

船員と船主の争議行為

山 戸 嘉 市

- I 序説
- II 争議行為の意義と態様
- III 団体行動権の保障
- IV 争議行為の制限
- V 船員法第三〇条と労調法第三六条
- VI 争議行為についての判断者
- VII 争議行為と責任
- VIII 結言

I 序 説

船員・船主間の労働関係に関する争議行為については、船舶共同体の安全確保を主眼としたため、すでに、明治一二年大政官布告第九号西洋形商船海員雇入雇止規則第一条は「船中に於て徒党ヲ謀ル者船長ヲ劫カス者脱船スル者ハ其事情ニ因リ百日以内ノ懲役ニ処ス」。……と規定し、降って明治三二年の船員法第七二条は「海員カ相党与シテ左

ノ行為ヲ為シタルトキハ各号ノ區別ニヨリ処断シ、首魁ハ一等ヲ加フ。(1)職務ニ服セス又ハ上長ノ命令ニ服セサルトキハ二日以上六月以下ノ重禁錮(懲役)ニ処ス。(2)脱船シタルトキハ一月以上一年以下ノ重禁錮ニ処ス。(3)第六九条(上長ヲ脅迫又ハ第七条(上長ヲ殴打創傷)ノ罪ヲ犯シタルトキハ各本条ノ例ニ照シ一等ヲ加フ)と規定した。船員の海上における争議行為は、法律上正に全面禁止の状態であつた。さらに降つて、昭和に入るや、社会情勢の著しい変化に伴ない、特に陸上の労働争議に対する取締方針などとの関連を考慮せざるをえなくなり、昭和一二年船員法第六〇条は「船舶が外国の港に在るとき、人命又は船舶に直接危険を及ぼすおそれあるとき、船員又はその代理者が相手方に対し、争議事項に関し交渉を開始したる後、一週間を経過し、且二四時前に予告をなしたるに非ざるとき」は「争議行為をしてはならない」とし、船員がこのような違法な労働争議に関し団結して労務を中止し又は作業の進行を阻害したときは、一年以下の懲役又は五千元以下の罰金に処する」と規定し、船員の労働争議そのものが全面的に否定されていたのに対し、一定の場合と一定の手續とに違反する労働争議のみを禁止し、争議に関して一定の軌道を与えた。当時の社会情勢からみて、正に画期的なものであつたものといつてよく、これをもつて争議行為の禁圧に関する規定と考えることは短見といわざるをえない。

第二次世界大戦を経て社会の情勢は一変し、憲法により労働者の団結権が保障され、その憲法の下で、昭和二二年船員法も改正されることとなり、船員の争議行為についても、労働関係調整法第二六条の「安全保持の施設の正常な維持又は運行為を停廃し又はこれを妨げる行為は、争議行為としてでもなすことはできない」とした規定の趣旨をとり、その原案第三十条において、船舶が外国の港にあるとき、船舶が航行中であるとき、人命、船舶に危険を及ぼすときは、争議行為をしてはならない。争議行為をなしたときは、争議行為を行なつた船員の団体又は他の者もしくは

その団体を一万円以下の罰金に処する」こととしていた。しかし、これでは船員はほとんど争議行為ができなくなり、労働関係調整法の規定するところよりも広範囲に亘って争議行為を制限することとなり、不適當であるとして、緩和を図り、これを除き、船員の労働関係における争議行為は、船舶が外国にあるとき、または争議行為により人命又は船舶に危険が及ぶようなときは、これをなしてはならないとし、その違反に対しても、労働関係調整法第三六条におけると同様罰則規定を設けないことにした。ところで、それはそれとしてよいとしても、ただ伝統にとらわれてか、この労働争議の制限に関する規定を船員法第三章の船内紀律中に他の紀律規定と同居せしめているが、このように、船内紀律に関する規定として船員法中においては異存なしとしない。⁽¹⁾

船舶とその航行の安全という海上保安警察の見地からするならば、争議行為により人命又は船舶に危険が及ぶような争議行為を制限することの必要性、その制限を船内紀律の章中に設けることも必ずしも意義のないことではなからう。しかし、厳格にいつて、他の船内紀律に関する規定のように警察法としての性格を有するものでなく、海上労働の特異性から争議行為に内在する当然の制限たるに過ぎず、むしろ労働関係調整法上の規定であると解すべきである。船員の争議行為が、法律上完全に認められるに至った今日、その一般的な重要性にもかかわらず単に「船員の船内紀律」の一对象に過ぎないものの如く取扱うことは、すでにその根本を誤るものであるばかりでなく、争議行為の制限が船員のための争議行為にとどまらず、船主の争議行為に対しても、齊しく加えられているにかかわらず、それを船員の「船内紀律」中に規制するが如きは、統一性を欠くものといわざるをえない。極言すれば、すでに船員法において、独自に規制するだけの実質的根拠を失ってしまった今日、むしろ本源に立ち還り、一般的な集団法律関係を律する労働関係調整法中に、規制されるべきものであらう。

(1) 依然船内紀律の章中に規制したことは、正に相党与して職務に服さないという字句により船員の団体的行動たる争議行為を表記した時代の思想そのものをそのまま保存し、船員の団体的行動を弾圧するための規定でしかありえないと非難する者さえある。しかし、全く当らない単なる危惧でしかない考え方である。

II 争議行為の意義と態様

船員法は、争議行為について定義づけるような規定はしていないが、労働関係調整法は「この法律において『労働争議』(Kampfmassnahme)とは、労働関係の当事者間において、労働関係に関する主張が一致しないので、そのために争議行為が発生している状態又は発生する虞がある状態をいう」(同法六条)といい、さらに「この法律において争議行為とは、同盟罷業、怠業、作業所閉鎖その他労働関係の当局者が、その主張を貫徹することを目的として行なう行為及びこれに対抗する行為であつて、業務の正常な運営を阻害するものをいう」(同法七条)と規定している。⁽²⁾これらの規定は、われわれが労働争議の概念を明らかにしようとする場合大きな手がかりとなることは否めないが、明らかに労働関係調整法上の定義的規定であり、したがつて、争議行為一般的な概念を規制したものではない。しかし、さし当りこの労調法の定義的規定からみて、極く大まかに争議行為の概念を示すことが許されるならば、「労働関係の当事者が、自己の主張を貫徹し、または自己に有利な解決を図るために行なう実力による団体行動であつて、業務の正常な運営を阻害するもの」ということができよう。それで、一般に争議行為の要件として(i)労使間の主張の不一致に対し自己の主張を貫徹することを目的とすること(ii)業務の正常な運営を阻害する行為であること(iii)労働者の団体が主体となつて行なう団体的行動であることがあげられる。

ところで、争議行為といっても労調法も示しているように、その現われる態様に亘っては様々である。船員が集团的に行なうものとしては同盟罷業と怠業とがその主たるものであるうし、ピケティング・ボイコット、生産管理等も考えられる。また、船主の行なう争議行為としては、作業所の閉鎖 (lock-out) が許されたほとんど唯一のものであり、普通船員の怠業と対抗して行なわれる。

船員の行なう争議行為といっても、別に一般労働者の行なうものと異なるべきものではないが、船員の争議行為は、人命、船舶の安全保持の趣旨からその航海中運航要員以外の海員、例えば漁船の作業員のみによって行なうこともあるが、通常停泊中になされる。その場合普通行なわれる同盟罷業にもいろいろやり方がある(1)船員が、その業務執行の一切を拒否し(完全スト)、指揮者としての船長の意思に関係なく総員下(離)船を強行する場合と(2)船員が業務を(イ)時間的に「昼間」の荷役はもとより出港・転錨等の一切の作業は一応平常通り行なうが「夜間」の荷役(超過作業)のみを拒否し(ロ)作業の種類別に、スト開始指令時から中止指令時までの間「出港・転錨、夜間荷役及び保安業務以外の一切の夜間作業」を拒否し(ハ)船員の職員別に、甲板部或いは機関部といったような部門別により、また職員・部員から特に影響力の大きい役職員を指定して部分的に職務を拒否し(ニ)乗組員全員が本船から一斉に退去する総員下船を行ない業務一切を拒否する完全ストに訴える場合である。この最後の総員下船による争議行為を行なうときは、その正当性が問題となり、その他の部分ストにおいても保安要員等について問題となることが多い。

(2) このように、労調法第七条は、争議行為を定義しているようであるが、一般に考えられている争議行為の概念に比しやや狭く、また争議行為としての必要な類型を示したにとどまり、限定しようとするものではない。

III 団体行動権の保障

船員の団体行動権は、法的に保障されており、したがって、船員のなす労働争議の法的根拠については、ほとんど議論の余地はないが、直接法的に保障のない船主の争議行為については、その正当性につき学説及び判例上かなりの異論がある。

(一) 船員の争議行為 労働者たる船員は、憲法上保障される権利として争議行為をなしうる。

憲法第二八条は、いわゆる労働三権——団結権、団体交渉権及び団体行動権について「勤労者が、団結する権利及び団体交渉その他の団体行動をする権利はこれを保障する」と宣言している。ここにいう「勤労者が……その他の団体行動をする権利」が結局争議行為すなわち争議をする権利——争議権——である。

勤労者としての船員に認められた団体行動権、特に争議権は労働組合を結成し、対等の立場において団結権の目的活動たる団体交渉を船員団体のために有利に展開し、目的を実現させる行動に関する基本権である。それでこの争議権なるものは、争議行為という積極的・能動的な団体行動の自由の保障の下に、労働組合の統一的行動によって、船舶所有者の労働指揮を排除し、正常な業務の運営を阻み、経済的打撃を与え、自主的に目的を貫徹なさしめようとするものである。この争議権は、他の団結権、団体交渉権とともに、各個の船員に対してのみでなく、船員の組成する団体に対しても保障されているものとみななければならない。蓋し、船員の団体自体にもこれを保障しているものと考へなければ、結局、個々の保障は完全たりえないからである。

このように、船員の争議権は、団体権の目的活動である団体交渉を、船員の団体のために有利に展開させて、その

目的を実現させる行動に関する基本権である。しかし、法的にみた場合、この争議権の保障の実質的意義は、正常な業務の運営を妨げ、船主にどのような経済上の打撃を与えようとも争議行為が適法に行なわれる限り、船員の、そしてまた船員団体の民事上の免責が、さらに刑事上の免責が認められているところに存することに注意を要する。

(二)船主の争議行為 船主のなす争議行為の代表的なものは、ロックアウト(作業所閉鎖)である。このロックアウトは、船主が、船員を一時職場としての船舶から閉め出し船員の提供する労働の受領を拒絶することによって自らの主張を有利ならしめようとする争議手段である。ところで、憲法第二八条は、明らかに労働者の争議行為を権利としてなしうることの保障を与えているが、使用者の争議行為に対しては、全然そのような保障を与えてはいない。したがって、その権利性を肯定するような規定は実定労働法規中には見出されない。⁽³⁾それで、使用者たる船主の争議行為、就中ロックアウトの法的構成については学説・判例上異論が多く難問の一つとされている。

今ここで、使用者としての船主の争議行為就中ロックアウトの意義や法律的構成についての一般的な論議に深入りすることは避けたいが、ロックアウトがなされた場合、それから派生する法律上の問題を処理するためその理解を高めておくことは必要であろう。

まず積極的態度をとる者の意見から聞くことにしよう。それは、ロックアウトの法的根拠を労使対等や法益均衡という点に求めようとする見解であって、使用者たる船主の争議行為は、労働者としての船員の争議行為が、専ら憲法の保障の下で、労働関係法規によって、一般的に集団的労働関係を利用し行なわれるのに対応して、労使の力の均衡を法益均衡の見地から船主の集団的労働関係における自衛的對抗手段として、船員の団結権の侵害とならない範囲において認められるべきであるとする。したがって、船員の争議行為に對抗して自己の損害を最少限度にとどめるに必

要な限度において許され、先制的・攻撃的なものでなく、すでに、船員側からする企業に著しい損害を与えるような争議行為が行なわれつつあるか、少なくともそのような争議行為をなそうとする意思の確立が客観的に看取される場合においてなしうる。それが正当に行なわれる限り権利として行なうものとみるべく、権利として行なわれる以上、ロックアウトにより船員の労務提供を一時的に拒否もし、給料等の支払停止もなしうる。かくしてこそ、船主は、船員に対して圧迫を加えることができ、受ける損害は多少なりとも少からしめることができる。これみな船主の争議行為が権利として争議対等原則から当然承認されるものであり、ここにはじめて労使の実質的対等の関係が生じる。⁽⁴⁾

つぎに消極的態度をとる者の意見を聞こう。憲法が労働者に争議権を保障したことは、労使間の紛争を当事者が争議の場において自主的に解決することを承認する趣旨からである。つまり、労働者に対する争議権の保障は、労使間における労働力の取引関係を力と力との対抗を通して決定することを前提として認められたものである。したがって、争議は、労使双方が互に集団的に実力を行使することによって成り立つ一種の力の対抗関係にはかならないので、労働者のみがストその他の実力行使を認められ、使用者には、それが全然認められず禁止されているとみることは、理由に乏しく「使用者が労働者の団結意思による争議行為の決定・実行そのものに妨害を加えることは、労働者の争議権の妨害として許されないとしても、それ以外の方法によって、使用者が労働者の争議行為に対する対抗措置を講ずることは、却つて、力の対抗関係を通して労使関係を自主的に決定せしめようとした労働者の争議権確保の憲法の趣旨に合致するであろう。それで、ロックアウトは、労働者の争議権の保障の反面として許されるものであり、かつこれに対抗するものとしてのみ許容される」(片岡・労働組合法の争点二六頁)⁽⁵⁾。しかし、ロックアウトが、争議行為として許容されるとしても、それはあくまでも権利としてではなく、労働者の争議権の保障に附随して事実上行なうこ

とが黙認された行為たるにとどまる。このことは、ロックアウトの正当性その他の判断をなす場合、常に考慮しなければならぬ。

このロックアウトは、使用者が相手方に対する通告や宣言による意思の表示のみによって成立するか、それとも、現実に労働者の閉め出しという事実を必要とするか。問題である、通説によると、ロックアウトは、集团的労働関係の中での事実問題であるから、使用者が民事上の免責を受けるには、それにふさわしい現実的措置のとられることが必要であるとしている。しかし、殊に船員の怠業や船舶という職場占拠などの争議行為の場合には文字通り現実的に閉め出すことは、ほとんど不可能といつてよい。それで、このような場合には、例外的に船舶所有者の通告又は宣言のみによるロックアウトの成立を認めるより他なかるうと思う。実際、船員に対してなされるロックアウトは、これに類する場合が多い。

争議中における船舶のロックアウトといえども、労務提供の一時的・集团的な受領拒否たる点においては、陸上で行なわれるロックアウトとなら異なるところは無いが、そのなされる場所が特殊な船舶であるということから特殊な問題を生じる。その中でも保安要員がそれである。保安業務の責任者たるべき者は、原則として船主者であるから、ロックアウトをなす場合は、保安要員は、そのロックアウトの対象から除外しなければならず、船員の労働組合といえどもこれを拒むことは許されない。したがって、保安要員に対しては、船務に従事する船員として船主、自らの費用で特に食料を支給しなければならない。

(3) 労働関係調整法第七条は、争議行為の一つとして「作業所閉鎖」をかかげているが、これは同法の適用関係における一現象として示しているだけのものであって、それ以上直接権利性を示したのではない。

(4) このロックアウトの法的根拠を労使対等の原則に求める見解は、船員・船主の双方に争議権を認めることによって實質的な対等関係をもたらすことができると考えているようであるが、労働者たる船員に争議権を認め、船主にはこれを認めないことよって労使間に實質的な対等関係を実現せしめようとするもので、そもそも憲法第二八条の趣旨であることを忘れてゐる。単に労使対等の原則からえられる形式的な対等がやがて實質的な対等となる危険性を忘却している。

(5) ロックアウトは、労働者の争議行為に「対抗する必要性のある場合必要性のある範囲」においてのみ行ないうるに過ぎない。それで、ロックアウトは、労働者が争議行為を行なつておらず、また争議行為を行なう緊急状態でもないのに先制的・攻撃的に行なうことは許されないし、労働者が争議行為を行なう場合でも、それに対抗して労使対等の関係を実現する必要ある争議行為による一定の受忍義務を超える場合必要ある限度内十分対抗の実をあげることができると許される。

IV 争議行為の制限

船員又は船主が、争議行為に訴え、自己の主張の貫徹を図るにしても、争議そのものはもとより目的ではなく、団体交渉を有利に導くためのものであり、船員にとっては生活確保のための一手段に過ぎないのである。憲法第一二条は「この憲法が国民に保障する自由及び権利は、国民の不断の努力によつてこれを保持しなければならない。また、国民はこれを濫用してはならないのであつて、公共の福祉のために、これを利用する責任を負ふ」と規定している。したがつて、争議行為であつても、国民全体の利益すなわち公共福祉の観点から自らそのうちに或る程度の制約が含まれ、その目的を誤り、手段・態様において正当な限界を越えてはならない。それ故に船員法はさらに、船舶とその航行の安全確保という公共目的を達するため、船舶所有者はもとより、雇入により船舶に乗り組み船内労務に従事する船員にあつても、つぎの特殊な二つの場合には、どのような手段方法によるも、一切争議行為をしてはならないと

している（法三十条⁶）。しかし、それにしても、この規定は、船員の争議の制限となるのであるから、船員の争議行為が船員の労働基本権に基づくものであることを考え、制限規定を慎重に適正かつ公平に解釈しなければならない。

(1) 船舶が外国の港にあるとき、船舶が外国の港にあるときは、人命・船舶の安全とはかかわりなく全面的に争議行為が禁止される。船舶が外国の港にあるときに、争議行為がなされると、船主が早速補充海員を雇入れようとしても、極めて困難な事情にある関係上、船員にとっては、争議行為の効果をも有利に運びうるであろうが、外国港においてなす海員の争議行為、それに対抗してなす船主のロックアウトに対する正当な世論の反響も知り難く、斡旋、調停、仲裁等の適当な調整措置もとりにえないため、争議の解決は事実上不能に陥る。もし海員の争議行為に対抗して、船主が敢えてロックアウトを行ない船舶から海員を退去せしめようとしたら、忽ち海員の居住のことから送還帰国をめぐる面倒な問題が続々と起ってくるだろうし、とくに、外国官憲の干与に煩わされ、好ましくない事態を招かないと誰が保証することができよう。それで、船舶が外国の港にあるときは、たとえ、人命がまた船舶が安全でありえても、事情のいかんを問わず、船員であろうと船舶所有者であろうと一切争議行為をしてはならない。

(2) 人命・船舶に危険が及ぶようなとき、争議行為により、本船の周囲の情勢からみて、人命又は船舶に危険が及ぶときは、航行中はもちろん、停泊中であっても、争議行為をしてはならない。

人命に危険が及ぶとき争議行為を禁止することは、重大な人命の安全保持上当然であり説明を待つまでもない。危険が、直接人命になく、ただ船舶のみに及ぶ場合において、なお争議行為を禁止しようとしているが、那辺にそのような理由が存するのか疑問が生じる。或る者は、船主の経済的利益の保護乃至船舶の国家的財産としての重要性からみて、船員が争議行為によりえられる利益と、それによって船舶所有者の被むる損失とを較べると、後者の方が遙か

に大であり、明らかに一般に法の重視する権衡維持の原則に反するからであると説明する。しかし、このような一方的な経済的理由により、禁止の法的根拠を求めることは、むしろ疑問を大きくするに過ぎない。さらに確固たる法的理由を示さなければならぬ。

船員が雇入契約上唯一の職場としてゐる海上にある船舶が、もし争議行為により滅失したり、全然航海に堪えない状態に陥ったりしたら、雇入契約は法律上当然に終了し（法・三九条）解雇となり、船員の職場復帰は、忽ち不可能とならざるをえない。争議行為をなすことは、結局は有利な賃金その他の条件を獲得して職場としての船舶に復帰することを論理的前提となすものである以上、争議行為によって一般的に職場復帰を不可能ならしめる企業施設の破壊が当然生ずるような場合、その争議行為自体は、自殺行為でしかなく、そのような内容の行為は、争議行為の本来的概念に矛盾するものとして争議行為とはなしえないものといえる。しかし、法的にみて職場復帰を不可能にするような争議行為は、争議行為ではないということは、一般的にはいい難く限定された場合にのみいふ論理である。船舶は、船舶を職場とする船員にとっては、その限界を示すにとりわけ明瞭であることから立法上利用したものであるということが出来る。

このように、争議行為によって人命・船舶に危険が及ぶときは、船舶が航行である場合はもちろん、停泊中であっても、争議行為をなすことは、一切許されない。それで、航行中争議行為によって人命・船舶に危険が及ばなければ、争議行為をなすことは、許容される。しかし、これで争議制限の目的が十分達しうるかが疑問視される。それは、船舶の航行中の場合における船員の争議行為に対しては、船主は適当な対抗手段をとりえないばかりでなく、航行をおくからせ船舶を危険に遭遇させる機会を増大し、堪航能力を維持するための人的要素を欠くこととなり結局人命・船舶

に危険を及ぼす破目に陥るからである。果して然らば、航行中の争議行為は、これを全面的に禁止すべきである。このような見解は専ら使用者たる船主から主張されている。⁽⁷⁾

このような考え方にも一理をなしとしないが、このような場合までも全面禁止するときは、人命・船舶にそれ程危険の及ばないときまでも禁止することとなり、憲法により保障する争議権が著しく制限されることとなり、陸上労働者が、人命に危険ある争議行為のみが禁止されているのに、船員は、人命のみならず船舶に危険が及ぶときにも、争議行為が禁止され、すでに強度の制限を受けているのに、さらに制限範囲を拡大するときは、船員の争議行為は、わが国の港で停泊している間以外においては、全然なしえないこととなる。船員は、かかる争議行為は、人命・船舶に及ぶことの多いことを、また、船舶所有者は、対抗手段としてのロックアウトの如きを行なう時は却って不利を招くことを自覚すべきであろう。

(6) 憲法第一二条は「この憲法が、国民に保障する自由及び権利は、国民の不断の努力によってこれを保持しなければならぬ。また、国民はこれを濫用してはならないので、常に公共の福祉のために、これを利用する責任を負う」とあり、したがって、われわれが争議行為をなすにも、公共の福祉の観点から自らある程度の制限を受けざるをえないことを知らなければならぬ。

(7) 昭和三七年の船員法の改正の際も、嘗てあったように、航行中の船舶内の争議行為の禁止について船舶所有者から問題にされた。実際、航行中の船舶内に争議行為が行なわれると、人命、船舶に危険が及び易いので、事実ほとんど行なわれることはない。争議中の船舶保安に関する規定が別になくても争議中であっても、船長の船舶権に基づく保安命令によって十分その目的を達することをえよう。

V 船員法第三〇条と労調法第三六条

船員法第三〇条とは別に、労調法第三六条は「工場、事業場における安全保持の施設の正当な維持又は運行を停止し又はこれを妨げる行為は、争議行為としてでも、これをなすことはできない」と、厳格な規定を設けている。これらの規定は、これを形式的にみるときは、両者ともに船員及び船主の争議行為を制限しているといえよう。しかし、船員法第三〇条の定める制限範囲が、労調法第三六条の定める制限に比して可なり広く、労調法の安全保持の施設という場合の安全は「人命のみの安全」をいい、これに対し、船員法は「人命もしくは船舶」といい、船舶という物的施設そのものの安全をも包含せしめている。また、禁止行為についても労調法は「施設の維持又は運行の停廃又は妨害」として工場・事業場内の「特定の施設と行為」に限定しているのに対し、船員法は、いやしくも人命もしくは船舶に危険の及ぶような行為は、船舶の内外を問わず一切禁止している。さらに、船員法は、船舶の安全とは直接の關係がなくても、外国の港にあるときは一切争議行為をしてはならないとしている。こうしてみると、船員法第三〇条の規定は、労調法第三六条の規定に対しては、特別規定たる性質を有しながら、その制約の範囲を拡大し、完全に後者を包摂している。それで、船員及び船主間の争議行為に対する制限禁止は、専ら船員法第三〇条によってなされるべく、労調法第三六条の直接関与するところはないといえる。

船員の争議に対する他律的制限規定として、船員法第三〇条の規定のほかに(イ)暴力行使による争議行為の制限(労組法一条Ⅱ但し書)(ロ)安全保持施設の停廃となる争議行為の禁止(労調法三六条)(ハ)緊急調整の決定のあった場合の争議行為の停止(労調法二八条、三五条の二、四〇条)(ニ)調停案の解釈・履行について争いのある場合の争議行為の

制限（労調法二六条Ⅱ、Ⅳ）等の規定がある。

Ⅵ 争議行為についての判断者

船員法は、人命・船舶に危険が及ぶときは、一切争議行為をしてはならないと制限を厳命している。それで争議行為をなすには、争議行為により人命・船舶に危険が及ぶようなことはないかどうかについて、船舶が現におかれている事態によって合理的に判断してかからなければならぬ。ところで、そのような判断をなす場合、労働関係者のうち何人の責任においてなすべきであろうか。ことは自明であるとしてか、それとも一般的理論に委ねるべきであるとしてか、船員法にはなんら示していない。一見してことは至極簡単のようであるが、争議行為の制限が船員法の特异性に基づくように、この問題もまた船員法の特异性——船長の特異な地位——に関連を持つものであって、これから離れて簡単に片附けうるものでないことを知らねばならない。

争議行為は、それを船員がなす場合たると、船舶所有者がなす場合たるとを問わず、争議行為による人命・船舶に及ぶ危険の有無の程度いかにについて判断をなすことは、船舶航行前、唯一の責任者たる地位にある船長の職務中に含まれているものと解すべきであって、法は、船舶の特異性を顧慮して危険防止のため、船長に各種の公法上の職務を命じ、その職務遂行上遺憾なきを期し、海員を指揮監督し船内規律に反する海員に対しては懲戒権を行使しうる等、いわゆる船舶権力なるものを認めている。この船長の船舶権力 (Schiffsgewalt) は、すでに述べたように、船長、船舶所有者間の選任契約上の関係を離れ、海員を含む船舶共同体の安全確保のため公共的見地から法により与えられたものである。したがって、船長は、人命・船舶の確保のため運航責任者として、独自に判断をなし適正に船舶権の行

使をしなければならぬ。海員・船舶所有者間に争議が発生しようとしても、そのために、直ちに、船長の職務遂行上必要とする船舶権が停止され、海員に対する指揮監督権の発動が不能になるものと解することはできない。たとえ、争議行為であっても、船長は、人命・船舶の安全を確保するために、海員に対して必要な命令を下す権限と義務とを有する者である。かく解するとき、船員が争議行為をなそうとするに当り、その争議行為が人命・船舶に危険が及ぶか否かにつき、先ずもって船長の職務上の判断を待たなければならぬことになり、船長が危険が及ぶと判断するときは、特別の事情の存しない限り、争議行為の実行は思いとどまるか、少くともその実行方法を変更せざるをえなくなる。このように解釈することが正しいとすれば、憲法上保障されている船員の争議権もほとんど有名無実に戻すことになる。かようなことは、許されないことである。それでもなお許されなければならぬとするならば、船員の争議権に対し、船長の船舶権を、さらに優先せしめうるもつと強力な法的根拠を見出さなければならぬ。単に法第七条や第三〇条のような規定を根拠として積極に解しうるかは額も疑問に属し、むしろ否定せざるをえない。

果して然らば、船員がなそうとする争議行為が、人命・船舶に危険を及ぼすか否かの判断をなしうる者は、争議権者であり、人命・船舶に危険が及ぶような争議行為をしてはならないと直接制限を受けている当面の海員自身であるとしなければならない。それで、海員側の判断によってなされた争議行為により、人命・船舶に危険を及ぼす結果となった場合にはその判断が誤っていなかったことを立証しえない限り、その結果に対しては海員側において嚴重な責任を負うことになる。その場合争いがあれば、裁判所の公正な認定によって決することは否定できない。⁹⁾

このように、海員側において争議行為が人命・船舶に及ぶ危険について判断をなしうるものと解するときは、同盟

罷業において海員の総下船をしようとする場合、船舶の安全保持上、保安要員の可否をはじめ、その範囲その内容についても海員側が独立の立場において判断すべきものと解さなければならない。しかし、この場合でも、海員側は、船舶共同体の安全保持の見地から定められた船内紀律厳守の公法上の義務から完全に解放されるものではなく、人命・船舶の危険防止のため船長の行使する船舶権力は、必要な限度において認めなければならない。¹⁰⁾ ただこの場合における船長の船舶権行使の法的効果については、法の明文を欠き明らかにすることはできないが、至高の船舶権に基づいて発する命令が、単に船舶所有者の経済的利益保護のためのみでもなく、また海員の争議行為を抑圧するためのみでもなく、客観的に正当視しうる限り、争議行為の開始前たと争議中たとを問わず、海員側において理由なく拒絶することはできないであろう。

そもそも、船舶の保安は、ことの性質上いかなる場合といえども、乗組員全体で当たるべきものであって、予め保安業務の内容その他につき定めておくべきであるとして、事実労働協約において協定されている。もちろん極めて複雑で予測性の乏しい海上危険を予想して、保安要員、保安業務等の問題を争議の都度決定することの困難なのは、何人も疑われないであろうが、法が「人命・船舶に危険が及ぶようなとき」は表現しているところからみると、必ずしも保安に關し予め抽象的に定めておくことを期待しているものではなく、具体的場合において協的にあればそれを基本に―それぞれ適当に定めるべきことを望んでいるのではなからうか。

(9) 海員の争議中といえども、船長は、指揮する船舶の保安上の責任を免除されるものではない。したがって、現に争議行為により明白に人命・船舶に危険が及んでいる場合、船長は、安全を図るため自船の船員に対し必要な行為を命ずることができ、争議権を理由に、その命令を拒否するときは、権利の濫用となる。

(10) このように、船長が、船舶権の保有者として自由に行動しうることは、船長が一労働者として労働組合の一員となることと矛盾する。したがって、敢えて、労働組合の一員となるならば、船舶権を放棄しなければならないことになると思える者がある。賛成できない。船長の船舶権は、船員を含む船舶共同体の安全確保のために与えられたものであるから、このためにのみ独自の立場において判断して適正に行使すべきものである。それ故、船員が労働組合の一員であるということから船舶共同体の安全確保のため必要な船舶権の放棄はもちろん、その行使を怠ってよいということには到底なりえないし、まして、船主の経済的利益のため船員の争議行為を抑圧するため船舶権を行使するが如きは、もってのほかの濫用として許されない。法により船長に与えた特別の地位からみて、船長の労働組合員たることを否定し、船舶権の放棄を云々するが如きは理由のないことである。

Ⅶ 争議行為と責任

法による争議権保障の實質的意義は、すでに一言しおいたように刑事及び民事の免責である。憲法の争議権保障の規定を受けた労働組合法は、労働者の正当な争議行為について民・刑事免責の確認規定を設けている。そこで、労働者たる船員の争議行為の正当性の限界ということが重要な問題となるのであるが、結局それは憲法・労働組合法等を前提として船員法第三〇条の規定に違反しないか否かによって、個々具体的に判断していかなければならないことになる。

(一) 刑事上の責任 争議行為は、憲法上の権利の域まで高められ、労働組合法第一条第二項は、一般に正当な争議行為は刑事法上の構成要件該当性を阻却し、責任を免除する旨明定している。この免除規定によって、船員の争議行為は、当然処罰の対象とされることはない。

争議行為が正当であるためには、その目的をはじめ手段態様のいづれも正当性を有することを要する。目的が正当

であっても、その手段態様すなわちそのやり方が正当でなければ、いかえれば、争議行為が全体として正当性が認められないときは、刑事免責は否定され、その行為は刑法上の評価を受ける。この場合、この刑事上の免責を受けえないということは、当該の争議行為たる行為そのものが、当然脅迫となったり業務妨害の罪を構成するという意味ではなくて、刑法その他の特別法令の定める規準に従って犯罪としての構成要件に該当するか否かが問題とされるという⁽¹¹⁾ことである。

刑事責任の主体は、労働組合ではなく、組合の役員又は組合員である。

(二)民事上の責任 船員にせよ、船主にせよ、その実行した争議行為による民事上の責任については、相手方に対する関係―船員・船員間―相手方殊に船主の取引先・公衆その他の第三者に対する関係など、さまざまの角度から検討しなければならぬ。ここでは、その主要なものの説明にとどめる。

(1)船員（労働組合）と船主間

(イ)船員の争議行為の場合

(i)民事上の免責 船員の争議行為が正当とされる場合には、それは民法上の債務不履行又は不法行為の構成要件に該当しないものとみるべきか、それとも構成要件には該当するが、その違法性が阻却されるものとみるべきかについて解釈上争いがある。そのいづれをもって是とすべきかの断定はしばらくおき、労働組合法第八条は、争議行為による法益侵害から生じた損害を何人に負担せしめるのが衝平かという観点から、海員の労働組合はもちろん、組合員たる個々の海員はいかなる意味においても、船主に対し争議行為による損害について賠償する責任を負うことはないとしている。憲法により保障された争議行為の実体をなすものは、争議行為をなしう

る自由である以上、集团的労働関係として認容された争議行為によって生じた損害につき、海員の労働組合が責任を負わないのは当然であるとともに、個別的労働関係における就労拒否につき各個の船員もまた民事上の責任を負わないものとしなければならない。さもなければ、法により与えられた争議行為の自由は、全然意味のない空虚なものになってしまうであろう。それで、各個の船員は、雇入契約に基づく債務不履行はもちろん民法上の不法行為による責任を負うことはなく、さらに、争議行為を行なったことを理由に解雇その他の不利益を受けることもない。また、労働組合に対しても、債権侵害を理由とする不法行為による損害賠償の責任を負わせることはできない。この限りにおいて船主は、損害をすべて甘受しなければならない。

船員の行なう争議行為といえども、常に正当に行なわれるとは限らない。正当の限界を逸脱して行なわれることは許されない。正当な限界を超えて行われるときは、もはや法の保護に値せず、民事上の責任を免れることはできない。争議行為が、全体的にさらに個別的にみて違法であり債務不履行となるときは、損害の賠償の請求を受けることとなるが、なしうべく、その場合賠償責任を負う主体となるものは、個々の船員であり、労働組合は如何なる意味においても、責任主体となることはない。労働組合は、雇入契約の当事者でないからである。しかし、争議行為が違法であり、不法行為が成立するときは、その責任主体は、労働組合なのか、それとも個々の船員なのかの問題を生じようが、その一方のみかまたは両者ともに責任を負わなければならないこともある。もし、労働組合とその成員たる各個の海員か、同一の争議行為について重畳して責任を負うべきものとなるときは、両者は不真正連帯債務の関係に立つこととなる。

このように、正当でない争議行為については、使用者たる船主は、被用者たる船員乃至それにより構成され

る労働組合に対して損害の賠償を請求することができる。しかし、それはどこまでも、対労働者たる船員関係という企業内部の問題であるということを忘れてはならない。

(ii) 給料請求権等の喪失 船員は、船舶所有者に対し雇入契約上の債務として労働力提供義務を負っている。ところが、争議行為により全然労働力を提供しないなら、労働と給料とは対価関係に立っているのであるから、船員が争議期間中の給料請求権を持ちえないことは当然である。したがって船主は、労働争議に参加した船員の給料から労働争議の日数・時間数に応じて給料を差し引くこと―賃金カット―をなしうる。しかし、船員の労働と対価関係に立たない生活補助費としての性格を持つ勤務手当の如きものは、依然支給しなければならず、労働争議の不参加船員について船主がその労務の提供を受領した以上、たとえ争議のため能率があがらなかつたとしても賃金カットはできない。

(B) 船主の争議行為の場合 船主の争議行為としてのロックアウトは、船主のなしうる唯一のしかも企業防禦上の緊急的手段行為であることには間違いない。ところが、このロックアウトの基本的性格については、すでに述べたように異論が多く、ある者は敢えて権利であるといい、他のある者は、法律によって禁止又は保護の措置を認められることのない事実上の黙認行為であるとする。ロックアウトの法的効果についての解釈が分れてくることは当然である。

(i) ある者はいう、ロックアウトは、現行法上船主の権利として為しうるものでないから、それは単なる事実行為である。ロックアウトにより船員が、企業施設たる船舶の内部立入りを阻止されることはあるとしても、それはどこまでロックアウトが有効に行なわれたことから生じる単なる事実上の結果に過ぎない。このようなロッ

クアウトにより船員の提供する労務を拒否しながら、受領遅滞の責任を負わないというようなことは許さるべきではない。したがって、ロックアウトによって海員を職場たる船舶から閉め出したからといって、海員に対し閉鎖期間中の給料その他の支払い義務なしとするが如きは全く根拠のないことである。⁽¹²⁾

(ii)これに対し、ある者はいう。たとえ権利に基づくものでないとしても、ロックアウトが適法に実行される限り、海上船員の争議行為についての免責が許容されていることとの関連上、衝平の見地に基づき正当と認められる範囲内において、海員が労務提供の一括乃至集团的拒否をすれば、それで、海員労務の提供に対する受領遅滞の否認及び就労阻止のため就労のできなかつた海員に対する給料その他の支払義務の免除の効果を認めるべきである。もちろんロックアウトが適正になされたとしても、保安要員として現実に就労した海員に対しては、給料その他の給付義務を免除すべきでない。

しかし、ロックアウトが労働協約に違反したり、攻撃的性格を持ちその他なんらかの事由により正当性が否認される場合、これを自ら行ないまた行なわせた船主は、民法第七〇九条及び第七一九条によって、また正当なロックアウトがなされるに際し、不法行為が行われたときは、その行為者はもちろん、船主においても民法第七一五条の規定により責任を負わなければならない。⁽¹³⁾

(2)第三者と船主・船員間 船員により争議行為が行なわれると、業務の正常な運営が阻止される。争議行為が正当に行なわれるときは、使用者たる船主がそれのため被った損害を甘受することは当然であるとしても、その損害が全然無関係の第三者にまで及ぶ場合、その第三者が、当然受忍すべきであるといえるだろうか。これらの第三者は、船主に、さらに船員乃至労働組合に対し賠償の請求をなしうるものとしなければならないのではないか。

この場合、ことは単に第三者からする損害賠償の請求の問題であるからとの理由で、労働法たる船員法を無視し、純然たる市民法上の問題としてののみみて、説明することは許されない。しかし、船主自ら、まず、争議行為によって、その契約の相手方その他の第三者に損害を被らしめた場合生じる債務不履行乃至不法行為の問題は、船員法の手を借りることなく、専ら市民法上の問題として、民・商法上の一般原則に従って解釈すれば足りる。

それで、ここでは専ら船員のなす争議行為による被害第三者と船員・船主間の私法上の責任問題について説明する。ところで、この問題を至極簡単な考え方からするならば、労働争議により第三者の被った損害についての責任は、その争議行為の発生につき直接関係のある船員か又は船主のうちいづれかにおいて負うべきであるといえよう。しかし、争議行為の発生につき直接の関係のある者といっても、それをどのようにして、決めるかが事実問題として困難である。今仮りに、労働争議の目的が専ら賃上げの要求であるとする。この場合、その賃上げ要求について主張する船員と、これを拒絶する船主とそのいづれの言い分が正しいかということが問題となるだけで、しかも、このような単なる経済面に関する事項についての争いの正邪を正確に判定することは、困難というよりも、むしろ不可能というべきであろう。それで、争議行為そのものの責任者をとらえ、それをもって直ちに損害賠償の責任の帰属主体とするが如きは、事実問題としてばかりでなく、法律的解釈としても到底妥当ではありえない。それで、私は、この問題を労働法としての船員法を考慮して市民法上から解釈して、解決したいと思う。

(イ)債務不履行　船員が争議行為をなすときは、船主は、争議に関係のある運送契約その他の取引の相手方たる契約者その他の第三者に対し債務の履行ができなくなり、それがため生じた損害につきそれらの第三者から賠償の請求を受けることとなる。船主にとってはもちろん、船員としても考慮されなければならない重要な問題である。ここで

説
は、まず、海商法と船員法からみて「使用者たる船主の契約責任」の場合について考察する。相当議論の存するところである。

論

使用者たる船主について、債務不履行による損害の賠償責任を生じるか。船員は、船主に対しては単なる履行補助者たるにとどまり、船主の運送契約等による契約上の相手方たる第三者に対しては、直接法律上の関係に立つものではない。したがって、履行補助者としての船員の故意又は過失によって、第三者が、損害を被ることがあっても、その第三者に対し、船員自ら責任を負うことなく、使用者たる船主のみが、直接責任を負うべきである。争議行為が、一般的に労働者に容認されている近代の法秩序の下において、船員のなす争議行為は、使用者たる船主にとっては、いかんともなしえない一つの出来事であることは否定することはできないが、その争議行為も結局、運送企業内部における企業の有機的構成分子からなる船員の一時的分裂による抗争状態にはかならないので、それがため生ずる損害を直ちに争議行為に無関係な企業外部の第三者に甘受せしめることは、争議行為を恰も不可抗力であるとする法意識が一般的に存するならばとも角、存しないとすれば全く理由のないことである。

船主が、船員の使用者たる立場にある以上、船員の争議行為が、正当なものであると否にかかわらず、運送契約等の債務不履行として対第三者との関係においては、原則として船主自ら損害賠償の責に任じなければならぬ。これ、従来の市民法の理論からすれば当然のことである。しかし、船員の争議行為が正当な範囲を逸脱し不当とされる場合には、船員乃至船員労働組合は、船主との内部関係においては、民事責任を免れうるものでないから、被害第三者に対し賠償義務を果した船主により求償権を行使されよう。

これに反し、船員の争議行為により第三者に対する債務が不履行となった場合、使用者としての船主は、不履行に

よる損害を賠償する責任を負うべきでない」と解しようとする者がある。一時的ではあるが、船員が船主の被用者であり履行補助者であることについては、疑う余地はないにしても、船員の争議行為そのものが、船主の履行補助者の行為といえるかについて大きな疑問をいだかざるをえない。船員が、一度争議行為をなすときは、船員と船主との関係は断絶し、船員は船主の企業上の指揮命令から全く離脱することになる。離脱すれば、船員と第三者との関係は、船主と相並んで独立の主体となるものとみるべきであり、したがって、船員の争議行為は、船主にとっては、関係のない単なる第三者的な行為でしかなく、船主の被用者乃至履行補助者の行為としては到底理解しがたいものである。果して然らば、船員の争議行為により運送契約が履行できなくなり、債務不履行として運送依頼人から責任を問われた場合、履行補助者によるものとして、船主が責任を負うということは、一層理解するに苦しまざるをえない。

以上、相反する二つの解釈が対立している。このうちいづれをとるべきか。私は、一応つぎのように考える。

たしかに、船員が争議行為をなすときは、船員は、事実船主の指揮命令から離脱する。しかし、離脱するといっても、それは一時的なしかも外面的なものたるに過ぎず、依然船員の雇入契約の存立、基本的労働関係の存続を前提として行なわれる。したがって、船員の争議行為は、船主の外部すなわち社会一般に対する関係にあっては、依然船主との内部関係における履行補助者の立場で行なわれる行為とみななければならない船主にとっては、船主自らの責任の範囲内における行為であるといわざるをえない。

このように、船員の争議行為は、船主の被用者乃至履行補助者の行為として企業の内部から生じた事故であると解する限り、争議行為によって生じた損害は、不可抗力によって生じたものではなく、故意・過失による債務不履行による損害とみるよりほかない。果して然らば、運送契約の相手方なる運送依頼人その他の第三者は、船員の争議行為

により被る不測の損害も、債務不履行を理由にして賠償され保護されることになる。これは、諸外国における通説であり、法制のとる建前であるというべく後でも述べるが実践上、傭船契約その他の契約上の責任についてほとんど例外なく、争議行為につき The Owners shall not responsible for loss of or damage to the cargo arising or resulting from: act, neglect or default of the masters mariners;..... Act of God; act of war.....; strikes or lock-outs, stoppage, restraint of labour from whatever cause, whether partial or general..... (Nanyogai c/p art, 10) とついた Owners exemption clause: をことごとくに挿入しているのも、理論的には船員の争議行為につき、船主に責任の存することを前提としているからである。

以上述べたように、船員が争議行為をなすも、不可抗力ではなく、履行補助者の行為として船主の責任を肯認する。しかし、船員の争議行為によって船員と船主との契約上の雇傭関係は失われるものではないにしても、船員は、事実船主の指揮命令から完全に離脱するものであり、船主は、これに干渉し、争議行為を停止させる権限とてもなく、もし干渉を加えようものなら忽ち不当労働行為として退けられることになろうし(労組法七条二七条)、敢えて、これを停止せしめようとするならば、船員の要求をそのまま容れ、非常な物質的犠牲を払わざるをえないであろう。そこで、船員の争議行為をもって権利の行使に基づく不可抗力 (force majeure) 乃至それに準ずべきものとみようとする見解のあることは、強ち無理からぬことと思われる。このような考え方は、近時の国際的立法においてみだされ、船員の争議行為を船主の普通の力の及びえない不可抗力事故とみて、かのヘーグの船荷証券統一条約は、原因のいかんを問わず、部分的なると全部的なるを問わず、同盟罷業又は船舶閉鎖もしくは労働の停止又は妨害による貨物の滅失その他の損害につき船主は責任を負わない(条約四条Ⅱ)と規定し、この条約を批准した国は、これを国内

法化した。わが国の国際海上物品運送法もまた、その例にもれず、同じ趣旨の規定を設けているが（法四条Ⅱ七号）統一条約に比し簡略化され、疑問の生じるおそれなしとしない。

ところで、外航船の船荷証券以外の航海備船契約その他の運送契約は、直接国際海上物品運送法の適用は受けられない。それで、船主自ら自衛手段を講じなければならない。海運界の実践では、通常二つの方法中いづれかその一つを採用している。すなわち The Hague Rule（船荷証券統一条約）を採用するいわゆる「至上約款」⁽¹⁵⁾（Paramount clause）を、または、船員の争議行為による第三者の損害つき負う賠償責任を免れようとする「労働争議約款」⁽¹⁶⁾（General strike clause）を備船契約書その他の海事契約書中に設定する。

最後に、船員の争議行為による第三者の受けた損害について、船員の責任問題を考えねばならない。一般的にいて、被用者たる船員は、直接責任はないといふべきである。船員は船主と、第三者の運送契約その他の契約上の責任については、単なる履行補助者に過ぎないからである。ところが、履行補助者は、使用者の契約上の債務を履行するための補助者であつて、それが一転して争議行為のため履行しないときは、補助者ではないとした判例もあるようである。履行補助者の性質を十分理解しないところから生じた誤りであり、多くいう必要はなからう。

このように一般的にいつて、船員は、船主と第三者との契約上の責任については履行補助者で、直接第三者に対し責任を負ふことなしとすれば、船員に対し指令する労働組合の責任はどうなるかが問題となる。船員の労働組合は、もともと船主の契約上の責任につき履行補助者でも何でもないのであるから、指令を出して船員に争議行為を実行させたとすれば、全く第三者としての行為であり、第三者の行為とみる限り、いわゆる第三者の債権侵害にならないかという問題が生じる。さきにもいつたように、労調法第八条は、労働者又は労働組合は、使用者に対し損害賠償の責

任を負わないとしており、労働組合としては、その構成分子の使用者ととの関係においては、債権侵害として民事上の責任を負わない。しかし、船員の使用者たる船主と傭船契約等を締結している第三者が、船員の争議行為により損害を受けた場合に、労働組合は債権侵害者として責任を負うべきかどうかについては、直接明らかでない。疑問を生じるが、労働組合が、船員に対し争議行為を指令し指導するにしても、それは、使用者たる船主との関係において争議行為を行なうものであって、船主が傭船契約等の相手方に対してなす債務の履行を直接妨害し、第三者の権利の侵害又は損害を与えようとする意図をもってなされるものではない。違法性を欠くこととなり、第三者に対する不法行為責任を生じるだけの余地がない。

(四) 不法行為 船員により争議行為がなされ、それがため純然たる第三者をはじめ、船舶所有者と運送契約その他の契約関係にある第三者が、損害を被った場合、船員は、これらの被害第三者に対し、当然民事上の責任を負うことはないとされる。船員としては、船舶運航停止の争議行為を実行したとしても、相手たる船舶所有者に打撃を与える最も有効的な方法を選択しうる特殊な立場におかれているのであるから、その選択した方法により船舶所有者以外の第三者に損害を与えるようなことがあったとしても、そこには不法行為は成立しない。労働者たる船員は、争議権を含む労働基本権の絶対性によって保護されており、この争議権により追求しようとする利益を享受せしめるため、船舶所有者はもちろん第三者といえども、一定の限度において作為・不作為の義務を負っているものであり、争議行為の当事者でない第三者も、違法でない仕方とする争議行為の妨害はしてはならない義務を負うとともに、争議行為が正当に行われる限り、それがため損害と被ったとしても、法が争議権を認めたことに由来する真にやむをえない損害としてこれを受忍しなければならないからである。しかし、船員にしても船員労働組合にしても、争議権を行使するに

當つては、できうる限り、第三者に損害を被らしめないように配慮すべきことは、権利行使に内在する当然の要請であり、したがって争議行為を利用して特定の第三者のみに重大な損害を与えようとしたような適當でない争議行為については、第三者に対して労働組合の責任を生ずると解しようとする者がある。争議行為が正当であるかどうかということは、船員と船主との関係において判断されるものである。船主と船員との関係で正当でない争議行為であつても、それが、当然に第三者に対しても違法とされるものではない。別に判断されるべきものである。

さらに、船員法以外の他の法令により争議行為が禁止制限されている場合においては、それが人の生命安全の保持として、公衆の日常生活における損害の発生を防止し、その他の權益を擁護する趣のものであるときは、それらの法令の規定は、特に第三者の利益を保護しようとする目的に出でた立法と解すべく、そのような法令の規定に違反して行なつた争議行為により第三者に損害を生ぜしめたときは、それが不法行為としての成立要件を具備する限り、その第三者に対する損害賠償の責任は免れることはできない。

(三) 船員法上の責任 船員法第三〇条は、労働関係調整法第三六条の規定と同様、その違反に対し直接罰則規定を設けていない。しかし、それは違法な争議行為に対する制裁は無用であるという趣旨でないことはいうまでもない。法第三〇条が、船内紀律の章の中におかれ、違法な争議行為によつて、船員法の各条に違反する場合には、それぞれの違反についてそれぞれ罰することになっているのである。

船員が、労働組合の決議指令に反して違法な争議行為を行つた場合には、刑事上、民事上の責任を負うほか、従業員たる地位において就業規則のような企業内規範によつて懲戒される。この懲戒は、組合員すなわち従業員という企業内組合員にあつては、船主のなす懲戒責任の追及は、ややともすると、争議行為に対する報復乃至組合弾圧の

意図を含めての処分という形が伴ない易いために不当労働行為となり問題を惹起する。

(11) 争議行為が、労働組合の統一的指揮の下に行なわれ、たまたま少数の海員の暴行脅迫といった違法行為があったとしても、当然に全体として争議行為が違法となるわけではない。それらの違法行為者は刑事上の免責は免れず、刑法上の処罰問題を生じる。

(12) ロックアウトの意義を労務の受領拒否による給料等の支払義務を免除に求める見解においては、ロックアウトの効果についても、給料等の支払義務を免れることに限定すべきであるとする。

(13) ロックアウトが、違法なときは、船主は、民事上の免責を受けないから、海員は、債務の本旨に従って労務の提供を、またはその準備をしたことを船主に通知し、船主を債権者遅滞に附し、民法第五三六条の規定により給料その他の給与及び損害賠償の請求をなしうる。この場合、損害賠償の範囲は、給料債権が金銭債権であることから法定されており、就労より免れたことによつてえた利益の控除については、一般の原則によればよい。

(14) 船主からみて、船員の争議行為は「不可抗力」ではないといつたが、反対説のあることは無視できない。わが国の労働法学者に可なり多くの肯定論者があり、また一般的にそのように考える向も少なくないようである。しかし、海商法の立場からすれば、通説の如く消極説をとらざるをえず、一般に不可抗力というのは、企業の外部から生じた事故で、債務者の船主が、予見又は防止することのできないものをいい、通常の船員のなす争議行為は、船員の自発的意思に基づいて企業の内部的原因により発生するものであるから、当然に不可抗力とみることは困難である。船員の争議行為を不可抗力とみることができない以上、使用者たる船主は、原則として備船者その他の契約の相手方に対して損害を賠償する義務を免れることはできない。

(15) この至上約款が、備船契約書に挿入なれてあるときは、たとえ条約と加盟していない国の裁判所といえどもこれを適用する義務を生ずるから、普通 The Hague Rules contained in the International convention for the unification of certain rules relating to Bill of Lading, dated Brussels the 25th August 1924 as enacted in the country of shipment shall apply to this Contract. When no such enactment is in force in the country of shipment, the corresponding legislation of the country of destination shall apply, but in respect of shipments to which no such enactments are compulsorily applicable, the terms of the said convention shall apply. と規定してゐる。

(6) General strike clause としても、種々定め方があり一定していない。今最も世界的に使用され代表的となっている Gencon charter (as revised 1922 and 1976) from 中に設けてある第十五条は Neither Charterers nor Owners shall be responsible for the consequences of any strikes or lock-out preventing or delaying the fulfilment of any obligations under this contract と規定し、第二項以下に、つづいてストライキなり、ロックアウトなりが、船積または陸揚に影響を及ぼす場合の具体的処理方法について比較的詳細にわたり規定している。

VIII 結 言

以上、船員と船主の争議行為に関連する諸問題について、概要を述べてみた。到底不十分たるを免れない。これを契機に、労働法上の問題というより、むしろ、市民法上の問題ではあるが、実践上重視されている二つの事項すなわち (イ) 船主にとり、船員の行なう為議行為は、いわゆる不可抗力とみることはできないかどうか (ロ) 船員の争議行為により船主の契約の相手方が被った損害の賠償問題は、そもそもどうあるべきか、についてもっと論述する筈であった。それが、紙数等の関係で割愛せざるをえなかった。ほぼ、研究も纏っているので近い将来発表したいと思つてゐる。

