

# 船員労働災害に対する 船舶所有者の責任に関する一考察<sup>†</sup>

南 健 悟

## 第一章 問題の所在

- (一) 船員労働災害とその防止・補償
- (二) 船舶所有者の損害賠償責任
- (三) 問題提起

## 第二章 従来の裁判例

- (一) 船員労働災害の種類
- (二) 船内作業中における事故の事例
- (三) 船舶衝突事故による労働災害の事例
- (四) 海中転落事故の事例

船員労働災害に対する船舶所有者の責任に関する一考察（南）

第三章 船舶所有者の具体的義務の内容

- (一) 船員労働安全衛生規則等との関係
  - (二) 船長の職務権限・義務と船員労働災害の防止
  - (三) 船員に対する堪航能力担保義務
  - (四) 船舶衝突と船員労働災害
- 第四章 結びに代えて

第一章 問題の所在

(一) 船員労働災害<sup>①</sup>とその防止・補償

一般的に、船内労働は、気象や海象等の自然的影響により船体が大きく揺れるため、就業中の労働災害が発生しやすいと言われている<sup>②</sup>。実際、船員の職務上の労働災害発生率を陸上の全産業と比較してみると、最新の船員労働災害の統計調査によれば、休業四日以上<sup>③</sup>の災害発生率及び死亡災害発生率(職務上死亡)ともに、高率を示している<sup>③</sup>。同統計では、船員労働災害の発生状況につき、作業別では、「整備・管理作業」や漁船における「漁ろう作業」中の事故が多く、また、態様別では、「転倒」、「はさまれ」、「転落・墜落」、「動作の反動無理な動作」、「激突」、「飛来・落下」による死傷が報告されている<sup>④</sup>。そして、船員労働災害が一旦大洋航海中等で生じると、即時の救護等が困難であり、重傷化しやすいことも容易に想像し得る。船員保護法制との関係でも、海上労働には、①限られた空間と乗組員

で動揺する船上での労働が強いられること（労働環境の過酷性）、②長期にわたる乗船、③外部からの支援や救援の困難性（自己完結性）、④乗組員全員が常に海上危険と隣り合わせであること（共同危険体・運命共同体）、そして、⑤職場と生活の場が同一（職住一致）であるという性質を有していることが挙げられてきた。<sup>⑤</sup>つまり、船員の労働環境は、海上危険と背中合わせである特殊な労働環境であり、長期に陸上の生活から隔離された中で、多様な作業に従事することで、船員労働それ自体、労働災害が生じやすいということがいえる。<sup>⑥</sup>

そこで、船員労働災害を防止する観点から、法も安全衛生に関する規定を設けている。船員法では、安全及び衛生について、「船舶所有者は、作業用具の整備、船内衛生の保持に必要な設備の設置及び物品の備付け、船内作業による危害の防止及び船内衛生の保持に関する措置の船内における実施及びその管理の体制の整備その他の船内作業による危害の防止及び船内衛生の保持に関し国土交通省令で定める事項を遵守しなければならない。」（八一条一項）と定め、また、船員に対しても「船員は、船内作業による危害の防止及び船内衛生の保持に関し国土交通省令の定める事項を遵守しなければならない。」（同三項）と規定する。そして、より詳細な船内における安全衛生に関しては、同法八一条一項に基づく国土交通省令（船員労働安全衛生規則）が定められている。これは、陸上労働における労働安全衛生法に当たるものである。船員労働安全衛生規則の内容は多岐にわたるが、直接的に安全衛生に関するものとして、①安全衛生の管理に関する規定、②安全基準・衛生基準に関する規定、③個別作業基準に関する規定、④特殊危害防止基準に関する規定、⑤年少船員・女子船員の就業制限に関する規定がある。船員労働安全衛生規則においては、第一に、安全衛生の管理に関するものとして、例えば、船舶所有者は、船長に安全衛生に関する統括管理を担わせ、また安全担当者等の関係者間の調整を行わせることを義務付けている（一条の二）。また、常時五人以上の船員がいる船舶の船

船所有者は、安全衛生に関する一定の事項を調査審議させ、意見を述べさせるために船内安全衛生委員会<sup>(7)</sup>を設置しなければならず(一条の三)、また安全担当者(二条、五条)、消火作業指揮者(六条の二、六条の四)、衛生担当者(七条、九条)を選任しなければならない。そして、船舶所有者は、安全衛生に関する事項について、船員の意見を聴くための措置を講じることと義務付けられている(二二条)。他方で、船員についても、安全衛生に関する事項につき一定の行為が禁止されている(二六条)。第二に、安全基準・衛生基準として、以下のようなことが求められている。すなわち、船舶所有者に対して、船内作業の設備、機械、危惧、用具等を整備し、かつ整頓するとともに、船内における作業環境を常に良好な状態におくよう努めるものとされ(二七条)、機械等との接触等からの防護装置等を設けなければならず(一八条)、船外との通行を安全にするための措置(一九条)、落下、転倒、接触等により危害を及ぼすおそれのある刃物等の整頓(二〇条)、密閉区画からの脱出装置等の設置(二一条)、燃焼性廃棄物の処理(二二条)や液化石油ガスの取扱い(二三条の二)等について定めを置いている。他にも、照明の施設(二五条)、床面等や足場等の安全性の確保(二六条、二七条)、そして、海中転落の防止のために、保護柵を設けることなどが規定されている(二七条の二)。他方で、衛生基準についても、船内衛生の保持(二九条)や医師の診断等(三一条)に関する規定等が設けられている。第三に、個別作業基準として、主なものとして、火薬類を取り扱う作業(四六条)、塗装作業等(四七条)、溶接作業等(四八条)、危険物等の検知作業(四九条)、有害気体発生場所での作業(五〇条)、高所作業(五一条)、げん外作業(五二条)、危険物付近作業(五三条)、重量物移動作業(五四条)、揚投びよう作業等(五六条)、漁ろう作業(五七条)、船倉内作業(六六条)、機械類修理作業(六七条)などに関する規定が設けられている<sup>(8)</sup>。第四に、特殊危害防止基準として、貨物消毒燻煙作業(七一条)などが定められている。第五に、年少船員・女子船員の就業制限として、

一八歳未満の船員や妊産婦及び妊産婦以外の女子船員に危険性等のある一定の作業に従事させることを禁止する（船員八五条～八八条、船員労働安全衛生規則七四条～七六条）。このように、安全衛生の管理や個別具体的な基準や措置等を定めることにより、船員労働災害の防止を企図している。他にも、船員労働災害を防止するために「船員災害防止活動の促進に関する法律」も制定されている。同法は、船舶所有者は、「単に船員法その他船員の安全及び衛生に関する法令の規定を守るだけでなく、船員災害の防止のための自主的な活動を推進することにより、船内における快適な作業環境及び居住環境の実現並びに船員の労働条件の改善を通じて船員の安全と健康を確保するように努めなければならない。また、船舶所有者は、国が実施する船員災害の防止に関する施策に協力するようにしなければならない。」（三条）と定め、労働安全衛生法三条に相当する規定を置いている。

それでは、不幸にも、船員労働災害が生じた場合、被災労働者である船員はどのような補償を受けることができるのだろうか。まず、船員が職務上負傷したり、疾病にかかったりした場合には、その負傷や疾病が治癒するまで、船舶所有者の費用で、療養を施し、または療養に必要な費用を負担しなければならない（船員八九条一項）。さらに、雇入契約存続中であれば、私傷病であつても、船員の故意または重過失によらない限り、船舶所有者は、三か月の範囲内において、船舶所有者の費用で療養を施し、または療養に必要な費用を負担しなければならないとされている（同二項<sup>9</sup>）。また、船舶所有者は、四か月の範囲内において、職務上負傷または疾病が治癒するまで、毎月一回傷病手当を支払う必要がある、さらに治癒しなければ四か月以降も標準報酬月額<sup>10</sup>の六〇%に相当する額の傷病手当を支払わなければならない、加えて、治癒後も遅滞なく、標準報酬月額<sup>11</sup>の六〇%に相当する額の予後手当を支払わなければならない（船員九一条一項、二項）。加えて、船舶所有者は、傷病治癒後に身体に障害が存するときは、障害の程度に応じて

障害手当を（船員九二条）、職務上行方不明になったときは、三か月の範囲内において、標準報酬月額に相当する額の行方不明手当を（船員九二条の二）、職務上死亡したときは、標準報酬月額の三六か月に相当する額の遺族手当（船員九三条）と標準報酬月額の一か月分相当額の葬祭料（船員九四条）を支払わなければならない。さらに、これらの労働災害補償制度の上積みとして、労働協約による「上積み」補償もある<sup>10</sup>。なお、これらの労働災害補償給付と後述する労働災害に伴う船舶所有者の損害賠償責任との関係についてはどのように調整されるのだろうか。この点、陸上労働の場合については、既に支払われた労災補償給付等の額は、使用者が被災労働者に対して行うべき損害賠償から控除されることになっている（労基八四条二項）。ところが、船員法においては、確かに、労基法八四条一項に相当する規定は存在しているが（船員九五条）、損害賠償責任との調整に関する労基法八四条二項に相当する規定を欠いている。そのため、古くは、損害賠償責任との関係については労基法のように調整されないのではないかとの疑問もあった。また、労災補償給付がある以上、それを超えて損害賠償責任を船舶所有者は負わないのではないかとの疑問もないわけではなかった。しかし、仙台高判昭和四八年八月二九日判タ三〇七号二〇四頁は、労災補償給付を受けた結果、船舶所有者がそれ以上損害賠償責任を負わないと解することはできず、また船舶所有者が、同一の災害事由について、二重の賠償義務を負担させることは衡平を欠き妥当ではないことから、たとえ船員法に労基法八四条二項に相当する規定がなかったとしても、災害補償給付の額の限度において損害賠償義務が免除される旨判示する<sup>11</sup>。したがって、この点については陸上労働と同一に解されている。

## (二) 船舶所有者<sup>(12)</sup>の損害賠償責任

それでは、本稿が中心的に論じる、船員労働災害が発生した場合の船舶所有者の被災労働者に対する損害賠償責任は、どのような根拠に基づき発生するのだろうか。この点、陸上労働者の場合、従来、使用者の損害賠償責任を追及する法的構成としては、第一に、不法行為責任（民法七〇九条）、第二に、土地工作物責任（民法七二七条）、そして、第三に、労働契約に基づく安全配慮義務に違反したことを根拠とする債務不履行責任（民法四一五条）に基づくものが考えられる<sup>(13)</sup>。このことは基本的に船員労働災害の場合であっても同様であると思われる。しかし、後述するように、従来の裁判例の中には、これらに加え、商法六九〇条に基づく船舶所有者の責任が問われている事案も散見される。商法六九〇条は「船舶所有者は、船長その他の船員がその職務を行うについて故意又は過失によって他人に加えた損害を賠償する責任を負う。」と定め、船長等の故意・過失により第三者（船員労働災害の場合であれば、被災船員）に損害が生じた場合に、使用者である船舶所有者が責任を負うとする。本条は、使用者が被用者の選任監督上の注意を尽くしたか否かにかかわらず、船舶所有者が責任を負うため、民法七一五条の特則であるとするのが通説的見解であると考え<sup>(14)</sup>、民法七一五条一項の免責が認められる事例がほとんどないことに鑑みれば、基本的に、陸上労働者の労働災害とほとんど違いはないようにも思える。

なお、船舶所有者が被災労働者に損害賠償責任を負うとした場合、船舶の所有者等の責任の制限に関する法律（以下、船主責任制限法という。）に基づき、船舶所有者は責任制限を享受し得るのだろうか。この点につき、船主責任制限法四条二号において、船員の船舶所有者に対する損害賠償債権が非制限債権<sup>(15)</sup>として位置づけられており、船舶所有者は責任制限を享受することはできない。これは、船員等の被用者の権利の保護のため、社会政策上認められているも

のである。<sup>(16)</sup>

### （三）問題提起

船員労働の特殊性から、以上のような船員労働災害を防止するための制度や補償制度が用意されているが、これを超えて、実際には船舶所有者に対して損害賠償責任を追及するケースもある。そこで、本稿は、従来の裁判例において船員労働災害における船舶所有者がどのような場合に被災労働者に対して損害賠償責任を負うとされているのか、について考察するものである。従前、陸上労働における使用者の被災労働者に対する損害賠償責任が争われる場合の、具体的な使用者の注意義務（安全配慮義務等）の内容についての議論は、判例研究の多さも相俟って、枚挙に暇がないが、船員労働災害に着目したものは少ないように思われる。実際、船員労働災害が争われた事例に関する判例研究も全くないわけではないが、その数は陸上労働に比してかなり少なく、さらに船員労働災害の防止について、航海学や船舶安全工学の分野での議論は見られる一方、労災発生時の法的責任論については検討がやや少ないように思われる。そこで、本稿では、船員労働災害が争われた従来の裁判例を概観した上で（第二章）、船員労働災害における船舶所有者の注意義務（安全配慮義務<sup>(17)</sup>）の具体的内容について考察しようと思う（第三章）。



## 第二章 従来の裁判例

### (一) 船員労働災害の類型

船員の労働災害により船舶所有者等に対して損害賠償責任が追及された事例は、その労働災害の数の多さに比して、陸上労働の事例よりも、少ないように思われるが、従来の裁判例で争われた船員労働災害の類型としては、(a) 船内作業中における事故、(b) 船舶衝突、(c) 船舶からの海中転落が挙げられる。

### (二) 船内作業中における事故の事例

船員労働災害の類型の中で最も多い類型が船内作業中における事故である。より具体的には、後述するように、船内作業での労働災害や船室内等における窒息等が挙げられる。

①東京高判昭和四九年九月二五日高民集二七卷四号三五七頁は、千代田丸の三等航海士であったAが同船一番艙内でバラスト角氷の投棄作業をしていた際、巻き上げられた角氷の一部が落下したため、頭部を強打されて頭蓋骨折等により死亡した事案である。角氷投棄作業にあたっては、艙内の角氷を引き上げ船外に移動投棄するため三枚のモッコが使用されていたが、この作業は、艙内の作業員によつて角氷を詰められた一枚のモッコがウインチで艙口上まで巻き上げられると、デッキマンがハッチコーミングに一端を止められているワイヤーの他端にあるフックをそのモッコにひっかけ、そのままモッコをウインチで船外に移動して角氷を海中に投棄し、艙内の作業員は空のモッコが返るまで他の二つのモッコに角氷を詰める作業に当たるといふものであった。この作業時においては、モッコから相

当大きな角氷が艙内にこぼれ落ちることがしばしばあり、作業の性質上避けられないことであつた。デッキマンは甲板上にいたため、モッコが、艙内に氷が落ちないように安全な場所に移動したことを確認できる位置にあり、また合図上のホイッスルも持っていたが、実際には、デッキマンが安全確認のためにこれを吹くことについて作業責任者から指示をされたことはなく、その他氷が落下するおそれのなくなったことを知らせる方法も全く講じられていなかった。

このような事実関係の下、原審（東京地判昭和四六年七月七日労判一四二号四一頁）は、「本件作業の指揮監督にあつたB一等航海士としては、氷塊の落下事態を防止することが不可能な本件のような作業の実施に際しては艙内の作業員の安全を守るため、モッコから氷が艙内に落下する危険のなくなる時期を最も確実に判断できる甲板上の艙口付近に監視員を置きこの者から艙内の作業員に対し安全な時期を知らせることにする等の処置をとることによつて、その安全な時期までは作業員が艙口直下に出ないように注意すべき義務があるといわねばならない。ところが同航海士はこれを怠り艙内の作業員が自らの判断で空のモッコが返る前に艙口直下に出るにまかせたものであつて、作業の指揮監督者として安全確保上に過失がある」として、民法七一五条一項<sup>19</sup>に基づき使用者責任を認めた。そこで、X及びYともに控訴したところ、控訴審判決は、次のように判示し原審判断を維持した。すなわち、「原審判決における認定をほぼ引用した上で」たんにAの前記注意義務〔空モッコの返る前の安全確認の注意義務〕に期待するだけでなく、直接本件作業の指揮、監督に当たっていたBとして万全の注意義務をつくすべきであつたものといわなければならぬ。……本件作業の責任者として直接その指揮、監督に当たっていたBとしては、艙内各作業員に対して空のモッコが艙内に返るまでは艙口直下に出ないように一般的な注意を与えていたものの、なお、時には艙内作業員がみずから

の判断で艙口下に出ることをも黙認していた状況にあったのであるから、……艙内作業員各自の判断に任せて艙口直下に出る安全な時期を確認させるだけでなく、本件作業の指揮、監督者たる立場から常時艙口付近に監視員を置き適宜艙内作業員に安全な時期を知らせる処理をとらせること等によって作業員が安全な時期までは艙口下に出ないように措置して、事故の発生を未然に防止すべき注意義務があつたものといわなければならない」とした。本件では、一等航海士Bの過失を前提とした民法七一五条一項に基づくYの使用者責任が認められているが、艙内作業内容に沿った一等航海士の具体的な注意義務が指定された一方、いわゆる安全配慮義務に関する一般論は展開されていない。

②東京地判昭和五二年八月二六日判時八八五号一四三頁は、Y社（船舶賃借人）の機関士である被用者Aが乗り組んでいた初島丸が海上を航行中、機関室に設置されていた固定式炭酸ガス消火装置のガスシリンダーが突然作動し、たまたま、ガスシリンダー室内に取り付けられていたボイラー室用区画弁の手動レバー付きコントロールヘッドが上に上げられ、同弁が開放状態になっていたため、シリンダー内の炭酸ガスの全量が、ボイラー室内噴出し、そのため、当時、当直勤務でボイラー室内にいたAが窒息死した事案である。本判決は、「使用者は、労働者に対し安んじて労働義務の履行をさせるべく労働者の生命健康等を危険から保護するよう配慮すべき一般的安全配慮義務を負い（最高裁昭和五〇年二月二五日第三小法廷判決・民集二九卷二号一四三頁参照）、特に、船員の使用者は、艙内作業による危害の防止のため、艙内における作業環境を整備する等してその環境を常に良好な状態におくよう努めなければならない、また艙内衛生の保持のため、艙内の作業場所等の環境条件を衛生上良好な状態に置く等船員の健康の保持を図るよう努めるべき義務がある（船員法第五条、第八一条第一項、船員労働安全衛生規則第一条、第一七条、第二九条参照）。したがって、……Y社の被用者である船員のAが、初島丸に乗船当直勤務し、ボイラー室内で作業してい



ク内の船上が必要である旨一般的ではあるY1社は指示していたこと、本件はまさに右洗淨作業中に発生したこと等考え合わせるとY2社において船倉タンク内における酸欠による死亡事故が予想できた場合には、信義則上、船倉タンク内での作業員……に対し、窒息事故を防止するための安全配慮義務があると解することができる。……そこで、Y2社が船倉タンク内での窒息死事故を予想できたか判断するに、……第一栄勢丸は従前から圧縮空気を併用する荷揚作業を行ってきたこと、右作業はY2社の貸与したカーゴポンプの出力不足からきていること、……圧縮気体による荷揚方法として圧縮窒素による方法も行われていることが認められることや、圧縮空気による陸揚を禁じている前記危険物船舶運送及び貯蔵規則八三条の規定等に、そもそも船倉タンク内のような外部と遮断された場所は窒息事故が起こりやすい典型的な場所であることを総合すれば、Y2社は本件のように船倉タンク内に圧縮窒素が注入され、場合によっては酸欠による死亡事故が発生するということは十分予見可能であったと認められる。……Y2社は、船主に対して、船倉タンク内の洗淨作業については、その危険性の説明を行ったことがあるが、その説明は専ら積荷自体（化学品）の危険性の説明であつて、タンク内の酸欠の危険性については何ら説明せず、また、Y2社の擁する船舶のうち一〇艘には酸素検知器設置されていたが、第一栄勢丸にはそれぞれ設置されていなかったこと、Y2社は船主に対して、酸素検知器を設置するよう注意したこともなかったことが認められる。……Y2社は、安全配慮義務を怠った結果本件事故が発生したのであるから、不法行為者としてCの死亡によって生じた損害を賠償する義務がある。」として請求を認容した。本判決でも、使用者である船舶所有者に「窒息事故を防止するための安全配慮義務」があるとした上で、危険物船舶運送及び貯蔵規則も参照しながら、事故の予見可能性を肯定して、それに対する結果回避義務が示されている。<sup>21)</sup>

④山口地裁下関支判平成一三年四月二三日判時一七六七号一二五頁は、チリ共和国タルカワノ港沖合海上を航行中のY1社所有の漁船第五地洋丸内において、Aがソイルタンクを修理するために、ソイルタンク室内に降りたところ、同室内に硫化水素ガスが充満していたか、空気中の酸素欠乏のため、硫化水素中毒又は酸素欠乏症により死亡した事案である。本件で、山口地裁は「Y1社が我が国有数の水産会社であり、多数の漁船を所有して遠洋漁業を営んでいることは公知である。また、右遠洋漁業における海上労働は、長期間船舶内に『居住』しつつ行われる乗務労働で、一旦、当該船舶が出港してからは、他から隔絶した環境のもと、当該船舶限りで自己完結的にこれが運航される関係上、当該船舶を所有して営業を行うものは、既にその事実自体からして、当該船舶の乗組員の生命、身体の安全を保障すべき法律上の地位にあることは自明であり、船員労働安全衛生規則もかかる見地から船長に総括管理をさせつつ、各部の安全担当者の選任……を命じて船舶の安全、衛生に関する業務を行わせていると考えられる。したがって、Y1社は、右保障者の地位に照らし、船員労働安全衛生規則を遵守することは勿論、その企業活動の一環として、あらかじめ所有船舶やその設備の構造、機能、予想される危険等の把握にも努め、研修その他の教育活動等を通じて安全対策を組織的に徹底し、当該船舶の乗組員につき、その生命、身体の安全を害すべき事故の発生を未然に防止すべき法律上の義務があるというべきである。……ところで、船員労働安全衛生規則五〇条は……との定めをおいている。また、本件に直接適用されるわけではないが、船員労働安全衛生規則の解釈に当たっても、その趣旨が尊重しなければならぬ酸素欠乏症等防止規則二五条の二は……との定めをおい「い」ている。……したがって、船舶所有者であるY1社としては、本件船舶の船長の総括管理のもと、甲板部安全担当者であるB航海士をして同規則五〇条各号所定の措置、少なくとも、その二号、五号の措置を講じるべき義務があったというべきである。しかるに、B航海士は、

Aに対し、船員労働安全衛生規則五〇条及び酸素欠乏症等防止規則二五条の二に照らしても危険といふべき作業を命じるに当たり、右船員労働安全衛生規則五〇条二号、五号所定の換気や保護具の使用、看視員の配置等必要、適切な措置を講じなかつたのであるから、この点において、同一等航海士には、安全担当者としてとるべき措置をとらなかつた違法があつたことは明らかである。なお、Y1社は、前記船員労働安全衛生規則は、いわゆる行政法規であり、その違反が直ちに不法行為における違法性を基礎づけるものではない旨主張するけれども、なるほど、一般論としてはそうであるとしても、前記のとおり、同規則が海上労働に特有の労働条件を考慮して定められたと考えられ、単にいわゆる一般的取締規定というにとどまらず、私法上の具体的労働条件整備義務をも念頭に置いていると解されること、そのうちでも同規則五〇条は、人の生命の安全に直接に関わるものであつて、その遵守が特に強く要請されるものであることに鑑みると、本件においては、同条、特に、その二号、五号の不遵守が同時に民法上の不法行為の違法性をも基礎づけるというべきである。……したがつて、本件事故は、Y1社の組織としての落ち度がB航海士の無知ないし安全担当者としての不適格性をもたらしたものであつて、これらがあいまってY1社の過失を構成するといふべきである。」としてY1社の民法七〇九条に基づく不法行為責任が肯定されている。従来 of 裁判例では、民法七一条一項の使用責任や安全配慮義務違反による債務不履行構成が争われていたが、本件では、Y1社の過失を船員労働安全衛生規則が具体的労働条件整備義務を念頭に置いていることや同規則五〇条の不遵守を民法七〇九条における船舶所有者の違法性として位置づけているという点で他の裁判例と異なっている。

### （三）船舶衝突事故による労働災害の事例

船舶衝突によつて船舶が沈没し、船員が行方不明ないしは死亡するような事例では、以下に見るように、労働災害の事例ではあるものの、一般的な船舶衝突に基づく船舶所有者の損害賠償責任として争われる。

⑤東京地判平成一三年九月二八日判タ一一四〇号二二七頁は、Y1社が所有する本件船舶が、平成六年二月八日午後七時五六分頃、愛媛県今治市沖の来島海峡において、貨物船シー・エクスポーター号と衝突して沈没し、船員Aが行方不明となったことから、Aらの遺族がY1社等に対して損害賠償責任を追及した事案である。本件では、Y1社の代表者に対しても法人格否認の法理の適用の如何も争われているが、船舶所有者の責任という点では、以下のよう<sup>22</sup>に判示している。すなわち、「本件事故は、本件船舶の船員が、夜間、南流時の来島海峡航路において、本件船舶の進路を、航路東口に向け西向中の四国寄りとしなかった上、竜神島灯台から一四〇度一五三〇メートルばかりの地点においてシー・エクスポーター号を右舷船首三〇度九一〇メートルばかりに見る状況のとき、同号が七〇度に向け左転し始めるのとほぼ同時に、何の信号も行わないまま、本件船舶を右転させて、航路に沿って東向するシー・エクスポーター号の前路に進出させた過失によつて発生したものと認められ、これに反する証拠はない。したがつて、本件船舶の所有者であるY1社は、商法六九〇条に基づき本件事故により生じた損害の賠償責任を負う。」とする。船員労働災害ともいえる事案である一方、船舶衝突に伴う事案である場合には、通常の船舶衝突に基づく船舶所有者の損害賠償責任の問題として扱われることを示唆する。従来、労務の指揮管理権とは関係のない注意義務（例えば、職務中に、他の労働者の過失によつて自動車事故により死亡した被災労働者との関係で、「運転者において道路交通法その他の法令に基づいて当然に負うべきものとされる通常の注意義務」）が安全配慮義務に含まれるか否かという問題について、判例は、



否定的に解していることと対比すれば、船舶衝突のような事案で、安全配慮義務の問題と言えない場合には、商法六九〇条に基づき責任として追及することになるかもしれない。

#### (四) 海中転落事故の事例

部分的には、(二)や(三)とも重複する可能性は充分あるものの、第一章でも紹介した通り、船舶からの転落により死亡ないしは行方不明になるような労働災害事例は船舶では珍しいものではない。このような事例に含まれるものとして、以下のような三件の裁判例がある。

⑥ 横浜地判平成七年五月二四日判タ九〇八号一七七頁は、冬季のベーリング海で、底引網漁業に従事中に、船舶衝突事故のため死亡した船員の遺族Xらが、船主の船員に対する船員災害防止に関わる安全指導が十分に行われていなかったことなどが原因であるとして、安全配慮義務違反及び不法行為に基づく損害賠償等を船舶所有者に対して求めた事案である。本件において、横浜地裁は「雇用契約を締結した使用者は、被用者に対して、報酬支払の義務を負うほか、業務の遂行に当たって生じる危険から被用者の生命及び健康等を保護すべき安全配慮義務を負うものである。この義務は、雇用契約に付随する当事者間の信義則上の義務として認められるものであり、労働安全衛生法等の法令に根拠を有する場合に限定されず、その具体的内容は、その職務、地位、当該労働環境等の具体的状況によって異なるものであると解される。…衝突により船が沈没し、乗組員が海中に落下すると直ちに寒冷死する危険があることをY社は十分に予測しえたものである。したがって、Y1社は、底引網漁業のため被用者を漁船で従事させるためには、乗組員の業務の遂行が安全になされるように、構造上の欠陥のない船舶を航行の用に供し、その整備を十全にし

て船舶本体から生ずる恐れのある危険を防止し、資格、経験を有する船長など操船にあたりその任に適する技能を有する者を選任して各部署に適切に配置し、船舶の運行から生ずる危険を防止する義務を負うほか、さらに、冬季ベールリング海という陸上から孤立した危険な労働環境である船舶内で船員を就労させるのであるから、予測される事故発生時に対処し得るよう非常時における部署配置を定め、救命筏の構造や取扱方法について、具体的資料を用意して周知徹底を図るとともに、筏の投下実技訓練を行い、また、筏の取扱担当者を決めてその都度講習を行わせるなど、平素から指導訓練を行い、その所有する船舶の乗組員の生命及び健康を保護するよう配慮すべき信義則上の義務があるものというべきである。……したがって、Y1社が協和丸の配置を定め、非常事態を想定した訓練を十分に行っていたら、乗組員が各自各様の行為をとることなく、船長の適切な指揮を受けて、各自が非常部署配置について防水措置を速やかに行い、乗組員が救助された蓋然性は高いものというべきである。そして、非常配置措置及び非常事態訓練をY1社が怠っていたことは前記認定のとおりであるから、この点、Y1社に安全配慮義務違反があることは明白であり、そうである以上、筏の型式や救命筏の扱いが実際どのようなものであつてとしても、Y1社は、冬季ベールリング海で被用者である乗組員を操業させる当たり必要な使用者としての安全配慮を欠如していたものといわなければならない。さらに、非常配置表の作成等を行うのは船主より船長の方が適任であるとしても、協和丸は、五〇〇トン未満の漁船であることは弁論の前趣旨により明らかであるところ、本件事故当時、船員法一四条の三第一、二項の義務は五〇〇トン以上のものに適用されるにすぎなかつたのであるから、Y1社において協和丸の船長に指導して非常配置表の作成を行わせてこれを掲示させ、船内操練の実施を定期的に行うよう指導することは容易なことであり、これをY1社は怠り、具体的な指示もせず単に放置していた以上、前示の安全配慮義務違反の責任は免れないというべ

きである。」と判示する。本件の大きな特徴として、船舶所有者の安全配慮義務を措定した上で、その具体的な内容につき「構造上の欠陥のない船舶を航行の用に供し、その整備を十全にして船舶本体から生ずる恐れのある危険を防止し、資格、経験を有する船長など操船にあたりその任に適する技能を有する者を選任して各部署に適切に配置し、船舶の運行から生ずる危険を防止する義務を負う」と述べており、船員に対して商法七三九条一項に規定されているような堪航能力担保義務に類似する義務を負う旨を示す。

⑦宮崎地裁延岡支判平成二〇年九月一九日D1-Law28153969は、Y1社が所有する漁船にY1社の従業員として乗り組んでいたAが、甲板上での作業中に海へ転落し、死亡した海難事故につき、Y1社においては、甲板上での作業には海へ転落するおそれがある以上、甲板に転落防止用の柵等を設置した上、甲板上で作業させる際には、看視員を配置し、作業員には作業用救命衣を着用させるべき安全配慮義務があったのに、これを怠ったとして、Xらが、Y1社に対し、雇用契約上の債務不履行又は船長ないし漁ろう長の各不法行為に係る民法七一条一項による損害賠償請求した事案である。本件で、宮崎地裁は、船舶所有者の転落防止用の柵等を設置すべき義務や看視員配置義務を否定したものの、作業用救命衣を薬用させるべき義務について「法令上、船舶所有者は、甲板上で漁ろう作業を行わせる場合には、作業に従事する者に作業用救命衣を使用させなければならず……〔船員労働安全衛生規則五七条二号〕、船舶所有者から安全担当者として選任されていた……B船長はもとより、漁ろう作業を統轄する者であるC漁ろう長も、同様の義務を負うものと解される。そして、この法令上の義務は、漁ろう作業の合間の短時間の休憩中に乗組員が想定外の行動に出た場合であっても、民事上の損害賠償責任との関係で法的義務となると解すべきである。というのも、作業用救命衣は、そもそも漁ろう作業中の不測の事態に備えるものである……からである。このような考え方

は、本件海難事故に係る海難審判の裁決が予期しない危険から命を守る最終の手段として作業用救命衣を着用させるよう是正すべきと勧告し、本件海難事故に係る刑事手続において作業用救命衣を使用させなかった罪で罰金の略式命令がされていること……からもうかがわれる。そうすると、Aに漁ろう作業を行わせていたのに、作業用救命衣を着用するようにとの指示を全くせず、Aにこれを着用させていなかった……B船長及びC漁ろう長は、作業用救命衣を着用させるべき安全配慮義務を怠った過失がある。……Aは、B船長及びC漁ろう長が作業用救命衣を着用させるべき安全配慮義務違反を怠った過失により、本件海難事故で死亡したものであるから、B船長及びC漁ろう長を使用していたY1社は、民法七一五条一項に基づく、損害賠償責任を負う。」とした。本件でも、船員労働安全衛生規則の規定から船舶所有者の作業用救命衣を着用させる義務を措置して、同義務を船舶所有者と同様に負うB船長及び漁ろう長の過失を認定して使用者責任を肯定した。

さらに、荒天等の影響で生じた船舶の転覆によって発生した海中転落事故に関連しては、近時、以下のような裁判例もある。

⑧鳥取地判平成三一年三月二二日 D1-Law28272113は、ズワイガニ漁をしていた大福丸の主機が停止したことから、大福丸船長は僚船宝生丸にえい航を依頼したものの、宝生丸船長が位置的に第二共福丸の方が近く、より大きな船舶によってえい航した方がよいと考えたため、第二共福丸にえい航されたが、結果的に、えい航途中に荒天等により、大福丸が転覆して、大福丸船長Aを含む乗組員が死亡したため、乗組員の遺族が大福丸を所有し、Aの使用者であるY1社等に対して商法六九〇条等に基づき損害賠償責任を追及した事案である。本件では、船員法に基づく船長の職務（船員法第二章参照）上の過失を根拠に、商法六九〇条に基づく船舶所有者の責任が以下のように認められた。すな

わち、「船員法は、一二条に『船長は、自己の指揮する船舶に急迫した危険があるときは、人命の救助に必要な手段を尽くさなければならぬ。』と定め、船長が同規定に違反したときは、五年以下の懲役に処するとの定めをおく（二二三条）。そして、同法二二条の『急迫した危険』とは、その文言から、四囲の状況からみて、当該時点で救助手段を尽くさなければ、自船が沈没又は滅失するおそれがあるといった船舶共同体にとって重大な事態が差し迫っていることをいうものと解される。また、『必要な手段』とは、その文言から、自船の沈没又は滅失を避け、あるいは、その沈没又は滅失が避けられない場合には同船にある人員を退避させる等、人命救助のために必要な一切の手段をいうものと解される。……船員法第二章は、海上航行の安全保持のため、船長に対し、厳格な義務と強力な軽減を与えている。この職権は、海上航行という特殊な状態において、人命、船舶、積荷の安全を図るという公益を確保するために定められたもので、船舶所有者、荷主等の意思に左右されることはない。同法一二条も、その一環で船長の公法上の義務を定めたものであるから、船長が被用者として使用主に対して負う義務とは異なる。しかしながら、船長の指揮監督権その他の強力な権限が、船内にある者全てに対して行使し得るものであること（同法七条、二五条、二六条）からすれば、船長が負う同法上の厳格な義務は、公法上の義務にとどまらず、少なくとも船長が船内にある人員に対して負う職務上の注意義務の内容をも構成するものと解すべきである。そうすると、船長は、自船に急迫した危険があるときは、乗組員を含む人命の救助に必要な手段を尽くすべき任務を有する以上、自船に急迫した危険がある状況にあつて、人命の救助に必要な手段を尽くさなかったと認められる場合には、当該人命との関係で、船長に求められる業務上必要な注意を怠ったものと認めざるを得ない。……A船長は、本件事故当日……主機停止時点において、大福丸に急迫した危険が生じたこと認められるから、当時の状況を踏まえ、直ちに海上保安庁に通報し、主機停止現場付

近に停留すべく錨泊等の措置をとる義務があつたのに、これを怠り、これらの措置を全くとらないまま、近くを航行する宝生丸にえい航依頼を行い、その後合流した第二共福丸にえい航してもらうことが極めて危険性の高い手段であつたことを認識しあるいは認識し得たから、他の手段を選択すべきであつたのに、……えい航依頼を維持し、その後えい航を開始させたものである。……よつて、A船長は、本件乗組員との関係で、人命の救助のために必要な手段を尽くす義務に違反し、もつて船長としての業務上の注意を欠いたものと認められるから、Y1社は、商法六九〇条に基づき、Xらに対する損害賠償責任を負う」と判示する。本判決は、船長の過失を船員法上の義務違反に求め、それを商法六九〇条の船長の過失として位置づけたうえで、船舶所有者の責任を肯定した事例として特筆すべき事案ともいえよう。さらに、従来、船員法学において議論がなされてきた、船員法第二章の船長の職務権限や義務の性質についても明示した点としても重要な意義を有するものである。

### 第三章 船舶所有者の具体的義務の内容

#### (一) 船員労働安全衛生規則等との関係

以上のとおり、従来の裁判例を一瞥すると、一般論として、船舶所有者の安全配慮義務を措定しているか否かにかかわらず、船員労働安全衛生規則等の規定を根拠に、船舶所有者の具体的な義務が示されていることがわかる。例えば、②判決においては、同規則一条、五条、一七条、二九条を参照しているし、また、船舶所有者の義務の根拠として、④判決でも、同規則五〇条が、⑦判決では、同規則五七条が示されている。さらに、③判決では、危険物船舶運

送及び貯蔵規則八三条も参照されている。そうすると、まずは、船舶所有者の義務の根拠として、船員労働安全衛生規則等が用いられることの当否が問題とされなければならない。

船舶所有者の義務の根拠として、船員労働安全衛生規則等が参照等されていることの当否については、基本的には、陸上労働における労働安全衛生法の私法的効力の議論が妥当するのではないかと考える。従来、陸上労働においては、労働安全衛生法の私法上の効力について議論がなされてきた。そして、労働安全衛生法の規定における私法的効力については、その内容や目的から使用者の安全配慮義務の内容になるとする見解がある一方、同法は公法であって、行政的規制を多く含むことから、安全配慮義務の内容を判断する際の基準として斟酌する見解とに分かれていた。<sup>23</sup>

この点、④判決は、船舶所有者の船員労働安全衛生規則は行政規制であって、不法行為における違法性を基礎づけるものではないとの主張に対して、「私法上の具体的労働条件整備義務をも念頭に置いている」との記述から、使用者の安全配慮義務<sup>24</sup>の内容になっているような判示になっている。また、②判決では、一般論として労働者に対する安全配慮義務を肯定した上で、船員法及船員労働安全衛生規則を参照ながら、船員の健康の保持を図るよう努めるべき義務があるとして、それを根拠に安全配慮義務違反を肯定している。さらに、⑦判決でも、漁ろう作業時における船舶所有者の義務について定めた船員労働安全衛生規則五七条を示しながら、「この法令上の義務は、…：民事上の損害賠償責任との関係で法的義務となると解すべきである」として、安全配慮義務を怠った過失があると判示しており、私法上の根拠にもなり得るかのような書き方がなされている。

従来、労働安全衛生法の性質に関する議論において、安全配慮義務の解釈基準として用いるべきであって、労働契約の内容とはならないとする見解は、労働安全衛生法は労基法一三条に相当する規定を欠いていること<sup>25</sup>、また、同法

の目的、構造、履行確保方法という観点に着目すると、快適な職場環境の形成の促進をも目的としていること、義務規定に加え、その履行確保方法をも定める自己完結的な構造を有していること、規制内容として事業者以外の労働安全衛生に影響を及ぼし得る様々な関係者が義務主体となつてゐること、また、罰則等のほか、ソフトな行政手法が多用されていることから、労働安全衛生法の規定が私法的規定であると解することができないことを指摘する。<sup>(26)</sup>

他方、船員労働安全衛生規則に目を移してみると、同規則は船員法八一条及び八五条に基づく省令であり、かつ同法三一条には労働条件に関する最低基準効が定められていることから、労基法一三条に相当する規定を有している。さらに、船員労働安全衛生規則は、その第一条で「船舶所有者のとるべき措置」等を義務付けており、その趣旨について船舶所有者に対して安全衛生に関する管理体制の整備等をとるべき措置を定めたものであると説明されている。<sup>(28)</sup> そのため、本条の文言からは、船舶所有者の船員に対する義務としても考えることは不可能ではないようにも思える。また、労働安全衛生法では義務主体が広く、履行確保方法も勧告等の行政的手法が用いられることが想定されているが、船員労働安全衛生規則については、義務主体は原則として船舶所有者であり、<sup>(29)</sup> 同規則上、特段の履行確保方法が定められているわけではない。<sup>(30)</sup> そうすると、労働安全衛生法と異なり、船員労働安全衛生規則において定められている義務規定が雇入契約の内容になつてゐるとの解釈もあながち不可能ではないようにも思われる。したがつて、④判決が述べるように私法上の具体的労働条件整備義務をも念頭に置いているという解釈も充分成り立ちうるようにも思われる。<sup>(31)</sup> もつとも、船員労働災害発生時の船舶所有者の損害賠償責任が争われるような場合には、その一つの解釈基準として船員労働安全衛生規則を用いることはできるのであつて、船員が船舶所有者に対して同規則上の措置をとるよう請求することができるかはともかく、船舶の安全衛生に係る基準や船内作業においてとられなければならない安



全対策上の最低基準を定めていることに鑑みれば、<sup>(32)</sup> いずれの立場に与したとしても実際の差はそこまで大きくはないようにも思われる。そして、例えば、船員労働安全衛生規則一七条や二九条の作業環境の整備や船内衛生の保持に関する船舶所有者の一般的抽象的な努力義務規定<sup>(33)</sup>が参照されるような場合には、より具体的な注意義務は労働災害の内容に応じて確定されるべきものもあるというべきである。少なくとも、船員労働安全衛生規則により定められた義務的措施を船舶所有者がとっていないのであれば、安全配慮義務違反に基づく損害賠償責任を負う可能性は高まることになる。従来<sup>(34)</sup>の裁判例の中には、船員労働安全衛生規則をそもそも遵守していない事例も散見され、特段この点について触れずとも解決し得るものであったとも思われる。例えば、<sup>(35)</sup>④判決においては、船員労働安全衛生規則五〇条<sup>(36)</sup>で定められている有害気体等が発生するおそれのある場所等で行う作業について必要とされる換気や保護具が使用されていないとか、<sup>(37)</sup>⑦判決においては船員労働安全衛生規則五七条二号の命綱または作業用救命衣の未装着が問題となっており、安全担当者としてそれらを装着させていないような場合には、当該担当者の過失が認定されることも充分あり得よう。<sup>(35)</sup><sup>(36)</sup><sup>(37)</sup>一方で、船舶所有者及び船長等からの指揮命令に反して、被災船員自身に過失があるような場合には、過失相殺の可能性はあり得るかもしれない。

ところで、船舶の安全性については、前述したように、現在では船員労働との関係では船員法及び同法に基づく船員労働安全衛生規則が定められている。しかし、古くは、船員法体系における安全及び衛生に関する規制が少なかつた理由として、船内の安全管理及び衛生管理については、第一に、船舶職員及び小型船舶操縦者法に基づき、船長以下の船舶職員が行っていたこと、第二に、船舶安全法による船内の旅客に対する安全及び衛生について規制が設けら

れ、それを船員にも及ぼしていたことが挙げられており、<sup>(38)</sup> そうすると、船舶安全法についても船員労働安全衛生規則と同様に安全基準として機能し得るものと考えられる。<sup>(39)</sup> そのため、船舶安全法及び同法に基づく各種規則もまた、安全配慮義務との関係で問題となる。実際、船舶安全法一条は「日本船舶ハ本法ニ依リ其ノ堪航性ヲ保持シ且人命ノ安全ヲ保持スルニ必要ナル施設ヲ為スニ非ザレバ之ヲ航行ノ用ニ供スルコトヲ得ズ」と定め、船内の人命及び財産の安全を確保することを目的としている。<sup>(40)</sup> また、③判決では、船舶安全法二八条に基づく危険物船舶運送及び貯蔵規則<sup>(41)</sup>も参照されている。とはいえ、船舶安全法等による船舶設備の安全基準等については、あくまで公法的規制であることは明白であることから、船舶安全法が定める基準違反が認められれば、当然に船員に対する安全配慮義務違反になると解することはできないが、船舶安全法等に定められた安全基準等は注意義務の内容として斟酌される余地は充分あると考えられることから、結論において大きな差はないようにも考えられる。

## (二) 船長の職務権限・義務と船員労働災害の防止

船員労働災害が発生した際の船舶所有者の責任について、⑧判決においては、船長の職務権限における過失を認定した上で、商法六九〇条に基づいて肯定している。もし、このような構成が可能であるならば、船舶所有者自身の安全配慮義務を措定せずとも責任を認定することができる可能性が高い。この問題を検討するに当たっては、船長の職務権限や義務が乗組員（海員）に対して向けられるものであるのかが問題となる。

⑧判決において問題となった船長の職務権限・義務は、船員法一二条の「船長は、自己の指揮する船舶に急迫した危険があるときは、人命の救助並びに船舶及び積荷の救助に必要な手段を尽くさなければならぬ」というものであ

る。例えば、衝突・座礁・火災など差し迫った危険がある場合には、人命・船舶・積荷のために必要なあらゆる手段を講じなければならぬとするものである。<sup>42</sup> もつとも本条を含め船員法第二章が定めている船長の職務権限や義務に関する規定は、専ら船舶や海上交通の安全性を確保するという公益的なものであり、当該職務権限や義務に違反したような場合に、それを理由に、船長の乗組員等に対する注意義務違反（過失）とまでいえるかが問題となる。

この問題は、船員法の性質論と相俟って古くから議論がなされてきた。⑧判決においては、前述したように、船員法第二章が定める船長の職務権限や義務について、海上航行の安全保持のためのものであり、船長の公法上の義務を定めたものであると判示する。伝統的通説によれば、船員法第二章の職務権限や義務については、社会公共の秩序の維持の一環としての船舶とその航行の安全の保持を船長の義務としたものと考えるのであって、私法上の義務ではなく、交通警察法としての性格を有するものであると解している。<sup>43</sup> この立場に与するのであれば、必ずしも船長の職務権限や義務に違反が認められたとしても、当然に、乗組員に対する義務違反を構成するものとはいえないことになる。しかしながら、船員法はあくまで海上労働者保護法たる性質を有しており、船長の職務権限や義務は、船員を含めて船舶共同体の安全確保の要請に基づくものであり、炭鉱における人命の安全確保に関する法律上の要請と同じく、職場の安全の確保として定められているものであるという見解や、<sup>44</sup> 船舶共同体論を否定しつつも、もともと商法に規定してあったものを船員法に移植したものであって、経営秩序に関する規定であり、船舶所有者の安全確保義務を前提とした、船長に対する権限付与と義務付けと位置付ける立場が示されている。<sup>45</sup> また、船員法の母法とされるイギリス法においても、船長の職務権限に係る規定の根拠は基本的に海上労働契約に付随する権限であると捉えられていることに鑑みて、日本法においても船舶所有者の船員等に対する安全配慮義務の履行補助者としての船長の職務権限・義

務であると捉える立場もある<sup>(46)</sup>。もし、このように捉えることができるのであれば、船長が船員法第二章に定める職務権限につき過失があるとか、義務違反が認められる場合には、直截的に船員に対する過失を構成して、商法六九〇条を媒介に船舶所有者が責任を負うということになる<sup>(47)</sup>。

もつとも、⑧判決も述べているように、第一義的には公法上の義務であるとしつつも、船内にいる船員等に対して行使し得るものであることから、船内にいる船員等に対して負う職務上の注意義務の内容をも構成することは否定できないと思われる。

さらに、船員労働災害の防止という観点から重要視すべきであるのは、船員法八条の船長の堪航能力検査義務である。一部の裁判例では使用者である船舶所有者が船員に対して堪航能力担保義務を認めるような判示をするものが見られる。(三二)において詳述するが、本条を媒介に、船舶所有者の船員に対する堪航能力担保義務を認めるとしても、実質的にどこまで有意義なものであるかは疑問がないわけではない。

ただ、ここで注意すべきは、船長の職務権限における過失や義務違反を認定する方法についてである。⑧判決が述べるように、船員法上の職務権限や義務については航海技術の専門家として広い裁量が船長に与えられるものと考えられる。⑧判決では、海上保安庁への通報の容易性、荒天時での錨泊可能性、復原性の低下と危険海域を通過する可能性、そして、依頼した船舶の荒天時におけるえい航経験のなさに鑑みて合理的な手段をとったものとはいえないと判示している<sup>(48)</sup>。船員法上の船長の職務権限や義務が争われる事例は従来ほとんどなく、<sup>(49)</sup> 今後は船長の職務権限のあり方等について内容を詰めて検討していく必要があるものと思われる。

### (三) 船員に対する堪航能力担保義務

次に、従前の裁判例の中には、一般論として、船舶所有者の船員に対する堪航能力担保義務と思われる義務を措定するものもある(⑥判決)。同裁判例では一般論として安全配慮義務に触れながら、その具体的な内容を示す中で、船舶所有者は「乗組員の業務の遂行が安全になされるように、構造上の欠陥のない船舶を航行の用に供し、その整備を十全にして船舶本体から生ずる恐れのある危険を防止し、資格、経験を有する船長等操船にあたりその任に適する技能を有する者を選任して各部署に適切に配置し、船舶の運行から生ずる危険を防止する義務を負う」と判示する。堪航能力担保義務とは、もともと海上運送人が荷送人等に対して負う、船舶が発航にあたり堪航能力を有することを担保する義務をいう<sup>50</sup>。その内容としては、船舶を航海に堪える状態におく船体能力、船員の乗組みや船舶の艤装及び需品の補給を適切に行う運航能力、そして、船倉や冷蔵室その他運送品を積み込む場所を運送品の受け入れや運送及び保存に適する状態におく堪荷能力の三つがあるとされる(商法七三九条一項各号、国際海上物品運送法五条各号参照<sup>51</sup>)。本来的に、海商法上、堪航能力担保義務は前述のとおり、船舶所有者を含む海上運送人が荷送人や傭船者に対して負う海上物品運送契約上の義務であり、船員に対する義務ではない。

この点、例えば、一九九五年イギリス商船法四二条(一)は「イギリス連合王国船舶の所有者と当該船舶に乗組む船長その他の海員との間の全ての雇用契約には、当該船舶所有者の義務として以下に掲げるものが含まれるものとす<sup>52</sup>。」「とし、「発航の当時及び航海中、船舶の堪航性を確保し、かつ維持するための全ての合理的な措置をとらなければならない。」「と定める。また、アメリカ海事判例法においては、船員はその使用者に対して、乗り組んでいた船舶の不堪航を理由に損害賠償責任を追及することが認められている<sup>53</sup>。すなわち、船員は船舶及び設備等の欠陥を主張す

ることにより、責任を追及することができ、その範囲は、船体それ自体だけでなく、荷役機械、船舶上の道具類、ロープや柵、ステベドアが持ち込んだ備品やその他船舶の属具等と広く、さらには他の乗組員による暴力行為の場合にも適用される可能性がある<sup>54</sup>とされる。

しかしながら、日本法上、少なくとも船舶所有者の船員に対する堪航能力担保義務が明示的に定められているわけではないし、実際に、船員に対する堪航能力担保義務までを認める必要があるかはやや検討が必要であると思われる。というのも、上記⑥判決が示した堪航能力担保義務と類似する義務は、従来の安全配慮義務の内容としても捉えることができる<sup>55</sup>と考えられるからである。前掲最判昭和五九年四月一〇日は、安全配慮義務を「労働者が労務提供のため設置する場所、設備もしくは器具等を使用し又は使用者の指示のもとに労務を提供する過程において、労働者の生命及び身体等を危険から保護するよう配慮すべき義務」と定義している。船員の場合、船員が労務を提供する場所が「船舶」であり、当該船舶の「設備」や船舶の属具や備品等である「器具等」を使用する過程において、船員の生命及び身体等を危険から保護するためには、上述したような、船舶の堪航性が欠かせないし、また船内における安全性を確保するための人員の配置が求められることは当然に含まれるものと思われる<sup>56</sup>。したがって、現行法の解釈として、日本法の文脈において、船員に対する堪航能力担保義務までを指定することまでは必要なく、安全配慮義務の具体的内容の中で捉えることができるのではないかと考えられる。

一方で、例えば、船員に対する堪航能力担保義務を指定することの意義として、安全配慮義務違反に関する立証責任の転換をもたらすことはできるのかもしれない。判例及び通説によれば<sup>57</sup>、安全配慮義務違反の立証責任はあくまで当該義務違反に基づき損害賠償責任を追及する労働者側にあると解されている<sup>58</sup>。他方で、海上運送人の堪航能力担保

義務は無過失の立証責任を海上運送人の側に負わせており（商法七三九条一項柱書、国際海上物品運送法五条柱書<sup>(59)</sup>）、もし、船員に対する堪航能力担保義務についても同様に考えることが可能であるならば、安全配慮義務とは別に堪航能力担保義務を指定することにも一定の意義がある可能性も否定できない。もつとも、上記⑥判決についても安全配慮義務の一内容として堪航能力担保義務類似の義務を指定していても立証責任の転換までを認めているわけではない。そのため、船員を陸上労働者以上に保護する観点から、船舶所有者に無過失の立証責任を課す堪航能力担保義務を指定する可能性については新たな議論が必要であると思われる<sup>(60)(61)</sup>。

#### （四）船舶衝突と船員労働災害

最後に、船舶衝突に伴う船舶の沈没等により船員労働災害が生じた場合、船舶所有者はどのような責任を負うのだろうか。この点については、⑤判決が示すように、基本的には、当該船舶衝突事故における船長その他の船員の過失に基づき船舶所有者が被災船員に対して責任を負うことになろう（商法六九〇条）。このような場合には、基本的には安全配慮義務について触れる必要はほとんどなく、船舶衝突事故が船長その他の船員の過失によって生じたこと、当該事故によって被災船員に損害が生じたということを確認することにより、船舶所有者が責任を負うということになると考えられる。ここにいう船長その他の船員の過失については、通常の船舶衝突の過失と同様に、多くの場合、海上衝突予防法、海上交通安全法及び港則法が定める海上交通法規違反行為を基礎に過失が認定されることが多いと思われる。すなわち、船員は、法令や海上慣習などにより、船舶の運航に関する種々の義務を負担しており、当該義務の不履行により衝突が生じれば、船員に過失が認められる<sup>(62)</sup>。したがって、船員の過失が肯定されるのであれば、船舶

所有者は被災船員に対して損害賠償責任を負うことになる。

もつとも、船舶衝突事故に起因する船員労働災害の場合、それは船舶所有者の安全配慮義務の問題といえるかが問題となる。前述したように、判例は、労務の指揮管理権に含まれない履行補助者の注意義務違反は安全配慮義務の問題とはいえないと解している。この点、学説上、労働契約の内容に照らし、業務遂行上発生し得る危険から労働者を保護するために配慮すべき注意義務が、安全配慮義務の内容となるとする見解も有力に唱えられている<sup>63</sup>。実際、自衛隊機と同乗者に対する安全配慮義務違反が争われた事例に対する判例研究においても、安全配慮義務には履行補助者による安全に操縦をする義務が含まれると解すべきであるとする見解が唱えられている<sup>64</sup>。船舶の運航は船長を中心に行われ、船主船長であるような場合を除き、船舶所有者自身が行うことはほとんどない。そして、船員法等の海事法規においては船長が当該船舶の最高責任者として位置づけられており、船舶所有者の履行補助者たる地位が明白である。履行補助者である船長に操船上の過失があるような場合にも、船舶所有者自身の安全配慮義務違反を認定することは不可能ではないと思われる。ただし、このように解したとしても、現在、船員の人身傷害に対する責任については、不法行為構成（商法六九〇条、民法七一五条一項等）であろうとも、債務不履行構成（民法四一五条）であろうとも、時効期間に違いがなく（民法一六七条、七二四条の二）、従来のように、操船上の過失の問題について安全配慮義務の問題として捉えることができるのか否かという議論それ自体の重要性は以前に比べて小さくなっているのではないかとと思われる。



## 第四章 結びに代えて

本稿の課題は、船員労働災害が発生した場合の船舶所有者の義務の内容を、裁判例を分析して明らかにするものであった。従来、裁判で争われた船員労働災害の類型には、概ね三つの類型、すなわち、船内作業中の事故、船舶衝突事故に起因するもの、そして、海中転落事故であった。そして、第一に、最も多い船内作業中の事故との関係では、船員労働安全衛生規則の不遵守が船舶所有者の船員に対する義務違反を構成するとして、当該規則の内容が注意義務の内容になっていることを明らかにした。第二に、船舶衝突事故に起因する船員労働災害については、通常の船舶衝突事故と同様に、船長その他の船員の操船上の過失の有無によって船舶所有者の責任が認められる可能性が示唆された。第三に、海中転落等との関係では、船員労働安全衛生規則の不遵守の有無に加えて、船員法上の船長の職務権限における過失や義務違反が問題となる可能性が示唆された。さらに、事故類型にかかわらず、一部の裁判例においては、船舶所有者は船員に対して堪航能力担保義務（類似の義務）を負うことを示すものもあった。今後は、船員法上の船長の職務権限や義務に対する違背のより具体的な内容や、船員に対して堪航能力担保義務を負うとの考えの妥当性については引き続き検討する必要があるものと思われる。本稿では、筆者の能力から、船員労働安全衛生規則の具体的な内容や海上労働全体における船内の安全体制全般について指摘することはほとんどできなかつた。今後は、船員労働災害防止という観点から、現行法のあり方等にも踏み込んだ考察をしていく必要があると考えられる。

† 本稿は、日本学術振興会科学研究費補助金基盤研究（C）22K01262の研究成果の一部である。

(1) 後述する、船員災害防止活動の促進に関する法律においては「船員災害」という文言が用いられている。船員災害とは、「船員の就業に係る船舶、船内設備、積荷等により、又は作業行動若しくは船内生活によって、船員が負傷し、疾病にかかり、又は死亡すること」(二条一項)とされている。同法において、船員災害という用語が用いられているのは、私傷病に対しても一定の療養補償責任を船舶所有者が負っていることに鑑みて、船内で生じた死傷病全般が「労働」災害に含まれるわけではないため、用語法として変えたものとされる(平井清Ⅱ加藤書久「船員災害防止協会等に関する法律解説」海上労働二〇卷二号(一九六八年)三頁参照)。もっとも、本稿では、船内で生じた私傷病についても労働災害から排除するつもりはないものの、一般的に用いられている船員「労働災害」として用語法を統一する。

(2) 漆谷伸介Ⅱ川原義裕Ⅱ佐野裕司Ⅱ久宗周二Ⅱ江原美穂「一般船舶における船員災害の特徴について」日本航海学会論文集 一一六号(二〇〇六年)二七七頁。

(3) 国土交通省海事局船員政策課「船員災害疾病発生状況報告(船員法第11条) 令和2年度」(二〇二三年) 六頁。

(4) 前掲註3・国土交通省海事局船員政策課七頁。

(5) 海事法研究会編『海事法(第11版)』〔清田耕司Ⅱ小林豪Ⅱ金子春生〕(海文堂、二〇二〇年) 一一頁。

(6) 久宗周二Ⅱ福司光成Ⅱ木村暢夫「船員の労働災害対策に関する研究」日本航海学会論文集一二七号(二〇二二年) 一一一頁。

(7) 船内安全衛生委員会の設置は、ILO海上労働条約(MLC2006; Maritime Labour Convention 2006)の批准に伴うもので、その構成は、船長を委員長とした上で、各部の安全担当者、消火作業指揮者、医師・衛生管理者または衛生担当者、船内の安全に関し知識または経験を有する海員のうちから船舶所有者が指名した者、船内の衛生に関し知識または経験を有する海員のうちから船舶所有者が指名した者によって構成される(船員労働安全衛生規則一条の三第二項Ⅱ第五項参照)。

(8) これらは、作業心得を律し、いわば作業マニュアルとしての側面を有しており、これらの基準は、必要最小限の基準であり、実際に運用する場合には、船舶所有者等が、作業状態に応じて必要な措置を講じることになるという(前掲註5・清田Ⅱ小林Ⅱ金子七〇頁Ⅱ七一頁)。

(9) 私傷病であっても、雇入契約の存続中は通常、乗船している点を捉えて補償が認められており、労基法にはない特徴と言われている(神戸大学海事科学研究科海事法規研究会編著『海事法規の解説』〔根本到〕(成山堂書店、二〇二二年)一三〇頁)。

(10) 前掲註5・清田Ⅱ小林Ⅱ金子七五頁。

(11) なお、東京高判昭和四九年九月二五日高民集二七卷四号三五七頁は、労基法八四条二項は注意規定に過ぎないと述べる。そもそも労基法八四条二項は、災害補償制度の趣旨から、同一災害について使用者に二重の賠償義務を課すことは妥当ではないという観点から定められたものである(厚生労働省労働基準局編『令和3年版労働基準法(下)』(労務行政、二〇二二年)九五六頁)。

(12) 本稿では、船員の使用者として船舶所有者という用語を用いるが、船員法上、船舶所有者だけでなく、船舶賃借人及び船舶共有における船舶管理人についても使用者たる地位を有する(船員五条参照)。したがって、本稿では、船舶所有者と記述している部分については特に断りがない限り、船舶賃借人及び船舶管理人を含むものとする。

(13) 菅野和夫『労働法(第12版)』(弘文堂、二〇二〇年)六七〇頁。

(14) 小林登『新海商法』(信山社、二〇二二年)六二頁。最判昭和四八年二月一六日民集二七卷一号一三二頁は「船長その他の船員がその職務を行うにあたり故意または過失により他人に加えた損害については、船舶所有者は、当該船員の選任および監督につき相当の注意を怠ったか否かを問わず、その賠償の責に任ずべきものであって、民法七一五条の規定はこの場合に適用がないものと解するのが相当である」と判示する。もともと、民法七一五条の使用者責任においても、選任監督上の無過失が認められて使用者が免責された事案はほとんどなく、結果として、商法六九〇条と民法七一五条とに実質的な違いはないとも指摘される(なお、山本哲生「船舶所有者の責任」神作裕之Ⅱ藤田友敬編『商法判例百選』(有斐閣、二〇一九年)二〇一頁参照)。

(15) 厳密に言えば、「船舶所有者等の被用者でその職務が船舶の業務に関するもの又は救助者の被用者でその職務が救助活動に関するものの使用者に対して有する債権及びこれらの者の生命又は身体が害されることによって生じた第三者の有する債

権」である。

(16) 時岡泰Ⅱ谷川久Ⅱ相良朋紀『逐条船主責任制限法・油濁損害賠償保障法』（商事法務、一九七九年）五四頁、前掲註14・小林一一六頁。ただし、例えば、港湾荷役業者（ステベドア）の被用者が、貨物がある船舶に積み付けている最中に、当該船舶の乗組員（当該船舶の船舶所有者の被用者）の過失によって、労働災害が生じた場合、ステベドアの被用者である被災労働者が当該船舶所有者に対して損害賠償責任を追及する事案等のときには、当該船舶所有者は船主責任制限法三条一項一号に基づき責任制限を享受することは可能である。

(17) 従来、船員法学説においては、海上労働の特殊性から船舶所有者は船員に対して安全衛生保障義務や船内居住施設完備義務を負うと考える見解が有力に唱えられていた（武城正長「海上労働における居住安全衛生医療」広島商船高等専門学校紀要一号（一九七九年）一三頁〜一四頁）。そして、同論稿では、第一に、具体的に労働者に労働をさせるに当たって、労働者の健康を害さないような注意義務を負うこと、第二に、船舶の安全は労働の場の安全に外ならないこと、第三に、具体的に船内作業に従事していない時間についても、洋上における人間的生活保障という観点から、雇入契約の内容から導出される船内居住施設を完備する義務が船舶所有者に対して課せられていることを指摘する（同一四頁）。現在においては、それぞれ使用者の安全配慮義務の内容として包含され、それを具体的に示したものとも思われるが、例えば、海上労働においては、労働に従事していない時間についても、事業場である船舶に止まらざるを得ない特殊性に鑑みて、船舶所有者に一定の義務を課すということの理論的根拠を示すものと考えられる。

(18) 統計上は船員労働災害の数は陸上における労働災害よりも多いものと推測される。しかし、実際に公判裁判例として現れてくるのが少ないだけで、本稿が扱う裁判例のその一部しか検討できないことを予め述べしておく。したがって、本稿の考察のみによって船員労働災害全般について何かを指摘することは困難であることは付言しておく。

(19) 本件では、適用条文が明示されていないが、Xの主張において被用者の過失と業務執行性が示され、他方で、Yの主張において選任監督上の注意を尽くしたことが示されていることから、商法六九〇条ではなく民法七一五条に基づき責任追及されたことが推測される。

- (20) 本件におけるタンク内洗浄は、前の貨物が苛性ソーダであったため、次の貨物である炭酸カルシュームを船積みすると、化学反応を起こしてしまう可能性があったことから、海上航行中にタンク洗浄を行おうとしたものである。
- (21) なお、本判決の判断は、その後、最判平成二年一月八日判時一三七〇号五二頁でも支持されている。同判決では、使用者たる船舶所有者だけではなく苛性ソーダの運送を船舶所有者に委託した別会社の安全配慮義務違反に基づく責任も争われ、肯定されている。
- (22) 最判昭和五八年五月二七日民集三七卷四号四七七頁〔陸上自衛隊三三二一会計隊事件〕参照、潮見佳男『新債権総論Ⅰ』（信山社、二〇一七年）一七〇頁参照。
- (23) これらの学説に係る概説として、土田道夫『労働契約法（第2版）』（有斐閣、二〇一六年）五一四頁～五一五頁。また、従来の議論の詳細については、小畑史子「労働安全衛生法規の法的性質（1）」法協一二二卷二号（一九九五年）二四三頁以下参照。
- (24) 本判決では、「所有船舶やその設備の構造、機能、予想される危険等の把握にも努め、研修その他の教育活動等を通じて安全対策を組織的に徹底し、当該船舶の乗組員につき、その生命、身体の安全を害すべき事故の発生を未然に防止すべき法律上の義務」と述べる。これは、最判昭和五九年四月一〇日民集三八卷六号五五七頁と軌を一にするものであると思われる。
- (25) 前掲註23・土田五一四頁。
- (26) 小畑史子「労働安全衛生法規の法的性質（3・完）」法協一二二卷五号（一九九五年）七〇頁～七二頁。
- (27) 藤崎道好『船員法総論（改訂版）』（成山堂書店、一九七五年）三二九頁。
- (28) 船員法規研究会編『船員労働安全衛生規則の解説』（成山堂書店、一九六六年）七頁。また、塩田澄夫Ⅱ富田秀明Ⅱ川手創Ⅱ越村安英「船員労働安全衛生規則の解説」海上労働一七卷四号（一九六四年）一四頁は「船舶所有者は、自らの船舶において働く船長をはじめとする船員の安全衛生に、心をいたさねばならぬことは当然である。それは、人命尊重の見地からはいうまでもなく、生産性の確保という観点からも重要なことであり、労働者を雇用する使用者の義務」と述べる。
- (29) ただし、船舶賃貸借が行われている場合には船舶賃借人が、また船舶共有が行われている場合には船舶管理人がその義務

主体になることは前述のとおりである(船員五条。前掲註28・船員法規研究会二一頁)。

(30) 他方で、この点については、国際航海に従事する船舶については船員法一〇二条の二以下で定める国土交通大臣による船員の労働条件等の検査等(PSC; Port State Control)が、また、船員法適用船舶一般につき、一〇一条以下に基づく国土交通大臣による監督命令等があることに鑑みれば、船員労働官による注意喚起や勧告も可能となっているため(船員一〇六条参照)、その意味では労働安全衛生法に類似するものと考えられる。

(31) 小畑史子「④判決判批」賃金と社会保障一三五九号(二〇〇三年)三六頁は、結論として、直接民事上の効力を有しないと解しつつ、不法行為責任を認めることは可能であると述べるが、「立法過程等からして首肯できる余地があるかもしれない」とも述べている。

(32) 落合誠一「①判決判批」ジュリスト五七七号(一九七四年)一四九頁。

(33) 前掲註28・船員法規研究会六八頁、一一一頁。

(34) 本条は、荷揚げ後または長期密閉されたタンクや密閉された船倉等で有害気体が発生したり、酸素欠乏状態が生じたりする可能性があることを念頭に規定されているものであることから(前掲註28・船員法規研究会一八六頁)、そもそも本条において定められた措置等がとられず労働災害が生じた場合には、船舶所有者またはその被用者の過失(予見可能性及び結果回避義務違反)が認められやすいだろう。

(35) 船員労働安全衛生規則五七条制定時においては、漁ろう作業時に命綱や救命衣を装着することは常識に反するものと考えられていたが、規則の制定により従来の漁ろう方式を放任しておくことは許されない旨指摘されていた(前掲註28・船員法規研究会編二〇四頁)。

(36) もつとも、救命衣の装着との関係では、もし救命衣を装着していたとしても、寒冷地における海中転落の場合には、短時間での死亡リスクが高まることから、因果関係が問題となる可能性は否定できない(実際、⑦判決においては因果関係も問題となっている)。ただし、⑥判決の冬季のベーリング海での事例のような場合には、別途、非常配置、指導訓練、防水措置や、緊急時における膨張式救命筏の備置等が問題となる可能性はある。

- (37) 平成三〇年の船舶職員及び小型船舶操縦者法の改正により、漁船を含む小型船舶（総トン数二〇トン未満の船舶）においてはライフジャケットの着用が義務化されていることも想起すべきであろう（船舶職員法及び小型船舶操縦者法二三条の三六第四項参照）。
- (38) 前掲註28・船員法規研究会編一頁～二頁。
- (39) 船舶安全法については、本来、船舶の堪航性の確保という観点から、物的施設としての船舶を規制の対象とし、本来的に海上労働における問題を規制する性格のものではないとしつつも、同法が定める衛生設備、居住設備に関する規制は、安全、健康を含めた衛生維持及び労働力の再生産の意味からも、労働安全衛生を規制するものと位置付ける見解として、笹谷敬二「海上労働における安全衛生に関わる法規制の特徴」日本航海学会論文集二二二号（二〇〇九年）一四五頁。
- (40) 前掲註9・神戸大学海事科学研究科海事法規研究会編著「小原朋久」一三頁、有馬光孝編著『船舶安全法の解説―法と船舶検査の制度（5訂版）』（成山堂書店、二〇一四年）一四頁、重光蔭『船舶安全法解説―船舶安全法関係法規』（日本海運集会所出版部、一九三六年）二頁参照。
- (41) 危険物船舶運送及び貯蔵規則の内容等については、山口修司「一般財団法人新日本検定協会安全環境室」三井住友海上火災保険株式会社海損部『危険物運送のABC―判例・法令・保険の実務的解説』（成山堂書店、二〇一八年）七九頁参照。
- (42) 前掲註27・藤崎九一頁。
- (43) 住田正二『船員法の研究』（成山堂書店、一九七三年）九頁。
- (44) 石井照久「萩沢清彦」『労働法総論（増補版）』（有斐閣、一九七九年）一六九頁、山戸嘉一『船員法―解説と研究』（海文堂、一九五四年）四三頁。
- (45) 武城正長『海上労働法の研究』（多賀出版、一九八五年）二二八頁、四四九頁。
- (46) 南健悟「船員法の性質論―船長の権限・船内規律規定を中心に」日本法学八四卷三号（二〇一八年）三六〇頁。
- (47) ただし、⑧判決は商法六九〇条に基づく責任のほか、安全配慮義務に基づく損害賠償請求が争われており、後者について判断する必要はないとしていることに鑑みれば、船員法第二章の船長の職務権限や義務規定を安全配慮義務の履行補助者（船

- 長)による具体的な内容を構成するものとは捉えていないのかもしれない(南健悟「⑧判決判批」季刊労働法二七〇号(二〇二〇年)一八八頁参照)。
- (48) 前掲註47・南一八九頁。
- (49) 大判明治三五年五月五日刑録八輯五卷五二頁や大判大正一三年一月四日刑集三卷七七三頁等がある程度である。
- (50) 前掲註14・小林一七六頁、中村眞澄Ⅱ箱井崇史『海商法(第2版)』(成文堂、二〇一五年)二一〇頁等。
- (51) 通常の堪航能力担保義務の内容として、堪航能力を含むかについて否定的に解する見解もあったが(田中誠二『海商法詳論(増補3版)』(勁草書房、一九八五年)一六六頁)、通説(小町谷操三『海商法要義(中巻一)』(岩波書店、一九四二年)二二三頁、石井照久『海商法』(有斐閣、一九六四年)二二六頁等)及び判例(最判昭和四九年三月一五日民集二八卷二二〇二二三頁)はこれを肯定的に解釈しており、内航海運についても平成三〇年商法改正により堪航能力についても堪航能力担保義務の内容として明確に定められることになった(なお、松井信憲Ⅱ大野晃宏『一問一答・平成30年商法改正』(商事法務、二〇一八年)九五頁参照)。もっとも、船員との関係では、基本的に堪航能力は問題にはならないものと思われる。実際、⑥判決では堪航能力に相当するものについては示されていない。
- (52) MSA 1995, section 42. 本条は、雇用関係におけるコモン・ロー原理を明らかにしたものであるとされるが、現在では、船員を含む人身傷害に関するThe Law Reform (Personal Injuries) Actの制定により、本条の重要性はほとんどないとも指摘されている(Aengus M. Fogarty, MERCHANT SHIPPING LEGISLATION 80 (Informa Law, 3<sup>rd</sup> ed., 2017))。
- (53) *Shipping Co. v. Sieracki*, 328 U.S. 85, 99 (1946).
- (54) アメリカ海事判例法における船員に対する使用者の堪航能力担保義務については、Thomas J. Schoenbaum, ADMIRALTY AND MARITIME LAW 266 et seq. (West Academic Publishing, 6<sup>th</sup> ed., 2019)。
- (55) 本稿が示すように、船員法八条の船長の堪航能力検査義務は海上労働安全の保護という観点から定められた船舶所有者の義務を履行補助者である船長が行っているというように考えれば、間接的に船舶所有者の船員に対する堪航能力担保義務を定めたものといえることができるかもしれない。さらに、より直截的に、船舶安全法一三条が「船舶乗組員二十人未満ノ船舶ニ在



リテハ其ノ二分ノ一以上、其ノ他ノ船舶ニ在リテハ乗組員十人以上ガ国土交通省令ノ定ムル所ニ依リ当該船舶ノ堪航性又ハ居住設備衛生設備其ノ他ノ人命ノ安全ニ関スル設備ニ付重大ナル欠陥アル旨ヲ申立テタル場合ニ於テハ管海官庁ハ其ノ事実ヲ調査シ必要アリト認ムルトキハ前条第三項ノ処分ヲ為スコトヲ要ス」と定めていることから、船舶所有者が船員に対して堪航性の確保について義務を負っていると解釈する余地はあるかもしれない（このような見解を示すものとして、西島弥太郎「船舶内の人に対する船舶所有者の責任について」海法会誌復刊七号（一九五九年）一九頁）。

(56) 前掲註22・潮見一六九頁も参照。

(57) 最判昭和五六年二月一六日民集三五卷一号五六頁。

(58) 安全配慮義務の証明責任については、村上博巳「証明責任」下森定編『安全配慮義務法理の形成と展開』（日本評論社、一九八八年）一七一頁以下、渡邊絹子「安全配慮義務の内容・主張立証責任」土田道夫Ⅱ山川隆一編『労働法の争点』（有斐閣、二〇一四年）一三一頁以下参照。

(59) 箱井崇史『基本講義現代海商法（第4版）』（成文堂、二〇二一年）一三二頁。

(60) 前述したように船員法八条に基づき船長の堪航能力検査義務を媒介に、当該義務は船舶所有者の義務を履行補助者である船長が履行するという構成をとることにより、船舶所有者の船員に対する堪航能力担保義務を認める立場を想定することはできるかもしれない。もともと、同条に基づき船員に対する堪航能力担保義務を指定したとしても、商法七三九条一項のような立証責任の転換までも認めることができるかは更なる検討が必要であると思われる。

(61) 例えば、船員の場合、陸上から隔絶しており、また事故発生により関係当事者が死亡するような場合には、実際に、当該船舶において何が起こったのか不明な状態ということも考えられる。そうすると、船員の遺族等が船舶所有者に対して責任を追及したくとも、立証が困難になるといえることは陸上労働の場合以上に問題となる余地はあるかもしれない。この点に関連して、夏井高人「⑦判決判批」判例地方自治三三四号（二〇一〇年）九六頁は、船員労働災害においては、「大洋中の隔絶された船内で発生した事故でありその事故の瞬間には誰も近辺に居合わせていなかった場合」には事故について詳細な記録が残らず、被災労働者や遺族がその使用者の過失を立証するための証拠を得ることが困難になる可能性を示唆する。

(62) 箱井崇史編『船舶衝突法』（松田忠大）（成文堂、二〇一二年）五二頁～五三頁。ただし、海上交通法規違反により船員の過失を法律上推定することは認められず、事実上の推定にとどまる（小町谷操三『船舶衝突論』（岩波書店、一九四九年）八六頁～八七頁。船舶衝突統一規約六条二項参照）。

(63) 潮見佳男『契約規範の構造と展開』（有斐閣、一九九一年）二六五頁～二六七頁。

(64) 岩村正彦「東京地判昭和56年9月30日判批」ジュリスト七八五号（一九八三年）一三八頁。