

# 危険負担責任の制限と損害保険約款

姉 崎 義 史

はじめに

- I 種類の制限と普通保険約款
  - II 原動力的制限と普通保険約款
  - III 条件的制限と普通保険約款
- むすび

## はじめに

損害保険者の危険負担は、一切の危険を担保危険とする包括責任主義による危険負担と、保険証券に列挙した危険のみを担保危険とする列挙責任主義による危険負担のいずれかにより行われる。いずれを採用するかは保険種目により異なり、各保険種目の普通保険約款の危険負担条項においてそれが規定されている。わが国の保険市場で提供されている保険種目における前者の典型は海上保険、運送保険、動産総合保険、航空保険などであり、後者の典型は火災保険、地震保険、盗難保険などである。

しかしながら、このようないずれの危険負担責任を採用するにせよ、損害保険者は諸種の理由から、反面その危険負担責任をさまざまな方法で制限しており、各保険種目の普通保険約款の免責条項においてそれが規定されている。一定種類の危険について保険者の危険負担責任を制限する種類の制限、危険発生の原動力としての事故招致について保険者の危険負担責任を制限する原動力的制限、条件違反とみられる一定事由の発生について保険者の危険負担責任を制限する条件的制限がそれである。

本稿は損害保険契約における保険者の危険負担責任の制限の問題について、商法の原則的対応に対して、現在のわが国の多種多様な保険種目における普通保険約款がどのような保険条件による対応を示しているかを検証することにより、現実の損害保険契約における損害保険者の危険負担責任に対する各種の制限についての全体像を明らかにすることにする。

## I 種類の制限と普通保険約款

### 1 対象危険と制限理由

危険の種類の制限は一定種類の危険について保険者の危険負担責任を制限する方法で

ある。この種類的制限の対象となっている各種損害保険におおむね共通する危険には2種類あり、ひとつは異常危険であり、ひとつは性質危険である。

異常危険とは、きわめて稀発性を有するため発生頻度が不可測であったり、損害規模が巨額になる可能性を内在したり、発生範囲が広範に拡散し、多数の保険の目的に同時に損害をもたらす可能性を有したりする性格をもつ危険であり、大規模な保険団体においてさえ正確な危険測定を困難ならしめ、その結果保険収支を不相等ならしめ、保険経営の安定を阻害させかねない危険である。異常危険はこのような通常の予測を超えた結果をもたらす、保険団体に集積的、壊滅的損害を与え、保険経営を不安定ならしめる保険技術的危険といえる。戦争危険、戦争類似危険、地震危険、原子力危険などがその典型例である。

性質危険とは、保険の目的の性質または固有の瑕疵、自然消耗による損害をもたらす危険を総称する。保険の目的の性質とは、保険の目的の本来の性質、すなわち、保険の目的が他の同一物品と同様に一般的に有する欠陥の性質であり、瑕疵とは、保険の目的がたまたま有する欠陥、すなわち、保険の目的の一般的な欠陥の性質ではなく、特定の保険の目的が有する例外的な欠陥である。生鮮食品の腐敗、アルコールやガソリンの蒸発、鉄製品の錆などが前者の例であり、品質不良な車両や機械などの故障、梱包や荷造りの不完全による運送品の破損などが後者の例である。保険の目的の自然消耗とは、使用や時間的経過による保険の目的の損耗や老朽化である。

異常危険の制限理由は、異常危険はその発生の平均性が欠如し、発生頻度の正確な測定がきわめて困難であるうえに、発生した場合その損害規模が巨額になりすぎて、保険団体の収支をきわめて不安定ならしめることにある。異常危険が介入する場合には、純保険料計算の要素となる予想値としての事故発生率と平均損害率が信頼性を欠如することになり、保険金支払いの要素となる実績値としての事故発生率と平均損害率との間に大きな隔たりをもたらしてしまうことになる。その結果、保険団体内において、予想値に基づく純保険料の集積と、実績値に基づく保険金支払いが一致なくなるという収支不相等をもたらす<sup>1</sup>、保険経営の安定が損なわれるゆえに、保険技術的観点から制限されることになる。

一方、性質危険の制限理由には諸説があるが、保険の目的の性質または固有の瑕疵、自然消耗の損害は偶然性を欠く必然的損害であり、本来保険が対象とする偶然的事故に

1 異常危険の制限理由として、地震危険に関しては、鈴木辰紀「地震災害と保険」『損害保険研究』第41巻4号、損害保険事業研究所、1980年、5-8ページ、岩崎 稜「地震損害と保険」(『現代 損害賠償法講座・8』日本評論社、1974年)、54-56ページ。戦争危険に関しては、勝呂 弘『改訂新版・海上保険』春秋社、1955年、210-211ページ、加藤由作『海上危険新論』春秋社、1961年、376-377ページ。戦争危険、労働争議、社会騒擾等の危険に関しては、葛城照三『貨物海上保険普通約款論』早大出版部、1971年、115-116ページ。原子力危険に関しては、東京海上編『損害保険実務講座・8・新種保険(下)』有斐閣、1984年、367-368ページ。

よる損害とはみなされない<sup>2</sup>ので制限されるとする有力な見解をここでは採る<sup>2</sup>。

## 2 異常危険の制限

保険技術的危険である異常危険に対しては、商法では640条で戦争その他の変乱のみが制限されているにすぎないが、各種損害保険の普通保険約款における免責条項では多種類の異常危険に対する危険負担責任の制限を行っている。この制限について、陸上財産に対する火災保険を中心とした陸上保険、海上財産に対する海上保険、航空財産に対する航空保険の順にそれぞれの普通保険約款（以下、約款と略称）における対応を検証する。

### (1) 火災保険等の陸上保険の場合

火災保険においては、普通火災保険、住宅火災保険、住宅総合保険、店舗総合保険、団地保険ともに、各約款2条2項で、①戦争、外国の武力行使、革命、政権奪取、内乱、武装反乱、その他これらに類似の事変または暴動、②地震もしくは噴火またはこれらによる津波、③核燃料物質もしくは核燃料物質によって汚染された物の放射性、爆発性その他の有害な特性またはこれらの特性による事故、を制限している。

各火災保険約款に共通するこの2条2項は、戦争危険、戦争類似危険、地震危険、原子力危険という異常危険による損害を保険者免責とした規定である。これら4種の危険は事故発生率の不可測性、損害の甚大性の面で極端な性格を有する危険であり、また火災保険契約において保険者が負担する火災危険は、通常の社会状態・自然環境のもとでの火災危険発生率と平均損害率を基礎として計算された純保険料に見合う危険<sup>3</sup>であるので、保険技術的観点から免責とした<sup>3</sup>。

火災保険以外のいくつかの陸上保険では、この4種の異常危険はもちろん、これ以外の異常危険を制限対象として約款に規定しているものがある。

まず、自然災害を制限対象としたものでは、動産総合保険約款4条5号、コンピュータ総合保険約款4条1号は、台風、暴風雨、豪雨等による洪水・融雪洪水・高潮・土砂崩れ等の水災を、機械保険約款2条8号は、暴風、雪崩、崖崩れ、土砂崩れ、土地の沈下・隆起・移動、高潮、洪水またはダム・湖沼・貯水池・河川・水路・雨水・地下水の氾濫を、建設工事保険約款は2条1項3号で、寒気、霜、氷または雪を、2条3項で、高潮、洪水、内水氾濫または豪雨による土砂崩れもしくは崖崩れを、土木工事保険約款2条7号は、寒気、霜、氷または雪を、それぞれ挙げている<sup>4</sup>。

2 偶然性欠如説についての詳細は、松島 恵『海上保険における固有の瑕疵論』成文堂、1979年、144-149ページ。諸学説については、加藤由作、前掲書、560-568ページ。

3 田辺康平・石田 満・棚田良平・戸出正夫『注釈火災保険普通保険約款』日本評論社、1976年、141ページ。田辺康平・坂口光男『注釈住宅火災保険普通保険約款』中央経済社、1998年、78ページ。

4 このように、自然災害制限の範囲は各種保険の事情により異なる。例えば、建設工事保険も土木工事ノ

これらの約款による異常危険としての自然災害をみると、台風・暴風雨・高潮等による水災、暴風、雪崩、崖崩れ、土砂崩れ、霜、氷、雪等を原因とする損害を制限対象としている。各種火災保険が列挙危険担保の危険負担をしているのに対して、これらの保険はすべて包括危険担保の危険負担をする保険であり、それ故、適正かつ通常の保険料では引受不適切な危険を除外することが保険引受技術上必要となり、これらの自然災害がその対象となっているといえる。<sup>5</sup>

次に官の処分<sup>5</sup>に該当するものを制限対象としたものでは、機械保険約款2条6号、土木工事保険約款2条2項4号、組立保険約款2条1項4号、建設工事保険約款2条2項2号は、官公庁による差し押さえ、徴発、没収または破壊を、自家用自動車総合保険約款(車両条項)2条7号、動産総合保険約款3条1項2号、コンピュータ総合保険約款3条1項3号は、差し押さえ、収用、没収、破壊など国または公共団体の公権力の行使を、それぞれ挙げている。これらの約款による異常危険としての官の処分は官公庁の公権力による処分であり、これら包括危険担保の保険が適正な保険料算定のために予定する範囲外の危険として制限対象としたものとみられる。

また、労働争議に該当するものを制限対象としたものでは、機械保険約款2条1項5号、組立保険約款2条1項3号は、労働争議中の暴力行為、破壊行為、その他の違法行為または秩序の混乱を挙げている。これらの約款による異常危険としての労働争議は、機械設備装置の運転や組立の過程で通常予測される損害と乖離する異常損害をもたらす可能性を内包するゆえに制限対象となっているとみられる。

## (2) 海上保険の場合

船舶保険に対する船舶保険約款11条は、①戦争、内乱その他の変乱、②水雷、爆弾その他爆発物として使用される兵器の爆発またはこれらの物との接触、③公権力によると否とを問わず、拿捕、捕獲、抑留、押収または没収、④海賊行為、⑤ストライキ、ロックアウトその他の争議行為または争議行為参加者のそれに付随する行為、⑥テロリストその他政治的動機または害意をもって行動する者の行為、⑦暴動、政治的または社会的騒擾その他類似の事態、⑧原子核の分裂、融合またはこれらと同種の反応によって生

5 保険も、寒冷地に限定され全域的に適正な保険料率を算定することが困難な寒気、霜、氷または雪を共通に制限しているが、高潮、洪水、内水氾濫または豪雨による土砂崩れもしくは崖崩れについては、建設工事保険では制限されているが、土木工事保険では制限されていない。ビルなどの建設工事を引受対象とする建設工事保険にくらべて、トンネルやダム工事などを引受対象とする土木工事保険では、土砂崩れや崖崩れは通常想定され、保険料率算定にそれが反映されているからと考えられる。

5 火災保険では、自然災害は、普通火災保険約款・住宅火災保険約款1条2項で、台風・旋風・暴風・暴風雨等の風災、ひょう災、豪雪・雪崩等の雪災が、住宅総合保険約款・店舗総合保険約款1条7項で、これらに加えて、洪水・融雪洪水・高潮・土砂崩れ等の水災が担保危険とされ、制限されない。しかし水災については、住宅総合保険、店舗総合保険の各7条2項~4項で水災による水害保険金の支払いに各種の制限を設けており、制限付き担保となっている。異常危険を担保する保険ではこのような制限付き担保が通例であり、地震保険約款4条2項、原子力財産保険約款5条1項でも、保険金の支払限度額を設定している。

じた放射性、爆発性その他の有害な特性、⑨差押え、仮差押え、担保権の実行その他訴訟手続きに基づく処分、を制限対象に挙げている。

貨物海上保険に対する貨物海上保険約款5条は、1項で、①戦争、内乱その他の変乱、②水上または水中にある魚雷または機雷の爆発、③公権力によると否とを問わず、捕獲、拿捕、抑留または押収、④検疫または前号以外の公権力による処分、⑤ストライキ、ロックアウトその他の労働争議行為または労働争議参加者の行為、⑥10人以上の群衆・集団によりなされた暴力的かつ騒動的な行動、⑦原子核反応または原子核の崩壊を、2項で、陸上（湖川を含む）にある貨物について、地震、噴火もしくはこれらによる津波またはこれらに関連のある火災その他類似の事故、を制限対象としている。

制限対象となっている異常危険は広範かつ多種類であるが、陸上保険に共通する戦争危険、戦争類似危険、原子力危険、地震危険のうち、地震危険が船舶保険では制限対象になっておらず、貨物海上保険でも貨物が海上にある場合には制限対象にならず、これが重要な差異といえる<sup>6</sup>。しかしこれ以外はかなり広範かつ多種類の異常危険を制限しており、特定の陸上保険のみにみられる官の処分の危険、労働争議の危険も挙げられている。また、陸上保険では想定されない海賊危険、陸上保険でも想定されるがそこでは制限されていないテロ行為の危険も船舶保険では制限対象となっている。特定の陸上保険のみにみられる風水雪災にかかわる自然災害の危険のみが海上保険ではその性格上制限されていないだけである。

### （3）航空保険の場合

航空機保険約款は第1章航空機条項2条1項で、①戦争、外国の武力行使、革命、政権奪取、内乱、武装反乱その他これらに類似の事変、②ストライキ、暴動、社会的騒乱または労働争議、③政治的暴力行為またはテロを目的とした行為、④差押え、収容、没収、破壊など国または公共団体の公権力の行使、⑤ハイジャック、⑥核燃料物質または核燃料物質によって汚染された物の放射性、爆発性その他有害な特性の作用またはこれらの特性に起因する事故、⑦前号に規定した以外の放射線放射または放射能汚染、を制限対象としている。

制限対象となっている異常危険は、海上保険と同じく広範かつ多種類であるが、ほとんどの陸上保険に共通する戦争危険、戦争類似危険、原子力危険、地震危険のうち、地震危険が航空保険では制限対象になっておらず、これが陸上保険との重要な差異であるが、これは船舶保険、海上にある貨物の貨物海上保険の場合と同様な対応である。しかし、特定の陸上保険のみにみられる官の処分の危険、労働争議の危険も挙げられてお

6 地震発生の場合、海上での船舶や貨物が地震による火災や直接的破壊に伴う集積的損害に直面する可能性は、陸上財産にくらべて想定しがたく、このような場合が想定される貨物海上保険における貨物が陸上にある場合を除き、これについては通常の上危険の範囲に含め、保険保護を与えたものとみられる。

り、航空機が直面しやすいハイジャックの危険も挙げられている。また、船舶保険では挙げられているが、陸上保険や貨物海上保険では挙げられていないテロ行為の危険も挙げられている。特定の陸上保険のみにみられる風水雪災にかかわる自然災害の危険のみが、海上保険の場合と同じく制限されていないだけである。

### 3 性質危険の制限

性質危険に対しては、商法は641条と829条で、保険の目的の性質もしくは瑕疵、その自然の消耗という抽象的表現で制限しているにすぎないが、物保険に該当する各種損害保険の普通保険約款における免責条項では、種々の性質危険を具体的に列挙してそれに対する危険負担責任の制限をしている。この制限について、異常危険の制限の場合と同じく、陸上財産に対する火災保険を中心とした陸上保険、船舶・貨物に対する海上保険、航空機に対する航空保険の順にそれぞれの普通保険約款（以下、約款と略称）における対応を検証する。

#### (1) 火災保険等の陸上保険の場合

火災保険においては、普通火災保険と店舗総合保険の各約款2条3項で、①電気的事故による炭化または溶融の損害、②発酵または自然発熱の損害、③機械の運動部分または回転部分の作動中に生じた分解飛散の損害、④亀裂、変形その他これらに類似の損害を制限対象としている。しかし異常危険の場合と異なり、対象物件の性格上、これらの性質危険が関与しないとみられる住宅火災保険、住宅総合保険、団地保険の約款の免責条項ではこれに該当する規定はみられない。

火災保険以外の陸上保険では、各種物保険で次のように性質危険の制限をしている。

動産系の保険では、動産総合保険約款は3条1項3号で、保険の目的の自然の消耗または性質によるかび・変質・さびその他類似の事由またはねずみ食い、虫食い等、4号で、保険の目的の瑕疵、4条2項で、偶然な外来の事故に直接起因しない保険の目的の電気的事故または機械的事故、を挙げ、コンピュータ総合保険約款は1章2条1項4号で、保険の目的の自然の消耗または性質によるさび、かび、変質その他類似の事由、5号で、保険の目的の瑕疵、を挙げ、ヨット・モーターボート総合保険約款は、3条1号で、被保険船舶に存在する欠陥、摩滅、腐食、さび、その他自然の消耗、2号で、故障損害（偶然な外来の事故に直接起因しない被保険船舶の電気的事故または機械的損害をいう）、を挙げている。しかし、同じ動産系の盗難保険にはこのような免責条項はない。

自家用自動車総合保険約款第5章は3条2号で、被保険自動車に存在する欠陥、摩滅、腐食、さびその他の自然の消耗、3号で、故障損害（偶然な外来の事故に直接起因しない被保険自動車の電気的または機械的損害をいう）、を挙げている。

機械保険約款は2条2項3号で、腐食、さび、侵食またはキャビテーションに起因してその部分に生じた損害、4号で、日常の使用もしくは運転に伴う摩滅、消耗、劣化またはボイラスケールが進行した結果その部分に生じた損害、を挙げている。

工事物件の保険では、組立保険約款は2条2項3号で、保険の目的の性質またはその自然の消耗（さび、スケール等を含む）・劣化を、建設工事保険約款は2条4項5号で、保険の目的の性質もしくは瑕疵またはその自然消耗もしくは劣化を、土木工事保険は2条1項6号で、保険の目的の性質またはその自然の消耗を挙げている。

以上の陸上保険における性質危険制限の諸約款をみると、保険の目的の発酵、自然発熱、亀裂、変形、腐食、さび、侵食、摩滅、変質、かび、などの具体的な性質危険を明示して規定している約款もあれば、一般的に保険の目的の性質、瑕疵または自然消耗と規定している約款もあり、まちまちである。また、盗難保険のようにこの種の規定がないものもあれば、工事物件の保険のように、保険の目的の瑕疵を明記している建設工事保険に対して、それを明記していない組立保険、土木工事保険の約款があり、整合性が欠けているところもある。しかし、各種約款におけるこのようなまちまちな対応も、物保険である限りは商法641条の性質危険免責規定が適用されるので、特に問題はないと見られる。

## （2）海上保険と航空保険の場合

船舶保険に対する船舶保険約款13条は、①被保険船舶に生じた摩滅、腐食、さび、劣化その他の自然の消耗、②被保険船舶に存在する欠陥、③被保険船舶が発航（寄航港からの発航を含む）の当時、安全に航海を行うのに適した状態になかったこと、または被保険船舶が係留されもしくは停泊する場合、安全に係留されもしくは停泊するのに適した状態になかったこと、を挙げている。

貨物海上保険に対する貨物海上保険約款4条は、①貨物の自然の消耗またはその性質もしくは欠陥によって生じた自然発火・自然爆発・むれ・かび・腐敗・変質・変色・さび・蒸発・昇華その他類似の事由、②荷造りの不完全<sup>7</sup>、を挙げている。

航空保険に対する航空機保険約款第1章3条1項1号は、被保険航空機に存在する欠陥、摩滅・腐蝕・さびその他自然の消耗、機能の低下または被保険航空機を通常の使用方法に従ってその用に供している間に生じた故障（偶然な外来の事故に直接起因しない被保険航空機の電氣的または機械的損害をいう）、を挙げている。

船舶保険約款は、被保険船舶の自然消耗と欠陥と不堪航を制限対象としている。被保険船舶の自然消耗とは、風波の通常的作用によって船舶が航海中に被る必然的損耗であり、これについては無条件に制限される。被保険船舶の欠陥については、13条前段の

7 荷造りの不完全は、一般的にこれを固有の瑕疵自体または固有の瑕疵の一種として制限対象となる。松島 恵，前掲書，54ページ。

規定により、いわゆる潜在瑕疵とみなされる保険契約者・被保険者が相当な注意を払っても発見できなかった船舶の欠陥は制限対象とならず、条件付き制限であるといえる。被保険船舶の不堪航とは、船舶が発航時に通常の航海に耐え得ない状態にあることであり、これについても13条前段の規定により、保険契約者・被保険者が相当な注意を払っても生じた船舶の不堪航は制限対象とならず、条件付き制限となっている。<sup>8</sup>

一方、貨物海上保険約款は、貨物の自然消耗・性質・欠陥と荷造りの不完全を制限対象としている。貨物の自然消耗・性質・欠陥は貨物の種類や態様により、多種多様な発現態様をもたらすが、1号ではその典型的な具体例を挙げるとともに、それに類似する一切の発現態様を制限している。荷造りの不完全とは貨物の種類・性質に照らして、船積み、積み付け、運送、保管、荷揚げに不適當な荷造り状態をいう。この荷造りの不完全も固有の瑕疵の一種または固有の瑕疵に準じるものとして制限対象とした。

また、航空機保険約款は、航空機の固有の瑕疵、自然消耗、機能低下、電氣的・機械的故障という航空機が関与する性質危険全体を制限している。しかし、船舶保険における船舶の不堪航に対応する航空保険における航空機の耐空性については、航空機保険約款では1章2条1項2号で、保険契約者、被保険者または保険金を受け取るべき者による被保険航空機の耐空性の維持に対する故意の違反を免責とすると規定し、原動力的制限をしている。

## II 原動力的制限と普通保険約款

### 1 対象事由と制限理由

原動力的制限の対象事由は、保険事故発生の原動力をなす保険契約者、被保険者、保険金受取人などの事故招致である。これらの者の故意、重大な過失、法令違反などがその典型であり、いわゆる道徳的危険（モラルリスク）と称される事由であり、損害を人為的に発生させる原動力となる。

このような事由は、保険契約者、被保険者、保険金受取人などの性格、性質、精神、心理などの影響を受ける主観的な危険であるが、それを科学的・統計的に検討することは困難であることから、保険技術的に異論のないように捕捉するための十分な手段は存在しない。<sup>9</sup>したがって、このような事由が損害保険契約に介入するような場合には、その保険団体における危険率や平均損害率の予測といった危険測定は困難あるいは不正確になる。これは正確な純保険料計算を不可能ならしめる結果、保険収支相等の原則の達成を困難ならしめ、保険経営を不安定ならしめるゆえに、保険技術的観点から保険契約

8 松島 恵『船舶保険約款研究』成文堂、1994年、82-83ページ。

9 大林良一『保険総論』春秋社、1973年、158ページ。



において、その引受を制限しなければならない。

このような保険技術上の制限理由の他に、特に保険契約者、被保険者、保険金受取人などの故意や悪意や法令違反の関与を許容することは、損害保険契約が公序良俗や信義則に反する行為を容認することになり、最悪の場合、保険詐欺的な行為が保険契約に介入することになる。保険契約が公序良俗違反や信義則違反の行為に悪用されることを防ぎ、<sup>10</sup> 保険契約の善意契約性を確保するためにも、制限しなければならないのである。

## 2 各種損害保険普通保険約款の対応

商法 641 条は保険契約者側の事故招致に関して、保険契約者、被保険者の悪意もしくは重大な過失を制限する規定をしている。保険契約者側の事故招致は公益に反するゆえに絶対的に免責されるものであり、この商法の規定は強行規定とみなされ、各種損害保険普通保険約款（以下、約款と略称）においても明確に規定されているが、そこでは各種保険の性格に照らして、事故招致者と事故招致行為の範囲を修正したさまざまな対応をしている。ここでは、各種約款におけるこれに該当する規定を検証する。

### (1) 火災保険等の陸上保険の場合

火災保険においては、普通火災保険、住宅火災保険、住宅総合保険、店舗総合保険などの約款の各 2 条 1 項で、保険契約者、被保険者、被保険者以外の保険金受取人、またはこれらの者の法定代理人の故意、重大な過失、法令違反を制限している。

自動車保険においては、自家用自動車総合保険約款は、第 1 章賠償責任条項 9 条で、保険契約者、記名被保険者またはこれらの者の法定代理人による故意、第 2 章自損事故条項 3 条、第 3 章無保険車傷害条項 7 条、第 4 章搭乗者傷害条項 3 条で、被保険者の故意、無免許運転、酒酔い運転、覚醒剤等使用運転、闘争行為、自殺行為、犯罪行為、第 5 章車両条項 2 条・4 条で、保険契約者、被保険者、保険金受取人、所有権留保条項付売買契約による被保険自動車の買主、1 年以上の貸借契約による被保険自動車の借主（以上の者の法定代理人、使用人、父母、配偶者、子を含む）の故意、無免許運転、酒酔い運転、覚醒剤等使用運転を制限している。

新種保険のうち典型的な新種物保険に該当する保険においては、動産総合保険約款 3 条 1 項は、保険契約者、被保険者、被保険者以外の保険金受取人、またはこれらの者の法定代理人の故意、重大な過失、被保険者と同一世帯の親族の故意（被保険者への保険金取得目的がある場合に限る）を制限している。盗難保険約款 4 条 1 項は、保険契約者、被保険者、被保険者以外の保険金受取人、またはこれらの者の法定代理人の故意、

10 大森忠夫『保険法』有斐閣、1973 年、40-41 ページ。西島梅治『保険法（第 3 版）』悠々社、1998 年、249 ページ。保険契約における善意契約性の具体的あらわれと考える商法の特殊法則については、大森忠夫『保険契約法の研究』1970 年、7-10 ページ。

重大な過失，保険契約者・被保険者の親族・使用人・同居人・止宿人・監守人が加担した盗難を制限している。機械保険約款2条1項は，保険契約者，被保険者，事業場責任者の故意，重大な過失を制限している。工事物件に関与する組立保険約款2条2項は，保険契約者，被保険者または工事現場責任者の故意または重大な過失を，建設工事保険約款2条1項は，保険契約者，被保険者もしくはこれらの者の法定代理人または工事現場責任者の故意もしくは重大な過失または法令違反を，土木工事保険約款2条1項は，保険契約者，被保険者，工事現場責任者の故意，重大な過失，法令違反，工事仕様書記載の仕様または施工方法の著しい違反を制限している。

物保険に該当しない新種保険においては，賠償責任保険約款4条1号は，保険契約者，被保険者の故意のみを制限している。信用危険に関与する住宅ローン保証保険約款3条1号は，保険契約者の故意，重大な過失を，身元信用保険約款3条1号は，保険契約者，被保険者またはこれらの者の法定代理人（ただし，保険契約者，被保険者が法人であるときは，その理事，取締役または法人の業務を執行するその他の機関を含む）の故意または重大な過失を，割賦販売代金保険約款3条1号は，保険契約者，被保険者またはこれらの者の代理人（理事，取締役，使用人および割賦販売契約の締結，商品の引渡または代金の受領を受けた者およびこれらの者の使用人もしくはこれらに準ずる者を含む）の故意または重大な過失を，入札・履行保証保険約款の各3条1項は，保険契約者またはその法定代理人の故意，重大な過失を制限している。人保険に関与する傷害保険約款3条1項は，保険契約者，被保険者，保険金受取人の故意，被保険者の自殺行為，犯罪行為，闘争行為，無免許運転，酒酔い運転，覚醒剤等使用運転を制限している。

## (2) 海上保険と航空保険の場合

船舶保険に対する船舶保険約款12条は，①保険契約者，被保険者またはこれらの者の代理人（法人であるときは，その理事，取締役または法人の業務を執行するその他の機関）の故意または重大な過失，②これ以外の者で保険金を受け取るべき者またはその代理人の故意または重大な過失，③船長または乗組員が①，②に掲げる者に保険金を取得させることを目的としていた場合のこれらの者の故意，を制限している。

貨物海上保険に対する貨物海上保険約款3条は，①保険契約者，被保険者，保険金を受け取るべき者またはこれらの者の代理人（法人であるときは，その法人の理事，取締役その他の業務執行機関を構成する個人を含む）もしくは使用人の故意または重大な過失，②貨物の輸送に従事する者が，保険契約者，被保険者，または保険金を受け取るべき者の代理人もしくは使用人である場合には，これらの者の故意，を制限している。

航空保険に対する航空機保険約款は，第1章航空機条項2条1項1号で，保険契約者，被保険者または保険金を受け取るべき者（法人であるときは，その理事，取締役ま

たは法人の業務を執行するその他の機関）、これらの者の法定代理人、同居の親族などの故意、2号で、1号に掲げる者による被保険航空機の耐空性の維持または航行の安全性に関する法律、命令、規則、条例等に対する故意の違反を、第2章第三者賠償責任条項3条1項、第3章乗客賠償責任条項4条1項で、保険契約者、記名被保険者またはこれらの者の法定代理人、記名被保険者以外の被保険者（法人であるときは、その理事、取締役または法人の業務を執行するその他の機関）の故意、これらの者による被保険航空機の耐空性の維持または航行の安全性に関する法律、命令、規則、条例等に対する故意の違反を、第4章搭乗者傷害条項2条1項・2項で、被保険者の故意、被保険者による被保険航空機の耐空性の維持または航行の安全性に関する法律、命令、規則、条例等に対する故意の違反、被保険者の闘争行為、自殺行為または犯罪行為、保険金を受け取るべき者の故意、を制限している。

### 3 事故招致者と事故招致行為の範囲の拡大

原動力的制限の対象となる保険契約者側の事故招致に関する以上の各種約款の規定は、商法641条と829条の規定を基本的に再確認したものとみなされるが、そこでは各種損害保険における保険の目的や担保危険の特性に照らして、事故招致者と事故招致行為の範囲を拡大する対応を示している。

#### (1) 事故招致者の場合

事故招致者の拡大については、商法は保険契約者と被保険者としているが、各種約款ではこれに加えて、まずこれらの者の法定代理人（代理人を含む）を明確に挙げているものが多い。各種火災保険約款、自家用自動車総合保険約款の賠償責任条項・車両条項、動産総合保険約款、盗難保険約款、建設工事保険約款、入札・履行保証保険約款、身元信用保険約款、船舶保険約款、貨物海上保険約款、航空機保険約款の航空機条項・第三者賠償責任条項・乗客賠償責任条項、などがこれである。保険金受取人または被保険者以外の保険金受取人を加えている約款には、各種火災保険約款、自家用自動車総合保険約款の車両条項、動産総合保険約款、盗難保険約款、傷害保険約款、船舶保険約款、貨物海上保険約款、航空機保険約款の航空機条項・搭乗者傷害条項、がある。また、各種保険の特性に配慮した特別な事故招致者を加えている約款には、所有権留保付売買契約による被保険自動車の買主と1年以上の貸借契約による被保険自動車の借主を加えた自家用自動車総合保険約款の車両条項、被保険者と同一世帯の親族を加えた動産総合保険約款、保険契約者・被保険者の親族・使用人・同居人・止宿人・監守人を加えた盗難保険約款、事業場責任者を加えた機械保険約款、工事現場責任者を加えた組立保険約款、建設工事保険約款、土木工事保険約款、船長または乗組員を加えた船舶保険約款、貨物の輸送に従事する者を加えた貨物海上保険約款、がある。さらに、保険契約者

・被保険者・保険金受取人が法人である場合、その理事、取締役、その他の業務執行機関をも含むことを明示した約款に、身元信用保険約款、割賦販売代金保険約款、船舶保険約款、貨物海上保険約款、航空機保険約款がある。

以上のように各種約款は、事故招致者の範囲を商法の規定する保険契約者と被保険者に加えて、それらの法定代理人、保険金受取人、被保険自動車の買主や借主、保険契約者・被保険者の親族・使用人・同居人・止宿人・監守人、事業場や工事現場の責任者、船長、乗組員、貨物輸送従事者など、保険契約者や被保険者と経済上または法律上特殊な関係にある第三者に拡大している。これら第三者の事故招致は保険契約者や被保険者にとっては純然たる第三者の事故招致であるから、保険契約者や被保険者がこれに加功しないかぎり、保険者は当然には免責されえないはずである。しかしこれら第三者の事故招致においては、保険契約者や被保険者にも共謀、教唆、監督義務懈怠などの事実があることが少なくなく、しかもその立証が困難であることから、約款はこれらの者を事故招致者の範囲に加えたものとみなされる<sup>11</sup>。事故招致にかかわる原動力的制限を、約款は事故招致者の面で強化しているといえる。

## (2) 事故招致行為の場合

事故招致行為の拡大については、商法 641 条は悪意もしくは重大な過失としているが、各種約款ではまず悪意に代えてすべて故意として、保険金取得の意思を必ずしも要しない保険事故発生を意図した行為をも含めることを明確にした<sup>12</sup>。そして、各種火災保険約款、建設工事保険約款、土木工事保険約款では、法令違反を、自家用自動車総合保険約款、傷害保険約款では、自殺行為、犯罪行為、闘争行為、無免許運転、酒酔い運転、覚醒剤等使用運転を、土木工事保険約款では、工事仕様書記載の仕様または施行方法の著しい違反を、航空機保険約款では、被保険航空機の耐空性の維持または航行の安全性に関する法律、命令、規則、条例等に対する故意の違反を、それぞれ事故招致行為の範囲に加えている<sup>13</sup>。

以上のように、各種約款は、故意あるいは重大な過失に加えて、約款が対応する各種保険における保険の目的や担保危険の特性に照らして、保険契約者側の性格、性質、心理、精神などの影響を受けて生じるとみなされる事故招致行為で排斥すべきとみなされる行為を具体的に加えている。具体的に挙げられた行為は、それぞれ故意あるいは重大な過失に該当する行為とみられるが、これを明示することにより、約款は事故招致にか

11 大森忠夫、前掲保険法、148 ページ。西島梅治、前掲書、249-250 ページ。

12 これについて、商法 641 条にいう悪意は故意と改めるべきであるとするものに、西島梅治、前掲書、250-251 ページ、ここに悪意とは保険事故を発生せしめるについての故意をいい、必ずしも保険金取得の意思があることを必要としないとするものに、大森忠夫、前掲保険法、148 ページ、がある。

13 例外として、責任保険の性格上、賠償責任保険約款 4 条 1 号、自家用自動車総合保険約款 1 章賠償責任条項 9 条 1 項、航空機保険約款 2 章第三者賠償責任条項 3 条 1 項、4 章乗客賠償責任条項 4 条 1 項などは、重大な過失を制限せず故意のみを制限しており、事故招致行為の範囲を縮小している。

かわる原動力的制限を事故招致行為の面でより明確にし、保険契約に介入する道徳的危険の排斥を徹底したものとみられる。

### Ⅲ 条件的制限と普通保険約款

#### 1 対象事由と制限理由

保険者は保険契約時の危険事情の評価をもとに危険を測定したうえで、保険引受の有無を判断し、引き受ける場合その保険料を計算する。保険契約時の危険事情は保険引受の当否や保険料の計算の重要な要因となる。したがって、この危険事情が保険契約締結後になんらかの状況変化で変化すれば、保険者の危険負担責任への対応も変化せざるをえなくなる。このような保険契約締結後の危険事情の変化を危険の変更と称し、この変更があれば、保険者の危険負担責任を制限する方法が危険の条件的制限である。

条件的制限をもたらす危険の変更について、商法は損害保険全般に適用される損害保険・総則としての規定のなかに656条と657条を設け、危険の著しい変更または増加という抽象的表現で規定し、650条2項で保険の目的の譲渡にともなう危険の変更について規定し、海上保険に適用される海商法の規定のなかに、824条、825条、827条を設け、航海の変更、発航の遅延、航海継続の遅滞、離路、船舶の変更といった重要な危険の変更の事由を具体的に規定している。いずれにせよ、保険契約締結後の危険事情の変化をもたらす事由であれば、危険の条件的制限の対象事由となる。ここに危険の変更とは、危険の著しい増加を意味し、危険の減少や著しい程度といえない増加を含まないとみなされる。危険の減少は保険者に不利益をもたらすものでなく、危険の軽度な増加は当然に予想される範囲のものであり、契約の有効性を損なうものでなく、保険者に特別の保護を与える必要がないからである。そして、どの程度の危険の変更をもって危険の著しい変更とみなすかは、個々の状況に照らして判断されるべきであるが、一般的にはもし契約締結の当時そのような危険の増加が予想されていたならば、保険者が契約を締結しなかったか、少なくとも同一の保険条件や保険料では締結しなかったであろうと認められるか否かによって判断されるべきである。

損害保険契約は、契約時における危険発生の対象たる保険の目的に内在・関連する各種の危険事情を分析し評価することにより、危険を測定することを前提として締結される。測定された危険の程度により保険者は保険引受の当否や保険条件や保険料を決定することになるから、契約時の危険事情が契約後も不変のまま推移することが、契約の有効性にとって不可欠のものである。したがって、契約時の危険事情がなんらかの状況変化によって契約後に変化し、いわゆる危険の変更が起これば、保険契約の効力も制限せざるをえないこととなる。保険技術的観点と一般の契約法理における事情変更の法理を

理由に条件的制限が行われる。<sup>14</sup>

## 2 危険の変更の事由と各種損害保険

多種多様な危険や保険の目的に対応して、きわめて多種類の損害保険種目が今日の市場で提供されているが、それぞれの契約における危険事情は個々の保険の目的の状況に応じてさまざまであり、どのような状況の変化を危険の変更とみなすべきか、そしてそれが生じた場合に保険契約にどのような効力を与えるべきかについて、一律には規定しえないものとなっている。危険の変更に対する商法の規定をみても、あくまでもそれに対する原則的対応にすぎない。したがって、ここでまず各種損害保険の普通保険約款(以下、約款と略称)が規定する危険の変更の事由を検証する。

### (1) 火災保険等の陸上保険の場合

火災保険においては、住宅火災保険約款8条1項と16条1項は、保険の目的の譲渡、建物または保険の目的を収容する建物の構造または用途の変更、保険の目的の他の場所への移転を、普通火災保険約款8条1項、店舗総合保険17条1項は、これに加えて建物の改築、増築、15日以上継続する修繕、店舗休業保険約款は、建物の構造または用途の変更、営業場所の変更、営業の譲渡、を挙げている。

これらの事由をみると、保険の目的の譲渡、営業の譲渡は保険の目的に<sup>15</sup>関与する支配権者の変更をもたらす、道徳的危険事情に変化をもたらす事由として規定されたのであろう。建物または保険の目的を収容する建物の構造または用途の変更、改築、増築、修繕は物理的構造や使用目的の変更をもたらす、保険の目的の他の場所への移転や営業場所の変更は保険の目的の所在や立地の変更をもたらすことになり、それぞれ保険の目的の物理的危険事情に変化をもたらすものであり、火災保険の場合、所在地、建築状態、用途、環境などの物理的危険事情を考慮して保険料が決定されることから規定されたものとみられる。

自家用自動車総合保険約款第6章・一般条項は4条1項で、被保険自動車の用途、車種または登録番号の変更、被保険自動車の競技、曲技または試験のための使用、被保険自動車への危険物の積載または被保険自動車による危険物積載の被けん引自動車のけん引、これらのほか保険証券または保険申込書の記載事項に著しい危険の増加をもたらす重要な変更を生じる事由を、5条2項で、被保険自動車の譲渡、を挙げている。

自動車保険の場合、自家用か営業用か特別用途用か、小型車か中型車か大型車かにか

14 石田 満『保険契約法の諸問題』一粒社、1972年、65-67ページ。今村 有「危険変動の概念」『損害保険研究』32巻4号、損害保険事業研究所、1970年、40-41ページ。米谷隆三「保険法における事情変更の原則」(『加藤由作博士還暦記念保険学論集』春秋社、1957年)、164ページ。

15 保険者は被保険者が道徳的に信頼できるか否か、および注意深い性格の持ち主であるか否かなどを考慮して引受の可否を決しえるものであるから、付保物の取得者にこれらの要素が欠如していると判断されれば、所有者の交代という理由だけで契約を終了させる権利が保険者に保留される。鈴木辰紀『火災保険研究・増補版』成文堂、1978年、136ページ。

かわる用途、車種、登録番号、車体の大きさ、積載物の危険性、などにより危険事情が異なる<sup>16</sup>とみなされ保険料が異なるものであるから、約款はこれらを危険の変更の事由として明示したものとみられる。

新種物保険においては、動産総合保険約款6条1項は、保険の目的の譲渡、用途の変更または使用地域もしくは場所以外における使用または保管、主たる保管場所の変更またはその改造、修理その他の作業の実行、その他重要な変更をもたらし事由を、盗難保険約款8条1項は、保険の目的の譲渡、収容場所およびその施設の改造、収容方法または警備方法の変更、その他特別な約定事項の変更を、機械保険約款11条1項は、保険の目的の用途または仕様の変更、仮修理もしくはその他の応急措置による運転または使用、30日以上継続の整備または修理、その他危険が著しく増加する事由を、組立保険約款8条1項は、保険の目的の譲渡、設計、仕様または施工方法の重要な変更、工事の中断、再開または放棄、その他危険が著しく増加する事由を、建設工事保険約款9条1項は、保険の目的の譲渡、施工者の変更、工事の追加、変更、中断、再開または放棄、設計、仕様または施工方法の著しい変更を、土木工事保険約款8条1項は、保険の目的の譲渡、工事の追加、変更、中断、放棄、設計または施工方法の著しい変更、その他危険が著しく増加する事由、を挙げている。

これらをみると、これらすべての新種物保険約款において、保険の目的の譲渡を除いて、それぞれの保険の目的や業務内容の特殊性に合わせた特別な事由が具体的に列挙されている。すべて重要な物理的危険事情の変更に該当する事由として明確に明示したものとみられる。

新種物保険以外の新種保険においては、賠償責任保険約款7条1項や身元信用保険約款10条1項は、保険証券または保険契約申込書の記載事項の変更を、入札保証保険約款10条や履行保証保険約款13条は、被保険者の変更、証券記載契約の内容の重大な変更を、住宅ローン保証保険約款4条は1項で、保険契約者が担保として提供した財産が、戦争、外国の武力行使、革命、政権奪取、内乱、武装反乱その他これらに類似の事変または地震、噴火により著しく毀損した場合を、2項で、債務者の変更、債権者の変更、融資契約の内容の変更、を挙げている。割賦販売代金保険約款7条1項は、買主の住所または名義変更、商品の保管場所の変更、商品の滅失・毀損・質入・貸与・譲渡・差押え・仮差押え・仮処分<sup>17</sup>を、傷害保険約款は4条で、被保険者の山岳登はん・リユ-

16 自動車はその用途、大きさ、構造により、運航実態、事故の際に相手に与える衝撃度、自車損傷の生じやすさ等に相当の差があり、自動車保険で担保する危険の大きさに格差が認められる。東京海上編『損害保険実務講座・6・自動車保険』有斐閣、1990年、389-392ページ。

17 商品は保険の目的ではないが、購入者層の見当がつくこと、回収の難易度、中古市場などが引受上のチェックポイントであり、この保険におけるリスク判断上重要な意味をもつ。金澤 理・西島梅治・倉澤康一郎編『新種・自動車保険講座Ⅲ保証・信用保険』日本評論社、1976年、229ページ。

ジュ・ボブスレー・スカイダイビングなどの危険な運動、自動車、原動機付自転車、ゴーカートなどの乗用具による競技、競争、興業または試運転を、14条で、職業または職務の変更、を挙げている。

これらを見ると、住宅ローン保証保険と割賦販売代金保険を除いて、物保険のように保険の目的に関与する物理的危険事情がないので、火災保険や自動車保険や新種物保険で列挙されているような物理的危険事情にかかわるさまざまな危険の変更の事由が挙げられていないのが特徴である。

## (2) 海上保険と航空保険の場合

船舶保険に対する船舶保険約款14条1項は、①船舶の安全航海遂行のための必要検査の不履行、②船級の変更または抹消、③期間保険の場合の航路定限外の航行または普通航路外の航行、航海保険の場合の発航の遅延・通常の航路外の航行・順路の逸脱および到達港の変更、④船舶の法令または条約違反の使用、⑤船舶の戦地・変乱地への入港または戦争・変乱関連目的での使用、⑥船舶の所有者または賃借人の変更、⑦船舶の構造・用途の著しい変更、⑧その他保険契約者・被保険者の責めに帰すべき事由による危険の著しい変更または増加、を挙げている。

これを見ると、商法824条の航海の変更、825条の発航の遅延、航海継続の遅滞、航路の変更という危険の変更の事由のほかに、船舶検査の不履行、船級の変更または抹消、法令または条約違反の船舶使用、戦地・変乱地への船舶の入港、戦争・変乱関連目的での船舶の使用、船舶の所有者または賃借人の変更、船舶の構造・用途の著しい変更を加えている。保険の目的である船舶自体の物理的危険事情、法規定の履行にかかわる危険事情、船舶の使用目的にかかわる危険事情、船舶の支配権者・使用権者にかかわる危険事情などの変更とみなされる状況を、危険の変更の事由として具体的かつ明確に追加したものとみられる。

貨物海上保険に対する貨物海上保険約款8条1項は、①保険証券記載の発送地、積込港、荷卸港、もしくは仕向地の変更もしくは変更意図によるその実行の着手、輸送用具の順路外への逸脱、②保険証券記載の輸送用具<sup>18</sup>以外のものへの貨物の積込、または積替、③輸送の開始または遂行の著しい遅滞、④日本国または外国の法令違反のための輸送用具の使用または使用意図によるその実行の着手、⑤その他危険の著しい変更または増加、を挙げている。

これを見ると、前記の商法824条、825条の事由に加えて、827条に規定されている船舶の変更を加えた商法上の危険の変更の事由をより具体的に規定したり、追加事由を

18 商法が船舶としているのに対して保険証券記載の輸送用具としたのは、陸上運送危険が保険者によって担保され、保険契約に貨物列車積やトラック積を特定する場合があるからである。葛城照三『条解貨物保険普通保険約款論』有斐閣、1959年、164ページ。



具体的に規定する内容となっている。すなわち、商法にいう航海の変更については、発送地、積込港、荷卸港、仕向地の変更とし、発航の遅延と航海継続の遅滞については、輸送の開始または遂行の遅滞とし、航路の変更については、輸送用具の順路外への逸脱とし、船舶の変更については、保険証券記載の輸送用具以外のものへの貨物の積込または積替とし、それぞれ貨物に対応した具体的な規定となっている。また、商法の規定を補充する事由として、法令違反目的の輸送用具の使用を追加している。

航空保険に対する航空機保険約款は第1章航空機条項3条、第2章第三者賠償責任条項5条、第3章乗客賠償責任条項6条、第4章搭乗者傷害条項4条で、被保険航空機の違法目的での使用、薬剤散布のための使用、物輸のための使用、競技または曲技のための使用、飛行訓練のための使用、保険証券記載の担保地域外での使用、保険証券記載の操縦士以外の者による操縦を、第5章一般条項4条で、被保険航空機の型式または登録番号の変更、保険証券もしくは保険申込書の記載事項の重要な変更または危険の著しい増加を、5条で、被保険航空機の譲渡、を挙げている。

これをみると、航空保険では特殊な使用目的での使用、契約上の運行地域外での使用、契約上の運転者以外の者による運行などを 航空運行にかかわる危険の変更の事由として具体的に明示しているのが特徴である。

### 3 危険の変更の効果と各種損害保険

危険の変更が生じた場合の保険契約上の効果について、商法656条と657条は、保険契約者または被保険者に責任がある場合は契約の失効、ない場合は保険者に解除権を与え、海上保険に適用される824条と825条は、以後免責という原則的対応をしている。しかし、これはあくまでも原則的対応であり、各種損害保険約款がこれに対していかなる修正を加えているかをここで検証する。

#### (1) 火災保険等の陸上保険の場合

火災保険においては、住宅火災保険約款8条、住宅総合保険約款16条、普通火災保険約款8条、店舗総合保険約款17条は、危険の変更の事由発生の場合、保険契約者側に責任ある場合はあらかじめ、ない場合は事由発生を知った後遅滞なく保険者への通知義務を課し、その義務違反の場合、事由発生時または保険契約者側が事由発生を知った時から保険者が承認裏書請求書を受領するまでの間に生じた損害について保険者は免責（但し事由発生後の保険料率が発生前の保険料率より高い場合に限り）され、さらに事由発生の場合、承認裏書請求書を受領いかんを問わず、保険者は保険契約の解除権（事由を知った30日以内に行使しないときは消滅）を行使できる旨規定している。自家用自動車総合保険約款第6章一般条項4条も、同趣旨の規定をしている。

これをみると、危険の変更の事由についての通知義務違反の効果として、その事由の

発生後または保険契約者側がその事由発生を知った時から保険者の承認裏書請求書受領までに生じた損害についての保険者免責を定めている点と、保険契約者側の責任の有無を問わず、危険の変更の場合に保険者に与える権利を契約解除権としている点で商法の規定と異なっている。特に後者については、保険契約者側に責任のある主観的危険変更の場合は当然に、<sup>19</sup>責任のない客観的危険変更の場合でも、それについての保険契約者側の通知義務違反のある場合に、保険契約を失効させる商法の立場を大きく修正緩和し、保険契約の存続の方途を残したものであり、保険契約者側に有益妥当な規定となっている。<sup>20</sup>また解除権を30日と限定していることも保険契約者側に利する内容になっているといえる。

新種物保険においては、動産総合保険約款6条、機械保険約款11条、建設工事保険約款9条などは各種の火災保険約款と同一内容の規定となっている。しかし、盗難保険約款8条、組立保険約款8条、土木工事保険約款8条などでは、危険の変更の事由発生についての通知義務違反の場合、保険料率が高くなる場合に限るとする制約をつけず保険者の承認裏書請求書受領時までに生じた損害について保険者免責としている点と、保険者の解除権について30日以内という行使期間を設定していない点が火災保険約款と異なる。

これをみると、新種物保険約款においても各種火災保険約款と同じく、危険の変更が生じても保険契約を失効させることがない点で、商法にくらべて保険契約者側に利するものとなっている。しかし通知義務違反の場合に、保険料率が高くなる場合でなくても保険者免責としたり、保険者の契約解除権の行使について行使期間を制限しない約款があり、このような規定をする新種物保険では、火災保険にくらべ保険契約者側が不利益となるといえる。

物保険以外の新種保険においては、賠償責任保険約款7条、身元信用保険約款10条は火災保険約款とほぼ同一の内容となっている。しかし、入札保証保険約款10条、履行保証保険約款13条は、被保険者の変更、証券記載内容の重大な変更については、その発生時から保険契約が失効したものとみなすことができるとし、割賦販売代金保険約款7条は、保険者の契約解除権を行使期限なしで行使できる旨規定している。また、傷害保険約款13条は、職業または職務の変更の場合には、保険者に保険料の追徴を認め、保険契約者とその追加保険料を支払いを怠った場合、保険者はその事由発生以後生じた傷害について保険金を削減して（変更前料率の変更後料率に対する割合で）支払う

19 各国の主観的危険増加に関する保険契約法をみると、多くは保険契約者側に通知義務を課し、契約を継続しうる方途を残しており、わが商法が主観的危険増加について失効主義を採用しているのは妥当とはいえない、との指摘がある。石田 満，前掲書，75 ページ。

20 これを保険の休止をもって危険の増加に対する制裁であるとし、商法の立場を大きく修正緩和したものとみなしている。鈴木辰紀，前掲書，207-208 ページ。

旨規定している。

これをみると、ほぼ共通して火災保険約款の場合と同じく、危険変更の効果として契約を失効させることがない点で、商法に比べて保険契約者側に利するものとなっている。しかし、入札・履行保証保険約款では、証券記載内容の重大な変更については契約を失効させるものとなっており、商法の規定を緩和していないし、割賦販売代金保険約款では解除権に期限がなく、これも商法と同じである。反面、傷害保険約款は職業・職務の変更については、保険契約者が保険者に求められた追徴保険料の支払いを怠った場合でも保険金の削減を認めている<sup>21</sup>だけである。これは保険契約者をさらに利する規定であり、家計保険の保険契約者の立場により配慮した規定といえよう。

## （2）海上保険と航空保険の場合

船舶保険に対する船舶保険約款 14 条 1 項は、①船舶の安全航行のための必要検査の不履行、②船級の変更または抹消、③期間保険の場合の航路定限外の航行または普通航路外の航行、航海保険の場合の発航の遅延・通常の航路外の航行・順路の逸脱および到達港の変更、④船舶の法令または条約違反の使用、⑤船舶の戦地・変乱地への入港、⑥船舶の所有者または賃借人の変更、⑦船舶の構造・用途の著しい変更、⑧その他保険契約者側の責任による危険の著しい変更または増加、という危険の変更の事由が発生した場合、保険者は以後免責されるとし、但し、これらの事由の消滅後に保険者が書面による承諾をしたときは、その承諾以後保険者責任が復活する旨の規定をしている。

これをみると、基本的には商法 824 条と 825 条と同趣旨の内容となっているが、船舶保険約款は保険者の承諾による保険契約の存続の余地を残している点で保険契約者側に利するものとなっている。

貨物海上保険に対する貨物海上保険約款 8 条は、①保険証券記載の発送地、積込港、荷卸港、仕向地の変更もしくは変更意図によるその実行の着手、輸送用具の順路外への逸脱、②保険証券記載の輸送用具以外の物への貨物の積込、積替、③輸送の開始、遂行の著しい遅滞、④法令違反目的の輸送用具の使用、使用意図によるその実行の着手、⑤その他危険の著しい変更、増加、などの危険の変更の事由を保険契約者側が知ったとき、遅滞なく保険者への通知義務を課し、故意または重大な過失でこの通知義務違反があった場合または通知を受けた保険者の承諾がない場合には、保険者はその事由発生以後免責され、保険者が承諾した場合には、保険者はその危険の変更の事由発生時から相当の割増保険料を徴収できる旨規定している。

これをみると、商法のみならず船舶保険約款に比べても一段と保険契約者側に利する

21 旧傷害保険約款は保険者の解除権を認めていたが、これを新約款が削除したのは、実際には職業・職務の変更があっても、このような理由に基づく解除は稀であったので、変更後の職業・職務が契約時に判明していれば引受を躊躇したであろうようなものであっても、解除しないものとしたようである。安田火災編『傷害保険の理論と実務』海文堂、1980年、181ページ。

内容になっているといえる。すなわち、本規定は危険の変更の事由が生じてもただちに以後免責とせず、保険契約者側に通知義務を課し、故意または重大な過失による通知義務違反の場合か、通知受領後の保険者の承諾拒否の場合にのみ以後免責としていることである。割増保険料の支払いによる保険契約存続の余地を十分に残したものであり、貨物を積載する船舶についての事実上の支配が及ばない荷主たる保険契約者側の立場に配慮した規定とみられる。<sup>22</sup>

航空保険に対する航空機保険約款は、第1章航空機条項3条、第2章第三者賠償責任条項5条、第3章乗客賠償責任条項6条、第4章搭乗者傷害条項4条で、被保険航空機の違法な目的での使用、薬剤散布のための使用、物輸のための使用、競技または曲技のための使用、飛行訓練のための使用の場合は、その間保険者は免責されるとし、保険証券記載の担保地域外での被保険航空機の運航、保険証券記載の操縦士以外の者による被保険航空機の操縦の場合は、その間保険者は免責されるが、あらかじめ保険者の承認を得た場合はこのかぎりでないとしている。また、第5章一般条項4条で、被保険航空機の型式または登録番号の変更、保険証券記載事項の重要な変更または危険の著しい増加の場合、保険者がそれらを承認した場合を除き、それらの事由発生時から消滅時までの間保険者は免責される旨規定し、5条で、被保険航空機の譲渡については、保険者が承認した場合を除き、以後免責される旨規定している。

これをみると、以後免責とする場合は被保険航空機の譲渡の場合に限り、被保険航空機の特種目的のための使用、担保地域外での運航、指定操縦士以外の者の操縦、型式・登録番号の変更、その他の危険の変更の場合は、それらの事由の存続中のみ免責されるとする点が海上保険の場合と異なり、保険契約者側に利するところである。また、被保険航空機の特種目的のための使用の場合を除く事由については、保険者の承認による契約の存続を認めている点も保険契約者側に利するものといえる。

## む す び

損害保険契約における保険者の危険負担責任をいかに適切に制限するかは、保険経営の安定のためのひとつの重要な課題である。本稿はこれについて、現在のわが国の多種多様な保険種目における普通保険約款が、どのような理由のもとにどのような保険条件による対応を示しているかを、各種保険種目の特性に照らして検証することにより、現実の損害保険契約における各種の危険負担責任の制限についての全容を解明してきた。具体的には、3種類の危険負担責任の制限、すなわち、危険の種類の制限、危険の原動

22 貨物保険における危険変動は多くの場合被保険者の行為によらない客観的変動であるので、原則通り以後保険者免責とするのは被保険者に酷である。葛城照三、前掲書、149ページ。

力的制限、危険の条件的制限が考察された。

通常の子測を超え、保険団体に集積的・壊滅的損害をもたらす可能性のある保険技術的危険の性格を有するゆえに制限される異常危険と、主として偶然性の欠如を理由に制限される性質危険を対象とする制限が、危険の種類的制限である。異常危険については、戦争その他の変乱危険のみを制限する商法 640 条の原則的対応に対して、各種約款の制限対象は、それ以外に、地震危険、噴火危険、原子力危険、台風・暴風雨・高潮・洪水・雪崩・土砂崩れなどの各種自然災害危険、官の処分の危険、労働争議関連危険、社会騒擾関連危険、テロ危険、ハイジャック危険、などに及ぶ広範なものに拡張し、性質危険については、保険の目的の性質もしくは瑕疵、自然の消耗という抽象的表現で制限する商法 641 条に対して、各種約款は、炭化、溶融、発酵、自然発熱、亀裂、変形、変質、かび、さび、ねずみ食い、虫食い、摩滅、腐蝕、電氣的・機械的故障、侵食、劣化、不堪航、荷造りの不完全、など具体的な性質危険を詳細に列挙し制限していることが指摘され、約款による異常危険制限、性質危険制限のいずれもが、適用される保険種目の保険の目的や担保危険の特性との関係で、おおむね的確に行われていることが明らかにされた。

公序良俗違反や信義則違反の行為の介入を防ぎ、保険契約の善意契約性を確保するためにも、統計的な把握が困難な主観的危険の介入を排斥することによる保険経営の安定化という保険技術的理由のためにも制限される、保険契約者・被保険者・保険金受取人などの事故招致免責が危険の原動力的制限である。この事故招致免責について商法 641 条は、保険契約者、被保険者の悪意もしくは重大な過失を免責するという原則的対応をしているが、各種約款は事故招致者の拡大と事故招致行為の具体化をしている。すなわち、事故招致者については、商法の保険契約者と被保険者に加えて、それらの法定代理人、保険金受取人、被保険自動車の買主・借主、保険契約者や被保険者の親族・使用人・同居人・止宿人・監守人、事業場や工事現場の責任者、船長・乗組員、貨物輸送の従事者など、保険契約者や被保険者と経済上または法律上特殊な関係にある第三者にも拡大して制限し、事故招致行為については、商法の悪意に代えて故意としたうえで、法令違反、自殺行為、犯罪行為、闘争行為、無免許運転、覚醒剤等使用運転、工事仕様・施行方法の著しい違反など、適用される保険種目に適応した具体的な事故招致行為を明示して制限しており、事故招致者の面でも事故招致行為の面でも、保険契約に介入する道徳的危険の排斥をより徹底させたことが明らかにされた。

契約法理における事情変更の原則と保険技術的理由により制限される危険の変更に対する制限が、危険の条件的制限である。商法は危険の変更の事由について、保険の目的の譲渡を明示する 650 条 2 項、海上保険に適用される 824・825・827 条を除き、656 条と 657 条で、危険の著しい変更または増加という抽象的表現で規定し、危険の変更の効

果について、保険契約者側に責任がある場合には契約の失効、ない場合には保険者に解除権を与え、海上保険では以後免責という原則的対応をしている。これに対して各種約款は、適用される保険種目における保険の目的や担保危険の特性に照らして、危険の変更の事由を具体的に詳細に明示しており、危険の変更の効果については、一部の例外を除いて、多くの約款が契約を失効させることがなく、解除権に対してはその行使期間を限定したり、また特に家計保険に該当する保険種目では、追加保険料の支払いによる契約の継続や、保険金の削減だけという保険契約者側に一段と利する対応をしている約款もみられることが明らかにされた。

保険者の危険負担責任をどのように制限するかは、多種多様な危険や保険の目的を対象とする損害保険契約においては、ひとつの重要な課題となっている。これについて各種損害保険普通保険約款を検証した結果、危険の種類の制限では、戦争危険のみを挙げる商法の異常危険制限に対して多種多様な異常危険を制限対象としたり、商法の抽象的表現での性質危険制限を具体的事由を挙げ徹底させたりし、危険の原動力的制限では、事故招致者の面でも事故招致行為の面でも、保険契約に介入する道徳的危険の排斥を商法より徹底させ、危険の条件的制限では、特に危険の変更の効果について、商法に比べて保険契約者側に配慮した内容となっており、適用される各種保険種目の特性に照らして、保険経営の安定と保険契約者側の利益のために、柔軟かつ多様な対応を示していることが明らかになったといえる。