

海運・海洋に関するリスク管理

— 有事に係る保険を事例に —

長谷知治

(東京大学公共政策大学院 客員研究員)

目次

1. はじめに
2. 海上保険と関連する法律・条約等における有事の取り扱い
3. 海上保険における有事の取り扱い
4. 過去の有事における海上保険等の状況及び他制度も含めた対応
5. 検討：むすびにかえて

1. はじめに

四面環海で資源の乏しい我が国にとって、貿易量の99.7%を担う外航海運は、経済・国民生活にとって極めて重要な役割を果たしているが、現代においても戦争、テロ、海賊（以下「有事」という¹。）の場合にあっても基本的には護衛もない中で航行することを求められており、安全確保は十分とは言えない。例えば、2008年から急増したソマリア沖・アデン湾の海賊については、航行及び船員の安全を脅かすものであったため、国際的取り組みのほか、日本としても海賊行為の処罰及び海賊行為への対処に関する法律や海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法の制定及びこれらに基づく対応を余儀なくされた。また、近年もイラン制裁、海賊の西アフリカへの展開のほか、集団的自衛権の議論もあり、有事に対応した航行の安全の確保は依然として重要な課題の一つである。さらに、洋上浮体式生産施設の増加やシェールガス革命といった外航海運に係る環境も変化しており、これに伴いリスク管理の在り方も再検討する必要がある。

こうした有事にある地域の航行への対応として、迂回、自衛、またBCPの策定のように様々なリスク管理方策が考えられるが、対応の一つとして海上保険によるリスクの外部化が考えられる。有事に対応した海上保険に関する先行研究としては、専門書による解説(木村他(2011)他)や近年においても国際法的視点からの検討(新谷(2012))も行われている。しかし、海上保険の付保が困難時の政策対応については、イラン・イラク戦争時における

¹ 戦争、テロは国民保護法の対象として規定されていること、船舶保険では海賊は戦争危険として扱われていること、最新の保険商品（海外危機管理費用保険）のプレスリリース（http://www.ms-ins.com/news/fy2013/news_0331_1a.html（2014年10月16日アクセス））でも有事と説明していることから、本稿では戦争、テロ、海賊を総称して有事と称する。

論考以降は必ずしも十分ではなく、過去の事例を網羅的に俯瞰したものは乏しい。

このため、海上保険の付保で充分であるのか、海上保険ではカバーしきれない事態に対してどのような対応が考えられるのかという問題意識のもと、本稿を進める。具体的には、国際輸送に係る海上保険のうち、船舶保険（PI保険を含む）及び貨物保険の有事に係る保険及び関係法令では何がカバーできないのか明らかにし、過去の対応事例や諸外国の事例を踏まえ、民間武装警備員の乗船の保険への影響や新たなマーケットである海洋浮体式構造物に係る保険についても触れつつ、また海運と同じく国際輸送を担っている航空に係る保険とも比較しながら、対応策の検討を行なう²。

2. 海上保険と関連する法律・条約等における有事の取り扱い

2.1. 国内法

2.1.1. 商法

損害保険を含む保険契約については、社会経済情勢の変化に対応して、商法第2編第10章に規定する保険契約に関する法制が見直され、保険法として2008年に制定されている。同法第17条において、損害保険契約について「保険者は、」「戦争その他の変乱によって生じた損害についても、」てん補する責任を負わない旨規定し、戦争を免責事由としている。

他方、海上保険については、保険法の検討時に、海商法の他の規定と密接に関連するものであり、かつ、高度に専門化・国際化された分野に属するものであるから、将来の海商法の現代化において検討することが適当であると整理されたため（法務省（2007）：p2）、商法に規定が存置されている。商法においては、第829条において、免責事由として、保険の目的の瑕疵、悪意・重過失等を規定しているが、戦争は規定していない³。ただ、実際は、商法第816条の「保険契約上に別段の定めがある場合を除くほか」「一切の損害を填補する責に任ず」とされているところ、後述するが、保険約款では、外航貨物海上保険については、英国保険業者協会が制定した2009年協会貨物約款（A）（Institute Cargo Clause（A）（以下「ICC」という。））において第6条及び第7条により、戦争、テロは免責としている。また、外航船舶保険については、英国保険業者協会が制定した1983年協会期間約款Institute Time Clause（以下「ITC」という。）第23条により戦争及びテロは免

² 海上保険を含む運送法制については、運送・海商に関する商法の規定の現代化について論点の洗い出しや整理等を行うことを目的として設置された運送法制研究会における検討に続き、法制審議会商法（運送・海商関係）部会において、運送・海商関係を中心とした規定の見直しの審議が現在行われている。

³ 商法第815条第2項において、海上保険については原則として商法第6章に別段の定めがある場合を除く外、保険法第二章第一節ないし第四節及び第六節並びに第五章の規定を適用するとしており、商法第829条が保険法第17条と重複する規定を掲げるにもかかわらず、戦争を規定していないのは、保険法第17条を海上保険には適用しないと解するのが適当とされる。また、陸上保険と異なり、戦争危険が海賊危険などとともに海上保険により保険されるべき常態的危険であったという沿革的事情からも法定免責事由とはしていないものと説明される（木村他（2011）：p172、大森（1986）：p236）。

責である。

なお、2012年から昨年まで開催の運送法制研究会においては、現在の約款を踏まえ、商法に基本的な規律を設けるという観点から検討を行ったところ⁴、商法第829条は戦争その他の変乱によって生じた損害を免責事由として掲げていないが、保険法第17条第1項や約款の定め方を踏まえ、戦争その他の変乱を免責事由に明示的に規定しても問題は生じないとしている（運送法制研究会（2013）：pp105-106）。法制審の検討においても、同様の考え方から免責事由として明示的に規定することが相当としている（法制審議会（2014））⁵。

2.1.2. その他の国内法

商法以外の国際海上輸送に係る損害賠償に関係する主な法律として、まず船舶油濁損害賠償保障法⁶においては、タンカーに係る油濁損害（第3条第1項第1号）及び一般船舶の油濁損害（第39条の2第1項第1号）において、戦争、内乱又は暴動により生じたときは賠償する責めに任ずるわけではないと規定している。次に、国際海上物品運送法においては、運送人は、戦争、暴動又は内乱又は海賊行為その他これに準ずる行為があつたこと等を証明したときは、損害賠償責任を免かれる（第4条第2項第3号及び第4号）⁷。

2.2 国際条約

海上保険関連の主な条約として、まず、船主の損害賠償責任に係る条約として、油による汚染損害についての民事責任に関する国際条約（以下「CLC」という。）及び油による汚染損害の補償のための国際基金の設立に関する国際条約においても、戦争は免責事由である。また、テロについて、多くの場合、敵対行為若しくは損害をもたらすことを意図した第三者の作為等の免責事由になると考えられるが、各条約とも無過失責任を原則としており、船主の免責が認められない可能性もある（日本船主責任相互保険組合（2002））。

次に、運送人の損害賠償責任に関連する条約については、国際海上物品運送法に係る条約である1924年の船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約及び1968年改正議定書及び1979年改正議定書において、戦争、暴動、内乱については免責とされている。また海賊行為及びこれに準ずる行為についても免責とされている（第4条第2項(e)及び(f)）⁸。

第三に、船員関係については、2006年の海上の労働に関する条約において、戦争地帯に船舶が向かうことについて、船員が同意しないとき、送還される権利を有すべきであるとされ（B2.5.1指針）、加盟国の責任として、船員の安全、健康及び余暇の活動に関する特

⁴ 落合他も同様の考え方である。（落合他（2014）：p10）

⁵ 1964年ノルウェー海上保険通則においては、戦争、海賊等の担保危険を規定するとともに、海上危険と戦争危険との競合関係の整理についても規定している（大谷（2008）：pp264-265）

⁶ 戦争、テロ、海賊の定義については、木村他（2011）、藤沢他（2014）を参照。

⁷ なお、船舶所有者等の責任の制限に関する法律においては、船主責任については、海上活動の特別な危険に鑑み、有限責任が認められているが、有事に関する規定は存在しない。また、船主責任制限法の基となる1996年の海事債権についての責任の制限に関する条約についても同様であり、有事を原因とする債権も責任制限の対象となると考えられる。

⁸ このほか、2001年の燃料油による汚染損害についての民事責任に関する条約、2007年の海難残骸物の除去に関するナイロビ国際条約、2010年の危険物及び有害物質の海上輸送に関連する損害についての責任並びに損害賠償及び補償に関する国際条約及び運送人の船客賠償に関する2002年アテネ条約においても、戦争等については免責とされている。

別の必要性として船員が外国にいる場合及び戦争地帯に入る場合を考慮するとされている（B4.4.1指針）。

3. 海上保険における有事の取り扱い

2でみたとおり、条約上は戦争は免責事由として規定されるとともに、法律においても、商法以外においては免責事由としている。また、一部当てはまらないケースが懸念されているものの、基本的にはテロについても、免責事由である敵対行為等に該当するものと考えられる。このため、有事の危険を担保する外航海上保険の概要について、落合他（2014）の考え方に従い、簡単に整理しつつ、担保されないケースを示す。

3.1. 外航貨物海上保険

ICC第6条、第7条で免責される戦争及びテロの危険については、戦争については、協会戦争約款（Institute War Clauses）に基づいて、テロについては協会ストライキ約款（Institute Strikes Clauses）に基づいて、海賊についてはICCに基づき、海上危険として、それぞれ賠償される。免責事由はICCと同様である。なお貨物に対する戦争危険は、海上危険と一括して、1枚の保険証券によって担保されるのが一般的である（藤沢他（2014）：p79、東京海上（1987）：p148）。保険期間は、戦争危険については、船舶積み込み時に開始し、最終荷卸港または荷卸地において船舶から荷卸される時または最終荷卸港または荷卸地に船舶が到着した日の午後12時から起算して15日を経過する時のうち、いずれか最初に起きた時に終了する（協会戦争約款第5条）。

3.2. 外航船舶保険

3.2.1. 外航船舶保険

ITC第23条により免責される有事の危険については、Institute War and Strike Clauses Hulls-Time（以下「IWSC」という。）で基本的に引き受けられる（木村他（2011）：p348）。IWSC第4条により、①核爆発等、②英、米、仏、露、中のうちいずれかの間の戦争の発生等の場合は免責される。海賊については、2010年以降は特別条項を貼付してITCの担保危険から除かれIWSCで追加引き受けされている（木村他（2011）：p357）。

また、船舶保険では、保険契約において「解除」と「自動終了」という規定が設けられている。「解除」については、保険期間の中途において当初予測しなかったような事態が発生した場合、7日前の書面予告をもって契約の解除を行うことができる。「自動終了」の規定は、解除予告の有無に関わらず、上記③の5か国のいずれかの間の戦争、または日本等による本船の強制使用のいずれかが発生した場合、保険契約は自動的に終了する。

このほか、航路定限が存在し、平時の状態であるとされる「一般世界水域」と、戦争危険度の高い「除外水域」に分けられている。保険料も除外水域は航海の都度その除外水域の危険度に応じた航海建の割増保険料を支払うこととなる。割増保険料は保険料の提示から通常48時間以内に水域に入ることを条件とし、かつ、当該水域内での滞泊も通常7日または14日間に限定される。

3.2.2. PI保険

船舶保険の一形態であるPI保険については、例えば日本船主責任相互保険組合（以下「JPI」という。）の保険契約規定においては、第35条（一般除外規定）第1項第2号によっ

て、戦争、テロは填補対象から除外した上で、戦争危険特別条項に基づき填補される。一般的にPI保険は、船舶保険と合わせて付保され、船舶保険の保険金額を超過する事態が生じた場合にその超過分を限度額（2014年度現在5億ドル）まででん補対象としている。なお、保険契約の解除と自動終了についても規定がある（特別条項第4条、第5条）。

海賊については、例えばJPIでは、保険契約規定に特段の規定や除外規定は設けられておらず、填補対象となるが、同規定第35条に列挙されている「戦争兵器」や「その他類似の戦争兵器」の使用により生じた責任はでん補から除外される（IG（2013））。

また、この関連で、海賊については、民間武装警備員の活用が図られ、日本でも2013年に「海賊多発海域における日本船舶の警備に関する特別措置法」が公布・施行され、凶悪な海賊行為が多発している海域を航行する原油タンカー等において、ライフル銃を所持した民間警備員による警備の実施を認められた。この場合、民間武装警備員の活用とPI保険の関係が問題となるが、国際PIグループ（International Group。以下「IG」という。）によると、民間武装警備員の利用それ自体が船主のPIカバーに影響することはないが、①警備会社や派遣政府が損害について一切賠償責任を負わないことを条件とする契約もあり、IGでは契約条件としてBIMCO GUARDCONの使用を強く勧めること、②民間警備会社が、自らの第三者賠償責任等をカバーするBIMCO GUARDCONのPartII Section6 Clause12の要求に沿った保険を手配していることが不可欠であること等を指摘している（IG（2013））。

3.3. 石油開発等に関する海洋構築物に係る保険

海洋構築物に係る保険については、直接に損害を受ける当事者が被保険者となる保険と、損害賠償責任の負担をカバーするための責任保険とに大別される。前者には、まず機器・施設の損傷リスクに対する生産設備に関わる保険としてLondon Standard Drilling Barge Formで引き受けられることが一般的だが、同Form第19条で戦争等については免責され、IWSCによって復活担保することとなる。坑井が暴噴を起こした場合に対応する暴噴制御費用保険（EED（Energy Exploration and Development）他）についても有事については免責される。

後者の賠償責任保険については、従業員の死傷リスクに関する雇用者賠償責任保険・労働者災害保険や油濁による海洋汚染を生じた場合の第三者責任についての第三者賠償責任保険である（東京海上（1983）：pp274-282、近藤（2012）：pp26-33）。

3.4. 制裁について

有事との関連で海上保険における制裁の扱いについて、触れておきたい。一般的に、国連安保理決議をはじめ、EU、米国等で様々な制裁、禁止、制限（以下「制裁等」という。）が制定されているが、保険会社の保険引受け・保険金支払い等の行為は、こうした制裁等の対象となるため、制裁等に抵触するおそれがある場合、保険会社はこれらの行為を行わないとしている（日本損害保険協会「制裁等に関する特別条項」、藤沢他（2014）：p306）。

例えば、PI保険においては、再保険者に対して制裁の措置が課され、またはそのおそれがあるために、組合の再保険者からの回収に支障が生じた場合、組合は再保険者から回収できなかった部分につき、その損害及び費用をでん補する責任を負わない（保険契約規定第36条(9)）。さらに、組合が手配する再保険契約の再保険者に対して制裁の措置が課され

ることにより、組合の保険てん補に影響が生じるおそれがある航海から発生した事故に関する全ての損害及び費用については、航海の詳細の申告や確約書を組合に提出するといった条項に従うことを条件に填補されるとしている（PI保険「制裁対象航海特別条項」）。

また、特に後述するイラン原油等の輸送禁止については、特に船舶保険普通保険約款において、2013年改正のイラン原油等輸送禁止特別条項により、被保険船舶がイランから原油等を輸送する目的で使用されたときは、その時以降に生じた損害を填補する責任を負わないとしている（藤沢他（2014）：p306）。

4. 過去の有事における海上保険等の状況及び他制度も含めた対応

3で整理した通り、海上保険においても、免責の上特約等により復活担保する構造となっている一方、外航貨物保険については荷卸し等の時点で保険期間が満了するほか、外航船舶保険においても除外水域の設定、保険契約の解除や自動終了の規定も存在する。さらに、制裁の対象となると、有事に至る前でも、保険の引き受け等も行われないうちに海上保険にも限界があるものと考えられる。このため、過去の事例について、海上保険の限界と対応といった観点から、航空保険などにも触れつつ、簡単にレビューする。

4.1. 戦前から朝鮮戦争まで

第一次世界大戦勃発に伴い、船舶、積荷に対する戦争保険料率が急騰し、わが国の貿易に重大な障害が生じてきたため、戦時海上保険補償法（1914年9月施行）に基づき、政府指定の保険料率で引受けた契約について、保険会社が保険金を支払った場合は、その保険金のうち80%を政府が補償した⁹。3年後には同法は廃止され、新たに戦時海上再保険法が施行し、政府指定の戦争保険料率による引受については、全額再保険が引き受けられ、1920年まで存続した。

第二次世界大戦時には、戦争の拡大とともにその料率が高騰したため、政府はこれを抑制するため1939年12月以降指示料率を決定し、この料率で引受けた契約による保険会社の損失については政府が補償する措置を採った。さらに第二次世界大戦の拡大に伴い戦争保険の英国への再保険が困難となり、1940年6月から損害保険国営再保険法に基づいて政府が全額再保険を引受けることとなった。

第二次世界大戦後も、海上保険について、1955年5月31日まで国の再保険が存在した。そのうち、船舶戦争保険に関する超過損害再保険は、朝鮮戦争が始まった1950年¹⁰に導入され、同年7月3日以降政府によって引き受けられた（二木（1952）、長崎（1980）：pp70-76）。

4.2. イラン・イラク戦争

イラン・イラク戦争においては、戦争保険割増料率については、1979年7月28日の0.02275%から、1987年末には0.375%の高い料率となった。1988年8月20日の停戦発効以降、ペルシャ湾水域における割増料率は徐々に引き下げられ、浮遊機雷の除去作業の進展

⁹ 太平洋戦争前夜に参考とされた制度であり、保険の官営移行阻止に大きな役割を果たした（二木（1957）：p21）

¹⁰ 朝鮮戦争により船舶戦争保険付保の要望が高まり、1950年12月に約款が制定され、引受が再開された。

等により、1988年11月25日には0.01875%、1989年2月10日には撤廃された。(日本船主協会(1989): pp144-145)。このように、保険料率が乱高下したため、日本船主協会より運輸省に対して、日本損害保険協会から大蔵省に対して、国営の船舶戦争保険の再保険制度の創設の陳情が行われた。結局国営の再保険制度は設立されなかったが、民間保険事業者による船舶戦争再保険プールが創設されたほか、税法上の特例措置も設けられた。

航空¹¹への影響としては、1990年8月イラクがクウェートに侵攻した際に7日前解約予告通知が発動され、1991年2月イラクが降伏するまで、湾岸地域は無保険状態であった。

4.3. 米国同時テロ

2001年9月11日に発生した米国同時多発テロにおいては、まず、船舶保険については、9月19日に損保各社は、保険契約解除・自動終了特別条項に基づき、7日後の9月27日午前0時をもって現行の契約を解除する旨、各船社に通知した。同時に除外水域設定の連絡があり、引き続き戦争保険を継続するためには除外水域の設定といった引受条件(割増保険料の支払い等)に合意することが必要となった。さらに10月3日には、再度、10月11日午前0時より、現行の契約を解除する旨の通知が損保会社からあり、引き続き付保するためには戦争保険料率の引上げに合意することが条件とされた(日本船主協会(2001))。また、PI保険については、当時の戦争危険除外条項に、テロリズム行為が示されていなかったため、テロ除外を明確化した。

次に、航空への影響については、テロ発生後の1週間後に賠償責任保険の戦争に係る復活担保特約について一斉に7日前解約予告通知がなされた。直後に復活担保の表明があったが限度額の5千万ドルへの低下及び追加保険料の徴収が提示された。このため、日本では、航空機へのテロ等により第三者に損害が発生した場合、政府は、国会の議決を条件として、航空機へのテロ等により航空機事故が発生し、第三者に損害が生じた場合には、損害賠償金(20億米ドルを限度とする。)のうち、保険契約によりてん補すべき額を超える部分を対象として措置された。

第三に、再保険については、2002年の再保険特約更改時において、テロ危険の再保険除外要求に伴い、世界各地の元受会社のテロ危険の引受は激減し、保険料率も高騰したため、各国で対応がなされた。例えば米国では、商業物件の国際テロ危険に対する米国連邦政府の財政支援が盛り込まれた再保険プールが、2002年11月26日成立の時限立法に基づき設立され、時限立法は2014年12月末まで延長されている。海運については、米国籍船のうちMARADの助成金受給船等を対象に、損失補償額が1億ドルまでのものについて、連邦政府は発生した損害の90%までの補償を提供する。英は、1993年再保険(テロリズム行為)法によって、企業物件を引受ける財物保険の保険者が会員会社としてPool Reという再保険組織に再保険料を拠出し、会員会社による保有金額で、保険種目1種類ごとに適用される10万ポンドを超えるテロによる損害を被った場合には、Pool Reからの再保険金で填補

¹¹ 航空保険の種類としては、様々なものがあるが、定期航空保険会社が通常付している航空保険は、保険の種類毎に個別に契約するのではなく、包括的な契約方式(航空機機体賠償責任保険)がとられている。機体損害については、戦争リスクを担保しないが、乗客、第三者に対する賠償責任損害については、AVN52Cという特約で復活担保される。機体損害の戦争リスクに対しては担保するためのものとして、機体戦争保険がある。戦争危険については、海上保険と同様に7日前解約予告条項及び自動終了条項がある(佐野(2014))。

を受けられる仕組みについてオールリスク対応とした。私は、既存の自然災害保険プログラムや業界団体をベースとして設立された非営利法人が、保険業者が保険価額の合計額に相当する金額の一部を拠出した額をプールした上で、テロ行為による損害が一定額を上回るときは、最終手段として政府が公的資金を投入（公的資金には上限無）するシステムを2001年12月28日に創設した。ドイツのEXTREUSは2002年9月にドイツ政府が設立し、25億ユーロ以上の産業用建物・動産及び事業中断による喪失利益を対象として、再保険を提供している（日原他（2006）：pp3-11、JPI（2003）、羽原（2007）：pp59-62）。

4.4. イラン制裁

イラン原油の海上輸送をめぐる、EUは理事会決議2012/35に従い、2012年1月23日以降に結んだ船舶保険、貨物保険の再保険引き受けを禁止し、さらに、EU理事会規則267/2012のArticle 11-1(d)及び12(2)の規定に従い、2012年7月1日からイラン原油を輸送するタンカーについて、EU域内企業による賠償責任保険の再保険は禁止された。

これに対し、まず、海上保険については、損保各社は関係業界及び政府からの要請を受け、2012年4月1日以降、各社独自のリスクのもと、貨物及び船舶の普通保険／戦争保険の提供を開始した。新たな保険はホルムズ海峡及び同海峡以西のペルシャ湾内の集積リスクを各社によって一定の額を限度(貨物保険と船舶保険の合計額)に引き受けるというものであり、運用にあたっては石油会社との調整の上で、関係船社との調整がなされている。

次に、賠償責任保険については、イラン産原油を輸送する船舶に対して、IGのクラブ間で相互に負担するプールクレーム及びIGによる再保険が制裁の対象となり、油濁損害については、CLCに基づき船舶油濁損害賠償保障法で定める保障契約を締結できず事実上船舶の運航が困難となった（日本船主協会（2012））。このため、国は、特定タンカーに係る特定賠償義務履行担保契約等に関する特別措置法（以下「タンカー特措法」という。）を制定し、イラン産原油を輸送するタンカーの運航に伴い生ずる損害の賠償について、損害保険契約でカバーされる金額を超える金額を、政府がJPIに対し交付する契約（特定保険者交付金交付契約）をタンカー所有者と締結する。また、タンカー所有者は、政府に対し納付金（1年間で1700万円（2014年改正による特措法施行令第3条）を納付する¹²。

4.5. 戦争等の対応の検討にあたり参考となると思われる事例

4.5.1. 諸外国による戦争保険等の事例

船舶に係る戦争保険については、アメリカではMerchant Shipping Actにより米国及び米国の利害関係の強い船舶に対して戦争保険を提供する権限を与えられ、1952年より戦争保険プログラムが提供されている（Executive Order 13563）。英国においては、クラブが引受けた英国が関連する戦争その他の敵対行為に起因する危険（Queens Enemy Risks）については、イギリスが旗国となっている船舶の95%を政府が再保険を引受けている。ノルウェーにおいては、ノルウェーのクラブとイギリス政府との間に再保険の取り決めがなされている（小田（1965）：pp15-19、香川（1983）、Miller（2005）：pp467-475）。

4.5.2. 国際機関によるテロに係る保険の対応

ICAOにおいては、戦争リスクへの対応として、日米英仏独はじめ19カ国やIATA等による航空戦争保険に関するSpecial Groupが設立され、短期的対策として各国政府による

¹² 2013年11月24日に、米、英等は輸送及び保険提供禁止措置の一時停止を実施し、2014年11月24日まで延長が合意されているが、再保険金の支払われないリスクは依然として存在している（JPI(2014)）

保険提供、補償措置継続への働きかけ、中期的対策として戦争リスクを担保する国際的枠組みの確立、長期的対策としてローマ条約の改正の検討が行われた（中村（2003）：pp30-32）。

4.5.3. 日本の国家再保険による戦争への対応事例

我が国では利用者からの保険料を原資として、超長期で収支相償となるよう運営する貿易再保険を含む計7つの保険又は再保険を法律に基づき実施している。このうち、貿易保険については、2014年1月に閣議決定された「産業競争力の強化に関する実行計画」において、有事によるリスク、海外子会社による当該国内や第三国との取引に係るリスク、海外プロジェクトへの資金供給に係るリスクの引受を図るため、必要な法的措置を速やかに講じるとされ、これを受け、貿易保険法を改正し、本邦企業が戦争やテロによる事業の中断により負担する人件費、貨物保管費等の追加費用を貿易保険の対象としている。

4.5.4. 日本における国による補償の事例

タンカー特措法が参考とした法律として、2011年に成立した「展覧会における美術品損害の補償に関する法律」（平成23年法律第17号）は、美術品の損害につき、政府が補償契約を締結できることを定め、優れた美術品をより多くの国民が鑑賞できるよう、国が支援するものであり、損害総額の一定部分は主催者が負担、それを超える部分を国が補償することとし、補償上限額を定め、毎年度の補償契約の締結の限度額を予算で定めている。

また、原子力については、国は、原子力損害の賠償に関する法律及び原子力損害賠償補償契約に関する法律に基づき、地震等に対する政府補償契約や事業者に対する無限責任に対する必要な援助を行うこととしている。

5. 検討：むすびにかえて

4で見た通り、有事のリスクへの政策対応としては、①国による戦争保険または再保険の引受け、②官営再保険会社の設立、③法律又は国会の議決による補償制度の創設といった方策が考えられる。民間の損害保険では国際的再保険を利用して引受け能力の充実を図っていかざるをえないが、安定した引受けのできる方途を講ずるためには、国家再保険の力を借りざるをえないとの意見もある（香川（1983）：p30）。特に、解除や自動終了を考慮すると、何らかの国営の制度への移行がないと、イラン・イラク戦争時の航空のように無保険状態に近い事態になることとなる。特に国家再保険については、タンカー特措法の国会審議においても議論となったが、収支相当の原則や大数の法則の観点から難しい旨説明されているものの、2014年に集团的自衛権の検討を行った「安全保障の法的基盤の再構築に関する懇談会」の報告書においては、集团的自衛権に係る事例の一つとして、我が国の船舶の航行に重大な影響を及ぼす海域における機雷の除去について言及されているように、国家的に国際海上輸送を支えようとしている認識も示されている。

以下、具体的方向性について検討すると、まず、国家の危機管理として、戦争勃発時に国民の生命・財産・生活を守る為には、最初に、如何なる対策が必要かを検討することが必要であり、有事法制の中の一分野として検討することが考えられる。次に、我が国の政府が関与している再保険から見ると、貿易再保険類似の制度として、日本商船隊が戦争やテロにより負担する追加費用を保険の対象として構築することが考えられる。第三に、日

本船舶保険再保険プール及び外航貨物再保険プール等は、原子力保険プールと同様に、独占禁止法の適用除外とされていることから、原子力損害賠償補償契約に関する法律またタンカー特措法に類似の仕組みも考えられよう。第四に、国家再保険については否定的な考え方もあり、また法律は成立まで時間を要するため、米国テロ時の航空のように、国会の議決等に基づき、予算行為として対応を取るという考え方もありうる。最後に、有事に係る国際再保険においてはヨーロッパ情勢の影響を受けるという問題が依然として存在するが、日本自体のリスクをどう見るかによるが、ウクライナ情勢や中東情勢等に鑑み、イギリスではなく、我が国中心の再保険のみで対応という考え方もありうる。日本は貨物保険、船舶保険とも市場の約1割を占めており、それなりの規模と考えられる。ただ、外航海運のルートや洋上浮体施設は日本近海に限らないため、中々採り得ないかもしれない。

なお、特に残された課題として、便宜置籍船が大半を占め、外国人船員に日本商船隊の航行が任されている現状に鑑み、有事において、船員の乗下船問題にどのように対応するか、東日本大震災時にも生じたものであり、2006年の海事労働条約を受け、また船員関係は一部PI保険によって担保されるものであるが、重要な課題である。いずれにせよ、政府の残された役割の一つとして、有事に対する航行安全の確保に関して、速やかな措置を採る又は採れるよう平時から備えていることが重要と考えられ、その方策について引き続き検討したい。

参考文献

- 大森忠夫 (1985) : 保険法 (補訂版), 有斐閣
 小田達雄 (1968) : 国営戦争保険制度について, 保険学雑誌, pp15-21
 落合誠一、中出哲、小塚莊一郎 (2014) : 海上保険法の現代化に向けた提言, NBL1019, pp10-13
 香川正行 (1983) : 船舶戦争保険の一考察, 海運671号, pp26-31
 木村栄一、大谷孝一、落合誠一編 (2011) : 海上保険の理論と実際, 弘文堂
 国際PIグループ (2013) : 海賊-よくあるご質問
 近藤洋 (2011) : 石油開発事業におけるリスクと保険 (その3), 石油開発時報No.171, pp27-34
 佐野誠 (2014) : 米国同時多発テロ後の国際航空保険市場の動向と Aviation Insurance Clauses Group の設立, 空法55号, pp6.005-6.033
 新谷哲之介 (2012) : 海上保険における戦争危険の実際, 損害保険研究74巻3号, pp99-152
 二木知 (1957) : 二つの海上戦争保険補償制度, 海運359号, pp21-23
 - (1958) 国による海上戦争保険再保険制度の回顧, 海運371号, pp48-50
 東京海上火災保険会社編 (1983) : 損害保険実務講座第3巻 船舶保険, 有斐閣
 - (1987) : 損害保険実務講座第4巻 貨物保険, 有斐閣
 中出哲 (2010) : わが国の海上保険の現状の課題と進むべき方向性, 海事交通研究第61集
 長崎正造 (1980) : 船舶保険の諸問題, 損害保険企画
 中村克己 (2003) : テロに起因する第三者賠償責任の現状と考察, 空法44号, pp 4.845-4.865
 日本船主協会 (1989) : 船協海運年報1989
 - (2001) : せんきょう2001年11月号
 - (2012) : 船協海運年報2012
 日本船主責任相互保険組合 (2002) : タンカー船主のCLC条約上の責任とテロリズムの関係について, 特別回報第01-014号
 - (2003) : 米国テロリズム保険法 最終施行規則について, 特別回報第03-010号
 - (2010) : 保険契約規定の解説
 - (2014) : イラン制裁緩和期間の延長について, 特別回報第14-007号
 日本損害保険協会ホームページ(<http://www.sonpo.or.jp/about/guideline/sanction.html> (平成26年8月25日アクセス))
 羽原敬二 (2007) : テロリズムリスクと保険制度について, 保険学雑誌第597号, pp45-65
 日原勝也、川上洋二、川瀬敏明 (2006) : 交通分野におけるテロに対する金銭的リスクマネジメントについての調査報告書, 国土交通省国土交通政策研究所
 Daily Journal of the United States Government ホームページ
 (<https://www.federalregister.gov/regulations/2133-AB82/war-risk-ship-valuation-rrr-> (平成26年7月30日アクセス))
 藤沢順、小林卓視、横山健一 (2014) : 海上リスクマネジメント (2訂版), 成山堂書店
 法制審議会商法 (運送・海商関係) 部会 (2014) : 第5回会議部会資料5
 法務省民事局参事官室 (2007) : 保険法の見直しに関する中間試案の補足説明
 M. D. Miller (2005) : *Marine War Risks*, Lloyd's of London Press