

主文

- 1 本件控訴をいずれも棄却する。
- 2 控訴費用は、控訴人らの負担とする。

事実及び理由

第1 控訴の趣旨

1 原判決中、控訴人らに関する部分を取り消す。

2 被控訴人は、控訴人aに対し金124万7000円、控訴人b及び同cに対しそれぞれ金62万3500円、控訴人d及び同eに対しそれぞれ金109万7000円、その他の控訴人らに対し原判決別表1損害額一覧表の当該控訴人らに対応する請求額欄記載の金員を各支払え。

第2 事案の概要

1 本件は、埼玉県内の一級河川荒川水系新芝川において控訴人ら（ただし、控訴人a、同b及び同cについては被承継人であるf、控訴人d及び同eについては被承継人であるg）が河川法上の許可を得ることなく船舶等を係留していたところ、被控訴人知事が行政代執行により控訴人らの係留船舶等を撤去したことについて、控訴人らが、行政代執行及びこれに引き続き係留船舶等の保管行為は違法であって、控訴人らの船舶等に発生した損害を賠償する責任があると主張して、被控訴人に対し、国家賠償法1条1項に基づき、船舶の破損等に係る損害賠償金の支払いを求めた事案である。

原判決は原審原告らの請求をいずれも棄却したが、このうちhについては控訴の提起がなく、同人の請求を棄却した部分は確定した。また、当審において控訴人の1人であったfが平成17年1月26日死亡したため、妻である控訴人a並びに両名間の子である控訴人b及び同cが同人を法定相続分の割合で相続し、訴訟承継した。

2 本件の概要、前提事実、争点及び争点に関する当事者双方の主張は、当審における主張を後記3項のとおり付加するほか、原判決「事実及び理由」の「第2 事案の概要」に記載されたとおりであるから、これを引用する（ただし、前記のhに関する部分を除くほか、原判決15頁13行目から14行目の「乙9の2」を「乙39の2」と改め、27頁5行目の「109万7000円」の次に「、控訴人aについてはfに対応する請求額欄記載の金員の2分の1である124万7000円、控訴人b及び同cについてはそれぞれ同金員の4分の1である62万3500円」を加える。）。

3 当審における主張

- (1) 河川法24条の「河川区域内の土地の占用」について

（控訴人らの主張）

河川法24条に規定されているのは河川区域内の「土地」であるから、流水面は除かれるし、仮に含まれるとしても、それは川底と解釈されるべきであって、船舶は川面に浮かんでいるものであるから、川底を占有するものとは明らかに異なる。したがって、河川法24条は船舶の停泊を規制の対象として予定しておらず、同条違反を理由とした本件代執行に係る令書を発した処分は違法である。

- (2) 本件代執行当時における控訴人らの船舶等の係留について

（控訴人らの主張）

本件代執行が行われた際、控訴人らは台風の接近による緊急避難として船舶等を一時的に本件場所に係留していたのであり、河川区域内の土地を「占用」していたということはできないし、その行為に正当性が認められるから、係留そのものに違法性がない。また、控訴人らの船舶等はアンカーを打っておらず、仮に打っている船舶があったとしても一部の船舶にすぎない。

- (3) 本件代執行における手続違背の有無について

（控訴人らの主張）

原判決は、番号21の箱形物置について、それ自体独立して使用されていたものではなく、控訴人iの棧橋に付着、固定させて物入れとして使用されていたものと認められると判示しているが、本件代執行に係る納付命令は対象物件の大小にかかわらず1個当たり39万4000円の請求がされていて、独立の物件ではないのに同額の請求をすることは、算出方法として矛盾しており、控訴人iに過重な請求を行うものである。

- (4) 代執行法2条の要件の充足について

（控訴人らの主張）

水面を管理しているのは多くの場合地方自治体であるから、これらの自治体等が船舶の保管場所の確保に適切な措置をとらないまま、放置艇の排除を行うならば、国民は本件のようなプレジャーボートの保有を継続することができないことになる。本件代執行は、被控訴人知事や浦和土木がこの適切な保管場所の確保、係留場所の提供を怠ったまま行われたものであり、代執行法2条にいう不履行を放置することが著しく公益に反すると認められることという公益性の要件を満たさない。特に隣接する東京都では、河川における係留問題に対処するために係留船対策連絡会を設置し、平成6年10月には東京都河川における係留船適正化推進計画を策定して、放置艇の数に見合う簡易な暫定係留施設を設置する計画を推進しており、単に取り締まるだけでなく、同時に放置船舶の収容場所の確保を図る手法がとられているのであって、被控訴人がこのような措置をとらないで単に不法係留船舶の排除だけを行っている事実は、上記の公益性の要件を判断する上で大きな意味を持つ。

- (5) 本件代執行の裁量権逸脱の有無について

（控訴人らの主張）

前記の経緯の中で行われた本件代執行は、被控訴人知事の裁量権の範囲を逸脱した違法なものである。

- (6) 本件代執行とその後の保管における注意義務について

（控訴人らの主張）

ア 行政代執行は国民の財産権に関わるものであるから、それに対する制約は目的と手段において充分な合理性を有するものでなければならず、殊に船舶の除去は船舶を移動させることにより行うものであるから、その移動の過程で壊したり傷つけたりすることに何の合理性も認められない。また、本件代執行の基礎となる控訴人らの義務は、本件場所からの船舶の除去であって、対象船舶を代執行水域から排除すれば足り、これを陸揚げ、陸送、陸上保管する必要性は全くない。なお、戒告書や代執行令書には、「代執行により、船舶又は船舶に収納され、若しくは備え付けられた物品等に損害を生じても、その責任は一切負わない」などと記載されていたが、このような記載があったからといって、被控訴人の注意義務が減じられることはない。

イ 行政代執行が本人に代わって本人のすべき義務を履行する制度である以上、行政庁においては、本人が行う場合と同様の注意義務をもって当該履行を行うべきであり、少なくとも自己の財産と同一の注意義務をもって執行をしなければならず、特に陸揚げ、陸送、保管場所への設置については、本人のすべき義務の範囲を超えて行政上の必要性から行われたものであることからすれば、善良なる管理者の注意をもって執行を行わなければならない。また、保管行為については、事務管理の規定に従って最低限自己の財産と同一の注意をもって行う義務があり、特に代執行時から2か月も先に設定した引取り期限までは、より高度の注意義務、即ち善良なる管理者の注意をもって保管する義務があったものというべきである。

ウ ところが、本件代執行で船舶の移動に携わった作業員は、船舶運行の免許もなく、船舶（殊に繊細な構造のプレジャーボート）の取扱いに慣れておらず、しかも、運送に用いられたトラックは危険物運搬用のトラックで、荷台

にはV字型の船台も設置せず、角材を横に渡しただけで船をくくりつけ、トラックの荷台から船の舳先が2メートル以上もはみ出しているながら、道路交通法上必要な赤色の旗を付けて突出を明示する措置もとらず、また、船体をトラックの荷台にきつく縛りつけ、陸置きに当たっては小型のジグを使って設置したりした。その結果、曳航中に錨を船の舷に何度もぶつけて船を傷め、衝突の際の損傷を防ぐためのフェンダーを吊さずに船舶同士をぶつけて傷つけ、水中に林立しているH鋼やブイに船をこすりつけたりしたほか、陸揚げに際して船の舵のシャフトを船の自重がかかるようにして折り曲げたり、ドライブを無理矢理押し上げてシャフトを曲げたりし、さらにドレインプラグを閉めたまま放置して船舶内に水を溜めたりして、控訴人らの船舶等を前記の注意義務に違反して破壊したのである。

(被控訴人の主張)

ア 本件代執行の目的は、治水上の危険及び航行上の障害を除去することにあつたから、その目的を達成するために控訴人らの船舶等を陸揚げ、陸上保管することは公益上の強い要請であつた。

イ 本件代執行は、船舶の取扱いに精通した業者が通常行われる作業方法に則って適切に遂行しており、控訴人らの主張するように不適切な取扱いがされた事実はない。

ウ 代執行後の保管について、そもそも行政代執行は義務者の命ぜられていた義務を行政主体が代替的に執行する作用であり、それに尽きるから、移動、撤去された動産等を保管する義務が行政主体に課せられるものではない。仮に行政主体が何らかの保管義務を負うものとしても、義務者に引き取るべき旨を通知し、義務者が自ら占有管理のできる状態に置けば、行政主体は原則として保管義務を免れると解すべきである。本件においては、被控訴人は、平成9年10月20日、控訴人らに対して船舶等の引取りを促すため、引渡し期限を同年11月11日から19日までと定めて通知したから、少なくともその最終日以降は、控訴人らが自ら船舶等を占有管理できる状態にあつたことは明らかであり、被控訴人は何らかの保管義務を負うことはない。また、本件代執行の行われた同年9月18日から11月19日までの保管についても、被控訴人は、本件保管場所をもうけ、フェンスと赤外線センサーによる警備装置を設置し、平成10年9月30日まで警備会社に委託して、24時間監視可能な機械警備を行っており、その間も控訴人らの占有管理は完全に奪われていたわけではなく、控訴人らは、被控訴人らに対して立入り点検を申し入れ、現に数回にわたって本件保管場所に立ち入って船舶の保管状況を確認するなどし、被控訴人としても、控訴人らが船舶の様子を確認したり、船舶の機能維持に必要な措置を講ずることを制限したことはなかった。したがって、上記の期間を通じて、控訴人らにおいて自ら船舶等を占有管理できる状態にあつたといえるから、被控訴人が保管義務を負うことはないし、仮にこの期間中保管義務が生じていたとしても、その義務は極めて限定されたものであって、注意義務違反があつたとは到底評価できない。

(7) 控訴人らの損害の有無等について

(控訴人らの主張)

ア 損害の発生立証責任について、船舶等の曳航、揚陸、運送、設置及び保管において損傷の生じやすい行為をするという行政代執行の性質上、行政庁側に当該損傷が行政代執行の過程で生じたものでないこと、即ち以前から壊れていたことなどの立証責任を負担させるべきである。なお、原判決は、控訴人らは、平成9年9月18日以降数回にわたり船舶の保管状況を確認したり貴重品の取出しをしたりしているから、その際、雨水の堆積状況やドレインプラグ等の点検もなし得たはずであるなどと判示するが、控訴人らは本件保管場所に入れることを知らず、多くは引取りの通知が来るまで一度も立入りをしていないし、立ち入った場合も私物の取出しを認められていたにすぎないのであって、引取り要求をしても拒否され、船舶の点検をすることは一切認められていなかった。そして、船舶の引取りが遅延した理由は、引渡し時の双方立会いによる点検の申入れを被控訴人が拒否したことと、引取りの日時が平日指定されていたためである。

イ 各船舶ごとの状況

① 番号1の船舶

発電機、溶接機、キャブレター等はいずれも購入から2、3年しか経過しておらず、十分に使用に耐えていた。そして、9月に雨が多かったことから、引取り期限の平成9年11月19日までの間の雨水の堆積により、発電機等が水につかってしまったのである。

② 番号3の船舶

船体外部の損傷について、控訴人らは本件移動場所から本件場所への移動や係留に当たって自分らの船舶を傷つけないように細心の注意を払っていたから、写真(乙6の1)に残された藻の付いていない傷は、本件代執行の着手以後につけられたものであることが推定される。計器パネルが破損しているが、これは代執行の際に作業員がシートのかかった船の上に乗って作業をしたために生じた。キャビン内の天井の剥がれやカビ等は、原判決が判示するように被控訴人の保管責任を平成9年11月19日までに限定したとしても、前記のとおりそれまでの間に多量の雨が降り、2か月も換気を行わなかったために生じた。ドレインプラグを外さないまま保管したのは、被控訴人の保管の不当である。ドライブユニットの破損は、固定ロックの解除をしない状態でトラックに積み込んだために生じた。船底の塗料の剥がれは、船底の形状に合わないクサビを使い、しかも、キュアマットと船底の間に木材のクサビを入れるという不適切な作業をしたために生じた。バルクヘッドの割れは、ロープで強引に引っ張って船舶を固定したために生じたのであり、これに対してガンネルの部分はステンレス製の硬質のものに取り替えられていたから、ロープで締め付けられても変形しなかったにすぎない。

③ 番号4の船舶

船体の曲損は、雨水の堆積だけが原因ではなく、後部にドライブが設置されていて、そこに重みがかかることに配慮せず、横に角材を渡しただけの船台の上に置いたために、ドライブの重みで変形したという面が強い。また、エンジン周りに水が入り、ノズルにも水が入って赤さびが生じるなどして全体が使えなくなった。

④ 番号2.1の箱形物置

陸揚げされて本件保管場所に放置されたことにより、赤さびなどが大量に発生した。

⑤ 他人の船舶と称する船舶

この船舶は船検番号のない船舶であり、甲105号証の15頁の写真の説明部分に、船検番号が「X X X-X X X X X」と記載されているのは間違いである。

⑥ 番号5の船舶

船底に適合した船台が準備されておらず、南京結びで強力にロープを締め付けたため、ロープのかかっている部分のガンネルが曲損した。ドライブユニットの水深器の破損も、曳航作業中などに生じた。

⑦ 番号6の船舶

船体の損傷について、控訴人らは自分たちの船を扱うに際して細心の注意を払っていたから、本件場所への移動や係留中に生じた可能性はない。ドライブユニットの破損について、これが破損していればまともな航行はできなかったのであるから、控訴人らがドライブユニットの破損した船を修理もせずに本件代執行前から放置していたと考える方がおかしいし、傷が新しく藻などがついていない。計器の腐蝕破損は、原判決が判示するように被控訴人の保管責任を平成9年11月19日までに限定したとしても、それまでの間に相当の雨量があり、この間に船内に堆積した雨水や船内の湿気等により生じた。

⑧ 番号8の船舶

船体の損傷について、控訴人らは自分たちの船舶を傷つけないように細心の注意を払っていたから、本件

場所への移動や係留中に生じた可能性はない。キャビン内の床の腐蝕は、原判決が判示するように被控訴人の保管責任を平成9年11月19日までに限定したとしても、それまでの間に相当の雨量があり、この間に船内に堆積した雨水により生じた。クサビの用い方について、船舶に適合した船台を準備することができないのなら、現場で船底の形状に合わせてクサビを作ればよいのであって、そうでなければクサビを入れ込む意味がないし、しかも、キュアマットと船底の間に木材のクサビを入れたのでは、キュアマットを敷いて船底を傷つけないように配慮したのが全く無駄になる。

⑨ 番号9の船舶

船内の備品の腐蝕破損は、ドレインプラグを抜いていなかったこともさることながら、被控訴人が船にかけてあったビニールシートを剥がし、若しくは剥がしたまま放置し、そのため雨水が溜まって生じた。

⑩ 番号10の船舶

船体の損傷について、控訴人らは自分たちの船舶を傷つけないように細心の注意を払っていたから、本件場所への移動や係留中に生じた可能性はないし、藻などがついておらず、新しい傷であるから、本件代執行の作業中に生じたものである。

⑪ 番号11の船舶

プロペラの破損について、一般的には航行中に発生するとしても、本件はブレードの内側の破損であり、しかも、破損しているのは3枚のうちの1枚だけであるから、一般論は当てはまらない。船体の損傷について、控訴人らは自分たちの船舶を傷つけないように細心の注意を払っていたから、本件場所への移動や係留中に生じた可能性はない。エンジンの腐蝕や故障は、2箇所のドレインプラグのうち船外に水を排出するためのものが抜かれていたが、船内の仕切りの間のものが抜かれていなかったため、船内に堆積した雨水により生じた。そして、原判決が判示するように被控訴人の保管責任を平成9年11月19日までに限定したとしても、それまでの間に相当の雨量があったから、この間に雨水が堆積したのである。

⑫ 番号12の船舶

船体の損傷について、控訴人らは自分たちの船舶を傷つけないように細心の注意を払っていたから、本件場所への移動や係留中に生じた可能性はない。フラップのスプリングのカバーの破壊は、作業員の手荒な扱いの結果生じた。キャビン内の床の腐蝕等について、これが経年変化によるものであったとしても、被控訴人が保管義務を負う期間中（原判決が判示するところによれば平成9年11月19日まで）に整備をしなかった範囲内では被控訴人も責任を負うし、それ以後も控訴人らに点検、整備をさせなかった点において、結局は引取りまでの全期間について責任を負う。設置に際してエンジンの冷却水の吸込口にクサビを打ち込んでいるが、このような処置をすると吸込口付近の船底から水が侵入して、沈没の危険すら存在する。

⑬ 番号13の船舶

船体の損傷について、控訴人らは自分たちの船舶を傷つけないように細心の注意を払っていたから、本件場所への移動や係留中に生じた可能性はない。ドライブユニットの破損は、輸送による振動で何度も荷台の上で跳ね上がったために生じたもので、適切な船台を設置するなり、船をもう少し高く持ち上げて運べば、ドライブユニットを傷つけることはなかった。

⑭ 番号14の船舶

船体の損傷について、控訴人らは自分たちの船舶を傷つけないように細心の注意を払っていたから、本件場所への移動や係留中に生じた可能性はない。プロペラの曲損は、ワイヤーロープにプロペラが引っかかってこれを強引に引っ張った場合にも生じるから、プロペラが曲損する場合に下のスケグにも常に破損が生じるとは限らない。クサビの用い方について、船舶に適合した船台を準備することができないのなら、現場で船底の形状に合わせてクサビを作ればよいのであって、そうでなければクサビを入れ込む意味がないし、しかも、キュアマットと船底の間に木材のクサビを入れたのでは、キュアマットを敷いて船底を傷つけないように配慮したのが全く無駄になる。

⑮ 番号15の船舶

船体の損傷について、控訴人らは自分たちの船舶を傷つけないように細心の注意を払っていたから、本件場所への移動や係留中に生じた可能性はない。左舷部ガネル材の破損は、本件代執行の開始時に既に生じていたものではない。ドライブユニットの破損は、本件代執行中に何かにぶつかったことや他の原因で割れて、下に落ちた状態になった。クサビの用い方について、船舶に適合した船台を準備することができないのなら、現場で船底の形状に合わせてクサビを作ればよいのであって、そうでなければクサビを入れ込む意味がないし、しかも、キュアマットと船底の間に木材のクサビを入れたのでは、キュアマットを敷いて船底を傷つけないように配慮したのが全く無駄になる。

⑯ 番号16の船舶

船体の損傷について、控訴人らは自分たちの船舶を傷つけないように細心の注意を払っていたから、本件場所への移動や係留中に生じた可能性はない。バッテリー、ノズル、プラグの腐蝕等は、原判決が判示するように被控訴人の保管責任を平成9年11月19日までに限定したとしても、それまでの間に相当の雨量があり、この間に船内に堆積した雨水により生じた。ドレインプラグを抜くのは、被控訴人の責任である。

⑰ 番号17の船舶

実際にエンジンを稼働してみると、プロペラやプロペラシャフトに著しい振動が生ずるから、曲損していることが明らかである。船体の損傷について、控訴人らは自分たちの船舶を傷つけないように細心の注意を払っていたから、本件場所への移動や係留中に生じた可能性はない。ラダーやシューピースの曲損は、本件代執行に当たっての曳航、揚陸、陸送、保管場所への設置のいずれかの段階で生じた（一番可能性が高いのは揚陸時である。）。クサビの用い方について、船舶に適合した船台を準備することができないのなら、現場で船底の形状に合わせてクサビを作ればよいのであって、そうでなければクサビを入れ込む意味がないし、しかも、キュアマットと船底の間に木材のクサビを入れたのでは、キュアマットを敷いて船底を傷つけないように配慮したのが全く無駄になる。

⑱ 番号18の船舶

船体の損傷について、控訴人らは自分たちの船舶を傷つけないように細心の注意を払っていたから、本件場所への移動や係留中に生じた可能性はない。エンジン室内の浸水やエンジンの故障は、原判決が判示するように被控訴人の保管責任を平成9年11月19日までに限定したとしても、それまでの間に相当の雨量があり、この間に船内に堆積した雨水により生じた。

（被控訴人の主張）

ア 控訴人らが本件代執行によって生じたと主張する損害は、その具体的内容及び原因となる執行行為のいずれも特定されておらず、控訴人らの主張は失当である。また、前記のとおり、被控訴人が保管義務を負うとしても、平成9年11月19日までに限定されるから、その間に生じた損害であることの主張立証は尽くされていない。なお、ドレインプラグの着脱などに関しては、船舶等の設備内容を把握している所有者の選択に委ねられ、控訴人らがその管理責任を負うべきものである。

イ 各船舶ごとの状況

① 番号1の船舶

揚陸作業時にドレインプラグを開放したところ、水を排出しなければならない状態であったから、船内に水が溜まったことによるエンジンの錆付き等は、本件代執行以前に既に生じていた可能性がある。

② 番号3の船舶

計器パネルの破損について、作業員がシートの上に乗って作業をしたことが原因となったものではなく、杜撰な作業が行われた事実はない。

③ 番号４の船舶

船体の曲損について、控訴人らは、ドライブの重みで変形したという面が強いなどと主張するが、この点について何ら立証されていない。なお、船舶を裏返して保管をするためには、ボルトで固定されていた船外機を取り外す必要があるが、船体と船外機を分離することは代執行当時の船舶の状態を変更することとなる。

④ 番号６の船舶

曳航作業中にドライブがワイヤーロープ等に引っかかった事実はない。

⑤ 番号９の船舶

揚陸作業時にドレインプラグを開放したところ、約３分２０秒間にわたって水を排出しなければならない状態であったから、船内の腐蝕は、本件代執行以前に既に生じていた可能性がある。

⑥ 番号１１の船舶

プロペラの破損が本件代執行に伴うものであることについて、何ら主張立証が尽くされていない。

⑦ 番号１２の船舶

控訴人らは、エンジンの冷却水の吸込口にクサビを打ち込む処置をすると、吸込口付近の船底から水が侵入して沈没の危険すら存在すると主張するが、そもそも当該処置によって船舶に具体的にどのような損害が発生したのか主張立証がされていない。

⑧ 番号１４の船舶

プロペラの曲損について、船舶の運搬に当たっては、スクリューあるいはドライブユニット等に船体の重量がかからないように養生を充分に行っているから、控訴人らが主張するような損害が生じた可能性はない。

⑨ 番号１５の船舶

緩衝材（フェンダー）を船体の外側に出し、曳航中に左舷部ガンネル材を含む船体への他の物体の接触がないように万全を尽くしているから、ガンネル材の損傷が曳航中に発生するとは考えがたい。

⑩ 番号１７の船舶

作業は適切に行われており、ラダーやシューピースの損傷が揚陸作業時等に発生したとは考えがたい。

第３ 当裁判所の判断

当裁判所も、本件代執行に違法な点はなく、また、本件代執行に伴う控訴人らの船舶等の撤去、移動並びにその後の保管行為において、被控訴人に注意義務に違反したとされる点はなく、不法行為責任を負うものでないと判断するが、その理由は、次のとおり付加、訂正するほか、原判決「事実及び理由」の「第３ 当裁判所の判断」に記載されたとおりであるから、これを引用する（ただし、前記のhに関する部分を除く。）。

１ 原判決３１頁１行目の「なお」を次のとおり改める。

「さらに、控訴人らは、台風の接近による緊急避難として船舶等を一時的に本件場所に係留していたのであるから、その行為に正当性があるなどと主張するが、台風の接近を避けるためであったとはいえ、本件場所に避難する以外に取るべき方法がなかったとまではいえないし（少なくとも他に取るべき方法がなかったことを認めるに足りる証拠はない。）、従前から不法係留を継続していた場所に移動、係留していることからしても、到底正当性のある行為と評価することはできない。なお、控訴人らは、前記のとおり、平成９年８月３１日以降、船舶等を本件移動場所に係留したが、これにより不法係留は一旦終了したとみるべきではなく、これは、これまでの経緯等にかんがみ、代執行を避けるための一時的な措置であると認められる。したがって、本件代執行当日の控訴人らの本件場所における船舶等の係留も、従前から継続している不法係留の一部と評価することができ、本件代執行令書による執行の対象となるものであることは当然である。また」

２ 原判決３１頁１８行目の末尾に「なお、控訴人らのいう本件代執行に係る納付命令の金額に関する指摘は、前説示に何ら影響を与えない。」を加える。

３ 原判決３６頁１行目の次に行を改め、次のとおり加える。

「また、控訴人らは、被控訴人知事や浦和土木においてプレジャーボートの適切な保管場所の確保ないし係留場所の提供を怠っていたのであって、本件代執行は公益性の要件を満たさないと主張する。しかし、被控訴人知事らが適切な保管場所の確保等を怠っていたと評価できるか否かは別として、後記のとおり、船舶の保管場所の確保は本来その所有者や使用者が責任をもつて行うべきものであって、控訴人ら指摘の点は公益性の要件充足の判断に影響を及ぼさない。さらに、控訴人らは、隣接する東京都の施策を縷々主張するが、この点も本件における公益性の要件充足の判断に影響を与えるものではない。」

４ 原判決３８頁２０行目から２１行目の「社会通念上著しく不適切なものと認められない限り」を「社会通念上全体として不適切なものと認められない限り」と改める。

５ 原判決３９頁１３行目から１９行目までを削り、これに代えて次のとおり加える。

「このように、行政代執行に際して行政庁が対象物件を撤去するに当たっては、執行の方法が社会通念上全体として不適切なものと認められない限り、行政庁の合理的裁量に委ねられているところ、本件における対象物件の性質や本件代執行に至る経緯にかんがみると、控訴人らの船舶等を本件場所から撤去した後、これを陸揚げ、陸送、陸上保管することは、代執行の方法として全体として適切さを欠くとは認められない。また、その後の船舶等の保管についても、上記の保管義務を免れるに至るときまで、被控訴人としては、事務管理者として要求される程度の注意義務をもって控訴人らの船舶等を取り扱い、又は保管すれば足りるものというべきであり、被控訴人において善良なる管理者としての注意義務を負うとの控訴人らの主張は根拠が足りないというべきである。そして、このような代執行及びその後の保管については、その過程で控訴人らの船舶等に何らかの財産的被害が生ずることは予想されるところであるが、代執行等が上記の範囲内のものである限り、控訴人らに生じた損害については被控訴人が責任を負うものではなく、その損失は専ら控訴人ら自らに帰せられるべきものというべきである。なお、前記のとおり、被控訴人知事が控訴人らに対して発した戒告書や代執行令書には、「代執行により、船舶又は船舶に収納され、若しくは備え付けられた物品等に損害を生じても、その責任は一切負わない」と記載されていたが、これも上記のような趣旨を表現したものと解すべきである。」

６ 原判決３９頁２０行目の「乙２４」の前に「甲１１７、１２２の１ないし４、」を、同２１行目の「３９の１５、」の次に「４５の１・２、」を、同行目の「５４、」の次に「５８の１ないし１３、」をそれぞれ加える。

７ 原判決４０頁１３行目の「離した後、」の次に「船首の金具部分に曳航用のクレモナロープをかけて船舶同士をつなげ、」を、同１７行目の「外し、」の次に「フェンダー（緩衝材）を降ろさずに」をそれぞれ加える。

８ 原判決４２頁４行目の末尾に「なお、作業員がシートで覆われた船舶を取り扱う際にやむを得ずシートの上に足をかける場合もあったが、操作パネル等の足場の不安定な場所に足をかけて船舶に損傷を与えることのないように注意した。」を加え、同８行目の「株式会社日警」を「株式会社全日警」と改め、同１９行目から２０行目の「その後、」の次に「平成９年９月末ころ控訴人」が船舶の状況を見たほか、」を加える。

９ 原判決４３頁９行目の「著しく」を「全体として」と改め、同１０行目の末尾に「控訴人らは、控訴人らの船舶等の撤去、移動に当たって、曳航した作業員は船舶運行の免許を持っていない、曳航中に錨を船の舷にぶつけたり、Ｈ鋼やブイに船をこすりつけたりした、トラックの荷台から船がはみ出していたのに道路交通法上必要な赤色の旗を付け

なかった、シャフトを折り曲げた、船体をトラック等の荷台にきつく縛り付けた、小型のジグを使ったなどとして、杜撰な作業が行われたと主張するが、このような事実を認めるに足る的確な証拠はない。その他、控訴人らの指摘する事柄、即ち運送に危険物運搬用のトラックを用いたこと、V字型の船台を設置しなかったこと、フェンダーを降ろさなかったことなどを考慮しても、本件代執行の作業方法が社会通念上全体として適切さを欠くものであったということとはできない。」を加える。

10 原判決43頁19行目の次に行を改め、次のとおり加える。

「なお、控訴人らは、被控訴人において控訴人らの船舶等を保管中、ドレインプラグを閉めたままにしていたことを非難するが、行政代執行によって撤去した動産等の保管に関して、被控訴人としては上記の程度で十分に注意義務を尽くしているというべきであり、それ以上の措置を講ずる義務はないのであって、例えば保管してある船の換気に努めたり、ドレインプラグを抜いて船内に水が溜まらないように気を配るなどのことをしなかったからといって、被控訴人を非難するのは当たらない。

したがって、本件代執行の方法について社会通念上全体として適切さを欠いたものとはいえず、被控訴人において控訴人らの船舶等の撤去、移動、保管を通じて必要な注意義務を尽くしていたというべきであるから、仮にこれらの過程で控訴人らの船舶等に何らかの損傷が生じたとしても、被控訴人が国家賠償法上の責任を負うものではない。

以上のとおり、控訴人らの被控訴人に対する本件損害賠償請求は、既に理由がないものというべきであるが、なお、控訴人らの主張に係る船舶等に発生したという損傷について、以下判断を付加することとする。」

11 原判決44頁14行目の「損害を立証する写真等の資料はない」を「損傷が本件代執行から保管に至る過程で生じたことを認めるに足る証拠はない」と改める。

12 原判決46頁4行目の「係留した」を「係留したため、H鋼杭やワイヤーロープと船舶等が接触して船舶等に傷がつくおそれのある状態にあった」と改める。

13 原判決48頁7行目の「乙27の2」を「乙27の3」と改める。

14 原判決49頁22行目の末尾に「しかしながら、船体を裏返しにする場合、船外機を取り外したり、船体内部の備品を一旦は取り除いたりする必要もあるものと思われるが、行政代執行により撤去した船舶の保管方法として、そのような措置を講ずるまでの義務はないというべきであり、前記のとおり、被控訴人は、本件において十分に保管義務を尽くしていたものと認められるから、この点の対応を非難することはできない。さらに、控訴人らは、船体の曲損につき、横に角材を渡しただけの船台の上に置いたために、後部のドライブの重みで変形したなどと主張するが、そのような事実を認めるに足る証拠はないし、上記のとおり、本件における被控訴人の保管行為に義務違反は認められない。」を加え、同23行目の「しかし」を「加えて」と改める。

15 原判決50頁6行目の「内部」を削り、同7行目の「エンジン内部に雨水が浸入するとは」を「それだけが原因でエンジンが腐蝕するとは」と改める。

16 原判決55頁18行目の「しかしながら、」の次に「被控訴人においてドレインプラグを抜いて保管する義務までなかったことは前記のとおりであるし、」を、同22行目の「応じており」の次に「(甲117)」を、同25行目の末尾に「また、控訴人らは、被控訴人が船にかけてあったビニールシートを剥がし、若しくは剥がしたまま放置したため雨水が船内に溜まったと主張するが、このような事実を認めるに足る証拠はない。」をそれぞれ加える。

17 原判決57頁25行目の「保管されており」の次に「(乙27の11)」を加える。

18 原判決58頁10行目の「写真2」を「写真27」と改める。

19 原判決59頁8行目の末尾に「控訴人らは、キャビン内の腐蝕等が経年変化によるものであったとしても、被控訴人において保管責任を負う間は整備をするべきであったなどと主張するが、その主張に係る整備の具体的内容は不明であり、そもそも被控訴人の保管行為に義務違反が認められないことは前記のとおりであって、被控訴人の保管中に控訴人らの船舶等について何らかの整備をする義務があったとは到底解することができない。」を加え、同22行目の「写真3」を「写真39」と改める。

20 原判決61頁15行目の次に行を改め、「また、控訴人らは、プロペラの曲損はワイヤーロープにプロペラが引っかかってこれを強引に引っ張ったために生じた旨主張するが、このような事実を認めるに足る証拠はない。」を加える。

21 原判決63頁9行目の「しかしながら、」の次に「被控訴人においてドレインプラグを抜いて保管する義務までなかったことは前記のとおりであるし、」を加える。

22 原判決64頁19行目の末尾に「控訴人らは、ラダーやシューピースの曲損につき、揚陸後を含め、本件代執行の曳航、揚陸時に生じた可能性もある旨主張するが、このような事実を認めるに足る証拠はない。」を加え、同21行目の「甲42」を「甲41」と改める。

23 原判決65頁17行目の「しかしながら、」の次に「被控訴人においてドレインプラグを抜いて保管する義務までなかったことは前記のとおりであるし、」を加える。

#### 第4 結論

よって、控訴人らの本件請求を棄却した原判決は正当であって、本件控訴はいずれも理由がない。

東京高等裁判所第23民事部

裁判長裁判官 千葉勝美

裁判官 内藤正之

裁判官 後藤 健