

平成 28 年 5 月 19 日現在

機関番号：15401

研究種目：基盤研究(C) (一般)

研究期間：2012～2015

課題番号：24530072

研究課題名(和文)海上交通事故の刑事規制

研究課題名(英文)The criminal control on accidents at sea

研究代表者

日山 恵美(Hiyama, Emi)

広島大学・法務研究科・准教授

研究者番号：80559229

交付決定額(研究期間全体)：(直接経費) 1,600,000円

研究成果の概要(和文)：本研究では、海上交通事故における刑事過失の認定においては、過失往来危険罪は危険犯であるにもかかわらず過失致死傷罪と同一の過失判断がなされており、「安全空間」を確保した海上航行安全の行動規範となり得ていない面があることを明らかにした。また、海上衝突予防法における定型航法の適用が否定されて新たな衝突のおそれを発生した船舶に避航義務を課す場合の類型化とその根拠を明らかにした。

研究成果の概要(英文)：This study made clear that criminal negligence does not function well as the rule of conducts for keeping "safety zone" at sea, because the courts have taken same framework of judging the crime of endangering traffic through negligence as that of the crime of causing death or injury through negligence. And this study classified cases that ships which made danger of collision are imposed duty of preventing collision, and clarified the reason of imposing such duty.

研究分野：刑法

キーワード：海上交通事故 刑事過失

1. 研究開始当初の背景

日常的に発生している海上交通事故の実態にもかかわらず、日本の刑法学の観点からの海上交通事故に関する研究は、これまでに甲斐克則『海上交通犯罪の研究』(2001、成文堂)がある他には、個々の判例研究や、刑事過失責任追及における問題を検討する研究論文が公表されているにとどまり、かつ、それらの多くは10年近く前以降のものである(例えば、大塚裕史「無灯火船との衝突事故と信頼の原則」海上保安問題研究編『海上保安と海難』(1996、中央法規)211頁、北川佳世子「海上交通犯罪と過失犯」現代刑事法4巻6号(2002)42頁以下。この他に大塚裕史「船舶衝突事故における過失の認定」曾根威彦ほか編『交通刑事法の現代的課題』(2007、成文堂)187頁以下があるが、同論文で扱われている裁判例は平成はじめのものである)。

これらの研究から今日に至るまでの海上交通の変化として、さらなる船舶の大型化・高速化の進展、外国船舶の増加を挙げることができ、潜在的な事故発生リスクの存在が懸念され(「海難の現況と対策について(平成22年版)」海上保安庁HP)、多数の人命被害に至らないものの、実際にも大型船の衝突事故は発生している。また、プレジャーボートや水上バイクといったマリレジャーの普及も進み、これら船舶の事故数は増加している(「海難の現況と対策について(平成22年版)」海上保安庁HP)。

しかし、海上衝突事故が公判請求される件数は少なく、また、公判請求されたものでも、その判決文が公刊されることが、これまで少なかったため、先に述べたように、判例研究のほとんどが10数年前のものであり、日本の刑事法学が十分に関心を寄せてきたとはいえない。

このようななか、平成23年5月に、海上自衛隊イージス艦と漁船との衝突事故についての刑事裁判で無罪判決が出された。この無罪判決に対しては、海事関係者から、これまでの刑事裁判では衝突船舶双方に刑事過失を認めてきたこととの整合性や、刑事裁判と海難審判の判決の相違が問題視された(5月12日付朝日新聞)。

船舶衝突事故においては、衝突船舶双方に過失責任を肯定する、と従来から考えられており、道路交通事故で発展した「信頼の原則」は適用され難い、というのが一般的な評価であるが、しかし、裁判実務の現状では、一方の刑事過失責任を否定しているものはある。それにもかかわらず、前記のような問題が提起されるのは、衝突事故の多くが略式命令処分で終局し、公刊されることがないことに起因し、船舶衝突事故に関する刑事裁判の近時の傾向や問題点についての分析・検討がなされていないからである。

先に挙げたイージス艦と漁船の衝突事故の判決は、衝突の危険を新たに創りだした方

に避航義務が生じる、と判断しており、この規範的判断については、近時の実務の傾向との関連も踏まえた検討がなされなければならない。

これに加えて、刑事医療過誤に関する研究においては、人間に常に最善の緊張を保つことを要求するのは非現実的である、という問題意識に基づく過失責任限定論が主張されるどころ、過失犯論一般に妥当しうものでなければならない、との指摘がある(古川伸彦「ドイツにおける事故と過失」刑事法ジャーナル第28号22頁、2011)が、海上交通事故に対する刑事過失責任についての研究は進んでおらず、このような過失責任限定論の妥当性の検証はできていない。

また、海上交通については、刑法典において公共危険罪の一類型に挙げられ厚く保護されているのみならず、海事関係法規において、その安全確保のために様々な義務づけがなされ、刑罰により担保されている(例えば船舶安全法)が、海上交通事故の処理において、とりわけ参照される海上衝突予防法には罰則規定はないなど、海上交通事故防止のために、どのような段階においてどのような刑事規制が設けられているのかを系統的に把握したうえでの研究が必要である。

さらに、海上交通の国際性という特色にもかかわらず、海上交通事故についての比較法的検討がこれまでなされておらず、諸外国において、どのような処理・運用がなされているのか、どのような議論が展開されているかが明らかになっていない。

2. 研究の目的

本研究は、海上交通事故に対する刑事規制のあり方について検討する。国民生活にとって必要不可欠であり、その安全確保の要請が高い海上交通について、行政取締法規にもわたる現行の刑事規制のシステムを明確にし、海上交通事故およびその刑事裁判における処理の実態を分析し、刑法学的観点からの問題の抽出を行う。また、この検討における刑事過失責任の考察においては、医療事故や航空事故における刑事責任を限定すべきとする見解が海上交通事故においても妥当する解釈論たり得るものであるのかについても検証する。

職業船員からレジャーに至る多種多様な海上の利用、人・船舶の国際性という特殊性が際立つ今日における海上交通の利用状況に照らし、海上交通の実態に即した刑事規制のあり方を比較法的観点もふまえて検討する。

3. 研究の方法

(1) 文献情報データベースを用いて、海上交通に関する現行の刑事規制を系統的に把握し、その運用状況を取締官庁におけるヒアリング等も行って調査した。また、同様に海上交通および海上交通事故の実態を

調査した。

(2) 判例検索データベースを用いて、海上交通事故に対する刑事裁判結果を収集し、整理及び分析を行った。刑事過失責任における規範的判断の変化がみられたため、関連する海難審判の裁決例や民事訴訟判決の収集、分析も行い、その妥当性の検討を行った。これらの裁判結果の分析・考察結果を、海上保安官が参加する海上保安庁における研究会において報告し、意見交換を行った。

(3) イギリスにおける刑事規制の現状や議論状況についての重要文献である Marsden and Gault, Collisions at Sea, 14th. の出版が本研究期間内に予定されながらも延期され、また、研究期間中に自衛艦と小型船の衝突死亡事故が発生したため、比較法的検討よりも、新たに発生した衝突事故の事実把握、法的問題点の抽出、前出の護衛艦と漁船の衝突事件無罪判決との異同等の分析を優先することにした。

(4) 医療事故や航空事故で議論されるヒューマンエラーに関する航海学界における議論状況の知見を得るため、日本航海学会の大会に参加し、報告者や他の学会参加者と意見交換を行った。

4. 研究成果

(1) 海上交通事故の特徴・傾向および海上交通の法規制の現状・運用状況

海上交通事故の実態の特徴や傾向はこの20年間で大きな変化はない。衝突事故が最も多く、船種は小型船舶が約8割を占め、事故原因は見張不十分が最も多い。また、航行安全のために制定された法律としては海上衝突予防法、港則法、海上交通安全法、船舶安全法、船舶職員及び小型船舶操縦者法などがあり、これらにおいて刑事罰をもって担保されている事項にも大きな変化はなく、運用においても、海上犯罪取締り件数で最も多いのは船舶安全法違反であることも変わらない。そして、実際に海上交通事故が生じた場合には刑法第129条2項(業務上過失往来危険罪)が適用されて送致されているが、その多くは略式手続きで処理されている。また、この場合、衝突、乗揚げ、覆没といった船舶に実害が発生した場合に刑事責任が問われている。

(2) 海上交通事故に対する刑事過失責任
刑事過失責任が問われている事案の多くは衝突事故であり、衝突直前まで相手船を初認していない事案が多い。

船舶衝突事故の刑事過失の認定においては、「注意深い船長が注意していたとすれば衝突の危険があるものと認めるべき関係にある(最判昭和36・4・28民集15巻4号1115頁。この判断は刑事裁判においても用いられている。)場合に、通常の船長が取ったであろう措置が特定されることになるため、まずは海上における交通法規ともいうべき海上衝突予防法に定められている船舶の航法の適用が検討されることになる。しかし、衝突

直前まで相手船を初認していない場合には、そもそも適用される航法に従った避航措置を取る前提として、「衝突の危険があるものと認めるべき関係」に気づくことが必要である。それゆえ、道路交通事故において自動車運転者に前方注視義務が課されるのと同様に、操船者に見張義務が課されている。この見張義務はいわゆる情報収集義務である。この情報収集義務の位置づけについては過失犯論において議論があるが、いずれの見解によっても船舶衝突事故における見張義務は肯定され得ると考えられる。

もっとも、船舶衝突事故は自動車事故の場合のように瞬時に衝突に至るものではないため、見張義務違反の設定時点と衝突回避の具体的措置を取るべき義務違反の設定時点には時間的離隔が生じるので、結果回避義務として見張義務のみを認めているように見受けられるが、当該衝突事故の回避措置と結びついている、すなわち当該衝突回避のための具体的避航義務との接続性が認められなければならないことに留意すべきである。

この点、海上自衛隊護衛艦「あたご」漁船「清徳丸」衝突事件(以下「あたご事件」という)に対する無罪判決(横浜地判平成23・5・11判タ1376号220頁、東京高判平成25・6・11判タ1409号278頁)は、被告人らが十分に漁船の動向を確認していなかったという事実は認めながらも、検察が主張する横切り航法が適用されるケースではなかったとして被告人らの過失の立証がなされていないと判断している。あたご事件の訴因の構成は他の衝突事件に比して特異的であるが、それゆえに見張義務と避航義務の関係性の確認が必要であることが明白になったものと考えられる。

あたご事件第一審は、横切り航法の適用が否定される理由として、衝突の危険は漁船が「右転したことにより、新たに生じさせたもの」で、「このような場合、避航義務は、衝突の危険を発生させた側に生じる」としている。しかし、「艦尾約200メートル以上のところを航過する針路にあった」ことをもって衝突の危険は生じていなかったといえるのか疑問が生じる。他の事件処理においても、業務上過失致死傷罪(刑法211条)の過失判断との相違点が考慮されることなく判断されていると思われる。往来危険罪は危険犯であり、衝突という実害の発生さえ回避できればよいのではなく、「安全空間」の確保が海上交通の安全確保においても不可欠なものとして考慮されるべきである(日航機ニアミス事件控訴審判決である東京高判平成20・4・11判タ1272号310頁)。

また、あたご事件第一審の判断についての匿名解説は、その判断が最判昭和32・2・21民集11巻2号307頁と同様の見地に立っていると述べ、この最判昭和32年の調査官解説が「衝突の虞がない場合に、その後いずれか一方の船が新たに衝突の虞を生ぜしめた」

ときには、その船に避讓義務があることは海運界において確立された原則であるとしている（白石健三『昭和 32 年度最高裁判所判例解説民事編』47 頁）ことを紹介しているが、この最判昭和 32 年の事案は定型航法の適用によって処理されるべきであったとの批判が向けられることに留意しなければならない。このようななか、平成 27 年 3 月に船舶衝突事故に対する刑事過失責任が問われた事案について無罪判決が出され（和歌山地判平成 27 年 3 月 18 日 LEX/DB25541340）、この判決は、無難に航過できる態勢の中で一方の船が変針・変速によって衝突の危険を惹起した場合にはその船が避航義務を負う、というあたご事件と同様の判断を示した上で、さらに、この新たな衝突の危険の法理は衝突回避の措置をとる余裕のない場合に限定して適用すべき理由はないという判断まで示した。後者の判断は、あたご事件判決で紹介された最判昭和 32 年の調査官解説のいうプラクティス優先説を採用しているものと思われるが、同様の判断はこれまでの船舶衝突事故における刑事過失判断においては見受けられない。従来の刑事訴訟における二船舶間の避航義務の関係についての判断と相違するものである。

海上交通においては、道路交通や鉄道交通とは異なり、針路、速度とも原則として自由である。それゆえ、衝突回避のためには両船の操船者の行動を固定化する必要がある。海上交通の国際性にかんがみ 1972 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基づいてわが国では海上衝突予防法が定められており、本法は衝突のおそれの発生を要件として、航行の自由を制約し、一方の船舶に避航措置を義務づけ、他方には針路・速度の保持を義務づけることによって衝突を回避する。これによって互いに相手船の動きが予測可能となるのである。

したがって、刑事過失の認定における衝突回避のための避航義務の特定においては、まずは、この定型航法の適用が検討されるべきであり、和歌山地裁の判断は傍論でもあり、今後の判決や事件処理に拘束力を認めるべきでなく、影響を及ぼすものであってもならないであろう。

また、定型航法が適用できない場合とは海難審判の裁決例から次のような場合であることが得られた。新しい見合い関係の成立を肯定できない場合、徐々に増速している場合、介在する第三船とも衝突のおそれがある状況で接近した場合、船団を組んで航行中の複数の船舶との衝突のおそれのある状況の場合、舷灯を掲げていない船舶と接近した場合などである。

航行の自由を保障する反面、衝突回避のためには当事者間での行動選択に齟齬が生じないように定型航法の適用を可能なかぎり認め、定型的判断が不可能な場合にはじめて関係性を変化させた側に避航義務を負わせ

ることは、衝突のおそれを発生させるような航行の自由を保障する必要はないのに対して、いわば関係性を変えられた側である相手船の航行の自由の保障にかなうものである。

また、あたご事件控訴審判決は、なおがきながらも、第一審とは異なり、あたごの灯火の特殊性を挙げ、漁船の誤認による右転があり得ること、右転後の漁船の動向を十分に注視する義務を負わせることは可能であることを示唆している。この点は妥当な判断である。そして、和歌山地裁の無罪判決も、同様に、なおがきで相手船舶の衝突の危険を発生させた左転後の動きを十分に注視し、衝突約 1 分前までに左右どちらかに舵一杯に転舵するなどして適切な措置を取るべき注意義務であれば過失認定が出来る余地があるとも述べている。この判決は、あたご事件第一審および控訴審判決の影響を受けていることが読み取れるが、訴因に関する判断も含めて事実関係の相違が十分に考慮されていない点も問題である。

研究期間中に自衛艦と小型船の衝突死亡事故が発生し、両船船長が送致されたが（小型船船長は被疑者死亡として送致）不起訴となった。現在、検察審査会に係っている。あたご事件判決および和歌山地裁無罪判決に検討を加えたことは今後の法的判断に資するものとなると思われる。

また、いわゆるヒューマンエラーによる事故に対して刑事過失責任を認めている事案は、医療事故や航空事故とは異なり、顕著には見受けられなかった。もっとも、航法学会などではヒューマンエラーの知見をふまえた事故防止策についての研究が進められていた。この相違は、航法学会で進められている研究が、組織的な人的体制による操船を行う商船など比較的大きな船舶の航行が念頭におかれているのに対して、衝突事故の多くが小型船舶であること、公判請求されるのは死傷事故であることが多く、死傷結果が発生しやすいのも小型船舶であることによるものと考えられる。医療従事者や航空機のパイロットとは異なり、船舶衝突事故の当事者は、その操船能力や操船業務への従事態勢、操船海域、操船目的などあらゆる点において背景がさまざまに異なり、ヒューマンエラーによる単純ミス事故といえるのかどうかという説明がまずは難しいと思われる。この点は、今後の課題である。

（3）今後の展望・課題

本研究の検証可能性のためにも、収集した裁判例の判決文ならびにその分析・考察結果を公表する予定であり、現在、その作業を進めている。海上交通事故に関する近時の裁判実務の傾向が明らかになることは、今後の研究資料となるのみならず実務関係者の刑事事件処理においても有益なものとなると思われる。

また、わが国の裁判例では、危険犯である過失往來危険罪の過失判断が過失致死傷罪

の過失判断と同一になされており、「安全空間」の確保による航行安全を図る行動規範となり得ていない。この点、イギリスにおいては、1995年商船法(the Merchant Shipping Act 1995)では、衝突が発生しなかった場合であっても船舶を危険に陥らせる行為を処罰対象としており(58条)参考となる。この規定の適用に関しては新たな裁判例が出されているようであり(Marsden and Gault, Collisions at Sea, 14th.は平成28年度になり入手できた)今後、検討を加えることとする。わが国においては、船舶の航行を危険にするおそれのある段階での処罰(船舶安全法違反)と、実際に航行を危険にした場合の処罰(業務上過失往来危険罪)は行われているが、その間の危険に陥らせる行為に対する処罰は、あまりなされておらず、間隙が生じているように思われる。法定刑の比較も含めて、いかなる危険段階におけるいかなる行為が処罰対象とされるのが航行安全に資するのか、イギリスの法執行の現状の調査も加えて今後の課題である。

5. 主な発表論文等

(研究代表者、研究分担者及び連携研究者には下線)

6. 研究組織

(1)研究代表者

日山 恵美 (HIYAMA EMI)

広島大学・大学院法務研究科・准教授

研究者番号：80559229