特別寄稿

保険研究とわたし

今　泉　敬　忠

一　はじめに

この3月末定年退官するわたしに，退官に当たって最終講義，パーティー等の各種の行事を企画して下さった青柳幸一教授を初め委員の諸先生に対してまず御礼を申し上げたい．

そうした御好意を無にする形で最終講義をお断わりしたのは単純な理由によるものであった．それは，経営学部で長い間教務委員をつとめた経験から，1年で一番忙しい学年末にそれが行なわれ，先生方にとっては御自身のその年度の講義を締めくくられようとする時期であり，一方学生諸君にとっては学年末試験の傾向を聞こうと（？）最後だけは出席しようとする時期であり，かつ事務官の皆さんにとっては入学願書の受付等多忙な時期に当たるからであった．今までに何人かの卒業生から，他の大学とどうように，最終講義を学年末試験も入学試験も終わった3月後半にでも行なうようにすることはできないのかという質問を受けたことがあった．その折には，「だって3月には君達は家に帰っていて，こちらにはいないじゃないか」と答えたものであった．前置きが長くなったが，次に最終講義を行なわないわたしがもしそれを行なったならば，話したであろう事などを文章にする機会を与えて下さった横浜国立大学経営学会の諸先生に御礼申し上げたい．

二　研究事始め――よい先生との出会い

さて，私が保険学ないし保険論という研究分野の存在に気付いたのは昭和20年代末のことであった（当時は実務面でも研究面でも海上保険が中心であった）．船に乗ることにあこがれをもっていたわたしは，当時，東京水産大学漁業学科に在籍していた．同大学は第二次世界大戦後越中島の校舎を米軍の接収により追い出され，久里浜の旧海軍通信学校のしかも旧校舎（正にバラックという名に値する）の跡地に存在した．教室はもとより，実験室はトイレを改造したものであり，寮は15人部屋で，それらの設備の惨状は目に余るものであった．1年次生の間は，親元から約2時間をかけて通学していた．先生方には申し訳ないが，最初から講義には全く興味をもてなかったため，どうしても必要な科目に限定して出席し，所属した運動部（空手部，偶然に横浜国大と同じ和道流であり，これが国大で長い間空手部長をつとめる切っ掛けとなった）の練習に参加して帰宅する毎日であった．時間が経つにつれて講義に出ずに午後になって空手の練習に出かけるわたしを見守っていた父が，ある時母に「大学が嫌になっているように見えるが，折角入学したのだから，とにかく卒業して，それから，その気ならば，更に他の大学へゆくように話したらどうか」といい，母も同じ意見であったらしく，父のいったことを話してくれたことがあった．事実上，わたしも水産業界や海運業界で働く意思は既になくなっていたわけで，少しでも出席を多くし，成績だけでもよくしておこうと考え，両親の許可を得て2年次生になった時から横須賀市久里浜で寮生活を始めることとなった．1年次生が食事・掃除等を担当するため，2年次生には特にする仕事もなく（その代わり，外出した時，例えば，入浴，外食等の費用は上級生が負担する），簡単にいえば，一日中特にすることもなく，その時代にしていたのは，運動の練習のほかは当時売り出された新潮社の新世界文学全集等を読むこと程度であった．

結局，寮生活を始めてからも，自宅通学のときとほとんど同じ生活をしていたことになる．

ちょうどそのころ（3年次生のころ）は，いわゆる学生運動の初期に当たり，その上に学生の同大学に対する不満が強かったため，自治会のほかに校舎獲得特別委員会という委員会をつくり，校舎の東京地区への復帰を促進することとなった．

運悪くその委員に選出され，校舎の東京復帰運動

の片棒をかつぐこととなった．大学当局との交渉では全くらちがあかず，全員から退学届を集めた上で全学ストライキを行なうこととなった．全学生の3分の2が，これに応じたのは皆が共感をもっていたからであろう．当然のことながら，大学当局からは圧力がかかり，当時の補導部長（現在の学生部長に当たると思われる）からは，このまま続ければ退学になるぞといわれはしたが，どうせやり直しをするつもりでいたので余り気にもならならなかった．全学ストの一環として東京赤坂の清水谷公園で集合し，同大学の前身水産講習所のあった越中島までデモ行進を行なうこととなり，実習に行っているものを除き三百数十名が参加したのは壮観であった．そうした行動がどの程度の効を奏したかは明らかではないが，昭和28年の秋に翌29年に品川の旧海軍経理学校の跡地に移転することが決まり，名実共に東京という名を冠する大学として仲間入りをすることが確定した．一応の成果を得たと考え，学業に復帰はしたものの，学業には相変わらず身が入らず，船には強く（船酔いをしない）乗船実習はおもしろかったけれども，それまでに2回経験した沿岸捕鯨の実習（一つは金華山沖，もう一つは千葉県白浜沖）で，銛に当たった鯨が血潮を吹きながらキャッチャー・ボートを引っ張って逃げるのを見て，こうした職業は自分には合わないなと決定的に考えるようになっていた．結局方向転換の道を模索せざるを得なくなり，船のことが少しは分かるつもりであったから海運経済の分野を選ぶかそれ以外を選ぶかがわたしの問題となった．本来本筋である水産関係に興味が無かったこともあって卒業論文の指導も経済学担当であった東京高商（現在の一橋大学）出身の棚橋鐘一郎先生にお願いしたところ快く引き受けて下さり，進路についてもいろいろ相談にのって下さった．先生のお考えは，海運経済論か海上保険論がよいと思うが，そのうちどちらがといわれれば，後者すなわち海上保険論の方が実業界を目指すにも学界を目指すにもよいと思うという御意見であった．その理由の一つは，そのころ一橋大学に海上保険研究の権威，商学博士・加藤由作先生がおられ，東京水産大学の前身である水産講習所の末期の卒業生の一人で棚橋先生の門下生であった石澤健三さんが一橋大学になる前の東京商科大学に編入され，加藤先生の御指導を受けられて，卒業後東京海上火災保険株式会社に入社して活躍しておられるということにあったようだ．現に，石澤さんはその後同社の常務取締役まで務められた．しかし，保険も海上保険も全く知らないわたしには，直ちにお答えのしようがなかった．

わたしの最後の練習航海は，下関から乗船して東支那海で底引き網漁業の実習を行ない，四国の小松島港に寄航して海亀の産卵地として有名な日和佐海岸で定置網漁業の調査を行ない，再び小松島から神戸へ，そして神戸から東京竹芝桟橋までであった．まず，下関に集合した時に，地元の漁業関係者がその地域（黄海・東支那海）の漁業の当時の実状について説明された．それは昭和29年の11月であったが，そのころの底引き網漁業は近隣諸国の圧力にさらされ，日本の漁船がだ捕（または捕獲）されたことが多く，その場合漁業経営者の生活はもちろん漁船員とその家族の生活がどのように厳しいものとなるかという問題が中心であった．その話をきいて，そうした状況となった場合に現実にどのような救済方法があるのかをおぼろ気ながら考えるようになった．それが私の保険研究との最初の接点であって，出発点になったと考えられる．しかし，当時は保険という制度がどのようなものであるのかを全く知らなかったといってよい．練習航海が終わった昭和29年11月末，まじめに転進を考え始めた．その練習航海の最終段階，紀伊半島潮の岬沖で猛烈な暴風に遭い，丸一昼夜船が全然進航せず，長年船に乗り慣れた司厨長すら起き上がれず，当然食事を作ることもできない状態で，わたしを含め元気な者は干物をかじって当直を続ける仕末だった．わたし自身は遭難などということは考えてもみなかったが，竹芝桟橋に到着・接岸し無事上陸して，母に電話をして友人を連れて帰えるから夕食の用意をしておいてくれるように一方的に頼んだところ，「生きて帰ってくることができてよかったわね」といったのを聞いておかしなことをいうなとは思ったが，電話であったので，その意味を確かめることなしに友人と共に帰宅した．夕食の折，母が，実は姉が暴風のことを心配して大学に電話をしたところ，誰がそれにでたのかは分からないが，暴風に巻き込まれ難航しているのは事実だが，今のところ定時連絡もしてきているから，現時点では大丈夫だと思う，と答えたので，一家で心配していたのだと話してくれた．迷惑を掛けたなと考えたので，姉の嫁つぎ先に挨拶に行くと義兄の両親から姉1人弟1人だけなのだから船に乗るのはやめた方がよいのではないかと柔く諭された．ちょうどそのころ父の知人から当時の大手の水産会社に勤めないかという話があった．きいてみると，勤務は例の底引き網漁業とのことであった．この事業は多くの漁業の中でも一番きつい業種である上にだ捕など

の危険にもさらされることになるので，体力には相当の自信のあったわたしもこれにはちゅうちょせざるを得なかった．昭和29年，30年の大学卒業生の就職はきわめて厳しく，わたしのクラス42名のうち，卒業時に正式に就職先が内定していたのはわずか2名だけだったのであるから，もったいない話でもあった．しかし，そのような状況であったので，逆に就職しないことに対する抵抗感がわたしに無かったともいえる．

さて，いざ方向転換の決心をし，どこを受験するかを決めるのも，なかなか難しい問題であった．前述した棚橋先生からお話のあった一橋大学の加藤由作先生は，調べてみると定年1年前であるので除外せざるを得ず，それ以外の大学で，保険・海運関連科目があるのは，早稲田大学の商学部であったので，そのうちのどちらを専攻するかは入ってから決めることとして取り敢えず学士入学試験の願書を提出した．ところが驚いたことにしばらくして当時の商学部長中島正信先生から呼び出し状を受け取った．指定の日時に学部長室にお尋ねすると，初対面であり固くなっているわたしに気軽に声を掛けて下さりほっとした途端に，「君は大学を卒業するのに，なぜ大学院を受けないのか」といわれ，びっくりした．正直に「木に竹を接ぐことになるので，学士入学をして基礎科目をきちっと勉強し，その上で大学院に進学したくなったら，その時に受験するつもりです」と答えた．すると，「大学を卒業して入学するのだから，大学院を受けるべきだ」と繰り返された上で，「その代わりに，入学後に必要な学部の科目を履修してもらうことになるから修士課程を修了するのに3年かかることがある」といわれた．そして更に「何か質問はあるかね」ときかれたが，別に反対する理由も無いので「分かりました」と答えて引き揚げた．大学院を受験することになれば，専攻する科目を決めなければならないので，あわてて棚橋先生のお宅にお邪魔して正式に御相談したところ，しばらく考えられた後，「やはり海運より海上保険の方が企業に勤めるにしろ，教員になるにしろ，よいと思います」と以前と同様に答えられた．詳しく理由をうかがう余裕もなかったので，即刻専攻する科目を海上保険に決めて早稲田大学大学院商学研究科修士課程の願書を提出した．東京水産大学の卒業式が終わって1週間以上たった4月の初めに入学試験が行なわれ，運良く合格して生涯の研究テーマとしての海上保険を専攻することとなった．その時点ですら，海上保険とは，海上を航海する船舶とそれに積載される貨物の保険であるということ以外何も知らなかったのであるから，その後の厳しさは想像に固くなかった．指導教授の経済学博士・葛城照三先生は，英国留学から帰国されたばかりで保険学会・業界において共に厳しさで有名な先生であることを知った．最初，研究室に御挨拶にうかがった折，「君は他の分野から来たのだから，僕の科目全部，横尾登米雄先生（東京海上火災保険株式会社の貨物業務部長を最後に退職され，当時横浜国大経済学部の専任講師で，早稲田の非常勤講師をしておられた．これが後で考えると，わたしと横浜国大との接点となった）の講義，その他民法商法等の法律科目（法学部のものを含む）を履修しなさい」といわれた．結果として中島正信先生のいわれたとおり修士課程に3年かけることとなった．入学後その中島先生が，そのころ早稲田で大学院居士と呼ばれていたことを知り，わたしに学士入学よりも大学院進学を勧められたことが理解できたし，ほかの人達にも勧められていたことを知った．修士課程の中途であっても就職を希望する者を集めてその世話をしておられた．現に，一緒に入学した仲間の中にも修士課程を修了する前に実業界へ転出した者がかなり多かった．今になってみれば，それも大学院の発展のための一つの方法なのかなと考えている．とにかくわたしたちの年代は，古い時代の考え方を引き継ぎ，30歳までに方針を決め，その後は一瀉千里に仕事に打ち込めばよいという考え方が根強く存在し，わたしもその一員であったが，それ以外にもいろいろの考え方の者がいた時代ということができよう．

その後の何か月かはそれこそ無我夢中であった．新しい学問を吸収しようという意欲もさることながら，何とか自分自身の方向付けをしようという意欲の表われでもあった．最初の夏休みを迎え一息入れようとする直前，葛城先生から呼び出しを受けた．現在も親交を続ける岩沢幸男氏（同氏は，修士課程終了後，葛城先生のお勧めで興亜火災海上保険株式会社に入社され，退職されるまで海上保険部門で活躍された．そして今考えると，わたしのゼミ生が数多く同社に入社する切っ掛けとなった人である）と一緒に研究室を訪れると，用件は二つで，一つは先生が学部のゼミで使われていたFrederick Templeman, Marine Insurance: Its Principles and Practice, 3rd ed.（London, 1918）と横尾先生が大学院の英書海上保険研究で使われていたHarold A. Turner, Insurance of Exports, 1st ed.（London, 1952）を全部訳してノートに書いて持ってくるように，二つめは先生が翻訳し

ておられた国際的名著として知られるJoseph Arnould, The Law of Marine Insurance and Average, 14th ed., by Lord Chorley of Kendal（London, 1961）のゲラが出るので校正を手伝って欲しいとのことであった．定かではないが7名のゼミ生のうち岩沢氏とわたしが選ばれたのであるから，少しは努力が目にとまったのかなとうれしく思ったものの，これは夏休みの放棄を意味するものであった．原書を訳すなどということは，もちろん経験したことが無かったのでTemplemanについては葛城先生が以前に訳されたその改訂版4th ed., by Frederick Templeman and C. T. Greenacre（London, 1943）（東京泰文社，1938年）を神田の古本屋で購入してきて，それを参考にして何とか訳すことができたが，Turnerは初版で何の参考になる本もなく，苦労して訳し分からないところは岩沢氏とお互いに相談しあった．現在も変わらないが，海上保険の中心は英国であり，どこの国も自国語の保険証券のほかに英国保険証券とほとんど同じ英文保険証券を使用しており，その解釈には英国私法および同海上保険法の相当程度の理解を必要とするので，この苦労はその後の研究には大いに役立った．そのほかにArnouldは全6巻にわたり昭和31年から同33年の2年間順次発行されたから，その校正は修士課程に在籍中継続して行なったことになる．

とにかく最初の夏休みは勉強と校正のため3日連続（すなわち72時間）の徹夜を2回したのは今でも記憶に新しいところである．

修士課程の2年目に入った時，一橋大学を定年退官された加藤由作先生が非常勤講師として大学院にこられ，火災保険論を担当されたため，その後御指導を受けることができたのは幸運であった．葛城先生が英法中心であるのに対し，加藤先生は独法中心で，その相違を考えるのが面白かった．加藤先生は物足りない院生と考えられていたかもしれないが，前述した東京海上の石澤さんとの関係もあり，大変可愛がって頂いた．

これらの先生のお蔭で，当時の海上保険研究の主たる方法が契約論的研究であることもおぼろげながらつかみ始めていた．更に，修士課程2年になった時，法学研究科修士課程から商学研究科博士課程に入られた現商学部教授・商学博士・鈴木辰紀先生が，途中からArnouldの校正に参加され，法律的な物の考え方からの校正を徹底的に行なわれ，校正とは字面だけの問題ではないことをお教え頂いて以来，研究方法については未だにいろいろ御指導を頂いている．

昭和33年，博士課程に入学し，回りが教員志望の人たちに集約されてくるとその影響もあり，わたしの将来について教員をという考え方が頭をもたげ始めていた．葛城先生は，その状況を考えておられたのか，「ここまで頑張ってきたのだから，教員になったらどうか，君ならできると思うよ．ついては一度お父さんと話してみたいのだが」といわれた．当時，ある大学で国語学の教授をしていた父は，「教員はやめた方がよいのではないか」といい，また，他の大学の西洋哲学の教授をしていた叔父は「年をとっているから（修士課程終了時に25歳であった）実業界に出るよりも資格試験（具体的には司法試験）を目指した方がよいのではないか」と回りの意見は分かれていた．葛城先生と父の話合いがどうなったのかはよく分からないが，その直後，父が「ドイツ語を習いに行った方がよいと思うよ（わたしは，大学時代からずっと第2外国語は中国語であった）」といったのは，葛城先生の説得に応じたためであろう．その後，いくつかの外国語学校，今もあるのかどうか分からないが，紅露外語と慶応外語では懸命に勉強した．そのほかに，フランス語とスペイン語も付帯して勉強していた．ところが，制度上の問題であろうが，卒業試験（一般英語，専門英語と第2外国語）のうちの第2外国語は履修していた語学に限るということになり，わたしも履修していた中国語で受験することとなった（当時は中国の保険研究は，学問的には価値は全く認められていなかった）．その結果，中国語の猛勉強を始めた．幸いにも現在保険分野の研究は英語でほとんど済むこともあって，ドイツ語，フランス語およびスペイン語は全く忘れてしまったといってよい程なのに，中国語は今でも新聞程度は読むことができる．とにかく博士課程の入学試験も卒業試験も中国語で通し，かつ，そのための勉強もしたが，自分の専攻分野に直接には役立たず，単に制度上の理由だけで勉強しなければならないのは苦しかった．しかし，できるだけの努力をしたつもりである．厳しい葛城先生も，その努力を認めて下さり，博士課程に入学した直後のある時「今度は君に奨学金をもらってあげようね」といって下さり，実際に月額6,000円と1万円の奨学金のうち高い方の支給を受けることができた．わたしは，ずっと両親の家から通学し，授業料や本代も父が負担してくれた上に，相応の小遣いももらうという親の丸抱えの生活をしていたから，このことは嬉しくもあり，大変有難かった．必要な本は父に買ってもらい，特に使い道も考えていなかったため，8月に4月からの分としてまとめてもらった5万円を元々好きであり，

18歳の時から始めたスキーの道具を買い，当時はまだ安かった自動車の運転免許の取得に半分を使い，残りを研究上必要な物に充てるのに使うという本末転倒の使い方をしたことは今考えて心苦しい．

博士課程に入学してからは，もっぱら多作であられた葛城先生の作品の校正と同先生の指示で法学部開講の法律科目の聴講に時間を費やしていたが，そのある時，先生が「泉君，論文を書いて雑誌に載せるだけでは，先生方になかなか読んでもらえない．何か一冊の本を出す方が効果的だ．それには翻訳が一番よいと思う．ついては，こういうよい本があるから訳してみないか」といって出されたのがChalmers' Marine Insurance Act, 1906（5th ed.）by J. Milnes Holden and C. B. Drover（London, 1956）であった．この翻訳（チャーマーズ・イギリス海上保険法論（早稲田大学出版部，昭和36年））がわたしの処女作であった．葛城先生にとって，わたしの訳が恐らくは甚だ不完全で不十分と考えられたとは思われるが，わたしの訳を全部チェックして下さり，共訳として出版して下さった．この翻訳によりわたしも翻訳の学問的意義を理解し，それがその後の4冊の翻訳を行なう契機となったといえよう．ただし，その出版は，わたしの遅筆から予定より1年遅れることとなった．結果として博士課程3年次はそれ以外何もできなかったという自責の念にかられ，1年延長することとした．既に28歳となり，そろそろ現実に就職活動を始める時期に入っていた．わたしたちの院生時代は，大学・学部増設ブームの初期に当たっていたため就職については恵まれていたといえる．またちょうどわれわれの前代の保険・海上保険の先生方が定年を迎えられる時期でもあった．今流にいえば，オーバードクター1年目であり，奨学金の支給も停止し，完全に親のすねかじりの身分であるにもかかわらず就職について余りあせってはいなかった．その一つの理由は，まだまだ他人を教える自信が無かったことであるが，そうかといって論文を書くだけの気分的余裕も無く，家で法律・保険・海運の本を読むことに終始していた．

三　就職とその後の研究

葛城先生の電話による呼び出しで研究室にお邪魔すると呼び出しを受けたのはわたし1人で，「君，地方の国立大学と私立大学からの求人があるが，行く気があるかね」と切り出された．少し考えて（確か喫茶店で1時間ばかりコーヒーを飲みながら）引き返し，「有難いお話ではありますが，わたしは東京生まれ，東京育ちですので地方へ行くと直に東京に戻りたくなり，御迷惑をお掛けすることになると申し訳ありませんので，誠に勝手ながら辞退させて頂きたいのですが」と申し上げたところ，「そうだろうな，1人息子（事実実姉がいるので本来の1人息子ではない）だから御両親も賛成されないだろう．この件はほかの人に回すことにしよう」と話して下さり，「ただほかによいところがあるとよいが」と付け加えられた．その後，海運経済を担当しておられた矢野剛先生から横浜の関東学院大学で保険論を募集しているという話をうかがい，自宅から1時間少々で通えるので，お願いすることになった．幸い，前述した翻訳もあり，また当時の学長の白山源三郎先生（交通論・航空論担当）の保険分野を採用したいという御意向もあって，昭和37年4月1日付けで関東学院大学経済学部専任講師として社会人としての第1歩を踏み出すこととなった．その時既に29歳3か月であった．最初の1年目の担当科目は，保険論・海上保険論・専門英語であり，2年目には，保険論・海上保険論・共同海損論・専門ドイツ語・ゼミを担当した．授業のやり方も分からず苦労はしたが，教えることが最高の勉強であると考え，かつ，熱意があったのか，学生もよくついてきてくれ，今でもその時代の卒業生はよく連絡をしてくれる．それに加えて，どういうわけか準硬式野球部の部長，東京水産大学でボートを漕いでいたこともあってカヌー部の顧問をつとめ，東京オリンピックの準備を手伝うこととなった（結果として東京オリンピックのカヌー競技の役員とその後1期日本カヌー協会常務理事・総務部長をつとめることとなった．こうしたことで貴重な多くの友人を得たことは事実であるが，研究面ではマイナスであったかもしれない）．

2年目以降授業に慣れるに従って論文を書かなければという焦りを感じ始めたが，適切なテーマが見つからず，いたずらに月日が過ぎていった．そのころ，また葛城先生から「自分がアーノルド第15版（J. Arnould, The Law of Marine Insurance and Average, 15th ed., by Lord Chorley of Kendal and C. T. Bailhache, London, 1961）の翻訳権を取得したから一緒に訳さないか」と声をかけて下さった．渡りに船とばかりに参加させて頂いた．わたしと葛城ゼミの後輩2人（1人は当時香川大学助教授（現名誉教授）坪井昭彦氏，もう1人は浅井・市川海損清算事務所の大沢清一氏）であったが，相談の結果，わたしの担当は一番最初の海上保険契約総論部分（アーノルド海上保険第1巻（海上保険契約総論）国際書房，1965年）

であった．この中に述べられている船主相互保険組合の行なう海上保険にどういうわけか興味をもち，法的背景を元に組合が発展する状況を研究してみようかと考えるようになった．しかし，なかなか具体的な論文の構想は思い浮かばなかった．そして入手できる本をかたっぱしから購入して読むことのみに終始し続けた．そうこうするうちに横尾先生が横浜国大を定年退官され，その後非常勤講師として勤められた安田火災海上保険株式会社の常勤監査役で横浜高商OBの木村治郎先生が安田火災のブラジル子会社の社長就任のため1年でやめられた結果，非常勤講師として経済学部で海上保険を教えることとなった．昭和39年のことである．その後昭和42年6月の経営学部創設に先立ち，同年4月から経済学部に助教授として奉職し，それから31年間にわたり経営学部・大学院で保険・海上保険を担当することとなった．しかし新天地で意欲的に研究をという考えは大学紛争の激化のために無残にも打ち砕かれた．自宅が遠かった（当時は小田急線の百合ヶ丘に住んでいた）ことも手伝って論文を書けずいらいらする年月が続いた．葛城先生には常におしかりを受けたが，横尾先生は「君は読むことに勝ち過ぎているからそういう時に少し考えるようにしたらよいのではないか」と勧めて下さった．なるほどと思い，その後は翻訳にも，論文を書くにも，常に考えることを優先させるように努力した．まず専攻する分野である海上保険についても，先達である加藤・葛城・横尾の3先生が船舶保険・貨物海上保険共に研究され尽くしているといえる状態であり，自動車保険に転向することも考えられはしたが，船舶の方にむしろ魅力を昔から感じていたためその転向には抵抗感があった．そのころちょうどHoward B. Hurd, Marine Insurance, 2nd ed., London, 1952（この本は船舶の衝突に関連する海上保険に関するものである）を読み，その昔アーノルドを読んだ時に考えた第3分野の海上保険（船舶保険と貨物海上保険以外の）としてのProtection & Indemnity Insurance（通称P & I保険．船主責任保険とでも訳すべきであろう）とその運営主体であるProtection & Indemnity Club（通称P & I Club. 船主責任相互保険組合）に研究対象をしぼることを決意した．不思議なもので，その直後にわが国の漁船保険組合が引受対象とする漁船にもP & I保険を始めることとなり，当時の水産庁の主導の下で定款作成を手伝うこととなった．このP & I保険とは船舶の運航に伴う事故によって生じる船主の責任又は費用（危険）で，衝突損害賠償金てん補条項付の船舶保険で担保されない責任または費用を担保する保険で，海の責任保険といえる．そして陸上の責任保険と異なり，油濁・物的損害・人的損害等に関する船主のすべての責任を担保する．この保険は1855年に英国で始められ，わたしが調べることに着手した時に既に100年以上経過してはいたが，船主仲間の友好的団体としてのClub，その中の保険として生成してきたためか表に出回る資料（判例等）もほとんどなく，この保険に関する著書・論文もごく限られたものしか見当たらなかった．

衝突損害賠償金てん補条項（Running Down Clause またはCollision Clause. 通称，衝突条項という）とは切っても切れない関係にある保険であるので，この条項から研究を始め，英国の船主責任法制の変遷に伴う衝突条項の生成・発展に付きいくつかの論文を書き，そのうちの一つは幸いにも損害保険の学会賞に当たる各務記念奨励賞を取得した．このことはその後の研究のバネにはなったが，目標への到達には程遠かった．何回にもわたって突破口を開く努力をしたが，堂々巡りをするばかりだった．その理由の大半は資料不足にあった．

しばらく考え，漁船P & I保険の定款作成作業を一緒に行なったCornes & Co.の保険部長（現取締役）柳生正宥氏に資料収集の相談を持ちかけた．Cornes & Co.は，世界最初のP & I Clubである The Britannia Steam Ship Insurance Association Limited（通称Britannia Club. 1855年の創立当時はThe Ship Owners Mutual Protection Societyという名称であった）の代理店をしており，同Clubと強い関係をもっていた．同氏は心よく相談に応じて下さり，Britannia Clubの管理運営会社，Tindall, Riley & Co.の共同出資者であったJohn C. W. Riley氏（その後同社の代表社員を勤めておられたが，この2月20日に引退された）と連絡をとり，古い資料（1855年の設立当初からの）を取り寄せて下さった．お蔭で現在のP & I Clubがまず Protection Clubとして船舶の運航に伴う事故によって生じる船主の所有者としての責任と船主の船員に対する雇用主としての責任を担保したことに始まり，その後約20年にわたる発展の軌跡を大まかにたどることができたが，送られてきた資料が第二次世界大戦中のドイツ軍の空襲のため若干欠落していたこともあって完全というわけらはゆかなかった．簡単にいえば，英国で制定された商船法等により船主に課せられた責任を担保するためにProtection Clubが創設され，徐々に担保範囲を拡大していったといえる．しかし，1880年代になると，どのProtection Clubに

もIndemnity Clubが加えられて現在流のP & I Clubとなっているが（Britannia Clubも同様である），その経緯が判然としなかった．このIndemnityとは，ちなみに荷主に対する運送人としての船主の責任を意味すると一般にいわれているが，この種の責任はThe Ship Owners Mutual Protection Societyが1860年代に既に担保していたことは前記資料からも明らかであった．そうしてみると，何かを契機としてProtection Clubが分離してProtection ClubとIndemnity ClubとになったのかまたはProtection ClubにIndemnity Clubが付け加えられたのかという疑問は解決せず，また行き詰まってしまった．この契機となった事件として英国の文献は1870年のある事件を挙げるが，その事件名が文献によって異なるばかりでなく，事件の概要もまちまちであった．この事件について，アーノルドだけが「この事件は確かに法廷で争われているが，われわれはその訴訟記録を見付けることができなかった」と述べているのは興味深かった．日本で英国の判例集を調べるかぎり，確かに掲載してあるものはなかった．これ以上追求のしようがなかったので，疑問は疑問として残してこの問題についてはひとたび筆を置くこととした．

そのころ運よく昭和57年4月から58年の2月までの10か月間文部省の長期在外研究員に任命されたので，主たる研究場所としてBritannia Clubを初め多くのClubのある英国を選び，付帯的にやはり二つの大きなClubのあるノルウェーを選んだ．研究場所を大学・研究施設でなく会社（P & I Clubは英国会社法上の会社である）とすることは異例ではあろうが，特種領域であるということで文部省が認めてくれたことは感謝に値いする．なぜならこの分野に関するかぎり資料は大学よりもP & I Clubにあることが分かっていたからである．但しロンドンまで船で行くことは認めてもらえなかった．Britannia Club（そのころはロンドンブリッジ・ステーションのすぐそばにあった）をベースとして，その過去から現在までの理事会の議事録と保険契約規定（但し残っているものだけ）を調べる一方で，J. C. W. Riley氏の紹介でロンドンにある主なP & I Clubやイングランド北部のニューカッスルやサンダーランドにある小規模なClub，そしてノルウェーにある二つのClubを回り，欲しい資料を集められるだけ集めることができたが，所期の目的，すなわち，Indemnity Club生成に関する資料の発見の達成には至らなかった．一番資料が残っている現在世界最大のP & I Club，The United Kingdom Mutual Steam Ship Assurance Association Limited（通称UK Club．世界の商船隊の4分の1のP & I保険を引き受けている）の管理運営会社，Thomas R. Miller & Sonの共同出資者Terence G. Coghlin氏（現在は代表社員）を再度訪問して相談したところ，「1870年ころの事件であれば，Lloyd's Listを調べてみてはどうか」とアドバイスしてくれた上で，当時のLloyd's ListがGuildhall Libraryに保管されていることまで確認してくれた．喜び勇んで行って調べてみると，アーノルドが引用しているAdvanced Study Group No.109 of the Insurance Institute of London, The History and Development of Protecting and Indemnity Clubs（London, 1957）の記述のとおり，Westenhope号という汽船がロンドンからケープタウン経由でポート・エリザベスに到着し，そこからナタール（その地方の最大の港はダーバンである）向けに出航した際に1870年12月31日に港口で滅失するという事故があったことを確認することができた．Advanced Study Group No.109のいうように，その際ポート・エリザベスで荷卸しする予定の貨物が残されており，帰路荷卸しすることが予定されていたとすれば，これは離路（Deviation．狭義には地理的離路を，また広義には契約条件からの逸脱を意味する）を構成する．当時の船荷証券にも過失免責約款が挿入されてはいたが非常に簡単なもので，しかも離路があった後の損害に対しては，船主はそれに基づき免責を主張できないものとされており，その点で「離路は船主の悪夢」などといわれていた．要するにポート・エリザベスで荷卸しされるはずの貨物で事故発生時にWestenhope号上に残されていたものの損害に対して船主は賠償責任を負うこととなる．Lloyd's Listの記事からそこまで類推することはできるが，実際に法廷で争われたかどうかは分からなかった．そのころから各P & I Club（といってもまだProtection Club）は自己の組合員（船主）に対して船荷証券中に極力広範囲な過失免責約款を挿入するよう勧告するようになったこと，および過失免責約款を無効とする米国の1893年ハーター法を初めとする諸国の立法等を考え合わせると，船荷証券に過失免責約款を挿入していても，なおかつ負担することのある荷主に対する船主の運送人としての責任を担保するためにそれまでProtection Clubで担保していたリスクを別のClubとしてのIndemnity Clubを設立してそこでより広範に担保することとしたという結論に達した．

最初の糸口がつかめると，後は資料を頼りにその発展の軌跡を現在までたどることができた．

ひるがえって考えると，1807年に米国人ロバー

ト・フルトンが汽船の実用化に成功して以来，それまでの帆船は徐々に駆逐され，加えて船体は鉄化・鋼鉄化により大型化し，しかも高速化することとなった．石炭や水の消費を節約する必要上各港間の航路が定型化し，それが大洋上での衝突といった木造帆船時代には考えられない事故を多発させるようになり，それによる人命・財産の損害をおびただしいものとなった．英国は，一面でこうした損害発生の防止とそれに対する船主の責任を明確にすると共に，七つの海を制覇していた自国海運業の保護のための船主責任の制限に関する法律を18世紀末以来矢継ぎ早に制定した．ところが，その船主の責任を担保するための保険は，英国には責任保険を違法とする伝統的な考え方があったのとロイズを初めとする既存の保険者がその引き受けに消極的であったため，18世紀初頭から存在していた船主相互船体保険組合（Shiopwners' Mutual Hull Underwriting Association）をベースにP & I ClubはまずはProtection Clubとして始められたといえる．その後Indemnity Clubとに分離してP & I Clubとなったが，今世紀に入ってからは汽船からディーゼル船へ，第二次世界大戦後の専用船化，その中で石油大量消費時代に対応するタンカーの大型化等その時代に合わせて船舶自体も変化し，かつ海運業の業態も国際競争力保持のために変化してきた．要するに船舶が大型化し，それに積載される貨物が大量となれば，運航に伴う事故によって生じる損害は当然に高額化する．しかも，その損害に対する責任限度額は，昔のように船主が1人で負担できる金額ではなくなっている．そうした状況を踏まえて，各種の国際海事条約が締結され，例えば油濁を例とすれば，責任の明確化と責任の制限のための油濁民事責任条約（通称CLC条約），その責任限度額で損害補償に不足する場合の補充措置のための国際油濁基金条約（通称FC条約）があり，各国が批准し国内法化している（わが国では油濁損害賠償保障法）．もちろん汚染防止に関する条約・法令もある．とにかく事故および損害の防止・軽減に万全の努力をした上で，起こりうる損害をいつでも補償できるように事前に準備するのが保険の使命である．P & I保険もその例外ではない．この保険は，責任利益および費用利益という保険価額の確定できない被保険利益を対象としている関係から保険価額はもちろん1事故当たりの補償限度額である保険金額も個々の契約には定めない方式を長年採ってきたが，近年の巨大危険に備えるために油濁については1事故5億米ドル（ここ数年），その他については50億米ドル（1998保険年度）に制限するようになった．これは一面では賦課式保険料を支払う海運業者の保険料負担能力の低下を意味し，また一面では主なP & I Clubが契約条件の統一を図るために国際グループ協定を締結し，更にそれらのClubに安定した再保険を提供するためのプール協定を締結しているがそのプール協定に基づきロイズ等外部に出す再保険の手配が順調にいっていないことを意味するものである．油濁問題に限ってみても，米国はCLC条約を批准することなしに独自の法律Oil Pollution Act of 1990（通称OPA'90）を制定して汚染者負担の原則の下に高額な責任限度額を設ける（州によっては責任制限を認めないところもある）など，国際的協調の乱れが感じられる．海運業界の長期にわたる景気低迷から老朽船（通称Substandard船．特にタンカーに多く，ナホトカ号などはその代表）が増加し，また船員費の削減のため未熟であっても少しでも安い船員を乗船させている．海難事故は大半は人為的事故であるといわれるが，老朽船を未熟な船員が操船することになれば，事故発生はもちろん生じる損害の拡大は避けられないであろう．タンカーの二重船殻化，陸上と海上を有機的に結び付けて事故および損害の発生を防止するのに役立てようとするISM Codeなどの施策が国際海事機関（IMO）の場で論じられ，各種の条約が成立・発効しているが，こうしたことだけでは人為的事故の発生を防止することは不可能であるように思われる．もちろん船員の養成・訓練に関する条約もあるが，たとえ十分に訓練を受け経験にも富んだ熟練した海員であっても，言語や思想の全く異なる船長の指揮命令を直ちに理解し行動に移すことができるようになるにはかなりの時間が必要ではないだろうか．しかし，その間にも事故は起こるのである．多くの船舶が便宜置籍化し，多国籍の船員が混乗する現代においては特にその感が深い．更に事故，例えば衝突が発生した場合にそれらの船舶がサブスタンダード船のタンカーであれば，起こりうる損害は想像を絶するものとなろう．

保険は「埋め合わせの経済（偶然な事故が発生し，それによって収支の不利益な不均衡，すなわち損害が生じた場合にいつでも経済的に埋め合わせができるように事前にしておく）」といわれ，必要があつて14世紀後半に生成した制度であり，最初の保険が海上保険であるから既に600年の歴史をもつことになるが，その海上保険が，極端ないい方をすれば存亡の危機にさらされているといえる．

わたしの研究はまだ端緒を見つけたに過ぎない．

その対象としての保険，特に海上保険は，その危機をぜひとも乗り越えて欲しいし，そうなるように祈りながら今後も研究を続ける（研究には終わりがない）つもりである．

四　おわりに

とりとめもないことを書いたが，学生の皆さんにいいたいのは，どんな小さな問題点であっても，またそれが最初なかなか理解できなくても，地道に努力すれば，必ず理解することができるようになり，更にそれを続ければ一定の成果を挙げることかでき，かつ，新しい道も開けるものだということである．そのことは，大学生活においても社会生活においても変わるところはない．

これからの長い人生の間には，多くの問題にぶつかるであろうが，その場合によく考えその問題を解決するよう努力してくれることを祈ってやまない．

〔いまいずみ　たかただ　横浜国立大学名誉教授〕