

**海難審判における職務上の過失をめぐる判断**

- 【文献種別】 判決／最高裁判所第三小法廷  
【裁判年月日】 令和6年1月30日  
【事件番号】 令和5年（行ヒ）第2号  
【事件名】 裁決取消請求事件  
【裁判結果】 破棄差戻  
【参照法令】 海難審判法3条・4条1項2号  
【掲載誌】 裁時1832号1頁、裁判所ウェブサイト  
◆ LEX/DB 文献番号 25573296

金沢大学准教授 福島卓哉

**事実の概要**

1 X（上告人・小型船舶操縦士）が船長として操船する漁船（以下「甲船」という。）が無灯火の状態に漁港を出発し航行していたところ、沖合から漁港に入るために航行していた漁船（以下「乙船」という。）と衝突する事故（以下「本件事故」という。）が発生した。

2 門司地方海難審判所は、本件事故に係る海難について審判を行い、平成31年2月20日、要旨次のとおり判断し、Xの小型船舶操縦士の業務を1か月停止し、乙船の船長は懲戒しない旨の裁決（以下、Xに関する部分を「本件裁決」という。）をした。

Xは、本件事故当日の午前1時28分に甲船が無灯火の状態に北北西に向けて進行させていたところ、同日午前1時29分少し過ぎ、高速で東方に移動する乙船を視認した。Xは左転を開始したが、乙船は減速して右転を始めており、甲船がそのまま左転を続けると乙船の前路に進出する状況であった。しかし、Xは、これに気付かず左転を続け、同日午前1時30分僅か前に6.7ノットに減速した乙船を認め、午前1時30分、基点（東防波堤に設置された簡易標識灯）の北方20mの地点で乙船と衝突し、本件事故に至った。本件事故は、甲船が、海上衝突予防法所定の灯火を表示することなく無灯火の状態で行ったばかりか、動

静監視不十分で乙船の前路に進出したことによって発生したものであり、Xには乙船の動静監視を十分に行うべき注意義務を怠った職務上の過失がある。

3 原審（東京高判令4・10・12（公刊物未登載、LEX/DB25593481））は、本件裁決の認定と異なり、乙船は、入港の慣行に反し左側に膨らんだコースを本件事故の瞬間まで15ノットを超える高速で航行したものであり、衝突地点も、より北側であった蓋然性が高いとしつつ、要旨次のとおり判断し、本件裁決の取消請求を棄却した。

Xは、乙船が右転することを十分に予想できたというべきであるから、動静監視が不十分なまま左転を開始した点において、乙船の動静監視を十分に行うべき注意義務に違反する職務上の過失があり、また、Xが夜間に無灯火航行をしたことは、法律上の注意義務を怠ったものであるところ、乙船から無灯火の甲船を視認することは困難であったと認められるから、本件事故と上記無灯火航行との間には因果関係がある。このようなXの注意義務違反の内容等に照らすと、入港の慣行に反するコースを高速で航行した乙船の船長が懲戒を受けなかったとしても、Xに対する懲戒は、やむを得ない範囲のものと認められる。本件裁決は、乙船の速力や航跡について異なる事実を前提としているものの、本件裁決の判断に違法はない。

これに対して、Xが上告した。

## 判決の要旨

「原審は、乙船の速力、航跡及び甲船との衝突地点について本件裁決と異なる事実を認定しているのであるから、両船の各針路の状態、その見合関係、操船状況等衝突に至る経過についても本件裁決の認定と異なる事実を前提としているものというべきところ、これらの事実を具体的に認定説示していない。そのため、上告人が乙船を初めて視認した時点における両船の位置関係や速力が明らかでなく、仮にその時点で乙船の右転を予見し得たとしても、上告人がその動静を監視していれば右転を認識して衝突を回避することができたといえるものではないし、乙船から無灯火の甲船を視認することができた距離や乙船の船長による見張りの状況、乙船の速力等が明らかでなく、甲船が海上衝突予防法所定の灯火を表示していれば衝突を回避することができたといえるものでもない。そうすると、原審は、上告人が、上記灯火を表示し、乙船の動静を監視していれば上記衝突を回避することができたことを認定説示していないものといわざるを得ず、上記灯火を表示せずに甲船を進行させ、乙船を視認した後にその動静を十分に監視することなく甲船を左転させるなどした行為をもって、本件事故に係る海難につき上告人に職務上の過失があるものということとはできない。

したがって、上記行為をもって、本件事故に係る海難につき上告人に職務上の過失があったとした原審の判断には、職務上の過失に関する法令の解釈適用を誤った違法がある。」

## 判例の解説

### 一 海難審判について

海難審判は、海難審判法（昭和22年法律第135号）（以下、単に「法」ということがある。）に基づき、海難審判所が、職務上の故意又は過失によって海難を発生させた受審人（海技士・小型船舶操縦士・水先人）に対する懲戒を行い、もって海難の発生の防止に寄与することを目的とする制度である（法1条）。海難審判所は、海難が受審人の職務上の故意又は過失によって発生したものであ

るときは、裁決をもってこれを懲戒しなければならない（法3条）、懲戒は、免許の取消し、業務の停止、戒告の3種である（法4条1項）。裁決の取消しの訴えは、東京高等裁判所の管轄に専属する（法44条1項）。

海難審判は海員審問の時代から起算するとおよそ150年の歴史を有している<sup>1)</sup>。この間、(i)海員審問（1876年～1896年）、(ii)海員懲戒法（1896年～1947年）、(iii)旧海難審判法（1947年～2008年）（以下、平成20年改正法（平成20年法律第26号）施行前の海難審判法を「旧法」という。）、(iv)海難審判法（2008年～）という時代の変遷をたどる<sup>2)</sup>。

旧法は、「海難の原因を明らかにし、以てその発生の防止に寄与すること」を目的としており（旧法1条）、受審人に対する懲戒裁決（同法4条2項）と併せて、海難の原因を明らかにする原因解明裁決（同条1項）を予定した<sup>3)</sup>。現行の海難審判法は、目的規定から「海難の原因を明らかにし」との文言を削り、受審人に対する懲戒裁決のみを予定する。海難の原因究明は、国土交通省の外局である運輸安全委員会に委ねられている。なお、旧法の海難審判は二審制（第一審が地方海難審判庁、第二審が高等海難審判庁）であったが、現行法では一審制に改められた。

### 二 職務上の過失をめぐる判断の齟齬

本件事故は、船舶事故の種別のうち比較的発生件数の多い衝突によるものである<sup>4)</sup>。

本件の争点は、(1)職務上の過失の有無と(2)懲戒処分の量定の相当性とに整理される。以下、(1)を中心に検討する。

本件事故は、Xによる①無灯火での航行→②乙船の視認→③乙船の動静監視と甲船の左転→④甲船と乙船との衝突という経緯をたどる。

本判決は、乙船を視認した時点での両船の位置関係や速力が明らかでなく、③乙船の動静監視によって④衝突事故を回避することができたとはいえないこと、①無灯火での航行について、乙船から甲船を視認することができた距離等が明らかでないことから、灯火表示によって④衝突事故を回避することができたとはいえない旨を指摘し、職務上の過失を認定しなかった。

それに対して、原審は、③について、動静監視を十分に行うべき注意義務に違反する職務上の過失があったことを認定し、①について、法律上の注意義務を故意に怠ったこと、および④衝突事故との因果関係を認めた。その上でXに対する1か月の業務停止につき量定の相当性を認め、本件判決には裁量権を逸脱した違法はないと結論した。

### 三 事実認定について

原審は、本件判決と異なる事実認定を行った。

すなわち、原審は、両船の衝突地点について、本件判決の認定した地点（基点の北側20m）よりも少なくとも30m程度は離れた地点であった可能性が高いとし、また乙船の衝突時の速力は本件判決の認定した速力よりも速い可能性が高いという。原審の事実認定によると、過失判断の前提となるはずの衝突地点が明らかではなく、乙船が高速で甲船に接近した場合は衝突事故を回避し得なかったと評価する余地がある。にもかかわらず、原審は職務上の過失を認定した。

### 四 無灯火での航行

本件事故は、甲船が夜間無灯火で航行していたところ発生した。海上衝突予防法（昭和52年法律第62号）20条1項によると、船舶は、法定灯火を日没から日出までの間表示しなければならない。この点、海上衝突予防法の禁ずる無灯火での衝突事故につき、無灯火状態で航行する場合は、他船から視認が困難であるから、所定の航海灯を表示した状態での航行に比べ、特に嚴重な見張りが必要であり、接近する他船があれば自ら避航する義務がある、とした海難審判裁判決がある<sup>5)</sup>。原審は、夜間の航行における灯火表示は船長が守るべき基本的な注意義務であると評価し、夜間でも船の往来が予想される港口で無灯火航行をしたことは、法律上の注意義務を故意に怠ったことに他ならないと断じる。基本的な注意義務を故意に怠った夜間無灯火での航行を重く見ることで、動静監視の注意義務違反を肯認した可能性がある。

### 五 刑事事件との関係

本件事故につきXを被告人とする刑事事件の第一審判決（鹿児島地判令2・3・18（公刊物未登載、

LEX/DB25591573）。以下「刑事第一審判決」という。）は、Xを罰金30万円に処した。他方で、控訴審判決（福岡高判令4・1・27（公刊物未登載、LEX/DB25591574）。以下「刑事控訴審判決」という。）は、原判決を破棄して無罪を宣告し、無罪判決が確定した。

刑事第一審判決は、無灯火での航行と本件事故との因果関係について、条件的な因果関係はあるということとどめ、結果発生に最も近接した行為である甲船を左転して航行させた行為を過失として構成するのが相当であるとした。また刑事控訴審判決は、法定の灯火表示が本件事故の発生にどのように影響するのか、的確な立証がなされていないとして、無灯火での航行と本件事故との因果関係を否定した。

それに対して原審は、海難審判においては、海難の再発を防止するという目的から、将来の海難事故の再発防止に最も効果的な行為（不作為）を過失として捉えるものであり、過失は直近のものに限定されないと述べ、刑事事件との違いを説明する<sup>6)</sup>。

### 六 過失と過誤

旧法下において、海難の原因である過失（旧法3条1号）と懲戒理由としての過失（同法4条2項）<sup>7)</sup>は、その意味内容が異なり前者の方が広いとの議論があった<sup>8)</sup>。旧国鉄船舶局海務課長を務めた荒木善之によると、旧法の「第3条にいう海難の原因たる人の過失はいわゆる法律上の過失よりは範囲が広く、聊かなりとも通俗にいう過誤が存するときは、それをも第3条の過失は包含するもので、かように解してこそ将来の海難防止に寄与し得、海難審判法の目的を達するものであるとする考え方が存したという<sup>9)</sup>。上記過誤は、海難事故の再発防止に寄与し得るかという観点から広く捉えられることとなり、懲戒の対象となる過失とは同義ではない<sup>10)</sup>。

現行の海難審判法は、海難の原因究明を海難審判の目的規定から削除したものの、旧法と同様に海難の発生防止の寄与を目的としている。そのため、かかる再発防止の観点から、懲戒の対象となる過失をも広く捉える可能性を原審は示したことになる。これに対し、本判決は、刑事控訴審判決

と同様に、法定の灯火表示が本件事故に及ぼす影響、すなわち灯火表示により事故を回避したか否かが明らかでないとして、無灯火での航行は過失を構成しないものと評価している。

旧法下の海難審判においては、事故の再発防止のための原因究明機能が不十分であるとの認識の下に、事故原因究明機能と再発防止機能を担う運輸安全委員会が誕生した<sup>11)</sup>。運輸安全委員会設置法（昭和48年法律第113号）は、事故の原因究明と再発防止が運輸安全委員会の設置目的であることを明確にする（同法1条）。したがって、再発防止の観点を海難審判の懲戒裁決のなかで強調することには疑問が残る。懲戒裁決においては、故意又は過失の成立要件と因果関係を明らかにすることが求められる。職務上の過失の判断に際して、結果回避可能性の検討を等閑視しなかった本判決は妥当といえよう<sup>12)</sup>。

●—注

- 1) 海難審判庁監修『海難審判制度百年史』（海難審判協会、1997年）は、海員審問の時代を海難審判制度の前史として位置づけている。海難審判制度の歴史的発展については、森島逸男『海難審判制度史〔改訂版〕』（成山堂書店、1979年）も参照。
- 2) 船舶事故調査制度の時代区分について、参照、大須賀英郎『船舶事故調査——タイタニック、洞爺丸から運輸安全委員会まで』（ミネルヴァ書房、2023年）82頁。
- 3) 原因解明裁決の処分性を否定した最高裁判例として、最大判昭36・3・15民集15巻3号467頁、右判例の評釈として、徳本広孝「判批」行政判例百選Ⅱ〔第6版〕（別ジュリ212号）（2012年）342頁、森尾成之「判批」行政判例百選Ⅱ〔第7版〕（別ジュリ236号）（2017年）328頁等がある。
- 4) 直近10年間で最も多いのが「運航不能」であり、次いで「衝突」が挙げられる（海上保安庁『令和5年における海難の発生と救助の状況 資料編』2頁（[https://www6.kaiho.mlit.go.jp/info/keihatsu/20240402\\_state\\_measure01.pdf](https://www6.kaiho.mlit.go.jp/info/keihatsu/20240402_state_measure01.pdf)）（2024年5月6日閲覧））。
- 5) 平成8年第二審第48号「巡視艇N漁業取締船K衝突事件」。当該裁決は、21海事総合事務所編著『海難審判裁決評釈集』（成山堂書店、2011年）97頁以下で紹介されている。
- 6) 旧法下の海難審判裁決における過失の判断が、同一事件について刑事裁判をなす司法裁判所を拘束しないとした最高裁判例として、最一小決昭31・6・28刑集10巻6号939頁がある。田宮裕「判批」海事判例百選〔増補版〕（別ジュリ42号）（1973年）163頁によると、過失は、民事過失であれ刑事過失であれまた行政過失であれ、

注意義務の違反として共通の本質・構造をもつ。しかし、懲戒、損害賠償、刑罰という法的効果の違いが、注意義務の程度や主観面・客観面などの力点のおき方に差異を生じさせる、という。

- 7) 関連する旧法（昭和24年法律第121号による改正前のもの）の条文は下記のとおりである。  
第3条 海難審判所の審判においては、左の事項にわたつて、海難の原因が、探究されなければならない。  
一 人の故意又は過失に因つて発生したものであるかどうか。  
二～五（略）  
第4条 海難審判所は、海難の原因について取調を行い、裁決を以てその結論を明らかにしなければならない。  
2 海難審判所は、海難が海技免状又は水先免状を受用する者の職務上の故意又は過失に因つて発生したものであるときは、裁決を以てこれを懲戒しなければならない。  
3 海難審判所は、必要と認めるときは、前項の者以外の者で海難の原因に関係のあるものに対し勧告をする旨の裁決をすることができる。
- 8) この点は、日本の重大海難に分類される青函連絡船「洞爺丸」事故をめぐる議論された。参照、大須賀・前掲注2）144頁以下。
- 9) 荒木善之「洞爺丸海難審判に憶う」海事研究37号（1959年）38頁。荒木自身は、「法律用語として過失と称するものは統一された意義を有する」として、このような考え方を否定している。
- 10) 旧法下の原因解明裁決について、「過失による」等責任を負わせるかのような表現を避けた方がよいとの付言として、参照、田中真次「〈時の判例〉海難審判庁の裁決と訴訟の関係」ジュリ225号（1961年）30頁。
- 11) 宇賀克也「運輸安全委員会の現状と課題」ジュリ1399号（2010年）10頁以下。
- 12) なお、本件裁決をした海難審判所長は、民事訴訟法92条1項に基づく秘密保護のための閲覧等の制限を申し立てたところ、最一小決令6・1・30（公刊物未登載、LEX/DB25597236）は、同項1号に該当する事由の疎明がないとして、当該申立てを却下した。