

# 海技の実践における法的思考の活用

～暗黙知的海技の克服のための一手法～

逸 見 真

(独立行政法人海技教育機構海技大学校准教授)

## 目 次

1. はじめに
2. 海技とは
3. 海技の普遍化-----暗黙知から形式知へ
  - (1) マニュアル化
  - (2) 形式知化の限界
4. わが国の海技に求められる現代的要請
  - (1) 社会的要請への対応
  - (2) 暗黙知の克服のための法的思考の活用
5. 結びに代えて

### 1. はじめに

1987年から88年に実施された緊急雇用対策以降、日本人船員の急激な減少と共にわが国の海運界は海技をも喪失してしまうのではないかとの危機感が高まった<sup>1</sup>。技術の発展、継承が「人」に依存するため、「人」が極端に減少すれば技術も衰退するという考え方の表れであった<sup>2</sup>。

船員の実数のみからすれば、1974年に5万7千名とピークに達したわが国の外航船員数は上記の緊急雇用対策以降も減少の一途を辿り、現在、3千名を切っている<sup>3</sup>。にも拘わらず、わが国の外航海運は日本人船員の減少に比例して衰微するどころか、過去20年以上

---

<sup>1</sup> 山内景樹『日本人船員の大量転職』1992年43頁

<sup>2</sup> 内田傑・岡田啓・江口弘「運輸事業者の人材確保と技術の継承に対する認識と対応」『運輸政策研究』Vol.11, 2008年所収5～6頁。交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会による提言は、海運の持続的発展には一定数の船員の確保が必要であるとの前提に立っている（同部会編『海事分野における人材の確保・育成のための海事政策のあり方について』2007年2頁）。

<sup>3</sup> 海洋政策財団編『海洋白書2010』2010年57頁

に渡って延べ輸送量や稼働船舶数に大きな変化は見られず<sup>4</sup>、桁外れの事故も起きていない。船員数の減少とは裏腹に、海技が劣化しなかった理由には幾つか考えられる。わが国商船隊の大勢が外国人船員との混乗に移行しても暫くは、日本人船員が本船上で職員を支配する等して海技の実践に衰えが見られなかったこともその一つであろう。混乗が進み、いよいよ日本人船員の絶対数が減少して伝統的な海技の維持に支障を来すようになった際には、限られた日本人船員による努力もさることながら、国際的な規制としてのISMコードが海技の普遍化を促し、海技を海上、陸上の双方で共有化せしめたことが考えられる。海上での日本人船員の劣勢が招く海技の危機を、そのコントロールの軸足を徐々に本船上から会社へ移行させることによって克服してきたのである。結果として数の点よりみた日本人船員の必要性は、海技の維持のための絶対的な条件ではなくなったように思われる。しかしその分、船員個々が担うべき海技は単なるテクニカルな技術に留まらない、様々な知識を包括した複合的な技術に変貌し、その実践には豊富な経験と高度な知識を有する複数の船員による協力――海技者によるチームワークが求められるようになってきている。

本稿ではわが国の海技が辿ってきた上記の過程を概観しつつ、企業の負うべき社会的な責任を背景に、わが国の海技者が担う現代的な海技の実践に求められる手法について考察する<sup>5</sup>。

## 2. 海技とは

海技を広くシーマンシップと捉える<sup>6</sup>向きもあるが、一般には船舶の運航や荷役を安全且つ効率的に遂行するための技術であり、より簡易に表現すれば「海の技術者」として身につけるべき技術、及びそれを使いこなす能力や腕前をいう<sup>7</sup>。運航については船橋での船位計算や航海計器の取り扱いを通しての航法の実践、機関室での機関の運転と関連機器の保守整備、荷役では種々の貨物毎に求められる個別の手法の理解と実践である。狭義の海技とは海上交通等、関連法規の理解と遵守を含めた大要、テクニカル<sup>8</sup>な技であり、そ

---

<sup>4</sup> 海運景気が落ち込んだ時期においても、わが国商船隊は2,000隻前後の稼働を維持してきた（海洋政策財団編 前掲57頁）。

<sup>5</sup> 筆者の勤務する海技大学校は海技に関連した詳細な研究報告をも発表している（『海の技術者づくり』2008年、『海の技術者づくりⅡ』2010年）が、本稿は筆者の個人的見解をまとめたものであり、所属先には何ら関係のない内容であることを予め、お断りしておきたい。

<sup>6</sup> シーマンシップには文字通り船舶運用術、海技、あるいは船乗り道との意がある（逆井保治編『英和海事大辞典』1981年）。

<sup>7</sup> 海技大学校編『海の技術者づくり』2006年3頁

<sup>8</sup> これは船員＝海技者のイメージより説明できる。「海技者」について「船員としての知識・経験を有し、それを活かして海事関連業務に従事する者（船員を含む。）をいう。」（交通政策審議会海事分科会ヒューマンインフラ部会編 前掲注（2）2頁）とされる。

のレベルを公的に証明するのが海技免状であるといえよう<sup>9</sup>。

技術は継承されなければ意味を為さない。海技もまた、船舶の運航にせよ荷役にせよ本船が稼働する限り、より大局的に捉えれば船社や船舶管理会社の経営が、それ以上に海運が存続し続ける限り連綿と維持されなければならない技術である。いわゆる海技の伝承とは主に自己完結の求められる船上において船員が地道に当直を繰り返す、乗下船の間で引き継ぎ引き継がれる中で実践されてゆく<sup>10</sup>。併せて伝承された海技は船員としての個を確立させ、更には船員組織の機能的な側面を担ってきた<sup>11</sup>ことも指摘されなければならない。

製造業では技術と技能を使い分け、技術を人により行われる方法・手段等の「型」であり客観的、記述的なものであるとし、技能を人の行う働きや動き等の「技」たる主観的なものとして捉えている例がある<sup>12</sup>。両者の相違は技術が定量化や形式知化により伝承を可能ならしめているのに対して、技能は熟練作業者の固有のノウハウとしての伝承として捉えられている点にある<sup>13</sup>。技術の伝承の形式知化とは、文章や図式・数式による表現を介した伝承が可能、換言すれば伝承内容のマニュアル化を意味する。一方の技能は暗黙知、即ち熟練者が永年の経験を経て習得した形式知化の難しい知識であり<sup>14</sup>、主観的であるが故にマニュアル化し難い、あるいはマニュアル化に適さない知識と表現できる。

<sup>9</sup> しかし海技免状は熟練度の指標ではなく、海技習得の入り口にあるレベルを示す程度のものである。公的ライセンスは不確実性の高い技術の習得の指標とはなり得ない（小池和男『日本企業の人材育成』1997年164～168頁）。

<sup>10</sup> このような海技の伝承を形成するわが国の外航船員には、その特殊性が認識される必要がある。第一に、一般に国際海運の船員が期間雇用の下にある現実からすれば、船社や船舶管理会社に終身雇用されている日本人船員は特異な存在である。第二に、わが国において外国より技術や制度を導入して規格大量生産を行うには個性や独創性はならず、辛抱強い勤勉さと協調性が求められ、共通知識と技能を有する人材の育成が教育の目標となったとする堺屋の指摘（堺屋太一『日本の盛衰』2002年86頁）が正しければ、わが国の船員は規格大量生産教育を経て海技の伝承の有為な対象となったといえるかも知れない。

<sup>11</sup> 野村は「熟達化の十分条件は実践共同体における自らの拠って立つ位置を、つまり熟達のアイデンティティを獲得することである。」と説く（野村幸正「組織に埋め込まれたスキルの伝承可能性について」『関西大学文学論集』58巻1号所収18頁）。組織の一員として認められるためには、組織において求められるスキルに熟達しなければならず、最終的な船員個々の海技の等質化とその効果的な発揮が海運を技術的に支えているとも表現できよう。

<sup>12</sup> 野中帝二他「技術・技能伝承への取組み」『FRIコンサルティング最前線』Vol.1, 2008年140頁

<sup>13</sup> 野中他 前掲140頁

<sup>14</sup> 「暗黙知」を最初に提唱したMichael Polanyiは、「暗黙知」を通常は無意識的なものであり、詳細な表出や他人への伝達が不可能な概念として表わしたが、一般に現在の経営学や工学でいう「暗黙知」は表出及び伝達が可能であるも、表出伝達の容易知から困難知までが漸次的に存在する（大崎正瑠「暗黙知を理解する」東京経済大学『人文自然科学論集』127号所収27頁）点で、形式知と異なる概念であると捉えることができる。

海技の獲得手段は原則、OJT (on the job training)<sup>15</sup>にある。被継承者が必要十分な海技を有していることを前提とすれば、伝承の良し悪しは表向き継承者に握られることとなる<sup>16</sup>。しかし実際の伝承は、海技習得の是非を通じた非熟練船員の仲間としての認知を含め、伝承者たる熟練船員の経験や考え方に大きく依存せざるを得ない。荷役に例を求めれば、原油タンカーの貨物油ポンプの取り扱いにはメーカーや造船所の仕様書、いわゆるマニュアルがあり、水頭力学の基礎理論からポンプの性能曲線に準じた数値的、理論的説明が成されている。原油の揚げ荷役に携わる船員はこれらの仕様書を通して荷役の基礎を学べるが、実際の荷役では原油の比重や温度、揮発性等の油性の他、タンク内の残量や荷揚げ先の高低を考慮しつつ、ポンプタービンの回転数や複数のバルブの開度を微妙に調整しなければならない。要するに実務上、ポンプを利用した原油の揚荷パターンは数知れずマニュアル化が難しいのと同時に、たとえマニュアル化できたとしてもその煩雑さや利用時の利便性を考慮すれば、そもそも全ての揚荷パターンをマニュアル化する必要性が見出し難い。このような荷役のノウハウは頭で覚えるよりも、経験豊富な熟練船員から実務を通して体得するしか手がなく、同時に自らの拠って立つ地位を確立する手段でもあることよりその習得には一層、拍車がかかることとなる。逆に捉えれば熟練船員の経験に則した高度な技術の簡単な記述化・外部化には困難な点が多いのと共に、海技の習得を超えるべきハードルとして見立ててきた船員社会の慣行がそれを許容し、総体的に海技は暗黙知の割合が少ない技術として継承されてきたと表現できる<sup>17</sup>。

### 3. 海技の普遍化-----暗黙知から形式知へ

#### (1) マニュアル化

海技がより強く暗黙知としての色彩を帯びてきた理由は、洋上という隔離的な環境の他、船社経営を支える技術であることから説明できる。単に船舶の運航・荷役を支えるのみならず、船員組織の確立や船舶、船員が所属する船社、船舶管理会社の経営や営業収益に影響を与える技術でもあるが故に、形式知化され得るとしても敢えてマニュアル化され難く、たとえマニュアル化されても社外秘として取り扱われる等、海技はもともと本船外、あるいは社外に対して秘諾的、不透明な技術であった。船舶や会社が異なっても同じ貨物の荷役ならばその手法にも大差はないに違いないが、荷役のノウハウは船社に所属す

<sup>15</sup> この対極にあるのがOff-JT（陸上における教育・訓練）である。日本人船員の減少によりOJTの機会減少を余儀なくされた現在の海技教育ではOff-JTの活用の重要性も見逃せない（海技大学校編『海の技術者づくりⅡ』2010年1頁）が、本稿では取り上げない。

<sup>16</sup> 同様の主張として海技大学校編 前掲107頁

<sup>17</sup> （財）海上労働科学研究所編『外航海運における外国人船員の職業的能力とマネジメントに関する総合的調査研究（最終報告）』2004年51頁。また本報告は船員に限らず、日本の職人芸的な技術にある暗黙知はマニュアル化できず、伝わり難い点を指摘している（前掲5頁）。海技が暗黙知として継承されてきた点について海技大学校編 前掲注（15）2頁。

る船員が代々受け継いでいく財産であるかのように扱われてきた<sup>18</sup>。それがために伝承者の主観性が排除されず、一部には独善的な理解を包含した海技も少なくなかったであろう<sup>19</sup>が、安全且つ効率的な本船運航と荷役の実績が暗黙知としての海技を支えてきたのである。

そのような考え方はISMコードの登場によって改められる<sup>20</sup>。

ISMコードの実践は国際海運に従事する船舶、及びSOLAS条約の締約国を旗国とする船舶所有者----船舶の安全を管理する会社<sup>21</sup>が条約の内容を基礎として自らの経営方針を基に具体的、自主的に制定する規定に拠る。自主規定に求められる重要な点は本船及び会社の管理に透明性が確保されるところにある。会社は安全管理システムの構築のための具体的な手順を策定し、本船及び会社において当該手順が文書化され手順の実施が具体的な記録として残される必要がある<sup>22</sup>。

手順書たる安全管理マニュアルには海技事項も含まなければならない。暗黙知の度合いが強いと認識されてきた海技に対し条約という国際法上、形式知化が求められたのである。これにより何れの船社または船舶管理会社も、自己の雇用船員が実践・維持する海技を半ば公的にマニュアル化しなければならなくなった。透明性の要請は、マニュアルを含めた安全管理システム全体の内容の適合性について、旗国より認定を受けた船級という第三者の認証を受けることにより実践される。

コードにより求められたマニュアル化は海技の形式知化の可能性を高め、暗黙知という不文領域の縮小を促した。その結果として顕われたのが海技の普遍化である。第三者による認証は即ち会社毎に培われてきた海技が他社の海技との比較指導を受け、それまで包含されてきた主観性、独自性による相違を捨象して一般化、共通化する傾向を生ぜしめた。一般化、共通化は簡易化の別言でもある。マニュアル自体、一定の基礎的経験や知識を有する者には一様に理解され得る程度のインストラクションであるべきことより、ISMコードの導入による海技の普遍化は当然の帰結であったといえる。

海技の伝承には言語媒体も必要である。国際海運に従事する船舶ではあっても、仕事と

<sup>18</sup> 小池は同種の技術においても、企業に特有の技能要素が存在すると主張する(小池 前掲注(9)167頁)。

<sup>19</sup> 人間は同じ仕事に慣れれば自分なりの方法が生まれ、手順や方法を含めて更に改良が行われることがある(大崎 前掲注(14)33頁)。大崎はこれを実践に合った「暗黙知」としての「勘」と呼ぶ。

<sup>20</sup> IMOは1993年の決議において本規則を正式に採用(IMO Resolution A.741(18), International Management Code for the Safe Operation of Ships and for Pollution Prevention)、1994年、SOLAS条約の附属書IX章としてISMコードの強制化を図り、2002年7月より残る全ての船舶に導入された。

<sup>21</sup> Code 1.1.2「会社とは(中略)船舶所有者から船舶の運航の責任を引き受け、且つその引き受けに際して、この国際安全管理コードによって課せられる全ての義務と責任を引き継ぐことに同意した者をいう。」(国土交通省海事局検査測度課監修『ISMコードの解説と検査の実際』2008年287頁)

<sup>22</sup> G.D.Pamborides, International Shipping Law, 1999, p.162. ISMコードの概念は英国の国内法に由来する。コードの求める透明性とは海難事故発生時、刑事、民事責任を求める裁判所の証拠認定をより簡易にし、最終的な責任の所在を明確化すると要請に基づいている(拙稿「ISMコードの利用による船員処罰の回避(上)」『海技大学校研究報告』53号所収15~20頁)。

生活の一つところとする日本人全乗時代の本船上の言語は日本語であり、わが国の海技の伝承もまた日本語を介して行われるとの前提に成立してきた<sup>23</sup>。

このような船上の世界が一変するのが緊急雇用対策後の外国人船員との混乗化であった。混乗する外国人を日本人と同様、必然的に海技の伝承の対象としなければならなくなったのである。言語はそれ自体が暗黙知の一つの領域をなし、言語の相違が技能の伝承にとって障害となるとの指摘がある<sup>24</sup>。伝承者である日本人船員が共通言語たる英語に堪能であれば問題はなかったが、母国と同様の船内環境に慣れ親しんできたわが国の船員<sup>25</sup>は、今日に至るまで外国人とのコミュニケーションに腐心して来ざるを得なかった。

海技の英語化に一定の秩序をもたらしたのもまたISMコードであった。言語の共通化はコードの求める透明性の核心の一つであり、混乗船では全ての多国籍船員に理解可能な言語の利用が求められる。結果として安全管理マニュアルの文書化は国際海運の共通語たる英語でも著さなければならなくなった。混乗船の就航後、外国人乗組員のためにわが国の海技の内の相当な部分が英語を言語として形式知化されたに違いないが、ISMコードはこれを強制化したのみならず、公的な認証機関の指導の下に英語という局面よりわが国の海技を形式知化し普遍化したのである。

## (2) 形式知化の限界

ISMコードが国際航海に従事する全ての船舶とその船舶所有者、管理者に強制化され10年近くが経過した。導入以来、認証機関による不断の監査の指摘、新規の技術や規制に基いた度重なる改定を経て、各船社や船舶管理会社の海技の多くが見栄え上、ほぼ完璧なマニュアルとして形式知化されている。この安全管理マニュアルは形式的に本船、船社や管理会社が直面する多くの事象を網羅しているといっても過言ではなからう。

しかしマニュアル自身の有する問題点も指摘されなければならない。第一にマニュアルはその効果の反面、形式的で硬直化する傾向を帯び、利用者の熟練の度合が増す度に直面する複雑な状況には対応できない<sup>26</sup>。第二に文字や文章は原則、その意味する以上のことを伝えることができない。マニュアルに記載された内容以上の理解は読み手の経験に基づいた思考や類推に依拠するのであり、マニュアルそのものの効果ではない。勿論、マニュアル上の文章や用語が抽象的な内容に終始しているのであれば如何様にも類推判断が可能

---

<sup>23</sup> 言語が属地的な性格を有するのであれば、日本人全乗の日本籍船の言語は日本語であるべきであった。例えば英国は自国籍船の船員に十分な英語の知識を求めている（art.51, Merchant Shipping Act 1995）。

<sup>24</sup> 暗黙知の中の「表出伝達困難知」といわれる性質のものである（大崎 前掲注（14）27頁）。

<sup>25</sup> 普通の日本人が英語を利用して自分の気持ちや日本人特有の感情を表現したり、日本固有の風俗習慣や、英語国には見られないまわりの事物現象を英語で表現したり考え工夫したりする必要に迫られることがめったにない環境が、日本人が本格的な国際交流で不可欠となる喧嘩や口論、相手の批判や不愉快の表明について英語で表現しにくい現実をもたらしている、との指摘がある（鈴木孝夫『日本人はなぜ英語ができないか』2009年56頁）。

<sup>26</sup> 熟練度の向上により直感性が要求され、マニュアルでは得られ難い柔軟な状況判断が求められるようになるからである（大崎 前掲注（14）31頁）。

となろうが、そのようなマニュアルは本来の機能を発揮できないに違いない。

海技が外国人船員との混乗の中で必要に応じ形式知化され、あるいはISMコードによってそのマニュアル化が果たされたとしても、全ての海技を形式知化するのには困難である。換言すれば海技は全てを普遍化、簡易化できない技術であるとも表現できる。残されたマニュアル化できない暗黙知とは、高度且つ主観的な技能であるため錯誤や過信が排除され難く、それらが見過ごされれば事故を惹起する可能性を秘めた領域でもある<sup>27</sup>。同様にこの領域は外国人船員に対しても明確化し難い。マニュアルの内容に満足し安心感を覚える程、残された暗黙知を軽視しその重要性を見落とす可能性は高まるといえよう。このような暗黙知にこそ海技の最も重要な部分が秘められているのであれば、それを如何に確知しコントロールするかが大きな課題として顕われてくる<sup>28</sup>。

#### 4. わが国の海技に求められる現代的要請

##### (1) 社会的要請への対応

今世紀に入り、企業に対し社会的な責任（Corporate Social Responsibility, CSR）の遂行が声高に求められるようになってきている。企業が長期的な収益を得つつ安定した経営を維持するためには、従業員の協力はもとより顧客、消費者や地域社会による支持・理解が必要となる。そのためには利潤の追求のみならず、社会的な公正性、環境、人権への配慮、説明責任、情報開示等の実行という使命をも全うしなければならない<sup>29</sup>。社会的な責任の遂行は単なる法令の遵守に留まらず、企業が法令の背後にある社会的要請に対応することが必要となろう<sup>30</sup>。これをコンプライアンスと呼ぶならば、海技もまたコンプライアンスが強く求められる局面にある。

既に多くの日本人船員は、海上経験で培った海技を陸の業務で生かす海技者としての職務に就いている<sup>31</sup>。海技が直に求められる船舶管理から、顧客の扱いや獲得した貨物に船舶を傭船しその運航採算を管理する営業、市況を睨んで船舶の調達や売船を図る企画の他、人事や総務、海外支店にまで配属され、その技が多角的に求められるようになってい

<sup>27</sup> 同様の趣旨として海技大学校編 前掲注（15）19頁。ここには海技に起因した事故防止もまた海技に含まれるとして再定義したい。

<sup>28</sup> ISMコードの示唆する最も重要な点はここにあると思われる。即ちコードは形式知化、マニュアル化できない暗黙知を整理、鮮明化させるための手段に過ぎず、残された暗黙知にこそ最も注意が払われるべきとする点である。

<sup>29</sup> 細見佳子「社会保険と企業の社会的責任」『九大法学』95号所収368(229)頁

<sup>30</sup> 郷原は法令遵守を意味するコンプライアンスの動詞形「comply」の「充足する」、「調和する」の語意より「何らかの外部の要請に応ずる」と理解し、コンプライアンスを「法令」の単純な遵守ではなく、法令の背後にある何らかの社会的要請に応ずることと捉えている（郷原信郎『企業法とコンプライアンス』2008年17～20頁）。

<sup>31</sup> その現状を示すものとして海洋政策財団編『海洋白書2010』63頁

る<sup>32</sup>。船社業務における海技者の多方面での活用は今に始まった話ではないが、特に緊急雇用対策以来、本船運航の一部を外国人船員へ委ねることが可能となるに連れ、海技者の汎用性が大きく拡大してきたのは事実であろう<sup>33</sup>。船社のこのような対応は、海技者が海技一辺倒のスペシャリストを脱するためのjobローテーションの実践でもある<sup>34</sup>。

船上に限定されてきた海技の実践はその汎用性が高まるに連れ、様々な付帯知識で支えられるようになってきている。船舶管理であれば関係する国際条約の理解、営業であれば運送・傭船契約の内容、企画であれば資金調達のためのファイナンスの知識、人事であれば船員の労務管理や社会保障に関する知識等である<sup>35</sup>。このような海技は、行使すればどのような結果や影響を生むかについて付帯知識により事前の推量を要する技術となっている。表現を換えれば海技の多くは最早、単純に技術的な判断のみで実践できる、純粋にテクニカルな技術ではなくなっているのである。高度に多様化、複雑化した海技には必要な知識や経験を生かし、マニュアルにない暗黙知の範疇にある海技については格別、その実践の是非を冷静に判断する思考が求められることとなる。

## (2) 暗黙知の克服のための法的思考の活用

法令の背後にある社会的要請の求める海技者の役割について考えなければならない。別言すれば海技者が船社、船舶管理会社の中で何に責任を負うかであり、勝れて荷役を含む船舶の安全運航並びに海洋環境の保護に帰結する。

本船の安全運航と海洋環境の保護の責任を効率的に果たすには、その規制手段たる個別の法令に頼れば良い。また必要とされる法令の学習からは業務への即効性も期待できる。

---

<sup>32</sup> このような技術の熟成には長期的な雇用と適切な報酬制度が条件となり（小池 前掲注（9）145～164頁）、わが国の労務慣習たる終身雇用が海技の形成に大きく寄与していると思われる（技術の練成における終身雇用制の効用について荒井一博『終身雇用と日本文化』1997年34～91頁）。この主張は、わが国の海技は船社や船舶管理会社によって育成され、海技者はただこれら企業のための存在であるとの結論をも招来する。篠原のいう、わが国における海事クラスターの構築にとり、現在の海技者の雇用システムが大きな障害となっているとの主張は至当であろう（海洋政策研究財団編『海事クラスターに相応しい海事専門教育に関する調査報告書』2006年103～115頁（篠原正人執筆第8章））。

<sup>33</sup> 緊急雇用対策以降、船員が船社の技術者たるべき重要性を説いたものに、萬治隆生「今後の日本海運における日本人船員の役割」『海運』812号所収10～13頁。

<sup>34</sup> 海技者がこのような機会を得つつジェネラリスト化するとしても、「本当のジェネラリストは（中略）何れかの分野でスペシャリストである人間が異質なものと交わりを通じて、徐々にその間口を広げてゆく時に優れたジェネラリストが誕生する（加藤秀俊『人生にとって組織とはなにか』1998年171頁）。」

<sup>35</sup> 海技が既にプライマリー・セクター、複雑・非定型・自由裁量的な仕事が相対的に多く、労働者間、労働者と管理者間の協力が重要な部門（荒井 前掲注（32）38～39頁）に属する技術となっていることを示している。



しかし法令の背後にある社会的要請への対応にはその要請の理解が不可欠であり<sup>36</sup>、特定の法令ではなく法令一般に通底する法規範、法がその本質より求めるところの理解が必要となる<sup>37</sup>。この理解の目的とは殊に海技の中でも形式知化が困難な暗黙知領域のコントロールにある。一見、海技の暗黙知と法の理解とはリンクしないようにも思われるが、事案毎に対応するしか手のない不定領域にある主観的な暗黙知の客観的な把握とその妥当な対応には、人としての理性を重んずる法の理念の学習が効果を生むと期待できる<sup>38</sup>。

第一に、法の基本原則を通覧して法による規範的な思考を学ぶべきである。「こうあるべき」であるとの考え方の学習である。規範とは社会秩序を維持するために是非・善悪を判断-----何が不正であるかを知る基準でもある。海技の行使が技術的に正しくはあっても実施の妥当性に判断としない思いを抱き、海技の実践と人としての行いを会社の利潤追求や個人的打算から離れて比較考量すべき時に役立つ思考である。

規範的な判断の一つは常識に適うことである。常識に適うか否かの判断にはその者の人生経験が大きく左右するが、船上で海技の伝承を通じて船員として自立し、海技を基礎として多くの人と接しつつ多方面の業務に就く海技者は法の良き理解者となり得る可能性がある<sup>39</sup>。法は正義の明示的な表現ともいえようが、たとえ確たる法令にも一旦は距離を置き、直面した問題の解決を規範的な視点から捉えてみる必要がある。人間としての営みが法を支えるという理念を理解し、海技の実践に役立てることが望まれる。

第二に、同様の方法により一般予防としての法の効果を理解すべきである。規範は常に破られる対象となり得る故、法は予めその違反に対して制裁を科す旨、知らしめている。人はこの予告を踏まえ、自らを心理的に制御して法に触れないように行動する。

マニュアルとは一般に「作為」、即ち積極的な行為の指示、許可の集成であるが、海技の錯誤や過信が事故に繋がる可能性を有するならば、海技には「不作為」-----「してはならない」との指示が組み込まなければならない。形式知化が困難な暗黙知とは広く熟

<sup>36</sup> 法令の背後にある社会的要請の理解とは、法令の字面のみならず規定の背景をなす社会的事情、他の規定、他の法令との関係、制定趣旨、目的をも検討に加えた解釈（林修三『法令解釈の常識』2006年102頁）を意味するものと思われる。

<sup>37</sup> 企業の社会的責任とは、法令や社会的規範のような他律的規範を自社のコーポレート・ガバナンスに組み込み、会社の企業文化の中に溶け込ませる自律的規範の創設と実践、即ち広い意味での「法化」の試みである（神作裕之「ソフトローの「企業の社会的責任（CSR）」論への拡張」神田秀樹編『市場取引とソフトロー』2009年215頁）との論よりすれば、社会的要請の理解には法規範の理解が不可欠となろう。

<sup>38</sup> 海技とは異なる向学とその基本理念の吸収が、海技の実践に寄与するとの考え方である。同様に法学においても他学の思考方法に精通する重要性が説かれている（ドイツの法学者シュビンゲの言葉からの引用（三ヶ月章『法学入門』1997年136～137頁））。不確実性の高い高度な技術の習得のためには幅広いキャリアが必要との主張について、小池 前掲注（9）155頁。

<sup>39</sup> 人が人間社会の中に投げ出されて成長し、実世間の現実の起伏を眺める経験が蓄積され、これを通じ人間性というもの洞察する視線が研ぎ澄まされるのに応じて磨き出される面が法の理解に重要な役割を担う（三ヶ月はこのような法の局面より法を大人の技術と呼ぶ（三ヶ月 前掲注（38）12頁））との言は、法の理解には常識的な思考が不可欠である旨を示している。

練者の技能や意識を修正し、また熟練者相互の無意識的な空隙を補完しなければならない領域である<sup>40</sup>。このような領域において事故を防止するための直接の指示としての「不作為」の指示はとりわけ重要であり、ここに制裁の予告効果が利用されることとなる。

規範と制裁は相互に作用し合う。規範に背かざるを得ないと認識される場合、制裁の予告が規範の遵守を促し、制裁を覚悟しなければならない時、規範の深慮が制裁を回避する可能性を生む。制裁の予告は安易な期待や妥協を戒め、現実在即した規範的な判断を求めることとなる。

そして第三に、上記の規範と制裁の予告とが個別の法令にどのように組み込まれているかについて、良く理解しなければならない。

われわれは法令の遵守の躊躇に少なからず遭遇する。またわれわれは他人や外部の不正には敏感である一方、自らの不正には無頓着となり得る<sup>41</sup>。正義の実行が求められるのは明らかではあっても、例えば海技の実践に所属部署や会社の意向、傭船者や荷主の利害的な要請が加わる場合、単純な技術の行使にも二の足を踏まざるを得なくなるかも知れない。そのような状況の下で、敢えて正しい実行に踏み切る意思を養うのも法を学ぶ所以である。法令を上辺のみではなく何故、この規定が置かれたのか、その目的は何か、関連した判例の動向はと、法の深度的な学習による成果が期待される<sup>42</sup>。これは規範的な理論では見通し難い技巧的な法令をもその対象とする。国際法や海商法において船舶を人間であるかのように擬制する法理論はその一例であるが、技巧的な法の背景の多くにも社会現象に応じた何らかの常識的な判断が見られるものである。

加えてこの段に求められる法的思考は上記の第二の規範と制裁との相互作用を更に発展させたものであることに留意を要する。一つの法律を例に取れば、国際条約を継承した海洋汚染防止法の規定する油の排出の禁止<sup>43</sup>は汚染の科学的な根拠を問う以前に、海技者としての常識的な対応の明文化と判断することも可能であろう。また本法は不正な油の排出に制裁としての罰金を科している<sup>44</sup>が、当事者の故意、過失や引き続く油の排出の防止、排出油の除去への対応の仕方によって、その量刑に大きな差を生む可能性がある。本法は単純に不正な油の排出を罰則を以って禁ずる法令ではなく、環境保護という極めて現代的な人間的価値観に基づいた法の具現であることを知るべきである。

このような考え方による法令の理解は、それらの条文や用語のみの形式的な理解に終始

---

<sup>40</sup> BRM (Bridge Resource Management) もこの手段の一つであろう (海技大学校編 前掲注 (7) 13 頁参照)。

<sup>41</sup> 笹倉秀夫『法哲学講義』2002年111頁

<sup>42</sup> 但し法の意味の確定は単純なものではない。法規の言葉が具体化されていればその意味の確定は容易であろうが、抽象的であればある程、確定には困難を伴う。解釈する者は自らの実践的立場からこれを評価して望ましいと思われる意味付けを、人間としての価値判断に基づいて行わなければならない (渡辺洋三『法というものの考え方』2005年199, 215~216頁)。

<sup>43</sup> 「海洋汚染等及び海上災害の防止に関する法律」4条1項

<sup>44</sup> 前掲55条1項

するものではない<sup>45</sup>。実定された法の示す外観からは字面通りの遵守の要請が汲み取られるが、決してそれに盲従する必要はないのである。実定法を根拠としつつ自らが置かれた立場を規範的に捉え、付随した制裁の意図するところを把握して人として、海技者として最善の方法を選択することが、倫理的とも表現できる法的思考を学ぶ目的である。

そして体得された法的思考は個別の事案に論理的に適用されなければならない<sup>46</sup>。急激な荒天悪化の最中、港外退避を試みた本船が座礁した事案<sup>47</sup>について検討してみよう。

座礁した本船の船長が時宜を得た気象情報の的確な入手を欠いた事実より、本事案に対する海難審判の裁決は、船舶所有者が本船の気象情報の収集及びその伝達方法を安全管理マニュアルに定めていなかった点を主因の一つとした。しかし本件には、本船は事故以前の数日間、天候悪化による最悪の事態を恐れて数度の港外退避を繰り返し、その結果として荷役が大幅に遅延、定期傭船者も船長も本船の動静に焦燥感を抱いていたであろうこと、予定されていた配乗とはいえ事故直前の船長の交代や、座礁の寸前、船長が最後の頼みとしていたタグボートによる救援が、これも天候の急変によって不可となった事実等、複数の要因を挙げることができる。何れの要因への対処も具体的なマニュアル化が難しい上、それぞれに熟達した海技を基礎とした高度な判断が要求される、暗黙知の領域に属する事例である<sup>48</sup>。

このような事案では経験豊富な海技者がチームを組み、第一に気象・海象環境が急変した場合、本船はどのような影響を受けるかについて段階的に予測し、必要な海技の迅速且つ適確な実践を図らなければならない。第二に規範的な思考により、海技事項の実践にあたり最善と判断される措置を探る。新旧船長の非常時への対応能力を勘案しつつ予定されていた船長交代の実施は妥当か、荷主や代理店、港湾当局からの錯綜した情報の中で最良と判断される情報は何か、関連する法令を念頭に置きつつ人命、本船、貨物、港湾の安全のために会社や船長が何をすべきかについて明確に判断しなければならない。第三に予測される結果の招来する損害-----傭船契約上の船舶所有者、傭船者の義務、港内の岸壁や他船に損害を与えた場合の不法行為による賠償責任、保険等の民事事項への事前の対応に加え本船の海難が社会的な非難を受けるに相当と看做された場合、刑事罰等、公的制裁を受ける可能性も考慮されなければならない。そしてこれらの法的な責任の熟慮は、たとえ制裁を覚悟しても規範に背かない海技の迅速、適確な遂行に繋がらなければ意味を為さない。

最悪な環境の下、何れの懸案事項の検討と判断にも時間的な余裕はない。普段より醸成された高度な海技と法的思考を駆使した臨機応変な対応が求められる事例である。そして

---

<sup>45</sup> 法令を規定通り解釈する技術に徹すれば、如何に法に抵触しないかのみを追及し、強いては脱法も考慮するようになり得るとの指摘がある（末川博編『法学入門』2002年10頁）。

<sup>46</sup> 法の理解は理論的な思考能力を養うことでもある。中でも法律の解釈とは起こり得る様々な事態を念頭に置きつつ行う、条文や判例の論理的な意味についての探求である（渡辺洋三『法を学ぶ』1991年11頁）。

<sup>47</sup> 「貨物船エリダエース遭難事件」（平成19年横審第21号）

<sup>48</sup> 緊急時の対応は何れも同様の傾向を持つと思われる。例えば欧州で発生したErika号事件もその一つである（Z. Oya Özçayir, Port State Control, 2<sup>nd</sup> edition, 2004, pp.287~303）。

懸案事項の何れもが、企業に求められる社会的な要請の実践に集約される点を見逃してはならない。

## 5. 結びに代えて

数年前より、一部の外航船社は船員候補として商船教育機関以外の出身者を採用し始めた<sup>49</sup>。彼らがこれまでの商船教育機関出身者と決定的に異なる点は、船社に入社する以前に全く商船教育を受けていないところにある。それらの専攻は経済や文学、工学、理学の類であり、勿論、乗船実習も経ていない。彼らの出自のみを見れば、これまでの船員に認められる同質性がないのである<sup>50</sup>。海技者が熟達した海技を生かす手段の一つとしての法の学習と同様、海技以外の学問を既に学んでいる点は、これより習得する海技を客観的に捉える素養に恵まれているといえるかも知れない。海技者の出自の変化が今後、海技の実践にどのような影響を与えるかについては予断を許さないだろう。

海技の客観的な見方を得る手法が海技を離れたところに存在するのならば、日本人の持つ特質にも言及できる可能性がある。われわれが伝統的に持つ美しいものを見て素直に美しいと思う心が、向学には必要であるとの考え方<sup>51</sup>もその一つである。海技者に必要な美しいと思う心とは、海や洋上の空、そしてその中を進む船に抱く思いであろう。これ自身、決して海技とはいえないものの、海を舞台に生かす技には一重に不可欠な心であるように思われる<sup>52</sup>。

---

<sup>49</sup> 船社に採用された商船教育機関外出身者を対象としたコースが海技大学校に設けられている（海技士教育科海技専攻課程海上技術コース（専攻））。

<sup>50</sup> わが国の外航船員の多くは商船系教育機関を卒業した練達である。商船系教育の内容は社会情勢や技術革新等に応じて変化してきたものの、大きく変わることなく継承されてきた。

<sup>51</sup> 藤原は「美的情緒」、自然への畏怖心や跪く心、懐かしさ、自然への繊細で審美的な感受性を挙げ、学問への志においてもこのような感受性が大事であると説き、本来の日本人はこの感受性に恵まれてきたとする（藤原正彦『国家の品格』2006年134～148頁）。西尾は日本人の審美観、美意識を日本人の道徳と置き、日本人のよさを「人間の自然らしさ、まごころ、率直さ、ありのまま、常識」等、原理化、概念化できない、また外へ向かって説明できないものとする（西尾幹二『個人主義とは何か』2007年247～253頁）。

<sup>52</sup> 明確な論理は欠くも筆者は自らの経験を顧みて、このような感受性がなければ海技者としての大成はないように思う。偏差値や英語力は海技者の将来性を評価するポイントとなろうが、それらが如何に優れても、海技者の素養として海や船に抱く憧れに勝るものはないように感じられる。