

[28]

氏名	おおすが ひでお 大須賀 英郎
博士の専攻分野の名称	博士 (学術)
学位記番号	安全博第 14 号
学位授与の日付	2020 年 3 月 31 日
学位授与の要件	学位規則第 4 条第 1 項該当
学位論文題目	日本の船舶事故調査制度に関する一考察 —海外先進諸国と比較しつつ—
論文審査委員	主査教授 安部 誠治 副査教授 中村 隆宏 副査准教授 岡本 満喜子

論文内容の要旨

明治期の海員審判制度を始原とする日本の船舶事故調査は、1947 年以来、運輸安全委員会が設立された 2008 年に至るまで、海難審判制度によって行われてきた。事故調査システムとしての海難審判は、事故の原因調査と懲戒のための調査とを裁判に類似した一つの手続きの中で行うものであったが、2008 年の SOLAS 条約（海上における人命の安全のための国際条約）の改正により、原因調査と懲戒のための調査とを分離することが国際標準になったことから廃止された。すでに歴史的存在になったとはいえ、かかる海難審判制度の意義や業績について、未だ学問的に十分な評価が行われていない。

本論文は、海難審判制度を対象に事故調査システムという視角から、その総括的な業績評価を行うことを主たる目的としている。併せて、その歴史的背景や実態の解明、国際比較による考察を踏まえ、現在の日本の船舶事故調査についての教訓を得ようとしたものである。

本論文は終章を含め、全体で 9 章からなっている。総文字数は、46 万字を超える大作である。以下、各章の概要を述べる。

第 1 章では、事故調査の国際的な規範となる IMO 船舶事故調査コードに焦点を当て、事故調査の要件と同コードの意義が考察されている。すなわち、事故調査は、原因と安全上のリスクを幅広く明らかにすることで、国際船舶の安全の向上に資するために行われるものであり、責任の所在を明らかにすることを目的とした調査ではないことが示されている。

第 2 章では、船舶事故調査の起源にまで遡り、日本の海難審判制度の形成に影響を

与えた、19世紀のイギリスを中心とする先進諸国の船舶事故調査制度について考察し、その現代的意義を明らかにしている。すなわち、正式調査と呼ばれるイギリスの調査は、すでにその出発の時点で事故の再発防止を目的としており、わが国の海難審判とは異質のものであったことが実証されている。

第3章では、1896年に創始された海難審判制度の前身としての海員審判制度の意義と限界が考察され、また当時提起された「海員懲戒制度」批判についての松波仁一郎らの所説が再検証され、彼らの主張の先駆性が評価されている。

第4章では、戦後成立した海難審判制度について、立法時の理想と現実のギャップとが論じられ、戦前の海員審判制度と戦後の海難審判制度との間には、断絶ではなく、明らかな連続性が存在することが示されている。

第5章では、60年間の海難審判制度の裁決の内容が、主として当時発表された論文や運輸省船舶局の調査報告書に拠りつつ検討され、海難審判制度の制度上の問題点が考察されている。

第6章では、審判の対象を海員から海難へと拡大し、海員懲戒制度の欠点を克服したはずの海難審判制度が、何故不十分な成果しか上げられなかったかについて検討されている。そこには、構造的に10の問題点があったとされ、それらのうちの多くは、懲戒手続きを内包することから生じる「懲戒バイアス」とも言えるものであったことが示されている。

第7章では、先進諸国の船舶事故調査制度が1990年代以降にどのように変化したかが考察され、先進各国は新たな制度を導入するに当たって、懲戒と併存する伝統的な事故調査制度からの移行の方法を、それぞれの国の歴史や状況を踏まえたうえで模索してきたことが示されている。

第8章では、2008年の運輸安全委員会の設立以降に焦点を移し、設立当初の理念とその後10年の実績を検証し、船舶事故調査制度の歴史的考察と国際比較によって得られた知見に基づき、運輸安全委員会の当面する課題について論評が行われている。新しい調査手法の採用など同委員会は変化しつつあるものの、勧告の発出に躊躇がみられるなど、古くからある問題がまだ解決されていないことが指摘されている。

最後の終章では、第1章から第8章までの総括が行われ、残された課題が提示されている。

論文審査結果の要旨

島国で貿易立国の日本は、明治以降、海運システムを発達させてきた。一方で船舶輸

送には事故がつきものである。しかしながら、戦前の松波仁一郎や戦後、1960年代まで活躍した森清の業績を除いては、国際的・歴史的視野からわが国の海難審判制度を含む船舶事故調査について総合的な検討を行った研究は極めて乏しい。本論文は、これまで学術的に十分な検証が行われていなかった、わが国の海難審判制度について考察した初めての本格的な研究であり、その点で高く評価される。

わが国で運輸事故（鉄道、航空、船舶）が発生した場合、国の運輸安全委員会が第三者機関として調査を行っているが、同委員会にはなお改善すべき課題がある。本論文は、今後の運輸事故調査システム、中でも船舶事故調査システムを向上させるうえで多くの知見を提示しており、その点でも有益である。

本論文は、船舶の事故調査制度について、諸外国の事故調査制度及び国際標準を踏まえ、海員審判と海難審判制度の沿革と職務内容を詳細に述べつつ、その成立経緯ゆえに生じた構造的課題点について、膨大な文献・資料及び著者自身の行政機関における職務経験を踏まえ、独自の観点から課題点の内容及び問題が生じた理由を論じており、この点で独自性が認められる。

また、海難審判で主に当事者の過失の観点から判断された事例を、SHELモデルなどの手法を用いて新たな観点から再検討を行い、海難審判の限界を具体的・実践的に示すとともに、新たな教訓を導いている点で新規性が認められる。

一方、本論文にはいくつかの課題も散見される。

まず、海難審判の業績評価の対象が、海難審判が最も得意とした衝突事故の裁決に限定され、時間的制約によるものであろうが、機関部の裁決や機器の設計上の不具合が関与したものに関する裁決などは対象とされていない。次に、海外の船舶事故調査制度について、過去の経緯については十分に論じられているものの、これまた時間的、資料的制約によるためであろうが、現在の実態について十全に述べられていない。さらに、運輸安全委員会の改革課題とその方向性について、一定の評価と提言は行われているが、必ずしも実証的、説得的に展開されているわけではない。特に、事故調査において原因究明を重視し過失責任を問わない、または軽減するとした場合、懲罰的損害賠償のような制度を持たないわが国で、被害者の納得は得られるのかなど再発防止と責任追及のあり方に関わる論点が、十分に論じられていないなどである。

以上のとおり、いくつかの課題も散見されるが、本論文は、わが国の海難審判制度ないし船舶事故調査制度について歴史的かつ実証的に、しかも国際的なパースペクティブの下で初めて体系的に論じた独創的な研究であり、博士学位論文に値するものと認められる。