

責任制限事件 仙台高裁決定正本



平成八年(ワ)第一五六号(原審・仙台地方裁判所気仙沼支部昭和五七年(贈)第二号)

決 定

大韓民国釜山市影島区大橋洞一街七一

抗 告 人

韓寶企業株式會社

右代表者代表理事

黄 鎮 相

右代理人弁護士

藤 井 郁 也

右復代理人弁護士

半 澤 力

宮城県気仙沼市幸町三丁目四番一三号

相 手 方

山一漁業株式會社

右代表者代表取締役

千 葉 力 三 郎

右代理人弁護士

山 下 豊 二

右当事者間の責任制限手続開始決定に対する即時抗告事件について、当裁判所は次のとおり決定する。

主 文

本件抗告を棄却する。

抗告費用は抗告人の負担とする。

理 由

一 本件抗告の趣旨は、「仙台地方裁判所気仙沼支部昭和五七年(艦)第二号事件について、同支部が平成八年一月七日午前一〇時になした責任制限手続開始決定を取消し、相手方の責任制限手続開始申立を却下する。抗告費用は相手方の負担とする。」というものであり、その理由は、別紙抗告状写のとおりである。

二 本件は、原決定添付物件目録一記載の相手方所有の船舶（以下「千鳥丸」と

いう。)が引き起こした原決定末尾表示の事故(以下「本件事故」という。)により抗告人に生じた損害について、相手方が船舶の所有者等の責任制限に関する法律(ただし、昭和五七年の改正前のものであり、以下、「法」というときは、右改正前の同法を指す。)に基づく責任制限を申立てたところ、知れたる債権者である抗告人が、右損害の発生は、船舶所有者(以下「船主」ともいう。)である相手方の過失によるものであるとして、法に基づく責任の制限を争い、その責任制限手続開始決定に対して即時抗告を申立てた事案である。

一件記録によれば、本件事故に至る経緯及び本件事故の状況は、概ね原決定第二の一の1及び2並びに第三の一の1の(1)、(3)及び(4)のとおりであると認められるところ、抗告人主張の損害は、抗告人所有の船舶(以下「韓宝号」という。)が千鳥丸と衝突し、沈没したことによる損害、すなわち、韓宝号に積込

まれていた漁網・漁獲物等の滅失損害、その乗組員への失業手当等の支出損害及び同船の逸失操業利益であるが、相手方が本件事故の発生とは別個に、これらの損害の発生、拡大について過失があつたとは認め難いから、結局、本件の争点は、本件事故の発生について、相手方に過失があつたといえるか否かである。なお、相手方は法人であるから、その過失とは、その業務執行機関又は代表機関の過失を指し、単なる被用者、履行補助者の過失は含まれないと解すべきである。

そして、船舶の航行に関し、船長は広範な代理権限を持つものであること、また、船長及び機関長等の船員は国家の公認した資格を有するものであつて、航海中の船員の行為については、船主の指揮監督が困難であることなどからすれば、航海中の船舶による事故の発生について、船主の過失（以下「船主過失」

という。)が認められるのは、船主が、船舶を物的・人的に航海に堪える状態に置くこと(堪航能力担保義務)を懈怠し、それによつて事故が発生した場合を指すと解すべきである。すなわち、具体的には、当該船舶の装置、設備の不良を知り又は知り得べきであつたのにその整備、補修を怠つたとか、船長等を選任するに際して資格がない者であることを知りながらこれを選任したとか、事故が発生しやすい危険な労働作業方式を採用したとか、あるいは、堪航性に重大な影響を及ぼす岩礁の発見等を船長に指示、伝達しなかつた場合などがこれに当たるといふべきであるが、発航後に船員が船舶の航行や取扱いを誤り、あるいは、船長が船員の指揮監督を怠つて事故を発生させた場合がこれに含まれないことは明らかである。

三　そこで、相手方に本件事故発生について右二のような船主過失があつたか否

かについて検討するに、この点に関する抗告人の主張は、原決定第二の二の
ないし4記載のとおりであり、抗告理由も右主張を認めなかった原決定の認定、
判断に対する非難に尽きるので、以下、順次、右抗告人の主張の適否につき判
断する。

1 「船長等に対する事故防止に必要な指示の欠落」について

抗告人は、相手方の代表取締役であった千葉留三郎は、自己の経世及び生
活信条を自ら賛美し、称揚することにより、相手方の船の乗組員に対し、漁
獲を挙げるためには船舶の安全航行に関し法規を遵守する必要がないばかり
か、これに違反しても構わないとの気風を醸成したのであり、それが船長等
に対する事故防止に必要な指示を欠落した過失に当たると主張するが、右主張
自体極めて抽象的なものであり、前記二のような船主過失を基礎付ける具体

的な主張とはいえないと考えられる上、右千葉が右のような気風を醸成したことを認めるに足る証拠もない。

2 「人的不堪航及び危険な労働作業方式採用の過失」について

原告人は、本件事故当時、千鳥丸のレーダーを操作していた当直者は一名で、無線設備の操作に必要な特殊無線技師の免許を保有していなかったところ、このような者を雇用していたことは、人的不堪航の類型に該当する相手方の過失であるし、このような無資格者を雇用して、一人当直体制の下で当直させていたことは危険な労働作業方式を採用していたという相手方の過失であると主張する。

そこで検討するに、本件事故当時の当直船員であった畠山高至（以下「畠山」という。）が特殊無線技師の資格を有していなかったことは明らかであ

るが、一件記録、殊に甲第二〇、第二一号証によれば、右のような者が、レーダーの外部転換装置に係わる技術操作を伴わないで、単にレーダースクリーン上の映像を判読することは、何ら電波法等の法規に違反するものではないし、實際上、航海においてレーダーを判読しつつ船橋で当直をする者は、右のような無線技師等の資格を有しない者であること、また、レーダーの映像の判読自体は、ある程度の甲板員としての知識、経験があればできるものであるところ、畠山は、本件事故までに一〇年以上の甲板員としての経験を有していたものであり、レーダーの映像を判読する能力は十分有していたことが認められる。なお、本件事故は、レーダーとの関係でいえば、畠山がレーダー上に韓宝丸の船影を認めながら、その動静の把握を怠り、漫然、同船がいずれ進行方向を変えるものと轻信し、何らの措置もとらなかった過失に

よって引き起こされたものであり、レーダーの技術操作あるいはその映像判読の能力欠如に起因するものではない。したがって、このような畠山を雇用していたことが船主過失に該当するとは認め難い。

また、抗告人は、一人当直体制をとっていたことが相手方の過失であるとも主張するが、それが船主である相手方の指示に基づくものか否かはともかく、一件記録、殊に甲第二一、第二二号証によれば、千鳥丸程度の規模の漁船が、後に説示する本件事故現場付近のように、必ずしも船舶が幅横しているといえない海域を航海する場合は、そのほとんどが一人当直体制をとっていたものと認められるし、それによって具体的な危険が生ずるおそれが高いとも認め難いのであるから、それが一般的にみて特に危険な作業方式といえないことは明らかであり、この点に関する抗告人の主張も理由がない。

3 「事故防止に必要な指示、情報提供義務違反の過失」について

原告人は、相手方が千鳥丸の出漁に際し、東経一七〇度以西においても操業している他の漁船があるか若しくはあるかも知れないという他船の情報を千鳥丸の乗組員に提供する義務を怠り、これが相手方の過失に当たると主張する。

しかし、一件記録によれば、本件事故発生後、韓宝丸は、千鳥丸に衝突され、船が危険な状態にある旨の緊急通信を無線で発し、それが相当広範囲な海域に電達されたにもかかわらず、その後二四時間以内に救助のため駆け付けた船舶は、巡視船「そうや」のほかは韓国の漁船二隻だけであったことからすれば、当時、事故現場付近の海域に、一般的に衝突の危険が高いといえる程、船舶が輻輳していた状態であったとは到底認め難いのであるから、こ

のような場合、船主たる相手方に他船の存在についての情報提供義務があるといえないことは明らかである。

4 「危険な作業方式採用の過失」について

原告人は、相手方が、常時、千鳥丸の安全運行が確保されるべく乗組員を監督して、危険な航海がなされているか否かを探知し、もし当直体制や航行方法に問題があれば、合理的な船主としてこれを速やかに是正し、事故の発生を未然に防止すべき義務があつたにもかかわらずこれを怠り、そのため欠陥のある当直体制及び不適切な航行方法が長年千鳥丸で維持され、それが本件事故の直接の原因となつたと主張する。

しかし、そもそも船主に、常時、航行中の船舶の当直体制あるいは航行方法を監督すべき義務があるとは解されず、これら船舶の航行方法等は、船長

の広範な権限に委ねられるべき事柄であると考えられるが、それはさておいても、一人当直体制が必ずしも危険な作業方式といえないことは前記2のとおりであるし、他に、千鳥丸において、長年不適切な航行方法等が維持されていたことを窺わせる証拠もない。また、抗告人は、相手方が職務分掌を明確にしなかったため、船長を差し置いて漁労長が当直体制を一人当直に変更することを容認する結果になったと主張するが、右当直体制が特に危険なものといえない以上、この点が相手方の過失と結び付くものではない。

5 その他、一件記録を検討しても、船舶所有者たる相手方に、前記二のような船主過失があることを窺わせるに足る証拠はない。

四 したがって、本件責任制限手続開始決定の申立はこれを認容すべきであり、これと同旨の原決定は正当である。

よつて、本件抗告を棄却することとし、抗告費用の負担につき民訴法九五条、八九条を適用して主文のとおり決定する。

平成九年二月五日

仙台高等裁判所第二民事部

裁判長裁判官 佐藤 邦夫

裁判官 及川 憲夫

裁判官 佐村 浩之

正本

別紙

原審仙台地方裁判所気仙沼支部昭和五七年（船）第二号

抗 告 状

大韓民國釜山市影島區大橋洞一街七一
制限債権者 韓 寶 企 業 株 式 會 社
右代表者代表理事 黄 鎮 相



責任制限手続開始決定に対する即時抗告の申立

仙台地方裁判所昭和五七年（船）第二号事件について平成八年一月七日午前
一〇時仙台地方裁判所気仙沼支部がなした責任制限手続開始決定は不服であるか
ら抗告を申し立てる。

原決定の表示

主 文

一、 別紙物件目録一記載の船舶にかかる別紙事故の表示記載の事故から生じた物の損害に関する債権について、責任制限手続を開始する。

二、 管理人 弁護士小野寺康男

三、 1 制限債権の届出期間 平成八年一月一六日まで

2 制限債権の調査期日 平成九年二月一二日午後一時三〇分

(理由省略)

物件目録

一	船名	第七十五千鳥丸(鋼)
	用途	鮪浮縄漁船(第二種)
	船籍港	宮崎県気仙沼市
	船舶所有者	山一漁業株式会社
	総トン数	七九・七七トン
二	船名	第一韓宝号(鋼)



用途 漁船

船舶所有者 韓寶企業株式會社

総トン数 三九一・二二トン

事故の表示

発生日時 昭和五七年九月三日午後〇時四五分ころ

発生場所 北緯四二度五五分、東経一五五度五六分の公海上

事故態様 別紙物件目録一記載の第七十五号丸が、別紙物件目録二

記載の第一韓宝号に衝突し、第一韓寶号は数日後に沈没した。これにより第一韓宝号の所有者韓寶企業株式會社は多額の損害を負った。

抗出口の趣旨

一、 仙台地方裁判所気仙沼支部昭和五七年（船）第二号事件について仙台地方裁判所気仙沼支部が平成八年一月七日午前一〇時になした責任制限手続開始決定を取り消し、申立人の責任制限手続開始申立を却下する。

二、 抗告費用は申立人の負担とする。

との裁判を求める。

抗告の理由

第一、 仙台地方裁判所気仙沼支部（以下、原審裁判所という）が平成八年一月七日午前〇時になした責任制限手続開始決定（以下、開始決定という）は、制限債権者韓寶企業株式会社（以下、韓寶という）が昭和五七年以来平成七年までの間になしてきた主張の要旨は左のとおりであると摘示している。

1 船長等に対する事故防止に必要な指示の欠落

申立人の代表取締役であった千葉留三郎は、自己の経世及び生活信条を自ら賛美し称揚することにより申立人会社の船の乗組員に対し漁獲を挙げるためには海上衝突予防法など船舶の安全航行に関し法規を遵守する必要があるばかりかこれに違反してもかまわないとの気風を醸成した。これは、船長等に対する事故防止に必要な指示に欠落があるという過失に該当する。



2 人的不堪航及び危険な労働作業方式採用の過失

本件事故当時千鳥丸のレーダーを操作していた当直者は一名で無線設備の操作に必要な特殊無線技師の免許を保有していなかった。このようなレーダーを操作するのに必要な免許を保有しない者を雇用していたことは人的不堪航の類型に該当する申立人の過失である。

また、このような無資格者を雇用し一人当直体制の下で当直させていたことは申立人が危険な労働作業方式を採用していたという類型に属する申立人の過失である。

3 事故防止に必要な指示、情報提供義務違反の過失

千鳥丸の所有者である申立人は千鳥丸の出漁に対し、東経一七〇度以西においても操業している他の漁船があるか若しくはあるかもしれないという他船の情報を千鳥丸の乗組員に提供する義務を怠った。これは、航行中の船舶に事故防止上必要な指示、情報提供の義務に反するという類型に属する申立人の過失である。

4 危険な作業方式採用の過失

申立人は、常時千鳥丸の安全運行が確保されるべく乗組員を監督し、

危険な航海がなされているか否かを探知し、もし当直体制や航行方法に欠陥があれば、合理的な船主としてこれを速やかに是正し、事故の発生を未然に防止すべき義務があったにもかかわらず、これを怠っていた。そのため長年にわたり千鳥丸で維持されてきた欠陥のある当直体制及び不適切な航行方法が本件衝突の直接の原因となった。また、申立人が職務分掌を明確にしなかつたため船長を差し置いて漁労長が当直体制を一人当直に変更したことを容認した結果にもなっている。このことは、申立人が危険な作業方式を採用していたという類型に属する申立人の過失である。

第二、原審開始決定の理由中の誤り

(その一) 『畠山はリーダーの取り扱いに習熟していた』という原審開始決定の事実認定は誤っている。

(イ) 右開始決定はその理由の第三『争点についての判断』一において、韓寶が主張する右4(危険な作業方式の採用の過失)についてまず検討している。



その1の(1)では左の事実が認められるとしている。

「畠山は、昭和四五年に気仙沼水産高校を卒業後すぐに漁船員となり、本件事故前三、四年間は千鳥丸に甲板員として乗り組んでいた。このような経歴から畠山はレーダー操作の資格はないが、レーダーの取り扱いには習熟していた」

(ロ) まず原審の開始決定は無資格者がレーダーの電源スイッチを入れたり、各種ツマミ類を操作すること自体が電波法第三九条違反及び無線従事者操作範圍令第二条違反になることを無視している。(昭和六〇年一月二二日付上申書四〇八頁)

(ハ) つぎに開始決定は「畠山はレーダー操作の資格はないがレーダーの取り扱いには習熟していた」と認定しているが、何を根拠にそのような認定ができるのか。証拠らしいものは疎乙第六六号証(畠山自身の供述調書)しかない。レーダーの映像を解釈し、判読するには一定の教育と訓練を要するのであって、それゆえにこそ免許制度が設けられているのである。

(ニ) スクリーン上の映像を見るうえでは家庭用テレビと船舶用レーダーに



共通点がないこともないが、家庭用のテレビと船舶用のレーダーを見るうえでの最も大きな違いは家庭用のテレビはテレビも見er人も不動の土地の上に固着しているのに対して、レーダーはそれが据え付けられている船と共に東西南北いずれの方位にも向くしまたその航走する速力に応じてレーダーも見er人も動くということである。従ってレーダースクリーン上の映像を判読し、解釈するには知識と訓練を要するのである。本件衝突事故が起きた昭和五七年当時特殊無線技士（レーダー）という免状を取得するための受験希望者に対して財団法人電波振興会東北支部（当時の住所仙台市本町三―二―二三 仙台第二合同庁舎内、電話六五―三一七八）が行っていた講習会で使われていたテキストブックは左のとおりである。

疎乙第二一九号証 財団法人電波振興会発行特殊無線技士用法規

疎乙第二二〇号証 財団法人電波振興会発行特殊無線技士（レーダー

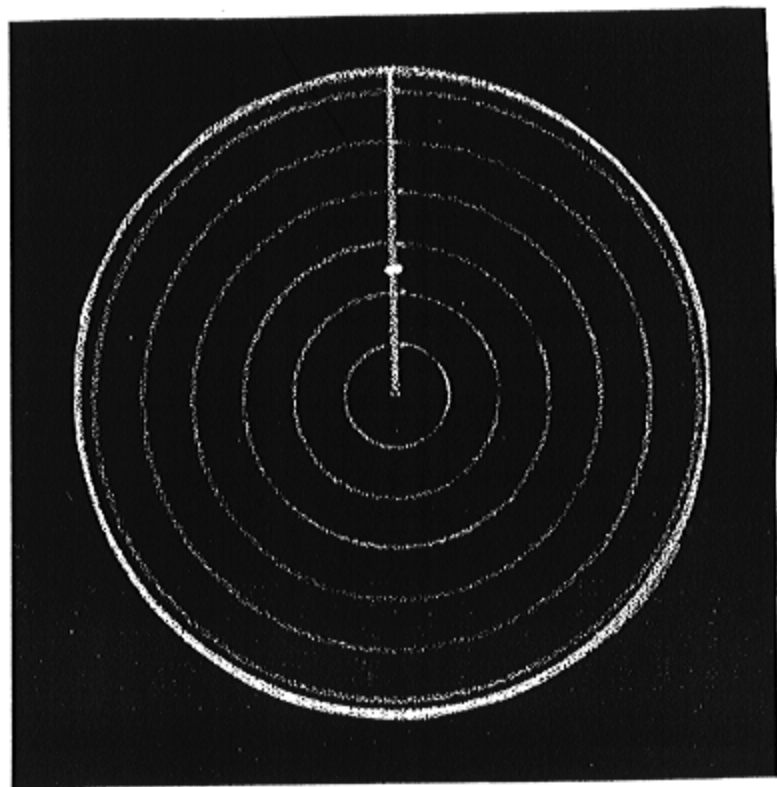
用）無線工学

疎乙第二二一号証 財団法人電波振興会発行特殊無線技士国家試験問

題解答集

これら（殊に疎乙第二二〇号証の一〇七頁から一六一頁）を見れば明らか
 かな如く、レーダー映像の解釈・判読はテレビを見る如く容易である
 とは到底言えない。

- （ホ） 畠山は疎乙第六六号証の九九丁で『ある程度の時間間隔をおいて見る
 ことによってそのレーダースコープ上の映像の動きからその映像がどの
 ような動きをしているかのレーダープロットイングも出来ます』などと
 述べているが、右疎乙第二二〇号証に照らせばレーダープロットイング
 には相当高度な数学的ないし幾何学的知識を要することは容易に見てと
 れる。漫然と三、四年漁船に乗っているだけで習熟できる技術ではない。
- （ヘ） 疎乙第六六号証の畠山の供述内容に基づいて当時一二時一五分頃、彼
 がレーダースクリーンを見たときの状況を図示すると次頁の如くであっ
 たことが知れる。





この図で船首尾輝線は当時の千鳥丸の針路六五度に一致し、同時に同船が針路六五度で前進していることを表している。その船首尾輝線上の五マイル（約九、二六〇メートル）の距離に他船のものと覚しき映像があったというのである。この状況は他船が千鳥丸の進路前方真正面に存在したことを示しているのであるから、もしその他船が停止していれば自船の速度（一〇ノット、即ち秒速五メートル）からして約三一分後には衝突することを警告していたのである。（千鳥丸の速度を一〇ノットと認定した根拠については本抗告状五五〜五七頁を参照されたい）もし他船が針路二四五度で千鳥丸に真向かいから反航していたとすれば、それより早く真正面から衝突する。もし他船がいずれかの針路で航行中であれば、その動静を見極めて衝突を避ける措置を講じなければならない。ところが彼は一〇秒間この他船の映像を眺めただけで誰にも報告することもなく、レーダー画面から目を離し、レーダーから約三メートル左に移動して操舵室内左端の腰掛けに座り、その後衝突の三分程前に操舵室を離れて便所へ行ってしまったという。（疎乙第六五号証）

レーダー画面上に他船のものらしい物標を認めたととき少なくとも数分

間継続的にその映像を監視しなければその物標の動向は判読できないといふのはレーダー判読の初歩の初歩である。それを怠った畠山が「レーダーの取り扱いに習熟していた」などとどうして言えるのか、原審開始決定理由は根本的な事実誤認を犯している。

(その二) 原審開始決定は「千鳥丸では東経一五〇度以東で一人当直体制となつてしまっていたが、霧中航行時には当直を増員する体制を取っていた」旨事実認定し、この事実認定を前提として以下の考察を行っているが、かかる事実認定は誤っており、従つて誤つた事実を前提としたその後の考察の結果も間違っている。

(イ) 開始決定はその理由第三、一、二において次のとおり事実認定している。

(2) 千鳥丸は、事故当時五月初めから七月中ごろまで鮭鱒流し網漁業、七月中旬から一月末までいか流し網漁業、一二月初めから翌年の三月末ころまで鯖延網漁業という形態で年間操業していた。千鳥丸の航海当直体制であるが、昭和五七年の鮭鱒流し網漁業の時には、





漁場への行き帰りの航海の時には船長の高橋が甲板員の一〇名を二人一組で分け一組が二時間ずつ当直する体制を取っていた。しかし、同年のいか流し網漁業に入ってから帰りの航海から特に高橋が指示したわけでもないのに東経一五〇度以東では二時間交代での一人当直体制（操舵室で当直）となってしまうていた。ただ、沿岸航行時や荒天、霧中航行などの時には当直を増員することにして、そして、必ずしも徹底されていたとは言えないものの、当直者はレールで船を発見したときなどは操舵室のすぐ後ろに位置する部屋にいる船長や漁労長に報告し、その指示を受けることになっていた。

右のうち

「しかし同年のいか流し網漁業に入ってから帰りの航海から特に高橋船長が指示したわけでもないのに東経一五〇度以東では二時間交代での一人当直体制（操舵室で当直）となってしまうていた。ただ、沿岸航行時や荒天、霧中航行などの時には当直を増員することにして、



という部分の意味はここだけ読むとしかく明確でない。明確でないというのは、右に記されている如き『当直方法』が申立人会社の指示として千鳥丸ないしその船員に与えられていたという意味なのか、それとも右記載の如き『当直方法』が（申立人会社の指示の有無とは関係なく）当時千鳥丸の船上で、その乗組員により採用されていたという意味なのか、ここだけ読むと判然としないからである。

(ロ) ところがこの同じ開始決定の後の方を読み進んでゆくと、結局原審裁判所は当時右の如き当直方法が申立人会社から指示として千鳥丸の船員に与えられていたという意味で述べていることが知れるがそのような事実認定は誤っている。

例えば、開始決定理由第三、一、2(1)には左の記載がある。

『まず、千鳥丸の当直体制であるが、これは前記のように東経一五〇度以東では二時間交代の一人当直体制であり、ただ、沿岸航行時や荒天、霧中航行などの時には当直を増員するというものであった。』
開始決定理由第三、一、3(2)には左の記載がある。

『千鳥丸でも霧中航行時に当直員を増員する体制があったことは前記

のとおりである。本件事故時は確かに視界制限状況下であるにもか
かわらず一人当直であったが、・・・体制上の問題とまでは認められ
ない。」

(ハ)

ところで船舶所有者は、事故の発生防止に必要な物的・人的設備を提

供し、かつ、事故の発生を防止するのに必要な指示・情報を提供すべき
義務を負っている(落合「運送責任の基礎理論」昭和五四年弘文堂三二
一頁以下参照)。したがって、かかる義務を履行するためには、その前
提として、船主は、安全な航海を行うのに必要な人的・物的設備及び指
示・情報が、十分であるかどうかをチェックし、不十分なものがあれば
それを是正するシステムを有していなければならない。この点につきイ
ギリスの判例は、「あらゆる会社組織の船主の最高経営責任者は、航海
を監督し、かつ、その欠陥を探知するシステムを設けなければならな
い。」(“I have no doubt that the top management of every

shipowning corporation ought to institute a system for

supervision of navigation and detection of faults.”) 上記の趣旨

を明らかにしてゐる(The Garden City [1982] 2 Lloyd's Rep. 382.



(二) では、本件において申立人会社が「東経一五〇度以東で一人当直にした時でも霧中航行時には必ず航海当直者を増員するように」という指示を明確に与えていたであろうか。そのような証拠はどこにもない。

却って千葉力三郎はその審尋調書で次のように述べている。

「私の方から霧の中の航行について、具体的にどうこうといった指示や注意は与えておりません。ただ、機械にだけ頼ることなく、見張りをしっかりやって、目で確かめて航行するようにといった注意はやって参りました。帰港後はその点について船員に確認もし、もちろん、航海日誌もチェックしておりますが、その記載内容について、法規にしたがった航海では漁場に到達できない気象条件なのに、それと違った記載がなかったとは言い切れません。」(千葉力三郎の昭和五九年六月二八日付審尋期日調書)

つまり、申立人会社は霧中航行時増員せよなどの指示は与えていなかったことを積極的に認めているのである。そうであれば「船主としては千鳥丸ないし乗組員に東経一五〇度以東一人当直とする場合でも霧中



航行時は増員せよとの指示を与えていたが、本件事故当時たまたま乗組員がこれを履行しなかったのであるから、乗組員の過失はあっても船主の過失はなかった』などという議論は成り立たないのである。

(ホ) ところで、申立人は就業規則（職務規定）を定めていた資料として疎甲第三一号証、疎甲第三二号証、疎甲第三三号証、疎甲第三四号証を提出しているので一人当直との関係でこれにつきコメントしておきたい。

(a) 疎甲第三一号証は昭和五三年五月一日東北海運局長に受理されたもので、末尾に付されている全日本海員組合気仙沼支部長の意見からしてもこの就業規則が本件事故が発生した当時の昭和五七年九月現在に適用があったものか否かは明らかでない。以下のコメントはこの就業規則が本件事故発生当時適用されていたものと仮定して行う。

(b) 第二五条には航海当直は三直制とする。当直時間割は船長がこれを定めると規定されているが、三直制というのは一日二四時間を八時間ずつ三交代で行うということであって一回の当直に一人を充てるか、二人を充てるかについては無言である。従ってこれによれば当直体制については三直制であることを除いては後は挙げて船長に任せていた



ことになる。しかしこれも疎乙第六七号証、疎乙第六八号証によれば前記のとおり千鳥丸が昭和五七年の五月始め頃から七月中頃まで鮭・鱒流し網漁に出漁した際、既に五直二人制にされているからこの船主の定めた就業規則第二五条はその時点で既に守られていなかったことになる。そして第一回目のイカ流し網漁を終えて漁場から気仙沼港に帰る途中から船長の指示でなく漁撈長の指示により一〇直一人制（一当直二時間ずつ）に変更されたというのであるから、船主の定めた就業規則第二五条は二重の意味で破られたことになる。なぜならば三直制でもないし又当直時間割が船長でない者によって定められたからである。

(c) 或は申立人は次のように主張するかもしれない「船主はキチンと定めていた。しかし乗組員が勝手にこれを守らなかっただけだ。従って船主には過失はない」と。しかし船主責任制限法（昭和五七年改正前のもの）第三条に所謂「船主の過失」の有無を判断するに当たっては船主は常に事故の発生を未然に防止するために危険な航海がなされて

いないか探知し、もし当直体制や航行方法に欠陥があればこれを是正しなければならぬ義務があったのであるから、当直体制についても単に就業規則に定めれば足りるというのではなくその就業規則に定められた内容が実際に本船によって守られているか否かについて常に監督し、万一守られていないことが発見されればこれを是正する措置を取らなければやはり船主には過失があったものとされるのである。

(d)

昭和五七年の鮭・鱒流し網漁に出漁して七月中頃気仙沼港に帰港したとき船主がこの点につき適切な監督をしていればいつのまにか三直制が五直二人制に変わっていたことに気付いた筈である。そして同様にその後の第一回のイカ流し網漁を終えて八月下旬に気仙沼港に帰港したとき船主がこの点につき適切な監督をしていれば更にその航海の後半から一〇直一人制にしかも漁撈長の指示に従って変更されていたことを知った筈である。安洋丸／協和丸衝突事件の海難審判裁決で示された如く、日本の船主が漁船に漁撈長を乗り組ませる場合には船長の権限を侵す惧れがあることはよく知られているのであるから、そのような場合船主は一層の注意を払わなければならないのである。

言うまでもないことながら船橋（操舵室を含む操船の中枢部である）



に一人しか見張当直員（航海当直員と見張当直員は異なる）がいない
ということはその者に何か故障が生じた場合船橋は無人と同様の状態
になることを意味するから極めて危険な当直体制である。もちろん一
〇直一人制になれば甲板部員九名及び船長の一〇名の一人一人にとっ
ては二〇時間に一回しか自分の当直の順番が回ってこないことを意味
するからその意味では肉体的に楽な当直体制である。しかしもちろん
それは航海当直者を監督する立場にある船長が無資格者を航海当直員
に充てた場合の各当直員に対する監視・監督が散漫になることによる
自船と他船に対する潜在的な危険の増大と引き換えになされてるので
ある。

このように船内における船長の権限が凋落し、航海当直体制が杜撰
な状況になっていることを知り得る立場にいた船主は、これを知り、
すみやかに是正すべきところ船内人事について船長又は漁撈長に全て
放任して全く一顧だにしないという、社内体制そのものに船主の
過失がある。

（へ）

熊谷審尋調査はいか流し網二回の航海前の中部蛙・鱒の出港時も東経

一五〇度以東一人当直であったと断言している。この点でも一回目のいか流し網の帰りからいつの間にか一人当直になったという原審の認定は誤っている。

(その三) 原審開始決定は本件衝突事故当時の発生現場の視界を約五〇〇メートルであると認定しているが、これは誤っている。衝突事故時の視界は約一〇〇メートルであった。

(イ) 開始決定理由第三、一、1の(4)では左の事実が認定されている。

『事故当時の視界は約五〇〇メートルであった。』

これを裏付ける証拠は疎乙第六六号証畠山の供述調書九七丁の記載位しかない。しかし右畠山の供述は当時の一般的な視界について漠然と述べたものであって、衝突事故時の視界について述べたものではない。何より畠山は衝突事故発生の数分前より船橋(操舵室)を立ち去って便所に行っていたのであるから、衝突現場付近の視界は見えていないのである。(ロ) 霧というものは仮に観測者の周囲に於いてある一定の濃さであったとしてもその視界(つまり物標が視認不可能になる距離)を測定すること





は容易でない。広い洋上においては船の周囲に距離の知れた物標がないから尚更である。また霧には薄いところや濃いところがあるから、観測者が静止していても濃淡は変化する。千鳥丸は霧の中を移動していたので、視界は一層変化していた筈である。

(ハ)

付近に他船があるときの正確な視界測定方法の一例は左の如くである。即ち霧の中に視認できる船を注視し続けながらレーダーでその船の映像を把え、距離が開くのを待っていることやがていずれかの距離で視認できなくなる。このときのレーダー・スコープ上の距離が即ちそのときの視界である。千鳥丸がこのような確実な方法で視界を測定したという事実はない。

(ニ)

千鳥丸は当時広い洋上で霧の中を航走していて、畠山は操舵室で一人当直に就いていたものの、高橋船長は食堂で船員の麻雀を見物し、熊谷漁撈長はベッドに入って本を読んでいたというのであるから、霧に包まれて或いは霧の中を航走しているという漠然とした意識はあっても視界が何メートルであるかという観測はしていない。そして何よりも事故発生の一〇分位前から千鳥丸の船橋、操舵室は無人とされていたのである。

から、本件衝突事故発生当時の、即ち韓宝号の周囲の視界を目撃したものは千鳥丸の乗組員の中には誰一人いないのである。

(ホ) 一方韓宝号の船長林亨南は、事故当日の一般的視界について次のように述べている。「この日最も視界が悪い時はハンボ号の操舵室から見て船首にいる人の姿がかすんで見える位（視界にして約五〇メートル位）で、よくなった時は五〇〇〜六〇〇メートルでこの間で変化しておりました。」

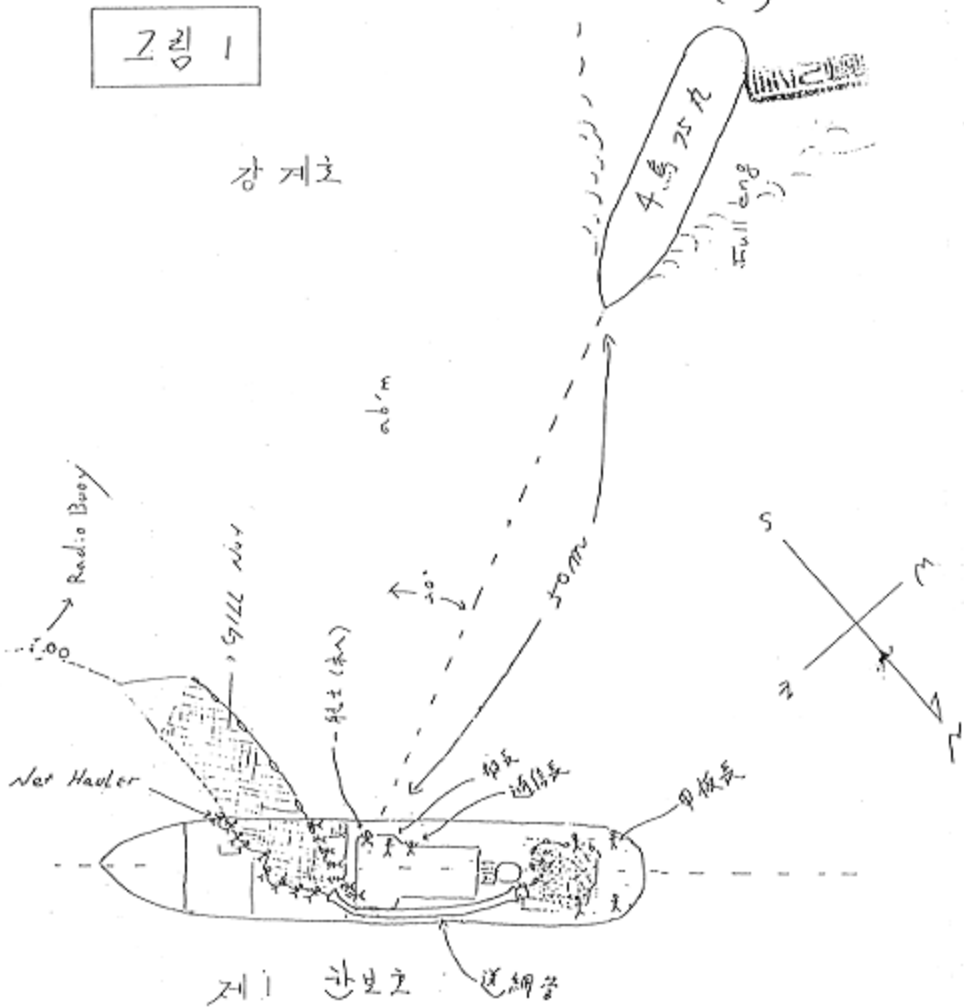
(ハ) そして衝突直前千鳥丸が初認されたときの状況について当時姜一航士と共に韓寶号の操舵室にいた同船長は次のとおり述べている。「その時突然「ワー」という叫び声を聞いたので何事かと思って操舵室右舷側の扉を開けて出たところ、右舷正横後約二〇度距離約五〇メートルにまっしぐらに本船の方へ向かってくる他船を発見しました。相手船の船首の波の蹴りたて具合から見て相手船が全速力で走っていることはひと目でわかりました。」（疎乙第四八号証林亨南船長の陳述書訳文五頁）

(ト) 衝突直前千鳥丸が初認されたときの状況について当時林船長と共に韓寶号の操舵室にいた姜一航士は次のとおり述べている。「事故の直前船

尾の方から「ワァー」という大きな叫び声があるのを聞きました。私は驚いて右手で操舵室右舷側の窓を下まで完全に下げ窓から半ば顔を突き出して船尾の声のする方を見ると甲板長とあと一名の甲板員が補修中の網を両手に持ったまま本船の右舷側を向いていました。そこでこの二人が見ている方向を私も見たところ本船の右舷正横より約二〇度位後方、距離約五〇メートルに私の方、すなわち本船の中央部へ向けてまっしぐらに進んで来る朱色の船を認めました。」（疎乙第五〇号証姜一航士の陳述書訳文二頁）姜一航士はこのときの位置関係図を同陳述書末尾に添付している。その図を縮小して次頁に示す。

그림 1

강제호



제1 관보호 送綱索

* 시량기, 퇴는 관판상기, 작업중입니다. 인친 바리클 나라병.



(チ) 他の全証拠を見ても右以上に正確に衝突事故時の視界を推定する資料はない。

(リ) 船尾の方で「ワァー」という大きな叫び声をあげたのは船尾甲板上で網を補修していた甲板長ともう一名の甲板員であった。この二名は見通しの良い甲板上にいたので霧の中から千鳥丸が現れたとき直ちに気づいた筈である。霧の中から姿を現してから気づくまでに五秒以上かかっているとは思えない。そして気づいたら直ちに危険を感じ、大声をあげた筈である。一航士がこの声を聞き千鳥丸の方を向いたときまでに更に五秒以上かかっているとは思えない。そしてそのとき一航士は距離約五〇メートルに千鳥丸を見たのである。

(ヌ) 相手船の速力一〇ノットは秒速五メートルに相当する。仮に霧の中から千鳥丸の姿が浮かび上がってきて、ワーツという叫び声が上がって、船長がこれを見たときまでに一〇秒経過したとすると、当時衝突現場付近の視界は約一〇〇メートルということになる。

(その四) 原審開始決定は「東経一五〇度以東では二時間交代の一人当直体制で



あり、霧中航行時には当直を増員する体制をとっていたという事実を認定し、そのような当直体制は危険な作業方式であるとは言えない」と判断しているが、これは種々の点で誤っている。

(イ)

開始決定理由第三、一、二は左のとおり述べる。

2

韓寶は、操舵装置を操作した経験もなく、エンジンを停止したり後進にかけたりする方法も知らず、リーダーを適切に操作することもリーダー上の映像を正しく解釈することもできない甲板員を一人で航海当直の交代要員として組み入れていたことが欠陥のある当直体制であり、これが本件事故の原因でありこれを速やかに是正しなかつた申立人に過失があると主張するので、これについて判断する。

(1)

まず、千鳥丸の当直体制であるが、これは前記のように東経一五

〇度以東では二時間交代での一人当直体制であり、ただ、沿岸航行時や荒天、霧中航行などの時には当直を増員するというものであった。韓寶は一人当直体制自体についてその危険性を強く主張する。もちろん複数者での当直体制を取ることがより望ましいことは言うまでもないが、千鳥丸も常に一人当直体制を取っているわけではな



(ロ) 霧中航行時一人当直を増員する体制になっていなかっただことは既に述べたとおりである。これがここでの一つ目の誤りである。

く一定地域での航行の場合のみであることや荒天等の時には増員体制を取っていることからして、千鳥丸の当直体制がそれのみで事故を発生させる非常に危険なものでありそれを是正しなかつたことが船主の過失であるとは言えない。また、千鳥丸がこのような当直体制を採用したのは昭和五七年のいか流し網漁業からであり、船主が長期間このような当直体制を放置していたというわけではないことからしてもこの点について船主の過失は認められない。

(ハ) 開始決定の右理由部分は『もちろん複数者での当直体制を取ることがより望ましいことは言うまでもないが・・・』と述べる。一人当直は、もしその一人になにか故障が起きたら代わりがないのであるから、本来的に極めて危険な作業方式なのであって、採用されてはならないのである。

(疎乙第二〇八号証落合教授の鑑定意見書九頁、落合「運送責任の基礎理論」三三二頁) 当直制の問題は単に船長の権限内の事柄でなく、船主に課せられた安全な作業方式提供義務のひとつとして船主自らが配



慮すべき事柄である。その危険性のゆえに一人当直体制が排除されるべきこと、そのためにはいかなる場合でも最低二人による当直体制が必須であるとする制限債権者韓寶企業は主張しているのであるから、原審開始決定はそれについて判断するを要し、またそれで足りるのであって『複数者での当直体制を取ることがより望ましい』など述べる必要のないことである。むしろこのような言葉の運びがそれに続いて『千鳥丸も常に一人当直体制を取っているわけではなく一定地域での航行の場合のみであることや荒天等の時には増員体制を取っていることからして』を配することによって安全に対する基準を弛緩させていることに原審裁判所の規範意識の希薄さが現れている。

(二) 開始決定の右理由部分には『千鳥丸も常に一人当直体制を取っているわけではなく一定地域での航行の場合のみであることや』とあたかも一人当直の時間が限定的であるかの如くに述べる。しかしそれは違う。同船の操業形態からして一人当直の時間の方が殆どである。

(a) 千鳥丸が昭和五七年七月中旬頃いか流し網漁業に入り、同年八月三一日午後一時に第二回目のか流し網漁に出港したことからすると、



いか流し網漁には一旦出漁すると約一カ月は操業することが知れる。
(疎乙第六八号証)

(b) 千鳥丸は昭和五七年八月三一日午後一時頃気仙沼を出港し東経一七〇度線以東の漁場へ向けた。気仙沼を出港して一時間もすれば沿岸航行でなく後は針路約六五度で広い洋上を航行するのである。仮に東経一五〇度線までは二人当直制が励行されていたとしても、気仙沼から東経一五〇度線までは約五一〇哩しかないから、二日と九時間走って九月二日の午後一〇時には東経一五〇度線を越え、後はずっと一人当直で航行していたことになる。つまり千鳥丸は一定地域のみで限定的に一人当直をしていたのではなく、出港したら大半の時間一人当直で航行していたのである。

(疎乙第六五号証で島山は「甲板部の船橋での航海当直ですが、港の出入港前後二日位は二人で立ったり操業中は漁撈長と船長が交替で立ったりしますが、それ以外の漁場に向かう場合、移動する場合には甲板員一人が船橋で航海当直に立ちます。」と述べている。)

(ホ) 右に開始決定理由はいう。

『千鳥丸の当直体制がそれのみで事故を発生させる非常に危険なものであり、それを是正しなかったことが船主の過失であるとは言えない。』

一人当直制が本来的に極めて危険な作業方式であることは既に述べた。前述のとおり、当直制の問題は単に船長の権限内の事柄でなく、船主に課せられた安全な作業方式提供義務の一つとして船主自らが配慮すべき事柄であるから、船主にはこれを探知し、これを発見したらそれを是正すべき義務があるのである。それゆえその義務を怠り、探知する努力もせず（右一七―一八頁において述べたとおり昭和五三年に三直制とだけ定めながらいつの間にか五直二人制になり、また船主の知らぬ間に一人当直制になっていたというのである。昭和五七年七月中頃気仙沼に帰港した際及び同年八月下旬に気仙沼に帰港した際、船主監督が訪船して確認しておればすぐに判ったことである）従ってこれを知らず是正しなかったことは船主の過失に相当する。

（へ） 右にまた開始決定理由は『非常に危険なものであるとは言えない』という表現を用いているが、船主責任制限法三条一項但書に所謂船主の過



失を考えるとときの危険の程度は「非常に危険」であることを要しない。なぜなら、船主の過失は軽過失で足りるからである。（稲葉威雄「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の解説」法曹時報第二八巻六号三八頁）「そのみで事故を発生させる」のでなければ危険な作業方式に該当しないというものでもない。他の要素と競合し、あいまって危険を造り出すならばそれも危険な作業方式と評価されなければ海上における人命と財産の安全は確保されないのである。

（ト）

右にまた開始決定理由は「また、千鳥丸がこのような当直体制を採用したのは昭和五七年のいか流し網漁業からであり、船主が長期間このような当直体制を放置していたというわけではないことからしてもこの点について船主の過失は認められない。」と述べる。

右一七〇頁で指摘した如く、申立人会社は当直体制について長年に互り船長ないし漁撈長の裁量に放任してきたのである。昭和五七年以前は定期的に調査してきたが昭和五七年のいか流し網のときだけそれを怠ったというのではない。長年に互って放任してきた結果がたまたま今回大事故となって現れたと評価さるべきであるから、この点にも船主の

過失が認められるべきである。また熊谷審尋調書は遅くとも昭和五七年の鮭・鱒流し網漁のときには一人当直になっていたと断言している。

(その五) 原審開始決定理由第三、一、2(2)において、畠山を当直の交代要員に組み入れていたことに関し(畠山は操舵装置の操作をした経験がなく、エンジンの停止や後進の方法を知らなかったがレーダーの見方は経験上習熟していたと前提した上で)千鳥丸の当直体制は当直員が船影等を発見したときは船長等に報告し、その指示を受けることになっていたので畠山が自分の職務を果たせば他船との衝突の危険は回避することが可能であったから、畠山を交代要員に加えて当直体制を組んでいたことが非常に危険なものであるとは言えず、当直員が操舵装置の操作ができなくとも絶対に許されないというものではないから船主の過失は認められないと断じているが、これも種々の点で誤り、結論も誤っている。

原審開始決定理由第三、一、2(2)は左のとおり述べる。

(2) 次は、畠山を当直の交代要員として組み入れていたことについて



である。前記のとおり、千鳥丸の当直体制は当直員が船影等を発見したときは船長等に報告をしその指示を受けることになっていたし、畠山は操舵装置の操作をした経験がなくエンジンの停止や後進の方法を知らなかったが、レーダーの見方は経験上習熟していた。そうすると、畠山が自分の職務を果たせば（レーダーに船影を発見したときの船長等への報告等）他船との衝突等の危険は回避することが可能であった（甲一七によれば五〇〇メートルの距離があれば千鳥丸が十分衝突を回避する能力があることが認められる）のであり、千鳥丸が畠山を交代要員に加えて当直体制を組んでいたことが非常に危険なものであるとは言えない。もちろん当直員が操舵装置の操作等ができることはより望ましいことではあるが、そうでなければ絶対に許されないというものではなく、この点でも船主の過失は認められない。

（イ）

右に開始決定理由は『千鳥丸の当直体制は当直員が船影等を発見したときは船長等に報告をしその指示を受けることになっていたし』と述べるが、この部分は一人当直体制を前提としている。一人当直が本来的に



極めて危険な当直体制であることは既に一九〇二〇頁で述べた。ところでここに船主の過失の存否との関係で論ずるときには①そのような体制が「危険な作業方式でない」或いは「安全な作業方式である」という価値判断がなされ、且つ②そのような作業方式が確立されていたのに③本件衝突事故発生のときだけたまたま船員の過失によって履行されなかったという思考の順序を辿らなければ「船主の過失はなかった」という結論には至らない筈である。ところが右理由中にはこのような思考の過程に沿った検証はなされていない。

(a) では(一人当直の危険性は別として)「当直員が船影等を発見したときは船長等に報告をし、その指示を受けることになっていた」という作業方式は安全な作業方式なのであろうか。そうではない。その理由は左のとおりである。

船影を発見した者が船長等に報告をすると言ってもまず船長がどこに居るか判らない。まずその所在を探すのに時間がかかる。現にこのときは船長は船橋(操舵室)から階段で甲板下へ降りて船尾の方の食堂の中で他の船員のマーシャンを見物していたのである。船長が就寝



しているときもあるであろう。便所に入っているときもあるであろう。船影を発見してから船長の所在を探し、操舵室に連れて来ても目の前に起きつつある状況を把握するにはある程度の時間を要する。もしそれまで船長が燈火の下にいて急に夜間船橋へ入ったなら（夜間船橋は真っ暗闇にしてあり、外も暗闇であるから）視力が回復するにも時間を要する。自分の眼で状況を確認しなければ右へ転舵してよいのか、左へ転舵してよいのか、機関を減速する必要があるのか、機関停止する必要があるのか、それとも後進にかける必要があるのかも判断できない。状況を把握した上で操舵するには（一人当直でしかも一時的船橋を離れるときは当然自動操舵になっているのであるから）自動操舵から手動に切り換えたうえで舵輪を廻すことを要し、機関を操縦するにはエンジンコントロールレバーを操作しなければならない。これゆえに当直員が船影を発見したら船長に報告するような方式が安全な作業方式とは到底言えない。二人当直であってこそ、たとえ操舵能力のあるもう一人が船影に気づかなくても操舵能力のない他の一人が発見した場合、操舵能力のある者がそれまで十分に把握している周囲の

状況に応じてタイムリーに危険回避の措置をとることができる。

(b)

次にそのような作業方式が確立されていたと認められるのか、そうではない。その理由は左のとおりである。

なる程高橋船長は左の如く述べている。

『無資格者に当直をやらせていたことは事実であります。当人に対しては不審に思ったらすぐに連絡するようには教えてありますが、減速手動操舵に切り替えるといったことまで指導しておりません。』

(昭和五九年二月二三日付審尋調書)

しかし畠山は左の如く述べている。

『漁撈長ないし船長からは霧中航行に際しては何か注意を受けた記憶はありませんが、はっきり覚えていません。衝突当日は私が航海当直に立つ以前から霧がかかり視界が悪かったものと思えますが、漁撈長ないし船長からは何の指示もなく、前当直者からの何の申し継ぎもありませんでした。』(疎乙第六五号証畠山高至の供述調書)

右畠山供述部分の第一文は一般的に注意を受けていたか否かに関する



るものであり、第二文は当日注意を受けたか否かについて述べている。いずれも否定的であるから右高橋船長の言を信用することはできない。ところで仮に高橋船長がそのように教えた事実があったとしても、それだけで『千鳥丸の当直体制は当直員が船影等を発見したときは船長等に報告をし、その指示を受けることになっていた』と認定するわけにはゆかない。その内容が安全であるか否かは別として（それについては右直前の（a）において安全でないことを述べた）体制として確立されていた或いは体制として採用されていたと言い得るためには、船主が積極的にそのように指示したか、若しくは何らかの機会にそれを知ってそれを容認したという事実がなければならぬからである。なぜなら船主には乗組員ら被用者に対し事故発生を防止するために必要な指示・情報を提供する義務があるのであり（江頭憲治郎「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」ジュリスト一九七六年二月一五日ナンバー六〇六、七四頁）かかる事故発生防止のために必要な指示を確保すべき義務を負った船主はその前提として安全な航海を行うのに必要な指示が十分であるかどうかをチェックし、不十分なものがあ

ればそれを是正するシステムを有していなければならぬからである。
（疎乙第二〇八号証落合教授の鑑定意見書六頁）しからは船主はその
ようなチェックを行っていたのであろうか。

力三郎は次のように述べている。

『私の方から霧の中の航行について、具体的にどうこうといった指示
や注意は与えておりません。ただ、機械にだけ頼ることなく、見張
りをしっかりやって、目で確かめて航行するようにといった注意は
やって参りました。』

『山一において、航行中の船舶についての当直態勢についてまで、会
社としてタッチしておりませんのでわかりません。その点につい
ては、船長や漁撈長に任せてあります。』

『本件衝突事故発生後、口頭ではありますが、嚴重に注意を与えてお
ります。各船舶ごとに、船内規約といったものがありまして、会
社とは関係なく、自主的に船乗り同志の約束といった形で規制して
いるようであります。そんなわけで、会社としては、具体的な指示、
注意といったものはやっておりません。』（千葉力三郎の昭和五九


年六月二八日付審尋期日調書)

これら力三郎の供述を総合すると、航行の安全については、ほぼすべて船長ないし漁撈長に任せ切りであり、船主として積極的にチェックをし、危険な行為があれば、それを注意し、是正させることは、行っていないことが明らかである。

(c) 右に述べたとおり「当直員が船影等を発見した時は船長等に報告をし、その指示を受けることになっていた」という趣旨の注意が高橋船長から当直員に与えられていたとは認められないが、仮に認められたとしても「当直体制」として会社の容認するところとはなっていないから、かかる当直体制は存在したが、本件衝突時はたまたま当直員の過失でそれが履行されなかったままでのことである。それゆえ船主の過失ではない」という論理は成り立たない。事實は右に見たとおり、船主は当直体制について指示する義務を放棄し、船長や漁撈長の裁量に放任していたのであるから、そこにこそ船主の過失が認められる。

(ロ) つぎに右開始決定理由は「レーダーの見方は経験上習熟していた」と





認定する。前には『レーダーの取り扱いには習熟していた』と認定し、ここでは『レーダーの見方は経験上習熟していた』と認定する。しかしレーダーの取り扱いについても、レーダーの見方についても習熟していなかったことは本抗状六、一二頁に述べたとおりである。

(ハ) つぎに右開始決定理由は『そうすると、畠山が自分の職務を果たせば(レーダーに船影を発見したときの船長等への報告等)他船との衝突等の危険は回避することが可能であった(甲一七によれば、五〇〇メートルの距離があれば千鳥丸が十分衝突を回避する能力があることが認められる)』と述べる。

この部分は畠山がレーダーの見方に習熟していたことを前提としているのでその前提事実が誤っている以上、論理的には既に破綻しているので反論するまでもないのであるが念のため述べておく。

開始決定の理由は甲一七と摘示するのみでそのどの部分を採用したのか明確でない。

(a) まず第一に、同鑑定意見書に添付された海上試験成績の旋回試験の部分は字が小さくて読み取れない。また旋回試験成績に通常記載さ

認定する。前には「レーダーの取り扱いには習熟していた」と認定し、ここでは「レーダーの見方は経験上習熟していた」と認定する。しかしレーダーの取り扱いについても、レーダーの見方についても習熟していなかったことは本抗告状六〇一―二頁に述べたとおりである。

(ハ) つぎに右開始決定理由は「そうすると、畠山が自分の職務を果たせば（レーダーに船影を発見したときの船長等への報告等）他船との衝突等の危険は回避することが可能であった（甲一七によれば、五〇〇メートルの距離があれば千鳥丸が十分衝突を回避する能力があることが認められる）」と述べる。

この部分は畠山がレーダーの見方に習熟していたことを前提としているのでその前提事実が誤っている以上、論理的には既に破綻しているので反論するまでもないのであるが念のため述べておく。

開始決定の理由は甲一七と摘示するのみでそのどの部分を採用したのか明確でない。

(a) まず第一に、同鑑定意見書に添付された海上試運転成績の旋回試験の部分は字が小さくて読み取れない。また旋回試験成績に通常記載さ

船明瞭
船積載
当道者
小用ハドメ
無人！
船道コト
口ハ
欠除。



れるべき横距及び縦距が見当たらないのでこのままでは作図することもできない。

(b) しかし右甲第一七号証は初速九ノットで前進中、後進を発令した場合における停止距離一〇〇メートル、三六〇度回頭を行ってもその直徑は約一〇メートルの趣旨に読み取ることができ、開始決定理由はこれを前提しているものと推定されるので以下この推定の下で述べておく。

(c) 海上衝突予防法第六条は左のとおり規定している。

第六条 船舶は、他の船舶との衝突を避けるための適切かつ有効な動作をとること又はその時の状況に適した距離で停止することができるよう、常時安全な速力で航行しなければならぬ。この場合において、その速力の決定に当たっては特に次に掲げる事項（レーダーを使用していない船舶にあっては、第一号から第六号までに掲げる事項）を考慮しなければならない。

(1) 視界の状態

(2) 船舶交通のふくそうの状況



- (3) 自船の停止距離、旋回性能その他の操縦性能
- (4) 夜間における陸岸の灯火、自船の灯火の反射等による
灯光の存在
- (5) 風、海面及び海潮流の状態並びに航路障害物に接近し
た状態
- (6) 自船の喫水と水深との関係
- (7) 自船のレーダーの特性、性能及び探知能力の限界
- (8) 使用しているレーダーレンジによる制約
- (9) 海象、気象その他の干渉原因がレーダーによる探知に
与える影響
- (10) 適切なレーダーレンジでレーダーを使用する場合にお
いても小型船舶及び氷塊その他の漂流物を探知するこ
とができないときがあること
- (11) レーダーにより探知した船舶の数、位置及び動向
- (12) 自船と付近にある船舶のその他の物件との距離をレ
ダーで測定することにより視界の状態を正確に把握す

ることができるとあること

(d) 安全な速力か否かを決定するにはまず他船が前方に発見されたとき確実に衝突が回避できるか否かの観点から考察されねばならない。本件ではたまたま韓寶号は停船していたが、安全な速力か否かを考える際には真っ向から反航する船を想定しなければならぬ。原審開始決定はこのことを考慮の外にしている。

(e) 同様にして、発見された他船が右や左に転舵することも考えねばならないが原審開始決定はこのことも考慮の外にしている。

(f) 開始決定理由は本件衝突事故当時の韓寶号周辺の視界が五〇〇メートルであったことを前提としているが、当日現場付近の視界は五〇〇メートルの間で変化していたのであって、衝突事故発生時韓寶号周囲の視界は一〇〇メートル程度であったことについては本抗告状二一―二六頁で述べたとおりである。従って視界五〇〇メートルであったことを前提とした開始決定理由は誤っている。

(g) 仮に視界五〇〇メートルであったとしても一人当直者が船影を発見し、船長等に報告したいと考えてから船長等の所在を探し、報告し、



操舵室へ連れて来てその連れて来られた船長が自分の眼で事態を判断し、その状況に応じて自動操舵から手動操舵に切り替えて操舵し或いはエンジンコントロールレバーを操作して機関を減速・停止・後進にかけるには相当の時間を要することを考慮の外にしている。

(その六)

原審開始決定理由第三、一、3(1)において、『島山がレーダーで船影を発見したときに何らの措置もとらず千鳥丸を航行させていたとしても、視界五〇〇メートル前方に船舶を発見した段階で回避の措置をとっていれば本件事故は防げた筈であるから、仮に霧中の航行方法に問題があったとしても本件事故と直接関係がない。それゆえ船主の過失も問題とならない』旨述べているがこれも誤っている。

(一) 本件事故は、右一で認定したように、島山がレーダーで船影を認めながら何らの措置も取らずさらには衝突直前に便所に行つて操舵室を無人にした過失によつて引き起こされたものである。右一認定の事実関係及び甲一七により認められる千鳥丸の回避能力によれば、島山がレーダーで船影を発見したときに適切な処置を取っていれば

もちろんのこと仮に何の措置を取らずに千鳥丸をそのまま航行させていたとしても、視界がある五〇〇メートル前方に船舶を発見した段階で回避の措置を取れば本件事故は防げたものと考えられる。そうすると、仮に千鳥丸の霧中での航行方法に問題があったとしても、本件事故とは直接関係がない。そして、本件事故と直接関係がない以上船主の過失も問題とならない。

(イ) 右開始決定理由は衝突事故発生時の衝突現場の視界を五〇〇メートルであったと前提しているが、視界は一〇〇メートルであったと認定さるべきこと既に述べたとおりである。もし畠山が在橋していて韓寶号を初認し、それから船長を探しにゆき、回避できるとは思えない。そのことについても既に述べた。

(ロ) 右開始決定の理由は余りにも多くの仮定の上に成り立っている。原審開始決底の論理の過程は左の如くであるように見える。

(a) 一人当直ではあったが、霧中航行時は増員する体制になっていた。

(b) 畠山は操舵装置を操作することもできず、機関を操作することもできなかったが、船影を見かけたときは船長等に報告し、その指示を受け



る体制になっていた。

(c) 右(a)、(b)の体制は確立されていたが、そしてそのことを船主は容認していたが、たまたま(a)については船長が、(b)については畠山がそれを怠り、それゆえ衝突前にいかなる回避措置もとることができず、本件事故が発生した。

(d) しかしもし畠山が船橋にあって五〇〇メートル前方に韓寶号を発見し、直ちに船長等に報告し、その指示を受けて回避措置をとっていたとしたら、本件衝突は避けることができた。従って船長ないし畠山の過失はあっても船主の過失はない、と。


(ハ) しかし、事実は既に述べたとおり、(a)について霧中航行時増員する体制になっていたとは言えず、(b)について船影を見かけたとき船長等に報告し、その指示を受ける体制になっていなかったし、仮になっ
ていてとしてもそのような方式はなお危険な労働作業方式である。そして視界一〇〇メートルの中で前方一〇〇メートルになって初めて畠山が韓寶号を初認して、それから船長等を探しに行っても衝突を避ける有効な措置がとれたとは思えない。

(二)

しかしもっと溯って海上の人命と財産を危険から未然に防止すべきオーソドックスな方法が段階的に構築されるべきときに、そのようなオーソドックスな方法を採用することにつき船主が無関心でこれを怠り、オーソドックスな方法が採用されているか否かについてチェックすることもせず、更に危険な労働作業方式が採用されていないかについてチェックすることも怠り、乗組員の裁量のみで船舶がサーカスの軽業のように或いはスタントマンが迫り来る危険を最後の瞬間に間一髪で避けるような方法で避ける可能性があったとしても、そのようなオーソドックスな方法が採用されていて履行されていれば事故が確実に避けることができたと考えられる場合に、オーソドックスな方法が採用されておらず、且つスタントマン的な回避方法も取ることができず、事故が発生すればそのようなオーソドックスな方法の採用を確保しなかった点で船主の過失が認められるべきである。原審開始決定の理由は異常である。

(ホ)

つぎに右開始決定理由は『千鳥丸が畠山を交代要員に加えて当直体制を相んでいたことが非常に危険なものであるとは言えない』という。原審裁判所は何か勘違いをしているようである。船主の過失を認定するう



えで、船舶が損害発生を防止するに足る物的・人的設備を備えていたか否かは一つの典型的要素である（江頭憲治郎「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律」ジュリスト一九七六年二月一五日ナンバー六〇六、七四頁）がこれを判定するのにある体制が非常に危険なものである必要はない。なぜなら船主の過失は軽過失であれば足りるからである。（稲葉威雄「船舶の所有者等の責任の制限に関する法律の解説」法曹時報第二八卷六号三八頁）

（へ）

ついで右開始決定理由は「もちろん当直員が操舵装置の操作等ができることはより望ましいことではあるが、そうでなければ絶対に許されないというものではなく、この点でも船主の過失は認められない」と述べる。船主が欠陥のある労働作業方式を採用していれば、そこに船主の過失が認められる（稲葉威雄・前掲・法曹時報第二八卷六号三八頁）のである。一人当直は本来的に極めて危険な労働作業方式である。（これについては東京地判平成三年二月一九日判例時報一三九二号八九頁・疎乙第二一八号証参照）危険な一人当直体制を容認していたこと、職務分掌を明確にしていなかったことを船主の過失と認め責任制限は許されない

と判示した) 本件ではそれに加えてその「一人」は操舵装置の操作もできず、機関の操作(停止・減速・後進)もできない者であった。たまたまそうであったというだけでなく、そのような者をも一人当直体制に組み入れ、そうしていることについて船主はチェックもしなかった。チェックしていないのであるから是正もできないのである。船主の過失は二重にも三重にも認められてしかるべきである。しかし原審裁判所は「絶対に許されないといいものではない」と言っている。では一応は許されいいのか、許されると考えるのなら許されると断じれば足りる。許されるか許されないかが判断されるべきときに絶対に許されないわけではないから許されるというのでは理由を述べていることにはならない。いずれにせよ原審裁判所の規範意識の希薄さを示している。

(その七) 次にまた原審開始決定はその理由第三、一、3(2)において左のとおり述べるが、これにも種々の誤りがあり結論も誤っている。

(2) 次に、仮に千鳥丸の霧中での航行方法の問題性が本件事故を引き起こす原因となり得るとしても、韓寶の主張は前提となる事実を誤っ



ている。一つは、見張りの増強についてであるが、千鳥丸でも霧中航行時に当直員を増員する体制があったことは前記のとおりである。本件事故時は確かに視界制限状況下であるにもかかわらず一人当直であったが、事故日は必ずしも当初から濃霧であったわけではないこと（畠山が当直になった時点でもまだ視界は悪くはなかった）から見張りの増員が遅れたとも考えることができ、体制上の問題とまでは認められない。また、韓寶は千鳥丸が全速前進で航行しており霧中でも速力を減速していないと主張するが、千鳥丸の最高速度は九ノットよりもう少し速いことが窺われる（乙七〇、熊谷の審釋結果）から、本件事故時千鳥丸が全速前進であったとは認められない上、九ノットでも他船との間に五〇〇メートルの距離があれば千鳥丸は十分衝突を回避することが可能である（甲一七）ことからして、本件事故時千鳥丸が危険な高速度で航行していたとは認められない。そして、これらの事実を前提に考えると、仮に申立人がこの千鳥丸の霧中航行方法を知りまたは知り得る状況にあったとしても、これを是正する義務がありそれをしなかったことが船主の過失に当たる

とまでは言えない。

(イ) 右に『千鳥丸でも霧中航行時に当直員を増員する体制があったことは前記のとおりである』と述べるが、そのような体制があったとは認められないこと、既に述べたとおりである。

(ロ) 右に『事故日は必ずしも当初から濃霧であったわけではないこと（島山が当直になった時点でもまだ視界は悪くはなかった）』というが疎乙第八五号証千鳥丸の航海日誌を見ると事故のあった九月三日午前四時の記載欄からF、即ち霧と記録されている。航海日誌は当直勤務終了時にその当直時間帯を担当した者が記入するのが通常であるからごまかしようがないのである。（それゆえに航海日誌には特別に強い証拠能力が与えられている。『刑事訴訟法第三二三条一号』）そしてこの日は午前四時からあとは終日霧だったのである。つまり事故発生より八時間四五分前から継続的に霧だったのである。濃霧であったか否かは定義によるので何とも言えない。ただ前述した如く霧は定地点でも濃淡変化するところ、千鳥丸は航走していたので変化していた筈である。但し、広い洋上で距離の知れる物標がないとき、正確に視界を推定することは難しい。





但し、霧の中を航走するからにはたとえ霧の海域に差しかかったとき薄いと判断されても、そのような航走中の濃淡変化を考慮に入れて霧中航行時の注意事項を勵行しなければならぬことは言うまでもない。

(八)

右に『・・・から見張りの増員が遅れたとも考えることができ体制上

の問題とまでは認められない』原審の右理由部分は体制の存否の認定と船員の過失とを混同した議論である。もし霧中航行時増員する体制があったのなら（少なくともその点だけについては）船主の過失はなく、船員に遵守しなかった懈怠ないし過失があるだけである。霧中航行時増員する体制もなかったのならその点船主の過失が認められよう。霧中航行時増員されていれば、増員する体制であったとの事実上の推定が働き、霧中航行時増員されていなければ増員する体制はなかったとの事実上の推定が働くであろう。しかし霧中航行時増員されていないときに、なおかつ増員する体制はあったのだと認定するためにはあったことを裏付ける積極的・客観的証拠と共にそのときに限って遵守されなかったことにつき合理的な説明がなされなければならぬであろう。しかしそのような証拠もなければそのような説明もない。また申立人が『見張りの増員が

遅れました」と主張しているわけでもないときに裁判所が弁解を考えてやっているのはどういふことであろうか。

(二) また右に「千鳥丸の最高速度は九ノットよりもう少し速いことが窺われる(乙七〇熊谷の審尋結果)から本件事故時千鳥丸が全速前進であつたと認められない」という原審裁判所の右認定は疎乙第七〇号証に「本船の航行速度は全速で一〇ノットです」との記載があること、熊谷の審尋調書に「最高速度一一ノットは出ます」との記載があることによるのであろう。これについては少し説明を要する。

(a) 疎甲第一七号証添付の資料一海上試運転成績によれば、負荷四分の四、プロペラ回転数(毎分)三五〇のとき速力一〇・五六四ノット、負荷一〇分の一、プロペラ回転数(毎分)三六一のとき速力一一・二四〇ノットが記録されている。これによれば、建造直後の試運転時はこのような性能がたのであろう。この意味では疎乙第七〇号証の一〇ノットも熊谷審尋調書の一ノットも正しい訳である。但し、このときは試運転であるから出漁するときのように燃料油も食糧も(おそらく漁網・漁具も)積載していなかったであろう。また船底にフジ



ツボや海藻も付着しておらず最良の条件であつたろう。

(b) これに対し新造されてから数年も経過し、出漁するときには漁具・漁網を積み、燃料を満載し、食糧も積み、船員も乗るから相当の重量増加となる。そして船底清掃後の経過月によりフジツボや海藻が付着するから水中抵抗も増える。このようなことから通常の航海では試運転時と同じ性能は発揮できない。実務上貨物を満載して航海する速力を商船では航海速力（シー・スピード）といっており、試運転速力（トライアル・スピード）とは区別して使っている。また負荷一〇分の一は過負荷運転であるから、一五分程度のごく短時間なら運転できるが連続長時間運転は通常しない筈である。漁船機関の教科書には、機関を連続使用する場合には七五〜八五％負荷を目標に運転することが望ましい。過負荷運転はもとより全負荷運転でも長時間運転は避けるべきである旨説かれている。（海文堂『漁船機関の故障診断』一九七

頁）

(c) では本件航海で千鳥丸は何ノットで走っていたか、これまで制限債権者韓寶企業は千鳥丸乗組員の供述をそのまま受け入れて九ノットと



考えてきたが、これを機会に客観的な資料に基づいて算定してみよう。千鳥丸の航海日誌（疎乙第八五号証）によると、九月一日の正午位置は北緯三九度四二分、東経一四五度五九分であり、機関日誌（疎乙第八六号証）によれば、この日機関回転数三八〇とある。九月二日の正午位置は北緯四〇度五五分、東経一五〇度五九分で機関回転数は三八〇である。この間二日の午前一〇時に針路が八〇度から六五度に変わっている。右二点間の航程は二四〇海里であるから速力は丁度一〇ノットである。九月三日の正午位置は北緯四二度五一分、東経一五五度四七分でこの間機関回転数三八〇である。右二点間の航程二四二海里であるから速力一〇・〇八ノット、ほぼ一〇・一ノットである。これからして千鳥丸は本件事故当時機関回転数三八〇で（対地）速力一〇ノットで航走していたと認定される。なお千鳥丸の伊藤真一機関長は「衝突したときエンジンは三八〇回転でこれは出港からずっと同じです。この回転数で速力は約九・五ノットぐらいだと思います」と述べている。（疎乙第七一号証）

(d)

これよりして次のことが言える。千鳥丸は本件航海において四分の



四負荷定格回転数毎分三五〇の機関を回転数三八〇とし過負荷状態で運転していたが、その対地速力は一〇ノットであった。千鳥丸がこれ以上の回転数で機関を運転することは通常できない、若しくは右三八〇回転は上限に近いからこれは同船の実際上の限度一杯近い全速前進の速力であると。なお一般に定格回転数を一割増加すれば三割の過負荷をかけることになるが、速力はあまり増加しないとされる。前掲海文堂『漁船機関の故障診断』一九九頁には定格出力で七・七五ノットの速力を出す船の速力を八ノットに増速しようと思えば約三割の過負荷運転をしなければならない例が紹介されている。

(ホ)

右に「これらの事実を前提に考えると、仮に申立人がこの千鳥丸の霧中航行方法を知りまたは知り得る状況にあったとしても、これを是正する義務があり、それをしなかったことが船主の過失に当たるとまでは言えない。」というが、前提する事実がことごとく誤っているので論評のしようがない。

(その八) 次に原審開始決定理由第三、一、4は次の如く述べるがこれも誤って

いる。

4 韓寶は、申立人が職務分掌を明確にしなかったためそれまで高橋船長が二人で担当するものと定めていた航海当直を熊谷漁労長が船長を差し置いて一人当直に変更したことを容認した結果になったとして、これも申立人の過失と主張している。しかし、一人当直体制については前記のとおりであるからこの主張も理由がない。


(イ) 危険な労働作業方式である一人当直体制を船主がチェックせず、結果的に不作為により容認したことが船主の過失に該当することについては既に述べたとおりである。

(ロ) なお、これについては制限債権者韓寶企業の平成四年八月三十一日付上申書、就中三三頁以下に東地判平成三年二月一九日安洋丸・協和丸衝突事件判決を引用しつつ詳述しているので参照されたい。

(その九) 原審開始決定理由第三、三、一は左のとおり述べるがこれも誤っている。

1 主張一（船長等に対する事故防止に必要な指示の欠落について）





留三郎が、自己の経世及び生活信条を自ら賛美し称揚することにより申立人会社の船の乗組員に対し漁獲を挙げるためには海上衝突予防法など船舶の安全航行に関する法規を遵守する必要がないばかりかこれに違反しても構わないとの気風を醸成したことを認めるに足る証拠はなく、船長等に対する事故防止に必要な指示の欠落の類型について韓寶の主張は理由がない。

(イ) 制限債権者韓寶企業はこれにつき平成七年一〇月二四日付『裁判終結のための上申書』三七頁、四一頁にかけて主要な疎明文書と疎明資料を掲げておいたので参照されたい。

(ロ) かかる主張を裏付ける詳細な事実疎乙第一号証（みなと新聞昭和四九年一月三〇日）から疎乙第四五号証（昭和五〇年七月二〇日）まで四四回に亘って連載されているのである。このうち疎乙第八号証から一二号証までに目を通すだけでも制限債権者韓寶企業の主張の正しいことが理解して戴けると信ずる。人口僅か五、六万の気仙沼の町で公称八、五〇〇部の地元紙の連載記事はそのような気風を醸成した筈である。しかも記事の形態からして記事の内容は千葉留三郎が自発的に提供したとし

決定と意見を異にするので既にこの抗告状で縷々述べたところである。

(その一一) 原審開始決定理由第三、三、3は左のとおり述べる。

3 主張3 (事故防止に必要な指示、情報提供義務違反の過失) について一件記録によっても、申立人に千鳥丸の出漁に対し東経一七〇度以西においても操業している他の漁船があるか若しくはあるかもしれないという他船の情報を千鳥丸の乗組員に提供する義務を認めることはできず、この点についての韓寶の主張は理由がない。

これについては制限債権者韓寶企業はその平成七年一〇月二四日付裁判終結のための上申書四四、四五頁において主要な上申書と主要な疎明資料を示しているのでそれを参照されたい。

第三、まとめ

原審は偏倚な事実認定をしたうえで、それを予め権を緩めて弛緩させた注意義務の引照基準の枠に適用したもので、その結果異常ともいうべき結論を導いている。その論理の過程・思考方法の異常さと開始決定全般に漂



う規範意識の希薄さは安洋丸・協和丸衝突事件に関する東京地裁の平成三年二月一九日付判決形成の基盤となつていふところの海上における人命と財産を危険から未然に防止するうえでの注意義務に関する凜然とした規範意識と著しい対照をなしており、これが同じ我が国の裁判所の裁判かと疑わしむるものがある。原審のなした開始決定は許さるべきでない。よって抗告の趣旨記載の裁判を求めて抗告に及んだ次第である。

以 上

添付書類

- | | |
|----------|----|
| 一、代理委任状 | 一通 |
| 一、復代理委任状 | 一通 |

平成八年一二月一三日

東京都新宿区新宿一―五―四

YKBマイクガードンビル一〇〇一

電話 〇三―三三五八一―二三四一

右制限債権者代理人 辯護士 藤井 郁也

宮城県仙台市青葉区大町二―一四―二二 二階

電話 〇二二―二二一―〇九六六

右復代理人 辯護士 半澤 力

仙台高等裁判所御中



右は正本である。

平成九年二月五日

仙台高等裁判所第二民事部

裁判所書記官

小野隆之

