

海上保険契約における 因果関係理論の適用について

大谷孝一

1. はじめに

海上保険契約における因果関係の問題は、保険価額の評価や保険期間や航路定限などについても起こりうるが、海上保険法上最も困難な問題として多くの学者によって取り上げられ、議論されてきたのは帰責 (Haftungsbegründung) の問題、すなわち損害が発生したときに、その損害に対して保険者に責任があるかどうかといった責任の帰属の問題である。そこで、本稿では、一般的な方法に従って、この帰責の問題に限って海上保険契約法上議論の対象となってきた因果関係論の理論的正当性やその実際への適用可能性の問題について論じることとする。因果関係論を論じるにあたって問題とされるもう一つの責任の範囲 (Haftungsausfüllung) の問題、すなわち保険者はどこまで損害をてん補するのかという問題については、ここでは取り上げない。なぜならば、海上保険契約では、損害をてん補の対象となるべき被保険利益や損害額や保険金支払いの基準はあらかじめ契約上特定されているので⁽¹⁾、不法行為や債務不履行におけるように広い裾野を持つ損害の広がりの中からどのようにして賠償の対象となる損害を限定するかという問題は一般に生じないからである。また、「一般的な方法に従って」というのは、A危険がB危険を誘発し、B危険がC危険を誘

発し、C危険が損害を発生させるといった場合（便宜上これを「他危険誘発型因果関係」の場合と呼んでおく。後述参照）は、厳格には因果関係の問題ではなく、保険者のてん補責任の有無に関する契約解釈の問題であり、とりわけ現時点において損害の原因を一つに絞る因果関係説を採る筆者の考えからすれば、他危険誘発型因果関係なるものはそもそも論理的にありえないということになり、自家撞着するのであるが、ここでは一般的な方法に従って、これも帰責の問題と捉え、因果関係の問題として論じるという意味である。

ところで、危険と損害との因果関係の問題は海上保険のみに限られるものではなく、火災保険をはじめ損害保険一般に共通するものであるが、火災保険、自動車保険、盗難保険等の陸上保険では通常一定の単一危険が個別的、並列的に負担されるのに対して、海上保険では、海上危険という普遍的、総合的危険

-
- (1) 同一の保険の目的に複数の被保険利益が存在し、また一人の被保険者が同一の保険の目的に複数の被保険利益を持つということがあるから、海上保険契約の締結にあたっては、契約当事者は先ず当該契約によって保護される被保険利益が特定され、同時にその価額を決定して、その価額のうちのいくらの保険を付けるのが決定されなければならない。そして、その被保険利益の体化された保険の目的に作用する危険のうちから保険者の負担する危険と負担しない危険が特定され、更に、その特定された負担危険に因って当該被保険利益に生じる可能性のある損害のうち保険者のてん補するものが特定されなければならない。更にまた、法律や約款の規定によって保険金支払いの基準や方法が定められる。

つまり、海上保険契約というのは、海上保険者が特定の期間内に発生する特定の危険に因って特定の被保険利益に生じる特定の損害をてん補する契約であるから、当該海上保険契約の要素となるこれらの被保険利益、海上危険および海上損害、あるいは保険金支払いの基準や方法は、あらかじめ契約上特定されることになるのである。もちろん、海上保険契約にあつては、「保険者は、保険に付けられた特定の被保険利益に生じた損害をてん補する」という「直接損害てん補の原則」というのがあり、これには例外があつて、保険者は、特定の被保険利益以外の利益に生じた損害についても責めを負うことがあるが、この場合でも、特定の保険の目的につき併存する他の被保険利益以外の利益にまで当該保険契約の保護を拡張することはないし、当該契約で例外的に保護される利益についても、結局はあらかじめ特定されることになるわけであるし、保険者が例外的に負担するその特定の被保険利益以外の利益に生じた損害についても無制限にこれをてん補するわけではなく、損害防止費用だとか、損害調査費用だとか、共同海損分担額だとか、船舶衝突損害賠償金だとか、あらかじめ契約で特定された損害に限って保険者はてん補するのであるから、この「特定された被保険利益以外の利益」の部分についても、あたかも特定危険を主たる契約（主たる被保険利益を保護する契約）と共有する別個独立の保険契約が存在するのと同じである。したがって結局は、被保険利益、海上危険、海上損害等のそれぞれについてあらかじめ特定されているのと同じと考えて差し支えない。

が負担され、その中の一定の危険が免責危険として保険者の責任から除外される（すなわち、保険者によって担保されるのも免責されるのも海上危険である）という特殊性から、損害が担保危険と免責危険の協力によって生じた場合に、保険者の責任をめぐって争いが生じやすい。それにもかかわらず、わが国の保険法（商法第二編商行為第十章保険）にも、海上保険法（商法第三編海商第六章保険）にも、海上保険法上採るべき因果関係の原理に関する明文の規定はなく、船舶保険や貨物保険の実際で使用される約款にも明文の規定はない。さりとて、この問題に関する確固たる判例があるわけでもない。海上保険契約については日本国内の裁判所で争われることが稀で、判例法理が形成されにくいことによるためか、各場合に、保険者の責任は契約当事者や裁判官個人々の判断や自由裁量に委ねられ、彼らの漠然たる感覚によって、巨額の損害に対する保険者の責任の有無が決定されているのであるが、各裁判官がどのような理論や原理を根拠に判決を下しているのかも曖昧である。

さらに、後述のとおり、損害保険法域においても、火災保険では一般に相当因果関係説が通説とされるが、海上保険契約においても、学説・判例はともに相当因果関係説の採用に一致していると説く者がおり、事実この説に拠ったと思われる判例もなくはないが⁽²⁾、海上保険契約においては、むしろ本説の採用は不適當であるというのが海上保険法学者の大方の意見であるように思われる。筆者自身は、特定の損害事故について常に因果関係理論を当てはめるのではなく、落雷によって保険の目的が破壊された場合のように単一危険によって損害が生じた場合を除き（この場合には、その原因を特に検討する必要がない。）、その特定の損害を生ぜしめた危険の発生態様にしたがって、A危険がB危険を誘発し、B危険が損害（正確には、保険の目的の滅失または損傷を生ぜしめた最後条件としての保険事故およびそれによる被保険利益の損害）を生じ

(2) 後述5-1参照。

させるというように、危険が鎖の環のように繋がって損害を生じさせる場合（上述の「他危険誘発型因果関係」の場合）には、因果関係理論を適用せずに、各保険契約における保険条件によって保険者の責任の有無を決定し、A危険とB危険とが別個独立に発生し、その個々の危険だけでは損害を生じなかったが、それらが競合または協力したために損害を生ぜしめた場合（便宜上「独立危険型因果関係」の場合と呼んでおく。）についてのみ因果関係理論を適用し、かつ、この場合にはただ一つの条件のみをもって損害の原因とする因果関係説（現時点では、近因説、より正確にはその新解釈と言われる Ritter の不可避免説を修正した蓋然説）を採るのであるが⁽³⁾、それは、免責危険は保険者の負担する危険を制限する意図をもって設定されるとするのが因果関係決定の基礎を置く契約当事者の意思であって、この場合に複数の危険を損害の原因とすることがある相当因果関係説は当事者の意思を具現した保険契約に反すると考えるからである。しかし、それにもかかわらず、この相当因果関係説を採る海上保険法学者も実際におり、また上に述べたように（また更に後述するように）、本説が通説であると考えている者もいる以上、海上保険契約法上、因果関係論の検討にあたって本説の正しい理解をしておくことには十分な意味がある（後述参照）。

2. 他危険誘発型因果関係について

上述のとおり、海上保険契約では、海上危険という普遍的、総合的危険が負担され、その中の一定危険が免責危険として保険者の責任から除外されるという特殊性から、当然に導き出される一つの結論がある。それは、保険者の負担する危険と免責する危険が競合する具体的な損害事例において、その損害は担

(3) 「独立危険型因果関係」の場合に、協力危険の全部を原因とし、協力危険の全部の数に対する担保危険の数の割合に応じて保険者はてん補責任を負うという均分分担説（横尾登米雄「複数危険不可分協力の場における因果関係理論」『保険学雑誌』第414号－日本保険学会、1961年）には傾聴すべきものがあるが、現在の法律および約款の諸規定の下では、採用できないであろう。

保険に因って生じたと個別的に判断できる状況の下でその損害が発生した場合（「独立危険型因果関係」の場合において、損害の原因が担保危険であると個別的に判断できるとき）を除いて、担保危険よりも免責危険の方が優先するということである。なぜならば、普遍的、総合的海上危険が保険者に負担され、その中の一定危険が免責される以上、その免責危険は保険者の負担する危険を制限するために設定されたものだからである（下記「危険普遍の原則」および「免責危険優先の原則」参照）。

保険者の負担する危険と免責する危険が競合する具体的な損害事例において、その損害は担保危険に因って生じたと個別的に判断できる状況の下で損害が発生した場合を除いて、担保危険よりも免責危険の方が優先すると述べたが、損害は担保危険に因って生じたと個別的に判断できる状況とはどのような状況であろうか。これは、A危険という担保危険とB危険という免責危険が別個独立に発生したが、それがたまたま作用し合ったために損害が生じたという場合（「独立危険型因果関係」の場合）であって、しかも因果関係理論を適用した結果、損害が担保危険に因って生じたと判断される場合である（この「独立危険型因果関係」の場合には、その損害はA危険に因って生じたのかB危険に因って生じたのかを決めなければならないので、損害の原因とみなされるべき危険を選別するために、因果関係理論を適用しなければならない）。

これまで多くの学者が、海上保険契約においては損害の原因を求めなければ保険者の責任は決められないかのごとく考えてきたが、必ずしもそうではないし、また、損害の原因が分かっても、その損害に対する保険者の責任を決められない場合がある。その一例はここで述べる「他危険誘発型因果関係」の場合、すなわち、A危険がB危険を誘発し、B危険が損害を発生させる場合、換言すれば前の危険と後の危険とが鎖の環のようにどこかで重なり合い繋がり合って前の危険が後の危険を誘発する、そういった危険と危険および危険と損害との間の因果関係の場合である。例えば船員の過失に因って船内に火災が起り、

その火が船内の爆発物に引火して爆発を生じ、船舶が全損に帰したというように、船員の過失が火災を誘発し、火災が爆発を誘発して損害を生ぜしめた場合である。この場合には、船員の過失→火災→爆発というように、それぞれの危険が前の危険に因って誘発されている。この船舶の全損の原因は何であろうか。もちろん、これは船員の過失である。「他危険誘発型因果関係」というのは、言ってみればドミノ倒しの場合であるから、最後のドミノが倒れた原因は、常に最初のドミノが押されて倒れたことである。つまり、因果の連鎖に中断がない限り、「他危険誘発型因果関係」の場合の原因は常に最初の危険である。しかし、この場合、損害の原因が判ったからといって、その損害に対する保険者の責任の有無が決まるわけではない。その損害に対する保険者の責任を決めるのは、この場合、法律や約款の規定と保険条件である。つまり、法律や約款の規定と保険条件によって船員の過失は担保されていたのか免責されていたのか、火災危険は担保されていたのか免責されていたのか、また爆発の危険は担保されていたのか免責されていたのかということが、保険者の責任の有無を判断する決め手となるのである。そして、各契約に適用される法律や約款と保険条件が分かれば、後は、因果関係理論を持ち出すまでもなく、「危険普遍の原則」とその例外としての「免責危険優先の原則」をもって容易に保険者の責任の有無を決定することができるのである。

ここに「危険普遍の原則」というのは、保険者の損害てん補の範囲について、保険事故の原因または結果が制限されていないときは、所定の保険事故が発生しさえすれば、保険者の損害てん補事由が発生したものとする原則である。その例外として、保険者がある危険を免責した場合において、その危険が発現形態の危険として生じたときは、その原因が何であろうと、保険者はその危険に因る損害を免責されるし、またその危険が原因形態の危険として生じたときは、その危険が原因となっていかなる危険が発生しようと、保険者はその危険の結果発現した一切の危険に原因する損害について免責される。このように、

保険契約において免責危険を設定するのは、保険者の負担する危険の原因または結果を制限する趣旨であるから、当然免責危険の方が担保危険に優先する。これが「免責危険優先の原則」である。したがって、「他危険誘発型因果関係」の場合には、上記の例で言えば、船員の過失、火災または爆発のいずれか一つが免責されていれば、本件損害に対して保険者は責任を負わないということになる。そして、たとえ船舶の全損を生じさせた原因が船員の過失と分かっているとしても、それを無視して保険者の無責が確定されるから、それを確定した後に、「だから、本件損害の契約上の原因は免責危険の船員の過失である」とか「免責危険の火災（または爆発）である」というように、損害の原因は事後的に決められることになるのである。「独立危険型因果関係」の場合におけるように、損害に対する保険者の責任の有無を確定するために、損害の原因を探るのではない。

しかし、次項で述べる自然成行説を採る学者は、危険の発生態様の違いによって「独立危険型因果関係」か「他危険誘発型因果関係」かという区別をせずに、すべての損害事例においてその理論を適用して保険者の責任の有無を決めるから、「他危険誘発型因果関係」の場合について自然成行説を適用したとき、「危険普遍の原則」とその例外としての「免責危険優先の原則」を適用した場合に得られる結論と異なる結論を生じることがある。すなわち、自然成行説によれば、多数危険が時間的に前後に連結して損害を発生させた場合、一応その損害の近因（かつての近因＝最後条件）たる危険をもって損害の原因とするが、その損害が漸次遡って他の危険の避けがたい結果またはその自然の成行きと判断されるときには、この新たな危険を唯一損害の原因とし、それが保険者の負担危険であれば保険者に責任があり、免責危険であれば保険者に責任はないとするから、上の例で言えば、船員の過失が唯一損害の原因となり、したがって火災や爆発の危険が免責されていても、船員の過失を負担する保険者はこの損害に対して責任を負うということになる。「他危険誘発型因果関係」の

場合に「危険普遍の原則」と「免責危険優先の原則」を適用して得られる結論とは逆の結論になるのであるが、いずれの結論がより合理的であるかは言うを俟ないであろう。

3. 近因説について

近因説とは「近因を見て、遠因を顧るな」(causa proxima, remota spectatur) という法諺に示されているように、損害の近因のみをもって原因とし、遠因については損害の原因と見ない説である。英国では、1906年海上保険法第55条第1項がこの主義を以下のように規定している。

“Subject to the provisions of this Act, and unless the policy otherwise provides, the insurer is liable for any loss proximately caused by a peril insured against, but, subject as aforesaid, he is not liable for any loss which is not proximately caused by a peril insured against.”

「この法律の諸規定に従うこととして、かつ、保険証券に別段の定めがない限り、保険者は被保険危険に近因して生じた一切の損害について責めを負うが、上記二つの条件に従い、保険者は、被保険危険に近因して生じたものではない一切の損害については責めを負わない。」

このように、保険者が被保険危険に近因して生じた損害について責めを負い、被保険危険に近因して生じたものでない損害については責めを負わないというのが近因説であるが、それでは何をもって「被保険危険に近因して生じた」と言いうるのかについての規定はない。したがって、「これが近因説であり、この説でいう近因とはこういうものである」というものが先にあるのではない。ただ、英国の場合、「1906年海上保険法第55条第1項では、保険者が被保険危険に近因して生じた損害について責めを負うと規定するから、英国の海上保険法では近因説が採られる」というだけのことである。それゆえ、或る判事

は、損害を生じさせるに至った諸危険のうち、最初に起こった危険（根本原因）を近因といい、別の判事は、最後に起こって、損害に一番近い危険（die zeitlich dem Schaden nächste Ursache）、すなわち最後条件（causa ultima）を近因といい、更に別の判事は、損害に対して一番強力で作用した危険、すなわち最有力条件（wirksamsten Bedingung）を近因というというように、判事の個人的感覚や個人的判断によって近因の内容が異なるということになりかねないのである。今日では、1918年のLeyland Shipping Co. v. Norwich Union Fire Insurance Society事件⁽⁴⁾において、Lord Shawが「近因を時間において最も近い原因であるとするは一顧の価値もない。真に近接な原因とは効果において最も近接な原因である。」と述べて以来、今日に至るまで dominant, efficient, effective, determining, direct, あるいは predominant な危険、換言すれば損害に対して一番強力で作用した危険（最有力条件）をもって近因とするものとされているが、なんとも心もとない。いったい損害に対して dominant, efficient, effective, determining, direct あるいは predominant な危険、一番強力で作用した危険とはどのような危険なのか、それをどのような基準に照らして判断するのか、英法における近因説では判然としないのである。

Lord Wrightは「錯綜した事実全体の中から真のまたは効果的な原因を選ぶには、常識的な標準を適用してこれを行わなければならない。」と述べているが⁽⁵⁾、これでは因果関係決定の理論的基準構築の努力は放棄されたも同然であり、近因説は因果関係学説としての存在価値を失うことになりかねないであろう⁽⁶⁾。そこで、ドイツのRitterは、損害との間に必然的・不可避的結びつきをもった危険を近因とし、危険と損害の不可避性に因果関係決定の基準を求める「不可避説」（Unvermeidlichkeitstheorie）を唱えた。後に見る相当因果

(4) 14 Asp. M.L.C. 4, 258.

(5) Arnould, *On the Law of Marine Insurance and Average*, 15th ed., 1961, s.766.

(6) 木村栄一「海上保険における因果関係」『ビジネス・レビュー』第6巻第2号（一橋大学産業経営研究所, 1958年）, p.47.

関係説では、ある危険が損害発生の一蓋然性がある程度高めればその危険は損害の原因となりうるのに対して、Ritterの「不可避説」では、危険と損害との間に必然的結びつきを要求するのである。これに対して、損害を生ぜしめる蓋然性が100%ある危険のみを損害の近因とするというように、損害発生の一不可避性を因果関係決定の基準とすることは、多くの場合妥当であるとしても、危険と損害との間にあまりに強い因果の結びつきを要求することが妥当性を欠くことがあるから、損害を生ぜしめる蓋然性が100%ある危険のみでなく、51%を超える危険であれば、その危険を損害の原因と認めるべきであるとしてLindenmaierは「蓋然説」(Wahrscheinlichkeitstheorie)を唱えた。

今日、わが国の海上保険法上有力な因果関係説の一つである加藤由作博士の「自然成行説」は、Ritterの「不可避説」を敷衍した説であるが、加藤博士によれば、「不可避説」に言うunvermeidlichは「必然的」といった意味よりもむしろ「事物の自然の成り行き」といった意味で使用されているので、「自然の成り行き」とするのが適当であるとし、大数観察によって(別の言葉で言えば経験率に基づいて)一定の危険が同様の事情の下に損害を生ぜしめる蓋然率が70%以上あるときにそこに「自然の成り行き」関係を認める。この加藤博士の「自然成行説」と名付けられた説は、一定危険がある損害を生ぜしめた場合、それがわれわれの日常経験に照らして自然の成り行きと観察できるときには、その危険が損害に対して時間的に近接していると否とを問わず、その間に因果関係の存在を認めようとする。そして、加藤説では、一番最後に起こって損害に一番近い危険(最後条件)を損害の近因とし、もしこの危険がさらに遡って他の危険の避け難い結果、または自然の成り行きと認められるとき(すなわち、その危険が同様の事情の下に同様の結果を生ぜしめる蓋然率が70%以上あるとき)は、この間接的な危険を、そしてその危険だけをその場合における損害原因とするのである。これは考えてみれば、一番最後に起こって損害に一番近い危険(最後条件)を一応損害の近因とするという点で、今は顧みられなくなっ

たかつての近因説（最後条件説）に基礎を置いているというのも皮肉なことに思えるのだが、Ritterの「不可避説」を敷衍して「自然成行説」と名付けられた加藤博士の説と、損害を生ぜしめる蓋然性が100%ある危険のみを損害の原因とするRitterの「不可避説」では損害原因の認定幅が狭きに過ぎるとして、損害を生ぜしめる蓋然性が51%を超える危険をも損害の原因と認めるべきであるとするLindenmaierの「蓋然説」は、ともにRitterの「不可避説」から出発しているが、両者の思考形式も思考方法も実はかなり異なるのである⁽⁷⁾。

4. 近因複数説について

上述のとおり、近因説とは、損害が発生したとき、その損害が被保険危険に近因して生じたかどうかを、個々の契約において判断する説である。したがって、個々の契約において損害の近因は何か判断されるのであるから、同一事件であっても、契約が異なれば、損害の近因が異なることは当然あり得る。すなわち、海上保険法上の因果関係説というのは、物理的に損害の原因を探るものではなく、個々の契約において「法律上または契約上」原因とみなされるべきものを判断するものであり、近因説でも同様であるから、個々の契約において契約の内容が異なれば、契約毎に損害の近因が異なることは当然あり得るのである。しかし、近因説では、個々の契約において「法律上または契約上」原因とみなされるべきものを判断するのであるから、個々の契約について見れば、近因は一つしか存在しない。

かつて、横尾登米雄教授は近因複数説を唱えられ、以下のように述べられた。

「個々の契約についての填補責任の決定のためにただ1つの近因しかあげられないとしても、因果関係を客観的に観察すれば近因は決して1つに限定されるべきでないし、されてもいないことは、自分が既にしばしば引用

(7) この点は、海上保険における因果関係論の適用を論ずるに当たってはきわめて重要なポイントであるが、ここでは取り上げない。詳しくは、木村・前掲論文、pp.54-56参照。

した例でもあるが、猟に行った被保険者がけがをして歩行できなくなり、人が連れに来るまで湿地に横臥していたため肺炎になり死亡したという傷害保険についての訴訟事件……で、けがが近因だと判決されているけれども、もしもこの被保険者が仮に病気に対する保険を付けており、けがのための病気が免責されていなかったなら、その疾病保険においては肺炎を近因とした死亡として保険金を支払わなければならなかったであろうことは、実際にそういう判例がないとしても、疑う余地はないことから考えても明らかであろう。

同一の死亡を甲の契約についてはけがに近因したといい、乙の契約については疾病に近因したというなら、……これは1つの損害について複数の近因をみとめることでなくて何であろうか。

こういう意味において、先後継起の因果関係に関する限り、近因複数説は近因説のあるがままの姿でもあるのである。……筆者の考え方によれば、損害と因果関係Xの関係に立つすべての条件は、個々の保険契約を離れて考えても、保険法上の『近因』である。ある保険契約がその『近因』を担保していれば、保険者はその損害に対しててん補責任を負い、ある保険契約がその『近因』を担保していないか、免責していれば、保険者はてん補責任を負わない、というのであって、保険契約の存否によって、ある条件が『近因』になったり、そうでなくなったりするわけではない。⁽⁸⁾

上記の横尾説は、二重の誤りを犯している。一つは、もちろん、同一の死亡を甲の契約についてはけがに近因したといい、乙の契約については疾病に近因したというように、1つの損害について複数の近因の存在を認める以上、近因説は複数説だとしている点であり、もう一つは、これとはまったく矛盾するの

(8) 横尾登米雄「保険法上の因果関係論について——木村栄一教授の批判にこたえる——」『損害保険研究』第30巻第4号（損害保険事業研究所，1968年），p.7。

であるが、損害と因果関係 X の関係に立つすべての条件は、個々の保険契約を離れて考えても、保険法上の「近因」であるから、保険契約の存否によって、或る条件が「近因」になったり、そうでなくなったりするわけではないとして、損害の近因は個々の契約を離れて考えても、保険法上の「近因」であるから、契約が異なっても、近因はすべて同じとされている点である。損害と因果関係 X の関係に立つ個々の条件を各契約において判断するから、甲の契約では A、乙の契約では B というように、「複数の契約について見れば」近因は A と B の複数があるというのであれば分かる。しかし、横尾説では、保険契約の存否によって、ある条件が「近因」になったり、そうでなくなったりするわけではないとするのであるから、その特定の条件 A は個々の保険契約を離れて考えても、保険法上の「近因」となるはずであり、したがって、甲・乙いずれの契約においても、その特定条件 A が近因とならなければならないし、そうであれば、「甲の保険契約がその『近因』を担保していれば、保険者はその損害に対してん補責任を負い、乙の保険契約がその『近因』を担保していないか、免責していれば、保険者はてん補責任を負わない」というのも分かる。しかし、それでは、複数の契約において、近因は単数であり、複数とならないのではないか。逆にもし、横尾説が、損害と因果関係 X の関係に立つすべての条件は、個々の保険契約を離れて考えても、保険法上の「近因」であり、甲の契約では A が近因であり、乙の契約では B が近因であるから、A も B も「近因」という枠の中に入り、したがって、「近因」という枠の中には A と B の複数の条件があるのではないかというのであれば、「ある保険契約がその『近因』を担保していれば、保険者はその損害に対してん補責任を負い、ある保険契約がその『近因』を担保していないか免責していれば、保険者はてん補責任を負わない」というその「近因」とは何をさすのか。A なのか B なのか、あるいは「近因」という枠の中にくくられた両方の条件なのか、さっぱり分からない。

甲の契約ではその契約条件に従って損害の「近因」が決定され、乙の契約で

はその契約条件に従って損害の「近因」が決定され、たまたま損害の「近因」が両契約において異なったからといって、近因は複数であるというのはどう考えても奇異である。再度言えば、海上保険法上の因果関係理論というのは、物理的に損害の原因を探るものではなく、個々の契約において「法律上または契約上」原因とみなされるべきものを判断するものであるから、契約内容が異なれば近因が異なるのも当然であり、個々の契約で判断された損害の近因が複数の契約で異なるということは十分考えられる。しかし、あくまで個々の契約で判断される損害の近因は一つなのである。そして近因説というのは、個々の契約において損害の「近因」（すなわち当該契約において法律上または契約上原因とみなされるべき危険）は何かを判断する因果関係説なのである。

また、横尾教授は、「先後継起の因果関係に関する限り、近因複数説は近因説のあるがままの姿である」とされる。もちろん近因複数説が誤りであることは上述のとおりであるが、この「先後継起の因果関係」というのは、既述の「他危険誘発型因果関係」、つまりA危険がB危険を誘発し、その結果損害が生じた場合の、危険と損害との間の因果関係のことであるから、近因説を持ち出すまでもなく、「危険普遍の原則」とその例外としての「免責危険優先の原則」をもって自動的に保険者の責任を決めることができるはずである。横尾教授の引用された、猟に行った被保険者がけがをして歩行できなくなり、人が連れに来るまで湿地に横臥していたため肺炎になり死亡したという傷害保険についての訴訟事件で、けがが近因であると判決されたが、この傷害保険では、傷害は担保危険、肺炎は保険者が負担するとも免責するとも規定されていない、いわゆる中性危険であるから、（けがを近因とする死亡として）保険者は責めを負わなければならないし、疾病保険では、肺炎が担保危険であり、傷害が中性危険であるから、（肺炎を近因とする死亡として）保険者は責めを負わなければならないだけである。

5. 相当因果関係説について

5-1. 損害保険法域においても、火災保険では一般に相当因果関係説が採用されているといわれ、その例として昭和2年5月31日の大審院判決（民事判例集六巻，pp.521-551）を挙げている著書・論文も多いが⁽⁹⁾、海上保険事件に

(9) 例えば、大森忠夫『保険法』（有斐閣，1970年），p.15；今村 有『海上損害論』（巖松堂書店，1952年），p.12；葛城照三『海上保険論集』（第3巻）（損害保険事業研究所，1977年），p.13；田辺康平『保険法』（ミネルヴァ書房，1970年），p.103；山下友信『保険法』（有斐閣，2005年），pp.387-388。本判決では、山下教授も述べておられるとおり（前掲書，p.388），なぜ相当因果関係説が採用されるべきかについての説明はなされていない。松島 恵博士は「判例もつとに、火災保険について、この説（＝相当因果関係説）を採用すべきことを明示している」と述べて（『海上保険論』（改訂第8版）（損害保険事業総合研究所，2001年），p.214），その脚注において同判決を掲げておられるのであるが、火災が発生した結果爆発が生じ、その結果損害を生じたという本件におけるその判決理由を詳細に読んでみると、「火災保険契約においてもその他の損害保険契約におけるのと同じく、契約当事者は自由にその内容を取り決めることができるのであって、旧商法第419条の『火災ニ因リテ生シタル損害ハ其火災ノ原因如何ヲ問ハズ保險者之ヲ填補スル責ニ任ス但第395条及第396条ノ場合ハ此ノ限ニ在ラス』という規定は、火災保険契約において当事者がその契約の内容および保険者のてん補すべき範囲について別段の定めを行わなかった場合について当事者の意思を推測して設けた規定であって、同条は火災に因って生じた損害はその火災の原因のいかんを問わず保険者がこれをしてん補する責めに任じると規定しているのであるから、文理解釈上からしても、火災保険者の責任は火災自体の損害、すなわち火災の燃焼作用のみに因る損害に限られるべきものと認めることはできず、むしろ火災を原因として生じた一切の損害をてん補するものと解するのが正当であるばかりでなく、およそ火災保険は将来火災という事故に基因して発生すべき損害に備えるために契約するものであるから、当事者は別段の意思表示を行わない限り、火災を原因として生じた一切の損害についてこれをしてん補することを約する趣旨であると推測するのが相当であるから、同条は、保険者は単に火災のみの損害のみならず、因果関係上火災を適当条件として生じた損害はすべてこれをしてん補する責めを負うべきことを定めたものと解すべきである。したがって、火災に因って爆発を来し損害を生じた場合においても、その爆発損害が火災と相当因果関係を有する限り、保険者はその損害をてん補すべき責めを負うべきであって、爆発があるからといってその責任を除外すべき理由は何もない。あるいは爆発と火災とはその性質を異にし、爆発損害が火災に因って発生した場合でも、それは爆発損害であって火災損害ではないから、火災保険者には損害をてん補する責任はないと解する者がいるかもしれないけれど、以上説明したところは、爆発損害をもって火災自体の損害であるとするのではない。爆発損害は依然として爆発損害であるとしても、火災に基因し、因果関係上火災を適当条件とする範囲内の結果であるときは、保険者の責任の範囲に属するものとするにすぎないのであるから、この非難は当たらない。あるいはまた爆発はその作用が極めて異常であり、かつその損害が甚大であって、その予想が困難であるため、保険取引上、火災保険がこれを除外すべき理由があると考えられる者もあるであろうが、以上説示したとおり、契約当事者はその合意をもって火災に因って生じる爆発を除外することができるのであるから、火災保険契約では常に必ずしもこういった損害をてん補すべきであるというのではない。わが国の保険契約の実際においては、特約をもってこのような爆発の損害を除外する事例は少なからずあることに

ついては、既述の通り、被保険者および保険者が日本社である場合でも英国の裁判所にその判断を委ねるケースも多く、日本の裁判所で争われることが比較的少ないためか、保険者の責任の有無をめぐる因果関係に関する判例法理は確立されていないばかりか、相当因果関係説の意味すら確立されていないというのが実情である⁽¹⁰⁾。しかし、海上保険の領域においても、古くは森 清博士が学説・判例とも相当因果関係説の採用に一致していると説かれ⁽¹¹⁾、新しくは山下友信教授が、わが国では「相当因果関係説によるという以上に判例法理が確立しているともいいがたい」⁽¹²⁾として、相当因果関係説によることが判例法理で確立しているかのように述べておられるし、本説に拠った判例として、大正14年11月28日の大審院判決（民事判例集四巻 p.677以下）⁽¹³⁾を紹介しているものもあり、また、実務界においても、東京海上火災保険株式会社編『損害保険実務講座(4)貨物保険』（有斐閣、1987年、p.170）が「担保危険と填補される損害

鑑みれば、むしろ特約がない限り、このような損害も火災保険者の責任範囲に属するとすることが保険取引における実状に合致するものといえることができるのであるから、商法の規定は当事者の一般の場合における意思を推測したものと解するのが相当である」と述べているに過ぎず（pp.550-552）、どこをみても、火災保険について、相当因果関係説を採用すべきことを明示してはいないのである。しかも、確かに、「適当条件」という言葉が使われ、「相当因果関係」という言葉も使われているが、筆者には、本判決が一般に理解される相当因果関係説による判断方法に基づいて下されたとは思えないのである。筆者の理解する相当因果関係説によれば、この場合、火災危険も爆発危険もともに適当条件であるが、火災危険は担保危険であり、爆発は免責危険であるから、保険者の責任は決められないはずである。したがって、訴訟法上、列挙責任主義に基づく契約の場合には、損害が担保危険に因ることを立証すべき責めを負う被保険者は損害のてん補を受けられず、包括責任主義に基づく契約の場合には、損害が免責危険に因ることを立証すべき責めを負う保険者は損害のてん補の責任を免れられないことになるのではないか（貨物海上保険普通保険約款第16条の規定では、「オール・リスク担保」条件の場合でも、損害原因の举证責任は被保険者側にあるから、結論は逆である）。

(10) なお、相当因果関係説の詳細については、拙稿「相当因果関係説をめぐる相剋」『損害保険研究』第69巻第3号（損害保険事業総合研究所、2007年）、pp.1-55参照。

(11) 森 清『海商法原論』（有斐閣、1920年）p.352。さらに、驚くべきことに、旧貨物海上保険普通保険約款第3条の「当会社ハ直接ナルト間接ナルトヲ間ハズ左ノ事由ニ因リテ生ジタル損害ヲ填補スルノ責ニ任ゼズ」という規定が相当因果主義を採用していることを表していると述べている実務家さえいる。一坂元毅『新海上保険実務論』（下巻）（文雅堂書店、1954年）、p.86。

(12) 山下『保険法』（有斐閣、2005年）p.382。さらに同書 pp.387-388でも、「大審院昭和2年5月31日判決（大審院民事判例集6・521）以来、相当因果関係説がわが国の判例であると一般に理解されており、近時の裁判例に至るまでそのように解している」と述べておられる。

との関係は『に因って生じた損害』としか書かれていないが、相当因果関係の有無で填補責任を決する趣旨である」と記し⁽¹⁴⁾、松田和也氏が「海上保険において保険事故と損害との間に相当因果関係が必要とされることは損害保険一般と同じである」⁽¹⁵⁾としておられるように、海上保険契約においても本説が通説であるかのように述べているものもある。しかし、火災保険や自動車保険や盗難保険のように、危険が個別的、並列的に負担される保険の場合と異なり、包括的に海上危険（＝航海に関する事故）を負担するとともに、その海上危険の中の多くの危険を免責する条件を有する海上保険契約においては、むしろ各学者のいわれる相当因果関係説についての共通認識から得られる本説の採用は不相当であるというのが大方の見解であるように思われる⁽¹⁶⁾。既述のとおり、「独立危険型因果関係」の場合について因果関係理論を適用する場合には、現状では、危険負担の法理からただ一つの条件のみをもって損害の原因とする近因主義（「近因説」の新解釈としての「蓋然説」）を採るのが理論的であり、また実際的でもあると思っているが、この場合に、相当因果関係説が、本家ドイツの

(13) 相当因果関係説に拠った判決としてしばしば引用される帆船清徳丸積み石炭の損害に関する判決。しかし、本件における判決理由を見ても、相当因果関係説に基づく判決とは思われないし、上告人・共同火災保険株式会社の上告理由書の中に見られる第二審における判決理由を見ても、「填補無責任ノ約款ハ其ノ文詞自體ニ徴シ本件保険事故ニ在リテハ被保険者、保険契約者、船長及海員ノ故意又ハ重過失ノ措置又ハ基航及書類備附ノ準備若ハ官廳ノ検査手續ヲ懈怠シ因テ以テ本件船舶ノ沈没（海難）即積荷ノ損害ヲ惹起シタル相当ノ因果関係アル場合ニ於テ之ヲ適用スヘキモノト解スルヲ相当トスヘケレハナリ」と、確かに「相当ノ因果関係」という言葉が使われているが、筆者には、これをもって原判決が相当因果関係説に拠ったとも思われないのである。

(14) ただし、同書における「相当因果関係説」の定義の誤りについては、大谷・前掲論文、p.17参照。

(15) 加藤勝郎・金沢 理編『保険法・海商法要説』（青林書院、1996年）第7章、p.185。

(16) 加藤由作『海上危険新論』（春秋社、1961年）、p.256注6、および野津 務『新保険契約法論』（中央大学生協出版局、1965年）、pp.333-334；勝呂 弘『改訂新版海上保険』（春秋社、1955年）、p.181；木村栄一・前掲論文、pp.40-41；Ripert, G., *Droit Maritime*, 4e éd., Tome III, Paris, 1953, n.2680。『保険辞典』（保険研究所、1978年）も、加藤説と同様、民事上または刑事上の損害賠償責任の有無の決定のための因果関係説としては広く採られているが、一般的観察においても損害発生条件をなすことという選択の基準は、債務不履行による損害賠償についての民法第416条のように、その行為者の結果に対する予見可能性を問題にするときに意味を持つものであって、保険契約上の保険者のでん補責任は保険者の予見性にかからしめるべきものでないから、保険法上の因果関係説として相当因果関係説を採ることは適当とはいえないが、同感である。

学説とたとえ異なった内容を持ったとしても、「わが国の相当因果関係説はこういうものである」という意味が確立され、複数の適当条件（後述参照）が存在する場合に、それを一つに絞る方法について納得のいく説明がなされるか、各適当条件の損害に対する寄与率に応じて保険者の責任の有無およびその額を決める方法について明文の規定が設けられれば、必ずしもこれを排除すべき理由はないであろう¹⁷⁾。また、海上保険において相当因果関係説を採る学者も多く、本説が通説であると考えている実務家もいる以上、海上保険法上、因果関係の検討にあたって本説（あるいは本説の置かれている実情）を正しく理解することはなによりも重要なはずであるが、本説ほど実体の曖昧な因果関係学説はなく、そのため、本説ほど多くの議論をもたらした学説もない。

5—2. そこで、本稿では、相当因果関係説の最大公約数的な定義として、概説的に「不可欠条件（具体的場合において、もしこの条件が発生しなかったならばこの結果は生じなかったであろうと言いうる条件）の中で、適当条件のみをもって結果の原因とする説」であるとしておく。

「適当条件」とは、人間の経験に基づいて、同じような種類の結果を発生させる客観的蓋然性を高める条件のことである。これと似た定義で、不可欠条件の中で、実際に起こった特定の場合のみならず他の一般の場合にも同様の結果を発生させる可能性を有する条件を適当条件とするという説があるが、同様の

17) 横尾登米雄教授は、「複数危険の協力によって生じた事故をここからここまでは甲の危険の結果ここからここまでは乙の危険の結果というように分離できないということは、合成された影響力の構成分子たる甲、乙両危険の影響力の相対的大小を五対五または七対三というように判定できないということではない。その点は、双方の過失によって生じた船舶間の衝突において、衝突事故そのものをここからここまでは甲船の過失、ここからここまでは乙船の過失、によって生じたものとして分離できないにもかかわらず、関係船舶の過失の程度は海事審判において判定されるのと同様である」としておられるが（前掲論文、p.11）、そのような形で保険者の責任を決するという明示の規定がないときに、相当因果関係説ではそのような解決を計る根拠をどこに置くかという点および結局裁判所の決定に頼らなければ問題を解決できないということが理論上および実務上も容認できるかという点が問題となる。

結果を発生させる可能性の存在のみでは十分でない（後述参照）。

「同じような種類の結果を発生させる客観的蓋然性」とは何か。これは、その損害を発生させた特定の場合のみならず、他の一般の場合にも同様の結果を生じさせる客観的蓋然性を言うのであって、他の一般の場合にも同様の結果を生じる客観的蓋然性を高めたかどうかは、われわれの日常経験によって（大数観察的に）決するものとされる。複数の不可欠条件がある結果を生じさせた場合、他の因果関係説では、ある損害を発生させた特定の場合のみについてそれらの条件と結果との因果関係を観察し、いずれの条件がその結果の原因であるかを決めようとするのに対して、本説では、一般的に観察してこの条件を決めるのである。したがって、特定の場合にある条件がある結果を生じさせるだけでなく、他の一般の場合にも同様の結果を発生させる客観的蓋然性を高めるかどうかを観察し、そのような結果を発生させる客観的蓋然性を高める条件を適当条件とし、この条件をもって結果発生の原因とするのである。

5—3. それでは、この特定の場合と比較されるべき「他の一般的な場合」とはどのような危険事情を指すのか。これについては、「損害を発生させた特定の場合と同様の危険事情」を指すという説と、現実の場合の危険事情から離れて、「思慮ある保険者がその知識と経験とにより一般に危険測定に当り考慮しまたは考慮すべき危険事情」（または「洞察力ある人間の知りまたは知ることができたはずの事情」）を指すという説とがあるが、いずれの説にも賛成できない。この特定の場合と比較されるべき危険事情（「他の一般的な場合」というのは、その結果をもたらす前提としての危険事情を指すのでなく、結果について述べているのであって、これは「特定の場合の損害だけを取り出した場合」を意味する。すなわち、他の一般的な場合とは、前提となる複数の不可欠条件の存在を無視して、現実の場合の損害と同じ損害を生じた場合を意味し、この場合に、例えばAという不可欠条件が存在するときにその損害を生じる蓋

然率とBという不可欠条件が存在するときはその損害を生じる蓋然率とを比較して、客観的に蓋然率の高い方の条件を適当条件とするのである。

5—4. 次に、そのような危険事情の下において同じような種類の結果を発生させる客観的蓋然性を高めたかどうかの判断は、上述のとおり、われわれの日常経験によるのであるが、その判断の仕方およびその客観的蓋然性の程度いかんについて言えば、不可欠条件であるA・B両危険が存在し、そして特定の損害が生じた場合に、Aという不可欠条件を他の一般的な場合に適用したときに同様の結果を生じる客観的蓋然率とBという不可欠条件を他の一般的な場合に適用したときに同様の結果を生じる客観的蓋然率とを比較考量して、その蓋然率が高い方の不可欠条件を適当条件とする。例えば、アメリカに行くために海外旅行傷害保険を付けた人の乗った飛行機が空中衝突して、その人が死亡した場合、飛行機への搭乗と空中衝突が被保険者死亡の不可欠条件であるが、この飛行機への搭乗と飛行機の空中衝突を個別に他の一般的な場合に適用し、飛行機に乗った場合に人の死亡する客観的蓋然率と飛行機が空中衝突した場合に人の死亡する客観的蓋然率とを比較考量するのである。これに対して、加藤由作博士の説では、特定の場合に不可欠条件であったA危険とB危険とをその「損害を発生させた特定の場合と同様の危険事情」に個別に当てはめて、A危険が存在する場合（飛行機に乗った場合）と存在しない場合（飛行機に乗らなかった場合）とを比較し、また同様にB危険が存在する場合（飛行機の空中衝突があった場合）と存在しない場合（飛行機の空中衝突がなかった場合）とを比較し、その蓋然率の高い方の条件をもって適当条件とするから、損害の原因は個々の危険が損害発生条件たりうる蓋然率自体のいかんではなく、全く反対の場合における蓋然率との比較の結果いかんによって決まることになる。したがって、結果的には同じでも、加藤説は判断の仕方が異なる。加藤説では、同じような一個または複数の条件が連結して存在する場合、同様な結果を生じ

るか否かを大数観察的に定め、問題となっている特定の場合と同様な事情の下において、問われるべき複数の条件が存在したときに、それぞれの条件について、現実の場合と同様な結果をもたらす蓋然率とそれが存在しない場合に現実の場合と同様な結果をもたらす蓋然率とを比較し、そのようにして導き出されたそれぞれの蓋然率を再度比較することによって、その高い方を適当条件とするから、現実の場合と同様な結果をもたらす蓋然率を問うとしても、その程度は相対的なものでいいということになる。また、葛城照三博士の説では、相当因果関係説とは、不可欠条件のうち、実際に起こった特定の場合のみならず他の一般の場合にも同様の結果を発生させる可能性を有する条件を適当条件とし、この適当条件のみを結果（損害）の原因であると認める説であるとしているが、相当因果関係説というのは、Aという不可欠条件が存在するときにその損害を生じる蓋然率とBという不可欠条件が存在するときにその損害を生じる蓋然率とを比較して、客観的蓋然率が高い方の条件を適当条件とするのであるから、可能性の存在のみでは十分でないということになる。

5—5. ところで、相当因果関係説では、結果の発生に対して複数の適当条件が存在しうる。その中に保険者の免責する危険が含まれている場合に、この説では、保険者の責任の有無または範囲をどのように決めるのかという点がしばしば問題となる。

この場合、相当因果関係説を採る学者の見解もまちまちであるが⁽¹⁸⁾、ここでは、わが国の因果関係学説の説明においてしばしば引用される以下の二説についてのみ取り上げる。

一つは、保険者の免責する危険を中性的事実（neutral Tatsache）とみなし、免責危険については契約上あたかも無保険であったものと認める説である。

(18) 加藤由作『喜寿記念・加藤由作博士論文集』（喜寿記念・加藤由作博士論文集刊行会、1970年）、p.227。

例えば今村博士は、次のように述べている⁽¹⁹⁾。

「適当条件主義に依る場合のみならず如何なる主義をとるも原因が二個存在する場合はあり得る。即ち、近時条件主義（筆者注、最後条件説のこと）をとるも二個以上の原因が同時に発生したる場合或は原因が鎖状をなさずして網状をなした場合には原因は二個以上あることになる。又最有力原因主義をとるも優力原因が同等なる場合があるからである。これ決して適当条件主義のみの欠点ではない。更に Ritter 氏は斯くの如きは当事者の意思に反する旨を述べるも斯くの如き原因が独立して二個存する場合何れの事故についても、保険者の責任を認むることは己むを得ざる所にして、如何なる因果主義を採るも原因が二個存在する場合何れの保険者も其責を負ふに至ることは避くることは出来ない。若し、二個以上の遠因が存在しその一つが保険者の負担に属し他が保険者の負担に属しないときは保険者は負担の原因に就いて責を負ふものである。保険者は保険者の負担せざる原因が共同して損害を引き起したるを理由として填補の責を免るものではない。保険者の負担せざる原因は Kisch 氏の云ふ中性的事実（neutral Tatsache）である。即ち、無保険の場合と認めることが出来る。」

しかし、海上保険者はその負担する海上危険によって生じた損害をてん補し、その免責する海上危険によって生じた損害をてん補する責任を負わない。すなわち、保険者は担保危険を積極的に負担し、それによって生じた損害をてん補する一方、免責危険を積極的に排除し、それによって生じた損害を負担しないのであるが、今村説では、この免責危険を中性的事実として保険者の責任の有無の判定に際して考慮しないのである。しかも、同説では、保険者の積極的に排除している免責危険を（契約上無保険とすることはともかく、これを）

(19) 今村 有『海上損害論』（巖松堂書店、1952年）、p.11。

元々保険者が負担するともしないとも明示してない危険と同一視して、これを考慮の対象外としているのである。あるいは具体的場合に、二個以上の適当条件が存在するのは何も危険が網状をなした場合だけではない。危険が鎖状をなして最後条件にいたる場合においても、複数の適当条件は存在しうる。例えば、地震を免責し、火災を担保しているときに、地震によって火災が発生し、建物が焼失した場合とか、爆発を免責し、火災を担保されている船舶に火災が発生し、それによって爆発が生じて、船舶が破壊された場合などであるが、前者では地震と火災、後者では火災と爆発はともに適当条件をなしてゐる。今村説では、このような「他危険誘発型因果関係」の場合についても、免責危険を中性的事実として、保険者はその損害をてん補するのであろうか。そして、それはどの程度の範囲においてであらうか。

この点に関して、加藤博士も、次のように述べておられる⁽²⁰⁾。

「今村氏はこの場合、Kischの説によるものとして保険者の負担しない危険はいわゆる中性的事実をなすと主張されるが、Kischが保険者の負担しない危険を中性的事実といっているのは、ここで問題にしているような負担、免責両危険が時間的に前後に協力して損害を生ぜしめた場合のことでないのである。またKischは中性的事実と無保険とを同一視している訳でもない。本来中性的事実とは一定理由に基き（保険者の損害填補責任決定上）問題にすべからざる事実を指すのであり、無保険の危険とは保険者の負担していない危険を指すのである。従って後者は前者と異り、この場合大いに問題にしないでならない事実である。いずれにしても上述の如く負担危険と免責危険とが前後に生じた場合に後者を以ていわゆる中性的危険として問題にしないのは何等意味のないことである。」

(20) 加藤・前掲書, p.228。

5—6. このように、結果の発生に対して複数の適当条件が存在する場合において、その中に保険者の免責する危険が含まれているとき、相当因果関係説を採られる今村博士は、保険者の負担しない危険を中性的事実として、保険者に損害を填補させるのであるが、興味深いのは、相当因果関係説が複数の適当条件を認めることについて、同博士は「適当条件主義に依る場合のみならず如何なる主義をとるも原因が二個以上存在する場合はありうる。……これ決して適当条件主義のみの欠点ではない」とされながら⁽²¹⁾、別の著書では、条件説、最後条件説、最有力条件説、相当因果関係説、不可避の結果説、自然成行説、蓋然説等色々な因果関係学説が多くの学者によって提案されているが、「これらの因果関係に関する学説は必ずしも因果関係の本質に関する学説ばかりでなく、ある因果理論による原因が多数に存在し、また多数の原因が協力又は競合する場合に、その原因のうちから唯一の法的原因を選択する方法に関する学説などが含まれている。従って、これらの因果関係論は、必ずしも一つの焦点に関する対立した学説ではない。因果関係学説が平行線をたどり、論争が煮詰まらない一つの原因はこのためである。因果理論は、基本概念としては二つに集約することができる。一つは条件説であり、他は相当因果関係説である。その他の因果関係説はこれらの因果理論により原因が求められ、原因が多数に存在するとき、法的原因としてその中から一つにしぼる必要があるかどうか、もし一つにしぼる必要があれば、いかにして唯一の原因を求めるかに関する学説である。近因説、最後条件説、最有力条件説、不可避の結果説（自然成行説）などは法的原因選択に関する学説である。従って、海上保険において採用すべき因果関係説は、相当因果関係説か、又は近因主義か、あるいは不可避の結果主義かというような問題が提起されるが、これらは本質的に対立した氷炭相いれないような因果関係学説ではない」⁽²²⁾としておられることである。すなわち、

(21) 今村・前掲書, p.11。

今村博士によれば、「因果関係学説は必ずしも因果関係の本質に関する学説ばかりでなく、ある因果理論による原因が多数に存在し、また多数の原因が協力又は競合する場合に、その原因のうちから唯一の法的原因を選択する方法に関する学説などがふくまれる。」とされ、因果関係説は基本的には条件説と相当因果関係説の二つに集約することができるのであって、これ以外の因果関係説はこれらの因果関係説により原因が求められた後、原因が多数存在するときに、法的原因としてその中から一つにしぼる必要があるかどうか、もし一つにしぼる必要があれば、どのようにして唯一の原因を求めるかに関する学説である（下巻 pp.6-9）とされ、保険法における基本概念は相当因果関係説であって、この相当因果関係説によって求められた原因が多数に存在するときには、法的原因としてその中から一つにしぼる必要があるかどうか、もし一つにしぼる必要があれば、いかにして唯一の原因を求めるかに関して他の学説が採られるべきものであるとしておられるのである。もしそうであれば、今村説では、結局相当因果関係説によって求められた原因が多数存在した場合、または多数の原因が協力もしくは競合した場合に、採用されるべき相当因果関係説の下位概念としての因果関係説が示されていないのであるから、原因として多数危険の中から一つにしぼる必要はまったくないということの意味する。そうであれば、原因が二個以上存在する場合に、免責危険を中性的事実として保険者の責任を判断することも、ましてや本説が二個以上の原因を認めることをもって欠点とすることも自家撞着することになるのではないか。

5—7. 一定の結果に対して複数の適当条件があり、その中に免責危険が含まれている場合の保険者の責任の決定について採られるもう一つの見解は、免責危険は結局被保険者自らが負担しているのであるから、重複保険の原則（商

② 今村 有『海上保険契約法論』（下巻）（損害保険事業研究所，1980年），pp.6-7。

法632条)を類推適用して、被保険者は保険者とその損害を分担すべきであり、結局保険者は損害の半額だけをてん補する義務を有するに過ぎないというものである。これは因果関係の問題を離れて、もともとその問題とは無関係の重複保険の原則を持ち出し、相当因果関係説の場合には答えの出ない問題に無理矢理当てはめて答を出そうとしたものであって、論理的方法とはいえないのである⁽²³⁾。

5—8. 松島 恵博士は、相当因果関係説において複数の原因の存在することを認められ、同時に損害が複数の原因によって生じるのは、何も相当因果関係説のみに限らないとしておられる⁽²⁴⁾。問題は、加藤博士も言われるように、ある因果関係説が複数の原因を認めること自体が問題なのではなく、複数の原因を認めるとしても、そのうちのいずれか一つを選んで原因とするための正統的理論があるか、または保険の性質から原因を一つにすることができるかということである。あるいは相当因果関係説を採るのであれば、何の規定も確固たる慣習もないときに、複数の原因がある場合に、保険者の責任をいかに理論的に決めることができるかということである。松島博士は、相当因果関係説を採用して、仮に損害の原因が複数存在した場合の解決策について、その代表的見解として三つの説を紹介しておられる⁽²⁵⁾。

①一つ目は、担保危険、免責危険の複数危険の協力によって損害が生じた場合には、契約文言、保険実務の慣行等あらゆる認識方法によって保険者の責任の有無に関する契約当事者の真意を確認すべきであるが、それでも疑問の点が残れば、挙証責任を負担すべき者の不利益な結果となるとする Kisch の説を、加藤博士の『海上危険新論』(p.260)に拠って紹介され、契約当事者の意思に

(23) 加藤・前掲書, p.207。

(24) 松島 恵『海上保険論』(改訂第8版)(損害保険事業総合研究所, 2001年), pp.218-219。

(25) 松島・前掲書, pp.212-215。

ついて統一解釈が困難な場合や取引の通念・慣行が確立されていない場合にこそ解決が求められるべきであるが、このような解釈方法では問題は解消されないとおられる。確かに、複数の原因が存在し、一方が保険者の負担する危険で他方が保険者の免責する危険である場合には、このような場合の対処について当事者の意思が明瞭でなければ、訴訟法上、列挙責任主義に基づく契約の場合には、損害が担保危険に因ることを立証すべき責めを負う被保険者は損害でん補を受けられず、包括責任主義に基づく契約の場合には、損害が免責危険に因ることを立証すべき責めを負う保険者は損害でん補の責任を免れられないことになるが、このような場合について商法や約款に何の規定もなく、海上保険取引の通念や慣行もないわが国において、かかる場合に、因果関係理論による解決を放棄し、損害原因の挙証責任の問題に問題を転嫁して解決を計らなければならないとすれば、これはまさに本説のもつ欠陥を表していると言えるのではあるまいか。

②二つ目に、保険者が担保危険の影響力の大きさの全体に対する割合に応じてでん補の責を負うべきものとする割合分担説というものを掲げ、その典型的な例として1964年ノルウェー海上保険通則(Norwegian Marine Insurance Plan of 1964)を載せておられる。確かに、同通則第20条は「損害が異なった危険の競合によって生じた場合であって、かつ、これらの危険の一つまたは二つ以上が保険者によって負担されない場合は、その損害は、各危険が損害の発生および程度に及ぼしたと推定される影響度に応じて、各危険に比例的に割当てられたものとし、保険者は担保危険に起因する損害について、でん補の責を負う」と規定している²⁶⁾。この1964年ノルウェー海上保険通則は、松島博士も言われるように、1996年に改正されたが、その趣旨はそのままその第2-13条に受け継がれている。しかし、上記第20条の規定は、同通則第1編 第2節「被

²⁶⁾ 小池貞治「1964年ノルウェー海上保険通則(訳)」『損害保険研究』第45巻第1号(1983年5月)、p.22。

保険危険、因果関係および損害」の中の1条であるが、その第18条（因果関係）は「保険者は、保険期間中に、被保険危険によって被保険利益に生じた損害をてん補する責めを負う。保険の開始時または満了時に、船舶にその時未発見の欠陥または損傷が存在する場合は、その欠陥または損傷は、それが新たな事故を引起こすときにかぎり、その事故の発生時、またはそれ以前にその欠陥もしくは損傷が発見された日に、船舶に生じた海上危険であるとみなす」と規定するのみで⁽²⁷⁾、同通則のどこにも、同通則が相当因果関係説を採ることを明示的または黙示的に示す規定はないのである⁽²⁸⁾。葛城博士も、断言はしておられな

(27) 小池・前掲訳, p.22。

(28) 同通則第1編 第2節「被保険危険、因果関係および損害」のそれ以外の規定は次のとおりである（小池貞治, 前掲書, pp.21-23）。

第15条（海上危険に対する保険で担保される危険）-「海上危険に対する保険は、被保険利益がさらされることのあるすべての危険を担保する。ただし、次の危険を除く。

- (a) 戦争危険に対する保険で担保される危険
- (b) ノルウェーまたは同盟国の官憲によってとられる措置。官憲とは、公的または政府間の権限を行使する者または機関をいう。
- (c) 支払不能

第16条（戦争危険に対する保険で担保される危険）-「戦争危険に対する保険は、次の危険を担保する。

- (a) 戦争もしくは戦争状態に帰因する危険、または兵器もしくはその他の戦争用具を平時もしくは武装中立時における軍事演習中に使用することに帰因する危険
- (b) 海上における捕獲、戦利品没収、所有権または使用权の徴発およびその他外国の官憲によってとられた類似の措置。外国の官憲とは、ノルウェーと同盟国でない国の官憲であって、公的または政府間の権限の行使を非合法に装う者または組織をいう。
- (c) 騒じょう、同盟罷業、事業所閉鎖、サボタージュおよびこれらと不維持の行為、(d)海賊行為および暴動。戦争危険に対する保険は支払不能を担保しない。保険の目的物が、外国の官憲によってその使用のために一時的にだ捕または徴発された場合は、戦争危険に対する保険は、海上危険に対する保険が第15条に基づいて担保する危険をも担保する」

第17条（担保危険の範囲について合意がない場合の担保危険）-「別段の合意がないかぎり、保険は海上危険のみを担保する。」

第18条（因果関係）-「保険者は、保険期間中に、被保険危険によって被保険利益に生じた損害をてん補する責めを負う。

保険の開始時または満了時に、船舶にその時未発見の欠陥または損傷が存在する場合は、その欠陥または損傷は、それが新たな事故を引起こすときにかぎり、その事故の発生時、またはそれ以前にその欠陥もしくは損傷が発見された日に、船舶に生じた海上危険であるとみなす。」

第19条（被保険者の立証責任に関する基本規定）-「被保険者が第18条の規定に基づいて保険で担保される損害を被ったことおよびその損害の程度を立証する責任は、被保険者が負う。」

いながら、「ノルウェイにおいては相当因果関係説を適用するとみえる」⁽²⁹⁾としておられるが、1964年ノルウェー海上保険通則の規定からだけでは、本通則がどのような因果関係理論を採っているかは分らない⁽³⁰⁾。松島博士もいわれるように、損害が複数の原因によって生じるとするのは何も相当因果関係説のみに限らないからである。

③三つ目に、均分分担説というものを挙げておられる。そして、「この分担方式は、損害の原因とされる各危険が協力危険総数に対する割合で決せられるものであって、かりに二つの協力危険のうち一方が担保危険で、他方が免責危険であった場合には、全損害の2分の1につき保険者にてん補責任を負わせるべきものとする解決策である」として、横尾登米雄教授の「複数危険不可分協力の場における因果関係理論」(『保険学雑誌』第414号、昭和36年10月)の26ページを脚注に掲げておられる。この横尾教授の説は、相当因果関係説を排除した上で⁽³¹⁾、複数危険の協力によって損害が生じた場合において、分担主義を

第21条 (海上危険と戦争危険との競合) - 「海上危険と戦争危険との競合によって損害が生じた場合は、その損害は全部、海上危険または戦争危険のうちいずれが優勢と考えられる危険によって生じたものとみなす。海上危険と戦争危険のいずれもが優勢とはみなすことができない場合は、両危険は、損害の発生および程度について同等の影響を与えたものとみなす。」

第22条 (専ら戦争危険によって生じたこととみなされる損害) - 「次に掲げる損害については、常に戦争危険が優勢な原因であるとみなす。

- (a) 兵器またはその他の戦争用具を戦争の目的のために、または平時もしくは武装中立時における軍事演習中に使用することによって船舶が損傷を受けたことに帰因する損害
- (b) 戦争または戦争状態の結果、船内にいる外国の乗組員が船長の船舶自由指揮権を全部または一部はく奪したことに帰因する損害
- (c) 戦争危険によって救命艇が船外に投げ出されたことに帰因する救命艇の滅失または損傷、およびその救命艇によって生じた船舶の損傷」

第23条 (海上危険または戦争危険のいずれかに帰因する損害) - 「損害が海上危険または戦争危険のいずれかによって生じたことは明らかであるが、いずれの危険によって生じたものであるかが判別し難い場合は、第21条第2文の規定を準用する。」

(29) この点に関して、木村博士も、本通則によれば「不可欠条件の中から、相当因果関係説と同じような規準で、更に原因がしぼられている」と述べておられ、本通則が相当因果関係説そのものではないことを示しておられる(前掲論文, p.43)。

(30) 葛城『海上保険講義要綱』(早稲田大学出版部, 1973年), p.71。

(31) 横尾・前掲論文, p.4。

採るときの保険者のでん補責任を決定すべき一つの説として、「それぞれの協力危険の影響力の大小を論じることなく、各危険は単純に協力危険総数分の一の割合で原因となったものとし、たとえば二つの協力危険が存在する場合にその一つを担保危険とする保険者は損害の二分の一を填補すべし」というこの方式こそともに起果条件たる複数危険協力の場における因果関係理論のあるべき姿ではあるまいかとして、この均分分担説を掲げておられるのである。しかし、松島博士は、相当因果関係説を採用したとき、かりに損害の原因が複数存在した場合の解決策として、今日の時点では、均分分担説または分担主義による方法で満足せざるをえないのではなかろうかと述べられるとともに³²⁾、この均分

32) 松島・前掲書、p.214。均分分担説はともかく、分担主義は各危険の損害に対する寄与率を正確に把握できれば、松島博士の言われるように、一つの正鵠を得た解決策となるであろうが、それができなければ、寄与率の判断を巡って争いが生じやすく、そうなれば、結局は漠然とした裁判官個人の主観的判断、個人的感覚によって人為的、恣意的に分担割合が決められることになるのであって、自動車保険のように事故の当事者の過失割合を決定することが慣行となっており、また判例も蓄積されている場合はともかく、このように各危険の寄与率を決めることが法律の規定にも約款の規定にも無い海上保険契約において、このような解決を認めるとすれば、われわれの日常生活は非常に不安定な状況におかれることになるであろう（筆者は、分担の規定や慣行がない限り、1930年ノルウエー海上保険通則の理由書がいうような、「いずれか一つの危険に原因を限れば、却って当事者間に見解のはげしい対立が生じるであろう」と言う考えに組まないのである）。例えば（海上保険事件ではなく）火災保険事件であるが、地震発生の日後に、地震の揺れでスイッチがオンの状態で転倒した電気ストーブにその後の送電再開によって電気が通り、火災を発生した事件において、大阪高裁は、かかる火災は地震と相当因果関係があるとしてよいように考えられるが、転倒した電気ストーブを放置しておいた被保険者の不注意（過失）を重くみるべきであると解せられるから、このような場合には、本件保険契約に直接の規定はないが、信義則の適用により、火災の原因となった地震による影響と被保険者の失火のそれぞれの寄与の程度など、火災発生に至った一切の事情を考慮し、保険契約に定められた保険給付金額のうち、被保険者に支払われる金額を減額するのが相当であり、このように解することは公平の原則に合致するから、地震と被保険者の過失がそれぞれ本件火災にもたらした寄与の程度（影響度）等の一切の事情を考慮して、被保険者に生じた損害のうち約6割について保険金請求できるものと認めるのが相当であると判決している（平11・6・2）。山下教授は本件判決について「部分的損害でん補を認めたことについては合理性があるものとする」としておられるが（前掲書、p.386注60）、転倒した電気ストーブを放置しておいたとして、被保険者の不注意（過失）を重くみるべきであったとされた裁判官が、理論的根拠もなく、個人的・主観的判断に基づいてその過失割合を（3割でも3割5分でも5割でもなく、また6割でもなく）約4割にするというやり方には、到底賛成できない。なお、この火災保険事件については、拙稿「火災保険契約における相当因果関係説について—阪神大震災に関わる一事件を中心に—」（2000年9月『早稲田商学』第386号、p.1以下）参照。

分担説は、基本的には、複数危険の協力によって損害が発生したのであるが、協力危険のうちの一つだけでは損害を生ぜしめず、各危険の協力によって損害を引き起こす場合や複数危険が同時に協力して損害を引き起こし、しかも、各協力危険が単独でもそのような損害を発生させる場合には、保険者のてん補責任を決する際に、場合によっては採用されるべき解決方法であろうとしておられる⁶³⁾。しかし、大事なことは、相当因果関係説を採用した場合に、損害の原因が複数存在したときの解決策として、なぜ均分分担説または分担主義を採るべきであるかの正統的な理論的根拠が示せるかということであろう。

5—9. 最後に、相当因果関係説にいう「相当」または「適當」とは何かについて簡単に付言しておく。

松島 恵博士は、相当因果関係説は「結果を生ぜしめるのに欠くことのできない不可欠条件の中で、われわれの日常経験上結果の発生に相当または適當と考えられる条件については、結果と条件との間に因果関係の存在を認める…認識方法である」と解説しておられる。「結果の発生に相当または適當と考えられる条件」とは何か、解説がないため分前でないが、これは日本語として意味をなしていないように思われる。それにしても、「結果の発生に相当または適當と考えられる条件」という記述において、同説が「相当」または「適當」という文字に何か特別の意味を付与しようとしているのであれば、この部分の記述と同博士が別の箇所で定義しておられる相当因果関係説（相当因果関係説とは「一定の事実がある結果を引き起こす条件を構成する場合に、現実に生じた特定の場合においてのみならず、日常経験から判断して一般に予想される危険事情のもとにおいてもなお同様な結果をもたらすだろうと認められる条件を適當条件とみなして、この適當条件のみを結果の原因とする説である」）との間

63) 松島・前掲書, p.214。

には明らかに齟齬があるように思われる。このように、「相当」または「適当」という文字に特別の意味を付与しようとする考えは、相当因果関係説を採るとされる火災保険事件における裁判所の判断においてもしばしば見られるところであるが（例えば、最近のある事件において、神戸地裁の担当判事は、「本件家屋の火災は、地震がなければ電気ストーブの転倒もなかったという限度で、地震との間に条件的な因果関係の存在を否定することはできないけれども、地震免責条項にいう『地震によって発生した火災』という要件は、単なる条件的な因果関係では足りず、地震と火災との間に相当因果関係の存在することが必要であると解されるから、社会通念上相当と認められる限度において、地震と火災との間に因果関係を肯定すべきである…」と述べている。——拙著「火災保険契約における相当因果関係説—阪神大震災に関わる一事件を中心に—」『早稲田商学』第三八六号六頁）、相当因果関係説（またはその別名である適当条件説）は、「相当」または「適当」と称せられることをもって、この言葉に何か特別な意味が与えられているかのようにはしばしば誤解される。しかし、その定義からも明らかなおり、一定事実間の条件関係を具体的場合または現実の場合について個別的に決めるのではなく、他の一般の場合に当てはめて決めるということを意味する以外、これらの言葉にはそれ以上の特別な意味はないのである。

6. おわりに

海上保険契約において、保険者の負担する危険と免責する危険とが競合または協力して損害を生ぜしめる態様は、基本的に二つある。すなわち、A危険とB危険とが別個独立に発生し、それがたまたま作用し合ったために損害が生じる「独立危険型因果関係」の場合と、A危険とB危険とが鎖の環のようにどこかで重なり合い繋がり合って、前の危険が後の危険を誘発し、後の危険が損害を生ぜしめる「他危険誘発型因果関係」の場合である。前者の場合には、その

損害はA危険に因って生じたのかB危険に因って生じたのかを決めなければならないので、法律上または契約上損害の原因とみなされるべき危険を選別するために、因果関係理論を適用しなければならないが、後者の場合においては、損害の原因が分かっても保険者の責任は決められないし、また保険者の責任を確定するために損害の原因を探る必要もないことをみた。そして、この場合には、「危険普遍の原則」と「免責危険優先の原則」を適用することによって容易に保険者の責任を確定することができるが、最初に起こった危険が保険者の負担する危険であって、しかも損害に至る危険の連鎖の中に保険者の免責する危険がある場合には、これらの原則を適用して得られた結論と、危険の発生態様の違いによって「独立危険型因果関係」か「他危険誘発型因果関係」かといった区別をせずにその理論を適用して保険者の責任の有無を決める自然成行説によって得られる結論とが異なることがあることを述べた。

さらに、因果関係説として重要な地位を占める相当因果関係説の実体がいかに曖昧模糊としているかについて簡単に述べた。海上保険法域において何人かの学者がその採用を主張し、実務において保険事故と損害との間の因果関係の判断に当たって一般に採用されるといい、また裁判官がその判断の根拠として求める相当因果関係説は「ある結果の発生にとって不可欠条件をなしたものの中で、適当条件のみをもって原因とみる見解である」という漠然たる定義以外にその姿は実におぼろげなのである。損害を生じた具体的場合において、保険者の責任の有無を判断する前提となるべき不可欠条件（*condicio sine qua non*）についてすら、その中身は判断者によって異なる。原因となるべき適当条件についても、その内容は論者によって相当異なり、不可欠条件の中からそれを選別する方法およびその判断の基準も大いに異なる。適当条件が複数あり、その中に免責危険が含まれる場合の保険者の責任についても、これを決定することができないとする説から、免責危険を中性的事実として、その判断に当たって無視するもの、重複保険の原則を持ち出して保険者に損害額の半分を

負担させるもの、あるいは交通事故における過失割合の判定のように、各危険の損害に対する寄与割合を判定して、保険者に損害を部分的に負担させるものまでである。適当条件の選別については相当因果関係説に拠るが、適当条件が2つ以上ある場合には、原因の決定を放棄し、その判断については他の因果関係説に譲るというものまでであるのである。

したがって、その内容も、判断の仕方も判断の基準も異なる説をすべて相当因果関係説とすることができるとすれば、いったい裁判官はいずれの相当因果関係説をもって判決を下し、実務家はいずれの相当因果関係説をもってそのてん補責任の有無と範囲を決めるのであろうか。少なくとも、その結論を出すに当っては、そこに至る過程でどの相当因果関係説による方法を探り、どういう基準に従ってどのような判断を下したのか、そのことを明らかにすべきではなかろうか。しかも相当因果関係説を採る以上、それは大方のものにとって疑問と反論の余地のない、納得のいくものでなければならない。

このように、海上保険契約における因果関係の諸相は、この問題に対する多くの英知の長年にわたる真剣な研究や討議にもかかわらず、いまだ明確な答が得られていない。こういった状況の中で、実際に起こった損害に対する保険者の責任の決定は、したがって、時に当事者にとっては死活問題であるのに、契約当事者の妥協や、裁判官の個人的判断や漠然たる感覚によって決定されるというように、実に不安定な状況に置かれていることが分かるのである。