

# 福島第一原発事故賠償と 石船訴訟判決

論

説

神 戸 秀 彦

## 目 次

1. はじめに
2. 石船訴訟の経緯と争点
3. 本判決の内容
4. 物の「滅失」と「買換え」の賠償
5. 滅失した物と同等の物がない場合の賠償
6. 原状回復の理念と不法行為
7. 原発事故の財物賠償と原状回復
8. 本判決の問題点—争点③（損害額）
9. おわりに

## 1. は じ め に

2011年3月11日に発生した東北地方太平洋沖地震（東日本大震災）により、福島第1原子力発電所（以下、「福島第一原発」）1～4号機では、外部電源が失われ、その後に到達した津波により非常用ディーゼル発電機が故障し、全交流電源喪失状態となり、冷却水給水ポンプが起動できなくなり、1～3号機で核燃料が溶解した。その結果、3月12日に同発電所の1号機が、3月14・15日には3・4号機が、それぞれ水素爆発を起こし、また、3月15日に2号機が圧力抑制室付近で爆発した。そして、発電所の周辺の広大な地域（海と陸の両方）に膨大な量の放射能を飛散させ

た。すでに、2015年3月11日で丸4年が経過したが、政府の収束宣言（2011年12月、野田首相く当時＞）とは裏腹に、福島第一原発の地下に流入する地下水による汚染水の滞留の問題、約12万人（主に福島県民）が福島内外に避難を続けている問題、さらに、約40年かかると言われる福島第一原発の廃炉の展望の問題など、問題が山積み・未解決状態であり、「収束」にはほど遠い状況である。

ところで、福島第一原発事故による被害は、極めて広範で、長期にわたり、かつ全面的で、予測困難な性質を持つ。そして、被害が広範で、全面的な被害であるがゆえに、損害賠償は様々なルート・手段によりなされ、政府による東電への支援をバックに、かなりの部分が、東電による直接賠償という形でなされている。<sup>(1)</sup> また、ADR（裁判外紛争解決）手続である原子力損害賠償紛争解決センター（以下「原紛センター」、原子力損害の賠償に関する法律＜以下「原賠法」＞18条2項1号）が、「和解の仲介」を行っており、同センターによる解決事例も多数報告され、<sup>(2)</sup> 他方での問題点も多く指摘されているものの、<sup>(3)</sup> その果たす役割は大きい。

---

（1） まず、東電からの賠償実績は次の通りである。これまでの東電による支払い延べ総額は、個人・法人合計で、実に、約4兆8,278億円（＝約400億USドル）であり、支払い延べ件数では、合計208万7千件であり、この内訳は、個人約195万件、法人・事業主など約27万8千件となっている（東京電力「原子力損害賠償のご請求・お支払等実績」＜2015年4月現在＞）。

（2） 原紛センターの和解による損害賠償の合計額は不明なので、件数について見てみよう。事故後4年近くの2014年末までで、実に、延べ1万4371件が申立てられ、その内手続きが終了したものが11583件、さらに和解が成立したものが9568件となっている。なお、平均審理期間について言えば、2014（平26）年に和解が成立したものについては、標準的な事案では、申立てから概ね6ヶ月程度で和解成立となっている（原子力損害賠償紛争解決センター「原子力損害賠償紛争解決センター活動状況報告書－平成26年における状況について－（概況報告と総括）」＜2015年2月＞）。

他方で、訴訟に目を転じれば、国及び東京電力（又は東京電力のみ）を被告とする多数の損害賠償請求訴訟（計25件、原告数計約1万人、2015年5月<sup>(4)</sup>）が提訴されている。もちろん、原発問題の上記のような性格からすれば、被害者への賠償を簡便・迅速に行うことが必要不可欠であり、裁判所でのみ問題解決を図ることは到底できない。しかし、多くの訴訟の原告は、東電による直接賠償や原紛センターの手続による賠償だけでは到底十分な賠償を得られないと考えている。そして、直接賠償や原紛センターが依拠又は参考にする原子力損害賠償紛争審査会（以下「原賠審」）の間指針自体にも問題点がある、と感じている者が多いのである。

ただし、本稿は、直接賠償事例および原紛センター事例の分析・検討や、

---

(3) 高瀬雅男「原発 ADR の到達点と課題」（行政社会論集27巻3号、福島大学行政社会学会、2015年2月）1頁以下の分析が詳しい。

(4) 朝日新聞2015年5月5日付。なお、原告の属性は様々であるが、従前の地域から避難した「避難者」と、従前の地域に留まる「滞在者」から構成される。そして、前者（避難者）は、「政府指示避難者」と「自主避難者」（＝非政府指示避難者）から構成され、また、「自主避難者」は、「自主避難者等対象区域」（＝原賠審対象区域）内からの避難者と、同区域外からの避難者とに分かれる。他方、後者（滞在者）も、「自主避難者等対象区域」（＝原賠審対象区域）内での滞在者と、同区域外での滞在者とに分かれる。ただし、このような区域は、政府や原賠審が線引きしたものであり、こうした線引きをすること自体や、線引きが依拠する基準（放射線量）の妥当性に大きな疑問が生じている。なお、政府が、年20mSv超の場合に「政府指示避難」区域を設定する一方、現在、年20mSv以下が確実とされる区域を、「生活可能」として、「避難指示解除準備」区域に指定して住民の帰還促進を進めている点については批判が強い。というのは、法令（「放射性同位元素等による放射線障害の防止に関する法律」、同法施行規則・告示）によれば、3ヶ月で1.3mSv超（＝1年で5.2mSv超）の場合に「放射線管理区域」と指定され（沢田昭二ほか『福島への帰還を進める日本政府の4つの誤り』＜旬報社、2014年＞11・174頁）、一般市民の避難基準の方がずっと高いから、である。

また、多数の訴訟のうち、集団訴訟（例えば「福島原発避難者訴訟」, 「元の生活を返せ・原発事故被害いわき訴訟」, 「『生業を返せ, 地域を返せ!』福島原発訴訟」など）の分析・検討をするものではない。集団訴訟とは別に提訴されている多数の個別訴訟のうちの一事例として、投石船という特殊な船である「石船」（以下「本件石船」）被害の賠償を求める「石船訴訟」（提訴：2012<平成24>年3月21日）で問われているものについて、判決が、提訴から約3年後の2015（平27）年3月18日に福島地裁いわき支部で言い渡されたのを契機に、改めて考察するものである<sup>(5)</sup>。

はじめに、以下で述べる順番を示しておこう。まず、「石船訴訟の経緯と争点」について述べ（以下2.）、次に、「本判決の内容」を検討する（以下3.）。そして、一般論として、「物の『滅失』と『買換え』の賠償」および「滅失した物と同等の物がいない場合の賠償」に関連する判例・学説を紹介する（以下4.と5.）。さらに、福島第一原発事故に関連して、「原状回復の理念と不法行為」および「原発事故の財物賠償と原状回復」について論じ（以下6.と7.）た上で、最後に、再び本判決に戻り、「本判決の問題点」を検討し（以下8.）て、終わりとしたい。

## 2. 石船訴訟の経緯と争点

### （1）石船帰還不能の経緯

まず、2015（平27）年3月18日の福島地裁いわき支部判決（確定）（以下「本判決」）<sup>(6)</sup>が認定した事実に従いつつ、本件石船がどのような経緯に

---

（5） 筆者は、「原発賠償訴訟の展開と原発賠償の課題—福島原発避難者訴訟と石船訴訟—」（行財政研究89号<行財政研究所>, 2014年5月）52頁以下で、今回の石船訴訟の判決が出る前に、同訴訟について論じている。

（6） 判例集未登載。朝日新聞（福島県版）2015年3月19日付参照。なお、原告・被告共に控訴せず、本判決は確定した。

より母港の小名浜港へ帰還不能となったか、を見てみよう。

原告株式会社 I（以下「原告」）は、福島県いわき市で土木工事業・潜水工事業を主に営む会社である。2011年3月11日当時、原告は、同社所有の本件石船（鋼製の投石船、港栄丸）を、いわき市的小名浜港に係留していた。原告は、本件石船を含む3隻を所有し、同港で防波堤の基礎石を海上運搬して、海中に投下する作業を行っていたのである。本件石船（長さ25.8 m、幅7.50 m、深さ2.75 m、有効石艙容量＜排水トン数＞120 m<sup>3</sup>）は、自力航行ができず押船により運行する非自航式で、また、両舷の艙部（フロート）が開閉して投石を行う底開方式であった。

本件石船は、2011年3月11日の大地震による大津波により、係留されていた小名浜港から離れ、漂流した。他方、福島第一原発では、同月12日以降、水素ガスによるとみられる爆発が起こり、大量の放射性物質が外部に放出された（以下「本件事故」）。同月12日、同第一原発から半径20 km 圏内の住民と海域に、また、同第二原発から半径10 km 圏内の住民に対して、避難指示が出された。同年4月22日には、同第一原発から半径20 km 圏内が警戒区域、および航行警戒区域に設定され、一般住民、および一般船舶は、同区域に原則立ち入り禁止とされ、航行を制限された。

同年3月21日、本件石船は、福島第一原発から南約10 km の福島第二原発の防波堤内で発見されたが、航行制限等があり、原告は曳航・回収しなかった。同年3月24日にも本件石船は同第二原発で確認されたが、同年4月22日には確認できなくなった。その後、同年4月24日に、原告は、国交省小名浜港湾事務所から、警戒区域内の富岡漁港内に本件石船が座礁しているとの連絡を受けた。同月26日、原告は、本件石船が、同漁港北の富岡川河口付近（福島第一原発から約9.5 m 南）に座礁していることを確認した。富岡川河口付近の座礁の結果、本件石船は、いわゆる経済的全損の状態となった。

なお、原告によれば、本件石船が再漂流して他の船・沿岸の工作物への影響を与えるのを避けるため、同年4月27日、警戒区域立入りの許可を得て、現地に本件石船をロープで固定した。以降、原告は、同年8月末まで合計10回以上、又は海がしけた時に、現地に行き、ロープ交換等の管理を行った。ちなみに、本件石船は、現在でも、テトラ・ポットにロープで繋がれたまま、避難指示解除準備区域（旧警戒区域）となった富岡川河口の砂浜に座礁したままである。

## （2）訴訟提起と訴訟の争点

原告は、東京電力を被告にして、次の点を理由に、本件石船の新造価格8,880万円（消費税込で9,324万円）を含む合計約1億350万円を請求した。以下では、本判決などによりつつ、争点を簡単に整理する。本判決によると、主たる争点は、次の①～③、つまり、①本件石船の被曝による滅失の有無、②本件石船の座礁による滅失と本件事故との間の因果関係、③本件石船の損害額、の3つである。以下で、原告・被告の主張を簡単に紹介しよう。

①（被曝による滅失の有無）：原告は、本件石船は、第二原発で発見された3月21日時点で直ちに、社会的利用価値を永続的に喪失した、と主張した。ただ、本件石船の第二原発漂流中の被曝線量の計測は事実上不可能である。確かに計測しえた線量は、4月27日時点での本件石船のロープ部分での毎時 $0.95\mu\text{Sv}$ （マイクロシーベルト）が最大である。しかし、第一原発からの距離からすれば、より高線量の被曝があった可能性は否定できない。しかも、本件石船の除染は、3月21日以降も、労働安全衛生法等による被曝限度である3ヶ月で $1.3\mu\text{Sv}$ を優に超える可能性があるから、できなかった、と。これに対し、被告は、本件石船が、財物としての価値を喪失する程の放射性物質に被曝していない、と主張した。つまり、3月21日時点で、本件石船の測定結果は、第二原発付近等と比べて低く、

174(336) 法と政治 66巻2号 (2015年8月)

船が使用不可能となるほどの被曝はしていない、と。

②（座礁による滅失と事故の因果関係）：原告は、本件事故が生じなければ、本件石船の被曝もなく、曳航・回収して運航を再開し、又は第二原発に係留できた。しかし、それができず、再漂流して富岡川河口付近で座礁し滅失したから、本件事故と滅失の間には因果関係がある。つまり、3月21日、押船の操縦できる従業員が小名浜港におり、本件石船と押船の連結作業や係留作業は短時間で可能だったから、と。これに対し、被告は、仮に本件事故がなかったとしても、3月21日頃、原告による本件石船の曳航・回収は不可能であった、と主張した。なぜなら、第二原発も地震・津波の被害を受けた結果、護岸が損傷し、漂流物等が散乱して、曳航・係留は困難だったから、と。

③－1（原告主張の損害額）：原告の主張は、i）主位的主張とii）予備的主張とからなる。i）は、上記でも述べたように、本件石船は、船底が開く特殊な構造の国内で稀少なものだから、中古市場は存在せず、新造して調達する以外になく、賠償額は、新造取得価格の9,324万円（税込み）である、というものである。自動車のように中古品市場があるものと違い、それが無いものは、中古品の価格以上でも、相当因果関係の範囲にある。ii）は、第1に、仮に時価による評価による場合でも、税務上の帳簿価格ではなく、事業用資産だから、収益還元法によるべきである。これによれば、原告の本件事故前2年間の平均営業利益約1億3,196万円に対する本件石船の貢献率は0.0915である。さらに、収益還元率3%・収益獲得年数を10年間として、本件石船の評価額は約1億297万円となる。第2に、仮に時価による評価の場合でも、税務上の帳簿計算ではなく、実際の耐用年数に基づく減価償却計算によるべきとするものである。これによれば、原告所有の他の同種の石船で最も古い1983年取得のものが現在でも稼働中だから、耐用年数40年である。とすると、本件石船は、当初1997年12月

に取得し、本件事故時（2011年3月）まで13年3ヶ月（＝13.25年）使用したが、残存耐用年数は26年9ヶ月であるし、残存価額は会計学上、取得価額の10%とするべきである。そこで、本件事故後の新造取得価額である8,880万円を基礎に算定すると、本件事故時の本件石船の時価は、 $8,880 - 8,880 \times 0.9 \times 13.25 \text{年} / 40 \text{年} \div 6,233 \text{万円}$ である。また、仮に本件石船の当初取得価額5,339万円を基礎に算定すると、 $5,339 - 5,339 \times 0.9 \times 13.25 \text{年} / 40 \text{年} \div 3,748 \text{万円}$ である。

もっとも、ii）は、i）の限度（9,324万円＜税込み＞）で請求するから、結局、座礁に伴う係留保管費用約83万円と弁護士費用940万円を、新造取得価額9,324万円に加え、最終的には合計約1億347万円の損害額となる。

③－2（被告主張の損害額）：これに対する被告の主張は、仮に再取得価額を損害として認めた場合は、原告が被害時点よりも多額の利益を得ることになり、損害の公平な分担という損害賠償制度の趣旨に反する、として次のように主張した。そして、賠償額は、時価によるべきとしつつ、まず、本件石船のような動産の場合、計算要素の不確実性が高く、客観性の確保が困難であり、収益還元法によることはできない、と。次に、国土交通省港湾局監修「平成24年度船舶および機械器具等の損料算定基準」や、その平成10年度版によれば、投石船の標準耐用年数は、それぞれ10年と14年である。仮に、原告の言う通り40年が耐用年数であるとすれば、その間のメンテナンス費用の支出が不可欠であるが、滅失によりその支出を免れるから、同費用は賠償額から控除されるべきである、と。被告は、本件事故について賠償金額算定基準を設けている。これは船舶の賠償基準ではないが、償却資産の基準であり、それによれば本件投石船の時価は約1,545万円であり、それが本件賠償額の限度である、と。



### 3. 本判決の内容

#### (1) 訴訟の争点②(座礁による滅失と事故の因果関係)

以上の争点①～③のうち、本判決は①について否定したが、②については肯定し、③については、結論として、原告の主張は採用せず、被告が自らの賠償基準として算定した損害額約1,545万円に、係留管理費用・弁護士費用を加えて合計約1,773万円を認容した。以下では、特に②・③が重要であるから、②・③に絞って、判決内容を確認しておきたい。まず、②について、であるが、結論として、本判決は上記因果関係を認めた。

本判決は、本件石船は、第二原発で発見された3月21日時点で、経済的全損になったのではなく、富岡川河口付近での座礁により、経済的全損になった、と言う。つまり、本件石船には、第二原発漂着の時点では、機能を喪失させる損傷はなかった、と言う。そして、その漂着位置は直近の堤防から離れていなかったこと等を根拠として、「本件事故が発生しておらず然るべき技能を持った人員が必要な人員が第二原発内に立ち入ることができた」ら、「本件投石船を当該漂着場所付近に係留することは可能」であった、と結論付けた。つまり、本件事故がなければ、原告は、3月21日～24日の間に係留は可能だったが、本件事故のため係留できなかったもので、本件石船は、再漂流して座礁し、経済的全損の状態となった、要するに、座礁による滅失と事故の因果関係はある、としたのである。

#### (2) 訴訟の争点③(損害額)

しかし、本判決は、②の因果関係は認めたものの、大要において、次のような理由から、被告が認める損害額の限度でのみ損害額を認容した。第1に、損害額は、「滅失毀損した当時の当該財物の交換価格」(時価)に基づき定まる、とし、具体的には、経済的全損(富岡川河口付近の座礁)が確認された4月26日当時の交換価値である。第2に、中古品が不法行為

により滅失毀損した場合に、新規取得価格を賠償額とすると、被害者は、「不法行為以前よりも多くの財産的価値を有」し、「原状回復を超える」こととなるから、妥当ではない。第3に、上記時価の算定方法として、原告主張の収益還元法は一概に否定されるべきではないが、動産の場合、算定要素の不確実性が高く、現に、収益還元法による算定は、原告主張の新造船の取得価格（8,800万円＜税別＞）をも上回る。第4に、時価算定の基礎となる価格は、本件石船の当初購入価格の5,339万円（税別）であり、新造船の取得価格の8,800万円（税別）ではない、と述べた。

### （3）損害算定と石船の耐用年数

そして、最大の争点の1つは、本件石船の耐用年数であろう。つまり、原告は、耐用年数は、原告所有の他の同種船で最も古いものが、1983年の取得以降現在まで30年間稼働し、今後10年間稼働可能である点を理由に40年と主張する。仮にそうだとすると、先に述べた通り、本件石船は1997年12月に製造され、同時に原告が新規取得し、本件事故時（2011年3月）まで13年3ヶ月（＝13.25年）使用されたが、残存耐用年数は26年9ヶ月となる。そこで、新造取得価格8,880万円（税別）（以下の数値では、1万円未満は四捨五入）を基礎とすると本件事故時の時価は約6,233万円、当初取得価格5,339万円（税別）を基礎とすると、本件事故時の時価は約3,748万円となる。他方、被告は、先に述べた通り、国土交通省港湾局監修「平成24年度船舶および機械器具等の損料算定基準」や、その平成10年度版によれば、投石船の標準耐用年数は、それぞれ10年と14年である、と主張する。そして、ここで言われる「標準耐用年数」とは、「当該船舶がその性能・要目を」みたせる「一般的な維持修理を行い」、「通常予定される船舶の能力が十分発揮できる持続年数」とされる。

### （4）損害算定と標準耐用年数

ところが、本判決は、機能的に使用できる期間であると原告が主張した

「40年間」を排し、これをもって「直ちに…時価額算定の基礎とする」とは適當ではない」と言う。本判決は、被告が主張する「標準耐用年数」である「14年間」を採用し、これを時価算定の基礎に据えたのである。そして、本件石船の新造取得価格の8,800万円（税別）ではなく、当初購入価格の5,339万円（税別）を時価算定の基礎とし、 $5,339 - 5,339 \times 0.9 \times 13.25 / 14 \div 791$ 万円のみが滅失時の時価である、とした。ただし、本判決は、他方で、本件事故時で本件石船は、当初取得（＝当初製造）後13.25年経過するのに「機能面では使用上問題のない状態」であったとする。こうして、機能面では問題ない状態なのに、税制上の「標準耐用年数」上は耐用年数が来たとして、時価は約761万円程度だった、と言うのである。そして、本判決は、約791万円が本来の損害額だとした上で、被告自らの賠償基準により提示された約1,545万円には「十分な合理性」があるとし、この額が妥当な賠償額とした。なお、本判決は、被告により主張された維持管理費用相当額の控除はできない、と言う。その理由は、維持管理費用相当額は、価格形成要因としては考慮すべきだが、賠償額から具体的に控除されるべき性質のものではないから、とされている。

以上の通り、②に関する判断は妥当であろう。本件事故がなければ、原告は本件石船を第二原発防波堤に係留して、再漂流を防止でき、経済的全損には至らなかった関係にあると思われるからである。これに対して、検討を要する問題は、③に関する判断であろう。そこで、直接、③の検討に入る前に、既に述べた通り、以下では、まず、「4. 物の『滅失』と『買換え』の賠償」、「5. 滅失した物と同等の物がいない場合の賠償」において、物の滅失に関連する判例・学説を検討する。そして、「6. 原状回復の理念と不法行為」において、原発事故による被害を受けた居住用不動産賠償の動向を紹介し、さらに、「7. 原発事故の財物賠償と原状回復」で、石船・自動車・居住用不動産の比較検討を行い、最後に、「8. 本判決の問

題点—争点③（損害額）」において、私見を述べることにする。

#### 4. 物の「滅失」と「買換え」の賠償

##### （1）物の「滅失」に関する判例

まず、物が「滅失」した場合の賠償請求については、次の2つの判例が参考になるか、が検討されねばならない。1つは、船舶が滅失した事案であるが、有名な富喜丸事件判決（大判大15年5月22日<sup>(7)</sup>）である。同判決は、富喜丸（汽船、中古）が衝突により沈没した場合に生じる不法行為による損害賠償請求について、同船の「滅失毀損ニ対スル現実ノ損害賠償額ハ滅失毀損当時ノ交換価値ニ依リテ之ヲ定ム」とする。この判決は、汽船の船価が市場で形成され、変動することを前提としつつ、基本的には、損害賠償額は船価（「交換価値」）である、とする。本件石船の場合、沈没はしていないものの、経済的全損なので、その限りでは同様と思われる。

次に、交通事故により「損傷」した自動車（中古）の「買換え」に関する判例（最判昭49・4・15<sup>(8)</sup>）である。同判例によれば、被害者が新自動車（中古）に「買換え」るつもりで、買換え差額の請求をする場合、「物理的又は経済的に修理不能」な場合か、または「社会通念上相当な場合」（「車体の本質的構造部分に重大な損傷の生じた」場合）である必要がある。そして、買換えが相当な場合、その買換え価格は、「中古品」の市場調達価格である。つまり、「同一の車種・年式・型、同程度の使用状態・走行距離等の自動車の中古市場において取得するのに要する価額」が賠償額とされている。

本件石船は、まさに本判決の認定によれば、上記昭和49年の最高裁判

（7）民集5・6・386。

（8）民集28・3・385。

例の「経済的に修理不能」、つまり「経済的全損」の場合である。<sup>(9)</sup>したがって、上記の昭和49年の最高裁判決に照らして、「買換え」差額の請求は肯定される。つまり、旧船を断念し、新船を再調達することはやむを得ない。しかし、再調達は認められても、同判例によれば、再調達されるべき新船は、同種で同程度の中古品であり、賠償額は中古品の調達に必要な価格に過ぎない。ちなみに、富喜丸事件判決も、船舶滅失時の「交換価格」（中古）の賠償を認めており、その点では、昭和49年の最高裁判例と同様と言えよう。

## （2）本件石船の特殊性

ところが、本件石船自体は、小名浜港で防波堤建設のための石の運搬・投石作業を行ってきた船であり、中古品である。しかし、同船は底開船と呼ばれ、陸上から石を積載し、直接海底に投入するため、船底を開く特殊構造を有する。したがって、日本国内でも、本件石船は稀少（石運船・石捨船＜非自航行式＞は全国に33隻、うち底開方式は全国に3隻のみ）であり、再調達のための中古品市場はもちろん、同等の物（中古）も存在しない。そこで、再調達のためには新造する他はなく、こうしたことから、原告の請求金額（9,324万円、税込）は、底開船の新造価格であり、中古品の調達価格とはされていない。そうであれば、被告は、原告の請求通り、新造による再調達価格の賠償をなすべきと思われ、筆者も、本件訴訟での

---

（9）なお、原告側の見積りによれば、本件石船を、座礁地点から引き出す費用だけで7,498万円、修補する場合、修補費用（除染費用は除く）4,676万円、計1億2,174万円要すると予想される（原告弁護士・広田次男に照会、2013年11月13日）。本件石船は、仮に物理的に修理不能でなくとしても、新造の港栄丸の再調達価格（9,324万円、税込）と対比し、「経済的に」修理不能状態にある。ちなみに、解体する場合、富岡川河口の野外作業で解体後部品を除染すると1億5千万円以上（見積り不能）になる、とされている。

<sup>(10)</sup>意見書において、そのように主張してきた。以下では、同等の物（中古品）がない物の滅失の場合についての判例・学説をめぐる「論争」を検討することを通じて、その理由を述べることにする。

## 5. 滅失した物と同等の物がない場合の賠償

### （1）同等の物がない場合の判例

店舗内の備品や什器具類が破壊された場合に関する注目すべき判例がある。東京高判昭29・7・10<sup>(11)</sup>は、店舗所有者が、加害者の不法行為により破壊された店舗の調剤台・薬品陳列ケース各1台・ガラス戸2枚の損害賠償を請求した事案について、次のようにいう。上記物品が10年も経た物だからといって中古品の価格の賠償とするのは十分ではない。というのは、そもそも「損害賠償は、被害者の受けた不利益を除き去って、損害が生じなかったと同一の状態を回復させること」（原状回復）である、とする。そして、「その手段としては原則として金銭の支払いによる」（例：「物の価格」）とするのが現行法制である。しかし、それは、所有者が「失われた物と同等の物を取得しうる場合」又は所有者の所有が「財産的価値を保有する手段である場合」である。ところで、本件で破壊された物品は、被害者が「営業上使用するために…所有する」もので、「財産的価値を保有する手段として所有する」ものではない。仮に「中古品の価格を算定しうるとしても」その価格相当の金銭により「失われた物とピッタリ同等の中古品」の取得は、「絶対に不能」であり、「原状に回復する新品を調製するのほか方法」がなく、「これに要した費用」が「本件事故によって生じた損害」<sup>(12)(13)</sup>、つまり「相当因果関係の範囲内にある損害」である、と。

（10）意見書「投石船港栄丸の漂着・座礁に対する損害賠償請求事件（平成24年（ワ）第53号）」（神戸秀彦，2012年12月3日）。

（11）下級民集5・7・1060。

## (2) 東京高裁判決に関する学説

上記東京高裁判決（以下「同高裁判決」）を支持して、谷口知平は、「新品調達によってのみ真に損害は回復されるという考え方」であると評価しつつ、さらに被害者に生じうる「利得」について次のようにいう。<sup>(14)</sup>問題は、このような考え方をとると、被害者には「必然的に利得が伴」って生じる点である。「損益相殺の考えから」すれば「その利得は返還される」ことを要するとされるかもしれない。しかし、右損害は「不法行為による損害」であり、「不法原因により利得」させたと考えられるので、利得は返還しなくてよい、と。ただし、谷口とは違い、同高裁判決を支持しない見解もある。植林弘は、こうした判例を肯定すれば、「被害者は、所有物を不法行為によって破壊された為に、新品を取得することができ、大いなる利得を取得する」ことになる、という。<sup>(15)</sup>しかも、植林は、「この利得は加害行

---

(12) 四宮和夫は、この判決は、「戦後の経済がインフレ的傾向を示していることから、不法行為当時の交換価値による損害填補が無意味になるのを、救済する意図をもつ」と理解している（我妻・有泉・四宮「判例コンメンタールⅥ 事務管理・不当利得・不法行為」＜日本評論新社、1963＞215頁＜四宮筆＞）。なお、四宮は、その後、「市場性のないものは、新品調達費から中古品という価値減少ぶんだけ減額した額による」べきである、としている（四宮和夫「事務管理・不当利得・不法行為 下巻」＜初版、青林書院、1985年＞576頁）。また、前田達明「民法Ⅵ<sub>2</sub>（不法行為法）」＜初版、青林書院新社、1980年＞348～9頁は、このような場合は、「その中古品の交換価値」とすべし、と言う。

(13) 東京高裁判決と同様の考え方を採用する判決に、大阪地判昭36・5・10（下級民集12・5・1095）がある。事務所・店舗の所有者が、事務所等にあった中古の什器（じゅうき）具類等を自動車運転者が自動車を事務所等に激突させて損傷した者に対し、損害賠償請求をしたケースである。

(14) 「損害賠償額の算定」（総合判例研究叢書〔民法4〕、有斐閣、初版＝1957年）77頁。

(15) 「慰謝料算定論」（有斐閣、初版＝1962年）201・204頁。

為によって生じるものではなく、加害者の賠償給付によって始めて生じる」として、谷口に反対する。つまり、不法行為である「加害行為」それ自体と加害行為を原因とする「賠償給付」を切り離し、「被害者の利得は、加害者の賠償給付によって生」じ、賠償給付そのものは「不法原因給付ということに」ならない、とするのである。<sup>(16)</sup>

### (3) 新品調達賠償の2基準 (i)・ii))

同高裁判決とこれを支持する谷口の見解を総合すると、以下のようになる。つまり、①不法行為による損害賠償は本来的には原状回復を理念とするが、②現行法では原則として金銭の支払いによるものとされ、物の滅失の場合は、物の価格相当額となる、③しかし、それは所有者による物の所有が財産的価値を保有する手段である場合である、④他方、その物が財産的価値を保有する手段でない場合（基準ii))や滅失した物と同等の物を取得できない場合（基準i))は異なる、⑤同様に、仮に中古品の価格算定をしてもその算定された金額により同等の中古品の取得は不可能な場合（基準i))がある、⑥そこで、そのような場合には、新品調達を要することになるが、その費用の賠償は、仮に「中古品の価格」以上でも、相当因果関係の範囲にあるし、⑦また、仮に「利得」(利益)があるように見えても、損益相殺の対象とならないし、加害者は被害者に返還請求はできない、⑧その理由は、もともとこうした「費用」は加害者の「不法原因」(不法行為)により生じたものだから、である。確かに、滅失した物が中古車市場のある自動車の場合の場合なら、「滅失した物と同等の物を取得でき」るし、かつ自動車は「財産的価値を保有する手段」でもありえよう。

### (4) 本件石船への当てはめ

---

(16) 「注釈民法 (19)」(有斐閣、初版=1975年、篠原弘志筆) 49頁は両説を紹介する。



しかも、自動車事故による自動車の損傷は、通常、自動車利用者相互間のものである。この場合、上記の植林の見解も妥当かもしれない。しかし、同高裁判決で問題となっているのは中古品市場のない店舗の備品類であり、i)「滅失した物と同様の物」(中古品)を取得できず(上記④・⑤)、かつ、店舗の備品類はii)「財産的価値を保有する手段」ではない(上記④)。説さらに、同高裁判決は、店舗の備品類に対し自動車により一方的な加害行為が加えられた事案である。本件石船の場合、同高裁判決での店舗の備品類と同様に中古品市場がなく、i)「滅失した物と同等の物」(中古品)を取得できず、かつii)「財産的価値を保有する手段」ではない。のみならず、本件石船への加害行為は、同高裁判決の事案と同様、全く一方的なものであり、この点でも、自動車による自動車に対する損傷事故とは異なる。したがって、上記昭和49年の最高裁判決と同様に考えるのではなく、同高裁判決と同様に考えるべきである、と思われる。以下では、さらに、同高裁判決が強調する原状回復の理念を、不法行為理論に即して、若干検討してみたい。

## 6. 原状回復の理念と不法行為

### (1) 差額説と原状回復

不法行為による損害算定について判例・通説とされる差額説は、「不法行為がなければ被害者が現在有しているであろう仮定的利益状態と不法行為がなされたために被害者が現在有している現実の利益状態の間」の「金額上の差」である、とする。つまり、差額説は、「損害そのものの確定」(事実認定)と「損害の金銭的評価」との概念分離をせず、両者を直結させて<sup>(17)</sup>いる。同説からは、本件石船の損害も、不法行為時の本件石船の価格

---

(17) 潮見佳男「不法行為法」(第1版、信山社、2005年)213頁以下。

と現在の座礁状態（「滅失」）におけるその価格との差額であろう。同説は、損害の確定と金銭の評価を分離しないため、日本民法の金銭賠償の原則（民722条1項・417条）と結合され、「損害賠償を直接的、可視的に金銭にあらわれるものに限定し、金銭に評価しにくい被害者の様々の不利益を切り捨てる面」<sup>(18)</sup>がある。しかし、権利が侵害された場合、次の考え方をとる必要がある。つまり、「原状回復の理念に基づき、権利に関する規範によって内容を規定される客観的損害を最小限度の損害とする損害」（規範的損害）を認めるべきである。そして、「原状回復の理念」によれば、「被害者は本来的には原状回復…を請求できるが、原状回復不能のために金銭賠償による外ない場合には、せめて被害者を少なくとも事故以前の客観的状态と価値的に同じ状態に置くべき」<sup>(19)</sup>ことになる。

## （2）原状回復と財物損害

以上の「規範的損害論」は、主に人身被害を中心とする公害被害について主張されてきた。他方、本件石船に対する被害は物損であり、直ちにこうした主張が当てはまるだろうか。人身被害の場合には、原状回復の理念から、「健康で文化的な最低限度の生活」<sup>(20)</sup>（沢井）という「規範」に適合する賠償が必要とされ、または、被害者と家族の「生活を保障する水準」という「規範」に適合する水準の賠償（淡路、生活保障説）<sup>(21)</sup>が必要とされる。

（18） 淡路剛久「不法行為法における権利保障と損害の評価」（有斐閣，1984年）73頁。

（19） 四宮和夫「事務管理・不当利得・不法行為 中巻」（青林書院，1983年）445頁以下。

（20） 沢井裕は、新潟水俣病判決について触れる中で、「公害被害においては…被害者の原状回復をはかる不法行為法の基本的視点から、被害者をして『健康で文化的な最低限度の生活』を送るに足る金額を…利息として保障する元本相当額を支給」すべきである、と提言している（沢井裕「新潟水俣病判決の総合的研究—法解釈学的検討・1」（法律時報1972年5月号118頁）。

その根拠は、上記の沢井の主張に見られるように、公害被害の特質にある。ならば、公害と同様かそれ以上に多様で深刻な本件原発被害では、「財物」被害の場合でも、同様に考える必要がある。財物といっても、原発被害により長期間帰還不可能となり、避難指示区域内に残された居住用不動産が、「滅失」と評価された場合、どうなるのであろうか。居住用不動産は、生活の基盤であり、その滅失への損害賠償は、不法行為法における原状回復の原則に照らし、新しい居住地での生活再建が可能となるものでなければ<sup>(22)</sup>ならない。

### (3) 原賠審中間指針と住宅確保

この点に関して、原賠審中間指針第四次追補は、2013年12月、「帰還困難区域」への「帰還不能」者が、生活の断念を余儀なくされた場合、「住宅確保に係る損害」として、「元の住宅の新築価格と事故前価格の差額の75%まで」を、また、宅地については、「新たに取得した土地の価格と従前の土地の価格の差額」を、賠償する方針を打ち出した。これは、「帰還する者」についても同様であり、住宅について、「元の住宅の新築価格と事故前価格の差額の75%まで」を上限として、修繕・建替え費用等を賠償する方針とされた。この方針は、避難者が従前の居住地に帰還できない場合、原賠審の基準では、事故前の住宅・土地の価格と事故後の価格との

---

(21) 淡路剛久は、公害・薬害において被害者の完全救済の必要から「原状回復」の理念が強調されていることを重視し、この理念は、「損害の金銭的評価において第一義的に尊重されなければならない」とする（淡路剛久前掲<有斐閣、1984年>73頁以下）。そして、原告からの包括的な（その「数額の根拠」が示されていない場合）一時金が賠償請求がなされた場合は、「被害者およびその家族の状況に注目して、その生活を保障する」水準で「包括慰謝料」として認容すべきである、とする（生活保障説）。

(22) 吉村良一「総論－福島第一原発事故被害賠償をめぐる法的課題」（法律時報2014年2月号59頁）。淡路剛久「福島原発事故の損害賠償の法理をどう考えるか」（環境と公害43巻2号7頁）。

差額の賠償のみとされ、到底、新地域での生活再建はできない、とする批判にある程度答えたものであった。<sup>(23)</sup> 同追補は、住宅新築・土地再取得の場合の再取得価格を100%保障するものではないが、上記のような批判をある程度受け入れた点で評価できると思われる。<sup>(24)</sup>

## 7. 原発事故の財物賠償と原状回復

### (1) 居住用不動産に関する原状回復アプローチ

ところで、近時、原発事故の財物損害賠償について、窪田充見の次の有力な説が展開されている。<sup>(25)</sup> 窪田は言う。物的損害に全損（物理的全損・経

---

(23) なお、原賠審委員の中島肇が、原状回復費用（除染費用等）について論じる中で、「『差額説』への疑問」を述べている点が注目される（中島肇「原発賠償中間指針の考え方」＜商事法務、2013年＞30頁以下）。例えば、鉱業法111条2項は、「損害の賠償は金銭をもってする」としつつ、その但書で、「賠償金額に比して著しく多額の費用を要しないで原状の回復をすることができるときは、被害者は、原状の回復を請求することができる」とする。この点に関連する判例（大正2・4・2民録19・193）は、炭鉱の不当採掘により、地盤が陥落等したケースについて、原状回復である復旧工事を標準とし、この工事が減価と一致するかどうかを判断せずに原状回復を認めた。そして、中島は、人身損害の場合でも、被害者の「減価」分とも言うべき逸失利益の他に、「原状回復費用」ともいうべき治療費が認められる。ならば、同様に、「取引上の時価を観念できない代替性のない財産」についても、事故時の「時価」と事故後の「時価」の差額（減価分）を損害とみるのは疑問がある、と言うのである。

(24) 日弁連は、同追補のこの部分は評価できるが、実際に取得費用を支出しないと賠償の対象とならないなどの問題がある、とする（「第四次追補についての意見書」＜日弁連、2013年12月20日＞）。

(25) 窪田充見「原子力発電所の事故と居住目的の不動産に生じた損害」（法律時報2014年8月号）110頁以下。同「物的損害についての賠償額の算定－全損と評価される住宅に関して生じた損害を中心に－」（日本環境会議福島原発事故賠償問題研究会報告レジュメ＜2014年2月16日、明治大学＞）も参照。

済的全損の両方を含む)が生じた場合、損害賠償額をどう算定するかについて、3つのアプローチがある、と。第1は、交換価値(市場価値)に即した計算方法(交換価値アプローチ)(①)である。例えば、自動車事故で中古車(例:交換価値60万円)が全損を受ければ、その交換価値60万円が損害額となる。第2は、利用価値に即した計算方法(利用価値アプローチ)(②)である。例えば、自動車の場合、その自動車を利用することで、どの程度の利益を得る、又は節約をすることができたのかを算定し、損害額とする。第3は、原状回復に必要な費用に即した計算方法(原状回復アプローチ)(③)である。ただ、例えば、自動車の場合は、その一部の損傷なら、修理費用が原状回復費用である。他方、自動車の全損の場合は、修理はできないから、修理に代わるものとして、再調達が原状回復として必要となり、再調達費用が損害額となる。そして、一般的な不法行為理論からは、上記①のみが自明として導出される結論ではなく、上記②・③も、排除されずに導かれる。また、判例実務の維持する差額説(「不法行為がなかったとすればあったであろう状態」と「現在における財産状態」の差異を比較して損害額を計算する説)も、上記①～③のいずれとも矛盾はしない、と。

その上で、窪田は、福島第一原発事故による居住用不動産の賠償算定は、上記③の原状回復アプローチによるべきである、とするのである。その理由は、まず、自動車と居住用不動産の次のような一般的違いから導出される。第1は、自動車の場合、①が妥当なのはそれが容易だからであり、また、中古品の再調達を希望しないことも有り得るし、再調達を希望する限りは③になるが、その場合でも①と③とは一致する。これに対して、居住用不動産の場合、住居の必要性という点からすれば、中古品再調達を希望しない選択肢は考えられない上、再調達を希望する場合に①と③は一致しないから、③の必要性は極めて高い。第2に、自動車の利用期間が数年か

ら10数年程度だから、自動車の買換え（新車・中古車含む）は通常のことであり、かつ、自動車には広範な中古車市場があり、その代替性も高い。これに対して、居住用不動産では、買換えを想定しないのが普通であり、かつ、中古市場が限定され、かつ、同程度のものの再調達是非常に困難だから、①ではなく、③が必要となる。

次に、窪田は、以上の一般的違いから③の必要性を説明する以外に、帰還困難区域の居住用不動産について、次の3つの特殊性を指摘する。第1は、広範囲に居住不可能な状況が生じて、被害周辺地域の地価が上昇し、従前の交換価値による賠償額だけでは、同程度の不動産取得が困難となる事情が生じている。第2は、そうした地価上昇は、原発事故により生じており、同事故に責任を負う者は、地価上昇のリスクの責任を負うべきである。第3に、地価上昇は、事故による広範囲の被害から生じた結果であり、不動産の客観的価値が高まった結果ではないから、不当な利得ではない、と。

## （2）石船・自動車・居住用不動産

窪田の説を踏まえて、本件石船の場合はどうか、を考えてみよう。<sup>(26)</sup> 石船は事業用の動産であり、動産という点では自動車と同じであり、他方で、居住用の不動産とは、不動産・動産という違いに加え、その目的の点でも異なる。しかし、本件のような特殊な石船は、一般的には、次の3点で自動車と異なり、むしろ居住用不動産と類似する点が多い、と思われる。i)

(26) 窪田前掲117頁は、農業・商業施設として利用される不動産についても、居住用不動産と同様の原状回復アプローチがなじむか、それとも、居住用不動産とは別の事業損害という観点からのアプローチがされるべきか、については、留保するとしている。なお、以下では、窪田が指摘する「帰還困難区域の居住用不動産」に関して指摘する周辺地価の上昇という事態が、石船などの船舶についても生じているのかが問題となろうが、その点の検討は今後の課題としたい。

事業用といっても、原告の会社の規模は、役員・事務員・潜水士・押船乗組員など計46名が勤務し、石船も3隻を所有するのみの小規模会社であり、石船の事業上の必要性は大きく、居住用不動産における居住の必要性和類似する。ii) 以上からすれば、石船全損の場合に、自動車の場合と違い、事業を継続する限り、再調達を希望しない選択肢は余りなく、③を希望する場合に自動車同様に①と③が一致することはないから、居住用不動産と同様に、①ではなく、③を採る必要性が大きい。iii) 石船の場合、事業継続をする限り、居住用不動産と同様に、通常、中古品の買換えは想定されていないし、また、中古市場は「限定さ」れ（むしろ石船の中古市場は全く「存在しない」）、かつ、全損した物と同程度の物の再調達は非常に困難であり、この点からしても、③を採る必要性が大きい。

ただし、他方では、石船は、次の2点において、居住用不動産とは異なり、③の必要性が比較的に小さい面がある点は否定できないようにも思われる。iv) 居住用不動産は、居住する人の生活に密着し、また、特定の場所に所在するから、人の生活に密着した限定性が高く、場所的な意味での代替性が低い。これに対して、石船は、あくまで事業用の動産であり、居住用不動産と比較すればであるが、上記の「人の生活への密着性」（当該物への限定性）はより低く、また、上記の「場所的な代替性」はより高いのではないか。v) 居住用不動産は、生涯を通じた居住を目的（「終の棲家」）とする限りでは、全期間を通じて、その買換えを予定していない。これに対して、石船の場合、中古市場がないから、「中古品」への買換えは困難だが、一定期間経過後は、事業の継続をする限り、「新品」への買換えを想定しておかねばならないから、買換えを全く予定しないわけではないだろう。

以上 i)～iii) から、石船が、事業用動産であるが、自動車とは異なり、むしろ、居住用不動産に類似することが明らかになったと思われる。しか



し、さらに、以上iv)・v)を考慮して、それでも、石船が、事業用動産として、居住用不動産と全く同様に、③による必要性が大きいとして、③を基本とすることは可能であるか。私見では、本件で、iv)・v)を考慮しても、上記5.(4)で論じた通り、③を基本とすることは十分に可能である、と思われる。しかし、現実には、本判決は、事故時の原状を回復する以上の利得(「不当な利得」)を防止するという観点から、③を採用しなかった。私見は、③を基本とすることには変わりはないが、以下では、やや異なるアプローチにより、本判決の問題点を検討してみたい。

## 8. 本判決の問題点—争点③(損害額)

### (1) 税法上の法定耐用年数

既に「3. 本判決の内容」で述べたように、本判決は、本件事故時で本件石船は、当初取得(＝当初製造)後13.25年経過するのに「機能面では使用上問題のない状態」であったとする。こうして、機能面では問題ない状態なのに、「標準耐用年数」上は耐用年数が来たとして、「標準耐用年数」上、時価は約761万円程度だった、と言うのである。ここで言われる「標準耐用年数」とは何か。本判決によれば、船舶の場合、「標準耐用年数」は、国土交通省港湾局監修「平成24年度船舶および機械器具等の損料算定基準」による(本件石船は14年)が、これは、もともと、所得税法施行令・法人税法施行令の減価償却資産に関する規定を具体化する「償却資産の耐用年数に関する省令」(昭和40年3月31日大蔵省令第15号、最終改正平成26年7月9日財務省令第55号)に準拠している。

上記の省令とは、減価償却の計算に必要な「取得価額」・「耐用年数」・「償却方法」のうち、耐用年数について、課税の公平性の観点から、税法上の基準を示したもの(「法定耐用年数」, 本件石船は14年<同省令別表第一の「船舶」のうち「その他のもの」>)である。これは、税法上の課



税基準なので、企業会計の基準ではない。そこで、企業会計上は、法定耐用年数とは異なる期間で償却可能だが、法定耐用年数を基準に計算された償却額を上回る部分は、「損金」(必要経費)に算入できない。そこで、大半の企業や個人事業主は、同省令の基準を用いざるを得ない結果となっている。しかし、ある資産の法定耐用年数という場合は、あくまで税法上のものであり、その資産の物理的寿命とは一致しない。また、法定耐用年数を過ぎても、資産としては存在し利用している以上、取得価額の10%又は5%は残存する(残存価額)として評価する。しかし、2007年4月以降は償却制度が変わり、現在では、これを1円と評価する(いわゆる備忘価額)こととなった<sup>(27)</sup>。

本判決は、こうした税法上の基準、又はそれに準拠する基準に依拠して損害額の算定を行っている。しかし、本件では、ある資産に対する課税の基礎額がいくらか、が問題ではなく、民事賠償の損害額の算定には、どのような方法が妥当か、が問題なのである。

## (2) 被告の賠償基準

ところで、本判決が認容したのは、被告が「自らの賠償基準に基づき算定した」額そのままである。被告は、次のような経緯により、同額を提示していた。つまり、2013年2月、福島地裁が和解を勧告、同年4月に和解期日が開催され、被告は、現在、船舶に関する賠償基準がないが、償却資産の賠償基準により算出されたものなら和解に応じる、とした。被告は、2013年7月5日、東京電力「償却資産・棚卸資産(中小法人さま用)」

---

(27) 谷武幸・桜井久勝編著「1からの会計」(発行：碩学舎、発売元：中央経済社、2009年)89頁。山下・高木・日野・山形「企業会計の基礎」(中央経済社、2009年)81頁。「[経済]簿記勘定科目一覧表(用語集)」([http://kanjokamoku.k-solution.info/2007/04/\\_1\\_316.html](http://kanjokamoku.k-solution.info/2007/04/_1_316.html))内の「減価償却資産の耐用年数等に関する省令の定義・意味・意義」。HP「オフィスDOMEX」内の「会計税務用語の解説」。

(リーフレット) による賠償金額を提示した。具体的には、2011年2月末の期末簿価<原告「固定資産台帳・減価償却費明細書」記載、同船の「耐用年数」9年>)について、2010年7月末の期末簿価を7ヶ月分減じた上で算出し、約236万円(1万円未満四捨五入、以下同様)とする。これに償却資産係数<sup>(28)</sup>6.55を乗じて算出した約1,545万円を提示した。

これに対して、原告は、次のように主張した。税務による減価償却でいう耐用年数は、実際の耐用年数より短く、これを前提とする計算は採るべきではない。しかし、原告所有の同タイプの石船(非自航式・底開方式)である第55港栄丸の場合、製造年は1983年だが、2013年現在使用中であり、実際の耐用年数は少なくとも30年である。本件石船も耐用年数30年と考え、かつ本件石船の取得は1997年だから2013年時点で16年となり、他方で旧税務基準での残存価格1割を前提にすると、9,324万円(新造価格、税込) $\times (0.1 + 0.9 \times 16/30) =$ 約5,874万円である。ここに管理維持費用や加害行為の重大性等の要素を付加できないか、と。<sup>(29)</sup>

その後の被告と原告のやり取りは次のようなものであった。つまり、被告は、船舶に対する補償基準・具体的な計算方法は現時点では存在せず、同船について補償額を示すことは困難であるし、船舶については、中市

---

(28) 償却資産係数とは、東京電力が設定したもので、次のような考慮に基づく。まず、固定資産の減価償却について定率法(2007年税制改正以降は「新定率法」)によると、定額法(2007年税制改正以降は「新定額法」)より償却金額が大きく、残存簿価が低くなる傾向があるから、これを補正して定額法に引き直す。次に、(法定又は企業会計上の)耐用年数が満了した場合でも、残存価格はゼロだから賠償はゼロとなると、一定の賠償が保障されるように取得価格の20%の残存価値を認める。なお、本文でも述べたように、本件石船の「耐用年数」は、原告の帳簿(「固定資産台帳・減価償却費明細書」)上は9年とされ、同船取得は1997年12月だから、2006年12月に耐用年数が切れている。

(29) 原告弁護団「和解に関するメモ(2)」(2013年5月29日)。

場の有無にかかわらず、事故当時の時価をもって損害額とすべきであり、本件石船についても同様である、と主張した。これに対して、原告は、損害賠償においては原状回復が原則であるとして、本件石船には中古市場がないことから、新造価格の賠償を求めると主張した。しかし、この和解交渉は、上記の論点以外の他の論点（本件石船が「廃棄物」とされた場合の処理費用負担の問題）の当否にも関連して不調に終わり、和解は成立せず、最終的に判決に至ったのである。ここで注意すべきことは、本判決が言い渡した損害額は、約2年近く前に、被告が和解期日において提示したが、結局、和解不成立に終わった額そのものであった点であろう。

### （3）実際の耐用年数による償却計算

仮に新造価格ではなく、何らかの「時価」による損害額算定を採用するとしても、その算定方法を、税法・企業会計上の減価償却基準に合わせる必要はない。既に言及した昭和49年の最高裁判例（最判昭49・4・15）も、中古車の損傷事故に関してであるが、賠償額は、事故当時の取引価格であり、それは、「同一の車種・年式・型、同程度の使用状態・走行距離等の自動車を中古市場において取得するのに要する価額」による、とする。そして、「右価格を課税又は企業会計上の減価償却の方法である定率法又は定額法によって定める」ことは、両当事者の「異議がない場合等の特段の事情がないかぎり、許されない」<sup>(30)</sup>、とする。つまり、判例によれば、税

---

(30) 民集28・3・385。同最高裁判決は、被害者が新車購入後、事故当時の3ヶ月半までで3972 km 使用した分の減価額（前者）を考慮すべきで、定率法による減価償却額（後者）を控除すべきでない、とする。ただ、後者の控除額が、前者の減価額より少ないから、結果的に認容された額は、後者（原判決は後者による）の方が高い。なお、それまでは、下級審判例（東京地判1971<昭46>・8・23交通民集4・4・1285、岐阜地判1972<昭47>・7・17交通民集5・4・980）は、1965年の「原価償却算定の耐用年数等に関する省令」（大蔵省令第15号）を参照して、新車代金から減

法・企業会計上の減価償却基準以外の方法での算定は可能だし、両当事者の異議がない場合でなければ「許されない」、とまでされている。<sup>(31)</sup>とすれば、本件でも、実際の耐用年数に基づく減価償却計算が現に具体的に主張されていたのであるから、それによることは可能であった。

原告の主張によると、原告所有の他の同種の石船で最も古い1983年取得のもの（第55港栄丸）が、現在でも稼働中だから、本件石船も、耐用年数40年であるとして算定される。その場合は、次のような算定となるであろう。本件石船も、当初1997年12月に取得し、本件事故時（2011年3月）まで13年3ヶ月（＝13.25年）使用した。とすると、残存耐用年数は26年9ヶ月であり、この期間について、いわゆる残存価格を取得価格の10%として、時価を計算する。そして、仮に再取得価格である新造価格8,880万円（税別）を基礎にする場合は、 $8,880 - 8,880 \times 0.9 \times 13.25 / 40 \text{年} \div 6,233 \text{万円}$ である。また、仮に本件石船の当初（または旧）取得価格5,339万円（税別）を基礎に算定する場合、 $5,339 - 5,339 \times 0.9 \times 13.25 \text{年} / 40 \text{年} \div 3,748 \text{万円}$ である。

ただ、以上については、原告も耐用年数が40年である根拠を主張・立証しなければならない。例えば、船の機能を維持するには、そのための修理をする必要があろう。実際、本件石船については、本判決認定の通り、

---

価償却分を控除していた。

(31) 市場価格が形成されていない中古船舶の滅失のケースに関する名古屋高判1977<昭52>・2・15判例時報868・93は、「同種」の中古品の取得が可能であれば、必ずしも「全く同等」でなくても、これを取得するのに必要な代金額が損害額であるとし、本件のように中古品すら存在しない事案とは異なるが、注目すべき判決である。また、同判決は、この場合、「市場価格が形成されて」いない場合でも、「同種」の中古品を取得できるなら、「課税・企業会計上の減価償却の方法…によって定める」必要はない、とも判示しているが、この点も注目される。

修理をしており、2006年9月以降合計600万円程度を支出している。また、他の石船についても、それぞれ、修理をしており、2001年8月～2014年7月までで少なくとも計3,000万円程度の修理費用が支出されている。<sup>(32)</sup>とすれば、40年が耐用可能であるとの想定は、過去の修理と今後の修理の実行、それに伴う修理費用の支出が前提となろう。ならば、今回の認容額では、実際の石船の機能の評価が無視され、また、機能維持のための修理等の努力が無視され、修理費用・機能維持費用の支出すら十分にカバーできない可能性もある、と思われる。

#### (4) 収益還元法による算定

その他に、原告の主張によれば、仮に時価による評価による場合でも、税務上の帳簿価格ではなく、事業用資産だから、収益還元法という方法がある。これによれば、原告の本件事故前2年間の平均営業利益約1億3,196万に対する本件石船の貢献率は0.0915である。さらに、収益還元率3%・収益獲得年数を10年間として、本件石船の評価額は約1億297万円となる。しかし、この方法による額は、新造価格8,880万円(税別)を超えるため、若干無理があるように思われる。

### 9. お わ り に

上記8.(4)の方法は、本件石船には、中古市場がないから、交換価格(市場価値)によることができないことを前提とする。つまり、先の窪田のアプローチでいうなら、上記8.(4)の方法は、①(交換価値アプローチ)ではなく、②(利用価値アプローチ)であり、例えば、②の例として挙げられる人身損害の場合における逸失利益(「不法行為がなければ得られたであろう利益」)がそれに相当する。これに対して、上記8.(3)

---

(32) 本判決「3 争点(3)(損害額)について」の(2)イ参照。

の方法は、本件石船の時価を算定するとしつつ、やはり、交換価格（市場価値）によることができないところ、他方で、逸失利益の算定を試みるものとも言えないが、結局、②（利用価値アプローチ）の一種であろう。

要するに、上記 8.（3）の方法は、基本的に、交換価値（市場価値）ではなく、再（または旧）取得価格を基準（③＜原状回復アプローチ＞または③に準じるアプローチ）としつつ、①（交換価値アプローチ）の場合と同様、減価算定を行うものである。ただし、その減価算定は、税法・企業会計上の手法によるのではなく、実際の耐用年数を基礎とし、実際の利用価値がどれだけあるか、という視点から行われるべきであろう。仮に、本判決が、③（原状回復アプローチ）を正面から採用できないとするなら、少なくとも、上記 8.（3）の方法（実際の耐用年数による償却計算）で算定すべきであったと思われる。

The Compensation for Damages from the Accident  
of Fukushima First Nuclear Power Plant and  
the Judgement on the Case of a Ship Conveying and  
Throwing Stones into Sea

Hidehiko KANBE

This article has been written for the purpose for analyzing the judgement (18. 3. 2015, the District Court of Fukushima, Iwaki) on the case concerning destruction of the working ship conveying and throwing stones into sea, which ordered the Tokyo Electric Power Corporation to pay damages from the accident of Fukushima First Nuclear Power Plant.

The contents of this article are as follows;

1. First
2. The details and the points at issue
3. The contents of this judgement
4. “Destruction of the object” and “Compensation for damages” by buying the substitute
5. “Compensation for damages” in case of lacking the substitute
6. The principal of recovery from damages and the tort
7. “Compensation for damages” to objects by the accident of nuclear power plant and recovery from damages
8. The problems of this judgement— the third point at issue “the amount of damages”
9. Finally