ポッドキャスト：An Eye on P&I エピソード 9
P&I 保険と船舶保険の関係　日本語訳テキスト

ポッドキャスト：An Eye on P&I は、Marsh Global Marine, Cargo & Logistics 部門のスペシャルアドバイザーであるジョン・トゥルーがクライアントアドバイザーであるクロエ・テイラーの質問に答える形式で P&I 保険について解説をしていくものです。

クロエ・テイラー（以下、クロエ）：　皆さん、こんにちは。マーシュ・マリンの P&I ポッドキャスト「An eye on P&I」のエピソード 9 へようこそ。今回もクロエ・テイラーが、同僚のスペシャルアドバイザーのジョン・トゥルーと一緒にこのポッドキャストをお届けします。

第 8 話では、引受部門の役割について見てきました。これで皆さんは、ミューチュアル P&I システムがどのように機能し、提供され、どんなリスクがクラブルールでカバーされるかお分りになったと思います。

よく「船体保険でカバーされないクレームは、P&I でカバーされるはずだ」という言葉を耳にします。その逆も然りです。それは正しいのでしょうか？P&I カバーと船体保険はどのように相互に関係するのですか？

ジョン・トゥルー（以下、ジョン）：それはいい質問ですね。ただ、残念ながら答えはそれほど単純ではないのです。

基本的には、船主の船体保険と P&I 保険が連動しているというのは本当です。だからこそ船主は、潜在的な損失や責任が保険でカバーされているという安心感をもって、夜に幸せに眠ることができるのです。

非常に大まかに言えば、船体への損害は船体保険の保険会社がカバーし、第三者への責任は P&I クラブがカバーするということです。簡単な例を挙げると、例えば船がドックに衝突し、ドックと船に損害を与えた場合、P&I はドックの損害をカバーし、船体保険会社は船自体の損害をカバーします

クロエ：ということは、両者が完璧に噛み合えば、船主が直面する損失のほとんどをカバーできるはずですね？

ジョン：はい。しかし、P&I 保険と船体保険は連動するはずですが、実は重複する可能性もあります。説明しましょう。リスクによっては、船体保険でも P&I 保険でもカバーできるものがあります。例えば、有名な船体保険引き受けのノルウェー海上保険プランでは、船体保険で固定物や浮遊物に対する損害をカバーするのが通例です。つまり、先ほどの例に戻ると、船がノルウェー・プランの保険に加入していた場合、船体保険会社はドックの損害と船の損害の両方をカバーすることになるのです。このため、船主のために保険を手配する際には、二重保険につながるような重複がないことを確認することが重要です。

もちろん、標準的な船体保険や P&I 保険ではカバーされない用船料の損失などの責任が発生する可能性もあります。そのようなリスクは、船主またはブローカーが事前に特定し、可能であれば別途カバーを購入すべきです。
クロエ：船体保険と P&I 保険の契約条件の違いによって、他にも重複するかもしれない領域はありますか？

ジョン：はい、あります。おそらく最も重要な例は、衝突リスクのカバーに関するものでしょう。というのも、2 隻の船舶が衝突に関与し、両方の船舶に責任がある場合、損害を被った者と損害を引き起こした者、その両側面を持つ当事者達と向き合うことになるからです。

各船が被った損害は、それぞれの船体引受保険会社によってカバーされるので簡単です。しかし、各船が相手船に与えた損害に対する責任については、衝突リスクとして知られているものですが、船体引受保険会社か P&I 引受保険会社のいずれか、あるいは条件によっては両方がカバーすることになるのです。先ほど申し上げたようにこれは複雑です！

クロエ：確かに複雑そうですね。説明してもらえますか？

ジョン：はい。そのためには、ここで少し歴史を振り返っておきましょう。このポッドキャスト 1 でお話ししたように、伝統的にロンドンの船体引受会社は衝突リスクを 100%カバーすることを拒否してきました。船主がそのリスクの一部を引き受けざるを得なくなれば、より慎重になり、衝突事故の減少につながると考えたからです。そこで、衝突リスクの 3/4 だけをカバーすることとし、船主は一種の免責金額として残りの 1/4 を負担しなければなりませんでした。

しかし、衝突のコストが増大するにつれ、船主は衝突リスクの 1/4 を負担することさえ困難になってきました。そして、その困難さから、まさにそのリスクをカバーするために最初の相互 P&I クラブが誕生しました。それ以来、多くの船主は衝突リスクの補償をその基準で分割しており、P&I クラブ 1/4、船体保険会社に 3/4 付保しています。

しかし、現在では、この取り決めがすべてのオーナーに当てはまるものでもありません。ノルウェー・プランのようないくつかの船体保険では、衝突リスクはすべて標準的に船体保険でカバーされます。一方 P&I クラブ側も、要請があれば 1/4 だけでなく、4/4 すべてをカバーする用意があります。

クロエ：では、衝突リスクがカバーされているかどうか、カバーされている場合はどの割合でカバーされているのか、P&I の加入証書を見て確認する必要がありますね。

ジョン：その通りです。

クロエ：簡単な実例があれば、より分かりやすいのですが、いかがでしょうか。

ジョン：それは素晴らしいアイデアだ。では、例えば A 船が B 船と衝突し、両船とも損傷したとしましょう。手始めに、A 船の視点からすべてを見てみることにします。

A 船は、船体保険契約に基づいて自らの損害を回収します。しかし、A 船は B 船が被った損害に対する賠償責任もカバーする必要があります。

Copyright © 2025 Marsh LLC/Marsh Broker Japan Inc. All rights reserved.

A 船がノルウェー・プランで加入していた場合、または P&I クラブで 4/4 衝突リスクをカバーしていた場合、問題は非常に簡単です。B 船が 100 万米ドルの損害を被り A 船が衝突の全責任を負うことが判明した場合、A 船の衝突リスクを引き受けている保険者が請求を全額カバーすればよいだけです。しかし、実際には 1 隻の船舶が 100%衝突の責を負うことは非常にまれであるため、2 隻の船舶間の過失は、相互の合意または裁判所もしくは法廷によって配分されなければなりません。仮に A 船と B 船の過失が半々であった場合、A 船は B 船の損害の半分、つまりこの場合は 50 万米ドルを支払えばよいことになります。

一方、仮に A 船が船体引受保険会社に 3/4、P&I クラブに 1/4 の衝突リスクを付保しており、A 船と B 船の責任割合が 50/50 であった場合、A 船の船体保険の引受保険会社は US$375,000、P&I クラブは US$125,000 を支払うことになります。言い換えれば、50 万米ドルの責任は保険者間で分配されるのです。

もちろん、絵を完成させるためには、B 船の視点からもすべてを見て、同じことをしなければなりません。

クロエ：これは明瞭ですね。しかし、実際に衝突事故が発生した場合、誰がクレームを処理するのか。特に P&I クラブがリスクの 1/4 しかカバーしていない場合には、混乱が生じるのではないでしょうか？

ジョン：実際には、問題になることはほとんどありません。これは、P&I クラブの方が大規模災害の処理について豊富な経験を持っており、船体保険者側は、一般的にその専門知識を喜んで頼りにしているためです。もちろん、進捗状況や進展についても常に P&I クラブから通知を受けています。

また、衝突は重大な事故となることが多く、衝突事故から生じる賠償請求の多くは、汚染、人の負傷、死亡、貨物の損傷、最悪の場合は船骸の撤去など、いずれにせよ P&I の性質を持つものですから。

クロエ：確かに保険金請求は非常に高額になるかもしれませんね。P&I クラブは非常に高いカバー限度額を提供しますが、船体引受会社のカバーは船の価額に制限されています。では、衝突責任が船体カバーの金額を上回った場合はどうなるのでしょうか？

ジョン：それは非常に良い質問です。そして、超過カバーの問題は、実は衝突事故のクレームだけに限らないのです。

例えば、ノルウェー・プランで 2,500 万ドル相当の保険に加入している船舶が、ドックと衝突した場合のクレーム事例を考えてみましょう。この例では、衝突によりターミナル側の 2 基の岸壁クレーンに損害を与えたとして、船主に対して多額の損害賠償請求がなされたと仮定します。請求総額は 6,000 万米ドルです。その場合、船体引受保険会社の賠償責任の範囲は、その保険の付保限度額、すなわち 2,500 万米ドルとなります。超過する 3,500 万米ドルの責任額は P&I クラブから回収できます。

ただし、P&Iクラブのマネージャーはまず、その船舶が「適正価額」で船体保険に加入していたかどうかを確認しなければならないのです。

クロエ：それはなぜですか？

Copyright © 2025 Marsh LLC/Marsh Broker Japan Inc. All rights reserved.

ジョン：そうですね、船が正しい価額で船体保険を付保していなければ、P&Iクラブが本来妥当な金額以上の支払いを要求されることになるからです。

先のクレーンの損害を例にとると、船舶には 2,500 万米ドルの保険がかけられていました。ただ、この船の市場での適正価額が 3,000 万米ドルだったとすると、この船は事実上、正しい保険金額で加入していなかったことになります。もし船舶に適切な保険がかけられていれば、P&I クラブが負担する金額 3,500 万米ドルではなく、3,000 万米ドルになったはずなのに。これはかなり大きな違いでしょう？

クロエ：では、ドックとクレーンに衝突した際に船自体も損傷した場合はどうなるのですか？

ジョン：これは船体保険証券により、衝突責任とは別枠で、同じく付保額まで補償されます。しかし、この場合は当然クラブから超過部分の補償を受けることはできません。そのため、特にマーケットが上昇している状況では、船主が船体の価値を定期的に見直すことの重要性を示しています。

クロエ：今説明した原則が、衝突のケースではどのように適用されるのですか？

ジョン：そうですね。原理は似ているのですが、船同士の衝突クレームのシナリオはもう少し複雑になります。

まず、船体引受保険会社が衝突リスクの 4/4 をカバーするのか、3/4 をカバーするのかに関係なく、被保険者の船舶（すなわち A 船自体）が被った船体損害については、A 船の価額に基づき設定された船体保険の限度額が適用され、そして、衝突相手である B 船に対する賠償責任についても、同じく A 船の船体保険の限度額が別枠で設けられます。

したがって、これらの補償は合計額ではなく、それぞれ個別に適用されるべきものということです。仮に片方のカバーが完全に使用されなかった場合（例えば、船舶 A が被った損害）でも、使用しなかった残額分を、B 船への責任の不足額に充てることはできないのです。B 船の損害に対する超過カバーは、A 船の P&I クラブに求める必要があります。

クロエ：船体保険と P&I 保険が相互に関与する他のカバーはありますか？

ジョン：はい、あります。最後に 2 つお話します。

第一に、共同海損とサルベージに対する船舶の分担金があります。この分担金は、船体保険契約のもと、船体保険会社によってカバーされます。

ご存知のように、共同海損とサルベージに対する船舶の拠出金は、共同海損のアジャスターが査定した船舶の価値に基づいて算定されます。船舶保険の保険金額に基づいて算出されるものではありません。そのため、アジャスターの査定額が保険金額よりも高くなる場合もあるのです。

このような場合、船体引受保険会社の立場は厳格で、あくまで保険金額に基づいた分担金しか支払わないため、船主には不足金が発生する可能性があります。このような場合、P&I クラブは不足額をカバーしますが、それは船主が適正な保険価額で船舶保険に

Copyright © 2025 Marsh LLC/Marsh Broker Japan Inc. All rights reserved.

加入していたことを証明できる場合に限られます。言い換えれば、保険価額がその状況において妥当であったということです。この要件を満たすには、船主は船体価格を定期的に見直していたものの、市場価格が急上昇したのだということを証明しなければなりません。要するに、保険金額が不足してしまったことの説明に説得力が必要なのです。

最後に、ご想像のとおり、戦争リスクの分野でも船体保険と P&I 保険のアンダーライターが密接に関係しています。しかし、これもまた複雑な分野ですので、単体のテーマとして別のポッドキャストで放送する価値があると考えています。

クロエ：では、次回は P&I の戦争リスク・カバーをテーマにしますか？

ジョン：いや、皆さんとしては、もう少し簡単な話題を希望するでしょう。次回は用船者賠償責任保険（CLI）について話そうと思います。

本テキストに関するお問合せは以下までお願いいたします。

マーシュ ブローカー ジャパン株式会社
03-6775-6100 代表）
Jp.Info@marsh.com
〒107-6216　東京都港区赤坂 9-7-1 ミッドタウン・タワー
www.marsh.com/jp/ja

マーシュについて

マーシュはマーシュ・マクレナン（NYSE:MMC）の一員であり、世界有数の保険仲介およびリスクアドバイザーです。マーシュ・マクレナンは、リスク、戦略および人的資本の分野における世界的リーディングカンパニーであり、マーシュ、ガイ・カーペンター、マーサー、オリバー・ワイマンの 4 つのビジネスを通じ、世界 130 ヵ国以上においてクライアント企業にサービスを提供しています。マーシュ・マクレナンは、年間総収入 230 億ドル、総勢約 85,000 名以上のスタッフを擁し、未来への確かな視点を通じて、ビジネスを成功へと導くサポートをいたします。詳細については、marsh.com,LinkedIn,X をご覧ください。

Copyright © 2025 Marsh LLC/Marsh Broker Japan Inc. All rights reserved.

本書（当社が行った提言、分析または助言がある場合はこれらを含み、以下総称して、「当社の分析等」といいます)は、個別の状況に対する助言として理解されることを意図するものではなく、またそのように依拠されるべきものでもありません。本書に記載の情報は、当社が信頼に足ると考える情報源に基づくものでありますが、正確性について当社は何らの表明または保証をするものではありません。当社は、当社の分析等を最新のものに更新する義務を有せず、本書をお読みの方または他の第三者に対して、本書に記載のいかなる事項についても何らの責任も負いません。保険数理、税務、会計または法務に関する記載があっても、それらは当社の保険ブローカー/代理店およびリスクコンサルタントとしての経験のみに基づくものであり、保険数理、税務、会計または法務に関する助言として依拠されるべきものではありません。それらの問題については、本書をお読みの方が各自で専門家・アドバイザーに照会頂く必要があります。 当社の分析等における数理的モデル、分析または予測は、それぞれ固有の不確実性を有しており、基礎となる仮定、条件、情報または要因が不正確、不完全または不確定である場合、当社の分析等は相当の影響を受ける可能性があります。当社は、保険約款の適用または保険会社（再保険会社を含む）の財政状態もしくは支払余力について何らの表明や保証をするものでもなく、また特定の補償内容が入手可能かどうかもしくはそのコストまたは契約条件につき、何らの保証をするものでもありません。当社の助言または推奨の有無にかかわらず、保険による補償の金額、種類または条件についての意思決定は、最終的には保険契約者の責任においてなされるものであり、当該保険契約者が特定の状況および財政状態に適した補償内容を定める必要があります。

本書の全部または一部の無断開示・複写・複製・転載等を禁じます。

Copyright © 2025 Marsh LLC/Marsh Broker Japan Inc. All rights reserved.