

平成21年(ワ)第28325号 損害賠償請求事件

原告 外23名

被告 株式会社ジャパングレイス 外2名

## 第16準備書面

平成26年1月22日

東京地方裁判所民事第50部 御中

原告ら訴訟代理人

弁護士

弁護士

上記兩名訴訟復代理人

弁護士

### 第1 はじめに

- 1 本件は、被告ピースボートこと [ ] が企画し、被告ジャパングレイスが主催する募集型企画旅行、すなわち第62、63回ピースボート「地球一周の船旅」の旅程中に、チャーター客船クリッパー・パシフィック号の客船としての整備不良、準備不足による船内不具合箇所の多発、エンジントラブルの発生等が原因で、乗客（第62回964名、第63回750名）に与えた各種の身体的・精神的被害並びに旅程スケジュールの変更、帰港の遅れ等の被害を発生させたことにより、乗客の一部から、原因を作った被告らに対して不法行為、債務不履行による損害賠償請求並びに旅行業約款に基づく変更補償金の支払いを請求するものである。
- 2 本書においては、まず、原告らが被った損害について主張を整理した上で、各被告への帰責性について主張を整理し、見舞金や、被告の指摘する判例の射程範囲について主張を整理する。

## 第2 損害

### 1 使用船の変更について

- (1) 被告ピースボートこと 及び被告ジャパングレイスは、トパーズ号を使用することを内容とする旅行契約を解除し、新たにクリッパー・パシフィック号を使用することを内容とする旅行契約の再契約を結んだと主張し、甲第4号証を証拠として挙げる。

この点、甲第4号証には、「なお、使用客船の変更に伴い再契約手続が必要となりますので、宜しくご理解のほどお願い申し上げます。」と記載されているに過ぎず、原告らと被告ジャパングレイスとの間に、再契約を締結した事実は何ら記載されていないのであり、被告らの主張の証拠たり得ない。

もとより、原告らと被告ジャパングレイスとの間において、「トパーズ号を使用することを内容とする旅行契約」ですら、何らの契約書が交わされたことはなく、ましてや、「クリッパー・パシフィック号を使用することを内容とする旅行契約の再契約」について、契約書が交わされた事実もない。

- (2) 仮に、原告らと被告ジャパングレイスとの間に、「クリッパー・パシフィック号を使用することを内容とする旅行契約の再契約」の成立が認められるとしても、被告ピースボートこと 及び被告ジャパングレイスは、甲第4号証の「第62回ピースボート地球一周の船旅にお申し込みの皆様へ大変重要なお知らせ」において、美辞麗句を並べ原告らを信用させ、原告らと契約を結んだものであり、その後原告らが被った被害を考慮すれば、詐欺にも比肩すべき行為と言っても過言ではない。

ア すなわち、甲第4号証において、被告ピースボートこと 及び被告ジャパングレイスは、「トパーズ号が二つ星クラスに対し、クリッパー・パシフィック号は三つ星クラス」とか、「使用客船がトパーズ号からよりグレードの高いクリッパー・パシフィック号に変更」などと記載をしているが、以下に述べるとおり事実とは異なる。

クリッパー・パシフィック号は、1970年に建造された船齡のかなり古い客船であり、しかもトパーズ号と比べても、一回り小さな客船である。

(両客船の概要の比較)

	トパーズ号	クリッパー・パシフィック号
船籍	パナマ	パナマ
全長	195m	194.32m
全幅	27m	24m
喫水	9m	6.7m
総トン数	31,500トン	22,945トン
航海速度	21ノット	17ノット
横揺れ防止装置	完備	完備
乗客定員	1487人	1310人
運航会社	トパーズインターナショナル	インターナショナル・シッピング・パートナーズ

また、クリッパー・パシフィック号の船室（キャビン）は、トパーズ号の船室と比べて狭く（ 本人尋問 p. 25）、公共スペースもない（ 本人尋問 p. 4～5、 本人尋問 p. 8）のだから、設備面のみから見ても、むしろクリッパー・パシフィック号は、トパーズ号に比べてグレードの低い客船であった。

現に、被告ピースボートこと 及び被告ジャパングレイスが、ほぼ唯一の権威あるものとして著名と評する2007年版ベルリッツのクルーズ客船ガイド（乙11の3）によれば、クリッパー・パシフィック号は、「居住甲板（デッキ）の廊下は非常に狭い。船が満員時には、乗客一人当たりのスペース（特にオープンデッキ）は非常に限られている。船室（キャビン）内のテレビデッキは驚くほど小さい（スイートルームを除く）。」、「ほとんどのキャビンは同じ大きさ（小さい）であり、防音が貧弱である。しかし、船齡が30年以上であることを考慮しなければならない。キャビンには、平凡なクローゼットと非常に

小さな保管スペースがある。しかし、乗客はなんとかやっつけていけるようである。しかし、多数の衣服が必要ない短期の集中的なクルーズには十分である（履物はいつもベッドの下に置くことができる。）。浴室は非常に狭い（魅力的というより機能的）。そしてシャワー室にはカーテンがあるが、使用する際には（狭過ぎて）カーテンとダンスするように使わなければならない。」などと記載され、「二つ星+」クラスの客船と評価されている（甲 58）。

イ また、甲第 4 号証において、「チャーターにあたり、弊社の担当者と客船専門家による本船の現地調査も十分に行った」などと記載をしているが、これも以下述べるとおり事実とは異なる。

同様に、平成 20 年（2008 年）6 月 16 日、航海中に行われた経緯説明会においても、被告ピースボートこと 〇〇〇〇 は、原告ら乗客に対し、「それは調査しております。全キャビンも、こちらのスタッフでもう、全部水も、あの、ジャパングレイスのスタッフも一緒になって、調査しています。スタッフも入って調査しました。その段階では出ておったんです。」（甲 50 p. 7）、「いや、あの、全部その表もあります。その時に一つ一つのキャビンの調査も全部こちらで、出航の 3 日前にもやっています。」（甲 50 p. 8）などと説明しているが、これも以下述べるとおり事実とは異なる。

クリッパー・パシフィック号の傭船に際し、被告ピースボートこと 〇〇〇〇 は、2005 年と 2007 年の 2 回、数日のクルーズに利用したことがあるに過ぎない（甲 40、 〇〇〇〇 本人尋問 p. 32～33）。

また、被告ピースボートこと 〇〇〇〇 本人尋問においても、傭船契約を締結（2008 年 1 月 21 日に締結）する直前の 2007 年 9 月に、船舶の傾斜が発生し、ロドス港に 2 ヶ月留置された事実について、インターネット等により容易に知りうる事実である（甲 40、甲 49）にもかかわらず、

「それは知りませんでした、そのときは。」

（ 〇〇〇〇 本人尋問 p. 34）

と陳述し、容易で、しかも基礎的な調査すらも行っていない。

さらに、被告ピースボートこと 達也は、陳述書において、「2007年にも、～客船チャーターの経験豊かな株式会社ジャパングレイスの社員が、同船を訪問し～」(乙14 p. 6)などと陳述する。

しかし、被告ピースボートこと 達也本人尋問において、

「 要するに、営業的な観点からは何度もクルーズされていますから、あると思います。でもしかし、専門的な、技術的な面に関してはおられないと思います。

あなたと同じようなレベルの人はいますか。

船の契約交渉に関してはおられないと思います。」

( 本人尋問 p. 36)

と陳述し、被告ジャパングレイスには、客船の選定において「専門的、技術的な面に関して」能力のある従業員はいない事を認め、陳述は変遷するに至っているのであり、かかる供述の信用性は極めて低い。

## 2 劣悪な船内環境について

- (1) 62回地球一周の船旅の乗客は、平成20年5月14日横浜港を出港するが、その直後から、船内環境が劣悪であることに気がつくのである。

旅客船による船旅の特徴として、旅客船は、乗客を目的地まで運ぶ輸送機関としての性質を有すると同時に、乗客が旅行中多くの時間を過ごす起臥寝食の場として、いわばホテルとしての性質をも有する。

また、客船は、地上のホテルとも異なり洋上を航行することから、いかに劣悪な環境にあっても、予約をキャンセルして他のホテルに移動することなどできず、そこから容易に離脱することができない。

さらに本件では、原告らは、高額な旅行代金を前払いさせられている上、旅行開始後に解除する場合のキャンセル料は旅行代金の100%とされており、一銭も払い戻されないと規定されていることから

(甲 1, 2 末尾の旅行条件第 11 項), 心理的にも, 旅行を途中でキャンセルすることに躊躇するのが自然である。

このように特殊な環境におかれた原告らが被った損害について, 以下, 詳述する。

(2) 個々の船室の問題

ア 船室の水道から黄色または赤く濁った水

飲料水については, 被告ジャパングレイスは原告らに対し, 洗面所の水は飲める旨説明していた。また, 乗船前に配布した「乗船ガイドブック」にも, 飲料水について「船室の水が飲料水としてそのままお飲みいただけます。」と記載されていた(甲 57 p. 8)。

それにもかかわらず, 実際には, 船室の洗面台や浴槽の水道からは, 黄色または赤く濁った水が出た。

この点については, 多くの原告の陳述書において指摘されているところであり, 甲第 34 号証(写真撮影報告書)の写真①, ②, 並びに, 甲第 35 号証(写真撮影報告書)の写真①, ②に現れているとおり, とても飲用には適さないものであった。

その結果, 船室の水を口に含んだ原告ら乗客の中には, 下痢等の症状を訴える者もいた( 本人尋問 p. 4, 本人尋問 p. 10, 甲 25 の 2)。

実際, 原告番号 10 番の 〇〇〇〇は, この水を持ち帰り, 社団法人東京都食品衛生協会に検査を依頼したところ, 一般細菌, 鉄が水質基準を大きく上回っていること等から「食品衛生法に基づく『飲用適の水』の基準には適合しません」との判定が出ている(甲 55, 本人尋問 p. 21~22)。

また, 米国疾病予防センターも, 飲料水について多くの問題点を指摘し不合格の判定をしている(甲 28 の 1~4)。

なお, この点について, 被告被告ピースボートこと 〇〇〇〇 及び被告ジャパングレイスは, 事前の乗船説明会において, 飲み水については, できればミネラルウォーターを買って欲しい旨説明したなどと主

張するようであるが、原告らは誰一人として、そのような説明を受けていない（ 〇〇 本人尋問 p. 4, 〇〇 本人尋問 p. 3~4, 11, 〇〇 本人尋問 p. 7, 14, 〇〇 本人尋問 p. 5~6, ）。

イ 船室の空調の調節ができず、冷えすぎ・暑すぎが随時発生（病人が発生）

船室では、空調の調整ができず、原告ら乗客からは、冷えすぎ、暑すぎといった苦情が多数寄せられた（甲 6, 〇〇 本人尋問 p. 3, 〇〇 本人尋問 p. 3~4, 〇〇 本人尋問 p. 6, 〇〇 本人尋問 p. 6）。

それにもかかわらず、被告らは、空調の問題を修繕、改善することをしなかった。

その結果、多くの原告ら乗客が風邪をひき、船内診療所に診察を求める者が長蛇の列をなす状況になった（ 〇〇 本人尋問 p. 7~8, 〇〇 本人尋問 p. 6~9, 16~17 甲 21 号証）。

ウ 給湯設備が不調で、シャワーや浴槽の使用ができない事態発生又、温水が出ない、熱湯しか出ない等の事態発生

船室のシャワーや浴槽では、温水が出ない、または、温水の温度が一定せず、シャワーの最中に温度が変わってしまう、といった被害が出た（ 〇〇 本人尋問 p. 4, 17, 〇〇 本人尋問 p. 10~11）。

エ フィルターのない空調設備から鉄錆粉やほこりが舞い上がる事態発生

船室内の空調の吹き出し口からは、鉄錆粉やほこりが落ちてくるといった被害があった（ 〇〇 本人尋問 p. 2）。

この点、空調の吹き出し口にフィルターを設置してもらった船室もあったが、さほど効果はなかった（ 〇〇 本人尋問 p. 4~6, 甲 56 号証写真）。

例えば、原告 〇〇 は本人尋問において、空調の吹き出し口にフィルターを設置してもらったあと、吹き出し口にガムテープを貼っ

たところ（甲 56 の①の写真）、ガムテープには、黒い鉄粉のようなものが付着するような有様であった（甲 56 の②の写真）

オ シャワー室等からの水漏れ

船室内のシャワー室から水漏れが発生し、船室の絨毯が水浸しになるといった被害も発生した（ 本人尋問 p. 2～3, 甲 35 の③～⑥の写真, 甲 37 の①, ②の写真）。

また、下水の水漏れが発生し、船室に悪臭が立ちこめるといった被害も発生した（甲 35 の⑦, ⑧の写真）。

カ 騒音被害

船の最後尾には作業場があり、午前 8 時過ぎから夕方遅くまで、ペンを剥がす金槌の音や、グラインダーを回す音等が鳴り響き、船室にいられない程の騒音の被害もあった。かかる騒音は、乗船後間もなく始まり、下船まで続いた（ 本人尋問 p. 4～6, 本人尋問 p. 3～4）。

客船は鋼鉄製であるから音が伝わりやすいため、ペンを剥がす金槌の音や、グラインダーを回す音等の騒音に悩まされた乗客は、原告や に留まらず大勢いた。

キ ベッドに手摺り無し

客室の 2 段ベッドの上部には、転落防止用の手摺りが足元にしかなく、しかも手摺りの高さはマットレスとほぼ同じ高さしかなく、心配で眠れない等の被害を被った原告もいた（甲 54 p. 1）。

実際に、原告番号 1 4 番の は、ベッドから転落し、顔面にあざを作る怪我を負っている（甲 36 の写真）。

ク その他の被害

原告によっては、船室において、トイレからの水漏れ、上階からの汚水漏れ、室内電話が未設置或いは不通、船室のドアのキーにつき、



鍵がかからない、人数分の鍵がない、船内放送設備が不完全で、放送が聞こえないなどの被害を被った。

また、ランドリーサービスにクリーニングを依頼した衣服が戻ってこないなどと被害を被った原告もいた。

(3) パブリックスペースの問題

ア パブリックスペースにおける絨毯の張替え工事

船が横浜港を出港し、シンガポールに着く頃までの間（平成20年5月14日から同年5月23日頃までの間）、船内の廊下や階段といったパブリックスペースにおいて、絨毯の張り替え工事がなされていた。かかる工事の間は、埃が舞い上がり、気管支炎になった乗客も出るくらいひどい状況だった（ 本人尋問 p. 6～7, 本人尋問 p. 2, 甲 37 の③, ④の写真）

パブリックスペースにおける絨毯の張替え工事は、第63回地球一周の船旅においても行われていた（ 本人尋問 p. 4～5）。

それはまさに、原告番号10番 本人尋問 p. 4～5 が陳述書において述べているように、「四六時中マスク着用となり建築工事現場の中で生活をしているような有様だった。出発日から寄港（帰港）まで、どこかずっと工事をしていた。」（甲 33 の 19 p. 2）といった状況であり、原告ら乗客が置かれた状況がいかに劣悪だったかを物語っている。

イ その他の改修工事の実施

船のデッキでは、手摺りのペンキの塗り替え工事をしており、塗装をトンカチで叩き落とす音が船内に鳴り響いた（ 本人尋問 p. 4～5, 甲 37 の⑤の写真）。

ウ 7階トイレ付近でのボヤ

平成20年（2008年）8月17日、7階トイレ付近で火が出て、天井の蛍光灯付近から白煙が上がった（甲 33 の 15 p. 3, 本人尋問 p. 5, 甲 34 の③, ④の写真）。

しかし、その後、被告らからの説明が一切なかった。

洋上を航行する客船において火災が起こった場合、逃げ場がないことから大惨事を招く恐れがあるのであり、原告ら乗客の、船の安全航行に対する不安感が高まった。

エ エレベーター（４基）が故障して、エレベーター内閉じ込め事故発生

平成２０年（２００８年）６月１８日、原告番号１７番の は、船がヨルダンのアカバ港に停泊中、エレベーターに閉じ込められ、２５分間もの間救出されなかった（甲３３の１７ｐ．２）。

その日以外でも、エレベーターが故障し、閉じ込め事故や使用禁止となることが度々発生した（甲３３の３ｐ．２，甲３３の１３ｐ２）。

オ 杜撰な避難訓練

避難訓練は、平成２０年５月１５日と同年８月２９日に行われた（なお、８月２９日は乗客の要請に基づくものであった。）。

しかし、避難訓練とは名ばかりで、単に集合させて名前を呼ぶだけで、避難ボートの責任者も乗客の配分もしない、ライフジャケットの記号と避難場所が異なっているなど、極めて杜撰なものであった（本人尋問 p. 5, 甲 33 の 15 p. 3, 甲 33 の 6 p. 6, 甲 33 の 12 p. 3）。

カ コピーの妨害

船内に設置されていたコピー機は、コピーカードを購入し、乗客は自由に利用できることになっていた。

しかし、平成２０年８月１６日頃以降、被告ピースボートこと

及び被告ジャパングレイスは、コピー機からコピー用紙を回収し、乗客らがコピーをする際に、内容を検閲し、被告らの意に沿わない原稿のコピーをさせない、との措置に出た（甲 7, 本人尋問 p. 10, 20～21, 本人尋問 p. 10～11）。