

## 保険による造船損害の填補：材料支給注文建造と自船建造の場合

その他のタイトル	Der durch die Versicherung ersetzte Schiffbauschaden : bei construction pour compte und construction par economie
著者	岩崎 憲次
雑誌名	關西大學法學論集
巻	23
号	4-6
ページ	381-394
発行年	1974-01
URL	<a href="http://hdl.handle.net/10112/00026703">http://hdl.handle.net/10112/00026703</a>

# 保険による造船損害の填補

——材料支給注文建造と自船建造の場合——

岩  
崎  
憲  
次

一、造船方式と造船危険回避手段としての船舶建造保険

二、船舶建造保険による造船損害の填補

(一) 材料支給注文建造の場合

(二) 自船建造の場合

三、むすび

## 一、造船方式と造船危険回避手段としての船舶建造保険

(一) 船舶所有権についての私法上の取得原因のうち、謂うまでもなく船舶の新造は、船舶の譲渡とともにその代表的なものである。<sup>(1)</sup>ところで、船舶が建造される方式については、これを三つに分類することができる。<sup>(2)</sup>即ち、*construction par économie*—自船建造、*construction à forfait*—請負建造、及び *construction pour compte*—材料支給注文建造、の三つである。

自船建造は、建造者が当該船舶を、自己の営利目的のために使用するか、或は所謂仕入船 (*stock boat*) として投機的に売却することを意図してなされるものである。<sup>(3)</sup>自己使用目的による建造は、木造船が手工業的方法によって建造されていた時代には、例えば、船舶共有者が協力して建造する場合等に行われた。<sup>(4)</sup>特にイギリスにおいては、屢々みられたといわれている。<sup>(5)</sup>しかし造船工業の技術的水準が、著るしく高度化している現在の事情のもとでは、事実上あり得べからざることである。これに対して、投機売買のための自船建造は、比較的最近においても、事例としてそう多くはないとしても、なされることがある。造船当時は特定具体的な発注がないのに、あとで有利な価額によって売却できることを期待して建造されるのである。このような *stock boat* の建造がなされる経済的理由は、造船並びに海運市況を見通した上で、材料費・労賃・金利等の低いときに計画的生産を遂行することができるとともに、同一の設計から大量の船舶を建造することによって、設計費用、原価計算費用等の造船所としては重要な支出が節約され、従ってロー・コストの製品が得られることにある。その反面、市況の如何によっては、長期に亘って資金を遊ばせる

ことになり、その上期待通りの価額で買手を得られるかどうかという危険を冒さなければならぬ。

右のような、建造者のなす *stock boat* の製造及び売却は、材料等についての絶対的商行為たる投機購買及びその実行行為としての性質をもつものである。<sup>(6)</sup> またその建造課程においては、建造者自身で作業を行うか、或は技術者、労務者を雇傭しまたは、これらの者に委任して作業に当らしめることになる。建造者と被傭者、受任者の間にそれぞれ法律関係が発生するが、いずれにしても勿論それは「造船契約」とは無縁のものである。<sup>(7)</sup> 尤も、雇傭、委任以外に、建造中の船舶の一部分または附屬物について、他人に請負方式によって作業させることもあろう。この場合にも、建造者とその他人との間の関係は、当該仕事の部分について、それ自体一つの請負契約が成立し、それに基づくものであって、「造船契約」またはその下請によるものではないといえよう。<sup>(8)</sup> 即ち、建造中の船舶の一部分についてのみの「造船契約」はあり得ないと解される。ただ通常の場合には、建造中の船舶並びに材料の一切について、建造者が所有権を有するが、その一部が請負でなされている場合には、その部分の所有権の帰属については、当該請負契約に関する解釈によって異なる余地があるものといえる。当該造船に伴う危険の負担についても、右と同様のことが云えるであろう。

いずれにせよ、自船建造は、十八世紀前半迄においてはむしろ通常の造船形態として行われていたのであるが、<sup>(9)</sup> 現在では例外的に、極く稀にしかみられなくなっているのである。

船舶の建造については、海運或は国防上の見地から、概ね国家的規模において保護、助成が図られ、<sup>(10)</sup> また多額の開発投資がなされ、その結果造船工業は、技術革新の最も目覚ましい領域の一つとなっている。この意味からも、船舶利

用者自身による自船建造は事実上不可能に近い。専門の造船業者に発注して建造する他はない訳である。

ところで、造船者と注文者との間で締結される造船契約には、造船材料を造船者が調達するものと、注文者が支給するものとの二つがあることは、既に再々述べてきたところである。そしてまた實際上、注文者が材料を自ら調達することは非常に困難なことであるので、結局現実に行なわれている造船契約は、造船者が少くとも主材料を調達して建造する方式に限られてくることも、周知の事実に属する。即ち、造船契約は広義において、前述の二方式を含むのであるが、狭義においては、船舶建造請負契約と同義に解される故以である。<sup>(9)</sup>

前述したような事情によって、材料支給注文による船舶建造方式について論じることがは、實際上極めて意義の乏しいことといわなければならぬ。しかし例外的にせよ、また小規模のものに限られるにせよ、全然行われぬことだとはいえず、理論的に多少の問題点もあると考えられるので、若干の考察を加える次第である。

材料支給注文建造方式の場合、造船者は注文者によって支給された材料を用いて、船舶を建造する義務を負う。<sup>(10)</sup> 造船者は、支給された材料についてその使用量を明確にしておくとともに、当該材料が不適當なものであるときは、遅滞なく注文者に通知して変更を求めなければならない。<sup>(11)</sup> そして建造された船舶の所有権は、原始的に注文者に帰属する。<sup>(12)</sup> 材料についての所有権が、建造された船舶についての権利に変化する、という表現も可能である。いずれにせよ、請負契約であるから、加工に関する民法規定の適用は排除され、造船者が所有権を取得することはない。

造船契約については、以上述べた他にも一般に請負契約に関する法理は概ね適用があり、請負建造について既に述べたところと、異なる点は少いので、ここでの説明は省略する。

(二) 造船契約において最も問題となる点は、瑕疵担保責任とともに危険負担についてであろう。殊に建造船舶の大型化につれて、造船事故従つてまた造船損害も大きなものになる現在では、尚更のことである。しかしながら、造船契約の当事者は、保険によって造船損害の回避を図るのが普通であるから、危険負担分配の問題は現実には保険代位の問題に転化されることになる。<sup>(6)</sup>

而して、建造中の船舶について発生する事故により造船契約の当事者が蒙ることあるべき経済的損失を填補することを目的として、船舶建造保険が用いられている。現在における造船契約が、主として請負建造——造船者が主材料を供給する——方式のもとに行われていることに照応して、この保険もまた、造船者が自身を被保険者として契約するものと考えられている。更に、造船者の有する被保険利益は、通常所有者利益であると解されている。以上の点について、造船者の有する被保険利益は、むしろ造船契約に基づく債権利益が主たるものであり、また請負建造の場合でも、注文者にも被保険利益があることを無視すべきではない、という私見を既に呈したのである。<sup>(6)</sup>

ところで前述したように、材料支給注文建造及び自船建造方式は、最近では現実に殆ど実例をみないのであるから、それに由来する造船危険について、船舶建造保険契約が締結されることもまた実例に乏しいのである。しかしながら、理論的にはあり得ることであつて、この保険に関する理論を更に深める意味もあり、本稿において、右二方式による造船がなされる場合に関連する船舶建造保険の諸問題を極めて簡単にではあるが、論じようとするものである。その意味で本稿は、拙稿・前掲論稿の続編をなすものであり、また若干の補充をなすものである。

現在制定・施行されている船舶建造保険特別約款は、前述したように請負建造方式による造船契約を前提にするものと考えられ、実務上も主として造船者を被保険者とするように取扱われている。僅かに注文者は、前払金等の返還請求権或は分損の場合における造船者の修補義務の履行等を確保するために、共同被保険者とすることが、みとめられているにすぎない。私見によれば、請負建造の場合でも注文者を単独の被保険者として保険契約を締結する必要があることもあり、またはそれは可能である。自船建造の場合は勿論のことであるが、材料支給注文建造の場合について、一層そのことが強調されて然るべきである。しかし反対に材料支給注文建造の場合にも、造船者に被保険利益はないとはいえない。<sup>(4)</sup>

(1) 私法上の取得原因としてはその他に、相続、会社の合併、贈与等があるが、これらについては、一般民商法上の問題の他に、格別の問題となるところは少い。また時効取得及び委付については、若干理論上の問題があるが、實際上生じることはいくつか、小町谷操三・海商法要義上巻七一、一二頁、西島弥太郎・海商法要論七七頁参照。

(2) 船舶建造保険に関して、今までに發表した拙稿のうち、「船舶建造保険と海上保険法」法学論集二〇巻五号（以下、拙稿「保険」として引用する）四八、五〇頁においては、「自己のための建造」と「他人の注文に基づく建造」の二つに大別でき、後者を更に二つに分ける説明（例えば田中誠二・海商法詳論一六七頁）を挙げるとともに、これを初めから“*construction par économie*,” “*construction à forfait*,” 及び“*construction pour compte*,” の三つに分けて、Kanellakis, Die Versicherung des Schiffneubaus, Eine rechtsdogmatische Studie (Übersee-Studien Heft 35, 1969) S. 19 の見解を紹介し、結局前者の説明に大差はないと述べた。また別稿・「船舶建造保険における被保険利益—船舶建造請負に関する損害の填補—」(1)「法学論集二二巻二号(同・三二二巻五号、三三三巻一号を、それぞれ拙稿「利益二」(一)、(二)として以下に引用する)四三、四五、五二頁においては、建造方式について、二つ乃至三つに分類される、とするとともに、その訳語として“*par économie*” “*経済的造船—自己建造*,” “*a forfait*” “*建造請負*,” “*pour compte*” “*他人のための建造*,” をあてていた。本稿においては、三分類主義を採用し、それぞれ、「自船建造」、「請負建造」及び「材料支給注文建造」の訳をあてることにする。

- (3) comp. Cresp, Cours de Droit maritime, Tome I (1876), p. 223.
- (4) 小町谷・前掲要義上巻七二頁。
- (5) Lyon-Caen et Renault, Traité de Droit Commercial, 5 éd. Tome V. (1931), No. 148, Wüstendörfer, Tatsachen und Normen des Seeschiffbaues (1920), S. 8.
- (6) 小町谷・前掲要義上巻七二頁。
- (7) 拙稿・前掲「保険」四八、四九頁。
- (8) Vgl. Kanellakis, a. a. O. S. 72.
- (9) 拙稿・前掲「保険」四八頁及び五〇頁の註に於いて、construction par économie は、一七四七年頃に行われなくなり、それ以後は construction à forfait が通常の形態になったと云う。de Valogier の説を紹介するとともに、一方、古代においても既に船主たらんとする者が他人即ち造船業者をして、船舶を建造せしめていた事実があり、その証拠としてハンムラビ法典中にみられる若干の規定を挙げる西島教授等の説を紹介した。後者の方式が、かなり古くから知られていたことは事実だと思われるが、果して、この程度に行なわれていたのか、疑問なしとしなう。
- (10) 池垣定太郎・「英法における造船契約」海法会誌復刊三号五六頁に、イギリスにおける造船契約についての leading case で *Seath v. Moore* (1887) を挙げる第一の契約が construction par économie に関するものであると云う。興味深いことである。云々云々。
- (11) Pappenheim, Handbuch des Seerechts Bd. 2. (1906), S. 91, など、拙稿・前掲「利益」③三四頁参照。
- (12) Kanellakis, a. a. O. S. 20, 拙稿・前掲「利益」①四三頁。なお、昭和四七年制定に係る、新標準造船契約書を踏まえた最新の論文として、小町谷操三「造船契約の研究」民商法雑誌六七巻六号九〇三頁以下参照。
- (13) S. Dernburg, Die Schuldverhältnisse, Einzelne Obligationen, 3 Aufl. (1906), S. 459f. 造船契約において、所謂不規則請負とする特約を伴うことは、*matériaux* である。
- (14) 我妻栄・債権各論中巻二六一六頁。
- (15) Spiliopoulos, Griechisches Seerecht (1948), Nr. 101, I, 我妻・前掲六一六頁。
- (16) 拙稿・前掲「保険」四五頁、小町谷・前掲民商九〇八頁参照。なお、保険代位一般については、小町谷操三・海上保険法各

論四（海商法要義下巻九）五八四頁以下、及び同所掲文献、他に椎名幾三郎・「海上保険に於ける代位を論ず」特に大進丸事件に関連して「海上保険の諸問題・椎名先生古稀記念論集四三九頁以下参照。

(17) 拙稿・前掲「利益」(一)乃至(三)は、このことを主たるテーマとするものである。

(18) 拙稿・前掲「利益」(一)四四頁註(7)参照。

(19) 船舶建造保険の海上保険性については、拙稿・前掲「保険」において述べた通りである。なお、同六八頁注⑤に挙げた文献の他、石井讓・損害保険論一八四頁参照。

## 二、船舶建造保険による造船損害の填補

(一) 材料支給注文建造の場合

(1) 注文者の利益 前述したように注文者は、建造期間中既に、建造中の船舶に対する所有権をもっている。

従って原則として、保険に付されるべき形式的所有者利益もまた、注文者に属するところである。しかしながら、造船者が造船報酬についての危険を負担しなければならない場合<sup>(1)</sup>があるので、そのときには、注文者の負担に帰すべき物的損害は、造船者に支払うべかりし報酬額の支払を免かれることによって、その分だけ軽減される。つまり、建造中の船舶の価額は、通常注文者の支給した材料の価額と造船者の受取るべき報酬額との合計額であるから、事実上注文者の蒙る物的損害は、船舶の価額から、もはや支払を要しなくなった報酬額を控除した残額について生じるとみられるのである。そしてこの残額とは、取りも直さず支給された材料費の額を意味する。注文者が、支給した材料についての危険を負担することの結果である。尤もこの危険は、履行不能とならず、造船工事が継続されることとなった場合は、修補または再製作のために必要な材料を調達・支給しなければならぬという形で現われる。

このように、造船者が報酬危険を負担する場合は、注文者の有する物的利益は、支給した材料の価額に尽きるとい  
 わなければならぬ。ただ履行不能となった場合は、直接に材料についての所有権喪失の形をとるが、損害発生後も、  
 引続き造船給付が可能であるならば、造船者の仕事完成義務が免かれないのに対応して、注文者は仕事の続行に必要  
 な新材料を調達すべき義務があり、それに伴う損害を蒙ることになるのである。いずれにしても、注文者の有する物  
 的利益は、支給したまたは再支給すべき造船材料の価額に限定される。そしてこの場合は、報酬額を含む船舶価額の  
 全部についての保険は、注文者にとってあまり意味がないことになる。

實際上、材料支給注文建造の場合にも、造船材料について物保険を、造船者が契約することがみられる。<sup>(4)</sup>造船契約  
 における特約によって、造船者がかかる保険の加入を義務づけられていることも稀ではない。このような保険は、第  
 三者のためにする保険の性質をもつものといえよう。

造船者が賠償製作危険<sup>(5)</sup>を負担しており、かつ造船者による賠償製作の給付が可能である事情にあるときは別にして、  
 造船事故の発生により、注文者の有する仕事引渡請求権が失われることがある。この場合には、注文者に債権利益が  
 あることは明らかである。しかし、引渡請求権の喪失と同時に、反対給付たる報酬の支払義務をも免かれることもあ  
 るので、右の債権利益の額を算定するに際して、留意する必要がある。

以上のことから、材料支給注文建造の場合の注文者の有する債権的利益については、造船者が債権法上の危険負担  
 を負っている限り、保険に付する実益は概して少ないといつてよいであろう。

建造中の船舶について、事故により損害が発生した場合、注文者にとってそのことによる間接的な不利益が生じることがありうる。大体において請負建造の場合について述べた被保険利益が、ここでも問題になり得るであろう。特に、引渡遅延または不履行に伴う逸失利益、第三者に対する運送契約等に基づく債務の不履行による損害賠償責任、引渡をうけた船舶に瑕疵がある場合に注文者にみとめられる修補請求権、損害賠償請求権、解約権等が有効に実現されないことについての利益等についての保険が必要とならう。これらを被保険利益とする保険に関しては、前述したように請負建造の場合と大体同じことが妥当なのであって、材料支給者が異なることによる保険上の取扱も異なるということは、殆どないといつてよい。なお、材料支給注文建造の場合に特有のこととしては、注文者が支給した材料の瑕疵によって生じた損害について、造船者に対して負うことあるべき賠償責任について、消極保険に付する実益があることである。

(2) 造船者の利益 造船者の有する被保険利益についても、請負建造の場合について検討されたことが、大体そのまま妥当すると考えられるのであって、必要と思われる限りの検討を加えるにとどめる。

材料支給注文建造の場合においても、造船者はその負担する報酬危険については債権保険<sup>(6)</sup>に、賠償製作危険<sup>(7)</sup>については責任保険<sup>(8)</sup>を、それぞれ付することが、主たる問題となるであろう。ただ当然のこととして、材料は注文者が支給するのであるから、請負建造の場合と異なり、造船者に建造中の船舶については、物の維持・保存についての利益があるだけで、所有者利益がみとめられる余地はなく、また賠償製作に際しては、材料についての損害を考慮する必要は全くないことを指摘すれば足りる。尤も物の維持・保存利益をもって、物保険とする約定は可能であろう。

造船者の有するその他の被保険利益については、例えば、造船者の個有的物的設備等についての物的利益、営業中  
 断利益、注文者が破産するような場合に備えての信用利益、前払報酬の払戻危険についての利益、造船営業全体とし  
 ての責任利益等は、請負建造の場合と変りはない。ただ、注文者の支給した材料に損害が生じた場合、それが材料の  
 瑕疵に基づく場合は当然、注文者の負担に帰すが、造船者が自己又は使用人の取扱・保管上の過失による場合はその  
 賠償責任は免かれない。従って、この場合についての責任保険が考えられうる。

## (二) 自船建造の場合

前述した自己使用目的及び投機売却目的のいずれであるかを問わず、自船建造の場合において、造船事故の発生に  
 よってその利益を侵害される恐れをもっており、従って造船危険についての保険における被保険者となりうる者は、  
 唯一人建造者を置いて他に考えることはできない。

自船建造が自己使用の目的に出る場合は、建造者の建造中の船舶に対する所有者利益が最大のものとみることがで  
 きよう。勿論その他にも、建造者の被保険利益・例えば、造船工事遂行上生じる衝突その他の事故についての責任利  
 益、造船設備の損傷に対する物的利益、或は自ら当該建造中の船舶を運送に供しようとして第三者と運送契約を締結  
 しているときに、完成遅延乃至完成不能となり、従って運送債務不履行となることよって負うに至るその第三者に  
 対する契約責任に関する消極利益、等は考えられうる。

投機売却目的による場合も、大体同じようなことが考えられる。ただ、前述した運送債務不履行の場合の消極利益  
 はありえず、その代り、当該船舶を有利な価額で売却することによる収益の期待を失うことに対する利益が重要なも

のとして考えられるであろう。これと類似する各種の場合にも、利益保険は一般にみとめられているところである。<sup>(9)</sup>

自船建造方式による造船自体が、前述したように、現在では殆どみることができない状態であるから、また仮に極く稀に行われるとしても、それは非常に少規模のものであろうから、その場合の造船危険に対して船舶建造保険が契約されることは、益々ありえないことといえるのである。それでも、自船建造がむしろ主流であった時代には、当然のこととして、この場合についての船舶建造保険が広く行われたのであり、従って現在における保険実務或は保険理論にも、この時代に発生し、発展してきたものが、伝統として有形・無形に受けつがれてきているといえるのである。<sup>(10)</sup>そしてまた、普遍的な保険理論の確立のためにも、なお検討を加える必要はないとはいえず、本稿においてむしろ、粗雑に過ぎたことを遺憾とするものである。

- (1) 我妻・前掲六二三頁参照。
- (2) ここでは物的損害について述べているのであって、仕事の完成・引渡に伴う諸利益の損失は別であり、この点は後述する。
- (3) 「報酬」とは更だ、「利潤」と「費用」から成り立つものであることにつき、拙稿・前掲「利益」(四六六頁参照)。
- (4) Vgl. Dernburg, a. a. O. S. 495.
- (5) 拙稿・前掲「利益」(四九九頁以下参照)。
- (6) 拙稿・前掲「利益」(三七〇頁以下参照)。
- (7) 拙稿・前掲「利益」(三三五頁以下参照)。
- (8) 拙稿・前掲「利益」(四九九頁以下参照)。
- (9) Vgl. Riska, Über die Versicherung des zu erwartenden Gewinnes, ZVersWiss (1964), S. 469.
- (10) 拙稿・前掲「保険」四九頁参照。

三、む す び

船舶が大型化、高額化することによって、造船工事の進行課程における事故によって発生しうべき損害を、どのように回避するかは、利害関係者にとって益々重大な関心事となっている。そしてこのような損害を回避する手段としての船舶建造保険利用の重要さは、更に多言を要しないところであろう。そのために、保険実務においても、保険填補範囲の拡張、保険料率の減少等に多大の努力が払われ、その成果も挙げられているのであるが、なお、現行約款を解釈していく上でも、必ずしも疑問点は皆無ではないであろうし、更に発展を期待する上にも、この保険の法理について、検討を加えることの必要性を感じる次第である。更に場合によっては、この保険と他の種の保険の併行利用を考へてもよいのではないか、との示唆もでてくるのである。

最後に聊か私事に亘って恐縮であるが、造船契約に関する研究を進めることを、念願としておられた故池垣先生から、船舶建造保険について考察することを奨励して戴いたこともあって、追悼論集に掲載させて戴くにつき、本稿のテーマを選んだのであるが、材料支給注文建造及び自船建造の場合についての問題点と、既に発表した、請負建造の場合のそれとは、当初の見通し以上に重複し、かつ特異な点は余り多くないことになって、かなり割愛するところがあった。非常に貧しいものになって、真に遺憾に思うところである。

(1) 東京海上火災発行・船舶建造保険の解説三頁以下参照。

(2) 英文約款の場合について、阿部孝一郎・「英文船舶建造保険証券の解説」損害保険研究三三卷三九〇頁参照。