

判例時報

平成24年5月1日号

判例 評論

No.639

<最新判例批評>

高木 光 今村 与一 前田 陽一 渡部美由紀

野村 秀敏 今井 猛嘉

判 決 録

<行 政>	1 件	.....	3
<民 事>	9 件	.....	26
<知的財産権>	4 件	.....	79
<勞 働>	1 件	.....	121
<刑 事>	1 件	.....	139
◆最高裁判例要旨(平成24年2月分)		.....	142

No.

2142

旬 刊

定価 1400 円

本体1333円

—細目次は次頁—

判例時報社

▽港の岸壁に着岸して積荷の陸揚げ作業中の船舶のクレーンが損傷を受けた事故について、陸上のクレーンが衝突して発生したものであり、陸上のクレーン作業員に過失があるとして、その使用者の責任が認められた事例

損害賠償請求事件、東京地裁平二〇(ワ)一〇五〇号、平23・2・22民四八部判決、一部認容、一部棄却(控訴(和解))

△参照条文△ 民法七〇九条・七一五条

△当事者△ 原告 マイダス・ライ

ン・エス・エイ

同代表者 大河内 源 二

同訴訟代理人弁護士

松 井 孝 之

同 黒 澤 謙 一 郎

同訴訟復代理人弁護士

竹 谷 光 成

同補佐人 赤 地 茂

被告 山九株式会社

同代表者代表取締役

中 村 公 一

△ほか一名△

上記兩名訴訟代理人弁護士
鶴岡 誠

同補佐人 下村 功

【主文】 一 被告らは、原告に対し、連
帯して金七〇三万〇八八〇円及びこ
れに対する平成一七年一月二一日か
ら支払済みまで年五分の割合による
金員を支払え。

二 原告のその余の請求を棄却する。
三 訴訟費用は、これを八〇分し、そ
の六七を被告らの連帯負担とし、そ
の余を原告の負担とする。

四 この判決は、第一項に限り、仮に
執行することができる。

【事実及び理由】 第一 請求

被告らは、原告に対し、連帯して金八三
八万〇八八〇円及びこれに対する平成一七
年一月二一日から支払済みまで年五分の割
合による金員を支払え。

第二 事案の概要

一 本件は、機船プライト・オーシャン
二号（「BRIGHT OCEAN II」以下「本
船」という。）が木更津港新日鐵君津製鐵
所中央岸壁（以下「本件岸壁」という。）
に着岸して積荷の陸揚げ作業をしていた
際、被告山九株式会社（以下「被告山九」
という。）から被告山九東日本サービス株
式会社（以下「被告山九東日本」という。）
に出向中であつた作業員の過失によって本
件岸壁の陸上クレーンが本船の船上クレー
ンに衝突する事故が発生したとして、本船
を所有する原告が、被告らに対し、民法七
一五一条一項に基づき、損害賠償金八三八万

〇八八〇円及びこれに対する不法行為の日
である平成一七年一月二一日から支払済み
まで民法所定の年五分の割合による遅延損
害金の連帯支払を求めた事案である。

二 前提事実（当事者間に争いがな
い、以下の各項に掲記の証拠及び弁論の全
趣旨により容易に認定することができる事
実）
（1）当事者等
ア 原告は、パナマ共和国法に準拠して
設立された同国法人であり、本船を所有し
ている。
イ 被告山九は、港湾運送事業・海運業
などを営む株式会社であり、荷主である新
日本製鐵株式会社（以下「新日鐵」とい
う。）から請け負つて、木更津港新日鐵君
津製鐵所岸壁（本件岸壁はその一部であ
る。）における荷役業務を行つていた。
ウ 被告山九東日本は、被告山九の子会
社であり、被告山九が請け負つた木更津港
新日鐵君津製鐵所岸壁における荷役業務に
ついて、被告山九の下請として自己の雇用
する港湾労働者を使用して行つていたほ
か、被告山九の港湾荷役作業に対して監督
を行つていた。
エ 甲野太郎（以下「本件作業員」とい
う。）は、被告山九から被告山九東日本に
出向し、被告山九東日本が雇用する港湾労
働者である。
（2）本船上に設置されたクレーンの構造
等

ア 本船上には複数のクレーン（デッキ
クレーン）が設置されており、そのうち最

も船首側のもの（第一号クレーン。以下
「本船クレーン」という。）は、本船の複
数の船倉のうち最も船首側のもの（第一号
船倉。以下「本件第一船倉」という。）に
係るハッチと、船首側から二番目の船倉
（第二号船倉）に係るハッチの間に設置さ
れている。

イ 本船上に設置された複数のクレーン
は、それぞれ、回転台（ターンテーブル）
の上に固定されており、同じく回転台に固
定されている減速機の油圧システムによつ
て旋回する。

すなわち、上記減速機の油圧モーターが
インプットシャフトを回転させることによ
り、順次、減速機ギア及びアウトプットシ
ャフトが回転し、アウトプットシャフトに
固定されている歯車（以下「ピニオン」と
いう。）も回転する（減速機の構造は、別
紙一記載のとおり）。上記回転台は、本船
に固定されているターンテーブルベアリン
グの上に乗っており、ピニオンは、ターン
テーブルベアリングの内側にある歯車（以
下「TIB内歯車」という。）とかみ合つ
ているため、上記のとおりピニオンが回転
することによって回転台が回転し、それに
伴つて本船上に設置されたクレーンも旋回
することになる。

なお、回転台を上空側から見た場合、ピ
ニオンが右回転（時計回りに自転）をする
と、回転台は左回転（反時計回りに自転）
をする関係にある（旋回の仕組みは、別紙
二記載のとおり）。

ウ 本船上に設置されているクレーンの

ジブ（腕木）は、本船が航行しているとき
は、船倉のハッチの真上に位置するジブレ
ストと呼ばれる場所に船首又は船尾方向に
格納されている。また、港湾実務上、本船
が岸壁に着岸し、陸上クレーンが荷役作業
を行つているときは、同作業の妨げとなら
ないよう、本船上に設置されているクレー
ンのジブを海側に振り出した位置で停止さ
せることとされている。

（3）本件岸壁に設置されたクレーンの構
造等

ア 本件岸壁に設置されたクレーン（ア
ンローダー。以下「本件陸上クレーン」と
いう。）は、海側に突き出ている部分（い
わゆる横桁）の下に運転席（以下「本件運
転席」という。）が設置されており、本件
運転席からの操作により、上記横桁からワ
イヤードつるされているグラブバケットを
上下（天地方向）に移動することができ
る。また、本件運転席やグラブバケットを船の
左舷、右舷方向に移動することができ、こ
れらの動きによって船倉から貨物を搬出す
る（本件陸上クレーンの外観（本件陸上ク
レーンを船尾方向から見たもの）は、別紙
三記載のとおり）。また、船倉内の貨物の
位置や形状等を考慮し、本件運転席からの
操作により、上記横桁を、船首、船尾方向
に移動させて作業を進める。なお、本件陸
上クレーンには、本件岸壁のレール上に設
置されたストライカーに接触すると自動的
に停止するリミット・スイッチと呼ばれる
構造が設けられており、被告らは、上記横
桁が船上の障害物に衝突することを防止す

るため、船舶が着岸した後、本件岸壁のルール上にストライカーを設置し、本件陸上クレーンの移動範囲を制限している。

イ 本件運転席の正面は、陸上から見て右側を向いているから、後記(4)のとおり右向きに着岸した本船の本件第一船倉の荷役作業を行う場合、本件運転席で操作をする作業員は、本船クレーンを背にして、本件陸上クレーンの運転操作をすることになる。

(4) 本船は、平成一七年一月二〇日午前一〇時ころ、右舷側を接岸して、本件岸壁に着岸した。

本船クレーンがほぼ左舷正横の方向に振り出された後、被告山九は、同日から、本船の積荷(コークス)の陸揚げ作業を開始した。

本件第一船倉の荷役作業は、同月二一日午前五時四〇分ころから開始され、同日午前七時三〇分ころからは、本件作業員が担当していた。その具体的態様は、本件作業員が本件陸上クレーンを操作し、本件第一船倉内から積荷を陸揚げするというものであった。

(5) 平成一七年一月二一日午前七時三五分ころ、本件岸壁において、本船クレーンのジブの根元側から見て右側の面に、本件作業員が操作していた本件陸上クレーンが接触する事故(以下「本件事故」という。)が発生した。ただし、本件事故の具体的な態様については、争いがある。

(6) 本船クレーンには、本件事故の直後、次の損傷(以下、これらをまとめて

「本件損傷」という。)が存在した。

ア 内部の主な損傷は、以下のとおりである。

① TTB内歯車三枚が損傷していた。

② ピニオンの歯車三枚が損傷していた。

③ 減速機アダプタ(ギアを含む)が損傷し、減速機シーケンスが上下に割れていた。

イ 外部の損傷は、以下のとおりである(ただし、被告らは、このほかにも存在すると主張している。第三の一(6)参照)。

① ジブの根本から先端方向に向かつて、ジブの全長の三分の一程度のところに、くぼみ及び塗装剝離が生じていた。

② ジブの根本から先端方向に向かつて、ジブの全長の三分の二程度のところに、くぼみ及び塗装剝離が生じていた。

(7) 平成一七年一月二二日午前八時二〇分から同一〇時三〇分までの間、荷役作業中、本船クレーンがほぼ左舷正横の方向から時計回りに旋回し、本件第一船倉の上に移動したために荷役作業が中断した。

三 争点及び当事者の主張

(原告の主張)

ア 本件事故は、本件作業員が、第一ハッチの船尾側にある貨物を荷揚げしようとして、グラブバケットが開いた状態で本件陸上クレーンを本船の船尾方向に後退させたところ、本件陸上クレーンが後退し過ぎ

たことにより、又は本件陸上クレーンが本船クレーンに接近したときに何らかの原因でグラブバケットが振れたことにより、左舷正横の方向を向いて停止中の本船クレーンに本件陸上クレーンが衝突したものである。

本船クレーンは、本船が本件岸壁に着岸した直後、左舷正横の方向に振り出された状態で固定され、それ以降は、電動機が停止し、油圧ロックが掛かった状態であったから、本船クレーンの方が旋回して本件陸上クレーンに衝突することはない。

イ 本件事故によって本船クレーンの内部に激しい損傷が生じたのは、本件事故発生時において、本船クレーンのブレーキや油圧ロックが解除されておらず、TTB内歯車とピニオンがしっかりとロックされていたときに衝撃が加わったことを示すものであり、本件事故は、本船クレーンが旋回して本件陸上クレーンに衝突したのではなく、停止中の本船クレーンに本件陸上クレーンが衝突したものである。

TTB内歯車の損傷箇所とピニオンの損傷箇所の位置関係(本船クレーンを左舷正横の方向に旋回させたとき、ピニオンがTTB内歯車の損傷位置にあること)からすれば、本件損傷が生じた当時、本船クレーンが左舷正横の方向を向いた状態であったことは、明らかである。

TTB内歯車の損傷は、歯の左右両面に存在している上、中央の歯車の曲損は、歯元側から見て左側の面に強い力が加わったことを示している。

これらの事実は、左舷正横の方向を向いていた本船クレーンのジブの根元側から見て右側の面に、左方向(反時計回り)の衝突の力が加わったことと整合するものである。

ウ 本船クレーンが、本件岸壁に着岸する前から故障していた事実はない。本船クレーンは、ピニオンが損傷している場合には、減速機の油圧システムを用いて正常に旋回させることは不可能であるが、本件事故前日に本件岸壁に着岸した際には、減速機の油圧システムを用いて海側(左舷正横の方向)に旋回させている。この時点で本船クレーンに異常はなく、それから本件事故が発生するまでの間に異常が生じたこともない。

エ 確認書(乙一号証)は、本船の船長が、事実関係を適切に把握することなく、優越的地位にある被告らから求められるままに署名をしたものであり、翌日、現認書(甲一二号証)によって内容が変更されている。

また、「accident」には、事故という意味しかなく、起因という意味はないから、乙三号証中「Discharging work was stopped by an accident of Ship's Crane.」は、「荷役作業は船のクレーンとの事故によって中断した」と訳すのが正しい。

(被告らの主張)

ア 本船クレーンのジブは、荷役作業中は、本船クレーンのマスト(帆柱)よりも更に海側(左舷正横の方向)になければならないから、本件陸上クレーンが後退し過

きたのであれば、本件陸上クレーンの運転席は、本船クレーンのジブよりも先に本船クレーンのマストと衝突するはずである。しかしながら、本船クレーンのマストに損傷があったという報告は一切ない。

したがって、本件陸上クレーンが後退し過ぎたとする仮定は成り立たない。

本件事故は、本船クレーンが、何らかの事由で管理不備の状態にあつたため、突如、時計回りに旋回し、本件運転席の海側にある投光機のソケット部に接触して、同ソケットの曲損が生じたものである。

これは、本船クレーンのジブの右側についている二か所の接触痕が、本船クレーンのジブが本件第一船倉の方向に旋回して本件陸上クレーンのグラフケットに二回衝突したと考えられる位置と一致することや、本件運転席下部に付いている接触痕も、本船クレーンのジブが本件第一船倉の方向に旋回した際、ジブを支持しているワイヤロープが投光器と接触して生じたものであることをもって裏づけられる。

イ 本件事故においては、左舷正横の方向を向いていた本船クレーンのジブの根元側から見て右側の面に、左方向（反時計回り）の衝突の力が加わったのであるから、ジブ及び回転台は、根元側から見て左方向（反時計回り）に回転しようとする。この場合には、ブレーキが正常に作動して固定されていたのであれば、TTB内歯車の歯元側から見て左側の面に第一撃が加わることになるから、同面に明確な損傷がなければならぬ。しかしながら、甲一八号証の

二から六までの写真によれば、TTB内歯車の歯元側から見て左側の面には明確な損傷が認められず、逆に同右側の面が明確に損傷している。

以上のとおり、TTB内歯車の損傷状況と、本件事故における本船クレーンと本件陸上クレーンの衝突態様とは一致しないから、本件損傷は、本件事故とは別の機会に生じたものである。

ウ 本船クレーンは、本件事故の発生前から故障していた可能性がある。

原告主張の最終検査は、本件事故から約半年前のものである。

本船の乗組員は、本件事故当日の午前八時ころから、チェーンブロック等を用いて、本件第一船倉上に位置していた本船クレーンのブームを左舷正横の方向に旋回させる作業をしているし、本件事故の翌日も、本船クレーンが本件第一船倉上に移動してしまつたため、上記同様にチェーンブロック等を用いて本船クレーンを移動させている。

したがって、本船が本件岸壁に着岸した際も、チェーンブロック等を用いて本船クレーンを左舷正横の方向に旋回させることは可能である。

エ 本船の船長は、本船クレーンが突然動き出したこと、全ての損害は船側で支払わなければならないことを記載した書面（乙一号証）に關係者とともに署名をしており、また、翌日作成した書面（乙三号証）においても、荷役作業が止まつたのは船のクレーンに起因するものであること

（Discharging work was stopped by an accident of Ship's Crane.）を認めており、本船側の責任を認めている。

原告は、乙一号証の作成に当たり、本船の船長が事実を確認できなかったと主張するが、本船の乗組員が事故直後に本船クレーンの操作ハンドルが中立位置にあつたことを確認し写真撮影をしたのであれば、本船の船長が、本船クレーンが突然動き出した旨という本船側の責任を認めることはありえない。

なお、甲一二号証を作成したのは、本船の船長が、出航直前になつて、これを作成しなければ本船を出航させないと言ひ出したために作成されたものである。

(2) 被告らの責任

(原告の主張)

本件作業員は、本件陸上クレーンを作動させて、本件岸壁に着岸している本件第一船倉から積荷であるボックスを陸揚げするに当たり、上下前後左右を注視し、本件陸上クレーンが、本船や本船クレーン等と接触しないよう注意義務があつたにもかかわらず、これを怠り、漫然と本件陸上クレーンを作動させた過失により、本件事故を発生させたものである。

被告らは、本件作業員を使用し、指導監督してその事業を執行しており、使用者責任として不法行為責任を負う。また、被告山九は、本件作業員に対する管理責任により、不法行為責任を負う。

(被告の主張)

前記(1)のとおり、本件事故は、本件作業

員の過失によつて発生したのではないから、被告らは責任を負わない。

(3) 損害額

(原告の主張)

原告は、本件事故により、別紙四記載①から③までのとおり、修理費用等六三三万〇八八〇円及び弁護士費用二〇〇万円（合計八三三万〇八八〇円）の損害を受けた。

(被告らの主張)

原告の損害額については、知らない。

第三 当裁判所の判断

一 本件事故の態様及び本件事故と本件損害との関係（争点(1)）について

(1) 本件損傷のうち内部の主な損傷は、TTB内歯車三枚、ピニオンの歯車三枚及び減速機の損傷であるところ、証拠略によれば、これらは各別に生じたものではなく、本船クレーンに何らかの外力が加わつたことにより、同時に生じたものであることが認められる。

(2) 本件事故の発生前に本件損傷が生じた可能性について

被告らは、本船クレーンが本件事故の発生前から損傷していた可能性を指摘する。しかしながら、本船クレーンが本件事故の発生前から損傷していたことを示す証拠は全く存在せず、証拠略によれば、平成一六年八月二日に本船クレーンの検査を受けた際、本件損傷等の異常は報告されておらず、その後、本件事故が発生するまでの間に事故等の報告はされていなかったことが認められる。

そして、証拠略によれば、本件損傷

が生じている場合には、本船クレーンを減速機の油圧システムによって旋回させることはできないこと、本船クレーンを手動で旋回させるには、チェーンブロック等を用いなければならないことが認められるのであるから、仮に、本船が本件岸壁に着岸する前から本件損傷が生じていたのであれば、上記着岸後、本船クレーンはチェーンブロック等を用いて手動で海側に旋回されたことになるが、そのような作業が行われたことを裏付ける証拠は何ら提出されていない。かえって、△証拠略に照らせば、

上記着岸時、本船クレーンは、減速機の油圧システムによって旋回されたことが認められる。

以上によれば、本船クレーンが本件事故の発生前から損傷していたとは認められな

い。

これと異なる被告らの上記主張は、採用することができない。

(3) 本件損傷が発生した状況について

△証拠略によれば、①減速機を用いて本船クレーンを旋回させているときなどブレーキが掛かっている状態の外力を受けた場合には、安全弁が働いて外力を逃がすため、原則として減速機等が損傷を受けることはなく、仮に、この場合において減速機等が損傷を受けるときには、安全弁を含む油圧系統も損傷を受けると考えられること、②ブレーキが掛かっている状態の外力を受けた場合には、安全弁が働かないため、外力を逃がすことができず、これによって減速機等が損傷を受けることがある

こと、③本件事故後において安全弁を含む油圧系統は損傷を受けていなかったことが認められる。

そうすると、本件損傷は、本船クレーンのブレーキが掛かっている状態で外力を受けたために生じたものと認められる。

イ そして、△証拠略によれば、①T B内歯車は全部で一九枚であり、したがって、歯車一枚で約三・〇二五度の旋回に相当すること、②T B内歯車の損傷箇所は、ジブ格納位置から数えて三二枚目から三四枚目までであること、③本船クレーンのジブがジブレストに格納されているとき、その中心線は船尾方向から約七・三度右舷側にあること、④ピニオンがT B内歯車の損傷位置にあるとき、ピニオンの損傷した歯車がある部分がT B内歯車と接する状態となることと認められる。

そうすると、本件損傷が生じた当時の本船クレーンのジブの中心線は、ジブ格納位置から約九六・八度から約一〇二・九度まで回転させた位置であり、ほぼ左舷正横の方向（船首方向を〇度、船尾方向を一八〇度、左舷正横方向を二七〇度として、約二六九・五度から約二七五・六度まで）を向いていたものと認められる。

ウ したがって、本件損傷は、本船クレーンがほぼ左舷正横の方向を向いてブレーキが掛かった状態にあるときに生じたものであることが認められる。

(4) まとめ

以上、本件損傷のうち内部の損傷は同時に生じたものであること、本船クレーンが

本件事故の発生前から損傷していたとは認められないこと、本件損傷は、本船クレーンがほぼ左舷正横の方向を向いてブレーキが掛かった状態にあるときに生じたことという事実を勘案すれば、本件損傷は、原告主張のとおり、本件陸上クレーンが、ほぼ左舷正横の方向を向いて停止していた本船クレーンのジブに衝突した本件事故によって生じたものであると認めるのが相当である。

(5) 被告らの主張の検討

ア 前記(4)の認定に対し、被告らは、左舷正横の方向を向いている本船クレーンに本件陸上クレーンが衝突する場合、本船クレーンのジブが先細りになっているため、本件陸上クレーンのグラブバケットの四角のうちの陸側の角が接触することになるところ、同グラブバケットの接痕は海側の角であるから、本船クレーンの向きは左舷正横の方向でなかったと考えられる旨主張し、乙一七号証にはこれに沿う記載部分がある。

しかしながら、△証拠略によれば、本船クレーンのジブの角度は約八度（中心線から各約四度）であると認められるのであり、前記(3)で認定した本件損傷が生じた当時の本船クレーンのジブの中心線の方向（約二六九・五度から約二七五・六度まで）からすれば、本船クレーンのジブの根元側から見て右側の側面が、本件陸上クレーンの横桁と並行あるいはこれより海側に

上クレーンのグラブバケットの海側の角が陸側の角よりも先に本船クレーンのジブと接触することはあり得なかつたとする被告らの上記主張は、採用することができない。

イ また、被告らは、T B内歯車の損傷状況からすれば、本船クレーンのジブを根元側から見た左側の面に外力が加わったのであり、本件損傷は、本件事故とは別の機会に生じたものである旨主張し、これに沿う△証拠略もある。

しかしながら、被告らの主張は、甲一八号証の二から六までの写真及び甲五六号証の報告書の記載において、T B内歯車の歯元側から見て左側の面には明確な損傷が認められず、逆に同右側の面が明確に損傷していることを主たる根拠とするものであるところ、△証拠略によれば、損傷したT B内歯車は、歯元側から見て左右両面に損傷があり、中央の歯車については、全体が歯元側から見て左から右にゆがんでおり、その歯元側から見て左側の面に強い衝撃が加わったものと考えられる損傷があり、その他の歯車についても、その歯元側から見て左側の面に大きな力が複雑に加わったことをうかがわせる損傷があることが認められる。

また、被告らは、本船クレーンのジブには、原告が指摘する二か所の傷（ジブを根元側から見た右側の面のもの）のほか、少なくとも、ジブを根元側から見た左側の面に一か所の傷がある旨主張する。

確かに、△証拠略によれば、被告らの

主張するとおり、本船クレーンのジブには、少なくとも上記三か所の傷があることが認められるから、本件損傷を生じさせるほどの大きな外力が生じたことを示す新しい傷は上記二か所の傷（ジブを根元側から見た右側の面のもの）しか存在しない旨の原告の主張は採用することができない。

しかしながら、被告らの主張は、原告の指摘する上記二か所の傷が本件事故によって生じたものであることを否定するものではないから、本件損傷が本件事故によって生じた旨の前記(4)の認定を左右するものではない。

ウ さらに、被告らは、本船クレーンのジブ及び本件陸上クレーンのグラブパケットの損傷の程度からすると、本件損傷が生じるほどの大きな衝撃が加えられたとは考えにくい旨をも主張し、証人丁原はこれに沿う証言をしており、乙二一七号証にはこれに沿う記載部分がある。

しかしながら、証人丁原の証言は、具体的な経験や計算に基づくものではなく、また、証人丁原が証言後に作成した乙二一七号証には計算式を基にした被告主張内容に沿う記載がされているが、計算の前提とされた衝突時間、最大衝突力の値について疑問を呈する証拠（甲一〇一七号証）がある上、証人丁原は、条件がはっきりしないから計算までしていない旨を証言していたところである。加えて、△証拠略△によれば、TTTB内歯車の損傷の向きは上部、中央部及び下部で異なっていること、ピニオンの歯の欠け方も上部と下部で大きく異なっ

ていることが認められるのであるから、ピニオンに加わった力の大きさや向きは上部と下部で異なっていたものと考えられ、この原因が、証人乙山や証人丙川が指摘するパツクラッシュと呼ばれるわずかな隙間の影響やピニオンが傾いたことによるものであるとはにわかに断定し難いが、少なくとも、ピニオンとTTTB内歯車に対する力の加わり方は相当に複雑なものであったものと認められる。そうすると、本件事故における衝撃の程度等について、ピニオンの歯に水平方向の衝撃力が加わったこと等を前提とする乙二一七号証に記載の数値計算で十分に検討されているのかについては、大いに疑問があるといわざるを得ず、これを容易に採用することはできない。

したがって、本件損傷が本件事故によって生じることが物理的にあり得ないとする被告らの上記主張は、採用することができない。

エ 被告らは、本件陸上クレーンは、リミット・スイッチにより、それぞれのハッチにある積載物を荷役、陸揚げするために必要な範囲外には移動することができないから、正規の位置にある本船クレーンと本件陸上クレーンが衝突することはあり得ない旨主張する。

しかしながら、リミット・スイッチを動作させるためのストライカーを設置した根拠として被告らが提出するストライカーの設置表（乙七号証）によれば、ストライカーは、設置作業者の目測により設置することとされているのであるから、設置作業者

が目測を誤ってストライカーを設置した可能性を否定することはできない。本件作業員の陳述書（乙二一七号証）及び戊田春夫の陳述書（乙一三三三号証）によれば、本件陸上クレーンの運転者が交代する場合は、その都度、ストライカーの設置位置を船内作業主任者が確認する旨の記載があるが、ストライカーの設置表（乙七号証）には、本件作業員が運転を交代した本件事故当日の午前七時ころにストライカーの設置位置を再度確認した旨の記載はなく、他にこれを裏づける証拠もないので、にわかに信用することができない。

したがって、被告らの上記主張は、採用することができない。

なお、原告は、ストライカーの設置表（乙七号証）に描かれているイラストと本船では船倉及びハッチの数が異なり、同表は本船のものではない旨主張する。

しかしながら、同表には、船名として本船の名前が記載されており、またハッチ番号として「1H」から「5H」までの記載があることが認められるのであるから、イラストの船倉及びハッチの数が本船のもので異なることをもって同表が本船のものではないと判断することはできず、原告の主張は、採用することができない。

オ 被告らは、本船の船長が、本船クレーンが突然動き出したこと、荷役作業が止まったのは船のクレーンに起因するものであることなど、本船側の責任を書面（乙一七号証、乙三三三号証）で認めている旨主張す

る。

しかしながら、上記書面の記載は、本件事故が、停止していた本船クレーンのジブに本件陸上クレーンが衝突したものであるとの前記認定を左右するものではない。

また、被告は、本船クレーンが突然動き出して本件陸上クレーンに衝突した旨主張し、本件作業員の陳述書（乙二一七号証）は、これに沿う記載部分がある。しかし、本船クレーンのジブがほぼ左舷正横の方向を向いて停止していた際に本件損傷が生じたことは前記認定のとおり明らかである。本件事故によって減速機等が損傷したと、本件事故発生時に本船がおもて脚の状態（船首側が船尾側よりも沈んでいる状態）であったこと、本件事故の翌日には、本船クレーンがほぼ左舷正横の方向から時計回りに旋回し、本件第一船倉の上に移動していること（前記前提事実(7)）からすれば、本件事故発生後、本船クレーンが上記同様に旋回して本件陸上クレーンに再度衝突したことも考え得るところではあるが、そうであるとしても、それは本件事故後のことであって、前記認定を左右するものではない。

カ 被告らは、他にもある主張するけれども、いずれも上記認定を左右するものではなく、採用することができない。

二 被告らの責任（争点(2)）について

前記一のとおり、本件事故は、本件作業員が操作する本件陸上クレーンが、ほぼ左舷正横の方向を向いて停止していた本船ク

レーンが

レーンに衝突したものであるから、本件作業員は、原告に対し、民法七〇九条により本件事故により発生した損害を賠償する義務を負い、被告らはそれぞれ、その使用者として民法七一五条により、本件作業員と共同して不法行為責任を負うものと解される。

三 損害額(争点③)について

△証拠略▽によれば、原告は、本件事故により、別紙四損害一覧記載①から④までのとおり、六三八万〇八八〇円の損害を受けたことが認められる。

そして、本件口頭弁論に現れた一切の事情を考慮すれば、本件事故と相当因果関係の範囲内にある弁護士費用の額は、六五万円であると認めるのが相当である。

よって、被告らは、原告に対し、損害賠償金七〇三万〇八八〇円及びこれに対する不法行為の日である平成一七年一月二日から支払済みまで民法所定の年五分の割合による遅延損害金の支払義務を負うものと認められる。

第四 結論

以上によれば、原告の請求は上記の限度で理由があるからこれを認容し、その余の部分については理由がないからこれを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 三村晶子 裁判官 品田 幸男 行川雄一郎)

別紙一〜四△略▽

▽損害賠償請求事件の認容判決の主文及び理由の更正決定につき明白な誤りがあったとはいえないとして取り消された事例

更正決定に対する即時抗告申立事件、東京地裁平二三(ワ)二二九号、平二三・12・28民二七部決定 取消(確定) 原審東京簡裁(基本事件・平二三(ワ)四四七号ほか) 平二三・10・24更正決定

一 本件は、抗告人運転の自転車と相手方運転の自動車間で発生した交通事故について、抗告人が相手方に対して八八万〇八六九円の損害賠償を請求した事案であるが、東京簡裁は、平成二三年九月一三日、抗告人の請求を一万四一八七円の支払を求める限度で認容する判決を言渡した(基本事件)。

しかし、原審(東京簡裁)は、平成二三年一〇月二四日、前記判決について、既払金を控除しないで計算した明白な誤りがあったとし、職権により、主文中の「一万四一八七円」とあるのを「五万一千三百七十七円」と、判決書の結語中の「被告の請求は一万四一八七円の限度で」とあるのを「被告の請求は五万一千三百七十七円の限度で」とそれぞれ訂正する旨の更正決定をした。

しかし、抗告人は、即時抗告し、更

正決定は、前記判決の実質的判断を變更する不合法なものであるとして、更正決定の取消しを求めた。

二 本決定は、基本事件の判決は認容額の計算過程について全く言及していないから、その計算過程において明白な誤りがあったか否かを断定できない上、既払金を控除するか否かは実質的判断に属するものであって、これが明白な誤りに当たるといふことはできないと判断し、原決定は違法であるとして更正決定を取り消した。

三 民事訴訟法二五七条によれば、判決に明白な誤りがあるときは、裁判所は、申立により又は職権で、いつでも更正決定することができることとされている。これは、判決に明白な誤りがあるときには、訴訟経済の見地から、例外的に、上訴手続によらずに、裁判所自らこれを更正することにしたものである。

この更正決定は、実務上多用されており、当事者欄、別紙目録欄のほか、主文の更正も認められているが(鈴木正裕ほか編・注釈民事訴訟法(4)二〇七以下参照)、損害賠償額の算定に明白な誤りがあったとはいえないとして更正が認められなかった事例として、大阪地決平三・五・30(本誌一四〇二・九三)がある。

簡裁の判決書の記載事項については、簡略化が認められているが(民事訴訟法二八〇条)、本決定は、簡裁判

決書の書き方の正確性を求めるものであり、裁判官に注意喚起を促すものとして参考にならう。(仮名)

△参照条文▽ 民法二五七条

△当事者▽ 抗告人 甲 野花子 同代理人弁護士 向井 諭

相手方 乙 山太郎 同代理人弁護士 丙 川松夫

【主文】 一 原決定を取り消す。

二 申立費用は相手方の負担とする。

【理由】 本件抗告の趣旨及び理由の要旨は、原決定は基本事件の判決の明白な誤りを訂正して更正することとどまらずその実質的判断を變更する不合法なものであるから、原決定の取消しを求めるといふものである。

一件記録によれば、① 基本事件は、抗告人運転の自転車と相手方運転の自動車との間で発生した交通事故について、抗告人が相手方に対し損害賠償を請求するなどした事案であること、② 基本事件の判決は、上記事故の過失割合について抗告人四割、相手方六割と認定する一方、抗告人の損害について治療費を八万七三五〇円、休業損害を一万一三〇九円、傷害慰謝料を九万八〇〇〇円、通院交通費を一七〇〇円、自転車代を五二八六円、既払金を八万二三五〇円、及び弁護士費用を一万二〇〇〇円と認定するなどした上、抗告人の請求を一万四一八七円及びこれに対する遅延損害