



## 共同海損に関する國際法規(4)

田崎, 慎治

---

(Citation)

經濟學商業學國民經濟雜誌, 32(4):567-586

(Issue Date)

1922-04

(Resource Type)

departmental bulletin paper

(Version)

Version of Record

(URL)

<https://hdl.handle.net/20.500.14094/00053422>



# 共同海損に關する國際法規（其四）

神戸高等商業學校教授

商學士 田 崎 慎 治

## 七、法則主義に對する其他の賛否兩意見

先づ場合規定主義の賛成者側の意見として「メー」氏及び「リンド」氏所論を左に紹介すべし

（一） 倫敦海損精算人「メー」氏意見

（二） アムステルダム精算人「リンド」氏の意見

（一） 倫敦海損精算人「メー」氏の意見

倫敦に於ける海損精算人「メー」氏（A. H. May）は一九一四年七月の臨時總會に於て「ドウドル」氏の國際法草案に對する説明を聽きたる後に之に對する不滿の點を説明せり（Report of the Extraordinary General Meeting of Association of Average Adjusters,

London, Page 6) (本誌前號四一頁を參照、<sup>メ</sup>)氏は本草案詮議の爲めに設けられたる特別委員の一人なり其説明の要領は次の如し

本草案に依りて果して精算の統一を助長し得べきや疑なき能はず抑も「ヨーク・アントワープ・ルールス」は本草案中に如何に處置せられざるや本草案は敢て「ヨーク・アントワープ・ルールス」を攪亂するものにあらずとは草案起草委員の主張する所なり然れども事實は果して然るや、「ヨーク・アントワープ・ルールス」の中にても變更されずしてもとの儘にて草案に上せられたるものは避難港の諸費用に關する條文のみなり即「ヨーク・アントワープ・ルールス」第十條の(a)(b)(c)と第十一條とのみなり此の以外の總ての條文は其結果に於て重要な變化を被むりて草案に收められをれり例へば船舶の共同海損負擔價格は變更せられをれり是れは調査委員の報告に見ゆるが如く不必要なる變更なり甲板積荷の投荷も變更せり積荷が數港にて陸揚せらるゝ場合の共同海損精算地も變更せり要するに總べて必要な變更せられをるなり草案中に「ヨーク・アントワープ・ルールス」を取入るゝために必要な範圍に於ては亦不得已ことなるべけれども「ヨーク・アントワープ・ルールス」の條文の實質を變ふることが起草者の目的にあらざる以上は變更の利益

は多く認め難し抑も國際法草案は「ヨーク、アントワープ、ルールス」に依て蔽はれたる範圍以上に更らに何ものを加へざるや草案は先づ共同海損行爲を定義し猶夫れに類似の一般的規定を少しく設けをれり然れ共精算人協會の調査委員の意見に依れば草案は精算の統一を助長するものにあらずして却て數種の解釋を誘起するものなりとせり或は調査委員の見解を以て偏狹に失するものとなし而して草案を以て組織的のものにして共同海損法の論理的法則を授くるものなりとなす者あるべし然れども試に共同海損の國際統一の運動の起りし當時に遡りて之を觀るに避難港の諸費用に關して一の大なる障害發生せり即英國は共同海損の法則を共同安全主義 (common safety Theory) の上に置けるに反して歐洲大陸の多くの諸國及北米合衆國は共同利益主義 (common benefit theory) を採用せることよりして其障害を發生せるなり英國は共同安全主義を固執せず大陸の主義即航海の完了 (completion of adventure) の利益なるものを採用することに依りて此の故障を除くことを得たり「ヨーク、アントワープ、ルールス」に於ける避難港の諸費用の規定によりて此の難問題は解決せられたるものにして此の規定を採用することによりて英國は共同安全主義に固着することを止めたるなり然るに、本草案は一方

に於て歐洲大陸をして共同安全主義の國に變更せしめ、他方に於て避難港に於ける諸費用に關して、ヨーク、アントワープ、ルースをして共同安全主義に變更せしむるの結果を生ずるものなり、斯る改革を惹起するが如き法典は論理的且組織的の法典とは謂ひ難かるべし(註二)

(註二)筆者按するに、メー氏の意見は次の如くなるべし。

即本草案は第一條に於て共同海損を定義し共同安全を其要素とせり故に若し歐洲大陸諸國に於て本草案を採用するときは共同安全主義を用ふることゝなるべし、ヨーク、アントワープ、ルースは第十條に於て避難港諸費用に付き共同利益主義を採用せることは明かなり然るに草案は其第十條(a)(b)(c)及(d)に於て避難港諸費用に關し、ヨーク、アントワープ、ルース同一の文句の規定を採用せるも共同安全を要素とせる定義を設けたるために避難港に於ける諸費用も矢張り共同安全主義に據りて解釋せらるゝの結果を生じ從て、ヨーク、アントワープ、ルースは本草案に移されたる後は避難港の諸費用に關して共同安全主義に改めらるゝものなりと、メー氏は聲明せるものなるべし。

本草案の第九條は共同海損の場合を規定せるものにして(a)より(g)に至る數號に分れをれり而して最後の(g)號を除けるものは總べて、ヨーク、アントワープ、ルースに表はるゝ所のものを採録せるものなり、然るに草案の此の條文と、ヨーク、ア

ントワープ、ルールの條文とを對照すれば、ヨーク、アントワープ、ルールに於て「共同安全のために」、「for the common safety」なる文句存在する場合も草案に於ては悉く此の共同安全なる文句を抹消せり蓋し本草案は定義を設け共同安全主義の原則の上に立てるが故に各條文毎に共同安全なる文句を繰返し用ふるの必要を認めずとの趣旨に基きて斯くは削除せるものならん然れども本條本草案第九條は其冒頭に於て規定して曰く、本法前現の規定は本條に抵觸せざる限り之を本條に適用することとして次の行爲は共同海損行爲に屬するものなりとあり

(Section 9.—Subject to the foregoing provisions of this code, save in so far as they are inconsistent herewith, the following are General Average Acts:—) 是の規定あるがために諸種の解釋を生じ異論を生ずるに至るべし共同安全說に對する理解なきか或は共同安全說を採用せずして共同利益主義航海の完結主義を採用せる諸國の海損精算人若くは法廷は稍もすれば共同安全主義に據らざる解釋を採るの機會を生ずることあるべし、果して如此ことあり得べしとせば本草案を以て組織的の而して論理的のものなりと稱すること能はざるべし。

本草案は、ヨーク、アントワープ、ルールに洩れたる三の實際的规定を設けをれ

り、一は第二條(c)に於て郵便物の損害を共同海損とせざるることなり二は第六條の末項に於て共同海損たるべき費用及犠牲損害に對して利子を附すべしとする規定なり英國の輿論は利子を附すべきものなりとの主張に傾きつゝあり三は草案の終りにある表(Schedule)にして refrigerating machinery 并に refrigerating insulation に對する新舊交換差益控除のことあり精算の統一を助長すべき實際上の利益ある規定は單に此の三の規定に過ぎざるなり要之「ヨーク、アントワープ、ルールス」を從來の如く採用することゝして必要に應じて之れが補足或は修正を爲せば足るなり、法則主義は採用するに足らず(「メー」氏意見終)

(二)「阿姆斯特ダム」精算人「ヘー、リンド」氏(Dr. A. Lind, advocate and average adjuster, Amsterdam)の意見

エー、リンド氏は非法則主義の主張者なり國際法協會の「マドリッド」會議に於ける同氏の論文(28th Report, Madrid, 1913 Page 67—71)の要領を左に摘録すべし。

「ヨーク、アントワープ、ルールス」は精算人のために信用ある有益なる手引なり Dr. E. N. Rahusen 氏が一八九〇年の本協會の報告書中に述べたる所の「ヨーク、アントワープ、ルールス」の規定は容易に變更すべきにあらずとの警語は正鵠を得たるものなり然れども裁判所の判決例等に就て之れを觀るに「ヨーク、アントワープ

ルールの規定の或ものは十分に其意味の判然し難きものあり此等は改めざるべからず。

「ドウドル」(Dowdall)氏は一九一〇年の倫敦會議の報告に於て(p. 564 of Report, London, 1910) 共同海損法典編纂の必要と題する論文を提供せり同氏は其の論文に於て「ヨーク、アントワープ、ルールス」は共同海損の一般的法則(General principles)に關して不完全なりと謂へり果して不完全ならば一般的法則を含める必要なる規定を「ヨーク、アントワープ、ルールス」に加へて以て其不備を補ふことを得べし斯くせば現に廣く世間に知られ且久しく慣用せられざる所の「ヨーク、アントワープ、ルールス」をして共同海損法を統一すべき國際條約の適切なる基礎たらしむることを得べし各國の共同海損法の一覽表(Collated Summary)を視るに(p. 395, Paris Report 1912) 本誌第三十二卷第十一號一頁第二條の共同海損行爲の性質と題する部分以外には法律上の原則を發見せず此の第二條に於て共同海損の要素を含める所の定義を設けをれり(註二)而して米、白、英、佛、獨及び和蘭陀の六ヶ國の法律は全然この定義と一致せることが其の六ヶ國より報告せられをれり獨り諾威の法律のみは此の定義と少しく異なれることが報告せられをれりされば共同海損に關する法

則は、世界各國同一なりと言ふことを得べし果して同一なりとせば殊更らに國際法の規定として原則を設くるの必要はなきが如し。

(註二)一覽表に現はるゝ所の第二條の全文は左の如し

“A General Average Act is an extraordinary act voluntarily and reasonably done in the course of a sea voyage by order of the person in charge of the ship for the purpose of preserving collectively the interests which are at the time involved in the adventure, from some common imminent peril.”

即八箇の要素あり

1. Extraordinary (非常)
2. Voluntarily (任意)
3. Reasonably (相當)
4. In the course of a sea voyage (航海中)
5. By order of the person in charge of the ship (船舶を支配せる人の命令)
6. For the purpose of preserving collectively (共同保存の目的)
7. The interests involved in the adventure (團體に包含せらるゝ所の利害關係物)
8. From common imminent peril (共通の急迫せる危險)

吾輩(リンド氏)は此の一覽表中此以外に猶原則と認められべきものを發見せんと努めたるも能はざりき

ドウドル氏が原則として取扱ひをるものの中には實は原則にあらずして單に共同海損行爲の結果を如何なる邊まで延長すべきかの問題に過ぎざるものあり共同安全説と言ひ或は共同利益説と稱ふるものも原則の問題にあらずして共同

海損行爲の結果の適用の問題に過ぎず、故に必要に應じ、ヨーク、アントワープ、ルールスを修正し擴張すべきものにして此の規定以外に不必要なる法案を編成すべからず若し法案を作れば夫れと、ヨーク、アントワープ、ルールスとの間に争闘を惹起するを免がれざるべし斯くては共同海損に關して現に達成せる所の國際間の了解を廢滅に歸せしむるの虞れあり。

却説前に述べたるが如く、ヨーク、アントワープ、ルールスも現在の章句の儘にては實際に故障あり、今次に二の實例を示すべし。

和蘭陀の判決によれば、ヨーク、アントワープ、ルールスの第八條の適用に付き危険の存在は必要條件にあらずとあり即和蘭陀の裁判に於ては第八條を第七條と對照して考察し第七條には共同海損行爲を成立せしむるには危険の狀態 position of peril にあることを條件とせるも第八條には斯る條件は規定なきが故に攔坐せる船舶より積荷を瀕取りて船舶を軽くする費用は本船が危険の狀態にあると否とを問はず共同海損として許容せらるべきものなりと決定せられたるなり和蘭陀法廷の解釋は果して正當なるやは明ならず（猶 Ulrich III, p. 208, note c を見よ）英國のロンズ氏 (Lowndes, 5th ed. 203.) によれば船舶が「テームス」河の泥丘に安

全に坐洲せる場合に於て積荷の陸揚費用を共同海損とすべしと云へり即氏は全然危險を度外視せるなり、何れが第八條を正當に解釋せる說なるやは今暫く之を措くこととして兎に角第八條が不明瞭なる規定なることは明かなり。

若しも共同海損行爲を定義せる一の新條文を「ヨーク、アントワープ、ルールス」に設くるならば第八條は今の儘とし而して第七條の危險の狀態 (in a position of peril) の文句を削除すべきものなり、もし「ヨーク、アントワープ、ルールス」に新なる一般的规定を設けざるものとせば第八條に「in a position of peril (危險の狀態) なる文句を挿入すべきものなり他の一の實例は「ヨーク、アントワープ、ルールス」第十七條に規定せる運賃の共同海損負擔價格の問題なり第十七條によれば運賃より控除すべきものは港の諸費用 (port charges) 並に船員の給料 (crew's wages) なり此の港の諸費用 (port charges) とは如何の問題なり。

英國に於ては總ての費用、積荷の陸揚費用、運河の通航料等を含む控除するの慣習あり (Lowndes, p. 347) 獨國の慣習も英國と同様なり和蘭陀にては「アムステルダム」の精算人は運賃の一割を控除せり「ロッテルダム」の精算人は陸揚費用を含める所の實際の費用を控除せり此等は何れも誤まれり第十七條の port charges なる文

字の意味は判然たるものなり元來「ヨーク、アントワープ、ルールス」は嚴格に解釋され適用さるべきものなり國際的の統一を維持せんと欲せば類推論的解釋は容るべからず「ロンズ」氏自身も港の諸費用 (port charges) と運河の通航料 (canal dues) との間には判然たる區別あることは認めをれり (p. 35) 英國海損精算人の實行規則第三十二條には運賃より控除すべき諸費用を示せり而して之れによれば矢張り port charges とありて一般的費用にまで及ぼしをらず是れ寧ろ不思議のことなり吾輩は「ヨーク、アントワープ、ルールス」第十七條を修正して共同海損行爲の行はれたる時に船舶滅失せば要せざるべかりし所の總ての費用を運賃より控除することに改めんと希望するものなり。

エー、ランド氏が國際法協會の一九一四年發行の Council Reports に掲載せる論文の要旨左の如し共同海損に關する國際法典の存在は有益なりや草案は之を國際法典として採用するの價值ありやと題せり Council Report, 1914 p. p. 200—206 (此の論文は一九一四年「ヘーグ」に開かるべき會議に提出さるべかりしものなり) 共同海損に關する國際法は (International Law) 不必要なり現在提供せられつゝある所の草案を國際法典として用ふることは絶對的に不可なりと吾輩は強く主張する者

なり試に本問題の沿革を述べしめよ一八六四年英國のヨーク市 (City of York) に於て開かれたる共同海損に關する社會學振興學會の第三回國際會議は場合規定主義に基く所の十一ヶ條の共同海損に關する規定 (Rules) と (Wendt p. p. 205—207) 十二箇條の決議案 (Resolutions) を通過せり (Wendt, —Maritime Legislation p. p. 207—209) 而して其決議案の第三條は實に左の如し『本會に於て今回決議したる規定は國際共同海損法の基礎として之を採用すべきものなり』とあり一八七六年「ブレメン」に於て開かれたる第四回の國際法修正編纂協會に於て國際共同海損法委員會 (Commission upon International General Average Law) なるもの初めて常設機關として組織せられ其後引續き共同海損統一の問題を國際法協會の問題として討究することとなれり而して此の「ブレメン」會議に於ては獨逸商法中の共同海損の定義の如きものを基礎として國際法典を編成することを其の目的とすべきものなりとの説が勢力を占めたり次で一八七七年アントワープに開かれたる第五回の國際會議に於てはWendt氏は開會の辭に於て述べて曰く「ブレメン」の委員が提出せる意見に依れば獨逸商法を本會討議の原案として採用せんと希望せり然れども「ヨーク規定」(York Rules) を基礎として討議を進むるに如かざるべし其理由はYork Rules

は共同安全主義と共同利益主義との兩者の互譲的精神の上に定められたるものなればなり「ブレメン」委員は獨商法の下せる定義を採用せんと希望せるも是れ不可なり抑も York Rules が獨商法の定義の如きものを採用せざりしに就ては理由あり即ち共同海損の必要なる條件を僅かの條文の下に包容せしむることは困難なり云々と而して「アントワープ」會議は York Rules を基礎として討議をなし決議したり、「ヨーク」規定は十一箇條なりしが「アントワープ」會議に於ては猶一箇條を追加して都合十二箇條となれり是れ即 York-Antwerp Rules, 1877 なり而して本會議に於ては各國政府を動かし本規定を採用せしめんことに努力すべき旨を決議したり、國際法草案(ドウドル氏が註釋附にて出版せる小冊子なり本誌第三十二卷第一號八頁)の卷首に何れの國に於ても「ヨーク、アントワープ、ルールズ」を以て法典の基礎とせんことを企てるものなかるべし云々とあるも是れ誤まれるの甚だしきものなり。

何れにもせよ國際法を採用せんとの考案は不必要なることゝして捨てられたるなり一八七八年に倫敦に於ける船主協會の總會に於て會頭 Atkinson 氏は一の決議を提出して通過せり即ち其決議に依れば本協會の意見として最良の方法は

一方に於て船主、商人、保險者一致の上にて船荷證券及傭船契約書に約款を挿入して『共同海損は、ヨーク、アントワープ、ルールズに準據して精算さるべきものなり』とのことを定め他方に於て保險證券の foreign general average clause の文言に "or York Antwerp Rules" なる文句を追加するに加かざるべしとの決議をなしたり茲に於て精算統一の目的は有効に達せらるゝに至れり、一八九〇年に「ヨーク、アントワープルールズ」の修正の行はれたる時に於ては最早や國際法典を主張するものなかりしが如し。

却說國際法の目的とする所は實際の統一にあり法律自身の統一を求むることが實際上の統一を求むる上に必要あるやを考ふるに抑も統一は二の手段によりて得らるべし法律に據ると契約に據ると是れなり上に述べたる規定の沿革に徴するに本協會は最初は統一したる法律 (uniform law) に依りて此の目的を達せんと考へたり然るに本國際法協會は後に至りて契約によりて統一を圖らんとするに至れり而して後者の手段によりて統一は現に求め得たるなり共同海損の原則に關する英國と歐洲大陸との間の重大なる不一致は取去られたり而して現在殘る所の不一致は極めて些細の點のみなり共同安全主義 (physical safety theory) と共同

利益主義 Common benefit theory との間の争闘は今や過去のことになり、屬し共同利益主義が勝利を得たるなり而して此の統一は「ヨーク、アントワープ、ルールス」に依りて得られたるなり「ヨーク、アントワープ、ルールス」は法律上の意味に於て所謂法典 (code) とは稱し難かるべし。

「ヨーク、アントワープ、ルールス」に於ては共同海損の原則 (principles) は法律的规定の形式に於ては表はされをらざれども本規定 (Rules) は確固たる統一的の原則の上に編成せられたるものなり而して之に依て世界を征服したるなり、今更らに共同海損國際法典を求むるの必要何れにありや。

今一ツ國際法典に對する重大なる障害あり何れの國に於ても現に陳腐に屬せる法律も之れが改正は最も困難とせらる我が和蘭陀國商法は一八三八年の日附を有するものなり和蘭陀國ほどにはあらずとするも何れの國に於ても議會を動かして法律を制定せしむることは容易にあらざるなり共同海損に關する國際法の如きも若し之を制定するとして他日陳腐に歸し改正を要すべき時至るも之を爲すこと甚困難にして共同海損法規は遂に化石するに至るべし然るに「ヨーク、アントワープ、ルールス」は之に反し社會の需要に應じて變化するだけの從順性を備

ふるものなり今例を以て之を示さんに「マドリッド」會議に於て吾輩は「ヨーク、アントワープ、ルールス」第七條と第八條との間の差別を述べ而して第八條に「危險の狀態に於て」なる文句を挿入すべきことを慫慂したり共同海損に關する法則の自然の發展として共同利益説 (Common benefit theory) が次第に實際に勢力を占め共同海損に關する法則が自然に發展して危險の法則 (principle of danger) は第八條以外の更らに多くの場合に對して不用となるの時期來らずとも限らず果して斯る時節到來せば國際法典の如きは進歩上無用の障害物となるべし現に「マドリッド」會議に於て注意し置きたるが如く、提案せられたる法案の他の一つの障害は此の法典とヨーク、アントワープ、ルールスとの間に爭鬭を惹起し現に成立せる國際的瞭解を破壞するに至るべし試みに本法案を吾人が可決するとせば傭船契約書及船荷證券面に於て「ヨーク、アントワープ、ルールス」の代りに之を採用するの約款を挿入するものを生ずべし既に現存せる國際的統一は斯くして傷けらるべし。

草案は「ヨーク、アントワープ、ルールス」に對して何程進歩したるものなるかを比較詮索するに草案は三の部分より成る

第一、初めの三ヶ條は理論的の規定なり、共同海損行為の定義は頗る危險なるも

のなり按ずるに「ヨーク、アントワープ、ルールス」を生み出したる人々が共同海損の原則を窮屈なる容器に閉塞せざりしは實に聰明なる道を探りたるものと謂ふべし、蓋し若し斯く閉塞したらんには其原則を窒息せしめしなるべし前にも述べたるが如く共同海損の制度の主要點に於ては各國差別なきものにして定義は共同海損制度の堅實なる進歩の障害となるに止まるなり。草案第二條に共同海損行爲の當然の結果 (reasonable consequence) たる總ての損失損害並に費用は共同海損なりとあるが此の當然 (reasonable) なる文字は甚だ漠然たるものなれば從來共同海損として取扱はれざる損失損害例へば避難港に於ける積荷の損傷の如きも之が爲めに共同海損として看做さるゝに至るべし。草案第二條 (b) の如きは悲しむべき退歩的規定と云はざるべからず一八九〇年に「ヨーク、アントワープ、ルールス」第一條を次の如く訂正すべき動議の提出せられたることあり(註三)即「運送の一般の習慣に従ひ且運送契約に違反せずして甲板に積載せられたる木材、タール及樹脂の投荷は其投荷が共同安全の爲めに行はれたる場合に限り共同海損として補償せらるべし」との修正案が提出せられたるも出席會員多數の反對のために否決せられたり「リバプール」の會員の一人は其修正に對する反對意見として甲板に餘り高く

積荷を積む爲めに失はるゝ人命甚だ多きことを警告したり然るに今年一九一四年に至りて恰も一方本協會の他の部會に於ては甲板積みの危險を豫防すべき議案の上提せらるゝに際して他方に一八九〇年に否決せられたる案と同じき案而かも夫れよりも一層廣く各種の積荷を包容する所の新案の通過を要請せらるゝなり而かも其の新案には「運送契約に違反せずして」の條件も附きをらざるなり。

(註三)「ヨーク、アントワープ、ルールス」第一條甲板積々荷の投荷に關する條文は一八七七年の規定舊規定と一八九〇年の規定(新規定)と全然同様なり。

草案第三條は過失に因る損害の問題なるが斯る規定を認容すべき必要何れにありや彼の一九〇三年のアントワープ規定(Antwerp Rule, 1903)は實際社會に歡迎せられず吾輩の知れる範圍に於ては斯かる約款を挿入せる備船契約書なし。

第二、次に草案の第四條(共同海損を分擔すべき利害關係物)、第六條(共同海損額の評定)第七條(共同海損を分擔すべき利害關係物の評價)、第九條(共同海損の起る格別の場合)及第十條(避難港諸費用及代用費)は何れも大體に於て「ヨーク、アントワープ、ルールス」に設けられたると同様なる規定なり草案の施したる變更増補は固より悉く改善とのみは云ひ難し元來「ヨーク、アントワープ、ルールス」の文章は其

簡單明瞭なる點に於て英語の標本なり然るに草案は此の美點を缺ぐ所多し例へば「ヨーク、アントワープ、ルールス」第十六條を草案第六條(4)と比較せよ容易に其優劣を鑑別し得べし却說此等の條文に關し次の批評を試むべし。

草案第四條、或は決定的に陸揚げせられざる積荷「(or not permanently discharged)」なる文句は明瞭を缺けり、誤解を生ずべし。

歐洲の各國及米國の慣習に従へば底荷のみを有せる船舶に就ては共同海損の問題を生ぜざるなり然るに獨り英吉利に於ては斯る場合共同海損を生ずるの慣習あり(ドウドル氏の小冊子の註を見よ)按ずるに大陸の習慣は此の點に於ては英國に比して共同海損の原理に適應せるものと云ふべし草案第六條(1)に於て相當(reasonable)なる文字は何を意味するや海損精算人は造船所の勘定書を檢査して其代價の不當ならざるやを決定すべきものなるや固より精算人は其勘定書が實際に修繕されたる費目の勘定書なるや否やを檢閲するの義務あるも其以上の責任はなき筈なり、草案第六條(2)も頗ぶる疑問に屬す草案第六條(4)及(5)は實際起るべき總べての場合に涉りをらず從て「ヨーク、アントワープ、ルールス」第十六條の簡明なる文言の方が優れり、草案第六條(6)の「新なる積荷の契約及積込みに要する時

間の旋泊料の控除の件は共同海損の原理に適合せず。(未完)