

平成16年4月26日判決言渡同日原本領收 裁判所書記官 北原康夫

平成14年(ワ)第4953号損害賠償請求事件

口頭弁論終結の日 平成16年1月26日

判

決

シンガポール共和国ハイストリートセンター01-41番ノースブリッジ
ロード1

原 告 トライスター エレクトロニクス
ピーティイー リミテッド
(以下「原告トライスター」という。)

同代表者代表取締役 ポップ インダル シン
シンガポール共和国73及び74フレイトステーションペンジュルレン
46

原 告 カング ロジスティックス ピーテ
イイー リミテッド
(以下「原告カング」という。)

同代表者代表取締役 インデルジート シン
原告ら訴訟代理人弁護士 岡 部 博 記
同 山 口 修 司
同 相 澤 貞 止
同 戸 塚 健 彦
同 大 島 佳 奈 子

大阪市北区中之島3丁目6番32号

被 告 株式会社商船三井
同代表者代表取締役 鈴木邦雄
同訴訟代理人弁護士 窪田健夫
同 田中庸介

フランス共和国マルセーユ 13002 デ・アレンククアイ 04

被 告 補 助 参 加 人 シーエムエイ・シージーエム
同 代 表 者 執 行 役 員 ア ラ ン ウ イ ル
同 訴 訟 代 理 人 弁 護 士 藤 井 郁 也
同 武 藤 司 郎

主 文

- 1 原告らの請求をいずれも棄却する。
- 2 訴訟費用は、原告らの負担とする。

事 実 及 び 理 由

第1 請求

- 1 被告は、原告カングに対し、金80万7525米国ドル及びこれに対する平成14年3月28日から支払済みまで年6分の割合による金員を支払え。
- 2 被告は、原告トライスターに対し、金80万7525米国ドル及びこれに対する平成14年3月28日から支払済みまで年6分の割合による金員を支払え。
- 3 訴訟費用は、被告の負担とする。

第2 事案の概要

- 1 本件は、まず、船荷証券上の荷送人である原告カングが、海上運送人である被告に対し、被告の現地代理店である補助参加人の従業員が、船荷証券と引換えではなしに運送品を第三者に引き渡したことにより、運送品の代金相当額の損害を被ったとして、海上運送契約の債務不履行に基づく損害賠償を請求した事案であり、一方、原告トライスターは、運送品の売主であり、上記海上運送契約の実質的な当事者であると主張して、上記と同様な理由により、被告に対し、債務不履行に基づく損害賠償を請求するとともに、補助参加人の従業員が運送品を第三者に引き渡したことが原告トライスターに対する不法行為に当たり、被告は、その使用者として責任を負うとして、不法行

為に基づき、同額の損害賠償を請求した（いずれについても、本訴状送達の日の翌日である平成14年3月28日から支払済みまで商事法定利率年6分の遅延損害金を付している。）事案である。

2 前提事実

以下の事実は、当事者間に争いがないか、末尾に掲記の各証拠によって認められる（末尾に証拠等の掲記のない事実は、当事者間に争いがない。）。

（1）当事者等

原告トライスターは、一般物品の卸売及び輸入等を業とする会社であり、原告カングは、トラックによる運送、配達等を業とする会社であり、いずれもシンガポール共和国に住所を有する会社である。

被告は、海運業を営む日本に本店がある会社である。

補助参加人は、フランス共和国に本店がある会社であり、被告との間で、貨物の保管・正当な荷受人への引渡し等について代理店契約を締結している。（弁論の全趣旨）

（2）原告トライスターとマモッド間の取引

原告トライスターは、平成9年の設立以来、訴外ジーンこと、マモッド・タキイ・アバス（以下「マモッド」という。）との間で、電化製品販売の取引をしていた。

その取引方法は、マモッドからの電話で注文を受けた原告トライスターが、マモッドに対し、商品のリストをファックスにより送信し、ファックスの交換により価格交渉を行い、その後、原告トライスターが、マモッドの指定する運送人に商品の海上運送を依頼し、マモッドに対し、商業送り状及び船荷証券の写しをファックスで送信し、マモッドから商品代金の支払を受けたことを確認した後、運送人に対して運送品の引渡しを許可するか、又は船荷証券の原本をマモッドに送付するという方法で行われていた。

マモッドは、当初、被告を含む三社の中から運送人を選んでいたが、2

年ほど前からは、被告及びネドロイドラインズのいずれかを運送人として選んでいた。

原告トライスターとマモッド間の取引では、見積り送り状に記載する取引関係者の名義を誰にするか、コンテナに積み込む前に商品の検査を受けるか、荷送人及び着荷通知人を誰にするかについて、マモッドが決定し、原告トライスターは、その指示に従っていた。（甲1，2，24，45）

（3）海上運送契約の成立

原告トライスターは、マモッドに売り渡す商品を運送するため、被告に対し、船舶ジョアナ・ボニータ（以下「本船」という。）で、商品を詰めたコンテナをシンガポールからマダガスカル共和国のタマタベに海上運送することを依頼し、被告は、これを受諾した。原告カングは、原告トライスターから指示を受け、平成13年2月13日ころ、商品を詰めたコンテナ15本（以下「本件コンテナ」という。）をシンガポール港で本船に積み込んだ（以上の経過により、原告らの側と被告との間で成立した運送契約を以下「本件運送契約」という。）（甲24，45，乙12）。

同月15日、被告は、原告トライスターから、荷送人として原告カングが記載されている船荷証券の原案を受領し、同月16日ころ、原告トライスターに対し、船荷証券の最終案を送付し、下記の内容が記載された船荷証券（以下「本件船荷証券」という。）を作成し、発行した（甲5，乙12，丙4の1）。

記

船荷証券番号 MOLU332877425

荷送人 原告カング

荷受人 荷送人の指図人

着荷通知先 カジール・アバス・カーン

運送船舶 本船

受取地 シンガポール コンテナヤード
船積地 シンガポール
揚げ地 タマタベ
引渡地 タマタベ コンテナヤード
貨物明細 運賃前払い
荷送人による積込み数量確認

15×40 ハイ キューブ コンテナ
中身については、運送人は無関係
3515カートン

運送人が受け取ったコンテナの合計 15コンテナ

原本の数 3通

船荷証券の発行地及び発行日 シンガポール 平成13年2月16日

運送人 被告

(なお、弁論の全趣旨によれば、本件船荷証券の着荷通知先であるカジール・アバス・カーンは、マモッドの別名であって、マモッドと同一人物であることが認められる。)

(4) 本件コンテナの運送及び引渡し

本船は、平成13年2月16日にシンガポール港を出港し、同年3月1日、マダガスカルのタマタベ港に到着した。同日から同月2日にかけて、本件コンテナは、本船から荷揚げされ、タマタベ港開発公社の検数員、検査員による検数、検査を受けた(乙12、13、丙4の1、4の4、4の5)。

同月2日、補助参加人の従業員は、マモッドから金銭を受領し、本件船荷証券の写しに貨物引渡指図のスタンプを押して署名し、引渡証を偽造した。

同月15日ころ、マモッドは、港湾局で荷揚げ費用を支払い、本件コン

テナの引渡しを受けた（以下「本件事故」という。）。

同日、被告は、補助参加人に対し、本件コンテナの荷送人が運賃を支払わぬ、本件船荷証券の原本を交付していないため、荷受人が本件船荷証券を提出しない限り、現地で本件コンテナを引き渡さないようにと指示する連絡をした。

また、同月20日、原告トライスターは、補助参加人に対し、買主から代金の支払を受けていないため、船荷証券上の被通知人に本件コンテナを引き渡さないようにしてほしい、買主から代金の支払を受けたら、本件船荷証券の原本を回収するとの連絡をした。

同年4月11日、原告トライスターは、被告に対し、本件コンテナの運賃を支払い、本件船荷証券の原本を取得した。（乙12、13）

(5) マモッドは、マダガスカルの裏社会ともつながりがある、いわば、ボス的な存在であり、平成13年4月ころの親族殺害等犯罪に関与した疑いを持たれていますが、マダガスカルを追放され、他国（モーリシャス）に滞在している（甲24、45、丙16、弁論の全趣旨）。

(6) 原告らは、被告に対し、平成14年3月8日、本件訴訟を提起し、同月27日、本件訴状は、被告に送達された（弁論の全趣旨）。

3 爭点

本件の争点は、①原告カングと原告トライスターのいずれが、本件運送契約の当事者として、被告の債務不履行責任を追及できるか及びその請求ができる損害の額、②被告は、補助参加人の使用者として、不法行為責任を負うか、③除斥期間は、満了したか、④被告は、本件船荷証券及び裏面約款（以下、基本的にはこの裏面約款を含めた意味で「本件船荷証券」という。）5条(2)(a)により免責されるか、⑤被告は、国際海上物品運送法4条2項4号により免責されるかであり、中心的な争点は、①原告カングと原告トライスターのいずれが、本件運送契約の当事者として、被告の債務不履行責任を追及

できるか及び③除斥期間は、満了したかである。

(1) 原告カングと原告トライスターのいずれが、本件運送契約の当事者として、被告の債務不履行責任を追及できるか及びその請求ができる損害の額

【原告らの主張】

ア 原告トライスターは、平成13年1月10日ころ、マダガスカルのタマタベの会社であるジントことマモッドとの間で、テレビ、エアコン等の電化製品等合計3515カートン（以下「本件貨物」という。）についての売買契約を締結した。

原告カングは、原告トライスターから、本件貨物を詰めた15本の本件コンテナを、シンガポールからタマタベまで海上運送することを依頼され、被告との間で、本件運送契約を締結した。

本件コンテナを積んだ本船はタマタベに到着したが、運賃の支払がされず、本件船荷証券が荷送人に交付されていない間に、被告の現地代理店である補助参加人の従業員が、本件コンテナを第三者に引き渡した。

原告カングは、運賃を支払い、本件船荷証券の交付を受け、被告に対し、本件船荷証券に基づき本件貨物の引渡しを求めたが、被告は、本件貨物を引き渡すことができなかった。

イ 原告カングの主張

上記のとおり、被告の現地代理店である補助参加人の不注意により、被告は、原告カングに対し、本件貨物を引き渡すことができず、これにより、原告カングは、原告トライスターとの間における運送契約上の債務不履行責任を負うことになり、原告トライスターに対し、本件貨物の代金相当額である80万7525米国ドルの損害賠償責任を負うことになった。

したがって、原告カングは、被告に対し、本件運送契約の債務不履行に基づき、上記80万7525米国ドルの損害賠償を請求する権利を有

する。

ウ 原告トライスターの主張

本件運送契約締結時の諸事情を根拠として、本件運送契約の当事者が、原告カングではなく、原告トライスターであると認められる場合も考えられることから、原告トライスターは、以下のとおり主張する。

本件船荷証券には、荷送人として原告カングが記載されているが、本件貨物の所有者は、原告トライスターであり、被告もこれを知っていたのであるから、本件運送契約の荷送人は、原告カングではなく原告トライスターであると解するべきである。

本件運送契約は、原告トライスターが、原告カングを介して、被告との間で締結したものであるから、原告トライスターは、被告に対し、本件運送契約の債務不履行に基づき、本件貨物の代金相当額である 80 万 7525 米国ドルの損害賠償を請求する権利を有する。

エ 損害額に関する原告らの反論

被告は、被告の責任が、原告らが通告して本件船荷証券に記載された 3515 カートンの価額である 19 万 4367 シンガポールドルに限定されるべきであると主張するが、その主張は、失当である。国際海上物品運送法 8 条 3 項における荷送人の運送人に対する通告の正確性の担保義務やヘーグ・ルール 3 条 5 は、運送人が、荷送人が不正確な通告をしたことを原因として、荷送人以外の第三者に損害賠償責任を負うことになった場合に、荷送人に対して、損害賠償を求めることができることを保証したのにとどまり、本件には当てはまらない。

【被告の主張】

ア 原告トライスターの主張について

(ア) 本件運送契約は、原告カングと被告との間で締結されたものであり、原告トライスターと被告との間に契約関係は存在しない。

本件船荷証券には、荷送人として原告カングが明記されており、原告カングもこれを異議なく受領している。また、荷渡指図書も原告カングが発行し、輸出手続の際に提出された送り状（インボイス）も原告カング名義で提出されている。仮に、原告の主張を前提としても、原告トライスターと原告カングとの間及び原告カングと被告との間の二つの運送契約が成立していることになるから、原告トライスターと被告との間に運送契約が成立したと解することはできない。

(イ) 本件船荷証券 6 条(7)には、「本船荷証券が、別途第三者と運送契約を締結する船舶を運航しない利用運送業者（N V O C C）によって受領された場合、当該N V O C Cは、(a)いかなる者も、運送人又は運送人が所有又は運航する船舶に対し、運送人の過失によって生じたか否かを問わず、運送品に関する何らかの責任を課すか又は課そうとするような請求又は申立てを、本船荷証券の条項によらず、運送人に対して一切行わないことを保証する。それにもかかわらず、このような請求又は申立てが行われた場合には、その結果については、すべて運送人に対し補償することを保証する。」と規定されている。

この規定によれば、本件船荷証券の発行を受けた利用運送業者である原告カングは、第三者である原告トライスターの運送人である被告に対する請求を取り下げさせることが義務づけられている。

(ウ) 原告トライスターは、本件船荷証券の取得時、本件コンテナが既に紛失していることを知っており、善意の船荷証券所持人ではないから、本件船荷証券上の権利を行使できない。

イ 請求ができる損害の額について

(ア) 通告数による制限

ヘーグ・ルール 3 条 5 は、荷送人の通告した貨物の数量等に対する担保責任を定め、国際海上物品運送法 13 条 7 項も、荷送人が故意に

過小の価額を通告したときは、その価額を、運送品に関する損害については、運送品の価額とみなすと規定している。

原告らは、本件貨物の代金相当額として、80万7525米国ドル（5843カートン分）の損害を主張するが、本件運送契約において、原告らが通告したのは、3515カートンであり、最終送り状の記載によれば、この価額は19万4367シンガポールドルであるから、原告らの請求は、この額に限定されるべきである。

(イ) 不知約款

本件船荷証券には、「荷送人による積込み数量確認」「中身については、運送人は無関係」との記載（不知約款）がある。原告らが、被告に対し、通告数と異なるカートン数を損害として請求するのであれば、原告らは、15本の本件コンテナのそれぞれに積み込んだカートン数及びその価額を立証する必要がある。

(2) 被告は、補助参加人の使用者として、不法行為責任を負うか。

【原告トライスターの主張】

被告は、補助参加人との間で代理店契約を締結し、補助参加人に対し、指示、監督をして、補助参加人を支配しているところ、補助参加人の不注意により、本件貨物を第三者に引き渡してしまったため、原告トライスターは、本件貨物の代金相当額の損害を被った。

したがって、原告トライスターは、補助参加人の使用者である被告に対し、不法行為（民法715条）に基づき、本件貨物の代金相当額である80万7525米国ドルの損害賠償を請求する権利を有する。

【被告の主張】

ア 使用者責任について

被告と補助参加人との間には資本関係もなく、被告には補助参加人の従業員に対する指揮監督権もない。補助参加人は、マダガスカルにおけ

る被告の代理店としての営業のほか、多くの海運業務を営んでおり、独自の判断でその業務を取り扱っている。民法715条の使用者責任は、通常、会社とその指揮監督下にある従業員との間において適用されるべきものであり、独立性を有する船舶代理店には当てはまらない。

したがって、被告は、原告トライスターに対し、民法715条に基づく使用者責任を負わない。

イ また、被告は、民法709条に基づく不法行為責任も負わない。補助参加人は、フランス最大手の海運会社であり、豊富な経験と知識を有するから、これを代理店に選任したことにつき、被告に過失はない。被告は、船荷証券について、一般的な取扱準則を設け、これを各代理店に配布し、貨物を船荷証券の原本との引換えではなしに引き渡すことがないよう注意しており、特に本件においては、運賃が回収されていなかつたため、本件コンテナを本件船荷証券の原本との引換えではなしに引き渡さないように、補助参加人に注意を促していた。

したがって、被告には、本件事故について故意、過失はなく、民法709条による不法行為責任も成立しない。

(3) 除斥期間は、満了したか。

【被告及び補助参加人の主張】

ア 本件運送契約の準拠法となる日本法及び本件船荷証券の規定は、運送人の責任の除斥期間について、以下のとおり規定している。

国際海上物品運送法14条1項「運送品に関する運送人の責任は、運送品が引き渡された日（全部滅失の場合には、引き渡されるべき日）から1年以内に裁判上の請求がされないときは、消滅する。」

本件船荷証券5条(5)「運送品引渡しの後又は、運送品全品滅失の場合は、その引渡しがあるべかりし日の後1年以内に訴訟が提起され、かつ、当該訴訟提起の通知が運送人にされない限り、運送人は、すべての責任

を免れる。」

イ 貨物の滅失は、物理的滅失の場合だけではなく、相対的引渡不能の場合も含むと解されている。

本件貨物は、電化製品であって、一度店に展示されると、一般消費者がそれを購入して善意取得することにより、これを取り戻すことは事实上不可能となる。そのことからみれば、船荷証券の正当な所持人との間では、運送品が全部滅失したものとして扱われるべきであり、運送人にに対する貨物引渡請求権は、損害賠償請求権に変わる。

したがって、本件においては、貨物が全部滅失したものとして、その引渡しがあるべかりし日から1年の除斥期間が進行すると解される。

ウ そして、「引渡しがあるべかりし日」とは、引渡しが可能になった日と解される。本件においては、平成13年3月1日、本件コンテナを積んだ本船が、マダガスカルのタマタベ港に到着し、本件コンテナが、同港のターミナルに荷揚げされ、その旨本件船荷証券上の被通知人に通知された。

港に荷揚げされたコンテナは、荷主が荷揚げ費用の支払及び船荷証券原本の提示等の手続を行えば、いつでも引き渡すことができる所以あるから、本件コンテナは、遅くとも、荷揚げがされた翌日である同月2日には引渡しが可能な状態になったといえる。

したがって、除斥期間は、その翌日である同月3日から進行し、平成13年3月2日の経過によって満了した。原告らが本件訴訟を提起したのは、平成14年3月8日であり、除斥期間経過後であるから、原告らの被告に対する債務不履行及び不法行為に基づく請求権は、消滅している。

エ 原告らに対する反論

(ア) 本件運送契約の準拠法について、原告らは、ヘーグ・ルールが適用

されると主張し、これに関する不適切な引渡しや保証渡しについての解釈を主張する。しかし、本件船荷証券25条は、明確に一般的準拠法として、日本法を指定しているのであるから、日本法を適用して解釈するべきである。

また、本件船荷証券1条は、「「ヘーグ・ルール」とは、1924年8月25日ブラッセルで署名された船荷証券に関する規則についての統一のための国際条約の規定をいい、1968年2月23日ブラッセルで署名された議定書による改正及び1979年12月21日ブラッセルで署名された議定書による改正を含むが、これらの改正（以降まとめて「ウィスピ一改正条約」と称する。）は、本船荷証券に強行的に適用ある場合にのみ含まれるものとする（本船荷証券のいかなる記載も、ウィスピ一改正条約を契約上適用あるものとすると解されない。）」と規定しているから、本件船荷証券にヘーグ・ヴィスピ一・ルールが強行的に適用される場合には、同ルールが適用されることになる。

本件の運送については、シンガポールを積出港とし、本件船荷証券もシンガポールで発行されているところ、シンガポールでは、ヘーグ・ヴィスピ一・ルールが強行的に適用されるから、本件運送契約に関しては、ヘーグ・ルールより先に、ヘーグ・ヴィスピ一・ルールが適用されることになる。

ヘーグ・ヴィスピ一・ルール及びこれを国内法化した現行国際海上物品運送法では、運送人又は船舶は、いかなる場合にも、物品の引渡しの時又は引き渡さるべき時から1年以内に訴えが提起されない限り、物品に関する一切の責任を免れると規定している。ヘーグ・ヴィスピ一・ルールの下では、保証渡しのような場合でも、1年の除斥期間が適用される。

以上のとおり、原告らのヘーグ・ルールの適用があることを前提とする議論は、根拠がない。

(イ) 原告らは、本件事故は、原告らが運賃を支払わない間に発生しており、本件運送契約上の義務が履行されていないため、本件運送契約上、運送品を引き渡すべき日は到来しておらず、運送人の貨物引渡義務が生じたのは、原告らが、被告に対し、運賃を支払った平成13年4月11日以降であると主張する。

しかし、被告は、本件運送契約に基づき、目的地まで本件コンテナを運送して荷揚げをし、引渡しが可能な状態に置いたのであって、原告らの主張によれば、原告らが自己の都合により運賃の支払を遅滞しながら、除斥期間の進行を遅らせることになるが、これが許されない主張であることは明らかである。

(ウ) 本件運送契約の準拠法である現行国際海上物品運送法及び本件船荷証券5条(5)の除斥期間の規定には、「悪意の場合は除く。」というただし書はない。したがって、悪意の有無に関係なく、1年の除斥期間が適用される。

また、原告らは、本件事故のように、運送人自身が運送品を盗取するといった極めて例外的な悪質な行為があった場合など、運送人に公序良俗に反する違法な行為がある場合には、3年の時効（民法724条）が適用されると主張する。

しかし、本件事故について、運送人である被告に故意、過失はない。また、補助参加人の従業員は、マモッドの詐欺的又は脅迫的な行為により、荷渡指図書を発行させられたのであり、本件違法行為の張本人はマモッドである。したがって、運送人自身が運送品を盗取するような極めて例外的な悪質な行為があった場合と見ることは到底できない。

【原告らの主張】

ア 不適切な引渡しの場合の除斥期間の不適用

(ア) 本件船荷証券 5 条(1)(a)は、運送人の責任について、運送品の滅失又は損傷が水上運送期間中に発生したと立証される場合は、1 条(e)を除く、ヘーグ・ルール 1 条から 8 条までの規定によると規定している。これは、運送人である被告の責任範囲について、運送品の荷揚時までのものに限定するヘーグ・ルール 1 条(e)の適用を排除し、運送品の引渡し時まで拡大したものである。

そして、本件事故は、タマタベのコンテナ・ターミナルで発生したものであるところ、本件船荷証券 1 条で、「水上運送」には、荷揚港の海上／水上ターミナルで、運送品を運送するため運送人が保管している期間を含むと規定されているから、本件事故は、水上運送期間中に発生したと立証される場合である。

(イ) 本件船荷証券 5 条(5)の規定は、運送人のすべての責任は 1 年の除斥期間にかかると規定しているが、この規定をヘーグ・ルールに照らして解釈すると、ヘーグ・ルールの下では、保証渡しを含む不適切な引渡しは、貨物の滅失又は損傷に当たるとは解されず、これにより運送人が運送契約上の債務不履行責任を負う場合には、運送人は、1 年の除斥期間の満了による免責を主張することができないと解されていた。本件船荷証券 5 条(5)の文言も、ヘーグ・ルールと同様であるから、不適切な引渡しによる運送人の責任は、貨物の滅失又は損傷とは認められず、本件船荷証券 5 条(5)による 1 年の除斥期間の適用はないことになる。

(ウ) 被告は、本件事故を保証渡しの場合と同視するが、保証渡しの場合と同視するのであれば、ヘーグ・ルール及びこれを取り入れている本件船荷証券 5 条(5)の 1 年の除斥期間による保護は被告には認められない。

イ 運送人悪意の場合の除斥期間の不適用

ヘーグ・ルールを国内法に取り入れた旧国際海上物品運送法 14 条ただし書によれば、運送人が悪意の場合、除斥期間の適用はないとされているところ、本件船荷証券 5 条(5)の「すべての責任」との記載は、ヘーグ・ルールと同じであるから、運送人悪意の場合の適用を排除する趣旨である。そして、本件では、運送人は、原告らの権利を侵害することについて悪意であったといえるから、除斥期間の適用はない。

なお、ヘーグ・ヴィズヴィ・ルールを取り入れた国際海上物品運送法下でも、運送人自身が運送品を窃取するというような、極めて例外的な悪質な行為があった場合には、運送人に公序良俗に反する違法行為があるものとして、民法 724 条の 3 年の消滅時効が適用されると解されている。したがって、いずれにしても、被告は、除斥期間の満了を主張することはできない。

ウ 本件の除斥期間の起算日は、「引渡しの後」、すなわち、本件コンテナが現実に引き渡された日である。

(ア) 被告は、本件事故を保証渡しの場合と同視し、貨物が全部滅失した場合と同じであるとして、除斥期間の起算日を「引渡しがあるべかりし日」と主張する。しかし、保証渡しの場合と本件事故とは、同視できない。

保証渡しは、船荷証券の延着、盜難、紛失の場合や、既に船荷証券が荷揚地に到着したが、荷受人の金銭的な都合により銀行から取得できない場合に、運送品の引渡しが遅延することにより生じる荷受人の不利益（商機の喪失、運送品の変質、腐敗等）や運賃を回収できない運送人の不利益を回避し、迅速な取引を確保する必要性から、運送人と保証渡しを受ける者との危険において、生み出された慣習的な便法である。保証渡しは、船荷証券所持人との間では違法であるが、運送

人と荷受人との間の取引としては、その有効性が認められている。

これに対し、本件は、荷送人が前払いをすべき運賃を支払わず、本件事故発生時には、いまだ本件船荷証券が運送人である被告の手元に保持されたままで流通過程に置かれていない間に、運送人の代理店の従業員が荷受人であるマモッドからわいろに相当する金銭を受領し、本件貨物をマモッドに引き渡したものである。

補助参加人の従業員の行為は、犯罪行為に当たり、これを教唆したマモッドの行為も違法行為であるから、当事者間において適法である保証渡しの場合と、違法行為である本件事故とを同視することはできない。

(イ) 本件事故が保証渡しの場合と明確に異なる以上、運送人に対する損害賠償請求権の除斥期間の起算日についても、本件貨物の引渡しがあった日から起算されるべきである。そして、本件貨物が引き渡された日は、平成13年3月13日又は同月15日であるから、除斥期間もこの日から起算されるべきであり、本件訴訟を提起した平成14年3月8日には、除斥期間が満了していない。

エ 本件では、運送品が「引渡しがあるべかりし日」は存在しない。

本件事故は、荷送人が運送人である被告に運賃を支払う前に発生したものである。荷送人が運賃を支払っていない間は、荷送人と運送人との間で本件運送契約の義務が履行されたとはいえないから、少なくとも運賃が支払われるまでの間は、「契約上運送品を引き渡すべき日」が到来することはない。したがって、本件運送契約の運賃が支払われ、荷送人である原告らが本件船荷証券を取得した平成13年4月11日以前に、「引渡しがあるべかりし日」は到来しておらず、除斥期間の起算日は、「現実の引渡しの日」と解するほかない。

オ 信義則違反による除斥期間の不適用

本件事故は、被告の現地代理店である補助参加人の従業員が、マモッドに買収され、本件コンテナを本件船荷証券と引換えではなしに、引き渡したものであり、被告に重大な過失があったといえる場合である。被告の代理店又はその従業員にかかる事情は、履行補助者の過失に照らし、被告自身の故意又は重過失と評価されるから、本件では、除斥期間の適用により、被告を免責させることは、信義則に反し許されない。

また、被告は、補助参加人に対して、荷送人が運賃を支払わないので、本件船荷証券の原本を引き渡さない限り、本件コンテナを引き渡さないようにと指示したEメールを原告トライスターにも転送し、補助参加人が本件コンテナを保管しているものと信じ込ませた。原告トライスターは、平成13年4月10日ころまで、本件コンテナを被告が保管しているものと信じ、本件コンテナが本件船荷証券と引換えではなしに、引き渡されたことを知り、同月11日に、運賃を支払って本件船荷証券を受領した。さらに、被告及び補助参加人は、本件訴訟が提起された後も、シンガポールにおいて原告トライスターと示談解決のための話し合いを継続し、原告らに、本件の損害をてん補する意思があると信じさせていた。これらの事情から見ても、被告が除斥期間の適用により責任を免れることは、信義則に反する。

(4) 被告は、本件船荷証券5条(2)(a)により免責されるか。

【被告及び補助参加人の主張】

ア 本件船荷証券5条(2)(a)は、「運送人は、下記の事由により生じたいかなる滅失又は損傷についても、その責任を免除される。(中略)(x
iii) 運送人が相当の注意を尽くしても避けることのできなかった原因又は出来事であって、その結果の発生をも防ぐことのできなかった一切のもの」と規定しているところ、被告は、船荷証券の取扱準則を設け、被告の支店及び代理店に配布し、取扱準則に従って、船荷証券の原本と引

換えに貨物を荷主に引き渡すように指示していた。

特に本件では、被告のシンガポール支店が、本件貨物の運賃を回収していなかったため、平成13年3月15日ころ、補助参加人に対し、本件貨物について運賃が未払いである旨を明示し、本件船荷証券の原本も回収されていないので、現地で本件船荷証券の原本を回収しない限り、貨物を引き渡さないように指示していた。それにもかかわらず、本件貨物は、補助参加人の従業員により不法に第三者に引き渡されたのである。このことは、被告が、相当の注意を尽くしても避けることのできない出来事に当たるから、上記の免責約款により、被告は、本件貨物の滅失等について免責される。

イ 原告の主張に対する反論

原告は、本件船荷証券5条(2)(a)(x iii)が、国際海上物品運送法15条1項、3条1項に反し、無効であると主張する。しかし、同法15条3項は、同条1項が運送品の船積前又は荷揚後の事実により生じた損害には適用されないと規定している。本件事故は、荷揚後に発生したものであるから、同法15条1項の適用はなく、無効とはならない。

【原告らの主張】

ア 免責約款の不適用

原告が免責を主張する根拠とする本件船荷証券5条(2)(a)(x iii)は、同条(1)(a)ないし(b)がいずれも適用されない場合、あるいは、滅失又は損傷の発生した運送区間が決定できない場合に適用されるものであるが、本件事故は、同条(1)(a)が適用される場合であるから、同条(2)(a)の免責約款は適用されない。

すなわち、本件船荷証券5条前文は、運送人は、運送品を運送のため受け取った時からその引渡しの時までに発生した運送品の滅失又は損傷について、以下に規定する範囲内で責任を負うとし、同条(1)(a)によれば、

滅失又は損傷が発生した運送区間が立証され、かつ、それが水上運送の期間中に発生したと立証される場合は、ヘーグ・ルール1条から8条までの規定によると規定している。

そして、本件船荷証券1条で、この「水上運送」とは、海上又は水上運送をいい、本船上にあるかどうかを問わず、船積港又は荷揚港の海上／水上ターミナルで、運送人が運送品を運送するため保管している期間を含むと規定されているところ、本件事故は、補助参加人の従業員がコンテナヤードから本件コンテナを盗取したものであって、被告が本件コンテナを海上ターミナルで保管している期間中に発生したものであるから、本件船荷証券5条(1)(a)が適用される場合に該当し、同条(2)(a)(x iii) の免責条項は適用されない。

イ 免責約款の無効

国際海上物品運送法3条1項によれば、運送人は、その使用する者の故意・過失により生じた損害についても賠償責任を負うと規定されているのであるから、被告は、その履行補助者である補助参加人の故意・過失についても責任を負うことになる。そして、同法15条1項によれば、同法3条1項に反する特約で、荷送人、荷受人又は船荷証券所持人に不利益なものは、無効とすると規定されている。被告の主張するように、本件船荷証券5条(2)(a)(x iii)により、被告が免責されるとすれば、同条項は、同法15条1項により無効となる。

したがって、被告は、本件船荷証券5条に基づいて、免責を主張することはできない。

(5) 被告は、国際海上物品運送法4条2項4号により、免責されるか。

【被告及び補助参加人の主張】

国際海上物品運送法4条2項4号は、運送品に関し、「海賊行為その他これに準ずる行為」により通常生ずべき損害が発生した（ことを証明し

た) 場合には、運送人は、免責される旨規定している。

本件事故は、荷主が補助参加人の従業員に賄賂を与え、船荷証券の写しに「引渡許可」のスタンプを押させて、トラック業者に依頼して本件コンテナをコンテナヤードから持ち出したものである。これは、荷主、トラック業者、補助参加人の従業員等が集団で共謀して行った窃盗行為であり、「海賊行為その他これに準ずる行為」に該当する。

【原告らの主張】

本件事故は、内部者の窃取行為であり、「海賊行為その他これに準ずる行為」には含まれない。

仮に、被告が主張するように、本件コンテナが荷主により持ち出されたとしても、被告の代理店である補助参加人の従業員が関与していた場合には、外部者又は内部者の抜き荷等の窃取行為というべきであり、「海賊行為その他これに準ずる行為」には該当しない。

第3 争点に対する判断

1 争点(1)（本件運送契約の当事者として、被告の債務不履行責任を追及できる者は誰か。）について

(1) 本件運送契約上の当事者について

本件船荷証券には、荷送人として原告カングが記載されている（前記第2の2前提事実（以下「前記前提事実」という。）(3)）。

しかし、前記前提事実(2)及び(3)によれば、原告トライスターとマモッド間の取引においては、マモッドが、運送人及び荷送人を指定し、その指定に基づいて、原告トライスターが運送人との海上運送契約を手配していくことが認められる。本件運送契約においても、原告トライスターが、被告に対し、本件コンテナの運送を依頼し、両者の間で本件船荷証券の記載内容を確定させている。

このような取引の経緯に加え、原告トライスターが、本件コンテナにつ

いての貨物出港許可を得ており、被告もそのことを認識していること（甲12），原告トライスターが保険会社との間で本件貨物を対象として海上保険契約を締結していること（甲8），原告トライスターが、補助参加人に対して、本件船荷証券上の被通知人に本件コンテナを引き渡さないでほしいと連絡したり、被告に対して、本件運送契約の運賃を支払ったこと（前記前提事実(4)）を考えれば、本件運送契約において、被告の相手方となる当事者は、原告トライスターであると認めるのが相当である。

したがって、本件運送契約の当事者として、被告の債務不履行責任を追及できるのは、原告トライスターであるというべきであり、本件運送契約の当事者であることを根拠とする原告カングの請求は、その余の点を判断するまでもなく理由がない。

(2) そして、前記前提事実(4)のとおり、被告の現地代理店である補助参加人の従業員が、マモッドから金銭を受領し、本件船荷証券の原本と引換えでなしに、本件コンテナを引き渡したのであり、補助参加人と代理店契約を締結し、補助参加人に本件貨物の引渡義務の履行を代行させている被告は、原告トライスターに本件事故と因果関係がある損害が発生しているのであれば、本件運送契約の債務不履行（本件貨物の引渡義務の不履行）としてその損害を賠償すべき責任を負う余地があると考えられないではない。

当事者双方とも、仮に、被告が何らかの債務不履行責任を負うとしても、その損害額についての審理に先行して、被告の本件運送契約に基づく責任について除斥期間が満了しているかどうかについての判断を優先的に求めている。当裁判所としても、こうした当事者双方の意向を踏まえ、訴訟経済の観点も勘案して、上記のとおり、本件運送契約に基づき、被告が原告トライスターに対して負担することがあり得る損害賠償責任を前提として、除斥期間が満了したかどうかについて判断をすることとする。

2 爭点(3)（除斥期間は、満了したか。）について

(1) 適用条文及びその解釈

ア 原告トライスターは、本件運送契約の債務不履行を理由として損害賠償を請求するが、本件運送契約の合意内容は、裏面約款を含めた本件船荷証券によって規律されている（その点については、当事者間でも争いがない。）から、被告の債務不履行責任の帰趨については、本件船荷証券に基づいて判断すべきものである。なお、本件船荷証券5条(5)は、直接的には、後記のとおり、所定の起算日から1年以内に運送人の責任を問う訴訟が提起され、かつ、当該訴訟提起の通知が運送人にされたことがない限り、所定の起算日から1年の経過により、運送人の責任を消滅させる免責についてを定めた条項であるが、出訴期間（Time-bar）という見出し及び本件審理の経過に鑑み、同条項が定める権利行使に係る期間を「除斥期間」と同様なものと解して、以下検討することとする。

本件船荷証券（その裏面約款）は、以下のとおり規定している（以下の認定は、乙1による。）。

まず、25条が、「本件船荷証券によって証明され、又は本件船荷証券に含まれる契約は、本件船荷証券に別段の定めがない限り、日本法に準拠する。」と規定している。そして、本件運送契約が同条が規定する契約に当たることは、前記のとおりである。

次に、5条が、運送人の責任について、「運送人は、受取地における運送人による運送品の受取前又は運送品の荷主への引渡後に発生した運送品の滅失又は損傷についての責任を負わない。運送人は、受取地で運送品を運送のため受け取った時から引渡しの時までに発生した運送品の滅失又は損傷につき、以下に規定する範囲内でのみ責任を負うものとする。

(1) 滅失又は損傷が発生した運送区間が立証される場合、運送人の責任

は、次のように決定される。

(a) 減失又は損傷が水上運送期間中に発生したと立証される場合は、
ヘーグ・ルール1条から8条までの規定（ただし、1条(e)を除く。）による。」と規定している。

また、5条(5)は、「運送品引渡しの後又は運送品全品滅失の場合は、
その引渡しがあるべかりし日の後1年以内に訴訟が提起され、かつ、当
該訴訟提起の通知が運送人に対してされない限り、運送人は、すべての
責任を免れる。」と規定している。

前記の「水上運送」については、本件船荷証券1条が、荷揚港の海上
／水上ターミナルで、運送人が運送品を運送するため保管している期間
を含むと規定しているところ、前記前提事実(4)によれば、本件コンテナ
は、タマタベ港において本船から荷揚げされた後、マモッドに引き渡さ
れているから、前記5条(1)(a)の「減失又は損傷が水上運送期間中に発生
したと立証される場合」に当たることは明らかである。

以上によれば、本件運送契約に基づく被告の債務不履行責任の除斥期
間については、本件船荷証券5条(5)が適用されると考えることができる。
イ これに対し、原告トライスターは、運送人である被告の責任に関し、
本件船荷証券5条(5)の規定をヘーグ・ルールに照らして解釈するか又は
ヘーグ・ルールを適用すべきであるとした上で、ヘーグ・ルールの下では、
保証渡しを含む不適切な引渡しの場合は、貨物の減失又は損傷とは
認められず、その場合の運送人の責任については、1年の除斥期間の適
用はないと主張し、本件事故も補助参加人の従業員が関与した不適切な
引渡しに当たることは明らかであるから、被告が、1年の除斥期間の適
用を求めるることはできないと主張する。

確かに、前記のとおり、本件コンテナの引渡しは、水上運送期間中に
発生したことが認められるのであるから、本件船荷証券5条(1)(a)の文言

をそのまま当てはめて、運送人である被告の責任は、その規定に基づき、1条(e)を除くヘーグ・ルール第1条から8条までの規定によって定められことになりそうである（ここにいう「ヘーグ・ルール」に、1968年2月23日ブラッセルで署名された議定書による改正及び1979年12月21日ブラッセルで署名された議定書による改正を含むかについては、後述する。）。

しかしながら、本件船荷証券5条は、その1項において、貨物の滅失又は損傷が発生した運送区間が立証される場合の運送人の責任を規定し、2項において、1項以外の場合又は貨物の滅失又は損傷が発生した運送区間が決定できない場合についての運送人の責任を規定し、3項ないし5項は、1項及び2項のいずれの場合を前提とするか特段明示することなく、各項がそれぞれ責任の分担、滅失又は損傷の通知及び出訴期間について規定しているのであり、同条項（5条）を全体として見れば、1項によって定められた運送人の責任に関しても、5項がその除斥期間を定めているものと解するのが相当である。したがって、本件における運送人である被告の責任について、本件船荷証券5条(1)(a)の適用によって、ヘーグ・ルール1条から8条までの規定によることになったとしても、除斥期間については、同条(5)が適用され、直接的にヘーグ・ルールが適用されることにはならないと解るべきである。

また、本件船荷証券25条は、本船荷証券に別段の定めがない限りは日本法に準拠するとしているが、運送人の責任に関する除斥期間を規定した5条(5)がこの別段の定めに当たることは明らかであるし、その規定する内容も完結したものとなっていることから、運送人の責任に関する除斥期間について、前記25条を根拠としても、ヘーグ・ルールが適用されることにはならない。

ウ さらに、原告トライスターは、ヘーグ・ルールを国内法化した旧国際

海上物品運送法14条ただし書によれば、運送人が悪意である場合、除斥期間の適用がないことになっていたのであり、本件船荷証券5条(5)の規定も、運送人が悪意の場合を排除する趣旨であると主張する。

しかし、本件船荷証券25条が、基本的に準拠するとしている日本法は、本件船荷証券発行時に日本で通用していた現行の国際海上物品運送法を前提とすることが明らかである。そして、平成4年法律第69号による改正前の旧国際海上物品運送法14条は、運送人が悪意であるときは1年の除斥期間の適用を除外していたものの、現行の国際海上物品運送法はこの点を改正し、運送人が悪意である場合の適用除外規定を削除し、運送人の善意・悪意を問わず、1年の除斥期間の適用を認めている(甲9、17、乙9)。このことも勘案すれば、本件船荷証券5条(5)が完結的に規定し、悪意の場合の除外について定めていない以上、その解釈に当たって、運送人が悪意の場合を除外していると解する余地はないというべきである。

また、このように解することは、本件船荷証券5条(1)(a)が、運送人である被告の責任がヘーグ・ルール1条から8条により定められると規定していることとも矛盾しない。すなわち、本件船荷証券1条は、「「ヘーグ・ルール」とは、1924年8月25日ブラッセルで署名された船荷証券に関するある規則についての統一のための国際条約の規定をいい、1968年2月23日ブラッセルで署名された議定書による改正及び1979年12月21日ブラッセルで署名された議定書による改正を含むが、これらの改正(以降まとめて「ウィスビー改正条約」と称する。)は、本件船荷証券に強行的に適用ある場合にのみ含まれるものとする(本件船荷証券のいかなる記載も、ウィスビー改正条約を契約上適用あるものとすると解されない。)。」と規定している。そして、本件運送契約では、本件コンテナがシンガポールにおいて船積みされていること

及び本件船荷証券がシンガポールにおいて発行されていること（前記前提事実(3)）からすれば、ヘーグ・ヴィズヴィ・ルール（本件船荷証券の略称では、ウィスビー改正条約）が本件船荷証券に強行的に適用されるかは、シンガポールにおいて、ヘーグ・ヴィズヴィ・ルールが強行的に適用されるかが問題となるところ、シンガポールにおいては、ヘーグ・ヴィズヴィ・ルールが強行的に適用されていると一応認められるから（乙21、22），本件船荷証券の「ヘーグ・ルール」は、ヘーグ・ヴィズヴィ・ルールを含むものと解すべきことになる。したがって、本件船荷証券5条(1)(a)により定められる被告の責任は、ヘーグ・ヴィズヴィ・ルールを含むヘーグ・ルールにより規律されることになる。

そして、現行国際海上物品運送法14条がヘーグ・ヴィズヴィ・ルールを受けたものである（甲17）から、運送人が悪意の場合を除外していないという前記解釈は、5条(1)(a)も含めた本件船荷証券全体の構造とも適合していることが明らかである。

以上によれば、被告の責任に関し、本件船荷証券5条(5)をヘーグ・ルールに照らして解釈するか又はヘーグ・ルールを適用すべきであるとする原告トライスターの主張は、採用できないし、本件船荷証券5条(5)の規定が、運送人悪意の場合を排除しているという原告トライスターの主張も採用できない。

エ 以上のとおり、被告の本件運送契約に基づく責任に関しては、不適切な引渡しや運送人が悪意である場合であっても、本件船荷証券5条(5)の1年の除斥期間の規定が適用されることになる。

(2) 除斥期間の起算日について

ア 本件船荷証券5条(5)（前記のとおり、「運送品引渡しの後又は運送品全品滅失の場合は、その引渡しがあるべかりし日の後1年以内に訴訟が提起され、かつ、当該訴訟提起の通知が運送人に対してされない限り、

運送人は、すべての責任を免れる。」)の「滅失」には、規定の趣旨から、運送品が物理的に滅失した場合だけではなく、運送品が相対的に引渡不能となった場合も含まれるものと解するのが相当である。

そして、本件では、前記前提事実(4)及び(5)のとおり、マモッドが、補助参加人の従業員に金銭を渡し、本件船荷証券の写しに貨物引渡指図の印を押印、署名して引渡証を偽造させた上、本件コンテナの引渡しを受けており、マモッドの現地での影響力や現在の状況から見て、被告がマダガスカル等で訴訟の提起等法的措置をとって本件コンテナなり本件貨物をマモッドから取り戻して、原告トライスターに引き渡すことは事实上不可能であると推認されるから、相対的引渡不能として「運送品全品滅失の場合」に当たるというべきである。

したがって、除斥期間の起算日は、「引渡しがあるべかりし日」である。

イ 原告トライスターは、本件事故は、補助参加人の従業員がマモッドと共に謀の上実行した違法行為であり、当事者間では有効性が認められる保証渡しの場合とは異なるとして、本件では、「運送品の引渡しがあった日」を起算日とすべきであると主張する。

しかし、運送品が、正当な船荷証券所持人ではない者に引き渡された結果、第三者に善意取得されるなどして、運送人が正当な船荷証券所持人に対して運送品を事实上引き渡すことができない状態であるという点においては、本件事故も保証渡しの場合も同様であって、本件事故においても、相対的引渡不能である場合に当たることに変わりないから、この原告トライスターの主張は、採用できない。

ウ 以上によれば、本件事故は、「運送品全部滅失の場合」に当たり、除斥期間の起算日は、「引渡しがあるべかりし日」、具体的には、本件コンテナの荷揚作業が終了し、その引渡しが可能となったと認められる日

であるというべきである。

(3) 除斥期間の満了について

ア 前記前提事実(4)及び(6)によれば、原告らが本件訴訟を提起したのは、平成14年3月8日であるところ、本件コンテナは、平成13年3月2日ころ、本船より荷揚げされ、検数員、検査員の検数、検査を受けたことが認められ、遅くとも、その翌日である同月3日には、本件貨物の引渡しが可能となったと推認されるから、同日が「引渡しがあるべかりし日」に当たり、それから1年を経過した後である平成14年3月3日以降は、被告の本件運送契約に基づく債務不履行責任があったとしても、本件船荷証券5条(5)により、その責任を免れることができるとるべきである。

イ これに対し、原告トライスターは、除斥期間の起算日は、引渡しの後と解すべきであり、被告に対して運賃を支払った平成13年4月11日までは、「引渡しがあるべかりし日」が到来しないと主張する。

しかし、被告は、既に本件コンテナを目的地まで運送し、荷揚作業を終了している以上、原告トライスターは、いつでも運賃を支払って本件コンテナの引渡しを受けることが可能な状態となったというべきであるから、この原告トライスターの主張は、採用できない。

ウ また、原告トライスターは、被告が除斥期間の適用により債務不履行責任を免れることは、信義則に反すると主張する。

しかし、本件船荷証券5条(5)が、運送品の滅失等について、その原因を問わず、「運送人は、すべての責任を免れる。」と規定していることからすれば、本件事故が補助参加人の不法行為により生じたものであるとしても、これをもって直ちに、同条項の除斥期間の適用を受けることが信義則に反するとまではいえない。原告トライスターが主張するその他の事情も、被告が除斥期間の適用を受けることを妨げるべき事情とは

考えられないし、このほか本件全証拠に照らしても、被告が除斥期間の適用により免責されることが信義則に反するという事情は認められないから、この原告トライスターの主張も採用できない。

(4) 以上によれば、被告が本件運送契約に基づき原告トライスターに対し、何らかの債務不履行責任を負うとしても、本件コンテナの荷揚作業が終了した日の翌日である平成13年3月3日から1年の除斥期間が経過したことによって、その責任を免れることになったというべきであり、被告の債務不履行を理由とする原告トライスターの請求は、その余の点について判断するまでもなく、理由がない。

3 争点(2)（被告は、補助参加人の使用者として、不法行為責任を負うか。）について

前記前提事実(1)及び(4)によれば、補助参加人は、被告との間で、貨物の保管、正当な荷受人への引渡し等について代理店契約を締結しており、本件コンテナの引渡しに関して、被告から、荷受人が本件船荷証券を提出しない限り、現地で本件コンテナを引き渡さないようにとの連絡を受けているが、これは、本件運送契約が運賃前払いの契約であるにもかかわらず、貨物を運送した後も運賃が支払われなかつたため、被告が、補助参加人の注意を促すために、連絡をしたものと認められ、この連絡をもって、被告と補助参加人の間に、一般的な代理店契約関係を超えた特別の指揮監督関係があったとは認められない。

そして、補助参加人は、フランス共和国に本店がある独立した会社であり、被告のほかにも多くの顧客との間で代理店契約等取引をしていることが容易に推認することができ、被告と補助参加人との間に、出資や資金援助等の資本・資金面の提携関係が存在したり、被告が補助参加人内部の人事について、決定権や役員等の選任権を有していたことを認めるに足りる証拠はなく、補助参加人が、被告の指揮監督の下に事業を行っていたとは考えられない。

したがって、被告が、補助参加人の使用者であったとはいえないから、本件事故について補助参加人の現地従業員の不法行為が認められたとしても、被告が、民法715条の使用者責任を負うと解することはできない。この点に関する原告トライスターの請求にも、その余の点について判断するまでもなく、理由がない。

第4 結論

以上のとおり、原告らの請求は、いずれも理由がないから、これを棄却することとし、訴訟費用の負担について、民事訴訟法61条、65条1項本文を適用して、主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第33部

裁判長裁判官 林 道 晴

裁判官 高 島 紀 子

裁判官片田信宏は、転補につき、署名押印することができない。

裁判長裁判官 林 道 晴

これは正本である。

平成 16 年 4 月 26 日

東京地方裁判所民事第 3 部

裁判所書記官 北 原 康 夫

