協力動作と信頼の原則についての一考察

木村 政文*・鈴木 三郎**

Study on Cooperated Action of Avoiding the Collision Related to the Vertrauensgrundsatz (the Principle of Confidence)

Masafumi KIMURA and Saburo SUZUKI

Abstract

As the Cooperated action has been provided in clause 3 of 17 article in the Law of preventing collision at sea, but there is no deeply argued and commented papers which relate to cooperated action and the Principle of confidence, in Japan and the world.

It is essentially very important to find out that whether the Principle of confidence could be allowed to the Cooperated action or not at the Marine accident court, even though should not be applied at that court, because the Principle of confidence usually have to make to use in the Criminal court, except the matter of ship's collision at sea.

If it is applied instead of Cooperated action at the Marine accident court, more Marine accidents will obviously happen and occur at sea.

Nowadays, the ship has been built in high speed and large sized type, so she would be taken very long time and distance to stop completely, therefore the clause 2 of 17 article should have priority over the clause 3 of it.

Keywords : *Cooperated behavior, the Principle of confidence, Criminal court*

キーワード：協力動作、信頼の原則、刑事裁判

1 はじめに

協力動作と信頼の原則

協力動作は、保持船が避航船の避航行為のみでは衝突は避けられないと判断した場合に、保持船が衝突を避ける行為を行うように認められた強行規定である(海上衝突予防法(昭和 52 年 6 月 1 日、法律第 62 号)を「予防法」と略す 17 条 3 項)。一方、避航船の避航行為には作為、不作為が存在する。作為と

は避航船の避航行為は客観的には認められるが、それで以って衝突を回避している行為と評価するには不十分である。しかし、それは不作為とは同視できない行為を意味する。また、この場合の不作為とは避航船が全く避航行為を行っていない場合を意味する。この何れの場合にも保持船には協力動作が義務づけられている。この意味から協力動作は権利と義務の二面性を併せ持つといえる。そこで、海難審判(以下、「審判」と略す)で保持船の協力動作が適正に

* 学生会員 神戸大学大学院自然科学研究科海事科学専攻 (〒658-0022 兵庫県神戸市東灘区深江南町 5-1-1)

** 正会員 神戸大学海事科学部 (〒658-0022 兵庫県神戸市東灘区深江南町 5-1-1)

行われたと認められると当該保持船の受審人の行為は原因となると判断されず、その結果当該受審人の協力動作についての過失は存在しないことになる。また、同一の海難が刑事裁判(以下、「裁判」と略す)で審理されて被告人の行為に信頼の原則が認められると、同様に被告人の過失責任は否定又は軽減されることになる(勿論、裁判でも協力動作の適用が考慮されることもある)。しかし、裁判では船舶衝突事件について、信頼の原則を実質的に認めたといわれている一例(漁船金比羅丸対第18勝丸衝突事件)を除き、海難事件では信頼の原則を認めた判例は存在しないと思われる。

これは、信頼の原則は「具体的予見可能性が認められない」ので行為の結果に対し責任を負わないのである。その意味で行為者には注意義務の軽減が図られていると解しうる。他方、協力動作は行為者が衝突を回避することに目的があるので、「具体的予見可能性の存在が認められる」のであるから行為者はその結果に対して責任を負うと考えられる。その意味で行為者には注意義務の軽減は図られていないと解すべきである。それゆえに審判で受審人の行為に信頼の原則の適用を認めると協力動作との関係で矛盾が生じると考えられる。従って、保持船は協力動作を行う時点では避航船の行為を十分に注意してその時期を見極める必要がある。

Fig.1 Collision situation, Richmond and Tokiwa. Recorded Judgement. 1964

Fig.2 Collision situation. Yuyoumaru and Pacific Ares. Recorded Judgement 1975.

2 信頼の原則を認めていない事例

(1) 貨物船りっちもんど丸対貨客船ときわ丸衝突事件 (Fig.1)

本件は、神戸港沖で昭和38年2月26日未明に起きた事件である。「ときわ丸」が「りっちもんど丸」の左舷側から衝突のおそれのある横切り関係で来航してきており、旧予防法19条(現行法15条1項)によれば「ときわ丸」が避航義務を負う義務船(避航船)であり、「りっちもんど丸」は同法21条本文(現行法17条1項)により針路、速力の保持義務を負う保持船(権利船)であつたにも拘らず衝突したものである。

「ときわ丸」に重大な過失があつたにも拘らず、「りっちもんど丸」の船長にも刑事責任(過失)を認めている。理由は、『～従って、本件衝突の主な原因は、～航法に従って右転避航しなかった「ときわ丸」側にあることは論ずるまでもない。避航船が避航しない場合、～従って衝突の回避は専ら避航船の避航にかかっているともしえる。すなわち、保持船の側で避航船は総て適切に避航してくれるものと信頼し、保持義務を尽くしておればそれで注意義務から開放されるというものではないと解すべきである』として信頼の原則は適用していない(神戸地判昭和43.12.18判時571号95頁)。

(2) タンカー第拾雄洋丸対貨物船パシフィック・アレス号衝突事件 (Fig.2)

本件は、『昭和 49 年 11 月 9 日 13 時 31 分頃雄洋丸が中ノ瀬航路北出口至近でパシフィック・アレス号（以下「パ号」と略す）に衝突した事件である。本件の弁護人の主張は、雄洋丸には信頼の原則が適用されると主張しているが判例は結論としてそれを認めていない。即ち、被告人は雄洋丸を操船し中ノ瀬航路をこれに沿って航行していたもので、パ号に優先（海交法 3 条 1 項）して同航路出口至近を航行することが是認されていたのであり、パ号が雄洋丸の進路に進入してくるおそれは著しく少なかったから被告人としては、パ号が右出口至近の所に入ってくることはないものと信頼して航行することができ～被告人が「臨機の措置」をとるべき義務は「信頼の原則」の適用により免除されるから被告人には過失は存在しないと主張している（一省略）雄洋丸が、パ号により進路を妨げられない船舶（保持船、権利船）であることを前提とする弁護人の主張はその前提を欠くものであるとし（一省略）本件は、信頼の原則を適用すべき事案であるとは認められないので弁護人の主張は採用しない。』と裁判所は判断している（横浜地裁昭和 54.9.28 刑裁月報 11 巻 9 号）。

3 信頼の原則を認めているといわれている事例 (Fig.3)

金比羅丸対勝丸事件の第 2 審判決がその例である。

(1) 第一審姫路簡裁の裁決(信頼の原則を認めていない)

被告人は、昭和 63 年 12 月 20 日午後 7 時 45 分頃、金比羅丸を操船して家島港内の漁船船溜りを漁場に向けて出港し東防波堤灯台を右舷正横に見た地点を

Fig.3 Assumed Collision's situation
Konpira and Katsumaru

通過後に進路を右方に変更しようとしたが(当時速力 11 ないし 16 ノット)、進路前方から予防法の航法に違反して(家島港入口の東西両防波堤間は予防法 9 条 1 項にいう「狭水道」に当たると認定されている)、しかも無灯火のまま約 10 ノットで向かって航行してきた勝丸に気付かず船首を勝丸の右舷中央部付近に衝突させ、一省略一往来の危険を生じさせると共に勝丸の乗組員に負傷を負わせたという事案である。尚、金比羅丸の進路方向には勝丸以外の船は存在しなかった模様である。

原審(姫路簡裁平成 3.7.24 判決)は被告人(金比羅丸)に減速及び見張り不充分的の過失があったとして罰金 4 万円の有罪を言い渡した。

(2) 第二審大阪高裁の裁決(信頼の原則を認めているといわれる)

大阪高裁は、速力に関する事実認定のほか、次の理由で原判決を破棄し無罪を言い渡した。

破棄理由

①本件衝突時における視認距離は船首間約 22 メートルであって、これを約 30 メートルとした原判決の認定もそれが両船首間の距離を示すものであれば誤りである。従って、両船首間の距離が約 22 メートルに接近するまでの間、勝丸の視認は困難であったというべきであるから、原判決の指摘するような被告人の見張りが不充分であったということはできない。

②また、速力の点については、天候の良い本件当日の金比羅丸の航行速力を以って責めるべき速力だということとはできない。一省略一法律の定めた航法に違反し無灯火の勝丸が、しかも全速力で向かって来ることまで予想して極端に減速、徐航する義務はないというべきである。却ってこうした減速は港口付近の船舶の渋滞を招くもとになり別の危険をもたらすことになりかねない。

③以上の如く被告人には、公訴事実にある速力違反及び見張り不充分を内容とする注意義務違反は認められないとしている(大阪高判平成 4.6.30 判タ 831 号)。

(3) 考察

①について、確かに夜間での勝丸の発見は困難であったかもしれないが、そうであるからといって勝丸の発見が不可能であったとはいえないと解される。これは原審(姫路簡裁)がこのことに関して金比羅丸側に見張り不充分だとしていることから伺える。当時の天候は良好であったことからこの点について

は金比羅丸が見張りについての注意義務を十分に尽くしていなかったことが考えられる。亦、原審は両船首間の距離を 30 メートルと認定していたが大阪高裁は簡単に 22 メートルと決めている。勿論、海上保安官の実況見分によるものであるが、何れの船首間の距離が正しいかは疑問である。ここで考慮すべきことは多数の証人を喚問していながら何故に 22 メートルと決定したのか、判例を閲覧する限り合理的根拠を見出しえないからである。尚、当時天候は良好であったと認めているのであるから、両船首間の距離は 30 メートルと認定するほうが合理性が担保されるのではなかのと思われる。

②について、勝丸が夜間航行の禁止に反し、しかも無灯火で航行したことは、あるまじき行為である。しかも当時 6 ノットの速力で港口付近を航行することも批難されるべき行為ではある。その点、金比羅丸も当時 10 ノットの速力で航行中だったので同様の批難は免れない。亦、当港の出入口付近は無灯火の漁ろう中の船舶もいるとされていることからすれば、金比羅丸としては、仮に勝丸だけが当時付近に存在していたとしても、それを以って見張りを疎かにしてもよいとする理由にはならないと考える。尚、判例(大阪高裁)は、「金比羅丸は勝丸が全速力で向かって来ることも予測して減速、徐航の義務がないし、減速は港口の渋滞を招くし別の危険をもたらすと論じているが、この「 」内の表現がまさしく最高裁判所が信頼の原則を認めた中心的な表現部分である(最判昭 41.12.20 刑集 20.10.1212、最判 42.10.13 刑集 21.8.1097)。しかし、判例を精読する限り金比羅丸の船長は、港口付近では無灯火の漁船が存在することも認識していた(但し、衝突した事例は記憶にないと述べている、判例タ、831 号 243 頁,1994.2.1)のであるから勝丸が無灯火のまま、全速力で向かって来るであろうことを予測すべきであったと判断することも可能である。この点、大阪高裁は「安全な速力」を灯火表示船を認めた場合、その船舶との衝突を回避できる程度の速力をいうものと解するのが相当であるとしているがこの点は疑問に思う。港口付近では灯火船のみを「安全な速力」の判断の客体とすることは余りにも狭義の解釈だと思われるからである。この「 」内の点は大阪高裁に対してもっと「船舶の海上交通」についての理解があって欲しいと考えるし、また、「減速は港口の渋滞」を招くとしている点は現実には考えがたいと思われる。

③について、金比羅丸には「注意義務違反は認められない」と結論付けているが、その理由に合理性

を見出すことができない。大阪高裁の裁判官は、勝丸が「夜間航行禁止の身分を有しながら、しかも無灯火で航行していた事実」は著しい不当運航の行為に該当すると判断したものとも伺える。本件衝突事故は両船に帰責事由があると思われるので、勝丸の当該行為と金比羅丸の行為とを比較考量して、いわゆる「責任割合分担」を決めて結論を出すべきではなかったかと考える。いずれにしても金比羅丸の見張りについての注意義務は免れないと思われる。大阪高裁の判決は事実認定の誤りがあると考えるので、最高裁判所に上告すべきであったと考える(刑訴法 411 条 3 号)

4 海難審判と刑事裁判の適用の相違

動力船が横切り関係で航行中、衝突事件が発生すると審判では避航船に対し避航行為が適切であったか否か(予防法 15 条 1 項)、他方、保持船に対しては協力動作(同法 17 条 3 項)の履行が適切であったか否かが審理される。従って、審判では協力動作が問題となる。

裁判では、同一事件が保持船の被告人の行為に対し信頼の原則が認められるか否かについて審理されることにもなるが、協力動作の履行が適性であったか否かについても審理されることもある。一般には、弁護人は協力動作よりも信頼の原則が立証しやすいと思われるので、信頼の原則の適用を主張して被告人の弁護を行っている。その理由は弁護人としては、協力動作が当時の状況に照らして適切な行為と解されるかについては、避航船との兼ね合いから立証が困難を伴うことが多いと判断されることにあると思われるからである。従って、弁護人は被告人には実質的且つ客観的に信頼の原則を適用しう状況にあったと主張して、しかも被告人には「それ以上の注意義務を課すことは苛酷である」と弁明することになろうかと思われる。

審判で信頼の原則の適用を是認することになると衝突の結果発生の見込み可能性を否定することになるし、結果の責を負わないことになるのであるから、そこに注意義務の軽減が認められることになる。すると結果として予防法 5 条の「常時適切な見張りを為す行為」を否定することにもなる。見張り行為は航海中及び停泊中を問わず「事故を防止するうえで極めて重要な業務の一つ」と称されているのである。従って、信頼の原則の適用は結果として衝突(事故)の発生を呼び込むことになるとと思われる。

5 予防法 17 条 2 項と同条 3 項の適用について

(1) 予防法 17 条 2 項は、船舶の大型化、高速化及び近代化に伴い、保持船は避航船が「適切な避航動作をとっていない」ことが明らかになったと主観的（ここでは客観的要素は必要でないと考え）に判断したならば、直ちに回避動作への着手が可能となるのに対し、3 項では保持船が「避航船の動作のみでは避航船との衝突を避けることができない」と判断（主観的、客観的要素が必要である）した場合は、協力動作をとらなければならない。

(2) 文意から 17 条 2 項は任意規定で、3 項は強行規定である。しかし、2 項を解釈する上で注意すべきことは、保持船には衝突を回避する為には積極的な早期の行動を要請していると解すべきである。そのように解することは 8 条の趣旨「船舶は～衝突を避ける為の動作をとる場合は～十分に余裕ある時期～躊躇わずにその動作をとらなければならない」にも適合すると考えられるし、刑事裁判でも横切り状態では予防法 17 条 2 項を積極的に履行し衝突の防止に努めるよう判示している（（上記 2（イ）判例、保持船は避航船が全て適切に避航してくれるものと信頼し保持義務を尽くしていればそれで注意義務から解放されるというものではない）。立法論的には 2 項を強行規定とすべきであると解されるが、3 項との整合性を保つことができなくなる、協力動作の規定が今後も必要であるかは疑問に思われる。協力動作は緊急行為（予防法 38 条 2 項）の範疇に含めてその旨の措置をとるべきではないのかと思われる。

(3) 保持船が協力動作（予防法 17 条 3 項）を行った時点で、避航船は避航の義務を免れることはできない。このことは、避航船が保持船の協力動作を期待して避航義務を尽くさない危険な状態を作り出すことにもなるし、本来の避航船の避航義務を、保持船にその責任の転換を強いる結果ともなるからである。

6 早期回避動作と信頼の原則

保持船は、避航船が避航動作や他の適切な動作をとっていないことが明らかになったと判断した場合には、保持義務から早期回避動作への行為の転換が可能となる（予防法 17 条 2 項）。しかし、この時点で保持船に信頼の原則が認められるのか一応問題となりうるが否定するのが妥当であると解する。信頼の原則の成立要件は、単に形式的に信頼関係があれば

よいのではなく、避航船の避航行為の客観的状況とその行為の信頼関係が実質的に担保され、しかも合理性の存在が必要とされるからである。しかし、この時点では未だ信頼の原則を判断する前提条件である避航船の避航態度が信頼の原則を認めるまでに到っていないこと、環境条件「夜間は小型船、漁労中の船舶は規定灯火を遵守しているとは限らないし、強風、潮流等の影響で浮標等も移動していることもありうる」また、自然現象「海潮流、風向、風力等」も無視できないし、避航船との距離も信頼の原則に着手するに適応した状況にないと考えられるのである。それらを総合的に判断して早期回避動作（予防法 17 条 2 項）の時点で信頼の原則を考慮することは不可能であると解すべきであるし、亦その必要性に乏しいと考える。

7 おわりに

海難の原因を探究するのに「信頼の原則」は適用すべきではないと考える。審判では海難の原因の探究には「技術的な探究」を要請されており、「運航に関する業務上の過失」の有無が判断されているのであり、そこには規範的評価はなされていない。裁判では「信頼の原則」は船舶の衝突発生時の具体的事情を考慮した具体的予見可能性を基にした責任判断がなされるのであり、具体的に予見可能であったならば、結果に対して被告人の注意義務違反が認められる業務上過失責任が科せられることになる。

次に、協力動作（予防法 17 条 3 項）を保持船に対し積極的に励行せしめたり、また、審判の審理においても積極的に判断することは、海難がより増加することにも関わってくると思われる。協力動作は事実行為であるが、これを行う時期については非常に困難であるといわれている（協力動作の時機は、早きに失するよりも遅きに失するほうが良い）とされている。（高塚裕著、予防法の実務的解説、65 頁その他）しかし、この見解が妥当でないことは既述（5）した通りである。

そこで今後は、早期回避動作を励行すべきではないかと考える。之に反論する見解は、「若し、早期動作を早く行えば、丁度その時点で避航船が避航行為を行ったら衝突の蓋然性が極めて濃厚である」と主張するであろうが、このような状況を形成する前に保持船は回避動作に着手すべきであると考える。

最後に懲戒（裁決）と信頼の原則及び協力動作との関係を検討する。1 で論じたように、信頼の原則は

行為者の「注意義務の軽減」を認めうるので、行為の結果に対する「責任も軽減」されると解し得る。それ故、懲戒も「責任に対応した」不利益を行為者に科しうるものと考えられる。しかし、懲戒は審判で審理され言い渡しが行われるが、信賴の原則は裁判で審理されるだけである。しかし、裁判でも海難の原因の解明は行われるので問題はあるけれども、処罰(懲戒、刑罰)の緩和は認めるべきであると考え

る。
協力動作は「注意義務の軽減」は図られていないので「責任の軽減」も行われぬ。そこで、懲戒の緩和は認められないと結論しうるのであるが、厳しい懲戒を科すことは「海難の防止」の点から大いに疑問である(厳しい懲戒が必ずしも海難の防止に寄与していない)。従って、海難審判法の「海難の発生の防止に寄与する」(審判法1条)目的と理念からすると政策的には懲戒の緩和は必要であろうと解し得る。しかし、海難の「原因の解明は厳格」になすべきである。海難の原因が不明であれば、その防止に施しようがないからである。

参考文献

- 団藤重光：刑法綱要総論、有斐閣、1970、p.334
団藤重光：刑法綱要各論、有斐閣、1970
大塚仁：刑法総論、有斐閣、1981、p.203、p.214
大塚仁：刑法各論、有斐閣、1981
西原晴夫：交通事故と信賴の原則
渥美東洋：刑事訴訟法、有斐閣、1982、pp.368～
佐藤功：日本国憲法、有斐閣、1970
佐藤幸治：憲法講座5第3版
小早川光郎：行政法(上)、弘文堂、1999
藤崎道好：海上衝突予防法、成山堂、1974、p.320
福井淡：海上衝突予防法、海文堂、2004、pp.70～
前田雅英：刑法総論講義、東京大学出版会、1994、p.403、p.413
福田平・大塚仁：刑法の基礎知識(1)、有斐閣、1964
曾根威彦：刑法の重要問題総論、成文堂
海上保安庁監修：海上衝突予防法の解説、海文堂、2004、pp.67～
笠原包道：レーダー航法、海文堂、1977、pp.159
高等海難審判庁監修：海難審判庁裁決録、海難審判協会、1964
高塚裕：海上衝突予防法の実務的解説、成山堂1972、p.65
西田典之、山口厚：刑法の争点、有斐閣、2000、p.76