

平成八年(オ)第一二八三号

判 決

鹿児島県肝属郡根占町辺田一七二九番地一

上 告 人

有限会社 寿養魚センター

右代表者清算人

二 川 國 廣

右訴訟代理人弁護士

亀 田 徳 一 郎

大分県津久見市大字保戸島一〇〇番地の三

被 上 告 人

有 馬 克 彦

右訴訟代理人弁護士

戸 田 満 弘

土 田 耕 司

須 崎 憲 顕

裁判所書記官

交 付
二 月 一 二 日

付 平成一〇年

言 二 月 一 二 日

渡 平成一〇年

右当事者間の福岡高等裁判所宮崎支部平成七年(ホ)第一六一号損害賠償請求事件について、同裁判所が平成八年三月二七日に言い渡した判決に対し、上告人から上告があった。よって、当裁判所は次のとおり判決する。

主 文

本件上告を棄却する。

上告費用は上告人の負担とする。

理 由

上告代理人亀田徳一郎の上告理由について

所論の点に関する原審の認定判断は、原判決挙示の証拠関係に照らし、正当として是認することができ、その過程に所論の違法はない。論旨は、原審の専権に属する証拠の取捨判断、事実の認定を非難するか、又は独自の見解に立って原判決を論

難するものにすぎず、採用することができない。

よって、裁判官全員一致の意見で、主文のとおり判決する。

最高裁判所第一小法廷

裁判長裁判官

井 嶋 一 友

裁判官

小 野 幹 雄

裁判官

遠 藤 光 男

裁判官

藤 井 正 雄

裁判官

大 出 峻 郎

上告代理人亀田徳一郎の上告理由

一、 原判決は判決結果に重大な影響を及ぼす法律（船舶の所有者等の責任の制限に関する法律（以下制限法という）三条）の解釈・適用の誤りがあり違法である。

1. 本件の争点は、原判決が引用する一審判決が指摘するように、第一に、本件上告人の被った損害は制限法第三条一項一号にいう、船舶の運行に「直接」関連して生じた損害といえるか、第二に、本件事故は制限法三条三項にいう被上告人の無謀な行為によって生じた事故ではないのか、第三に被上告人による損害賠償の制限の主張は、信義則に反するかという点にある（但し上告人は無謀行為の他「認識ある過失」も問題にしている）。原判決はその引用する一審判決と同様に、第一の点に

については、船舶の運行に直接関連して生ずる損害であると認め、第二の点については行為の無謀性を否定し、第三の点については信義則違反を否定する。

そこで以下これらの点を検討する。

2. 制限法三条一項一号について

(一) 本件は、「上告人は鹿児島県肝属郡根占町辺田一七二九番地先海浜においてヒラメの稚魚の養殖販売等を業としているものであるが、被上告人は平成三年一月二五日午後四時頃、その所有するマグロ漁船第一八克丸を操舵航行中、操舵を誤り、上告人飼養池沖で座礁し、重油を流失させ、風向、海流の関係で、この重油を右池に流入することとなり、そのため飼養中のヒラメ稚魚が全滅した」という事件である。

(二) 操舵運行——座礁——重油流失——池に流入——ヒラメ稚魚等の死滅、という機序において発生した事故であり、被上告人の操舵誤りの

過失に相当因果関係を有する損害の発生であるとは言いえども、制限法が規定する「運行に直接関連して」生じた事故とは言いえず、制限法を適用すべきケースではない。

原判決はその引用する一審判決同様、事故と原因との因果の連鎖が存在すれば、即「船舶の運行に直接関連して生ずる」損害であると認定する点で不当である。

3. 制限法三条三項について

(一) 被上告人の認識・行動

(1) 被上告人は、当日午前三時頃目覚めて水揚げの手伝いを同日午前六時頃までしていた。

被上告人は、同日午前七時頃から、被上告人の船から水揚げしたマグロの入札があり、現場に行き、正午過ぎまでマグロの鮮度等について市場事務所で話していた。

被上告人は、同日午後零時一五分頃、市場食堂でビールを飲み食事をした。

(2) 被上告人は、事故当日鹿児島港鹿児島市中央魚類市場岸壁を午後一時頃津久見市保戸島港に向けて出航した。

(3) 鹿児島港を出航して大隅半島の佐多岬を通過するまでは、被上告人が当直に立ち、その後機関長と当直交代の予定であった。

通常の航海当直は、機関長以外の乗組員で二時間交代で当直に立っていた。

(4) 同日午後一時二〇分頃神瀬灯標を左舷正横約〇・三マイルの位置で自動操舵を磁針路一六〇度に設定し、速力約九ノットで航走を開始した。

当時乗組員は被上告人を含め六名（通常は八名）であったが、被上告人以外はベッドで休んでいた。

(5) 被上告人は鹿児島港の水揚げには昭和五四年頃から来ており、鹿児島湾のことは熟知していたので、鹿児島港神瀬灯標沖から針路一六〇度で航走した場合知林島沖で変針せずそのまま航走して行くで大隅半島に乗り揚げる事は分かっていたので、知林島右舷正横付近で立目西方約〇・五マイルに変針する予定であった。

(6) 鹿児島湾内は、鹿児島港に出入港する船舶や、喜入日石基地に出入港する大型タンカー等の通航船舶が多く、これらの船舶が殆ど知林島正横で変針するため知林島東方沖合に船舶が集中することや、湾内は小型漁船の漁場ともなっているため漁労に従事している漁船が多いことは分かっていたので、鹿児島湾内を航行する時は充分に注意して航行しなければならぬことは認識していた。

被上告人は知林島北東、目測約一マイル沖合まで航行してきた事は覚えていたが、その後居眠りをして大隅半島に乗り揚げた。

(二) 被上告人の右認識・行動の評価

(1) 被上告人は、事故当日、午前三時に起きてから、就眠していない。

被上告人は当日昼食時にアルコールを摂取している。

被上告人が操舵して通航する海路は通航船舶が多く、特に注意して航行しなければならない区域であることは被上告人も同じコースを何度も通り永年の経験から充分認識していた。

鹿児島港神瀬灯標沖から針路一六〇度で航走した場合、知林島沖合で針路を変更しないと、大隅半島にぶつかることも被上告人は認識していた。

被上告人が居眠りをする直前は、知林島北東、目測約一マイルの沖合に到達しており、当初針路変更予定の知林島右舷正横付近に来ていた。

(2) 本件事故現場は、被上告人が針路変更しないとぶつかることを認識し

ていた大隅半島の一角であり、根占港及びその付近一帯にハマチ等の養殖や本件ヒラメ稚魚の養殖等が多くあり、本件のような事故があった場合は、オイルの流出等により、それら養殖漁場に影響し、損害が発生することは、容易に認識可能であった。

被上告人は、本件事故につながる居眠りをするまでも、何回か眠気におそわれていた。

(3) 右のとおり、被上告人は飲酒・過労により就労中居眠りをする充分な虞れがあり、且つ実際に何回か眠気におそわれており、しかも針路変更点を目前にしていたのであるから、かかる場合は眠気を覚ます現実的な措置をとるか交代要員を立たせる等の有効な手段をとるべきであった。

そして、なによりも、被上告人は午前三時から就眠していない過労状態での就労であるから、居眠りによる事故回避についてはより

慎重な注意義務・結果回避義務が課せられているところ、逆に眠気を促進するアルコールを摂取した上で、操舵している。

被上告人のとった行為は、原判決が認定するような、単に重大な過失に過ぎないものではなく、未必の故意、或いは故意に匹敵する無謀な行為と評価されるべきものである。

- (三) 無謀な行為にいう「無謀性」はわが国の伝統的な法律上の概念ではない。イギリスの道路交通法にいう「無謀」について、「運転者が、事故を起こしうる重大且つ明白な危険をもたらす運転方法に先立って、そのような危険が生じる可能性を考慮せず又は多少あってもこれを無視して運転をすることにある」としている（乙26号証七枚目一一八頁）。

- (1) 本件は被上告人が、操船従事中、居眠りをしたことによりひきおこした事故である。被上告人が居眠りをするについて、無謀な行為

乃至いわゆる「認識ある過失」があったとする点についてさらに以下のとおり述べる。もちろん、この居眠りは、独自にそれだけ取り出して無謀な行為乃至いわゆる「認識ある過失」というのではなく、被上告人の有責行為と併せて評価すべきものである。

(2) 事故当日、被上告人は、午後一時頃鹿児島市中央魚類市場岸壁を津久見市保戸島港に向けて出航した。

鹿児島港を出航して大隅半島の佐多岬を通過するまでは、被上告人が当直に立ち、その後、他の者と当直交代の予定であったが、次に誰と交代するかは決めていなかった（7・1・17被告本人調書6367・77）。

(3) 被上告人が、佐多岬を通過する時刻は、推定するところ午後五時乃至六時の頃である。というのは、本件座礁時間は午後四時一〇分ごろであり、佐多岬通過までは相当の距離がある。被上告人が方向

を転換しようと考えていたA点（末尾図面）から座礁地点まで約一時間（約五四分―右準備書面四項2）を要するところから推定して、さらに一時間乃至二時間を要すると考えられるから、佐多岬を通過する時刻が推定できる。

- (4) ところで、被上告人は、事故当日は午前三時から一睡もしていない（被告調書³⁰¹）し、前日は、わずかの仮眠しか取っていない（同²⁹⁵）。

被上告人が当日佐多岬通過予定時刻は午後五時乃至六時と推定できるところから、午前三時からおよそ一七時間乃至一八時間、疲労した体で操船の仕事を続けることになる。しかも、そのような仕事をするについて、他に、具体的に交代要員も準備せず補助員も立てていなかったのである。

右のような被上告人の状態では、疲労のあまり、居眠りをする可

能性が多分にあることは、通常人において認識しうるところであり、多数の船舶が行き交う、錦江湾内をそのような状況で一人で航行することは、そのこと自体、危険な行為である。

はたせるかな被上告人は疲労によって居眠りをし、現実には事故をひきおこしてしまった。かかる立場の被上告人の行為は、単に「うっかりミス」とか、原判決のいう重大な過失といったものではなく、他の事情と相俟って評価するときは、無謀な行為乃至いわゆる「認識ある過失」といわれるべきものである。

イギリスの道路交通法にいう「無謀」は、その無謀性を積極的に行爲についてだけ認めるのではなく、危険が生じる可能性を考慮せず又は多少あっても無視して、運転する前提の不作为乃至消極性に対して認めるのであって、このことをも考え併せると、本件上告人の行為の無謀性もまた認められてしかるべき場合である。

かかる被上告人に対して制限法を適用し、その損害の負担範囲を制限することは不当であり、法律の適用を誤る違法がある。

(四) 船長が同時に船舶所有者である（いわゆる同時船長）場合の責任

(1) 被上告人はいわゆる同時船長である。過失が船長の資格においてなされた行為については責任を制限できる。また、船長が船舶所有者として堪航能力保持義務に過失があった場合には責任制限がない（乙25号証三枚目50頁）。

(2) 船長の資格における行為は、操縦ミス等人的な面を指し、所有者としての堪航能力保持義務違反は救命ボートを備えぬなど、物的面を指す意味であろうが、本件では堪航能力保持義務に過失があった場合に該当する。

(3) 船舶の航行は、船舶という物的要素と、それを操縦する者という人的要素の結合結果可能となる。

堪航能力保持義務といった場合、第一に航行可能な物（機械道具）としての船舶があげられるが、第二に操船者としての人があげられ、いずれか一方が欠落しても堪航能力が保持されているとはいえない。

(4) 被上告人の場合、いわゆる同時船長であるにもかかわらず、すでに無謀行為乃至いわゆる「認識ある過失行為」について述べたように、堪航能力の一要素たる人的要素を備えずに航行した過失がある。即ち、被上告人は、過失なく航路を安全に航行する人的な備えなく航行した（疲労した船長による操船と、他の乗組員の睡眠）。

かかる場合は、船長としての過失のみが問われるのではなく、船舶所有者として堪航能力保持義務を怠った過失があったというべきであり、制限法の適用により責任制限はされるべきでない。

原判決はそれが引用する一審判決同様、「仮に被控訴人に制限法の

適用がある場合であっても、被控訴人が、右適用を理由に免責を主張することは、信義則上許されぬことであり（民法一条二項）、仮にまた、信義則上主張が許されるとする場合も、制限法の適用により、被控訴人が供託を命ぜられた金三二、六七〇、一七〇円の範囲（乙二号証）で、被控訴人は賠償責任を免れない。」とする上告人の主張を理由がないとするので以下に述べる。

1. 信義則上の問題について

(一) 仮に被上告人に、無謀行為乃至いわゆる「認識ある過失行為」がない場合であっても、被上告人に少なくとも原判決も認めるように重大な過失行為があったことは事実であり、そのことによって、被上告人はすでに刑事処罰を受けている（甲一号証）。

(二) 最高裁はいわゆる東京中郵便事件判決（昭和四一年一〇月二六日大法廷）において、「現行法上、契約上の債務の単なる不履行は、債務不

履行の問題として、これに契約の解除、損害賠償責任等の民事的法律効果が伴うにとどまり、刑事上の問題としてこれに刑罰が科せられないのが原則である。このことは、人権尊重の近代思想からも、刑事制裁は反社会性の強いもののみを対象とすべきであるとの刑事政策の理想からも、当然のことにはかならない。」と判示している。即ち、民事罰より、刑事罰の方がより厳しい適用条件が求められることを示唆する。ところが、本件ではその適用条件が厳しい刑事罰はすでに科せられた後に、民事的处理が求められている事例である。

(三) 上告人の被った被害の大きさは、請求の原因で主張したところであり、上告人は莫大な損害を被り、その上大きな債務（ヒラメ養殖施設建設費、運営費のために借金）を抱え、倒産状態にある。

(四) 上告人は、被上告人が平成四年に制限法適用申請をするより以前の平成三年四月一五日本件損害賠償請求訴訟を提起している。むしろ被

上告人は、上告人の請求額の大きさに驚き、これを一定限度負担で免れるために制限法適用申請をした実情がある。

云いかえれば制限法が適用され、制限法によって命ぜられる負担の限度で損害賠償義務を負うことは覚悟乃至認めていた。

(五) 被上告人は、船舶の損傷損害についても保険でまかない（被告調書70）、上告人を含め、他の債権者についてもこれまで一切賠償負担をしていない（同調書²⁶⁷）。即ち上告人は、本件事故によって、実質的損害を全然被っておらず、他の被害を及ぼしたのみの立場である。

(六) 被上告人は、制限法の適用がなされ、金三二、六七〇、一七〇円の供託が命ぜられ、これを供託したが、制限債権の届出期間である平成四年七月二四日までに届出た債権者が無く金銭負担をしていない。

もったも、上告人はそれ以前に裁判所に本件損害賠償訴訟を提起していた。

(七) 以上、被上告人の過失の重大性、上告人の被った損害の大きさ、被上告人がこれまで他に賠償をせず、自ら実質的損害を被っていないこと、及び制限法の命ずる範囲内の負担は覚悟していたこと等の当事者双方の利害を比較衡量する時は、被上告人において、制限法の適用があったことを抗弁として主張することは、少なくとも制限法が命ずる負担限度で信義則上許されないものである。

(八) 原判決は、その引用する一審判決に若干理由を付加するものの要は右の点について立ち入った検討もせず「原告は・・・同手続に債権を届け出ることが可能であったはずであるから、原告が届出を怠ったまま同手続が終結し、被告が損害賠償を免責されたとしても、それは、法の定めるところであって、被告の免責の主張が信義則に反するものではない。」との結論を述べるのみである。

(1) しかし上告人は、大分地方裁判所が行った責任制限手続の開始決

定に対して、それを不当として即時抗告をしており、この抗告裁判中に債権届出期間が過ぎたものであって、即時抗告する立場の上告人としてはむしろ債権の届出をしないことを論理的に一貫する立場であった。

(2) しかも上告人は、右抗告裁判の中で、すでに損害賠償の訴訟を提起している債権者（原告）であることを明示して争っており、形式的に債権の届出をしていないとはいえ、実質的に債権者（原告）であることを、責任制限手続の開始決定をした大分地方裁判所に届出をしていたのであるから、この点を見無視して手続を終了した右裁判所の手続そのものの不当性が問われるべきものであった。

(3) かかる関係にある上告人、被上告人間においての信義則適用について、単に「手続が終結」していることのみを理由とする原判決は法の適用（民法一条二項）を誤るものである。

2. 被上告人の量的、限定的賠償負担義務について

(一) 制限法の適用による船舶の所有者等の責任の制限は量的なものであって、質的なものでない。

つまり、制限法が適用されれば、この法律に基づく責任の量的制限外の責任を免れることはあっても、民事法の規定する故意・過失責任の一切から質的に自由であることまでも意味するものではない。

(二) 被上告人は、上告人が主に責任制限開始手続において債権届出に及んだが、届出期間経過を理由に却下され失権したから、請求は棄却されるべきことになると主張する。

しかし、制限法手続上の失権は、手続上便宜的な金銭の給付を享受できなくなったというにすぎず、例えば本訴において、被上告人の通常過失に基づく損害賠償請求権が肯定される場合は、少なくとも制限法上供託を命ぜられた金三二、六七〇、一七〇円の限度で、

被上告人の賠償責任が認められて然るべきである。

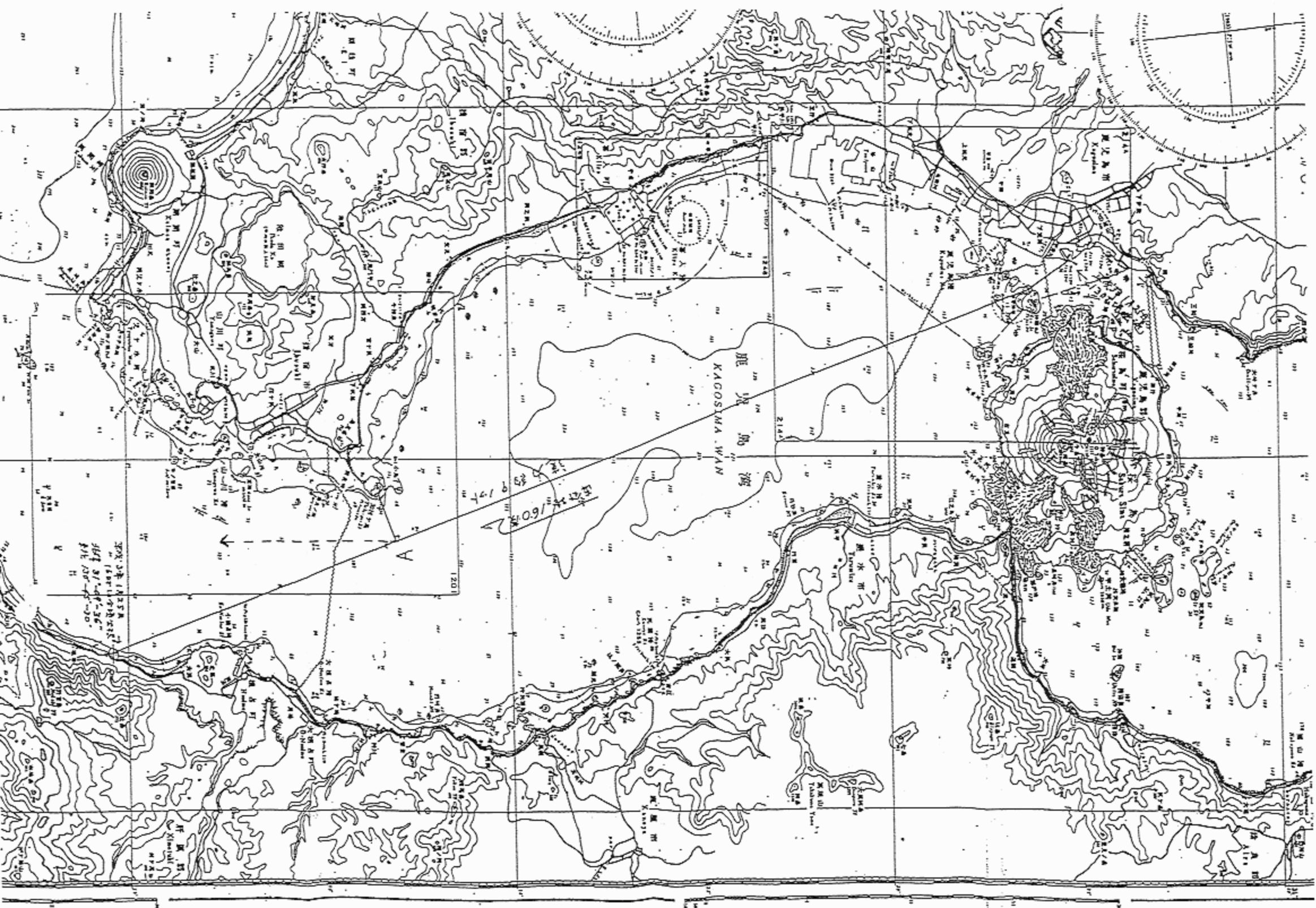
特に、本項1で述べた上告人・被上告人双方の利害を比較する場合、被上告人にその限度の負担を課することは、法の求める公正な立場からも妥当性を欠くものではない。

(三) 原判決はその引用する一審判決同様、右の点について「法律上の根拠はない」の一言で上告人の主張を否定するが、「法律上の根拠」の問題ではなく、法律（制限法）の立法趣旨を考慮した解釈の問題である。この点でも原判決は法律の解釈適用を誤っている。

なお、信義則違反の点については後に補充書を提出する。

三、
以上のとおり原判決は違法であって破棄を免れないものである。

以
上



右は正本である。

平成拾年 貳月拾貳日

平成 年 月 日

最高裁判所第一小法廷

裁判所書記官

福嶋 聡 禮