

## キ その他の問題

工事遅れのため、共同展望浴場は横浜港出港から10日間、コインランドリーは13日間、使用不能であったり、緊急避難誘導灯が設置されていなかったり、7Fオープンデッキの板張りに欠損が存していたり、各所で汚水漏れがあったり、船の整備不良は明らかであった。

その他、レストランスタッフの給仕が不適切であったり、食事も美味しくないなどの問題点があった。

## 3 旅程の変更・遅延について

- (1) 本件訴訟において、本件地球一周の船旅の使用船であるクリッパー・パシフィック号の機関の故障またはドライドックにおける修理等により、本件地球一周の船旅の旅程は、大幅に変更・遅延した。

具体的な旅程の変更・遅延については、平成22年2月3日付け準備書面添付別紙1、2のとおりである。

かかる客観的事実については、被告ピースポートこと 及び被告ジャパングレイスは、平成25年10月11日付け第9準備書面において、ようやく認否したが、概ね争いはない。

- (2) 本件地球一周の船旅に参加した原告らは、旅客船による船旅それ自体を目的としているばかりでなく、様々な寄港地における観光やオプションツアー等をも目的としている。

寄港時間が遅れたり、出航時間が早まった場合には、当然のことながら寄港地での滞在時間が短縮され、原告らは、目的としていた観光を十分にできない等の被害を被った。

また、オプションツアーの時間が短縮されたり、または、ツアーは敢行されても、バスでの移動において休憩時間も取らないなど、原告らは、肉体的精神的苦痛を強いられ、寄港地の観光を楽しむどころではなかった。

たとえば、サララ（オマーン）では1日滞在する予定が半日に短縮され、アカバ（ヨルダン）では2日滞在する予定が1日に短縮された。

この点、原告番号16番の 〇〇 〇〇 は、本人尋問において、

「結局、あなたの目的というのは達成されたんですか。

当然、ただ行くわけではなくて、行って十分な時間を取って、現地を観光することが目的ですから、その面では十分とはいえませんでした。」( 本人尋問 p. 8)

と回答している。

さらに、ラグアイア（ベネズエラ）の寄港は中止された。

寄港中止の理由について、被告ピースボートこと 〇〇 〇〇 ないし被告ジャパングレイスの説明が不合理である点については、平成25年12月4日付け原告ら第15準備書面の8乃至9頁において詳述した。

- (3) さらに、出港の延期に関する乗客への説明についても、被告ピースボートこと 〇〇 〇〇 ないし被告ジャパングレイスの対応は、原告らの被害を拡大させるものであった。すなわち、被告らは、出港の延期に関する情報を正確に把握しておらず、原告ら乗客は、被告らの場当たり的な対応に振り回されたのである。

例えば、63回地球一周の船旅に参加した原告 〇〇 〇〇 (原告番号21) は、以下のように陳述している。

「 いや、翌日じゃなくて当日ですよ。毎日、時間は覚えていないけど、夕方になったら出港します、時間は例えば6時なら6時で、7時なら7時で出港しますと。それに間に合わなかった人はもう置いていきますよと、脅しをかけられるわけです、毎回毎回。

それで、あなたは6時ないし7時と指定された時間に船に戻ってくるわけですね。

そうです。戻ってこんど、私、言葉ができないから、当然帰ってくるわけです。

そうすると、どうなるんですか。

そしたら、また延期になるわけですよ。また1日、1日。」

(原告 本人尋問 p. 7)。

「換金はやっぱり現地通貨しか使えないから、毎日1万円ずつ換金します、そしたら、それは結局、帰船リミットで、もう出航するならほかで使えんから、毎日要らぬ小物を買って。一杯買いました。」

それで、また帰ってくると、翌日に延期されていると。

はい、そうです。

そしたら、また換金して使い切って、また戻ってくる。その繰り返しだったと、そういうことですか。

はい、そうです。」

(原告 本人尋問 p. 8)。

### 第3 帰責性（被告 ISP 社との関係）について

- 1 原告らは、被告インターナショナル・ SHIPPING・ パートナーズ (ISP 社) に対し、不法行為に基づく損害賠償請求権を主張している。
- 2 被告 ISP 社と訴外パール・オーナー・リミテッド社 (POL 社) とは、本件に関して一体の関係にあり客観的関連共同性があるのだから、共同不法行為を構成する。
- 3 上記の関係、すなわち、被告 ISP 社及び訴外 POL 社の注意義務、及び、客観的関連共同性については、原告ら第9準備書面において主張したとおりである。

再言すると、訴外 POL 社は、原告らとの間で、本件地球一周の船旅において旅客運送契約を締結していることから、かかる契約上の義務として、また同時に条理上の義務として、①本件地球一周の船旅に耐えうる海上旅客運送機関としての安全性を備えた客船を提供する義務と、②長期間にわたる本件地球一周の船旅を快適に過ごしうる装備と各種サービスの享受を備えた客船を提供する義務を負っていた（①及び②の具体的な内容は第9準備書面において主張している。）。

他方、被告 ISP 社は、訴外 POL 社が所有するクリッパー・パシフィッ

ク号の運行会社であり、かつ管理会社である。すなわち、訴外 POL 自身の運送業務を被告 ISP に一括下請しているもので、原告らとの関係では、被告 ISP は訴外 POL の履行補助者に該当する。

したがって、被告 ISP 社は、訴外 POL 社の履行補助者として、訴外 POL 社が原告らに対し、条理上負っていた上記①及び②の注意義務を、訴外 POL 社と同様に負っていたものである。

4 なお、被告 ISP 社と訴外 POL 社が原告らに対し負っていた上記①及び②の注意義務は、本件地球一周の船旅の旅程の全期間において負っていた注意義務である。

5 被告 ISP 社及び訴外 POL 社の注意義務違反の具体的内容は以下のとおりである。

(1) ①本件地球一周の船旅に耐えうる海上旅客運送機関としての安全性を備えた客船を提供する義務の違反について

ア クリッパー・パシフィック号は、1970年に建造された客船で、もともと船齢が古く、また、被告ピースボートこと及び被告ジャパングレイスに傭船される以前には、カジノ船として短期クルーズに使用されていたに過ぎず、外洋での長期間クルーズには使用されていなかった（甲58、乙11の3）。

しかも、傭船契約の直前の平成19年（2007年）9月19日乃至同年11月27日、同船は、12箇所の欠陥を指摘され、うち7箇所の欠陥を理由に70日間もの長期間拘留されている（甲49）。

このような素性の客船を、約100日間にも及ぶ長期間の本件地球一周の船旅に使用するにあたり、被告 ISP 社及び訴外 POL 社は、かかる長期間のクルーズに耐えられるかどうかについて、同船の十分な検査と修繕をより慎重に行う注意義務があった。具体的には、船体を整備する義務、動力機関（エンジン等）を整備する義務及び諸安全設備を設置・保守する義務等を負っていた。

イ しかし、62回地球一周の船旅では、平成20年5月頃には、エンジンが1基故障したとしてサララ（オマーン）への入港が1日遅れ、同年6月8日にはアカバ（ヨルダン）において、11箇所の欠陥を指

摘され1日間拘留され(甲42)、同年6月29日、エンジントラブルによりベルゲン(ノルウェー)への入港も遅れた。

さらには、同年7月3日、レイキャビック(アイスランド)において、11箇所の欠陥を指摘され(甲43)、同年7月12日には、米国沿岸警備隊より、横壁に1インチの穴が空き、そこから浸水している旨指摘され、さらに翌13日には、米国沿岸警備隊より、60項目以上のSOLAS条約違反の瑕疵を指摘され(甲26, 27)、また翌14日には、米国疾病予防センターより、とくに飲料水について不適切を指摘され、検査不合格となっている(甲28の1ないし4)。

結局、同年7月21日から同年7月28日までの間、同船はタンパにおいて、「5フィート×6フィートの船殻の交換等」、ドライドックでの大掛かりな修理を余儀なくされた(甲29)。

しかし、その後、同年8月16日にはバンクーバー(カナダ)において8箇所の欠陥を指摘され(甲44)、同年8月19日、米国沿岸警備隊より、救命、防火といった乗客の安全確保のための設備等について、SOLAS条約違反の不備を指摘され4日間に渡り拘留された(甲30~32)。

ウ さらに、63回地球一周の船旅では、同年9月4日から同年9月7日まで、横浜において、安全、健康又は環境上問題となる欠陥が44箇所あったことから拘留され(甲38の1, 2, 甲45, 46)、同年9月19日には、シンガポールにおいて、「発電機が壊れ、日本から取り寄せている」などとして、5日間も出航が延期した。

また、同船は、同年10月11日にはポートサイド(エジプト)において4箇所の欠陥を指摘され(甲47)、同年10月14日にはイズミル(トルコ)の予定外寄港し、15日間もの間出港ができない状況が続いた。

そして、同年10月29日には、ピレウス(ギリシャ)において、航行不能となった。

エ 以上のように、各国の沿岸警備隊やポートステートコントロールから数々の欠陥を指摘され、最終的には同年10月29日に航行不能と

なったことからすれば、被告 ISP 社及び訴外 POL 社において、船体を整備する義務、動力機関（エンジン等）を整備する義務及び諸安全設備を設置・保守する義務等の懈怠、すなわち、本件地球一周の船旅に耐えうる海上旅客運送機関としての安全性を備えた客船を提供する義務の違反があったことは明らかである。

さらに、被告 ISP が、これまでに、船の航海日誌、機関日誌を提出しないばかりか、整備記録も提出しないのは、かかる義務違反を隠す意図があるからに他ならない。

- (2) ②長期間にわたる本件地球一周の船旅を快適に過ごしうる装備と各種サービスの享受を備えた客船を提供する義務違反の具体的内容は以下のとおりである。

ア 訴外 POL 社は、被告ピースボートこと吉岡達也との間で締結した備船契約（乙 13 の 1, 2）において、クリッパー・パシフィック号が横浜港において引き渡されるまでに、改装計画と改装を全て完了することを約束している（備船契約書第 27 条《b》）。

これは、同船がホテルとして運営されることを前提としたものであることからすれば（備船契約書第 28 条《a》）、訴外 POL 社が被告ピースボートこと吉岡達也に対し負っている義務は、被告 ISP 社及び訴外 POL 社が、ホテルの宿泊客に当たる同船の乗客に対し負っている義務とも言うる。

具体的には、被告 ISP 社及び訴外 POL 社は、原告らに対し、船旅が始まる前までに、ペンキの塗り替え工事や、上下水道工事、絨毯の張り替え工事、エレベーターの整備、共同展望風呂の設置、コインランドリーの設置、オープンデッキの整備、空調設備の整備といった工事を完了させる義務を負っていた（備船契約書第 27 条《b》、添付資料 5, 6）。

イ しかし、上述したとおり、ペンキの塗り替え工事や、上下水道工事、絨毯の張り替え工事、エレベーターの整備、共同展望風呂の設置、コインランドリーの設置、オープンデッキの整備、空調設備の整備はい

ずれも不十分であり、同船が横浜港において引き渡されるまでに、改装計画と改装を全て完了することはできなかった。

また、8月14日には、米国疾病予防センターより、とくに飲料水について不適切を指摘され、検査不合格となっている（甲28の1ないし4）。

したがって、被告ISP社及び訴外POL社には、原告らに対する関係で、長期間にわたる本件地球一周の船旅を快適に過ごしうる装備と各種サービスの享受を備えた客船を提供する義務違反の事実があったというべきである。

#### 第4 帰責性（被告ピースボートこと ないし被告ジャパングレイスとの関係）について

- 1 原告らは、被告ジャパングレイスに対し、原告らとの間で締結した募集型企画旅行契約に関する債務不履行に基づく損害賠償請求権、及び、不法行為に基づく損害賠償請求権を主張している。
- 2 そして、原告らは、被告ピースボートこと に対し、不法行為に基づく損害賠償請求権を主張している。
- 3 被告ジャパングレイスと被告ピースボートこと とは、本件に関して一体の関係にあり客観的関連共同性があるのだから、共同不法行為を構成する。
- 4 上記の関係、すなわち、被告ジャパングレイスと被告ピースボートこと の注意義務、及び、客観的関連共同性については、原告ら第10準備書面において主張したとおりである。

再言すると、被告ジャパングレイスは、原告らとの間で、本件地球一周の船旅において募集型企画旅行契約を締結していることから、かかる契約上の義務として、また同時に条理上の義務として、①長期間にわたる外洋航海に耐えうる安全性を備えた客船を備船する義務及びこれを検査する義務と、②長期間にわたる本件地球一周の船旅を快適に過ごしうる装備と各種サービスの享受を備えた客船を備船する義務及びこれを検査する義務を負っていた（①及び②の具体的な内容は第10準備書面に

において主張している。)。なお、念のため付言すると、上記①及び②の義務のうち「これを検査する義務」とは、備船契約時の検査義務はもちろんのこと、客船の引き渡し時の検査義務も含まれている。

他方、被告ピースボートこと 〇〇〇〇 は、本件企画旅行を実質的に企画し、旅行参加者を募り、また、旅行業約款第27条に定める手配代行者として、被告ジャパングレイスに替わって、被告ISP社と交渉し、クリッパー・パシフィック号を備船し、本件企画旅行の旅客運送機関とするなど、本件企画旅行を実質的に主催したものであり、被告ピースボートこと 〇〇〇〇 と被告ジャパングレイスは、少なくとも本件に関しては、その目的と行動を同じくした事実上一体の関係にあり、客観的関連共同性がある。

よって、不法行為責任に関していえば、被告ピースボートこと 〇〇〇〇 は、被告ジャパングレイスが原告らに対し、条理上負っていた上記①及び②の注意義務と同様の条理上の義務を負っていたものであり、共同不法行為責任を免れない。

加えて、被告ピースボートこと 〇〇〇〇 は、被告ジャパングレイスとの関係において、旅行業約款第27条に定める手配代行者に該当する。

したがって、債務不履行責任に関していえば、手配代行者である被告ピースボートこと 〇〇〇〇 の違法行為は、旅行業約款第27条第1条により、被告ジャパングレイスもその損害を賠償する義務を負う。

5 (出港後の旅程の変更等原告らが蒙った損害について)

被告ジャパングレイスと被告ピースボートこと 〇〇〇〇 が原告らに対し負っていた上記①及び②の注意義務は、本件地球一周の船旅に使用される客船の手配において負っていた注意義務を当然に含むものであり、また、出港後の旅程の変更等原告らが蒙った損害は、かかる客船の手配における注意義務違反に収斂されるものと考えられる。

6 (訴外POL社が備船者であるピースボートこと 〇〇〇〇 に対し負担していた義務の位置づけについて)

原告ら第10準備書面第2の1(4)のア乃至エ(第10準備書面4頁)において、被告ピースボートこと 〇〇〇〇 と訴外POL社との間で締



結された本件傭船契約（乙第13号証の1）において、訴外POL社が、傭船者ピースボートこと に対し負っていた義務を列挙して主張している。

かかる訴外POL社の義務は、被告ジャパングレイスが原告らに対し負っていた上記①及び②の義務（本書第2の4）を履行するため、被告ジャパングレイスと事実上一体の関係にある、もしくは、手配代行者である被告ピースボートこと が、訴外POL社に負わせた義務と考えるのが合理的であり、逆に言えば、被告ピースボートこと が、訴外POL社にかかる義務を負わせたのは、被告ジャパングレイスが原告らに対し、上記①及び②の義務（本書第2の4）を負っていたからに他ならない。

7 被告ピースボートこと ないし被告ジャパングレイスの注意義務違反の具体的内容は以下のとおりである。

(1) ①長期間にわたる外洋航海に耐える安全性を備えた客船を傭船する義務及びこれを検査する義務の違反について

ア 現地調査を十分に行っていないこと

クリッパー・パシフィック号は、1970年に建造された客船で、もともと船齢が古く、また、被告ピースボートこと 及び被告ジャパングレイスに傭船される以前には、カジノ船として短期クルーズに使用されていたに過ぎず、外洋での長期間クルーズには使用されていなかった（甲58、乙11の3）。

しかも、傭船契約の直前の平成19年（2007年）9月19日乃至同年11月27日、同船は、12箇所欠陥を指摘され、うち7箇所欠陥を理由に70日間もの長期間拘留されている（甲49）。

このような素性の客船を、約100日間にも及ぶ長期間の本件地球一周の船旅に使用するために傭船契約を締結するにあたり、被告ピースボートこと ないし被告ジャパングレイスは、かかる長期間の外洋航海に耐えられるかどうかについて、傭船者としても、より慎重に調査ないし検査を行う注意義務があった。

この点、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 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、 本人尋問 p.32~33)。

また、被告ピースボートこと 本人尋問においても、備船契約を締結(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。」

( 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 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 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。

以上のとおり、被告ピースボートこと ないし被告ジャパングレイスは、いずれも、クリッパー・パシフィック号の備船において、十分な現地調査を行っていないのであるから、長期間にわたる外洋航海に耐えうる安全性を備えた客船を備船する義務及びこれを検査する

義務を履行していないことは明らかである。

イ 横浜港での引渡に際しても、十分な検査をしていないこと

この点、被告ピースボートこと は、本人尋問において以下のように陳述し、横浜港での引渡に際しても、十分な検査をしていないことを認めている。

「お伺いしたいのは、あなたは傭船契約を締結する際に、船会社に対しクリッパー・パシフィック号の改装を依頼したんですよね。

はい

その改装が実際にできているかどうか、それはどうやってチェックするんですか。

.....

あなたはチェックしていない。

はい。

誰がチェックしたんですか。

ジャパングレイスの方がやっていると思います。」

( 本人尋問 p 19～20)

他方、被告ジャパングレイスも、 氏証人尋問において以下のように陳述し、横浜港での引渡に際しても、十分な検査をしていないことを認めている。

「だから、ジャパングレイスが改装を依頼したわけでしょう。そこについて、既に改装がなされているかどうかというチェックリストのようなものは作らなかったということですか。

例えば大きなところでは。

作ったか、作っていないかということを知っているんです。

チェックリストのようなものはなかったと思います。」

( 証人尋問 p. 21)

- (2) ②長期間にわたる本件地球一周の船旅を快適に過ごしうる装備と各種サービスの享受を備えた客船を傭船する義務及びこれを検査する義

務違反の具体的内容は以下のとおりである。

ア 被告ピースボートこと ないし被告ジャパングレイスは、訴外 POL 社との間で傭船契約を締結しており、かかる傭船契約において、被告 ISP 社及び訴外 POL 社は、クリッパー・パシフィック号について、その引渡日である 2008 年 5 月 10 日までに、ペンキの塗り替え工事や、上下水道工事、絨毯の張り替え工事、エレベーターの整備、共同展望風呂の設置、コインランドリーの設置、オープンデッキの整備、空調設備の整備といった工事を完了させる義務を負っていた（傭船契約書第 27 条《b》, 添付資料 5, 6）。

イ 他方、被告ピースボートこと ないし被告ジャパングレイスは、かかる改修工事を依頼した者であることから、各種改修工事が約束通り履行されているかを検査する義務を負っていた。

ウ しかし、上述したとおり、被告ピースボートこと は本人尋問において、かかる検査については、自分が行っておらず、被告ジャパングレイスが行っているはずである旨供述し、 は、とくにチェックリストなどを持たず、ただ漫然と船内を見学したにとどまる旨を証言している。

要するに、被告ピースボートこと も、被告ジャパングレイスもいずれも、訴外 POL に依頼した各種改修工事が約束通り履行されているかを検査してはいないのである。

## 第 5 見舞金について

被告ピースボートこと 及び被告ジャパングレイスは、原告らのうち 15 名が、現金 200 米ドルや優待券を受け取ったことをもって和解契約が成立したと主張する。

しかし、現金 200 米ドルや優待券についての説明は、平成 20 年 8 月 15 日の説明会において、 氏が、被告ジャパングレイスの 氏の手紙を代読する形で行われているが、その中で、解決金であることの説明も、和解契約であることの説明も一切ない（甲 50 p. 21）。

実際には、当日、 氏から、「見舞金のようなものです。」との説明が

あったのであり（ 本人尋問 p. 9, 本人尋問 p. 10, 本人尋問 p. 13, 本人尋問 p. 13), 被告ピースボートこと 及び被告ジャパングレイスの主張するような和解契約など成立していない。

## 第6 バス事故の判例について

1 被告ピースボートこと 及び被告ジャパングレイスは、最終準備書面10頁において、昭和62年12月27日付け東京地裁判決（日通パキスタンバス転落事件）及び平成元年6月20日東京地裁判決（読売旅行台湾バス転落事件）について言及しているので、一応反論する。

2 これら判例の事案と異なり、本件では、被告ピースボートこと 及び被告ジャパングレイスは、クリッパー・パシフィック号を約100日間に及ぶ長期間の外洋航海に使用するために傭船し、他方、訴外POL社は、同船を地球一周の船旅にのみ提供する関係にあり、両者の関係は極めて緊密である。

したがって、本件は、これら判例と事案を異にし、その射程に含まれるものではない。

3 また、仮に、本件についても、かかる判例の射程に含まれるとしても、以下述べるとおり、被告ピースボートこと 及び被告ジャパングレイスにおいては、安全確保義務違反が認められる。

すなわち、被告ピースボートこと 及び被告ジャパングレイスは、傭船するに際し、同船が1970年に建造された客船で、もともと船齢が古く、また、それ以前には、カジノ船として短期クルーズに使用されていたに過ぎず、長期間の外洋航海には使用されていなかったことや（甲58、乙11の3）、傭船契約の直前の平成19年（2007年）9月19日乃至同年11月27日、同船は、12箇所欠陥を指摘され、うち7箇所の欠陥を理由に70日間もの長期間拘留されていることについて知った上で、または、重過失により知らず傭船しているのであり、その上で上述したように、傭船時においても引渡時においても、十分な調査・検査をしていなかったのであるから、安全確保義務すら履行していなかったことは明らかである。 以上