

主 文

被告人を禁錮5年に処する。

理 由

(罪となるべき事実)

5 被告人は、一定の航路に旅客船を就航させて人の運送をする不定期航路事業である旅客不定期航路事業等を業とする有限会社C遊覧船の取締役として、同社の事業を統括するとともに、前記旅客不定期航路事業に関し、同社の安全統括管理者兼運航管理者として、輸送の安全を確保するための事業の運営方針等に関する事項を統括管理するとともに旅客船の運航管理を行い、気象及び海象に関する情報を把握し、
10 気象及び海象の条件に応じて船長に発航中止の指示を行うなどの業務に従事していたものであるが、令和4年4月23日午前10時頃、別紙「乗員・乗客一覧」記載のとおり、汽船Dの船長をA、甲板員をBとし、同船に乗客24名を乗せ、北海道斜里郡a町（住所省略）のb漁港から、同町c半島所在のc岬灯台から真方位350度、距離約1.11km付近海上に至るまでの海域を往復し、同日午後1時15
15 分頃に同港に帰港する航路で同船を発航させるに当たり、同日午前5時発表の同海域を含むd地方の天気予報において、「南西の風後西の風やや強く海上では西の風強く」、「波1.5m後3m」とされるとともに、同日午前10時頃の時点で、同海域を含む同町には強風注意報及び波浪注意報が発表されており、これらの注意報によれば、前記発航から帰港までの間を含む時間帯に同海域で予想される最大風速
20 及び波高（有義波高）は、同社が定める運航基準により発航を中止しなければならないとされる風速及び波高を超える風速毎秒1.5m（同日午前9時から午後3時）、波高（有義波高）2m（同日午前9時から午後0時）ないし2.5m（同日午後0時から午後3時）とされ、さらに、同時期の同海域においては、天候の急変等により前記予報内容を上回る風速及び波高となることも予想された上、同海域の海水面
25 は摂氏3度前後の低水温であり、これらの情報を把握し得たところ、これらの情報を踏まえると、同船を前記航路で航行させれば、航行中の強風及び高波により、安

全な航行に支障をきたし、同船の乗員及び乗客が死亡する事故が発生するおそれがあり、そのような事故が発生することを予見できたのであるから、同船の発航前ないし遅くとも発航後間もない時間帯において、同海域の気象及び海象に関する情報を把握した上で、発航前であれば前記航路による発航を中止するようAに指示し、
5 発航後であれば前記航路での航行の継続を中止するようAに指示して、前記航路での航行を取りやめさせて航行中の強風及び高波によって同船の乗員及び乗客が死亡する危険の発生を未然に防止すべき業務上の注意義務があるのに、これを怠り、Aに前記航路での発航を中止するよう指示することなく同港から同船を発航させた上、
10 発航後に前記航路での航行の継続を中止するようAに指示することもなく、漫然と前記航路で航行させた過失により、同船に荒天下での波浪を受けさせて船体の動揺により開いた船首甲板部のハッチ開口部から船内に海水を流入させ、同日午後1時20分過ぎ頃、同灯台から真方位225.5度、距離約13.89km付近海上において、船内への浸水により同船を沈没させ、その頃、A及びB並びに同船に乗船していた乗客24名を溺水により窒息死させた。

15 (事実認定の補足説明)

第1 本件の争点

本件の争点は、被告人の注意義務の前提となる予見可能性の有無である。そして、前記予見可能性の有無の判断の基礎となる事実のうち、令和4年4月23日(以下「本件当日」という。)午前10時頃に発航した汽船D(以下「D」という。)の
20 運航予定航路とそれに対する被告人の認識に争いがある。また、前記判断に当たっては、被告人の注意義務が認められるために必要な予見可能性の対象が問題となる。

第2 証拠により明らかに認められる事実

1 有限会社C遊覧船の事業内容及び被告人の立場等

25 有限会社C遊覧船(以下「C遊覧船」という。)は、北海道運輸局長の許可を受け、前記罪となるべき事実記載の海域を含むc半島西側海域(以下「本件海

域」という。)で旅客不定期航路事業を行う有限会社であり、被告人は、平成28年5月にC遊覧船を買い取って以来、同社の唯一の取締役であった。

C遊覧船は、b漁港に近接する場所に事務所を置き、本件海域において、毎年おおむね4月下旬頃から11月下旬頃までの間、いずれもb漁港を発航地とし、c岬先端付近の西側沖合までを往復する所要約3時間15分の「c岬コース」、e湾付近までを往復する所要約2時間の「e湾コース」、fの滝付近までを往復する所要約1時間の「fコース」といった航路を設定し、D及び汽船E(以下「E」という。)を運航していた。

本件海域で観光船業を営む業者はC遊覧船の他に3社あり(以下、これらを「同業他社」という。)、いずれもC遊覧船とおおむね同じコースで小型観光船を運航していた。

2 本件海域の特性等

(1) c半島におけるb漁港及びc岬等の位置関係

b漁港は、c半島の中ほどに位置し、オホーツク海に面する立地であり、c岬は、c半島の先端に位置する。b漁港は、c岬から見て南西の方位にあり、c岬からb漁港に向かって航行すると左手にはc半島の陸岸が続き、b漁港とc岬との間には、c岬から順に、g湾、hの滝、e湾、fの滝が位置しており、右手にはオホーツク海が広がっている。

(2) 本件海域周辺の地形的特徴

c半島の陸岸寄りには暗礁が多く分布している。また、c半島の陸上側、特にb市街地からc岬に至る海岸線沿いはいわゆる岩礁地帯であって、岩場が非常に多い。

(3) 本件海域周辺の風や波の特徴等

ア 本件海域は、北から西の方位にかけて沖風を遮る陸地等がないため、北ないし西からの風の影響を受けて荒れやすい性質がある上、そのような風向の際には、陸岸に打ち寄せた波の返し波と風による波がぶつかって三角

波となり、波が高くなるとともに、波の周期や波向が不安定になりやすい。

b 漁港から c 岬に近付くにつれて次第に風は強く、波は高くなる傾向がある。

イ また、本件海域は、4月から5月にかけて、発達した低気圧の通過等の
5 要因で気候が不安定であることが多く、風向の変化等により、急激に時化
ることがある。本件海域を含む d 地方沿岸における4月下旬頃の海水温の
平年値は摂氏3度を下回り、令和4年においても摂氏3度前後という低温
である。そのために、海が荒れた状態が長く続きやすい傾向がある。

3 Dの設備等

10 (1) Dは、総トン数19t、全長16.67m(うち船体の長さは約15.6
7m)、全幅4.15m、旅客定員65名のFRP(強化プラスチック)製小
型船舶である。

(2) 本件当日時点で、Dの上甲板には、多数の座席が並べられた客室や、数名
用の座席が設置された船尾甲板部デッキがあったが、これらの座席にシート
15 ベルトは設置されていなかった。また、客室の屋上には手すりで囲まれた展
望デッキがあった。

(3) Dの上甲板の船首甲板部には、船底部の倉庫区画に降りるための内径約5
0cm四方のハッチ(以下「本件ハッチ」という。)があり、跳上式の蓋(以
下「本件ハッチ蓋」という。)を開閉して船底部を閉鎖する。本件ハッチ内側
20 の四隅には、本件ハッチ蓋を固定するためのクリップを受け止めるためのプ
レートがあり、当該クリップに連動する本件ハッチ蓋上のハンドルレバーを
回してクリップをプレートに引っ掛けて本件ハッチ蓋を固定する構造となっ
ている。

4 C遊覧船の運航管理体制等

25 (1) 海上運送法等の法令により、旅客不定期航路事業者は、安全統括管理者及
び運航管理者を選任するとともに、輸送の安全を確保するための基本的事項

を定めた安全管理規程を定めることとされており、C遊覧船においても、安全統括管理者及び運航管理者を選任するとともに、安全管理規程を策定していた。

被告人は、令和3年3月20日頃、C遊覧船の安全統括管理者及び運航管
5 理者に選任されており、本件当日の時点でもこれらの各地位にあった。

(2) C遊覧船の安全管理規程（以下「本件安全管理規程」という。）は、運航の可否判断並びに運航に必要な情報の収集及び伝達に関して、要旨次のとおり定めている。

ア 船長は、適時、運航の可否判断を行い、気象、海象が一定の条件に達したと認めるとき又は達するおそれがあると認めるときは、運航中止の措置
10 ととらなければならない（24条1項）、運航の中止に係る判断が困難であるときは、運航管理者と協議し、同協議において両者の意見が異なるときは、運航を中止しなければならない（同条2項、4項）。

イ 運航中止の措置をとるべき気象、海象の条件等については運航基準の定めるところによる（同条6項）。

ウ 運航管理者は、運航基準の定めるところにより運航が中止されるべきであると判断した場合において、船長から運航を中止する旨の連絡がないとき又は運航する旨の連絡を受けたときは、船長に対して運航の中止を指示
15 しなければならない（25条1項）、いかなる場合においても船長に対して発航や基準航行（基準経路を基準速力により航行すること）の継続等を促したり、指示したりしてはならない（同条2項）。

エ 経営トップ（事業者において最高位で指揮し、管理する者個人又はグループ）及び安全統括管理者は、運航基準の定めるところにより運航が中止されるおそれがある情報を入手した場合、直ちに運航管理者へ運航の可否
20 判断を促さなければならない（26条1項）。

経営トップ及び安全統括管理者は、船長から運航を継続する旨の連絡が

あった場合は、その理由を求め、理由が適切と認められないときは運航中止を指示しなければならない（同条3項）。

オ 運航管理者は、気象、海象に関する情報、港内事情、航路の自然的性質、陸上施設の状況等のほか、航行の安全の確保のために必要な事項を把握し、必要に応じ船長に連絡する（29条）。

(3) 本件安全管理規程に基づいて策定されたC遊覧船の運航基準（以下「本件運航基準」という。）は、発航前に運航中止の措置をとるべき気象及び海象について次のように定めている。

ア b漁港内の気象、海象が、風速毎秒8m以上、波高0.5m以上、視程300m以下の各条件のいずれかに達していると認めるとき

イ 航行中に遭遇する気象、海象が、風速毎秒8m以上、波高1m以上の各条件のいずれかに達するおそれがあると認めるとき

なお、明記されていないものの、本件運航基準上の波高は、一般に予報等において波高を表すときに用いられる有義波高（ある地点で観測される連続した波のうち、波高が高い方から3分の1の個数の波の波高を平均したもの）をいうものと解される。

これらの条件数値は、同業他社3社の運航基準として定められていたものと同一であった。

5 C遊覧船の従業員等

令和4年シーズンの開始時点におけるC遊覧船の従業員はA、B及びFの3名であった。

Aは、令和2年夏にC遊覧船の従業員として働き始め、令和2年シーズンは主にEの甲板員を務めていたが、令和3年シーズンからDの船長を務めることとなり、令和4年シーズンも引き続きDの船長という立場にあった。Aは、一級小型船舶免許を持っていたものの、C遊覧船で働き始めるまで船に乗る仕事をしたことはなく、b地区に住んだこともなかった。

Bは、令和4年シーズンから新たに甲板員として雇い入れられた。Bはそれまで海の仕事をした経験がなく、b地区に住んだこともなかった。

Fは、従前、被告人が経営する旅館で勤務していたが、令和3年8月頃からC遊覧船で働くようになり、受付や精算の事務等を担当していた。Fは、C遊覧船で働き始めるまで船の運航に関わる業務に携わったことはなかった。

以上の各従業員のほか、本件当日は、同業他社の船長兼運航管理者であるG及び同社の甲板員であるHが臨時でEの船長と甲板員を務めることになっていた。また、同業他社で長年にわたり船長を務めた経験のあるIが、C遊覧船の船長として新たに雇用されることになり、本件当日の朝に被告人とIとの間で契約が取り交わされた。

6 本件当日の運航予定

C遊覧船では、遅くとも令和4年3月31日までに、本件当日午前10時にDをc岬コースで発航する便の予定が立てられ、被告人もこれを了承していた。

また、前記の便のほか、同日午前10時30分にEをfコースで、同日午後2時にDをc岬コースでそれぞれ発航することが予定されており、少なくとも同年4月22日までの間、これらの運航予定が変更されることはなかった。

同業他社の令和4年シーズンの運航開始日はいずれも本件当日よりも後であり、本件当日に運航を予定していたのはC遊覧船のみであった。

なお、C遊覧船及び同業他社は、c小型船協議会（以下「小型船協議会」という。）を組織し、共同で非常時の訓練や航路上の安全確認を実施するとともに、観光船業の営業期間中は、各社の従業員らが参加するLINEグループを作成して、業者ごとの運航判断、出航予定の航路や乗客数等を共有していた。

7 本件海域の気象及び海象に係る予報の推移等

d地方気象台が令和4年4月22日の午前5時、午前11時、午後5時にそれぞれ発表した本件当日のd地方の天気予報では、いずれも「南西の風後西の風やや強く海上では西の風強く」、「波1.5m後3m」と予報されていた（前

記予報にいう「やや強く」とは風速10m以上15m未満を、「強く」とは風速15m以上20m未満を意味する。以下同じ。)

5 本件当日午前3時9分、a町に強風注意報が発表されるとともに、その後の強風の推移として、海上において、同日午前6時から同日午後6時まで西の風、最大風速毎秒15m、同日午後6時から同月24日午前0時まで北西の風、最大風速毎秒15mとする予報が発表された。

本件当日午前5時に発表されたd地方の天気予報は、前日の予報と同じく「南西の風後西の風やや強く海上では西の風強く」、「波1.5m後3m」というものであった。

10 本件当日午前9時42分、a町に波浪注意報が発表されるとともに、その後の波高について、同日午後0時まで2m、同日午後0時から同日午後3時まで2.5m、同日午後3時から同月24日午前0時まで3mとする予報が発表された。また、強風注意報は引き続き発表されており、強風の推移については、本件当日午前9時から同月24日午前0時までの間、海上において、北西の風
15 最大風速毎秒15mとの予報が発表された。

8 本件当日のDの運航状況及び事故状況等

Aを船長とするDは、本件当日午前10時頃、甲板員B及び乗客24名を乗せて、b漁港を出航した。

20 Dは、同日午前11時47分頃、c岬先端付近の海域に到達し、その頃、反転して復路につき、同日午前11時54分頃から同日午後0時5分頃にかけてg湾付近を通過したが、この頃から、Dの航行は定刻から大幅に遅れ始めた。Dは、同日午後0時32分頃からは沖合に向けて進み、同日午後0時47分頃からは陸側に向けて進み、同日午後0時49分頃からは再度沖合に向けて進むなどした後、同日午後1時前後にhの滝付近に至った。

25 Aは、同日午後1時過ぎ頃から、複数回にわたり、D搭載の無線機から同業他社の一つが運営するU観光の事務所に設置された無線機に連絡し、Dが沈み

そうであることなどを伝えた。U観光の運航管理者であるJは、同日午後1時13分頃、海上保安庁に118番通報をして、Dから前記連絡を受けた旨を伝えた。また、Aは、同日午後1時18分頃、Dの乗客の携帯電話機から118番通報をし、船首部分が沈みかけていることなどを伝えて救助を求めた。

5 その後、同日午後1時20分過ぎ頃、Dは沈没し、A、B及び乗客24名は溺水により窒息死した（以下、この沈没に係る事故を「本件事故」という。）。

9 Dの沈没の原因等

(1) Dがc岬先端付近で反転してからhの滝付近に至るまでに実際に航行した計路の各通過時点頃の風速は、最大で毎秒10m程度（推算）に達していた。

10 また、波高（有義波高）については、c岬付近で反転した午前11時47分頃の時点で1mを超え、その後次第に高くなり、同日午後0時5分頃の時点で約1.5m、同日午後0時47分頃の時点で約2mに達した（いずれも推算）。

15 Dは、このような強風と高波の中を航行したことにより、船首甲板部に波の打ち込みを受けるとともに、船体の動揺等により本件ハッチ蓋が開閉し、その勢いで本件ハッチ蓋のヒンジが破断して本件ハッチ蓋が失われ、開放状態となった本件ハッチ開口部から海水が船内に流入し始めた。流入した海水は同ハッチ直下にある船首倉庫に貯留し、これによって船首部の沈降が進んだ結果、より低い波も船首甲板部に打ち込むようになってさらに海水流入が
20 加速し、船首区画から倉庫区画、機関室及び舵機室が各区画の隔壁に設けられた開口部を通じて順次浸水したことでエンジンが停止して航行不能となり、最終的に海水の総流入量が船体の浮力を超える量に達してDは沈没するに至った。

25 (2) Dには、本件当日の発航時点において、本件ハッチ蓋を固定するハンドルレバーが十全に機能しないという不具合があり、本件ハッチ蓋が完全に固定されていない状態であった。

10 本件当日の被告人の行動

被告人は、本件当日午前8時7分頃、Aに電話をかけ、約1分7秒間にわたって通話した。

被告人は、同日午前8時30分頃、C遊覧船の事務所から直線距離で約1.5kmの場所に位置するL食堂において、Iと10分間ないし15分間にわたって面談し、令和4年シーズンにIをC遊覧船の船長として雇用する旨の契約を締結した。その際、被告人は、Iから、C遊覧船の事務所の無線機のアンテナが折れていることを聞かされた。被告人は、同日午前8時38分頃、Aから電話を受け、約46秒間にわたって通話した。この通話を最後に、被告人とAとが通話することはなかった。

被告人は、Iとの面談を終えた後、C遊覧船の事務所へ赴き、無線機のアンテナが折れていることを確認した上、同日午前9時23分頃、業者に電話をかけてアンテナの修理を依頼したが、業者において同修理を引き受けるには至らなかった。

その後、被告人は、L食堂に戻って取引先とウェブ上で面談を行うなどした後、遅くとも同日午前11時30分頃、退院する家族を迎えに行くため、自動車を運転して北海道北見市に向けて出発した。

被告人は、同日午後1時24分頃、Fから電話を受け、Dが浸水している旨を聞かされた。その後、被告人は家族を自動車に乗せてb地区に戻り、同日午後4時過ぎにC遊覧船の事務所へ到着した。

第3 Dの運航予定航路に関する被告人の認識について

1 Dの運航予定航路に関するA及びFの認識

(1) Fの公判供述その他の関係証拠によれば、以下の事実が認められる(なお、以下の事実に関するFの供述内容については弁護人も特段争っておらず、その信用性を疑うべき事情はない。)

Fは、令和3年8月頃からC遊覧船で勤務するようになり、同社の事務所

5 で受付や精算の業務を担当していた。発航前における具体的な業務内容は、あらかじめ作成した乗船名簿等に従い、来場した乗客の氏名等の確認を行い、乗船名簿に直筆で氏名等を記載してもらおうとともに、事前に精算が済んでいる一部の乗客を除いて乗船代金の精算を行うといったものであった。また、事務所前の看板に、発航時刻が近い方から2便のコースと発航時刻を掲示することになっていた。

10 C遊覧船では、予定されていた便が欠航となる場合のほか、天候や波といった事情により当初の目的地まで到達する前に帰路に就く可能性があるときに行う「条件付き運航」となる場合には、早ければ前日、遅くとも受付開始時刻である出航時刻の1時間前頃までにAからFに対して欠航ないし条件付き運航となる旨を伝えることになっていた。そして、Fは、欠航の場合は乗客やツアー添乗員への連絡等の対応を行い、条件付き運航の場合は事務所内に条件付き運航となる旨を告知する掲示をするとともに、来場した乗客に対し、途中で引き返す可能性があること、引き返す場合にはその地点に応じて15 料金の払戻しをすることなどを書面を用いて口頭で案内し、さらに、実際に途中で引き返した場合には帰港後に料金の払戻しをすることになるため、そのための現金や領収書をあらかじめ準備していた。

20 Fは、本件当日の朝、Aと会って会話をしたが、同日発航予定であった3便について条件付き運航や欠航の指示はなかったため、3便とも予定どおりのコースで発航するものと考え、Dの午前10時発の便の発航に向けて乗客の受付準備を進めるとともに、事務所前の看板に、午前10時のc岬コースと午前10時30分のfコースが発航予定である旨の掲示をした。Fは、同日午前9時前頃から午前10時の便の受付業務を行ったが、その際、条件付き運航の場合に行う事務所内への掲示や乗客への案内はしておらず、帰港後の25 料金の払戻しに向けた準備もしていなかった。

Fは、同日午後1時頃、JからDの午後2時発航の便を欠航とすることを

強い口調で忠告され、同便の乗船予定者に対して電話等で欠航の連絡をした。

小型船協議会のLINEグループでは各社の運航予定が共有されており、欠航や条件付き運航となる場合もその旨が投稿されていたが、本件当日のC遊覧船の運航予定に関する投稿は、前日である令和4年4月22日の午後3時59頃、Fが午前10時のc岬コース、午前10時30分のfコース、午後2時のc岬コースを予定している旨を投稿したものが最後であり、その後、予定変更や条件付き運航とする旨の投稿はされていなかった。

(2) 前記(1)の事実を踏まえると、少なくとも令和4年4月22日の時点で、本件当日午前10時発のDの運航予定航路がc岬コースであることが関係者間で共有されており、さらに、Fは、本件当日午前10時頃にDが発航した時点においても、同便の運航予定航路がc岬コースであると認識していたと認められる。

また、運航予定航路が変更される場合には、AからFに対してその旨の指示がされるはずであるところ、前記(1)のとおり、Aは、本件当日午前10時頃のDの発航に先立って、Fに対して航路に関する何らの指示もしていない。さらに、c沖で操業する漁船の乗組員であるKの公判供述によれば、本件当日午前9時頃、C遊覧船の事務所前の看板に掲示された出航予定を見たKが、その場にいたAに対し、午前10時発のc岬コースの便を欠航するか、少なくともfまでにすべきである旨を進言したところ、Aは、乗客も集まっているから行けるところまで行ってみる旨返答したことが認められる。これらのAの言動に加え、現にAがDをc岬付近まで航行させていることからすれば、Aにおいても、本件当日午前10時頃のDの発航時点において、同船の運航予定航路がc岬コースであると認識していたことが認められる。

2 Dの運航予定航路に関する被告人の認識

(1) 令和4年4月22日の時点における本件当日午前10時発のDを含む3便の運航予定航路については、被告人も加わっている小型船協議会のLINE

グループに投稿されるなどしていたことから、当然、被告人もこれを認識していたと認められる。

5 そして、前記1のとおり、A及びFは、本件当日午前10時頃にDが発航した時点でも、同船の運航予定航路が当初の予定どおりc岬コースであると認識していたと認められるところ、同船の船長であるAと受付等の事務を行うFが一貫してそのように認識しているにもかかわらず、被告人が当初の予定と異なる航路でDが運航すると認識するような事情は証拠上うかがえない。

(2) この点に関し、被告人は、公判において次のように供述する。

10 ア 本件当日の朝、AをL食堂に呼び出して運航協議を行った。同日午前8時7分に被告人からAにかけた通話記録があるので、その電話でAを呼び出した可能性が高い。Aは午前8時頃に自動車でL食堂に来たと思う。

15 イ 同日午前10時発の便について、Aが、同日午前中までは気象及び海象が基準内であるので午前中にb漁港に戻って来る旨を述べ、被告人も同様の判断をしていたため、Aと被告人との間で午前中にb漁港に戻って来るということを取り決めた。午前10時に発航して午前中に戻って来るためにはe湾付近で折り返す必要があるので、被告人としては、Aがe湾付近で反転して戻って来ると思っていたが、e湾付近という話が具体的に出ていたかどうかは記憶にない。当時、小型船協議会の中でコース変更という言葉は用いられておらず、被告人は、午前中に戻って来られる範囲で運航
20 することも条件付き運航の範疇に含まれると認識していた。

 ウ 同日午前10時30分発のfコースの便については、臨時船長であるGが予定どおり出航するという報告をAから受け、被告人としても出航という判断をしていた。

25 エ 同日午後2時発のc岬コースの便については、Aが欠航するとの意見を述べ、被告人も同様の認識であったことから、これを了承した。

(3) しかし、被告人が供述するように被告人とAとの間で午前中にb漁港

に戻って来る旨の取決めがされていたのであれば、それはすなわち c 岬コースからより短いコースへの航路の変更を意味するのであり、かかる変更を条件付き運航と呼ぶかどうかはともかく、受付事務を行う F においては、乗客への事前の周知、説明や乗船料金の変更、払戻しといった対応をしなければならないのであるから、A が航路変更の旨を F にあえて伝えないはずはないし、そのような重要な情報を A が F に伝え忘れるとも考えられない。また、D の午後 2 時発の便についても、F は A から欠航する旨を伝えられていなかったものであるが、同日朝の段階で被告人と A との間で欠航することが決まっていたのであれば、それを A が F に伝えないということはありません。さらに、A は現に午前 10 時頃に発航した D で c 岬コースを航行しているところ、被告人との協議結果に背いて A が c 岬コースを航行する合理的理由は見出せない。

加えて、F 及び G の公判供述によれば、A は、本件当日の午前 8 時頃に C 遊覧船の事務所に出勤し、少なくとも同日午前 8 時 40 分頃まで、B 及び F と共に E でペンキの積み下ろし作業を行っていたことが認められるほか、関係証拠により認められる被告人と A の行動経過や関係各所の位置関係等に照らすと、被告人の供述するような形で A と被告人が運航協議を行うだけの時間的余裕があったかどうかは甚だ疑わしい。

このように、前記(2)の被告人の供述は、関係証拠によって認められる他の事実と整合せず、不自然不合理なものといわざるを得ず、到底信用することができない。

- (4) 以上によれば、被告人は、本件当日午前 10 時頃の D の発航時点において、同船が c 岬コースで運航する予定であると認識していたと認められる。

第 4 被告人の注意義務の前提となる予見可能性の有無について

1 注意義務の内容等

- (1) 本件公訴事実における被告人の注意義務は、本件海域の気象及び海象に関

する情報を把握した上でc岬コースでの発航を中止するようAに指示すべきはもとより、発航した場合には、発航後も引き続き本件海域の気象及び海象に関する情報を把握し、同コースでの航行の継続を中止するようAに指示して、同コースでの航行を取りやめさせて危険の発生を未然に防止すべきというものである。なお、前記罪となるべき事実記載の注意義務は、表現ぶりを一部改めているものの、その実質的な内容は本件公訴事実に係るものと異なるところはない（以下、この注意義務を「本件注意義務」という。）。

(2) 被告人は、本件事故当時、C遊覧船の運航管理者の地位にあり、海上運送法等の法令に基づいて策定された安全管理規程の定めにより、気象及び海象に関する情報を把握した上で運航の可否判断を行い、運航が中止されるべきであると判断した場合において、船長から運航を中止する旨の連絡がないとき又は運航する旨の連絡を受けたときに、船長に運航の中止を指示すべき法的義務を負っていた。加えて、被告人は、一定の場合に運航管理者へ運航の可否判断を促したり、運航中止を指示したりすることが義務付けられている経営トップ及び安全統括管理者の地位を兼ねていた。さらに、当時のC遊覧船に被告人に代わって運航管理者の職務を実質的に果たすことができるだけの知識経験を有する従業員等はいなかった。そして、被告人とAが経営者と従業員という関係にあったことに照らせば、被告人がAに運航の中止を指示することにより、AにDの運航を中止させることは容易であったと認められる。

以上の事情を踏まえれば、被告人は、本件注意義務を負うべき立場にあったと認められる。

2 予見可能性の対象

(1) 一般に、過失犯が成立するためには、構成要件的结果及びその結果の発生に至る因果関係が予見可能であることを要する。もっとも、予見可能性は、行為者に特定の結果回避措置をとることを内容とする注意義務を課し、それ

を怠ったことによって生じた結果について過失犯の責任を問うための前提として必要とされるものであることからすれば、因果関係については、現実の結果発生に至る因果経過を細部に至るまで予見可能である必要はなく、特定の結果回避措置をとることが動機付けられる程度の因果経過が予見可能であれば足りるものと解する。

5

以上の理解を前提に、本件注意義務の前提としていかなる事実に対する予見可能性が必要であるかを検討する。

(2) 本件事故の内容及び発生機序は前記第2の8及び9のとおりであり、要約すれば、Dは、強風及び高波の中を航行したことにより、本件ハッチ蓋が開閉し、その勢いでヒンジが破断して本件ハッチ蓋が失われ、その状態で船首甲板部に大量の波の打ち込みを受け、開放状態となった本件ハッチ開口部から船体の浮力を超える量の海水が船内に流入したことにより沈没したものである。

10

このうち、本件ハッチ蓋の開閉、喪失の原因及び機序についてより詳しくみると、関係証拠によれば、本件ハッチ蓋は、波浪による船体の上下動によるものをはじめ、少なくとも風や波といった外力によって、ストッパーまで至るような開き方をしたことにより、ハッチ蓋と船体とをつなぐヒンジに過大な荷重が一気に加わってヒンジが破断し、喪失するに至ったものと認められる。模型を用いた実験結果によれば、固定されていない状態の本件ハッチ蓋が波浪による船体の上下動によってストッパーに至る全開の状態になるのは、波向、波周期、船速といった条件による違いはあるものの、おおむね波高1.5m以上の場合であると認められ、さらに、ヒンジが破断するほどの荷重が加わるのはより高い波の場合に限られるものと考えられる。そうすると、本件ハッチ蓋の開閉、喪失は、Dが航行中に遭遇した強風や高波を主たる原因として生じたものといえる。この点に関し、本件事故当時、本件ハッチ蓋を固定するハンドルレバーが十全に機能しないという不具合があり、本

15

20

25

件ハッチ蓋は完全に固定されていない状態であったところ、前記不具合がなく本件ハッチ蓋が完全に固定されていた場合には、本件ハッチ蓋の開閉、喪失という事態は生じなかったと考えられるから、本件ハッチ蓋が完全に固定されていなかったという事情が、本件ハッチ蓋の開閉、喪失という機序に寄与していることは否定できない。しかし、日本小型船舶検査機構において船舶検査関係の職務を担っていたMの公判供述等によれば、小型船舶の検査基準を定める日本小型船舶検査機構検査事務規程及び検査事務規程細則において、本件ハッチを含む水密甲板の暴露部に設ける甲板口には、コーミングを設けることと、風雨密に閉鎖することができる適当な閉鎖装置を設けることが義務付けられているものの、ハンドルレバーのような固定装置を設けることは必須とされておらず、現に固定装置のないふた板等の閉鎖装置が設けられた船舶も存在することが認められる。かかる事実は、少なくとも通常の気象、海象下においては、閉鎖装置に固定装置がない、あるいは固定装置が十全に機能しないとしても、安全な航行に直ちに支障が生じるわけではないことを示している。そうすると、本件ハッチ蓋の開閉、喪失は、まさに通常の気象、海象を超える強風及び高波の中で航行したからこそ生じたものであって、本件ハッチ蓋が完全に固定されていなかったという事情は、本件ハッチ蓋の開閉、喪失が強風や高波を主たる原因として生じたとの前記評価を左右するものではないというべきである。

そして、本件事故の機序のうち、船首甲板部に大量の波の打ち込みを受けたという点は、高波の影響によって生じた事象であることが明らかである。この点、弁護人は、海上を航行する船舶が甲板上に波の打ち込みを受けることは当然に想定されていると主張する。しかしながら、本件において、Dには船体の浮力を超える約57t以上の海水が流入したことが認められるところ、それほど量の海水流入を生じさせるような波の打ち込みが通常の気象、海象下で発生するとは考えられず、まさしく高波の影響によって生じた異常

ついても同日午後0時頃までの間2m、午後0時から午後3時にかけて2.5m、午後3時以降は3mとの予測であった。また、d地方気象台が発表した直近の気象情報（同日午前5時発表）によっても、本件海域を含むd地方において、「南西の風後西の風やや強く海上では西の風強く」、「波1.5m後
5 3m」と予報されていた。さらに、本件海域では、北ないし西から風が吹く際に波が高くなる傾向があるほか、4月から5月にかけて気候が不安定となり、急激に時化ることがあり、このような海域特性を踏まえれば、前記注意報、予報の内容を上回る風速及び波高となることも予想された。

これらの情報は、C遊覧船の運航管理者たる被告人がDの運航可否を判断
10 するに当たって当然に把握すべきものであったといえる。

そして、前記第3の2のとおり、被告人は、Dの運航予定航路がc岬コースであると認識していた。これを前提とすれば、予定どおりの時刻で順調に航行することができたとしてもb漁港への帰港は午後1時を過ぎることになるところ、前記の各情報に照らせば、本件当日午後0時以降、本件海域にお
15 いて、風速毎秒15m、波高2.5m、さらにはこれらを超える数値の強風及び高波が予想されたものであり、かかる気象、海象は、航行継続中に遭遇すると予想される気象、海象が風速毎秒8m以上、波高1m以上の場合にそれぞれ運航を中止しなければならないとする本件運航基準を明らかに超えるものであったといえる。また、このことはC遊覧船の運航管理者たる被告人
20 においても十分認識し得たというべきである。

(2) また、関係証拠によれば、本件事故の前日あるいは当日朝、C遊覧船と同様の運航基準の下で本件海域において観光船を運航する同業他社の関係者複数
25 数名が、いずれも複数の気象予報サイト等を確認した上で、Aに対し、少なくとも本件当日午後に及ぶ運航を中止するよう忠告していたことが認められるほか、前記第3の1(2)のとおり、漁師であるKも、本件当日午前9時頃、Aに対して午前10時発のc岬コースの便を欠航するか、少なくともfまで

にすべきである旨を進言しているのであって、これらの事実は、Dが発航した本件当日午前10時頃までに把握し得た情報を基に、本件当日午後Dの航路上で遭遇する気象、海象が本件運航基準を超えるような危険なものであることが予想されていたこと、さらには、被告人においても、これを認識し得たことを示すものである。

(3) これに対し、被告人は、公判において、本件当日の朝、沿岸波浪予報とGPVという2つの予報サイトを確認し、Dの航路上で予想される風速及び波高が本件運航基準内であると判断した旨供述する。

しかし、被告人が確認したとするサイトの1つであるN株式会社が提供する沿岸波浪予報図及び海上風予報図（本件当日午前7時頃発表）をみると、同日午後0時時点の波高は1m未満であるようにも読めるものの、同日午後3時時点の波高は1mを大きく超えている上、風速に関しては、同日午後0時時点でもc岬西側沿岸の海域において風速毎秒10m前後の北西ないし西の風が吹くことが予想され、同日午後3時時点ではさらに強い風が予想されていたものであり、これらの情報をもって、同日午後1時以降まで航行するDの航路上の気象、海象が本件運航基準内にとどまるなどと即断できる状況には到底なかったというべきである。

(4) 以上によれば、Dの発航時刻である本件当日午前10時頃の時点で同船の航路上で遭遇することが予想された風の強さと波の高さは、本件運航基準を明らかに超えるものであり、被告人においてもこのことを認識し得たといえる。

4 本件注意義務の前提となる予見可能性の有無

(1) 本件運航基準を明らかに超える気象、海象が予想される状況でDを運航することに伴う危険及びこれに対する被告人の予見可能性

ア 既にみたとおり、Dの航路上で予想される気象、海象は本件運航基準を明らかに超えるものであったところ、海上運送法等を所管する国土交通省

海事局安全政策課の首席運航労務管理官である○が公判において供述するように、そもそも海上運送法及びこれに基づく安全管理規程において運航基準を定めることとされている趣旨は、強風や高波といった荒天下で船舶を運航した場合、高波による浸水や動揺、さらには転覆、沈没といった船体への危険、乗員及び乗客の転倒や海中転落、適切な操船が困難になることによる運航への影響といった様々な事態が生じるおそれがあることを前提に、荒天に直面した場合に速やかに回避することができず、事故が発生した場合に救助に時間を要するといった海上輸送の特性も踏まえ、乗員及び乗客の生命、身体に危険が及ぶような状況に陥ることを回避するため、そのような状況が生じるおそれのある気象、海象を数値化して運航可否の判断を適切に行うことを可能とすることにあるものと解される。

そして、運航基準は、各事業者において、航行する海域の特性や使用する船舶の仕様等を踏まえて航路ごとに定め、運航を中止すべき風速、波高の条件数値は、過去に運航を中止したとき及び難航したとき（旅客の歩行が極めて困難となったときを含む。）の気象、海象を参考として定めることとされている。また、事業者は運航基準を地方運輸局に届け出る必要があり、地域の実情を把握している地方運輸局において条件数値が不合理であると判断された場合には訂正等の指導が行われる。本件運航基準もこのような過程を経て作成されたものである上、本件海域で小型観光船業を営む同業他社においても同様の運航基準が定められていたことからすれば、本件運航基準は、本件海域で小型観光船を運航する場合の運航基準として合理的なものであったといえる。

イ 前記のような運航基準の位置付けや意味合いに加え、本件事故当時、本件海域の海水温は摂氏3度前後という低温であり、ひとたび人が海中に転落等すれば短時間のうちに死亡する状況にあったこと、Dの乗客には年齢等の制限が設けられておらず、幼児や高齢者といった体力の乏しい者も乗

船する可能性があったことなどの被告人が当然に認識していた事情を踏まえれば、本件運航基準を明らかに超える強風や高波が予想される状況でDを運航させることは、それ自体、強風や高波の影響により、船体の浸水、動揺、転覆、沈没のほか、乗員及び乗客の転倒や海中転落といった様々な機序により人が死亡する事故を発生させるおそれのある行為であったといえる。そして、そのような事故が発生することは、本件運航基準に従って運航判断を行う運航管理者の立場にあった被告人にとって容易に予見できたというべきである。

(2) 具体的検討

10 ア 検察官は、本件公訴事実の中で、被告人が予見し得た事故として、いずれも航行中の強風及び波浪により、①船体を激しく動揺させて、乗員及び乗客らを船内で転倒させ、あるいは低水温の海中へ転落させて死傷させるなどの事故と、②操船困難に陥らせて岩礁等に接触させ、沈没・転覆させるなどして、乗員及び乗客らを死傷させるなどの事故を挙げている。前記
15 ①及び②の機序による死亡事故は、いずれも、本件注意義務の前提となる予見可能性の対象である「航行中の強風及び高波により、安全な航行に支障をきたし、人を死亡させる事故」に含まれるものである。これを踏まえ、予見可能性の有無についてより具体的に検討する。

イ 前記①の機序による死亡事故の可能性

20 (ア) P、Q、Rの各公判供述（いずれも専門的な知識、経験に基づき中立的立場からなされた供述であり、その信用性を疑うべき事情はない。）によれば、以下の事実が認められる。

25 小型船舶が荒天下を航行するなどして、横方向から波を受けると、船体は波の傾斜自体により大きく横揺れする上、船体の横揺れ固有周期と一致する出会い周期の横波を受けた場合にはさらに横揺れが大きくなる。Dの横揺れ固有周期と一致する出会い周期の波は波長が約15mであるとこ

ろ、そのような波の波高は最大で1.5 m程度となり、その場合の波傾斜角は約18度となる。Dがそのような波を横から受けた場合、最大で波傾斜角の2倍である約36度まで船体が傾く可能性がある。その場合、Dの船体は、左右それぞれ約36度の傾斜を同船の横揺れ固有周期である約3秒間で1往復することになる。そのような激しい横揺れが生じると、船内の乗客には横に飛ばされるような力が働き、波を受けた方の舷から他方の舷に投げ出されることがある。

波に向けて正面から船体を進める場合は、船首と船尾の上下運動を繰り返しながら進んでいくことになる。波長が船体と同程度ないし1.5倍程度である場合、船体には波の傾斜角と同程度の前後の傾きが生じる。波を乗り越える際には、船首部が波から突き出した状態になった後、落下して海面に叩き付けられる形となるため、大きな縦揺れとともに大きな衝撃を受ける。その際、乗客は一度空中に浮き上がった状態から下方に叩き付けられることになる。さらに、勢いよく海中に突っ込んだ船首部に大きな浮力が働いて跳ね上げられ、波傾斜角よりも大きな縦揺れ運動をすることがある。このような現象を防ぐために、斜め前方から波を受ける航行方法がとられることがあるが、その場合、船体と波の位置関係によって沈水している部分の形状が変わって浮力の働く位置が前後左右様々な方向に変化するため、その左右の変化が船体の横揺れ固有周期と同調した場合には、横波を受けたときと同様に波傾斜角の2倍程度まで船体が傾斜し得る。

前記のような大きな横揺れや縦揺れを生じさせる波は、本件当日のDの航路上で実際に発生する可能性があった。

(イ) 前記(ア)のような専門的知見についてはともかく、少なくとも小型船舶が波浪を受けた際に生じ得る大きな横揺れ、縦揺れとそれらが乗員及び乗客に及ぼす危険については、C遊覧船や同業他社の関係者、漁業関係者らの公判供述や供述調書において広く言及されているところであり、船舶に

関わる仕事に携わる者にとっては常識というべきものであったといえるから、C遊覧船の運航管理者である被告人においても当然にこれを認識していたか、少なくとも認識することができたと認められる。

さらに、Dについては、乗客の年齢等に制限がなく、幼児や高齢者も乗船する可能性があったこと、船室にはシートベルト等の身体を固定しあるいは支持するための器具がなかったこと、壁や窓によって閉鎖されていない船尾甲板部デッキや展望デッキがあり、それらの区画にも乗客が立ち入ることができたことなども考慮すれば、Dが本件運航基準を明らかに超える高波に遭遇した場合、船体が激しく動揺し、乗員及び乗客が、横方向に飛ばされて壁等に衝突したり、一度空中に浮き上がってから激しく床等に叩きつけられたり、さらには海中に転落したりして、死亡するおそれがあったといえる。そして、Dに関する前記の諸事情については被告人も認識していたのであるから、被告人は、本件当日Dが発航した時点において、航路上で遭遇することが予想された気象及び海象の下で同船を航行させた場合、前記①の機序による死亡事故が発生することについて、その具体的機序を含めて予見できたといえる。

ウ 前記②の機序による死亡事故の可能性

(ア) R及びQの各公判供述その他の関係証拠によれば、以下の事実が認められる。

小型船舶が高波の中を航行する場合、船体の激しい動揺を避けるため、波を斜め30度前後で受けながら、速度を落として航行する必要がある。本件当日予想されていた西ないし北西からの風及び波の下でc岬付近からb漁港に向かうに当たり、前記の航行方法をとるには沖合方向に針路を向ける必要があるが、その場合、目的地であるb漁港からは遠ざかることになるため、時機をみて陸岸方向に針路を向け、再び沖合方向に針路を向けるということを繰り返し、ジグザグに航行する必要がある。このような

航行方法をとるには、適切に針路を保つことや波の状況を見ながら速やかに変針することが必要となるが、的確な操船をするには相当程度の経験が必要である。また、ジグザグに航行する場合、航行距離が長くなることに加え、速度を落とす必要もあるため、通常の航行よりも大幅に時間がかかる。

本件当日、Dは、c岬付近で引き返した後、右舷側から波を受けて陸岸方向に引き寄せられ、その後、いったん沖合方向に針路を変え、さらに陸岸方向に針路を変えるというジグザグ航行を行っていた。

(イ) 前記(ア)のとおり、本件当日、Dがc岬付近からb漁港に帰港するためには、前記ジグザグ航行をする必要があり、現にAはそれを行っていたものであるが、Aの操船経験の乏しさに加え、航行時間が長くなることによる集中力の低下や気象、海象のさらなる悪化といった事情も踏まえれば、操船困難に陥って意図した進路を航行できなくなる事態は十分に生じ得たといえるし、暗礁を含む多数の岩礁が点在する本件海域の特性も踏まえれば、Dが本件運航基準を明らかに超える強風及び高波の中を航行した場合、岩礁等に接触する事故が発生する可能性は十分にあったというべきである。

被告人において、前記の航行方法等について十分な知識を有していたかは明らかでないものの、少なくとも、本件運航基準を明らかに超える強風及び高波の中を航行すれば、Dが操船困難に陥って意図した進路を航行できなくなることは容易に予見できたといえるし、本件海域の特性については被告人も認識していたと認められることからすれば、Dが岩礁等に接触する事故が発生することも予見できたというべきである。なお、関係証拠によれば、本件事故の前年である令和3年6月、Aが船長を務め、当時の甲板員が操船していたDが、本件海域において暗礁に乗り上げるという事故が発生していたことが認められ、かかる経験も踏まえれば、被告人にとって、岩礁等に接触する事故が発生する可能性はより具体的、現実的なもの

のとして想起できたはずである。

そして、Dが岩礁等に接触する事故が発生した場合、衝撃により強化プラスチック製の船体に損傷が生じ、海水が船内に流入して沈没に至ったり、岩礁に乗り上げて復原力を失った状態で波を受けて転覆したりして、乗員及び乗客が死亡する可能性があることは明らかであり、被告人もこれを予見できたといえる。

したがって、被告人は、本件当日Dが発航した時点において、予定された航路上で遭遇することが予想された気象及び海象の下で同船を航行させた場合、前記②の機序による死亡事故が発生することについて、その具体的機序を含めて予見できたといえる。

エ その他の機序による死亡事故の可能性

このほか、R及びQの各公判供述によれば、小型船舶が強風及び高波の中で航行する場合、横波を受けて激しく横揺れし、人や荷物が片舷側に移動することによって復原力が減少したり、連続して横波を受けることで大きく傾いたりして、最終的に船体を戻すことができなくなって転覆する可能性や、波が斜め後方から来る状態で、船の速さよりも波の速さの方が大きい場合、船尾が持ち上げられるとともに船首が揺れ、船体が波の上を横滑りする現象（ブローチング現象）によって転覆する可能性があり、現に、Dと同程度の大きさの小型船舶が、横波を受けて転覆した事例や、ブローチング現象で転覆した事例が過去に存在することが認められる。

こういった機序による事故を含め、小型船舶が強風及び高波の中で航行した場合には、様々な機序による事故が発生することが想定される場所である。

既にみたような海上輸送の特性や運航基準の意味合い、位置付け、本件海域の特性、Dの設備や乗船し得る乗客に関する事情を踏まえれば、被告人において、本件運航基準を明らかに超える強風及び高波に遭遇すること

が予想される状況でDを運航させれば、安全な航行に支障をきたし、具体的に予見し難いものを含む様々な機序により人が死亡する事故が発生することを予見できたというべきである。

(3) 予見可能性を裏付ける事情

5 ア 前記3(2)及び第3の1(2)のとおり、本件事故の前日あるいは本件当日朝、同業他社の関係者らやKが、Aに対し、本件当日午後に及ぶ運航を中止するよう忠告や進言をしたのは、これらの者が、同日午後にDが本件海域を航行すれば、強風や高波によって死亡事故を含む重大事故が発生することを予見していたからに他ならないといえる。

10 イ また、本件海域で操業する漁船の船長兼漁労長であるSの公判供述によれば、Sは、通常であれば漁を終えてb漁港に戻る時刻が午後4時頃になることもあるが、本件当日は、午前11時頃から風が強くなり波も高くなることが予想されていたため、前日夕方の段階で本件当日午前11時まで

15 に操業を終えて午後0時20分ないし25分までにb漁港に戻る計画を立てた上で出漁し、実際には同日午前10時10分頃に漁を終えて全速力で帰港し、同日午前11時頃ないし遅くとも午前11時45分頃にはb漁港に到着したことが認められる。

 さらに、同じく本件海域で操業する漁船の船頭を務めるTの公判供述によれば、Tは、海の状態が穏やかであれば本件当日に船を出し、その場合

20 は午後0時頃にb漁港に帰港する予定であったが、複数の気象情報等を照らし合わせた上で、寒気を伴う低気圧が接近しており、安全に作業及び航行が出来なくなる可能性があると考えたため、前日午後3時の段階で欠航を決め、本件当日は出航しなかったことが認められる。

 このように、本件海域で操業する漁師らが、操業を早めに切り上げて帰

25 港したり、出航を取り止めたりしたのも、本件当日午後に本件海域で操業した場合、乗組員の生命、身体等が危険にさらされる事態が生じることを

予見したからこそその判断、行動であるといえる。

なお、漁船は船上で作業が行われることなど観光船とは異なる点があるものの、一般に海に慣れていて体力もあり、船体の動揺等に対処する能力も高いと考えられる漁船の乗組員の生命、身体に危険が及ぶような状況であれば、幼児や高齢者を含む乗客を乗せる可能性のあるDにおいて死亡事故が発生する可能性はより高かったと考えられる。

(4) 弁護人の主張について

ア 弁護人は、運航基準は必ずしも転覆、沈没等の危険を踏まえた基準ではなく、過去の運航で「旅客の歩行が極めて困難になったとき」等のより危険性が低い事象も踏まえて設定されたものであり、死亡事故が発生する危険性の判断に当たってそのまま適用できるような基準ではない旨主張する。

しかしながら、強風や高波が船舶の航行に及ぼす影響や事故発生の際には様々なものがあると考えられることからすれば、過去のより軽微な事象を踏まえて設定された基準に該当する程度の気象、海象においても、死亡事故を含む重大事故が発生する可能性は否定できないし、そもそも本件において、Dが航行中に遭遇することが予想された気象、海象は、本件運航基準を明らかに超えるものであったのであり、そのような気象、海象下においては死亡事故が発生するおそれも十分にあったといえる。

イ また、弁護人は、RやQが、強風、高波の下での航行時における転覆等の危険性について供述する際に「最悪の場合」といった表現を用いていることや、Rが、本件ハッチ蓋に不具合がなければ、本件事故当時の気象、海象下においても自分であれば確実に帰港でき、一般的にも9割方は帰港できた旨を供述していることなどを指摘し、死亡事故発生の際の具体的な危険性があつたとは認められない旨主張する。しかし、Rらの前記各供述は、転覆等の事故の可能性が高くなかったことをいうものにすぎず、その現実的可能性を否定しているものではない。そして、転覆等の事故がひとたび起

こった場合に生じる結果の重大性を踏まえれば、たとえその可能性がわず
かであったとしても、事故を回避する措置をとるべきことは当然であるか
ら、事故発生の可能性が低かったことは予見可能性を否定すべき事情とは
ならないというべきである。

5 ウ さらに、弁護人は、本件海域で航行する同業他社や漁業関係者等が、2
mないし3m程度の高波での航海の経験を述べており、いずれもそのよう
な気象、海象下でも転覆等することなく航行できていることを指摘するが、
それは結果論に過ぎず、同様なし類似の条件で事故が発生するおそれを
10 否定する十分な根拠とはなり得ないし、仮に事故発生の可能性が低かった
としても、そのことによって予見可能性が否定されないことは先に述べた
とおりである。

エ このほか、予見可能性に関し弁護人が弁論において主張する事情は、い
ずれも採用できない。

(5) 小括

15 したがって、被告人は、本件当日午前10時頃、c岬コースでDを発航さ
せるに当たり、同船を同コースで航行させれば、航行中の強風及び高波によ
り、安全な航行に支障をきたし、人が死亡する事故が発生することを予見で
きたといえるから、本件注意義務の前提となる予見可能性があったと認めら
れる。

20 第5 結論

以上によれば、被告人には判示の注意義務違反が認められる。そして、この注
意義務違反と乗員及び乗客合計26名の死亡という結果との間には、本件ハッチ
蓋の不具合という事情が介在しているものの、既にみたとおり、本件事故は、航
行中の強風及び高波により、安全な航行に支障をきたしたことによって生じた事
25 故に他ならないのであって、そのような事故によって発生した乗員及び乗客合計
26名の死亡という結果は、前記注意義務違反に内在する危険が現実化したもの

といえるから、前記注意義務違反と前記結果との間の因果関係も認められる。

よって、被告人には、判示のとおり、業務上過失致死罪が成立する。

(量刑の理由)

被告人は、多数の乗客の命を預かる旅客不定期航路事業を営むC遊覧船において、
5 経営の責任者である取締役を務めるとともに、安全統括管理者及び運航管理者を一人
で兼務し、輸送の安全の確保について広範かつ重要な責務を負う立場にあったに
もかかわらず、航行に重大な危険が生じるおそれのある強風や高波が予想されてい
た中、気象、海象に関する情報を把握した上で船長に運航中止の指示をするという
運航管理者としての最も基本的かつ容易に履行可能な注意義務を怠り、船長である
10 Aに対して運航中止の指示をせず、本件事故を発生させたものであり、その注意義務
違反の程度は重い。本件当日、被告人がAと対面して運航に関する会話をしたこと
自体も甚だ疑わしいところであるが、その点を措くとしても、運航基準を明らかに
超える予報が出ていた状況で運航を中止させていないことからすれば、少なくとも
も、被告人とAとの間で十分な情報に基づく実質的な運航協議が行われたとは到底
15 認め難い上、関係証拠によれば、被告人は、安全統括管理者及び運航管理者に選任
された令和3年以降も、運航判断にほとんど関与せず、経験の浅い船長らが同業他
社に倣って発航等の可否を判断していたこと、本件安全管理規程上、運航管理者は
就航中に原則として事務所に勤務していなければならない旨の定めがあるにもか
かわらず、本件当日を含めて被告人が事務所を離れることが常態化していたこと、被
20 告人が、事務所に設置された無線機のアンテナが故障して船舶からの無線連絡を受
けられない状況にあることを認識しながら、確実な代替手段が確保されていること
を確認しないまま本件当日の運航を行わせたことなど、被告人の安全に対する意識
の希薄さや運航管理者等としての自覚の無さを示す種々の事実が認められるのであ
って、こうした背景事情も踏まえれば、本件における被告人の過失は、運航可否の
25 判断を誤ったという単発的、偶発的なものにとどまらず、安全を軽視する平素から
の態度が形となって表れたものとみるべきであり、これに対する非難の程度は大き

い。

そして、本件事故により、未だ発見されていない6名を含む26名もの尊い命が犠牲になったものであり、その結果はこの上なく重大である。浸水が進むDの船上で、無事に帰れないことを悟ったときの絶望や恐怖、摂氏3度前後という身を切る
5 ような冷たい海の中に投げ出され、呼吸もできず波にのまれていくときの痛みや苦し
しみなど、被害者らが負ったであろう精神的、肉体的苦痛の大きさは、まさに想像
を絶するものである。また、残された家族の悲痛な思いも筆舌に尽くし難く、本件
事故から約4年を経た現在においてもその傷はいささかも癒やされていないだけ
10 なく、被害者らと過ごした平穏な日々は二度と戻らないのであるから、公判に出廷
した家族らが口を揃えて被告人に対する嚴重な処罰を求めるのも至極当然のことと
いえる。

なお、本件事故の発生には本件ハッチ蓋の不具合という事情が寄与しており、この事情を被告人が認識し得たとはいえないから、被告人において本件事故発生の具
体的機序まで予見できたとは認められないものの、前記事実認定の補足説明の中で
15 検討したとおり、本件事故の発生及びそれによる被害者らの死亡という結果は、そ
の因果経過を全体として見れば、本件運航基準を明らかに超える強風と高波が予想
される状況でDを運航させるという行為に内在した危険が現実化したものに他なら
ないのであって、そのような危険の存在は被告人において認識、予見し得たのであ
るから、前記事情は、現に生じた結果に対する被告人の責任を大きく減ずるものと
20 は評価し得ない。

また、本件事故の発生には、Dの船長であるAが、運航可否に関する判断を誤ったこと
や、発航前に本件ハッチ蓋の不具合を看過したことなどが大きく寄与したことは
否定できず、これらに係るAの過失は重いというべきである。しかしながら、
本件安全管理規程上、運航管理者である被告人は、独自に運航の可否を判断し、船
25 長に対して運航中止を指示すべき立場にあり、船長と運航管理者の判断に優劣はな
いものとされている上、C遊覧船の経営者である被告人とその従業員であるAの関

係を踏まえれば、実質的にみても、被告人の指示によってDの運航を中止させることは容易であったといえる。また、そもそも本件海域での操船経験が乏しいAにDの船長を任せ、2隻の船舶を運航させるために必要な数の従業員すら揃わない状況で令和4年シーズンの営業を開始させるなど、十分な安全管理体制の確保を怠ったのは他ならぬ被告人なのであって、その中で生じたAによる運航判断の誤りや発航前の不具合の看過といった事情によって、被告人の刑事責任が大きく軽減されるものとは解し得ない。

以上の事情を踏まえれば、本件の犯情は、業務上過失致死罪で処断される事案の中でも最も重い部類に位置付けられる。

10 その上で、一般情状についてみると、被告人は、本法廷において反省や謝罪の弁を述べるが、その供述内容や供述態度等に照らせば、自己の責任の重さを真摯に受け止めているようには見受けられず、前記の弁も表面的との評価を免れない。その他、C遊覧船が損害賠償保険に加入していたこと、被告人に本件との関連でみるべき前科がないことなどを含め、量刑上特に斟酌すべき事情は見当たらない。

15 そうすると、被告人に対しては、禁錮刑を選択した上で、その所定刑期の上限に当たる刑をもって臨むほかない。よって、主文のとおり量刑した。

(求刑：禁錮5年)

令和8年6月18日

釧路地方裁判所刑事部

20	裁判長裁判官	水越 壮夫
	裁判官	小倉 広太郎
	裁判官	高見澤 昌史

(別 紙)

乗員・乗客一覧

乗員・乗客の別	氏名	年齢（当時）
乗員（船長）	(A)	54歳
乗員（甲板員）	(B)	27歳
乗客	(氏名省略)	60歳
乗客	(氏名省略)	52歳
乗客	(氏名省略)	34歳
乗客	(氏名省略)	51歳
乗客	(氏名省略)	46歳
乗客	(氏名省略)	43歳
乗客	(氏名省略)	35歳
乗客	(氏名省略)	36歳
乗客	(氏名省略)	3歳
乗客	(氏名省略)	40歳
乗客	(氏名省略)	33歳
乗客	(氏名省略)	66歳
乗客	(氏名省略)	62歳
乗客	(氏名省略)	59歳
乗客	(氏名省略)	34歳
乗客	(氏名省略)	78歳
乗客	(氏名省略)	74歳
乗客	(氏名省略)	75歳

乗客	(氏名省略)	6 3 歳
乗客	(氏名省略)	2 2 歳
乗客	(氏名省略)	2 1 歳
乗客	(氏名省略)	2 8 歳
乗客	(氏名省略)	4 2 歳
乗客	(氏名省略)	7 歳

以 上