

【論 説】

責任追及過程における海上衝突予防法論

交通安全学講座

松 本 宏 之

一 はじめに

海難という言葉は、個別法令の定義や行政機関の統計上の用語として多義的に使用されている。例えば、海難審判法に定める海難の発生(第二条)とは、「一 船舶に損傷を生じたとき、又は船舶の運用に関連して船舶以外の施設に損傷を生じたとき。二 船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたとき。三 船舶の安全又は運航が阻害されたとき。」であると定義されている。また船員法第十九条(航行に関する報告)には、その第一号で海難の例示として、船舶の衝突、乗揚、沈没、滅失、火災、機関の損傷を挙げている。

一方、海難救助規則(昭和五六年三月三十一日海上保安庁訓令第一五号)では、海難とは、「海上における船舶又は航空機の遭難その他の海上において人命又は財産に被害を生じ、又は生ずるおそれのある事態であつて、保護を必要とするものをいう。」となっている(第二条)。また海上保安統計年報の救難統計等の前提となる調査における海難は、「イ 船舶の衝突、乗揚げ、火災、爆発、浸水、転覆、行方不明。ロ 船舶の機関、推進器、舵の損傷、その他船舶の損傷。ハ

船舶の安全が阻害された事態。」と定義されている（海難調査実施要領）。さらに運輸省が所管する海難統計における海難とは、海難統計調査規則（昭和二四年五月三〇日運輸省令第一六号）の第三条第一項に、「一 船舶の衝突、乗揚、沈没、滅失、火災又は機関の損傷があつたこと。二 船舶の積荷を投棄し、又は流失したこと。三 船舶の構造、設備又は運用に関連して人に死傷を生じたこと。四 その他船舶に損傷を生じたこと。」と規定されている（但し、同規則は昭和四六年に廃止された。）。

これらの海難の定義は、法目的や行政目的に基づいた内容となつてゐるために一律的ではないが、船舶の衝突はもつとも典型的な海難として、また発生件数も多い海難として位置づけられている。船舶は海を介して移動するので、船舶の衝突を防止するための海上交通規範は、国のレヴェルを超えて国際的に統一されておく必要がある、一八八九年には国際海事会議において衝突予防に関するルールが承認され、国際的な海上衝突予防の規則として近代的な法典の形式が確立した。

わが国は、この国際規則に準拠して、全条文三四箇条からなる海上衝突豫防法（明治二五年法律第五号）を制定し、その後、一九四八年の国際規則の承認に伴つて国内法を見直し、海上衝突予防法（昭和二八年法律第一五一号）が成立した<sup>(1)</sup>。現在の海上衝突予防法（昭和五二年法律第六二号）は、一九七二年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約に添付されてゐる一九七二年の海上における衝突の予防のための国際規則（以下、「一九七二年国際規則」という。）の規定に準拠して、船舶の遵守すべき航法、表示すべき灯火及び形象物並びに行うべき信号に關し必要な事項を定めることにより、海上における船舶の衝突を予防し、もつて船舶交通の安全を図ることを目的として制定された。

この法律は、海洋や海洋に接続する航洋船が航行することができる水域の水上にある水上輸送の用に供する船舶類（水上航空機を含む。）に適用される。したがつて、基本的にはわが国の主権が及ぶ水域を航行するすべての船舶に、国内法である海上衝突予防法が適用されることになる。また旗国主義に基づいて、公海上にある日本船舶にも第一義的には同

様の航法規定が適用になる（但し、公海上において、日本船舶と外国船舶との間に見合い関係あるいは衝突が発生した場合の法適用については、国際法の観点からの検討を要する）。

一方、海上衝突予防法の規定に違反したことが原因となって、船舶衝突事故が発生した場合には、その結果について責任を追及されることになる。海上衝突予防法第三九条（注意等を怠ることについての責任）では、「この法律の規定は、適切な航法で運航し、灯火若しくは形象物を表示し、若しくは信号を行うこと又は船員の常務として若しくはその時の特殊な状況により必要とされる注意をすることを怠ることによって生じた結果について、船舶、船舶所有者、船長又は海員の責任を免除するものではない。」と規定され、関係者に対する注意喚起を行っている。したがって海上衝突予防法の規定は、目前の船舶との衝突を回避する操船規範（将来指向的な行為規範）としての性格のほかに、船舶の衝突事件において当事者の責任の所在を明らかにする操船規範（過去指向的な行為規範）としての性格を有する<sup>(2)</sup>。

但し、海上衝突予防法には罰則規定がないので、海上衝突予防法に定める規定に違反したからといって直ちに罰則を課せられることはない。すなわち海上衝突予防法は、海上交通の基本ルールとして百年以上の伝統を有するものであり、船舶の乗組員が航海するにあたって当然遵守すべきもの（広義の船員の常務）を明文化したものが多く、その違反について罰則を課さなくても遵守されることが期待され、罰則によってまでその実効性を担保する必要はないと考えられてきた<sup>(3)</sup>。

したがって、直接的には海上衝突予防法の違反を根拠に海上衝突予防法に基づいて責任を追及されることはないが、他の法令による衝突事件の責任追及過程において、間接的に海上衝突予防法の違反が問われることになる。このような海上衝突予防法第三九条の法的機能から、わが国の法曹界では本条のような道徳任意規定は海上衝突予防法に規定する必要がないとする意見が多いとされ、また海上衝突予防法は、基本的には航海術の運用マニュアルあるいは道徳的規定であり、船舶運用技術的テキストでもあるとする操船者の視点からの考え方もある<sup>(4)</sup><sup>(5)</sup>。しかし船舶衝突事件の多くの

場合において、海上衝突予防法の航法違反は同時に船長の過失を推定するものとされ、海上衝突予防法は、船舶が衝突した際の責任追及過程において、操船の技術性に起因する特殊な法的性格を有するために、「過失の技術化」の問題とともに過失の有無判定の重要な標準となっている<sup>(6)</sup>。

本稿では、以上のような問題意識から、船舶が衝突した際の責任追及過程における海上衝突予防法の法的意義を再検討し、過失のとらえ方に着目した海上衝突予防法論を実証的に展開する。

## 二 衝突事件における責任追及論

船舶を運航することに伴って衝突事故を起こした者は、基本的には三つの法的責任（刑事上の責任、行政上の責任、民事上の責任）が問われることになる<sup>(7)</sup>。刑事上の責任は、刑法に明文化されている刑罰規定を適用することによって追及される。船舶の衝突事件の場合は、例えば、業務上過失往来危険（第一二九条第二項）や業務上過失致死傷（第二一条）が考えられる。刑事上の責任は、刑事訴訟法に定めるとおり、事案の真相を明らかにし、刑罰法令を適正かつ迅速に適用実現するという観点から追及され、必然的に他の法令に基づく責任追及の観点とは異なる法的地平を有している。また刑事責任の追及プロセスについて刑事訴訟法は、公判請求に基づく正式裁判の手続のほかに、検察官の略式命令の請求に基づく略式手続も規定している。船舶の衝突事件の場合、そのほとんどの手続が略式となっており、正式裁判の手続をとるものは希である。

行政上の責任は、海難審判法（昭和二二年法律第一三五号）に規定されている裁判（第四条）に基づいて追及される。海難審判法に定められている裁判には、原因究明裁判（同条第一項）、懲戒裁判（同条第二項）、勧告裁判（同条第三項）がある。すなわち海難審判庁は、海難が海技従事者や水先人の職務上の故意または過失によって発生した場合は、海難

の性質もしくは状況またはその閱歴その他の情状に徴し、懲戒の必要がないと認めるときを除き(第六条)、裁決をもってこれを懲戒しなければならない。懲戒の種類としては、免許の取消、業務の停止(一箇月以上三年以下)、戒告が定められており(第五条)、その適用は所為の軽重にしたがつて決められる。海難審判法の目的は、海難の原因を明らかにし、もつてその発生の防止に寄与することにある、海員を懲戒することを目的とする旧海員懲戒法(明治二九年四月法律第六九号)とは法的性格を異にする。すなわち現行の海難審判制度は、フランスに代表される海員審判主義(懲戒主義)ではなく、イギリスに代表される海難審判主義を採用している<sup>(8)</sup>。

しかし現行法においても、原因究明裁決に付随して海技従事者や水先人を対象とする行政処分を行う制度を残している。また必要と認めるときは、海技従事者や水先人以外の者で海難の原因に係のあるものに対し勧告するものとされ、勧告を受けた者はその勧告を尊重し、努めてその趣旨にしたがい必要な措置を執らなければならない(第六三条)。なお海難審判法は、審判官が独立してその職権を行うことを規定し(第一条)、海難審判庁事務章程(昭和二三年四月二日運輸省令第九号)では、高等海難審判庁長官、地方海難審判庁長、支部長の職務上の監督権が、審判官の審判権に影響を及ぼさないことを明文化している(第三条)。

民事上の責任は、民法第七〇九条(不法行為)に基づいて、衝突によって生じた船舶の損害を賠償するという形態で追及される。すなわち故意または過失によって他人の権利を侵害した場合、それによって生じた損害について加害者が賠償責任を負うものとしている。船舶衝突事件の損害賠償請求に関して裁判で争うことは少なく、そのほとんどが示談によって処理されている<sup>(9)</sup>。その際、実務的には海難審判の裁決に基づいて、当事者間で責任の所在、割合を協定して示談解決している例がほとんどである<sup>(10)</sup>。すなわち民事責任の分配に関して、例えば、事故の原因に主因と一因が認定された場合は、示談では二対一の割合とするのが通例であり、また行政処分で業務停止が二箇月と一箇月の場合も、同様に二対一の割合であるとされる<sup>(11)</sup>。

しかし、懲戒の対象となり得ない者（例えば、海技免状を有しない無資格者）に法規違反行為があつて、しかもそれが衝突の決定的原因となすと認められるような場合、両船船長に対する懲戒裁決のみを基準として両船の過失割合を評価することは著しく公正さを欠くことになる。換言すれば、懲戒裁決は海技従事者または水先人のみ発せられるものであつて、無免許者はいかに重大な過失があつても懲戒処分をなし得ないのみならず、懲戒処分は特別権力関係内における秩序維持の見地から裁量決定されるものであつて、必ずしも原因関係だけでなく人的主観的要素をも加味し、ときには永年勤続、表彰等の事由によつて懲戒処分を免除することもあり得る。したがつて基本的には、過失割合評価決定の参考として重視されるべき裁決の主文は、原因究明裁決であつて懲戒裁決ではないことになる<sup>(12)</sup>。海難に関する権威者からなる審判官によつて訴訟手続に類する慎重な手続のもとで下される原因究明裁決は、その損害賠償請求の訴訟において事実上尊重される<sup>(13)</sup>。このように海難原因を明らかにすることによつて海難発生防止に寄与することを目的とする海難審判の裁決は、単に行政上の責任にとどまらず、実務的には民事上の責任とも深くかかわっている。

民事上の責任と刑事上の責任の関係については、民事責任の客観化と刑事責任の主観化という方向のもとで、民法理論および刑法理論の立場からそれぞれ論じられており、基本的には両者の間には性質上の相違があるとす。すなわち民事責任は被害者に生じた損害の公平な分担を目的とするが、刑事責任は社会秩序の維持あるいは反社会的行為の抑止を目的とするので、前者においては主観的事情に差を設けず故意と過失によつて責任の軽重がないが、後者においては主観的事情を重視して故意犯だけを罰するのが原則であり、過失犯を罰するのは例外である<sup>(14)</sup>（17）。

刑事責任は行為者の非難可能性を追及するものであるから、故意と過失とは責任の大小を異にすることとなり、さらに謙抑主義の原理から、軽微な違法行為については過失責任の追及を放棄する結果となるが、民事責任の追求する損害の公平な分担の理念は、故意と過失を同一に取り扱わせる結果となり、これが民事責任と刑事責任の本質的差異を生じさせた。また民事では過失の範囲が拡大する傾向を有するのに反し、刑事では微細な非難可能性は無視され、かなり

程度の高い過失だけが処罰されることになり、過失の範囲は縮小される傾向をもち、過失責任に対する民事と刑事との基本的態度に関する差異は、民事過失と刑事過失の範囲を画する上にも影響を及ぼすとみるべきであろう<sup>(18)</sup>。

一方、行政上の責任と刑事上の責任の關係について論じるものは少ないが、海難審判法では「故意又は過失に因つて」(第四条第二項など)という規定の形式になっており、懲戒裁決は秩序罰であつて民事責任の延長線上に位置すると解されることから、実体面での過失の認定は民事過失責任の判断に類似している<sup>(19)</sup>。また違法性の判断(構成要件としての客観的注意義務の措置)に微妙な差があるため、一般には海難審判の過失の認定の方が、客観的注意義務違反(不注意)の違法性を厳格にしている(違法性が軽度であつても過失を認める)とされている<sup>(20)</sup>。海難原因の真相究明あるいは真実発見を目的とする海難審判における過失は、行政法規、経験則、技術的規範等に照らして認定されるので、訴因を特定して審理する刑事裁判における過失や不法行為の構成要件としての過失とは異なっている。

したがつて裁判所は、同一事件について海難審判庁の裁決に拘束されることはなく、また海難審判庁としても裁判所の裁判の存否内容に拘わりなく裁決をすることができる<sup>(21)</sup>。また海難審判法上の過失の有無の判定標準は、海難の原因究明と海難防止という目的から一般的平均的注意能力であると考えられ、特定人の主観的注意能力ではないとされている<sup>(22)</sup>。このことから、海難審判の原因究明裁決における人の注意能力の標準に関しては、基本的には客観説の立場をとっていると思われる<sup>(23)</sup>。

ところで刑罰の早期の実現による法的安定性と海事専門的判断のどちらを重視すべきかという問題に関連して、いわゆる「海難審判先行の原則」の存在が議論されてきた。歴史的には、西洋形船舶長運転手機関手免状規則(明治一四年太政官布告第七五号)で、「前条審問中檢察官又ハ被害者ヨリ裁判所ニ出訴スルトキハ農商務卿其審問ヲ中止シ裁判確定ヲ俟テ之ヲ処分スヘシ」(第一条)と定め、刑罰の早期の安定を優先していたが、海員の審問において支障が生じたため、通信省と司法省が協議し、明治二六年三月、「刑事証憑ノ充分ナルモノノ外、成ル可ク海事審問ヲ先ニシ公訴ノ提起

「後ニスル」(司民刑甲第六七号) ことが確認された。しかし旧海員懲戒法(明治二十九年法律第六九号)では、「刑事裁判手續中ハ被審人ニ對シ審判ヲ開始スルコトヲ得ス被審人刑事訴追ヲ受ケタルトキハ其ノ事件ノ判決ヲ終ルマテ審判ヲ中止シヘシ」(第三四条)と規定され、懲戒審判に対して刑事裁判が先行することとされた。その後、司法省は海難審判の懲戒と刑事裁判の判決に関する不権衡に鑑み、大正四年五月司法省法務局刑甲第九〇号によって、再度「成ル可ク海員審判ヲ先ニシ公訴ノ提起ヲ後ニスヘキ」と通達した。

また国会審議における政府委員の答弁としては、海難審判が長期化する場合は刑罰権の不安定な状態を生じるおそれがあるので刑事裁判を先行させるが、海事専門的な知識と経験を必要とする海難の原因究明は海難審判所の方が適當であるという考えのもとで、原則として海難審判を先にして刑事裁判を後にするよう運用する旨の発言<sup>(25)</sup>や、海難審判が先行するという法律上の保証はないが、司法省との申し合わせにより、海難審判を刑事裁判に先行するように實際上運用する旨の発言<sup>(26)</sup>がある。

しかし昭和二三年七月八日付の一四海事団体の法務総裁に対する質問書の回答(検務局長国宗栄)では、海難審判先行主義はあくまでも原則的なものであり、特別の事情がない限り海事審判先行主義の方針を堅持することに変わりはないが、海難審判の審理が遅延するときは刑事裁判自体が著しく効果を減殺することとなるので、刑事裁判を先行させるとしている<sup>(27)</sup>。

近年でも、平成八年六月二四日に来島海峡西方で発生した貨物船第二光洋丸貨物船クレストユニティー衝突事件のよ  
うに、刑事事件の判決(平成八年一〇月一四日および同年一二月九日)<sup>(28)</sup>が海難審判の裁決(平成九年三月二八日)<sup>(29)</sup>  
に先行する事例もある。すなわち海難審判先行の原則は、あくまでも法律事項ではなく、一片の通達をもって海難審判  
を刑事裁判に先行するよう実際上の運用を行うことには限界があり、この原則が絶対的なものでないことは当然のこと  
といわざるをえない<sup>(30)</sup>。



### 三 刑法理論と海難審判法理論

海上交通法規は、船舶間の衝突を回避するための操船者の行為規範や技術的な基準その他の船舶交通の安全を図るための法規範を定めている。海上衝突予防法では、第二章に多船間の見合い関係を二船間の関係に還元した航法を定め、第三章に船舶が表示しなければならぬ灯火および形象物、第四章に船舶相互の意思疎通を図るための音響信号および発光信号をそれぞれ規定し、第五章においては切迫した危険のある特殊な状況における交通ルール、責任等についての規定を設けている。

これらの規定は、基本的には船舶の衝突を防止する上で要求される注意義務を明文化したもので、行政上の目的に則して操船者に作為・不作為の義務を命じている。すなわち海上衝突予防法は、業務に従事する場合に必然的に生ずるおそれのある危険な事象を防止するために、一般的に経験則上必要と認められる作為・不作為の処置を類型化したものである<sup>31</sup>。しかし刑事裁判と海難審判とは、海上交通法規の義務規定のとらえ方や過失の認定方法に差異があるように思われる。

一般に刑事裁判では、法令規則上の注意義務に違反したからといって、直ちに過失認定上の客観的注意義務の違反があったとはいえず、船舶衝突事件についても、刑法第一二九条第二項の業務上過失往来危険罪などの成立要件という観点から海上衝突予防法の義務規定をとらえている。したがって場合によっては、海上衝突予防法に定められた各種の航法に違反していたとしても、その義務違反の行為自体が刑事上の責任の対象となるとは限らない。すなわち客観的注意義務の措置における予見可能性や結果回避可能性の検討の中で、海上衝突予防法に規定されている操船規範（操船者が遵守すべき行為規範）が機能することになる。

刑事裁判では行政法規違反が直ちに「結果回避義務違反」となるわけではなく、当該具体的な状況下における一般人に結果回避義務を課しうる場合であり、かつ、結果の発生 of 具体的危険を起しうる場合に限り、最終的に刑法上の「過失の実行行為」として認定される。結果を発生させる原因となった同一人の過失による行為が二個以上段階的に存在している場合（段階的過失）、当該過失犯の構成要件に該当する行為（実行行為）の認定の問題が、刑事裁判の実務で訴因の特定の問題と関連して論議されてきた。すなわち行為者の過失と認定すべき注意義務違反に関する考え方には、二個以上のすべての行為が過失犯の構成要件該当行為とする過失併存説と、最後の直近行為だけを過失犯の実行行為とする直近過失一個説がある<sup>(32)</sup>。船舶衝突事件においては、捜査実務上、直近過失一個説に基づいて過失の実行行為を特定する傾向にある。したがって結果たる船舶の衝突を起点として、因果の連鎖を遡りながら過失責任の有無を検討している<sup>(31)</sup>。き、もっとも衝突に接着した時点での過失のみを実行行為としている。

一方、海難審判では、不注意とは法規によって命ぜられた注意義務の欠缺を意味し、過失と法律上の義務とは互いに表裏をなすものであるとする考え方が存在し、海上衝突予防法に定められた義務の違反を行政上の責任に密接に関連させる傾向にある<sup>(35)</sup>。また海上衝突予防法あるいは国際海上衝突予防規則は、特別の事情の存在する場合を除き、過失の有無大小を判断する際の最高の準則（paramount rule）であるとされ、法律上の正当な理由が存しない限り、法律上の義務違反は責任原因たる過失となり<sup>(36)</sup>、多くの場合、海上衝突予防法の航法違反は同時に船長の過失を推定する<sup>(37)</sup>。したがって平成七年の衝突事件に関する裁決三〇八件すべてに海上交通法規が適用され、裁決に示された適用法令をみると、全体の約九七％にあたる二九九件に海上衝突予防法が適用されている<sup>(38)</sup>。

海難審判における過失認定は、基本的には相手船を初認した時点から衝突に至る指向性を有しており、両船の衝突プロセスで明らかになった海上交通法規上の作為・不作為義務の違反の中から、海難原因となった注意義務違反を特定する方法をとる。したがって刑事事件における直近過失とは異なる法的思考をする場合が多く、時系列的には衝突から相

当遡る時点で過失を認定するのが一般的である。例えば、典型的な見合い関係における注意義務を、海上衝突予防法の航法の規定に基づいて時系列で表現すると次のようになる。まず海上衝突予防法に定義されている船舶(第三条第一項)が、その適用海域(第二条)を航行する場合は、一般に当該船舶に対して海上衝突予防法の航法(第二章)が適用され、常時適切な見張りをする(第五条)と安全な速力で航行すること(第六条)が義務づけられている。船舶が相手船を感知した場合は、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断するために、その時の状況に適したすべての手段を用いなければならない(第七条第一項)。また他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを確かめることができない場合は、これと衝突するおそれがあると判断しなければならぬ(第七条第五項)。

接近する船舶の法的地位が同じ場合で、かつ狭い水道や航路筋(第九条)などの特殊海域ではない一般海域を航行している場合は、基本的には狭義の航法が適用される。両船が互いに視野の内にあるときの代表的な航法は、追越し船舶の航法(第一三条)、行会い船舶の航法(第一四条)、横切り船舶の航法(第一五条)であり、各々の船舶に対して操船上の作為・不作為の義務が規定されている。また航法上、避航船としての立場にある場合は、他の船舶から十分遠ざかるため、できるだけ早期に、かつ、大幅に避航動作をとらなければならぬ(第一六条)、衝突を避けるための動作を履行する義務も生じる(第八条)。また保持船としての立場にある場合は、避航船との接近状況の段階に応じた行為規範(第一七条)を遵守しなければならず、基本的には針路・速力の保持義務の発生(第一項)、避航動作をとる特権の発生(第二項)、最善の協力動作をとる義務の発生(第三項)が定められている。なお定型的な航法に馴染まないような事象については、その時の特殊な状況により必要とされる注意や船員の常務として必要とされる注意に基づく非定形的な航法をとることが要求される(第三八条、第三九条)。

以上のような海上衝突予防法に規定された注意義務と具体的行為との関係は、海難審判では衝突の原因究明という観点から検討されるが、刑事事件における過失の実行行為の認定とは基本的差異があると思われる。刑法理論における段

階的過失のように、過失の認定にあたって、まず時間的に最終の行為から検討を始め、結果の予見可能性や回避可能性が否定される都度、順次時間的に遡って予見可能性や回避可能性を伴う過失行為を求めていく手法では、時系列的には結果回避不能領域との境界を意味する結果回避可能限界点から具体的危険の発生した時点まで、過去に向かって具体的危険領域の注意義務違反を順次検討していく。したがって直近過失一個説のもとでは、結果回避可能限界点に近い具体的危険領域上の注意義務違反が過失の実行行為として認定される傾向にある。

しかし海難審判における過失の認定では、時系列的に最終の行為から検討を始めることはなく、前述したように初認から衝突に向かう法的思考のもとで、海上衝突予防法に定められた衝突回避動作に照らして判断される。したがって衝突直前の過失については衝突原因の一因として補助的に認定されることはあるが、主因は当該見合い関係を律する海上衝突予防法の航法に定められた注意義務の違反に求められることが多い。例えば、海難審判の裁決の中では、「衝突を避ける措置が十分でなかったこともその一因をなすものである」という文言で衝突直前の過失を認定している。

#### 四 事例研究（裁決と判決の比較）

##### (1) 引船第七七善栄丸被引台船(辰)二五〇〇水中翼船こんどる三号衝突事件<sup>(39)</sup>

本衝突事件は、広島港から神戸港までのえい航業務に従事していた第七十七善栄丸（総トン数一三〇トン、全長二七・〇〇メートル、幅六・五〇メートル、深さ三・二〇メートル、鋼製以下、「善栄丸」という。）の引船列と、松山港から呉経由広島港に向かっていた水中翼船こんどる三号（総トン数一二九トン、全長二七・五四メートル、最大幅六・一〇〇メートル、深さ三・五一〇メートル、アルミ合金製以下、「こんどる」という。）が、平成三年二月二〇日午後四時二三分頃、可航幅約六〇メートルの音戸瀬戸最狭部において衝突したものである。衝突の結果、善栄丸引船列は、

台船が水面上約一・二メートルの左舷側中央部外板に、二箇所にわたって長さ約一メートル及び約五メートルのき裂を、一箇所に小凹損をそれぞれ生じたほか、左舷灯掲示用のマストを曲損し、こんどるは、前翼を脱落させ、同翼左舷側の斜桁及び垂直各支柱をとりつけた外板に破口を生じて浸水し、乗客五〇人及び乗組員五人の全員が重軽傷を負い、台船はのちに修理されたが、こんどるは廃船となった。

広島地方海難審判庁における海難審判では、本件衝突は、こんどるが音戸瀬戸の最狭部を通航する善栄丸の引船列の通過を待たなかったことと、水中翼船の同瀬戸通航に関する所有会社の運航管理が十分でなかったことに因って発生したものであるとして、受審人であるこんどる船長の四級海技士（航海）の業務を一箇月一五日停止する懲戒裁決を行った<sup>(10)</sup>。また海難の原因究明裁決においては、第一義的な海難原因をこんどるの所謂「船員の常務」違反とした次のような原因判断を行っている。

「受審人Yが、音戸瀬戸に向かって南口付近を北上中、船首方に同瀬戸を南下する善栄丸引船列を認めた場合、同引船列が同瀬戸の右側を通航しており、こんどるとしては、同瀬戸の右側を互いに左舷側を対して通航できないことはない」と判断したとしても、そのまま進行すれば、同瀬戸通航船舶の中でも最大と思われる水路幅の約四分の一にあたる幅を有する大型台船をえい航した、同引船列と最狭部において至近距離で行きあうこととなるのであるから、多数の乗客を運ぶ旅客船の船長としては、安全運航に徹し、同引船列の通過を待つことが船員の常務として要求されるところであり、その通過を待たなかったことは本件発生の原因となる」△傍線筆者。以下、同じ。▽

すなわち可航幅が約六〇メートルしかない音戸瀬戸の最狭部において、幅一五メートルの台船を曳航する善栄丸と至近距離で行き会う場合、残された余裕水域や両船の流体力学的な相互作用等を考慮すれば、多数の乗客を安全に目的地

まで運ぶという社会的な責任を有している旅客船の船長としては、安全運航に徹して当該引船列の通過を待つべきであり、海難審判の裁決では音戸瀬戸に進入することを差し控えなかったことを海難発生の原因としている。

一方、本衝突事件の刑事裁判（業務上過失往來危険、業務上過失傷害被告事件）では、「船員の常務」の法適用を前提としておらず、こんどる船長に対する注意義務の内容について次のように判示し、こんどる船長に対して禁固一年六月（執行猶予三年）を言い渡している<sup>(11)</sup>。

「檢察官は、本件各罪における注意義務の内容として、減速かつ着水して同瀬戸へ進入すべき注意義務にとどまらず、同瀬戸への進入自体を差し控えるべき注意義務があったと主張するのであり、なるほど前記認定のとおり、狭隘な音戸瀬戸にさしかかり、そのまま航行すれば、同瀬戸北側から反航してきた善栄丸及びそれに曳かれていた台船と同瀬戸最狭部付近で行き合うことになるという状況下において、万全を期するとすれば、被告人は、同瀬戸への進入を差し控えるべきであったということができないわけではない。しかしながら、本件事故に直結する過失を考えると、前示のとおり、被告人が減速かつ着水して同瀬戸へ進入すべきであったのにこれをしなかったという点に求められるのであって、そのような操船によっても本件事故を避け得ず、これを避けるためには同瀬戸に進入すること自体を差し控えるしかなかったということ認めに足りる証拠はない。」

海難の原因を明らかにすることが目的である海難審判と、刑罰の実現を目的とする刑事裁判における過失のとりえ方の差異はあるものの、客観的注意義務の内容において、海難審判ではこんどるが音戸瀬戸への進入を差し控えるべきであったとしているが、刑事裁判では進入することまで否定していない。すなわち直近過失を前提とする刑事裁判では、減速かつ着水するといった進入方法の問題に言及し、たとえ可航水域が狭められていたとはいえ、要求されている注意

義務を履行すれば衝突事故は回避可能であったとしている。一方、海難審判では衝突直前状態における結果回避（物理的接触回避）の可能性という観点ではなく、衝突というよりはむしろ両船が安全に航過するために要求される行為規範（操船規範）、換言すれば、航行上の一種の安全率（例えば、安全に航過するための両船間の距離についての余裕比率）を高く設定して、前広に早い時期に履行すべき衝突回避義務を前提としているように思われる。しかも本衝突事件のように、多数の乗客の生命を預かっている旅客船船長としては、その安全率もより高くなり、それだけ早めの避航動作が要求されることになる。

この点について、刑事裁判で検察官は、先航していたフェリーや他の一隻の船舶が相手船の通過を待つべく同海域に進入するのを差し控えていたのであって、相手船とすれ違うこと自体危険性を伴うものであることを日常の業務の過程を通じて十分知っていたのであるから、多数の乗客を安全輸送すべき職責を有する船長としては、より安全に、まず相手船の通過を待った上で同海域に進入することは当然の責務であるとしている。換言すれば、着水航行によって減速徐行した上で、音戸瀬戸海域に進入したならば、相手船との衝突は避けられたかもしれないが、安全運航に対する社会的責任のある旅客船船長としては、相手船の通過を待つべき義務（回避義務）があり、回避義務を課しても何ら被告人に酷ではなく、また回避すること自体容易に取り得た手段であるとしている。そして、過失はそもそも回避しなかった点にあることは明白で、これを否定することは、そもそも船員の常識に反することになると主張している。しかし判決では、同海域に進入するのを差し控えなかった行為について、検察官の主張は安全運航に関して万全を期するとすれば否定はできないが、事故に直結する注意義務の違反とは別の内容であるとした。

## （2）機船ふたば機船グレートビクトリー号衝突事件<sup>42</sup>

本衝突事件は、細島港から広島港に向かっていたフェリーふたば（総トン数一九三三・〇六トン、長さ七五・四九メ

ートル、幅一五・五メートル以下、「ふたば」という。)と、広島港から徳山港に向かっていた貨物船グレート・ビクトリー号(総トン数七五一・六五トン、長さ一五〇・九五メートル、幅一九メートル以下、「グ号」という。)が、昭和五一年七月二日午後七時四四分頃、可航幅四〇〇メートル弱のS字型の諸島水道ミルガ瀬戸において衝突したもので、ふたばは沈没し、乗客乗組員一五名が死傷した。

広島海難審判庁の裁決では、本件衝突は受審人であるふたば船長と指定海難関係人であるグ号船長の運航に関する職務上の過失によって発生したものであるとして、ふたば船長の甲種船長の業務を一箇月停止する懲戒を行った<sup>(43)</sup>。また海難の原因究明裁決においては、「船員の常務」に基づく航法を適用して、次のような判断をしている。

「両船が同条第一項の規定に従って航行しても無難に航過することが困難な特殊な状況であったから、同条の適用はなく、同法第二九条の規定に基づく船員の常務によって衝突を防止すべき場合である。次に、両船のうちいずれが避航すべき立場にあったかについて検討すれば、グ号は既にミルガ瀬戸最狭部に接近しており、ふたばが同所から遠くに位置していたのであるから、船員の常務として、ふたば側において避航しなければならぬ立場にあったことは明らかである。また、同船が狭い水道を通航するに当たっては、適度の速力に減ずることも船員の常務として強く要求されることである。

一方グ号側においては、屈曲した狭い水道を通航する場合であるから、その航路筋に沿う針路で進行することが船員の常務として要求される。また、ふたば側において適当な避航の措置をとらず衝突のおそれがある場合は、グ号側において衝突を回避する措置を講ずることも船員の常務として要求されることである。」<sup>(44)</sup>なお、文中の同条とは旧海上衝突予防法第二五条(現行法第九条)を、第二九条は現行法第三九条を意味する。▽



次に高等海難審判庁の裁決では、原因判断および法令の適用において「船員の常務」という文言を次のように使用している<sup>(44)</sup>。

「両船ともすみやかに速力を減じ、なおかつ行き会うおそれがあれば行足を止め、相手船と同瀬戸で行き会うことを避け、その動向を確かめたのち適宜の措置をとることが船員の常務として要求されるところである。」

以上の「船員の常務」の用法をみると、本法に明文の航法規定がない個々具体的な状況において、衝突を避けるため船員がなすべき一般的・常識的な行動の法的根拠として、換言すれば、衝突原因の解明過程において非難されるべき船員の不作為を表面化させるために「船員の常務」という概念を使っている。

一方、判決においては、「船員の常務」という文言を次のように使っている<sup>(45)</sup>。

「海難審判は、一、二審とも両船がその進行方向に対して航路筋の右側を航行することが安全であり、かつ実行に適するとはいい難いとして同条項の適用を否定している。(中略)本件公訴事実は、一応本件につき右海上衝突予防法二五条一項の適用を前提としており、この点弁護人も異論のないところであり、当裁判所も前掲各証拠を検討したうえ本件水道が同法の適用ある狭水道と認めるが、それにしても前記一で認定した本件水道の地形、水深、可航幅、操舵方法、水路誌記載の注意事項、グ号及びふたばの船体の長さ、総トン数、具体的航行状況、信号交換状況等にかんがみれば専門家の意見さえ区々に分かれるほど両船の航過が『安全』であり且つ『実行に適する』か否か微妙な水道であり、操船者にとって海上衝突予防法二五条一項の適用があることが自明であるとは到底いえないことは、これを認めざるを得ない。(中略)グ号との行き合いを前提として敢えて本件ミルガ瀬戸を航行しようとする以上船員の常務としてスタンバイエ

ンジン等によるある程度の減速措置をなすにとどまらず、本件のような具体的事実関係のもとでは、グ号が右転せずに直行してくる場合も慮っていつでも機関停止・後進全速や激右転等の措置によって安全に停止あるいは右転できる程度に十分減速しなければならぬ客観的注意義務があつたというべきである。」

まず海難審判の第一審の裁決では、無難に航過することが困難な特殊な状況にある水道の二船間の優先関係について、「船員の常務」に基づいて判断している（先船優先）。さらに「船員の常務」を根拠として、衝突を回避する観点から減速措置、航路筋における通航方法、避航船が有効な回避動作をとらない場合の相手船の措置を要求している。また第二審の裁決でも、「船員の常務」として減速措置や行足を止めること等により最終段階における適切な衝突回避措置をとることを要求している。ところが裁判所の判決において「船員の常務」として要求しているのは、スタンバイエンジン等によるある程度の減速措置をなすことにとどまり、その後の最終段階における衝突回避措置は客観的注意義務で判断されてきている。すなわち裁決では過失の認定において「船員の常務」を広義に解し、かなり幅広い概念としてとらえており、衝突直前の動作まで「船員の常務」で判断している。

しかし判決では「船員の常務」を衝突までに余裕のある時期における一般的な注意義務としてとらえており、裁決に比べてその適用範囲は狭くなっている。すなわち条文から「船員の常務」の概念を法論理的に分析すると、狭義に解することになるが、海難審判では「船員の常務」の概念を広義にとらえており、海上衝突予防法に定める基本的な航法以外の部分について「船員の常務」を根拠に律している。

## 五 海上衝突予防法に定める「船員の常務」の法的概念

海上衝突予防法の法規範文において、「船員の常務 (the ordinary practice of seamen)」という文言が使用されている条文は第三九条（注意等を怠ることについての責任）である。すなわち本条は、海上衝突予防法の規定や趣旨に反することが原因となって衝突等の事故が発生した場合には、その結果について関係者は責任を免れないということを注意的に確認するとともに、この法律に具体的行為として明文で規定していなくても、その状況に依じて当然必要とされる注意を怠った場合にも、同様に責任を免れないということを確認している。すなわち、責任を免れないという法律効果を発生させる法律要件は、遵守しなければならない法規範であり、その意味で各々の法律要件は法目的を達成するための注意義務を明示しているといえる。

第三九条の法律要件を法論理学の立場<sup>(行)</sup>から分析すると、形式論理的には次の五つの義務違反が提示されていることがわかる。すなわち、「適切な航法で運航することを怠ること」、「灯火若しくは形象物を表示することを怠ること」、「信号を行うことを怠ること」、「船員の常務として必要とされる注意をすることを怠ること」、「その時の特殊な状況により必要とされる注意をすることを怠ること」が、責任を追及するという法律効果を発生させる法律要件となっている。これらの法律要件の中で、「適切な航法で運航することを怠ること」、「灯火若しくは形象物を表示することを怠ること」、「信号を行うことを怠ること」については、その前提となる具体的な義務規定が海上衝突予防法に明示されている（第二章、第三章、第四章）。しかし「船員の常務として必要とされる注意をすることを怠ること」については、その具体的な内容が海上衝突予防法に明文化されておらず、一般的な注意義務規定としての法的性格を有している（その時の特殊な状況により必要とされる注意をすることを怠ることについては、第三八条第二項に基づく）。換言すれば、この法規範文は特

定内容を直接規律しない白地規定になっており、海上衝突予防法で具体的に規定された注意義務のみでは法目的を達成し得ないことを前提として、書かれざる条理 (ratio non scripta) あるいは法令で明文文化されていない危険防止のための一切の注意義務を総括的に規定した<sup>(18)</sup>。

「船員の常務として必要とされる注意 (any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen)」とは、船員としての通常の慣行、知識及び経験からみて必要とされる注意をいい、特に優秀な船員の知識、経験等を必要とするものではないとされている。その内容については、常識的あるいは客観的に判断され、かつ、通常の知識や経験を有する船員の行いうるものを標準とし、海上衝突予防法の中に具体的な規定が存しないか、または規定が存してもその規定を適用することができない場合に「船員の常務」として必要とされる注意の問題が生じる<sup>(19)</sup>。

海上交通の場においては、自然環境、航路環境、船舶操縦性能、運航者の能力や特性等により最善の衝突回避動作が異なり、あらゆる状況に対して一律の義務を課するような法規範文を定めると、かえって船員の硬直した判断や行動を招く危険がある。また海上交通の場合は、長い間の伝統により良き慣行 (good seamanship) が確立しているので、実際の船舶の運航にあたっては、相当部分を船長等の船員の判断に委ねている。したがって「船員の常務」という法的な概念もしくは共通の認識は、このような背景から必然的に形成されてきたともいえる。

非定型的な航法を意味する「船員の常務」の法適用についての基本的態度は、海難審判と刑事裁判とはかなり異なっている。海難審判では、海上衝突予防法が適用された衝突事件二九九件のうち一四七件 (約四九%) に「船員の常務」が適用され、以下、順に代表的な狭義の航法である横切り船の航法六四件 (約二一%)、狭視界時の航法二九件 (約一〇%) になっている<sup>(20)</sup>。したがって海難審判では、積極的に一般的注意義務である「船員の常務」を適用する傾向にある。しかし刑事裁判の判決の中で「船員の常務」という文言が用いられたのは、過去に数件しかみあたらず、その法適用の姿勢は消極的である。この基本的態度の相違は、「船員の常務」の法的性格および法的思考に基因すると思われる。すなわ

ち「船員の常務」の概念は一種のブラックボックスになっているために、平均的な船員の注意、技術、慣行等を判定標準として、個々具体的な事象で具現化される。

このような概念は、海事専門知識を有する海難審判庁の審判官にとっては、アナロジ的な論理的思考のもとで、當性を有する一種の経験則として是認されうるが、法律の専門家である裁判官にとっては、非定型的な航法の存在の必要性を認識しつつも、その性格上、「船員の常務」を演繹的な論理的思考のもとでの法源として位置づけるには無理があり、法的安定性の観点からもし認しにくい。換言すれば、海上衝突予防法のもとになっている国際規則は、英国の国内規則が起源となっており、英米法系の論理的思考が根底にあるので、航法の適用そのものが判例法主義に基づいて「船員の常務」を重視する傾向にある。また条理的な性格を有する「船員の常務」は英米法系の典型的な法的概念であり、英国では「善良なる船員の注意義務 (the rules of good seamanship)」と同義で、この注意義務は広く船員の注意義務の標準を示したものであるとされている<sup>(5)</sup>。一方、わが国の刑事裁判では大陸法系の論理的思考が根底にあるので、法的推論の大前提となるうる海上衝突予防法の定型的な航法が重視される。したがって刑事裁判では、前述した過失の認定方法の問題とも関連して、海上衝突予防法の定型的航法を適用できない事象については、海上衝突予防法に規定された一般的注意義務たる「船員の常務」ではなく、行政法規の外側にある注意義務に基づいて判断する傾向にある。

## 六 海難審判と刑事裁判の責任追及の比較

海難審判と刑事裁判の責任追及の過程では、海上衝突予防法に規定されている注意義務のとらえ方が異なっている。これは、海上衝突予防法に規定されている条文の法的位置づけの差異あるいは特殊性に基因するものであると考えられるので、以下においては刑法理論における過失の認定の問題と比較しつつ論究する。

刑法理論における客観的注意義務の措定では、法令規則上の注意義務を条理上社会的に相当とされる注意義務によって補充しなければならず、取締目的の法令規則上の注意義務と、過失の構成要件である客観的注意義務との関係について、次のような法的命題が提示されている<sup>(32)</sup>。

- ① 行政法規上の注意義務に違反してからといって、直ちに過失認定上の客観的注意義務の違反があったとはいえない。
- ② 行政法規上の注意義務を遵守しただけで、常に過失認定上の客観的注意義務の違反はなかったとはいえない。
- ③ 行政法規上の注意義務に違反することになっても、結果を回避するために適切な措置をとることが要求される場合がある。

民法理論においても、取締法規と過失の関係について同様の法的命題がある<sup>(33)</sup>。

- ① 行政的な取締法規に違反しても、取締法規違反と過失とは法的な評価の面が異なるから、必ずしも当然に民事上の過失があることにはならない。
- ② 取締法規は、一般的・定型的に要求すべきことを定めているにすぎず、必要なことをすべて網羅しているわけではないので、取締法規の外側に、その場その場で守るべき注意義務がなお存在していて、それに違反すればやはり過失があることになる。
- ③ 重要な法益を守るために必要があるときは、場合によっては取締法規に違反してでも、適切な処置をとらなければならない、それをしなければ過失がある。

例えば、過失の認定と陸上の交通規則（道路交通法）違反との関係については、次のようにとらえられている<sup>5)</sup>。交通規則違反は行政上の問題であるので、刑法上の過失と一致する必要は必ずしもないが、故意または過失で交通規則に違反した場合は結果が発生する可能性がきわめて大きいので、その意味で両者のかかわりあいが問題となる。交通規則違反がそのまま過失の内容をなす場合もあれば（例えば、信号の見落とし）、交通規則に合致していても過失が認められる場合もあり（例えば、狭い混雑した道路上での制限速度内走行）、逆に交通規則に違反していても過失の認められない場合もある（例えば、運転免許証不携帯）。

確かに一般論としては、行政法規あるいは取締法規は類型的あるいは定型的な法規範を明文化しているので、道路交通法のような取締目的の法令上の注意義務と過失の構成要件である客観的注意義務の関係には、前述のような法的命題が妥当する。しかし、これらの法的命題を船舶衝突事件（広義の航法）で展開すると、海上衝突予防法の特種な規定方法あるいは法的意義のために、必ずしも妥当しないことが明らかになる。すなわち、海上衝突予防法は、道路交通法のように注意義務を厳格かつ具体的に整備しておらず、航法の履行にあたっては善良なる船員の注意義務を前提とした操船者の裁量的判断に委ねている。その典型的な規定が、海上衝突予防法第三九条に規定された「船員の常務」である。したがって、取締法規の外側に注意義務が存在するという法的命題を海上交通にあてはめると、そのような客観的注意義務は海上衝突予防法の「船員の常務」の概念で説明されうることになる。

また行政法規の注意義務を遵守していても刑法上の過失が認められたり、行政法規の注意義務に違反することになっても結果回避措置を要求されることがあるという法的命題については、海上衝突予防法第三八条（切迫した危険のある特殊な状況）に定める規定によって説明されうる。すなわち海上衝突予防法第三八条第二項は、切迫した特殊な状況にある場合においては、切迫した危険を避けるためにこの法律の規定によらないことができることを規定し、場合によっては海上衝突予防法の定める内容と矛盾する義務が要求されることを明示している。したがって、このような注意義務

についても、基本的には海上衝突予防法の規定を適用した上で具体的注意義務が発生することになる。

一方、このような注意義務の類型化に直接的に関連しているわけではないが、一九七二年国際規則RULE 2 (a)では責任追及の前提となる注意義務違反を、「この規則を遵守する(こと)を怠る(こと) (any neglect to comply with these Rules)」、「船員の常務として必要とされる注意を払う(こと)を怠る(こと) (the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen)」、「その時の特殊な状況により必要とされる注意を払う(こと)を怠る(こと) (the neglect of any precaution which may be required by the special circumstances of the case)」に分類している。すなわち海上衝突予防法第三九条の法律要件のうち、「適切な航法で運航することを怠る(こと)」、「灯火若しくは形象物を表示することを怠る(こと)」、「信号を行う(こと)を怠る(こと)」は、一九七二年国際規則では総括して、「この規則を遵守することを怠る(こと)」という一つの注意義務違反にまとめられている。しかし、海上衝突予防法上の「船員の常務として必要とされる注意をする(こと)を怠る(こと)」や「その時の特殊な状況により必要とされる注意を払う(こと)を怠る(こと)」については、一九七二年国際規則でも同様の表現になっている。したがって、この類型で責任を免除されない注意義務を形式論理的に分類すると、海上衝突予防法上で具体的に規定されている注意義務(定型的な義務規定)、「船員の常務」として必要とされる注意義務(非定型的な航法規定)、その時の特殊な状況により必要とされる注意義務になる。

以上のことから、船舶衝突事件での責任追及の前提となる注意義務のとらえ方に関しては、次のような比較が可能である。すなわち第一義的には、前述した法的命題の行政法規あるいは取締法規の注意義務は、海上衝突予防法に明文化された定型的な注意義務に対応し、行政法規や取締法規に明文化されていない条項上あるいは社会的に相当とされる注意義務は、海上衝突予防法上の「船員の常務」あるいはその時の特殊な状況により必要とされる注意義務に対応している(次頁図参照)。



〈刑事裁判〉

客観的注意義務違反

行政法規違反

条理上、社会的に相当と

される注意義務違反

〈海難審判〉

海上衝突予防法の義務違反

定型的な義務規定違反

狭義の「船員の常務」違反

特殊状況下での義務違反

したがって陸上の交通法規である道路交通法と海上の交通法規である海上衝突予防法とは、注意義務に関する規定方法に大きな相違があり<sup>(55)</sup>、船舶衝突事件では刑法理論における客観的注意義務の本質は、すべて行政法規たる海上衝突予防法に規定された法規範で説明されうることになる<sup>(56)</sup>。換言すれば、刑法理論では、行政法規がすべての具体的注意義務を規定することは不可能であるとする前提にたち、行政法規で明示されている注意義務を条理上、社会的に相当とされる注意義務によって補完することになるが、海上衝突予防法は規定方法の特殊性から、前者の注意義務のみならず後者の注意義務まで法の中で記述しているので、海上衝突予防法上の注意義務の範囲は他の行政法規に比べて広くなっている。

このような考え方に基づく、ほとんどの船舶衝突事件に対して、海上衝突予防法に定められた注意義務を根拠として過失を認定するという海難審判の法的思考も理解できる。また刑事裁判と海難審判の時系列にみた過失認定方法の差異も、法曹としての裁判官と海事専門家としての審判官が、その責任追及過程で海上衝突予防法に定められた法規範をどのような観点からとらえるかによって生じるものと思われる。

## 七 おわりに

本来、海上交通法規の義務規定は、行政上の目的を達成し、海上交通形態における望ましい姿を実現するために課せられた社会的な規範であり、責任追及過程における過失の認定の問題と必ずしも一致する必要はない。ただ海上衝突予防法の性格上、過失の認定が結果（衝突）の発生を前提としているため、多くの場合、その過程で海上衝突予防法上の注意義務が問題となってくる。したがって、現段階において予想される衝突事故を未然に防止する行動規範（・・・すべきである）として論じられることは少なく、結果として過去に遡り、当時とるべきであった行動規範（・・・すべきであった）として論じられることになる。換言すれば、海上衝突予防法は現在から将来に向かっての当為性を有する予防的な経験則として機能すべき性格を有しているが、現実には過去における当為性を有する結果論的（過去志向的）な経験則としても機能していることになる。

本稿では、責任追及の上で海上衝突予防法が果たす役割について、とりわけ行政上の責任と刑事上の責任を比較することによって論究した。社会統制上の技術たる法としての海上衝突予防法は、実際は責任追及の根拠あるいは過失割合決定の根拠になりうるが、他の行政的な取締法規と異なる性格を有していると思われる。海上衝突予防法は、船舶の運用の側面からは、一種の徒弟制度的に伝授される海事専門知識あるいは長年培われてきた慣行を前提として機能し、また法的な側面からは、それらの諸前提が存在して初めて法規範の内容が明確になることもありうる。換言すれば、専門的な領域を対象とする個別の行政法規とは異なる法的地平において、海上衝突予防法はさらに専門化かつ特殊領域化しており、数少ない英米法系の法的性格を有する国内法であるといえる。今後は、従来の技術法規的なアプローチではなく、法理論として海上衝突予防法を厳密に再検討し、行為者の裁量的判断に委ねられている規定（裁量的基準の規定）

に対しては、例えば計量法律学的なアプローチを試みることによって、新たな海上衝突予防法論を展開すべきである。

## 【注】

- (1) 拙稿、海上衝突予防法の性格に関する一考察、海上保安大学校研究報告法文学系第三五巻第一号三七頁。
- (2) 拙稿、衝突海難における航法の法的思考、海上保安問題研究会編、海上保安と海難、中央法規、二六七頁。
- (3) 海上保安庁監修、海上衝突予防法の解説、海文堂、平成五年、一四五頁。
- (4) 海上保安庁監修、前掲書、九頁。
- (5) 中島保司、国際海上交通規則改正の動向について、船長実務叢書XXXVIII、日本船長協会、昭和四七年、五一六頁。
- (6) 石井照久、判例に現れたる船舶の衝突、海法会誌第二二号一五三頁。
- (7) 和田啓史、船舶の衝突と三つの過失論、広島商船高等専門学校紀要第六号二五頁。なお本稿での「行政上の責任」とは海難審判庁が行う行政処分に基づく責任をいい、その用法は、福島弘著「新海難論（平成三年、成山堂、一〇四頁）」による。
- (8) 森清、海難審判制度の研究、中央大学出版部、昭和四三年、五八頁。
- (9) 和田啓史、船舶の衝突と三つの過失論、広島商船高等専門学校紀要第六号三九頁。
- (10) 中田明、海難審判における不服申立、海法会誌復刊第二四号八九頁。
- (11) 海難審判庁、衝突事件等に関する調査研究報告書（海上交通安全法及び港則法関係）、昭和六二年、四四頁。
- (12) 大阪地判昭和四二年六月一二日判例時報五〇二号五九頁。
- (13) 最判昭和三六年三月一五日民集一五巻三号四六七頁。
- (14) 加藤一郎、不法行為、法律学全集二二、有斐閣、昭和三二年、三頁。
- (15) 椎木緑司、民事過失と刑事過失、判例タイムズ二二二、七二頁。
- (16) 板倉宏、民事過失と刑事過失、ジュリスト四三一、三二三頁。
- (17) 井上正治、民事過失と刑事過失、法律時報第三九巻第四号四頁。

- (18) 西原春夫、民事責任と刑事責任、現代損害賠償法講座、日本評論社、昭和五十一年、四〇―四二頁。
- (19) 石丸俊彦、過失の認定、海難と審判第四号、二頁。
- (20) 石丸俊彦、前掲論文、三頁。
- (21) 最判昭和三十一年六月二十八日刑集一〇卷六号三四五頁。
- (22) 最判昭和三十六年三月一五日民集一五卷三号四六七頁（垂水克己裁判官補足意見）。
- (23) 市川渡、海難審判法、海難と審判第二三号、五頁。
- (24) 森清、前掲書、五八頁。
- (25) 第一回国会参議院運輸及び交通委員会會議録第八号二頁（昭和二十二年八月二十八日）。
- (26) 第一回国会衆議院運輸及び交通委員会會議録第一二号九九頁（昭和二十二年八月二〇日）。
- (27) 海難審判協会編、海難審判史、海難審判協会、海難審判協会、四二五頁。
- (28) 松山地判平成八年一〇月一四日（判例集未掲載）、松山地判平成八年二月九日（判例集未掲載）。
- (29) 平成九年三月二八日広審第一〇三号。
- (30) 奥友綱雄、海難審判の先行、海難と審判第二三号、六頁。
- (31) 石丸俊彦、前掲論文、三頁。
- (32) 中野次雄、いわゆる段階的過失について、早稲田法学第五七卷第一号二頁。
- (33) 西原春夫、刑法総論、成文堂、昭和五二年、一七七頁。西原春夫、刑法総論改訂版（上巻）、成文堂、平成七年、二〇〇―二〇一頁。
- (34) 大谷實、刑法総論の重要問題、立花書房、平成二年、一〇六一―一〇七頁。
- (35) 森清、前掲書、二五七頁。
- (36) 山戸嘉一、國際海上衝突豫防法、有斐閣、昭和二十一年、一五頁、二〇頁。
- (37) 石井照久、前掲論文、一六〇頁。
- (38) 海難審判庁、海難審判の現況（平成八年度版）、五一―五二頁。
- (39) 拙稿、海上保安事件研究（海難審判・刑事裁判）第五回、海上保安大学校研究報告法文学系第四一卷第一号三五頁。
- (40) 広審平成四年三月三〇日平成四年海難審判庁裁決録二九二頁。

- (41) 広島地判平成六年一月二五日 (判例集未掲載)。
- (42) 拙稿、船員の常務の一考察、海上保安大学校研究報告法文学系第三五卷第二号一三頁。
- (43) 広審昭和五二年二月一九日昭和五二年海難審判庁裁決録三三八頁。
- (44) 高審昭和五三年二月二八日昭和五三年裁決録三三三頁。
- (45) 広島地判昭和五三年九月一日 (判例集未掲載)。
- (46) 海上保安大学校海難刑事判例研究会編、海難刑事判例集、東京法令出版、九九頁。
- (47) 拙稿、海上交通法規の体系化に関する基礎研究、日本航海学会論文集第九四号二三一―二三八頁。
- (48) 山戸嘉一、國際海上衝突豫防法、有斐閣、昭和二十一年、五三七―五四〇頁。
- (49) 藤崎道好、新海上衝突予防法論、白泉社、昭和二十九年、二八六頁。
- (50) 海難審判庁、海難審判の現況 (平成八年版)、五二頁。
- (51) 森清、前掲書、五八頁。
- (52) 石丸俊彦、前掲論文、四頁。
- (53) 加藤一郎、不法行為 (増補版)、有斐閣、昭和四九年、七二頁。
- (54) 西原春夫、交通事故と過失の認定、成文堂、昭和五〇年、九頁。
- (55) 石丸俊彦、前掲論文、四頁。
- (56) 和田啓史、前掲論文、三二頁。