

したもの（これは主として地方調達品中の雑品類で手数を省くため試練しないことにしている）。

5 用品割掛回収過不足額の整理 用品勘定は収入と支出とが完全に一致することを理想とするが、実際には年度中間に用品割掛率を変更して、収支のバランスをはかっても多少の過不足額が生ずる。この場合は毎年度末においてこの過不足額を精算し、収支をゼロにして翌年度新たに勘定を起すようになっている。よってこの過不足額は、用品収入の項（借方差額振替および貸方差額振替）として記入し、その過不足相当額を、損益勘定各項の貯蔵品決算科目に、決算額に比例して振替整理されるのである。

用品割掛は以上のほか例外的取扱として、受託工事、あるいは駐留軍受委託工事等の場合にも適用しているが、これらに対してはそれぞれ割掛率を別途に定めている。（間中芳雄）

よきさし 斧指 トンネル工事の場合、支保工の建込や撤去作業を専門に行う労務者。斧指は単に設計どおりの支保工を建込むばかりでなく、トンネルの土圧に注意して支材を選び補強も行う。トンネルの安全な施工は斧指の技りょうにかかるといわれる。（松島甫）

ヨーク・アントワープきそく ヨーク・アントワープ規則
(英)York-Antwerp Rules (独)York-Antwerpen-Regeln (仏)Règles d'York et d'Anvers 貨物を船舶または航空機で輸送する場合に、事故が発生した際積荷の重量を少なくし、または不時に避難の港またはその他の場所に航行することによって、共同の安全を保つことがある。かかる措置に伴って積荷の損害または滅失、船舶または航空機の損傷があり、措置そのものに費用を要するのが普通である。このような諸部面の損失は関係の積荷、輸送機関の共同の安全を保つために生じたものであるから、利害関係人の間では、この損失を共同して負担し、損失に対して適当な割合をもって賠償をするという制度がある。これは今日までは海運においていちじるしく発達し、いわゆる共同海損として知られている。日本ではこの制度の大綱が商法の海商編海損の章に規定されている。それによれば (1) 共同海損は各利害関係人が、共同の安全により保存することのできた船舶または積荷の価額および運賃の半額、ならびに共同海損たる損失額を含めた総額の割合に応じて賠償を分担すべきこと (2) この内船舶の価額は到達の地および時における価額、積荷の価額は陸揚の地および時における価額（滅失により支払うことを要しない運賃その他の費用を控除する）とすること (3) 共同海損の分担者は船舶の到達または積荷の引渡のときにおいて、現に存する価額の限度でのみ責任を負うことなどの旨が定められている。かかる共同海損に関する諸国の制度の準拠原則となり、かつ制定法の不備を補充する原則となっているのがヨーク・アントワープ規則である。

一般に海商に関する法規は諸国の間に能うかぎり統一がなければ、その運用に不便であることは容易に理解されるが、共同海損についても事情は同じである。1864年にイギリスのヨークで会合した諸国海運事業者会議で、共同海損の国際的約款が作成された。いわゆるヨーク規則がこれである。その後1877年にアントワープに会合した国際法学会においてヨーク・アントワープ規則が採択され、さらに1890年にリバプールでの同会会議はこれを改正し、なお1903年アントワープ会議で追補し、ついで1924年にストックホルム会議で整備され、現行のヨーク・アントワープ規則が完成された。

同規則の内容をなす主要条項を概説すればつぎのとおりである。

1 共同海上危険 (common maritime adventure) に含まれている財産の共同の安全のために、故意かつ合理的に (intentionally and reasonably)、異常の犠牲を供し、または異常の費用を生じた場合にかぎり共同海損行為 (general average act) を認める。

2 共同海損行為の直接の結果たる損害、滅失または費用のみを共同海損と認める。

3 正当に共同海損と認めらるべきことについての挙証責任は、このことを要求する者がこれを負う。

4 共同海損の分担請求権は、犠牲または費用の原因が過失によるときも変更を受けない。ただし過失者に対する求償権を妨げない。

5 投げ荷 (jettison) は承認された取引慣習 (recognised custom of trade) にしたがって運送された積荷でなければ、その損失を共同海損として賠償してはならない (規則第1条)。

6 避難港などにおける費用 (1) 船舶が事故・犠牲またはその他の異常の事情 (accident, sacrifice, or other extraordinary circumstances) の結果として避難港に入り、またはその船舶の港もしくは地に帰ったときは、その入港の費用などは共同海損と認められる (2) 避難、船舶の港または地における積荷、燃料または貯蔵品の積卸あるいは船内荷役の費用は、これらの役務が共同の安全のため、船舶の一定の修繕、航海の続行のために必要であるときは共同海損と認められる (規則第10条)。

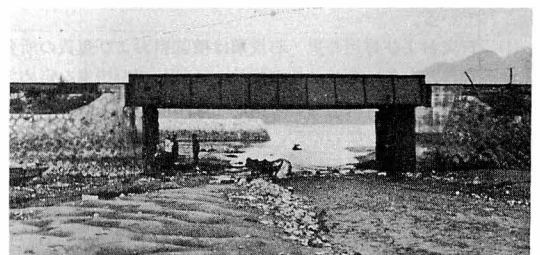
7 船舶が事故・犠牲もしくはその他の異常の事情または修繕のため、港またはその他の場所に滞在する期間における船長・船員その他の海員の給料および食料は共同海損と認められる (規則第11条)。

8 共同海損とみなされるべき修繕費のうち、新旧交換 (new for old) について一定の控除を行う (規則第13条)。

9 積荷の損害または滅失により生ずる運賃の損失は、共同海損行為または積荷の損害もしくは滅失が、共同海損として賠償される場合に、共同海損として賠償されなければならない (規則第15条)。

ヨーク・アントワープ規則は国際法学会において採択されたものであり、国際間の条約または協約ではないが、上述のように諸国の関係法規にその原則が採用されており、かつ船荷証券、用船契約書、海上保険証券にも共同海損については同規則によるべき旨を記載し、この部面では国際的慣習法とも見られることがある。さらに内陸水路運送はもとより航空運送においても、共同損害の処理についてその準拠とされることがある。現にドイツではこれらの運送について関係の問題が発生した場合には、常設共同海損委員 (ständiger Haverei-Kommissar) の報告が考慮されている。——共同海損。

参考文献 リチャード・ローンズ著 今村有訳 共同海損法論。太田康平 海損費用論。(小田垣光之輔)
よくへき 翼壁 橋台背面の盛土をささえ、かつ流水による洗



1. 橋台翼壁