年)の結果、南北に分割された朝鮮半島における戦争状態のこんにちに至る事態はわが国における戦争危険と無関係ではないし、昭和40年日韓基本条約が締結されてなお竹島問題は未解決の状態におかれているのである。このように、対中国・韓国・ソ連等々の諸近隣諸国と友好関係を保っているのではあるが現在、漁船保険上の戦争危険は未だ消滅するに至っていないのが実際である。ここに、領海問題等々の問題を加味させるならば、いわゆる戦争危険なる観念はヨリ広義なものとなり、特殊保険の対象となる戦争危険の範疇に含めざるをえなくなるであろう。

以上は、もっぱら特殊保険における戦争危険について述べたが、戦乱とは戦争と変乱を合体させた観念である。戦争を広義に解決するならば戦争に含ましめることが許されるからにほかならない。しかし、変乱に限ってこれを解決するならば「内乱・反逆・暴力革命等人民が組織的武力を用いて国権に抗争する危険状態⁽²⁵⁾という」と理解してよい。

「襲撃」——襲撃の危険は戦争危険に属する⁽²⁶⁾。襲撃の手段はこれを例示するまでもなく、事実⁽²⁷⁾に照らして解釈すべきである。特殊保険における襲撃の多くは、国際法に照らし⁽²⁸⁾、臨検の為に停船を命じたにもかかわらずこれに⁽²⁹⁾応じないため、あるいは停船を命ずるため、または拿捕したが諸々の事情により引致することが困難なため⁽³⁰⁾、そして領海外へ漁船を引返すためになされた場合が考えられ、いづれも同法施行令第1条の2に規定する襲撃に入る。

「捕獲、だ捕又は抑留」——これらの危険はいずれも戦争危険の性質をも

(25) 勝呂弘・前掲 p. 209., 加藤由作・危険 p. 168.

(26) 林田桂・前掲 p. 84.

(27) 砲火にその場合に限らず爆弾投下、漁雷による場合もあるし、海賊や暴民による襲撃もある(加藤由作・前掲 p. 175., 林田桂・前掲 p. 84.)。

(28) 「商船其の他の私船は中立船たると敵船たるを問わず、濫りに之を破壊してはならない」(加藤由作・前掲 p. 175.) という国際法を前提とする。

(29) 加藤由作・前掲 p. 175.

(30) 加藤由作・前掲 p. 175.

つものである。国際法上捕獲とは捕獲審検所の検定の結果、船舶ならびに積荷を没収することをいい、拿捕とは捕獲の目的をもって船舶ならびに積荷の押収をいう⁽³¹⁾。従って、捕獲は常に所有権の喪失をもたらすが、拿捕は解放される見込が残されているのである。ところで、捕獲審検所だが、これは、捕獲行為をなした国の裁判所で、当事国の国内法規に従って国際法を強制する⁽³²⁾。裁判所は船舶の敵性または中立性を審理することになる。ひとたび、拿捕船舶についての審決が下れば賠償金を払って船舶は釈放されるかまたは処分されることになる。

国際法のもとにおいては捕獲、拿補は交戦国間または中立国の船舶についての意義において理解すべきであるが、一般海上保険におけるがごとく漁船保険においても「その意義が広く、その行為が正当であると否と、もしくは戦時であると平時であると問わない⁽³³⁾」と解釈して然りである。なお、同施行令が、「だ捕又は抑留」としているのは、抑留が拿捕と観念的に近い意味をもつからである。しかし、拿補は捕獲を前提するのに対し、抑留は「単なる差押えを目的とする行為である⁽³⁴⁾」と解釈して差支えない。

つぎに、普通損害保険における危険であるが、特殊保険で負担する危険、すなわち戦争、変乱、襲撃および補獲、拿補または抑留を除いた沈没その他の事故により損害が生じた場合に填補する保険が普通損害保険であるとして、沈没をはじめ普通損害保険で負担するその他の危険がいかなる原因によって

(31) 補獲は全損を原則としているが、拿補又は抑留の場合をふくめてし保険委付することができる。漁損等法は捕獲をも含め委付の原因としている（漁損等法第110条の5、1項4号）。この点については漁損等法第110条の5註釈に述べた。

(32) N. チェインバーズ・国際法（清水訳）p. 100.

(33) 林田桂・前掲 p. 85.

(34) 林田桂・前掲 p. 85.

(35) 特殊保険事故が捕獲、拿補又は抑留によって生じた場合。特約がなければこれにより生じた損害は填補されない（漁損等法第113条の6、但書、模範定款例第91条）。

生じたかは規定していないのである。従って、特殊保険で負担する危険以外の危険により漁船につき損害が生じたならば、組合はその損害の填補をなすというのである。危険包括負担の方式がそこには採用されている。然らば、特殊保険の負担危険以外の危険により損害が生ずればすべて填補されるのかという⁽³⁶⁾と決してそうではない。漁損等法⁽³⁶⁾および模範定款例は、法定免責^(模範定款例第37条)⁽³⁷⁾および相対免責^(模範定款例第38条)⁽³⁸⁾の事由を設けて損害の填補を制限しているのである。

損害填補の範囲について、漁損等法第113条の6は組合の填補責任が普通

(36) 漁損法第97条, 第98条, 第99条, 第100条, 第101条, 第102条。

(37) 模範定款例第37条1項組員, 被保険者の故意又は重大な過失, 2項船長その他漁船を指揮する者の故意, 3項漁船乗組船主保険にあっては当該保険の保険金受取人の故意, 4項保険に係る漁船が法令に違反して使用されたため法令に基づいてなされた処分, 等以上4項目の1つに該当する事由による損害は法定免責されるとして規定している。

(38) 模範定款例第38条1項事故が法令に違反して保険に係る漁船を運航し, 又は当該漁船により操業した場合に生じたとき, 2項組員が第29条(事故発生のお知らせ)の規定による事故のお知らせを著しく遅滞したため損害の状況の認定が困難となったとき, 又第30条(保険金の支払請求)の規定による申告をするに当たり, 故意若しくは重大な過失により重要な事実を告げず, 若しくは重要な事項につき虚偽の事実を告げたとき, 3項組員又は被保険者が第33条(漁船の調査等)の規定による組合の調査を拒み, 又はこの組合の指示する通常⁽³⁸⁾の修繕その他必要な処置をしなかったとき, 4項組員又は被保険者が, 保険に係る漁船又はその運航につき通常行すべき管理その他損害の防止及び軽減を怠ったとき, 5項組員又は被保険者が第35条(事前のお知らせ義務)1項(総トン数又は船体の重要寸法の変更をきたす改造)の規定によるお知らせを怠り, 又同条2項(主機関の据え付け, 取り替え又は除去)の規定に従わなかったとき, 6項第65条(保険料の支払)1項(普通損害保険料の支払原則と分割払いの方法), 第82条(満期保険の保険料の支払)3項(保険料の分割払い)および第92条の26において準用する第65条の規定により保険料の分割払いがなされる場合にあっては, 組員が正当な理由がないのに保険料(満期保険については保険料期間ごとの保険料)のうちその第2回以降の支払いに係るものの支払を遅滞したとき, 7項組員又は被保険者が, 漁船船主責任保険につき第92条の17(事故発生の場合の処置)1項各号に規定する処置をとらなかったとき, 又は同条2項の指示に従わなかったとき, 理事会の議をへて損害の填補又は一定の金額を支払う責めを負わないとしている。

損害保険事故によって生じた損害を填補することにあると規定し、模範定款第四款はその規定を受けて損害填補の範囲を定めているのである（漁損等法第113条の6、模範定款例第51条乃至64条参照）。この問題については同法註釈において述べたので省略するが、特殊保険事故に関する文言をあわせき検討すべきその第1は「滅失、沈没、損傷その他の事故」という文言についてである。

この文言については旧漁船保険法第12条の立法趣旨説明も参考になるが、それにとらわれず記述してみよう。⁽³⁹⁾「損傷」とは損害、すなわち危険事故の発生により利益の一部または全部の消滅を表示する用語である。いいかえるな

(39) 旧漁船保険法第12条は「組合の保険の目的たる漁船に付滅失、沈没、損傷その他の事故に因りて生じたる損害を填補するものとする。前項の事故及填補すべき損害の範囲に関し必要な事項は命令を以て之を定む」と2項にわけて規定している。この第12条の立法趣旨を時の農林省水産局はつぎのようにいう。『本条は組合の填補すべき損害の生ずる事故を規定するものなり。而して、事故を滅失、沈没、損傷その他としたるは漁船に付生ずる一切の損害を謂ふも外ならず。従って第2項に於て事故の範囲及損害の範囲に付しては命令を以て除外すべき場合を定むこととせり。尚除外すべき場合を命令を以て定むることとしたるは、其の場合少きと実施の経過に徴し適当に除外すべき場合を調整するの要あるに因る。』と。さらに、「滅失、沈没、損傷その他の事故」と例示した理由を質問された場合に対して水産局はつぎのような答弁を用意したのである。『原則として漁船の陸上及海上に於ける一切の事故に因りて生じたる損害と填補する趣旨に外ならざるも、漁業関係法規及船舶関係法規の例に従ひ、損害の直接原因たる事実に従って事故の範囲を例示するを妥当なりと認めたとする。商法第643条は「航海に関する事故」と規定したるも、漁船は帰港当時海浜に曳揚げるを例とするもの少なからざること等の事実を徴し適当ならず。農漁業災害保険法第26条は、航海に関する事故又は陸揚中に於ける事故」とあるも、河川内の航行、碇泊、漁撈、操業の為の漂流、休漁期中の繫留等を含まざるの疑あること等に徴し之又適切ならず。海上保険普通標準約款は、「沈没、坐礁、膠沙、火災、衝突、其の他の海上危険に因りて生じたる損害」と定むるも、海上の事故に偏するのみならず、小漁船に付ては坐礁及膠沙を如何に認定するや争ひを生ずる虞少からず、加之例示の各場合に付其の意義を明確ならしむること容易ならざるを以て、之に依り規定すること又適当ならず。其の他にも適當の例なきを以て本条の如く規定したる次第なり。尚「滅失、沈没、損傷」なる文字は説明を加へざるも、一般に容易に其の字義を解し得らるるものと認められる。』と、また、「其の他の事故」について『その主たるものは保険委付の原因たる行方不明なり』と（漁船保険中央会、前掲第2巻 pp. 344. —345.）。

らば、それらの用語は損害の発現形態の着目したものである。⁽⁴⁰⁾ 然らば、何故に「沈没」という船舶（漁船）が被むるであろう危険事故の一形態たる用語を挿入したのであろうか。

およそ「滅失」とは「物が皆滅すること、または、物本来の性質が破壊されて了うこと、もしくは、物が支配圏外に奪い去られて回収の見込みが立たなくなったことから生ずる損害……。……保険取引上の観念たる全損に相当する。」⁽⁴¹⁾と理解するのが一般的である。滅失に関連する用語として通常「毀損」⁽⁴²⁾があげられる。「毀損」とは「その素質が悪化したことから生ずる損害をいう」と理解されている。滅失を形成する要件の1つに毀損があげられるが、漁船保険事故の性質からみて素質の悪化、すなわち保険の目的たる漁船それ自体の素質の悪化はこれを極力さげねばならない。なぜならば、毀損をも填補されるべき損害とするならば漏損、散逸、鈎傷、雨濡、蟲喰、腐蝕、錆等々にまで損害の填補におよぶからである。このような危惧を排除すること^(模範定款例第38条4項)に留意して、同法は、「損傷」という用語を用い、かつ「分損」を表示することにあつたと考えられる。

さて、滅失と損傷という用語の間に「沈没」⁽⁴³⁾という危険事故の一形態が挿入されている所以であるが、まず考えられることは、漁船にとって重要危険を例示したものであり、組合が負担する危険の主なものであること、さらに組合の填補責任決定上重要な危険であること、にある。しかし、さらに沈没

(40) 商法は保険または海損に関しても「滅失」なる用語を用いている（商法第 659 条、第 611 条、第 760 条 1 項 2 号、第 790 条但書）。

(41) 勝呂弘・前掲 p. 272.

(42) 勝呂弘・前掲 p. 272.

(43) 「沈没」には広狭二通りの解釈がある。広義の沈没とは船舶が浸水の結果浮力を失い船体の全部又は少なくともその大部分を水面下に没する危険事故をいい、狭義の沈没においては船舶が浮力を失い上甲板を含む全船体を水面下に没した危険事故をいい、水船の程度、上甲板の一部が水面上に現われている程度では狭義の沈没を構成するものではない。勝呂弘・前掲 pp. 192. —193., 村瀬春雄・村瀬保険全集（海上保険）p. 242., 加藤由作・前掲 pp. 147. —150.

の原因にまでさかのぼれば、火災、衝突、難波、砲火等々さまざまである。そこで、漁損等法で敢て沈没という危険事故を例示した理由を求めるならば、「海の危険」あるいは「海固有の危険」すなわち海水の作用による危険事故を表示することにあると考えられる。⁽⁴⁴⁾ いかえるならば、漁船が被むるであろう海上危険も海の危険もそれにより生じた損害を填補することを明示したものと考えるからである。

第二に、漁船に関連する陸上危険について組合がこれを負担するか否かについて註釈を加えておく必要がある。漁船に関連する陸上危険として考えられるものに、修繕または改造工事のための上架あるいは入渠中の漁船に対する危険、休漁（獵）のため上架ないし浦浜に引上げられた漁船に対する危険があげられる。漁損等法、同法関係法ならびに模範定款例は陸上危険について負担するか否かについて何の規定も設けていない。普通損害保険における保険期間は通常一ケ年であり（漁損条法第113条の5、^{模範定款例第74条}）満期保険のそれは3年、6年及び9年としている（漁損等法第113条の13、^{模範定款例第83条}）。しかも、組合はいつでも保険に係る漁船に関して調査をし、通常の修繕その他必要な処置をさせることができる（漁損等法第99条、^{模範定款例第33条1項}）としているので漁船が上架ないし入渠するが多い。このような場合、一般海上保険では「木造船、小型鋼船、造船所においてしばしば上架して修繕されるが、上架修繕中の陸上危険についても、この担保を特約することなく、1カ年間の期間保険が契約されておれば、その保険によって陸上危険が担保される。……上記の慣行は、……、広義の海上危険と解釈していること……海上保険は、いわゆる航海に関する危険であり、入きよおよび上架中の危険は、必ず船舶の前後の航海に関係にあるから、入きよおよび上架中の事故を航海に関する事故と解釈する」⁽⁴⁵⁾ ことにより担保される⁽⁴⁶⁾のである。

(44) 小町谷操三・保険法の諸問題 pp.174—178., 勝呂弘・前掲 p.193.

(45) 林田桂・前掲 p.19.

さて、満期保険であるが、この保険種類がもつ特異性についてはすでに述べた通りである（緒論第2章第2節第2項満期保険参照）。すなわち、保険期間が満了した場合には約定された保険金の支払いを受け、また保険期間中に普通損害保険事故によって生じた損害は填補されるという保険である。いかえるならば生命保険における養老保険のごとき保険と解釈してよい。なお、当該保険については漁損等法第二節第三款および関係法規に従って註釈をなした。

5項は漁船船主責任保険を定義づけたものである。⁽⁴⁷⁾ 漁船の運航によって生ずる船主（所有者）または使用者の責任として、乗組員の人的損害賠償、衝突による他船の損害賠償、漁船からの流出油による損害賠償、漁具・養殖施設、港湾施設に与えた損害賠償などの賠償責任や遭難漁船の乗組員の移送費用等々の費用負担が多数生ずる昨今、これらが漁業経営に及ぼす影響を無視すべきではないとの趣旨より立法化された保険種類である。⁽⁴⁸⁾ 当該項において註釈すべきいくつかの文言がある。

第一は、「……戦乱等によるものを除き、……」である。漁船船主責任保険は特殊保険で負担す危険による損害賠償責任および費用の負担を負うものではないということである。したがって普通損害保険に加入している者の船主責任を負担するということがある。しかし、普通損害保険に加入している者ならば船主責任保険で引受ける危険により生じた損害賠償責任を負担する

(46) 船舶（漁船）の陸上危険の代表的なものに火災・盗難、転覆落雷等があげられ、入渠および上架中の事故を航海に関する事故と解釈するのは通説となっている。

(47) わが国では「日本船主責任相互保険組合」において、船主責任保険が取扱われている。いわゆるPI保険である。PI保険と異なるところは漁船が漁獲を目的としているのに対し、PI保険加入者の多くは運送業者であり、従って漁船損害補償における船主責任保険はP（Protection）に限られた保険である（日本船主責任保険組合30年史 p. 164.）。

(48) 漁船保険制度研究会報告、前掲 pp. 8—9.、模範定款例第92条の15乃至第92条の25参照。

というものではない。あくまでも漁船船主責任保険を申し込んでいなければならぬのである（漁損等法第115条、模範範定款例第92条の3。）。

第二は、「漁船の……使用者（所有権以外の権原に基づき漁船を使用する者をいう。……）」なる文言である。ここで、所有権以外の権原で使用する漁船とは、漁船を使用する者にとって、保険の目的たるべき漁船につき客観的原因に基づいて使用権を発生せしめている漁船をいう。しかも、漁船船主責任保険である限り、船主は漁船の所用者であるべきで、従ってここにいう権限に基づき漁船を使用する者とは漁船を法的に客観的にして正当な理由において譲り受けた者であって、かつ当該漁船が普通保険の保険関係に関する権利義務を承継している者、あるいは当該保険に係る漁船につき相続その他の包括承継又は遺贈があった場合に限られているのである（漁損等法第114条乃至第117条、模範定款例第49条、第92条の2）。したがって、民法第185条にいう占有に関する権限を有しているとはいえ漁船の特定期間における賃借権をもって使用する者は「被保険者としての権利義務のみである場合は、この限りではない」（漁損等法第116条但書）としているのである。

第三は、「漁船の運航に伴って生じた費用……生じた損害……の賠償責任に基づき賠償することによる損害を填補する……」という文言についてである。まず、「漁船の運航に伴って……」という意味であるが、漁船船主責任保険で負担する危険は、既述の通り漁船の所有者乃至使用者の責めに帰するものであるが、漁船が漁業活動をなすため海上（水面上）にない限りそれが発生しうるものではない。しからば、「漁船の運航に伴って……」生じうる不慮の費用の負担および責任の発生は、その原因を海上の危険と解釈して然りなのであろうか。それとも、漁業活動をおこなうために運航している漁船につき風や波の作用に基いた船主責任事故すなわち、海の危険に基く船主責任事故と解釈すべきなのであろうか。

海上危険と海の危険とはその観念上後者の方が船舶（漁船）の被むるであ

ろう危険の範囲が狭いものであることは誰れがみても判断に難しいものではなからう。漁損等法においては勿論のこと、当該保険において海上危険の範疇にある補獲、拿捕、抑留等々の戦乱等は除外されている（漁損等法第119条¹項前文参照）。また、海上における偶然事故、すなわち予測すること不可能なる事故であることを要するため所有者または使用者の故意、組合の指示する通常の修繕その他必要な処置をなさなかった漁船、運航につき通常おこなうべき管理等を怠ったことが明かな場合、さらに自然の消耗を原因とした損害はたとえ損害が直接的に海の水によって生じたとしても、海の危険によって生じた損害であるといえないと同様に、海の異常な作用を要件としない。漁船の運航に何等支障を与えることのない海上においても海の危険はありうるからである。⁽⁴⁹⁾すなわち、漁船の運航に何等支障のない平穏なる海の上でも船主責任保険において負担する危険が存在しうるということである。このような考え方からすれば、「漁船の運航に伴って……」という文言の解釈に重要なのは、組合の免責事由との関係や負担しない危険との関係、あるいは因果関係とに係る問題であるからで、従って漁船が漁業活動のために海上にあり、しかも漁業活動にとって予測不可能な、しかも結果において不可避である事故であることが求められる。すなわち、「……伴って……」いたか、その伴い方がどうであったかがこの文言の重要なところであるから、この点を十分に斟酌して組合が決する必要がある。

第四は、「……費用……の賠償責任……」である。当該船主責任保険において負担される費用および責任については模範定款例第92条の18乃至第92条の25に定められている。その内容は、「船舶との衝突に係る責任」^(模範定款例第92条の18)、「財物に関する責任及び費用」^(模範定款例第92条の19)、「人に関する責任及び費用」^(模範定款例第92条の20)、「乗組員の所持品の損害に関する責任」^(模範定款例第92条の21)、「荷役請負業

(49) 本文脚註(38)参照。

(50) 小町谷操三・前掲 p. 175.

者との契約，曳航契精又はクレーン等の使用契約による責任」(模範定款例⁽⁵¹⁾第92条の22)，「水質汚濁過怠金」(模範定款例⁽⁵¹⁾第92条の23)，「責任防衛のための費用」(模範定款例⁽⁵¹⁾第92条の24)，「保険金支払の特例」(模範定款例⁽⁵¹⁾第92条の25)がそれぞれである。これら箇々の定款例の内容については漁損等法第119条(組合のてん補責任)で註釈した。

第五は、「……相互保険であって、この法律により行うものをいう。」文言についてである。この文言に注目すべき理由は、当該保険制度が漁船船主責任保険臨時措置法のもとで実施せられていた姿勢が、あくまでも中小漁船漁業者のための保険であるという漁船損害補償制度の基で姿勢に引戻された所以を物語っているからである。なぜなら、漁船船主責任保険制度の必要性に基づき、臨時措置法のもとで試験実施された。——試験実施の内容の善し悪しは別として、第1に漁船総トン数制限を撤廃することによって日本船主責任相互保険組合との競合化を計ったこと⁽⁵¹⁾、第2に印紙税を課税したこと、第3に責任保険の範疇に入らない漁船乗組船主保険を同居させたこと、等々がそれであった。したがって、このような試験実施は民営保険化の性格を強めることに通じ、漁業経済政策的保険としての創業の精神にもとるものとなるという危惧を生ぜしめたからである⁽⁵²⁾。このような危惧は、漁船船主責任保険が漁損法に本格的に組込まれるに際し国会農水委の附帯決議事項の1つとしてとりあげられ⁽⁵³⁾、については当該法5項および6項の条文となったのである。

(51) 根立昭治・前掲 pp. 295—296., p. 317. 一方日本船主責任相互保険組合側は当時の事情をつぎのように説明している。「水産庁はきびしくなる船主責任に対処するため、……漁船 PI 保険制度の創設をもくろみ、……調査研究に着手した。他方、一水会(大手水産会社)を中心として、……一水会所属および関連会社所属の漁船を……対象とする、漁船船主責任相互保険組合を新設しようと計画した。このような情勢のもとにあって、当組合としても……日本漁船にもおよぼすべきであるとの結論に達し、……引受けを行なう方針を決定した。これは一水会の……企画と合致するものであったため、当組合は一水会と連携して……引受体制を整えた。」と。

(日本船主責任相互保険組合、前掲 pp. 78—79.)。

(52) 根立昭治・前掲 pp. 294—297., pp. 317—318.

(53) 拙稿・「国営漁船保険制度の今日的課題」(甲南経営研究 Vol. 22. No. 3. 昭和56年) pp. 46—47.

すなわち、「漁船保険制度との関連性を十分に考慮して……，本格的実施に移行すること。」という附帯決議が生かされたという意味において上の文言は重要なのである。

6項は漁船船主保険を定義した条文である。この条文中の文言でまず注意すべきは、漁船船主責任保険においては保険保護の対象となる者が「漁船の所有者または使用者」であるのに対し当該保険では「所有権以外の権限に基づき使用する乗組員である者」を保険保護の対象となる者としているところにある。双方は全く異質の保険である。前者は損害保険（責任利益の保険）であるのに対し当該保険は被保険者たる資格を有する者（漁損等法第122条、模範定款例第92条の28.）の不慮の事故による死亡および行方不明または障害（漁損等法第125条1項、施行規則第39条の10、模範定款例第92条の35、第92条の36、旧定款第1条）に関するいわゆる生命保険であるからに他ならない。しかも、上記文言は組合員の資格を明記したものであり（模範定款例第92条の27）、組合員の資格を有する者が乗組員であって、しかも当該漁船に乗組んでいる必要をうたったものである。このような解釈は漁損等法第123条および模範定款例第92条の28によりヨリ明らかとなる（漁損等法第123条註釈参照）。

漁船乗組船主保険は上に述べた漁船船主責任保険で負担するところを補う形をとっている。すなわち、漁船船主責任保険において乗組員の死亡、行方不明または障害事故について、当該漁船の所有者または使用者が労働協約または雇用契約の定めに従って給付金を支払う損害が生じた場合は（模範定款例第92条の4、2号）当該保険で保障されるが、所有者または使用者が乗組員であってかかる事故に遭遇した場合、そこに何等の保障を与えられているわけではない。そこで漁船乗組船主保険という補充の制度を設置したのである。

つぎに、「戦乱等によるものを除き」なる文言であるが、これは先に述べた特殊保険事故により生じた被保険者の死亡、行方不明又は身体障害について保険金を支払う責めを負わないというものである。しかも、漁損等法第97

条乃至第 102 条に抵触した場合、模範定款例第37条（法定免責）および同定款例第38条（⁽⁵⁴⁾相対免責）の事故に抵触したときも保険金支払いの責めを負うものではない。

さらに、「当該漁船の運航に伴って死亡その他の省令で定める事故が生じた場合に……」なる文言であるが、この文言の前段、すなわち「当該漁船の運航に伴って……」については、漁船船主責任保険の注釈において既に説明した通りである。後段の「その他の省令で定める事故……」であるが、漁損等法施行規則^(漁損等法施行規則昭和27年農林省令第18号)_(改正昭和56年9月農林水産省令第35号参照)第1条は、既に指摘した行方不明および障害をいうものである。

なお、「……一定の金額を支払う……」とは当該保険の性質上、定額給付方式を採用したことをいうものである。理論上、定額給付方式とは保険加入（契約）の際定められた保険金額が支払われ、保険金額の限度は加入者の随意とされるが、当該保険においては保険金額の段階別定額方式を採用すべく模範定款例第92条の30が定めるとともに、障害についてもその程度に応じて定款で定める割合を剩して得た金額に相当する金額としている^(漁損等法施行規則)_(第39条の10参照)。あわせてこの点については漁損等法第125条1項注釈を参照されたい。

最後に、当該保険も相互保険方式を採用しているが、漁船損害補償制度の基本的方策から、また漁船船主責任保険の補完的保険であることから改めてその論拠を求めるまでもなからう。

(54) 相対免責事由に抵触した場合は「支払うべき一定の金額の全部又は一部につき、……支払うべき責めを負わない」としている（模範定款例第38条前文参照）。