

判例紹介 2

ドルフィンの損傷について埠頭会社に保険金を支払った保険会社による本船船主に対する不法行為に基づく損害賠償請求が棄却された事例

◆東京地方裁判所民事第1部平成23年4月22日判決、平成20年(ワ)第4697号 求償金等請求事件、口頭弁論終結日：平成23年3月11日

◆本件船舶が着岸した棧橋のドルフィンの上部が傾き、本件歩廊は海中に落下した。これらの損傷についてドルフィンに所有する埠頭会社に対し保険金を支払った保険会社が保険代位により本件訴訟は本件船舶のドルフィンへの衝突によるものと主張して本件船舶の所有者に対し商法690条に基づき損害賠償請求訴訟を提起した。

裁判所は、証人・証拠を検討し、衝突を現認したという証人の証言は不正確で採用できない、原告の主張するドルフィンの塗装の付着やドルフィンの傾き等が衝突によって生じたことが示されていない、原告の主張する衝突の接岸角度は証人の証言と整合しない等と認定した。これらの認定から原告が主張する本船との衝突によって本件損傷が生じたと認めるに足る証拠はないとして原告の請求を棄却した。

判決

原告 三井住友海上火災保険株式会社

被告 ロス・バルク・サード・エーエス (ノルウェー法人)

主文

- 1 原告の請求を棄却する。
- 2 訴訟費用は原告の負担とする。

事実及び理由

第1 請求

被告は、原告に対し、5009万3500円及び内金455万円に対する平成17年3月4日から、内金3248万3916円に対する同年9月27日から、内金1305万9584円に対する平成18年10月24日から各支払済みまで年5分の割合による金員を支払え。

第2 事案の概要

本件は、被告が所有する後記本件船舶が、後記本件ドルフィンに衝突して知多埠頭株式会社(以下「知多埠頭」という。)が所有する本件ドルフィン及び後記本件歩廊を損傷させたとして、知多埠頭に対して損害保険金を支払って保険代位した原告が、被告に対し、商法690条に基づき、本件ドルフィン及び本件歩廊の損傷によって生じた損害4554万3500円と弁護士費用455万円の合計5009万3500円及び内金455万円に対する不法行為の日である平成17年3月4日から、内金3248万3916円に対する保険金支払日である

平成 17 年 9 月 27 日から、内金 1305 万 9584 円に対する保険金支払日である平成 18 年 10 月 24 日から各支払済みまで民法所定の年 5 分の割合による遅延損害金を支払うことを求めた事案である。

1 前提事実（争いのない事実及び証拠によって容易に認められる事実）

(1) 当事者

原告は、損害保険業を目的とする株式会社である。

被告は、海運業を営むノルウェー法人であり、平成 17 年 3 月 4 日当時、貨物船オセアニック・エンサイン号（OCEANIC ENSIGN。バラ積み貨物船。総トン数 3 万 6725 トン、全長 225 メートル×幅 32.28 メートル×深さ 18.3 メートル。以下「本件船舶」という。甲 7、乙 7）を所有していた。

(2) 本件船舶の J5 棧橋への航行及び着岸

本件船舶は、平成 17 年 3 月 4 日午前 5 時 58 分ころ、船首右舷側に刈谷丸、右舷船尾側に清州丸という 2 隻の小型の曳船を使用して、名古屋港内の別紙図面 1 記載の①の JT 棧橋から、愛知県知多市北浜町 24 番地 66 地先所在の J5 棧橋に向けて岸壁を離れ、概ね別紙図面 1 記載の①から⑧までの経路で航行した。

そして、本件船舶は、J5 棧橋に左舷を着岸させようとして J5 棧橋の前を前進していたところ、所定の着岸地点（本件船舶のブリッジが J5 棧橋の北端から 8 メートルの箇所にある N 旗の位置となる地点）を通り過ぎて、船首が J4 棧橋の辺りまで前進したため、その後後進し、同日午前 6 時 15 分ころから 25 分ころまでの間に、左舷を J5 棧橋に着岸させた。

本件船舶は、後進する際、右舷船尾側の清州丸に本件船舶を右後方に引かせたため、その船首が左に振れた。

((2)全体につき、甲 2、4、乙 1 の 1 から 3 まで、乙 3 の 1 から 3 まで、乙 23、証人岡田知久（以下「岡田」という。）、証人山本和司夫（以下「山本」という。）及び証人長原薫（以下「長原」という。))

(3) 本件ドルフィンの損傷及び本件歩廊の落下

本件船舶の着岸目標であった J5 棧橋の概ね南の方向には、別紙図面 2 のとおり、J4 棧橋が、J5 棧橋と J4 棧橋の間には J4BD ドルフィン（上部が縦 4 メートル×横 6.5 メートル×高さ 2.5 メートルのコンクリートの構造物で、前部にフェンダー（ゴム製の衝撃吸収材）が備えられ、これがその下部（海中）にある約 10 メートルの 9 本の杭で支えられたもの。昭和 43 年 10 月ころ製作。以下「本件ドルフィン」という。）が、本件ドルフィンと J4 棧橋の間にはこれらを繋ぐ歩廊（以下「本件歩廊」という。）があり、知多埠頭が、本件ドルフィン及び本件歩廊を所有していた（甲 6 の 1 から 4 まで、乙 6、調査囑託の結果）。

平成 17 年 3 月 4 日午後 1 時 20 分ころの時点で、本件ドルフィンはその上部のコンクリート部分が海側に傾き、海側が陸側と比べて約 30 センチメートル低くなっており、また、本件歩廊は海中に落下していた（甲 2、6 の 1 及び 2、甲 32、乙 1、2）。

(4) 本件ドルフィンの復旧工事及び損害保険金の支払

知多埠頭は、鹿島建設株式会社（以下「鹿島建設」という。）に対し、平成 17 年 3 月に行われた本件ドルフィンの調査及び本件歩廊の復旧工事の費用として 154 万 3500 円、平成 18 年 5 月 17 日から同年 7 月 22 日までに行われた本件ドルフィンの復旧工事の費

用として4200万円を支払った(甲10から17まで)。

本件ドルフィン及び本件歩廊の損害保険者であった原告は、知多埠頭に対し、平成17年9月27日に3248万3916円、平成18年10月24日に1305万9584円の合計4554万3500円の損害保険金を支払った(甲8、9)。

2 争点

(1) 本件船舶は、本件ドルフィンに衝突して本件ドルフィン及び本件歩廊を損傷させたか。

ア 本件ドルフィンの損傷原因について(基本主張)

(原告の主張)

本件船舶の船長その他乗組員は、平成17年3月4日、本件船舶がJ5 棧橋に着岸するにあたり、いったん所定の位置を通り過ぎた後、後進していた際、過失によって、本件船舶の船首が左側(陸側)に振れたことによって本件船舶の船首の左舷側を本件ドルフィンに衝突させて(以下「本件事故」という)、本件ドルフィンを損傷させるとともに、本件歩廊を海中に落下させた。

(被告の主張)

本件船舶は、本件ドルフィンに衝突していない。本件ドルフィンの損傷は本件船舶の接触によるものではなく、本件ドルフィンが40年近くの間、改修、改造がされず、また、知多埠頭によって保守点検がされなかったことによって老朽化していたことが原因である。

イ 本件ドルフィンの損傷原因を裏付ける事実及び証拠について

(ア) 本件船舶が本件ドルフィンに衝突したとの現認証言について

(原告の主張)

本件事故の現場にいた網取り船の船長である岡田は、本件船舶が本件ドルフィンに衝突したことを目撃している。

(被告の主張)

本件船舶の水先人をしていた長原を含めて、本件船舶の各所に配置されていた乗組員は、だれも本件船舶が本件ドルフィンに衝突したことを見ていない。

(イ) 本件船舶が本件ドルフィンに衝突したとする場合の接岸角度について

(被告の主張)

本件ドルフィンの両隣にはJ5 棧橋とJ4 棧橋があるから、大型船である本件船舶の船首が本件ドルフィンに接触するには約25度以上の接岸角度が必要であり、本件船舶の船首が左に少し振れただけでは本件ドルフィンに接触しない。

(原告の主張)

本件船舶は、本件ドルフィンが本来予定していない特殊な接岸角度(約30度)で本件ドルフィンに接触した。

本件船舶が本件ドルフィンに接触する際の接岸角度が約25度以上である必要はなく、本件事故における接岸角度は約25度未満であったとも考えられる。

(ウ) 本件ドルフィンの損傷及び本件歩廊の落下について

(原告の主張)

本件ドルフィンの上部のコンクリート部分が、本件事故発生後に傾いていたことが確認されている。

本件事故の約2時間前までは本件ドルフィンに掛かっていた本件歩廊が、本件事故直後に海中に落下している。

(被告の主張)

本件船舶が本件ドルフィンに衝突したのであれば、本件ドルフィンは陸側に傾くはずであるが、本件ドルフィンは海側に傾いている。本件ドルフィンの下部の9本の杭はそれぞれ異なった方向に傾いているから、一度だけ一定方向からの力が加わった場合に生じる損傷ではない。また、本件ドルフィンの下部の杭には、防食カバーの亀裂の中に海草又はフジツボなどの付着物が隙間に食い込んでおり、剥がれた錆の上に錆が生じているなど古い損傷痕しかみられず、新たに大きな力が加わったことを示す痕跡はない。

本件歩廊は、どの時点で海中に落下したのか明らかでなく、ボルトで止められていたか否かも明らかでないから、他の原因で容易に落下する状態であった。

(エ) 本件ドルフィンへの塗料の付着等

(原告の主張)

本件ドルフィンのフェンダーに、本件事故発生前は付着していなかった本件船舶の船首の左舷側側面と同一の塗料(赤褐色)が本件事故発生後に付着しており、また、本件船舶の左舷側面には本件ドルフィンのフェンダーとの衝突痕と思われる黒色の痕跡があった。

(被告の主張)

本件ドルフィンのフェンダーに付着した塗料は本件船舶の船体から採取された塗料と同種、類似のものであったにすぎず、また、本件船舶の左舷の側面に付着した黒色の痕跡は、本件ドルフィンのフェンダーの縦の長さや水面上の高さと合っていない。

(オ) 本件船舶が衝突した場合の損傷の程度等

(被告の主張)

本件ドルフィンが損傷するには、最低でも200トン以上の力が必要であるところ、本件船舶の船首が左に振れたのは船尾側の曳船が本件船舶の船尾を海側に引っ張ったことによるものであり、この力は同時に生じている本件船舶が後進する力及び船首側の曳船が本件船舶の船首を海側に引っ張る力によって減殺され、回転速度が小さくなるから、本件船舶は本件ドルフィンを損傷させる強い接触をしていない。

(原告の主張)

本件ドルフィンは、5000DWTの船舶を想定して作られたもの(DWT(Dead Weight Ton)とは、積荷の最大積載量をいう。)であるところ、本件船舶はその約14倍の6万9458DWTの大型船であり、また、本来予定していない特殊な角度(約30度)で衝突したため、本件ドルフィンを損傷させるに至った。

(2) 原告に生じた損害額

(原告の主張)

本件ドルフィンの調査費用及び本件歩廊の復旧工事費用	154万3500円
本件ドルフィンの復旧工事費用	4200万円
その他諸経費	200万円
弁護士費用	455万円

合計 5009万3500円
 (被告の主張)

ア 本件ドルフィンが損傷した原因は、知多埠頭が40年近くの間、改修、改造及び保守点検をせず、補修工事を怠り、老朽化していたことにあるから、本件船舶が本件ドルフィンに衝突したと本件ドルフィンの復旧工事費用の支出との間には相当因果関係がない。そうでなくても、過失相殺の適用又は類推適用によって知多埠頭の寄与分を考慮して損害額を定めるべきである。

イ 本件ドルフィンは、本件事故の時点で既に老朽化し、補修工事が必要な状態であり、かつ、復旧工事によって本件事故以前よりも明らかに価値が増加しているから、本件ドルフィンの復旧工事費用の全額を損害とみるべきではなく、本件事故以前の時点における本件ドルフィンの価格によるべきである。

ウ 鹿島建設による本件ドルフィンの復旧工事費用額は過大であり、1274万円で行うことができたというべきである。

第3 当裁判所の判断

1 争点(1) (本件船舶は、本件ドルフィンに衝突して本件ドルフィン及び本件歩廊を損傷させたか。) について

この点について、当事者双方の基本主張(ア)の当否を決するためには、これを裏付けるイの(ア)から(オ)までの個々の証拠を評価し、事実を検討することが必要となるので、順次検討する。

(1) 本件船舶が本件ドルフィンに衝突したことの現認証言について (イ(ア))

原告は、その基本主張において、本件船舶がJ5 棧橋に着岸するにあたり、いったん所定の位置を通り過ぎた後、後進した際、過失によって、本件船舶の船首が左側(陸側)に振れたことによって本件船舶の船首の左舷側を本件ドルフィンに衝突させたと主張する。

この点につき、岡田の陳述書(甲2)中には、本件事故当時、岡田は本件船舶の網取り船である知多1号に乗船していたところ、本件船舶は知多1号の方に接近し、本件ドルフィンに船首部を近づけ、本件船舶の左舷船首部が本件ドルフィンのフェンダー又はJ5 棧橋の南端のフェンダーに衝突したとの記載がある。

しかしながら、岡田は、本件口頭弁論期日での証言では、本件事故当時、別紙図面2の①の地点にいたが、本件船舶が接近してきたため別紙図面2の②の地点に移動したので、本件船舶が本件ドルフィンに当たった箇所を直接は見えていない、本件船舶が本件ドルフィンのフェンダーとJ5 棧橋のフェンダーのどちらに当たったのかははっきりしないがキューンという大きな音が聞こえたとして、本件船舶が衝突したことを現認したものではないと証言している。

したがって、岡田の陳述書中の本件船舶が本件ドルフィン又はJ5 棧橋に衝突したことを現認したかのような部分は、不正確な記載というべきであり、採用できない。

ところで、岡田証言では、本件船舶が前進していたときにキューンという大きな音がした、その後本件船舶はある程度前進してからようやく後進を始め、後進中は棧橋とも離れており、別に異常はなかったと証言し、本件船舶が本件ドルフィンに衝突したのは後進時であるとの原告の主張とも整合しないから、結局、以上の岡田証言部分を原告の

主張を裏付ける証拠として評価することはできない。

(2) 本件船舶が本件ドルフィンに衝突したとする場合の接岸角度について (イイ)

ア 前提事実、甲6、乙6、26、27、29及び証人長原によれば、本件船舶は、全長225メートル、幅32.28メートルの大型船で、その船首部分に近づくほど先が細い曲線になっており、かつ、傾斜が急になっているから、本件船舶がJ5 棧橋と接触せずに本件ドルフィンと衝突することによって船首左舷側に接触痕を生じさせるためには、本件船舶が本件ドルフィンに衝突した際の接岸角度が少なくとも約25度以上であったことが必要であり、より浅い接岸角度では前記接触痕は生じないことが認められる。

これに対し、原告は、乙26、27、29の田島巧治作成の接触角度に関する意見書等につき、本件船舶とは別の船舶の船体図が利用されていること、J5 棧橋の角は直角ではなく先端がカットされていること、本件ドルフィンのフェンダーの先端の方がJ5 棧橋よりも海側に出っ張っていることを主張するが、甲6、乙6、26、27、29及び証人長原によれば、前記意見書等では本件船舶と類似のパナマックス船の船体図を利用しており、フェンダーはJ5 棧橋にもあることから、J5 棧橋の角がカットされていること(乙6)を考慮しても、約25度以上の接岸角度が必要であるとの前記認定を覆すものではない。

したがって、本件船舶は、約25度より浅い接岸角度では、本件ドルフィンに衝突する可能性がないと認められる。

イ そこで、原告が主張する、約30度で衝突した可能性について検討すると、本件船舶が本件ドルフィンに接近した際の接岸角度が30度であった場合には本件船舶の船尾とJ5 棧橋との間に約80メートル以上の距離があることになることが認められる(弁論の全趣旨)。

この点について、証人山本(その陳述書である甲4を含む)は、警備保障会社で雇用され、知多埠頭において構内の巡回警備を行うとともに、外航船の着船位置の調整作業に従事していたところ、本件船舶が本件ドルフィンに接近した際、J5 棧橋の北端から8メートルの地点のN旗の側におり、本件船舶は行き過ぎて戻るときに船首が少し振れた、本件船舶の船尾とJ5 棧橋との間は具体的な距離までははっきりとは分からないがものすごく離れていたわけではない、少し左に振れたという程度だったとして、少なくとも本件船舶の船尾とJ5 棧橋との間に約80メートル以上の距離があったような位置関係ではなかった趣旨の証言をしている。

以上の山本証言は、山本証人の前記職務内容からしても、本件船舶の船尾とJ5 棧橋との距離や位置関係については正確に観察することができた者である上、その証言内容に特段不自然な点もうかがえないから、採用することができる。

そうすると、本件船舶が約30度の接岸角度で本件ドルフィンに接近したという原告の主張は、山本証言と整合せず、採用することができない。

ところで、証人岡田は、本件船舶が本件ドルフィンに接近した際、棧橋に対して平行ではなく斜めに向かってきた、20度か30度ぐらいはあったような気がする」と証言するものの、他方で、20度とかは分からないなどとあいまいな証言をしており、また、本件事故当時に現場は雨が降っており、本件船舶が接近してきた際、証人岡田は別紙図面2の①の地点から②の地点に移動中であったこと、本件船舶がJ4 棧橋の辺りま

で進んでおり、証人岡田のいた別紙図面2の②の地点からJ5 棧橋、本件ドルフィン及びJ4 棧橋の位置を直接見ることができなかつたと考えられることからすれば、証人岡田において本件船舶が本件ドルフィンに接近した際の位置及び接岸角度を具体的に認識することができたとは認められないから、本件船舶が本件ドルフィンに接近した際の位置及び接岸角度についての証人岡田の証言を採用することはできない。

ウ 以上の検討によって、本件船舶が本件ドルフィンに接岸角度約25度以上で接触したとは認められない。

(3) 本件ドルフィンの損傷及び本件歩廊の落下について (イウ)

ア 本件ドルフィンの傾き等

前提事実、甲6の1から4まで、32、乙6及び弁論の全趣旨によれば、平成17年3月4日午後1時20分ころの時点で、本件ドルフィンはその上部のコンクリート部分が海側に傾き、海側が陸側と比べて約30センチメートル低くなっていたこと、五洋建設株式会社が調査を行った同年7月の時点で、本件ドルフィンのコンクリート部分にはひび割れは見られないが、数年前に発生したと考えられる剥がれがあり、これが汚れで覆われていたことが認められる。

甲6の1から4まで、乙6、7によれば、五洋建設株式会社が調査を行った同年7月の時点で、本件ドルフィンの下部の杭はいずれも防食カバーが損傷し、亀裂が入った内部にも海草が入り込んでおり、陸側の杭においては付着物に剥がれが生じていたこと、約0.6から1.2ミリメートルの厚さの腐食が杭から確認されたこと、杭が一定の方向ではなくそれぞれ異なる方向に傾いており、海側の一部の杭が沈下していたこと、本件事故発生前の時点で、本件ドルフィンは施工時から約37年間にわたって一度も改修、改造はされたことがなかったことが認められる。

これらの事実のうち、平成17年3月4日午後1時20分ころの時点で本件ドルフィンが傾いていたこと、本件ドルフィンの海側の一部の杭が沈下していたことは、本件事故発生後に本件ドルフィンに損傷が生じていたという点で本件船舶が本件ドルフィンに衝突した可能性を示すものといえる。

しかしながら、これらの損傷は本件事故発生前から生じていたかが明らかでないし、本件事故発生前から生じていたと考えられる汚れ、亀裂があることや杭が一定の方向ではなく異なる方向に傾いていることからすれば、本件ドルフィンの前記損傷は本件船舶が本件事故の際に一回衝突したことによって生じたものではない可能性がある。また、原告の主張からすれば本件船舶は本件ドルフィンに対して海側から衝突したところ、本件ドルフィンは衝突があつたはずの海側に傾いているから、衝突の態様と損傷の結果とが整合しているとは認められない。

イ 本件歩廊の落下

前提事実、甲4、証人山本によれば、本件事故発生前の平成17年3月4日午前4時ころに証人山本が巡回警備を行った時点で本件歩廊は本件ドルフィンとJ4 棧橋との間に掛かっていたこと、本件事故発生後である同日午後1時20分ころの時点で本件歩廊が海中に落下していたことが認められる。

この事実は、本件船舶が本件ドルフィンに衝突したことによる衝撃によって本件歩廊が海中に落下した可能性を示すものといえる。

しかしながら、本件歩廊は落下した跡の写真から複数のボルトによって本件ドルフィンに固定されるものであったことが認められるものの（甲 29、31）、他方、前記アのとおり、本件ドルフィンは約 37 年間改修、改造及び保守点検がされていないから、本件歩廊も保守点検が十分にされていない状態であったと考えられるところ、本件事故発生当時に本件歩廊がボルトで固定されていたか否かは明らかでなく、仮に固定されていなかったとすれば、本件船舶の衝突以外の他の軽度の衝撃によっても落下する可能性があったといえる。

ウ したがって、原告主張の本件ドルフィンの傾き等及び本件歩廊の落下は、本件船舶が本件ドルフィンに衝突したことを推認させる事実及び証拠ということとはできない。

(4) 本件ドルフィンの塗料の付着等について（イエ）

甲 1、5 の 1 から 7 まで、甲 6 の 1 から 4 まで及び乙 2 によれば、本件船舶が J5 棧橋に着岸した後、本件ドルフィンのフェンダー部分に本件船舶の側面の赤褐色と類似する色の塗料が付着していたことが認められ、また、独立行政法人海上技術安全研究所は平成 18 年 2 月 1 日から同年 3 月 3 日までの間に、いずれも本件事故からある程度の時間が経過した時期（特にフェンダーは相当の時間、海水に接する状態で放置されていた。）に採取した①本件船舶の側面のうち赤褐色部分（健全な塗装部分）の試料、②同側面のうち接触痕のある黒色部分の試料、③本件ドルフィンのフェンダーに付着していた赤褐色の塗料片を削り取った粉末及び④同塗料が付着したゴム製のフェンダー部分を分析したところ、①と③との間で元素の種類（それぞれの含有量には差がある。）、顔料の種類及び樹脂成分がほぼ一致し、基本的な特徴が一致するから、同一の塗料であることが示唆され、また、②にはゴム成分が検出された。

この事実は、本件船舶の側面部分の塗料が衝突によって本件ドルフィンのフェンダー部分に付着した可能性及び本件ドルフィンのゴム製のフェンダー部分が衝突によって本件船舶に付着した可能性を、一応示すものといえる。

他方、分析の試料を採取した時期は、本件事故から相当な時間が経った後であり、本件事故から試料を採取するまでの間に本件ドルフィンに他の船舶が接触した可能性、本件船舶が他のドルフィン等のゴム製の設備と接触した可能性、そもそも本件事故発生前から前記塗料等が付着していた可能性もあるから、前記①から④までの分析結果だけからは、本件船舶が本件ドルフィンに接触したことを推認させるに足りない。

ところで、証人岡田は、本件事故の直前に作業員を本件ドルフィンから綱取り船に乗船させたときは本件ドルフィンにペンキの跡は付いておらず正常な状態であったと証言するが、本件事故当時現場には雨が降っており、証人岡田が作業員を乗船させたときはまだ日の出前であったと考えられるから、フェンダー部分の色や付着物等を識別することが容易であったとは考えにくく、また、証人岡田において作業の対象でもない本件ドルフィンのフェンダー部分を観察する動機もないから、証人岡田の前記証言は採用することができない。

次に、本件船舶の左舷側面に存在する黒色の痕跡について検討すると、甲 5 の 6、甲 6 の 1 から 4 まで、甲 7、乙 6 によれば、この黒色の痕跡は縦 3 メートルから 4.5 メートルの範囲に及んでいるところ、本件ドルフィンのフェンダーは、縦の長さが 2 メートル程度しかないから、この黒色の痕跡が本件ドルフィンとの擦過によって生じたものと

認めることはできず、この点に関する原告の主張は、採用できない。

(5) 本件船舶が衝突した場合の損傷の程度等について (イオ)

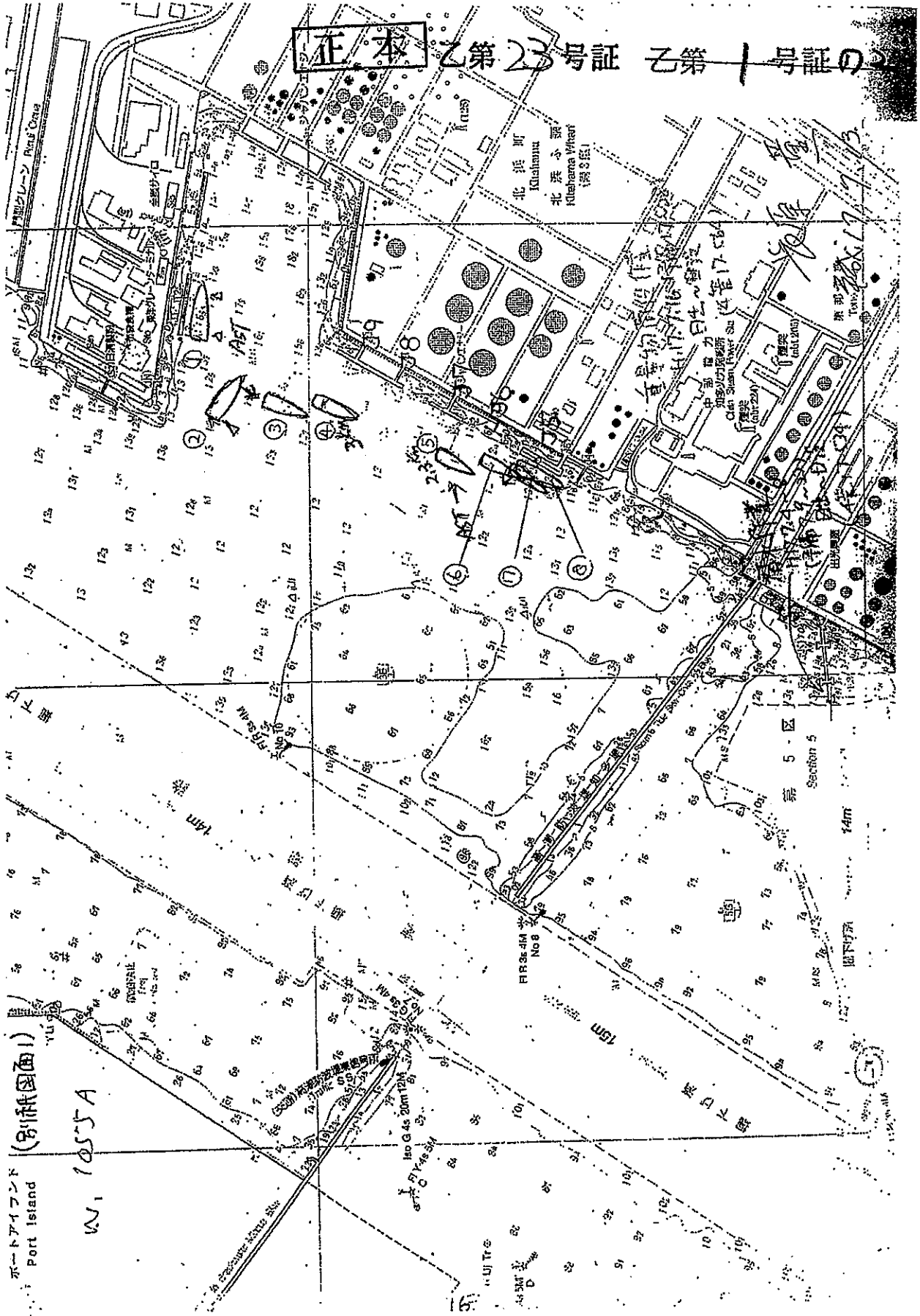
甲7及び乙6によれば、本件ドルフィン5000DWTを想定して作られたものであるのに対し、本件船舶はその約14倍の6万9458DWTであることが認められ、この事実は本件船舶が本件ドルフィンに衝突した際の速度が遅かった場合であっても本件ドルフィンに損傷が生じる可能性があることを示すものといえる。しかしながら、他方で、甲7、29、乙32及び弁論の全趣旨によれば、本件ドルフィンが水平力によって傾くには少なくとも200トン以上の力が加わったことが必要であることが認められ、本件船舶が200トン以上の力が加わる態様で本件ドルフィンに衝突したと認めるに足りる証拠はないから、前記事実から本件船舶が本件ドルフィンに衝突して本件ドルフィンを損傷させたことを推認することはできない。

(6) 以上の検討からすれば、原告主張の各事実及び証拠は、本件船舶が本件ドルフィンに衝突したことを推認するに十分ではなく、他に本件船舶が本件ドルフィンに衝突したことを認めるに足りる証拠はない。

2 よって、争点(2)について判断するまでもなく、原告の請求は理由がないからこれを棄却することとし、主文のとおり判決する。

東京地方裁判所民事第1部

裁判長裁判官 甲 斐 哲 彦
裁判官 沓 掛 遼 介



(別添図面2)

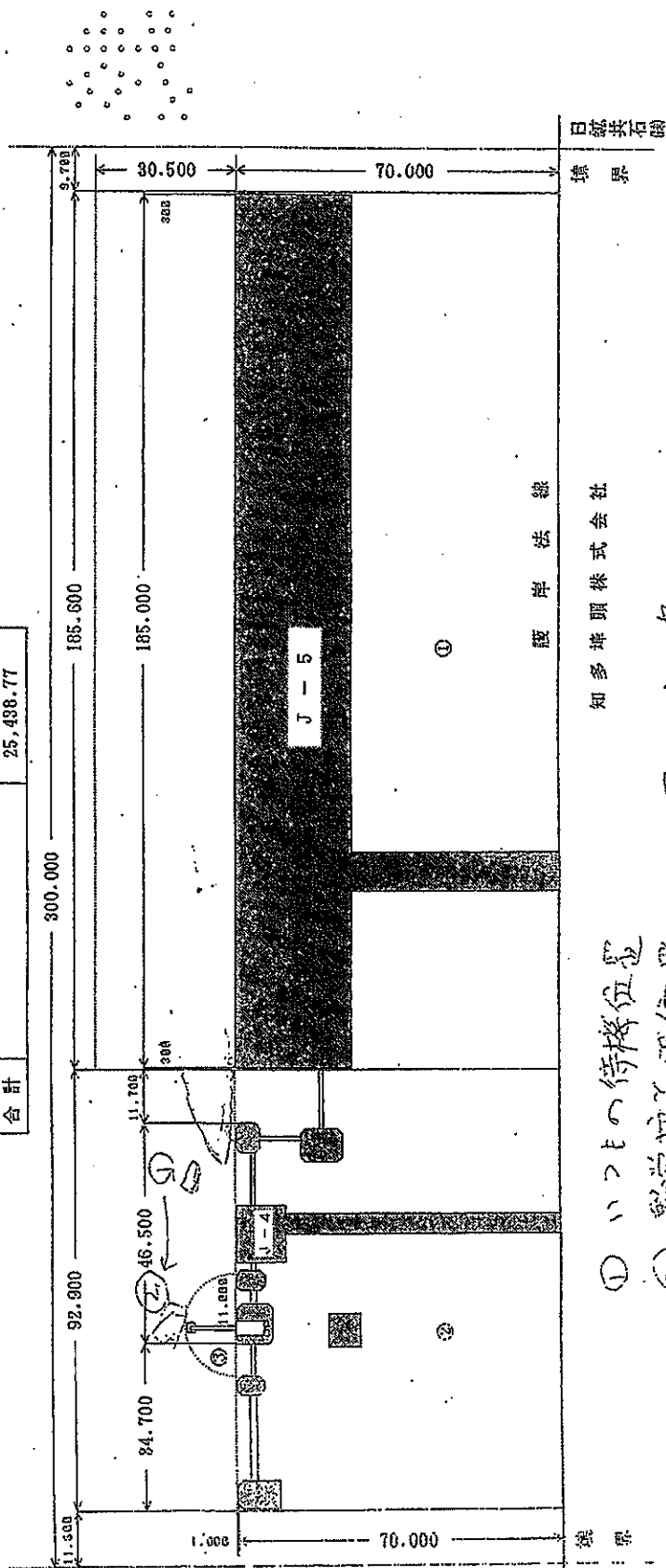
知多埠頭占用水域求積平面図

$$S = \frac{1}{1000}$$



求積表

番号	算式	面積(㎡)
①	$100.500 * 185.600$	18,625.80
②	$71.000 * 92.900$	6,595.90
③	$3.1416 * 11.000^2 * 1/2$	190.07
合計		25,411.77



- ① 11.700の待機位置
- ② 繫船接近碼頭位置

知多埠頭株式会社

岡田知久

境界
中部電力