

米国自動車保険約款免責条項 第2条について

坪井昭彦

I はしがき

本稿の目的は、New Policy⁽¹⁾の免責条項第2条の解説と、同条とFAP⁽²⁾および日・英自動車保険約款免責条項との比較・検討を行なうことにある。

免責条項第1条は、さきに吟味したように、Coverage A (総合危険担保)、Coverage B (衝突、転覆危険担保)、Coverage C (海上危険担保)、Coverage D (身体傷害賠償責任担保)、Coverage E (財物損害賠償責任担保)、およびCoverage F (医療費担保)のすべてのCoveragesに適用されるため⁽³⁾、第1条列挙の事由によって生じるすべての損害について、保険者を免責としていたが、免責条項第2条は、車両担保(Coverages A および B)および海上危険担保(Coverage C)のみに適用され、賠償責任担保(Coverages D および E)および医療費担保(Coverage F)には適用がないため、自動車の物的損害に対する保険者のてん補責任を免除するに過ぎない。

また、免責条項第2条は、a号からg号までの7号よりなり、a号、f号およびg号はCoverages A および Bに、また、b号ないしe号はCoverages A、

-
- (1) New Policy とは、米国系の損害保険会社が現在わが国において使用中の Foreign Automolile Policy を指し、米国で使用されている Domestic or Home Automobile Policy を含まない。拙稿「米国自動車保険約款免責条項第1条について」『香川大学経済論叢』第42巻第1・2号、1969年6月(以下、拙稿「免責条項第1条について」と記す)、32ページをみよ。なお、英米においては、Policy (保険証券)という場合、普通および特別保険約款を含めたものを意味する。
 - (2) FAP は Family Automobile Policy の略称であり、米国で使用されている Domestic or Home Automobile Policy の一つである。なお、詳しくは、拙稿「免責条項第1条について」71-2ページをみよ。
 - (3) Coverage A ないし Coverage F の担保内容については、拙稿「免責条項第1条について」38-40ページをみよ。

BおよびCに、それぞれ適用されるため、a号、f号およびg号は、運送用具としての自動車の車両損害についてのみ保険者を免責としているに過ぎないが、b号ないしe号は、運送用具としての自動車の車両損害のみならず、海上を輸送される積荷としての自動車の損害についても保険者を免責としているのである。したがって、すべての Coveragesが付保された場合における免責条項としての性格についてみた場合、b号ないしe号は、a号、f号およびg号の場合よりもより制限的である、ということができる。

以下に免責条項第2条の原文および訳文を掲げ、項を分って解説することとする。

“This Policy Does Not Apply:

II. Under Coverages A, B and C,

- (a) Under Coverages A and B only, to tires unless damaged by fire or stolen or unless such loss be coincident with other loss covered by this policy;
- (b) to any damage to the automobile which is due and confined to wear and tear, freezing, mechanical or electrical breakdown or failure, unless such damage is the result of other loss covered by this policy;
- (c) to robes, wearing apparel or personal effects;
- (d) to loss or damage due to confiscation, nationalization or requisition by or under the order of any government or public or local authority or to loss or damage which occurs subsequent to abandonment or to relinquishment of possession of the automobile, made necessary by order of such authority;
- (e) while the automobile is subject to any bailment lease, conditional sale, mortgage or other encumbrance not specifically declared and described in this policy;

- (f) under coverages A and B only, to loss or damage caused by riot, strike, riot attending a strike, or civil commotion;
- (g) under coverages A and B only, to loss or damage arising while the automobile is being transported by water or is being loaded on, or unloaded from, any ship, lighter or connecting vessel. This exclusion shall not apply while the automobile is in transit (1) on inland waterways in the countries designated in Item 7 of the declarations, or (2) by sea, on a voyage not exceeding 65 hours duration under normal conditions, between such countries in Europe and /or North Africa as may be designated in Item 7 of the declarations.”

「この保険証券は下記の各号に対してはこれを適用しない。

II. 担保 A, B および C において,

- (a) 担保 A および B のみにおいて, タイヤの損害。ただし, 火災または盗難によって損害を被った場合, またはタイヤの損害がこの保険証券によって担保されている他の損害と併起した場合は, この限りでない。
- (b) 自動車の自然消耗, 凍結, 機械的または電氣的破損もしくは欠陥であり, かつその範囲にとどまる損害。ただし, かかる損害がこの保険証券によって担保されている他の損害の結果発生した場合は, この限りでない。
- (c) ひざかけ, 衣服または身回品の損害。
- (d) 政府もしくは官公庁当局による, またはその命令に基づく没収, 国有化または徴発によって生じた滅失もしくは損傷, またはこれらの命令により必要となる自動車の委付または所有権放棄後に生じた滅失もしくは損傷。
- (e) 自動車が賃貸借契約, 条件付売買契約の目的物とされまたは自動車に抵当権もしくはその他の第三者の権利が付着している間。ただ

し、その旨とくに保険者に申告され、かつこの保険証券に明記された場合は、この限りでない。

- (f) 担保AおよびBのみにおいて、一揆、同盟罷業、同盟罷業中に発生した一揆、または暴動によって生じた滅失もしくは損傷。
- (g) 担保AおよびBのみにおいて、自動車を水上輸送中、または一切の船舶、艇もしくは関係船舶に積込中またはこれらから積下し中に生じた滅失もしくは損傷。ただし、この免責条項は、自動車を、(1) 申告欄第7項に記載された地域における内水を輸送中、または、(2) 申告欄第7項に記載されたヨーロッパおよび/もしくは北アメリカの諸国間を通常の状態において65時間を超えない海上の航路を経由して輸送中、のときには、これを適用しない。

II 免責条項第2条a号の解説

1. 免責条項第2条a号は、Coverage A および Coverage B が付保されている場合に、火災、盗難によるタイヤ（チューブを含む）の損害、および保険証券で担保する他の損害と併起したタイヤの損害については保険者有責とするが、その他のタイヤの損害については保険者を免責とする旨規定している⁽⁴⁾。いわゆるタイヤの単独損害免責の規定である。

この規定は、自動車使用中もっとも損害が生じやすく、かつ、損耗が甚しい

(4) S. B. Ackerman, *Insurance*, New York, 1948, p. 555; J. L. Athearn, *Risk and Insurance*, New York, 1969, p. 268; A. G. M. Batten and W. A. Dinsdale, *Motor Insurance*, London, 1965, pp. 153, 293; C. H. Brainard, *Automobile Insurance*, Illinois, 1961, pp. 283, 384; W. Freedman, *Richards on the Law of Insurance*, New York, 1952, pp. 951, 2048; G. W. Gilbert, *Motor Insurance*, London, 1949, pp. 14, 78; M. R. Greene, *Risk and Insurance*, Chicago, 1962, pp. 401, 414; P. Gordis, *Property and Casualty Insurance*, New York, 1953, p. 448; S. S. Huebner, K. Black Jr., and R. S. Cline, *Property and Liability Insurance*, New York, 1968, p. 286; E. R. H. Ivamy, *Fire and Motor Insurance*, London, 1968 (以下, Ivamy, *Motor Insurance*, と記す), p. 410; C. A. Kulp, *Casualty Insurance*, New York, 1956, p. 193; J. H. Magee,

タイヤの通常損害 (ordinary damage) を排除することを企図したものである⁽⁶⁾。タイヤの損害が、悪意あるいたずらの結果生じたものか、または道床 (road bed) もしくは他物との接触によるものか、あるいは通常の消耗 (ordinray wear) であるかを決定することは通常極めて困難であり、したがって、被保険者がタイヤの損害の原因となった他の併起損害の存在を証明しない限り、保険者はタイヤの異常摩耗、パンクまたは他物との接触による損害等をてん補しないこととしたのである⁽⁶⁾。

米国における初期の保険証券は、タイヤの通常損害は勿論、タイヤの紛失、盗難の危険をも除外していたが、⁽⁷⁾その後担保範囲を拡張して、火災、盗難による損害および他の損害と併起したタイヤの損害をも保険者にてん補せしめることとした。

(1) 本号には、火災および盗難の2危険がとくに列挙されて免責危険から除外されているが、その理由は、通常、タイヤの盗難は自動車それ自体の盗難と併起し、またタイヤの火災損害も自動車それ自体の火災損害と同時に発生するから、かかる場合のタイヤの損害は、いずれもCoverage A によって担保され、別段問題は生じないが、冬季に、スノータイヤを自動車に取りつけるため、

Property Insurance, Chicago, 1947 (以下, Magee I と記す), p. 452; J. H. Magee and D. L. Bickelhaupt, *General Insurance*, Illinois, 1964 (以下, Magee II と記す), pp. 466, 468; J. H. Magee, *General Insurance*, Illinois, 1955 (以下, Magee III と記す), p. 368; J. H. Magee and O. N. Serbein, *Property and Liability Insurance*, Illinois, 1967 (以下, Magee IV と記す), p. 492; A. L. Mayerson, *Introduction to Insurance*, New York, 1962, pp. 140, 147; R. I. Mehr and E. Cammack, *Principles of Insurance*, Illinois, 1966, p. 165; A. H. Mowbray and R. H. Blanchard, *Insurance*, New York, 1955, p. 187; R. Riegel and J. S. Miller, *Insurance Principles and Practices*, New Jersey, 1966, p. 720; W. H. Rodda, *Fire and Property Insurance*, New Jersey, 1956 (以下, Rodda I と記す), p. 374; W. H. Rodda, *Property and Liability Insurance*, New Jersey, 1966 (以下, Rodda II と記す), pp. 329-30; A. S. White, *Motor Insurance for the Man at the Wheel*, London, 1966, p. 192.

(5) Brainard, *op. cit.*, p. 284.

(6) Rodda I, p. 374.

(7) Kulp, *op. cit.*, p. 193.

普通のタイヤを自動車から取りはずし、被保険者の車庫または物置等に保管している間に、タイヤが火災または盗難によって損害を被つたような場合に保険者のてん補責任の有無をめぐる紛争の生じる恐れがあることにある。

本号が、火災および盗難の二つの危険についてとくに言及しているのは、まさに上記のような場合を予想してのことであって、かかる場合には、保険者はタイヤの単独損害をもてん補する意図があるということを示したものである⁽⁸⁾。

ここに fire とは、火災保険における「火災」と同一の性質を有するものであって、一定の火床 (bestimmungsmässiger Herd) なくして発生し、または一定の火床を逸脱した火であって、自力をもって拡大しうる有害な火、すなわち損害火 (Schadenfeuer) をいう。

この火災の意義は、ドイツの現行火災保険普通約款 (Allgemeine Feuerversicherungsbedingungen-AFB) 第1条第2項前段の「火災の定義」すなわち「火災とは、火床なくして発生した火、または火床を去った火であって、自力で拡大しうるもの、すなわち損害火をいう。」に則つたもので、火災の意義としてはこの AFB の火災の定義が最も妥当かつ無難なものと思われるので、わが国においても、火災保険の場合とどうよう、自動車保険の分野においても、火災の意義については、この AFB の火災の定義を採用すべきであると考え⁽⁹⁾る。

(8) Brainard, *op. cit.*, 284.

(9) わが国においては、火災保険および海上保険 (英文積荷保険証券による積荷保険の場合を除く) においても、火災の意義を AFB の火災の定義と同じように解しているが、イギリスおよびアメリカでは異なった考え方をとっている。

イギリスにおいては、fire insurance における fire の意義に関して、多数の判決が下されており、また多くの著書にも論じられているが、もしも fire insurance の fire と自動車保険の fire とが同じ意義のものであるとすれば、イギリスにおける“fire”はわが国における「火」に当るものであり、わが国でいう「火災」は、これを強いてイギリスに求めるとすれば、英文積荷保険証券 (Cargo Policy) 上の Memorandum (免責歩合約款) における“burnt or buring”に当ることになるであろう。イギリスでは「火災の意義」(the meaning of “Fire”) について論じたとされているものであっても、その多くは「火災損害の要件」について論じたものであって、純粹に「火災」の意義について論じられているものは少ない (1941年を境として「火

はたして、私見のとおりであるとすれば、自動車内で発生した火災、他からの延焼によるもの、運転中、駐車中、車庫に格納中の火災による損害等、火災と認められるものによる損害はすべて保険者これをてん補しなければならない。

災の意義が論ぜられなくなった理由とその後の状況については、詳しくは、鈴木辰紀『火災保険法研究』、成文堂、1969、69-71ページを参照せよ。）。たとえば世界における火災保険法第一の名著といわれるA. W. B. Welford and W. W. Otter-Barryの*The Law relating to Fire Insurance* (1948, 4th ed., London) も、その59ページに「火災の意義」という1項を設け、「fire という言葉は損害の原因を意味し、特定の場合に損害が fire によって生じたかどうかを決定するためには、つぎの原則を適用しなければならない。すなわち、(1) 現実の fire または燃焼がなければならない。ゆえに単なる加熱 (heating) または醗酵 (fermentation) はそれによって生じた損害に対しては保険者をしててん補の責に任ぜしめるには不十分である。(2) 燃やして (on fire) はならない物が燃やされることを要する。(3) 災厄 (casualty) または事故 (accident) の性質のものがなければならない。しかし被保険者の黙認または同意なくして、第三者の故意の行為によって引き起こされた fire は、第3の原則のためには、事故によるものとみなされるべきである。以上三つの要件が充足されるならば、fire に「相当因果関係がある」(attributable to) 一切の損害は、それが現実の燃焼 (burning) によるものであろうと、亀裂が入ること (cracking) もしくは焦げること (scorching) によるものであろうと、または煙によるものであろうとを問わず fire insurance の契約によって保険者これをてん補する。」と論じているが、これは厳密に言えば、「火災の意義」について論じたものではなく、火災損害の要件を述べたものであるに過ぎない。英国においては、以前、火災発生の際の偶然性が fire の要件の一つとして考えられていたが、1941年以後は、これに代って上記要件中の第2の要件、すなわち「燃やしてはならない物が燃やされたかいか」ということが判定の真の基準として用いられることとなったため(Per Lord Atkinson in *Harris v. Poland* [1941] 1 K.B. 462)、わが国の「火災」という観念からは全く想像できない損害——たとえば宝石のような燃やしてはならないものがストーブの中に偶然に落ちるか、または無意識に投げ入れられた場合の「火」による損害——を「火災」による損害として保険者に負担せしめることとなった。かくて、現在英国の火災保険では、「火」と「火災」との間に明確な区別をつけることは不可能となったのである。

つぎにアメリカにおける火災の意義についてみると、アメリカの判例、学説は「火」と「火災」とを判然と区別しており、“Fire” という同じ文字が用いられていても、文言の解釈に当っては、アメリカの場合は英国の場合よりも遙かに制限的である。つまり英国においては「火災」という観念の中に Hostile fire (or Unfriendly fire) (敵対火または悪意火) のみならず Domestic fire (使用火) または Friendly fire (友愛火) をも含めるが、アメリカでは Hostile fire のみが「火災」に該当するとされる。したがって前述の宝石の損害はいわゆる Friendly fire ——すなわちストーブという一定の火床内に発生した火であって、火床から逸脱していない火——による損害ゆえ保険者にてん補責任は生ぜず (*Mode Ltd. v. Firemen's Fund Ins. Co.* (1941))、英国の場合とは反対の結論に到達することになる。しかしアメリカの Hostile fire は AFB の第3の要件、すなわち「自力をもって拡大しようかいか」という点は無問に付し、火力や火の規模の大小を問題にしていない。このためたとえ

しかし火を伴わぬ単なる焦損、発火の段階に至らない自然発熱、炎天下に放置しておかれたために生じる亀裂や変質等のタイヤの損害は排除されるべきであり、またタバコの火によるシートやひざかけの焦損、単なる電気的事故またはオーバーヒートによる部品の溶解破損、焦損等は火災とはいえないから保険者は免責を主張し得るものと解する。

Stolen とは、ある物が盗まれることまたは取られることであり、わが約款上の用語に従えば「盗取」⁽¹⁰⁾されることと同意義であると解する。すなわち盗取はわが刑法上の強盗罪、窃盗罪を構成する財物の強取および窃取をいい、強盗とは相手方の反抗を抑圧するに足る程度の暴行または脅迫をもって他人の財物を強取⁽¹¹⁾することを、また窃盗とは不法領得の意思をもって他人の財物を窃取する

灰皿から落下したタバコの火による絨氈の焼け焦げ損害も、それが本来意図していない場所にあった火によるものであるという理由で Hostile fire による損害として保険者にてん補責任があると、判決されている (Swering v. Connecticut Fire Ins. Co. (1935))。

ちなみにフランスでは、火と火災とを明確に区別し、火災はすべて火であるが、すべての火が火災ではないとの立場をとっており、暖炉の中で生じた損害や煙草もしくはマッチの火による焼け焦げ損害については、「火」による損害ではあっても「火災」による損害ではないとして、保険者はてん補の責に任じていないとのことである (鈴木、前掲書、237ページ)。

以上によって明かなごとく、国によって「火災」の意義は異なるが、わが国においては、さきの例のストーブ内の宝石の損害やタバコの火による絨氈の損害は「火災」による損害とはいえず、保険者はこれらをてん補する責を負わないと解するのが至当であろう。(この点、ドイツにおいてもどうようかと考えるが、未だ詳かにしていない。)

(10) 車両条項第1条第1項をみよ。

(11) 英国においては、邦語の「強盗」を意味するものとして、thieves という言葉を用いている。ゆえに、英法上、thieves とは、暴力によって強奪をなす者、すなわち襲撃の盗賊 (assailing thieves) を意味し、隠密な窃盗 (clandestine theft) または小盗を含まない。そしてこのことは判例によって確定しているから、thieves という本来の言葉から考えた場合、邦語の「窃盗」に当たると思われるが、「強盗」と訳さざるを得ないのである。この点米法は英法と異なり、thieves の中に窃取 (larceny) または窃盗 (theft) を含ましめることが数件の判決によって確定しているから (Atlantic Ins. Co. v. Storow (1835); Spinetti v. Alass S. S. Co., 80 N. Y. 71, 36 Am. Rep. 579; American Ins. Co. v. Bryan, 26 Wend. 563, 37 Am. Dec. 2, 78; etc.), 米国においては、英法の thieves という危険と同一歩調をとるため、とくに「強盗」を意味するものとして、assailing thieves という言葉を使用しているようである。葛城照三『新版英文積荷保険証券論』早大出版部、1970年(以下、葛城『新版・積荷』と記す)、74-5ページをみよ。

ことを意味する。したがって逃走中の凶悪犯に自動車が強取せられた場合、あるいは運転手、助手の不在中に車体の全部、またはその一部である付属品を持ち去られた場合には、かかる盗取によって自動車に生じた損害については保険者にてん補の責任がある。さらにまた保険者はかかる盗賊による占有権の喪失による損害のほか、盗取されている間に生じた盗賊の行為による損害についてもてん補の責を負う。たとえば盗賊が逃走中に自動車を他物と衝突せしめる⁽¹²⁾か、あるいは墜落または転覆せしめた場合の損害、警察官の制止を無視して疾

(12) 衝突 (collision ; impact) とは、被保険自動車と被保険自動車以外の他物との衝突 (collision of an automobile covered by this policy with another object) を意味し、自動車が静止しているといなとこれをとわない。Collision とという言葉はラテン語の “Collisio”, “collidere” から派生したものであって、互にぶつかること (to dash together), 激しく突き当ること, 他物と激しく擦り合うかまたは他物に強く押しつけられること (one thing being rubbed or pressed against another), または煉瓦, 石もしくは他の固い物体 (solid substance) にぶつかることを意味する (Southern Cas. Co. v. Johnson, 24 Ariz 221, 207 P 987 ; Harris v. American Cas. Co., 83 NJL 641, 85 A 194)。また被保険自動車と他物との impact は水平線上で生じる必要はなく、自動車がエレベーターの通路を落下して通路の底部とぶつかった場合、または自動車を上に運んでいたエレベーターのケーブルが切れてエレベーターとともに落下した場合、あるいは泥土等を高くもち上げたシヤベルカーのシヤベルが自動車の上に落ちてきた場合等、これらすべての偶発事故から生じる impact は collision である、と判決されている。さらに高い建物から飛び降りた人間と自動車との impact も collision であると判決されたことがある。しかし米国のある裁判所は、地上に落下した人間と土地との激突は、地上に落下したリンゴが土地と衝突したとはいえないのとどうように、通俗かつ通常の意味において、土地と衝突したとはいえない、と判決している (Brainard, *op. cit.*, p. 258)。

被保険自動車が衝突する対象たる「物」(object) は、他の自動車はもちろん、舗装道路 (Great Amer. Mut. Indem. Co. v. Jones, 111 Ohio St 84, 144 NE 596, 35 ALR 1023 (1924)), 溝 (TC Power Motor Car Co. v. United States F. Ins. Co., 69 Mont 563, 223 P 112), 掘割道 (St. Paul Fire & Mar. Ins. Co. v. American Compounding Co., 211 Ala 593, 100 So 904 (1924)), 土手 (Columbia Ins. Co. v. Chatterjee, 93 Okla 249, 219 P 102), 峡谷 (Schussler v. Ft. Dearborn Cas. Underwriters, 230 Ill App 581), 切株 (Cova v. Bankers & Shippers Ins. Co., 100 SW 2d 23 (Mo App, 1937)), または木, 岩, 屏, 汽車, 電車, 牛, 馬等の他の物 (American A. Ins. Co. v. Barker, 5 SW 2d 252 (Tex Civ App)) をも含む。また Long v. Royal Ins. Co. 事件 (180 Wash 360, 40 P2d 132, 105 ALR 1423 (1935)) においては、トラックを流失させたハイウエイ上の洪水とトラックとの impact は保険証券の意味に該当する collision である、と判決されている。

(13) 墜落・転覆 (fall ; upset) 墜落とは自動車が崖, 堤防, 防波堤などの高所から落ちる場合はもちろん、道路や路切わきの溝または路外に車輪を落した場合等をも含む。また転覆とは自動車がスリップして路上でひっくり返ったり、あるいはハイウエーや堤

走り、追跡してきた警察官に発砲し、警察官がこれに応戦することによって生じた銃弾による損害等、盗取に相当因果関係のある諸損害についても保険者有責であると解する。ただ、領得の意思なき単なる占有の侵害、たとえば使用窃盗（無断一時借用——使用後権利者に返還する意思で自動車・自転車・カメラ・

防などからすべり落ちて田畑などの上にひっくり返ることを意味する。米国においては、以前、衝突の結果転覆した自動車の損害は衝突損害の一部として衝突約款 (Collision Insuring Clause) に基づき保険者でん補の責に任じていたが、衝突を伴わない転覆、たとえばハイウエー、提防等からすべり落ちて転覆した場合等の損害については、保険者はしばしば保険金の支払を拒否していたので、保険者は、被保険者の利益をはかるために Collision Insuring Clause に “or upset” (または転覆) という文言を追加し、転覆による損害の場合は、その原因のいかんをとわず、保険金を支払うこととした。したがって、今日では、被保険者は自動車が転覆によって損害を被ったという事実のみを保険者に通知すればよく、転覆の原因が衝突によるものか、爆風によるものか、台風によるものか、あるいは暴徒によるものかについて保険者に証明する必要はない。また転覆の程度については、自動車の上部が地面に密着するような形で完全にひっくり返っていようと、水平状態とはいえないような角度で傾いていようとそれはとうとろでない。(Jack v. Standard Mar. Ins. Co. (33 Wash 2d 265, 205 P2d 351, 8 ALR 2d 1426)。なお、転覆による損害の場合であっても、転覆が免責条項列挙の事由によって生じた場合には、保険者でん補の責に任じないことはいうまでもない。

つぎに墜落という言葉について問題となる点は、路上の窪みにタイヤが落ち込んだ結果自動車が衝撃によって損傷を被った場合、これは衝突による損害かそれとも墜落による損害かという点である。米国においては、ある場合には、わだち (rut)、穴 (hole) またはその他の路面の凹凸 (irregularity) は「物」であり、したがってこれら路面の凹凸との impact は collision とみなすとの判決があり、他の場合にはこれとは反対の判決が下されている (Brainard, *op. cit.*, p. 259)。かかる点がとくに問題とされるのは、New Policy の場合とどうよう、FAP も BAP もともに物損担保を Comprehensive Coverage (総合危険担保) と Collision or Upset Coverage (衝突または転覆危険担保) とに大別し、保険契約者の一つまたは両方の選択付保を許しているから (ただし、New Policy の場合、Collision or Upset Coverage—Coverage B のみの付保は認めておらず、同 Coverage 付保の場合には Comprehensive Coverage — Coverage A を同時に付保しなければならない)、これら両者のうちの一つのみが付保された場合には、路面の凹凸による損害が衝突 (Collision) による損害かそれとも墜落 (Fall) による損害かという点は保険者のでん補責任決定の際に重要な意味をもつことになる。それゆえ、たとえば、保険者が Comprehensive Coverage のみを引受けた場合、同保険者は路面の凹凸による損害は衝突による損害であり、自己にてん補責任はないと主張するであろうし、Collision or Upset Coverage のみを引受けた場合には、同保険者は上記損害は墜落による損害であるから自己にてん補責任はない、と主張するであろう。かくては被保険者はいずれの場合においても、保険者から上記損害を回収し得ないこととなるのである。この点、保険者は上記の二つの見解のうち、いずれかの一方向に見解を統一しておくことが必要である。

衣服などを権利者に無断で持ち出し使用した場合) についてはどのように解すべきかが問題となるが、かかる場合は一応盗取を構成しないと解すべきであろう。しかし領得の意思について、最高裁は「そもそも、刑法上窃盗罪の成立に必要な不正領得の意思とは、権利者を排除し、他人の物を自己の所有物と同様にその経済的用法に従いこれを利用し又は処分する意思をいうのであって、永久的にその物の経済的利益を保持する意思であることを必要とし⁽¹⁴⁾ない」と判示しているから、利用後に廃棄する意思で、または利用しなくとも放棄、破壊のみの意思で、自動車を盗み出す場合には、領得の意思ありといわねばならず、かかる場合の使用窃盗は窃盗と解せざるを得ない。したがって、領得の意思なきことが客観的に立証される場合、たとえば車両管理に無関係の従業員が会社の車を無断で一時借用した場合等を除き、使用窃盗も窃盗を構成するものと解すべきである⁽¹⁵⁾。

本号の「火災」(fire)、「盗難」(stolen)の危険は、保険条項第1条 (Insuring Agreement I) にいう fire, theft の危険と同じものであり、本来保険者が負担していた危険であるが、本号がタイヤについては一応一切の損害を除外したため、改めて「火災」と「盗難」によるタイヤの損害を保険者に負担せしめることにしたのである。

Other loss (他の損害)とは、Coverages AおよびBで担保されている諸危険によって生じた損害を意味し、「他の損害」とタイヤの損害とが併起した (coincident with) 場合には、タイヤの損害についても保険者にてん補責任が生じることとなる。

たとえば、狩猟中に、ハンターのうつつ第1弾が、野原に駐車中の自動車のタイヤを貫通して修繕不能の損害を与え、その後第2弾がフェンダーに損害を与えた場合、タイヤの損害はてん補されないが、1個の弾丸がフェンダーを穿ちさらにタイヤを貫通してその両方に損害を与えた場合には、タイヤの損害は

(14) 最高裁昭和26年7月31日第2小法廷判決、刑集5巻8号、1,437ページ。

(15) 東京海上火災保険株式会社編集『新損害保険実務講座第8巻 新種保険(上)』改定版、有斐閣、1967年、158ページ。

てん補されるであろう。けだし、前者の場合には、タイヤはフェンダーが損害を被った時にどうじに損害を被つたのでもなければ、同一の原因（すなわち同一の弾丸）によって損害を被つたのでもないから、フェンダーの損害は本号にいう「他の損害」を構成しないが、後者の場合にはタイヤはフェンダーの損害とどうじに、かつ同じ原因（すなわち同一の弾丸）によって損害を被つたのであるから、この場合のフェンダーの損害は本号にいう「他の損害」を構成することになるからである。⁽¹⁶⁾

2. 米国において使用中の Domestic or Home Automobile Policy の場合、悪意あるいたずら (malicious mischief) および蛮行 (vandalism) によるタイヤの損害については、FAP (Family Automobile Policy) と BAP (Basic Automobile Policy)⁽¹⁷⁾ との間には興味ある相違がある。すなわち FAP は明文をもってこれらの危険を担保するが、BAP はこれらを担保しない。⁽¹⁸⁾ したがって、BAP のもとでは、蛮行者 (vandals) がナイフ等でタイヤを切り裂いた場合、この者が自動車の塗装、アンテナ、ヘッドライト等自動車の部品を盗取した場合を除き、⁽¹⁹⁾ タイヤの損害はてん補されない。⁽²⁰⁾ これに対し、FAP のもとでは、⁽²¹⁾ タイヤの切り裂き損害は、たとえこれが自動車の他の部分の損害と併起しなかった場合でも、保険者これをてん補するのである。

すでに述べたように、⁽²²⁾ わが国で使用中の New Policy と、BAP とはほとんど同じ内容の Policy であり、とくにタイヤの損害については、両 Policy とも同旨の規定を設けているので、悪意あるいたずらや蛮行によるタイヤの単独損害

(16) Brainard, *op. cit.*, p. 284.

(17) FAP と BAP については、拙稿「免責条項第1条について」71-2ページをみよ。

(18) FAP Part III Physical Damage, Exclusions は、"This policy does not apply under Part III : (f) to tires, unless damaged by fire, malicious mischief or vandalism, or stolen or unless the loss be coincident with and from the same cause as other loss covered by this policy." (イタリックは筆者)、と規定している。

(19) BAP Exclusion (n).

(20) Rodda I, p. 374 ; Gordis, *op. cit.*, p. 448.

(21) Brainard, *op. cit.*, pp. 284-5.

(22) 拙稿「免責条項第1条について」72ページをみよ。

については保険者にてん補責任は生じないが、この点、New Policy も F A P と同じように蛮行によるタイヤの単独損害をてん補することが望ましいし、もしもこのために保険料の追徴が必要であれば、これを条件に、特約をもってかかる損害をてん補するよう担保範囲の拡張を図ることが望ましい。

3. つぎに、英約款についてみると、同約款は、ブレーキをかけることによって生じるタイヤの損傷、運転中に生じるパンク、切り傷、または破裂等の単独損害は保険者の責任外とするが、タイヤの損害が衝突、悪行(malicious act)、火災、または盗難によって生じた場合には、保険者これをてん補する、と規定する。⁽²³⁾この点米国の F A P と同趣旨であり、実務上の取扱いも同じようである。

4. わが約款車両条項第3条第7号は、「当会社は、タイヤ(チューブを含む)に生じた損害をてん補する責に任じない。ただし、火災もしくは盗取によって生じた損害または車両が同時に損害を被った場合を除く。」と規定する。これは、第2条a号およびB A Pの規定と同旨の規定であり実務上の取扱いは各約款とも同じであるからとくに問題とすべき点はない。

わが旧約款⁽²⁴⁾によれば、火災、および盗難によるタイヤの単独損害を保険者免責としていたが、現行約款は、これら2危険による単独損害を保険者有責としたため、New Policy と同じ担保内容のものとなった。この点現行約款の方が被保険者にとって有利であるといえることができる。

しかし、現行約款は、悪行、蛮行によるタイヤの単独損害を保険者不担保としているため、担保内容の面では、F A Pや英約款よりも劣っているため、近い将来はともかくとして、いずれは、F A Pおよび英約款の場合とどのように、悪行または蛮行によるタイヤの単独損害をもてん補するような方向で検討をすすめてゆくことが望ましい。

III 免責条項第2条b号の解説

1. 免責条項第2条b号は、Coverage A, Coverage B およびCoverage Cが

(23) Exception to Section I (Loss or Damage) (4). Batten and Dinsdale, *op. cit.*, pp. 153, 293; Gilbert, *op. cit.*, pp. 14, 78; Ivamy, *Motor Insurance*, p. 410.

(24) 旧自動車保険普通約款第5条第3号をみよ。

付保されている場合に、自動車の自然消耗、凍結、機械的または電氣的欠陥もしくは破損の損害それ自体を保険者免責とするが、かかる損害が原因となつて発生した損害、および保険証券で担保する他の損害の結果発生した損害については保険者有責である旨規定している。

ここに wear and tear (自然の消耗) とは、自動車が普通の使用過程において必然的に被る損害であつて、通常その発生が確実なものであり、摩滅、腐しよく、さび等、被保険自動車の通常使用の結果生じる自然的な結果(the natural consequences) をいう。⁽²⁵⁾

自動車の自然消耗は普通その発生が確実であるため、偶然性を欠き、保険保護の対象とはなり得ず、今日では欧米諸国を始め、世界いずれの国においても一般にこの種の損害を保険者の責任外としている。

かつて、1887年の Wilson v. Cargo ex Xanto ⁽²⁶⁾ 事件において、Lord Hershell は「海固有の危険」(perils of the seas) という言葉の意義に関して判決を下す際に、「自然消耗」(wear and tear) について、つぎのように述べた。「保険証券の目的とするところは、起こるかもしれない事故に対して損害てん補を確保することであつて、起こるに相違ない出来事に対して損害てん補を確保することではない。」と。かかる見解は自動車保険における自然消耗についても当てはまるものであり、自動車の自然消耗についても保険者免責と解するのが至当である

(25) Ackerman, *op. cit.*, p. 555; Athearn, *op. cit.*, p. 268; Batten and Dinsdale, *op. cit.*, pp. 153-4, 175, 257, 293; Brainard, *op. cit.*, pp. 277, 383; H. S. Denenberg, R. D. Eilers, G. W. Hoffman, C. A. Kline, J. J. Melone and H. W. Snider, *Risk and Insurance*, New Jersey, 1964, pp. 218, 335, 344; Freedman, *op. cit.*, pp. 951, 2048; Gilbert, *op. cit.*, pp. 14, 17, 46, 78; Gordis, *op. cit.*, p. 448; Greene, *op. cit.*, pp. 401, 414; Huebner, Black Jr., and Cline, *op. cit.*, p. 286; Ivamy, *Motor Insurance*, p. 410; Kulp, *op. cit.*, 192; J. D. Long and D. W. Gregg, *Property and Liability Insurance Handbook*, Illinois, 1965, p. 557; Magee I, p. 452; Magee II, pp. 466, 468; Magee III, p. 368; Magee IV, p. 492; Mayerson, *op. cit.*, pp. 140, 147; Mowbray and Blanchard, *op. cit.*, pp. 186-7; Riegel and Miller, *op. cit.*, p. 721; Rodda I, pp. 373-4; Rodda II, p. 329; White, *op. cit.*, p. 192.

(26) Batten and Dinsdale, *op. cit.*, p. 153.

(27) *Ibid.* Athearn, *op. cit.*, p. 268.

(28) (The Xantho) (1887), 12 App. Cas. 503; 6 Asp. M. L. C. 207.

う。

Freezing (凍結)とは、冬季におけるラジエーターやモーター等の凍結による損害を意味し、かかる凍結損害については保険者免責である。

かかる損害は、とくに冬季に、被保険者が自動車の冷却装置に不凍液 (anti-freeze) を入れることを怠り、ためにラジエーターやモーターが凍結する場合に生じるのであるが、このような凍結による損害は被保険者が容易に予見し得るものであり、したがって保険者の責任外である。⁽²⁹⁾

Mechanical or electrical breakdown or failure (機械的または電氣的破損もしくは欠陥)とは、自動車の機械、電気系統の瑕疵 (inherent vice or nature) または内部的原因に起因する機械的または電氣的破損 (breakage or seizure) を意味する。⁽³⁰⁾

かかる機械的、電氣的損害は、管理不全 (整備不十分の場合を含む)、規定能力以上の酷使、正当な使用方法に対する違反、保険の目的の内在的瑕疵等によって生じ、いずれも挙証上の困難が伴うため、発生原因のいかんをとわず一応保険者を免責としたのである。⁽³¹⁾しかし問題となるのは、自動車の通常の使用
方法または運行において予測されない危険による損害、すなわちわが約款にいう「偶然な外来の事故」に起因する損害の場合にも保険者が免責を主張し得る
かいなかという点である。⁽³²⁾わたくしは、これについては、否定的に解する。その理由は、たとえば、センターラインを越えて直進してくる対向車を避けるために無理な操作が行なわれた結果、機械的損害が発生した場合に、それが潜在的な瑕疵 (latent defect) に基因したものでないにもかかわらず保険者を免責
⁽³³⁾

(29) Brainard, *op. cit.*, pp. 277, 383.

(30) Batten and Dinsdale, *op. cit.*, pp. 175, 257; Gilbert, *op. cit.*, p. 17.

(31) 東京海上編, 前掲書, 177ページ。

(32) 車両条項第3条第5号を参照せよ。

(33) 金属は弱り (fatigue) により、または、結晶化 (crystallization) によって、その分子結合が分解することがあるが、このような原因による砕け (brittleness) は潜在瑕疵ではなく、自然消耗である。船舶または船舶用機械の場合、潜在瑕疵 (latent defect) というのは、製造の際に資材に存するひび (flaw) またはその他の欠陥 (defect) であって、通常の試験方法によっては発見することのできないものを、ま

とすることになれば、自動車保険の物損担保の側面は著しく狭められることとなり、機械部品の損害については保険的な効用が失われることになる、と考えるからである。したがって上述のような場合はもちろん、衝突、落雷、あるいは操作ミス、たとえばギヤチェンジ・ミスによりミッション内部のギヤがチップングにより欠損した場合等は外来の事故によるものとして保険者にてん補責任が生じると解するのである。

(1) 本号は“is due and confined to”(…でありかつその範囲にとどまる)と規定しているが、これによって免責事由の範囲はかなり制限されることとなり、保険者は自然消耗等それ自体については免責を主張し得るが、自然消耗等が原因となって発生したいわゆる拡大損害 (further damage or loss) については免責を主張し得ないこととなる。ゆえに、たとえば、ステアリングギヤの損耗が被保険自動車と他物(たとえば電柱や他の自動車)との衝突、または被保険自動車の墜落・転覆の原因となった場合には、衝突または墜落・転覆の原因となったステアリングギヤそれ自体の損耗については保険者にてん補責任は生じないが、衝突または墜落・転覆によって生じた車両損害については、Coverages AおよびBが付保されている限り、保険者にてん補責任が生じることとなる。⁽³⁴⁾

また、部品のゆるみ (slackness)、ひび (flaw)、過熱 (overheating) 等は機械的、電氣的破損 (breakage or seizure) の原因となることがあり、自動車が高速度で疾走中にかかる破損が生じると大事故を誘発することも稀れではない。このような場合、機械的、電氣的損害それ自体については保険者免責となるが、かかる損害が原因となって発生した事故による拡大損害については保険者有責である。

あるいは、オートマチック・トランスミッションのある自動車を所有している

た、不完全な鍛接または不完全な冷却に起因する分子結合の不完全、あるいは、炭素、硫黄その他の非金属が金属の精錬工程中にその金属に残っていたことに起因する分子結合の不完全を意味し、設計上のミスを含まない。H. A. Mullins, *Marine Insurance Digest*, Maryland, 1959, p.142; 葛城照三『イギリス船舶保険契約論』早大比較法研究所, 1962年(以下、葛城『イギリス船舶』と記す), 256ページ。

(34) Rodda II, 329.

妻が、夫のステイックシフトカーを借りて運転しようとした際、コンベンショナルギヤを使って運転していたことを忘れて、レバーを逆に入れたため、ギヤを著しく損傷せしめた場合には、かかるギヤの損害は、本号にいう“wear and tear”でもなければ、“mechanical breakdown”にとどまる損害でもなく、被保険者の妻の急激にして、かつ不適切な操作 (sudden and inept maneuver) による損害であって、保険者有責と解すべきである。⁽³⁵⁾

つぎに、「…でありかつその範囲にとどまる」という損害の具体的な範囲をどこまでと解すべきかという点が問題となる。つまり 部品の 範囲を 単体 部品 (piece) とすべきか、あるいは総合組付部品 (assembly parts) までとすべきか、それともこれら両者の 中間に位置する機能部品 (unit parts) の範囲までと解すべきか、ということである。わが国では、実務上、機械の機能上一体をなしている部分までを免責とする考え方、すなわち機能部品の範囲までを免責損害の範囲と解する考え方をとっているようであるが、⁽³⁶⁾ New Policy の場合もかかる考え方を採用し、わが約款と解釈上の統一をはかることが望ましい。

(2) ここに other loss (他の損害) とは、Coverages A, B および C において担保されている諸危険によって生じた損害を意味し、かかる損害の結果発生した凍結損害、機械的または電氣的破損損害については保険者有責である。

たとえば、冬季において、自動車の wiring 内に火災が発生し、自動車を運転することが不可能となった結果、ラジエーターが凍結によって損害を被った場合には、その凍結損害は、保険者によって補されるものと解する。けだし、この場合の凍結による損害は、Coverage A によって担保されている「他の損害」たる「火災」の結果発生したものであるからである。⁽³⁷⁾

また自動車が盗難にあい、後日返還されたが、モーターが、盗賊の占有中に、凍結によって損害を被っていた場合、または盗賊が逃走中に無理な運転を

(35) *Fire, Casualty and Surety Bulletins*, March 1962, by the National Underwriters Company.

(36) 東京海上編, 前掲書, 178ページをみよ。

(37) Gordis, *op. cit.*, p. 448.

したため、機械的もしくは電氣的な損害を被っていた場合には、保険者は、かかる凍結損害および機械的、電氣的損害をてん補するであろう。けだしこの種の損害は Coverage A のもとで担保されている「盗難」の結果発生した損害であるからである。

さらにまた自動車が積荷として海上輸送されている間に生じた損害についても本号が適用されるから、輸送中の船舶が暴風雨に遭遇して海水または雨水が自動車の電気もしくは機械系統内部に侵入したために部品にさびや腐しよくが生じた場合には、本号にいう「他の損害」によるものとして保険者の負担に属することになるが、自動車が汽船会社または港務局等に引渡される前に部品がすでに雨水等により湿気を帯びており、これが航海の通常の経過においてさびを生じせしめたのであれば、これは保険の目的の固有の瑕疵または性質による損害として保険者はb号により免責を主張し得るものと解する。

(3) 本号は Coverages A, BおよびCには適用されるが Coverages D, EおよびFには適用がないので、賠償責任担保および医療費担保については保険者依然として有責である。したがって、自動車の自然消耗や潜在的瑕疵が原因となって他人に死亡、身体傷害または財物損害を与え、ために損害賠償の責任を負わされるか、または搭乗者が身体傷害を被る場合には、保険者はかかる損害に対しててん補の責を負わなければならない。この点、FAP, BAP, 英約款およびわが約款もどうようである。

2. 米國で使用中のFAPとBAPの間には、自然消耗、凍結等の免責事由については、その担保範囲にかなりの相違がある。すなわち、FAPが“*This policy does not apply to damage which is due and confined to wear and tear, freezing, mechanical or electrical breakdown or failure, unless such damage results from a theft covered by this policy.*”と規定しているの⁽³⁸⁾に対し、BAPは“*This policy does not apply to any damage to the automobile which is due and confined to wear and tear, freezing, mechanical*

(38) FAP Part III—Physical Damage Exclusion (e).

or electrical breakdown or failure, unless such damage is the result of other loss covered by this policy.”と規定しているから、BAPの方がFAPよりも相当幅広い保険保護を与えることとなる。つまりBAPは「保険証券が担保する他の損害の結果」生じたものについては保険者有責である旨を規定しているのに対し、FAPは「保険証券が担保する盗難の結果」生じたものについてのみ保険者有責である旨規定しているに過ぎないからである。

ゆえに、たとえば、被保険者が、自動車を他物に衝突せしめたが、深夜であったため適切な処置を取ることができず、翌朝まで自動車をそのまま放置していたところ、気温の下降によって凍結損害が生じた場合、BAPのもとでは、保険者有責であるのに対し、FAPのもとでは、保険者は免責されることになる。しかしこの種の損害が自動車の盗難中に生じた場合には、BAPとFAPとの間には保険者のてん補責任についてなんらの相違も生じないのである。

なお、FAPおよびBAPは、ともに、自然消耗、凍結等の損害であって、その範囲にとどまる損害を保険者免責とするが、かかる損害に起因したいわゆる拡大損害については、保険者これをてん補する旨規定しているから、いわゆる拡大損害が物的損害である場合はもちろん、賠償責任損害または医療費損害であっても保険者これをてん補しなければならない。この点、New Policyの場合と同じである。

3. 英約款は、使用の喪失 (loss of use)、減価、自然消耗、機械的または電氣的故障、欠陥または破損については保険者てん補の責を負わない、と規定する。この点、他の諸約款と同じである。

しかし、同約款は、被保険者が希望する場合、新しい自動車については、使用の喪失および機械的破損をてん補するよう保険保護を拡張することを認めて

(39) BAP Exclusion (1).

(40) Brainard, *op. cit.*, p.383.

(41) Batten and Dinsdale, *op. cit.*, pp.153-4, 293; Gilbert, *op. cit.*, pp.14, 17; Ivamy, *Motor Insurance*, p.410.

(42) いるが、被保険者からの希望は極めて少ないというのが実状のようである。その理由は、近代における自動車の工学的作業がかなり高度なものであるので、機械的破損のてん補を要求する者が殆んどいないということにあるらしい。したがって、實際上、機械的破損の損害引受けが行なわれることは極めて少ないようである。⁽⁴³⁾

(1) 英約款では、氷結 (frost) による損害は、たとえその危険が保険証券上に明記されていない場合でも保険者これをてん補する⁽⁴⁴⁾とのことであり、この点、New Policy, BAP, FAPおよびわが約款の場合とは異なる。

(2) 自然消耗等が原因となって発生したいわゆる拡大損害について保険者を有責とする点は他の諸約款の場合とどうようである。したがって、ステアリングギヤ内部の欠陥が大きくなったために自動車が電柱に衝突した場合、その欠陥のあったステアリングギヤの損害、すなわち機械的破損損害それ自体はてん補されないが、自動車自体に生じた他の一切の物的損害はもちろん、電柱の所有者に対する賠償責任損害についても保険者にてん補責任が生じることになる。また他人を死亡せしめ、または身体傷害を与えたことによって被保険者が負担しなければならない賠償責任損害をも保険者てん補するのである。

4. わが約款車両条項第3条第4号は、わが商法第641条の法定免責事由を自動車保険に適するよう修正して、保険の目的に存在する欠陥または摩滅、腐しよく、さびその他の自然の消耗それ自体を保険者免責とし、それらによって生じた損害は保険者有責としている点、第2条b号およびBAPと同趣旨である。したがって、ブレーキのライニングの摩滅が衝突の原因となった場合、ブレーキ部分の損害はてん補されないが、衝突により生じた損害については保険者有責である。⁽⁴⁵⁾

(42) Batten and Dinsdale, *op. cit.*, pp. 153, 257.

(43) *Ibid.*, p.175.

(44) *Ibid.*, p.153; White, *op. cit.*, p.192. ただし、氷結に対して相当の注意が払われていた場合に限られるようである。

(45) 東京海上編, 前掲書, 45ページをみよ。

(1) わが旧約款第3条第2号は、保険の目的に存在する瑕疵、自然の消耗等それ自体はもろん、その結果生じるいわゆる拡大損害をも保険者免責としていたが、⁽⁴⁶⁾現行約款では、上述のごとく、拡大損害については保険者てん補の責に任じることとした。また旧約款は、現行約款のように、車両条項および賠償責任条項というような約款上の区別を設けておらず、また、3条2号の適用範囲についても、約款上明文の規定を設けていなかったため、同号は車両担保のみならず賠償責任担保にも効力が及び、したがって、保険者は、自然消耗等による賠償責任損害についても免責を主張し得るとの解釈がなされていた。そしてかかる解釈は、当然、被保険者に不利な結果をもたらしていた。しかし、現行約款は、車両条項と賠償責任条項とを明確に区別し、自然消耗等による損害を保険者免責とする旨の規定は車両担保にのみ適用されるということを明確にしたため、旧約款の場合にみられたような問題の生じる余地はなくなり、被保険者は賠償責任損害についても保険保護を受け得ることになったのである。

この点については、約款改正の際、恐らく、英米の約款が参考にされたのであろう。

(2) またわが約款車両条項第3条第5号は、偶然な外来の事故に直接起因しない保険の目的の電氣的または機械的損害を保険者免責とする旨規定し、いわゆる故障損害を排除しているが、この種の損害が原因となって発生した拡大損害は保険者免責とされないこと、第3条4号の場合とどうようである。

IV 免責条項第2条c号の解説

1. 免責条項第2条c号は、Coverage A, Coverage Bおよび Coverage

(46) 旧約款第3条第2号は、保険の目的に存在する瑕疵またはその磨滅、腐蝕その他の自然の消耗に因って生じた損害に対しては保険者てん補の責に任じない旨規定していたが、この「……に因って生じた損害」という言葉については、2通りの解釈が存在し、その1は、瑕疵等それ自体はもちろん、瑕疵等が原因となって発生した損害もすべて保険者免責とするという解釈と、その2は、瑕疵等それ自体は免責であるが、瑕疵等が原因となって生じた車両の他の部分の損害については保険者有責であるという解釈であった。わたくしは、約款の文理解釈からみて、原因たる瑕疵等それ自体はもちろん、その結果たる他の損害もすべて保険者免責とするという第1の解釈を正当と考えていた。

Cが付保されている場合に、自動車の車内または車上有る、ひざかけ、衣服または身回品が被った損害を保険者免責とする旨⁽⁴⁷⁾の規定である。

ここに robes (ひざかけ) とは、獣皮や毛糸などで作った保温用のひざかけであって、主に旅行用として用いられるものをいい、これにはかなり高価なものがある。

Wearing apparel (衣服) とは、被保険者および被保険自動車に同乗中の者の所有にかかる衣服をいい、一時的に車内または車上有り置かれているものをも含む。

Personal effects (身回品) とは、被保険者および被保険自動車に同乗中の者が所持している身回品をいい、カバン、ハンドバッグ等とその中味を含む。

(1) New Policy が与える保険保護の対象は、被保険自動車と被保険トローラーのみであり、身回品等⁽⁴⁸⁾は、通常、自動車およびトローラーという言葉には含まれないと解すべきであるから、一見これら身回品等を免責条項に列挙する必要がないように思われるが、実はそうではないのである。なんとなれば、New Policy は、保険条項第5条a号(4)において、「自動車」に「その備品および自動車に恒久的に付属された他の設備」をも含ませる旨を規定しているから、「備品」という言葉には、ひざかけ、衣服および身回品が含まれるという主張が被保険者によってなされ、「備品」の意義をめぐる紛争の生じる恐れがあるので、かかる拡張解釈の余地を残さないために、免責条項にこれらの物品を明示したのである⁽⁴⁹⁾。かくして、本号の規定により、ひざかけ、衣服、または身回品に生じた損害は、それが車内で生じると、車上で生じると、はたまたまかなる危険(たとえば火災、盗難、爆発、衝突)によって生じるとを問わず、保険者の責任外とされるのである。

(47) Ackerman, *op. cit.*, p.555; Brainard, *op. cit.*, pp.264-5, 361-2, 383-4; Freedman, *op. cit.*, pp.951, 2048; Huebner, Black Jr., and Cline, *op. cit.*, p.286; Kulp, *op. cit.*, p.193; Magee I, pp.452, 453; Magee III, pp.368, 370-1; Mehr and Cammack, *op. cit.*, p.165; Mowbray, *op. cit.*, p.187; Riegel and Miller, *op. cit.*, pp.720-21; Rodda I, p.374; Rodda II, p.329.

(48) 拙稿「免責条項第1条について」40ページをみよ。

(49) Brainard, *op. cit.*, p.383, をみよ。

また本号は Coverage Cにも適用されるため、積荷として海上輸送中の被保険自動車内にある身回品等の損害についても保険者免責とされるのである。

(2) 以上の次第であるから、New Policy は、約款上、被保険者または同乗者の身回品等に生じた損害については保険者を免責とするが、わが国においては、保険の実務上、被保険者に対するサービスとして、身回品等の損害を特別に担保しているようである。

かかる特別の担保には、Escort Personal (身回品特約担保、以下EPと略称する)と Escort Commercial (積載品特約担保、以下ECと略称する)の2種類がある。EPは、自家用乗用車、軽乗用車、ライトバン(0.5トン以下のトラックを含む)、軽貨物車の車内または車上にある個人所有の身回品が被保険危険によって損害を被った場合にこれをてん補し、ECは、上記自動車に積載中の商品、什器、備品が被保険危険によって損害を被った場合にこれらをてん補する。ただし、積載品の盗難の危険については、自動車の車内もしくは自動車の周囲に人がいないときは、自動車ごと盗取された場合、また窓、ドア等が施錠されていたときは、これらがこわされて車内の積載品が盗取された場合に限られ、原則として、密閉式の自動車に積載中の物品について保険保護が与えられるのである。また保険保護の対象から除外される物としては、EPの場合、金銭、有価証券および生きた動物があり、ECの場合には、金銭、有価証券および生きた動物のほか、植物、設計書、図面、書類、宝石、貴金属品、美術品、骨とう品、梱包されていないガラス・彫像等があり、これらに生じた損害は原因のいかんをとわず保険者免責とされるのである。

つぎに保険料についてみると、EPの場合には保険料の支払を必要としないが、ECの場合には所定の保険料を支払わなければならない、保険金額の増額を希望する場合には、保険者の事前の承認を得て追加保険料を支払わなければならない。

さいごに、保険金額についてみると、EPの場合は、Coverages A, B, D, EおよびFが付保されている場合には、邦貨にして、1事故当り最高100,000円まで、また Coverages DおよびEのみ付保の場合には、邦貨にして、

1事故当り最高50,000円までを保険者有責とし、1事故につき3,600円の免責金額を設けているから、被保険危険によって車内または車上有る身回品に損害が生じた場合には、3,600円の免責金額を超過する損害額について、保険者にてん補責任が生じることとなる。またECの場合は、付保の前提条件として賠償責任担保(Coverages DおよびE)の付保が義務づけられているから、賠償責任担保が付保されていさえすれば、保険者はECの保険を引受けることになる。この場合の保険金額は100,000円から100,000円ごとの増額で500,000円までの5段階に、また保険料は2,000円から2,000円ごとの増額で10,000円までの5段階にそれぞれ分けられている。保険契約者が500,000円以上の保険金額を希望する場合には、保険者の承認を得て追加保険料を支払わなければならない。またECの場合もEPの場合とどうように3,600円の免責金額が設けられている。

このように New Policy は、個人所有の身回品については、保険料を徴収することなしに一定額までの損害をてん補することとしているが、かかる特別の取扱いは、後にFAPを検討する際にも述べるように⁽⁵⁰⁾、米国人被保険者たちからは必ずしも歓迎されているとはいえないようである。しかしわが国の場合は、米国の場合とは異なり、Personal Effects Floater⁽⁵¹⁾(身回品包括保険)の付保はあまり行なわれておらず、また保険金額の10パーセントを身回品の保険として自動的に利用し得るといふ担保方式の火災保険が発売されていないから、身回品を特別に担保するというNew Policyの実務上の取扱いは日本人被保険者にとっては、確かに有利であるようにおもわれる。この点わが約款の場合も将来身回品等の損害をてん補するよう担保範囲の拡張をはかることが望ましい。

(50) 本稿53ページをみよ。

(51) Personal Effects Floater とは、インランド・マリン保険の1種であって、被保険者とその妻および同居中の未婚子女の所有に属する身回品であって、主として旅行時に使用または着用すると考えられるものをオール・リスクで担保するが、被保険者の主たる住居に納置されている家財什器類は除外される。なお、詳しくは、大林良一・水沢謙三編集『保険辞典』有斐閣、1962年、575ページをみよ。

2. 米国では、身回品担保については、FAPとBAPとの間にはかなりの相違がみられる。すなわち、FAPのPart III Physical DamageのCoverage F(2)は、“To pay for loss caused by fire or lightning to robes, wearing apparel and other personal effects which are the property of the named insured or a relative, while such effects are in or upon the owned automobile.”と規定し、記名被保険者およびその親族のひざかけ、衣服およびその他の身回品は、それらが記名被保険者所有の自動車の車内または車上にある限り、火災または落雷による損害について、保険保護を与える旨を明らかにしている。つまりFAPのもとにおいては、被保険者がComprehensive Coverage（総合危険担保—New PolicyではCoverage Aに当る）を付保している場合、ひざかけ、衣服およびその他の身回品については、追加保険料を支払わなくとも、自動的に、保険保護が与えられるのである。

この点、以前は、かなり長期間にわたって、追加保険料の徴収を条件に、火災、落雷および輸送中の危険に対して身回品を担保するよう Comprehensive Coverageを、特約によって、拡張することが行なわれていたが、保険者側は、より多くの自動車の所有者に Comprehensive Coverageを付保させんがために、FAPのもとでは、追加保険料を徴収することなしに、ごく限られた身回品に関する火災、落雷損害を、ある一定額まで、てん補することにしたのである。現在では記名被保険者およびその親族の身回品等については、これらが記名被保険者所有の自動車の車内または車上にある間に、火災、落雷によって損害被った場合に限り、1事故当り100ドルを限度として保険者てん補の責に任じているようである。⁽⁵²⁾

これに対し、BAPは、Exclusion(2)(m)において、“This policy does not apply: to robes, wearing apparel or personal effects.”と規定し、ひざかけ、衣服または身回品を保険証券の担保外としているから、かかる身回品等に生じた損害については保険者にてん補責任は生じない。この点わが約款の場合と全

(52) Brainard, *op. cit.*, p.264.

く同じである。

(1) 以上によって明かなごとく、FAPは身回品等の火災、落雷損害をてん補するが、かかる担保は必ずしも被保険者側によって歓迎されているとはいえず、⁽⁵³⁾つぎのような批判がある。まず第1の批判としては、かかる担保は被保険者側の誤解を招く恐れがあるという点である。つまりインランド・マリン⁽⁵⁴⁾保険のうちの Personal Effects Floater (身回品包括保険)に長年慣れ親しんできた多くの米国人被保険者たちは、FAPが、身回品等の損害に対して与える保険保護よりもはるかに幅広い保護を受け得るものと誤解するという点である。批判の第2は、担保範囲が非常に制限されているという点である。たとえば、休暇中旅行に出かける家族は、火災保険のほか、衝突および盗難等による身回品の損害を担保する保険を必要とし、また、自動車内の危険に対する担保のみならず車外の危険についてもどのように担保を必要とし、さらには、1事故につき100ドルを超える高額の担保を必要とする場合がしばしば生じることである。第3の批判は、FAPがかかかる担保を提供するため、損害の査定が必要以上に複雑になるという点である。なんとなれば、被保険者が受け得る保険保護は、他の一切の有効かつ回収可能な保険にも配分されなければならない、かつこのことは実務上しばしば行なわれているからである。第4の批判としては、現在のような非常に制限された担保は、むしろ無用の長物といった感じが強いという点である。なんとなれば、米国の標準家庭では、その殆んどが家財道具に火災保険をつけており、かつ、通常の家財担保火災保険においては、その保険金額の10パーセントまでを身回品の保険として自動的に利用できるようになっていからである。

以上の諸点を考慮した場合、FAPにおける身回品等担保条項は、必ずし

(53) *Ibid.*, pp. 264-5.

(54) インランド・マリン保険 (Inland Marine Insurance) とは、アメリカにおける損害保険を火災、海上、災害の三つの保険分野に分類した場合、海上保険に含まれるものであって、外航海上保険 (Ocean Marine Insurance) と相並ぶ1保険種目であり、多種の担保形態に應ずる多数の保険証券様式を内包する、家計、企業にとっては不可欠の、保険種目である。なお、この保険の内容については、詳しくは、大林・水沢編、前掲辞典、27-8ページをみよ。

も、有効に作用しているとはいえず、また被保険者もかかる担保に満足しているとはいえなことがわかる。

上記の不満を除去するために、保険者は、身回品担保については、より幅広い担保とより高額のでん補を与え得る保険を提供することが必要であり、現在では、米国における保険者は、FAPを若干手直ししたSAP (Special Automobile Policy)⁽⁵⁵⁾を提供して、身回品担保についても、被保険者の不満を緩和させようと努めているようである。

現在、保険者が使用しているSAPによれば、被保険者は、火災、落雷、洪水、落下物、爆発、地震、および自動車ごとの盗難の危険によって生じた身回品等の損害について、1事故当り200ドルを限度として、保険保護を受けることができるのであるが、かかる担保内容が果たして被保険者に十分な満足を与えているのかどうか未だ詳かにしていない。しかし、SAPは、担保内容の面では少なくとも、FAPよりは勝れているといえるであろう。

3. 英約款は、第5条(ひざかけ、衣服および身回品担保条項)⁽⁵⁶⁾において、身回品等が、保険証券記載の自動車内にあるかまたは車上有る間に火災、盗難(もしくはその企図)または偶然の事故によって損害を被った場合には、かかる身回品等の所有者に対して、1事故につき、20ポンドを限度として、でん補の責を負う旨規定している。この場合、被保険者のほかに身回品等について損害を被った者がいた場合には、被保険者より請求がある場合に限り、その者に対しても保険保護が与えられるが、その場合の責任限度額は、関係者の人数に

(55) SAPは、FAPに類似の保険証券である。そして、その使用が認められている州においては、現在、若干の保険者がこれを採用しているが、その数は次第に増加しているようである。FAPとの違いは、FAPが、個人、または夫および夫と同居中の妻の所有に属する自動車を付保の対象として認めているのに対し、SAPは、上記自動車のほかに、これらの者と同居中の他の者の所有している自動車(たとえば、兄弟姉妹、父と娘等々の共有している自動車)をも付保の対象として認めている点である。また、SAPは、FAPの欠点を補うために考案された保険証券であるので、担保危険等についても、両者の間には差異がみられるのである。なお、詳しくは、Brainard, *op. cit.*, pp. 349-67をみよ。

(56) 原文については、Batten and Dinsdale, *op. cit.*, pp. 294-5; Ivamy, *Motor Insurance*, p. 412, をみよ。

かかわりなく、1事故につき20ポンドとされている。しかし、被保険者が責任限度額の増額を希望する場合には、保険者の事前の承認と追加保険料の支払を条件に増額が認められることになっている。⁽⁵⁷⁾

とくに数人の者の身回品が火災によって同時に損害を被った場合、または、最近のように、一時的に自動車から離れていたすきに身回品等を盗取されるケースが増加している場合には、20ポンドの限度額では不十分であり、限度額の大幅な増額が必要であろう。

また、上述のように、被保険者によって、被保険者以外の第三者に保険金を支払って欲しい旨の請求があった場合には、第三者に対しても保険金が支払われるが、この場合、保険者は、その第三者に直接保険金を支払うことによって、自己の責任の完全な免脱を得るのである。そして、保険金を受け取る第三者は、被保険者が、保険証券に基づき遵守し、履行し、かつ服するはずであった保険証券の保険条項、免責条項および一般条項上の義務に従うことを要求されるのである。⁽⁵⁸⁾

なお、保険者は、被保険者の取引または事業に関連のある商品または見本類の損害、および金銭、印紙、切符、書類または有価証券の損害については、てん補の責に任じないのである。⁽⁵⁹⁾

4. わが約款車両条項には第2条b号と同旨の規定は存在していない。したがって身回品等の損害について保険者がてん補の責を負うのかどうか約款上明らかではないが、車両条項第1条第1項は、「当会社は、衝突・接触・墜落・転覆・物の飛来・物の落下・火災・爆発・盗取その他偶然な事故によって保険証券記載の自動車（原動機付自転車を含む。）およびその付属品（以下「保険の目的」という。）について生じた損害を車両条項および一般条項に従い、てん補する責に任ずる。」と規定し、さらに同条3項は「第1項の付属品とは、自動車に定着または装備されているものであって通常自動車の付属品とみなされるもの

(57) Batten and Dinsdale, *op. cit.*, pp.159, 171.

(58) *Ibid.*, p.159.

(59) *Ibid.*

に限る。ただし、保険証券に明記した場合は、この限りでない。」と規定しているから、⁽⁶⁰⁾「通常自動車の付属品とみなされるもの」に該当しない、ひざかけ、衣服、身回品の損害は保険者免責であると解すべきであろう。

(1) わが約款も New Policy もともに「自動車の付属品」または「自動車の備品」の範囲について明文の規定を設けていないが、実務上、自動車の機能性、居住性を目的とする本来の付属品で、自動車一般に装着されているものを「付属品」とみなし、単なる装着品は除外しているようであるから、保険証券に明記しなくとも自動車の付属品とみなされる物には、ラヂオ、時計、ヒーター、ブラインド、オートドア、スペアタイヤ、扇風機、標準工具、作動油、緩衝油、潤滑油、バッテリー液、フロンガス、パワーステアリング装置、不凍液等のほか、新車販売時に標準仕様として定着または装備されているものが含まれ、幌つきトラックの幌も一般に装備されているものは付属品とみなされている。⁽⁶¹⁾しかし、クーラー、テレビ、ステレオ、無線電話装置、レントゲン装置および放送機器は保険証券に明記された場合を除き、保険の目的とは解されないから、これらに生じた損害は保険者の責任外である。また工作用自動車に関する「車両損害」特約、耕うん機に関する「車両損害」特約、および消防自動車に関する特約により、工作車より取りはずして用いるものは保険の目的外とされ、保険者にてん補責任は生じない。

以上を要するに、わが約款の場合単なる装着品や身回品、たとえば、マスコット、シートカバー、ウオーニングカバー、ひざかけ、衣服等は「保険の目的」に

(60) 第1条第3項は、同条1項にいう「付属品」を説明したものであって、「付属品」の範囲を、自動車に定着または装備されているものであって、通常、自動車の付属品とみなされるものに限定した。しかし、旧約款にはかかる規定はなく、旧約款第2条は、単に、「保険の目的（付属品を含む）」と規定していたに過ぎず、付属品の何たるかについては、明確な規定がなかった。このため、事故発生後、何をもって「付属品」とみなすかということについて争いの生じる場合があり、ある場合には保険の目的の一部とみなされたものが、他の場合には保険の目的の一部とはみなされないという事態が発生し、被保険者の中には、公正を欠く取扱いを受ける者のでることがあった。そこで、保険者は、事故発生後の紛争を回避し、もって被保険者に対する公正を期するために、現行約款では「付属品」の定義的規定を設けたのである。

(61) 東京海上編、前掲書、160ページ。

は含まれず、したがってこの種の物品に生じた損害は保険者の責任外である。

(2) 以上によって明らかなごとく、わが約款は、身回品等の損害を保険者の責任外としているが、わが国においては、先述のごとく、外国系の損保会社が、実務上の取扱いとして、かなり勝れた内容の身回品担保を提供し、かかる身回品担保は、わが国の損保会社にはみられない特色であると強調して、自動車保険の募集に努めているようであるので、わが国の損保会社も、今後、身回品等の損害をてん補するような方向で検討をすすめていくことが緊要である。

V 免責条項第2条d号の解説

1. 免責条項第2条d号は、Coverage A, Coverage B および Coverage Cが付保されている場合に、政府もしくは官公庁当局によって、またはその命令によって自動車没収され、国有化されもしくは徴発された場合の損害、またはこれら当局者の命令によって自動車が委付されまたは自動車の所有権が放棄された後に生じた損害を、保険者免責とする旨の規定であり、いわゆる公権力の行使による自動車の損害を保険者免責とする旨の規定である。⁽⁶²⁾

ここに government or public or local authority とは、政府または官公庁当局もしくは地方当局を意味し、政治上または行政上の権力、すなわち一国の政府またはこれを代表する官憲もしくは地方官憲を意味する。したがって一般人民を含まない。

Confiscation (没収) とは、わが国の場合、通常、刑法第19条にいう財産刑の一種であって、刑法上犯人所有の一定の財物すなわち犯罪組成物、犯罪供用物、犯罪生得物の所有権を剝奪して国家の所有に移す刑であり、これらの物件を犯人に所有せしめまたは社会の流通過程におくことが危険であり、弊害が多いと認められる場合に任意的に科せられるものであって、付加刑である。⁽⁶³⁾ また行政上は、ある物件の所持が行政の目的を害すると認められる場合に、行政権

(62) Brainard, *op. cit.*, p.385; Gordis, *op. cit.*, p.448; Huebner, Black Jr., and Cline, *op. cit.*, p.286; Magee I, p.452; Magee III, p.368; Magee IV, p.493.

(63) 末川博編,『新訂法学辞典』,日本評論新社,1956年,983-4ページ。

に基づく処分として、単にその占有を奪う目的で、その物件を無償で取上げる処置であり⁽⁶⁴⁾、刑法上の没収とは異なるが、ここにいう没収とはかかる場合をも含む広義のものと解すべきである。

Nationalization (国有化) とは、民間所有の一定の財産を国の管理下に置くか、またはその財産の所有権を国に移転せしめることであり、有償たると無償たるとは、これをとわない。

Requisition (徴発) とは、国内法上では、戦時、事変または平時の軍の演習に際し、軍需を私人に負担させるために政府が個人の財産を徴発することを意味し、国際法上では、普通、占領者が敵地の個人または市町村から軍事的必要のために物品を徴発することを意味するが⁽⁶⁵⁾、本号における **requisition** はこれら両方の意味の徴発を含むものと解する。

国家非常時の際に自国政府が自国民間所有の自動車に対して行なう徴発、または第2次大戦直後の国連軍占領当時における自動車の徴発は本号にいう徴発に該当するが、現在のような平時においてはかかる徴発の場合は考えられず、またわが国においては、国内法上徴発を認めた規定は見当たらない。しかしこれに類似したものとしては、自衛隊法第103条の物資の収用、警察法上の緊急事態の布告下における収用等をあげることができ、かかる収用等によって生じた自動車の損害についても保険者免責であると解する。

これら没収、国有化、徴発もしくは自動車の委付または所有権放棄後の損害を保険者免責としたのは、自動車の没収、国有化、委付、または所有権放棄の場合には、被保険者は、自動車の所有権を失ない、その結果自動車に対する自己の被保険利益を喪失しているから、保険契約は当然に失効することになり、また徴発の場合には、危険の変革 (**alteration of risk**) または危険の変更 (**variation of risk**) として爾後保険者は危険負担責任を免れるものと解するからである。

(64) 最近では、かかる行政庁または裁判所の処分を「没収」と称しているようである。

加藤一郎・木宮高彦『新自動車事故の法律相談』有斐閣、1970年、502ページ。

(65) 末川編、前掲辞典、734ページ。

(66) 東京海上編、前掲書、168ページ；加藤・木宮著、前掲書、501ページ。

またかかる没収等が有効であるためには、それが政府または関係官庁によって正当に命令されたものでなければならず、また法令もしくは正規の手続によったものでなければならない。したがって、もしも1公務員 (public official) が、正当な法律上の権限をもたずまた正規の手続にもよらないで一定の行動に出たときは、かかる行為はその者の個人的な行動であって、本号にいう官憲の命令による行動とはいえず、保険は依然として有効であると解する。

(1) またd号は Coverage Cにも適用されるから、Coverage Cが付保されている場合でも、自動車が海上輸送のために船会社または港務局その他の港湾管理者に引渡された時より、仕向地において陸揚げされるまでの間に、d号列挙の事由によって損害を被った場合には、保険者はてん補責任を免れることになる。

2. 米国の場合、BAPには第2条d号に類似の規定が設けられている。すなわちBAPの Exclusion (q)は、“This policy does not apply : to loss due to confiscation by duly constituted governmental or civil authority.”と規定しているから、BAPが政府もしくは文官当局の行なう没収によって生じた自動車の損害を保険者免責としていることは明らかである。

しかしながら、FAPには、約款上、BAPにみられるような明文の規定がないため、かかる損害を保険者免責とするのかいなか明らかでない。この点については、わたくしは、これまで、裁判所で審理されたという事件の例を聞いていない。しかし、わたくしは、ある特別の場合を除き、かかる損害については保険者有責であると解している。その理由は、FAPおよびBAPは、ともに、オールリスク担保方式をとっており、自動車に関する一切の危険を一応保険者有責とするが、別に免責条項を設けて、自己の負担危険を制限し、免責条項に列挙された事由による損害を保険者免責としているので、免責条項に列挙されていない事由による自動車の損害については、保険者有責と解せざるを得ないからである。

しかし、すべての没収について保険者は有責であると解すべきではない。保険者は、ある特別の場合には、てん補責任を免れ得るものと解する。その特別

の場合とは、自動車⁽⁶⁷⁾が不法な取引または運搬(illicit trade or transportation)に使用されたために官憲によって没収された場合、または被保険者が州法等に違反したために自動車⁽⁶⁷⁾が没収された場合のように、違法な行為に基因した自動車の没収の場合を指す。かかる場合には、たとえ約款上に明示の免責規定がなくとも、保険者は免責を主張し得るものと解すべきである。ゆえに、たとえば、自動車が酒類や麻薬の運搬に使用されるか、または州法等に違反する他の不法な取引や運搬に使用された結果没収された場合、または被保険者が国内税法もしくは関税法に違反したために自動車が県執行官 (sheriff) または執行吏 (arresting officer) によって押収の上没収された場合には、かかる没収による自動車の損害については、保険者免責を主張し得るものと解するのである。けだし、かかる不法な目的のための自動車の使用は、免責条項第1条a号の公衆運搬の場合とどうように、保険者が契約締結のときに予想し、かつ、徴収した保険料に相当する危険よりもはるかに大きな危険に保険者を曝らす可能性があるからであり、さらには、法律に違反し、あるいは公序良俗に反する行為によって生じた損害を被保険者にてん補する旨の保険契約は違法 (illegal) であり、かつ、無効である、と考えるからである。

たしかに、FAPは、不法な運搬等を理由とした没収について、約款上、いかなる規定も設けてはいない。しかし、このことは、保険者側がかかる没収による自動車の損害をもてん補する意思があるということの意味するものではなく、むしろ、FAPの起草者たちは、コモン・ロー自体に黙示されている「免責事由」(exclusion)に依拠し、かつ、約款を単純かつ簡潔にするために、約款上かかる事由について明定することを省いたものと解するのが至当である。⁽⁶⁸⁾

したがって、不法な目的のための自動車の使用が、約款上、明文をもって除外されているといなとをとわず、かかる不法な目的のために使用中の自動車の損害をてん補する旨の保険契約はコモン・ロー上無効であり、保険者免責であ

(67) Domestic or Home Automobile Policy には、“illicit trade or transportation”を免責とする旨の規定は存在していない。しかし、New Policy の場合、かかる危険を免責とする旨の明文の規定が、Exclusion 第11条a号に設けられている。

(68) Brainard, *op.cit.*, p.385.

ると解すべきである。

もしもかかる解釈が認められないとすれば、犯罪行為の結果生じた損害をてん補する旨の保険契約は有効となり、結果的には犯罪行為の遂行を促すという反公序良俗的な結論に到達することになるが、かかる見解が支持され得ないことは明らかである。よって自動車保険に限らず、他の保険の分野においても、保険の目的が不法の目的に使用される場合には、⁽⁶⁹⁾ 保険契約は無効であると解する。

さらにまた、自動車が密輸、麻薬・死体運搬等の不法な目的に使用されている間に生じた損害については、これが単に没収によって生じた場合のみならず、衝突、火災等の他の一切の危険によって生じた場合においても保険者は免責されるものと解すべきである。また、この点については、BAPの場合もどうように解すべきであろう。

ただ、ここで注意しておかなければならない点は、上述のごとき極端な法律違反の場合を保険者免責とするということであって、運転免許証の携帯違反やスピード違反、または右側通行違反のごとき自動車の運転に関連ある他の多くの違反行為の場合も除外するものではないということである。もしも多少なりとも法令違反に関係のある損害を保険者免責とするということになれば、多くの被保険者たちは、かれらが支払った保険料に相当する保険保護をも奪われるということになるからである。この点、先述のコモン・ロー上の原則はこれを慎重に適用しなければならないのである。

3. 英約款には第2条dに相当する規定がないため実際上の取扱いについては不明である。しかしFAPの場合とどうよう、自動車が不法な取引または運搬に使用されたことを理由に押収の上没収されたような場合には、保険者にてん補責任は生じないものと解するのが至当である。けだし違法な行為の結果を保険によって保護するという事は公序良俗に反することであり、また英国法

(69) たとえば、火災保険において、猥褻行為に使用するために特殊の構造または設備を有する建物などがこれに当る。加藤由作『改訂海上被保険利益論』新紀元社、1951年、25ページ。

上許されるべきことではないと考えるからである。したがって、違法な行為に基因した自動車の損害については、保険者免責と解すべきである。

4. わが約款車両条項第2条第8号は、差押え・徴発・没収・破壊など国または公共団体の公権力の行使による損害は、それが消防または避難に必要な処置の結果生じた損害である場合を除き、保険者を免責とする旨規定する。

かかる規定は旧約款には存在していなかったが、昭和40年の約款改正の際に新たに設けられたのである。先述のとおり、旧約款は限定列举危険担保方式をとっていたため、保険者の⁽⁷⁰⁾てん補する損害は約款に列举された危険によって生じた損害のみに限定されていた。したがって、わざわざ免責条項にかかる危険を列举する必要がなかったが、現行約款では包括危険担保方式をとったため、新たに免責危険としてかかる諸危険を列举する必要が生じたのである。

ここにいう差押えには広狭の2義があり、広義の差押えは、国家権力で特定の有体物または権利について、私人の事実上または法律上の処分を禁じる行為をいうが、狭義では、金銭債権についての強制執行の第1の段階として、執行機関が、まず債務者の財産の事実上または法律上の処分を禁止し、これを確保する強制行為をいう。⁽⁷¹⁾

差押えは、民事訴訟法上では執行吏・執行裁判所など国家の執行機関の行なう強制執行であり、行政法上では、国税滞納処分の1段階として行なわれる滞納者の財産の差押えであり、刑事訴訟法上では、証拠物件としての差押えである。

したがって、民事訴訟法上の差押えとしては、民事訴訟法第566条および第567条に基づき執行機関が債権者の金銭債権の内容を実現するために行なう財産の差押えがあり、行政法上の差押えとしては、国税徴収法第47条に基づく国税の滞納処分として行なう差押えがあり、また刑事訴訟法上の差押えとしては、刑事訴訟法第99条に基づく証拠物件その他の物件として強制的に占有取得する差押えがあり、これらが差押えの典型的な事例である。このほか、わが約

(70) 拙稿、「免責条項第1条について」34ページをみよ。

(71) 我妻米編集『新版新法律学辞典』有斐閣、1967年、475ページ。

款にいう「差押え」には、民事訴訟法、破産法、和議法、会社更生法上の仮差押えが含まれる。

徴発、没収による損害については、すでに第2条d号を検討する際にふれたので、ここでは説明をばぶく。

破壊とは、困または公共団体の行なった処置が発展して、自動車を破壊する行為がなされる場合をいう。

上記いずれの場合においても、自動車の損害については、保険者免責である。

以上の事由による損害を保険者免責とした理由は、第2条d号を検討した際にも述べたように、差押え、没収等の場合は、被保険者は自己の自動車に対する所有者としての関係から脱退することになり、その所有者利益は消滅することになるから、自動車に対する被保険利益を失ない、保険契約は失効するということと、徴発の場合は、危険の変革または危険の変更の一場合として、爾後保険者は危険負担責任を免れることになるということ、にある。

ただ、第8号のただし書によれば、消防法第29条の土地等の使用・処分・使用制限等による、または警察官職務執行法第4条の警察官等の命ずる避難による、自動車の損害については保険者有責とされるから、たとえ公権力の行使による損害であっても、保険者はてん補の責に任じなければならない。

VI 免責条項第2条e号の解説

1. 免責条項第2条e号は、Coverage A, Coverage BおよびCoverage Cが付保されており、かつ、自動車が賃貸借契約や条件付売買契約の目的物とされている場合、または自動車の抵当権が設定されまたは第三者の権利が付着している場合には、被保険者はその旨保険者に申告しかつ保険証券に記載することを要し、これについて申告・記載なき場合は、自動車がかかる状態にある間に生じた損害について保険者てん補の責を負わない旨を規定している。⁽⁷²⁾

(72) Brainard, *op. cit.*, p. 372; Freedman, *op. cit.*, pp. 951, 2048; Huebner, Black Jr., and Cline, *op. cit.*, p. 286; Kulp, *op. cit.*, pp. 190, 191; Magee I, p. 452; Magee III, p. 368; Mowbray and Blanchard, *op. cit.*, p. 185; Rodda I, p. 373; Rodda II, p. 329.

かかる免責規定が設けられた理由は、e号列举の状態にある自動車の損害発生率が一般に極めて高い⁽⁷³⁾ため、保険者は自衛上かかる自動車を自己の担保物件から除外する必要が生じたということにある。

これまでの統計によれば、割賦販売方式により購買された自動車やローンの副担保として質入された自動車等は被保険者により即金で購入された自動車よりもはるかに損害発生率が高く、とくに車両損害については、かかる傾向が極めて強い⁽⁷⁴⁾ということが、証明されている。このことは、自己が占有する自動車に極くわずかの権利しかもっていない買主は、かかる自動車に生じる損害については、たいして関心をもっていない、ということを示すものである。そして、とくに、売買代金の支払を継続することができない場合、または代金の支払が停滞した場合には、道徳危険発生の可能性が大きいので、かかる状態にある自動車は、保険者側からみた場合、好ましい引受物件とはいえ、保険者はこれを排除しておくことが望ましい。

またとくに不正直な人間の場合には、自己の被保険自動車を担保に金を借り、自動車が全損となるような事故を招致しておいて、保険金を詐取し、雲隠れするかもしれない。この場合、保険者がかかる負債の存在を知らず、被保険者に、直接、保険金額全額を支払うならば、被保険者は保険者と貸主の両方から不当な利得を得ることになるであろう。しかし、保険者がかかる負債の存在を知っていたときは、保険金は被保険者と貸主が自動車に対して有している利益(interest)の割合に従って両者に配分されることになるから、被保険者は自動車事故を招致することによって不当な利得を得ることはできなくなるのである。

(1) 米国においては、BAPが、長期間にわたって、申込用紙の申告欄に「この保険証券に記載された場合を除き、自動車は負債の対象とされていない⁽⁷⁵⁾」旨を記載するよう被保険者に要求しているが、これは上述のような理由によるものである。被保険自動車が負債の対象とされている場合には、被保険者は、

(73) Brainard, *op. cit.*, p.371.

(74) *Ibid.*

(75) Declaration Item 4.

保険証券上の申告欄に債権者の名前と住所を記載しなければならない。この点について被保険者より真実の告知がなされない場合には、これは重要な事実についての不真正表示となり、告知義務違反として、保険者は契約を取り消すことができるのである。したがって、いかに不正直な被保険者であっても、保険証券発行後に自動車を担保に金銭を借り入れ、しかる後に、前述のような保険金詐取を企てることはないのである。

(2) ここに **bailment lease** とは自動車の賃貸借契約を意味し、被保険自動車が賃貸借契約に基づき他人に賃貸される場合をいう。賃貸用自動車の代表的なものとしては、ドライブクラブ用自動車すなわちレンタカー、およびリース車をあげることができるが、かかる自動車は一般にロスレシオが極めて高いため、賃貸用自動車である旨を保険証券に明記し、割増保険料を支払わない限り、保険者はてん補の責に任じない。

Conditional sale とは、買主に対する権原の移転または権限の留保が、ある条件の遂行に依存している売買であって、わが国における所有権留保条項付割賦販売の場合がこれに当る。かかる売買契約がある場合には、物品は買主に引渡されるが、売主は、契約上明記された一定の条件——たとえば売買代金の完済——が充足されるまでは、物品の占有権または所有権を留保することができる⁽⁷⁶⁾。そして割賦代金の支払継続が不能となるか、または支払が停滞した場合には、売主は、自己の債権を保全するため、その物品の返還を求めることができるのである。

ここに **mortgage** とは、保険の目的たる自動車自体に設定される抵当権を意味し、わが国では特別法たる自動車抵当法により動産抵当として認められているのがこれに当る。しかし、わが国においては、同法の目的が運送業者、バス会社等の大口ユーザーの金融確保を目的としたものであるため個々のユーザーの売買代金債権を担保するためには適切でないということと、自動車の抵当権付売買は、自動車抵当法による抵当権設定登録をしなければならず手続が面

(76) J. A. Baillentine, *Law Dictionary with Pronunciations*, New York, 1948, p.257.

倒であるということから、現在ではあまり利用されていないようである。⁽⁷⁷⁾

しかしながら、自動車に抵当権が設定された場合には、債権の保全をさらに一層確実なものとするために、自動車保険が利用される。この場合、売主は、買主に、買主を保険契約者および被保険者とする自動車保険を締結せしめ、その保険金請求権の上に質権を設定させ、保険金の優先弁済を受けられるようにしておくのである。

Other encumbrance とは、賃貸借契約、条件付売買契約 および抵当権以外の、他の、自動車を拘束する、第三者の権利を意味し、保険金請求権の上に質権を設定する（権利質）場合に通常行なわれるような保険の目的たる自動車上への担保物権の設定などがこれに当る。

(3) 現在、わが国においては、新車、中古車をとわず、自動車の販売は主に自動車販売店（ディーラー）の手によって行なわれているが、販売代金が即金で支払われる場合は極めて少なく、大部分は割賦販売方式⁽⁷⁸⁾によっている。この場合、割賦販売代金債権保全の方法としては、担保の提供を求める方法、自動車抵当による方法、所有権留保条項付割賦販売による方法、または保険金請求権の上に質権を設定する方法があるが、前の二つの方法は手続が面倒であるため不適切であり、あまり利用されていないようである。これに対し後の二つの方法は手続も比較的簡単であり、現在では、一般に広く行なわれているので、これら後二者について簡単に説明しておくこととする。

まず所有権留保条項付割賦販売契約についてみると、売主（ディーラー）は、買主（ユーザー）に自動車を引渡した後も割賦代金が完済されるまではその所有権を自己に留保する旨の車両売買契約を締結し、しかる後に、買主に、買主を保険契約者とし、売主を被保険者とするいわゆる他人のためにする車両

(77) 加藤・木宮、前掲書、313ページ。

(78) 東京海上編、前掲書、121ページ。なお、いわゆる消費者ローンの代表的なものとしては、自動車（オートまたはモーター）ローン、電化ローン、住宅ローン等を挙げることができるが、現在では、ピアノ、ヨット、モーター・ボート、家具、ベッド、高級呉服、旅行までがローンの対象とされ、消費者金融の普及情況は欧米先進諸国なみになってきている。

担保契約を締結せしめるか、または、売主自身を保険契約者および被保険者とするいわゆる自己のためにする車両担保契約を締結することによって、損害発生の場合に売主自身が直接保険金を受領し得る途を講じておくのである。かくすれば、売主は、自動車に損害が発生し、使用不能となった場合でも、車両保険金を自己の債権に充当することができ、一応債権保全の目的は達せられることになる。

また保険金請求権の上に質権を設定する方法によれば、自動車販売会社、金融機関等が自動車の販売、または融資に当って自己の債権を保全するために保険金請求権の上に質権を設定するのである。この場合、自動車販売会社や金融機関等が、買主や借主に対し、後者を契約者・被保険者とする自動車保険契約を締結せしめ、その保険金請求権の上に質権（権利質）を設定させて、車両損害発生の場合に保険金の優先弁済を受け得るようにするのである。

現在、わが国における外国系の損保会社が通常行なっている質権設定の方法はつぎのとおりである。

まず被保険者（借主）が金融機関（貸主）よりモーターローン等によって金を借り、ディーラーから自動車を購買する場合、金融機関は被保険者に対し、債権額全額（金利を含む）を保険に付すること、および返済金の支払が完了するまでの期間につき保険を付すること、を要求する。したがって返済に2か年を要する場合には、被保険者は保険者に対し債権額全額を保険金額とした保険期間を2か年とする保険証券の発行を請求しなければならない。

たとえば、被保険者が ABC Finance Company Inc.（貸主）より元利合計2,016ドルの金銭を借り入れ、1970年型の Volkswagen を2,300ドルで購入する場合、被保険者は頭金を、また Finance Company は自動車の販売価格2,300ドルと頭金との差額を、それぞれディーラーに支払う。そしてその後の取引はすべて被保険者と Finance Company との間で行なわれることになる。被保険者が1970年10月10日より毎月84ドルずつ2か年で返済する場合には、保険証券の申告欄第5項につぎのごとく記入される。

“Item 5. State amount of lien, mortgage or other encumbrance, if

any \$2,016.00. If purchased on a deferred payment plan, the amount unpaid is represented by 24 notes of \$84.00 each. Due date of final note is October 10, 1972.

Subject to all the terms of the policy, all of which are made a part of this Item, loss, if any, under Coverages A, B and C is payable as interest may appear to the named insured and ABC Finance Company Inc., New York, N.Y.⁽⁷⁹⁾ (Name and Address of Mortgagee)

そして、自動車は、1970年10月10日から使用される場合には、保険期間 (Policy Period) は、“From October 10, 1970 to October 10, 1972 12:01 A.M., Standard Time at the address of the named insured as stated herein.” の2か年間となり、保険証券には、下記の Special Loss Payable Clause (保険金支払特別条項) が貼付される。

保険金支払特別条項

保険証券に基づき請求することのできる滅失もしくは損傷は、もしあれば、保険証券の申告欄に記載されたとおりに支払われるものとする。そしてこの保険は、貸與人、条件付売買契約の売主もしくは抵当権者、または貸與人、条件付売買契約の売主もしくは抵当権者の譲受人(以下、担保権者と呼ぶ)の利益については、保険証券に記載の自動車の借人、抵当権設定者または買主の行為もしくは懈怠によって、無効とされるものではなく、また、財産の権原もしくは所有権の一切の変更によって無効とされるものでもない。しかしながら、賃貸借契約、条件付売買契約、抵当権もしくは自動車に附着した他の権利に基づき被保険財産を占有中の借人、抵当権設定者または買主による不当転用、横領もしくは隠匿は、この保険証券によっては担保されない。ただし、かかる危険がとくに付保され、かつ、それに対して保険料が支払われた場合はこの限りでない。ま

(79) アンダー・ラインの部分は、タイプで記入されるため、ブランクになっている。なお、米国系の金融会社はいわゆるアドオン方式を採用しているが、これによると、金融会社は、前もって貸付け元本に金利を掛けて最終返済期限までの利息を計算し(通常、標準的な期間は2年であるが、稀には3年の場合もある)、その利息と元本の合計額を均等分割して(2年の場合は24回に、また3年の場合には36回に分割する)、借主に返済させることにしている。したがって、本稿の例の場合だと、元利合計2,016ドルを2か年間(24回)で返済するのであるから、1回の割賦金は84ドルということになり、借主は毎月84ドルを貸主に返済していかなければならない。

た、賃借人、抵当権設定者もしくは買主がこの保険証券に基づき支払わなければならない保険料の支払を怠る場合には、上記担保権者は、請求がある場合には、同保険料を支払うものとする。

また、同担保権者は、自己が了知すべきである一切の所有権の変更または危険の増加を当保険会社に通知するものとする。そして、この保険証券により承認された場合を除き、その了知事項は保険証券に記載されるものとする。また、同担保権者は、請求がある場合には、保険証券に使用された文言により、この増加した危険に対して、保険料を支払うものとする。保険料が支払われない場合には、この保険契約は無効である。

当保険会社は、保険証券の文言によって規定されたように、いつでもこの保険契約を解除する権利を留保する。しかし、かかる場合には、当会社は、保険証券記載の上記担保権者の利益について、かかる解約が有効となる少なくとも10日前に、同担保権者に、その旨通知するものとする。そして当会社は、かかる通知を発することにより、この保険を解約する権利を有するものとする。

もしも被保険者が、普通条項で許容された期間内に、損害発生の証明をなし得ないならば、上記担保権者は、この保険証券に定めた様式と方法に従って、許容期間終了後60日以内に、損害の証明をなすものとする。さらにまた、同担保権者は、評価、および支払と提訴の時期に関する保険証券上の規定に従うものとする。

当会社が、この保険証券に基づき、滅失もしくは損傷について、ある金額を担保権者に支払い、かつ、賃借人、抵当権設定者または買主について、これらの者に対してはいかなる責任も存在していなかったと主張する場合には、当会社は、つねに、上記支払と同時に、その支払の限度まで、金銭債務に対する副担保として確保されているすべての担保に基づき、かかる支払がなされる相手方たる当事者のすべての権利に、法律上、代位するものとするか、あるいは、当会社の選択により、当会社は、支払われるべき元金全額かまたは利息を伴った抵当債権額を支払い、かつ、かかる支払と同時に、抵当権およびこれに類する他のすべての担保権の完全な譲渡と移転を受けるものとする。しかし、いかなる代位も上記担保権者がなした請求の全金額を回収する同担保権者の権利を害するものではない。

この約款のいかなる規定も、上に規定した場合を除き、この保険証券の一切の条項、条件、合意もしくは制限を変更し、変革し、放棄しまたは拡張するものとみなしてはな

(80)
らない。

この Special Loss Payable Clause が保険証券に貼付された場合には、同 Clause は保険契約の内容を構成することになるが、同 Clause が保険証券上

(80) この保険金支払特別条項の和訳は、つぎの Special Loss Payable Clause をわたくしが訳したものである。

SPECIAL LOSS PAYABLE CLAUSE

Loss or damage, if any, under the policy shall be payable as stated in the Declarations of the policy and this insurance as to the interest of the Bailment Lessor, Conditional Vendor or Mortgagee or Assignee of Bailment Lessor, Conditional Vendor or Mortgagee (Herein called the Lienholder) shall not be, invalidated by any act or neglect of the Lessee, Mortgagor or Owner of the within described automobile nor by any change in the title or ownership of the property; provided, however, that the conversion, embezzlement or secretion by the Lessee, Mortgagor or Purchaser in possession of the property insured under a bailment lease, conditional sale, mortgage or other encumbrance is not covered under such policy, unless specifically insured against and premium paid therefor; and provided, also, that in case the Lessee, Mortgagor or Owner shall neglect to pay any premium due under such policy the Lienholder shall, on demand, pay the same.

Provided also, that the Lienholder shall notify the company of any change of ownership or increase of hazard which shall come to the knowledge of said Lienholder and, unless permitted by such policy, it shall be noted thereon and the Lienholder shall, on demand, pay the premium for such increased hazard for the term of the use thereof; otherwise such policy shall be null and void.

The company reserves the right to cancel such policy at any time as provided by its terms, but in such case the company shall notify the Lienholder when not less than ten days thereafter such cancellation shall be effective as to the interest of said Lienholder therein and the company shall have the right, on like notice, to cancel this agreement.

If the insured fails to render proof of loss within the time granted in the policy conditions, such Lienholder shall do so within sixty days thereafter, in form and manner as provided by the policy, and, further, shall be subject to the provisions of the policy relating to appraisal and time of payment and of bringing suit.

Whenever the company shall pay the Lienholder any sum for loss or damage under such policy and shall claim that, as to the Lessee, Mortgagor or Owner, no liability therefor existed, the company shall, to the extent of such payment be thereupon legally subrogated to all the rights of the party to whom such payment shall be made, under all securities held as collateral to the debt, or may at its option, pay to the Lienholder the whole principal due or to grow due on the mortgage with interest, and shall thereupon receive a full assi-

他の約款と矛盾するときは、同 Clause が最優先して適用されることになる。したがって、損害発生の場合、保険者は、保険証券の申告欄第5項に記載されたとおりに、保険金の支払をなすのである。

ゆえに、もしも被保険者が第1回目の返済金84ドルを支払う前に、自動車が被保険危険によって全損となるならば、保険会社は先の Loss Payable Clause に基づき、Finance Company に保険金額の2,300ドル全額を支払い、Finance Company はこの2,300ドルのうち、未収の2,016ドルを差引いた残額、すなわち被保険者自身がディーラーに支払った頭金に相当する284ドルを被保険者に支払うのである。

またすでに返済金が何回か支払われていて、既払額の方が債務残額よりも多い場合には、保険者は、Finance Company に対し未収残額に相当する保険金を、また被保険者に対しは既払額に相当する保険金を、それぞれ、分割して支払うのである。

被保険者が、何らかの理由により、保険期間満了以前に保険契約の解除を希望する場合には、彼は Finance Company に未払の金額全額を支払い、Loss Payable Clause の削除 (deletion) を請求しなければならない。この場合、Finance Company は、保険者に対し、弁済 (liquidation) が完了したこと、したがって保険契約を解除して欲しい旨の書面を送付し、保険者はこの Finance Company からの指示に従って解約手続を行なうのである。保険者は、いかなる場合においても、債務完了前における被保険者からの直接の解約請求に応じることはない。

それゆえ、Finance Company は、被保険者に、保険金請求権の上に質権を設定させることによって、債権保全の目的を一応達成することができるのである。

gment and transfer of the mortgage and of all such other securities; but no subrogation shall impair the right of the Lienholder to recover the full amount of its claim.

Nothing herein contained shall be held to vary, alter, waive or extend any of the terms, conditions, agreements or limitations of such policy, other than as above stated.

しかしながら、被保険者が悪質な運転者であった場合には事情を異にする。たとえば、被保険者が極めて悪質な運転者であって、ひんぱんに事故を起こす場合には、保険者は Finance Company に対し解約理由書を添付した Cancellation notice を送付し、1か月の猶予期間を与えた後に、保険契約を解除するのである。かかる場合、Finance Company はその1か月の間に問題の保険を引受けてくれる他の保険者を探さなければならないことになる。しかし、実際問題として、他の保険会社が保険の引受けを拒絶したかまたは解約した保険を引受けてくれる会社は数少ない⁽⁸¹⁾から、結果的には、Finance Company 自体が窮地に立たされることとなり、債権の保全が困難となるのである。それゆえ、Finance Company は、融資をする場合には、借主たる被保険者の運転歴・性格等を十分に調査しておくことが必要である。

(4) また New Policy の場合、申告欄第8項(a)にはつぎの文言が印刷されている。

“Item 8. (a) Except with respect to bailment lease, conditional sale, mortgage or other encumbrance, the named insured is the sole owner of the automobile.”

上記の文言は、BAPの申告欄第6項(b)の文言に類似しているが、これは、自動車賃貸借契約や条件付売買契約の目的物とされているか、または自動車に抵当権もしくはその他の権利が付着している場合を除き、記名被保険者が自動車の単独所有者(sole owner)であるということを、保険申込者に申告させるために、設けられたものである。

かかる事項について申込者に申告をさせる理由は、保険を引受けてもらえない悪質な自動車の所有者が、他人の名前で自己所有の自動車を付保せんとする詭計を排除することにある。

(81) Declaration Item 8 (b)には、“during the last year no insurer has cancelled any automobile insurance issued to the named insured or declined to issue any such insurance.”という文言があるから、保険契約を解除されたか、または保険の引受けを拒絶された者は、保険者にその旨申告しなければならないことになっている。

New Policy は、保険条項第4条において、対人賠償責任担保および対物賠償責任担保については、「被保険者」の範囲を、記名被保険者、自動車を使用中の者および自動車の使用について法律上責任を負う個人または団体とする旨規定しているが、かかる規定により、記名被保険者のほかにその許可を得て自動車を運転している他の一切の者にも New Policy が適用されるため、悪質な所有者によって保険が悪用される場合が生じることがある。たとえば、保険者は、通常、過去にいく度も賠償責任事故を惹起した悪質な所有者 (bad risk) に対する任意責任保険の引受けを拒絶することがあるが、かかる場合に、その所有者は、自己の名前で自動車を付保することを断念し、その代りに、事故歴のない友人 (good risk) に頼んでその者の名前で、自己の自動車を付保することがある。このような場合に、もしもこの悪質な真実の所有者が自動車を運転中に人身事故を引き起こしたならば、彼は、その友人の保険証券上の追加被保険者 (additional insured) として損害のてん補を受けることになるから、保険者はかかる悪質な所有者の詭計を排除するために、自衛上、保険申込者に、単独所有者について申告するよう要求するのである。

したがって、真実の所有者がほかにいるにもかかわらず、申込者が、被保険者を自動車の単独所有者として申告した場合には、保険者は、自動車の車両損害や医療費損害の場合はもちろん、賠償責任損害の場合でも、不真正表示を理由に、損害てん補責任を否認することができるのである。

(5) 第2条e号は Coverage C にも適用がある。ゆえに、同号列举の契約等の目的物とされている自動車が、積荷として、海上輸送される場合には、かかる契約等の存在について保険者に申告がなされ、かつ、その旨保険証券に記載された場合を除き、保険者は、自動車が船積のため船会社、港務局またはその他の港湾管理者に引渡された時から、その危険負担責任を解除されるものと解する。

2. 米国の場合、BAPは、免責条項の(k)に、第2条e号と同旨の規定を設けている。かかる免責規定が設けられた理由は New Policy の場合と同じである。つまり条件付売買契約等の目的物とされている自動車は、損害発生率

が極めて高く、とくに物的損害についてはその傾向が強いから、⁽⁸²⁾ 保険者はかかる物件を除外しておく必要が生じたのである。自動車条件付売買契約等の目的物とされているかどうかということは、自動車が優良危険であるかいないかを決定する際の重要な決め手となるため、保険者は、被保険者に、上記契約等について告知させることにしているのである。また、すでに、New Policy のところでも述べたように、保険者は、保険金詐取の発生を防止するためにも、保険証券発行の前後をとわず、被保険者に、上記契約等について、申告をするよう要求するのである。自動車が条件付売買契約等の目的物とされているにもかかわらず、被保険者がかかる事項についての告知を怠るならば、これは重要な事実についての不告知となり、保険者は告知義務違反を理由に契約を取消すことができるものと解する。

(1) BAP の申告欄第6項 (b) には、「賃貸借契約、条件付売買契約、購買契約、抵当権または他の負債に関する場合を除き、記名被保険者は自動車の単独所有者である。」という規定がある。かかる規定が申告欄に挿入された理由は、New Policy の場合とどうよう、悪質な所有者が他人の名前で自己の自動車を付保することを防止せんとすることにある。

米国においては、他のいかなる方法をもってしても賠償責任保険をつけることのできない悪質な自動車の所有者をある保険会社に割当てて保険を引受けさせるという Assigned Risk Plan ⁽⁸³⁾ が創設される以前は、自己の名前で保険に加入することができない自動車の所有者は、だれか他の人の名前で保険に加入するというを行なっていた。このような詭計に対処するために、保険申込者に対し、申告欄に被保険自動車の真の所有者がだれであるかを記載するよう要

(82) Brainard, *op. cit.*, p.371; Rodda I, p.329.

(83) Assigned Risk Plan については、詳しくは、Athearn, *op. cit.*, pp.278-80; Brainard, *op. cit.*, pp.438-40; Huebner, Black, Jr., and Cline, *op. cit.*, pp.447-8; Kulp, *op. cit.*, pp.185-7; Long and Gregg, *op. cit.*, p.560; Magee, II, pp.447-8; Mayerson, *op. cit.*, pp.162,163; Mowbray and Blanchard, *op. cit.*, p.439; Riegel and Miller, *op. cit.*, p.718; Rodda II, p.364; A. H. Mowbray, R.H. Blanchard, and C.A. Williams, Jr., *Insurance*, pp.467-9, 612-3, をみよ。

求することが、保険者の慣行となっていた。そしてBAPは現在でも真の所有者について告知することを要求している。ゆえに、真の所有者についての不実の告知は告知義務違反を構成し、保険者はてん補責任を否認することができるのである。

たとえば、自動車の真の所有者である甲が、自己の名前では責任保険をつけることができないために、自動車にはなんら財産的な利益を有していなかった乙に、乙の名前で自動車を登録してもらい、保険者には乙が所有者であるとの偽りの申告をして、保険をつけた場合、甲が運転中に乗客の丙に身体傷害を与えても、保険者は不真正表示を理由に丙への賠償金の支払を拒絶することができる⁽⁸⁴⁾。

そして、所有者に関する不真正表示は、これが詐欺的なものである場合はもちろん、たとえ善意の不真正表示 (innocent misrepresentation) の場合であっても、保険者は免責を主張し得るのである。

米国においては、所有者に関する不真正表示は、Assigned Risk Plan が採用されてからは、次第に減少しているようである。

(2) FAPの場合は、BAPの場合と異なり、第2条e号に相当する免責規定は設けられていない。したがって、保険者は、BAPをもって保険を引受けた場合よりも、FAPをもって保険を引受けた場合の方が、より大きな危険に曝されることになるし、また、道徳危険発生の可能性も大きくなる。

しかし、FAPは、損害発生の場合の保険金受取人 (loss payee) の姓名を申告欄第1項に記載することを要求しているから、保険金請求権の上に質権が設定されている場合などには、loss payee として金融機関またはディーラーの名前を記載しなければならず、これについて記載なき場合は、BAPの場合とどうよう、保険者は告知義務違反の理由で保険契約を取消することができるものと解する。

また、FAPは、BAPおよびNew Policyの場合とは異なり、保険証券

(84) Brainard, *op. cit.*, pp.373-4.

の申告欄に、単独所有権 (Sole Ownership) に関する質問欄を設けていないので、BAPで述べたような、自己の名前では保険に加入することのできない、悪質な自動車の所有者によって悪用される場合が生じるかもしれない。この点保険者は注意を要するところである。

3. 英国の場合、第2条e号に相当する免責規定は約款上見当たらない。しかし申込用紙の第9項の(c)および(d)には、買取選択権付物品使用契約 (hire purchase agreement)⁽⁸⁵⁾ に関する質問欄が設けられているので、自動車が割賦販売方式で購買される場合には、その旨申告欄に記載することを要し、記載なき場合は、保険者は、告知義務違反として、保険契約を取消することができるものと解する。

また保険証券の損害てん補条項 (Loss or Damage Section) には、「もしも当会社の了解のもとに自動車が買取選択権付物品使用契約の対象とされるならば、保険金の支払は保険証券記載の所有者に対してなされるものとする。そしてかかる所有者の保険金受領はかかる滅失もしくは損傷に関する当会社の完全かつ最終的な責任の解除となるものとする。」との規定があるから、自動車が割賦販売方式で購入された場合には、所有者 (owner) が割賦金の完済まで自動車に被保険利益を有していることとなり、自動車の損害に関する保険金の支払は直接所有者に対してなされ、所有者による保険金の受領は保険者のてん補責任の完全かつ最終的な解除を意味することになるのである。

(1) 英国においては、第1次世界大戦後、金融機関の発達に伴って、いわゆる割賦販売方式 (easy payment system) による財産や商品の売買が行なわれるようになり、今日では、自動車販売の面においても、小はモーターサイクルから大は数千ポンドもする特殊自動車にいたるまで、殆んど車がこの種の

(85) Hire purchase agreement とは、動産の所有者(owner)が、動産を他の者(hirer)に占有使用せしめ、hirer が割賦払いをもって当事者間で合意した一定額の対価を支払ったときは、その動産を譲受けるかいなかの選択権を hirer に認める契約をいい、所有権は契約と同時に hirer には移転しない。高柳賢三・未延三次編集『英米法辞典』有斐閣、1952年、216ページ。なお、自動車に関する特則については、1964年買取選択権付物品使用法 (Hire-Purchase Act, 1964) 第27条をみよ。

方法で売買されているが、売買代金未払のケースは比較的少ないようであって、割賦販売契約の対象となっている自動車が、即金で購買された自動車よりも大きな危険に曝されているという証拠はないようである⁽⁸⁶⁾。この点、わが国や米国の場合とは全く事情を異にしている。したがって、英約款は各種契約の目的物とされている自動車をとくに免責とする必要を認めなかったのであろう。しかし、自動車保険者は、被保険自動車に損害が発生した場合、保険証券上の条件により、その所有者に直接保険金を支払わなければならないから、保険者は、所有者の名前と住所を保険申込用紙に記入するよう、買主に要求するのである。

英国においては、買取選択権付物品使用契約により自動車が発買される場合には、関係者は通常つぎのような手続きをとる。すなわちディーラーは金融会社の申込用紙を買主に手渡し、買主は必要事項を記入する。金融会社は記載事項を確認した後、買主とモーター・ローンについて契約を締結し、必要な保険を付ける。この段階で自動車はディーラーから買主に引渡される。ディーラーはこの時販売代金全額、すなわち、買主から頭金を、また金融会社から販売価格と頭金の差額を、受け取る。これより後は、買主と金融会社との間で取引が行なわれることになる。割賦金 (installment) の返済はこれら両者の話し合いによって決められる。買主 (purchaser) は hirer と呼ばれ、金融会社は owner となる。金融会社が上記の差額をディーラーに支払った時に、車の所有権は金融会社に移転し、かつ、金融会社と hirer との間の契約は、自動車の購買について選択権をもった賃借の1種となる。買主が支払った頭金は、自動車の購買についての選択権に対する手数料 (fee) とみなされる。それゆえ、買主は、最終割賦金 (the last installment) の支払がなされるまでは、単なる hirer に過ぎず、割賦金完済の時にはじめて、自動車の所有権は hirer たる買主に帰属することになるのである。

かかる割賦販売契約による自動車売買の場合、金融会社は、自動車の適切な

(86) Batten and Dinsdale, *op.cit.*, p.22.

付保について、強い関心をもっている。けだし、適切な付保が行なわれていない場合には、金融会社は自己の債権を保全することができないからである。したがって、金融会社は、通常、免責危険や免責額の少ない **Comprehensive Cover** (総合危険担保) を付保するよう買主に要求するのである。

4. わが約款には第2条 e号と同旨の規定は存在していない。しかし賃貸借契約、割賦販売契約等は一般条項第2条に規定する告知事項および第3条に規定する通知事項の範ちゆうに属するものと解するのを至当とするから、上記の諸契約について告知または通知を怠った場合には、告知義務違反または通知義務違反となり、保険者は保険契約を解除することができ、または損害については免責を主張し得るものと解する。

また所有権留保条項付売買契約等のように買主が保険契約者となり、売主が被保険者となっている、いわゆる他人のためにする車両保険契約の場合には、契約申込の際にその旨申込書に記載することを要し、記載なき場合は、一般条項第6条第3項により、保険契約は無効となる、と解すべきである。ゆえに、免責条項にとくに規定がなくとも、自動車が賃貸借契約、割賦販売契約等の対象とされる場合には、その旨保険者に申告した場合を除き、保険者は免責されるものと解するのである。

VII 免責条項第2条 f号の解説

1. 免責条項第2条 f号は、**Coverage A** および **Coverage B** が付保されている場合に、一揆、同盟罷業、同盟罷業中に発生した一揆、または暴動によって生じた自動車の損害について保険者を免責とする旨規定している。

かかる危険を保険者免責とする理由は危険の測定が困難であるため保険者側にとって自衛上必要であるということと保険経営の合理化上必要であるということ等であろう。

後に **BAP** および **FAP** を考察する際にも述べるように、両 **policy** は **Comprehensive Coverage** において、保険者の負担する例示危険の中に “**riot or civil commotion**” の2危険を含ましめているから、これら両危険による自動車

の損害について保険者でん補の責に任じることが明かであるが、New Policy は Coverage A (Comprehensive Coverage に同じ) の例示危険の中からこれら両危険を削除し、これらを免責条項の中に列挙した。このことは、New Policy のもとでは、保険者がかかる危険に起因する自動車の損害をてん補する意図がないことを明かにしたものであって、外国で使用される policy の場合、その国の治安状態等に精通していない外国人保険者が自衛のためにかかる危険をとくに免責条項に列挙して、保険者免責である旨を明確にしておくことは賢明であるといえる。

ここに riot (一撓) とは、3人またはそれ以上の人間による治安の騒乱を意味するが、3人またはそれ以上の人間によるものであっても、財物の単なる悪意的損壊のみでは一撓を構成しない⁽⁸⁷⁾。

Ivamy によれば⁽⁸⁸⁾、一撓を構成するためには、つぎの五つの要素が存在しなければならぬ、とされる。すなわち (i) 3人を下だらない人員、(ii) 共同の目的、(iii) 共同の目的の遂行または着手、(iv) 共同の目的の遂行を阻止しようとする者に対し、必要があれば、力を用いて相互に協力することについてのそれらの者の意図、および (v) 力または暴力が単に共同の目的の遂行のためだけでなく、最少限1人の相当の毅然さと勇気を持つ者を畏怖させるに足る方法で用いられること、の五つである。

Civil commotion (暴動) とは、一撓と内戦 (civil war) との中間的な段階を指し、一般的な目的のための人民の反乱で、叛逆 (rebellion) に達しないものを意味すると定義される⁽⁸⁹⁾。

しかしこれら二つの用語はある程度重なりあい、それら相互間の区別は程度の差であって、精密な定義を下だすことは不可能である。それゆえ、ある特定

(87) E. R. H. Ivamy, *General Principles of Insurance Law*, London, 1966 (以下、Ivamy, *Insurance Law*, と記す), pp.206-7; Ivamy, *Motor Insurance*, p.83; 森啓二・横尾登米雄・葛城照三共訳『英国保険法』損害保険事業研究所, 1970年, 375ページ。

(88) Ivamy, *Insurance Law*, pp. 206-7; 森・横尾・葛城訳, 前掲書, 375ページ。

(89) Ivamy, *Insurance Law*, p.207; Ivamy, *Motor Insurance*, p.83; 森・横尾・葛城訳, 前掲書, 376-7ページ。

の事件が一撓の事件でもありまた暴動の事件でもあり得ることがある。⁽⁹⁰⁾

ただ両者に共通していえることは、一撓も暴動も国権の篡奪を目的とせず、政府または地方官庁の政策変更を強制するための、地方的に生じる、暴力または暴行沙汰である、という点である。

Strike (同盟罷業) とは、労働者集団が労働関係に関する自己の主張を貫徹する目的をもって各自の職場に就くことを拒否し、もって資本家または経営者に苦痛を与える経済斗争の手段をいう。同盟罷業の目的は、通常、労働者集団に直接関係ある労働条件の改善にあるが、場合によっては、他の労働者集団のための同情行為として行なわれることもあり、また場合によっては、労働条件に直接関係のない一般政治目的のために行なわれることもある。⁽⁹¹⁾ 同盟罷業は労働者側が自己の主張を貫徹するために行なり実力手段の典型的なものであるが、勢いの赴くところ暴行、破壊行為に発展することがあり、さらには、一撓、暴動にまでも発展することがあるので、**strike** および **riot attending a strike** を保険者免責としたのであろう。

f 号列举の危険のうち同盟罷業の危険は一撓、暴動の危険に比べてはるかに重要な危険であるといえる。けだし、わが国においては、一撓、暴動の危険は殆んど発生しないが、同盟罷業の危険はしばしば発生しているからである。

(1) 本号はいわゆる相対的免責条項であり、したがって特約をもってすれば、保険者 f 号列举の危険を負担することが可能である。

終戦直後、外国系の損害保険会社がわが国で保険事業を開始した頃は、同会社は、f 号列举の危険を保険者の負担外としていたが、1952年5月のメーデー事件以来外国系の損保会社の中には“**riot or civil commotion**” risks を担保するものが出はじめ、今日では、すべての外国系の会社が、何らかの形で、暴動等の危険を担保しているようである。わたくしが目下検討中の **New Policy** の場合もどうようであって、同 **Policy** には下記の **Special Rider** (特約条項) が挿入されており、**Exclusion II (f)** は免責条項から削除されているので、f

(90) *Ivamy, Insurance Law*, p.207; *Ivamy, Motor Insurance*, p.154.

(91) 葛城照三『貨物海上保険普通約款論』早大出版部 1971年, 132-3ページ。

号列挙の危険によって発生した損害については、保険者にてん補責任が生じることとなる。

Strike, Riot and Civil Commotion Endorsement (同盟罷業暴動危険担保特約) はつぎのとおり規定する。“It is hereby understood and agreed that exclusion II (f) reading as follows: ‘To loss or damage caused by riot, strike, riot attending a strike, or civil commotion’ is hereby deleted from this policy. This clause only applies in geographical area of Japan.”

「免責条項第2条 f 号に規定する『一撓、同盟罷業、同盟罷業中に発生した一撓、または暴動による損害』は保険証券よりこれを削除することをここに了解しかつ約束する。なお、この特約条項は、日本国内においてのみこれを適用する。」

この特約条項があるため、わが国においては、f 号列挙の諸危険は保険者の負担するところとなり、積荷としての自動車の損害についてはもちろん、運送用具としての陸上における自動車の損害についても保険者はてん補の責に任じなければならない。

したがって、わが国においては、安保闘争、大阪釜ヶ崎事件または羽田空港事件等の際に自動車が暴徒たちによって損害を被った場合、また、Coverage C 付保の場合には、海上輸送のために、船会社または港務局その他の港湾管理者に引渡された、積荷としての、自動車が、港湾における仲仕、沖人夫等の就業拒否あるいは船員の乗船拒否による荷役不能または航海の遅延によって損害を被った場合、または労働争議に加担した者たちによる積荷の盗取、もしくは破壊によって損害を被った場合など、これらいずれの場合においても、保険者有責である。

しかし、保険会社は、この特約条項 (Special Rider) については、第1条 c 号に対する免責条項改訂特約 (Amendment Exclusion) の場合と同じように、いつでも自由にこれを削除することができるから、暴動、同盟罷業等による損害が頻発するような場合には、自衛のため、この特約条項を保険証券から

削除して保険の引受けを行なうことが考えられるが、かかる場合には、当然、f号列挙の危険の意義が問題となるので、後に紹介する英国の判例は、「一揆または暴動」という文言を解釈する際に、大いに参考になるのではないかとおもわれるのである。

2. 米国の場合、BAPとFAPは、ともに、Comprehensive Coverageにおいて、“riot or civil commotion”の危険を保険者担保する旨明示している⁽⁹²⁾から、一揆、暴動による自動車の損害については保険者有責である。ゆえに、たとえば、1962年の米国ミシシッピ大学事件および米南カロライナ州のプロレンス市事件⁽⁹⁴⁾、またはその後米国各地で発生した黒人暴動事件等の際に生じた自動車の損害については保険者てん補の責に任じなければならない。

また strike の危険については、約款上とくに明示の規定はないが、BAPおよびFAPがオールリスク担保方式をとっている以上、免責条項に列挙されていない同盟罷業による自動車の損害についても保険者有責であると解すべきである。

3. 英約款は、普通免責条項 (General Exception) の (5) (b) において、大ブリテン島 (Great Britain)、マン島 (Isle of Man) またはチャンネル諸島 (Channel Islands) 以外の場所における一揆もしくは暴動の間にまたはその結果として生じた災害、身体傷害、滅失または損傷を保険者てん補しない、と規定する⁽⁹⁵⁾。したがって、被保険自動車を使用される地域によって保険者のてん

(92) BAPは、Insuring Agreement Coverage D—Comprehensive Loss of or Damage to the Automobile, Except by Collision or Upsetにおいて、また、FAPは、Part III-Physical Damage, Coverage F(1)—Comprehensive (excluding Collision)において、それぞれ、“riot or civil commotion”の危険を担保する旨規定している。

(93) 米国のミシシッピ州で、バーネット知事が黒人学生ジェームス・メレディス氏 (当時29才) の州立大学入学を拒否したため、連邦政府の軍隊が出動して暴動に発展し、死傷者まで出した事件。

(94) 米国南カロライナ州プロレンス市で、1962年10月13日夜、黒人が暴動を起こし、乗用車を大破、商店の店先を破壊した事件。黒人警官が泥酔のかどで黒人婦人を逮捕しようとしたのがきっかけとなり、黒人の市民4,000人の半数が騒ぎに加わり、警察隊、消防署が出動、鎮圧した。

(95) Batten and Dinsdale, *op. cit.*, pp.163, 215; Ivamy, *Insurance Law*, pp.206-7; Ivamy, *Motor Insurance*, pp.261-4, 415; White, *op. cit.*, p.197.

補責任に相違が生じることになる。すなわち、上記3地域における一撓、暴動による自動車の損害はてん補されるが、それ以外の地域における損害はてん補されない。

しかし、この免責規定は第三者賠償責任条項 (the liability to third parties section) には適用がないから、保険者は、第三者からの損害賠償請求に対するてん補責任については自動車の使用地域にかかわらず、これを負担しなければならない。

また、商業用自動車の場合、一撓および暴動の危険は通常保険者の担保外とされているが、被保険者からとくに要求がある場合には、保険者は、追加保険料の支払を条件に、大ブリテン島、マン島、およびチャンネル諸島内で発生した損害に限り、これをてん補する旨の特約を認めることがある。しかし、アイルランドについては、通常、かかる特約担保は認められていない。⁽⁹⁶⁾

(1) 英国においては、自動車保険約款上の「一撓または暴動」という言葉について争われた事件は数少ない。

代表的な事件として、Cooper v. General Accident Fire and Life Assurance Corporation ⁽⁹⁷⁾ 事件をあげることができよう。同事件によれば、被保険者の保険証券には、「アイルランド内において発生した一撓もしくは暴動によって生じた滅失もしくは損傷に対する責任はこれを除外する」旨の除外条項 (exception) が挿入されていた。被保険者は、1920年5月7日に自己所有の自動車に保険をつけた。車庫は、County Cork, Douglas 地区の Ballinrea にある自宅の近くにあった。1920年10月28日に、被保険者は、車庫の近くの庭で音がしているのを聞き、自宅の裏のドアを開けた。すると、「ドアを閉める」という声があった。同じことが3度ばかり繰返されたが、彼が見ることできたすべには、拳銃か棒のようなものをもった手だけであった。その直後、彼は自動車が走り去っていくのを見た。当時、Cork County の一部および City of Cork では、ゲリラ戦が行なわれており、ゲリラ戦闘員たちは、警察または軍隊を襲撃する

(96) Batten and Dinsdale, *op. cit.*, p.215.

(97) (1922), 13 Ll. L. Rep. 219, H. L. Ivamy, *Motor Insurance*, p.262.

のに盛んに自動車を利用していった。このような戦闘状態のもとにあつては、自動車の入手は、ゲリラたちにとって非常な助けとなっていることは明かであつた。

もしも本件の自動車の損害が一撓または暴動によって生じたのであれば、保険会社は、除外条項に基づき、てん補責任を免れることができた。被保険者は保険証券に基づき保険金支払の請求をなしたが、保険会社は自動車の損害は「暴動」によって生じた損害であるという理由で、損害てん補責任を否認した。

貴族院は、つぎのように保険者勝訴の判決を下した。すなわち、本件の自動車の損害は、通常の自動車窃盗犯人によって生じたものとはおもわれぬ。窃盗犯人であれば自動車をこっそり窃取するように努めるはずであるが、本件の犯人は明らかに命令するような口調で3回も「ドアを閉めろ」といっているが、これは、明らかに、この犯人が、本件の状況のもとにおける支配者 (masters of the situation) であるということを感じさせるほどのある力 (some force) をもって行動していた、ということを示している。したがって、本件の犯人は自動車の窃取を目的とする通常の自動車窃盗犯人とはいえず、また、自動車の損害は謀叛人がかれらの行動に使用するためにこれを奪うことによって生じたものであるから、保険者にてん補責任はないと。

この事件はその後貴族院により Thomas Boggan v. Motor Union Insurance Co. 事件⁽⁹⁸⁾において引用された。同事件によれば、保険証券は、「当社は、地震、戦争、侵略、暴動または国権奪奪の間にまたはこれらの結果生じた滅失もしくは損傷については、てん補の責を負わない」という除外条項を含んでいた。

1920年11月7日に、被保険者の運転手は Wexford から数マイルの所にある Watercross の道路をドライブしていた。その時、道路上に、3、4人の男たちが現われ、運転手に下車するように命じた。かれらはいずれも手に拳銃をもっていた。運転手はその後離れ屋に連れて行かれ4時間近く監禁された後に解放された。自動車は乗り逃げされた。

(98) (1923), 16 Ll. L. Rep. 64, H. L. Ivamy, *Motor Insurance*, pp. 262-3.

そこで被保険者は保険証券に基づき保険金支払の請求をなしたが、保険者はてん補責任を否認した。貴族院は、自動車の損害は、それが暴動の結果生じたものでもありまた一撻の結果生じたものでもあるから、免責条項に該当するものであるという理由で上告を棄却した。

Earl of Birkenhead 卿は、本件における事情は通常の窃盗の場合の事情とはあらゆる面で異なっているという点を強調し、つぎのように述べた。⁽⁹⁹⁾ すなわち、通常の窃盗の場合には、犯人は犯行現場から姿を消すことが予想されているが、本件の場合には、Cooper v. General Accident Fire and Life Assurance Corporation ⁽¹⁰⁰⁾ 事件の場合に類似しており、自動車をもち去った武装した男たちがとった方法は、かれらが警察や官憲を少しも恐れてはいなかったということ を明らかに示しているから、かれらは、同事件における Viscount Finlay の言葉を籍りていえば、まさしく、「当時の状況の支配者」(masters of the situation) であったのであり；したがって本件の損害は暴動および一撻によって生じたものゆえ、保険者にてん補責任はないと。

これら2事件において、裁判所が、保険者にてん補責任なし、と判決したのは、これらの事件において使用されていた保険証券が、いずれも、「一撻または暴動」の危険を保険者の担保外としていたからであって、保険者がかかる危険を担保していた場合には、保険者有責との判断が示されていたはずである。

なんとなれば、「一撻または暴動」の危険を 保険者担保する旨の保険証券が使用されていたつぎの2事件において、裁判所は、上記2事件における事情に類似の事情のもとで発生した自動車の損害を、「一撻または暴動」による損害として、保険者有責と判決しているからである。

すなわち、Crozier v. Thompson ⁽¹⁰¹⁾ 事件によれば、被保険者は、通常の保険証券からは除外されている、戦争、一撻および暴動の危険によって生じた自動車の損害を保険者にてん補する旨の保険契約を、締結した。

(99) (1923), 16Ll. L. Rep. 66, H.L.

(100) (1922), 13Ll. L. Rep. 219, H.L.

(101) (1922), 12Ll. L. Rep. 291, K.B. Ivamy, *Motor Insurance*, pp. 263-4.

アイルランドにおける騒動の際に自動車はシン・フェーン党の党员たち⁽¹⁰²⁾ (Sinn Feiners) によって掘られていた溝に突っ込んで損傷を被った。Lush 判事は、自動車の損害は一撓および暴動によって直接に生じたものであり、したがって保険会社にてん補責任がある、と判決した。⁽¹⁰³⁾

また Johnson and Perrott, Ltd. v. Holmes 事件⁽¹⁰⁴⁾によれば、軍隊または警察の権力のもとに行動している者によって生じた自動車の損害は担保しないが、一撓および暴動による自動車の損害はこれを担保する旨規定する保険証券で付保されていた自動車が1団の武装した男たちによって持ち去られ行くえがわからなくなったが、Rowlatt 判事は、この自動車の損害は、IRA (アイルランド共和軍)、または英軍および/もしくは警察によって生じたものでもなければ、IRA、または英軍および/もしくは警察の権力下においてこれらのために行動している者たちによって生じたものでもなく、無法な掠奪者たちによって生じたものであり、したがって保険者にてん補責任がある、と判決し

(102) 1902年頃から始められたシン・フェーン運動 (アイルランドの政治・産業・文政等の自治・復興を目的とする運動、すなわちアイルランド復興運動) を行なっていたシン・フェーン党の党员たち。

(103) (1922), 12 Ll. L. Rep. 291, at p. 292.

(104) (1925), 21 Ll. L. Rep. 330, K. B. Ivamy, *Motor Insurance*, pp. 203, 264.

なお、本件の概要と判旨については、拙稿「免責条項第1条について」57-8ページをみよ。また、IRA (アイルランド共和軍を名乗り、南北アイルランドの統一を目標とするカトリック過激派団体) の過激な行動については、すでに新聞、テレビ等でたびたび報道されているところであるが、つい最近も、英領北アイルランドにおいて、首都ベルファストを中心に大量の爆弾騒ぎが起り、130人を越す死傷者が出た。これで1969年の紛争再発以来の死者は48人に達した。爆弾を仕掛けた犯人は確認されていないが、プロテスタン・市民や英軍当局は、IRA過激派の「仮指導部」の仕わざと決めこんでおり、英軍の対応策に満足できない場合には、プロテスタン・過激派が「実力行動」に出る事態も予想され、カトリック派との血で血を洗う内戦の危機は1969年の騒乱再発以来、最も高まっているといわれている。このため、ホワイトロー北アイルランド担当相とキャリン・ン国防相は「テロリスを即時制圧し、かつ、治安部隊が北アイルランド全域を自由に行動でき、地域社会を保護することができるようにする」ため、7月31日朝5,000人の英軍兵士をカトリック地区へ投入し、同軍はほぼ5時間後に同地区の立入禁止地域を制圧した。これで英駐留軍の数は21,000人余といままでない規模にふくれ上がったが、これに対し IRA 過激派は住民を巻き込んで流血の抵抗を試みるか、あるいは逆に共和国領にのがれ、ゲリラ戦を激化する可能性もあり、泥沼化が憂慮されている。(『毎日新聞』1972年7月23日、および8月1日)

た。

これら2事件によって明らかなごとく、保険者が「一撓または暴動」の危険を担保していた場合には、裁判所は、先の2事件における事情に類似の事情のもとで発生した損害について保険者有責との判断を示しているが、これは、裏がえしていえば、保険者が「一撓または暴動」の危険を担保していなかった場合には、裁判所は、先の2事件の場合とどうよう、後の2事件の場合においても、保険者免責との判断を示していたはずである、ということの意味するものである。

したがって、ここに紹介した4事件についてわれわれがもっとも重視しなければならない点は、何が「一撓または暴動」という危険を構成するのかという点であろう。ただし、この点さえ明確にされるならば、保険者のてん補責任の有無は、自ら解決されることになるからである。

なお、将来、上述の同盟罷業暴動危険担保特約が New Policy より削除されて第2条f号に列挙の「一撓または暴動」の危険が保険者の担保外とされるような場合には、裁判所が上記4事件において「一撓または暴動」の危険について示した判断は、New Policy が除外する「一撓または暴動」の危険を確定する際に、大いに参考になるのではないかとおもわれるのである。

4. わが約款車両条項第2条第3号によれば、保険会社は、「戦争（宣戦の有無をとわない）・変乱・暴動・政治的もしくは社会的騒じょうまたはこれらに類似の事象および労働争議」によって生じた自動車の損害をてん補する責に任じない。

この免責規定は、わが商法第640条の趣旨を受けて、これを自動車保険に適するように修正したものであり、上記諸事象は、いわば異常危険であって、その範囲、程度に不測のものが予想され、保険料率の算定が困難であるので、保険技術上これらを排除しているのである。⁽¹⁰⁵⁾したがって、単なるケンカや私的制裁等はこれらに含まれず、社会的または政治的な事象として一定の規模に達す

(105) 拙稿「米自動車保険約款免責条項論(2)」『香川大学経済論叢』第37巻第2・3号、1964年8月（以下、拙稿「免責条項論(2)」と記す）、317ページをみよ。

るようなものでなければならぬ。⁽¹⁰⁶⁾

わが国において騒じょうとして取り扱われた事件としては、昭和27年のメーデー焼打事件や昭和36年の大阪釜ヶ崎事件があり、また先頃問題となった羽田空港事件なども騒じょうに該当するものと考えられているので、これらいずれの場合においても、保険者は免責されることとなる。この点、わが国で現在使用されている New Policy は、同盟罷業暴動危険担保特約によって、第2条 f 号列举の危険を保険者に負担せしめることにしているから、わが約款も、New Policy に対抗するために、将来約款改正の際には、暴動・騒じょう・労働争議の危険を担保危険の中に含ましめておくことが必要である。

なお、第3号列举の諸危険の意義については、すでに検討したので、ここでは再説しない。⁽¹⁰⁷⁾

VIII 免責条項第2条g号の解説

1. 免責条項第2条g号は、Coverage A および Coverage B が付保されている場合に、自動車が積載貨物として運送される場合、陸上運送中はもちろん、水上輸送中であっても、それが申告欄第7項に記載された地域における内水輸送中である場合には、保険者は損害をてん補し、また、申告欄第7項に記載されたヨーロッパおよび北アフリカの諸国間を通常の状態で65時間をこえない海上航路を輸送中の損害を保険者はてん補するが、上記以外の場合における内水輸送中もしくは海上輸送中、または船舶、艇等に積込み、積下し中の損害は保険者これをてん補しない旨規定している。

わが国において使用される New Policy の申告欄第7項には、“The geographical area in which this policy apply is Japan only”と記載されているから、日本国内における陸上運送中の損害はもちろん、わが国において通常の輸送経路として利用されている港湾、湖沼等を水上輸送中に生じた自動車の損害についても保険者有責である。しかし自動車を外国へ輸送する目的で船積し

(106) 東京海上編，前掲書，166ページ；加藤・木宮，前掲書，500-501ページ。

(107) 拙稿「免責条項論(2)」317-9ページをみよ。

た場合には、Coverage C が付保されている場合を除き、自動車の船舶、艇等への積込みと同時に保険者の危険負担責任は終了する。したがって、Coverage C が保険に付されていない場合には、申告欄第7項に記載された保険証券の適用地域内における内水を輸送中の自動車に関する損害についてのみ保険者はてん補責任を負担することとなる。

この場合、保険者は、自動車の物的損害はもちろんのこと、必要ある場合には、被保険者が法律上支払う責を負わされることがある共同海損分担額と救助料をもてん補する。⁽¹⁰⁸⁾

また本号は、申告欄第7項に記載された地域がヨーロッパまたは北アフリカの諸国である場合には、これら諸国内とその諸国間を通常の状態において65時間をこえない航路を経由して輸送中の自動車に生じた損害は、これが物的な損害であると同共同海損分担額や救助料のような責任損害、または費用損害であるとを問わず、保険者これをもてん補しなければならない。

(1) Ship という言葉は、しばしば vessel という語と同じように用いられるが、厳格に言えば、ship とは、1本の斜檣と3本の帆柱をもち、かつ横帆装置のあるものを意味する。しかしこの語はもっと一般的な意味に用いられ、帆船 (sailing ship)、汽船 (steam ship) または内燃機船 (motor ship) を含む一切の航洋船 (sea-going ship) を示すものとして用いられる。⁽¹⁰⁹⁾

ちなみに vessel という語はもっと広い意味をもつ語で、推進方法のいかんをとわず、運送、商業または戦争の目的のために水上航行に用いられる浮流する構造物を示し、ship、端艇 (boat)、艇舟 (lighter)、荷舟 (barge) およびこれらと同種の舟艇 (craft) を含む。

(108) New Policy の保険条項第7条 (Insuring Agreements VII) には、共同海損および救助料を保険者てん補する旨の規定がある。なお、共同海損条項の解説については、拙稿「米自動車保険約款における General Average について」『香川大学経済論叢』第37巻第6号、1965年2月 (以下、拙稿「General Average について」と記す)、を参照せよ。

(109) H. B. Hurd, *The Law and Practice of Marine Insurance relating to Collision Damages and Other Liabilities to Third Parties*, London, 1961, p. xxi.

Lighter（解舟）という言葉は貨物運搬のために使用される底の浅い小舟であって、craft（舟艇）の中に含まれ、両者とも日本語の解舟の概念の中に入るものである。

Connecting vessel（関係船舶）とは、ship および lighter を除いた、他のすべての港湾または湖上等において貨物輸送のために使用される、rowboat よりも大型の vessel を意味し、raft（筏）を含まないものと解する。

A voyage not exceeding 65 hours duration under normal condition（通常の状態において65時間をこえない航海）とは、申告欄第7項に記載の諸国間の通常の輸送航路を通常の輸送方法で通常の輸送期間内に輸送することであり、その輸送期間が65時間をこえない航海をいう。ゆえに、通常の輸送航路にあらざる航路を輸送する場合、または通常の輸送方法にあらざる方法によって輸送する場合には、かかる輸送のために自動車は船舶等に積込まれた時に保険者の責任は終了するものと解する。

しかし、通常の輸送航路を通常の輸送方法で輸送される場合には、保険者の責任は自動車が船舶等に「積込まれた時」に開始し、積載船舶等が目的港に到達するといなにかかわりなく、65時間経過の時に終了する。この場合、65時間の時間制限の起算時は、揚貨機が貨物積載船舶等に据付けられている場合には、自動車が埠頭その他の置場を離れたその瞬間から、また揚貨機が陸上その他の貨物積載船等以外の場所に据付けられている場合には、自動車が甲板上または艙内で解放された瞬間から、あるいは自動車を運転して船舶上に積込む場合には、自動車の後輪が船側をこえた瞬間から、開始するものと解する。そして65時間経過の時をもって保険者の責任は終了する。

同盟罷業、暴動等によって発航が遅れ、または航海が遅延した場合でも、保険者は65時間をこえて責任を負担することはない。

(2) ここに海上輸送中の危険を担保する65時間の時間制限は何を基準として定められたのかということが問題となるが、このことについて論じられた文献は今までのところ見当たらない。しかし、わたくしの考えでは、この65時間という時間的な制限は、自動車積載船舶が保険証券記載のヨーロッパまたは北ア

フリカのある1港から発航して、保険証券記載のヨーロッパまたは北アフリカの、目的港たる、他の1港に到達する場合、同船舶が、通常の状態において、すなわち、航海の通常の航路上にある中間港に寄航し、または寄航港が複数ある場合には、地理的順序または慣習的順序に従って寄港し、かつ、その運送事業上必要である以上に長期間滞在せず、かつ物理的安全状態および政治的安全状態にある場合に、最少限必要とされる時間の長さを基準として定められたのではないかということである。つまり積載船舶が通常の状態において保険証券記載のある港を発航し、通常の輸送経路を航行した場合、少なくとも65時間の時間的な余裕があれば、保険証券記載の目的港に到達し得るという考え方が65時間の時間制限の基準をなしているのではないかということである。

したがって、通常の状態で、通常の輸送航路を航行する場合でもなおかつ65時間以上の航行時間を必要とするような航海は、もはや、自動車保険証券の保険者の負担し得る航海ではなく、かかる航海は、海上保険者の負担に属する航海であって、被保険者は、自動車保険のほか、別個の海上積荷保険を付さなければならぬ、ということの意味するものと解するのである。

2. 米国の場合、FAPにもBAPにも第2条g号に相当する規定は見当たらない。

しかし、FAPは、普通条項第1条 (Condition 1⁽¹¹⁰⁾) において、また、BAPは、保険条項第8条 (Insuring Agreements VIII⁽¹¹¹⁾) において、保険証券が適用されるべき地域についてそれぞれ規定しているから、かかる条項に規定なき地域における自動車の損害については保険者免責を主張し得ることは明らかである。

しからば、保険証券の適用されるべき地域はどこかというに、FAPおよび

(110) Condition 1. "Policy Period, Territory" はつぎのとおり規定する。"This policy applies only to accidents, occurrences and loss during the policy period while the automobile is within the United States of America, its territories or possessions, or Canada, or is being transported between ports thereof."

(111) Insuring Agreement VIIIは、"Policy Period, Territory, Purposes of Use" について規定しているが、"Territory" については、FAPのCondition 1の規定と同趣旨であるので、ここには掲げない。

BAPはともに、その適用地域を、アメリカ合衆国およびその地方行政区もしくは属領地またはカナダとし、これらの地域における諸港間を輸送中の自動車についても保険証券の適用を認めている。

米国の地方行政区のうち Alaska および Hawaii は州に昇格したので、現在では Puerto Rico のみが残されているが、これにも保険証券は適用される。また米国属領地の中には、米領サモア(American Samoa)、グアム島(Guam)、パナマ運河地帯(Panama Canal Zone) および米領バージン島(the Virgin Island, U.S.)が含まれるが、これらにもどのように保険証券は適用される。

さらにまた、適用地域の中にはカナダが含まれているが、その主たる理由としては、アメリカもカナダもともに英語を使用していること、カナダが安定した政府であること、およびカナダがアメリカとどのような法律制度を有していること、⁽¹¹²⁾をあげることができよう。

つぎに自動車の輸送についてみると、被保険自動車が上記の地域間を輸送される場合には、それがトラック、鉄道、船舶または航空機のうちいずれによるをとわず、保険者に担保責任がある。この場合の担保危険はいわゆるオール・リスクスであって免責条項に列举された危険を除き、一切の危険を保険者は担保するのである。また水上輸送中の損害については、両 policy とも、自動車の物的損害のほか、被保険者が負担することがある共同海損分担額および救助料をてん補する。またとくに海上輸送の場合には、広範な担保が与えられるのである。たとえば、ニューヨークからサンフランシスコまで、サンフランシスコからハワイまで、ボストンからパナマ運河地帯まで、といったように遠距離海上輸送の場合も担保されることになる。この点 New Policy やわが約款の場合とは比較にならないほど広範な担保が与えられることになるのである。

3. 英約款の場合、第2条g号に相当する規定は設けられていない。しかし保険証券本文中の前文に、「大ブリテン島、北アイルランド共和国、マン島またはチャンネル諸島(またはこれら諸地域における諸港間を海上輸送中——積

(112) Brainard, *op. cit.*, p.298.

込・積下し中を含む)において発生した災害, 身体傷害, 滅失または損傷については, 当社は, 以下に定める方法と範囲で, 保険を引受けることを約束する。」と規定しているから, かかる諸地域内における損害はもちろん, かかる諸地域にある諸港の間を海上輸送中の損害をも保険者でん補することは明らかである。

しかし, 上記諸地域以外で使用中の自動車に関する損害については, 原則として, 保険者免責である。

ただ英約款は第6条の外国における使用条項 (Foreign Use Section) において, 保険者に対する書面による事前の通知を条件に, 保険期間のうちの4分の1をこえない期間につき, 被保険自動車がヨーロッパ大陸において一時的に使用されている間に生じることがある一切の災害, 滅失もしくは損傷に対し, てん補を与えるよう保険担保を拡張することを認めている。この場合, ある保険者は外国における自動車の使用に対して割増保険料を徴収することがあるし, また, 4分の1をこえる期間の使用に対しては追加保険料を徴収しているようである。⁽¹¹³⁾

かかる担保範囲の拡張は, 自動車の輸送に直接関係のある災害, 滅失もしくは損傷にもおよび, またヨーロッパ大陸における諸港間を輸送中 (海上輸送に附随する積込・積下し中の危険を含む) の損害にもおよび。しかし, この海上輸送は, 保険証券によって承認された航海区間 (sea passage) を, 通常の状態において, 65時間をこえない期間につき, 許容されるに過ぎない。

またこの拡張担保は, ヨーロッパ大陸におけるすべての国で使用される自動車に自由に適用されるものではなく, 強制自動車保険 (Compulsory Motor Insurance) が実施されている国で使用される自動車には適用がない。この, ヨーロッパ大陸における自動車の使用中をも担保するという, 慣行は, 長い間保険者によって認められてきたが, 第2次世界大戦後は, 休暇や商用のため被保険自動車をヨーロッパ大陸にもち出す者の数が急増したため, 多くの保険者

(113) Batten and Dinsdale, *op. cit.*, p.160.

私たちはかかる旅行中の使用をも担保するという取扱いを制限しはじめている。その理由は、ヨーロッパ大陸において事故が発生した場合には、イギリスにおいて事故が発生した場合よりも、はるかに費用がかかるということと、とくに第三者賠償責任保険の場合には高額な費用を必要とするということにある。またヨーロッパ大陸における自動車保険料は、一般的にいて、イギリスの場合よりもはるかに高率であるから、保険者の間には、現在のように「無料で」(free) 外国における使用をも担保するという取扱いを廃止して割増保険料を徴収すべきであるという考えが高まりつつあり、現在ですでに、ある保険者は、保険証券から外国における使用条項を削除したり、あるいは割増保険料を徴収したりしている。⁽¹¹⁴⁾

(1) 英約款の場合も、New Policy の場合とどうように、ヨーロッパ大陸における諸港間の海上輸送の場合には、通常の状態において、65時間をこえない期間につき、保険者の危険負担責任の継続を認めているが、この場合の65時間の時間制限の起算点は New Policy の場合と同じかという、そうではない。なんとなれば、英法の場合は、米法の場合と異なり、揚貨機が貨物積載船舶に据付けられていると、陸上またはその他の場所に据付けられているとを問わず、貨物が現実に船舶もしくは艇舟またはその他の運送用具の甲板または艙内に置かれた時に積込みがあったものと考えられているからである。したがって、英法によれば、65時間の時間制限の起算時は、自動車を陸上据付の揚貨機をもって積込む場合はもちろん、積載船舶等に据付けられている揚貨機をもって積込む場合においても、自動車が甲板上または艙内に着いた瞬間に、また、自動車を運転して船舶上に積込む場合には、自動車が輸送のための定められた位置に停車した瞬間に、それぞれ開始するものと解する。それまでの作業はすべて積込のための作業であり、65時間の起算時は開始しない。そして自動車が「積込まれた時」から65時間を経過した時に保険責任は終了する。ゆえに、65時間経過の時に、自動車積載船舶が何らかの理由で、依然海上を航行中であっ

(114) *Ibid.*

ても、保険者の責任は終了するものと解せざるを得ない。

以上英約款について検討したが、英約款は極めて広範な担保を与えていることがわかる。すなわち保険証券に明記された大ブリテン島などの諸地域と、その諸地域にある諸港間を輸送中の自動車の損害が担保されるほか、自動車がヨーロッパ大陸において一時的に使用される場合には、保険期間の4分の1をこえない期間につき保険保護が与えられ、さらには、ヨーロッパ大陸における諸港間を輸送中は、通常の状態において65時間をこえない期間につき保険責任は継続する。

かかる英約款上の取扱いを New Policy, F A P, B A P, およびわが約款上のそれと比較した場合、英約款がいかに広範な担保を与えているかということがわかるであろう。しかし、この点については、各国ともそれぞれその国に固有の事情があるから、他の国の約款をそのまま自国の自動車保険約款の中に取り入れることはできない。たとえば、わが国の場合のように四面を海で囲まれ、しかも欧米の諸国とは相当遠距離にある国においては、米英の諸約款が与えている担保と同じような担保を与えることは保険の実務上無理があり、現在の取扱い以上にはあまり多くを期待できないのではないかとおもわれる。

4. わが約款は、車両条項第3条第3号において、「保険の目的が航空機または船舶によって輸送されている間（積込・積下し中を含む。）に生じた損害」を保険者でん補しないと規定しているが、特約ある場合には、国鉄連絡船舶または自動車料率算定会認定のフェリーボートで積載輸送中の自動車の損害および共同海損分担金を保険者でん補しているようである。この点については、すでに別の機会にふれたところである⁽¹¹⁵⁾ので、ここでは再説しない。

IX あとがき

以上で免責条項第2条の解説と、同条とF A Pおよび日・英自動車保険約款の免責条項との比較・検討を終わる。

はしがにも述べたように、免責条項第2条は、自動車の物的損害に関する保

(115) 拙稿「免責条項第1条について」66ページをみよ。

険者の免責については規定しているが、賠償責任損害と医療費損害に関する保険者の免責については規定していないから、これらすべての損害に関する保険者の免責について規定している免責条項第1条の場合とはかなり趣を異にしている、ということができる。

しかし、免責条項第1条が物的損害のほか、賠償責任損害と医療費損害とに関する保険者の免責についても規定しているからといって、免責条項第1条の方が免責条項第2条よりも重要である、ということにはならない。ただし、免責条項としての重要性は、その免責条項が規定している免責事由の量的または質的な差異によって決定せられるような性質のものではないからである。それゆえ、免責条項第1条と免責条項第2条がともに Exclusion (免責条項) を構成している1条項である以上、両者はいずれも等しく重要な条項である、といわざるを得ない。そして、かかる考え方は他の免責条項の場合にもどのように妥当する、ということができる。

ところで、本稿では、日英米の諸約款を比較・検討したが、われわれにとって最も重要なことは、いうまでもなく、New Policy とわが約款との比較・検討ということであった。なんとなれば、わが国の自動車保険業は、米国系の損害保険会社が現在わが国において使用している Foreign Automobile Policy (本稿では New Policy と呼んでいる) の担保内容によって大きな影響を受けるからである。そして、すでに幾度も述べたことではあるが、免責条項第2条に列举の免責事由について、New Policy とわが約款とを比較した場合、全体的にみて、New Policy の方がわが約款よりも被保険者にとって有利であるということができるから、わが約款も、免責危険を制限するかまたは担保範囲を拡張するなどして、New Policy の担保内容に近い内容の担保を提供するような方向で検討をすすめていくことが緊要である。(1972.8.1)