

判例研究

浜松市天竜川川下り船転覆死亡事件 (東京高判平成 29・9・20)

古川伸彦

東京高等裁判所平成 29 年 9 月 20 日第 8 刑事部判決(確定)¹⁾

(平成 29 年(う)第 344 号、業務上過失致死被告事件)

裁判所ウェブサイト<http://www.courts.go.jp/app/files/hanrei_jp/097/087097_hanrei.pdf>

(本稿中、判文の引用は、上記 PDF ファイルの頁数による。)

第 1 審判決：静岡地判平成 29・1・16 (LEX/DB 25545258)

【事件の概要】

1 本判決は、平成 23 年 8 月 17 日、静岡県浜松市で、天竜川を下流に向けて航行中の旅客船第十一天竜丸(以下「本船」という。)が、同市天竜区二俣の同川の左岸(下流に向かって左側を指す。なお「右岸」は反対側を指す。以下同じ。)の岩場に乗り揚げた後に転覆し、その結果、同船の乗客 4 名と船頭 1 名が死亡した事故(以下「本件事故」という。)について²⁾、業務上過失致死罪で起訴され、第 1 審で有罪が言い渡された 3 名のうちの、控訴した 1 名に対して無罪を言い渡したものである。検察官は上告せず、確定した。

本船は、A 社が行う舟下り事業において運航されたものであるが、警察

-
- 1) 先行評釈として、前田雅英・WLJ 判例コラム 119 号(2017WLJCC027)参照。
 - 2) 本件事故は、5 名の溺死にくわえて、乗客 5 名の負傷も招いた。捜査段階では業務上過失致死傷被疑事件であったが、検察官は業務上過失致死罪で起訴した。その理由は明らかではない。負傷に関する情報は、運輸安全委員会による平成 24 年 12 月 21 日付け船舶事故調査報告書(国土交通省・運輸安全委員会ウェブサイト<http://www.mlit.go.jp/jtsb/ship/bunkatsu/MA2012-12-3_2011tk0026-1.pdf>)2.2.2「死亡及び負傷状況」(2)(15 頁)から得ることができる。軽傷の者もいるが、鼓膜穿孔等の傷害を負った者もいるようである。

による捜査の結果、本件事故当時の A 社の代表取締役社長であった者（以下「社長」という。）、営業課長であった B、船頭主任であった者（本判決で無罪が言い渡された者。以下「船頭主任」という。）、本船の艙乗り船頭であった C、舳乗り船頭であった D の 5 名を業務上過失致死傷罪の被疑者として、事件が検察官に送致された³⁾。その後、検察官は、嫌疑不十分と判断した社長と本件事故で死亡した C を除く 3 名を、業務上過失致死罪で起訴した⁴⁾。

2 (1) 第 1 審では、船頭主任のみが業務上過失致死罪の成否を争った⁵⁾。B と D については検察官の主張どおりの犯罪事実が認定されたものと思われるが、両者の過失の要点は、A 社の舟下り事業の航路上、本件事故が発生した E 流域では、噴流等の影響で旅客船の舳先が強く振られて高難度の危険回避措置が必要になる事態が起りうることが予見できたのに、B は A 社の舟下り事業に関する安全統括管理者兼運航管理者として必要な訓練等を実施しなかったこと、D は C に対して適切な助言等をせず操船を任せたことにある⁶⁾。

他方、船頭主任については、弁護人の主張に応じ、①可能的予見の対象となるべき本件事故発生に至る因果経過の立証に不備があるのでは？、②可能的予見の対象となるべき因果経過の立証が十分だとしても、船頭主任には予見可能性が認められないのでは？、③船頭主任といっても単なる「現場の船頭のリーダー」であって他の船頭らを管理する立場になく、前任者から引き継いだ訓練等の実施を超えて A 社の舟下り事業に関する安全管理体制を構築・改善する義務はないのでは？という点が、検討の俎上に載せられた⁷⁾。

(2) 第 1 審判決は、その前提として、A 社の舟下り事業の概要と、本件事故現場付近の状況等の（争いのない）事実関係を説示する⁸⁾。まず、A 社の舟下り事業の船頭として契約した者らは、同社の船頭養成講座を受け

3) 朝日新聞平成 26 年 2 月 25 日朝刊 29 頁（静岡）参照。

4) 朝日新聞平成 27 年 3 月 31 日朝刊 29 頁（静岡）参照。

5) 朝日新聞平成 28 年 9 月 22 日朝刊 25 頁（静岡）、同年 11 月 1 日朝刊 25 頁（静岡）参照。

6) 第 1 審判決の理由中「罪となるべき事実」。

7) 第 1 審判決の理由中「事実認定の補足説明」第 1 「争点」。

8) 第 1 審判決の理由中「事実認定の補足説明」第 2 「事案の概要（前提となる事実関係）」。

て舳乗り船頭となり、ある程度の経験と訓練を積んだ後、船頭主任の考えとBの判断で艫乗り船頭となることが認められ、川下り船は、原則として艫乗り船頭が（船外機を使わずに）櫂を漕いで操船する方法で運航されていた。また、E流域は、船頭らの間で噴流等の影響に注意すべき箇所として認識されていた。

E流域についてより詳しくいうと、下流に向かって右側に湾曲している箇所、川の全幅にわたって時計回りの渦のような流れが形成されており、下流側では噴流が発生していた。この噴流や渦の影響で船の舳先が左右に振られることがあるが、川幅が狭いうえに左岸が岩壁になっているため、ほとんどの船頭は、船を、渦の中心かやや右側を（船外機を起動して）通過させていた。渦の左側を（櫂を使って返し波を利用しながら）通過させる高度の技術を持っていたのは、船頭主任を含む少数のベテラン船頭だけであった。

さらに、E流域では、平成22年ころ、Fが艫乗り船頭、Dが舳乗り船頭を務めて「乗客約15名を乗せてE流域を操船中、船外機を使用して渦の中心のやや右側を通過しようとした際、旅客船の舳先が右に振られるなどして旅客船が約180度転回したことがあり、その際、船外機をかけて上流に数m遡って噴流に沿って右転回して舳先を下流に戻し、左岸岩壁付近を通過したことがあった」。この事例は、第1審判決では「Fの経験」と呼ばれているが、後に見るとおり、転回の経緯が争われ、控訴審判決にも影響する。

航路上にこのような難所があることに対し、船頭らはどのような訓練を積んでいたかということ、基本的には「自主性に委ねられて」いたが、船頭主任は、「櫂の漕ぎ方やコース取り、操船の技術を要する箇所での部分訓練を行って」おり、その一環として、E流域の上記2種類の通過方法の訓練を行ったうえで難度の低い右側通過を推奨していた。ただし、舳先が振られた場合の対処については、右側通過の訓練の際に船頭主任が（舳乗りとして）櫂を用いて立て直して見せただけで、転回を想定した訓練等はされなかった。

(3) 如上の説示に続いて第1審判決は、「本件過失の前提として、本件事故発生の予見可能性が必要である」ことから、まず、その対象となるべ

き事実は何か、それが立証されているかを検討する⁹⁾。検察官が可能的予見の対象として主張したのは、E流域で本船の舳先が右に振られたのにCもDも適切な措置をとらず、ついに約180度右転回して舳先が上流を向き、Cが本船を遡上・右転回させて下流に向け直そうとして船外機の出力を上げ、しかし推進力が足らずに左岸方向に斜航し、岩壁に衝突・転覆したという事実である。

それに対し、弁護人の反論の主眼は、もし本当に船頭らが何もしなかったら約180度転回するという事態は生じえず、それが生じたのはCの何らかの作為が介在したせいだとして考えられないところ、はたしてCが何をしてそうになったのかが証明されていないという点と、船が左岸方向に向かった経緯を解明する上で、Cがどのような操船を意図していたかという重要な事実が証明されていないという点にある。要は、約180度の右転回、左岸方向への斜航という非常事態が、どうして起きてしまったのかという話である。

この点について、第1審判決は、証拠上、本船はE流域で噴流等の影響によって舳先が右に振られて約90度転回し、さらに右岸側の反流が加わって約180度右転回し、その際、Dは竿や櫂を使って転回を止めるような操船をせず、CがDにそれを指示することもなかった；本船が約180度右転回した直後、DがCに「やり直そうか」と言ったのを受けて、Cは本船を遡上させようとして船外機の出力を上げたが、推進力が足らずに左岸方向に斜航した；左岸の岩壁に衝突・転覆した、という事実が推認できると判じた。

すなわち、弁護人の反論中、船頭らが「適切な措置をとらなかった」のなら本船は噴流の影響だけで約180度右転回したことになるが、それは物理的に不可能だという主張については、噴流「等」の力が加われば可能だとして退けられている¹⁰⁾。また、Cの操船の意図については、遡上して「右転回」させようとしたという検察官の主張には無理があるが、Cが強引に

9) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第3「予見可能性の対象（争点①）について」。

10) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第3.5「弁護人の主張①について」（「そもそも検察官は、噴流のみの影響で舳先が約180度転回するとは主張していない。また、渦等の旋回力の強さは、その日の天候や水量等の自然条件によって異なるし、舳先の振られやすさは、渦等の旋回力の強さのほか、旅客船の速力や噴流を通過する位置といった操船の状況、乗客数や乗客の着席位置等によっても影響されるものである。そうすると、弁護人の指摘する諸事情は、いずれも船頭の作為的な操船の可能性をうかがわせる根拠となるようなものとは認められない。」）。ただし、この認定の問題点については後述註28)、註40)。

遡上させようとして推進力が水流と拮抗し、操船不能に陥って左岸方向に斜航したという事実が認定できる以上、因果経過の証明は十分だと述べられている¹¹⁾。

(4) しかして第1審判決は、船頭主任に「上記で認定した本件事故発生に至る因果経過の基本的部分の予見可能性が認められるか」の検討に進む¹²⁾。当事者の主張の重要な対立点は、因果経過の構成要素のうちの、まず、本船がE流域で180度右転回することの予見に関して¹³⁾、①そもそも前記「Fの経験」が船頭の作為なく180度右転回した事例だったのか？、②E流域の噴流はそれほど強かったのか？、③船頭主任は前記「Fの経験」を知っておくべきだったのか？、④船頭主任はCとDの操船を信頼してよかったのか？である。

とりわけ①については、Fが、捜査段階では、舳先が右岸に乗ったのでDが竿をつき、180度転回して舳先が上流を向いたと供述したのに、公判では、噴流の勢いで180度転回したと供述したため、転回の経緯に不明瞭さが生じた。結局、第1審判決は、Dの、180度転回した後に竿をついた旨の公判供述も踏まえ、Fの公判供述を信用できると見て、前記「Fの経験」が「噴流の勢いで操船がままならず、凶らずも旅客船の舳先が右に振られるなどして旅客船が約180度右転回した」ケースだと認め¹⁴⁾、②も肯定できるとした¹⁵⁾。

11) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第3.6「弁護人の主張②について」（「検察官や弁護人の主張するようにCが上流に遡った後右転回させようとしていたことまでの具体的な操船方法の立証は必要でなく、……船頭らが本船を方向転換させるため上流方向に遡らせるなどしようとし、その際、上流からの流れと船外機の推進力が拮抗して遡上できず、左岸方向に斜航したという程度の立証で足りるといえる。）。ただし、この認定の問題点については後述註31)。

12) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第4「被告人〔船頭主任〕における結果の予見可能性（争点②）について」。

13) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第4.1「旅客船がE流域を通過する際、180度右転回することの予見可能性」。

14) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第4.1.(3)「弁護人の主張①ないし③について」。ただし、この認定の問題点については後述註29)。

15) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第4.1.(3)「弁護人の主張①ないし③について」第10段落（「船頭の中には、舳先が振られた際に舳乗りが何もしなければ、そのまま180度転回してしまうかもしれないと認識していた者もいる……のであって、上記のようなFの経験や渦を通過しながらのブイを投入した状況に関する見分結果……を併せてみれば、Eの噴流の強さは船の舳先を180度転回させることが客観的に可能な程度のものであったと認められる。）。ただし、この認定の問題点については後述註30)。

もっとも、③については、次に見る、作為義務の問題とも関わるが、船頭主任が「ヒヤリハット情報収集義務」を負っていたとはいえ、「当然に認識し得たものと評価することはできない」¹⁶⁾。とはいえ、船頭主任は、②で肯定したような噴流の強さを認識できなかったはずはなく、先に見た、転回を想定した訓練等がされなかった事実も、当然に認識していた¹⁷⁾。それゆえ、CとDの操船技術がいかに高くても、転回に対して即時の適切な措置をとれない事態は十分に予見可能であり、④の信頼は否定されるべきだとされた¹⁸⁾。

くわえて、因果経過の構成要素のうちの、180度右転回後に船頭が遡上を試み、推進力が足らずに左岸方向へ進んでしまうことの予見に関して¹⁹⁾、弁護人はひっきょう船頭らの操船方法がおよそ異常だったと主張したが、180度転回した場合の対処が「各船頭の判断に委ねられていた状態」下ではたとえば最悪でも右岸への座礁を目指すといった判断を期待することはできず、船外機の力を頼んで遡上を強行しようとする事態も予見可能だったとされた。こうして、「因果経過の基本的部分」の予見可能性が肯定された。

(5) では、船頭主任は、如上の可能的予見に基づき、何をすべきだったか。第1審判決は、これを「注意義務の内容」と題して論じているが²⁰⁾、船頭主任が何かをして本件事故を起こした刑責が問われているのではなく、何もしなかったせいで起きてしまったのではないかという不作為犯の刑責が問われているのだから、理論的には作為義務の問題である。弁護人は、先に見たとおり、船頭主任には、前任者から引き継いだ訓練等の実施を超えてA社の舟下り事業に関する安全管理体制を構築・改善すべき義務はないと主張した。

16) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第4.1.(3)「弁護人の主張①ないし③について」第11段落。

17) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第4.1.(4)「被告人〔船頭主任〕の上記因果経過についての予見可能性」。

18) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第4.1.(5)「弁護人の主張④について」。

19) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第4.2「旅客船がE流域で180度右転回した場合、船頭が旅客船を上流に遡らせ、上流からの水流と船外機の推進力が拮抗して遡上できず、左岸方向へ進むことの予見可能性」。

20) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第5「被告人〔船頭主任〕の地位(争点③)と注意義務の内容」。

そこで重要となるのは、A社の安全マネジメント態勢における²¹⁾、船頭主任の具体的な地位と権限である。船頭主任は、A社の舟下り事業に関する運航管理補助者で（も）あったが、その地位の意味するところが問題である。第1審判決は、実際にどのような職務を行っていたかを検討し、船頭主任が、固定給を得ながら船頭の配乗計画（舳乗り・艫乗りの組合せ）を決めたり船頭の任用に関して意見を述べたりした事実、また、船頭の養成や指導・訓練に携わったり運航の現場で指示・助言を与えたりした事実を摘示している²²⁾。

こうした職務の実態から、第1審判決は、船頭主任が「船頭全体の運航管理や現場における操船訓練を始めとする運航の安全に関する責任者たる立場にあり、船頭に対する実質的な監督権限を有していたといえる」と判じた。要は「運航現場の責任者」であり、「船頭に対し、適切な操船や状況判断等により安全な運航を確保するための指導・訓練を自ら実施する義務を負っていた」²³⁾。さらに、船頭主任は、運航管理者Bの補助者として、Bに船頭経験がないことも併せ考えれば、Bに対する進言義務も負っていたとされた²⁴⁾。

なお、検察官は、前記「Fの経験」の可能的認識を念頭に、船頭主任自らが「ヒヤリハット情報収集体制」を構築すべき義務や、それをBに進言すべき義務もあったはずだと主張したが、第1審判決は、Bと船頭主任の間で口頭での情報伝達に不備はなく、Bが情報収集について問題意識を持っていなかったことを挙げて、そこまでは認められないとした²⁵⁾。さしずめ、情報収集の不足はともかく、訓練実施・安全確保の不備は明らかで

21) A社は、平成18年に導入された運輸安全マネジメント制度（運輸の安全性の向上のための鉄道事業法等の一部を改正する法律〔運輸安全一括法〕：平18法19）に基づいて安全管理規程を作成し、中部運輸局に届け出ていた。同規程は、同社が構築した安全マネジメント態勢を記載すべきものである。より詳細な情報は、前掲註2）船舶事故調査報告書2.11「本件会社の安全管理」（37-52頁）から得ることができる。

22) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第5.2「安全管理規程と被告人〔船頭主任〕らの地位」、第5.3「被告人〔船頭主任〕の職務の具体的内容」。

23) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第5.4「被告人〔船頭主任〕の具体的地位」第1段落。

24) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第5.4「被告人〔船頭主任〕の具体的地位」第2段落。

25) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第5.4「被告人〔船頭主任〕の具体的地位」第3段落。

あり、そこだけは前任者と同じことをやっているだけでは許されないという趣旨であろう。

3 以上の判断を経て、第1審は、BとDのみならず、船頭主任についても、業務上過失致死罪の成立を認め、有罪を言い渡した²⁶⁾。これに対し、船頭主任は、事実誤認を理由として控訴した。弁護人は、船頭主任には、船頭らに対して必要な指導・訓練を実施すべき義務も、A社の舟下り事業に関して安全な運航を確保すべき義務もなかったし、本件事故についての予見可能性もなかったと主張した。報道によると、控訴審は、平成29年7月12日、第1回公判期日を迎え、即日結審した²⁷⁾。同年9月20日、判決宣告が行われた。

【判旨】

破棄自判。無罪（確定）。

1 本件事故の発生プロセスについていわく、「噴流等の水流の影響に本件艦乗り船頭〔C〕の人為的な操船の影響も加わって本船が180度転回した可能性が高いと考えるほかな」く、その後、「本件艦乗り船頭において、船首が上流方向のやや左岸側を向いていたのに、流れの緩い右岸側でこれを修正しないままに出力を上げて航行するという操船をし、水流の影響により船首がさらに左岸側を向いたのに適時に方向の修正をしなかったか、または、船首を上流に向けた状態で船外機の出力を落とさないまま、舵を右に切るなどして船首を河川中央方向に向けるという操船をし、もしくはこれに近い何らかの操船を行い、流れの速い中央部から左岸側に向かって進行し、左舷側に加わる水圧などの影響で舵により進行方向を左側に変えることができないまま左岸側の岩場に衝突したことがうかがわれる」が、「更に詳しく認定することは困難である。」（13-14頁）

2 作為義務（結果回避義務）についていわく、「被告人において、①Bに対し、E流域において噴流等の影響により旅客船が転回しないようにす

26) 量刑は、Bと船頭主任については禁錮2年6月、Dについては禁錮3年（いずれも執行猶予4年）であった。なお、第1審判決の理由中「量刑の理由」には、船頭主任に関する記述（だけ）が見当たらない。

27) 朝日新聞平成29年7月13日朝刊29頁（静岡）参照。

るため、舳乗り船頭と艫乗り船頭が協力して舳先が転回しないようにするための訓練を実施させるとともに、噴流等の影響により旅客船が転回した際の危険回避方法を決定した上で、船頭らにその危険回避方法の訓練を実施させる措置を講ずることを進言する義務があったとはいえないし、②自らがこれらの訓練を実施するなどの措置を講じ、旅客船が噴流等の影響により転回した際に乗客らの生命・身体の安全を確保して死傷者の発生を未然に防止すべき義務があったともいうことができない。」（26頁）

3 予見可能性についていわく、「本件において、本件艫乗り船頭がどのような操船を行ったのか、なぜ、川を横断するような形で斜航することになったのか明らかでない部分があり、この中には特殊な因果経過が存在することもないわけではない。しかし、本件事故の予見可能性を検討するに当たっては、その特殊な経過は捨象して、要するに、通過するのに一定の注意を要するE流域において、噴流等の影響によって旅客船の舳先が振られ、安全に操船することが困難な状態になったために転覆や座礁などの事故を起こすことについての現実的な危険性を認識し得たといえるかを問題にするのが相当である」が、「これまで転覆事故が発生したことはなく、また、転覆の危険を感じるほどに旅客船が大きく振られる事態が生じたのも、せいぜい平成22年の事例〔第1審判決にいう『Fの経験』〕以外にはない。加えて、仮に、舳先が振られたとしても、これを立て直す訓練をしていたというのであるから、実質的に船長としての立場にある艫乗り船頭の指示等に基づき、技術力のある2人の船頭がそれぞれ適切に操船することによって、船が大きく転回するような事態を阻止することが十分に期待できたものといえる。以上からすると、被告人において、本件事故当時、上記のような転覆等についての現実的な危険性を認識し得たとは考え難い。」（26-27頁）

4 「以上のとおり、事実誤認の論旨には理由があるから、刑訴法397条1項、382条により原判決を破棄し、同法400条ただし書により当裁判所において更に判決する」こととしていわく、もはや「被告人に過失があったことを認めるに足る証拠はな」いから、刑訴法336条（被告事件について犯罪の証明がないとき）により無罪の言渡しをする。（29頁）

【評釈】

1 本件は、すでに述べたとおり、船頭主任に過失不作為犯の刑責を問えるかどうか争われたものである。(業務上)過失致死罪の場合、当然ながら、人が死亡したことを前提に、その死亡結果がどうやって生じたのかという機序の解明を踏まえて、それはどのような危険が放置されて現実化した出来事なのかを論定し、被告人はその危険を認識できたのに見落としたのか(過失)を判断し、被告人はその危険を解消する作為に出るべきだったのに放置したのか(不作為)を判断するというのが、基本的な検討の道筋となる。

本判決は、第1審の、被告人の予見可能性(過失)を肯定した判断も、被告人の結果回避義務違反(不作為)を肯定した判断も、いずれも「論理則、経験則等に照らして明らかに不合理である」と結論付けた(20頁)。その理由付けを後者についての誹議から述べてゆくのはやや不自然であるが、その点は措いても、前者について予見可能性を否定すべきだと断じたのは蛇足である。船頭主任には認識できなかった危険がBなら認識できたとは考えがたく、Bは冤罪だったことが含意される。そこまで言う必要があったのか。

2 本判決のアグレッシブさの根は、第1審判決による本件事故の発生機序の認定が不十分だとする見立てにあるものと思われる。第1審判決は、先に見たとおり、弁護人の、とくに本船がE流域で約180度右転回し、転回後に左岸方向に斜航した経緯につき、検察官が立証を果たせていない旨の主張を、①本船は噴流等の影響によって約180度右転回し、②Cが船外機の出力を上げて遡上を試みたが推進力が不足して左岸方向に斜航し、③左岸の岩場に衝突、転覆したという事実を推認できるから不足はないとして退けた。

しかし、本判決は、本船が噴流等の水流の影響のみによって約180度転回したことの証明も、平成22年の事例(「Fの経験」)がそうした(人為的な操船の影響が加わらずに約180度転回した)ケースだったことの証明も、それが可能な程度にE流域の噴流等が強かったことの証明もなく、①の認定には無理があると見た(11-13頁)。②③の認定も、Cが何をして船が左岸に斜航してゆく事態に至ったのかが解明されない点に、なお不備

があると見た（14頁）。前記**判旨1**の主眼は、これらの問題を強調するところにある。

判例評釈として事実認定の是非を軽々に云々すべきではないが、本判決の説示には頷ける面がある。第1審判決が、船先が右に振られてから約180度転回するまで船頭らが転回を止めるような操船をせず、成すがままだったと認定した根拠は不明である²⁸⁾。「Fの経験」につき、Fのやや曖昧な公判供述を信用し、ヨリ明瞭な捜査段階の供述との矛盾に目を瞑った理由も解せない²⁹⁾。パイを投入しただけの実験結果の説得力も疑わしい³⁰⁾。水流に勝てずに左岸方向に斜航したという認定も、船頭らの行動を等閑視した嫌いがある³¹⁾。

さりとて、重要なのは、あらゆる経緯が解明されたかどうかではなく、過失犯の成否を検討するために必要な前提事実が証明されたかどうかである。これは、第1審判決のように「因果経過の基本的部分」と呼ぶかどうかはともかく、可能的認識の対象となるべき危険を特定し、作為義務の有無を判断するという筋道が立つかどうかの問題である。その観点からする

28) 検察官が第1審で立証しようとしたのが、「本船の船先が右方へ約180度転回したのは、本件艦乗り船頭の操船ミスの影響もあるが、噴流等の河川の影響もあったということ」だとすると（11頁）、噴流「等」が（船頭の操船は含まず）水流しか指さないと見たのは、第1審の専断だとの誹りを免れないように思う。

29) F自身、第1審の公判では、平成22年の経験につき、捜査段階の供述と同様の経緯、つまり、噴流に押されて約90度右転回し、船乗り船頭Dが竿を差した後、自分も竿を差したが、コントロールができず船先が上流を向いたものだったとも供述しており（12頁）、第1審があえてそれを無視して「図らずも旅客船の船先が右に振られるなどして旅客船が約180度右転回した」と認定する理由はなかったように思われる。

30) 本判決の、「同実験は、直径約30cm、重さ約1.4kg、球形のパイに重さ約4.5kgのコンクリートブロック片をくくりつけて流し、その結果、噴流や反流の影響を受けて上流方向に流れていくことが確認できたというものにとどまり、本件舟下り事業で使用されている旅客船（本件当時は23名が乗船）は、この実験に用いたパイよりも圧倒的に重く、形状も著しく異なっている上、船外機を使用して噴流付近を通過するのであるから、噴流や反流から受ける影響の程度も当然異なってくるのであって、この実験結果に基づいて、パイと同様の事象が旅客船に生じるとのことではできない」（13頁）という指摘は至当である。

31) 本判決が、転回後は操船不能となって斜航したというだけの認定に満足せず、ことにCの行為を重大視した所以は、「本件事故後の実況見分において、船首を上流に向けた状態で左岸に近づけると、船先が急流に押されて船先が右に向き始め、船が急流に押されて左岸に近づいていき、左岸に衝突しそうになったこと、乗客の供述からは、船外機の出力を落とすことなく岩壁に向かって進んでいったと認められること、その際Dが『何やってんだ、そうじゃない』、『逆だ、逆だ』などと怒鳴っていたこと」にある（13頁）。

と、船頭らが何もしなかったのか何か不適切な操船をしたのかの違いは、本判決がこだわるほど有意なものかどうか。この点が、本判決の評価に関わってくる。

3 (1) 如上の本件事故状況等に関する検討に続き、本判決がまず取り上げたのは、第1審判決による作為義務（結果回避義務）の判断である。いかなる可能的認識に基づいていかなる危険の防止についての作為義務を問うのかを論定せずいきなり作為義務の有無を検討するというのは奇異にも映るが、判文の順序に従って評釈を進める。第1審判決は、先に見たとおり、船頭主任が、その実際の職務の内容に照らし、船頭らに対する必要な指導・訓練の実施や、安全な運航の確保について、責任を負うべき立場にあったと認めた。

組織体を構成する自然人の作為義務の判断にとって決定的なのは、その者の地位や役職それ自体ではなく、その者が具体的にどのような業務を行っていたのかという実態如何である。これは、ホテル・デパート等の大規模火災事件を典型として³²⁾、つとに判例上確立した思考方法である³³⁾。第1審判決が、船頭主任の「具体的な地位」や「実質的な権限」を判断の基礎としたのも、その趣旨だと解される。しかしていわく、船頭主任は、「運

32) とくに重要なのは、①川治プリンスホテル事件（最決平成2・11・16刑集44巻8号744頁）、②千日デパート事件（最決平成2・11・29刑集44巻8号871頁）、③大洋デパート事件（最判平成3・11・14刑集45巻8号221頁）である。①では、「常時同ホテルにおいて執務し、直接従業員を指揮監督して日常の業務を行うとともに、同ホテルの建物の維持管理はもちろん、新築、増改築を実行し、これらの業務と関連して防火防災管理の業務も行っていた」ホテル経営者だからこそ積極に判断されたのであり、それに対してホテル支配人の刑事責任が問われなかったのは「被告人から防火管理に関する権限を委譲されなかった」からだろうと指摘されている（吉本徹也・最判解刑（平2）227頁註7）。②でも、防火管理上の業務執行が「組織上、誰に委譲され、分担されているか」こそ検討対象であり、消防法上の管理権原者・防火管理者は「最終的に注意義務を履行すべき立場にある者とされることが多い」というだけのことである（原田國男・最判解刑（平2）256頁）。③では、取締役・火元責任者・防火管理者の名目があっても、防火管理業務上の具体的権限が伴わなければ消極に判断されるべきことが示されている（同判決についての管見は、簡短ながら拙稿・高橋則夫＝十河太郎編『新・判例ハンドブック刑法総論』（日本評論社、2016）80頁）。

33) そうした視座は、近時も、薬害エイズ事件厚生省ルート（最決平成20・3・3刑集62巻4号578頁）、三菱重工製トラック車輪脱落事件（最決平成24・2・8刑集66巻4号200頁）、明石砂浜陥没事件第2次上告審（最決平成26・7・22刑集68巻6号775頁）から読み取れる（それぞれについての管見は、拙稿「過失犯」松原芳博編『刑法の判例・総論』（成文堂、2011）138頁以下、拙稿「いわゆる製造物責任事案における過失不作為犯の認定について」研修803号（2015）3頁以下、拙稿・刑ジャ43号（2015）133頁以下）。

航現場の責任者」であり、かつ船頭経験のない運航管理者 B を補佐する立場にあった。

(2) この当否もまたひっきょう事実認定の問題ではあるが、本判決の説示はかなり筋が通っているように思われる。第 1 審が目をつけたのは、本判決も述べるとおり、船頭主任が、平成 18 年 4 月にヒラ船頭から船頭主任兼運航補助者となった際に、A 社と業務委託契約を結び直したという事情と、「船頭の配乗計画を作成して乗船の組合せ等を決定していたこと、船頭の任用についても実質的に一定の権限を有していたこと、船頭らに対して操船や運航の安全に関する指導訓練を引き受けていたことなど」であった (21-22 頁)。

上記事実の存在については、本判決も否定しない。しかし、だからといって実質的な監督権限があったとか B を補佐する責任があったとかの結論に飛び付くのは、いかにも皮相的であろう。まず、「昇任」時の業務委託契約についていえば、歩合制から月給制になった点を除き、受託業務は「全く同一」だったと指摘されている (21 頁)。A 社の船頭養成講座の講師を頼まれたり、A 社と他の船頭らとの橋渡し役を果たしたりするようになったというだけでは、主任としてヒラ船頭を監督する立場だと認めるには足りない³⁴⁾。

また、船頭の任用等について意見を述べるとか船頭らに対して操船方法を教えるとかいったことも、ベテラン船頭として必然的に行われるべき性質の事柄であって、船頭主任の実質的な権限を意味するとはいえない。配乗計画にしても、船頭らが当日に話し合って臨機応変に処理しており、船頭主任が管理していたと断ずるのは大げさである³⁵⁾。本判決の説くとおり、職務の実態に鑑みれば、船頭主任という肩書きは形だけで、結局、「先輩

34) 「船頭主任となって変わったことと言えば、固定給へと変わり、休日が B から指定されるようになったくらいで、本件会社から船頭主任としての指示を受けたり、船頭主任の役割を聞いたことはなく、前任者からも引き継ぎはなかった」旨の供述を信じるなら (21 頁)、むしろ名ばかりの主任と見るべきだろう。

35) 現に本船は「当初艙乗り船頭として予定されていた D が、本件事故当日、背中の痛みを訴えて艙乗り船頭を希望したので、出勤した船頭同士の話し合いで、予定されていた艙乗り・艙乗りの組合せを変更」して運航されたものであって、「それまでも乗船当日になってから船頭同士の話し合いで組合せを変更することがあった」(7-8 頁)。これらの事実は、第 1 審判決の理由中「事実認定の補足説明」第 3.2 「本件事故発生に至る経過等」(2) でも認められていた。船頭主任が采配を振っていたような物言いは適切ではない。

の船頭あるいは船頭の取りまとめ役」の域を出ないのではないかと思われる（22頁）。

さらに、運航管理補助者という地位も、第1審判決は過大に評価した憾みがある。運航管理補助者とは、A社の安全管理規程上、運航管理者（B）を補佐する者であるが³⁶⁾、A社勤務のそれと乗船場勤務のそれがあり³⁷⁾、船頭主任が就いていたのは后者である。その職務は、要は、客が安全に乗り降りできるように配慮したり、客に遵守事項等を周知したりするものである³⁸⁾。検察官の主張した「安全管理に関して責任を負うべき立場」というにはあまりに「末端」であり（25頁）、安全管理に関してBに口出しできる立場ではない。

4（1） こうして前記判旨2は、第1審の判断に反して、船頭主任が、船頭らに対して必要な訓練を実施したり、その実施をBに対して進言したりする義務を負うべき地位にあったとは認められないと結論付けた。それは、もはや破棄自判して無罪を言い渡すための十分条件が備わったことを意味する。第1審の、船頭主任の予見可能性（過失）を肯定する判断についてどう評価しようとも、過失不作為犯が成立する余地はないからである。それでもなお本判決は、予見可能性を肯定したのも誤りだという。それが前記判旨3である。

本判決の説示のロジックは、やや釈然としない部分がある。本判決は、先に見たとおり、E流域の噴流等の水流の影響のみによって船が約180度転回するような事態は起こらないはずだと考えて、船頭ら、就中Cの操船の影響が未解明だった点を問題視した。これが検討の基点になっている

36) 運航管理者の職務・権限についてはA社の安全管理規程18条が定めており（5頁）、「船長の職務権限に属する事項以外の船舶の運航の管理に関する統括責任者」とされていた（24頁）。

37) 運航管理補助者の職務についてはA社の安全管理規程19条が定めており、前者の「A社に勤務する運航管理補助者」は「A社の管理部門に属する者として運航管理者の職務を代行することもあるとされていた」（24頁）、実際には選任されていなかった（23頁）。

38) A社の安全管理規程19条は、その2項で「乗船場に勤務する運航管理補助者」の職務について定めており（5頁）、「乗船場の管理する区域内にある船舶の運航の管理に関して、運航管理者を補佐するとともに運航管理者の指揮を受けて、①陸上における危険物その他旅客の安全を害するおそれのある物品の取扱いに関する作業の実施、②陸上における旅客の乗下船及び船舶の離着岸の際における作業の実施、③陸上施設の点検及び整備、④乗船待ちの旅客に対する遵守事項等の周知を実施するとされていた」（25頁）。

ものと目される。とはいえ、問われているのは、本判決自身が述べるとおり、特殊不詳な因果経過の予見可能性ではなく、E流域の噴流等の影響によって船が体勢を崩して転覆にまで至るおそれが現実的に認識できたかどうかである。

本判決は、それは否定されるべきだと断じた。その理由は、船頭ら（CとD）の操船を信頼してよかったという点に尽きる。平成22年の事例（「Fの経験」）も、本判決によれば大した「ヒヤリハット」ではない。転覆の危険を感じるほどの事態だったにしても、第1審判決がというような水流の影響だけで舳先が上流を向いてしまう事例ではなく、船頭らの適切な操船によって乗り切れれば足りる程度の危険である。その程度の技術が、訓練も実績も積んだ船頭らに備わっていないはずがない³⁹⁾。転覆するほうが異常である、と。

(2) もっとも、第1審判決は、精確には、本船がE流域で180度右転回してしまうことの予見可能性と、180度右転回後に遡上の試みが失敗して左岸方向に進んでしまうことの予見可能性に分けて、もう少し分析的に検討していた。そして、前者については、船頭らに対する訓練不足から即時の適切な措置がとれないことも十分にありうるし、後者については、船頭らに対する指導不足から無謀な遡上という強攻策に出ることも十分にありえたと解した。本判決がこれらの判断を覆すに足るべき論拠を示しているかが問われる。

まず、前者の判断は、本判決によれば、「船頭らが何もしないことを前提に予見可能性を認めた」点で、合理性を欠くとされる(28頁)。たしかに、先に述べたとおり、第1審判決の、舳先が右に振られてから約180度転回するまで船頭らが成すがままだったような認定には問題がある。そんなことがありうるのか？という疑念は必定である⁴⁰⁾。だが、それが指し示すの

39) 本件事故は午後便で発生したが、同じ組合せ（舳乗りD、艫乗りC）で運航された午前便でも、「本船はE流域で渦や噴流の影響により船の舳先が約90度右転回し」、その際はC「が艫を左に切って下流方向に舳先を向け直したので、約180度転回することはなく」（8頁）、大事にならずに済んだ。この事実は、第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第3.2「本件事故発生に至る経過等」（4）でも認められていた。

40) 本判決の、「操船中に意図した方向とは違う方向に舳先が振られたならば、意図した方向に船を進行させるためにも、また、水流の影響を船の横から受けるといふ危険な状態を回避するためにも、通常は船の進行方向を元に戻すことに向けての操船をするはずである」（27頁）という指摘それ自体は説得的である。

は、船頭らは転回を止めるような何らかの操船をしたけれども失敗したという客観的な事実である。可能的予見の対象も、そうした転回阻止の失敗である。

本判決は、転回を止める操船につき、E「流域での訓練をしていなかったという一事で、そのような操船が当然には期待できないということにはならないはずである」という(27-28頁)。しかし、だから「何もしないこと」は考えがたいとしても、操船がうまくゆかないことも想定外だと結論するのは早計である。第1審判決の、転回を止めるための十分な訓練を受けていなければ「わずかな時間で常に適切な操船が実現できるとは限らない」旨の説示は⁴¹⁾、本判決の認定した転回の経緯を前提としても妥当すべきものである。

(3) また、後者の判断に対する駁論も、どうも腑に落ちない。本判決は、もしも180度転回してしまったら船頭に任せるしかなく、そして少なくとも遡上を試みるのは決して不合理な行動ではないと強調している⁴²⁾。これは、第1審判決が、180度転回した場合の対処がいわば現場任せだった状況を挙げて、遡上を試みるのが危険で不適切な操船方法だったとしても、決して予見できない事態ではなかったと判じていたのを⁴³⁾、現場任せにしても落ち度はなく、企図したとおりに遡上していれば安全だったと難ずる趣旨だと解される⁴⁴⁾。

たしかに、これも先に述べたとおり、第1審判決のように、舳先が上流を向いた後に左岸方向に進んでゆく経緯として、単に船外機の推進力が水流の圧力に勝てなかったからと認定するだけでは、遡上の試みが失敗して

41) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第4.1.(5)「弁護人の主張④について」第2段落。

42) 本判決によれば、「流速の緩いところに沿って遡上していくこともないわけがなく、「仮に、船が180度転回してしまうような事態が生じたとしても、その後の対応については、画一的方法を定めること自体が困難であったと考えられ、船体の向きの適切な修正方法が確立していたとは認められず、いくつか考えられる選択肢の中からその時の川の状況などに応じてその場の判断でよりリスクの少ない方法を選択するしかなく、その意味で、船頭の臨機で適切な状況判断に委ねざるを得ないものと考えられる」(28頁)。

43) 第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第4.2.(2)「被告人〔船頭主任〕が認識していた事情」第4段落、同(3)「弁護人の主張②について」第2段落。

44) 本判決が、「本件においても船体を上流側に向ける体勢を保つよう留意しつつ流速の遅い右岸側に沿って遡上すれば、船体が流れに押されることはなかったと考えられる」(28頁)と附言する所以であろう。

本船が操船不能に陥った機序に不分明さが残る。どうして右岸に沿って遡上できずに左岸方向に斜航してゆく動きになったのかという疑問である。しかしながら、その点が解明されないことと、遡上の試みが失敗して操船不能に陥って転覆に至るおそれが認識できたかどうかは、本来的には別の話である。

本判決は、そうしたおそれを現実的なものとして認識することは、「2人の船頭の適切な状況判断や操船があったといえるかはさておき」不可能だったという（28-29頁）。その点をさておいてしまったら第1審判決の事実認定を論難したことの意味がなくなるようにも思うが、ヨリ根本的なことをいえば、危険回避の方法を船頭の状況判断に委ねるしかなかったのであれば、なおさら万全の訓練を積ませておかなければ危険回避を期待できないはずであり、失敗・転覆のおその現実性は高まりこそすれ低まることはない。

5 このように、本判決が、第1審判決と異なり、過失犯の成立に必要な予見可能性を（も）否定した背景には、本件事故の発生経緯に関する事実認識の違いがある。第1審判決は、要は、E流域が高度の難所であり、にもかかわらず訓練不足だった船頭らは成すすべもなく噴流に巻き込まれ、岩場に乗り揚げて転覆したものと理解した。他方、本判決は、そこまで激しい噴流のある難所（だったことの証明がある）とは認めず、船頭らの何らかの、詳細は不明の操船があって、しかしそれが失敗して転覆に至ったものと理解した。

本判決としては、この程度のことで船の体勢が制御できなくなるなんて信じられない、船頭が普通に船を立て直せば事故は起きないと言いたいのであろう。だが、それがよしんば凡常の操船だとしても、失敗はありうる。それを前提に、失敗した場合の備えが必要である⁴⁵⁾。本件についていえば、

45) 前述註21) 運輸安全マネジメント制度の導入は、正しくヒューマンエラー事故防止対策の必要性に基づいて行われた。操縦・運転に従事する乗務員は、その職務に関して定められたとおりに行動するはずだという信頼は、かつては当然のものとして受け止められていたが、現在では通用しない。その変化の契機の一つが、平成17年に発生したJR福知山線列車脱線事故であった。以前は、「制限速度を守って運転することは運転の大原則であり、曲線などの速度制限についてはその位置や速度が固定情報であることから、これまでは運転士の主体的な運転操作に委ねられてきた」が、「今後は、運転士による速度調節が適切に行えないこともあり得るという前提に立」たなければならない（平成17年11月29日付け技術基準検討委員会中間とりまとめ・国土交通省ウェブサイト<<http://www.mlit.go.jp/kisha/>

立て直せずには舳先が上流を向いてしまったらどうするかということまで訓練を行っておく必要がある⁴⁶⁾。そうした万一の失敗に対する備えがなく、現に失敗して対処を誤った本件事故について、予見可能性が否定されるいわれはない。

あるいは、本判決は、過失犯については、故意不作為犯における作為義務論が意味を持たず、もっぱら注意義務の認定だけが実体に関わると考えたのかもしれない⁴⁷⁾。船頭主任の職務上、管理監督を行うべき実質的な権限が認められず、しかも予見可能性も乏しかったことから、総合的に見て注意義務違反を認定できないという理である。しかしながら、そうした考え方は、危険に気付けたかどうかという問いと、気付けたとしても防止する作為に出るべきかどうかという問いの差を覆い隠し、事案の適正な分析を妨げかねない。

本判決は、船頭主任を無罪とする根拠を、あくまで作為義務の不存在に求めるべきであった。本件事故は、危険の想定が甘かったせいで発生した。本件起訴は、けだし作為義務を負うと見るべきターゲットの選定を仕損じた。A社の安全管理体制の不備は、ひとりBが正すべきものではないとしても、それを船頭主任がやれというのは無理があった。幾分踏み込みすぎかもしれないが、社長を起訴しなかったのは得心が行かない。Bを動かしたのは、船頭主任ではなくむしろ社長だったのではないか⁴⁸⁾。後味が悪

kisha05/08/081129_2/02.pdf>8頁)。船頭による立て直しが適切に行われなかったらという仮定は、とうに杞憂ではなくまっとうな危険予測である。

- 46) だからこそ「同業他社においては操船の中心となる艦乗り船頭を務めるには少なくとも5年以上の経験が必要とされ、また船が約180度転回した場合に特化した訓練を行っていた」。これらの事実は、第1審判決の理由中「事実認定の補足説明」第2.2.(4)「E流域における訓練の状況等」第2段落および第5.4「被告人〔船頭主任〕の具体的地位」第1段落で挙げられていた。作為義務が認められなくても、訓練の必要性（訓練不足による危険）の可能的認識に（も）関わる事実であり、本判決が無視したのは諒としがたい。
- 47) 本判決が、前記判旨2の直前で、「業務上過失致死傷罪における注意義務違反の有無を判断するに当たっては、一定の社会生活上の地位にあることから要求される注意義務の内容を明らかにした上で、その注意義務に反したかどうかを予見可能性や結果回避可能性を踏まえて検討しなければならない」と前置きするの（26頁）、作為義務の発生根拠と過失（注意義務違反）の根拠をあえて渾然と捉える姿勢の表れか。
- 48) 本判決自身、船頭主任が安全管理に関して責任を負うべき立場になかった旨を説く中で、「経営部門のトップであり、安全管理体制の構築に向けて明確な方針を打ち出す責務のある代表取締役社長はもとより、経営部門と現場とをつなぐ立場で安全管理体制の実現に努めなければならない安全統括管理者及び運航管理者であったBにおいても、安全管理体制の構築に対する意識が極めて薄く、形ばか

い事件である。

[附記]

本稿は、科研費・基盤研究 C（課題番号 16K03363）の助成を受けた研究の成果の一部を含む。

りの規定の整備を行ったり、名ばかりの責任者を配置しているような状態」で、彼らが「本来の法的責任を果たしていない義務者」だとまで言い切っている（25頁）。社長が B に任せきりだったとしても、その信頼の当否と、社長の実質的な権限の精査を要する。社長が舟下り事業の知識に乏しかったというだけでは理由にならない。