

## ○1 定期傭船契約が解除され

た場合に、その返船時に残存していた燃料について、船舶所有者と傭船者との間に買取の合意が成立したとはいえないとされた事例

## 2 定期傭船契約が解除され

た場合に、その返船時に残存していた燃料について、船舶所有者と傭船者との間の買取の合意の成否を判断するに当たり、被告の所在地法である準拠法のみならず、傭船契約の準拠法を含めて検討された事例

## 3 定期傭船契約が解除され

た場合に、その返船時に残存していた燃料について、不当利得返還請求権が発生することについて、その準拠法を英国法とした事例

民事再生債権・共益債権請求控訴事件、東京高裁平30(ワ)3037号、平31・1・16民5部判決、一部取消・請求一部認容(上告受理申立て)平30・5・9判決

## △参照条文△

法適用通則法8条II・14条・15条、民法第3編第4章・555条

## △当事者△

控訴人 X  
同代表者取締役

P

同訴訟代理人弁護士

松井孝之

被控訴人 Y

同代表者代表取締役

Q

同訴訟代理人弁護士

福岡 真之介

## 【主文】1 原判決主文2項を取り消す。

園尾隆司  
高田和貴

2 被控訴人は、控訴人に対し、6万8455・55米ドル及びこれに対する平成27年10月14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、第1、2審を通じてこれを5分し、その1を被控訴人の負担とし、その余を控訴人の負担とする。

4 この判決の主文2項は、仮に執行することができる。

## 【事実及び理由】第1 控訴の趣旨

主文1、2項と同意

第2 事案の概要(略称は、原判決のものを用いる。)

1 本件は、控訴人が、所有する船舶(本件船舶)についての定期傭船契約(本件定期傭船契約)を締結していた相手方である被控訴人の民事再生手続(本件再生手続)において、再生債権として届け出た債権のうち、確定した再生計画の再生債権者表に弁済額として記載された3090万0096円(本件弁済額)及びこれに対する控訴人以外の再生債権者に対する各弁済額の支払が可能となった日である平成28年7月14日から支払済みまで商事法定利率年6分の割合による遅延損害金の支払を求める(請求1)とともに、本件再生手続開始後に発生した被控訴人の業務に関する費用と

して共益債権となる本件定期傭船契約に基づく傭船料6万8455・55米ドル(本件共益債権)及びこれに対する被控訴人が民事再生法49条1項に基づき本件定期傭船契約を解除した日である平成27年10月14日から支払済みまで商事法定利率年6分の割合による遅延損害金の支払を求める(請求2)事案である。

2 原審は、控訴人の訴えのうち請求1に係る部分を却下するとともに、控訴人の請求2を棄却したところ、控訴人は、原判決全部を不服として控訴したが、当審において控訴の趣旨を請求2に係る部分に減縮した。したがって、当審における審判の対象は、控訴人の請求2の可否である。

3 前提事実、本件共益債権に係る請求(請求2)に関する当事者の主張の構造と争点、争点に対する当事者の主張は、原判決5頁2行目の「△証拠略△」を「△証拠略△」と改め、次項のとおり当審における当事者の主張を付加するほか、原判決「事実及び理由」中「第2 事案の概要等」の2から4までに記載のとおりであるから、これを引用する。〔は省略ないし割愛します〕

4 当審における当事者の主張

(1) 控訴人の主張

ア 相殺の抗弁(争点1)について

(ア) 本件不当利得返還請求権の発生(争点1ー1)について

本件解除による控訴人の損害は英国法によつて認定され、本件不当利得返還請求権に関する準拠法も英国法であるところ(通則法15条)、英国の不当利得における「不

法」(Unjust Enrichment)の要件は、日本法の「法律上の原因なく」より厳しいものであり、本件では「不法」は発生していない。また、残存燃料に関して控訴人に生じた利益は本件損害賠償請求権に係る逸失利益の算定で損益相殺として控除されるべきものであるから、控訴人に「利得」もない。

仮に、日本法に準拠するとしても、①被控訴人の残存燃料返還請求権放棄という単独行為によつて控訴人に金銭的負担を負わせることは許されず、②控訴人が残存燃料により得た利益は逸失利益の算定で損益相殺として控除されるから「利得」はなく、③被控訴人は残存燃料の放棄によつて回収・処分費用等を節約することができたから「損失」もなく、④被控訴人による燃料返還請求権の放棄という「法律上の原因」があるから、不当利得返還請求権は発生しない。

(イ) 本件残存燃料代請求権の発生(争点1-2)について

被控訴人は、商慣習に基づく燃料買取合意を主張するが、英国法では、定期傭船契約上の燃料買取ありあるいは精算の合意は、特約がない限り傭船期間の満了による終了においてのみ適用されるというのが、英国貴族院の確立した考え方であり(スパン・テルツァ事件貴族院判決)、早期返船時に燃料買取合意が成立するという国際海運取引上の慣習は存在しない。早期返船時の残存燃料の所有権の移転は、傭船者が残存燃料の使用収益処分権(所有権)を放棄し、

これにより船主が得た利益を船主の傭船者に対する損害の計算において調整することにより、英国法でも日本法でも十分に説明することができ、燃料買取合意を認定する必然性もない。

イ 再抗弁(争点2)について

(ア) 本件共益債権(定期傭船料)の準拠法は英国法であるところ、英国法では傭船料支払請求権を受働債権とする相殺は例外的な場合しか許されず、本件はそれ以外の場合にも当たらないから、被控訴人の相殺の抗弁の主張は不当である(争点2-4)。

(イ) 本件不当利得返還請求権及び本件残存燃料代請求権はいずれも本件定期傭船契約により発生するものであるが、本件定期傭船契約では船主と傭船者の間で生じる全ての紛争はロンドンにおいて3人の仲裁人に付託されると定められているから、被控訴人の相殺の主張は仲裁合意の妨訴抗弁性を破壊するもので許されない(争点2-5)。

(2) 被控訴人の主張

ア 相殺の抗弁(争点1)について

(ア) 本件不当利得返還請求権の発生(争点1-1)について  
本件不当利得返還請求権の成立及び効力については、通則法15条の規定により、最も密接な関係がある地である日本の法律が準拠法となることは、原審で主張したとおりである。

仮に準拠法が英国法であるとの控訴人の見解に立つても、残存燃料代金債権額が損

害賠償請求権の額から控除される根拠となる法律や判例法理があるとの主張はなく、平常時においてそのような実務処理があるとしても、倒産債権である損害賠償請求権と平常債権である残存燃料代金債権の価値は等価ではなく、倒産時において維持される実務処理であるとは認められない。控訴人の上記主張は、民事再生法85条1項により許されないものであり、同法93条及び93条の2の相殺禁止規定の制約を受けるものである。

控訴人は、平成27年11月30日の債権届出、同日の相殺通知、平成28年12月5日の訴状のいずれにおいても、残存燃料代金債権を損害賠償額から控除するような記載を一切しておらず、控訴人の主張は我が国及び英国の当然の法理ないし慣行に基づくものといえるであろうかということが、主張の外形から、まず、問題となる。

損益相殺が可能となるためには、賠償権利者が、損害を被つたのと同時に、同一原因によつて利益を受ける必要がある。控訴人の損害は、被控訴人の民事再生法49条1項に基づく本件解除に基づいて発生したものである一方、被控訴人の所有に係る残存燃料については、上記解除により控訴人が当然にこれを取得するものではないから、その代金相当額について控訴人に当然に利益が発生したとはいえず、したがって、本件事案においては、被控訴人の有する残存燃料代金債権は損益相殺の対象とはならないものというべきである。

また、本件損害賠償請求権は、民事再生

手続において控訴人から債権届出がされ、被控訴人がこれを認めることによつて確定しており、これによつて本件損害賠償請求権については既判力が発生している。したがって、ここから被控訴人の利得たる本件不当利得返還請求権を控除することは再生債権の確定効違反となつて許されない。

(イ) 本件残存燃料代請求権の発生(争点1-2)について

控訴人の援用するスパン・テルツァ事件貴族院判決は、本件定期傭船契約の72条や51条について判断したのではなく、国際海運慣習の有無について判断したものである。解除に至る事実関係も本件と全く異なっている。むしろ同事件の第1審や第2審の判決は船舶の返船時に燃料の売買がされているという慣習を裏付けている。

被控訴人が、残存燃料について、当該物自体の返還請求権を行使しないとの趣旨でその引渡請求権を放棄したとしても、当該燃料の所有権を失ういわれはなく、燃料買取合意を認定する必然性がないとはいえない。

イ 再抗弁(争点2)について

(ア) 英国法における傭船者による定期傭船料請求権を受働債権とする相殺の可否(争点2-4)について、準拠法その他の論点については、いずれも原審において主張しているので再論しない。

(イ) 本件定期傭船契約における仲裁合意に基づく控訴人の主張(争点2-5)について、自働債権である本件不当利得返還請求権又は本件残存燃料代請求権、受働債

権である本件弁済額及び本件共益債権のいずれも、民事再生法の規定に基づいて発生したものである場合に、訴訟物である受働債権のみを仲裁合意の対象とならない債権とし、自働債権のみを仲裁合意の対象となる債権と判断することは不当である。控訴人の主張は、時機に後れたものであるとともに、内容的にも採用し得ないものである。

### 第3 当裁判所の判断

1 被控訴人が、本件再生手続の開始決定がなされた平成27年10月5日から同月14日まで、本件船舶の使用を継続し、その期間中、被控訴人の業務に関する費用として6万8455・55米ドルの定期備船料が発生し、その結果、控訴人が被控訴人に対し、同額の本件共益債権を有していることは、原審の前提事実を引用して認定したとおりである。

これに対し、被控訴人は、抗弁として、本件不当利得返還請求権又は本件残存燃料代請求権を自働債権とし、本件共益債権を受働債権とする相殺の主張をする。

当裁判所は、本件不当利得返還請求権の発生及び本件残存燃料代請求権の発生はいずれも認めることはできず、被控訴人の相殺の抗弁は理由がないから、控訴人の再抗弁の可否につき検討するまでもなく、本件共益債権及び遅延損害金の支払を求める控訴人の請求2は理由があると判断する。その理由は次のとおりである。

2 本件不当利得返還請求権の発生（争点1—1）について

被控訴人は抗弁として、第一次的には不当利得返還請求権の発生を、二次的に残存燃料買取請求権の発生を主張することから、まず、本件不当利得返還請求権の発生について検討する。

(1) 本件不当利得返還請求権の準拠法について

不当利得によつて生ずる債権の成立及び効力について、通則法14条は、その原因となる事実が発生した地の法による旨を、通則法15条は、通則法14条の規定にかかわらず、当事者間の契約に関連して不当利得が生じたことその他の事情に照らして、明らかに同条の規定により適用すべき法の属する地よりも密接な関係がある他の地があるときは、当該他の地の法による旨を、それぞれ定めている。そして、通則法15条にいう「当事者間の契約に関連して不当利得が生じたこと」の具体例としては、①当事者間の契約に基づく給付が、契約が無効となりまたは解除されることによつて不当利得となる場合、②損失者が当事者間の契約に基づく義務を越えて給付を行うことによつて不当利得が生じた場合などが挙げられており、このような場合に、不当利得についても当該契約の準拠法を適用することが適切であることが多いと考えられる理由は、当事者間の契約に関連して生じた不当利得の問題は当該契約に関する紛争の一部を構成するものであつて当該契約の準拠法を適用するのが当事者の合理的な期待にかなうと考えられるとともに、契約準拠法と不当利得の準拠法との矛盾・抵触による適応問

題の発生を回避することが可能となるためであると解されている。

本件不当利得返還請求権は、本件解除に基づく本件定期備船契約の終了により本件船舶が控訴人に返船された時に、被控訴人がその所有する残存燃料の返還請求権を行使することができず、これにより控訴人に残存燃料代金相当額の利益が生じたことを要件事実とするものであるところ、被控訴人のいう利得の原因である返船がされたのは、英国のマウント湾沖の公海上であり、通則法14条をそのまま適用することはできない。そして、通則法15条との関係でいえば、上記利得は、定期備船契約の解除に伴う法律関係の紛争であると共に、定期備船契約の終了に伴う船舶の返還義務を越える給付を行うことによつて生じたものであつて、本件定期備船契約に関連して生じたものといえるから、本件定期備船契約の準拠法であることに争いのない英国法と密接な関連があることは明らかである。

これに対し、被控訴人は、本件解除は日本の民事再生法49条1項の規定に基づくものであること、その前提となる本件再生手続の開始決定は日本の裁判所においてされたこと、本件解除の有効性、効果等は同法の諸規定によつて決定されること、本件解除をした被控訴人が日本法人であること、被控訴人の有する契約解除権その他の権利は同法に規定されていること、被控訴人が再生手続において日本の裁判所によつて任命された監督委員の監督に服していることなどから、通則法15条により日本法が準拠

法となると主張する。しかしながら、被控訴人は日本法人であるものの、相手方である控訴人は日本法人ではない。また、本件解除が日本の民事再生法の規定に基づくものであることからすれば、解除の根拠及びその有効性は日本の民事再生法の規定によるものと考えられるが、一般に、備船者が自己の負担で船舶に燃料を搭載するのは定期備船契約の定めに基づくものであつて（前提事実(3)ウ）、船舶の返船に伴う残存燃料の精算の法律関係は、定期備船契約終了時に共通する実体法上の問題であり、定期備船契約に関する紛争の一部を構成するものといえることからすると、定期備船契約に定められた準拠法たる英国法を適用するのが、契約当事者の合理的な期待にかなうとともに、契約準拠法と不当利得の準拠法との矛盾・抵触による適応問題の発生を回避することが可能となるといえ、当事者間の契約に関連して不当利得が生じたことを準拠法決定の考慮要素として明示する準拠法15条の趣旨にも沿うものと考えられる。

したがって、本件不当利得返還請求権の準拠法は英国法であると解するのが相当であり、被控訴人の前記主張は採用することができない。

(2) 本件不当利得返還請求権の成立について

ア 英国法における不当利得返還請求権について

(ア) 不当 (unjust) について

そこで、英国法を準拠法として本件不当利得返還請求権の成立及び効力について検

討すると、甲47（イングランド及びウェールズの高等法院のソリシターとして継続的に執務しており、ロンドン海事仲裁協会の賛助会員でもあるWilliam Chetwood 弁護士の意見書）によれば、英国法の下で不当利得（Unjust Enrichment）の返還を求めるためには、利得が不当な（unjust）ものでなければならぬとされている。すなわち、最高法院（貴族院）判決の中で Hoffman 裁判官が述べたように「英国法は、法的基礎（例えば、借入、贈与、和解など）なしに支払われた金銭を保持することは不当利得になるという一般原則を採用していない：イングランドでは、支払われた状況は、法が受取人による保持が不当であるとするに十分であると認識する範疇の中に入ると請求者が証明しなければならぬ。」（Deutsche Morgan Grenfell Plc v IRC [2006] UKHL 49）のであり、また不当利得に関する主要なテキストにおいても「請求者が補償のための積極的理由を証明しなければならぬ。」（Goff & Jones, the Law of Unjust Enrichment, para 1-25）とされている、というのであつて、他に上記見解と異なる解釈を裏付ける証拠はない。

以上を前提として、本件における「不当」の要件該当性を検討すると、一般に、定期傭船契約で、契約が終了して返船が行われる際に、船舶に残存する燃料は抜かずに船舶所有者が引き取り、残存燃料代金は未払傭船料その他の費用と精算することと

されている（前提事実(3ウ)）のは、船舶から取り出された燃料は、品質が保証されない使用済みの燃料とみなされ換価が困難であり、場合によっては処理費用が必要となるほか、船舶が海上にあるときは、通常は燃料の取出しに必要な設備のある港に航行した後に陸揚げをするため、港に航行するまでに必要な燃料を消費せざるを得ないこと、返船時に傭船者が燃料の全量を抜き取った上で船舶所有者が新たに供給した燃料のみで航行することは、事実上不可能であることが理由であつて、それ自体は合理的なものといえる。そして、本件についていえば、本件船舶の返船は、被控訴人による本件解除の結果されたものであつて、被控訴人は控訴人に対し逸失利益の賠償責任を負う立場にあり、被控訴人が残存燃料の返還請求権を行使することができなくなつたのも、本件解除に伴う本件船舶の返船により必然的に生じた結果であつて、専ら被控訴人に帰責事由があり、被控訴人もそのことを予め想定しつつ本件解除をしたと考えられるから、仮に控訴人が残存燃料代金相当の利得を得たとしても、それが直ちに不当なものであるとはいえない。

そうすると、本件不当利得返還請求権について、英国法における「不当」の要件に該当すると認めることはできない。

#### (イ) 控訴人の利得について

a 本件残存燃料と損益相殺について  
次に、英国法における不当利得返還請求権の他の要件として、前記の甲47によれば、請求を受ける者が利益を得たことと、

その利得が請求者の支出において得られたものであることが挙げられている。

そこで、控訴人の利得につき検討すると、文献によると、英国法においては、契約違反の結果として請求者によって得られた利益（例えば、部分的な履行から得られた利益、請求者のもとに残された何らかの物の残存価値など）は契約違反から生じた損害に対して控除されなければならないという「ネットの損害」のアプローチ（“net loss” approach）（甲50の1（Chitty on Contracts, 30th edn, vol 1 (2008) pp.1598）ないし損益相殺（benefit accruing）（甲48（島田真琴「イギリス取引法入門」（平成26年）152頁））が適用される。被控訴人は、上記の根拠となる法律や判例についての主張がないと指摘するが、甲48・153頁では、英国の貴族院判例 British Westinghouse Co Ltd v Underground Electric Railways Co. of London Ltd [1912] AC 673 (HL) が紹介されており、甲50の1・1568頁脚注8では、上記判例に加え、別の貴族院判例 Westwood v Secretary of State for Employment [1985] A.C.20,44が引用されている。定期傭船契約においても、甲47によれば、傭船者が長期定期傭船契約の履行を拒絶した事案において、履行拒絶された時点における船中の燃料の価値を反映して損害額の減額がされた裁判例（The Unta, [2015]2 Lloyd's Rep.518）が

あるほか、船主が傭船者に対し不当な契約解除を理由に損害賠償を求めた事案で、船主の損害額から返船時の燃料代を控除したロンドンの仲裁例もある。

以上によれば、被控訴人が控訴人に対し、本件解除に基づく損害賠償責任を負う本件においては、返船時の本件残存燃料の残存価値は、「ネットの損害」のアプローチないし損益相殺により、控訴人の損害額から控除され、控訴人の損害賠償請求権はその分減額されるため、控訴人が残存燃料代相当額の利益を受けたとはいえないこととなる（甲47）。これに対し、傭船者の倒産時にはこのような処理がされない旨の被控訴人の主張を裏付ける証拠はない。

したがって、控訴人が、残存燃料代相当額の利得を得ているとは認められない。

#### b 被控訴人の反論について

(a) 被控訴人は、損益相殺に関する控訴人の主張は、民事再生法85条1項により許されないものであり、同法93条及び93条の2の相殺禁止規定の制約を受けると主張する。しかしながら、そもそも、これらの規定は、いずれもいったん成立した再生債権である損害賠償請求権を消滅させる行為を制限するものであつて、本件のように損益相殺のため当初から損害賠償請求権が発生しない場合に適用されるものではない。また、実質的にみても、本件についてこれらの規定を適用又は類推適用すべき理由があるとはいえない。

すなわち、本件定期傭船契約を含め定期傭船契約は一般に、船主が傭船者に対し一

定期間船舶を使用収益することを承諾し、備船者は、その間、その対価として、船主に対し備船料を支払うとともに、燃料を自己の負担で購入することとされており（前提事実(2)、(3)ウ）、備船期間中の収益と備船料や燃料代などの費用とが対応する関係にあるところ、定期備船契約の終了に伴い船舶が返船されれば、船主が船舶を使用収益することができるようになるとともに、船舶とともに引き渡された残存燃料は、返船時以降の航行に使用されることとなる。

このように、残存燃料は、本来的に、返船時以降の船舶の使用収益に対応する結びつきを有するものであるから、残存燃料の代金相当額は、返船時以降の収益に対する費用とみることができるとは、船主が備船者に対し、返船に伴い返船時以降の備船料を逸失利益として賠償請求をすることができるとは、備船者が船主に引き渡した残存燃料の代金相当額は、船主の負担すべき将来の費用を備船者が代わって負担したものとして、実損害としての逸失利益の算定に当たり、当然に返船後の逸失利益から控除されると解するのが相当であり、このことは定期備船契約締結時からの当事者双方の合理的意思にも適うものと考えられる。

なお、本件定期備船契約は、51条において、返船時の残存燃料の代金相当額について、備船者が備船料の支払から控除することができ旨を定め、72条において、返船時の燃料については、根拠づける伝票によって、実際の燃料代を備船者に支払って精

算される旨を定めているのみで、備船者が解除による損害賠償義務を負う場合に、船主に賠償すべき逸失利益の算定において考慮するとは明記していない。しかしながら、これらの規定は、一般的な期間満了時の返船を想定して、もともと期間的な対応関係のない、返船時までの未払備船料と返船時の残存燃料の代金相当額との精算や、事後的な精算が可能となるよう、特に合意したものとして解することができるから、上記の点は、船主が備船者に対して損害賠償を請求できる場合に、逸失利益の算定において残存燃料の代金相当額を考慮することを否定する根拠となるものではない。

そうすると、船舶所有者が備船者に対し逸失利益の損害賠償を請求することができるとは、返船時の残存燃料の代金相当額は損益相殺として考慮するのが公平であり、当事者双方の合理的意思と考えられる。

備船者が民事再生手続の開始決定を受け民事再生法49条に基づく解除権行使した場合においても、上記の点は尊重されなければならないであって、解除が民事再生法49条1項の規定に基づくものであるからといって、船主の備船者に対する損害賠償の算定において残存燃料の代金相当額を損益相殺として考慮することを制限する理由はない。

(b) 被控訴人は、損益相殺を適用するには、賠償権利者が損害を被ったのと同時に同一原因によって利益を受ける必要があるところ、控訴人の損害は、被控訴人の民

事再生法49条1項に基づく本件解除に基づいて発生したものである一方、被控訴人の所有に係る残存燃料については、上記解除により控訴人が当然にこれを取得するものではないから、その代金相当額について控訴人に当然に利益が発生したとはいえず、したがって、被控訴人の有する残存燃料代金債権は損益相殺の対象とはならないとも指摘する。

しかしながら、控訴人は、被控訴人がした本件解除により逸失利益の損害を受けるとともに、本件解除に基づき同日に本件船舶の返船（前提事実(3)ウ）を受け、それに伴い本件残存燃料の引渡しを受けたのであるから、控訴人は損害を被ったのと同時に同一原因によって利益を受けたものと認められる。

被控訴人は、控訴人は本件解除により当然に残存燃料を取得するものではないと主張するが、被控訴人は本件解除により控訴人に本件船舶を返船しなければならず、その際に残存する燃料を抜き取ることは事実上不可能であるから、被控訴人による本件解除と控訴人による本件残存燃料の取得に事実上の因果関係があることは明らかであり、このことは船主業を営む控訴人、船舶の運航等を行う株式会社である被控訴人のいずれも予見することができると考えられるから、因果関係の相当性も認められる。

また、一般に、残存燃料の精算関係は、解除以外の終了事由でも生じうるものではないが、本件船舶を返船した平成27年10月14日時点における本件残存燃料の量につい

ての精算関係は、正に本件解除によって生じたものであり、解除と相当因果関係を有するものである。

よって、控訴の主張は、採用できない。

(c) このほか被控訴人は、控訴人が、平成27年11月30日の債権届出、同日の相殺通知、平成28年12月5日の訴状において、残存燃料代金債権を損害賠償額から控除するような記載をしていない点や、残存燃料油等の債権が解除に基づく損害賠償請求権と別途存在しているような記載がされていることを問題視するが、我が国の法令や裁判例で残存燃料代の扱いが明確でないことからすれば、控訴人の代理人として、再生債権届出書等に考えられる最大の損害額を記載したとしても不自然ではなく、再生債権届出書には、「相殺分を無視して金額を出しているが、相殺部分は予備的な届出である」旨記載されていることからすれば、被控訴人からの燃料代の請求に対し、とりあえず、法的に不明確な中で相殺通知を出したにすぎないとも考えられるのであつて、これらの書面に損益相殺について明示的な記載がなかったからといって、実体法上の損益相殺を否定する理由とはならない。

(ウ) 以上によれば、英国法を準拠法として、本件不当利得返還請求権の成立は認めることができず、本件不当利得返還請求権の発生（争点1-1）に関する被控訴人の主張は理由がない。

イ 日本法における不当利得返還請求権について

なお、本件訴訟の経緯に鑑み、日本法を準拠法として本件不当利得返還請求権の成立及び効力を検討しても、本件残存燃料の代金相当額は本件解除による控訴人の損害額の算定において損益相殺として当然考慮されるものであるから、控訴人の利得及び被控訴人の損失を認めることはできない。

被控訴人は、損益相殺を否定した判例として、①最高裁判平成22年6月17日第一小法廷判決・民集64巻4号1197頁、②最高裁判平成8年2月23日第二小法廷判決・民集50巻2号249頁、③最高裁判昭和50年1月31日第三小法廷判決・民集29巻1号68頁を指摘する。しかしながら、①は新築建物に重大な瑕疵があり建て替えを要する場合に、社会通念上、社会経済的な価値を有しないと評価すべき建物に居住した建物の買主の居住利益を、建て替え費用相当額の損害から損益相殺として控除することを否定したものであり、②は、被災労働者の福祉の増進を図るために支給される労働者災害補償保険における特別支給金について、③は、家屋所有者が払い込んだ保険料の対価の性質を有する火災保険金について、それらの給付金の性質を考慮して、損益相殺として控除することを否定したものであって、これらの判例の射程が、本来的に定期備船契約終了後の船舶の使用収益と期間的に対応しその費用として控除されるべき残存燃料代に及ぶとは考えられない。なお、④最高裁判平成28年7月8日第二小法廷判決・民集70巻6号1611頁は、再生債務者に対して債務を負担する株式会社が自ら

と完全親会社を同じくする他の株式会社が有する再生債権を自働債権とする相殺は民事再生法92条1項よりすることのできる相殺に該当しないとしたものであり、損益相殺が問題となる本件に当てはまるものではない。

被控訴人は、控訴人の損害賠償請求権は民事再生手続において債権届出がされ被控訴人がこれを認めることによって確定しており、本件損害賠償請求権の存否及び額について既判力が発生しており、本訴において損益相殺を認めることは再生債権の確定効違反となつて許されないと主張する(控訴人は、この主張は時機に後れた攻撃防御方法として却下されるべきであるとするが、これにより訴訟の完結を遅延させることとなることは認められないから、これを却下するのは相当でない)。しかしながら、控訴人が民事再生手続において届け出た本件損害賠償請求権974万4524米ドルのうち150万米ドルは、算定根拠が合理的でないとの理由で被控訴人が認めなかったため(前提事実(3)オ)、その存在が確定されていない。したがって、本訴の理由中において控訴人の損害賠償請求権の一部が本件残存燃料(代金相当額69万9018・14米ドル)との損益相殺により発生していなかったと判断することが既判力に抵触するとはいえず、被控訴人の上記主張も理由がない。

3 本件残存燃料代請求権の発生(争点1-2)について

以上のとおり、被控訴人が第一次的に主

張する本件不当利得返還請求権の発生は認めることができないことから、次に、被控訴人の二次的な主張である国際海運取引上の慣習に基づく本件燃料買取合意による本件残存燃料代請求権について検討する。

(1) 本件残存燃料代請求権の準拠法について

被控訴人が主張する本件燃料買取合意は、その特徴的な給付たる残存燃料の引渡しを備船者である被控訴人が行うものであるから、通則法8条2項により被控訴人の事業所の所在地の法である日本法が準拠法となると推定される。もともと、被控訴人が主張するのは国際海運取引上の慣習に基づく合意であり、国際海運取引での備船契約では英国法を準拠法とするのが一般であること、被控訴人も、いずれの国の準拠法が採用されても、当該国が契約自由の原則を取る限り結論は変わらず、準拠法の議論に実益はない旨主張していることに鑑み、英国法を準拠法とする資料も含めて、以下検討することとする。

(2) 本件残存燃料代請求権の成立について

ア 返船時の残存燃料に関する海運実務について

売買契約は、当事者の一方がある財産権を相手方に移転することを約し、相手方がこれに対してその代金を支払うことを約することによって成立するものである(民法555条)。定期備船契約の終了に伴う返船に際しては、前提事実(3)ウのとおり、船舶に残存する燃料は抜かずに船舶所有者が

引き取り、残存燃料代金は未払備船料その他の費用と精算することとされているが、このような取扱いは、残存燃料の換価が困難であること、備船者が全量を抜き取った上で船舶所有者が新たに給油した燃料のみで航行することが事実上不可能であることなどから行われているものであつて(前記2(2)ア)、残存燃料の所有権を移転させることを目的とするものとはいえない(被控訴人自身、争点1-1において、残存燃料の引渡請求権を放棄したとするにとどまり、その所有権を移転させるとはしていない)。

また、返船時の残存燃料について買取合意が成立するとすれば、備船者は船主に対し代金請求権を取得し、船舶所有者は備船者にその全額の支払義務を負うこととなるが、これは、未払備船料等と差引精算をした上で差額を支払うのが通常である定期備船契約の実態に沿った法律構成であるとは必ずしもいえない。特に本件のように、備船者が船主に対して逸失利益の損害賠償責任を負う場合には、残存燃料の代金相当額は損害額の算定における損益相殺として考慮されるから、損益相殺と別途、買取合意の成立により船主が備船者に対して代金支払義務を負う結果となるのは、いかにも不合理である。

さらに、スパン・テルツァ事件の英国貴族院判決(The Span Terza, [1984] 1 Lloyd's Rep. 119)は、定期備船契約期間中の船舶が、港に停泊中に差し押さえられ、競売評価を経て売却決定がされた後、

備船者が定期備船契約を解除した場合に、船中の燃料が船主と備船者のいずれの財産となるかが争点となった事案において、①ニューヨーク・プロデュース様式に基づく定期備船契約3条の規定（船主は返船港において本船中に残存する全ての燃料を引き継ぎ、その代金を支払う旨の規定）又は②これと同様の効果を有する黙示的な条項によって、燃料の所有権は船主に帰属した旨の船主側の主張について、①の主張を排斥しつつ②の主張を認めた原判決を破棄し、

①②いずれの主張も排斥した。仮に、返船時に残存燃料がある場合に船舶所有者が備船者から残存燃料を買い取る旨の国際慣習が存在するのであれば、黙示的な条項に関する②の主張を認めた原判決が破棄される理由もなかったものと考えられる。被控訴人は、上記判決は国際海運慣習の有無について判断したものでないなどと主張するが、仮にそのような慣習が存在するのであれば、黙示的な条項の存在を認定する間接事実として、あるいは独立の主張として、主張立証がされたと考えられるが、そのような形跡はない。

なお、スペイン・テルツア事件の英国貴族院判決は、ニューヨーク・プロデュース様式に基づく定期備船契約3条の規定（船主は返船港において本船中に残存する全ての燃料を引き継ぎ、その代金を支払う旨の規定）は、第4条による備船契約期間の終了時の返船について規定しており、それ以外の場合に適用されるのは適切でない旨判示し、解除通知を発する権利が生じた時点に

おける船中燃料の量は偶然の事情であり、定期備船契約の解釈の問題として、仮に第3条の規定が備船契約の満期終了における返船の場合と同様に有効な解除通知による定期備船契約の終了にも適用されるのであれば、その条項はこれらの様々に考えられる事態のそれぞれに対応されるものでなければならぬ旨述べている。

以上の検討を踏まえると、返船時に残存燃料がある場合に船舶所有者が備船者から残存燃料を買い取る旨の国際慣習が存在するのか自体疑問であり、少なくとも、本件のように定期備船契約が解除によつて終了し、船主が備船者に対し損害賠償請求権を有する事案においては、国際海運取引上の慣習に基づき燃料買取合意が成立したと認めることはできないものと考えられる。

イ 被控訴人の援用する書証等について 被控訴人は、定期備船契約の終了・返船の際、残存燃料の買取りに関する通常の商慣習が成立していることの根拠として、書証を援用する。

このうち、《証拠略》（定期備船契約ひな型（ニューヨーク・プロデュース様式）は、国際海運実務において広く用いられているものと考えられるものの、そもそも、燃料の引継ぎに関する3条の規定は、定期備船契約の期間満了前に解除された場合に適用されないものである上（スペイン・テルツア事件貴族院判決）、3条の規定の文言も、船主は返船港において、船内に残存する一切の燃料を引き取り（take over）、それぞれの港における時価でその代金を支

払う（pay for）とするものであつて、残存燃料に係る所有権を移転するとはしておらず、買取合意の存在を裏付けけるものとはいえない。なお、本件定期備船契約は、上記ひな型を一部修正したものであつて、3条に代え72条において、返船時の燃料について、根拠付ける伝票とともに備船者に要した実際の燃料費用で "to be settled"（支払つて精算される）（被控訴人の訳）、「精算される」（控訴人の訳）旨定められており、修正前の3条と同様、買取合意の存在を基礎付けるものとはいえない。

また、《証拠略》（社団法人日本海運集会所が作成した定期備船契約書ひな型）の27条は、備船終了のときは、本船の有する燃料の残高を所定の割合をもつて船主がこれを備船者より買い取るものとする旨を定めているが、上記ひな型が国際海運実務において広く用いられていることを示す証拠はない。

このほか、《証拠略》（控訴人の相殺通知）は、本件解除に基づく逸失利益に関する控訴人の債権と被控訴人の残存燃料油等の債権とを対当額で相殺するとしているが、買取合意に基づく代金債権の存在を認めたものではない。また、《証拠略》（日本海運集会所に所属する鑑定人の鑑定書）も、定期備船契約において備船者の提供するバンカーは備船料の担保として機能しており、備船者の所有するバンカーを未払備船料と相殺するのが実務であるとするが、買取合意を裏付けるのではなく、損害賠

償債権がある場合に損益相殺がされることを否定するものでもない。さらに、《証拠略》（同）も、日本海運集会所から提示された事実経過の一つとして、船主から備船者の更生管財人に対し、未使用燃料買取義務等の履行として備船者に支払うべき額を未払の備船料と相殺する旨を通知したことを挙げるが、燃料買取義務が国際海運実務上の慣習であることをうかがわせる記載はない。

以上のとおり、被控訴人の援用する各証拠を検討しても、国際海運実務において、船舶所有者が備船者から返船時の残存燃料を引き継ぐことをもつて、買取りと構成する慣習があるとは認められず、また、「買い取る」などの表現が用いられている我が国の契約書ひな型等も、残存燃料の代金相当額を精算する必要があることを平易に説明したにすぎないとも解し得るところであり、他に被控訴人が主張する国際慣習の存在を認めるに足りる証拠はない。

ウ 以上によれば、本件全証拠を勘案しても、被控訴人が主張する残存燃料の買取りに関する国際海運取引上の慣習を認めることはできず、この慣習に基づく本件燃料買取合意の成立及び本件残存燃料代請求権の発生も認められない。

4 以上のとおり、本件不当利得返還請求権の発生及び本件残存燃料代請求権の発生はいずれも認めることはできず、被控訴人の相殺の抗弁は理由がないから、控訴人の再抗弁の当否につき検討するまでもなく、控訴人の請求2は理由があるから認容

すべきところ、これを棄却した原判決は失当であり、本件控訴は理由があるから、原判決中控訴人の請求2を棄却した部分を取り消した上、控訴人の請求2を認容することとして、主文のとおり判決する。

(裁判長裁判官 秋吉仁美 裁判官 田村政巳)

裁判官中山雅之は差支えのため署名押印することができない。

(裁判長裁判官 秋吉仁美)

## 参考 原審判決

【主文】 1 本件訴えのうち、原告が、被告に対し、3090万00096円及びこれに対する平成28年7月14日から支払済みまで商事法定利率年6分の割合の金員の支払を求める請求に係る部分を却下する。

2 原告のその余の請求を棄却する。

3 訴訟費用は原告の負担とする。

## 【事実及び理由】 第1 請求

1 被告は、原告に対し、3090万0096円及びこれに対する平成28年7月14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、原告に対し、6万8455・55米ドル及びこれに対する平成27年10月14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 事案の概要等

### 1 事案の概要

本件は、原告が、所有する船舶について

の定期備船契約（以下「本件定期備船契約」という。）を締結していた相手方である被告の民事再生手続（以下「本件再生手続」という。）において、再生債権として届け出た債権のうち、確定した再生計画の再生債権者表に弁済額として記載された3090万0096円及びこれに対する原告以外からの再生債権者に対する各弁済額の支払が可能となった日である平成28年7月14日から支払済みまで商事法定利率年6分の割合の遅延損害金の支払を求める（請求1）

とともに、本件再生手続開始後に発生した被告の業務に関する費用として共益債権となる本件定期備船契約に基づく備船料6万8455・55米ドル及びこれに対する被告が民事再生法49条1項に基づき本件定期備船契約を解除した日である平成27年10月14日から支払済みまで商事法定利率年6分の割合による遅延損害金の支払を求める（請求2）事案である。

2 前提事実（当事者間に争いがなく、後掲各証拠（以下、特に明記しない限り、枝番の表記は省略する。）及び弁論の全趣旨により容易に認められる事実）

（編注・本誌では証拠の表示は省略しないし割愛します）

### (1) 当事者

原告は、船主業を営む株式会社であり、汽船「A」(Shanghai Waigaogiao 造船所船番×××号。以下「本件船舶」という。)を所有している。

被告は、船舶の運航等を行う株式会社である。

### (2) 原告と被告との間の定期備船契約

原告と被告は、平成22年7月6日、原告を船舶所有者、被告を備船者とする、本件船舶に係る本件定期備船契約（一定期間、備船者が船舶を使用し、その対価として船舶所有者に対して備船料等を支払う旨の契約）を締結し、原告は、それに基づき、被告に対し、本件船舶を引き渡した。

本件定期備船契約においては、準拠法を英国法とする定めがあった。

### (3) 本件再生手続等

#### ア 本件再生手続の開始

被告は、平成27年9月29日、東京地方裁判所に対して、本件再生手続開始の申立てをした（同裁判所同年(再)第53号）。同裁判所は、同年10月5日、本件再生手続を開始する旨の決定をした。

イ 本件再生手続の開始後に発生した定期備船料債権

被告は、本件再生手続の開始決定がなされた平成27年10月5日から同月14日まで本件船舶の使用を継続し、その期間中、被告の業務に関する費用として6万8455・55米ドルの定期備船料が発生した。その結果、原告は、被告に対し、共益債権として、同額の債権（以下「本件共益債権」という。）を有している。

なお、本件定期備船契約においては、備船料の支払について、米ドルにて15日分ずつ前払いする、15日に満たない期間の備船料は、概算額により支払い、概算額が実際の期間の備船料に及ばないときは、船主の要求があれば、銀行保証や保証金の差入れがない限り、不足額を弁済期が到来するこ

とに支払う旨の定めがあった。

ウ 被告による本件定期備船契約の解除の意思表示及び本件船舶の返船  
被告は、平成27年10月14日、原告に対し、本件定期備船契約を民事再生法49条1項に基づき解除する旨の意思表示をし（以下「本件解除」という。）、本件船舶を返船した。本件船舶の返船時において、本件船舶には、被告が所有する燃料が残存していた（以下「本件残存燃料」という。）。  
本件定期備船契約を含む定期備船契約においては、一般に、備船期間中の燃料については備船者が自己の負担で購入することとされているが、契約が終了して返船する際に、船舶に残存する燃料を抜かず船舶所有者が引き取り、船舶所有者が備船者に対して支払うべき残存燃料の代金その他の費用と、備船者が船舶所有者に対して支払うべき未払備船料その他の費用を差引計算した上、生じた差額を支払う旨の取引がなされている（ただし、上記差引計算の法的性質については、後記4(1)ア、イのとおり、当事者間に争いがある。）。  
エ 原告による相殺の意思表示  
原告は、平成27年11月30日頃、被告に対し、原告の被告に対する本件解除に基づく損害賠償請求権（以下「本件損害賠償請求権」という。）を自動債権とし、本件船舶返船時における被告の原告に対する「残存燃料油等」の債権69万9018・14米ドル（以下「本件残存燃料代請求権」という。）を受働債権として、両債権を対当額で相殺する旨の意思表示をした（以下「原告の相

殺」という。

オ 原告による再生債権の届出等

原告は、平成27年11月30日、本件再生手続において、再生債権として、①本件損害賠償請求権974万4524米ドルと②本件定期備船契約に基づく費用償還請求権（ホールドクリーニング費用）6000米ドルの合計975万0524米ドルの債権を届け出た（以下、二つの債権を合わせて「本件届出債権」という。）。なお、原告は、債権届出に当たり、本件残存燃料に対しては商事留置権が発生するが、判例のない分野であり、担保権が否定された場合に備え、予備的に、商事留置権による回収を考慮しないで債権届出を行うこと、また、平成27年11月30日付けの相殺通知により、燃料代支払債務（本件残存燃料代請求権）と定期備船契約の解約（本件解除）に基づく損害賠償債権（本件損害賠償請求権）とを相殺している（原告の相殺）ところ、本件届出債権は相殺分を無視して金額を出しているが、相殺部分は予備的な届出であること、を付記していた。

被告は、平成27年12月21日頃、原告に対し、本件届出債権のうち、②ホールドクリーニング費用6000米ドルを少額債権の弁済として支払った。

被告は、平成28年1月5日、本件再生手続において、再生債権認否書を提出し、本件届出債権合計975万0524米ドルのうち、①本件損害賠償請求権974万4524米ドルについては、150万米ドルについて算定根拠が合理的でないとして、8

24万4524米ドルの限度で認め、②ホールドクリーニング費用6000米ドルについては、少額債権弁済を実施したとして、全て認めない旨の認否を行った。

カ 再生計画認可決定の確定等

被告は、平成28年3月17日頃、本件再生手続において、再生計画案を提出した。当該再生計画案においては、原告の本件届出債権について、被告が認めた限度の824万4524米ドルを1米ドル＝121・01円の換算レートによつて9億9766万9849円に換算した上で、再生計画で定める弁済方法（再生債権の元本等のうち100万円以下の部分については100%に相当する額、再生債権の元本等のうち100万円を超える部分については3%に相当する額）に従つて弁済額を算出した結果、原告に対する弁済額（以下「本件弁済額」という。）は3090万0096円となる旨記載されていた。

その後、上記再生計画案が可決され、東京地方裁判所は、被告の再生計画を認可する旨の決定をし（以下、認可された再生計画を「本件再生計画」という。）、平成28年6月14日、本件再生計画の認可決定が確定した。

キ 被告による本件弁済額の不払

本件再生計画では、各再生債権者に対し、各弁済額を再生計画認可決定が確定した日から2か月以内の日（又は再生債務者及び各再生債権者が別途合意する日）に支払うものとされていたところ、被告は、本件再生計画に基づき、原告以外の各再生債

権者に対し、各弁済額を遅くとも平成28年7月28日までに支払ったものの、原告に対しては本件弁済額を支払わなかった。

ク 本件再生手続の終結

東京地方裁判所は、平成28年8月31日、本件再生手続を終結した。

(4) 被告による相殺の意思表示

被告は、平成29年4月3日、同日付け準備書面(2)において、原告に対し、本件残存燃料の代金相当額である69万9018・14米ドルの本件残存燃料代請求権を自働債権とし、本件弁済額（3090万0096円）及び本件共益債権（6万8455・55米ドル）を受働債権として、対当額で相殺する旨の意思表示をした（以下「被告の相殺」という。）

3 本件共益債権に係る請求（請求2）

に関する当事者の構造と争点

(1) 請求原因

本件共益債権の発生と履行期の経過（前提事実(3)イ、ウ）

(2) 相殺の抗弁（争点1）—前提事実(4)の被告の相殺（なお、ア、イは選択的主張である。）

ア 自働債権1—不当利得返還請求権の発生（争点1—1）

イ 自働債権2—本件残存燃料代請求権の発生（争点1—2）

(3) 再抗弁（争点2）—不当利得返還請求権及び本件残存燃料代請求権に対して

ア 本件残存燃料に対する商事留置権の成立と被担保債権である本件損害賠償請求権への充当（争点2—1）

イ 本件残存燃料に対する敷金と同様の担保的機能と被担保債権である本件損害賠償請求権への充当（争点2—2）

ウ 本件損害賠償請求権を自働債権とする前提事実(3)エの原告の相殺（争点2—3）

4 争点に対する当事者の主張

(1) 相殺の抗弁（争点1）

ア 不当利得返還請求権の発生（争点1—1）

【被告の主張】

(ア) 定期備船契約においては、燃料は、備船者が自己の負担で購入することとされている一方、定期備船契約が終了して船舶が船舶所有者に返船された場合には、以後、船舶は船舶所有者の指示の下に航行することとなり、返船後の燃料は、船舶所有者が自己の負担で調達することとなる。

しかし、燃料は液体であり、容器に取り分けられて船積みされているわけではないから、返船時に燃料の全量を燃料タンクから抜き取った上で、その後、船舶所有者が新たに給油した燃料のみで航行するということは事実上不可能である。そのため、国際海運実務において、返船時に残存燃料がある場合、備船者は、船舶所有者に対し、残存燃料が入った状態で返船し、船舶所有者は、備船者から、残存燃料を相当額で買い取り、船舶所有者の備船者に対する債権（未払備船料等）も含めて精算するのが慣例である。

これを法的に評価すると、定期備船契約の終了に伴い、備船者が船舶所有者に対し

て返船した段階で、備船者は、船舶所有者に対する、備船者所有に係る残存燃料の引渡請求権を放棄し、これに代えて、備船者は、船舶所有者に対する、残存燃料の代金相当額の不当利得返還請求権を取得することになる。

なお、本件解除及び本件解除により発生した不当利得返還請求権（以下「本件不当利得返還請求権」という。）の準拠法は、①被告は、原告に対し、民事再生法49条1項に基づき、本件解除の意思表示をしたこと、②本件解除の有効性、効果等は、日本の法律である民事再生法の諸規定によつて決定されること、③本件再生手続における再生債務者である被告は、東京地方裁判所の管轄区域内に本店所在地を有する法人であることなどからすれば、法の適用に関する通則法（以下「通則法」という。）8条1項、15条に基づき、日本法である。

(イ) 本件では、被告は、本件解除に基づき、原告に対し、本件船舶を返船することになったところ、返船時、本件船舶には被告所有の本件残存燃料69万9018・14米ドル相当が燃料タンクに残存していた。したがって、本件解除に基づく本件定期備船契約の終了により、被告が原告に対して本件船舶を返船したとき（平成27年10月14日）、被告は、被告の原告に対する本件残存燃料の引渡請求権を放棄し、これに代えて、原告に対し、本件残存燃料代金相当額である69万9018・14米ドルの本件不当利得返還請求権を取得した。

#### 【原告の認否反論】

(ア) 倒産手続において双務契約の解除が行われた場合であっても、債権の価額の算定は、債権の有効性や内容に関する事情であり、国際私法の原則によつて、当該債権の準拠法を適用して決定される。

本件定期備船契約の準拠法は英国法であることに争いはない。不当利得に関する通則法14条、15条によれば、本件定期備船契約が民事再生法49条によつて解除されたとしても、被告の主張する本件不当利得返還請求権の成立及び効力は、英国法に従つて検討されるべきである。

したがって、本件不当利得返還請求権の発生の有無は、英国法を準拠法として判断されるべきところ、被告は、本件不当利得返還請求権について、日本法に基づく主張をするだけで、英国法に基づく主張をしていないから、被告の主張には理由がない。

(イ) 本件残存燃料の代金相当額が69万9018・14米ドルであることは不知。

イ 本件残存燃料代請求権の発生（争点1-2）

#### 【被告の主張】

(ア) 上記アで述べた国際海運取引上の慣習からすれば、本件解除に基づき、原告と被告との間では、返船時に残存燃料がある場合には、船舶所有者は、備船者から、残存燃料を相当額で買い取る旨の合意（以下「本件燃料買取合意」という。）が成立したというべきである。

なお、本件燃料買取合意は、国際海運取引上の慣習に基づき成立するものであるから、いずれの国の準拠法が採用されても、

当該国が契約自由の原則をとり、契約を権利発生原因と認める限り、これを適用した結論は同じであり、準拠法を議論する実益はない。

(イ) 被告は、原告に対し、本件燃料買取合意に基づき、本件残存燃料相当額69万9018・14米ドルの本件残存燃料代請求権を取得した。

#### 【原告の認否反論】

(ア) 国際海運取引上の慣習上、本件燃料買取合意が成立することは否認する。

英国法上、備船者により定期備船契約が解除された場合、船舶所有者は、備船者に対して損害賠償を請求することができる。また、民事再生会社が双務契約を解除する場合には、解除の相手方は、損害の賠償に關して、再生債権者として権利行使ができるが（民事再生法49条5項）、その場合でも、損害の算定は、英国法によつて決められる。

定期備船契約が解除された場合に船舶所有者が備船者に対して請求することのできる損害は、定期備船契約の準拠法である英国法に従い、「将来の船舶所有者の得べき利益から返船時に船に残存していた燃料代を控除したネットの金額」と認定されるのがロンドンの極めて確立した海事仲裁実務である。船舶所有者の備船者に対する解除に基づく損害賠償請求権とは別に、備船者の船舶所有者に対する残存燃料代請求権が発生するわけではない。

日本法により損害を算定した場合でも、船舶所有者の損害は、履行に代わる損害賠償の額から、相手方が債務を免れ又は給付したものの返還を請求し得ることによつて得る利益を差し引いた（損益相殺した）残額であるというのが通説である。

(イ) 本件残存燃料の代金相当額が69万9018・14米ドルであることは不知。

(2) 再抗弁（争点2）

ア 本件残存燃料に対する商事留置権の成立と被担保債権である本件損害賠償請求権への充当（争点2-1）

#### 【原告の主張】

本件船舶返船時の備船者である被告所有の本件残存燃料は、原告と被告との間の定期備船契約という商行為によつて原告が被告のために占有したものであるから、原告は、商法521条に基づき、被告に対し、本件損害賠償請求権を担保するために、本件残存燃料について商事留置権を主張することができる。

被告は、原告に対し、担保物である本件残存燃料を売却したことになるから、民事再生法上の相殺禁止の規定は適用されない。

原告は、担保物の売買の結果発生した、被告の原告に対する本件残存燃料代請求権を、原告の被告に対する本件損害賠償請求権に充当することが当然に認められる。

したがって、本件不当利得返還請求権又は本件残存燃料代請求権は消滅した。

#### 【被告の認否反論】

定期備船契約が終了して船舶所有者に返船された場合の残存燃料は、備船者がその所有権を有するものの、備船者は、当該燃

料を船舶所有者が使用することを許容して燃料の返還請求権を放棄し、これを用いて船舶所有者が船舶を航行させることを許容している。したがって、船舶所有者である原告が、債権の弁済を得るまで本件残存燃料を留置することが、原告の債権を担保することになるという実質を失っており、本件残存燃料の上に留置権が成立することはない。

また、原告が被担保債権として主張している本件損害賠償請求権が発生したのは本件再生手続開始後であるから、本件再生手続において別除権として取り扱われることはない（民事再生法53条1項）。

さらに、本件解除後の本件船舶の航行期間を考えると、原告が、留置権の対象と考えた燃料は、既に費消され、留置権は消滅している。

イ 本件残存燃料に対する敷金と同様の担保的機能と被担保債権である本件損害賠償請求権への充当（争点2-2）

#### 【原告の主張】

定期備船契約において船舶所有者が占有する備船者所有の燃料は、いわば賃貸借契約の敷金と同様の担保的機能を有するから、原告は、本件残存燃料代請求権を、本件損害賠償請求権（逸失利益損害）に充当することができる。

したがって、本件不当利得返還請求権又は本件残存燃料代請求権は消滅した。

#### 【被告の認否反論】

敷金と定期備船契約における燃料とは、取引の内容・性質、目的物の性質・機能等

が全く異なっており、同視できない。

ウ 本件損害賠償請求権を自動債権とする前提事実(3)エの原告の相殺（争点2-3）

#### 【原告の主張】

原告は、前提事実(3)エのとおり、被告による本件残存燃料代請求権を自動債権とする相殺の意思表示（被告の相殺）に先立って、被告に対し、本件損害賠償請求権を自動債権、本件残存燃料代請求権を受動債権として、対当額で相殺する旨の意思表示をした（原告の相殺）。

被告は、原告の相殺が、民事再生法93条1項1号の相殺禁止規定に反し認められないと反論するが、備船契約が終了するときには必ず残存燃料が存在し、その価値も無視できない金額にのぼることから、備船料不払いのまま備船契約が終了する場合には、船舶所有者としては少なくとも残存燃料代に相当する備船料は相殺によって回収できるとの正当な期待を持つ。損害賠償請求権（逸失利益）と燃料代の返還とは、備船者の解除という行為によつて同時に発生するものであり、燃料代に対して担保的機能を認めることは当事者の合理的な意思に沿うものといえる。また、このような相殺が認められないとすれば、経営困難に陥った備船者と定期備船契約を締結する船舶所有者がいなくなり、海運実務に与える弊害が大きい。

したがって、上記のような船舶所有者の相殺への合理的な期待を保護するため、民事再生法93条にかかわらず、原告の相殺の

効力が認められるべきである。

#### 【被告の認否反論】

原告の相殺は、民事再生法93条1項1号によつて禁止されることは明らかであり、同条2項に定める例外規定に該当する余地もない。相殺の合理的期待という抽象的であまい概念により再生債権者間の権利関係を調整することは、再生債権者間の公平、平等な扱いという民事再生法の基本原則を没却する。

また、原告の相殺は、「再生債務者に対して債務を負担する者」が再生手続開始後に再生債権を取得したときに該当し、民事再生法93条の2第1項1号の類推適用によつても禁止される。

#### 第3 当裁判所の判断

1 本件弁済額に係る請求（請求1）の訴えの利益について

本件弁済額は、本件再生計画により確定した債権であるところ、再生債権者表における再生計画の条項の記載は、再生債務者及び再生債権者に対して、確定判決と同一の効力を有する（民事再生法180条1項、2項）。

したがって、再生債権者が、再生債務者に対し、再生計画により確定した再生債権と同一の内容の請求に係る訴えを提起した場合、時効中断の必要性がある場合等を除き、訴えの利益を欠くものといふべきである。

本件において、原告が被告に対し本件弁済額に係る請求（請求1）をすることにつき、時効中断の必要性があるなど、訴えの

利益を肯定すべき事情は見当たらない。したがって、本件訴えのうち、本件弁済額に係る請求（請求1）をする部分は、訴えの利益を欠き、不適法である。

なお付言するに、被告は、答弁書において、本件弁済額に係る請求（請求1）について訴えの利益がないとも思われるとの主張をしていたが、準備書面(1)において、その主張を撤回した。しかし、訴えの利益は、訴訟手続という公の手続を利用する利益が原告にあるかという、公益に関する訴訟要件であるから、被告が上記主張を撤回したからといって、判断ができなくなるものではない。

#### 2 争点1（相殺の抗弁）について

(1) 返船時の残存燃料の取扱いについて  
ア 国際海運取引上の慣習について

前提事実(3)ウのとおり、本件定期備船契約を含む定期備船契約においては、一般に、備船期間中の燃料については備船者が自己の負担で購入することとされているが、契約が終了して返船する際には、船舶に残存する燃料を抜かず船舶所有者が残存燃料を引き取り、船舶所有者が備船者に対して支払うべき残存燃料の代金その他の費用と、備船者が船舶所有者に対して支払うべき未払備船料その他の費用とを差引計算した上で、生じた差額を支払う旨の取引がされている（なお、上記差引計算の法的性質については、当事者間に争いがあることは、前記第2の4(1)ア、イのとおりである。）。

イ 定期備船契約の契約書のひな型につ

いて

また、定期備船契約において通常用いられる契約書のひな型においては、燃料に関して、備船開始（船舶引渡し）の際には、備船者が船舶所有者より船舶に残存する燃料を買い取り、備船終了（返船）の際には、船舶所有者が備船者より船舶に残存する燃料を買い取る、とする旨の定めがされている。

このような定めが定期備船契約の契約書のひな型においてされているのは、弁論の全趣旨によれば、定期備船契約においては、返船した後は船舶所有者が船舶を航行することになるところ、返船時に船舶に残存した燃料を全て取り出して新たに船舶所有者が手配した燃料を給油するというのでは手間や費用の面からしても無駄が多く、現実的ではないとの理由によるものと推察される。そして、この理由は、定期備船契約の上記のような性質に根差すものであるから、基本的に全ての定期備船契約に当てはまるものといえる。

#### ウ 本件定期備船契約について

実際、本件定期備船契約の契約書においても、船舶所有者である原告から備船者である被告に引き渡す際の燃料については、原告から20日前に通知され、根拠づける伝票によって実際の燃料代を被告が原告に支払う形で精算し、被告から原告に返船する際の燃料についても引き渡す際と同様であるが、最寄りの燃料港に到着するために十分な燃料が必要であり、根拠づける伝票によつて実際の燃料代を原告が被告に支払う

形で精算されること、備船者である被告は、返船時における燃料代の見積支払分を、備船料の支払から控除することができることなどが定められている。

#### エ まとめ

上記アないしの慣習や契約書等の記載及びその趣旨に加え、定期備船契約が締結された場合において、返船時に、船舶に残存する燃料の所有権が備船者から船舶所有者に移転し、船舶所有者が残存燃料の代金相当額を負担することの法的根拠を説明するためには、返船時に船舶所有者が備船者から残存燃料を相当額で買い取るとの合意が成立したと解するのが最も合理的と考えられることからすると、本件定期備船契約においても、契約が終了して返船する際に、船舶所有者である原告が燃料の残存した本件船舶の引渡しを受けることにより、原告が、備船者である被告から、本件船舶に残存する燃料を相当額で買い取る旨の本件燃料買取合意が成立したと解するのが相当である。

なお、以上の認定判断は、定期備船契約の意思解釈又は慣習の評価に基づくものであつて、準拠法につき、英国法と日本法のいずれを採用したとしても結論が左右されるものではない。

#### (2) 被告の取得する債権

したがって、被告は、原告に対して本件船舶を返船した際に、本件燃料買取合意に基づき、原告に対し、本件残存燃料代請求権を取得したことが認められ、△証拠略△及び弁論の全趣旨によれば、その金額は69

万9018・14米ドルと認められる。

他方、原告は本件燃料買取合意に基づき本件残存燃料を買い取ったのであるから、原告の本件残存燃料の取得には法律上の原因があるといえる。そのため、被告が原告に対して本件不当利得返還請求権を取得すると認めることはできない。

#### (3) 原告の反論について

##### ア 原告の反論

これに対し、原告は、英国法に準拠した海運実務によつても、日本法に準拠した場合でも、船舶所有者が備船者に対して支払う残存燃料に係る代金は、船舶所有者の備船者に対する定期備船契約の解除に基づく損害賠償請求権の損害の算定に当たり既に控除（損益相殺）されているから、残存燃料代請求権という債権は発生し得ないと反論する。

##### イ 海事仲裁実務等について

しかしながら、原告が、上記主張を裏付ける証拠として提出する仲裁例は、単に、備船者が返船の際に燃料代金を備船料から控除できるといふ、精算が可能であること

を裏付ける記載があるものや、むしろ、船舶所有者が、返船時に残存燃料を買い受けたことにより発生した備船者の船舶所有者に対する債権を、船舶所有者の備船者に対する債権と対当額の限度で相殺し、相殺後の残額を請求することを前提とするものであるから、いずれにせよ、原告の上記主張を裏付けるものとはいえない。

また、原告が証拠として提出した定期備船契約の一般論についての鑑定書は、備船

者による備船料の支払が滞った場合に、船舶所有者は、燃料と未払備船料とを相殺するのが実務であるとしており、本件とは別の定期備船契約に係る鑑定書においても、船舶所有者が、未使用燃料買取義務等の履行として備船者に対して支払うべき額を、備船者の未払備船料と相殺する旨の相殺通知書を送付したとの事実関係を前提としており、それらの鑑定書も、原告の主張を裏付けるものではない。

#### ウ 日本法の損益相殺の法理について

また、損益相殺の法理とは、一般に、債権者が債務不履行によつて利益を得た場合に、当該利益に相当する額を債務不履行に基づく損害賠償の額から控除する法理と解されるところ、船舶所有者は、備船者の債務不履行によつて当然に船舶に残存する燃料の所有権を取得するものではないし、そのように解することも困難であるから、返船時の残存燃料について損益相殺の法理を適用することはできない。

#### エ 原告作成書面について

さらに、原告が作成したと認められる以下のような書面によると、原告自身、本件訴訟を提起する前には、本件定期備船契約が解除された場合であっても、備船者である被告が、船舶所有者である原告に対して、本件残存燃料代請求権を有していることを前提に、原告が被告に対して有する本件損害賠償請求権を自働債権とし、被告が原告に対して有する本件残存燃料代請求権を受働債権として相殺した（原告の相殺）との主張をしていたことが認められる。

## (ア) 相殺通知書の記載

原告は、前提事実(3)エの原告の相殺の際、被告に対して送付した相殺通知書において、本件定期備船契約の「解除に基づく過失利益に関する損害賠償請求権」(本件損害賠償請求権)を自働債権とし、本件船舶の返船時における「残存燃料油等の債権」69万9018・14米ドル(本件残存燃料代請求権)を受働債権として、両債権を対当額で相殺する旨記載している。

## (イ) 再生債権届出書の記載

原告は、前提事実(3)オで本件届出債権を届け出た際の再生債権届出書には、既に上記相殺通知書により、「燃料代金支払債務と定期備船契約の解約に基づく損害賠償請求権」とを相殺している」などと記載している。

オしたがって、原告の上記反論を採用することはできない。

## 3 争点2(再抗弁)について

(1) 商事留置権に関する原告の主張(争点2-1)について

原告は、本件残存燃料について本件損害賠償請求権を被担保債権とする商事留置権が成立し、本件残存燃料を被告から買収した結果発生した本件残存燃料代請求権を、被担保債権である本件損害賠償請求権に充当することができると主張する。

しかしながら、商事留置権の目的物は、債務者が所有する物に限られるところ、上記2(1)のとおり、原告は、被告から本件船舶の返船を受ける際に、本件買取合意により本件残存燃料を買い取っており、本件残

存燃料の占有を取得すると同時にその所有権を取得しているから、本件残存燃料について、原告の債権を被担保債権とする商事留置権は成立しない。

したがって、原告の上記主張は採用できない。

(2) 敷金に関する原告の主張(争点2-2)について

原告は、本件残存燃料が賃貸借契約の敷金と同様の担保的機能を有するから、燃料代相当額を本件損害賠償請求権に充当することができると主張する。

しかしながら、船舶の残存燃料は、備船料等の担保のために船舶所有者に引き渡されるものではなく、これを賃貸借契約の敷金と同視する旨の原告の主張は、独自の見解に基づく主張であって、採用することができない。

(3) 相殺に関する原告の主張(争点2-3)について

ア 民事再生法93条1項1号の相殺禁止規定との関係について

原告は、被告による本件残存燃料代請求権を自働債権とする相殺の意思表示(被告の相殺)に先立つ、原告の相殺により、本件残存燃料代請求権は消滅したから、被告の相殺には効力がない旨主張する。

しかし、上記2(1)の認定判断のとおり、本件残存燃料代請求権は、本件再生手続の開始後である平成27年10月14日に、被告が原告に対し本件船舶を返船した際に発生したものであるから、原告の相殺は、再生手続開始後に再生債務者に対して負担した債

務を受働債権とする相殺であって、民事再生法93条1項1号の相殺禁止の規定に抵触し、効力を有しないものと認められる。

## イ 相殺への合理的期待について

この点、原告は、船舶所有者の相殺への合理的期待を保護するため、民事再生法93条の規定にかかわらず、相殺が認められるべきであると主張する。具体的には、船舶所有者が、定期備船契約を、民事再生手続開始前に解除した場合に、法的制限に縛られることなく、燃料代と逸失利益を控除(相殺)することができるとし、民事再生手続開始後に解除した場合に、民事再生法93条の相殺禁止規定により、燃料代は全て支払うことになる一方で、逸失利益は再生債権として数パーセントの配当しか受けることができないことになれば、経営不振に陥った定期備船者との間で定期備船契約を継続することで、そのような定期備船者を救済しようとする船舶所有者がいなくなり、かえって、再生しようとする定期備船者は消滅せざるを得なくなり、海運実務に与える弊害が大きいというものである。

そこで、船舶所有者の相殺への期待という点について検討すると、確かに定期備船契約における前記慣習等を前提とした場合、船舶所有者において、返船時における定期備船者に対する債権を自働債権とし、残存燃料代請求権を受働債権として、相殺することにより、債権を回収することについて、事実上の期待を有する余地はある。

しかしながら、まず、民事再生法は、経済的に窮境にある債務者とその債権者との間の民事上の権利関係を適切に調整し、もって当該債務者の事業又は経済生活の再生を図ることを目的としており(1条)、また、手続開始段階では、全ての再生債権者が債権全額の満足を得ることができない状況に至っていることから(33条1項)、再生手続においては、再生債権者間の平等を図る必要がある。

そして、通常であれば、債権者は、債務者に対する債権を自働債権とし、自己の債務と相殺することにより、自己の債権の満足を得ることができ、相殺による債権回収(担保的機能)に対する期待を有しているところ、自働債権の債務者が再生債務者である場合に、債権者による相殺を認めなければ、債権者は、再生手続による権利行使をすることができず、債権全額の満足を全額履行しなければならぬこととなる。他方、債権者による相殺を無制限に認めれば、再生債務者の事業又は経済生活の再生を図るという目的を達することができない。

このような観点から、民事再生法は、再生債権者が、再生手続開始当時再生債務者に対して債務を負担し、かつ、再生債権届出期間の満了前に相殺適状が生じた場合で、再生債権届出期間満了までの期間に限り、再生債権者による相殺を認め(92条)、それと時的に対応する形で、再生債権者が、再生手続開始後に再生債務者に対して債務を負担した場合には、再生債権者

の主観を要件とすることなく、一律に、再生債権者による相殺を禁止したものである（93条1項1号）。これは、再生手続が開始された以上、再生債務者の再生のために、手続の中で再生債務者、再生債権者等の関係者間の権利調整を図ることが、個別の再生債権者の相殺への期待保護に優先するという趣旨の表れといえる。

そのため、再生債権者が再生債務者に対する債務を負担した時期が、再生手続開始前か開始後かによって、再生債権者による相殺の可否が分かれるという制度によって、事実上、原告が主張するような海運実務への影響があるとしても、上記のような趣旨からすればやむを得ないことであって、本件において、原告の相殺が認められることにはならない。

したがって、原告の上記主張は採用できない。

ウ その他の主張について

このほか、原告は、民事再生法93条1項1号は、再生手続開始後に債権債務の双方が発生した場合の相殺は禁止していないとか、外国法における相殺は禁止していないなどとも反論するが、いずれも独自の見解であり、採用することはできない。

4 本件共益債権に係る請求（請求2）について

上記2のとおり、被告は、本件船舶の返船の際、原告に対し、本件残存燃料の代金相当額である69万9018・14米ドルの債権（本件残存燃料代請求権）を取得し、前提事実(4)のとおり、平成29年4月3日、原

告に対し、本件残存燃料代請求権を自働債権とし、本件弁済額（3090万0096円）及び本件共益債権（6万8455・55米ドル）を受働債権として、対当額で相殺する旨の意思表示をした（被告の相殺）。

したがって、本件共益債権は消滅したから、原告の本件共益債権に係る請求（請求2）には理由がない。

なお付言するに、上記のとおり、被告の相殺により本件弁済額に係る債権も消滅したと認められるところ、被告において、仮に本件再生計画の債権者表の記載についてその執行力の排除を求めたい場合には、別途請求異議の訴え等により執行力の排除を求めるべきであって、本件弁済額に係る請求（請求1）の訴えの利益が認められることにはならない。

#### 第4 結論

以上によれば、原告の本件弁済額3090万0096円及びこれに対する平成28年7月14日から支払済みまで商事法定利率年6分の割合による金員の支払を求める請求に係る部分は不適法であるから却下することとし、原告のその他の請求は理由がないから棄却することとして、主文のとおり判決する。

（裁判長裁判官 原克也 裁判官 砂古剛 小久保珠美）

## 労働

▽長期間にわたって1か月当たり250時間を超える時間外労働に従事していた調理師が、ウイルス性の劇症型心筋炎を発症したことについて、業務起因性が認められた事例

遺族補償給付等不支給処分取消請求事件 大阪地裁平29(ワ)34号 令  
1・5・15民5部判決、認容（控訴）

1 本件は、A社の経営するレストランで、調理師として勤務していたP<sub>2</sub>の配偶者であったXが、P<sub>2</sub>が劇症型心筋炎（本件疾病）を原因として死亡したのはA社における長時間労働等の過重業務が原因であると主張して、遺族補償年金等の支給を申請したが、不支給とされたことから、遺族補償年金等の各不支給処分（本件各処分）の取消しを求めた事案である。

2 本件疾病は、ウイルス感染によって引き起こされたものであると認められるところ、Xは、P<sub>2</sub>が本件疾病を発症する前の12か月間において、1か月当たり平均約272時間もの時間外

労働に従事していたことなどから、P<sub>2</sub>の免疫力が低下し、その結果として、ウイルスへの感染、症状の重篤化が起り、本件疾病を発症したのであるから、同発症は、P<sub>2</sub>の業務に起因するものであると主張した。これに対して、

Yは、(1)長時間労働等の過重労働による疲労や睡眠不足がウイルスに対する免疫機能に与える影響については、科学的研究によっても明らかになっておらず、長時間労働等の過重労働による免疫力の低下・易感染性は、未検証の仮説であって、現状では、長時間労働等の過重労働が、免疫機能を抑制する可能性があるというにとどまること、

(2)平成13年12月12日基発1063号「脳血管疾患及び虚血性心疾患（負傷に起因するものを除く。）の認定基準について」（認定基準）等においても、外因であるウイルスによる感染症である心筋炎は、業務による過重負荷との関連を評価する認定基準の対象疾病としては想定されていないことなどを理由として、本件疾病の発症は、業務との間に因果関係が認められず、業務に起因するものとはいえない旨主張した。

3 本判決は、まず以下の点について認定した。すなわち、(a)レストランの警備システムの記録等により、P<sub>2</sub>が、本件疾病発症までの約12か月間に従事した1か月当たりの平均時間外労働