

判例紹介

傭船保証書・積荷保証書と傭船者・荷主の責任

■傭船保証書・積荷保証書は、特に内航の船舶融資において頻繁に使用されているものであるが、その内容や法的拘束力に関しては、裁判所の判断がこれまでになかった。本判決は、「傭船保証書あるいは積荷保証書の合意の内容、法的拘束力の有無については、傭船保証書あるいは積荷保証書の体裁及び記載内容のみならず、傭船保証書あるいは積荷保証書の作成の経緯や作成時の状況等を考慮して、その趣旨及び法的拘束力の有無を判断すべきである」という重要な原則を定めるとともに、内航業界で頻繁に使用される、旧船舶整備公団（現在の独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構）の定型の傭船保証書・積荷保証書に関して、旧船舶整備公団が融資した船主が破産して破産管財人が当該傭船契約を解約した以上は、傭船保証書・積荷保証書の効力はその時点では無くなると判断した内航業界にとって重要な判決である。判決文では、内航海運業界の実務あるいは船舶融資の実務も詳細に触れられており、この点も参考になると思われる。

■横浜地方裁判所第8民事部平成18年8月25日判決、平成16年(ワ)第2013号 損害賠償請求事件、平成18年5月17日口頭弁論終結

判決

横浜市中区本町6丁目50番地1

原 告 独立行政法人

鉄道建設・運輸施設整備支援機構

同代表者理事長 木幡政人
同訴訟代理人弁護士 角田愛次郎
同 坂本英之
同 柴田智恵子
同 関野亜希己
同 松井真一
同 藤井香朱美

山口県宇部市大字小串1978番地の96

被 告 宇部興産株式会社

同代表者代表取締役 田村浩章
同訴訟代理人弁護士 青木一男
同 関根修一
同 山田徹

山口県宇部市港町一丁目5番5号

被 告 宇部興産海運株式会社

同代表者代表取締役 坂田守
同訴訟代理人弁護士 松井孝之

7774円及びこれに対する平成16年6月22日から支払済みまで年6分の割合による金員を支払え。

第2 事案の概要

本件は、原告及び訴外有限会社広瀬海運（以下「広瀬海運」という。）が建造し共有していた船舶「興徳丸」（以下「本件船舶」という。）に関して、被告宇部興産海運株式会社（以下「被告宇部興産海運」という。）が原告に対し、14年間用船することを確約する旨記載した用船保証書を提出し、被告宇部興産株式会社（以下「被告宇部興産」という。）が原告に対し、14年間積荷を提供することを確約する旨記載した積荷保証書を提出してそれぞれ本件船舶を用船し、あるいは積荷を提供していたが、広瀬海運が破産したところ、被告らが用船及び積荷の提供の継続を共同して拒否し、これは、上記各保証書によって生じる債務の債務不履行に当たるとして、原告が、被告らに対し、債務不履行に基づく損害金及びこれに対する遅延損害金の支払を求めた事案である。

1 爭いのない事実等

(1) 当事者等（甲20、弁論の全趣旨）

ア 原告は、独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法により平成15年10月1日に設立された独立行政法人である。原告は、同法附則2条、3条により、運輸施設整備事業団及び日本鉄道建設公団の権利義務を承継した。なお、運輸施設整備事業団は、平成9年10月1日、船舶整備公団と鉄道整備基金が統合して設立され、各権利義務を承継した。

主文

- 原告の請求をいずれも棄却する。
- 訴訟費用は原告の負担とする。

事実及び理由

第1 請求

被告らは、原告に対し、連帶して金2億1430万

原告は、鉄道の建設等に関する業務及び鉄道事業者、海上運送事業者等による運輸施設の整備を促進するための助成その他の支援に関する業務を総合的かつ効率的に行うことにより、輸送に対する国民の需要の高度化、多様化等に的確に対応した大量輸送機関を基幹とする輸送体系の確立などを目的としている（独立行政法人鉄道建設・運輸施設整備支援機構法3条）。そして、原告は、その事業の一つとして、海上運送事業者と費用を分担して共同して船舶建造を行い、竣工後は当該船舶を同事業者と共有とした上で同事業者に使用・管理させ、共有期間が満了するまで、同事業者から当該船舶使用の対価として船舶使用料を徴収するという共有建造業務を行っている。

イ 被告宇部興産は、ポリエチレン、ポリプロピレン、ポリブタジエンその他石油化学工業品等の製造加工売買及び輸出入等を目的とする株式会社である。

ウ 被告宇部興産海運は、内航海運業、港湾運送事業、海上運送事業等を目的とする株式会社である（平成7年10月に、同榮運輸株式会社から商号変更）。

エ 広瀬海運は、平成4年当時、所有船舶5隻を含む6隻の船舶を運航する会社であった。

(2) 本件船舶の建造等（甲4、7、20、乙1、丙13、14、16、弁論の全趣旨）

ア 広瀬海運は、平成4年ころ、被告宇部興産の要望を受けた被告宇部興産海運から新たなコンテナ船の建造を求められており、徳山船舶7号が老朽化したこともあるて、コンテナ船を建造することとし、そのころ、原告（当時、船舶整備公団）に対し、船舶建造資金の融資を受けることとして船舶の共同建造を申し込んだ。

原告と広瀬海運は、同年4月23日、共同で、コンテナ専用船（貨物船999総トン、1694D/W、本件船舶。）を建造することに合意した。

イ 保証書の作成等

(ア) 広瀬海運は、本件船舶の建造に際し、原告から、用船者及び積荷を提供する業者からの保証書の提出を求められ、原告に差し入れる書面として、被告宇部興産海運に対し、「用船保証書」と題する書面（甲4、以下「本件用船保証書」という。）及び「積荷保証書」

と題する書面（甲7、以下「本件積荷保証書」といい、本件用船保証書と本件積荷保証書を併せて、「本件各保証書」という。）を、本件各保証書について「この書類は申請するためであり、契約とはまったく関係ないことを申し添えます。」などと記載した「積荷保証書・用船保証書発行のお願い」と題する書面（丙13）と併せて送付し、本件各保証書を作成するよう求めた。

被告宇部興産海運もこれを受けて、被告宇部興産に対し、上記の本件積荷保証書を、同様に本件積荷保証書について「記載内容については今後の契約とはかわりございませんので、念のため申し添えます。」などと記載した「積荷保証書発行のお願い」と題する書面（乙1、丙14）と併せて送付し、本件積荷保証書を作成するよう求めた。

(イ) 本件用船保証書には「当社は、貴公団の平成3年度共有貨物船建造に有限会社広瀬海運が申し込みました、コンテナ専用船（999総トン1694D/W・m³）が建造されたときは、下記条件による用船を確約いたします。」「なお、当社が有限会社広瀬海運に対し下記諸条件を一方的に変更したため有限会社広瀬海運が貴公団に支払うべき使用料等が遅延したときは、当社がこれにかわって支払の責に任じます。」との記載があり、これらの記載の後に「1. 用船の方式 定期傭船」、「2. 用船保証期間（5年以上、ただし土・砂利・石材専用船の場合は7年以上） 本船竣工の日から14年間」、「3. 用船開始後1か年間の用船料 月額35,605千円」と記載されている。

(ウ) 本件積荷保証書には、「当社は、貴公団の平成3年度共有貨物船建造に有限会社広瀬海運が申し込みました、コンテナ専用船（999総トン1694D/W・m³）が建造されたときは、下記条件による積荷を確約いたします。」との記載があり、これらの記載の後に「1. 主要積荷品名 コンテナ」、「2. 積荷保証量（年間）100,800」、「3. 積荷保証期間（5年以上、ただし土・砂利・石材専用船の場合は7年以上） 本船竣工の日から14年間」、「4. 運航開始後1か年間の保証

運賃 月額35,605千円」と記載されている。

(エ) 被告宇部興産海運及び被告宇部興産は、それぞれ本件用船保証書及び本件積荷保証書を作成して、広瀬海運を介して、原告に交付した。

(3) 本件船舶の共有契約、用船契約等（甲3、6、乙2、弁論の全趣旨）

ア 原告と広瀬海運は、平成5年6月9日、広瀬海運の持分（以下「広瀬海運持分」という。）を100分の21、原告の持分を100分の79として本件船舶を共有する旨の合意をした（以下「本件共有契約」という。）。

共有期間 14年間

船舶使用料 広瀬海運は、原告に対し、船舶使用料を支払うものとする。

船舶使用料は、月払とし、当月分の支払期間はその月の25日までとする。

船舶使用料の月額は、規定の算式によって算出される減価償却費相当額と利息相当額との合計額とし、原告から広瀬海運に対し、原告の事業年度ごとに通知する。

また、原告と広瀬海運は、広瀬海運が原告に対して支払うべき本件船舶の使用料の金額、支払時期、支払方法について定めた。

イ 広瀬海運は、平成5年6月17日、被告宇部興産海運との間で、本件船舶について、用船期間を引渡後14年間とし、用船料については、別途協議するとして用船契約を締結した（以下「本件用船契約」という。）。

ウ 被告宇部興産海運は、平成5年7月1日、被告宇部興産との間で、被告宇部興産が本件船舶を14年間使用すること及び運賃については別途協定書で定めることなどを約して本件船舶についての運送契約を締結した（以下「本件運送契約」という。）。

(4) 広瀬海運の破産等（甲8、9、28、29、丙3、弁論の全趣旨）

広瀬海運は、平成15年3月4日、山口地方裁判所徳山支部（当時）において破産宣告を受け（同支部平成15年（フ）第90号）、選任された破産管財人中坪清弁護士（以下「中坪

管財人」という。）は、同月10日、同支部の許可を受けて從前どおり被告宇部興産海運を用船者、被告宇部興産を荷主として、本件船舶の運航を継続することとしたが、同年5月20日の第1回債権者集会において、本件船舶の定期検査のため多額の費用を要すること、被告宇部興産海運が契約の終了を望んでいることなどから、本件用船契約の承諾が困難である旨報告した。中坪管財人は、同年6月27日には、本件用船契約を合意解除することについて裁判所の許可を得て、その後、被告宇部興産海運に本件用船契約の合意解除の申し入れをした。しかし、被告宇部興産海運から拒否されたため、破産法（平成16年法律第75号による廃止前のもの。以下、条文を指摘するときは「（旧）破産法」という。）59条により、本件用船契約を解除した。

(5) 本件船舶の売却等（甲12、13）

原告は、平成15年10月30日、中坪管財人から本件船舶のうち広瀬海運持分を4410万円（消費税を含む。）で購入し、同年12月25日、本件船舶を1億6400万円で海外企業に売却した。

第3 爭点

1 被告宇部興産海運は、原告に対し、本件用船保証書に基づき、広瀬海運持分を承継する者との用船契約を承諾すべき義務を負うか。（原告の主張）

被告宇部興産海運は、本件用船保証書をもって、原告に対し、①原告が本件船舶の共有持分を有する限り、②本件船舶の竣工の日から14年間にわたり、③用船料を用船開始後1年間は月額3560万5000円、2年目以降は原告に対して本件共有契約上の使用料が支払われることを確保できる範囲内で、船舶経費を基準に適正な利潤を上乗せした金額として、④広瀬海運持分を所有する事業者から本件船舶の用船を受けることを確約した。よって、被告宇部興産海運は、広瀬海運持分を承継する第三者（以下「広瀬海運持分承継者」という。）との間でも用船契約を承諾する義務を負う。

(1) 本件用船保証書の法的拘束力

本件用船保証書には、被告宇部興産海運が

本件船舶を14年間継続して用船するとの文言が明確に記載されており、本件用船保証書は法的拘束力を有する。

また、本件用船保証書における2年目以降の使用料については、本件共有契約上の使用料が支払われることを確保できる範囲内で、船舶経費を基準に適正な利益を上乗せした金額を保証したことが明らかであり、内容も確定的である。

(2) 広瀬海運持分承継者に対する効力

本件用船保証書は、広瀬海運持分承継者に対するものであって、その効力を有する。

ア 本件用船保証書は、「有限会社広瀬海運が申し込みました、コンテナ専用船が建造されたときは下記条件による用船を確約いたします。」と規定しており、用船契約の相手方を広瀬海運に限定していないのであるから、広瀬海運持分承継者との関係においても効力を有する。

イ 用船契約は、被告宇部興産海運が主張するような人的性格を有する契約ではなく、船主としての地位は代替不能なものではない。

ウ 本件船舶は、一般的には使用されない12フィートコンテナを対象とする輸送船であるが、このような汎用性の低いコンテナ船を建造するに際しては、用船料の確保のため、継続した用船及び積荷の提供が重要であり、これらの事情は被告宇部興産海運も認識していた。

(被告らの認否等)

本件用船保証書により、広瀬海運持分承継者との用船契約を承諾する義務が生じることはない。

(1) 本件用船契約の特質

ア 用船契約は、船主と用船者との信頼関係に基づいて締結されるものであり、船主としての責任は代替不能である。よって、第三者が船主となる場合には本件用船保証書の効力は及ばないと解すべきである。

イ 12フィートコンテナ貨物船は一般的な船舶である。また、本件船舶が特殊であるから本件用船保証書が特に必要であったという事情はなく、被告らが、これを認識して本件各保証書を作成したこともない。

ウ 被告宇部興産海運は、原告に対し、本件船

舶が建造されたら、広瀬海運との間で本件用船契約を締結するという趣旨で本件用船保証書を作成したに過ぎない。

(2) 法的拘束力の不存在

本件用船保証書は、最初の1年間の用船料が記載されているのみで、2年目以降の債務内容及びこれを確定する手続が記載されていない。また、船主交代の場合の承継手続等についても規定されておらず、管轄や用船料の最低金額の決定方法等についての定めも一切ない。

このように、本件各保証書は、内容が不明瞭なものであって、法的拘束力を有しない。

2 被告宇部興産は、原告に対し、本件積荷保証書に基づき、広瀬海運持分承継者の運航する本件船舶を利用した運送契約において積荷提供義務を負うか。

(原告の主張)

被告宇部興産は、本件積荷保証書をもって、原告に対し、①原告が本件船舶の共有持分を有する限り、②本件船舶の竣工の日から14年間にわたり、③コンテナを主要積荷とし、④年間の積荷保証量を100,800トンとして⑤保証運賃を運航開始後1年間は月額3560万5000円、2年目以降は本件船舶の用船料及び運航費に適正な利潤を上乗せした金額として⑥本件船舶を利用した運送契約によって積荷を行うことを確約した。

(1) 本件船舶の建造には継続的な積荷の確保が重要であり、被告宇部興産もこれを認識していたのであるから、本件積荷保証書は法的拘束力を有する。

(2) 本件運送契約は、本件用船契約と別個であり、本件用船契約が解除されたからといって終了するものではない。

(被告宇部興産の認否等)

本件積荷保証書により、広瀬海運持分承継者に積荷を提供すべき義務は生じない。

(1) 本件積荷保証書は、その具体的債務内容において明確ではなく、法的拘束力を有しない。

(2) 被告宇部興産は、被告宇部興産海運が広瀬海運との間で、本件船舶を用船することを前提に、被告宇部興産海運と本件運送契約を締結し、また、本件積荷保証書を差し入れたのであって、広瀬海運が倒産し、信頼の対象が

なくなった以上、本件積荷保証書の効力も消滅する。

3 被告らに義務違反があったか。

(原告の主張)

(1) 本件用船契約に関する義務違反

被告宇部興産海運は、①原告が被告宇部興産海運に持分承継者の候補を紹介して本件用船契約継続のための対応をしたにもかかわらず、協議を一切拒否し、これを中坪管財人に伝え、本件用船契約が終了されざるを得ない状況にした。②中坪管財人との間で本件用船契約を合意解除した。

なお、形式的には中坪管財人が破産法に基づいて本件用船契約を解除しているが、これは、被告宇部興産海運の上記対応に起因するものであるとともに、被告宇部興産海運は、中坪管財人との間で、本件用船契約を解除することを合意していたにもかかわらず、債務不履行責任を逃れようと突然合意解除を拒んだにすぎないものであるから、これにより債務不履行責任を免れるものではない。

(2) 本件運送契約に関する義務違反

被告らは、広瀬海運の破産を奇貨として本件運送契約を終了させる旨合意した。本件運送契約は、本件用船契約と別個であり、本件用船契約が解除されたからといって終了するものではない。

(被告宇部興産海運の認否等)

本件用船契約は、破産管財人である中坪管財人が（旧）破産法59条に基づき本件用船契約を解除したため終了したのであり、本件用船契約の終了について被告らに責任はない。また、被告宇部興産海運は、原告から、本件船舶につき広瀬海運持分承継者を紹介された事実はない。

(被告宇部興産の認否等)

本件運送契約は、本件船舶を運送に従事させることを前提としていた契約であって、中坪管財人により本件用船契約が解除されたことから、本件運送契約も履行不能となり終了した。ただし、被告宇部興産の荷物については、別の船舶で運送した。

被告らは、本件運送契約を本件用船契約終了時まで継続させており、本件運送契約を終了させる旨合意したことはない。

4 原告の損害

(原告の主張)

本件船舶は、平成15年当時、原告持分簿価である4億3175万6694円と広瀬海運持分買取代金4410万円の合計4億7585万6694円の価値を有していたところ、被告らの債務不履行によって、原告は、広瀬海運持分を買い取り、本件船舶を売却せざるをえなくなった。

しかし、本件船舶を売却して得られたのは代金1億6400万円及び日本内航海運組合総連合会から交付される本件船舶解撤等交付金9754万8920円であったから、被告らの債務不履行による損害は、売却差損の2億1430万7774円である。

(被告宇部興産の認否等)

(1) 原告は、簿価を基準として損害を主張するが、簿価とは取得価格に減価償却をした金額にすぎず、本件船舶の価格とは異なる。原告が売却した価格が市場価格であればそれが本来の本件船舶の資産の額であって、原告には資産上何らの損害も発生していない。

また、広瀬海運持分についての相当な買取代金は、3440万円（売却代金の21パーセント程度）であり、これを超える額については損害とはなり得ない。

(2) 因果関係

仮に原告が主張するように売却差損が損害となると解したとしても、船価減少は資産価値の減少であって、この原因は市場価額の変動によるものであるから、原告の主張する被告らの債務不履行とは因果関係がない。

(3) 使用料の損失について

そもそも、本件で原告が主張すべき損害は原告の共有持分についての使用対価である一定の使用料を取得する債権の侵害と解されるが、原告は、本件船舶を他に用船させることができ可能であったにもかかわらず、自ら用船を放棄したものであって、原告の主張する被告らの債務不履行と同損害との間には因果関係がない。

(被告宇部興産海運の認否等)

(1) 原告は、船舶の資産評価を間違えただけであり、原告の主張する被告らの債務不履行と損害とには相当因果関係がない。

(2) また、使用料を損害と解したとしても、船主に支払われた用船料が必ず原告にわたるとは言えないのであるから、被告らの債務不履行と原告の主張する損害との間に因果関係は認められない。

5 共同債務不履行

(原告の主張の概要)

(1) 複数の債務不履行責任が競合した事例において、当該被告間に密接な関係がある場合や被告の各行為に客観的共同性が認められる場合には、民719条を類推し、連帯責任が成立する。

(2) 本件用船契約は、被告宇部興産から本件船舶に対する積荷が提供されることを前提としたものであり、また、被告宇部興産海運は、被告宇部興産が積荷の継続を拒否したことを原因として、本件用船契約の継続を拒否した。

さらに、本件においては、被告宇部興産は被告宇部興産海運の親会社である（持ち株81.3パーセント）から、客観的共同性が認められる。

(被告らの認否等)

争う。

第4 爭点に対する判断

1 爭点1（被告宇部興産海運は、広瀬海運持分承継者との用船契約を承諾すべき義務を負うか）について

(1) 各掲記の証拠及び弁論の全趣旨によれば以下の事実が認定できる。

ア 用船契約に関する契約態様等について（丙8、弁論の全趣旨）

(ア) 用船契約とは、船主が、船舶の全部を船長、船員付きのまま用船者に貸し切るもので、用船者は、当該船舶について実質的に指揮権を有する。

(イ) 船舶の貸付けには巨額の資金を要することなどから、船舶のファイナンスにおいては、船舶への抵当権設定、船舶保険譲渡、船舶用船料譲渡又は船舶用船契約譲渡の方法が採られることがある。

船舶用船契約譲渡は、用船料とともに用船契約そのものを譲渡担保とするもので、用船者、船主、金融機関の三者間で合意し、これによって金融機関は、船主が倒産等したときは用船契約そのものを引き継ぐ権利を有するとされている。こ

こで、金融機関自体が船主になることができない場合等には、金融機関が第三者を指定し、用船者は指定された第三者と用船契約を継続する義務を負うこととし、他方、新船主を指定する手続及び用船者が新船主を拒否できる事由を定めるのが一般的であるとされている。

(ウ) 用船保証は、融資決定の段階においては用船契約が締結されていないことなどから、金融機関が、用船契約に代わるものとして取得するものとされている。

(エ) 用船者は、前述のとおり、実質的な指揮権を有するものであり、船舶の衝突等の事故に際しては、第三者に対して責任を負う場合もあって、船主との信頼関係が必要とされている。

イ 本件用船保証書の作成経緯等（甲4、7、35、丙13ないし17、証人福島俊男、同西田宏）

(ア) 広瀬海運は、本件船舶の建造に際し、原告（当時、船舶整備公団）から、建造資金の融資を受けることとしたが、原告から用船者及び積荷を提供する業者からの保証書の提出を求められ、平成4年4月8日ころ、被告宇部興産海運に対し、本件各保証書を送付し、作成を求めた。

(イ) 被告宇部興産海運は、本件各保証書が、日本内航海運組合総連合会船腹調整委員会に提出する用船保証証明書とほとんど同じ内容であることを確認した上、当該用船保証書が融資申請用の形式的なものに過ぎず、本件各保証書もこれに従うものと理解し、なお、広瀬海運から、本件各保証書に関し、「この書類は申請するためであり、契約とはまったく関係ないことを申し添えます。」などと記載した「積荷保証書・用船保証書発行のお願い」と題する書面（丙13）の交付を受けた。

(ウ) 被告宇部興産海運は、本件用船保証書に記名押印してこれを作成するとともに、被告宇部興産に対し、広瀬海運から徵求した前記書面と同趣旨で、今後の契約とは関わりがない旨記載した「積荷保証書発行のお願い」と題する書面（乙1、丙

14) と併せて本件積荷保証書を送付し、その作成を得て、広瀬海運に各交付した。

(エ) 原告は、このころ、船主である広瀬海運を通じて本件各保証書を受領したが、これらの書面の提出を受けるに当たり、被告らに対し、本件各保証書の趣旨、内容を説明することなどはしなかった。

ウ 本件用船保証書作成後の状況（甲3、5、6、20、34、35、乙2、3、丙16、証人福島俊男、同西田宏）

(ア) 原告と広瀬海運は、建造した本件船舶について、平成5年6月9日、本件共有契約を締結し、広瀬海運が原告に対して支払うべき本件船舶の使用料の金額、支払時期、支払方法について定めたが、被告宇部興産海運に対して、広瀬海運が原告に対して支払うべき使用料の金額等について連絡するなどはしなかった。

(イ) 広瀬海運は、平成5年6月17日、被告宇部興産海運との間で、本件用船契約を締結した。

これを受けて、被告宇部興産海運は、同年7月1日、被告宇部興産との間で、本件運送契約を締結した。なお、原告は、本件用船契約及び本件運送契約の内容等について確認していない。

(ウ) 広瀬海運及び被告宇部興産は、本件用船契約における用船料について、当初月額約2700万円程度としていたが、値下げを繰り返し、平成15年ころには用船料は月額2200万円程度にまで値下げすることを合意した。

(エ) 被告宇部興産海運は、平成10年5月ころ、原告に対し、被告宇部興産の積荷が減少していること、被告宇部興産に対して積荷の提供について念書を作成させる必要があるかなどについて問い合わせをした。原告は、被告宇部興産に対し、念書の作成は不要である旨回答した。

(オ) 被告宇部興産は、このころ、本件船舶によって運送する積荷を確保するために、日本通運株式会社との間で、本件船舶についての共同運航契約を締結した。

エ 原告による用船保証書及び積荷保証書作成

指示の運用（甲19、24、25、30ないし32、34、35、丙16、証人福島俊男、同西田宏）

(ア) 原告は、貨物船共同建造事業に関して船舶の共同建造に当たり、内航運送業者に対しては、主要荷主の5年あるいは7年以上の積荷保証を得ることを、内航船舶貸渡業者に対しては、用船者の5年以上の用船保証、あるいは、7年以上の用船保証及び主要荷主の積荷保証を得ることを要件としている。

(イ) 原告は、平成8年ころ、訴外徳山船舶株式会社（以下「徳山船舶」という。）と共同建造する石灰石専用船「美祢丸」に関して、被告宇部興産海運から竣工後15年間用船することを保証する旨の記載のある用船保証書（甲24）の、被告宇部興産から竣工後15年間積荷を保証する旨の記載のある積荷保証書（甲25）のそれぞれ交付を受け、美祢丸を建造した。

(ウ) 原告は、平成9年10月ころ、訴外山機運輸株式会社（以下「山機運輸」という。）と共同建造するセメント専用船に関して、被告宇部興産から竣工後15年間積荷を保証する旨の記載のある積荷保証書（甲30）の交付を受けて、船舶を建造した。

(エ) 原告は、平成13年8月ころ、訴外有限会社三協海運との共有船「第七大栄丸」に関して、被告宇部興産海運から用船開始の日から1年間用船することを保証する旨の記載のある用船保証書（甲32）の交付を受けた。

(オ) 原告は、平成15年1月ころ、山機運輸と共同建造するセメント専用船に関して、訴外宇部三菱セメント株式会社から竣工後14年間積荷を保証する旨の記載のある積荷保証書（甲31）の交付を受けて、船舶を建造した。なお、同保証書の保証運賃欄には「船費、運航費の実費額及び適正利潤」との記載がある。

オ 徳山船舶は、広瀬海運の親会社であり、広瀬海運と同時期に倒産したが、原告と共同して建造した美祢丸については、訴外若宮汽船有限公司（以下「若宮汽船」という。）が当該

持分を取得し、徳山船舶と被告宇部興産海運との用船契約を承継した（甲20、34、35）。

(2) ア 本件用船保証書による合意の内容、法的拘束力の有無については、本件用船保証書の体裁及び記載内容のみならず、本件用船保証書作成の経緯や作成時の状況等の事情を考慮して、その趣旨及び法的拘束力の有無を判断すべきである。

イ 原告は、前記のとおり、被告宇部興産海運には、本件用船保証書によって、広瀬海運持分承継者への用船を承諾する法的義務が生じているなどと種々主張する。

(ア) 本件用船保証書には、被告宇部興産海運が用船契約を締結すべき相手方として広瀬海運の記載があるものの、これに限定し、あるいはこれ以外の例えば、広瀬海運持分承継者等を排除する記載や条項は一切ない。

しかし、用船契約の相手方を限定する記載がないことをもって、直ちに第三者に対しても承諾義務があるということはできず、用船契約の相手方として、広瀬海運持分承継者を予定しているかは、本件用船保証書の記載のみからは明らかとはいえない。

証拠（丙8、10、15ないし17）及び弁論の全趣旨によれば、用船保証書として作成される書面一般につき船主が交代した場合にも効力が生じる旨の理解が確立してはいないこと、船主が破産した場合であっても、用船保証書をもって、第三者と用船契約を承諾する義務が発生すると考える商慣習等が存在していないこと、かえって、海運業界では、一般に、用船保証書は、予定された用船者が船主と用船契約を締結することを確保するための書類、すなわち、用船者側が用船契約の締結を予約する趣旨のものと理解されていること、金融機関等との関係では、融資の具体性、確實性を裏付ける資料として、専ら融資先等への提出用に作成され、したがって、用船契約が締結された場合には、その目的を達成し、その効力が消滅するものと解かれること、また、船

主の交代などの場合にも継続して用船契約に効力を持たせることがあり、その際には用船契約の譲渡といった手法が用いられることがあること、そこでは、新船主の選定手続や用船者の拒否事由などについて検討されることが認められる。

そして、本件用船保証書についてみると、証拠（甲4、20、乙1、3、丙13、14、証人福島俊男、同西田宏）及び弁論の全趣旨によれば、本件用船契約後も広瀬海運が本件船舶を運航することを予定していたこと、広瀬海運は本件船舶建造後十年余にわたって本件船舶を運航していたこと、原告は、被告宇部興産海運との間で直接交渉をすることなく、本件用船保証書の趣旨等の説明から締結に至るまで、全て広瀬海運に行わせており、本件用船保証書の交付を受けるに当たり被告宇部興産海運に対し本件用船保証書が広瀬海運持分承継者にも効力を有する趣旨であることを説明してはいないこと、被告宇部興産海運は、内航海運における用船契約では船主が重要な要素であると認識していたこと、被告宇部興産海運は、海運業界で国内上位5社内の地位を占め、海運業界の慣行に精通していること、広瀬海運は本件用船保証書の交付を受けるに当たり被告宇部興産海運に対して本件用船保証書が用船契約とは関係がないものである旨説明していること、被告宇部興産海運はこれをうけて被告宇部興産に対し同趣旨の書面を差し入れていること、本件用船保証書には船主の交代等により新船主を選定する手続や用船者の拒否事由等についての条項がないこと、中坪管財人も本件用船保証書によって第三者に承継されるものと理解してはいなかったことが認められる。

以上を踏まえると、本件用船保証書は、船主である広瀬海運が本件船舶の運航を行う前提で本件用船契約前に作成されたものであり、用船契約の相手方を限定する条項がないことをもって、当事者が船主を限定せずに用船を確約した、すなわ

ち、広瀬海運の破産等によりその持分を取得した者に対しても用船契約の承諾義務を負う趣旨のものであるということはできない。また、被告宇部興産海運においても、文言の趣旨を超えて、本件用船保証書をもって船主を限定せずに用船を確約したものと理解していたものと認めることもできない。

(イ) 上記限定の事実によれば、本件船舶は、被告宇部興産海運からの要請により広瀬海運が原告に共同建造を依頼したものであり、原告としては、船舶の共同建造等に要した費用を、被告宇部興産海運との用船契約を継続させることにより確実に回収したい意向があったことが窺える。しかし、そのような意向、目的を実現するためには、通常、用船者、船主、金融機関の三者が協議し、将来予想される手続上の諸問題についても協議を成立させた上で、用船契約の譲渡（担保）などの方式が採られるというものであり（丙8）、公的性を有する原告の組織の特殊性を考慮しても、以上のような手続等に関する三者間の格別の協議も成立させることなく、一片の本件用船保証書の作成によって広瀬海運持分承継者まで含めて合意されたものと認めるることはできず、他方、被告宇部興産海運において、これら事情を特別なものとして認識していたものと認めることもできない。

このことは、原告、広瀬海運と被告宇部興産海運の3社間で用船契約を締結する代わりに本件用船保証書を作成したかどうか、本件船舶が12フィートコンテナ貨物船という特殊な船舶であるかどうか、そして、被告宇部興産海運が本件と同種の用船保証書を差し入れていた美祢丸について、若宮汽船が徳山船舶から船主として引き継ぐことを許容したことによって左右されるものではない。

ウ 以上認定の、用船契約に伴う金融担保の諸方法、本件用船保証書作成に際し、広瀬海運が用船契約とは関係がないなどと記載した書面を提出し、また、原告は本件用船保証書作

成についての被告宇部興産海運との協議に參與してはいないなどの本件用船保証書作成の経緯、用船保証書についての一般的な理解など、本件用船保証書作成の経緯や作成時の状況等の事情、その他船主が変更した場合の用船者の不利益なども考慮すると、本件用船保証書において、被告宇部興産海運が、原告に対し、広瀬海運により運航される本件船舶につき、14年間の用船を行うことを約したものと認めることはできるが、進んで、被告宇部興産海運に、広瀬海運持分承継者との間でも用船契約を承諾すべき義務があるものとまで認めることはできない。

2. 争点2（被告宇部興産への法的拘束力の有無）について

(1) 上記認定の事実並びに証拠（甲4、7、20、35、丙16、証人福島俊男、同西田宏）及び弁論の全趣旨によれば、以下の事実が認められる。

ア 被告宇部興産は、従前から、子会社である被告宇部興産海運との間で、運送契約を締結し、工薬、精密関係貨物の輸送を依頼していた。

被告宇部興産海運は、広瀬海運の親会社である徳山船舶と用船契約を締結するなど長期的な取引を行っていた。

イ 広瀬海運は、平成4年ころ、被告宇部興産海運あるいは被告宇部興産、徳山船舶との従前の関係を維持するため、本件船舶を原告と共同して建造することとし、これに先立ち、原告からの求めにより、本件各保証書の作成を被告宇部興産海運に求めた。

ウ 上記認定のとおり、被告宇部興産海運は、本件各保証書が、日本内航海運組合総連合会に提出する用船保証証明書とほぼ同じ内容であることを確認し、広瀬海運から本件各保証書に関し、「この書類は申請するためであり、契約とはまったく関係ないことを申し添えます。」などと記載した書面（丙13）の交付を受けた上、被告宇部興産に対し、広瀬海運から徵求した前記書面と同趣旨で、今後の契約とは関わりがない旨記載した書面（乙1、丙14）を本件積荷保証書と併せて送付した。

被告宇部興産は、本件積荷保証書に記名押

印してこれを作成し、被告宇部興産海運に送付して、広瀬海運に差し入れた。

エ 上記のとおり、原告は、船主である広瀬海運を通じて本件積荷保証書を受領したが、その提出を受けるに当たり、被告宇部興産に対し、本件積荷保証書の趣旨、内容を説明することなどはしなかった。

(2) ア 本件積荷保証書による合意の内容、法的拘束力の有無についても、本件積荷保証書の体裁及び記載内容のみならず、本件積荷保証書作成の経緯や作成時の状況等の事情を考慮して、その趣旨及び法的拘束力の有無を判断すべきである。

イ 原告は、前記のとおり、被告宇部興産には、本件積荷保証書によって、広瀬海運持分承継者に積荷を提供する法的義務が生じていると種々主張している。

(ア) 本件積荷保証書には、被告宇部興産が積荷を提供する船舶の所有者として広瀬海運の記載があるものの、これに限定し、あるいはこれ以外の例えば、広瀬海運持分承継者等を排除する記載や条項はない。また、積荷保証の前提である運送契約は、用船契約とは異なり、船主との信頼関係が重要な要素であるともいいがたい。

しかし、積荷提供の相手方を限定する記載がないことをもって、直ちに第三者に対しても提供義務があるということはできず、相手方として、広瀬海運持分承継者を予定しているかは、本件積荷保証書の記載のみからは明らかではない。

証拠（甲4、20、乙1、3、丙13、14、証人福島俊男、同西田宏）及び弁論の全趣旨によれば、本件運送契約の対象物品は、従前から、被告宇部興産海運が運航していた船舶により運送されていたこと、本件用船契約においては、広瀬海運が本件船舶を運航する予定であり、また、本件船舶建造後十年余にわたって本件船舶を運航していたこと、海運業界の慣行に精通している被告宇部興産海運から本件積荷保証書が本件運送契約とは関係がないものである旨の書面を差し入れられていることが認められ、これら事実関係に

加え、本件積荷保証書は積荷を確約するとあるのみであって、履行すべき内容が一義的ではないことなどの本件積荷保証書の体裁等に照らすと、本件積荷保証書は、船主である広瀬海運が本件船舶の運航を行う前提で作成されたものであり、積荷保証の相手方を限定する条項がないことをもって、当事者が相手方を限定せずに積荷を保証した、すなわち、広瀬海運持分承継者に対しても積荷を提供する義務を負う趣旨のものであるということはできない。

(イ) そもそも、被告宇部興産のした積荷保証及び本件運送契約は、いずれも本件用船契約と密接に関連しているのであり、したがって、本件積荷保証書の効力は、本件用船契約における本件用船保証書の効力と一体ともいえる。そして、前記1で争点1につき認定判断したとおり、被告宇部興産海運は本件用船保証書によって広瀬海運持分承継者との用船契約を承諾すべき義務があることは認めることができないから、用船契約とは別途運送契約を継続させ、積荷を提供することを約したなどの特段の事情がない限り、被告宇部興産が広瀬海運持分承継者に対して積荷を提供すべき義務があるとはいえないというべきであり、また、上記特段の事情を認めるに足りる証拠はない。

ウ 以上認定の、本件積荷保証書作成に際し被告宇部興産海運が今後の契約とは関係がないなどと記載した書面を提出し、また、原告は本件積荷保証書作成についての被告宇部興産との協議に関与してはいないなどの本件積荷保証書作成の経緯や作成時の状況等の事情、その他本件運送契約と本件用船契約との密接関連性なども考慮すると、本件積荷保証書において、被告宇部興産が、原告に対して、広瀬海運により運航される本件船舶につき、14年間にわたり積荷を提供することを約したものと認めることはできるが、進んで、それ以上に、被告宇部興産に、広瀬海運持分承継者に対しても積荷を提供すべき義務があるものということはできない。

3 争点3（義務違反の有無）について

(1) 争点1、2で認定判断したとおり、被告らは、原告に対して、広瀬海運持分承継者に対して、用船契約を締結すべき義務、あるいは積荷を保証すべき義務を負うものとはいえない。

したがって、被告宇部興産海運が、広瀬海運持分承継者の候補がいたにもかかわらず、これらの者との間で本件船舶についての用船契約を承諾することを拒否したとしても、また、被告らが本件運送契約を終了させる旨合意したとしてもこれが債務不履行となるものではない。しかし、原告が主張する被告の行為について、信義則上の義務違反等があったかについて、念のため、補足して検討する。

(2) 証拠によれば、以下の事実が認められる。

ア 広瀬海運の破産以降の経緯等（甲8ないし11、16、17、28、29、34、35、乙3、丙3ないし6、証人福島俊男）

(ア) 広瀬海運は、平成15年3月4日、山口地方裁判所徳山支部（当時）において破産宣告を受け、破産管財人として中坪管財人が選任された。

中坪管財人は、本件船舶を従来どおり被告宇部興産海運に対して用船させ、本件用船契約とともに広瀬海運持分の売却先を探すこととし、同月10日、同支部の許可を受けて従前どおり被告宇部興産海運を用船者、被告宇部興産を荷主として、本件船舶の運航を継続することとした。

(イ) 被告宇部興産は、このころ、被告宇部興産海運に対し、本件運送契約を終了させたいとの希望を伝えた。

また、被告宇部興産海運は、中坪管財人に対し、第三者に広瀬海運が共有する持分が譲渡された場合には、本件用船契約は終了すると考えており、広瀬海運持分承継者との間では用船契約を締結する予定はない旨を告げた。

なお、被告宇部興産海運は、このころ、広瀬海運と同じグループの会社で同時に破産宣告を受けた徳山船舶が原告と共有持分を有していた美祢丸について、従来どおり、被告宇部興産海運が用船者、

被告宇部興産が荷主として契約を継続することを告げ、同船舶の承継者を中坪管財人に紹介するなどした。

(ウ) 原告は、広瀬海運が破産宣告を受けた後、中坪管財人との間で本件船舶について協議を行ったが、他方、平成15年4月11日ころ、被告宇部興産海運との間でも、本件船舶の取扱いについて協議をもった。

被告宇部興産海運は、その際、原告に対し、同年9月に被告らと日本通運株式会社との契約が終了すること、被告宇部興産が本件船舶について本件運送契約を承諾しない意向であることを告げた。

これに対し、原告は、被告宇部興産海運に対し、広瀬海運と同時期に破産宣告を受けた徳山船舶が共有持分を有し、被告宇部興産海運が用船していた美祢丸及び本件船舶の2隻を併せて購入することを考えている会社が4社ある旨を告げ、用船の継続や被告宇部興産の積荷の継続について協議することを要請した。

被告宇部興産海運は、本件船舶について、更なる協議を行うこととしながらも、本件船舶と美祢丸と別個の処分を考えるように要請した。

この後、原告と被告宇部興産海運は、同年5月7日にも更なる協議の機会を設けた。

(エ) 中坪管財人は、本件用船契約は第三者に承継されないと考え、本件船舶の用船を継続するには定期検査を受ける必要があり、これに多額の費用を要するがこれを支出することが困難であったことなどから、本件船舶の運航停止を決意し、被告宇部興産海運に対し、広瀬海運持分の承継を前提とした条件提示などは行わなかった。

(オ) 被告宇部興産海運は、平成15年5月21日ころ、原告に対し、本件用船保証書は法的効力を有しないと考えており、広瀬海運持分承継者との間で、用船契約を承諾する予定はない旨を主張した。

このため、原告は、同月30日付で、

被告宇部興産海運に対し、本件船舶と美祢丸と別個の処分も考えていること、本件船舶について本件用船契約を継続することを求め、継続が困難であるとするなら、本件船舶への対応を提案することなどを記載した文書（甲10）を送付した。

- (カ) 中坪管財人は、同年6月27日、本件船舶の運航を停止するために本件用船契約を合意解除することについて裁判所の許可を得た。そして、被告宇部興産海運に対し、本件用船契約を合意解除することを申し出た。しかし、被告宇部興産海運が合意解除することを拒否したため、中坪管財人は、同月30日、被告宇部興産海運に対し、（旧）破産法59条に基づき、本件用船契約を解除する旨を通知した。中坪管財人は、この際、従前の破産裁判所の許可の範囲内であるとして、改めて許可は受けなかった。

なお、被告宇部興産海運は、同日、原告に対し、中坪管財人から解除の申入れを受けていること、そのため、荷主との交渉等ができなくなったこと、美祢丸については、新船主に早く引き継いだほうが良いと考えていることなどを通知した。

- (キ) 原告は、同年7月17日付けで、被告宇部興産海運に対し、本件船舶の今後の処置についての考え方を同月25日までに回答するように要望した書面（丙6）を送付した。これに対し、被告宇部興産海運は、同月30日付けで、美祢丸の承継を先に進めるべきである旨を回答する書面（丙5）を送付した。

- (ク) 本件船舶は、同年7月末に運航を停止し、同年8月2日に繫留されることになった。

本件船舶の運航停止後の状況（甲13、16ないし18）

- (ア) 原告は、平成15年8月25日付けで、被告宇部興産海運に対し、用船を継続する義務があること、用船の継続があれば引受予定事業者に本件船舶の広瀬海運持分の譲渡が可能であるのだから、用船を継続することを求めるとの内容の文書を

送付した。

(イ) 原告は、同年10月17日付けで、被告らに対し、原告が本件船舶の広瀬海運持分を買い受けることを通知し、同年12月、本件船舶を海外企業である訴外長綿商船株式会社に対し、1億6400万円で売却した。

- (3) 上記認定事実によれば、被告らにおいて格別信義則上義務違反となるべき行為があったものとまでいふことはできず、他にこれを認めるに足りる証拠もない。
- (4) 原告は、前記のとおり、種々主張するので、以下検討する。

ア まず、被告宇部興産海運と被告宇部興産とが広瀬海運の破産を奇貨として本件運送契約を終了することを合意したかにつきみると、証拠（甲35、証人福島俊男）によれば、被告宇部興産は、広瀬海運が倒産した後、被告宇部興産海運に対して、本件運送契約の終了を申し出ていたことが認められるものの、広瀬海運が破産した後の被告宇部興産と被告宇部興産海運との間における交渉経過において、運送契約の終了が合意されたことを直接認めるに足りる証拠はない。

むしろ、証拠（甲35、丙16、証人福島俊男、同西田宏）及び弁論の全趣旨によれば、本件運送契約が完全に終了したのは平成15年9月であって、被告宇部興産は、同月まで運送のために被告宇部興産海運に対し、積荷を提供していたこと、原告も、被告宇部興産に対し、積荷を提供するように要求していないこと、及び被告宇部興産海運は、被告宇部興産のみを荷主としていたところ、被告宇部興産海運が本件船舶についての用船の継続について、本件用船保証書に効力は認められない旨を主張していたものの、原告との交渉の場につくなど交渉に応じていたことなどが認められる。

これらの事実を考慮すれば、被告宇部興産が、本件運送契約について解除の希望を有しており、被告宇部興産海運に対してこれを表明していたことは認められるものの、本件用船契約が終了する前に、被告宇部興産海運との間で、本件運送契約を解除することを合意

していたとまでは認めることができない。

イ また、被告らが、広瀬海運持分承継者の候補がいたにもかかわらず、これらの者との間で本件船舶についての用船契約を承諾することを拒否したかについてみると、上記認定事実のとおり、原告は被告宇部興産とは直接交渉をしていなかったこと、被告宇部興産海運は、原告から被告宇部興産と交渉するよう必要請を受けてこれに応じるなど原告との交渉の余地を残していたこと、そもそも、証拠上、広瀬海運持分承継者の候補が、被告宇部興産海運に対して用船料等の具体的な金額を提示するなどの段階にまで至っていないことが認められ、これらからすれば、被告宇部興産海運において信義則上の義務違反を認めることはできない。

また、被告宇部興産においても、本件積荷保証書につき広瀬海運と被告宇部興産海運との間の本件用船契約を前提としなければ履行ができないものであるところ、被告宇部興産が、本件運送契約が解除された場合には本件用船契約が必ず解除されるなどの事情を認識した上で、解除を申し出たなどの特段の事情

のない限り、被告宇部興産が解除の希望を表明したことのみをもって、本件積荷保証書に基づいて生じる積荷を提供する義務等に反したとは認めることはできない。そして、本件においては、上記のとおり、中坪管財人の判断のもと、(旧)破産法59条に基づき、本件用船契約が終了されたものであって、本件運送契約について解除を申し出したことにより本件用船契約が終了することが確実であったことを予見できるなどの事情は認められないから、被告宇部興産が、被告宇部興産海運に対して、本件運送契約について解除を希望を表明すること自体が直ちに信義則上の義務違反になるとはいひ難い。

4 以上のとおりであるから、その余の争点について判断するまでもなく、原告の請求はいずれも理由がない。

よって、主文のとおり判決する。

横浜地方裁判所第8民事部

裁判長裁判官 北澤 章功

裁判官 足立 正佳

裁判官 大槻 友紀