

国際消費者契約をめぐる裁判例に関する考察

——東京高判平成 29 年 6 月 29 日及びその原判決について——

吉 川 英 一 郎

- I はじめに
- II 事実の概要
- III 第 1 審における争点と判旨
- IV 控訴審裁判所の判断
- V 論点 1 船舶所有会社の外国親会社をめぐる争いに対する国際裁判管轄の有無
- VI 論点 2 附合契約中の準拠法条項の有効性
- VII 論点 3 法人格否認の準拠法決定とその適用
- VIII 論点 4 旅行者（備船者）の責任と附合契約中の不可抗力条項
- IX おわりに

I はじめに

本稿では、東京高判平成 29 年 6 月 29 日及びその原審判決を検討する¹。この判決は、世界一周クルーズという国際的な消費者契約について生じたトラブルをめぐる下された判決である。国際契約上の法的リスクを考える上で重要であろう。「国際的な消費者契約」を扱う同様の判決例はそれほど多くは無いように思われる²。本ケースは、国際商取引契約上の紛争特有の論点として、国際裁判管轄、国際契約をめぐる準拠法の決定、国際契約約款の解釈、特に準拠法条項や不可抗力条項³などの問題を含んでいるのでそれらを検討する。

-
- 1 事件番号平 29（ネ）709 号，Westlaw JAPAN 文献番号 2017WLJPCA06296007。原審判決は東京地判平 29 年 1 月 13 日，事件番号平 25（ワ）19090 号，Westlaw JAPAN 文献番号 2017WLJPCA01136014，LEX/DB 文献番号 25538545。
 - 2 Westlaw Japan の判例検索データベースで「国際的」AND「消費者契約」を検索語として検索すると、28 件の判決がヒットするが、そのうち国際消費者契約を扱う高裁以上のものは、次の 3 件である。①東京高裁平 26 年 11 月 17 日，判時 2243 号 28 頁，判タ 1409 号 200 頁，②大阪高判平 26 年 2 月 20 日，判時 2225 号 77 頁，判タ 1402 号 370 頁，③札幌高判平 16 年 2 月 27 日，事件番号平 15（ネ）307 号，Westlaw JAPAN 文献番号 2004WLJPCA02276001。このうち，①②は専ら国際裁判管轄を扱う事件であり，③は，オーストラリア法人との国際契約が関与するが，当事者は日本会社と日本人投資家であって，被控訴人が，控訴人の仲介によって外国法人との間で外国為替に関連する金融派生商品に関する取引を開始したものの，控訴人が同取引の実態を秘し，あるいは，被控訴人に対する適切な説明をしないまま被控訴人を取引に勧誘するなどしたことによって，被控訴人が損害を被ったという事案であり，純粋に国際契約事件と言い難い。地裁レベルのものとしては，④東京地判平 29 年 5 月 25 日，事件番号平 28（ワ）38168 号，Westlaw JAPAN 文献番号 2017WLJPCA05258019，⑤東京地判平成 29 年 3 月 22 日，平 28（ワ）30219 号，Westlaw JAPAN 文献番号 2017WLJPCA03228010 など複数存在する。
 - 3 Westlaw Japan の判例検索データベースで「不可抗力条項」を検索語として検索すると，唯一この事案がヒットする（2019 年 4 月 23 日検索）。

II 事実の概要

本事件の1審原告は、地球一周の船旅に応じた乗客35人(X1~X35、いずれも日本在住)であり、控訴人はそのうちの20人である。被控訴人(1審被告)は、地球一周の船旅を企画実施したY1社と、船舶を所有するとされる会社の親会社であるY2社である。Y1社は、東京都新宿区に営業所を有し、日本の旅行業法に基づき旅行業、外航旅客海運業などを営む、観光庁長官の旅行業登録を受けた日本会社である。Y2社は中華人民共和国香港特別行政区に本店を有する香港法人であり、全世界規模で客船運行を行っている。

問題の世界一周旅行に使用された船舶は、パナマ共和国法人であるA社によって所有されている。A社は、本件船舶を所有するためだけにY2社によって設立されたワンシップオーナーであって、Y2社はA社の親会社である。そしてY1社は、A社との間で、平成21年4月16日から本件船舶を傭船する旨の傭船契約を結んでいた⁴。それはボルチック国際海運協議会統一定期傭船契約書(2001年改定)準拠の内容であった⁵。

この世界一周旅行は、(国連の特別協議資格を持つ国際交流NGOである)ピースボートが企画し、Y1社が募集型企画旅行として、平成24年1月24日から5月4日まで

- 4 なお、控訴審において、控訴人の新たな主張に基づき、被控訴人Y1社と傭船契約を締結するに当たり、パナマ法人の別会社B社が登録上の船主となっていることが認定されている(控訴審判決の第3当裁判所の判断 2 原判決の補正(4))。
- 5 次の定めを含むとされる(第1審判決文から一部の文字を置き換え引用)。
- ア 船長は、全ての航海をできる限り迅速に遂行し、本件船舶の乗組員をもって慣例上なすべき助力を提供しなければならない。船長は、本船の使用、代理店業務その他の手配に関しては、Y1社の指図に従う。しかし、本件船舶の運営、操舵、安全、航行に関しては、(A社の代理として)単独で責任者となる。(第2部9条)
 - イ Y1社は、随時、船長に対し、一切の必要な指図及び航海上の指示を与える。(第2部10条)
 - ウ A社は、全ての機関部船員の乗組員、人的資源の提供を手配する。(追加条項28条(c))
 - エ A社は、船長、機関部の士官(船医を除く)、船員(ホテル部門を含む)を手配し、これらの船員等を船主責任保険に加入させる。(追加条項30条(a)、原文参照)
 - オ A社は、Y1社に、円滑で有能な3つ星プラス級の船内運営を保証するために、全てのホテル運営サービス及び英語を話す店員並びに船医を含むホテル部門船員を供給する。(追加条項34条(a))
 - カ 傭船期間中、船長は本件船舶の完全な統括権を持ち、本件船舶の全ての運営に関して責任者となる。船長は、本件船舶の安全・無事・健全な状態の確保のため、旅客の健康・福祉確保のため、環境を保護する地元・船籍国の法律に従うため、本件船舶の秩序と安全を確保するためその他の目的のために、船長が賢明に適切であると判断するいかなる行動もとることができる。もっとも、船長は、Y1社との事前合意事項以外の行動をとる際には、可能な限り、Y1社又は本件船舶上における同社の代表者に相談しなければならない。(追加条項35条(a))
 - キ 船長は、旅客及び船員の安全が脅かされない限り、航路を含めてY1社の賢明な指示に従うが、本件船舶の航行に関しては単独で責任者となる。(追加条項35条(c))
 - ク Y1社は、傭船期間中においては、A社の合意を得て、本件船舶の内装部分の変更をすることができる。(追加条項38条)
 - ケ Y1社は、本件船舶の船体、煙突にピースボートロゴマークを塗装する権利を持つ。(追加条項51条(g))

でを旅行期間として実施したものである。

この世界一周旅行企画は、第66回（平成21年4月出航）以降、今回の第75回（平成24年1月出航）まで継続的に本件船舶によって実施されていた。なお、第66回のクルーズにおいて本件船舶にエンジントラブルが生じ、修理のうえ旅程を完了するということがあった。

Y1社は、旅行参加者を募集するのに際し、パンフレットを作成・配付し、後述の旅行業約款や旅客運送約款を東京・大阪の営業所に備え置いていた。パンフレットには「心にも体にもやさしい旅がここにあります。」「XX号クルーが快適な旅をお手伝いします」「快適な船内生活を過ごすことができる外航客船です。」などのうたい文句、本件旅行の旅程情報、船室がシャワー・トイレ完備であることなどの船室の情報、スポーツジム等の船内施設の情報、旅行代金額の情報、本件船舶の総トン数、全長、全幅、乗客定員等の情報が示されていた。また、Y1社は、東京及び大阪の営業所でいつでも情報提供を行う態勢をとるとともに、全国各地で説明会を行い、本件旅行の参加に先立ち、本件船舶を見学することが可能な機会を提供していた。

1審原告X1乃至X35はそれぞれ、Y1社との間で募集型企画旅行契約を締結した。この契約は、Y1社の旅行業約款（募集型企画旅行契約の部）に基づいており、Y1社旅行業約款には次の規定があった。⁶

Y1社旅行業約款

ア「募集型企画旅行」とは、Y1社が、旅行者の募集のためにあらかじめ、旅行の目的地及び日程、旅行者が提供を受けることができる運送又は宿泊のサービスの内容並びに旅行者がY1社に支払うべき旅行代金の額を定めた旅行に関する計画を作成し、これにより実施する旅行をいう。（2条1項）

イ Y1社は、本件旅行契約において、旅行者がY1社の定める旅行日程に従って、運送・宿泊機関等の提供する運送、宿泊その他の旅行に関するサービス（以下「旅行サービス」という。）の提供を受けることができるように、手配し、旅程を管理することを引き受ける。（3条）

ウ（ア） Y1社は、本件旅行契約の履行に当たり、Y1社又はその手配代行者が故意又は過失により旅行者に損害を与えたときは、損害発生の日の翌日から起算して2年以内にY1社に対して通知があった場合に限り、損害を賠償する。（27条1項）

（イ） 旅行者が天災地変、戦乱、暴動、運送・宿泊機関等の旅行サービス提供の中止、官公署の命令その他のY1社やその手配代行者の関与し得ない事由により損害を被ったときは、Y1社は、27条1項の場合を除き、損害賠償責任を負わない。（27条2項）

エ（ア） Y1社は、旅行開始後に以下の契約内容の重要な変更（天災地変、戦乱、暴動、官公署の命令、運送・宿泊機関等の旅行サービスの提供の中止、当初の運航計画によらない運送サービスの提供、旅行参加者の生命又は身体の安全確保のため必要な措置による変更及び本件旅行業約款所定の解除権の行使による解除された部分に係る変更を除く。）が生じた場合には、旅行代金の2パーセント以上の変更補償金を、旅行終了日の翌日から起算して30日以内に支払う。ただし、当該変更についてY1社に27

6 第1審判決文から一部の文字を置き換え引用。

条1項に基づく責任が生じることが明らかである場合には、この限りでない。(旅程保証特約・29条1項)

① 契約書面に記載した運送機関の等級又は設備のより低い料金のものへの変更(変更後の等級及び設備の料金の合計額が契約書面に記載した等級及び設備のそれを下回った場合に限る。)

なお、上記運送機関が宿泊設備の利用を伴う場合には、1泊につき1件として取り扱う。(別表第二・3号、注3)

② 契約書面に記載した宿泊機関の客室の種類、設備、景観その他の客室の条件の変更

なお、上記変更が1泊の中で複数生じた場合であっても、1泊につき1件として取り扱う。(別表第二・8号、注5)

(イ) Y1社が支払うべき変更補償金の額は、旅行者1名に対して1募集型企画旅行につき旅行代金の15パーセントを限度とする。(29条2項)

Y1社は、本件旅行契約を締結した1審原告らに対し、本件旅行開始前に、確定した集合場所や旅程等が記載された最終旅行日程表のほか、クルーズガイドブックを交付した。クルーズガイドブックの記載は、持参すべき荷物の内容など、本件旅行への参加が前提となっている記載のほか、船内設備として、本件船舶は冷暖房が完備され、インターネット接続、国際電話が可能であることなどの記載があり、パンフレットよりも多少具体的であった。

船会社のA社は、乗客の1審原告らX1乃至X35との間で、旅客運送契約を締結し、旅行者Y1社を通じ旅行開始日の約1週間前にクルーズチケットを送付した。クルーズチケットには、A社の旅客運送約款に基づいて、本件船舶を用いて本件旅行に伴う運送を行う旨が記載されていた。ただし、クルーズチケットには、「運送約款については当社または取扱旅行社にご確認下さい。本契約は、旅客とA社(運航会社)との間で締結されます。」などと記載されているだけで、本件旅客運送約款の内容は記載されておらず、チケットの発行者(運送人)についても、大雑把な略称が記載されているのみで、A社の具体的な会社名や連絡先は記載されていなかった⁷。この点に関し、1審判決の認定によれば、国土交通省大臣官房総合観光政策審議官の日本旅行業協会会長宛て通達⁸や日本旅行業協会及び全国旅行業協会による「旅行広告・取引条件説明書面ガイドライン」によれば、運送機関の名称を記載することが求められていた。

さて、A社の旅客運送約款には、責任の免除・制限に関する運行会社の権利が以下のとおり規定されていた⁹。18条・19条はA社の免責条項(19条は不可抗力条項)である。また、第23条の準拠法条項は、英国法を準拠法として指定していた。

7 なお、1審判決の認定によれば、「原告らの中には、上記記載により本件旅行における運送人(運行会社)が被告Y1社とは異なる会社であることを認識している者もいた」とされる。

8 「企画旅行に関する広告の表示基準等について」(平成17年2月28日国総旅振第387号)。

9 第1審判決文から一部の文字を置き換え引用。

A 社旅客運送約款

ア A 社は、輸送の不履行又は不適切な履行に伴う責任については、当該不履行又は不適切な履行が A 社の過失又は輸送の一部を構成する業務の供給者の過失なしに生じたものであって、かつ、以下の事由に該当する場合には、損害賠償責任を負わない。

(ア) 旅客に責任がある場合

(イ) 予約された輸送の一部を構成する業務の提供者ではない第三者に責任があり、かつ、予見や回避が不可能である場合

(ウ) A 社の支配の及ばない異常状況又は予見不能状況に原因があり、その結果の回避があらゆる相当な注意を払っても不可能である場合、又は A 社若しくは輸送業務一式に含まれる業務の提供者が予見・防止できない事由による場合（異常天候や海上状態の影響を含み、これに限定されない。）(18 条)

イ 不可抗力、海事的危険や海難事故、本件船舶の航海・管理における不具合、A 社の支配の及ばない原因、政府や当局による指示の遵守、本件船舶の衝突・座礁・沈没、発生原因の時期や場所に関わらない本件船舶自体・船体・機械類又は付属品の故障・損傷、A 社の船長・乗組員又は他の使用人や敵対者・海賊・強盗・盗賊による悪行、窃盗・抜荷・強留・抑止・捕獲・拿捕・抑留、種類を問わない干渉、諸侯・支配者・政府又は何らかの権力を有する人々による行為、暴動・ストライキ・ロックアウト・ピケ、A 社の従業員その他による労働停止又は労働紛争、燃料の不足・欠乏などに起因する本件運送契約履行の遅延や履行不能を含むあらゆる請求、及びそれらに起因する疾病・死亡又は身体傷害に対しては、その発生した状況や場所にかかわらず、A 社は、いかなる資格においても責任を問われないものとする。また、上記に制限されることなく、過失の立証責任は過失ありと主張する当事者側にあり、かつ、請求の原因となる事実や状況があったことを理由として、過失推定はなされないことに合意する。本件運送契約に係るクルーズチケットが発行されたとき、又は運送が開始されたときに、戦争や他の原因による危険やそのような状況が実在するか予期される場合においても、A 社は、本件運送契約に基づく全ての免責の権利を与えられるものとする。(19 条)

ウ 本契約に起因・帰属する全ての訴訟・請求・紛争及び訴訟手続は英国法と慣例に基づいて解釈され、かつ、同法と慣例のみに基づいて審理され、他国の法律は排除されるものとする。(23 条)

本件旅客運送約款は、その頭書において、同約款には、A 社の責任の免除と制限に関する規定があることを注意喚起するとともに、1974 年旅客及びその手荷物の国際運送に関するアテネ条約（以下「アテネ条約」）¹⁰の存在に言及していた。

10 アテネ条約には以下の規定がある（第 1 審判決文から引用）。

ア 本条約は、①船舶が本条約の当事国の旗を掲揚しているか、当事国に登録されている場合、②運送契約が本条約の当事国で締結された場合、③出発地又は到着地が本条約の当事国にある場合に適用される。(2 条 1 項)

イ 運送人は、旅客の死亡・傷害の結果として受けた損害及び手荷物の滅失・損傷であって、その受けた損害の原因となった事故が、運送の過程において生じたものであり、かつ、運送人及び職務の範囲内で行為をする運送人の使用人や代理人の過失・不注意に起因するものであったときは、責任を負うものとする。(3 条 1 項)

ウ 滅失・損傷を生ぜしめた事故が運送の過程に生じたこと及び滅失・損傷の範囲を立証する責任は、請求者にあるものとする。(3 条 2 項)

エ 旅客の死亡・傷害又は船室持込手荷物の滅失・損傷が、難破・衝突・座礁・爆発・火災若しくは船舶の欠陥により、又はそれらに関連して生じたときは、反証がない限り、運送人又は職務の範囲内で行為をする運送人の使用人や代理人の過失・不注意が推定されるものとする。その他の手荷物の滅失・損傷に関しては、反証がない限り、事故の性質にかかわらず、過失・不注意が推定

本件旅行では、地球上を東回りでほぼ一周することが予定されていた。旅程では、平成24年1月24日に横浜港を出発し、タヒチ、ペルー、キューバ、セネガル、スペイン、フランス、トルコ、ウクライナ、エジプト、インド、シンガポール、台湾等を経由して、5月3日に横浜港に到着することとなっていた。

定されるものとする。その余の場合には、過失・不注意を立証する責任は、請求者にあるものとする。(3条3項)

オ 旅客の死亡・傷害又は手荷物の滅失・損傷の原因となった事故の発生前に締結された契約条項であって、旅客に対する運送人の責任を免れさせる条項、本条約規定の責任限度額よりも低額の責任限度額を定めることを目的とする条項、運送人に課されている立証責任を転換することを目的とする条項は、無効とする。(18条)

アテネ条約は、運送人の責任が運送人の策定する旅客運送約款の言いなりであることへの批判から生まれたもので、運送人の免責を制限し、責任を明確化する内容であるものの、一方では逆に運送人の免責を宣言し保証するものとも言える。この点につき、重田晴生『2002年海上旅客・手荷物運送条約(アテネ条約)』の研究(1)——国際条約の検討とイギリスの対応——『青山法学論集』58巻3号1-80頁参照。同5-7頁によれば、「1974年アテネ条約が誕生する以前のイギリスにおける陸上や水上の運送業者(運送人)とそのサービスの供給を受ける相手方(旅客・手荷物の所有者)との権利義務関係をめぐる法的問題は、専ら運送という取引契約の成立や効力に係わる争訟というかたちで顕在化するが、この種の大量取引契約の場合には、実務慣行として、運送人から相手方に交付される切符(乗車券、乗船券など)と呼ばれる文書により証明され、原則としてそうした文書が最良の証拠であり尊重されるべしとされた結果、旅客等は当該切符の表面・裏面に記載・印刷された内容その他の契約条件に拘束されることになるという単純な法論理が長い間支配していた。しかし、そうした切符上の約定文句は、運送人側が一方的に準備・作成し、提示する方式であり、相手方の旅客等としては、事前の開示も、交渉の機会もない取引であることから、それが当事者(とりわけ旅客等)の意図として当然に契約の内容とされ法的に有効となり、拘束されることについては、理論的にも実際的にも懐疑の念を強め、問題視して抵抗するようになることもけだし当然である。特に、20世紀に入りマスプロダクションの時代になると、大量かつ頻繁に行われる消費者取引(旅客や物品の運送取引もその一つ)の合理化、画一化、迅速化を図るべく編み出された標準書式(standard form)によって契約を締結する方式(附合契約ともいう)が急速に普及し、普遍化するにつれ、多種多様な免責約款の跋扈により不測の損害を被り、不便を強いられる旅客等の一般消費者(=約款利用者)の保護・救済がしばしば深刻な問題を起こし、“チケット・ケース”(鉄道・船舶・ホテルなどの商事契約に使われる切符その他の証書に係わる訴訟事件の呼称)と名付けられるほど弊目を集めることになる。これに対して、英国のコモン・ロー裁判所は、当初は近代私法原則の一つである契約の自由の原則を尊重し……免責条項を有効と解釈して消費者の救済を認めようとしなかったが、やがて、19世紀末頃から英国裁判所の姿勢が変わり、原告たる消費者を保護すべくあれこれ法的仕掛けを用いて商事契約一般に蔓延る不当な免責条項の効力を限定したり否定しようとした。例えば、署名のある契約文書(切符もその一つ)に規定される免責条項については、契約時ないしその締結前に相手方に対し相当な方法で約款の存在について告知ないし通知(notice)をすべきとしたり……そうした免責約款の合理性の判断に関しては、一時期、英国のコモン・ローに混乱が生じ、学説の議論も分かれた」とあり、同50頁によれば、「イギリスのコモン・ローによれば、運送人は、一般に運送契約(乗船券)上の特約により旅客の人身傷害や旅客の所持する手荷物の損害に関する自己の責任を制限し又は完全に免責とすることが認められており、現在でもそれは変わっていない。もっとも、そうした運送契約(乗船券)上の免責特約が法律上有効とされるためには、そのことが契約文書上に摂取されていることと、契約の内容条件について『十分かつ合理的な通知』が旅客に対して与えられていたことが要件とされる。……。ただ、1987年の英国勅令……は、運送人は、旅客に対し、出発前に、旅客の注意を引く方法で(実際には乗船券面上の記載)、当該運送契約においてアテネ条約が適用されることの通知(notice)を行なうこと、条約の第5条(高価品免責)、第7,8条(人身傷害と手荷物の責任制限)、第15条(手荷物の滅失・損傷に関する通知)などの条項について通告すべしと定め、そうした通知の懈怠は刑事犯罪として処罰されるとする(同勅令2,3条)。……。アテネ条約もまた、いわゆるヘグ・ルールやワルソー条約など他の国際運送条約と同様、1960年代に成立した海上旅客、手荷物の運送条約以来海上旅客運送人に責任制限の特権を認めている(7,8条)」と説明されている。即ち、旅客運送約款がアテネ条約に言及することは、運送人がアテネ条約を免責のためのツールとして用いていることにはほかならないことが分かる。

本件船舶は、参加者 896 名を乗せて予定通り横浜港を出発した。ところが、4 月 13 日午後 6 時頃から 4 月 15 日午後 1 時頃までの間、電気系統の故障によって船舶のエンジンが停止したため、ソマリア沖に停泊することとなった。さらに、4 月 26 日午前 10 時頃から 4 月 28 日午前 1 時頃までの間も、電気系統の故障によって本件船舶のエンジンが停止したため、南シナ海沖に停泊することとなった。原告らは、本件船舶の電気系統の故障による停電で調理設備が使用不能となったため、質素な食事しかとることができず（1 回目の停泊については 4 月 14 日の昼食から 4 月 16 日の夕食まで、2 回目の停泊については 4 月 26 日の夕食から 4 月 27 日の夕食まで、質素な食事が提供された。）、また、当時の気温は 30 度を超えるものであったにもかかわらず、エアコンを使用できなかった。このほか、非常灯、シャワー、トイレ、インターネット接続、国際電話等の船内設備を使用できない時間帯もあった。さらに、ソマリア沖は、海賊が出没する海域であったことから、当時、同海域に海賊対策で派遣されていた海上自衛隊の護衛艦が救難要請を受けて、停泊中の、本件船舶の護衛に付く一方、窓がある舷側の客室の一部では、用心のために窓蓋を閉鎖した。その後、本件船舶は復旧し、予定より 1 日遅れで 5 月 4 日に横浜港に帰港した。

旅行終了後平成 24 年 7 月頃までに、Y1 社と 1 審原告らの一部との間で、和解契約が締結された。それは、本件旅行の一切の解決金として、現金 1 万円及び Y1 社の企画実施するクルーズについての優待券 5 万円分を Y1 社が支払うことを内容とするものであった。

1 審原告らは、主位的請求として、1 審被告 Y1 社に対して、①旅行契約に伴う手配債務の不履行、②Y1 社は傭船者であるから商法 704 条 1 項¹¹の類推適用により船舶の所有会社が負う原告らとの間の運送契約上の債務又は堪航性保持義務を同様に負うとしてこれらの不履行、③旅行者として負うべき情報提供義務の不履行を主張し、また、1 審被告 Y2 社に対して、法人格否認の法理により船舶の所有会社が負う運送契約上の債務又は堪航性保持義務の不履行責任を同様に負うと主張した。また、1 審原告らは、予備的に、1 審被告 Y1 社に対して、旅行契約中の宿泊設備等に関する旅程保証特約に基づき変更補償金・遅延損害金の支払をも求めた。

Ⅲ 第 1 審における争点と判旨

まず、第 1 審（原審）を概観する。原告らの請求について、1 審の東京地裁は請求を

11 商法第 704 条第 1 項 船舶ノ賃借人カ商行為ヲ為ス目的ヲ以テ其船舶ヲ航海ノ用ニ供シタルトキハ其利用ニ関スル事項ニ付テハ第三者ニ対シテ船舶所有者ト同一ノ権利義務ヲ有ス（なお、平成 30 年法律 29 号（5 月 25 日公布）により商法第 703 条第 1 項として改正され現代語化された。）

いずれも棄却した。1 審で争われた点は次の諸点である。

1. 本件訴訟に対する日本の裁判所の管轄権の有無 (本案前の争点)

(1) Y 2 社の主張¹²

1 審被告 Y 2 社の主張は次の①及び②の通りであった。

① 民事訴訟法第 3 条の 3 第 1 号及び第 3 条の 4 第 1 項の不適用¹³

香港に本店を有する外国法人である Y 2 社を当事者とする本件訴訟については、原則として、日本の裁判所に管轄権は認められないから、日本の裁判所の管轄権を認める要件該当性は、厳格に判断されるべきである。本件運送契約は、本件船舶の発着港が横浜港だとしても、約 100 日間にわたり外洋を航海するものであること、本件船舶のエンジンが停止したのは日本国内ではないこと、A 社も Y 2 社も外国法人であることから、本件運送契約の債務の履行地が日本国内にあるとはいえず、民訴法 3 条の 3 第 1 号に基づく日本の裁判所の管轄権は認められない。

海運業については、ワンシップオーナー制という、1つの会社が1つの船舶のみを所有することで各事業の賠償責任の限定を行う慣習が確立しているから、法人格否認の法理の適用が排除されるべきである。そうすると、契約当事者ではなく、法人格否認の法理の適用によって初めて責任を負うことになる 1 審被告 Y 2 社に対する本件訴訟については、民訴法 3 条の 4 第 1 項に基づく日本の裁判所の管轄権は認められない。

② 民訴法 3 条の 9 規定の特別の事情の存在¹⁴

仮に、本件訴訟について日本の裁判所が管轄権を有するとしても、本件においては、原告らは、パナマ法人である A 社のソマリア沖や南シナ海上における債務不履行を前

12 判決中の第 2 事案の概要 2 争点及びこれに関する当事者の主張 (6) 本件訴訟に対する日本の裁判所の管轄権の有無 (本案前の争点・争点 (6)) (被告 Y 2 社の主張) 参照。

13 民事訴訟法 第 3 条の 3 次の各号に掲げる訴えは、それぞれ当該各号に定めるときは、日本の裁判所に提起することができる。

一 契約上の債務の履行の請求を目的とする訴え又は契約上の債務に関して行われた事務管理若しくは生じた不当利得に係る請求、契約上の債務の不履行による損害賠償の請求その他契約上の債務に関する請求を目的とする訴え	契約において定められた当該債務の履行地が日本国内にあるとき、又は契約において選択された地の法によれば当該債務の履行地が日本国内にあるとき。
--	---

第 3 条の 4 消費者 (個人 (事業として又は事業のために契約の当事者となる場合におけるものを除く。) をいう。以下同じ。) と事業者 (法人その他の社団又は財団及び事業として又は事業のために契約の当事者となる場合における個人をいう。以下同じ。) との間で締結される契約 (労働契約を除く。以下「消費者契約」という。) に関する消費者からの事業者に対する訴えは、訴えの提起の時又は消費者契約の締結の時における消費者の住所が日本国内にあるときは、日本の裁判所に提起することができる。

14 民事訴訟法 第 3 条の 9 裁判所は、訴えについて日本の裁判所が管轄権を有することとなる場合 (日本の裁判所にのみ訴えを提起することができる旨の合意に基づき訴えが提起された場合を除く。) においても、事案の性質、応訴による被告の負担の程度、証拠の所在地その他の事情を考慮して、日本の裁判所が審理及び裁判をすることが当事者間の衡平を害し、又は適正かつ迅速な審理の実現を妨げることとなる特別の事情があると認めるときは、その訴えの全部又は一部を却下することができる。

提として、香港法人である1審被告Y2社に対し法人格否認の法理を主張しているところ、かかる債務不履行に関する訴訟資料は日本には存在しないこと、Y2社は、日本に事務所も営業所も所有していないにもかかわらず、法人格否認の法理という例外的な事由により、本件運送契約の当事者ではないのに日本の裁判所での応訴を余儀なくされること、原告らは、外国船舶に乗船する以上、その紛争解決に際して一定の負担を予測し得たこと、本件はおよそ法人格否認の法理が適用される事案ではないことからすると、日本における裁判は当事者間の衡平を失し、裁判の適正・迅速性を害するものであるといえる。したがって、特別の事情（民訴法3条の9）が認められ、本件訴訟は却下されるべきである。

(2) 第1審の判断¹⁵

これに対して、1審東京地裁は次の①及び②の通り判断し、1審被告Y2社に対する部分についても、日本の裁判所が管轄権を有するものと判決した。なお、民事訴訟法第3条の4第1項については論じていない。

① 民事訴訟法第3条の3第1号の適用

「原告らとA社との間の本件運送契約は、横浜港を出港し、横浜港に帰港するという世界一周旅行（本件旅行）をその内容とするものであるから、本件運送契約上の義務履行地は、日本国内に所在するものである。そして、本件訴訟における被告Y2社に対する訴えは、法人格否認の法理を介して、本件運送契約上の債務不履行による損害賠償請求を目的とするものであるから、民訴法3条の3第1号により、日本の裁判所が管轄権を有するものであり、これに反する被告Y2社の主張は採用することができない」。

② 民訴法3条の9規定の「特別の事情」の不存在

本件船舶は、A社が本件船舶の所有権を取得した後、継続的に本件旅行を含む一連のクルーズの利用に供されているところ、「これらはいずれも日本において1審被告Y1社により参加者の募集がされている以上、参加者の多くが日本に居住する者となることは初めから想定されていたといえる。そうすると、本件船舶の運航に関して紛争が生じた場合に、訴訟が日本の裁判所に提起されるであろうことは当然に予測されていたことであり、このことは、本件運送契約の当事者であるA社にとってだけでなく、ワンシップオーナー制を採用し、A社を子会社として事業を展開している1審被告Y2社にとっても同様である」。

「……被告Y2社の責任の有無の判断に際しては、その前提として、本件運送契約上のA社の債務不履行責任の有無が争点となるところ、本件運送契約に係る債務の履行状況についての重要な証拠資料といえる原告らの供述については、原告らが日本国内に

15 判決中の第3当裁判所の判断 6争点(6)。

居住する個人であることからすると、海外においてこれらの証拠資料の提出を行うことは容易ではないと考えられる。他方、A社及び被告Y2社の保有する証拠資料については、本件船舶の運航業務の一環として収集されている書証が中心であると考えられること、被告Y2社は、世界規模で事業を行う法人であり……資力を有していると考えられることからすると、日本の裁判所において証拠資料を提出することにさほど困難があるとは考えられない。なお、被告Y2社は、法人格否認の法理に基づく請求であることを理由として『特別の事情』がある旨を主張するが、かかる主張は、単に原告らの請求が認められるべきではないとする本案上の主張にすぎないものといわざるを得ない」。

「そうすると、本件訴訟を日本の裁判所が審理及び裁判をすることが当事者間の衡平を害する、又は適正かつ迅速な審理の実現を妨げるといった『特別の事情』は認められ……」ない。

2. 法人格否認の法理の適用の可否（準拠法の問題）

(1) 1審原告の主張¹⁶

1審被告Y2社がA社と同様の損害賠償責任を負うかどうかにつき、1審原告らは次の通り主張した。

A社には、本件運送契約上の債務の不履行及び堪航性保持義務違反があった。A社の責任の免除と制限に関する本件旅客運送約款19条は、法の適用に関する通則法11条¹⁷1項、消費者契約法10条¹⁸により無効である。

A社と1審被告Y2社は役員が重複していること、両社に資本関係があること、Y2社は、便宜置籍船国としてパナマを選択してA社を設立したものであり、A社はペー

16 判決中の第2事案の概要 2争点及びこれに関する当事者の主張 (7) 被告Y2社はA社と同様の損害賠償責任を負うか(争点(7))(原告らの主張)。

17 法の適用に関する通則法 第11条 消費者(個人(事業として又は事業のために契約の当事者となる場合におけるものを除く。))をいう。以下この条において同じ。)と事業者(法人その他の社団又は財団及び事業として又は事業のために契約の当事者となる場合における個人をいう。以下この条において同じ。)との間で締結される契約(労働契約を除く。以下この条において「消費者契約」という。)の成立及び効力について第7条又は第9条の規定による選択又は変更により適用すべき法が消費者の常居所地法以外の法である場合であっても、消費者がその常居所地法中の特定の強行規定を適用すべき旨の意思を事業者に対し表示したときは、当該消費者契約の成立及び効力に関しその強行規定の定める事項については、その強行規定をも適用する。

2 消費者契約の成立及び効力について第7条の規定による選択がないときは、第8条の規定にかかわらず、当該消費者契約の成立及び効力は、消費者の常居所地法による。

18 消費者契約法 第10条 消費者の不作为をもって当該消費者が新たな消費者契約の申込み又はその承諾の意思表示をしたものとみなす条項その他の法令中の公の秩序に関しない規定の適用による場合に比して消費者の権利を制限し又は消費者の義務を加重する消費者契約の条項であって、民法第1条第2項に規定する基本原則に反して消費者の利益を一方的に害するものは、無効とする。

パーカンパニーにすぎないことなどからすると、A社の法人格は形骸化しているものといえるから、1審被告Y2社は、法人格否認の法理に基づき、A社と同様の責任を負う。なお、1審原告らは、日本法上の法人格否認の法理の主張のみを行うものである。

正義・衡平の観点から導かれる法人格否認の法理については、債務不履行責任の追及をする場合には、当該債務に係る契約の準拠法に従うべきである。その上で、1審被告Y2社は、本件運送契約の準拠法は英国法であり、日本法上の法人格否認の法理の適用はないと主張するが、原告らは、本件旅客運送約款について説明を受けておらず、準拠法について合意は成立していないから、法の適用に関する通則法11条2項により、原告らの常居所地法である日本法の適用がある。仮に、本件旅客運送約款23条により、本件運送契約の準拠法を英国法とする旨の合意が原告ら・A社間で成立していたとしても、上記条項は民法1条2項¹⁹の基本原則（信義則）に反して消費者の利益を一方的に害する規定であって無効である（法の適用に関する通則法11条1項、消費者契約法10条）から、結局、原告らの常居所地法である日本法が準拠法となる（法の適用に関する通則法11条2項）。

(2) 第1審の判断²⁰

これに対して、1審東京地裁は次の通り判断し、準拠法を英国法として、法人格否認の法理が適用される余地は無く、Y2社に対する請求は前提を欠くと判決した。

「原告らは、A社の損害賠償責任を、日本法上の法人格否認の法理に基づき、被告Y2社に対して追及しているものである。しかしながら、原告らの主張するA社の責任原因は、①本件運送契約上の債務不履行及び②堪航性保持義務違反であるところ、①についてはもちろん、②についても、A社に堪航性保持義務違反があったとした場合に原告らに対する損害賠償責任が生じるのは、本件運送契約があることが理由となるものであるから、いずれの責任原因を理由とする場合であっても、原告らの請求は、本件運送契約に起因する、原告らとA社との間の権利義務に関するものであるということが出来る。そうすると、法人格否認の法理の適用の有無の判断は、本件運送契約の契約準拠法によってなされるべきであるところ、本件旅客運送約款23条によれば、本件運送契約の契約準拠法は英国法であるから、日本法上の法人格否認の法理の適用はないといわざるを得ない（なお、英国法においては法人格の形骸化を理由とする法人格否認の法理は採用されていないと認められる……）」。

これに対し、原告らは、本件旅客運送約款23条（準拠法条項）については、「何の説

19 民法第1条 私権は、公共の福祉に適合しなければならない。

2 権利の行使及び義務の履行は、信義に従い誠実に行わなければならない。

3 権利の濫用は、これを許さない。

20 判決中の第3当裁判所の判断 7争点(7)。

明も受けておらず、その存在を認識していなかったところ、本件運送契約に際して同条項についての合意があったとはいえないから、同条項は適用されない旨主張する。しかしながら、本件旅行のような船舶による旅客運送契約は、約款取引となることが通常であること、本件運送契約に係るクルーズチケットには、A社による運送その他のサービスは、A社の約款（本件旅客運送約款）に従うと記載されており、原告らは、上記クルーズチケットを受領した上で本件旅行に参加していることからすれば、原告らも、本件運送契約が約款取引であることについては明示又は黙示に同意して、本件旅行に参加したものと見える。そして、本件旅客運送約款は、海事弁護士がその内容を確認しており、約款全体として不合理であると認めることはできないこと……、本件旅客運送約款は、被告Y1社の営業所に備え置かれており、原告らは、被告Y1社への問合せを含め、いつでも内容を確認することが可能であったこと……からすると、原告らは、本件旅客運送約款の個別的な規定を具体的に認識していなくとも、同約款に拘束されるというべきであるから、この点に関する原告らの主張は採用することができない」。

「さらに、原告らは、法人格否認の法理の適用を制限することになる本件旅客運送約款23条は、消費者契約法10条違反により無効である旨主張する。しかしながら、上記条項により、契約準拠法が英国法とされるからといって、一律に消費者である原告らの権利を制限したり、義務を加重したりするものであるということとはできないし、本件旅行は世界一周旅行であり、日本国外を広く航海するものであること、A社はパナマ法人であって日本法人ではないことも考慮すれば、本件運送契約の契約準拠法を日本法ではなく英国法とすることが民法1条2項の基本原則（信義則）に反するものであるとはいえないから、本件旅客運送約款23条が消費者契約法10条に違反するものであるとはいえない」。

「そうすると、原告らの被告Y2社に対する請求について、日本法上の法人格否認の法理が適用される余地はないから、原告らの上記請求はその前提を欠くこととなり、これを認めることができない」。

3. Y1社の手配債務の不履行の有無

(1) 1審原告の主張²¹

1審被告Y1社の責任をめぐって、1審原告らは次の通り主張した。

Y1社が本件旅行を企画・募集し、本件船舶は専ら本件旅行の利用に供されており、Y1社が本件船舶を備船していることから、経済的利益状況としては、Y1社は自ら旅客運送人となる場合と同一であるから、運送内容についても、Y1社はA社と同等の

21 判決中の第2事案の概要 2争点及びこれに関する当事者の主張 (1) 被告Y1社の手配債務の不履行の有無(争点(1))(原告らの主張)。

高度な注意義務を負う。Y1社は、パンフレットやガイドブックで快適な船内生活を送れる旨記載していたのだからそのような手配を行う義務がある。本件では快適な船内生活とはならなかったのであるから手配債務の不履行がある。

Y1社は、運送人の手配に関し、遭遇する危険を排除するための合理的な措置を取るべき安全確保義務があるのに、本件運送人のA社はペーパーカンパニーであり、人的・財産的基盤が薄弱で、責任財産の保全が困難であるから、A社を運送人として手配したY1社に義務違反がある。

本件船舶のエンジン停止の原因は、配電設置に関する船舶安全法・船舶設備規程違反によるものであるから、A社は船舶所有者として堪航性保持義務に違反したものと見え、Y1社はそのような不堪航の船舶を手配したことについて、手配債務の不履行がある。

Y1社は、A社が旅客運送約款19条（不可抗力条項）に基づき債務不履行責任を負わないため、Y1社自身も手配債務違反の責任を負わないと主張するが、当該条項は、①本件船舶自体・船体・機械類又は付属品の故障・損傷については船主が責任を負わないとされている点、②過失の立証責任を旅客が負わされている点について、民法1条2項の基本原則（信義則）に反して消費者の利益を一方的に害する規定であるから無効である（法の適用に関する通則法11条1項、消費者契約法10条）。本件船舶は以前にも不具合を生じさせていたからA社の債務不履行を予見できたからY1社には過失もある。

(2) 第1審の判断²²

これに対して、1審東京地裁は次の通り判断し、Y1社の手配債務の不履行を認めなかった。

「……被告Y1社は、本件旅行の企画・募集者及び本件船舶の備船者ではあるが、本件運送契約の当事者ではなく、本件船舶による旅客運送自体は、本件運送契約に基づきA社が行うものである」。備船契約の一部規定からすると、「Y1社は、備船者として本件船舶の運航を管理する地位にあったようにも思われる」が、「……本件船舶の運営、航行等に関する全ての権限は船長に留保されており……、船長その他の船員の採用に関する権限及び義務はA社に留保されている……ことなどを踏まえると、被告Y1社は、本件船舶の目的地、航路、到着日時の設定など、本件備船契約の性質上当然に認められ

22 判決中の第3当裁判所の判断 2争点(1)。

なお、原告の主張にもかかわらず、1審判決は、Y1社の手配債務の不履行に関して、旅客運送約款第19条の不可抗力条項については触れていない。旅客運送契約の当事者であるのはY1社ではなく、A社であるという前提に立って、旅客運送契約第19条のY1社による援用の否定を論じるまでもないとの判断であろう。

る一般的指示権を有していたにすぎないと解され、備船者としても本件船舶の運航を管理する地位にあったとまでいえない」。

Y1社の利益は「旅行者との旅行契約に由来するものであって、A社のように本件船舶の運航自体に由来するものではない」。Y1社は「本件船舶の運航にのみ関与しているわけではない……」。したがって、「被告Y1社とA社とは立場を異にしており、経済的に同一の利益状況にあるということではできず、被告Y1社が本件旅行の手配に関し、自らが旅客運送人となる場合と同様に、快適な船内生活の提供を含む運送内容についてまで、A社と同等の注意義務を負うとはいえない」。

諸事情を考慮すると、「……本件船舶及びA社が本来的に快適な船内生活の提供に適合していないものとは考えられない。被告Y1社としては、本件船舶及び運送人としてのA社を手配したことをもって、本件旅行において、原告らが快適な船内生活を送れるようにするための必要な手配を行ったというべきである。……上記の点につき、被告Y1社に……手配債務の不履行があったとは認められない」。

次に……人的・財産的基盤が薄弱な会社を運送人として手配したことについて、被告Y1社に手配債務の不履行があるかということ、旅行業者が運送人を手配するに当たり、「旅行参加者に損害が生じた場合の責任財産の保全等まで考慮すべき義務があるとは一概にいい難い」。また、「……本件船舶という……財産を有していたことからすると、A社が財産的基盤を有しない会社であると直ちにいうことはできない」。「……ワンシップオーナーを運送人として手配することが直ちに不合理な判断であるとはいえない」。この点についても手配債務の不履行は認められない。

さらに本件船舶の配電盤の設置に関連して、船舶設備規程に不適合であるとは言えない。「この点から直ちに本件船舶が不堪航であるということではできず、他に本船が不堪航であることをうかがわせる事情は認められない」。「……A社に堪航性保持義務違反があったとはいえず、これを前提とする被告Y1社の手配債務の不履行も認められない」。

4. Y1社の商法第704条第1項類推適用に基づく責任の有無

(1) 1審原告の主張²³

1審被告Y1社の責任をめぐって、1審原告らは次の通り主張した。

Y1社は、本件船舶を備船し、本件船舶の船長に対して指示を与えていること等からすると、本件船舶を自身の企業組織の一部として、継続的かつ排他的・独占的に使用して事業を行っていたといえるから、商法704条1項類推適用により、本件船舶の所有者であるA社と同様の責任を負う。

23 判決中の第2事案の概要 2争点及びこれに関する当事者の主張 (2) 被告Y1社の商法704条1項類推適用に基づく責任の有無 (争点(2)) (原告らの主張)。

A社は、本件運送契約に基づき、原告らに対し快適な船内生活を送らせる義務を負っていたにもかかわらず、できなかったから、運送契約上の不履行があり、Y1社も同様の責任を負う。

(2) 第1審の判断²⁴

これに対して、1審東京地裁は次の通り判断した。

「商法704条1項の規定の趣旨は、通常は、船舶の所有者が当該船舶を航海の用に供し、海上で企業活動を営んでいるところ、所有者ではなく賃借人が同様の活動を営んでいる場合には、むしろ、当該賃借人についてこそ海上における企業主体性を認め得るから、所有者の代わりに、賃借人に第三者との関係の権利義務を負わせることが相当であるということにあると解される²⁵。そうすると、傭船者に対する同条項の類推適用の可否の判断に当たっては、当該傭船者につき、所有者に代わる海上における企業主体性を認め得るか否かを個別具体的に検討すべきである」。

「……A社は、本件船舶を所有しているものの、本件船舶は……、Y1社が旅行者として手配したものである。Y1社は、……本件船舶を傭船し、……航路を船長に指示したほか、本件船舶の内装やロゴマーク塗装を含む外装についても一定の権限を有するもので……本件船舶の運航について一定の関与をしている。しかしながら、本件旅行においては、本件船舶の所有者であるA社が自ら本件運送契約を締結し、同契約に基づく債務を直接に負担するものである一方、被告Y1社は、A社との間で本件傭船契約を締結して本件船舶を傭船しているものの、本件運送契約の当事者ではない。また、被告Y1社は、旅行者にすぎず、本件船舶の運航についてのノウハウを有しているとは考えにくい一方で、A社は、その親会社である被告Y2社が全世界規模で客船運航を行っており、……A社が本件船舶の運航の指示を行う方が自然である。本件傭船契約上も、A社が、船長以下の船員を手配するとされており……航行自体について船長に指示を行えるのはA社である上、全てのホテル運営サービス等を供給するのもA社とされている……。これに対し、被告Y1社は、一般的な指示権を有していたにすぎず、本件船舶の運航を管理する地位にあったとまではいえない……。……本件船舶の運航の実態としても、A社が主体的に行っていたものと考えられ、本件傭船契約上、被告Y1社が航路について船長に指示をし、内外装について一定の権限を有するなどの

24 判決中の第3当裁判所の判断 3争点(2)。

25 商法第704条第1項の傭船者への類推適用については、最判平4年4月28日裁判集民164号339頁、判時1421号122頁、判タ786号142頁があり、同判決は、契約関係の実体的側面に即して検討のうえ「これらの事実関係の下において、上告人は、船舶所有者と同様の企業主体としての経済的実体を有していたものであるから、右各船舶の航行の過失によって被上告人所有の掃海艇に与えた損害について、商法704条1項の類推適用により、同法690条による船舶所有者と同一の損害賠償義務を負担すべきであるとす」原判決を支持している。

点は、旅行者者として、本件旅行内容の実現のための手配を行う一態様にすぎないと評価すべきものである。……本件船舶を航海の用に供し、海上で企業活動を営んでいるといえるのは、所有者の A 社というべきであり、備船者たる被告 Y 1 社につき、所有者に代わる海上における企業主体性を認めることはできないというのが相当である。したがって、被告 Y 1 社につき、商法 704 条 1 項を類推適用することはできないというべきである……。同様に、上記類推適用を前提に、被告 Y 1 社に対して堪航性保持義務違反の責任を問うこともできない。

5. Y 1 社の情報提供義務違反の有無

(1) 1 審原告の主張²⁶

1 審被告 Y 1 社の責任をめぐって、1 審原告らは次の通り主張した。

被告 Y 1 社は、本件旅行契約を締結した旅行者者として、旅行業法に基づき、「顧客である原告らに対し、本件旅行契約の付随義務として、本件旅行について適切かつ十分な情報提供をすべき義務を負っていた」。しかし、「Y 1 社は……①本件旅行にとって重要である運送人たる A 社について、会社名等を知らせることなく、クルーズチケットの交付により……不正確な情報を伝えたにとどまり、A 社が便宜置籍船国であるパナマの法人であり、資力の乏しいペーパーカンパニーである旨を伝えなかったこと、②責任制限の規定が存在している本件旅客運送約款も交付せず、その内容について十分に説明していなかったこと、③本件船舶の船齢の説明をしなかったことからすると、Y 1 社には上記情報提供義務違反がある」。

(2) 第 1 審の判断²⁷

これに対して、1 審東京地裁は次の通り判断した。

「通常、本件旅行に参加しようとする者の関心の多くは、本件旅行の内容自体に集中していると考えられるところ、本件旅行の内容は、主として本件船舶の設備やその旅程等に依存しているといえ、運送人についての詳細な情報と本件旅行の内容との関連性は必ずしも強いものではない。現に、原告らは……被告 Y 1 社に対し、運送人の詳細な情報について開示するよう求めるなどしていないことからすると……、原告ら自身も、かかる情報をさほど重要視していなかったものと考えられる。そもそも、旅行業法及び……ガイドラインは、企画旅行契約締結時に交付すべき取引条件説明書面に運送機関の名称を記載することを要求しているが、新幹線等の一般に知られた呼称であればそれで

26 判決中の第 2 事案の概要 2 争点及びこれに関する当事者の主張 (3) 被告 Y 1 社の情報提供義務の有無 (争点 (3)) (原告らの主張)。

27 判決中の第 3 当裁判所の判断 4 争点 (3)。下線強調は筆者による。

足りることとするなど、運送機関の会社名を常に明示することを要求しているものではなく、その他の企業情報についての記載を要求するものでもない……。そうすると、旅行会社が、一般に、旅行参加者に対し、手配した運送機関の会社につきその名称その他詳細な情報を提供する義務があるということとはできない。さらに、A社は本件船舶という財産を有しており、単なるペーパーカンパニーということとはできず、ワンシップオーナーが運送人であることも直ちに不合理であるとはいえないし……。運送人がパナマ法人であり、本件船舶がパナマ船籍であることが船舶運航の安全性に影響を与えるということもできない。そうすると、運送人がA社であり、本件船舶がパナマ船籍である本件旅行につき、被告Y1社に特別の情報提供の義務があるということもできない。[「……運送機関については、パンフレット等により……基本情報が明らかにされ、希望者には、事前に実際に本件船舶を見学する機会が提供されており……。運送人については、……被告Y1社が営業所において問い合わせに対応可能な態勢をとっていたことなどを踏まえると、被告Y1社は、運送機関に関して必要な情報提供を行っていたといえ、事前にA社の正確な会社名や資産状況等を明らかにしていなかったことにつき情報提供義務違反があったとはいえない」。

「……原告らは、A社の本件旅客運送約款に責任制限の規定があることを被告Y1社が説明しなかった点に、情報提供義務違反がある旨主張する」が、「……本件旅客運送約款は、A社が作成したものであるところ、A社はパナマ法人であること、本件旅客運送約款の準拠法が英国法であることからすると、日本の旅行業者である被告Y1社が、その約款の内容を詳細に把握し、その適法性や妥当性を審査することは困難であるといわざるを得ないから、そのような詳細な調査を前提とした情報提供の義務まで認めることは相当でない。また、被告Y1社は、本件備船契約を締結……するに当たり、海事弁護士に依頼して本件旅客運送約款の内容の妥当性を確認し……本件旅客運送約款に合理性があると判断したものである」。「実際のところ、A社の責任の制限と免除に関しては、本件船舶の船籍国であるパナマがアテネ条約の当事国である場合、本件船舶の出発地又は到着地……がアテネ条約の当事国である場合等には、アテネ条約が優先して適用され、そうでない場合には、本件旅客運送約款が優先して適用されることになるが……。責任の制限と免除に関する規定が一般的に許されないものではないこと、アテネ条約が優先して適用される場合であっても、²⁸旅客の死亡・傷害又は船室持込手荷物の滅失・損傷が難破・衝突・座礁・爆発・火災若しくは船舶の欠陥等により生じたときやその他の手荷物の滅失・損傷が生じたときに限り運送人等の過失が推定されるものであ

28 アテネ条約の適用に関しては、本件控訴審判決において「……A社の責任の制限と免除に関しては、本件旅客運送約款において、アテネ条約の存在に言及しているが……。本件船舶の船籍国であるパナマ及び本件船舶の発着地の日本は、共にアテネ条約の締結国ではないため……。アテネ条約が適用される余地はない」と判示されている。控訴審判決の第3当裁判所の判断 2 原判決の補正（16）。

って、これら以外では過失の立証責任は損害賠償請求者が負うこと……、本件旅客運送約款 18 条の存在及び内容……に照らし、A 社の責任の免除に関する 19 条……1 文は い わ ゆる 不 可 抗 力 条 項 と 解 さ れ る こ と な ど を 踏 ま え る と、同文や過失の立証責任を損害賠償請求者に負わせる同条 2 文の存在及び内容が直ちに不合理なものとはいいい難い。²⁹そして、他に本件旅客運送約款の内容が何らかの法令に抵触するといった事情も認められない。そうすると、上記責任制限の規定を含め本件旅客運送約款の適法性・妥当性につき、海事弁護士による確認等を経て問題がないとした被告 Y1 社の判断は合理的なものであったというべきである。被告 Y1 社は、以上のような認識の下で、本件旅客運送約款を営業所に備え置き、原告らが求めれば、いつでもその内容を把握することができる状態にしていたものであり……、クルーズチケットには、『運送約款については当社または取扱旅行社にご確認ください』などと記載されていたのであって……、このことからすると、原告らに対して必要な情報提供を行っていたものというのが相当である。したがって、被告 Y1 社に、上記の点についての情報提供義務違反があったとは認められない」。

本件船舶の船齢について Y1 社の情報提供義務違反があるという点については、「……一般的には、船齢が古い船舶の方が安全性に問題がある傾向にあるものと認められるから、船齢についての情報は一定の重要性を有するものではある」が「……、船舶の安全性は、船舶の保守管理の状況等にも影響されるものであり……、一概に船齢のみで考えることはできない。……旅行業法及び旅行者等が旅行者と締結する契約等に関する規則に関する日本旅行業協会宛て通達……ガイドライン……においても、運送機関の製造年月の記載は求められていないと認められることからすると、特に船齢に限定して情報提供をする義務があるというべきではなく、運送機関である本件船舶全体について、必要な情報提供を行えば足りるというのが相当である」。

Y1 社は、「……本件旅行への参加を検討する者に対し、本件船舶に関する基本的な情報を提供し、希望者には、事前に実際に本件船舶を見学する機会を提供していたこと……からすると、必要な情報提供を行っていたものといえるから、被告 Y1 社に、この点についての情報提供義務違反があったとは認められない」。

6. Y1 社の変更補償金支払義務の有無

(1) 1 審原告の主張³⁰

1 審被告 Y1 社の責任をめぐって、1 審原告らは次の通り主張した。

29 強調下線は筆者による。

30 判決中の第 2 事案の概要 2 争点及びこれに関する当事者の主張 (4) 被告 Y1 社の変更補償金支払義務の有無 (争点 (4)) (原告らの主張)。

「被告 Y 1 社は、A 社に対し、本件旅行についての損害を求償可能であるし、消費者保護の必要もあるから、被告 Y 1 社の変更補償金支払義務は広く認められるべきである」。「……被告 Y 1 社は、快適な船内生活を保証していたのに、洋上で本件船舶のエンジンが停止し、各種設備が使用できず、食事も質素なものになるなど、8 日間にわたって快適な船内生活を送ることができなかったことからすると、実質的に運送機関の等級を変更したといえるから、旅行代金の 2 パーセントの 8 日分である 16 パーセントのうち、上限である 15 パーセント分の支払義務を負う」。「……被告 Y 1 社は、全室シャワー・トイレ完備、船上でのインターネット接続可能、冷暖房及び船内・国際電話使用可能を保証していたのに、原告らは、8 日間にわたってこれらの設備を使用できなかったところ、消費者にとっては、設備が使用できないことは設備がないことと同じであるから、実質的には、宿泊機関の客室の設備の変更にあたるといえ、旅行代金の 2 パーセントの 8 日分である 16 パーセントのうち、上限である 15 パーセント分の支払義務を負う」。一部の原告との関係では、「平成 24 年 4 月 13 日及び同月 14 日、本件船舶が停泊した海域が海賊の出る地域であったため、船室の窓を施錠せざるを得ず、海を眺めることができなくなったから、実質的には、オーシャンビューであるはずの客室の景観の変更にあたるといえ、旅行代金の 2 パーセントの 2 日分である 4 パーセント分の支払義務を負う」。

(2) 第 1 審の判断³¹

これに対して、1 審東京地裁は次の通り判断した。

原告らの主張は、「……本件船舶の設備を使用できなかったことを主張するにすぎず、設備自体が変更されているものではないことからすると、本件旅行契約の文言上、変更補償金支払事由には該当しない」。「……変更補償金制度は、旅行業者に無過失責任を負わせるものであり、……運送機関や客室の設備等の変更について旅行業者が補償すべき場合とその額を明確にし、全ての旅行者に対して公平・透明かつ迅速な補償を実現することを目的とするものと解される……。そうすると、仮に、旅行者及び旅行業者に対し、変更補償金の支払事由の判断につき、設備等の使用不能という実質的な判断を求めれば、旅行者や旅行業者の主張・判断により補償内容が異なる、支払事由該当性の判断が困難である場合に支払が遅延するなどの可能性が生じ、上記の変更補償金の目的に合致しないこととなる。したがって、変更補償金の支払事由該当性につき、実質的に判断すべきであるとの原告らの主張は採用できず、本件において、変更補償金の支払事由は認められない」。

31 判決中の第 3 当裁判所の判断 5 争点 (4)。

7. 原判決のまとめ

上述の原判決（東京地判平29年1月13日）の要点は次のようにまとめられる。即ち、

- ① Y2社に対する国際裁判管轄については、民事訴訟法第3条の3第1号の債務履行地管轄に基づいてこれを認め、管轄権行使を止まらせる「特別の事情」（民事訴訟法第3条の9）の存在は認めなかったということ。つまり、Y2社に対する日本の国際裁判管轄権行使を認めたこと。
- ② 運送契約の契約準拠法は同契約の準拠法条項に基づき英国法であり、Y2社に対する日本法上の法人格否認法理の適用はないと判断したこと。
- ③ Y1社が旅行者者として、本件船舶及び運送人としてのA社を手配したからと言って、手配債務の不履行はなかったと判断したこと。
- ④ 商法第704条第1項の類推適用をめぐる、本件事情を個別具体的に検討したうえで、傭船者たるY1社に船舶所有者に代わる企業主体性を認めず、商法第704条第1項の類推適用を否定したこと。
- ⑤ Y1社が旅行者者として、旅行契約の付随義務としての情報提供義務の違反はしていないと判断したこと。
- ⑥ 船舶の設備を使用できなかったとしても、旅行契約の文言上、変更補償金支払事由には該当しないと判断したこと。

結局、Y2社に対する日本裁判所の管轄権は認められたものの、原告らの請求について、1審の東京地裁は請求をいずれも棄却した。このため、1審原告35名のうち20名が控訴することとなった。

IV 控訴審裁判所の判断

控訴審において東京高裁は、控訴をいずれも棄却し、原審東京地裁の判断を支持した。以下、争点毎に、控訴審判決を確認する。

1. 本件訴訟に対する日本の裁判所の管轄権の有無

被控訴人・1審被告Y2社について本件訴訟に対する日本の裁判所の管轄権の有無をめぐることは、控訴審判決は、原判決の「事実及び理由」欄の「第3 当裁判所の判断」の6を引用するだけで、特に説明を付していない。原審の東京地裁の判断を支持した。

2. 法人格否認の法理の適用の可否（準拠法の問題）

控訴審判決は、本件運送契約における運送約款の適用を有効とし、英国法を準拠法として指定する「運送約款中の準拠法条項」を有効としたうえで、法人格否認の法理の適用を否定した。また、法人格否認の法理の根拠が民法第1条であるからといって、法人格否認の法理が強行法規であるとは言えないと判断した。

控訴審判決は、原判決の「事実及び理由」欄の「第3 当裁判所の判断」の7を引用する一方、次の通り説明を追加している。³²

控訴人らは、本件旅客運送約款には拘束力が認められないので、準拠法を英国法とする合意には効力がなく、旅行者である控訴人らは日本に住所があるので、通則法11条2項によって、日本法が準拠法となり、法人格否認の法理が適用されると主張する。また、もともと法人格否認の法理は、民法1条2項、3項に基づくものであるが、これらの条項は強行法規であるから、通則法11条1項によって法人格否認の法理が適用されるどころ、その上で、商法786条が739条及び590条を準用し、590条1項は旅客に関する責任について無過失の立証責任を運送人側に負わせており、739条は強行法規であるから、通則法11条1項が適用されて、船舶所有者の免責約款が制限され、被控訴人Y2社はその責任を免れることができないと主張する。

本件旅客運送約款について、被控訴人Y1社に情報提供義務違反はなく、同約款を営業所に備え置いて控訴人らが求めればいつでもその内容を把握できる状態にし、クルーズチケットには、「運送約款については当社または取扱旅行者にご確認ください」などと記載されていたこと、本件旅客運送約款の内容が不合理であるということができないことは、上記で引用した原判決が説示するとおりである。そこで、旅行者において、本件運送契約の締結に当たり、約款内容の具体的な認識を欠いていたとしても、その効力を否定することはできず、本件運送契約における準拠法は、契約当事者の選択があったものとして、本件旅客運送約款で定められた英国法となるので、法人格否認の法理の適用がないといわなければならない。

控訴人らは、法人格否認の法理が民法1条を根拠としていることから、強行法規であると主張するが、同法理は、具体的な事案の下で、形式上の法人格とその実体をなす個人又は別法人を同一視して法律関係を捉えることを内容とするものであって、実定法上の根拠を一般条項に求めたものにすぎないから、民法1条を根拠とするからといって、それ故に同法理が直ちに強行法規性を帯びるものではない。

また、控訴人らは、法人格否認の法理が適用されない限りにおいて本件旅客運送約款23条は、消費者契約法10条に違反して無効であると主張するが、準拠法を定める約款の効力は、契約ごとに有効無効を判断すべきであって、英国法を準拠法とすることが直ちに消費者の権利を制限し義務を加重することになるものではないから、控訴人らの上記主張は理由がない。

3. Y1社の手配債務の不履行の有無

控訴審判決は、原判決の「事実及び理由」欄の「第3 当裁判所の判断」の2を引用しつつ、「本件船舶の規模や性能、船内設備の状況、これまでの運航実績等に照らし、世界周遊の運航とその間の旅行者へのサービス提供が可能であると判断したことが不適

32 控訴審判決の第3当裁判所の判断 6。

切であったということとはできない³³」,「本件船舶は、第66回のクルーズ以降、本件旅行まで継続的に用いられており、運航上のトラブルに見舞われることもあったが、毎回全旅程を無事に運航していたのであるから、ワンシップオーナーの船舶を利用することが、運送に不適切な船舶会社を選択したものと、直ちに手配債務の不履行になるものではない³⁴」と(原判決に補正を加える旨)判示したうえで、人的・財産的基盤が薄弱的なA社を運送人として手配したことが手配債務の不履行に当たるかどうかについて、次の通り説明を追加している³⁶。

……旅行者として、運送人を選択するに当たり、企画した旅行目的に従った運送業務を滞りなく遂行することができる人的、財産的基盤を備えていることを考慮する必要があるが、それを超えて、旅行者に旅程で損害が生じた場合の責任財産の保全等まで考慮すべき義務があるとは言い難いというべきである。ところで、……本件船舶の所有者は、A社であったと認めることができる。そうすると、本件船舶について、A社は、いわゆるワンシップオーナーの所有形態を採っているが、被控訴人Y1社において、本件船舶の規模や性能、船内設備の状況、これまでの運航実績等に照らし、世界周遊の運航とその間の旅客へのサービス提供が可能であると判断され、実際に本件旅行までの間も、世界周遊の船旅に継続的に用いられて、毎回全旅程を無事に運航していたのであるから、A社を運送人に選択することが、旅客運航に不適切な船舶会社を選択したものと、直ちに手配債務の不履行とはならないことは、上記で引用した補正後の原判決が説示するとおりである。また、本件船舶の登録上の船主がA社でなく、被控訴人Y1社の関連会社ともいえるB社であったことによって、旅行の円滑な実施や旅行者の利便性を損ねるおそれを生じさせるわけではないから、そのことをもって、手配債務の不履行があるということとはできない。

4. Y1社の商法第704条第1項類推適用に基づく責任の有無

被控訴人Y1社が本件旅行を企画し実施したものであるから海上における企業主体性があり商法第704条第1項を類推適用してY1社は船主と同様の責任を負うべきであるという控訴人の主張に対して、控訴審判決は、原判決の「事実及び理由」欄の「第3 当裁判所の判断」の3を引用する一方、次の通り説明を追加して、控訴人の主張を退けた³⁷。

……A社は、被控訴人Y1社との本件船舶の備船契約に基づき、本件船舶を提供して、船長以下の船員や乗員を手配し、全旅程の運送業務のみならず、その間の船上での旅客へのサービス提供業務を行っていたことは、上記で引用した補正後の原判決が認定するとおりであって、被控訴人Y1社は、旅行業

33 控訴審判決の第3当裁判所の判断 2 原判決の補正(8)。

34 控訴審判決の第3当裁判所の判断 2 原判決の補正(10)。

35 控訴審において、控訴人らは、登録上の船主であるB社が所有者であると主張を変更したが、これに対し、東京高裁は、被控訴人の主張及び備船契約書を踏まえて、本件船舶の所有者はA社であったと認定している。控訴審判決の第3当裁判所の判断 3。

36 控訴審判決の第3当裁判所の判断 3。

37 控訴審判決の第3当裁判所の判断 4。

者として企画した旅程を管理する立場にあり、寄港地での観光等の手配や船内催事の運営などを担当していたものの、あくまで本件船舶の運航とその間の旅客へのサービス提供という船旅での主たる業務は、A社が主体的に行っていたというべきであるから、備船者である被控訴人Y1社を船舶所有者と同一に見ることはできず、商法704条1項を類推適用することはできないというべきである。

5. Y1社の情報提供義務違反の有無

控訴審判決は、原判決の「事実及び理由」欄の「第3 当裁判所の判断」の4を引用する一方、Y1社に、A社の免責に関する情報提供義務違反があるかどうかについて次の通り補正している³⁸。

A社の責任の制限と免除に関しては、……本件旅客運送約款19条1文は、いわゆる不可抗力条項と解され、船舶を構成する極めて多数に上る機械類の「故障・損傷」等については免責する一方、同条2文において、過失の立証責任を損害賠償請求者に負わせ、過失が立証されれば責任を負うこととしているのであって、これらの条項は、運送人に無過失の立証責任を負わせる商法590条1項より運送人の責任を軽減しているといえることができる。そのため、本件旅客運送約款の準拠法の規定にかかわらず、通則法11条の規定による本件旅客運送約款の規定の適用の制限も考えられるが、だからといって、本件旅客運送約款の内容が不合理であるといえることはできず、これをそのまま控訴人らにおいて把握することを可能にすることが情報提供義務に違反することになるものでもない。

さらに、被控訴人Y1社が、運送人のA社の社名や準拠法が英国法であることが分かるように情報提供すべき義務があるかどうかという点に関し、控訴審判決は、次の通り判示している³⁹。

……被控訴人Y1社では、本件船舶に関する各種情報を記載したパンフレット（記載内容から本件船舶が外国船であり、乗員に外国人がいることも分かる。）を配布するほか、東京及び大阪の営業所には本件旅行業約款及び本件旅客運送約款を備え置いていたこと、募集に際しては、全国各地で説明会を催し、本件船舶を見学する機会を設けるほか、質問があれば各営業所の係員が対応し、必要な情報提供を行う態勢を整えていたこと、本件旅行の参加者に対して、事前に旅程等が記載された最終旅行日程表やクルーズガイドブックが送付され、出発1週間前に交付されたクルーズチケットには、本件運送契約がチケット名義人と運航会社のA社との間で締結され、運送その他のサービスは本件旅客運送約款に従うものとし、本件旅客運送約款はA社又は取扱旅行社に確認されたい旨の記載があることは、上記引用に係る原判決が認定するとおりである。そうすると、運送人の表記が正確とはいえず連絡先の記載はないものの、被控訴人Y1社とは別会社が運航する外国の旅客船……を利用するものであることは、容易に知り得るところであり、参加を希望する者が必要があれば、随時、本件運送契約について更に説明を求め、本件旅客運送約款を見ることが可能な機会が提供され、本件旅客運送約款を見れば準拠法についても知ることができたのであるから、被控訴人Y1社が、運送人に関する情報提供義務を怠っていたとまでは言い難い。

38 控訴審判決の第3当裁判所の判断 2 原判決の補正（16）。

39 控訴審判決の第3当裁判所の判断 5。

6. Y1社の変更補償金支払義務の有無

旅行者の立場から見れば、設備が設けられていなかった場合と、設備が備わっていたが故障して使用できなかった場合とでは、設備を利用できないという意味で同じであるから、変更補償金の支給対象とすべきであるという控訴人の主張に対して、控訴審判決は、原判決の「事実及び理由」欄の「第3 当裁判所の判断」の5を引用する一方、次の通り述べて、控訴人の主張を斥けた。

……旅行の目的地の変更、あるいは運送機関や宿泊機関の種類、等級、設備の変更といった、あらかじめ旅行契約で定められた旅程に変更が生じた場合に旅行者への補償を行う変更補償金制度は、契約書面に記載された旅行条件の変更という形式的な基準によって、旅行代金を基礎とした一定割合の変更補償金を支払うという画一的な処理を予定しているものであるから、設けられた設備が一時的に使用できないといった実質的な評価を要する場合は含まれないと解するのが相当であり、本件において、船内の設備が一時的に使用できなかったり、窓蓋の閉鎖によって一時的に客室内からの眺望を妨げられたといった事情は、変更補償金の支払事由に該当しないというべきである。

V 論点1 船舶所有会社の外国親会社をめぐる 争いに対する国際裁判管轄の有無

本件では、船舶を所有するパナマ法人A社の親会社たる香港法人Y2社をめぐる争いに関して、日本の国際裁判管轄権が争われた。1審の東京地裁は、債務履行地管轄を認めたくえて「特別の事情」の不存在を確認して、日本の裁判所の国際裁判管轄権の存在を認定した。控訴審の東京高裁も特段意見を示すことも無く、原判決を支持した。結論として妥当であろうと思われる。

民訴法3条の3第1号が「契約上の債務の履行の請求を目的とする訴え又は……契約上の債務の不履行による損害賠償の請求その他契約上の債務に関する請求を目的とする訴え」について日本の裁判所の国際裁判管轄を規定している。そして本件は、Y2社の子会社A社と旅客との間の、世界一周クルーズという運送契約をめぐる、「ソマリア沖及び南シナ海沖で船舶のエンジンが停止して停電となったため旅客にとって満足のいく船旅ではなかった」という不履行責任を問う損害賠償請求訴訟である。本件旅客運送は、日本の横浜港を出発し、世界各地を周遊の後、最終的に横浜港に戻ってくるという点が特徴的である。

民訴法第3条の3第1号は、「契約において定められた当該債務の履行地が日本国内にあるとき、又は契約において選択された地の法によれば当該債務の履行地が日本国内にあるとき」に日本の管轄を認める。

40 後半部分の「契約において選択された地の法によれば当該債務の履行地が日本国内にあるとき」につ

民訴法改正前の議論では、損害賠償請求訴訟について、契約上の本来の義務を基準とするだけでなく、損害賠償債務も基準としてその履行地にも国際裁判管轄を認めるという考え方が判例によって支持されていた。しかし、現民訴法3条の3第1号では、契約上の本来の義務が転化した損害賠償債務の履行地（本件では日本となる）ではなく、契約上の本来の義務が管轄の基準となっている⁴¹。ゆえに、本件世界一周クルーズという運送契約上の義務の履行地を検討することになる。

ある一国内を運送する、例えば、ペナンからクアラルンプールまでの乗客を安全に運送するという航空旅客運送契約の場合であれば、その債務不履行の損害賠償請求訴訟における当該「契約上の本来の義務」の履行地は、マレーシアであって、日本ではないと即断できよう。本件では、日本の横浜港において1審原告ら旅客を搭乗させ、世界各地を周遊のうえ、日本の横浜港に戻ってきて旅客を降ろすというのであるから、やや議論の余地はある。

先に結論を述べれば、旅の目的は何であれ、債務の履行地は日本にあると言わざるを得ないように思われる。周遊の旅というのは、世界各地を観光で周ることを目的とするのでそれらの地に安全快適に寄港することも義務の重要な部分であろうが、旅客運送契約上の義務としてはそれにとどまらず、安全に乗客を乗船させ、周遊後に安全に帰港し乗客を下船させることも重要な部分と言える。横浜港で乗客を乗船させ、世界一周後、横浜港に帰着して乗客を下船させるというのであるから、契約当事者の予測可能性や公平性の観点から見ても、本件運送契約の義務履行地は日本にあるという原審判決及びそれを支持する控訴審判決は妥当であろう⁴²。

Y2社は、「本件運送契約は、本件船舶の発着港が横浜港だとしても、約100日間にわたり外洋を航海するものであること、本件船舶のエンジンが停止したのは日本国内ではないこと、A社もY2社も外国法人であることからすると」本件運送契約の債務の

、 いては、本件では、後述の通り、旅客運送契約中の準拠法条項で選択しているのは英国法であるので、準拠実体法たる英国法下、日本が債務履行地である場合に日本に国際裁判管轄が認められるはずだが、裁判所は、英国法上どうなるかという検討はしていない。「契約において定められた当該債務の履行地が日本国内にあるとき」の適用で十分対応できるという判断であろう。

41 田中美穂「90 契約債務履行地管轄権（1）」櫻田嘉章・道垣内正人編『国際私法判例百選 [第2版]』有斐閣、2012年、183頁。

42 松岡博（高杉直補訂）『国際関係私法講義 [改題補訂版]』法律文化社、2015年、291頁は、契約債務の履行地の例として、香港から横浜までの物品運送契約の例を挙げる。「契約上の債務の履行をめぐる訴訟、……運送人の債務不履行によって運送品に滅失または毀損があったことを理由に運送人に損害賠償を求める訴訟においては、債務履行地の管轄を認めてよいであろう……。というのは、契約の履行地は、債務不履行の存否、損害の程度について証拠収集や証人尋問の点で審理のために適切な法廷地であるばかりでなく、履行に関する問題についてそこでの応訴を強要したとしても被告の予測可能性や公正さを損なうものではないからである。……【設例……】の事案は、債務不履行による損害賠償請求事件であり、運送契約上の履行地（貨物の引渡地）が日本国内にあるから、特別の事情がある場合を除き、日本の裁判所に国際裁判管轄が認められるであろう」。同291-292頁。この例で、運送契約上の貨物引渡地の日本に国際裁判管轄が当然認められるというのであれば、本件事例では、帰着地（最終的な目的地）としての日本に国際裁判管轄が認められることに異論はないのではないだろうか。

履行地が日本国内にあるとはいえないと主張する。これは、世界一周クルーズという運送契約に含まれる債務を、「周遊」としてひとまとめにせず、細かく裁断し、「日本の領海内で乗客を安全快適に過ごさせる債務」、「ソマリア沖で乗客を安全快適に過ごさせる債務」、「南シナ海沖で乗客を安全快適に過ごさせる債務」などと分離し、本件債務不履行に関連する債務を局部的に限定したうえで、その債務の履行地にのみ国際裁判管轄を認めるべきであるという主張であるように思われる。つまり、本件では、ソマリアやソマリア沖界限、南シナ海界限の国が債務履行地国であるので、日本を債務履行地国としてその国際裁判管轄を認めるのは不当であるという主張ではあるまいか。

たしかに、学説においても、契約上複数の義務が存在する場合については、当該訴訟において争われる義務を基準とすべきであるという考え方が有力である⁴³。また、契約上複数の義務が存在する場合、特徴的な義務にスポットライトを当てて基準とする考え方もありえよう⁴⁴。しかし、本件契約の場合は、外洋を航海し世界各地を周遊している際のエンジントラブルをめぐる争いに関して、周遊という特徴に重きを置いたり、各地毎に細分された「乗客を安全快適に過ごさせる債務」を認定したりして、そのそれぞれの債

43 例えば、「……契約からは通常複数の債務が発生するが、訴訟で履行を求められている債務が基準となる。したがって、売買契約において売主が不払い代金の支払いを求めて買主を訴える場合には、当該代金支払債務の履行地が基準となる」。中西康・北澤安紀・横溝大・林貴美『国際私法 [第2版]』有斐閣、2018年、158頁。

ほかに、民法改正前の文献として、「まず、『義務履行地』という場合の『義務』とは何かが問題となる。これを『契約』上の『ほんらいの』義務に制限するのが通説であるが……、契約上複数の義務が存在する場合はどうか。ひとつの考え方として、当核(ママ)契約関係の特徴的給付義務だけをみることも考えられるが……、国内法上の解釈としてはとりえない。ZPO 29条と同じく、当核(ママ)訴訟において『争われる』義務と解すべきであろう。本件においては、回収した着払い運賃をXに送金すべきYの義務がこれにあたる」。中野俊一郎「国際利用航空運賃請求事件の国際的裁判管轄権」『ジュリスト』980号262頁、263頁(1990年)。

また、「……学説は、少なくとも損害賠償義務の履行地を基準とすることに反対する点では一致している。しかし、損害賠償義務を発生させる本来の義務が複数存在することもありうる。たとえば売買契約において、売主は、商品を引き渡す義務を負うだけでなく、商品に関する書類を交付し、所有権を移転させる義務を負う(ウィーン売買条約30条)。また買主は、代金支払義務だけでなく、商品受領義務を負う(同条約53条)。かような場合には、一応、当該訴訟において争われている義務を基準とすべきであろう(同旨、中野・前掲263頁。ただし道垣内正人・②注釈民事訴訟法(1)126頁は、金銭債務を基準とすべきではないと主張する)。しかし、同時に複数の義務が争われている場合には、主たる義務の履行地にのみ管轄を認めるべきか(たとえば売主の商品引渡義務または買主の代金支払義務)、それともいずれの義務の履行地にも管轄が認められるかは、今後の課題としておきたい……。奥田安弘「83 アメリカ合衆国ミネソタ州法人が、日本の会社に対して有するミネソタ州裁判所の給付判決の執行判決を求めたことについて、同裁判所の国際裁判管轄権を否定し、民法200条1号に該当しないとされた事例」『判例時報』1421号194頁、197頁(『判例評論』402号48頁、51頁)。

44 「他方、十分に明らかというわけではないが、……国際民事訴訟法独自説も準拠法説も、一般に、連結点としての履行地決定の基準となる『義務』を、『当事者間で争われている』義務と見る傾向にある。しかしながら、この考え方によると、一つの契約につき複数の管轄地を認めることにもなりえよう。そのため、ブリュッセルI規則・ルガノ条約は、物品売買契約、役務提供契約から生じる紛争について、物の引渡義務、役務提供義務の履行地を統一的な連結点としており、最近のわが国解釈論の一部にも、『契約の特徴的給付義務』の履行地を管轄決定基準とする見解がある。法適用通則法8条が特徴的給付理論を契約準拠法の決定に導入したことからすると、国際裁判管轄の決定についても特徴的給付義務を基準とすることは、立法論・解釈論として十分にありうる考え方ということができよう」。中野俊一郎「義務履行地の国際裁判管轄」『国際私法年報』10号22頁、36-37頁(2009年)。

務について債務履行地管轄を割り振り、国際裁判管轄の認定を狭く限定するような発想は、いたずらに手続を混乱・不明瞭化させ、訴訟当事者の予測可能性を損なうように思われる。

本件については、外洋を航海し周遊するという特徴的な面はあり、また、周遊先各地において乗客を安全快適に過ごさせるという債務はあるが、それは、周遊という連続する切れ目のない債務であると言えそうであり、少なくとも、「安全快適に外洋を航海し周遊するという一体としての債務」の履行地の一部が日本にあるということは言えそうに思われる。それで、日本の国際裁判管轄を認めるには十分ではないだろうか。Y2社の「本件運送契約は、本件船舶の発着港が横浜港だとしても、約100日間にわたり外洋を航海するものであること、本件船舶のエンジンが停止したのは日本国内ではないこと」という主張は、「安全快適に外洋を航海し周遊するという一体としての債務」の履行地の一部が日本国外にもあることを示すだけで、債務の履行地の一部が日本国内にもあることを否定するものにはなっていないはずである。エンジンの停止した場所が海外であることをことさら捉えるのは、不法行為における不法行為地管轄と視点を同じくして、契約当事者の予測ということを重視する「契約債務履行地管轄」の考え方の基本に沿ってはいないとも言えそうである。

また、見方を変えれば、以上のように、Y2社の主張（日本の国際裁判管轄の否定）を妥当ではないものとして扱うとき、本件事案は、「契約上複数の義務が存在する場合については、当該訴訟において争われる義務を基準とすべきである」という考え方が妥当しない場合があることを示していると言えるかもしれない。同様に、本件は、「周遊」が特徴であると捉えれば、特徴的給付の理論をもって国際裁判管轄における債務履行地の決定を行うという考え方にも不都合を提示することになるだろう。こう考えると、周遊のごとく契約上の義務が連続する行為で成り立つ場合は、国際裁判管轄の基準となる債務を細分化して考えるべきではなく、一連の行為を全体として見たうえで、日本が債務履行地としてどの程度当該契約と関わっているか（国際裁判管轄の基準となる程、当事者の予測の範囲なのか）をもって判定すべきであるということになるのではないだろうか。⁴⁵

Y2社は「A社及びY2社が外国法人である」という主張もしているが、その主張

45 本件事案の設定を変更し、シンガポールを出発し、世界を周遊してシンガポールに戻るというクルーズにおいて、日本領海でエンジントラブルを生じた場合、日本に国際裁判管轄権は認めるべきだろうか。当該訴訟で争われている債務として「日本近海で安全快適に過ごさせる債務」を観念したり、特徴的給付が周遊であると理解したりするならば、日本の国際裁判管轄権を認めるべきだという結論になるだろうが、結論が不合理であるように思われる。不合理な場合には、民訴法3条の9の「特別の事情」をもって日本の国際裁判管轄を否定するという処理で対応するということになるだろうが、最良の解決ではないように思われる。結局、国際裁判管轄を決定する基準としては、賠償の対象となっている細分化された原因にスポットライトを当てるのは正しくないということになるだろう。

は、民訴法3条の3第1号の要件充足を妨げるものではない。むしろ、後述の民訴法3条の9の検討の場面の問題と言える。

なお、本件国際裁判管轄をめぐる争点をめぐって、1審原告は、本件運送契約は消費者契約であるので、日本国内に住所がある1審原告らからY2社に対して提起された本件訴訟については、民訴法3条の4第1項⁴⁶に基づき、日本の裁判所に国際裁判管轄がある旨の主張をしている。しかし、控訴審判決も原審判決もこれについて触れていない。こちらを適用しても国際裁判管轄の問題は処理可能だったと思われる。

本章の最後に、民訴法3条の9の規定する「特別の事情」に関する検討にも触れておく。民訴法改正前には、判例法として発展した「逆推知説+特段の事情論」によって国際裁判管轄の問題が処理されていたが、改正後は、民訴法3条の9が、「特別の事情」によって日本の国際裁判管轄権行使の調整を図る。訴えについて日本の裁判所が管轄権を有することとなる場合であっても、日本の裁判所による裁判が、当事者間の衡平を害し、適正・迅速な審理の実現を妨げることとなる特別の事情があるときは、訴えの全部又は一部を却下することができる。当事者間の衡平、適正・迅速な審理という目標実現のため、列挙されている考慮事項は、事案の性質、応訴による被告の負担の程度、証拠の所在地、その他の事情である。

本件1審判決（控訴審も支持）は、①本件旅行が日本においてY1社により参加者募集がされているから、参加者の多くが日本に居住する者となることは初めから想定されていたことを指摘し、紛争が生じた場合に、訴訟が日本の裁判所に提起されることは、A社及びその親会社Y2社に予測されていたと指摘⁴⁷する。また、1審判決は、②被告Y2社の責任の有無の判断に際しては、A社の債務不履行責任の有無が争点になるが、運送契約の履行状況について、原告らの供述が重要な証拠資料であると指摘し、日本国内に居住する原告らの供述を海外において提出を行うのは容易ではないと述べる。1審判決はまた、③A社及び被告Y2社の保有する証拠資料は書証が中心である（から日本における提出は容易である）ことを指摘し、併せて、④被告Y2社は、世界規模で事業を行う法人であり、資力を有しているから、日本の裁判所で証拠資料を提出することに困難はないと述べた。①において、消費者契約という本件の性質と契約当事者の予測可能性とを踏まえ、当事者間の衡平を考慮し、②③④において、証拠所在地を踏まえ訴訟当事者の証拠提出の困難さの程度を比較し、当事者間の衡平と裁判の適正・迅速を考慮して、本件には、日本の国際裁判管轄権を否定すべき特別の事情は認められない

46 民訴法3条の4第1項の条文は前掲注(13)参照。

47 1審は、上記①を特別の事情の検討の際に指摘するのであれば、国際裁判管轄を認定する根拠としては、契約債務履行地管轄だけでなく、消費者契約の訴えに関する管轄について触れても良かったのではないかと思える。

と判断しているが、これは妥当であろう⁴⁸。

VI 論点2 附合契約中の準拠法条項の有効性

控訴審判決も1審判決も、本件運送契約における運送約款の適用を有効とし、英国法を準拠法として指定する「運送約款中の準拠法条項」を有効とした。そのうえで、法人格否認の法理の適用を否定した。英国法を準拠法として認めたという結果については賛同する。第VI章と第七章とでは、その準拠法決定に至るプロセスについて改めて検討をしたい。

まず附合約款中の準拠法条項の効力についてである。

本件においては、A社と乗客との間で、旅客運送契約が結ばれており、それが訴訟の中心となっている。Y1社を通じてA社から乗客に対して交付されたクルーズチケットには、A社の旅客運送約款に基づいて本件船舶を用いて運送を行う旨の記載があったが、旅客運送約款自体は付いておらず、旅客運送約款は旅行社かA社に照会しないと入手できない状態であった。また、チケットの発行者たる運送人に関して、A社の具体的名称・連絡先の記載は無かった。そのうえでそのA社の旅客運送約款中の第23条には、「本契約に起因・帰属する全ての訴訟・請求・紛争及び訴訟手続は英国法と慣例に基づいて解釈され、かつ、同法と慣例のみに基づいて審理され、他国の法律は排除されるものとする。」という準拠法条項が含まれていた。

1審において原告らは、第1に、本件旅客運送約款について説明を受けておらず、準拠法について合意は成立していないと主張した。そして、そのうえで、法の適用に関する通則法7条による準拠法の選択がないときとして、同法11条2項の消費者契約の場合の「消費者の常居所地法」が、つまり日本法が、準拠法であると主張した。さらに第2に、仮に旅客運送契約第23条によって準拠法を英国法とする合意が契約当事者間で成立していたとしても、この準拠法条項は、日本民法上の信義則に反し消費者の利益を一方的に害する規定であって無効であり、法の適用に関する通則法11条1項によって、消費者常居所地の強行規定を適用すべきであるから、1審原告らの常居所地法である日本法を準拠法とすべき旨主張した。

1審東京地裁は、請求の対象である損害賠償責任が原告・A社間の本件旅客運送契約に起因するものとし、契約準拠法の決定にあたって旅客運送契約第23条にただ依拠するのみである。

1審東京地裁は原告らの主張に対して、本件旅行のような船舶による旅客運送契約

48 被告Y2社は、法人格否認の法理に基づく請求であることを理由として「特別の事情」を主張したが、それは、本案上の主張であるとして、裁判所は顧慮しなかった。この点も妥当である。

は、約款取引となることが通常であるとし、クルーズチケットには、A社による運送その他のサービスは、A社の約款(本件旅客運送約款)に従うと記載されており、原告らは、クルーズチケットを受領した上で本件旅行に参加していることからすれば、原告らも、本件運送契約が約款取引であることについては明示又は黙示に同意して、本件旅行に参加したものといえるとする。本件旅客運送約款は、海事弁護士がその内容を確認しており、約款全体として不合理であると認めることはできないし、本件旅客運送約款は、Y1社の営業所に備え置かれており、原告らはいつでも問い合わせることができたと指摘した。そして、1審東京地裁は、原告らが本件旅客運送約款の個別的な規定を具体的に認識していなくとも、同約款に拘束されるというべきであるとした。つまり、準拠法条項が約款に含まれる以上、それに拘束されると判断した。

また、1審東京地裁は、原告らの本件旅客運送約款23条が消費者契約法10条違反により無効であるという主張に対して、「契約準拠法が英国法とされるからといって、一律に消費者である原告らの権利を制限したり、義務を加重したりするものであるということとはできないし、本件旅行は世界一周旅行であり、日本国外を広く航海するものであること、A社はパナマ法人であって日本法人ではないことも考慮すれば、本件運送契約の契約準拠法を日本法ではなく英国法とすることが民法1条2項の基本原則(信義則)に反するものであるともいえないから、本件旅客運送約款23条が消費者契約法10条に違反するものであるとはいえない」とした。つまり、附合約款に、準拠法条項が含まれているとしても、附合約款が確認可能であれば、当該準拠法条項は有効に機能すると判断している。当然のこのようであるが改めて留意しておきたい。

控訴審・東京高裁も1審判決を支持しつつ、「旅行者において、本件運送契約の締結に当たり、約款内容の具体的な認識を欠いていたとしても、その効力を否定することはできず、本件運送契約における準拠法は、契約当事者の選択があったものとして、本件旅客運送約款で定められた英国法となる」と論じている。また、東京高裁は、「控訴人らは、法人格否認の法理が適用されない限りにおいて本件旅客運送約款23条は、消費者契約法10条に違反して無効であると主張するが、準拠法を定める約款の効力は、契約ごとに有効無効を判断すべきであって、英国法を準拠法とすることが直ちに消費者の権利を制限し義務を加重することになるものではないから、控訴人らの上記主張は理由がない」と論じた(強調下線は筆者)。

弱者たる消費者を保護しようとする昨今の社会的趨勢から見ると、企業体が押し付ける附合約款中の準拠法条項を無効化しようとする消費者側の試みに有望さがありそうな気もするが、附合約款中の準拠法条項の有効性については、長く論じられてきて、一応の決着がついているように思われる。⁴⁹その根拠は、現代の自由資本主義社会において

49 現在の通説・判例に関して、櫻田嘉章・道垣内正人編『国際私法判例百選[第2版]』有斐閣、2012 /

は、企業による大量契約の統一的処理を可能にすることによって、消費者もまた、安価な商品・サービスを楽しむことができるのであるから、著しく不当でない限りは、消費者も附合約款を受け入れるべきであるという点にある。また、本件の控訴審判決・1審判決共に示しているように、準拠法自体は中立的であり、日本法の適用が必ずしも日本の消費者に有利であるという訳ではないし、外国法の適用が日本の消費者に不利という訳ではない。⁵⁰

松岡博『国際取引と国際私法』晃洋書房、1993年、172-173頁は以下の通り論じる。⁵¹

問題となるのは、保険契約や銀行取引にみられるような附合契約中の準拠法約款の効力である。附合契約では、経済的に優位にある企業が一方的に作成する標準約款を包括的に受け入れるか、拒否するかを選択しか顧客には存在しない。そこで附合契約中に準拠法約款が含まれていても、そこに両当事者の合意を擬制するのは虚構であり、それにもかかわらず、準拠法約款を有効とし当事者を拘束すると解することは不平等な交渉力しか有しない顧客にきわめて不利益な結果をもたらすから、附合契約中の準拠法約款は有効でない、との考えもある。

しかし、附合契約中の準拠法約款の効力を全面的に否認するのが適切とは思われない。まず附合契約には大量契約としての統一的処理の必要がある。保険、運送、銀行取引など多数の顧客を相手にする企業は統一的計算と計画に基づいて事業を遂行しなければならない。標準約款の解釈と効力が、当事者の国籍や住所、契約の締結地、履行地、法廷地を異にするに従って異なった法によって規律されるとすれば、集団的取引の画一的処理という要請は確保されないことになろう。しかも、附合契約中の準拠法約款に指定された法の適用が弱者である一方当事者に不利な結果をもたらすとは限らない。その法の内容いかんによってはかえって有利な場合もありうる。このように考えると附合契約における準拠法約款は

50 年、65頁（佐野寛）は、最判昭和53年4月20日（民集32巻3号616頁）をめぐって次のように述べる。「……いわば内在的な視点から、当事者自治の原則の妥当性を問題にするものとして、本件のような附合契約について当事者自治を制限する見解がある。すなわち、附合契約は、経済的に優位な地位にある一方当事者のみが事実上その内容の決定権を有する特殊な契約であり、当事者の合意を擬制することは虚構であるとして、当事者自治の原則の妥当性を否定するものである（久保岩太郎『国際私法』[1954]164頁）。しかし、実質法上も附合契約について契約自由が原則的に認められているように、国際私法上も附合契約であるという理由だけで当事者による準拠法の指定を否定する理由はないとするのが通説・判例の立場である……。本判決も、定期預金契約について、法例7条が適用される旨を明言しており、通則法の下においてもこの解釈は妥当するものと思われる」。山田鎌一『国際私法（第3版）』有斐閣、2004年、320-321頁は、附合契約に対する当事者自治の制限論は傾聴に値するとしながらも「しかし、附合契約といえども、私法的効果を生ずる契約であることは明らかであり、また不特定多数の顧客を相手にする企業は統一的な計算と計画にもとづいて事業を遂行しなければならないという一面もある。したがって、右の諸契約は当事者自治の原則の適用範囲に属するものというべきであり、当事者による明示の準拠法の指定がある以上、公序良俗に反しない限り、その法律を適用するほかはないであろう」と結論する。溜池良夫『国際私法講義（第3版）』有斐閣、2005年、362-363頁も法例7条の当事者自治の制限論について紹介しているが、まとめとして「かくて、法例7条のもとにおいては、これらの契約についても、専ら、当事者による任意の準拠法の指定を認めざるをえない。……当事者の指定した法律によると、賃借人の保護や労働者の保護や消費者の保護に著しく欠けるときに限り、公序の援用によりその保護を図るほかないであろう。この点、将来の法改正が望まれる」と述べ、当事者による明示の準拠法指定の制限にはどちらかという消極的である（363頁）。

50 日本の弁護士にとって外国法の準拠法は扱いにくいという点はあるだろうから、日本の弁護士が、日本法を準拠法とすべく主張を展開することは分からなくはない。

51 松岡博（高杉直補訂）『国際関係私法講義〔改題補訂版〕』法律文化社、2015年、101頁も同旨。

原則として一応は有効とし、準拠法約款に指定された法の適用の結果が顧客にきわめて不利な結果をもたらすときは、不当な手段により準拠法約款が得られたと解して、その効力を否定すべきである。

附合契約中の準拠法条項の有効性について、同書第3章(235頁以下)が、米国国際私法判例を検証し詳述している。特に力説するところは、国際通商の安定性に加え、「統一性の確保という要請」が附合契約における準拠法条項の有効性の後ろ盾になるということである⁵²。同書は、準拠法約款の適用が不公正の結果を生ぜしめるときは、例外的に効力を否定することも認める。事業者側の法律回避的な準拠法指定を問題視するとともに、附合契約性の程度にもよるとしている。契約の種類、例えば、強制的働く強制的責任保険契約か、選択の自由が残る運送契約かによっても異なると指摘し、顧客が約款の開示を受けたかどうかといった具体的状況も考慮されるべきであるというが⁵³、本件では、裁判所は附約款の閲覧可能性を吟味し、一応その点も考慮したと言えよう。

なお、昨今、国際的に事業展開する企業については、消費者向けの契約に挿入する準拠法条項に、「当該条項が指定する準拠法が適用されない場合はユーザーの国の法が適用される」という文言を加える傾向が見られる。これは、先手を打って、準拠法条項全体が無効視されるのを防ぐ努力をしているように映る⁵⁴。そのような場合、どのように解釈されるか検討すべきであろうが、そのような準拠法条項は、上述の判例・通説の意向に矛盾するものではないので、公法による排除か公序による排除か理由はともかく、準拠法指定の排除が必要な範囲では、示された文言通り適用されるだろう。また、裁判所によって排除されないならば、契約当事者による準拠法指定が依拠されるべきものとして、現に存在するのであるから、上述の「極めて不当でなければ附合契約の準拠法条項

52 同書 264 頁。

さらに、櫻田嘉章『国際私法(第6版)』有斐閣、2012年221-222頁は、(附合契約について当事者自治を制限することをめぐって)「その規制が必要であるとしても、準拠実質法による規制で通常は十分であり、甚しい不公正が生じる場合には公序で制限できるものとして、当事者自治をこの場合に否定する理由とまではならない」と述べ、当事者が最密接関係地法を最も良く知ること、当事者による準拠法の予測可能性、正当な期待の保護、並びに、当事者及び裁判所の準拠法決定に関する実際上の便宜を理由に、附合契約上の当事者自治原則を認める。

53 同書 270 頁。

54 例えば、Google社(本拠は米国・カリフォルニア州)の利用規約(2017年10月25日更新分)には、「一部の国の裁判所では、ある種の紛争にカリフォルニア州法が適用されません。ユーザーがそのような国のいずれかに居住している場合で、カリフォルニア州法が適用から排除されるとき、本規約に関するその紛争にはユーザーの国の法律が適用されます。上記以外では、ユーザーは、カリフォルニア州の法選択の規則を除き、本規約または本サービスに起因するまたは関連するいかなる紛争に関しても、アメリカ合衆国カリフォルニア州の法律が適用されることに同意するものとします。」とある。<https://policies.google.com/terms?hl=ja> (2019年3月22日閲覧)。これは、カリフォルニア州法を(原則の)契約準拠法として指定する準拠法条項だが、ユーザー居住の法廷地で、カリフォルニア州法の適用が排除される場合は、ユーザー居住地たる法廷地の法の適用を優先すると明言している。そうしておく準拠法条項が無効であるということにはならず、当該法廷地法が適用されない範囲については、カリフォルニア州法が契約当事者の合意した準拠法として適用される余地が読み取れることになる。

も有効である」とする通説・判例の立場に影響するものではないように思われる。

さらに、上述の論点に関連する事柄として、本件では、Y1社の情報提供義務の一部として、旅行参加者に対して「準拠法が英国法であること」が分かるように情報提供する義務があるかどうかとも争われたが、控訴審の東京高裁は、旅客運送約款を確認できる態勢が整えられているのであれば（旅客運送約款を見れば）準拠法についても知る事ができるのだから、情報提供義務を怠っていたとまでは言い難いと判断した。⁵⁵つまり、控訴審判決によれば、旅行業者は「附合約款の規定によれば、準拠法は日本法ではなくて英国法ですよ」と、消費者にわざわざ警告する必要はないのである。これはビジネス実務者にとって留意しておきたい点である。

Ⅶ 論点3 法人格否認の準拠法決定とその適用

1. 法人格否認の準拠法決定と法適用通則法上の消費者保護

先述の通り、1審原告・控訴人が「運送約款中の準拠法条項」が無効であると主張したことに對し、1審判決も控訴審判決も、「運送約款中の準拠法条項」を有効とした。そのうえで、1審判決も控訴審判決も、法人格否認の法理の適用を否定した。英国法を準拠法として認めたという結果については賛同する。その準拠法決定に至る理論について改めて検討をしたい。

1審東京地裁は、請求の対象である損害賠償責任が原告・A社間の本件旅客運送契約に起因するものとし、Y2社に対する法人格否認の法理の適用の有無も当該契約準拠法に支配されるとする。控訴審の東京高裁も、本件旅客運送契約の内容は不合理ではなく有効で、その準拠法は、契約当事者の選択があったものとして、本件旅客運送約款で定められた英国法となるので、法人格否認の法理の適用がないと述べている。

1審・控訴審両判決は、法人格否認に関する判定を下すための準拠法として、A社と乗客（控訴人・1審原告）との間の旅客運送契約の準拠法条項に基づく契約の準拠法を用いているが、それについて特に検討はしていない。この点については、学説上、議論が見られる。

法人格否認について明示的に判断した裁判例はまだ無いとされるが、⁵⁶法人格否認の法理を契約準拠法によって判断したと見ることのできる判決例は、東京地判平22年9月30日、⁵⁷東京地判平22年7月13日、⁵⁸東京高判平14年1月30日、⁵⁹東京地判平10年3月

55 前掲注（39）。控訴審判決の第3当裁判所の判断5。

56 高橋一章「法人格否認法理につき契約準拠法によって判断するとした事例」『ジュリスト』1437号116頁、117頁、2012年。

57 判時2097号77頁。評釈として、高橋・前掲注（56）。

58 金商1357号42頁。評釈として、矢島雅子「特定目的会社について、法人格否認の法理の適用が否定」

30日、東京地判昭63年3月16日⁶¹などが見られ、本件控訴審判決及び1審判決もそうであり、多数と言えよう。

学説上は、「法人格の有無・発生・消滅等の準拠法は、一般的には、会社の従属法（設立地法ないし属人法）によるとするのが通説」であるとされ、法人格否認の法理も、法人の従属法を準拠法とすべきであるという見解が見られる⁶²。法人格否認の法理の準拠法に関しては、具体的な紛争の中で法人格を否認する必要性が生まれるので、一律に法人の従属法によるのではなく、問題に応じて準拠法を決定すべきであり、特に、契約については、契約の準拠法に支配させるという考え方が多数であるように思われる⁶⁴。学説の議論に加えて、実務上の当事者自治に対する期待も併せて考慮すべきではないだろうか。契約紛争に関して、当該契約の準拠法条項（準拠法の合意）は、紛争が生じた場合に当該指定の契約準拠法だけで紛争の全てが解決できるのが便宜的であるという契約当事者の期待を担っている。言い換えれば、準拠法条項に合意した契約当事者は、法人格否認の争点において、「法人格否認の準拠法が何であるかを改めて検討しなければならないという煩瑣さ」を事前に覚悟はしていないはずである。ゆえに、契約に関しては、準拠法の合意の射程を広く捉えることが望ましいと思われる。

本件についても、契約準拠法の英国法に照らして、法人格否認について判定したことについては、賛同できる。

本件では、控訴人は、法人格否認の法理が民法1条2項・3項に基づくもので、これ

60 された事例『慶應法学』19号577-586頁、2011年。

59 判時1797号27頁。評釈として、新川量子「契約準拠法と外国子会社の法人格否認の法理」『ジュリスト』1300号161-163頁、2005年及び青竹正一「法人格否認の法理の準拠法と法理の適用」『ジュリスト』1265号131-135頁、2004年。

60 判時1658号117頁、判タ1042号276頁。評釈として、神前禎「株式売買契約及び法人格否認の法理の準拠法」『ジュリスト』1233号138-141頁、2002年。

61 金商814号31頁。

62 矢島・前掲注(58), 584頁。

63 「この問題は、たしかに法人格に関連しているが、一般的に法人格の存否が問題となるというよりも、むしろ具体的な問題の解決との関係で法人格を否認できるとするものである。したがって、一律に法人の従属法によるのではなく、それぞれの問題に即して準拠法を決定すべきであろう。たとえば、契約の相手方が、取引先の会社の法人格を否認し、その会社を実質的に支配している親会社に対して契約上の債務の履行を求めるような場合は、契約上の債務を負担する者の特定の問題であり、当該契約の準拠法によることが考えられる。山田鎌一『国際私法(第3版)』有斐閣、2004年、238頁。

溜池良夫『国際私法講義(第3版)』有斐閣、2005年、302頁は、「問題の性質に応じて、その法人の属人法によるべきもの、当該問題の準拠法によるべきもの、その法人を事実上支配している別の法人の属人法によるべきものなどに類型化して準拠法を決めるのが適当とされるが、いかに類型化するかにについては、必ずしも見解は一致していない」という。

小梁吉章「法人格否認の法理の準拠法について」『廣島法学』27巻2号137頁、160頁、2003年は、結語において「制度やその利用の態様にある程度の共通性が見られる国の間では準拠法の選定をすることは迅速な解決に有効な方法であろうが、法人格否認の法理のように各国の間で収斂していない法理について準拠法を求めることはかならずしも妥当とはいえないのではないかと考える」と述べる。結果を導くには準拠法を求めなければならないから、これは当該問題の準拠法の適用で足りるという指摘ではないかとも思える。

64 学説の整理として、新川・前掲注(59), 163頁。高橋・前掲注(56), 118頁。

らが強行法規であることから、法適用通則法 11 条 1 項によって（消費者契約の場合、消費者常居所地中の特定の強行規定の適用の主張が可能であるから）法人格否認の法理が適用されると主張したが、本件控訴審判決は、法人格否認の法理は「具体的な事案の下で、形式上の法人格とその実体をなす個人又は別法人を同一視して法律関係を捉えることを内容とするものであって、実定法上の根拠を一般条項に求めたものにすぎないから、民法 1 条を根拠とするからといって、それ故に同法理が直ちに強行法規性を帯びるものではない」と判示しているが、法適用通則法 11 条 1 項の「常居所地法中の特定の強行規定」の「強行規定」が何を指すかを量るうえで参考になろう。

法適用通則法 11 条 1 項の「強行規定」が何を指すかについては、「任意規定の対概念であり、当該実質法上、当事者がその意思によって適用を排除できない規範を指す」とされ、「通常の国内的強行法規のみならず、いわゆる『強行的適用法規』の双方が含まれ」、「日本法上は、民法および消費者契約法のほか、割賦販売法……等のいわゆる『業法』も、私法上の効力をもつ限りは、すべて対象となる」とされる⁶⁵。

日本法上の「法人格否認の法理」が強行規定であるかという議論に関連して、「法人格否認の法理は、『契約準拠法のいかに関わらず適用されるべき法廷地の強行法規』である」という見解もある⁶⁶。だが、本件控訴審判決及びその原判決はその見解を否定した形ともなっている。

2. 「法人格否認の否定」という結論（外国法の解釈への疑問）

本件では、控訴審判決も 1 審判決も、英国法を準拠法として、日本法に見られる「法人格否認の法理」は英国法には認められないとして、Y2 社への請求を斥ける結論となっているが、英米法にも“Lifting of Corporate Veil”（会社法人格の剥奪）理論があり、結論に疑問を抱く。

控訴審判決も 1 審判決も、本件運送契約における運送約款の適用を有効とし、英国法を準拠法として指定する「運送約款中の準拠法条項」を有効としたうえで、法人格否認の法理の適用を否定した。1 審判決は「英国法においては法人格の形骸化を理由とする法人格否認の法理は採用されていないと認められる」と述べている。ところが、英米法

65 櫻田嘉章・道垣内正人編『注釈国際私法第 1 巻§§1～23』有斐閣、2011 年、261 頁（西谷祐子）。

66 新川・前掲注（59）、163 頁が、野村美明「内国法人の海外子会社間の債券現先取引契約について、契約準拠法の日本法により、子会社の法人格は形骸にすぎず、違法な手段のためにペーパーカンパニーとして設立されたとして法人格を否定し、右内国法人は契約上の責任を免れないとした例」『私法判例リマックス』27 号、131 頁、134 頁、2003 年を紹介するが、自身は、絶対的強行法規であると解することを疑問視している。

ところが、野村同論文も良く読めば、「日本の法政策として、……子会社の契約責任を親会社に帰属させることが強く要請されるとすれば」（134 頁）と、法政策次第の仮定の話として論じているのであって、法人格否認の法理を法廷地の強行法規として扱うことを絶対的に推奨しているわけではない。そう考えると、本判決は、かかる法政策に沿おうとしなかったのも解釈できる。

にも、“disregard of corporate entity” (法人格の否認)⁶⁷の考えは認められ、米国判例法理では“piercing corporate veil”として、英国では特に、“lifting the (corporate) veil”として知られる。⁶⁸ 裁判所は、職権で、英国法上の「法人格の形骸化を理由とする法人格否認の法理」をどのように調べたのか判決文中でもう少し詳細に触れるべきであった。日本法が準拠法となれば日本法上の法人格否認の法理を適用できるところ、準拠法が英国法であるので適用できないというだけでは不十分である。A社の法人格を否認してY2社を捕捉したい当事者である控訴人(1審原告)は、英国法上の“lifting the (corporate) veil”理論を主張立証していないのかどうか判決文からは不明である。

この点については、国際私法上、外国法の内容をどのように認定するかについて、外国法というものを事実であると捉えるか、法として捉えるかという議論があり、前者と理解すれば当事者に立証責任があるが、後者と理解すれば裁判所が職権で探知しなければならぬ。⁶⁹

67 田中英夫編集代表『英米法辞典』財団法人東京大学出版会によれば、「disregard of corporate entity 法人格の否認 ある会社の実態が株主に対する独立性を欠く場合に、会社形態が責任回避のために用いられることを防ぐため、特定の法律関係につき会社の法人格を否定し、その背後にいる株主に会社債務の弁済責任を負わせるアメリカの判例法理。Piercing corporate veilともいう。イギリスでは lifting the (corporate) veil とよばれるが、未だ判例上確立してはいない。」と記されている。

68 加美和照「イギリス法における会社法人格の剥奪 (Lifting of Corporate Veil) について」『青山法学論集』(青山学院大学)5巻1号(1963年)43-85頁。この文献はいささか古いが、むすびにおいて「以上概観したように、イギリス法において、十九世紀末サロモンケースにおいて確立された会社法人格の独立性の原則は、現在においては、立法上の規定により或は法廷上の解釈によって、到るところ、蚕食が行われていることが認められる。勿論、法人の独立性は原則として疑いえないものであるが、それが形式論理として唯機械的、技術的に適用されることによって、不公正 (injustice) が生じ、または異常 (anomaly) が伴う場合に、法人のヴェールを剥奪し、実体関係を観察することによって、厳格な原則の適用の弊害を除去せんとする試みが、法廷においてなされている。しかし、法廷は、実質的不公正を予期しながらも、絶えずサロモン・ケースの原則に拘束され、アメリカ法のごとく、法人格否認の法理が、発展するに至らないのである」と英国法が法人格否認法理を認めているのかどうか、はっきりしない(83頁)。法人格否認法理を否認するサロモン事件という先例の影響が強力であるとするが、「しかし、最近では法廷において、会社法人格を無視し、個人株主にその行為に対する責任を負担させ、その財産に対する権利があるものとして取扱い、または、グループの種々の会社を one entity と看做しうると認める例が多くなっている」(69頁)という。特に複合企業に関して「法廷は、会社をその支配株主の代理人として取扱うことは、株式が他の会社によって所有されるときにも同様である。即ちそれは、グループ内の各々会社の分離した法律上の独立体としてよりも、グループ企業の基本的統一性 (unity) を認めることになる。例えば、The Roberta において、親会社は、全株式を所有する従属会社のため、署名した船荷証券 (bill of lading) に責任を負うべきであり、従属会社は、名義上のかつまた恐らく税法の目的のために分離した実体でもあるという」(80頁)と説明している。

英国の法人格否認について、片山法律会計事務所のウェブサイト、「法人格否認の法理 (イギリス・英国法) に注意」というページがある。「日本企業がイギリスに子会社を設立し、事業を営む場合に注意した方がよい法理論に『法人格否認の法理』(Lifting Corporate Veil) という考え方があります。特に、100% 独資で設立した子会社の場合、注意が必要です」と述べている(菊地正登弁護士)。https://www.mkikuchi-law.com/article/15029698.html (2019年4月23日閲覧)。

69 松岡博編『国際関係私法入門(第4版)』有斐閣、2019年、56頁(長田真里)は、「外国法は法であるとする」のが通説であり、「通説は、法律である以上、内国法と同じように裁判所が職権でその内容を調査しなければならないとする」という一方、「原則論としては裁判所の職権調査に委ねるという結論が妥当としても、実際に裁判所にそのような負担を期待できるかは別の問題で……裁判所に正確な外国法調査の負担を完全に委ねてしまうのは酷といえよう」という。

今回のケースでは、準拠法を英国法としたうえで、英国における「法人格否認の理論」の有無について、外国法の解釈の誤りがあったとすれば、影響は大きい。なぜなら A 社こそが今回の旅客運送契約の不履行の中心に居る存在で（なぜ A 社が被告とされていないのかは不明だが本来 A 社は共に被告とされるべきで）、法人格否認の法理が認められれば、A 社に代わって Y2 社を責任の主体として捕捉できるからである⁷⁰。なお、外国法の解釈・適用に誤りがあった場合、それが上告理由になるかどうかについても議論があるが、通説・判例は外国法も民事訴訟法にいう「法令」にあたる⁷¹として上告理由を認める。

VIII 論点 4 旅行業者（傭船者）の責任と附合契約中の不可抗力条項

本件は、国際的な消費者契約に含まれる不可抗力条項（Force Majeure Clause）について、裁判所が解釈を示したという点でも貴重な事案であろう。準拠法条項に関する議論でも示したように、消費者契約に見られる附合約款は、経済的に優位にある企業が一方的に作成するもので、顧客たる消費者には、それを受け入れるか、取引自体を断念するかを選択しか存在しない。そこに両当事者の合意を擬制するのは虚構ではないかという準拠法条項をめぐる疑問と同様の疑問が生じ得る。特に、準拠法条項は、いずれの国の法が準拠法となったとしても、必ずしも消費者に不利とは限らない中立的面があるのに対し、不可抗力条項は、一方的に債務者たる企業の契約上の責任を免じる効果があるので、より一層疑問は深いはずである。

本件においては、1 審原告が Y1 社の手配債務の不履行及び情報提供義務の不履行を主張した際に、Y1 社は、A 社が前掲の旅客運送約款 19 条という不可抗力条項に基づいて債務不履行責任を負わないことを援用して、Y1 社も責任を負わないと主張した。これに対して、消費者たる 1 審原告らはこの不可抗力条項が民法 1 条 2 項の信義則に反して消費者の利益を一方的に害することから無効であるとの主張を展開し、法適用通則法 11 条 1 項及び消費者契約法 10 条の適用を主張した。

1 審東京地裁は、情報提供義務の不履行の問題を判断するにあたり、A 社の旅客運送約款に触れ、旅客運送約款に責任制限の規定があることを説明しなかったとしても、詳細な調査を前提とした情報提供の義務を認めるのは相当ではないと判断した。さらに、旅客運送約款が適用される場合に、責任の制限・免除に関する規定が一般的に許されないものではないことを指摘し、A 社の責任の免除に関する 19 条第 1 文は、不可抗力条

70 本件では、控訴人らは、商法の類推適用や情報提供義務違反といった直接的ではない理屈で Y1 社を攻め、裁判所に斥けられているが、本来は、運送業者の A 社を直接攻める方が少しでも勝算があるように思われる。

71 同書 58-59 頁（長田真里）参照。

項と解されることなどを踏まえると、同文や過失の立証責任を損害賠償請求者に負わせる同条第2文の存在及び内容が直ちに不合理なものとはいえないと述べた。19条が不可抗力条項と解されたらなぜ不合理なものといえないのかの説明は無い。不可抗力条項が有効であることは当然のものとして処理している。

控訴審の東京高裁は、この情報提供義務の不履行の問題について、原審判決を支持・引用しつつ、「A社の責任の制限と免除に関しては、……本件旅客運送約款19条1文は、いわゆる不可抗力条項と解され、船舶を構成する極めて多数に上る機械類の『故障・損傷』等については免責する一方、同条2文において、過失の立証責任を損害賠償請求者に負わせ、過失が立証されれば責任を負うこととしているのであって、これらの条項は、運送人に無過失の立証責任を負わせる商法590条1項より運送人の責任を軽減しているといえることができる。そのため、本件旅客運送約款の準拠法の規定にかかわらず、通則法11条の規定による本件旅客運送約款の規定の適用の制限も考えられるが、だからといって、本件旅客運送約款の内容が不合理であるということはできず、これをそのまま控訴人らにおいて把握することを可能にすることが情報提供義務に違反することになるものでもない」と判示し、不可抗力条項に対して法適用通則法11条が働く余地（本件では約款中の英国法の準拠法指定に関わらず、消費者が消費者の常居所地法に含まれる特定の強行規定の適用を求めることによって不可抗力条項の効力が影響を受けることはありうるという考え）を示すものの、旅客運送約款の内容は不合理とは言えず、それをそのように情報伝達することに情報提供義務違反は無いと判断している。不可抗力条項は、準拠法や消費者常居所地法の特定の強行規定によって、制限を受ける可能性はあるとしても、契約中の不可抗力条項は原則として有効であるという判断である。事業者を免責しているという理由で不可抗力条項の効力をただちに否定するという考えは見られないことが改めて確認できる。不可抗力条項はどの国際契約にも通常挿入されている、まさに当たり前の一般条項の1つであるが、そうであるからといって司法が当該条項をいつも有効なものとして扱う保証はないのであるが、本件控訴審判決は、国際附合契約の不可抗力条項について、その挿入に意義がある旨を、日本の裁判所が改めて示した判決であるということもできるだろう。

IX おわりに

本稿では、東京高判平成29年6月29日及びその原審判決たる東京地判平29年1月13日を検討した。事実関係と第1審判旨、控訴審判旨をまとめて示したうえで、①船舶所有会社の外国親社をめぐるとの争いに対する国際裁判管轄権の有無、②附合契約中の準拠法条項の有効性、③法人格否認の準拠法決定とその適用、④旅行業者（傭船者）

の責任と附合契約中の不可抗力条項といった論点について、考察し、本件が国際的な消費者契約をめぐる重要な意義のある判例であるということを示した。

昨今は消費者保護重視の社会的傾向が見られるが、本判決を見る限り、附合契約をめぐる争いにおいては、自由資本主義社会の中で進展した大量の取引処理の必要性から統一性の確保という価値が重視されていることが確認でき、少なくとも国際契約中に通常みられる準拠法条項や不可抗力条項については、附合約款中のそれらの条項があるがまま有効視されるようである。ただ、日本の国際契約、特に附合約款を扱った裁判例はそれほど多く見られないので、もう少し数多くの裁判例の検証を試みる必要があるだろう。

主な参考文献等

- 青竹正一「法人格否認の法理の準拠法と法理の適用」『ジュリスト』1265号131-135頁、2004年。
- 奥田安弘「83 アメリカ合衆国ミネソタ州法人が、日本の会社に対して有するミネソタ州裁判所の給付判決の執行判決を求めたことについて、同裁判所の国際裁判管轄権を否定し、民訴法200条1号に該当しないとされた事例」『判例時報』1421号194-198頁（『判例評論』402号48-52頁）。
- 加美和照「イギリス法における会社法人格の剥奪（Lifting of Corporate Veil）について」『青山法学論集』（青山学院大学）5巻1号（1963年）43-85頁。
- 神前禎「株式売買契約及び法人格否認の法理の準拠法」『ジュリスト』1233号138-141頁、2002年。
- 木棚照一編著『国際私法』成文堂、2016年。
- 小林秀之編集代表『国際裁判管轄の理論と実務』新日本法規出版、2017年。
- 小梁吉章「法人格否認の法理の準拠法について」『広島法学』27巻2号137-167頁、2003年。
- 櫻田嘉章『国際私法（第6版）』有斐閣、2012年。
- 櫻田嘉章・道垣内正人編『国際私法判例百選〔第2版〕』有斐閣、2012年。
- 櫻田嘉章・道垣内正人編『注釈国際私法第1巻§§1~23』有斐閣、2011年。
- 重田晴生「『2002年海上旅客・手荷物運送条約（アテネ条約）』の研究（1）——国際条約の検討とイギリスの対応——」『青山法学論集』（青山学院大学）58巻3号、2016年、1-80頁。
- 新川量子「契約準拠法と外国子会社の法人格否認の法理」『ジュリスト』1300号161-163頁、2005年。
- 新堂幸司『新民事訴訟法〔第5版〕』弘文堂、2011年。
- 高桑昭『国際民事訴訟法・国際私法論集』東信堂、2011年。
- 高橋一章「法人格否認法理につき契約準拠法によって判断するとした事例」『ジュリスト』1437号116-119頁、2012年。
- 溜池良夫『国際私法講義（第3版）』有斐閣、2005年。
- 中西康・北澤安紀・横溝大・林貴美『国際私法〔第2版〕』有斐閣、2018年。
- 中野俊一郎「国際利用航空運賃請求事件の国際的裁判管轄権」『ジュリスト』980号262-264頁、1990年。
- 中野貞一郎・松浦馨・鈴木正裕編『新民事訴訟法講義〔第3版〕』有斐閣、2018年。
- 日本弁護士連合会国際裁判管轄規則の法令化に関する検討会議編『別冊 NBL No.138 新しい国際裁判管轄法制—実務家の視点から—』商事法務、2012年。
- 野村光明「内国法人の海外子会社間の債券現先取引契約について、契約準拠法の日本法により、子会社の法人格は形骸にすぎず、違法な手段のためにペーパーカンパニーとして設立されたとして法人格を否定し、右内国法人は契約上の責任を免れないとした例」『私法判例リマークス』27号131-134頁、2003年。

- 野村美明・高杉直・久保田隆編『ケーススタディ国際関係私法』有斐閣，2015年。
- 本間靖規・中野俊一郎・酒井一『国際民事手続法 [第2版]』有斐閣，2012年。
- 松岡博（高杉直補訂）『国際関係私法講義 [改題補訂版]』法律文化社，2015年。
- 松岡博『国際取引と国際私法』晃洋書房，1993年。
- 松岡博編『国際関係私法入門 [第3版]』有斐閣，2012年。
- 矢島雅子「特定目的会社について，法人格否認の法理の適用が否定された事例」『慶應法学』19号 577-586頁，2011年。
- 山田録一『国際私法（第3版）』有斐閣，2004年。