



アイルランド ダブリン湾へ静かに注ぐフィー川ほとりの情景

No.26-09 「無人運航船の法的責任(英国調査)」レポート概要

近年、自動化技術、通信技術及びAIの発展を背景として、MASS (Maritime Autonomous Surface Ships: 自動運航船)に関する技術開発や実証が世界的に進められています。

MASSは、これまで人が担ってきた見張り、操船、判断、指揮監督といった機能の一部又は全部を、機械システム、遠隔操作又は自動化技術によって代替・補完していくものです。そのため、既存の海事法制、安全規制及び事故発生時の責任制度との関係を改めて整理する必要が生じます。

こうした問題意識から、当事務所では、欧州各国の法制度について、特に事故発生時の刑事責任に着目した調査を行っています。

本レポートは、こうした調査の一環として、MASSをめぐる国際的な検討状況と英国法における事故責任の考え方を整理するものです。

- まず、IMOにおける非強制 MASS コードの策定経緯を通じて、MASSに関する国際的な検討状況を確認します。[\[レポートA 第1-1章\]](#)
- 次に、英国における基本的な裁判管轄に関する規定を整理し、船舶衝突事故に係る法規制の観点から、英国における船舶の運航、安全規制及び事故発生時の責任に関する基本的な考え方を確認します。[\[レポートA 第1-2章\]](#) [\[レポートA 第1-3章\]](#) [\[レポートB 第1章\]](#)及び[\[レポートB 第2章\]](#)
- さらに、MASSにおいて通信又はシステムの不具合により事故が発生した場合を想定し、英国法上の考え方を踏まえながら、関係者間の責任分担と今後の課題を整理します。[\[レポートA 第2章\]](#) [\[レポートA 第3章\]](#)及び[\[レポートB 第3章\]](#)

以上を通じて、本レポートの検討を基礎として、今後、欧州の法制度調査へとつなげていくこととしています。

(以上)

レポート A

令和 7 年度無人運航船の法的責任に係る国際的な検討状況に関する調査業務報告書

令和 7 年 1 2 月 8 日

標記の件について、次のとおり、調査業務を完了しましたので、報告します。

目次

- 第 1 非強制 MASS コード制定に向けた検討状況を踏まえた今後の課題
 - 1 国際海事機関における MASS コード策定に至るこれまでの経過
 - (1) MSC98 における決定
 - (2) MSC103 での承認
 - (3) MSC105 におけるロードマップの承認
 - (4) MSC107 から MSC110 にかけてのロードマップの修正
 - (5) ISWG-4-MASS での最終化
 - (6) 非強制 MASS コードの概要
 - 2 英国における衝突事故に関する法規制の枠組み
 - (1) 英国における衝突予防規則
 - (2) 英国における運航に関する資格
 - (3) The Workboat Code Edition 3 について
 - (4) 英国における刑事司法手続
 - (5) 衝突事故発生時の刑事責任
 - (6) 英国における自動車の自動運転時の刑事責任
 - 3 今後の課題
- 第 2 通信、プログラムの不具合等に起因する法的責任について
 - 1 通信の遮断による運転不自由（船）について
 - (1) 通信遮断の原因別にみた罪責
 - (2) 英国の場合
 - 2 通信遅延による衝突事故発生について
 - (1) MASS 船長等運航に関わる職員の責任
 - (2) プログラム設計者等
 - (3) 船舶所有者等
 - (4) 英国の場合
- 第 3 小括

本文

第1 非強制 MASS コード制定に向けた検討状況を踏まえた今後の課題

1 国際海事機関における MASS コード策定に至るこれまでの経過

(1) MSC98 における決定

国際海事機関 (International Maritime Organization (以下、「IMO」という)) において、Maritime Autonomous Surface Ship (以下、「MASS」という) の検討が開始されたのは、2017年に開催された Maritime Safety Committee(以下、「MSC」という)98 が始まりである。

MSC98 においては、MASS に関する課題を MSC の議題とすることが合意され、IMO の規則において、MASS の運航における安全、保安、環境保全がどのように導入されるかをスコーピング作業という形式で実施することとなった¹。

(2) MSC103 での承認

IMO は、2021年5月に開催された MSC103 において、MASS の規制可能性を評価するための規制スコーピング作業を完了し、その成果を承認した²。

そして、自律化の様々な段階が考慮され、Degree One : 乗組員が乗船し、自動化されたプロセス及び決定の支援を含む船舶、Degree Two : 乗組員が乗船している遠隔操作船、Degree Three : 乗組員が乗船していない遠隔操作船、Degree Four : 完全自律船、に分類された。

また、規制スコーピング作業では、SOLAS 条約及びその下位コードや COLREG などが評価対象に含まれ、その結果、複数の規則類にまたがる優先度の高い課題が多数存在し、対処する必要があることが示された。これらの課題には、MASS の用語及び定義の整理が含まれ、特に Degree 3 や 4 において、国際的に合意された MASS の定義の策定及び、船長、乗員又は責任のある職員の意味の明確化を含んでいる。

そして、委員会は、IMO の規制枠組みにおいて MASS に対処する最善の今後の進め方として、目標基準型 (Goal-Based Standards、以下、「GBS」という) の MASS 規則を包括的に策定することが望ましいことを示した。

なお、IMO で規則を制定する場合、他に処方型 (Prescriptive Regulations)、性能基準型 (Performance-Based Standards) といった形式が存在すると言われていいる。たとえば、処方型の例として、SOLAS 条約における防火扉の耐火性能や煙探知機の設置間隔などが挙げられる。GBS は、これらの両者に比べて、手段や解釈において柔軟性があり、新技術の導入などの場合にメリットがあるとされている。

(3) MSC105 におけるロードマップの承認

IMO は、2022年4月に開かれた MSC105 において、MASS の運航を規制する目標指向型の文書の策定作業を開始し、策定に向けた作業計画を含むロードマップを承認

¹ <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/msc-98th-session.aspx>

² <https://www.imo.org/en/mediacentre/pressbriefings/pages/massrse2021.aspx>

した³。ロードマップでは、第一段階として非強制コード (non-mandatory Code) を策定し、2024 年後半に採択することを想定した。その後、この非強制 MASS コードの適用経験を踏まえて、2028 年 1 月 1 日の発効を目指す強制 MASS コードの策定を予定した。

また、MASS Correspondence Group が再設置され、以下の事項を検討・実施するよう指示された。

- ・新たな文書の目的および目標に関する主要原則と共通理解の検討
- ・非強制的な目標指向型 MASS コードの策定開始
- ・規制スコーピング作業 (RSE) (MSC.1/Circ.1638、セクション 5) で特定された共通の潜在的ギャップやテーマのうち、優先度の高い項目に焦点を当てた検討
- ・可能であれば、以下の点に関する MSC としての立場を策定し、将来の MSC/LEG/FAL 合同作業部会 (Joint Working Group (以下、「JWG」という)) に提出：
 - － MASS の定義とそれぞれの自律度を修正すべきか否か
 - － 船長 (master)、乗組員 (crew)、責任者 (responsible person) などの用語の意味
 - － 遠隔操作ステーション/センターの定義
 - － 遠隔操作者を船員とすべきかどうか
- ・非強制 MASS コードの対象を貨物船に限定し、将来的に旅客船への適用可能性を検討すること
- ・MSC 107 (2023 年春) に書面報告書を提出し、MSC 106 では口頭で進捗報告

(4) MSC107 から MSC110 にかけてのロードマップの修正

ア、JWG における承認

その後、2022 年 9 月及び 2023 年 4 月に JWG が開催され、MASS の運航においては、レベルにかかわらず、人間の船長が責任を負うべきであること、使用される技術や船内に人が乗船しているかどうかに応じて、船長が船上にいる必要はない場合もあること、レベルにかかわらず、MASS の船長は必要に応じて介入できる手段を有すべきであるといったことが承認された⁴。

イ、MSC107 での留意事項

そして、MSC107 (2023 年 6 月開催) では、訓練・証明・能力要件に関するグループの共通見解を特に留意した。すなわち、1. MASS に乗船している船員には、STCW 条約が適用されること、2. 遠隔操船センター (ROC) にいる遠隔操船者や船長が船

³ <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/msc-105th-session.aspx>

⁴ <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/joint-msc-leg-fal-working-group-on-maritime-autonomous-surface-ships-%28mass%29.aspx>

上にない場合には、STCWは適用されず、MASSコードにおいて訓練・証明・能力要件をすべて規定する必要があること、その際、STCWの要件は基礎として考慮されるべきであること、3. 自律性や遠隔操船を考慮する際には、STCWに含まれる一定の原則（例：当直体制に関するもの）については、STCWの適用の有無にかかわらず、MASSコードにおいて取り扱うべきことである。

なお、MSC107は、船舶の運航形態（従来型またはMASS）にかかわらず、COLREG（国際海上衝突予防規則）の要件は関連性を持ち、適用されるものであると認識し、現時点ではMASSに対応するためにCOLREGを改正する必要はないと判断した⁵。

ウ、MSC108でのロードマップの修正、同109等での合意

また、MSC108（2024年5月開催）では、MASSコードの最終化にはさらなる作業が必要であることが明らかとなったため、ロードマップを、2025年5月：非強制MASSコードを最終化し採択する、2026年前半：経験蓄積フェーズ（EBP）の枠組みを策定する、2028年：非強制MASSコードを基礎として、強制MASSコードの策定を開始し、SOLAS条約への新章追加を含む改正を検討する、2030年7月1日までに：強制MASSコードを採択し、2032年1月1日に発効させる⁶。もともと、MSC109

（2024年12月開催）では、残された作業を踏まえ、ロードマップを以下のとおり改訂することが合意された（非強制MASSコードの採択が1年先送りされている）。

2026年5月：非強制MASSコードを最終化・採択

2026年12月：非強制MASSコード採択後の経験蓄積フェーズ（EBP）の枠組みを策定

2028年：非強制MASSコード及びEBPの成果、関連小委員会によるレビューを踏まえ、強制的MASSコードの策定を開始。SOLAS条約への新章追加による採択も検討

2030年7月1日までに：義務的MASSコードを採択し、2032年1月1日に発効
MSC110（2025年5月開催）においても、上記のスケジュールが確認されている

⁷。

（5）ISWG-4-MASSでの最終化

MSC110では、ISWG-4-MASSが2025年9月29日から10月3日までの会合を予定して、再設置されることとなった⁸。ISWG-4-MASSは、非強制MASSコード第15章（人的要素）及びその他関連章の最終化に注力し、MSC111に報告を行う予定となった。

⁵ <https://www.dnv.com/news/2023/imo-maritime-safety-committee-msc-107--244383/>

⁶ <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/msc-108th-session.aspx>

⁷ <https://www.imo.org/en/mediacentre/meetingsummaries/pages/msc-110th-session.aspx>

⁸ 同前

そして、2025年9月29日から行われた ISWG-MASS-4 では、以下の事項が確認された。

①船員および遠隔操作者の両方に対して、STCW 条約が適用されることの確認、②乗員が乗船している場合には物理的な乗船が必要であることの確認、③任意の時点で指揮を執る船長は一人のみであることの明確化、④自律システムには常に人による介入（オーバーライド）機能が必要であることの要求、⑤導入段階では、船員が遠隔操縦センター（ROC）において遠隔操作者として勤務することの確認など⁹

これらの結果が、2026年6月に開催される MSC111 において正式に承認されることとなる。

(6) 非強制 MASS コードの概要

非強制 MASS コードは、現時点においてもその内容は公表されていない。

もっとも、2024年5月に IMO で開催されたシンポジウムでは、以下の内容が議論されていることが報告されており¹⁰、MSC111 に報告される非強制 MASS コードもこれらの内容を含んだものとなることが予定されている。

- MASS コードを目標指向型（Goal Based）として維持すること：適切なレベル、一貫性の確保などを含む
- 専門小委員会（Sub-Committees）の関与
- 用語および定義：IMO 文書では通常使用されない複数の用語の使用に関する検討
- MASS における遠隔操縦センター（ROC）からの運航管理の円滑化
- 船長および乗組員の役割と責任の明確化
- 「MASS」および「MASS 船長」とは何かの理解
- 船舶を「MASS」と呼ぶとき、それは何を意味するのか
- 「MASS 船長」とは何か
- 検査および証明に関する章
- 「補完的（Supplementary）」と「相補的（Complementary）」の使い分け
- MASS コードの適用範囲
- 人的要素に関する事項（乗員の訓練・資格証明など）

2 英国における衝突事故に関する法規制の枠組み

⁹ https://www.linkedin.com/posts/lydia-ferrad-09b6b6173_the-4th-session-of-the-intersessional-working-activity-7382036375749033984-iGa8

¹⁰ [https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Events/Documents/2024%20IMO-ROK%20MASS%20Symposium%20presentations/3-1.%20Development%20of%20MASS%20Code%20-%20Charles%20McHardy\(MASS%20CG%20Chair\).pdf](https://wwwcdn.imo.org/localresources/en/About/Events/Documents/2024%20IMO-ROK%20MASS%20Symposium%20presentations/3-1.%20Development%20of%20MASS%20Code%20-%20Charles%20McHardy(MASS%20CG%20Chair).pdf)

以下においては、英国¹¹の衝突事故に関連するルール及びその枠組みという観点から、COLREG（１）、運航に関する資格（２）、MASSに関する規則（３）、刑事司法手続（４）、及び衝突事故発生時の刑事責任（５）について概観する。また近年成立した英国の自動車の自動運転に関する立法措置も紹介する。

（１）英国における衝突予防規則

英国においては、COLREG は、規則において定められている。

The Merchant Shipping Act 1995（以下、「MSA1995」という）第 85 条 1 項は、国務大臣（Secretary of State）に、「安全規則（safety regulations）」と呼ばれる規則制定権を付与している。そして、同条 3 項(k)は、船舶が関与する衝突を防止するため、また、船舶が関与した衝突の結果に対処するために講ずべき措置を制定することができることを明示している。

これらを受け、The Merchant Shipping (Distress Signals and Prevention of Collisions) Regulations 1996 が制定されている。同規則の Introductory Text にも、同規則が MSA1995 第 85 条に基づいて規定されたこと¹²が明示されている。

同規則 4 条は、原則として、規則の適用を受ける船舶は、国際規則（International Regulations）の第 1 条から第 36 条までの規定および附属書 I～III の規定を遵守しなければならない旨定めている。

加えて、MSN 1781 (M+F) AMENDMENT 2¹³も COLREG の内容を補完する重要な位置付けを持っている。

このように、英国においては、いわゆる予防法が MSA1995 に基づく委任として、国務大臣が定めており、他方で一部の除外規定を除き、COLREG をそのまま引用するという形を取っているという点で我が国とは異なるものである。

もともと、MSA1995 第 86 条 4 項は、国務大臣は、安全規則を制定しようとする場合、その提案を実施する前に、英国においてその提案により影響を受けると考えられる者に対して協議を行う義務を負う、とされ¹⁴、専門的・技術的内容について海技従事者の意見が反映され、また濫用的な立法措置を防止する効果が期待されているものと思われる。

（２）英国における運航に関する資格

¹¹ 英国と呼ぶ場合には、主として、イングランドとウェールズを指すものとするものの、スコットランドを含む場合がある（詳しくは個別の立法の適用対象を確認する必要がある）。

¹² <https://www.legislation.gov.uk/ukxi/1996/75/introduction/made>

¹³

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5dfa3bcced915d54a89bd4ab/MSN1781_Amendment2_2016.pdf

¹⁴ 我が国における、パブリック・コメント制度（行政手続法 39 条）に近いものと思われる。

英国の分類は、我が国が基本的には、一級海技士（航海）から六級海技士（航海）（船舶職員及び小型船舶操縦士法 5 条 1 項 1 号）及び小型船舶操縦士一級、二級及び小型特殊（同法 23 条 3 第 1 項）に分類されるのに比較すると、やや複雑である。

まず、大きな分類として、商業利用目的か否か、船舶の長さが 24 メートルを超えるか否かによって大きく異なる。商業利用目的の船舶については、総トン数 500 トン未満かそれ以上かによって区別されている（MSA1995 第 47 条等参照）。概略を示すと、日本の船舶職員及び小型船舶操縦士法の 1 級海技士（航海）から 3 級海技士（航海）に対応するものとして、Master (Unlimited)、Chief Mate

(Unlimited)、OOW (Officer of the Watch) が存在する(The Merchant Shipping (Standards of Training, Certification and Watchkeeping) Regulations 2022、3 条、4 条、6 条及び 7 条、MSN 1856 (M+F) Amendment 1) がある¹⁵。

また、長さ 24 メートル未満の船舶のうち、レジャー及びスポーツ目的以外の非商業利用については、操船資格が不要である¹⁶。もっとも、港湾の利用や保険加入の要件として、RYA (Royal Yacht Association) の資格が求められることがあるようである。RYA の資格については、細分化されたものが同協会の HP 上に掲載されている¹⁷。

商業利用については、現行法上、MSA1995 第 85 条に基づき、プレジャーボートについては、The Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) Regulations 1998¹⁸が、作業船（遠隔無人操作船（ROUV）を含む）、水先船については、Merchant Shipping (Small Workboats and Pilot Boats)

¹⁵ 4 級海技士（航海）以下についても対応を示すことは可能であるが、本稿では紙片の都合上割愛する。

¹⁶ The Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) Regulations 2025 第 4 条がその対象から pleasure vessels を除外し、24 メートルで差異を設け、スポーツ又は娯楽のための商業利用もののうち、24 メートル以上は、REG コード Part A の要件が適用され、24 メートル未満は、SCV コードの要件が適用されことによるものである。

¹⁷ <https://www.rya.org.uk/>

¹⁸ 具体的な要件は、MGN 280(M)に置いて定められているが、同 MGN 280 は、複数の旧コード（Blue Code, Yellow Code, Red Code など）と統合・置換する形で、Sport or Pleasure Vessel Code(<https://www.gov.uk/government/consultations/consultation-on-the-merchant-shipping-vessels-in-commercial-use-for-sport-or-pleasure-regulations-2025/consultation-document-the-merchant-shipping-vessels-in-commercial-use-for-sport-or-pleasure-regulations-2025-and-accompanying-code-the-code-of-pra>)へ集約されることとなっている。

Regulations 2023¹⁹が、漁船については、MGN 411 (M+F)²⁰ が操船資格を定める。このうち The Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) Regulations 1998 については、The Merchant Shipping (Vessels in Commercial Use for Sport or Pleasure) Regulations 2025 に置き換えられる予定である。また、Workboat、Pilot boat、Remote Operated Unmanned Vessel の定義²¹は、次の通りである。

Workboat（作業船）：スポーツまたは娯楽以外の目的で商業利用される小型船舶を意味し、専用の水先船を含むもの。

Pilot boat（水先船）：水先業務（人員・郵便物・少量の物資などを水先区域内の船舶との間で運搬するなどの補助的業務を行う場合もある）に従事し、またはそのために使用される予定の船舶を指す。

Remote Operated Unmanned Vessel（遠隔操作無人船）：船内に人が乗っておらず、船舶から離れた場所（遠隔地）から操作される船舶を指す。

このように、航海士としての操船資格が船舶の使用目的、商業・非商業利用かによって異なり、24メートル未満の非商業利用のプレジャーボートや16.5メートル未満の漁船については操船資格が不要とされているのは、我が国の法制度と比べると大きく異なる点である。

(3) The Workboat Code Edition 3 について

英国においては、The Workboat Code Edition 3 -The Safety of Small Workboats and Pilot boats- a Code of Practice²²が Remote Operated Unmanned Vessel（以下、「ROUV」又は「遠隔操作無人船」という）について、運航のための要件を詳細に定めている。節も1 Application and Definitions から26 Annex References and Updates に分かれており、COLREG との関係では、5 Navigational and Anchoring Equipment や7 Remote Control of Remotely Operated Unmanned Vessels などがある。

同コードは、The Merchant Shipping Act 1995（以下、「MSA1995」という）の85条に基づくもので、法的拘束力を有する²³。以下その概略をCOLREG、運航に関する資格の観点から紹介する。

¹⁹ 具体的な要件は、The Workboat Code Edition 3, https://assets.publishing.service.gov.uk/media/6790d79bb1e4f5cbd3a34db5/Workboat_Code_Edition_3.pdfに記載されている。

²⁰ ただし、16.5メートル未満の漁船については操船資格が不要とされている。
https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a81568fe5274a2e8ab53727/MGN_411.pdf

²¹ 前掲注19・The Workboat Code Edition 3

²² <https://www.gov.uk/government/publications/the-workboat-code-edition-3>

²³ 産業界の自主基準として、Maritime Autonomous Surface Ships Industry Conduct Principles & Code of Practice があるが、同基準は法的拘束力を持たない。

ア、対象船舶について

The Workboat Code Edition 3（以下、「ワークボートコード」という）は、作業船として運航する満載喫水長 24 メートル未満の遠隔操作無人船舶に適用される（同コード、ANNEX2、前文（特に断りのない限り、本稿の条文等は ANNEX 2 を指すものとする））。

また、当然のことであるが、適用される船舶は英国籍船及び英国領海内の船舶である（同 1.1.1）。また、パイロットボートとして認証されることや危険物の登載などは禁止されている（同 2.1.1）。

イ、記録等

ROUV 及び Remote Control Center（以下、「遠隔操縦センター」または「ROC」という）の双方において、最低限以下の船舶データを記録しなければならないとされている（コード 2.2.3）。

①日付および時刻、②船位（位置情報）、③船速などに始まり、④どの遠隔操縦センターが船舶を制御しているか、⑤船舶の音声、⑥遠隔操縦センターの音声、⑦遠隔操縦センターおよびワークステーションの映像記録、⑧音声通信記録、⑨ECDIS（電子海図情報表示システム）データ、⑩推進装置およびスラスターの指令と応答、⑪ハッチまたはドアの開放状況、⑫加速度、⑬船体の応力、⑭風速および風向、⑮ローリング（横揺れ）動作、⑯AIS（船舶自動識別装置）データなど多岐にわたる。特に⑧音声の記録や⑪のハッチ等の開放状況、⑮の横揺れ等多くのセンサーや機器が必要になるものと思われる。

ウ、通信

通信に関する要件は、主にコード 4 節と 7 節に規定されている。

例えば、原則として、通信にはバックアップが求められ、ROUV は、主通信システムが故障した場合に使用可能な二次通信システムを備えていなければならないとされ、そのシステムは常時利用可能であることや、船舶の位置情報および基本的な機能を操作可能であることが求められている（コード 4.2.4）。

また、安全な運航に関するリスクアセスメントとして、ROC から ROUV への接続の喪失、ROUV から ROC への接続喪失、両者の接続を再確立できない場合のリスク、ROC からの制御喪失が求められ、これらが定められた許容時間内に解決されない場合には運航状態に応じた安全状態への移行が求められている（具体例として、減速や他の水域利用者への聴覚・視覚での警告などが挙げられている）（コード 7.7.1）。この点は、緊急システムの項でも補足されている（コード 7.9.1）。そして、許容時間を超えて接続が喪失された全ての事例は一定事項の記録が必要とされ

る（コード 7.7.2）

さらに、ROUV が ROC との接続を喪失した場合、「運転不自由船」であることを示す音響及び視覚信号を表示又は発信し他船に対し運転不自由船であること及び避航できないかもしれないことを警告しなければならない（コード 7.7.5）としている。

エ、カメラ、センサー、音響等

カメラについても詳細な要件が定められており、例えば、水平および垂直の視野角を確保するように設置されること（コード 5.2.1）や認証機関の承認（同 5.2.6）などが要求される。また、遠隔操船者（Remote Operator（以下、「RO」という））は、他の水上利用者からの信号を解釈できるよう、適切なセンサーおよびカメラ出力を備えていなければならないといった要件も求められている（同 5.4.3）。さらには、Dynamic Position System(DPS)の登載が義務づけられている（同 5.5.1）。

また、アラーム、カメラ、センサー、レーダーおよび通信の出力が、水中または水上の人物を検出できる状況認識を提供する（同 7.3.1.6）ことや、聴覚アラームが遠隔操縦センターのすべての環境下で聴取可能である（ヘッドセットやスピーカーの使用を含む）（同 7.3.1.12）ことといった要件を満たす必要がある。さらには、パン・チルト・ズーム機能を用いて、最低 225 度の前方視野を確保し、360 度全周の視野を監視できることが求められている（同 7.4.1.4 及び同 5）。

さらに、ROUV は、音声指示を送信するためのスピーカーシステムを装備しなければならない（同 4.3.3 節参照）（同 7.7.4）。

オ、配乗（人員配置）と資格について

また、コード 7.2.1 では、ROC での人員配置について、相応しい能力をもった必要な人数の①リモートオペレーター、②船長、③技術担当者²⁴が求められている。そして、リモートオペレーターの訓練と資格は、MIN698²⁵において言及されている。

船長は、自らが責任を負う ROUV が運航する最も厳しい運航区域カテゴリに対応できる、最低限の適切な資格を有していなければならない（コード 7.2.9）。

²⁴ なお原文は、engineering personnel であり、engineering personnel の定義は、ANNEX2 には記載されていない。

²⁵

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/67654c6fcdb5e64b69e30912/MIN_698_A_mendment_1.pdf

カ、COLREG に関する条文

同コード 2.2.15 は、すべてのニアミス（衝突寸前の事象）について記録を残すこと。COLREG から逸脱する必要があった場合には、その逸脱が差し迫った危険を回避するために必要だったことを証明する補足情報も記録することを定めている。

同コード 4.2.4 は、ROUV は主通信システムが故障した際利用できる二次通信システムを備えなければならない、このシステムは、常時利用可能であり、位置情報や基本的な ROUV の機能を操作できること並びに、①船舶を安全状態に入る指令ができること、②運転不自由船の灯火を点灯できること、③重大な警報を受け、反応できることが必要とされている。

同コード 5.2.2 は、適切な見張りの提供は、COLREG より義務付けられている旨定めている。

また、同コード 5.3.2 は、リモートオペレーターは、操船位置において見張りとお操舵の両方の職務を遂行しなければならない旨定め、その際に①全方位の視界が遮られていないこと、②夜間視認能力に支障がないこと、③適切な見張りの維持を妨げるその他の障害がないことを条件としている。

加えて、同コード 7.3.1 は、船舶の種類を識別・認識できること（灯火、形状、音響および光信号を含む）を規定し、これは 1972 年の国際海上衝突予防規則（COLREG）のパート C および D に準拠することを定めている。

キ、ROC について

ROC には安全な運用として、緊急事態に備えた定期的な訓練を受けることが求められるとともに（コード 7.8.1）、重要機器の非常電源装備（同 7.8.1）、ROC が機能不全となった場合にバックアップの ROC を利用可能とすること（同 7.8.5）やバックアップの ROC の要件が定められている。

ク、その他

SMS とサイバーセキュリティ（コード 8.1）、運用手順とリスクアセスメント（同 8.2）、緊急事態と安全対策（同 8.3）、火災と安全手順（同 8.4）、重要機器（同 8.5）、PES (Programmable Electric Systems)、並びにソフトウェア及びバージョン管理（同 8.6）などが定められている。

ケ、商業利用の開始

以上の要件を満たしたものとして、2025 年 8 月、英国において PIONEER 号が初の認証を受けた²⁶。同号は、英国プリマスに拠点を置く ACUA Ocean（アクア・オーシ

²⁶ <https://www.lr.org/en/knowledge/press-room/press-listing/press-release/2025/uks-first-rouv-certified-under-workboat-code-3-as-lloyds-register-awards-compliance-to->

ン) 社によって開発された²⁷ものであり、洋上監視・モニタリング・インフラ点検などを目的とするものである。船体の長さは14.2メートルであり、水素を燃料としている²⁸。

(4) 英国における刑事司法手続

ア、捜査権限について

英国においては、海上における船員に労働が関係する事故が発生した場合、Health and Safety Executive (以下、「HSE」という)、Maritime and Coastguard Agency (以下、「MCA」という) 及びMaritime Accident Investigation Branch (以下、「MAIB」という) の管轄が重複することとなる。

MCAは、MSA1995第258条に基づき、船舶とその装備について検査する権限を有しており、船舶の安全性やMS1995の各規定の遵守状況などを確認することができる。

MAIBは、日本の運輸安全委員会に相当する。MAIBによる事故調査は、MSA1995第267条及びThe Merchant Shipping (Accident Reporting and Investigation) Regulations 2012に基づく調査として実施される。その目的は、当該事故の原因および状況を明らかにすることを通じて、将来の事故の防止を図ることであり、責任の有無を判断することではなく、またその目的を達成するために必要な範囲を除き、非難の所在を明らかにすることでもない(同規則5条1項、2項)とされており、268条の調査目的とは異なるものである。

HSEは、Health and Safety at Work etc. Act 1974(以下、「HSWA」という)第10条に基づいて設立された機関である。HSEの検査官には、立入調査、質問・検査、証拠の収集などの権限が付与されている(同法20条)。

イ、各機関の役割について

各機関の役割は、Operational Working Agreement²⁹(以下、「OWA」という)により、次のとおり、整理されている。

HSEは、労働に関連する健康・安全および重大事故災害の検査・規制を担っており、沖合の石油・ガスの探査、採掘、貯蔵、洋上再生可能エネルギー構造物、ドック(港湾施設)が含まれる。また、MCAの主な機能は、海上安全の高度な基準を策定・推進・執行すること、船員および沿岸利用者の生命の損失を最小限に抑えること並びに、船舶による海洋および沿岸の汚染を最小限に抑えることである。MCAは、労働安全衛生、船舶の安全性、安全な航行および運航(乗員数や乗組員の能力を含む)に関する商船

acua-oceans-pioneer/

²⁷ <https://maritime-executive.com/article/uk-s-first-remotely-operated-and-unmanned-vessel-certified-ahead-of-trials>

²⁸ 同前

²⁹ <https://www.gov.uk/government/publications/memorandum-of-understanding-between-mca-hse-and-maib/operational-working-agreement-between-mca-hse-and-maib>

規則のすべてを執行する責任を負っている。商船に関する労働安全衛生規則は、船内で働くすべての者および船上で行われるすべての作業活動に適用される。MAIB は、英国領海内で発生した船舶および乗組員に関連する事故、ならびに世界中で発生した英国籍船舶に関する事故を調査する責任を負っており、その目的は同様の事故の再発防止に資するため、事故の状況および原因を明らかにすることにある。

そして、OWA の 4 項では、基本原則 (Overarching Principle) が示され、船長の管理下にある通常の船内活動 (HSWA の適用の有無を問わない)、または、HSWA の適用対象外の活動 (船長の管理下にあるか否かを問わない) の場合、執行 (enforcement) については MCA または旗国 (Flag State) が主導し、事故調査については MAIB が主導する、という基準が示されている。次に、対象となる活動が、船長の管理下にある通常の船内活動ではなく、かつその活動が HSWA の適用対象である場合には、HSE が主導機関となる、という基準が採用されている。また、HSE、MCA および MAIB は、管轄が重複する領域においてはこの基本原則を採用する。もともと、HSE と MCA が協働して捜査を行うことも存在するようである。

また、衝突など船舶の航行に直接起因する事故の場合は、HSE の関心があるとしても、MCA または MAIB がその事故の該当部分の調査を主導することとなる³⁰。

ウ、MCA の捜査

MCA は、商船法および関連法令の執行を担う³¹法定機関であり、MSA1995 違反に対して法執行が行われる。

MCA が調査の対象とすることが多い、犯罪類型は次の通りである³²。

- 汚染
- 衝突違反 (IRPCS)
- 安全ではない運航 (船舶所有者・オペレーター・使用者による)
- 危険を及ぼす行為 (船長および乗組員による)
- 危険物の輸送
- 詐欺行為 (船員資格証明書に関する)

MCA は、単なる行政機関であるにとどまらず、違反に対する各種の制裁に関して、証拠等を収集する。語弊を恐れずに別の言い方をすれば、行政機関としての調査 (日本法でいう、いわゆる監査に近いものと思われる) と司法機関としての捜査とが重なる役割を果たしている。

MCA も自ら、「商船法および関連法令の執行を担う法定機関で」あり、「英国全域

³⁰ <https://www.gov.uk/government/publications/memorandum-of-understanding-between-mca-hse-and-maib/operational-working-agreement-between-mca-hse-and-maib> の Supporting Principles の項目参照。

³¹ MSA1995 第 257 条

³² <https://www.gov.uk/government/publications/mca-enforcement-policy-statement/mca-enforcement-policy-statement>

において法令違反の重大性に応じた法的措置を講じ、制裁を科す広範な権限を有している」と述べ、「起訴はMCAが取り得る最も重大な法的措置ですが、起訴に先立ち検討されるべき行政制裁の選択肢も複数存在」³³する、と述べている。

エ、MCAの捜査の特徴

MCAには、Regulatory Compliance Investigations Team（以下、「RCIT」という）というチームが存在する。RCITは、個人、船舶、環境の安全および保安に影響を及ぼす可能性のある海事法規違反の疑いのあるものについて調査を担う³⁴。実際には、MCAの法執行活動を主導³⁵しているようである³⁶。現在、同チームは10名で構成されている³⁷とのことである。

日本との比較においては、日本では、同種の組織は存在しない。語弊を恐れずに例えるのであれば、国交省海事局内部に、警視庁からの捜査経験者の出向者のチームがあるようなものと思われる（もっとも、MCAにおいては出向ではなく、職員として在籍している）。このように考える理由としては、現在のチームのトップであるニール・カニンガム氏が、警察での20年以上のキャリアを持っていることや、副チーム長の募集要項には、①PACE：Police and Criminal Evidence Act 1984（警察及び刑事証拠法）、②CPIA：Criminal Procedure and Investigations Act 1996（刑事訴訟及び捜査法）、③RIPA：Regulation of Investigatory Powers Act 2000（捜査権限規制法）、④Coroners Courts（検視官裁判所）、⑤Fatal Accident Inquiry（死亡事故調査）での経験が求められていること³⁸から推測されるものである。

RCITによる調査が完了すると、MCAの省庁検査官（Departmental Inspector）が証拠を分析し、起訴すべきかどうかを含む勧告を行う³⁹。公平な意思決定プロセスを確保するために、起訴の決定は調査担当者とは独立して行われる（「フィリップス原則（Phillips Principle）」）。これにより、検査官の勧告に対して慎重かつ中立的な評価が行われ、正当かつ適切な対応が選択されることが保証されることとなる。刑事訴追の最終決定権は、MCAの最高経営責任者（CEO）または適切な権限を有する執行役員にある。

³³ 同前

³⁴ <https://www.gov.uk/government/publications/mca-enforcement-policy-statement/mca-enforcement-policy-statement>

³⁵ <https://hmcoastguard.org.uk/news/spotlight-regulatory-compliance-and-investigation-team>

³⁶ <https://hmcoastguard.org.uk/news/spotlight-regulatory-compliance-and-investigation-team>

³⁷ <https://hmcoastguard.org.uk/news/spotlight-regulatory-compliance-and-investigation-team>

³⁸ <https://findajob.dwp.gov.uk/details/16376564>（2025年10月25日最終閲覧）

³⁹ <https://www.gov.uk/government/publications/mca-enforcement-policy-statement/mca-enforcement-policy-statement>

オ、警察の関与

以上が MCA との HSE との所管の整理並びに MCA による調査ないし捜査の基本的な考え方である。

両機関の他、英国においては、homicide offences(殺人関連罪)の場合においては、警察も捜査を行うこととなる。警察と他機関との役割分担については、Work-related Deaths: A protocol for liaison (England and Wales)⁴⁰に詳しく定められている。具体的には、「過失による殺人の疑いがある場合（または医学的見解により死亡の可能性が高いとされる場合）、警察が調査を行う。」ことや、「調査（捜査）は『Work-Related Deaths Protocol: Practical Guide』に従って、共同で実施・管理される。」こと、「調査（捜査）中は、いずれかの機関が『主導権（primacy）』を担う」こと、「共同調査に関与するすべての機関は、主導権の有無にかかわらず、それぞれの調査を進めるよう努める」といったことが定められている。このため、例えば、船舶の衝突事故による死亡事案で操船者の過失が疑われ、MSA1995 第 58 条違反に該当し得る可能性があり、他方で、重過失致死（gross negligence manslaughter）の嫌疑がある場合には、両機関が捜査を行うこととなろう。

そして、重過失での立件が可能な場合には、Crown Prosecution Service（以下、「CPS」という）が起訴することとなり、重過失の立証が難しく、MSA1995 違反が立件される場合には、MCA が起訴することとなる。

カ、起訴不起訴に向けた判断

また、MCA は、起訴不起訴に関する判断を実質的に行うことから、起訴を開始する前に、事件が “Code for Crown Prosecutors” に定められた “Full Code Test” を満たしているかどうかを検討することとなっている⁴¹。

この “Full Code Test” は、“Evidential Stage”（証拠段階）と “Public Interest Stage”（公共の利益段階）の 2 段階に分けられている。前者では、証拠の許容性、信頼性、信用性を検討し、後者では、①犯罪の重大性、②被疑者の責任非難可能性、③被害者の状況と被害の程度、④事件発生時の被疑者の年齢と成熟性、⑤地域社会への影響の程度、⑥起訴に相当するものか⁴²、⑦情報提供者の保護の必要性など各事件を個別の事情に基づいて評価する⁴³。

そして、起訴機関の選定基準としては、証拠が「重大な規制違反（MCA の管轄）」から「重大な過失（CPS の管轄）」に越境できるかどうかにかかっている。前者に留ま

⁴⁰ <https://www.orr.gov.uk/sites/default/files/om/Work-related-Death-Protocol.pdf>

⁴¹ <https://www.gov.uk/government/publications/mca-enforcement-policy-statement/mca-enforcement-policy-statement>

⁴² 原文は、proportionate という言葉を用いていることから、比例原則との関係で、起訴に値するものかを踏まえたものと思われる。

⁴³ <https://www.gov.uk/government/publications/mca-enforcement-policy-statement/mca-enforcement-policy-statement>

る場合には、MCAによる起訴となり、後者に及ぶ場合には、MCAによる起訴とCPSによる起訴という並行しての起訴となることがある。このような考え方は、検察官が起訴独占主義（刑事訴訟法 247 条）を採用する我が国との極めて大きな違いといえよう。なお、法人罰を採用している英国においては、法人に対しては、MCAによる規制違反の起訴が有罪判決と高額罰金を得るための現実的な手段となることが多いようである。

実際の起訴事案については、MCAの起訴事案については、全てではないが、年次報告⁴⁴で公表され、RCITの起訴事案についても、同様に年次報告⁴⁵で公表されている。

キ、管轄裁判所について

英国では、全ての犯罪は、治安裁判所（Magistrates' Courts）から始まる⁴⁶（Magistrates' Courts Act 1980 第1条）。

Crime and Disorder Act 1998 第51条は、成人が犯罪の嫌疑で治安裁判所に出廷または連行され、以下の第2項の条件のいずれかを満たす場合、治安裁判所は直ちにその事件をクラウンコートへ移送し、審理（起訴審理）を受けさせなければならない、と定める。

そして、同条2項は、その条件は以下の通り定める：

- (a) 犯罪が起訴のみで審理可能な犯罪（indictable-only offence）であり、かつ第51B条または51C条に基づく通知が提出されていない場合
 - (b) 犯罪が両方式事件（either-way offence）であり、1980年治安裁判所法の特定期項（20(9)(b)、21、22A(2)(b)、23(4)(b)または(5)、25(2D)）により、クラウンコートで審理すべきとされる場合
 - (c) 第51B条または51C条に基づく通知が治安裁判所に提出されている場合
- 端的に述べると、重罪（indictable offence）の場合、又は治安裁判所・クラウンコートいずれでも審理可能な場合において一定の要件を満たすときにはクラウンコートに移送される。

いずれの裁判所で審理されるべきかは、通常法律において規定されている。

例えば、MSA1995 第58条5項は、次のように定める。

本条に基づく犯罪を犯した者は、以下の刑罰を受ける可能性がある：

⁴⁴ 例えば、Prosecutions report 2024

(<https://www.gov.uk/government/publications/mca-enforcement-unit-prosecutions-2024/prosecutions-report-2024>)、Prosecutions report 2023

(<http://www.gov.uk/government/publications/mca-enforcement-unit-prosecutions-2023/prosecutions-report-2023>)

⁴⁵ <https://www.gov.uk/government/publications/regulatory-compliance-investigations-team-prosecutions-2025/prosecutions-report-2025>

⁴⁶ <https://www.gov.uk/courts/print>

- (a) 略式審理による有罪判決の場合：法定上限額を超えない罰金
- (b) 起訴審理による有罪判決の場合：最大 2 年の懲役、若しくは罰金、または、その両方

したがって、負傷を伴わない軽微な運航上の過誤であれば治安判事裁判所で扱われる可能性があり、重大な事故や死亡につながるような軽率な行為であればクラウン・コートに送致されることになる。また、The Merchant Shipping (Distress Signals and Prevention of Collisions) Regulations 1996 第 6 条は、次のように定める。

本規則のいずれかに違反した場合、船舶の所有者、船長、またはその時点で船舶の運航に責任を有する者は、それぞれ犯罪を犯したものとみなされ、以下のいずれかの方法で処罰される：

起訴審理 (indictment) による有罪判決の場合：最大 2 年の懲役および罰金

略式審理 (summary conviction) の場合：(a) 国際規則の第 10 条 (b) (i) (分離航路における交通流に従って航行する義務) 違反の場合：最大 £50,000 の罰金 (この違反は 1894 年商船法第 419 条 (2) に対応する犯罪とされる)、(b) その他の違反の場合：法定上限額までの罰金。

こちらも同様にいずれかの裁判所で審理される可能性があり、クラウン・コートで審理される場合は、最大 2 年の懲役となる可能性がある⁴⁷。

(5) 衝突事故発生時の刑事責任

ア、COLREG 違反の罪

The Merchant Shipping (Distress Signals and Prevention of Collisions) Regulations 1996 の第 6 条に刑事罰 (Penalties) が設けられている。この点は、前回の報告書で報告した通りである。なお、同規則は、前記 (1) で述べたように、The Merchant Shipping Act 1995 第 85 条の委任に基づく規則である。

犯行の主体は、操船者 (その時船舶の運航に責任がある者) や船長にとどまらず、所有者をも含むものである (この点は、我が国の業務上過失往來危険罪 (刑法 129 条 2 項及び 1 項) の処罰範囲と異なるものである)。処罰の対象となる行為は、The Merchant Shipping (Distress Signals and Prevention of Collisions) Regulations 1996 への違反であり、具体的には、同規則 4 条 1 項により、COLREG の第 1 条から第 36 条および附属書 I から III の規定が適用されることとなり、これらの条項への違反が犯罪となる。

イ、MSA1995 第 58 条違反の罪

同法 58 条は、①英国籍船又は英国領海内にある船舶の船長又は船員 (同条 1 項) が、②自身の船舶上またはその近傍において (a) 又は (b) の行為を行い (同

⁴⁷ 前回の報告書においては、この点についてやや誤解を生むような表現となっていたため、本報告書において改めて記述するものである。

条 2 項)、ウの条件を満たす場合 (同条 3 項) には、犯罪を構成する。

(a) 以下のいずれかを引き起こす、または引き起こす可能性のある行為を行った場合 :

(i) 自身の船舶、またはその機関、航海機器、安全装置の喪失、破壊、または重大な損傷

(ii) 他の船舶または構造物の喪失、破壊、または重大な損傷

(iii) 人の死亡または重大な傷害

(b) 以下のいずれかを防ぐために必要な行為を怠った場合 :

(i) 自身の船舶、またはその機関、航海機器、安全装置が喪失、破壊、または重大な損傷を受けることを防止するため

(ii) 自身の船舶に乗船している人の死亡または重大な傷害を防止するため

(iii) 自身の船舶が他の船舶または構造物の喪失、破壊、または重大な損傷、または自身の船舶に乗っていない人の死亡または重大な傷害を引き起こすことを防止するため

また、条件として、ウ、(a) 作為または不作為が、故意であったか、または職務上の義務違反または怠慢に相当するものであった場合、(b) 当該船長または船員が、当該行為または不作為の時点において、酒類または薬物の影響下にあった場合が責任要素として規定されている。

過失による船舶の衝突事故は、イ (b) 及びウ (a) に該当しうることとなる。

刑事罰は、裁判所の種別により、法定上限額までの罰金、最長 2 年の懲役または罰金、またはその両方、とされている (同条 5 項) ことは前記 (4) キで指摘したとおりである。

ウ、その他の MSA1995 違反の罪

同法第 58 条違反の罪の他、衝突事故に直接かかわることは少ないと思われるが、第 94 条・第 98 条 (不安全な船舶 (dangerously unsafe ship)) の罪、第 100 条 (不安全な運航 (unsafe operation of ship)) の罪などがあり、(a) 略式裁判の場合には、最大 £50,000 の罰金、公判請求の場合は、最長 2 年の懲役、若しくは罰金、またはその両方の罰則が科される可能性がある。

エ、死亡結果発生時に成立し得る犯罪について

COLREG 違反や MSA 1995 違反の罪 第 94 条・第 98 条 (不安全な船舶)、第 100 条 (不安全な運航) に違反し、死亡事故が発生した場合、過失致死罪の起訴につながる可能性がある。重過失致死罪 (gross negligence manslaughter) や法人過失致死 (corporate manslaughter) の罪である。

(ア) 重過失致死罪について

重過失致死罪が成立する場合、量刑は以下の通り⁴⁸となっており、我が国の業務上過失致死罪（刑法 211 条）の法定刑が 5 年以下の拘禁刑となっているのと比べ、格段に重い内容となっている。なお、最高刑は終身刑（life imprisonment）である。

Culpability A：非常に高い過失（Very High Culpability）：出発点は 12 年、量刑範囲は、10 から 18 年

Culpability B：高い過失（High Culpability）：出発点は 8 年、量刑範囲は 6～12 年

Culpability C：中程度の過失（Medium Culpability）：出発点は 4 年、量刑範囲は 3～7 年

Culpability D：低い過失（Lower Culpability）：出発点は 2 年：量刑範囲は 1～4 年

(イ) 法人過失致死罪

英国においては、法人等が

(a) その活動の管理または運営の方法が人の死亡を引き起こし、かつ

(b) 当該死亡が、組織が被害者に対して負っていた「関連する注意義務（relevant duty of care）」に対する重大な違反（gross breach）に該当する場合であって、

その活動の管理または運営の方法における違反の重要な部分が、当該組織の「上級管理層（senior management）」によるものであるときは、

法人過失致死罪（Corporate Manslaughter）が成立する（Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007、1 条 1 項及び 3 項）。

同法は、1987 年 3 月 6 日に発生したヘラルド・オブ・フリーエンタープライズ号沈没事故⁴⁹により 193 名の死者が出たものの、検死官により、manslaughter では処罰できないとの意見が示された後、法人に対する起訴が行われたが結局、不可罰となったことなどをきっかけに法人処罰を求める声が高まり、法律委員会による報告などを経て、2007 年に制定されたものである。

罰金に上限はない（同法 1 条 6 項）⁵⁰。

法人過失致死罪の実際上の意義としては、①法人に対する社会的評価の低下や、②財政的負担（我が国と異なり実効性のある金額とすることが可能）などが言われている。

⁴⁸ 英国の裁判においては、英国量刑評議会のガイドラインが存在し、過失の重大性によって、量刑範囲が異なり、考慮要素などが細かく決められている。

<https://sentencingcouncil.org.uk/guidelines/gross-negligence-manslaughter>

⁴⁹ 同事故の調査報告書は、以下のサイトからダウンロード可能である。

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/54c1704ce5274a15b6000025/FormalInvestigation_HeraldofFreeEnterprise-MSA1894.pdf

⁵⁰ 同項は、単に a fine とのみ規定している。もっとも、実際の罰金額は、量刑ガイドラインに従い定まることとなる。

我が国においては、(業務上) 過失致死罪について、法人の責任を問う法律は存在せず、法人過失致死罪は不可罰である⁵¹。

オ、各犯罪の関係等

英国においては、重過失致傷罪は、不可罰である。これは、重度の傷害が生じた場合であっても、同様である。

衝突による沈没が発生したが死者が出なかった場合、規制違反の領域に留まり、MCA によって起訴される。通常は罰金刑となり、クラウン・コートで起訴された場合、罰金額に上限はない。企業が重大な危害または致死寸前の事故を引き起こした場合には、労働安全衛生違反に関する量刑ガイドラインが類推適用され、数十万ポンド規模の罰金が科されることもあるようである。罰金額は、企業の売上高や過失の程度に応じて増加する。なお、MSA1995 第 58 条違反は、COLREG 違反に対する罪の代替または補足的な起訴理由として用いられることが多く、特に負傷や重大な損害が発生した場合に適用される。

衝突によって死者が出た場合、MSA1995 や COLREG に基づく規制違反は引き続き適用されるものの、「殺人 (homicide)」に焦点が移る。この場合、規制違反 (MSA1995) と殺人関連罪 (重過失致死罪または法人過失致死罪) の両方が、警察および MCA によって調査される。重大な過失が認定されれば、CPS が重過失致死罪で起訴する可能性がある。

そして、CPS と MCA が同時に起訴を行う場合がある。2024 年 Scot Carrier 衝突事故は、CPS と MCA による共同捜査の事案である。二等航海士 (飲酒・警報解除・オンラインチャット) がデンマークで過失致死罪により有罪となった。英国では、船長と会社が規則違反で起訴され、船長は、SMS (安全管理システム) 違反 (2014 年規則第 7 条)、会社は、MSA 1995 第 100 条違反 (不安全な運航) により処罰された⁵² (も

⁵¹ 我が国の刑事法では、罪刑法定主義の要請から、法人処罰の法律がない限り、法人を処罰することはできない。最高裁は、外為法違反の従業員の行為に関する法人の刑事責任について、「事業主が人である場合の両罰規定については、その代理人、使用人その他の従業員の違反行為に対し、事業主に右行為者らの選任、監督その他違反行為を防止するために必要な注意を尽さなかつた過失の存在を推定したもの」(最判昭和 40 年 3 月 26 日、刑集 19 卷 2 号 83 頁) と説明し、過失推定説に立っている。学説上、法人処罰の理論的根拠及びそれとの関連での処罰範囲については、非常に複雑な状況になっている。かつては、犯罪不能説 (法人は肉体も精神も持たず、刑法は心理的要素を犯罪の成立要件としていることと矛盾する) が存在したものの、現在は、克服されている。法人処罰の根拠としては、概括的に示せば、同一視説 (法人の代表者を法人と同一視する)、組織モデル (法人自らが注意義務違反による責任を負う) などがある。我が国における法人処罰については、板倉宏「企業犯罪の理論と現実」(有斐閣、1975 年) 川崎友巳「企業の刑事責任」(成文堂、2004 年) 樋口亮介「法人処罰と刑法理論」(増補新装版、東京大学出版会、2021 年) が詳しい。

⁵² <https://www.gov.uk/government/news/ships-master-and-operator-sentenced-over-fatal-crash-at-sea>

つとも、CPSによる起訴は見送られたため、同時に起訴が行われた事案ではない。

(6) 英国における自動車の自動運転時の刑事責任

船舶の自動運航の場合、既存船での有人操船の場合と比べて、過失の立証が困難となる場合がある。

英国では、自動車の交通事故の場合、1988年道路交通法 (Road Traffic Act 1988)⁵³第34条に、2024年自動運転車法 (Automated Vehicles Act 2024)⁵⁴第53条により、第34条B及び同Cが追加されている。条文の操作及び解釈は難解であるが、自動車の自動運転機能が作動している間は、「責任者 (User-in-Charge, UiC)」は運転方法に起因する犯罪から免責され、法人 (認可自動運転主体: Authorised Self-Driving Entity, ASDE) が死亡事故を引き起こした危険運転の刑事責任を問う内容となっている。同条は、個人の重過失を立証する必要がある重過失致死罪とは異なり、システムが死亡事故を引き起こしたという事実に関心を当てているため、製造業者や開発者に対する検察官の立証負担を軽減する効果がある、と言われている。そして、欠陥のあるシステムの使用に関心を当てることで、自動化された致死事故の起訴をより簡素化できる可能性があると言われている。

我が国では、このような立法は存在しない。

3 今後の課題

我が国における衝突事故発生時の刑事責任を負うのは、あくまで個人である。

これまで、操船における過失は主に、当直航海士の見張りを中心とした問題に集約していた。

しかしながら、今後、遠隔操船及び自動運航システムによる操船が導入されるに伴い、状況認識 (他船の針路及び速力の識別等)、避航に関する意思決定、針路及び速力の決定など役割・機能の一部又は全部が一時的又は断続的に、当直航海士から、ROC (Remote Operation Centre) やANS (Autonomous Navigation System) に移される。

これまで以上に、操船に関し、ソフトウェアや関わる場面が大きく広がることになる。

衝突事故が自己学習型AIや複雑な潜在的ソフトウェア欠陥によって引き起こされた場合、ソフトウェア開発者 (個人) がその特定の故障シナリオを合理的に予見できたと、捜査機関が立証することは通常困難である。したがって、プログラム製作及び更新時に予見できなかった欠陥やバグなどが原因となって衝突事故が発生し致傷の結果が生じた場合、ソフトウェアを開発した個人の責任を追及することは難しい。

さらに、特に我が国においては、事故について法人過失致死傷罪がないことから、組織を全体としてみると当罰的な過失が認められる場合であっても、個々人のレベルに還元すれば、予見義務がないか又は結果回避可能性が乏しい場合には、誰も刑事責任が発生し

⁵³ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1988/52/contents>

⁵⁴ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2024/10/contents>

ない、という事態が発生しうる。

また、有人による操船（既存船）との同等性を考えた場合、有人による操船の場合は可罰的であるが、MASS の場合は不可罰となるのは、衝突事故予防の観点からは、好ましいことではない。より具体的には、既存船であれば過失が認められるような針路及び速力で MASS が航行したような場合に、操船に関与する個々人のそれぞれの過失のみでは予見可能性や結果回避義務が認められないとき、または具体性が認められないとき、関与した個人の過失責任を問うことはできない。

今後、自動運航船の登場により、益々組織化、機能分化されることが想定され、何らかの立法措置の検討は必要ではないかと思われる。

第2 通信、プログラムの不具合等に起因する法的責任について

第1では、非強制 MASS コードの作成経過を確認した後、英国の法制度を我が国の法制度と適宜比較しつつ紹介してきた。

以下では、自動運航船に関するいくつかの論点について、刑事責任の成否を検討する。なお、その際、英国では、どのような刑事責任が発生するか否かについて言及することにより、今後の我が国における課題を示すものとした。

1 通信の遮断による運転不自由（船）について

自動運航船 A の通信の遮断により、針路及び速力が保持できなくなり、漂泊の状態に陥った場合（予防法 27 条 1 項所定の灯火又は形象物の表示もできなかった場合）、業務上過失往来危険罪（刑法 129 条 2 項）は成立し得るか。ここでは、過失の成否について検討する。

(1) 通信遮断の原因別にみた罪責

本件の場合、通信の遮断の原因が何によるものかが問題となる。なお、通信が遮断された場合であっても、最低限の安全な場所へ移動するための自律的航行が求められ、又は運転不自由船としての灯火又は形象物の表示（海上衝突予防法 27 条 1 項）が必要となることは、一般論として承認されているものと思われるため、このことを前提とした検討を行う。

ア、通信遮断の原因が外的要因にある場合

沿海であったとしても、通信が不安定となることは往々にして存在する。このため、外的要因により、通信が遮断したことを理由とする操船不能は通常予見が可能であり、このような状態であっても、避航操船を行うか、運転不自由船としての表示を行う若しくは錨泊等が往来の危険を回避する措置として必要となろう（もっとも、輻輳海域あるいは主要な航路筋上において運転不自由船としての漂泊や、錨泊を行った場合、往来の危険が逆に生じてしまう可能性があることから、少なくとも他船との衝突の可能性が低い海域への移動が必要となろう）。

このような場合、我が国においては、法人処罰が立法化されていないため、あくまで個人の責任追及を検討することとなるが、罪責を負う可能性があるのは誰か。

船舶安全法及びそれらに付随する各種の規則の解釈によれば、遠隔支援業務の認定を受けた者や船舶所有者が第一義的には、安全な船舶の運航に対する責任を有するものと解釈することができるものの、これらは通常、法人であるため、我が国では処罰の対象とならない。代わりに、当該業務及び事務につき管理監督責任を有する者の過失を検討することが考えられるが、権限と責任の個別具体的な検討を踏まえた検討が必要となろう。また、船舶の安全な運航につき終局的に責任を負う者とされている、いわゆる、MASS 船長と呼ばれる者については、出航前の時点で、通信遮断の場合にどのような措置が可能か否かの検討を行い、往来危険の発生を予防できる措置を取る必要があり、それらの点検を怠った状態で本件のような事情が生

じた場合には、MASS 船長個人に過失が認められる可能性はある（もっとも、現実の事案における過失の認定は、様々な事実の積み重ねの上に検討され、さらに個別具体的な、直近の過失が重視されることもあるから、最終的には事案によることとなる）。

イ、内的要因（プログラムや機器の欠陥やブラックアウト）により通信が遮断した場合

続いて、内的要因により通信が遮断した（プログラムや機器の欠陥やブラックアウト）場合について検討を行う。

プログラムや機器の欠陥により通信が遮断した場合、プログラム設計者または製作者（以下、「プログラム設計者等」という）に対し、過失責任を問い得るかは、そのような欠陥の存在をプログラム設計者等が予見できたか否かによる。そもそも ANS の避航アルゴリズムは、極めて複雑であり、プログラム設計者等は、欠陥が存在しないようプログラムを設計または製作し、また機器が通常の性能を発揮することを前提としているため、欠陥の存在を予見できたものとするのは、通常困難であろう（また、設計、製作過程全体を通じてみれば、予見可能性が肯定できるように見える場合であっても、我が国では法人は、不可罰であるから、過失の存在を肯定することは不可能である（もっとも、設計又は製作の一連の過程に関わる各人の注意義務を検討し、各人の複合過失（過失の共同正犯）を問いうる余地はある））。

それでは、それを用いて運航する、MASS 船長や ROC の職員に過失を認めることはできるか。船舶安全法施行規則 50 条の 2 第 2 項は、船長又は船舶所有者に対し、「自動運航システムを有する船舶において、当該自動運航システムに欠陥が発見された場合は、速やかに管海官庁に対し、その旨を報告しなければならない」と定めている。同規則はあくまで行政法規であるものの、船長や船舶所有者の義務（立場）を解釈する上で大きな参考となる。欠陥が通信遮断を招き得るようなものであることを船長が気付いていたような場合には、船長には予見可能性及び結果回避義務が認められ、過失が認められる可能性が十分にある。もっとも、どの程度のものをもって、「欠陥」と評価するかは難しい問題となろう。なお、船舶所有者は、法人であるため、不可罰である。

また、ブラックアウトについては、既存船でも発生するものであるから、ブラックアウトに対する予見及び結果回避については、自動運航船においても当然肯定される。さらに、自動運航船において、電気系統の再稼働について、保守管理職員が乗船していない場合には、外部から行い得るようにすることや、ブラックアウト発生時に、自律的に復旧する追加的な補助電気系統など避航操船を行うのに最低限の針路・速力の保持、運転不自由船としての表示、錨泊などが必要となろう。これらの結果回避措置を欠いたまま運航を行い、ブラックアウトにより通信が遮断した場合には、MASS 船長、船長（又は機関長）に過失が肯定されることは十分予想され

る。

(2) 英国の場合

あくまで一般論ではあるが、英国において同様の事象が生じた場合、何らかの刑事罰が予定されているかについても、若干言及したい。

まず、英国においては、所有者（用船契約により貸与を受けている者や運航を管理している者を含む（MSA1995 第 100 条 4 項））に過失が認められる場合、MSA 1995 第 100 条に基づき刑事責任を負う可能性がある。この点は、ワークボートコードにより、通信のバックアップや安全状態への移行などが求められることにも裏付けられている（前記第 1、(3)ウ参照）。

また、COLREG 第 27 条に定める表示をしなかった場合は、The Merchant Shipping (Distress Signals and Prevention of Collisions) Regulations 1996 第 6 条違反の罪が成立する可能性がある。加えて、当該表示が出来ず、運転不自由船に該当しない場合には、動力船同士の航法が適用されることから、避航措置が取れなかった場合には、航法違反により COLREG 違反となる可能性も存在する。

このように英国においては、所有者や運航者の責任が明白であり、法人処罰が認められていることから、我が国に比べて可罰的な範囲は広く、事故防止に向けた抑止力⁵⁵が一般論としては期待できるものとなっている。

なお、前記第 1、2 (6) で紹介した 2024 年自動運転車法 (Automated Vehicles Act 2024) のような立法が MASS に適用されるようになった場合には、運航者の責任の立証は容易になるものと思われる。

2 通信遅延による衝突事故発生について

自動運航船 B は ECDIS（エクディス：電子海図）の表示が通信遅延により 30 秒遅れていた。MASS 船長は、時折遅れることがあることを認識していたが、常時発生しているわけではなく、許容の範囲内と判断していた。ROC の職員により、遠隔操船で操船されていたが、当該職員は主に ECDIS 上の画面をもとに避航していたため、横切り船状態の避航判断が遅れ、避航船に該当するにも関わらず直進し、結果として保持船が B 船に衝突し、死傷者が出た。当該職員の ECDIS 上の表示では、他船は、B 船の艦を 200 メートルほどあけて無難に航過するものと表示されていた。このような場合、業務上過失致死傷罪（刑法 211 条）は成立し得るか。前記 1 同様過失に着目して検討する。

(1) MASS 船長等運航に関わる職員の責任

本件のような事実を前提とすれば、衝突により死傷の結果が発生し得る点は、予見可能であるから、結果回避義務が肯定できる場合は、十分に存在し得る。ROC 職員と

⁵⁵ 個人の場合、MSA 第 100 条違反の罪の場合の罰金刑は、5000 ㎍ が上限となっている（同条 3 項）ものの、法人の場合、一般的には上限はないとされている。

しては、見張り義務を遂行するにあたり、レーダー（カメラ、スピーカー）の情報⁵⁶や他船からの注意喚起などがあれば、当然それらを踏まえた操船が求められることから、ECDIS の遅延という情報を知らずとも、レーダー等を確認すれば衝突による死傷の結果を予見できた可能性は否定できない。したがって、事情にはよるものの、両者又はどちらか一方に対して、過失が肯定される可能性は十分に存在する。

なお、当該遅延が「欠陥」に該当し得る場合には、船舶安全法施行規則 50 条の 2 の義務から、船長の予見義務はより肯定しやすいものとなる。

(2) プログラム設計者等

プログラムを製作する会社は、法人であるため、不可罰である。

このため、プログラムを設計又は製作する個人の罪責を検討することとなる。

通信の遅延は、一般的に生じ得る問題であるものの、その発生状況については、様々な条件によって規定され、さらに何秒程度の遅延が生じ得るかは、合理的に予見することは難しいものと思われる。もっとも、遅延が欠陥のレベルにまで及ぶような場合が設計や、製造テスト段階から、データにおいて示され、例えば、発生頻度が極めて低いといった事情のみにより、それに対する対策が何等なされなかったような場合には、予見可能性は肯定される場合は、否定されないように思われる。ただし、実際の立証のハードルは極めて高いものとなる。

(3) 船舶所有者等

船舶所有者、船舶の貸与を受けている者や管理会社は法人であるため、業務上過失致死傷罪の主体となり得ない。

それでは、当該法人に属する個人に対し、過失が認められることはあるか。

船舶安全法施行規則 50 条の 2 第 2 項では、船舶所有者に対する欠陥の報告義務を認めていることから、船舶所有者の担当者（責任と権限を有する者に限られるものと思われる）が船舶の操船に影響を与え得る程度の通信遅延を把握していたにも関わらず、何等対応をせずに放置していた場合には、予見可能性及び結果回避義務が肯定されることはあり得ると思われる。このことは、運航の管理会社の担当者においても、おそらく、同様であろう。

(4) 英国の場合

前記 1 同様に、あくまで一般論ではあるが英国における責任を検討してみたい。

ア、船長等

通信遅延を認識しながら、船長が航行を続け、その点について過失が認められる場合には、一般論としては、MSA1995 第 58 条及び第 98 条の罪が成立し得る可能性

⁵⁶ ただし、レーダーやカメラ、スピーカーが ECDIS と異なる通信回路を有しているような場合に限定される。ECDIS と同様の通信状況であり（通信遅延の場合に、バックアップによる通信に切り替わらなかった場合など）、これらも遅延していた場合には、当該職員において、どの程度遅延しているかの状況認識が困難である。

がある。また、ROC の職員が通信遅延を認識し得たにも関わらず、漫然と航行し、事故が発生した場合には、同法 58 条が成立する可能性はあり得るようである。

そして、本件では、死亡の結果が発生していることから、重過失致死罪（Gross Negligence Manslaughter）の罪の成否が検討されることとなる。

イ、船舶所有者又は運航会社

通信遅延が制度的な失敗（例：通信冗長性への投資不足、警告を無視して航行を強行）に起因する場合、運航会社の取締役や所有者は、MSA1995 第 58 条、第 98 条、または第 100 条の罪責を負う可能性は否定されない。さらに、本件では、死亡の結果が発生していることから、法人過失致死罪（Corporate Manslaughter）の成否が検討されることとなる。

ウ、プログラム設計者等

設計上の既知の欠陥や潜在的な不具合を開示せず、それが直接的に死亡事故を引き起こした場合には、重過失致死罪、法人過失致死罪の対象となる可能性はある。もっとも、ソフトウェア設計者や製作者に対する刑事責任（故意または重過失）の立証は、現行法では困難とされている。

エ、まとめ

英国では、所有者、運航者としての法人までもが処罰の対象となっている点に大きな違いがあるのは、前記 1 の事例と同様である。

第3 小括

本報告書においては、この間の非強制 MASS コードの作成経過を確認するとともに、主に英国の法制度の概略を確認してきた。グローバル化と言えば、使い古された言葉であるが、船舶（特に外航船）については、規制する法規が条約となるため、すでに何十年も以前から、グローバル化していた。

他方で、その執行については（対象者の範囲も含めて）、今回の報告書において、英国と我が国とで、かなり大きな違いがあることが明らかとなった。

刑事司法は基本的には各国によってある程度異なるものの、仮に多くの国が採用している執行手段を我が国が有していないということになれば、先々には我が国にとって大きな不利益となる可能性も十分に存在し得る。

本報告書によって明らかとなった違いが、英国のみの特殊な現象であるのか、それとも、英米法系と呼ばれる法体系に起因するものであるのか、あるいは、ヨーロッパ諸国においてある程度一般化されているものであるのかは、今後の調査課題として残されている。

以上

レポート B

令和 7 年度 無人運航船の法的責任に係る国際的な検討状況に関する調査業務(2) 報告書

令和 8 年 3 月 2 1 日

第 1 英国における各種の刑事手続き

1 海事犯罪に関する訴追権者

(1) CPS (Crown Prosecution Service) 以外による訴追について

英国¹においては、コモンロー上、私人による訴追が認められてきた²。

立法上も、Prosecution of Offences Act 1985 第 6 条 1 項において、“nothing in this Part shall preclude any person from instituting any criminal proceedings”とされており、「本編のいかなる規定も、いかなる者が刑事訴追を提起することを妨げるものではない」ことが明示されている。実務上も多くの私人訴追が行われている³。私人による訴追は、CPS による訴追を補完する位置づけを持つものの、費用の高額化や個人での訴追は困難であることが指摘されている⁴。

この点は、検察官による起訴独占主義⁵を採用する日本との大きな違いである。

(2) MCA による訴追

Merchant Shipping Act 1995⁶ (以下、「MSA1995」という) の違反及び同法違反に基づく犯罪については、Maritime and Coastguard Agency⁷ (以下、「MCA」という) が訴追権限を有する。これは、広く CPS 以外によるコモンロー上の権利として認められていることや、Prosecution of Offences Act 1985 第 6 条 1 項により明文で認められてい

¹ 以下、特に断りのない限り、イングランド及びウェールズをいう。

² 「個人が私人訴追を提起する権利は、しばしば「当局の不作为に対する防波堤」としての、重要で歴史的な憲法上の権利として擁護されてきた」とも表現されている (10 頁、”House of Commons Justice Committee Private prosecutions: safeguards, Ninth Report of Session 2019–21”,

<https://committees.parliament.uk/publications/2823/documents/27637/default/>

³ 英国における私人訴追の現状については、“2 The state of private prosecutions”, <https://publications.parliament.uk/pa/cm5801/cmselect/cmjust/497/49705.htm#footnote-131>

⁴ 前掲注 2

⁵ 日本では、刑事訴訟法 247 条により、「公訴は、検察官がこれを行う。」とされ、すべての起訴を検察官が行う。

⁶ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/contents>

⁷ <https://www.gov.uk/government/organisations/maritime-and-coastguard-agency>

ることによる。英国では、原則として、CPS 以外による刑事訴追が認められているため、我が国の刑事訴訟法 247 条に対置される条文は存在しない。

そして、MCA の訴追権限は、MSA1995 第 256 条第 1 項⁸により国務大臣が船舶検査官に一定の事項について報告を求めることができるとしていること、同法により MCA に付与されている法執行（enforcement）には、刑事訴追（proceeding）を含むと解釈されていること（同法第 58 条では、イングランドおよびウェールズにおいては、国務大臣または公益訴追局長（Director of Public Prosecutions）の同意によらない限りと訴追できないとされており、MCA に訴追権限が与えられていることが前提としている）など、法律上も MCA に訴追権限があることが当然のものとして解釈されている⁹。加えて、MCA enforcement policy statement によれば、「訴追は MCA が取り得る最も重大な執行措置である」¹⁰ことが明示されている。

2 起訴猶予

英国においても、わが国の起訴猶予¹¹に類似した制度は存在する。

英国では、刑事訴追の前段階として、行政制裁（Administrative Sanctions）が位置づけられており、その種類も多岐に富む¹²。①検査およびフォローアップ（Inspection and Follow Up）、②禁止通知・改善通知（Prohibition / Improvement Notices）、③船舶の拘留（Detention）、④懸念通知（Notification of Concern (NOC)）、⑤簡易警告（Simple Caution）、⑥資格証明書の保有適格性に関する審問（Inquiry into Fitness to hold a Certificate of Competency (CoC)）がある。これらの対応の権限は、いずれも MSA1995 に規定された MCA の権限である¹³。

⁸ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/1995/21/section/256>

⁹ 前回の報告書ではこれらの点が明らかではなかったが、今回の調査により明らかとなったものである。

¹⁰ <https://www.gov.uk/government/publications/mca-enforcement-policy-statement/mca-enforcement-policy-statement>

¹¹ わが国においては、起訴便宜主義（刑事訴訟法 248 条、「犯人の性格、年齢及び境遇、犯罪の軽重及び情状並びに犯罪後の状況により訴追を必要としないときは、公訴を提起しないことができる。」）が採用されている。このため、起訴不起訴について検察官が広い裁量を有する。実際、検察庁での終局処分のうち、56.1%が起訴猶予となっている

https://hakusyo1.moj.go.jp/jp/71/nfm/n71_2_2_2_4_0.html。

¹² 前掲注 10

¹³ もっとも、簡易警告については、MSA1995 上の権限であるのか否か今回の調査では明らかにならなかった。なお、簡易警告については、“Simple Cautions for Adult Offenders”
<https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5afeacfc40f0b6561ce44093/cautions->

また起訴するか否かを判断する際、MCAにもCPSと同様、フルコードテスト（Full Code Test¹⁴）を満たしているかどうかを検討する¹⁵。

MCAは、「有罪判決に至る現実的な見込み（realistic prospect of conviction）があること、そして証拠が信頼性と信用性を備えていることに確信を持たなければならない。」とされている¹⁶。そして、以下のように、二段階で判断される。

①証拠段階（The evidential stage）

MCAは、各容疑者・各容疑事実について、有罪判決に至る現実的な見込みを与えるに足る十分な証拠が存在することに確信を持たなければならない。これは証拠の客観的評価に基づき、証拠の許容性（admissibility）・信頼性（reliability）・信用性（credibility）を検討することを要する。また、MCAは、証拠の十分性に影響を与え得るその他の資料の有無についても考慮する。

②公益段階（The public interest stage）

有罪判決の現実的な見込みを与える十分な証拠がある場合、MCAは訴追が公益上必要かどうかを検討する。

判断にあたって、MCAは規範に定められた以下の事項を考慮する：

- 犯罪の重大性
- 容疑者の責任の程度
- 被害者の状況および被害の程度
- 犯罪当時の容疑者の年齢および成熟度
- 訴追が比例的な対応であるか
- 情報源の保護が必要かどうか

実務では、公益の観点から、MCAが起訴しないと判断することがしばしば存在するようである。そして、不起訴とする代わり、違反行為を行った当事者に対して、警告を行う。そして警告に従わない場合には、起訴に至ることがある。

3 刑の執行猶予

英国においても、執行猶予の制度が存在する。その根拠となるのは、Sentencing Act 2020¹⁷である。同法277条は、被告人に対し、14日以上2年以下の拘禁刑（imprisonment）を言い渡す場合に、執行猶予命令（suspended sentence order）を付すことができると

[guidance-2015.pdf](#)）が存在し、起訴権限を有する機関が簡易警告を出すことができると述べられている。

¹⁴ <https://www.cps.gov.uk/publication/code-crown-prosecutors#section4>

¹⁵ 前掲注 10

¹⁶ 前掲注 10

¹⁷ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2020/17/contents>

定める（同条 1 項及び 2 項）。そして、同法 286 条 1 項は、執行猶予命令（suspended sentence order）の定義を定め、同法 288 条 1 項は、執行猶予命令には、運用期間（operational period）を明示しなければならないとし、その期間は、少なくとも 6 月以上 2 年以下の範囲内でなければならないとする。

そして、刑の執行猶予には、無償労働などが付加できるとされる¹⁸。

4 小括

以上のように、英国においては、わが国と異なり、検察官ではなく、捜査から訴追及びその進行までを MCA が行うこととされている。他方で、起訴猶予の制度は、行政上の制裁を含めるとわが国よりも幾分広いように思われる。

また、刑の執行猶予の制度は、わが国と同様であるものの、単なる執行猶予に加えて、無償労働などが付加され得ることが制度上明らかにされている。

第 2 海難事故に関連する犯罪の成否

以下においては、前回の報告書で言及した衝突事故発生時に生じうる犯罪について、各構成要件や具体例を参照した後、自動運航船への適用の可否について言及する。

1 The Merchant Shipping (Distress Signals and Prevention of Collisions) Regulations 1996 違反の罪について

The Merchant Shipping (Distress Signals and Prevention of Collisions) Regulations 1996（以下、「Regulation 1996」という）第 6 条は、以下の通り定めている。

(1) 主体

①当該船舶の所有者、②船長、または、③その時点で船舶の運航に責任を有する者である。①には、法人が排除されていないことから法人を含む。③は、実質的な操船判断を行う者が含まれる。

(2) 行為

Regulation 1996 への違反である。具体的には、COLREGs への違反が犯罪の対象となる。

(3) 主観面

ア、 mens rea について

英国では、主観面について、mens rea と呼ばれる主観的要素が求められてきた。ここでは、英国における主観的要素について、若干の説明を行う。

mens rea は心理的要素として説明され、かつては、“malice aforethought”として知られ、我が国においては、犯意などとして翻訳されることが多い。すなわち、意識的な計画や故意だけでなく、それほど意図的ではないものの非難可能な精神状態、たと

¹⁸ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2020/17/schedule/16>

えば軽率さ (recklessness) や過失 (negligence) といったものも含まれる¹⁹。
recklessness は、結果に対する危険の認識を意味する。

mens rea の立証を必要としない犯罪 は絶対責任 (absolute liability) と呼ばれる。
また、犯罪行為 (actus reus) の一部 (ただし全部ではない) について mens rea の立証を要しない犯罪、あるいは検察が立証を終えた後に、被告側が犯罪意思の不存在を反証しなければならない犯罪は、厳格責任 (strict liability) と呼ばれる²⁰。

犯罪について、明示的に mens rea を要しないことを規定されなければ、mens rea の要件は法律に黙示的に読み込まれることになる²¹。

イ、 Regulation 1996 違反の罪の主観的要素について

同法第 6 条 2 項は、「本規則に基づいて起訴された者は、当該違反の発生を防ぐために、あらゆる合理的な予防措置を講じていたことを示すことができれば、それを抗弁とすることができる。」としており、合理的な予防措置 (reasonable precaution) の立証により、犯罪の成立が否定される。これは、英国においては、due diligence defence (相当な注意の抗弁) と呼ばれるものである。条文により、これが規定されていることなどから、本罪は、厳格責任と言われている²²。

(4) 刑罰

その刑罰は、起訴 (indictment) により有罪となった場合には、2 年を超えない拘禁刑及び罰金である (同条 1 項)。

また、略式手続 (summary conviction) による有罪の場合には、COLREGs Rule 10(b)(i) の違反については、5 万ポンドを超えない罰金とされ、その他のすべての場合には、法定最高額 (statutory maximum) を超えない罰金とされている。なお英国においては、Legal Aid, Sentencing and Punishment of Offenders Act 2012 により、罰金刑の上限が撤廃され、無制限に罰金刑を科することが可能である (同法 85 条)。

(5) 具体例

例えば、以下の例が報告されている²³。

¹⁹ <https://www.iclr.co.uk/knowledge/glossary/mens-rea-and-actus-reus/>

²⁰ 同前

²¹ Sweet v Parsley [1970] AC 132 において、上訴院 (House of Lords) 特段の理由がない限り、mens rea はすべての犯罪の本質的構成要件であり、議会在絶対責任犯罪 (absolute offence) を意図したと認められない限り、裁判所はそのように解釈すべきではない、と判示した。

²² 日本法では、厳格責任は、主として民事責任の分野でもちられるものである。

²³

https://assets.publishing.service.gov.uk/media/5a7edde4ed915d74e6226f66/mca_prosecutions_2011.pdf

【裁判所】 フォークストン治安判事裁判所 (Folkestone Magistrates' Court)

【審理日】 2011 年 2 月 15 日

【違反日】 2009 年 3 月 22 日

【罪名】 COLREGs 第 10 条(d)違反

【事案】 2009 年 3 月 22 日、ベルギーのトロール漁船 De Zwerver がミルフォード・ヘイブンからベルギーへ向けて航行中、ドーバー海峡航行情報サービス (CNIS) によって、ブライトン沖のイングランド沿岸側インショア・トラフィックゾーンを航行しているところを探知されたが、その後も、ドーバー CNIS により同船のインショア・トラフィックゾーン内での航行状況が継続的に監視され、De Zwerver はドーバー港沖に至ってもなおインショア・トラフィックゾーンを航行しており、その際、同船はカーフェリーとのニアミス (衝突寸前の事案) を起こした。

フェリーは De Zwerver を避けるために操船措置を取らざるを得ず、フェリーの船長はこの事案をドーバー CNIS に通報した。その後も De Zwerver はインショア・トラフィックゾーン内の航行を続けた。航行中、同船に対して無線で呼びかけが行われたが、応答はなかった。事件後、船主およびスキッパーに連絡を取る試みが行われたが、これにも応答はなかった。

【罪責】 スキッパー (本件では、De Zwerver の船長) には罰金 400 ポンド、費用 600 ポンド、税金 15 ポンド が科され、会社には 罰金 1,500 ポンド、費用 3,733 ポンド、税金 15 ポンド が科された。

このように、個人のみならず、法人 (船舶所有者) も犯罪の主体となっている。操船しているのは、スキッパーであることから、COLREGs10 条違反は、本来スキッパーのみに追及されるように思われる。しかしながら、英国では、船舶の安全管理や運航方針などは会社の責任とされ、そのため、船長の違反は、会社の管理体制の不備の結果であると推定されやすく、航路選択、航行方針、安全管理システムについては、会社の責任範囲とされることが多いようである²⁴。

2 Merchant Shipping Act 1995, section 58 違反の罪

Merchant Shipping Act 1995 (以下、「MSA1995」という) は、58 条において、船員等による犯罪の見出しのもと、船舶、構造物または個人を危険にさらす行為を犯罪として規定している。ここでは、特に衝突事故に関連するもののみを取り上げる。

(1) 主体

英国籍船の船長またはその船に雇用されている船員などである (同条 1 項)。

(2) 行為及び結果

²⁴ 本件では、会社の安全管理システムに問題があったものと認定されたものと思われる。このことは会社の方の罰金が高額となっていることにも表れている。

ア、行為（作為²⁵又は不作為²⁶）

同条2項は、複数の行為を列挙しているが、衝突事故との関係では、①自船上またはその直近の場所において、人の死亡または重傷を生じる行為をしたとき、または、②-1自船に乗船している者の死亡または重傷、②-2自船が他の船舶または構造物に喪失・破壊・重大損傷を与えること、または乗船していない者の死亡または重傷を引き起こすことについて、防止するために必要な行為を怠ったときが要件として挙げられている。①は作為を②は不作為を規定している。

イ、職務違反又はその不遂行（discharges any of his duties、fails to discharge any of his duties）など

自らの職務または船舶の運航・機関・装置に関するその他の機能を遂行するにあたり、同条(2)(a)に掲げる喪失・破壊・死亡・負傷を生じ、または生じさせるおそれのある方法で行った場合（同条4項(a)）、又は、その職務または機能を適切に遂行しなかったことにより、同様の結果を生じ、または生じさせるおそれがある場合（同項(b)）も犯罪となる行為として挙げられている。

アとの違いは、おそらく、アが直接行為を行い又は行わなかった場合を指し、イは、職務上の義務に付随して結果が生じた場合又は職務上の義務を履行しない結果生じた場合を指すものと思われる。

(3) 主観面など

上記(2)アについては、その行為または不作為が故意(deliberate)であったか、または職務の違反(breach)もしくは懈怠(neglect)に当たること（同条3項(a)）が条件として規定されている²⁷。上記(2)イについては、これらの要件は求められていない。

これは、前記1(3)アで述べた mens rea との関係での要件である。

もっとも、Regulation 6(2)と同様、行為または不作為が職務違反または怠慢に当たるとされる場合、被告人がその職務を果たすために合理的なあらゆる措置(all reasonable steps)を講じたことが立証された場合には、犯罪は成立しない。我が国の過失犯における結果回避行為を行ったか否かに近いものと思われる（その意味で、主観面の問題ではないが、条文との関連でここに記述している）。

(4) 刑罰

略式裁判の場合は、法定最高額を超えない罰金（同条5項(a)）であり、起訴手続による裁判の場合：2年以下の懲役、または罰金、またはその併科である（同項(b)）。

²⁵ 原文では、“does any act”とされおり、4項との違いを明確化するため作為と訳出した。

²⁶ 原文では、“omits to do anything required”とされており、4項との違いを明確化するため不作為と訳出した。

²⁷ 同項(b)は、「当該船長または船員が、その行為または不作為の時点で酒類または薬物の影響下にあった」場合には、故意または懈怠は不要とされている。

(5) 具体例

例えば、航海当直者がブリッジ後方で荷役に関する書類を読んでおり、前方で操業中の漁船と衝突し死亡事故が発生したような場合、見張り義務を懈怠しており、58条に規定されている職務を適切に遂行していないことに該当し得るように思われる。もっとも、死亡という結果が発生しているため、次に述べる Gross Negligence Manslaughter (以下、「GNM」又は「重過失致死罪」という)にも該当し得るように思われる。いずれの罪が成立するかは、gross negligence (重過失)の有無がメルクマールとなる。

3 Gross Negligence Manslaughter の罪

重過失致死罪は、成文法ではなく、判例法に基づく犯罪である。R v Adomako [1995] 1 AC 171 によれば、(a) 被告人が死亡した者に対して注意義務を負っていたこと (b) 被告人が過失ある作為または不作為によって、その注意義務に違反したこと、(c) その過失ある作為または不作為が死亡の原因となったこと、(d) 死亡の原因となったその過失が、重大な過失 (gross negligence) に当たり、したがって犯罪となること、が要件として求められる²⁸。

(1) 主体

行為主体に法人は含まれず、自然人に限定される。なお、法人の過失致死については、次に述べる法人過失致死罪 (Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007 の罪) の成否が問題となる。

(2) 行為及び結果など

被害者に対する注意義務を負っていたこと、過失のある作為又は不作為によって違反したこと、死亡の発生が必要とされる (上記 (a)、(b))。傷害は、適用対象外である。

この注意義務違反は、重大かつ明白な死亡の危険を生じさせることが合理的に予見可能であったことが求められる。

また、注意義務違反は、重大 (すなわち犯罪的) であるほど悪質でなければならない。この点は、Adomako [1994] 3 All ER 79 において次のように定義された。死亡の危険に照らして、被告人の行為は、すべての状況において、犯罪的行為または不作為に当たるほど悪質であったか。検察は次の二つの要素を立証しなければならない：①被告人の立場にある合理的に慎重な人物であれば、被告人の行為または不作為から「重大かつ明白な死亡の危険」が生じることを予見したであろうという事情が存在したこと、及び②注意義務違反が、すべての状況において、被告人の資格・経験・責任を持つ者に期待される基準から著しく逸脱し、非難に値し、犯罪に当たるほどであったことである²⁹。

(3) 因果関係

²⁸ <https://www.cps.gov.uk/prosecution-guidance/gross-negligence-manslaughter>

²⁹ 同前

作為又は不作為が死亡の原因となる必要がある（上記（c））。

（4）主観面

死亡の原因となったその過失が、重大な過失（gross negligence）に該当することが求められる³⁰。有罪の現実的見込みがあるかどうかを判断するにあたり、検察官は、裁判所がこの犯罪に必要な過失の程度をどのように判断してきたかも考慮する必要がある³¹。

（5）刑罰

重過失致死罪は、コモンロー上の犯罪であり、最高刑は終身刑である。量刑の範囲は、前回の報告書で報告したとおりであり、過失の程度（A～D）によって量刑が大きく変動し、出発点は2～12年の範囲、最終的な範囲は1～18年が基準とされている（無期懲役の可能性も制度上は存在することが明示されている）³²。

（6）具体例

船舶の衝突事故について、重過失致死罪が成立することは稀なようであるが、次の事案が存在する。

【事案】

2025年3月10日に、英国沖北海で発生した航行中のコンテナ船 Solong 号（ポルトガル船籍）と、錨泊中のタンカー Stena Immaculate 号（アメリカ船籍）との衝突事故について、コンテナ船 Solong 号の乗員 Mark Pernia が死亡した事案である³³。被告人は、Solong 号船長の Motin（ロシア国籍）である。

【構成要件に該当する事実】

検察官は、有罪判決を得るために以下の要素を主張・立証する必要があったとされている。

- ①被告が Mark Pernia に対して注意義務を負っていたこと。
- ②衝突を防ぐために何も行わなかったことで、その義務に違反したこと。
衝突を止める機会は十分にあったが、彼はそれをしなかった。
- ③義務違反の時点で、死亡の重大かつ明白な危険が存在していたこと。
- ④義務違反が死亡を引き起こした、または重大に寄与したこと。

検察は、これが Pernia の死の原因であると明確に主張した。

³⁰ 主観面として、一応ここに分類したものの、GNMにおいては、mens rea が要件として求められていないことから、重大な過失は、客観的な行為義務違反に近いものと思われる。

³¹ 前掲注 29

³² <https://sentencingcouncil.org.uk/guidelines/gross-negligence-manslaughter>

³³ <https://www.cps.gov.uk/cps/news/north-sea-boat-crash-captain-convicted-over-exceptionally-bad-negligence-leading-death>

⑤過失が「真に、例外的に悪質」であること。

明瞭な視界、作動していたレーダー警報、複数の警告にもかかわらず、Motin は進路変更・減速・警報発令のいずれも行わなかった。

また、検察官は、Motin が船の航行を単独で担当していたこと、レーダーや追跡データを無視し、Stena Immaculate 号 を回避せず、停止せず、乗組員や相手船に警告を発しなかったことを示した。

陪審には、Solong 号 が錨泊中の Stena Immaculate 号 に向けて 30 分以上 直進していたこと、衝突 1 2 分前には肉眼でも確認可能だったことが示された。行動しなかった理由として合理的な説明は存在しなかった。ブラックボックスのデータは、衝突前に進路変更も速度調整も行われていなかったことを示した。装置は正常に作動しており、Motin の「舵故障」主張は完全に根拠がなかった。さらに、Motin はブリッジの見張り警報装置 (BNWAS) を無効化 しており、通常の手順に反して単独で当直に就いていた³⁴。

また、量刑に関しては、裁判所から、Sentencing Remarks が出されている³⁵。ここでは、ガイドライン³⁶が、責任性 (culpability) を 4 つのカテゴリーに分類 (非常に高い、高い、中程度、低い責任性) されていること、その判断に際して、2025年3月10日の被告人の当直中に、実際に何が起きていたのかが問題となり、①被告人が適切な見張りを怠り、目前に迫る大惨事に、衝突直前まで気づかなかったのか、それとも、②基本的な見張り義務にはある程度注意を払っていたが、安全に航行する能力を欠き、さらに Solong 号 の乗組員や Stena Immaculate 号 の乗員の生命を顧みず、16 ノットの全速前進のままタンカーに突っ込む前にいかなる警報も発しなかったのか、そして、この点については、被告人は衝突の危険を認識することに重大に失敗し、そのため衝突を回避するための行動を一切取らなかった、と判断している。そして、この事件は「非常に高い死亡リスクを明白に無視した」というレベルにはわずかに届かないものの、その差は大きくはないとしている。結論として、この犯罪は、ガイドライン上「中程度の責任性」に分類するとした (ただし、減輕要素を考慮する前で、この事件は中程度の責任性カテゴリーの“上限”に位置する、とされている)。

そして、減輕事情³⁷を踏まえて、懲役 6 年、未決勾留日数として 11 か月が算入さ

³⁴ 以上につき、同前・<https://www.cps.gov.uk/cps/news/north-sea-boat-crash-captain-convicted-over-exceptionally-bad-negligence-leading-death>

³⁵ <https://www.judiciary.uk/wp-content/uploads/2026/02/Motin-Feb-2026-Sentencing-Remarks.pdf>

³⁶ 前記 (5) で言及したガイドラインである。

³⁷ 減輕事情として、一方で、①審理のために裁判官宛に書いた手紙の中で、一定の真摯な反省が示されていること、②その手紙の中で、被告人が今後は海に戻らないことを確認し

れ、刑期の4分の3が終了した時点で仮釈放が可能であることが示された。

(7) MSA1995 第 58 条違反の罪と GNM の区別について

第 58 条違反に罪は、人の死亡のみならず負傷を含むものである。他方で、GNM は、死亡のみに限定される。

行為については、いずれも作為不作為を含むものである。第 58 条違反の罪については、職務の懈怠が対象とされ、GNM は、被害者に対する注意義務を負っていることが要求されることから実質的には重なるものと思われる。

他方で、GNM は、注意義務への違反は、重大かつ明白な死亡の危険を生じさせることが合理的に予見可能であったことが求められる。さらには、注意義務違反は、重大（すなわち犯罪的）であるほど悪質でなければならないとされている。

GNM は、人身に対する犯罪という側面であるのに対し、第 58 条違反の罪は死傷結果が不要とされている他の行為類型と列挙して規定されていることから、規則違反ないしは危険を生じさせたことへの処罰という側面があると考えられる。

4 Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007 の罪

前回の報告書で記載したとおり、Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007³⁸は、企業の過失致死を処罰する新しい立法である。

(1) 主体

刑罰が科される主体は、(a) 法人、(b) 附表 1 に掲げる省庁その他の機関、(c) 警察、(d) 使用者であるパートナーシップ、労働組合または使用者団体とされている（同法 1 条 2 項）。

そして、行為を行う主体は、上記組織の上級管理者（senior management）となる（同条 3 項）。

上級管理者（senior management）とは、組織の活動全体またはその重要部分について、(i) 管理または運営方法に関する意思決定に重要な役割を果たす者、または、(ii) 実際にその活動全体または重要部分を管理または運営している者をいう（同条 4 項 (c)）。これには、直接の管理系統（ライン管理）に属する者、だけでなく、戦略的役割や規制遵守（コンプライアンス）に関わる役割を担う者も含まれるとされている³⁹。

ていること、③被告人がロシア国籍であり、この国に滞在する理由は刑に服するためだけであることから、拘禁生活は通常よりも孤立したものになる可能性があることなどが考慮されている。③の外国人であることが減軽の事情とされていることはわが国の量刑事情と比較してもとても興味深いものである。

³⁸ <https://www.legislation.gov.uk/ukpga/2007/19/contents>

³⁹ <https://publications.parliament.uk/pa/ld200607/ldbills/019/en/07019x--.htm>

(2) 行為及び結果

結果については、組織の活動の管理または運営の方法が人の死亡を引き起こす必要がある（同条1項）。

行為は、次の通り整理できる。

組織の活動の管理または運営の方法が、当該組織が被害者に対して負っていた関連する注意義務の重大な違反に該当する場合である必要がある（同条1項）。

関連する注意義務（relevant duty of care）の具体的に内容は、同法第2条および第3条から第7条において合わせて定められている（同条4項（a））。

組織による注意義務違反が重大（gross）であるとは、その違反行為が、当該状況において組織に合理的に期待される水準から著しく逸脱している場合をいう（同項（b））

(3) 主観面

主観面の要件は問われていないように思われる。あくまで、上級管理者に関連する注意義務の違反が重大であったか否かを検討しているように思われる。

(4) 刑罰

企業過失致死罪を犯した組織は、起訴手続（indictment）により有罪となった場合、罰金刑に処される（同条6項）。罰金刑に上限はなく、無制限である。

5 小括

以上に整理してきたとおり、英国では、船舶衝突事故に起因する刑事責任が生じ得る場面が多い。主体も、Regulation 1996 違反の罪では、船舶所有者も含まれ、法人にまで処罰範囲が拡大されている。また、罰金刑も英国では制限がかかっていない場合が少なくなく、高額化している（加えて、刑事訴訟に関する費用も高額であり、付加刑として追加している）。重過失致死罪（GNM）は、その範囲から傷害が除かれており、その意味では成立範囲が狭い。加えて、重大性などの要件が狭い範囲に限定されており、我が国の業務上過失傷害罪よりも成立範囲は狭くなっているように思われる。もっとも、いったん同罪が成立する場合には、法定刑の上限は無期の拘禁刑となっており、重いものとなっている。

第3 英国における自動運航船と刑事責任

1 自動運航船の運航に際して生じ得る事象

従来、操船は、ブリッジにおいて行われていた。

しかし、自動運航船の運航により、操船は、Remote Control Center（以下、「ROC」という）が行ったり、あるいは、船舶自らが自律的に行うこととなる。

これらに付随して、本船においては、ブリッジは一時的に無人になるか、もしくはブリッジ後方において他の作業に従事し、又は休憩等を行なうことができるようになる。

他方で、生じ得る問題としては、①通信の遅延による操船への影響、②主電源等の喪失による操船不能、③システムのシャットダウンによる操船不能、④遠隔操船についての未習熟、⑤フォールバックへの不対応、⑥システムの欠陥などがあり得る。これらの問題は、遠隔操船又は自動運航がない時代には想定されていなかった問題である。

以下では、紙片の都合上、①、④、⑥の事情が発生し、人が死傷した場合の刑事責任の有無を ROC のオペレーターを中心に英国法に基づき検討を行う。

2 ①通信の遅延による操船への影響の結果人が死傷した場合

(1) 通信の遅延が何らかの違法となるか

ROC と本船との通信の遅延そのものは、直ちに何らかの違法を導くものではない。しかしながら、通信の遅延であっても、それが操船影響し、運転不自由船 (COLREGs Rule3 (f)) に該当するにもかかわらず、運転不自由船としての法定灯火を表示していない場合には、COLREGs Rule 27 への違反が問題となり得る。

(2) Rule 27 (a) 違反の場合に成立しうる犯罪

ア、Regulation 1996 違反の罪

英国では、前記第 2、1 で検討したように、COLREGs 違反は、Regulation 6 への違反を構成しうる。本船が遠隔操船により、ROC からの指揮監督のもと操船されているような場合、本船を指揮監督している ROC の職員は、同条の“the master and any person for the time being responsible for the conduct of the vessel”のいずれかに該当しうるものと思われる。なぜなら、Regulation 1996 の根拠法である MSA1995 第 313 条 1 項において、船長 (master) とは、船長または船舶の指揮または管理を行うすべての者 (パイロットを除く) を含み、漁船に関してはスキッパーを意味する、と定義づけられており、ROC のオペレーターも master に該当する可能性があるからである。もっとも、合理的予防措置 (reasonable precaution) の抗弁 (Regulation 1996 第 6 条第 2 項) の主張は認められるため、通信遅延について十分な担保が行われており、それをもってしてもなお、通信遅延が生じたような場合には、犯罪は成立しないこととなる。他方で、通信遅延の可能性が予見できたにも関わらず、十分な対策を取らなかった場合には、同抗弁が成立しない可能性がある。

イ、MSA1995 第 58 条違反の罪

MSA1995 第 58 条違反を検討するに際して、ROC のオペレーターが同条 1 項の英国籍船の船長またはその船に雇用されている船員に該当するか否かが問題となる。この点については、上記 (ア) で検討したとおり、船長の概念は、同法 313 条で定義づけられており、ROC のオペレーターを含みうる概念である。さらに、船員の定義からも、含まれる可能性があるように思われる。

そして、法定灯火の表示は、操船を指揮監督している ROC のオペレーターの義務

であることから、灯火の表示がない場合には、職務上の義務違反（同条4項）を構成する。

ウ、GNMの罪

本罪の成立には、前記第2、3で検討したように、注意義務違反が、重大かつ明白な死亡の危険を生じさせることが合理的に予見可能であったことが求められる。

また、注意義務違反は、重大（すなわち犯罪的）であるほど悪質でなければならない。具体的には、①被告人の立場にある合理的に慎重な人物であれば、被告人の行為または不作為から「重大かつ明白な死亡の危険」が生じることを予見したであろうという事情が存在したこと、及び②注意義務違反が、すべての状況において、被告人の資格・経験・責任を持つ者に期待される基準から著しく逸脱し、非難に値し、犯罪に当たるほどであったことの要件を満たす必要がある。

したがって、単に通信が遅延する可能性があったという程度ではこれらの要件を満たさないものと思われる。なお、GNMの罪は、死亡の結果が発生した場合にのみ成立し得るため、人に生じた結果が傷害の場合は、不可罰である。

エ、Corporate Manslaughter and Corporate Homicide Act 2007の罪

本罪の成立には、ROCのオペレーターあるいは通信の健全性ないし冗長性を担保する立場にある者が、上級管理者に該当し、組織の活動の管理または運営の方法が、当該組織が被害者に対して負っていた関連する注意義務の重大な違反に該当する場合には、本罪は成立しうる可能性がある。もっとも、上級管理者とは、組織の活動全体またはその重要部分について、(i) 管理または運営方法に関する意思決定に重要な役割を果たす者、または、(ii) 実際にその活動全体または重要部分を管理または運営している者をいう（同条4項(c)）ため、単にその場において、ROCのオペレーターが操船を指揮監督しているというだけでは不十分である。

3 ④遠隔操船についての未習熟

(1) 遠隔操船の未習熟が何らかの犯罪となるか

英国では、ROCのオペレーターは、適切な資格と訓練を受けていることが求められる（The Workboat Code Edition 3, Annex 2 Remotely Operated Unmanned Vessels, Section 7.2.5）。その詳細は、MGN703⁴⁰の7. Annex A – Training in remote operationsに記載されている。

⁴⁰ <https://www.gov.uk/government/publications/mgn-703-information-concerning-the-training-and-competence-of-remote-operators-working-with-remotely-operated-unmanned-vessels-rouvs-certified-und/mgn-703-information-concerning-the-training-and-competence-of-remote-operators-working-with-remotely-operated-unmanned-vessels-rouvs-certified-und#annex-a--training-in-remote-operations>

他方で、習熟といった言葉は、同7の12.1 Coordinate Remote Operator familiarisationとして登場する。

未習熟そのものは直ちに犯罪を構成しないものと思われるが、未習熟がCOLREGsの不履行につながる場合には、Regulation 1996第6条違反の罪を構成することとなり得る。また、MSA1995第58条についても、職務上求められる義務の不履行と評価される場合には、死傷の結果が生じた場合には、同条違反が成立する余地はあると思われる。他方で、Corporative Manslaughter and Corporative Homicide Act 2007の罪は、組織による注意義務違反が重大(gross)であるとは、その違反行為が、当該状況において組織に合理的に期待される水準から著しく逸脱している場合をいうとされていることから、MGNにおいて要求されているトレーニングを実施していれば同条違反にはなりづらいのではないかと思われる。また、GNMは、注意義務違反は、重大(すなわち犯罪的)であるほど悪質である必要があり、①被告人の立場にある合理的に慎重な人物であれば、被告人の行為または不作為から「重大かつ明白な死亡の危険」が生じることを予見したであろうという事情が存在したこと、及び②注意義務違反が、すべての状況において、被告人の資格・経験・責任を持つ者に期待される基準から著しく逸脱し、非難に値し、犯罪に当たるほどであったことの要件を満たす必要があるとされている。ROCのオペレーターにどこまでの水準が求められるかが問題となるが、COLREGsについては通常の船員と同様の避航操船が求められるのであれば、成立することは稀であると思われるが本罪が成立する場合が一切ないとは言えないのではないかと思われる。

4 ⑥システムの欠陥

ソフトウェアの開発者は、直接、船舶の操船を指揮したり管理したりする者ではないため、Regulation 1996第6条1項の“any person for the time being responsible for the conduct of the vessel”には該当しない可能性が高い。また、MSA1995第58条1項の「英国籍船に雇用されているすべての船員」には該当しないため、同条の成立は難しいように思われる。さらに、GNMの成立についても、プログラム設計の時点において、①ソフトウェア開発者の立場にある合理的に慎重な人物であれば、自らの行為または不作為から「重大かつ明白な死亡の危険」が生じることを予見したであろうという事情が存在したこと、及び②注意義務違反が、すべての状況において、ソフトウェア開発者の資格・経験・責任を持つ者に期待される基準から著しく逸脱し、非難に値し、犯罪に当たるほどであったことが求められるが、ソフトウェア開発者としては、COLREGsやその他関係法規を遵守するようにソフトウェアを設計するであろうから、通常、GNMは成立しないものとなると思われる。もっとも、特定のシチュエーションにおいて、衝突のおそれや、他船の緊急の避航措置により避航が行われたこと、実際事故が自動運航により発生したことなどが報告されていたにも関わらず、ソフトウェアの修正などを

行わなかったような場合には、その時点をとらえて、GNM の成立は認められるケースはあり得るように思われる。

第4 我が国との比較について

以上のとおり、今回の報告においては、前回よりもさらに個別、具体的な法的根拠、及び事実を踏まえた報告を行うことができた。

1 手続面について

我が国の公訴提起は、検察官が独占していることと比較すると、英国では、むしろ独占は全くされておらず、私人による起訴が広く認められていることが我が国との大きな違いであろう（起訴が広く一般人にも認められるべきか、それとも、一定の機関に独占されるべきか否かは、その国の文化・歴史的経緯などもあり、一律にどちらが優れているとは決めがたいものである⁴¹）。

起訴猶予についても、一定の範囲の事件については、不起訴とされる道が残されており、刑罰を科すことなく、一般予防の効果を期待するという点は日本と同様である。

また、起訴を行う場合には、Regulation 1996 や MSA1995 違反の罪については、MCA が自ら訴追を行うものとされている点は、日本の検察官起訴独占主義との大きな違いである。日英、いずれの制度が優れているか否かについては、即断できないものと思われる。もっとも、英国では、捜査を行った機関がそのまま訴追を行い、訴訟が終わるまで担当することから、自らが法執行権を持つ範囲の法律について MCA が関与できるのは、専門性を発揮しやすい土壌があるといえよう。他方で、訴追（判断）における一般的なルールを適切に履行するため、その点を補完するという必要性から、MCA の内部に前回の報告書で指摘した RCIT が存在するものと思われる。この点からみると、日本においても、起訴不起訴の判断を行う場合には、刑法の過失について一定の理解のベースがある航法解釈の専門家に対し、積極的に意見を求めることも有用であるかもしれない。

なお、本報告書で触れることはしなかったが、MAIB の報告のうち、客観的な部分は、刑事訴訟に流用が可能であるが、過失の評価に重なる部分は、流用ができないこととされているようである。

他方で、GNM による起訴は、Crown Prosecution Service（以下、「CPS」という）が行うこととされており、この点はわが国の制度と同様である。

2 実体的側面

⁴¹ もっとも、日本と異なり、検察審査会を経ずして起訴を提起できる機会が私人に残されていることは、起訴の恣意性、不公平を解消するうえでは有用な制度設計の1つであろう。

実体法の分野においては、英国では、COLREGs 違反の罪について、船舶所有者に対する処罰を可能としている点は、重要である。我が国では、ともすると個人の過失責任に目が行きがちであるが、そもそも、個人といえども、会社ないし船舶の運航組織の一員としてしか、操船しておらず、安全に運航できるか否かの比較的多くの側面は、会社によるトレーニングや組織的対応による部分が大きいものと思われる。そういった問題を個人（船員）の客観的行為義務からの逸脱という意味での不注意に帰責するのは、好ましい態度ではないのかもしれない。

我が国において、（業務上）過失往来危険罪（刑法 129 条）は、法人に対しては不可罰である。我が国においても、法人処罰は、船舶安全法などにおいて、いくつか定めはあるが、いずれの罰金額も低額に抑えられており、また、衝突事故発生やその予防とは直接関係しないものである（船舶安全法施行規則第 69 条などにも規定はあるが、あくまで代位責任に則ったものと思われる）。

英国においては、前回の報告書でも指摘したように、ヘラルド・オブ・フリーエンタープライズ号事件を契機に法人過失致死罪が 20 数年かけて立法化された。その後の事故において適用された事例はすぐには見つかっていないが、他の分野では実際に同法が適用された事例は存在する。上級管理者の要件のハードルは高いものの、罰金の高額化と相まって、一定の犯罪の一般予防的効果（本稿との関係でいえば、衝突事故予防）は生じているのではないかと思われる。

我が国においても、罰金による一般予防の実質化、すなわち、予防的効果を生じる程度の罰金刑の引き上げはあってしかるべきものと思われる。

3 自動運航船について

我が国の場合、ROC のオペレーターの刑事責任については、衝突事故発生の場合、業務上過失往来危険罪は、過失の概念がいわゆる開かれた構成要件であることから、予見義務・結果回避義務が具体的に認められれば、犯罪の成否について特に制約はない。むしろ、ROC のオペレーターは、その操船をブリッジで行うか、それとも、ROC で行うか否かの違いにとどまるということになれば、課される義務について、大きな違いはないであろう。英国においても、Regulation 1996 は、主体を限定しているものの、master に ROC のオペレーターを含むという解釈が可能なようである。また、MSA1995 第 58 条違反の罪についても、雇用されている範囲に含む解釈が可能とのことである。

英国においては、ソフトウェアの不具合による開発者の責任追及は、通常難しいそうに思われる。この点は、日本でも同様で、ソフトウェア開発者の責任追及には、衝突事故発生の具体的な予見が必要とされることから、過失が認められるには一定のハードルがある。他方で、ソフトウェアの「不具合」により、事故が発生した後は、不具合の改善が求められることになろう（もっとも、そのような不具合の原因の特定やその修繕には一定の難しさが生じるものと思われ、ソフトウェア開発者としては、プログラムの

不具合の改善を前提としたシステム設計が求められる)。

以上