

平成八年(ワ)第八九一五号損害賠償請求事件

〔口頭弁論終結日 平成一二年五月二六日〕

判 決

平成一二年九月
二日判決言渡
同日原本領収
裁判所書記官

東京都千代田区丸の内一丁目二番一号

原告 東京海上火災保険株式会社

右代表者代表取締役 豊 田 太 郎

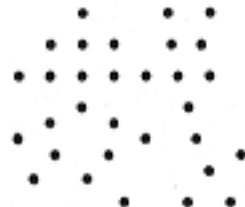
右訴訟代理人弁護士 藤 井 郁 也

右原告補佐人 関 計 比 児

キプロス共和国ニコシア私書箱四七三六スコパ通り一〇

トリビューン・ハウス

被告 コースタルマジック・ SHIPPING・リミテッド



右代表者単独取締役

クレアンティス・A・トレクリス

右訴訟代理人弁護士

平塚

眞

同

津留崎

裕

同

小林

深志

同

山田

享

右津留崎訴訟復代理人弁護士

二瓶

紀子

主

文

一 被告は、原告に対し、六九二万二六八五円及びこれに対する平成八年

七月三一日から支払済まで年六分の割合による金員を支払え。

二 原告のその余の請求を棄却する。

三 訴訟費用は、これを一〇分し、その一を被告の負担とし、その余は原

告の負担とする。

事 実 及 び 理 由

第一 請求

被告は、原告に対し、八〇八五万四一〇五円及びこれに対する平成元年六月二五日から支払済まで年六分の割合による金員を支払え。

第二 事案の概要

本件は、原告が、被告を運送人とする国際海上物品運送契約について荷受人との間で運送品につき貨物海上保険契約を締結していたところ、運送中に運送品の一部に損害が発生したため、右損害について荷受人に保険金を支払い、運送契約上の債務不履行ないし不法行為に基づく損害賠償請求権を保険代位により取得したとして、被告に対し、右損害の賠償及び遅延損害金の支払を求めた

事案である。

一 前提事実（当事者間に争いがない事実及び証拠上容易に認定できる事実であつて、後者については、認定に供した証拠を認定の後の括弧「」内に記載した。）

1 当事者

（一）原告は、貨物海上保険を含む各種損害保険業を目的とする株式会社である。

（二）被告は、キプロス共和国法に準拠して設立された海運業を営む法人であり、平成元年当時、貨物船マノリス号（以下「マノリス号」という。）を所有し、運航していた。

2 本件貨物

(一) 三菱商事株式会社（以下「三菱商事」という。）は、三菱インターナショナル有限公司（以下「三菱インターナショナル」という。）との間で、平成元年五月一日及び同月二二日ころ、別紙売買契約目録記載のとおり、袋詰魚粉についての各売買契約を締結した（以下、右各売買契約の目的物を右目録の番号に従い、順に「本件貨物一」ないし「本件貨物五」といい、これらを併せて「本件貨物」という。）「甲五ないし九」

(二) 本件貨物は、平成元年四月一三日から同年五月一日にかけて、エクアドル共和国のグアヤキル港（以下「グアヤキル港」という。）において、マノリス号に積み付けられた。

なお、マノリス号には、本件貨物のほか別紙積付貨物目録記載の袋詰魚粉（以下、右目録の番号に従い、順に「別件貨物一」ないし「別件貨物一

二」といい、これらを併せて「別件貨物」という。）合計二六二五メートル
ツク・トン（以下単に「トン」という。）及び撒積魚粉三一五〇トン（以下、本件貨物及び別件貨物と併せて「本件貨物等」という。）も船積みされ、総合計一万〇五〇〇トンの魚粉が船積みされた。

この船積み期間中である同年四月二〇日夕方にグアヤキル港に雨が降り（以下「本件降雨」という。）、マノリス号においては船積みされた貨物が濡れるのを防ぐため、各船艙のハッチカバーを閉めようとしたが、第四船艙のハッチカバーが故障のため途中で閉まらなくなり、右故障を修理し、ハッチカバーを完全に閉めるのに一定時間を要した。そのため、同月二二日、同船艙中甲板から雨濡れを理由に一一一九袋の袋詰魚粉が荷揚げされ、新品と交換された。

また、同月二四日から二六日にかけて、同船艙中甲板及び同下部船艙から合計八八三四袋が荷揚げされたが、その後再び船積みされた（以下「再船積貨物」という。）

(三) 被告は、別紙船荷証券目録記載の各船荷証券（以下、右各船荷証券を右目録の番号に従い、順に「本件船荷証券一」ないし「本件船荷証券五」といい、これらを併せて「本件船荷証券」という。右各船荷証券に表示された貨物はそれぞれ同じ番号の本件貨物に対応する。）記載のとおり、各荷送人ら（以下、ネゴシオス・インダストリアレス・レアル・エス・エイを「レアル」といい、シア・ペスケラ・インテグラル・デル・エクアドル・シー・エイ・インペスカを「インテグラル」という。）との間で海上物品運送契約（以下、総称して「本件運送契約」という。）を締結し、各荷受

人に本件船荷証券を交付した。

(四) 本件船荷証券は、右荷送人らから、アルフレッド・C・トプファーインターナショナル有限公司、三菱インターナショナルへと順次交付され、三菱商事は、本件船荷証券一及び三ないし五を三菱インターナショナルから取得し、本件船荷証券二を三菱インターナショナルから更に交付を受けた株式会社三和銀行から取得した。

3 保険契約

原告は、三菱商事との間で、平成元年五月二五日及び二六日、本件貨物について、オールリスクを担保条件とする保険金額総計三億九五三八万六〇〇〇円の貨物海上保険契約を締結した（以下「本件保険契約」という。）。「甲一七ないし二一」。

4 本件損害の発生

マノリス号は、平成元年五月一日、グアヤキル港を出港して、同月二六日、鹿島沖に到着し、同年六月五日、鹿島港南公共埠頭に接岸して、本件貨物等の揚荷作業が開始された。

マノリス号では、航海中である同年五月二二日に第四船艙中甲板区域から煙が出ていることが発見されるなどし、その後の揚荷作業の際に、第二及び第四船艙中甲板並びに第二及び第三下部船艙に積み付けられていた本件貨物等が発熱、焦げ等による損害を受けており、また、各下部船艙に積み付けられていた本件貨物等が濡れやかびによる損害を受けていたことが発見された（以下これらの損害を総称して「本件損害」という。）「甲一六、乙一一の1ないし3、5及び6、乙一三」。

5 保険金の支払

原告は、三菱商事に対し、本件保険契約に基づき、本件貨物に対する保険金として、平成元年九月二九日に五五四万八七四四円、同年十一月二四日に七五三〇万五三六一円、合計八〇八万五四一〇五円を支払った。

二 準拠法

1 本件運送契約においては、準拠法について次のように合意されていた。

(1) 一九二四年八月二五日にブラッセルで署名された船荷証券に関するある規則の統一のための国際条約（以下「ブラッセル条約」という。）の中のいわゆるヘーグ規則（以下「ヘーグ規則」という。）が船積地の国において国内法として制定されている場合には、そのヘーグ規則を適用する。

(2) 船積地においてヘーグ規則の国内法が施行されていない場合には、仕向

け国における対応する法律を適用する。ただし、右法律が強制的に適用されない運送に関しては、ブラッセル条約を適用する。

2 (1) 本件貨物の船積地であるエクアドル共和国は、昭和五二年三月二三日、

ブラッセル条約に加入し、同条約は、同年九月二三日、エクアドル共和国について効力を生じた。したがって、本件運送契約の準拠法は、ヘーグ規則である。

(2) ヘーグ規則は、運送人の責任について、その二条本文において、「運送人は、すべての海上物品運送契約において、物品の積込、取扱、積付、運送、保管及び荷揚に関し責任及び義務を負い、かつ、以下に定める権利及び免責を享受するものとする。」とその一般的な義務を定め、三条二項本

文において、「運送人は、運送される物品の積込、取扱、積付、運送、保管及び荷揚を適切かつ慎重に行わなければならない。」として運送人の運送に関する善管注意義務を定めている。

そして、四条二項において「運送人及び船舶は、次のことから生ずる滅失又は損害については、責任を負わない。」として一定の免責事項を列挙し、その一つとして、「(m) 物品の隠れた欠陥、特殊な性質又は固有の欠陥から生ずる容積又は重量の減少その他のすべての滅失又は損害」及び「(q) その他運送人又はその代理人若しくは使用人の故意又は過失によらない原因。ただし、この例外の利益を主張する者は、運送人又はその代理人若しくは使用人の故意又は過失が滅失又は損害に関係のなかったことを立証しなければならない。」を挙げている。

(3) また、ヘーグ規則は、その三条三項本文において、運送人等に対し、物品を受け取った後は、荷送人の請求により、(a)物品の識別のため必要な主要記号で物品の積込み開始前に荷送人が書面で通告したもの、(b)荷送人が書面で通告した包若しくは個品の数、容積又は重量、(c)外部から認められる物品の状態を記載した船荷証券を交付することを義務付けている。そして、同条四項本文において、右の船荷証券は、反証がない限り、右の(a)ないし(c)の規定に従って当該証券に記載されているとおりの物品を運送人が受け取ったことを推定する証拠となるとし、さらに、同条項ただし書において、船荷証券が善意の第三者に譲渡された場合には、反証は、認められないとしている。

3 なお、不法行為の準拠法は、法例一一条一項により、原因事実発生地すな

わち不法行為地の法律と定められているところ、本件は、マノリス号がエクアドル国から公海を経て日本へ航行した際に起きた事件であるが、本件貨物は日本を仕向地とするものであること及び日本の領海内において損害が発見されたことから、日本が不法行為地というべきであつて、その準拠法は、日本法であると解すべきである。

三 争点

1 損害額

(原告の主張)

(一) 煙損、濡れ損、かび損、発熱・固化損及び焦損

- (1) 本件貨物一ないし三（鹿島向け貨物分）に生じた煙損、濡れ損、かび損、発熱・固化損及び焦損の量は、次のとおりであり、全損に換算して

合計四二一・六四三トンである。

	正味重量(トン)	損率	全損換算数量(トン)
煙損(程度軽)	一三五・八七七	二〇%	二七・一七五
煙損(程度中)	三四二・七一七	四〇%	一三七・〇八七
煙損(程度重)	三二〇・〇二二	六〇%	一九二・〇一三
濡れ損・かび損	三八・四八三	六〇%	二三・〇九〇
発熱・固化損	四七・五八八	七〇%	三三・三一二
焦損	一一・二〇八	八〇%	八・九六六

(2) 本件貨物四及び五(鹿児島向け貨物分)に生じた煙損、濡れ損、かび損、発熱・固化損、焦損の量は、次のとおりであり、全損に換算して合計四七一・一一二トンである。

	正味重量(トン)	損率	全損換算数量(トン)
煙損(程度軽)	二五二・四六三	二〇%	五〇・四九三
煙損(程度重)	六三四・三三〇	四三%	二七二・七六二
かび損	一五八・一四六	五〇%	七九・〇七三
発熱・固化損	一〇五・八二一	六五%	六八・七八四
(二) 不足ないし不着損害			

- (1) 本件貨物一ないし三(鹿島向け貨物分)の船荷証券に記載された総重量合計は、一五七五・〇〇〇トンであり、これから袋の重量(三万一九五袋。一袋当たり〇・二キログラム。合計六二七九キログラム)を引いた正味重量は一五六八・七二一トンであるにもかかわらず、実際に鹿島で荷揚げされた総正味重量は一五三四・六五一トンであり、三四・〇

七〇トン不足していた。

- (2) 本件貨物四及び五（鹿児島向け貨物分）の船荷証券に記載された総重量合計は、三一五〇・〇〇〇トンであり、これから袋の重量（六万五二一四袋。一袋当たり〇・二キログラム。合計一万三〇四二・八キログラム）を引いた正味重量は三一三六・九五七トンであるにもかかわらず、実際に鹿児島で荷揚げされた総重量は三〇八一・一二二トンであり、五・八三五トンが不足していた。

(三) 本件貨物の損害額

よって、三菱商事が被った本件貨物の損害は、正味重量に換算して、合計九八二・六五九トンであった。

本件貨物の平成元年五月末前後における正品市価は、トン当たり七万七

〇〇〇円であるから、これに全損換算の総重量である九八二・六五九トン
をかけた合計七五六六万四七四三円が本件貨物の損害額となる。

(四) 鑑定料

三菱商事は、本件事故が発生したために鑑定費用として六〇万円の支払
を余儀なくされた。

(五) 弁護士費用

原告は、本件事故による損害を回収するため、原告代理人に本件訴訟の
追行等を依頼することを余儀なくされ、同人との間で、右損害の回収に成
功した場合には、回収額の一割を報酬として支払う旨を約した。よって、
これも原告が被った損害である。

本件貨物の損害額と鑑定料の合計七六二六万四七四三円の一割は、七五

二万六四七四円であり、うち四五八万九三六二円を本件の請求額に加える。

(六) 合計

よって、原告が請求する損害額の合計は、八〇八万四一〇五円である。

(被告の主張)

- (一) 各下部船艙で生じたかび損については、袋詰魚粉のうち幾らかがかびにより外面的に影響を受けたのは事実であるが、これらは全く表面的なものにすぎず、その量も多くなり、ばらしたり混ぜ合わせたりするうちに失われる程度であったから、かび損は無視できる程度のものにすぎなかった。

- (二) 損害額については争う。

2 本件損害の発生原因

(被告の主張)

(一) 本件貨物の特殊な性質

- (1) すべての魚粉は、放置しておけば必然的に自然発火するという特殊な性質を有するものであり、国際連合の国際海事機関（IMO）の国際海上危険物規程（International Maritime Dangerous Goods Code。以下「IMDGコード」という。）において危険物に指定されており、抗酸化剤処理され、一定の条件を満たしたものはクラス九の危険品に、また、抗酸化剤処理されていないが、必要な外気さらしをされ、一定の条件を満たしたものはクラス四・二の危険品に分類されている。

本件貨物は、右クラス九に分類される抗酸化剤処理を施された魚粉であり、一般論として特殊な性質を有する貨物である。

そして、本件貨物には抗酸化剤証明書が発行されているが、十分に抗

酸化剤処理がされていても、その効力は、日時の経過により消滅していき、いつかは自然発火するものである。

(2) また、本件貨物がIMDGコードクラス九に分類される魚粉であつても、荷送人の検査人が抗酸化剤証明書を作成するに当たつて行つた検査は、本件貨物の中から無作為にサンプルを抽出して行つたものであつて、場合によっては、二〇〇〇袋中二〇袋のみを検査対象としているにすぎない上に、検査対象となつた袋も中身の一部取り出して検査しているにすぎない。

よつて、抗酸化剤証明書があつたからといって同書面が対象としている魚粉すべての部分に抗酸化剤がまんべんなく十分に処理されていると
いうことにはならない。

(3) したがって、本件損害は、本件貨物である魚粉の抗酸化剤処理が不完

全であつたことが原因であり、その特殊な性質により生じたものである。

(二) 原告の主張する発熱原因への反論

(1) 再船積貨物の雨濡れと再船積み（第二及び第四船艙中甲板について）

ア 発熱発火原因となるような雨濡れ貨物がなかったこと

(ア) 被告は、本件降雨の後に、第四船艙内の貨物を点検して、雨濡れ

した貨物を、雨濡れしていない周辺の貨物とともに合計一一一九袋

取り除いて新品と交換した。また、再船積貨物は、積付け場所を誤

つたために積み直されたにすぎず、雨濡れしていたわけではないか

ら、これが過剰の水分を含んでいたために発熱原因となったという

ことはありえない。

(イ) そもそも、本件貨物は、船積前検査によると一袋が約五〇キログ

ラム、水分含有率が約八パーセントであつたところ、グアヤキル港における平成元年四月二〇日午後一時から午後七時までの降水量は八・九ミリメートルであり、仮にこれが午後四時四五分から午後七時までのものであるとしても、午後四時四五分から第四船艙ハッチカバーが閉じられるまでの午後五時四五分までに同船艙内に降り込んだ雨量は、三・九五ミリメートルと推定される。これが平積みされた魚粉の袋の上面（八〇センチメートル×五〇センチメートル）に降り注ぐと、その重量は、合計一・五八キログラムになるが、これを袋詰魚粉が全量吸収したとしても、水分含有率は約一〇・八二パーセントにしかない。これは、IMDGコードに定められた

水分量（五パーセントを超え一二パーセント以下）の範囲内であるから、発熱発火に至るはずがない。

(ウ) また、原告は、第四船艙中甲板に設けられた十字型の通風溝に降

り込んだ雨が、最下部に積み付けられた魚粉の袋五〇袋に浸透したため発熱原因になったと主張する。

しかし、ハッチカバーが閉まらなかったために雨が降り込んだ通風溝部分は、長さ四・四ないし四・五メートル、幅約三〇センチメートルで一・三五平方メートルにすぎないから、ハッチカバーが閉まるまでの雨量を四ミリメートルとしても、全体で五・四リットルにすぎず、これが一つの魚粉袋に吸収されたとしても水分含有量を一〇パーセント増加させるにすぎないから、通風溝へ降り込んだ雨

が発熱発火の原因となることはない。

(エ) さらに、第三船艙中甲板の通風溝に沿って積み付けられた魚粉袋も雨濡れしたと原告は主張するが、かかる雨濡れはなく、仮にあつたとしても発熱発火の危険を生じさせるほどの水分量ではなかった。

(オ) なお、原告は、発熱を惹起するバクテリアは、五〇キログラム袋詰の魚粉のうち二ないし三キログラムの水分含有量が一三パーセントあれば生長すると主張するが、バクテリアの生長には二〇パーセントの水分含有量が必要であり、また、そのような部分が塊となつていなければならぬから、袋詰魚粉が外面層にそつて濡れただけでは不十分である。

イ 再船積み場所と発熱発火場所

(ア) また、再船積貨物の再積付け位置は、次のとおり本件貨物等の発熱発火場所と全く異なっており、原告が第二及び第四船艙の雨濡れ貨物と主張する魚粉が発熱発火の原因となっていないことが明らかである。

(イ) 本件降雨が始まった時点では、第四船艙には、合計一万六八三〇

袋の魚粉が積み込まれていた。その内訳は、中甲板に、上から、平成元年四月二四日に雨濡れのため荷揚げされたインテグラル魚粉（以下、本件貨物等の中の魚粉を個別に引用する場合、その荷送人の名称を用いて特定する。）一一一九袋、鹿島向けインテグラル魚粉五〇七〇袋、名古屋向けインテグラル魚粉三二六一袋があり、下部船艙には、誤って積み付けられた名古屋向けインテグラル魚粉五

○三袋とその下に鹿児島向けインテグラル魚粉六八七七袋があった。

(ウ) 本件降雨後、雨濡れを理由にインテグラル魚粉一一一九袋が荷揚

げされた。この際、下部船艙の名古屋向けインテグラル魚粉五〇三袋が誤った場所に積み付けられていたことが判明し、これを積み直すために、中甲板にあった鹿児島向けインテグラル魚粉五〇七〇袋及び名古屋向けインテグラル魚粉三二六一袋も併せて荷揚げされ、合計八八三四袋（再船積貨物）が積み直された。

これらの魚粉の積み直し場所については、まず、鹿児島向けインテグラル魚粉五〇七〇袋については、第一船艙中甲板最上部に六〇〇袋、及び第四船艙中甲板最上部に四四七〇袋が積み直され、名古屋向けインテグラル魚粉三七六四袋は、第二船艙中甲板の中層に二層

に分割して再積付けされた。

(エ) これに対して、第二船艙中甲板の発熱損の火元は、同船艙中甲板最下部の鹿島向け貨物で再船積貨物ではなく、また、第四船艙中甲板の発熱損の火元は、再船積貨物である最上部のインテグラル魚粉よりもはるか下であつたから、再船積貨物が発熱発火原因でないことは明らかである。

(2) 積付け不良（第二船艙中甲板について）

原告は、第二船艙中甲板のハッチコーミングの高さ一杯にまで十分な荷敷板をあてがうことなくぎつしりと積み付けたことが同船艙中甲板の熱損の一原因となつたと主張するが、同船艙の発熱発火は、前述のとおり中甲板底部から発生したものであるから、中甲板最上部の積付けが発

熱発火と関係するわけではない。

また、第二船艙中甲板の右舷部側も同様の積付けをしていたにもかかわらず、発熱損害は生じていないから、右の積付けが発熱損害の原因とはいえない。そもそも、IMDGコードでは、クラス九に該当する魚粉は、ホールド内にチャネル（通風路用のすき間）を作らずに袋と袋をぎっしり詰めて一つのブロックとして積み付けることができ、通風溝を設ける必要はないとされており、空気循環のための荷敷板が不足していることが熱損の発生原因とはなり得ない。

(3) 異常な湿気（第四船艙中甲板について）

積戻しに際して、第四船艙中甲板区画には特段の措置を必要とするような水分など存在しなかった。なお、最上部の魚粉の濡れは、本件貨物

等が発熱発火したために鹿島入港前に右発熱発火を消す目的でハッチを封鎖して二酸化炭素を注入したために水滴の凝結が生じたことが原因である。

(4) 濡れた荷敷板の再使用（第四船艙中甲板について）

濡れた荷敷板が再使用されたことはない。

(5) ハッチカバーの適時閉鎖懈怠による雨濡れ（第二及び第三下部船艙）

第二及び第三船艙は本件降雨の際、ハッチカバーが直ちに閉められており、また、マノリス号の積込み作業中を通して、同船艙内に雨が降り込んだ事実はない。仮に、雨が入り込んだとしてもわずかな量であり、発熱発火の原因となるほどのものではない。

（原告の主張）

(一) 本件損害の原因

(1) 再船積貨物の雨濡れと再船積み（第二及び第四船艙中甲板について）

ア 本件降雨による雨濡れ

(ア) 平成元年四月二〇日、マノリス号はグアヤキル港において、荷役作業中であつたが、同日午後五時から六時三五分にかけて八・九ミリメートルの降雨があり、その際第四船艙のハッチカバーの故障により同船艙口がしばらくの間閉鎖されなかった。

同船のハッチカバーは、マクレガー式で、五枚のパネル（一枚のパネル寸法は、二・六メートル×一メートル）で艙口を覆う構造になっていたが、第一パネルの先端部が艙口の中央付近に達したとき、同パネルの前側の車輪が、後方から三番目のくぼみに陥没した

ため動かなくなつたものと推定される。このとき、第一パネルの前方には、パネル二・五枚分の、第二パネルの後方には、パネル〇・五枚分の、併せて三枚分の閉鎖されていない部分が残されており、その面積は、八五・八平方メートルであつた。

(イ) 第四船艙のハッチカバーがいつ閉鎖されたのかは不明であるが、

前記のとおり、午後五時から午後六時三十分までの間に八・九ミリメートルの降雨があり、第四船艙の艙口寸法は、一三メートル×一メートルであるから、同艙口上に降つた雨量は一・二七三トンである。

前述のようにハッチカバーは、半分ほど閉められていたが、ハッチカバーのすき間から雨水が流れ込むことも十分あり得るから、一

・二七三トンを上限とする雨水が第四船艙内に入り込んだことになる。

(ウ) このとき第四船艙中甲板には、鹿島向けインテグラル魚粉二八〇三袋、一三三・二トン、名古屋向けインテグラル魚粉四四〇五袋、一九七・五トン及び仕向地不詳（本件貨物に含まれない名古屋向けインペカ、インデマル又はその双方の魚粉である可能性が高い。）の二二四二袋の合計九四五〇袋が積載されており、程度の差こそあれ、全量が雨に濡れた。

さらに、第四下部船艙の閉鎖中のハッチカバーに滴下した雨水は、同ハッチカバーのすき間から同船艙最上部に積み付けられていた名古屋向けインテグラル魚粉の五〇三袋、二二・五トンにも降下し、

程度の違いこそあれ、その全量を濡らせた。

(エ) 本件貨物等の袋はポリプロピレン製編み袋であり、その上に降下した雨水の一部は、編み目から袋の内部に浸透するが、その余は編み袋の表面を滑って下方へ流れ落ちる。そして、本件降雨は、降り始めは弱かったが、次第にスペイン語で *chubasco* と呼ばれるしゅう雨となり、グアヤキル港のすべての積荷作業が麻痺状態となったほど激しくなったから、雨水は袋の間を滑り落ち、中甲板の艙底にまで達し、最下段に直接接して積み付けられた魚粉に吸収された。かくして、第四船艙中甲板に積み付けられていた九四五〇袋の中には、内部の魚粉の一部において水分量が二〇パーセントに達したものが相当数ある状態となった。さらに、第四下部船艙の閉鎖中のハッチ

カバー上に流れ落ちた雨水は、すき間から下に落ち、第四下部船艙最上部に積み付けられた名古屋向けインテグラル魚粉五〇三袋、二・五トンをも濡らし、ここでもその内部の魚粉の一部において水分量が二〇パーセントに達したものが相当数ある状態となった。

(オ) さらに、第四船艙中甲板の積荷には、十文字の通風溝が設けられていたから、少なくともハッチカバーに覆われていなかった前半分の積荷は、通風溝の下まで雨濡れしたはずである。開口部直下だけでも、縦の溝に面する袋は一行一袋の一四段が二面あり、計三〇八袋、横の通風溝に面する袋は、縦で数えた袋を除くと一行六袋の一四段が二面、これが左右にあるから計三三六袋で、合計六四四袋はあった。被告が新品と交換したとする魚粉には、このうちの前方

の三段一三四袋と後部の一段一四袋が含まれるが、それでも四九六袋は残されたことになる。

- (カ) このように、被告が新品に交換したとする一一一九袋以外の魚粉も雨濡れしており、かつ、そのうちの相当数が、袋内部の一部分において水分量が二〇パーセントに達していたから、発熱発火損の原因となり得るものであった。

イ 再船積み場所と発熱発火場所

- (ア) 本件降雨後、第四船艙中甲板には、新品と交換された一一一九袋のほか、八三三一袋が残っており、第四下部船艙の五〇三袋と併せていったん荷揚げされた。

- (イ) 右貨物のうち、名古屋向けインテグラル魚粉四九〇八袋、二二〇

トンが第二船艙に積み戻され、新品と交換された一一一九袋、五三・二トンは、鹿島向けインテグラル魚粉であり、他の鹿島向けインテグラル魚粉一六八四袋、八〇トンと併せて第四船艙中甲板に積み戻された。そして、残りの二二四二袋は、インペカ、インデマル又はその双方の魚粉を含んでいる可能性が高く、これらは第二船艙、第四船艙又はその双方に積み戻された。

これらの魚粉のうち、雨濡れの程度がひどかった箇所で微生物が生長して魚粉の温度上昇を招き、これが魚粉の抗酸化剤の消費を促進して、ついに魚粉自体が自然発熱を始めた。

(ウ) 第二船艙中甲板の発熱発煙箇所は、左舷側艙口区画のうち右前隅部であり、同区画の底部から貨物表面に至るまでの筒状の範囲で発

生した。また、第四船艙中甲板については、同艙口区画内にあった鹿島向け貨物のうち、左舷後部及び右舷後部の各中段の魚粉が発熱損を生じており、下段の貨物については、燻り損を生じ、この燻り損を生じた鹿島向け魚粉に接する若干の鹿児島向け魚粉にも燻り損が及んでいた。

右の損害状況からすれば、本件降雨で雨濡れしたまま再船積みされた魚粉が発熱発火の主要な原因であったといえる。

(エ) これに対して、被告は、第二船艙中甲板最下層に積み付けられていた鹿児島向けインデマル魚粉又は名古屋向けインデマル魚粉が発熱源であり、これらの魚粉は、本件降雨後に第四船艙から荷揚げされて再積み付けされた魚粉ではないから、本件降雨による雨濡れとは

無関係であると主張し、発熱源に関する根拠の一つとして、熱の伝達は上方に早く、側方にやや早く、下方にはゆっくりと伝達するか、発熱源は発熱団塊の下層部に存在すると主張する。しかし、その熱伝導に関する主張は、第二、第三下部船艙の発熱損害では上方のみに熱が伝わっているわけではないことに照らせば、信用性のあるものではなく、ただ焦損が進行して空洞が生じた場所や通風溝に面した場所のように空気の対流が自由活発な空間でのみ採用できるものにすぎない。

(2) 積付け不良（第二船艙中甲板について）

被告は、第二船艙中甲板の魚粉をハッチコーミングの最上部から三〇ないし五〇センチメートル下の高さまでぎっしりと積み付け、十分な通

風換気溝を作らなかった。これも第二船艙中甲板における発熱発火の一因であつた。

(3) 異常な湿気（第四船艙中甲板について）

本件降雨の後、平成元年四月二六日二二時五〇分に第四船艙からの雨濡れ貨物の陸揚げが終了した際、同船艙中甲板区画内の水分を除去する措置が採られないまま直ちに雨濡れ貨物の積戻し荷役が開始されたため、出港時及び航海中第四船艙内の湿気は異常に高かった。また、右の異常な湿気のため、航海中長時間にわたり、ハッチカバーの下に結露した水滴が貨物の上に滴下して新たな水濡れを魚粉に生じさせた。これにより、最上部の魚粉が濡れ損を被り、また、第四船艙中甲板の熱損の一原因となつた。

(4) 濡れた荷敷板の再使用（第四船艙中甲板について）

第四船艙中甲板で使用されていた荷敷板も、本件降雨により濡れたが、貨物を積み戻す際に、そのまま再使用された。これも本件損害の原因の一部である。

(5) ハッチカバーの適時閉鎖懈怠による雨濡れ（第二及び第三下部船艙）

第二船艙については、本件降雨の際ハッチカバーの閉鎖が遅れ、そのときまでに第二船艙に積み付けられていた門司向けレアル撒積魚粉一五九八トンの最上部がある程度雨濡れした。第三船艙についても、本件降雨の際ハッチカバーの閉鎖が遅れ、そのときまでに第三船艙に積み付けられていた門司向けレアル撒積魚粉一五五二トンとその上に積み付けられていた鹿児島向けインテグラル五八九二袋二八二トンの最上部がある

程度雨濡れした。また、ハッチカバーの閉鎖が遅れて多少とも雨に濡れる事態は本件降雨後も生じた。これらの雨濡れが原因となって第二、第三下部船艙の熱損が生じた。

右事實は、①第二、第三下部船艙の発熱損害が生じた場所が、艙口下の区画内、すなわち降雨時にハッチが開放されていた場合、雨の入り込む区画にのみ散在していること、②本件降雨時には、第二、第三下部船艙は、門司向けレアル撒積魚粉の積載が終わり、第三下部船艙では、鹿島向けインテグラル袋詰魚粉の積付けが進行中であつたところ、このときに積み込まれていた袋詰魚粉ないし撒積魚粉の最上部の高さが発熱損害が発生している高さと一致することからも裏付けられる。

また、第二下部船艙の撒積魚粉の中から大量のうじ虫を発見したが、

これも雨濡れしたことの証拠である。

(6) 通風換気不足（各下部船艙）

各下部船艙で生じたかび損は、通風換気が確保されるような積付けがされなかったこと及び航海中適切な通風換気がされなかったことによる結露が原因である。

(二) 本件貨物の抗酸化剤処理不足が原因でないこと

(1) 抗酸化剤によって適切に処理された魚粉であつて、水分含有率が五パ

ーセントを超えて一二パーセント以下、脂肪含有率が一五パーセント以下のものは、IMDGコードクラス九の「その他の危険物」に分類されている。そして右IMDGコードは、抗酸化剤処理の方法や輸送船舶積込み時におけるエトキシキン濃度や貨物の温度についても規制している。

このことは、逆にいうと、海上輸送に際して積付け及び積荷の管理が積載地において適切にされていれば、発熱や発煙等の問題を起こすことはない。

- (2) ところで、I M D Gコードクラス九に関する規定の中には、濡れた袋は船積みしないことという規定も含まれている。この理由は、抗酸化剤処理済の魚粉であつても、雨濡れして部分的にその水分含有率が二〇パーセントを超えるとその部分の魚粉の中で微生物が繁殖し、その結果発熱し、温度は摂氏五〇ないし六〇度に達し、この温度になると魚粉中の残存脂肪の酸化が促進され、自ら持続的に発熱し、やがて焦げないし燻り現象が始まることが知られているからである。

- (3) 本件貨物は、荷送人から船積みのためマノリス号に引き渡された時点

において、I M D Gコードの定める基準値（水分五ないし一二パーセント、脂肪分一五パーセント以下、船積み時における抗酸化剤有効濃度一〇〇 P P M以上、船積み時の貨物温度摂氏三五度又は気温に摂氏五度を加えた温度のうち、いずれか高い方の温度以下であること）を満たしていた（なお、本件貨物五には、貨物温度に関する証明書がなかったが、本件貨物五のうち二二三トンが第一船艙上部中甲板に、残り三〇二トンが第三船艙中甲板に積み付けられていたから、本件損害とは関係がない。）。

(4) 仮に、被告のいうように抗酸化剤処理が不十分な魚粉の存在が発熱発火の原因であれば、再積付けとは関係のない第一船艙、第三船艙中甲板及び第四下部船艙の魚粉も発熱発火する可能性があるが、これらの区画

では、一切被害がなかった。このように被害が生じた場所が再積付けと関係のある場所に限られていることにかんがみれば、発熱発火は、抗酸化剤処理の不足ではなく雨濡れが原因と考えられる。

3 被告の責任

(被告の主張)

(一) 「隠れた欠陥又は特殊な性質」による損害——ヘーグ規則四条二項(m)

(1) 本件貨物は、IMDGコードクラス九の魚粉とされていたにもかかわらず、実際には抗酸化剤が均等に投与されていなかったから、運送品の「特殊な性質又は隠れた欠陥」(以下「隠れた欠陥等」という。)があったといえる。そして、本件損害は、右隠れた欠陥等により通常生ずべきものであるから、被告はヘーグ規則四条二項(m)により免責される。

(2) なお、原告は、隠れた欠陥等を理由として被告が免責されるのは、本件貨物中に隠れた欠陥等が存在した場合のみであつて、本件貨物以外の運送品に隠れた欠陥等が存在した場合には免責されるものではないと主張する。

しかし、ヘーグ規則四条二項(m)の免責事項は、運送人の無過失の立証の負担を軽減したものであるから、右のような場合にも適用されてしかるべきである。仮に、運送品の種類が複数にわたる場合、運送品の隠れた欠陥等とは、損害の生じた当該運送品のみについてのものをいうとしても、本件のように運送品の種類が単一である場合には、隠れた欠陥等は、当該運送品に限らず、同時に運送された同種の運送品のいずれかに存すれば足りるというべきである。

(二) 被告の注意義務違反の不存在——ヘーグ規則三条二項・四条二項(q)

(1) 本件貨物等を雨濡れさせない義務及び雨濡れした魚粉を船積みさせない義務

マノリス号のズマス船長は、自ら本件貨物の船積み立ち会って濡れた貨物が積み込まれないように監視し、その旨を荷役作業員に徹底しており、本件降雨の際に濡れた魚粉の袋は、実際には濡れていないものも含めて念のため荷揚げされることが決定され、余裕をもって合計一一九袋が取り除かれ、新たな袋と取り替えられた。

また、マノリス号の航海士及び甲板員は、積み込み作業が行われている各船艙に立ち会い、雨が降り始めると、艙口蓋は、彼らによって荷役作業員の手助けを借りて何度も適切に閉鎖されており、本件降雨の際の第

四船艙貨物の雨濡れ以外には、貨物の濡れはなかった。

したがって、被告が本件貨物等を雨濡れさせない義務及び雨濡れした魚粉を船積みさせない義務に違反していないことは明らかである。

(2) 本件貨物の温度を計測する義務

マノリス号には、遠隔温度記録センサーが撒積貨物の中及び撒積貨物の上部に積み付けた袋詰魚粉の中に合計二六個（第二及び第三船艙にそれぞれ一三個ずつ）設置され、それらは航海を通して監視され、正確な記録が維持された。

また、その他の船艙内の温度は一日三回手動で計測され、その結果は慎重に書き留められたばかりでなく温度計測のために船艙に入ったときには、発熱の兆候あるいは発熱の臭いがないかも調べられた。

したがって、本件貨物の温度を計測する義務は尽くされている。

そもそも、魚粉は、優れて断熱性を有するため、煙が発生している魚粉の一メートル以内においても正常な温度が記録されうる。したがって、温度の計測さえしていれば、早期に温度上昇を探知し、炭酸ガスなどを注入することにより発熱を抑圧することができたとして、温度計測を怠ったことも本件損害の原因の一つであるとする主張は成り立たない。

(3) 本件貨物等の積付け・通風換気を適切に行う義務

本件貨物は抗酸化剤処理がされているIMDGコードクラス九の魚粉であるところ、IMDGコードでは、袋詰貨物をブロック積付けすることとは特別の換気がなくても許されると規定されており、船艙内に通風路用のすき間を作らずに袋と袋をぎっしり詰めて積み付けることができ、

危険性のない吸湿性貨物と同様の通常の通風換気方法で足りる。

そして、本件貨物は、前後及び船横方向の溝を設ける方法により積み付けられ、これら通風換気溝は積み付けられた山の十分な高さに達するまで設けられ、揚げ地に到着するまでその溝もふさがれたり遮られたりしなかった。

したがって、本件貨物の積付けはIMDGコードに従った適切な方法によるものであり、被告が本件貨物の適切な積付けにつき注意を尽くしたことは明らかである。

また、マノリス号は、機械による自動換気システムを備えており、航海中、天候の許す限り毎朝電源を入れて晩に電源を切ることより慎重に通風換気が実施されたから、通風換気を適切に実施する注意義務も尽く

されている（なお、原告が主張する各下部船艙のかび損の程度は、前述のとおり、全く表面的なもので無視できる程度のものにすぎなかったから、損害は生じていない。また、考慮に値する量のかび損が実際に存在していたとしても、ある程度のかび損は、不可避のものであり、被告に過失はない。）。

局地的な凝結を回避す唯一の手段は、船舶に湿度を管理することができる換気システムを備えることであるが、本件貨物はIMDGコードクラス九に該当する魚粉であり、その輸送に当たっては特別の換気が必要としないことにかんがみれば、このような特殊な換気システムを備える必要はない。右クラス九の魚粉の運送については、マノリス号のような船舶が通常備えている表面通風システムで十分である。

（原告の主張）

（一）「隠れた欠陥又は特殊な性質」による損害に該当しないこと

運送品の隠れた欠陥等を理由として運送人が免責されるのは、損害が生じた当該運送品に隠れた欠陥等が存在した場合のみであるから、本件貨物以外の運送品に隠れた欠陥等が存在した場合には、被告は免責されるものではない。

そして、被告の主張によれば、第二船艙中甲板では、鹿児島向けインデマルの貨物が、第四船艙中甲板では鹿島向けインペカ貨物が、抗酸化剤不足のため発火源になったということであり、これらはいずれも本件貨物でないから、被告の主張は主張自体失当である。

（二）運送品に関する注意義務違反

- (1) 本件魚粉の積み込み・船内保管作業に欠陥があったこと

マノリス号は、インテグラル貨物に対するものを除き、仮船積前証明書の呈示を受けただけで、適正な船積前証明書を受け取らず、IMDGコードの規制を満たすか否か知り得ないまま本件貨物等を適正貨物とみなして積み込み、出港した。

また、被告は、EMPRESA PESQUERA POLAR S.A.という得体の知れない袋詰魚粉も積載しており、このような貨物の積付けを見逃したということ、マノリス号には魚粉を積み込むに際しての人的堪航性も欠落していた。

- (2) 温度管理

本件貨物は、IMDGコードクラス九の有害物質に分類されるその他

の危険物及び物品に該当する。この物品に適用される規定によれば、貨物船がこのような貨物を海上運送する場合、一日三回以上温度を計測し、記録すべきものとされている。

被告は、本件貨物を海上運送する際、右規定に従った温度計測をしなかった。もし計測していれば、早期に温度上昇を探知し、炭酸ガス等を注入することにより発熱を抑圧することができたのに、温度計測を怠ったために損害の発生・拡大を防止できなかった。

(3) 本件貨物等の積付け・通風換気を適切に行う義務

各下部船艙に積み付けられていた本件貨物等については、通風換気が確保されるような積付けがされておらず、また、航海中適切な通風換気がされなかった。

(三) 不足ないし不着損害

被告は、三菱商事に対し、本件船荷証券の記載通りの運送品を引き渡す義務があるから、運送品の不足ないし不着は、右義務の不履行に当たり、損害賠償責任を負う。

(四) 予備的主張 — 不法行為責任

前記2の原告の主張欄記載の事実及び右(三)の事実には照らせば、被告は、本件貨物の焼損等につき、三菱商事に対し、不法行為に基づく損害賠償責任を負う。

第三 争点に対する判断

一 本件損害の発生原因（争点2）

1 本件貨物の性質

(一) 本件貨物である魚粉は、家畜の飼料等の原料として使用することを予定されたものである（甲五四）。

その製造工程は、鰯や鯖、鯖などが缶詰用に加工された残りの部分を原材料として（甲二九）①煮沸によつてたんぱく質を熱凝固させ、②圧搾機によつて水分及び油脂分を除去し、③固まった魚粉を粗い粉の状態にまで粉碎し、④加熱キルンを通してから乾燥機に通し、更に風によつて粉末状にし、⑤サイロで細かいほこりを除去し、⑥ベルトコンベア等にかけて液状の抗酸化剤を機械制御により撒布し、⑦袋詰めした後、⑧倉庫で貯蔵し、自然乾燥を兼ねて温度を常温まで下げる、というものである（甲二九、七四）。

魚粉の原材料である鰯などは、回遊性赤身の魚であり、成分油脂の量が

多く、酸化による発熱や変色を起こしやすいことが知られている（甲七四）。そのため、抗酸化剤処理がされた魚粉でもI M D Gコードクラス九のその他の危険物及び物品として分類され、その成分は、水分含有率五パーセントを超え一二パーセント以下、脂肪含有率一五パーセント以下とされ、抗酸化剤処理は、船積み前の一二か月以内の製造時に四〇〇ないし一〇〇〇 P P Mのエトクシキン等で有効にされる必要があり、船積み時における抗酸化剤の有効濃度は一〇〇 P P M以上であることが要求されている（甲二四）。なお、水分含有量の下限が定められているのは、油脂の酸化による自然発火を防ぐためであるが、他方、上限が定められているのは、発火のおそれがあるリン酸ガスを発生させるバクテリアの活動を防止するためである（甲二九）。

(二) 本件貨物一、二及び五については、SGS Del Ecuador S.A. (以下「SGS J」という。)が、本件貨物四及び五については、Ecuadoriana de Super visiones C. Ltda. (以下「EDS」という。)が、船積み前である平成元年四月四日から同月一九日にかけて、それぞれ水分、脂肪分及び抗酸化剤の含有量を検査し、その数値は次のとおりであつた(甲三三、三四、三六、三八、三九、四一、四二、四四及び四五)。

	水分	脂肪分	抗酸化剤
本件貨物一	七・一六%	八・八五%	四五〇PPM
本件貨物二	七・一六%	八・八五%	四五〇PPM
本件貨物三	八・七七%	七・〇〇%	二二〇・一四PPM
本件貨物四	九・五二%	八・三一%	三二五・四五PPM

本件貨物五 七・一六% 八・八五% 四五〇 P P M

また、別件貨物についても同様に検査が行われ、うち別件貨物一、二、四ないし七及び一〇の数値は次のとおりであつた（乙一三、一八の1ないし3）。

水分 脂肪分 抗酸化剤

別件貨物一 九・四〇% 七・〇七% 二八〇・一五 P P M

別件貨物二 九・四〇% 七・〇七% 二八〇・一五 P P M

別件貨物四 | | | | 六一〇 P P M

別件貨物五 九・〇二% 一〇・〇〇% 二三四・〇四 P P M

別件貨物六 八・〇九% 九・七九% 三〇二・〇〇 P P M

別件貨物七 | | | | 六一〇 P P M

そして、第四船艙下部甲板に鹿児島向けとして積み付けられていた貨物で、積み付け直された再船積貨物の検査の結果は、水分含有量八・〇〇パーセント、脂肪分含有量七・六〇パーセント、船積み時抗酸化剤含有量一七七・五四 P P Mであつた（甲四八）。

このように、マノリス号に積み付けられた魚粉は、いずれも検査上は、I M D Gコードクラス九に関する規定を満たす量の抗酸化剤処理が施されていると判断された（なお、原告は、被告が本件貨物等の一部について仮船積前証明書の提示を受けたにすぎないこと及びEMPRESA PESQUERA POLAR S.A.という得体の知れない貨物を積み込んでいたことを指摘し、本件貨物等の中にI M D Gコードクラス九に関する規定を満たしていないものがある

ることを示唆するが、乙一二号証、一三号証及び弁論の全趣旨によれば、本件貨物等のすべてが少なくとも検査上IMDGコードクラス九に関する規定に適合していると判断されたことが認められる。〕。

(三) しかし、これらの検査は、一〇〇〇袋ごとに約七二袋又は二〇袋の標本を選び、その中から検査資料を抽出して行われる標本調査であり、魚粉全量が一様の濃度で抗酸化剤処理されていたとまではいえない（甲二六の1、二九、六三、乙一）。

(四) 魚粉には前記のような性質があることから、魚粉の発熱事故が生じた場合、他に特別の原因が見当たらないときには、抗酸化剤の添加量の不均等や不足が発熱原因と判断されるのが一般的であり、平成元年当時、南米産の抗酸化剤処理済魚粉については、しばしば抗酸化剤処理が不十分であつ

たことが原因と疑われる発熱発火事故があった。また、本件貨物の魚粉を製造した工場においては、平成元年当時、前記(一)の⑥の抗酸化剤撒布の工程は、ベルトコンベア上の魚粉に単一ノズルで直接抗酸化剤を吹き付けるという方法によっており、抗酸化剤添加量に不均等が生じやすかった(甲二六の1、二九、七〇、乙一、九、一四、証人原野)。

(五) 以上の諸点を総合すると、本件貨物である魚粉の発熱発火については、他に特段の原因がない限り、抗酸化剤の添加量の不均等が原因であると推認することができる。

そこで、他の原因の存否について判断する。

2 本件貨物等の積付け状況

甲一〇号証、一六号証、乙一一号証の1及び5並びに一三号証によれば、

本件貨物等は、マノリス号に次のとおり積み付けられていた（なお、本件損害が発生した部分以外は省略する。）。

（一） 第二船艙中甲板

マノリス号第二船艙中甲板には、最上部に、鹿島向けレアル魚粉一万三八一六袋、七〇〇トンが一八ないし一九段の高さに積み付けられ、その下に合計一ないし二段の高さに、上から、名古屋向けのインテグラル魚粉三四六三袋、一五五トン、同インデマル魚粉四二六七袋、二一四トン、同インテグラル魚粉一四四五袋、六五トン、同インペカ魚粉二〇九二袋、一〇五トン、鹿児島向けインデマル魚粉四八二九袋、二四二トンが積み付けられていた。

通風溝は、左舷部及び右舷部のいずれにも船首尾方向に一本、船横方向

に三本が設けられ、右通風溝で仕切られた前方の二つの区画は、およそ縦に八袋、横に五袋ずつ、その他の六つの区画は、およそ縦に一〇袋、横に五袋ずつ積み付けられた。また、貨物の五ないし七段ごと及び貨物とハッチコーミングとの間に荷敷板が当てがわれており、貨物とハッチコーミングの最上部との間は、三〇ないし五〇センチメートルであつた。

(二) 第四船艙中甲板

第四船艙中甲板には、最上部に、鹿島向けインテグラル魚粉四四七〇袋、二二一トンが、ハッチウエーでは一段まで、その他の部分では七又は八段まで積み付けられ、その下に、上から、鹿児島向けインペカ魚粉八三六七袋、四二〇トン、同インデマル魚粉八四四九袋、四二二トンが合計約一八段積み付けられていた。

通風溝は、船首尾方向及び船横方向にそれぞれ一本ずつ設けられ、貨物の三又は四段ごとに荷敷板が当てがわれていた。

(三) 第一下部船艙

第一下部船艙には、鹿児島向けインテグラル魚粉九七二〇袋、四六五トンが積み付けられていた。

(四) 第二下部船艙

第二下部船艙には、上から、鹿児島向けインデマル魚粉七六二袋、三八トン、同インテグラル魚粉一万四五二六袋、六九五トンが一二又は一三段の高さに積み付けられ、その下に門司向けリアル撒積魚粉一五九八トンが積み付けられていた。

袋詰魚粉が積み付けられた部分には、十文字の通気溝が設けられ、袋の

二ないし四段ごとに荷敷板が差し込まれていたが、場所によってはないところもあつた。また、袋詰魚粉と撒積魚粉との間には、分離のため荷敷板が十文字に置かれていた。

(五) 第三下部船艙

第三下部船艙には、鹿児島向けインテグラル魚粉二万一四七八袋、一〇二八トン、門司向けリアル撒積魚粉一五五二トンが一五段ほどの高さに積み付けられていた。その他の積付け方については、第二下部船艙と同様であつた。

(六) 第四下部船艙

第四下部船艙には、上から、鹿児島向けインデマル魚粉六六〇袋、三三トン、同インテグラル魚粉六八七七袋、三二九トンが積み付けられていた。

3 本件貨物等の損害状況

(一) 甲一六号証、乙八号証の1、一一号証の4及び5並びに一三号証ないし

一五号証によれば、本件貨物等の損害状況は次のとおりである。

(1) 第二船艙中甲板

第二船艙中甲板左舷部のうち、鹿島向けレアル魚粉の全量が煙で汚染され、前方右側の区画で、貨物の燻りにより、一メートル四方、深さ一・五メートルの大きさの空洞ができており、その燻りは、底部まで達していた。

右舷部の魚粉は、煙の影響を受けていた。

(2) 第四船艙中甲板

左舷部後部の区画では、中間層の鹿児島向けインデマル又はインペカ

魚粉が放射状に発熱しており、鹿島向けインテグラル魚粉のうち下にあるものが燻っていた。また、右舷部後部も左舷部後部よりやや小さな範囲で放射状に発熱していた。

(3) 第二及び第三下部船艙

いずれの船艙でも撒積魚粉の直上にあつた袋詰魚粉が発熱していた。

(4) 第一及び第四下部船艙

第一下部船艙に積み付けられていた鹿児島向けインテグラル魚粉九七二〇袋、四六五トンのうち、五〇袋にかび損が、一〇〇袋に汗損が生じていた。また、第四下部船艙では、一〇〇〇袋にかび損が、五〇袋に汗損が生じていた。

(二) 右(3)及び(4)に関し、甲一六号証及び乙一一号証の5には、第二下部船艙

では船側の袋詰魚粉の相当数が、第三下部船艙では、船側の袋詰魚粉のほとんどすべてが結露のためかびていた旨の、また、第一下部船艙では船側及び底部の袋詰魚粉約五〇トンに、第四下部船艙では船側、底部及び通気溝の周囲の袋詰魚粉五〇トンにかび損が生じていた旨の記載がある。

しかし、右損害の計測は、検査員自身ではなく、荷役作業員が行ったものであること（甲七〇、乙一四）、航海中の各下部船艙内の温度は摂氏二〇度ないし三〇度程度に保たれており、魚粉ないし空気中の水分の凝固が原因で右のような量の袋詰魚粉がかび損を受けるとは考え難いこと及び各下部船艙には濡れていたり、水分含有量が多いといった結露しやすい魚粉は積み込まれていなかったこと（乙四の1及び2、乙一四）に照らすと、前記甲一六号証及び乙一一号証の5の記載は直ちには採用することができ

ない。

4 再船積貨物の雨濡れの有無について（第二及び第四船艙中甲板）

(一) 甲四号証、二六号証の1、四八号証、乙二号証、七号証、一二号証及び

証人パワーの証言によれば、本件降雨後の雨濡れ貨物の検査について次の事実が認められる。

(1) マイケル・ジョセフ・パワー（以下「パワー」という。）は、本件降

雨の翌日である平成元年四月二一日の午後、船主責任相互保険組合ノース・オブ・イングラント（P & Iクラブ）から指示を受けて、マノリス号の第四船艙を検査した。

パワーは、ズマス船長とともに第四船艙中甲板に下りて、袋詰魚粉を直接点検し、第四船艙口の前半部分の下にあった袋詰魚粉の最上層の袋

の表面についた魚粉のほこりの中に、直径四ないし五ミリメートルほどの雨のしみ跡があり、濡れているのを発見した。そして、最上層の魚粉の袋を持ち上げて、その下の二層目の袋は濡れていないことを確認した。

- (2) パワーは、最上層の袋詰魚粉で雨のしみ跡があるものに加えて、一分その外側の魚粉とそれらの下の二層目及び三層目の魚粉七五六袋（一四袋×一八袋×三層）並びに本件降雨時にはハッチカバーが閉じていた後半部分の魚粉についても最上層の魚粉一五四袋（一四袋×一袋×一層）、合計九一〇袋を積み出すよう指示し、実際には、更に約二〇〇袋多く、一一一九袋が積み出された。

- (3) また、パワーは、第四船艙内に残った魚粉（再船積貨物）について、念のため、荷送人側の確認を受けるべきであると考え、同月二四日、E

D S のホセ・アライ・ロカ（以下「ロカ」という。）に、右魚粉を検査の上、再度船積前証明書を発行するように要請した。ロカは、同社の検査員のルイス・ポベタ（以下「ポベタ」という。）に検査を行うよう指示した。

(4) 再船積貨物は、同月二四日から二六日にかけて第四船艙から荷揚げされたが、これは、ポベタが検査のために荷揚げすることを要求したこと及びマノリス号の積付図によれば鹿児島向け貨物を積み込むべきところに、誤って名古屋向け及び鹿児島向け貨物を積み付けたことが判明したことによるものであった。

(5) E D S は、同日、再船積貨物について検査を行い、翌日付けで検査証明書を発行した。再船積貨物の水分含有量は八・〇〇パーセント、脂肪

分含有量は七・六〇パーセント、抗酸化剤含有量は一七七・五四 P P M
であつた。

(二) 右(一)で認定した事実によれば、本件降雨の際、第四船艙のハッチカバーの故障により雨濡れした魚粉はすべて取り替えられ、再船積貨物は少なくとも発熱発火の原因となるほど濡れていなかったことが認められる。

(三) もつとも、甲二六号証の1及び甲五九号証(いずれもポベタの陳述書)において、ポベタは、本件降雨の際、第四船艙では、雨が袋の間を通り抜けて中甲板底部にまで達し、魚粉を濡らした可能性があり、検査のために荷揚げした再船積貨物のうち数袋がひどく濡れており、一五ないし二〇袋が雨濡れによって廃棄されなければならず、うち三、四袋にはうじ虫がわいていた旨供述する。

しかし、右供述中、雨水が中甲板底部にまで達したという点は推測にすぎず、また、雨濡れした袋を現認したという部分については、現認の対象となった袋詰魚粉が具体的にいかなる魚粉であるか明確でないこと、再船積貨物についての再度の品質検査の結果は前記(一)(5)のとおりIMDGコードクラス九に関する規定を満たしていたこと、品質検査を依頼されているにもかかわらず、IMDGコードクラス九に関する規定に明らかに反するような魚粉を放置しておくのは不自然であること、以上の諸点に証人パウの証言を併せ考慮すると、ポベタの前記供述は、たやすく採用できない。

また、原告は、通風溝から雨が下部に入り込んで、通風溝に沿って積み付けられた魚粉や、最下部に積み付けられた魚粉が雨濡れしたと主張する。しかし、五〇キログラム入袋詰魚粉一袋の水分含有量を八パーセントか

らIMDGコードで許容される上限の一二パーセントまで上げるには、約二・二七リットルの水分が必要である。ところが、第四船艙口の大きさは、船首尾方向に一三メートル、船横方向に約一一メートル（甲四九、五二）であり、通風溝の幅は約三〇センチメートル（乙七、証人パワー）であるところ、ハッチカバーが船艙口のおよそ半分を覆っていたから、雨が降り込み得る通風溝の開口面積は、船首尾方向の通風溝の半分と船横方向の通風溝の計五・一六平方メートル程度であったと考えられる。そして、仮に本件降雨によつて右通風溝に降り込んだ雨量が、平成元年四月二〇日の午後一時から七時までにグアヤキルで降った八・九ミリメートル全量であつたとしても約四五・九リットルであり、これは、通風溝にあつた荷敷板による吸収等を考慮しないとしても、水分含有量が八パーセントの五〇キ

ログラム入袋詰魚粉二〇袋の水分含有量を一二パーセントに上昇させるものにすぎない。ところが、原告の主張によっても、ハッチカバーで覆われなかった部分の通風溝には、六四四袋もの袋詰魚粉が面していたというのであり、右の点に、再船積貨物の品質検査においては、水分含有量は八パーセントにすぎなかったことも考慮すると、通風溝から下部に降り込んだ雨によつて、通風溝に沿つて積み付けられた特定の袋詰魚粉又はその一部の塊状部における水分含有量がIMDGコードクラス九に関する規定の上限值である一二パーセントを超えた可能性は極めて低いというべきである。

(四) したがつて、再船積貨物がどこに向けられた貨物であつたか、また、どこに再積付けされたかにかかわらず、再船積貨物が雨濡れしていたことが第二及び第四船艙の発熱発火原因となつたと認めることはできない。

5 第四船艙内の異常な湿気及び濡れた荷敷板の使用

原告は、第四船艙内の異常な湿気又は濡れた荷敷板を再使用したことが第四船艙中甲板の発熱発火原因となったと主張するが、これを認めるに足りる証拠はない。

なお、第四船艙中甲板における濡れ損及びかび損については、平成元年五月二二日に第四船艙中甲板左舷部側に積み付けられた貨物から煙が出ているのが発見され、これを消火するために数度にわたり注入された二酸化炭素ガスにより同船艙内の気温が下がり、これによつて、水分が凝結したこと（乙三、八の1、一一の1、2、5及び6、一二、一四）が原因と考えられるが、その凝結した水分は、主として同船艙内で発熱していた魚粉がもともと有していた水分と同船内の空気中に通常含まれる水分と考えられる（乙八の1、

一四、弁論の全趣旨）。

6 第二及び第三船艙口のハッチカバーの閉め遅れによる雨濡れ

甲二号証、三号証（事実記録）、乙二号証（航海日誌）、三号証（前同）、七号証（パワー陳述書）、一二号証（ズマス陳述書）よれば、本件降雨の際、第二船艙及び第三船艙のハッチカバーは、適切に閉めることができ、その後もハッチカバーの開閉を適切に行うことができたことが認められる。

この点について、甲二六号証の1において、ポベタは、第二船艙と第三船艙のハッチカバーが迅速に閉鎖されなかったために貨物が雨濡れした旨の供述をするが、右供述は、前記証拠に反する上、ポベタ自身が、甲五九号証では、濡れたのではなく湿気が多くなったと後退する供述をしていることに照らすと、採用することはできない。

7 積付け不良（第二船艙中甲板）

(一) 第二船艙中甲板の積付け状況については、前記2(一)で認定したとおりであつた。

そして、この積付けがハッチコーミング空間の全体における空氣の循環を妨げ、これが本件貨物の発熱損の原因となつたとの原告の主張に沿う証拠があり（甲一六、二九、七〇、証人原野）、殊に証人原野は、通風換氣が不足するだけでも汗濡れ等が生じて発熱事故に至る可能性があつた旨供述する。

しかし、第二船艙中甲板では本件貨物等に汗濡れは生じていないこと及び左舷部側も右舷部側もほぼ同様に積み付けられていたにもかかわらず、発熱損は、左舷部側のみで生じていたこと（甲一六）に照らすと、単に通

風換気の不足だけで結露を生じ、発熱事故に至ったとは考え難い。また、通風換気が不足していたことにより、本件貨物に生じた熱が抑制されなかったことが発熱事故の原因であるというのであれば、そもそも本件貨物に熱が発生した原因が別に求められるべきであり、甲六三号証の1（フォスターの報告書）において、第二船艙中甲板の積付方法が発熱の原因となつたとは思わないとされていることに照らしても、前記積付方法と発熱事故との間に相当因果関係があるということとはできない。

8 まとめ

以上のとおり、本件貨物等の発熱発火損は、再船積貨物の雨濡れ等といった他の原因によるものである可能性が極めて乏しいから、前記1で説示のとおり、魚粉の抗酸化剤処理不足が第二及び第四中甲板並びに第二及び第三下

部船艙における本件貨物等の発熱発火原因であつたと推認すべきである。

9 第一及び第四下部船艙のかび損等の原因

第一及び第四下部船艙のかび損等は、本件貨物等の魚粉が有していた水分及び空気中の水分が通風換気不足のため結露したことが原因であることが認められる（甲一六、二九、乙八の1、一四、弁論の全趣旨）。

二 被告の責任の有無（争点3）

1 第二及び第四船艙中甲板の発熱発火損及び第二及び第三下部船艙の熱損

(一) 前記一のとおり、本件損害のうち第二及び第四船艙中甲板における発熱

発火損並びに第二及び第三下部船艙における熱損については、本件貨物等に抗酸化剤が均等に投与されていなかったことが原因であると認められる。そして、このように抗酸化剤処理が不均一であつたために発熱発火の危険が

あつたことは、運送人たる被告の知り得なかつたことであり、本件貨物等にはヘーグ規則四条二項(m)の「隠れた欠陥」があつたというべきであるから、被告は、本件損害のうち第二及び第四船艙中甲板における発熱発火損並びに第二及び第三下部船艙における発熱損について責任を負わないといふべきである。

(二) この点について、原告は、第二船艙中甲板では鹿児島向けインデマル魚粉が、第四船艙中甲板では、鹿児島向けインペカ魚粉が、発熱発火損の原因となっており、これは、本件貨物以外の運送品にかかる欠陥であり、本件運送契約の対象である本件貨物にかかる欠陥ではないから、ヘーグ規則四条二項(m)にいう「物品の隠れた欠陥」があつた場合には該当しないと主張する。

しかしながら、ヘーグ規則は、運送品について、その二条本文及び三条二項本文において運送人の注意義務を定め、その損害を原則的に運送人の責任とする一方で、二条ただし書及び三条二項ただし書において、一定の免責事由があることを認め、その具体的な事由については、四条で定めるところ、同条二項(q)では、「その他運送人又はその代理人若しくは使用人の故意又は過失によらない原因」という一般的な事由をも定めていること、また、船舶による運送の対象となった物の特殊な性質又は隠れた欠陥が損害発生の原因となった場合には、右の特殊な性質等が損害を受けた物自体に関するものでないときにも、通常、運送人に故意又は過失がなかったものと考え得ることに照らすと、同条二項(m)にいう「物品の特殊な性質又は隠れた過失」の「物品」には、必ずしも損害を受けた運送品又はそ

の運送契約の対象である運送品に限らず、少なくとも損害を受けた運送品と同種のものであれば、同一の船舶に積載され運送の対象となった他の物品も含むと解すべきである。

また、仮に、本件貨物以外の運送品が右「物品」には該当しないとしても、それに抗酸化剤処理の不均一という隠れた欠陥があったのであるから、これに起因する発熱発火による本件貨物の損害は、ヘーグ規則四条二項(q)の本文にいう「運送人（被告）」又はその代理人若しくは使用人の故意又は過失によらない原因」による損害というべきであり、前記認定事実に照らせば、これに被告又はその代理人若しくは使用人の故意又は過失が関係していないことは明らかである。

(三) 原告は、被告が、本件貨物を海上運送中、I M D Gコードクラス九に関

する規定に従った温度計測をしなかったために、本件の発熱発火を発見することが遅れ、損害が拡大したから、被告は、損害の拡大につき責任を負うと主張している。

しかし、甲二四号証、乙四号証の1及び2、乙一〇号証の1及び2、乙一二号証並びに乙一三号証によれば、マノリス号の航海中、第二及び第三下部船艙は、一三個ずつ設置された遠隔温度記録センサーにより、その他の各船艙は、手動により、それぞれ温度が計測され、その計測回数は、マノリス号が出港した当初は一日五、六回、温度が安定したと判断された平成元年五月六日以降は、一日二、三回、更に同年六月九日以降は、一日一、二回であり、計測された温度は、摂氏二〇ないし四〇数度で、IMDGコードクラス九に関する規定で注意している温度五五度を下回るものであつ

たことが認められる（なお、平成元年五月一九日分の温度計測記録がないのは、同日に日付変更線を越えたため、日付が二〇日に変わったためである（乙三））。そして、第四船艙中甲板においては、煙が目撃された同年五月二二日まで、IMDGコードクラス九に関する規定どおり一日三回以上の温度計測がされていたことが認められる（乙三、四の1）から、同所については、被告の温度計測の義務を怠ったということとはできない。

他方、第二船艙中甲板並びに第二及び第三下部船艙については、確かにIMDGコードクラス九に関する規定の要求どおりの温度計測はされていない。しかし、甲二九号証、甲六三号証の1ないし3及び証人パーソンの証言によれば、魚粉は、熱伝導性が低いため、温度計測によって計測できないのは、その計測部位の温度にすぎず、魚粉全体の温度は計測できないこ

とが認められる。右の点に、被告が前記認定のような温度計測をし、計測結果も一貫して異常を示すものでなかったことを併せ考慮すると、被告が I M D G コードクラス九に関する規定どおり温度計測をしていたとしても、本件貨物等の温度上昇を発見することはできなかったというべきである。したがって、被告が温度の計測を怠ったことが損害の拡大につながったと見ることもできず、この点においても被告に責任はない。

(四) なお、第四船艙の濡れ損及びかび損については、前記の「隠れた欠陥」による損害の拡大を防止するために注入された二酸化炭素ガスによって発生したものであるから、これも右の隠れた欠陥から通常生ずべき損害として被告は免責されるというべきである。

(一) 第一及び第四下部船艙の合計一二〇〇袋のかび損等は、前記一の9のとおり魚粉ないし空気中の水分が通風換気不足のため結露したことが原因となつて生じたものであるから、「隠れたる欠陥」による損害ということはできない。そこで、第一及び第四下部船艙に積み付けられた本件貨物について、被告が積付けや通風換気について注意義務を尽くしていたといえるか否か検討する。

(二) I M D Gコードのクラス九に関する規定では、本件貨物等の積付け方法については、ブロック積付け（船艙を幾つかの区画に分けてその区画にすき間を空けて貨物を積み込んでいく方法）で積付けをすることが許容され、このブロック積付けをするに当たっては、特別の換気は不要であるとされている（甲一六、二四、二九、乙八の2、一二、証人原野）。もつとも、

I M D Gコード自体は、危険物についての対処方法を定めたものであつて、かび損等の発生の防止を目的としたものではないが、同コードによつて許容されている積付け方法は、通常採るべきものの一つとして一般に肯認されているものと認められる。

そして、本件貨物等の積付けは、二ないし四段ごとに荷敷板を差し込み、袋詰魚粉がマノリス号の鋼板に接触しないように船側及び隔壁にも荷敷板を使用して通風溝を設けるなど、ほぼ適切なブロック積付けの方法で行われており、通常に通風換気は確保されていた（甲一六、乙一二）。

この点、甲六三号証（フオスター報告書）には、本件貨物と船側との間に適切な通風溝を確保すべきであり、これによつて適切な通風が確保されていれば、かびの生長を最小限に止めることができた旨の記載がある。



しかし、前記認定のとおり、本件貨物と船側との間には通風溝が設けられていた上、たとえ適切な通風溝が設けられたとしても、表面域でのかびの発生は不可避である（乙一六）ところ、前記かび損等は、一二〇〇袋に生じたにすぎず、その程度も表面的なものであり、袋の中身にはほとんど影響が見られなかった（乙八の1、一四）。

以上の諸点を総合すると、前記かび損等は、通常の換気では不可避免的に発生する損害というべきであり、被告は、IMDGコードクラス九に関する規定で許容された積付け方及び通風換気を行っていたことにより、運送人に通常要求される注意義務違反を果たしていたと認められるから、本件損害のうち第一及び第四下部船艙のかび損について免責される。

3 不足ないし不着損害

被告は、善意の第三者である三菱商事に対して本件船荷証券に記載されたとおりの運送品を引き渡す義務があるから、特段の免責事由の主張がない以上、運送品の不足ないし不着損害が認められればこれについて賠償すべき責任を負う。

4 不法行為責任

前記1及び2で判断したとおり、被告は、第二及び第四船艙中甲板の発熱発火損及び第二及び第三下部船艙の熱損並びに各下部船艙のかび損について、本件運送契約上の責任を負わない以上、不法行為責任も負わないというべきである。

三 不足ないし不着損害（争点1）

(1) 前提事実2(三)のとおり、本件船荷証券上、本件貨物一ないし三は、合計三

万一三九五袋、総重量合計一五七五・〇〇〇トン、本件貨物四及び五は、合計六万五二一四袋、総重量合計三一五〇・〇〇〇トンであつた。そして、甲一六号証及び弁論の全趣旨によれば、本件貨物の袋詰魚粉の袋の重量は、一袋当たり〇・二キログラムと認められるから、正味重量は、本件貨物一ないし三が合計一五六八・七二一トン、本件貨物四及び五が合計三一三六・九五七トンであると認められる。

- (2) これに対して、甲一六号証によれば、実際に鹿島で荷揚げされた本件貨物一ないし三の総正味重量は一五三四・六五一トンであり、同じく鹿児島で荷揚げされた総重量は三〇八一・一二二トンであつたことが認められ、前記の本件船荷証券上の記載から求められる正味重量と比べて、本件貨物一ないし三は、合計三四・〇七〇トン、本件貨物四及び五は、合計五五・八三五トン、

本件貨物全体で八九・九〇五トンが不足していたことが認められる。

- (3) そして、甲七〇号証及び七一号証の1ないし8によれば、本件の魚粉は、平成元年六月当時、少なくともトン当たり七万七〇〇〇円で売却できたことが認められるから、前記の不足ないし不着損害を金銭に換算すると、六九二万二六八五円となる。

- (4) 三菱商事が支出した鑑定費用については、これを認めるに足りる証拠がない。また、原告が支出した弁護士費用は、本件運送契約上の債務不履行と相当因果関係のある損害とは認められず、本件訴訟に現れた一切の事情を考慮しても、被告の本件訴訟についての応訴を不当抗争ということとはできない。

第四 結論

以上の次第で、原告の請求は、六九二万二六八五円及びこれに対する訴状送

達の翌日であることが記録上明らかな平成八年七月三十一日から支払済に至るまで商事法定利率年六分の割合による遅延損害金の支払を求める限度で理由があるので、主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第四三部

裁判官

城内 和 昭

裁判官

駒田 秀 和

裁判長裁判官鈴木健太は、差し支えのため署名押印することができない。

裁判官

城内和昭

売買契約目録

一 送状番号 F P | R ○ ○ 二九

売主 三菱インターナショナル有限会社

買主 三菱商事株式会社

契約日 平成元年五月一八日

船積港 グアヤキル

輸送船舶 マノリス

仕向港 鹿島

品名 エクアドル産魚粉

数量 二七五メトリック・トン（五、四二四袋）

単 価	メトリック・トン当たり五二一アメリカドル
金 額	一四三、二七五アメリカドル
二 送 状 番 号	F P I R O O 二七
売 主	三菱インターナショナル有限公司
買 主	三菱商事株式会社
契 約 日	平成元年五月一八日
船 積 港	グアヤキル
輸 送 船 舶	マノリス
仕 向 港	鹿島
品 名	エクアドル産魚粉
数 量	一、〇五〇メトリック・トン（二〇、七一〇袋）

単 価 メトリック・トン当たり五二一アメリカドル

金 額 五四七、〇五〇アメリカドル

三 送状番号 F P | R 〇 〇 三 二

売 主 三菱インターナショナル有限会社

買 主 三菱商事株式会社

契約日 平成元年五月二二日

船積港 グアヤキル

輸送船舶 マノリス

仕向港 鹿島

品 名 エクアドル産魚粉

数 量 二五〇メトリック・トン（五、二六一袋）

四

単価	メトリック・トン当たり五二二アメリカドル
金額	一三〇、二五〇アメリカドル
送状番号	F P I R O O 二三
売主	三菱インターナショナル有限公司
買主	三菱商事株式会社
契約日	平成元年五月一八日
船積港	グアヤキル
輸送船舶	マノリス
仕向港	鹿児島
品名	エクアドル産魚粉
数量	二、六二五メトリック・トン（五四、八五九袋）

単価	メトリック・トン当たり五二〇アメリカドル
金額	一、三六五、〇〇〇アメリカドル
五 送状番号	F P — R 〇 〇 二 六
売主	三菱インターナショナル有限会社
買主	三菱商事株式会社
契約日	平成元年五月一八日
船積港	グアヤキル
輸送船舶	マノリス
仕向港	鹿児島
品名	エクアドル産魚粉
数量	五二五メトリック・トン（二〇、三五五袋）

単価	金額
メトリック・トン当たり五二二アメリカドル	二七三、五二五アメリカドル

積付貨物目録

一	仕向地	名古屋
	船荷証券番号	一
	荷送人	インテグラル
	トン数	四二〇
	受荷主	株式会社東食
	保険者	日動火災海上保険株式会社
二	仕向地	名古屋
	船荷証券番号	二
	荷送人	インテグラル

ト
ン
数

二一〇

受
荷
主

株式会社東食

保
険
者

日動火災海上保険株式会社

三
仕
向
地

名古屋

船荷証券番号

三

荷
送
人

インペカ

ト
ン
数

一〇五

受
荷
主

株式会社東食

保
険
者

日動火災海上保険株式会社

四
仕
向
地

名古屋

船荷証券番号

四

荷送人

インデマル

トン数

三一五

受荷主

ニチメン株式会社

保険者

日動火災海上保険株式会社

五 仕向地

鹿児島

船荷証券番号

二

荷送人

インテグラル

トン数

三一五

受荷主

伊藤忠商事株式会社

六 仕向地

鹿児島

船荷証券番号

三

荷 送 人

インテグラル

ト ン 数

一〇五

受 荷 主

伊藤忠商事株式会社

七 仕 向 地

鹿児島

船荷証券番号

四

荷 送 人

インデマル

ト ン 数

二一〇

受 荷 主

ニチメン株式会社

八 仕 向 地

鹿児島

船荷証券番号

五

荷 送 人

インペカ

ト
ン
数

三一五

受
荷
主

トーメン株式会社

九
仕
向
地

鹿児島

船荷証券番号

六

荷
送
人

インペカ

ト
ン
数

一〇五

受
荷
主

ニチメン株式会社

〇
仕
向
地

鹿児島

船荷証券番号

八

荷
送
人

インデマル

ト
ン
数

五二五

受荷主

株式会社東食

二 仕向地

門司

船荷証券番号

一

荷送人

レアル

トン数

二、六二五

受荷主

住友商事株式会社

三 仕向地

門司

船荷証券番号

二

荷送人

レアル

トン数

五二五

受荷主

住友商事株式会社

船荷証券目録

船荷証券番号	一
荷送人	ネゴシオス・インダストリアレス・レアル・エス・エイ
荷受人	指図による
通知人の住所	東京の三菱商事株式会社
輸送船舶	マノリス
積載港	グアヤキル
荷揚港	日本の鹿島
貨物の表示	エクアドル産抗酸化剤処理済エクアドル魚粉 五、四二四袋／二七五トン

エトクシキン抗酸化剤処理済エクアドル魚粉

新品ポリプロピレン編袋、一袋当たり五〇・七〇キログラ

ム詰め

運送賃 一六、五〇〇アメリカドル（運賃前払）

船荷証券発行地 グアヤキル

船荷証券発行日 一九八九年四月三〇日

二 船荷証券番号 二

荷送人 ネゴシオス・インダストリアレス・レアル・エス・エイ

荷受人 指図による

通知人の住所 東京の三菱商事株式会社

輸送船舶 マノリス

積 載 港

グアヤキル

荷 揚 港

日本の鹿島

貨物の表示

エクアドル産抗酸化剤処理済エクアドル魚粉

二〇、七一〇袋／一、〇五〇トン

エトクシキン抗酸化剤処理済エクアドル魚粉

新品ポリプロピレン編袋、一袋当たり五〇・七〇キログラ

ム詰め

運 送 賃

六三、〇〇〇アメリカドル（運賃前払）

船荷証券発行地

グアヤキル

船荷証券発行日

一九八九年四月三〇日

三 船荷証券番号

三

荷 送 人

シア・ペスケラ・インテグラル・デル・エクアドル・シー

・エイ・インペスカ

荷 受 人

指図による

通知人の住所

東京の三菱商事株式会社

輸 送 船 舶

マノリス

積 載 港

グアヤキル

荷 揚 港

日本の鹿島

貨物の表示

エクアドル産インペスカ魚粉

二五〇トン

エトクシキン抗酸化剤処理済エクアドル魚粉二五〇、〇〇

〇キログラム

新品ポリプロピレン編袋、一袋当たり約五〇キログラム詰

め

運送賃 一五、〇〇〇アメリカドル（運賃前払）

船荷証券発行地 グアヤキル

船荷証券発行日 一九八九年四月三〇日

四 船荷証券番号 一

荷送人 シア・ペスケラ・インテグラル・デル・エクアドル・シー

・エイ・インペスカ

荷受人 指図による

通知人の住所 東京の三菱商事株式会社

輸送船舶 マノリス

積 載 港 グアヤキル

荷 揚 港 日本の鹿児島

貨 物 の 表 示 エクアドル産インペスカ魚粉

二、六二五トン

エトクシキン抗酸化剤処理済エクアドル魚粉

新品ポリプロピレン編袋、一袋当たり約五〇キログラム詰

め五四、八五九袋

運 送 賃 一五七、五〇〇アメリカドル（運賃前払）

船荷証券発行地 グアヤキル

船荷証券発行日 一九八九年四月三〇日

五 船荷証券番号 七

荷 送 人 ネゴシオス・インダストリアレス・レアル・エス・エイ

荷 受 人 指図による

通知人の住所 東京の三菱商事株式会社

輸 送 船 舶 マノリス

積 載 港 グアヤキル

荷 揚 港 日本の鹿児島

貨物の表示 エクアドル産抗酸化剤処理済エクアドル魚粉

一〇、三五五袋／五二五トン

エトクシキン抗酸化剤処理済エクアドル魚粉

新品ポリプロピレン編袋、一袋当たり五〇・七〇キログラ

ム詰め

運送賃 三一、五〇〇アメリカドル（運賃前払）

船荷証券発行地 グアヤキル

船荷証券発行日 一九八九年四月三〇日

右は正本である。

平成二年九月二日

東京地方裁判所民事第43部

裁判所書記官

泉田 泰道

