

水先人の責任制限等のあり方に関する
勉強会中間報告

水先人の責任制限等のあり方に関する勉強会について

1. はじめに

外航日本人船員の減少等により、将来的な水先人不足が見込まれることを受け、平成27年4月に「水先人の人材確保・育成等に関する検討会」（以下「検討会」という。）を設置し、水先人の安定的な確保・育成に向けた種々の課題への対策等について検討を行った。

検討会においては、「水先行為中に事故が発生した場合、損害賠償等のリスクに備える手立てが講じられていないことが水先人の志望者が応募を満たさない要因となっている。水先人の賠償責任を制限すべきではないか。」との意見があったことを踏まえ、数度にわたり、「水先人の責任制限」について議論を行ったが、結論に至らなかった。

このため、平成29年9月の「第二次とりまとめ」において、「水先人の責任制限について、責任制限を設けることの可否、法制化論点の調査検討について、検討会の下に関係者と専門家も交えた勉強会を設置し、水先人の責任のあり方について検討を進める。」こととされた。

この「第二次とりまとめ」を受け、水先人の志望者を増加させるための取組みの一つとして、水先行為の海難事故により、水先人が個人として背負う損害賠償責任の制限について関係者の意識の共有と解決すべき課題に関する理解の深度化を図るため、本勉強会を設置することとする。

2. 検討会における水先人の責任制限に関する議論の概要

水先行為の対象となる船舶は、そのものが高額な財産であるうえ、荷主の貨物や旅客を積載しており、いったん水先人の責任による海難事故が発生した場合には、油の流出などによる周囲の海洋環境への悪影響などを含めて、水先人の賠償能力をはるかに超えるべく大な損害が発生することが予想されるが、水先人の損

害賠償責任については、水先約款において「その故意又は重大な過失」の場合に限定されている。

このため、水先人の海難事故に関して船社に対して民事上水先人が責任を負うべき海難事故の範囲は大きく制限されているが、水先約款は水先人と船社との間の契約であり、荷主等の第三者には適用されない。

検討会では、約款上の「損害の発生の恐れがあることを認識しながらした自己の無謀な行為」に改めることによる免責範囲の拡大や、損害賠償額を一定限度に制限を加えることなど、海外の諸制度や保険制度などを紹介しながら、議論がなされた。

以上の議論を踏まえ、第9回検討会において、第三者への対抗措置を含めた水先人の責任制限方策として考えられる現行水先約款の改定及び水先人の責任制限の法定化について論点の整理が示された。

3. 本勉強会の議論の進め方について

水先人の賠償責任の制限については、海難事故が発生した場合に水先人が多額の賠償責任を負うこととなり、それが水先人を志望する意欲を阻害する要因となっているのではないかという問題意識のもと、長期間にわたって法制的な調査検討が必要となる水先人の損害賠償責任の制限のみならず、実質的に水先人が高額な損害賠償を負うリスクを低減させるための課題の洗い出しを進め、関係者による課題への理解の共有化と深度化を図る。

(勉強内容)

- 第三者への対抗措置としての水先人の責任制限の方法
 - ・ 水先人の責任の免責範囲の拡大の可否
 - ・ 水先人の責任制限額の設定の可否
- 賠償リスクに備えた保険制度の構築
- 賠償資力を担保するための資金確保策
- 水先約款の改定による責任制限額の設定
- 法人責任の基礎的研究

**水先人の責任制限等のあり方に関する勉強会
(委員名簿)**

【学識経験者】

- ◎ 落合 誠一 東京大学名誉教授
雨宮 正啓 雨宮総合法律事務所
羽原 敬二 関西大学政策創造学部教授

【船社関係委員】

- 小野 芳清 一般社団法人日本船主協会理事長
加藤 雅徳 一般社団法人日本船主協会港湾委員会委員
門野 英二 一般社団法人日本船主協会港湾委員会委員
小山 智之 一般社団法人日本船主協会港湾委員会委員
田中 俊弘 一般社団法人日本船主協会常務理事

【水先関係委員】

- 西本 哲明 日本水先人会連合会副会長
片岡 徹 日本水先人会連合会副会長
松本 恭昇 日本水先人会連合会水先業務研究委員会委員長
岡部 博記 顧問弁護士
松村 泰材 日本水先人会連合会常務理事

【国土交通省】

- 堀 真之助 海事局海技課長
長瀬 洋裕 海事局海技課企画調整官
野村 秀 海事局海技課水先業務調整官

【(一財)海技振興センター】

- 伊藤 鎮樹 理事長
野中 治彦 常務理事
戸摩 辰雄 常務理事
庄司新太郎 技術・研究部長

(注)「◎」は座長

①【水先人】： **民法第709条に基づく損害賠償責任**

『民法』（不法行為による損害賠償）

第709条 故意又は過失によって他人の権利又は法律上保護される利益を侵害した者は、これによって生じた損害を賠償する責任を負う。

②【船長】： **商法第705条に基づく損害賠償責任**

第705条 船長ハ其職務ヲ行フニ付キ注意ヲ怠ラサリシコトヲ証明スルニ非サレハ船舶所有者、備船者、荷送人其他ノ利害関係人ニ対シテ損害賠償ノ責ヲ免ルルコトヲ得ス

2 船長ハ船舶所有者ノ指図ニ従ヒタルトキ雖モ船舶所有者以外ノ者ニ対シテハ前項ニ定メタル責任ヲ免ルルコトヲ得ス

③【船主】： **民法第715条に基づく損害賠償責任**

『民法』（使用者等の責任）

第715条 ある事業のために他人を使用する者は、**被用者**がその事業の執行について第三者に加えた損害を賠償する責任を負う。

ただし、使用者が被用者の選任及びその事業の監督について相当の注意をしたとき、又は相当の注意をしても損害が生ずべきであつたときは、この限りでない。

2 使用者に代わつて事業を監督する者も、前項の責任を負う。

3 前二項の規定は、使用者又は監督者から被用者に対する求償権の行使を妨げない。

： **商法第690条に基づく損害賠償責任**

第690条 船舶所有者ハ船長**其他ノ船員**ガ其職務ヲ行フニ当タリ故意又ハ過失ニ因リテ他人ニ加ヘタル損害ヲ賠償スル責ニ任ズ

【船舶賃借人】： **商法第704条に基づく損害賠償責任**

第704条 船舶ノ賃借人カ商行為ヲ為ス目的ヲ以テ其船舶ヲ航海ノ用ニ供シタルトキハ其利用ニ関スル事項ニ付テハ**第三者ニ対シテ船舶所有者者ト同一ノ権利義務ヲ有ス**

○水先人は「被用者」「其他ノ船員」に含まれると解される ※ 日本海法會 海法會誌 『水先人と船主責任』（志津田氏治）

《参考》 水先人ハ船長ノ要招ニ応シテ水路ヲ嚮導スヘキ職責ヲ有スル者ナルモ船長カ之ヲ要招シテ水路嚮導ヲ為サシメタルトキハ**船長ノ被用者ト云フ**
(大審院判決 昭和10年)



・ **第三者への賠償責任は船主が第一義的に負うと解され、船責法の限度内において損害賠償責任を負う。**

しかし ・ 船主に賠償能力がない場合（船主対応が不十分な場合）には、水先人は第三者からの損害賠償責任を負うこととなる。

・ 現行の水先約款においては、水先人の業務上の過失に基づき責任は免責とされているが、第三者への對抗措置とはならない。

・ 故意又は重大な過失に基づき責任については免責されないことから、水先人の行為に故意又は重過失が認められた場合には損害賠償責任を負うこととなる。

→ 水先人を免責又は賠償が可能な一定限度の金額までに責任を制限することは可能か

水先人の責任制限と問題の所在

○ 課題

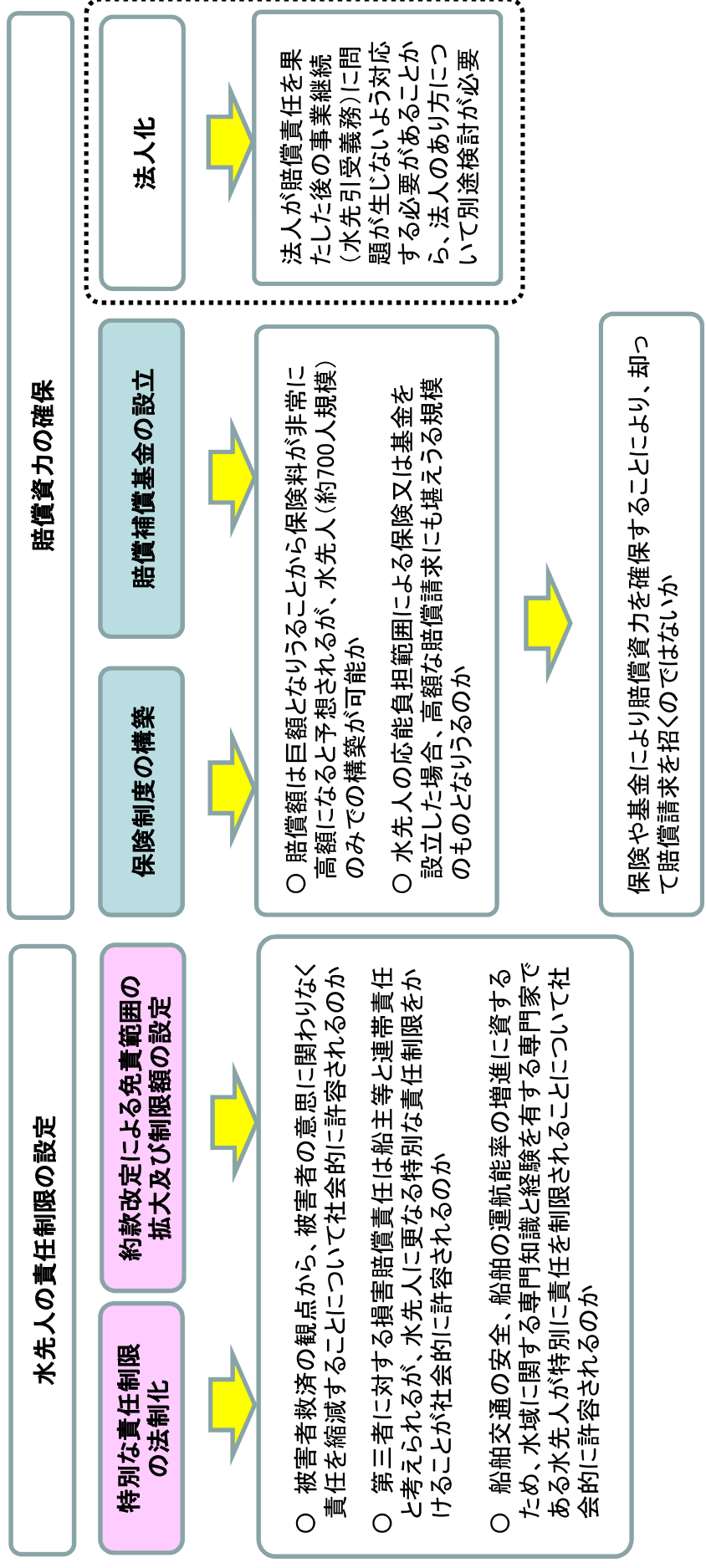
これまで水先人の主要な供給源であった日本人外航船長が減少するとともに、今後約10年間に水先人の大量廃業が見込まれ、水先人の後継者不足が危ぶまれる状況にあることから、水先人の人材の確保は喫緊の課題となっている。

しかしながら水先人の新規人材の確保は募集人数に対し応募者数が満たない状況が続いている。

これは水先行為中に事故が発生した場合のリスク(賠償リスク)に備えるための手立てが講じられていないことから巨額の損害賠償請求がなされた場合には水先人は自己破産の危機に晒されている状況にあるといったことが水先人を志望することを忌避する一要因となっているのではないかと見られる。

このため水先人が抱えるリスクから水先人を保護するための方策についての考えられるか。

○ 水先人の賠償責任リスク軽減方策とその問題点



水先人の訴訟事案について【大阪高等裁判所判決（平成28年10月14日）】

水先人が免責されない重過失とは、単に過失の程度が重大であることの意味するものではなく、水先人の注意義務違反の程度が故意と回視し得るほど顕著であり、上記の本件免責条項（水先約款第21条）の趣旨、目的に照らしても、水先人を保護する必要性を欠く場合、すなわち

① 水先人が、違法、有害な結果発生のおそれのあることを認識しながら、その認識のもとで通常の水先人であれば行うはずのない無謀な行爲をしたような場合

ないし

② 通常要求される程度の注意を払うまでもなく、それ以下のわずかな注意を払うことさえ怠らなければ、たやすく違法かつ有害な結果を予見し、これを回避することができたにもかかわらず、そのわずかな注意を払わなかったため、違法、有害な結果を予見し、回避することができなかった場合

をいうものと解するのが相当である。

また、重過失の判断に当たっては、前記ア(ウ)②の観点からの検討も必要であるところ、本件免責条項は、船長又は船舶所有者と水先人との関係を規律するものであるから、重過失と認められるかどうかの判断に際しては、単に水先人の過失の軽重のみによって判断することは相当ではなく、船長又は船舶所有者側に水先人の水先業務の遂行を阻害するような落ち度^②が認められる場合には、これらを総合して考慮し、当該船長の落ち度を考慮してもなお、水先人の過失が重大であるといえるかどうか^②が考慮されるべきである。

本件座礁事故は、1審被告の過失行爲(本件行爲)によるものであることは否定できないもの、本船側にも、1審被告の本件水先業務の遂行を阻害するに足る相応の落ち度^②があったことは否定できない。

そして、本船側の落ち度は、前記Cのとおり、本件条約による国際的な法的義務に違反するものである上、これが果たされていれば、本件座礁事故を未然に防止できた可能性が少なくなかったと照らせば、1審被告の本件行爲による過失を、前記ア(ウ)②の趣旨の重過失、すなわち、水先人として通常要求される以下の僅かな注意を怠ったものと評価することも、相当ではないというべきである。

したがって、1審被告の本件行爲については、本件免責条項所定の重過失を認めることができず。

このように、1審被告の本件行爲については、本件免責条項が適用されるから、同1審被告は、1審原告に対する債務不履行責任及び不法行爲責任を免責されることとなる。

水先人の過失により人身事故が発生した場合の責任

○ 商法改正の主旨

旧商法においては、旅客の生命又は身体の侵害による運送人の損害賠償について減免する特約について無効とする規定がなかったことから、利用者、消費者保護の観点から下記のとおり改正

【改正商法】

第569条 この法律において、次の各号に掲げる用語の定義は、当該各号に定めるところによる。

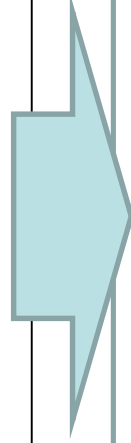
- 一 運送人 陸上運送、海上運送又は航空運送の引受けをすることを業とする者をいう。
(略)

第590条 (運送人の責任)

運送人は、旅客が運送のために受けた損害を賠償する責任を負う。ただし、運送人が運送に関し注意を怠らなかったことを証明したときは、この限りでない。

第591条 (特約禁止)

旅客の生命又は身体の侵害による運送人の損害賠償の責任(運送の遅延を主たる原因とするものを除く。)を免除し、又は軽減する特約は、無効とする。
(略)



○ 改正商法第591条は、直接的には、運送人と旅客との契約関係を規律するものであるが、近時、人身事故による責任を免除・軽減する特約に対し、法の態度がますます厳しくなっていることから、水先約款についても、こうした考え方が及ぼされる可能性がある。

○ 水先業務中に旅客船の旅客に人身事故が発生した場合、その賠償責任額は極めて高くなり、運送人は過失の場合であってもその責任を負わねばならないが、他方、水先約款においては、水先人は過失の場合には免責とされていることから、そこに問題はないか。

標準水先約款の改正 (案)

(注：条文番号は標準約款のもの)

現 行	改 正 案
<p>(免責)</p> <p>第21条 船長又は船舶所有者は、水先人に水先をさせた場合において、水先人の業務上の過失により、当該船舶、船長、船員又は第三者に生じた損害については、水先人の責任を問わない。この場合において、水先人は、当該船舶に関して支払われるべき水先料の全額を船長又は船舶所有者に請求しないものとする。</p> <p>2 船長又は船舶所有者は、水先人の業務上の過失に基づく責任について、第三者が直接水先人に対して提起した訴訟その他の請求の結果生じた水先人の第三者に対する債務のうち、当該船舶に関して水先人に支払われ、又は支払われるべき水先料の全額を超える部分については、水先人にこれを補償する。ただし、船長又は船舶所有者は、自ら第三者に賠償をしなければならぬ場合において、法令により船舶所有者の第三者に対する賠償責任を制限することができる場合には、この補償金の額をその制限の範囲内（船長又は船舶所有者が直接第三者に賠償として支払った金額がある場合は、これを控除した額の範囲内）に制限することができる。</p> <p>3 前二項は、水先人の故意又は<u>重大な過失</u>に基づく責任については、適用しないものとする。</p>	<p>(免責)</p> <p>第21条 (現行どおり)</p> <p>2 (現行どおり)</p> <p>3 前二項は、水先人の故意又は損害の発生のおそれがあることを認識しながらした<u>無謀な行為その他の故意と同視しうる顕著な過失</u>に基づく責任については、適用しないものとする。</p>

2 級及び 3 級水先人の業務範囲の見直しに
関する調査・研究

2級及び3級水先人の業務範囲の見直しに関する調査・研究について

1. 調査・研究の目的

今後、大量の水先人の廃業及び後継者不足が見込まれる中、特に応募者不足が深刻な状況となっている中小規模水先区及び内海水先区における水先人の安定的な確保が喫緊の課題となっている。現行の2級及び3級水先人の業務範囲は、2級水先人が総トン数5万トン、3級水先人が2万トンとなっているが中小規模水先区の水先実績に於ける2級及び3級水先人の業務範囲に係る船舶の占める割合は、水先制度改正当初の平成19年度と比較すると減少している。これは船舶の大型化が一要因と推察される。

このため、中小規模水先区の1級水先人の後継者確保難の現状を踏まえ、2級及び3級水先人の業務範囲を見直すことによって2級及び3級水先人の更なる活用が図られることから業務範囲を見直した場合の安全性の確保に関する調査・研究を行うこととする。

2. 調査・研究内容

2.1 資料収集整理

① 近年における船型大型化の傾向

港湾統計資料等から過去5年間における船型別の入港隻数等を整理し、船型大型化の傾向について調査する

② 船舶操縦性の比較

2級・3級水先人の業務見直しに係る船型（2級：5万/6万トン、3級2万/3万トン）の要目及び操縦性に関する資料を収集し比較整理する。

2.2 業務範囲を見直した場合の安全性維持に係る調査

2級・3級水先人の業務範囲見直し船型の船体要目から操船への影響について調査する。

また、2.1②の操縦性に関する資料より、船型の大型化による操船性への影響について調査を行う。

【操船に与える影響】

要目	関係要素	操船に与える影響
全長	受風面積（風圧力） 水線下面積（流圧力）	航行中の横流れや斜航角、着離岸時の横移動などの局面において影響
排水量	運動エネルギー、慣性力	旋回性、停止性（速力制御）などの操縦性に影響 着離岸時の横移動制動に影響
喫水	浅水影響、圧流影響	浅水影響による操縦性の劣化、潮流による影響
スラスタ性能	操船支援力	着離岸局面における船体制御力に影響

2. 3 操船シミュレータ実験による操船安全性に係る検証・評価

2. 3. 1 実験対象区

水先区設定にあたっては、霧、潮流等の気象及び海象による影響ならびに陰礁、浅瀬、可航幅、港湾施設の配置等による水路の状況、船舶の輻輳状況などの特殊な水域事情を考慮して設定されているが、これら特殊な水域事情がより顕著な水域を強制水域として設定している。このことから、任意水先区にくらべ、より操船困難性の高い強制水先水域を含む五大水先区（東京湾・伊勢三河湾・大阪湾・内海・関門）を実験対象区とし、五大水先区のうちからそれぞれ1港（モデル港）を選定し、操船シミュレータにより、下記の実験条件による模擬操船を実施し、操船の安全性を検証する。

2. 3. 2 シミュレーション実験条件

① 船型：現行の業務範囲をそれぞれ1万トン拡大した船型とする。

（要望のあった船型、2級（6万トン）、3級（3万トン））

② 船種：バルカー

2級及び3級ともに、方形係数が大きいため操縦性能が悪く、加え、満載時は喫水が深く軽荷時には喫水が浅くなり流圧影響及び風圧影響が大きいと考えられるバルカーとする。

【シミュレーション実験の船舶モデル】

		2級水先区	3級水先区
船種		バルカー	バルカー
総トン数		55,553 トン	28,613 トン
載貨重量		88,835 トン	51,069 トン
全長		249.99m	190.00m
船幅		43.00m	32.26
喫水	満船	11.86m	11.10m
	空船	8.00m	8.0m

③ 局面：モデル港への入港及びモデル港からの出港

【2級（6万トン）】

水先区	東京湾	伊勢三河湾	大阪湾	内海		関門	
モデル港	千葉港	衣浦港	神戸港	水島港		関門港	
	①	②	③	④	⑤	⑥	⑦
ルート	千葉航路 11/12番ブイ JFE 原料岸壁	港外錨地 CDP-N	灘浜 1/2ブイ 神戸港 KS-3	備讃瀬戸東航路 1号灯浮標 水島港 JFE スチール E-2 岸壁	備後灘航路 第1号灯浮標 安芸灘南航路 第4号灯浮標	六連 P・S 安瀬 2号 岸壁	日鉄住金 KK 六連 P・S

【3級（3万トン）】

水先区	東京湾	伊勢三河湾	大阪湾	内海	関門	
モデル港	木更津港	名古屋港	神戸港	水島港	関門港	
	⑧	⑨	⑩	⑪	⑫	⑬
ルート	君津水路 1/2 番ブイ ∩ W10-西製品 岸壁	港外錨地 ∩ 名古屋港 J5	灘浜 1/2 ブイ ∩ 昭和産業岸壁	備讃瀬戸東航路 1号灯浮標 ∩ JFE スチール高梁川 輸出岸壁 T-2	六連 P・S ∩ 戸畑 3 号岸壁	太刀浦 3 岸壁 ∩ 関門橋通過

- ④ 自然条件：気象条件風速 8～10m/秒
入港局面：離岸風、出港局面：向岸風
- ⑤ 航行環境：標準的な輻輳時間帯
入港局面：満船、出港局面：空船
- ⑥ 被験者：各実験対象区の水先人会に所属する2級及び3級水先人のうちから、それぞれ2名

2. 3. 3 評価方法

- ① 被験者の主観値評価（自己評価）
自己の業務経験と比較して、船型が1万トン拡大した場合の操船困難度について5段階で評価する。
- ② 評価者による評価
水先教育センターが実施している水先人養成時の操船シミュレータ訓練の評価のノウハウを活用し、同センターの講師が、実験データ（航跡図から得られる左右偏位、回頭ポイントなど）と同センターが蓄積した標準航法データを比較し、標準航跡からの偏位（ずれ）や速力の偏差、評価する。
- ③ 客観的、定量的評価
実験データにおける操作量（舵、主機、タグなどの使用状況）及び船体状態量（速力、横移動、斜航角）ならびに操船困難度を表す指標（環境ストレス値など）から定量的に評価する。

水先人養成支援対象者の募集要件
(英会話能力) について

水先人養成支援対象者の募集要件（英会話能力）について（案）

1. 背景

- ① 水先人の養成は、(財)海技振興センター(以下、単に「センター」という。)における水先人養成支援事業の養成支援対象者として選考された者が登録水先人養成実施機関に入学し、センターからの種々の支援を受けながら水先業務を行う能力を習得するための教育を受ける仕組みとなっている。
- ② 水先人養成支援対象者の募集要件については、水先に関し知見を有する有識者・関係者からなる「水先人養成を初めとする水先制度の施行状況に関する懇談会（水先レビュー懇談会）」（平成24年9月設置）において、『水先業務の遂行には英会話が不可欠であり、努力を促し資質の高い志望者を確保するため、「TOEIC スコア 500 点程度」（それまでは 450 点以上）を要件とすることが適当である。』ととりまとめられた。

2. 検討の経緯

本検討会では、これまで水先人の主要な供給源であった日本人外航船長が減少している状況にあることを踏まえ、退職予定の内航船長等から水先人志望者が増えるよう、英会話能力要件の柔軟な対応（TOEIC スコア 450 点以上とする。）を図る等の必要性などについて検討を行ったが、第6回検討会（平成28年6月23日開催）の第一次とりまとめにおいて、『海難の主な原因はヒューマンエラーによるものであると国際的に問題視され、この問題の対策の一つとして船橋内に配置されている要員のチームワーク、すなわち BRM（ブリッジ・リソース・マネジメント）の重要性が高まっている。この BRM の実施にあたっては、要員間の効果的なコミュニケーションが必要不可欠であることを踏まえるに、英会話能力要件の柔軟な対応を図ることは適当でないと考える。』とされた。

3. 問題点

現在、水先人養成支援対象者の募集要件は、努力を促し資質の高い志望者を確保する観点から、TOEIC スコア 500 点程度であることとしており、TOEIC スコアが 500 点に満たない者であっても、水先修業期間修了時まで TOEIC スコア 500 点以上を取得することを条件に水先人支援対象者として選考している。

しかしながら、限られた修業期間内において水先業務を行う能力を習得するための必要履修科目を履修しながら英会話能力の向上を図ることが困難であることから、水先人養成実施機関に入学したものの、TOEICスコア500点以上を満たせないため水先人養成課程の修了が遅れ、水先人会の人員配置に支障が出るという問題が発生している。

4. 応募要件の見直し

BRMは、ヒューマンエラーを原因とする船舶の事故を回避するための有効な手法であり、その実施にあたっては、要員間の効果的なコミュニケーションを図るため一定程度の英会話能力が必要不可欠である。

また、上記3.の問題の改善を図り、資質の高い志望者を確保する観点から、水先人養成支援対象者の募集要件「TOEICスコア500点程度」を「TOEICスコア500点以上」に改める。