

海上衝突事件研究（海難審判・裁決取消請求事件）
第34回 貨物船ダイオー
ディスカバリー貨物船オーロラ サファイア衝突事件

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-04-19 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 松本, 宏之, MATSUMOTO, Hiroyuki メールアドレス: 所属:
URL	https://doi.org/10.15053/0000000130

【事件研究】

海上衝突事件研究(海難審判・裁決取消請求事件)第34回
貨物船ダイオー ディスカバリー貨物船オーロラ サファイア
衝突事件

松本 宏之

○ 横審平成22年3月24日（平成21年横審第30号）

（以後、「第一審」という。）

○ 東京高判平成23年8月25日（平成22年（行ケ）第5号）

（以後、「裁決取消訴訟」という。）

※最決平成25年3月8日（平成23年（行ツ）第387号、平成23年（行ヒ）第429号）¹⁾

【受審人】²⁾

A 職名：ダイオー ディスカバリー水先人

伊良湖三河湾水先区1級水先人

B 職名：オーロラ サファイア水先人

伊良湖三河湾水先区1級水先人

【損害】

ダイオー ディスカバリー・・・左舷船首部に破口等

オーロラ サファイア・・・船側外板上部に破口、船橋楼左舷側構造物
等に曲損

【原因】

ダイオー ディスカバリー・・・動静監視不十分、船員の常務（新たな
危険）不遵守（主因）

オーロラ サファイア・・・動静監視不十分、警告信号不履行、船員の
常務（衝突回避措置）不遵守（一因）

【主文】

＜第一審＞

受審人Aの伊良湖三河湾水先区1級水先人の業務を1箇月停止する。

受審人Bを戒告する。

＜裁決取消訴訟＞

- 1 原告の請求を棄却する。
- 2 訴訟費用は原告の負担とする。

※原告：受審人A

請求内容：横浜地方海難審判所が、平成21年横審第30号貨物船ダイ
オー ディスカバリー、貨物船オーロラ サファイア衝突事件につ
き、平成22年3月24日、原告に対し言い渡した懲戒裁決を取り
消す。

※刑事判断

受審人A：罰金20万円、名古屋地方裁判所（平成22年4月22日）

受審人B：起訴猶予、名古屋地方検察庁半田支部（平成22年5月31日）

※水先人会の処分（平成21年3月27日）

受審人A：全乗船業務の停止1か月、特定乗船業務（衣浦港への入航業
務）の停止2か月

受審人B：全乗船業務の停止1か月、特定乗船業務（衣浦港からの出航
業務）の停止3か月

【事実概要】

（事件発生の年月日時刻及び場所）

平成21年3月13日19時21分半わずか過ぎ

伊勢湾南部

(船舶の要目)

船種船名 貨物船ダイオー ディスカバリー

総トン数 40,245トン

全長 199.91メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 8,252キロワット

船種船名 貨物船オーロラ サファイア

総トン数 28,074トン

全長 189.96メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 7,591キロワット

(事実の経過)

ダイオー ディスカバリー（以下「ダ号」という。）は、木材チップ積載用の貨物倉6区画を有し、上甲板の船体中心線上に甲板上高さ約9.5メートル幅約10メートルないし13メートルのホッパー4基及び甲板上高さ約17メートルの荷役用クレーン3基を装備した船尾船橋型鋼製貨物船で、フィリピン共和国国籍船長グレゴリオゼットディビナグラシアジュニアほか同国籍人21人が乗り組み、木材チップ39,954トンを積載し、船首9.72メートル船尾10.41メートルの喫水をもって、平成21年2月27日01時06分（現地時間）オーストラリア連邦バンバリー港を発し、愛知県衣浦港に向かった。

越えて3月13日ダ号は、荒天により伊勢三河湾水先区水先人の乗船地点が伊勢湾内となっていたため、19時10分伊良湖岬灯台から281.5度（真方位、以下同じ。）1.8海里的地点（船位は船橋の位置を示す、以下同じ。）で、A受審人及び同人の補佐を務める同区水先人Dを乗り込ませた。

A受審人は、C船長から操船の引継を受けた後、船橋の中央部ではホッパー等が邪魔になって、前方の視界が遮られる部分があるため、師崎水道

に向けての右転に備え、右舷前後方向の状況確認ができるよう、右舷ウィングに出て嚮導（きょうどう）することとし、同船長等が在橋する中、19時14分半わずか前伊良湖岬灯台から291度2.3海里の地点で、針路を330度に定め、機関を全速力前進にかけ、10.1ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、操舵手を手動操舵にあたらせ、航行中の動力船が掲げる灯火を表示して進行した。

A受審人は、19時15分伊良湖岬灯台から292.5度2.4海里の地点で、右舷船首26度2.2海里のところに大型船が表示するマスト灯及び紅色舷灯を初認し、事前に入手していた船舶動静情報リスト等により、同灯火がオーロラ サファイア（以下「オ号」という。）のものであり、同船は水先人に嚮導されて伊勢湾沖ノ瀬灯浮標の東方1海里付近の地点に向けて航行しているものと判断した。

A受審人は、19時15分半伊良湖岬灯台から294度2.5海里の地点に達したとき、オ号が右舷船首27度2.1海里のところに存在し、両船がそのままの針路、速力で進行すれば、約3分後にダ号がオ号の正船首方約1.2海里の地点で、同船の前路を左方から右方へ横切り、同船と進路が交差するも無難に替わる態勢で接近する状況であったが、師崎水道に向けて右転しても同船とは左舷を対して航過するだろうと思い、同水道に向けて右転すると新たな衝突の危険が生ずるかどうか判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うことなく、徐々に右転を開始したことから、同船に対して新たな衝突の危険のある関係を生じさせたが、このことに気付かなかった。

こうして、A受審人は、右転しながら愛知県三河港からの出湾船Eの水先人とトランシーバーで交信していたところ、オ号の表示する灯火がホッパー等で見えなくなったが、依然、同船とは左舷を対して航過するだろうと思い、同船に対する動静監視を十分に行うことなく続航した。

一方、D水先人は、乗船後、自動衝突予防援助装置付きレーダーにより付近船舶の捕捉操作を行った後、船橋前面右舷側に設置されたVHFにより三河湾ボートラジオとの間で入港予定時刻の連絡や水先船との間で水先業務終了後に乗船するボートの手配等の交信を行っていて、オ号に気付い

ていなかった。

A受審人は、E船との交信を終え、19時20分伊良湖岬灯台から305度3.0海里の地点で、針路が000度に整定したので、船橋中央部に戻って間もなく、左舷ウイングにいたC船長からオ号の舷灯が緑色になったと知らされたので、同ウイングに出て船首方にオ号の灯火を認めたとき、衝突の危険を感じ、船橋中央部に戻り、19時20分半同灯台から306度3.1海里の地点で右舵一杯を令したが及ばず、19時21分半わずか過ぎ同灯台から310度3.2海里の地点において、ダ号は、9.5ノットの速力で、012度に向首したとき、その左舷船首部がオ号の左舷中央よりやや船首方の船側外板に前方から13度の角度で衝突した（参考図参照）。

当時、天候は雨で風力7の南東風が吹き、視程は約5海里であった。

また、オ号は、貨物倉5区画を有し、上甲板の船体中心線上に甲板上高さ約18メートルの荷役用クレーン4基を装備した船尾船橋型鋼製貨物船で、フィリピン共和国国籍船長Fほか同国籍人21人が乗り組み、その他2人が乗船し、B受審人嚮導のもと、空倉のまま、船首7.46メートル船尾8.24メートルの喫水をもって、同月13日17時58分衣浦港を発し、カナダバンクーバー港に向かった。

B受審人は、F船長等が在橋する中、師崎水道を航過後、19時00分わずか過ぎ伊良湖岬灯台から341度5.7海里の地点で、レーダーにより左舷船首方の伊良湖水道付近にダ号ほか2隻の入湾船を初めて探知し、19時06分半わずか過ぎ同灯台から334度4.9海里の地点に達したとき、針路を190度に定め、機関を全速力前進よりやや減じた回転数とし、9.3ノットの速力で、操舵手を手動操舵にあたらせ、荒天時の水先業務終了地点としていた伊勢湾沖ノ瀬灯浮標南方に向け、航行中の動力船が掲げる灯火を表示して進行了た。

B受審人は、前記の入湾船のうち伊良湖水道航路を出航した後も北西方に進行している2隻の航行船の船尾方を航過するつもりで、19時11分わずか過ぎ伊良湖岬灯台から328.5度4.4海里の地点で、左舵を令し、19時12分少し前同灯台から328度4.3海里の地点で、針路を185度に転じ、前記2隻の航行船の動向を目視とレーダーにより監視しながら続航した。

19時15分B受審人は、伊良湖岬灯台から323度3.92海里の地点で、左舷船首9度2.2海里のところの大型船のマスト灯及び緑色舷灯を認めたものの、事前に船舶動静情報リスト等を確認していなかったため、同灯火が衣浦港に向かうダ号のものと思わず、そのままオ号の前路を左方から右方へ横切り無難に名古屋港方面に向けて航過する船舶のものと思い進行した。19時15分半B受審人は、伊良湖岬灯台から322度3.86海里の地点に達したとき、ダ号が左舷船首8度2.1海里のところで右転を開始し、その後オ号に対して新たな衝突の危険のある関係を生じさせる状況となったが、ダ号に対する動静監視を十分に行わなかったため、このことに気付かず、警告信号を行わないまま、早期に右転するなど衝突を避けるための措置をとることなく進行した。

B受審人は、19時20分わずか過ぎ伊良湖岬灯台から314度3.4海里の地点で、依然、ダ号がオ号の前路を左方から右方へ横切り無難に航過するものと思い、ダ号との航過距離を広げるつもりで、左舵を令し、19時21分少し前同灯台から312.5度3.3海里の地点で、針路を180度に転じ、このころ水先船と水先業務終了時にオ号から降りるときの手順について交信しながら続航中、ダ号の紅灯舷灯に気付き、衝突の危険を感じ、19時21分わずか過ぎ同灯台から312度3.3海里の地点で、右舵を令し、同船まで至近距離になったとき、キックにより衝突回避をするつもりで、左舵一杯を令したが及ばず、オ号は、8.5ノットの速力で、205度を向首したとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、ダ号は、左舷船首部に破口等を生じ、オ号は、左舷中央よりやや船首方から左舷後部にかけて船側外板上部に破口及び船橋楼左舷側構造物等に曲損などを生じたが、のちいずれも修理された。

【航法の適用】

本件は、夜間、海上交通安全法適用海域である伊勢湾南部において、北上中のダ号と南下中のオ号が衝突したものであるが、同法に両船の状況に該当する2船間の航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法（以下「予防法」という。）で律することとなる。

両船は、互いに視野の内にあり、19時15分半両船がそのままの針路、速力で進行すれば、約3分後にダ号がオ号の正船首方約1.2海里的地点で、同船の前路を左方から右方へ横切り、同船と進路が交差するも無難に替わる態勢で接近する状況であったが、ダ号が同時刻に右転を開始したため、オ号に対して新たな衝突の危険のある関係を生じさせたものと認められる。

なお、オ号は、19時12分少し前から19時20分わずか過ぎまで針路185度で、19時21分少し前から19時21分わずか過ぎまで（約19秒間）針路180度でそれぞれ航行し、そして同時刻から右舵、左舵を交互にとって19時21分半わずか過ぎの衝突に至っていることが認められるが、針路180度で航走した事実は衝突時刻に近い時点での短時間かつ小角度の転針であり、AISデータ記録によってもこの転針による偏移量は小さく、両船の全長、幅及び深さ等を勘案すると、この転針の有無にかかわらず、ダ号の右転がオ号に対して新たな衝突の危険のある関係を生じさせたものと認められる。

したがって、予防法第38条及び第39条を適用して船員の常務により律するのが相当である。

【原因及び受審人の行為】

本件衝突は、夜間、伊勢湾南部において、北上中のダ号が、動静監視不十分で、ダ号と進路が交差するも無難に航過する態勢で南下中のオ号に対し、右転して新たな衝突の危険のある関係を生じさせたことによって発生したが、オ号が、動静監視不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための措置をとらなかったことも一因をなすものである。

A受審人は、夜間、伊勢湾南部において、伊良湖水道から衣浦港へ向け、ダ号を嚮導して北上中、右舷船首方に南下中のオ号を認めた場合、師崎水道に向けて右転すると新たな衝突の危険が生ずるかどうか判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、同水道に向けて右転しても同船とは左舷を対して航過するだろうと思い、同船に対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失に

より、右転すると新たな衝突の危険が生じることに気付かず、ダ号と進路が交差するも無難に航過する態勢のオ号に対し、右転して新たな衝突の危険のある関係を生じさせて同船との衝突を招き、ダ号及びオ号に損傷を生じさせるに至った。

以上のA受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第2号を適用して同人の伊良湖三河湾水先区1級水先人の業務を1箇月停止する。

B受審人は、夜間、伊勢湾南部において、衣浦港から伊良湖水道へ向け、オ号を嚮導して南下中、左舷船首方に北上中のダ号を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、ダ号がオ号の前路を左方から右方へ横切り無難に名古屋港方面に向けて航過するものと思い、ダ号に対する動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、同船が右転してオ号に対して新たな衝突の危険のある関係を生じさせたことに気付かず、警告信号を行わないまま、早期に右転するなど衝突を避けるための措置をとることなく進行してダ号との衝突を招き、前示の損傷を生じさせるに至った。

以上のB受審人の行為に対しては、海難審判法第3条の規定により、同法第4条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

【その他】³⁾

（本件事故発生現場付近の海域（以下「本件海域」という。）の状況等）

本海域は伊勢湾南部に位置し、伊良湖水道を出航して衣浦港、三河港その他三河湾内の各港に向かう貨物船や漁船とこれら各港を出航して伊良湖水道に入航する貨物船及び漁船等の船舶交通が輻輳する海域である。

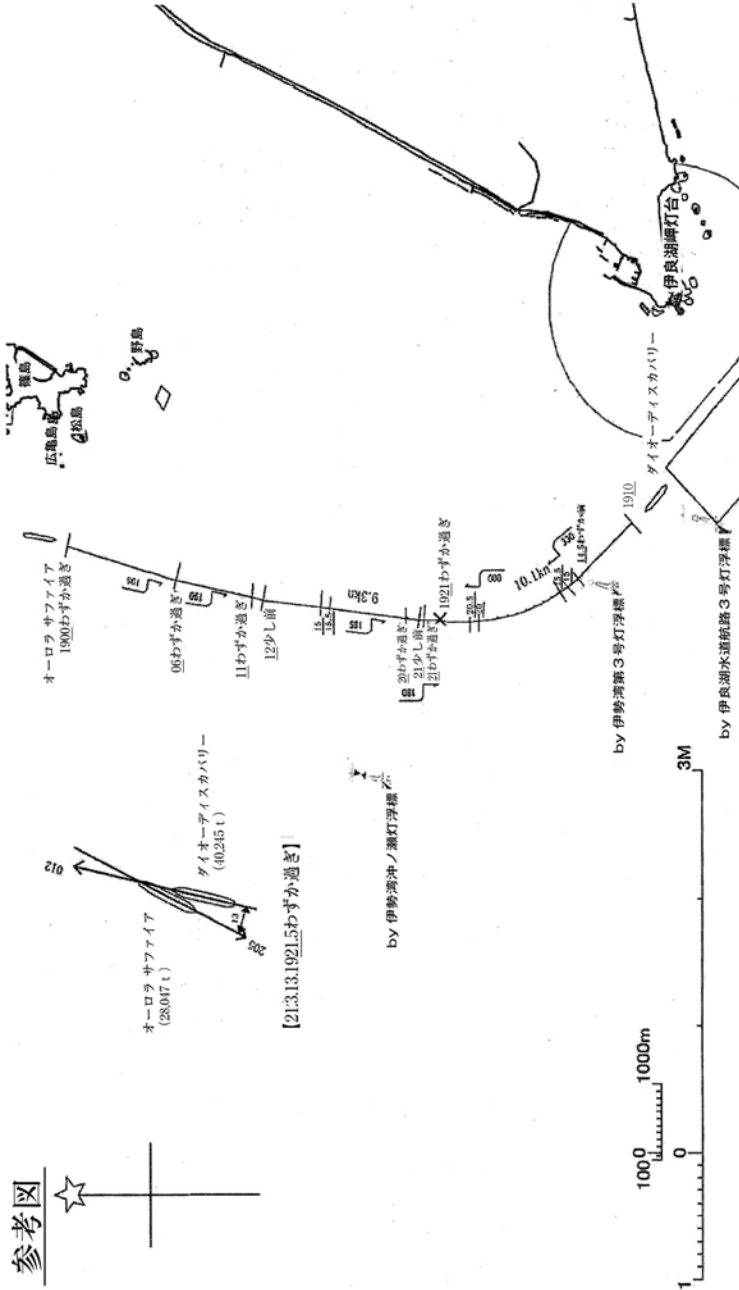
（本件海域における航行規則等）

伊勢三河湾水先区（以下「本件水先区」という。）は強制水先区であり、総トン数1万t以上の船舶については水先人を乗り込ませなければならない（水先法35条2項、同法施行令5条）。本件海域は、本件水先区内にあ

る。伊勢湾内は、海上衝突予防法（以下「予防法」という。）の特別法の海上交通安全法の適用海域であり、船舶交通が輻輳する伊良湖水道航路は同法施行令（3条、別表第2）により特別の航法が定められている。伊良湖水道を含む伊勢湾及び三河湾を管轄する第4管区海上保安本部（以下「海上保安本部」という。）は、伊良湖水道航路北側海域における航行安全指導として、同航路に出入航する船舶は、伊勢湾第3号灯浮標を左舷側に見て航過した後所定の針路に向けることと指導し（以下「航行安全指導」という。）、伊良湖水道航路北口から師崎水道に向けて北上する場合には、同航路北口の伊勢湾第3号灯浮標から針路を000度に転針し、羽島灯標に向首するようその具体的な針路法が示されている。また、海上保安本部は、伊良湖岬に伊勢湾海上交通センターを設置して伊良湖水道航路及び付近海域における航行管制を行っている。

そのほか、伊勢三河湾水先区に設立されている伊勢三河湾水先人会（以下「本件水先人会」という。）は、水先業務の安全及び本件水先区を航行する船舶の安全を確保するため、安全運航細則その他運航基準を定めるとともに、ISO9001の認証を取得した水先業務マニュアル、乗船準備手続書及び水先業務手順書を作成して、その内容を同会所属の水先人に周知している。

海上衝突事件研究（海難審判・裁決取消請求事件）第34回
172- 貨物船ダイオー ディスカバリー 貨物船オーロラ サファイア衝突事件



【研究】

本衝突事件は、平成21年3月13日19時21分30秒頃、A受審人が水先人として乗船していた貨物船ダ号（船籍：パナマ共和国、フィリピン共和国国籍船長ほか同国籍人船員21名）と、B受審人が水先人として乗船していた貨物船オ号（船籍：フィリピン共和国、フィリピン共和国国籍船長ほか同国籍人船員21名）が伊良湖岬灯台から310度、3.2海里的地点において衝突し、双方の船体に損傷が生じた事故である。横浜地方海難審判所が、平成22年3月24日、A受審人に対し、伊良湖三河湾水先区1級水先人の業務1箇月停止の懲戒裁決を言い渡したところ、A受審人が、この裁決はA受審人の過失認定を誤って行われた違法があるなどと主張し、東京高等裁判所に対して裁決の取消しを求める訴訟を提起した。

航法の適用に関しては、第一審では予防法第38条及び第39条を適用して船員の常務により律することとし、裁決取消訴訟でも原告の請求を棄却したため、最終的にはダ号の船員の常務（新たな危険）不遵守が主因であると認定されたが、この船員の常務の一種である新たな危険の法理が他の裁決においても多用されているので、以下においては、その法概念について海上衝突予防法論の立場から分析し、本衝突事件の海難審判や裁判における論点を明らかにする。

船員の常務(the ordinary practice of seamen)は、具体的に示されていない注意義務を一般的かつ包括的に示す法概念であり、判例法主義に基づく法論理が基調となっているために大陸法系をとるわが国では比較的馴染みが薄く、その専門性に起因する特長も含め、きわめて難解な法概念であると思われるが⁴⁾、一般的には、「「海事関係者の常識」即ち「通常の船員ならば当然知っているはずの知識、経験、慣行」というような意味であり、「船舶の運用上の適切な慣行」（第8条第1項）と比べその範囲が「運用」に限られていないので、若干範囲が広い。例えば、航行中の船舶がびよう泊をしている船舶を避けるというのはその典型的なものである。」⁵⁾といわれている。

そして航法の適用においては、第一義的には、まず定型的航法が適用されるか否かを考察し、その成立を妨げるような特段の事情がある場合に限

り、非定型的航法である船員の常務を適用して個々具体的な行動規範を導き出すというのが原則である。その考え方は、潜水艦などお遊漁船第一富士丸衝突事件の東京高等裁判所の判決⁶⁾においても、「予防法の基本原則は、多船間の関係を二船間（一船対一船）の航法（定型的航法）関係に還元し、原則的には、そのどちらか一方の船舶に他方の船舶の進路を避けさせることにあるので、本件のように三船間に見合関係が成立する場合においても、原則として、二船間の航法関係に還元して考察すべきあり、かかる考察をしたときに、相矛盾する避航義務と保持義務とを同時に負う艦船が存在することになり、二船間の航法によることができないなど特段の事情のある場合に、初めて船員の常務（同法三九条）に従うべきことになる」とされている。

したがって、狭義の航法の適用を検討する際には、まず海上衝突予防法第 15 条に定める横切り船の航法等の定型的航法の法律要件を満たしているのか否かについて明らかにし、明示的あるいは黙示的な法律要件を満たしていない場合に限り、総則的な航法規定である船員の常務に基づく航法によることとなり、これが航法適用の基本原則となる。しかしながら、前述したように、船員の常務の法的概念は一種のブラックボックスとなっており、規範性を有する行為としての類型化が必要不可欠であり、その意味で船員の常務に分類される新たな危険の法理について分析することは有意義であるといえる。

新たな危険の法理に関する記述は、昭和 23 年 3 月 11 日に発生した汽船宗像丸漁舟日の出丸衝突事件の裁決や判決のなかに見ることができる。この衝突事件の高等海難審判庁の裁決⁷⁾を記載した海難審判庁裁決例集の判示事項では、「(新たな危険と航法の適用、避航義務) 両船互いに航路を横切るも無難にかわり行く場合、衝突八分前、濫りに機関を半速力としたため、両船の方位が殆んど変わらなくなり衝突のおそれを生ぜしめた場合、海上衝突予防法第一九条を適用しないで、適宜の方法により他船を避譲すべきであるとした事例」として紹介されている⁸⁾。

また最高裁の判決⁹⁾でも、同様に、「互いに航路を横切る両船が、そのまま進めば無難に替り行くことを相互に看取り得る状況にあったにもかかわ

らず、一船がその後速力を減じたため、新たに衝突の危険を惹起するに至った場合には、同船がたとえ他船を左舷に見る関係にあった場合でも、同船において避譲の措置を講ずる義務があるものと解すべきである。」として、判決要旨で述べられている。

一方、文献には、「衝突のおそれのない状態で接近しているとき、間近になって一船が変針、変速して衝突のおそれを生じさせたときは、その船舶は避航義務を負う（いわゆる新たな危険の航法）」というのが新たな危険の法理であるとする説明もあるが¹⁰⁾、法的概念である「衝突のおそれ」¹¹⁾を生じさせたのであれば、本衝突事件の場合は旧予防法第十九条が適用されることになるので、厳密には、「衝突のおそれのない状態で接近しているとき、間近になって一船が変針、変速して衝突の危険を生じさせたときは、その船舶は避航義務を負う」という説明が妥当であると思われる¹²⁾。

このように新たな危険の法理は、定型的航法である横切り船の航法が適用されるか否かというときに問題になるが、同様の事例として、護衛艦あたご漁船清徳丸衝突事件の刑事裁判があり、判決¹³⁾においては、「清徳丸とあたごの間の危険は、両船の間に見合い関係の成立がなく、あたごが清徳丸を避航する義務を負わない状態で、清徳丸が午前4時4分ころ（距離約1550メートル）と午前4時5分40秒ころ（距離約600メートル）に右転したことにより、新たに生じさせたものということになる。このような場合、避航義務は、衝突の危険を発生させた側に生じると解するのが相当である。したがって、清徳丸が右転した理由がいかなるものであったにせよ、本件では、衝突の危険を発生させた清徳丸の側が、あたごを避航すべき義務を負っていたものというべきである。」と判示した。この判決においては、具体的な海上交通法令に基づく航法の適用についてはふれられていないが、このような避航すべき義務の根拠となる航法として考えられるのは、海上衝突予防法第39条に基づく船員の常務（新たな危険の法理）であると思われる。

すなわち、例えば接近している二隻の動力船が互いに進路を横切る関係（見合い関係）¹⁴⁾にあった場合で、かつ、両船が無難に替わり行く場合には、基本的には狭義の航法が成立する余地はないが、ある程度接近した段

階で、一方の動力船が速度や針路を変更したために新たな衝突の危険（衝突のおそれではない）を惹起するに至った場合には、たとえ同動力船が他船を左舷に見る関係にあっても避航する義務があるとされている¹⁵⁾。

また、後述する新たな危険の法理が適用された貨物船第三十恭海丸貨物船パードレ衝突事件（No.25）の民事訴訟¹⁶⁾においては、「海上衝突予防法15条1項では、「二隻の動力船が互いに進路を横切の場合において衝突するおそれがあるときは、他の動力船を右げん側に見る動力船は、当該他の動力船の進路を避けなければならない。」と規定されているところ、二隻の船舶について形式的には横切り船の航法が適用されるべき場合（行会い又は追越し以外の状況で、一方の船舶が他方の船舶を右舷に見ており、他方の船舶は一定の針路で航行し、これらの二隻の船舶の針路線が交差し、同時に又はほとんど同時に同一点に到達することが予想される状況）であっても、それ以前の時点では衝突のおそれが認められず、一方の船舶が継続して針路変更を行い定針した時に同項所定の位置関係が成立し、新たに衝突のおそれを生じさせたときには、同項の適用が予定されている場面とは大きく異なるというべきであり、横切り船の航法は適用されないものと解するのが相当である。なぜなら、船舶通行には右側通行の原則があり、左舷対左舷で航過することが横切り船の航法が適用される前提となっているが、一方の船舶が継続して針路変更をすることによって、衝突のおそれが生じたり、なくなったりするような場合には、一定の針路で航行する船舶にとっては、左舷対左舷で避航するため何時の時点でどのように針路を変えるべきか判断がつかない事態が生じ得るのであり、上記のような場合に、針路変更を継続していた一方の船舶が定針し新たに衝突のおそれが生じた時点の位置関係を元に横切り船の航法を適用して、避航船に当たる位置関係にある一定の針路で航行する船舶に避航義務を負わせるのは、同船舶にとって酷となると解されるからである。」と判示している。

この事件は、広島県福山港において、西行中の恭海丸と錨地を發進して右転、増速しながら南下中のパードレが衝突したものである。海難審判¹⁷⁾では、まず、「恭海丸は衝突の9分前から235度の針路及び10.2ノットの速力で西行し、一方、パ号は衝突の13分前に046度に向首した態勢で錨

地を発進したのち、右転、増速を開始し、衝突の8分前パ号が075度に向首して0.8ノットの速力になったときから両船の進路が交差するようになったものの、この時点でパ号が右転、増速を中止して、同じ針路、速力で進行していれば、4分後に恭海丸がパ号の前方を1,370メートル隔てて無難に航過する状況であった。」と認定した上で、「衝突の3分前にパ号が140度に定針して2.7ノットの速力で増速しながら南下する態勢となって以降の両船の相対位置関係だけを見れば、予防法第15条の横切り船の航法の適用が考えられるが、パ号の右転と増速が新たな衝突の危険を生じさせたこと、及びパ号が定針後も4.2ノットまで増速を続けていたことを考え併せると、恭海丸に避航義務を、パ号に針路及び速力の保持義務をそれぞれ課す状況であるとは認められず、したがって、本件に同条を適用するのは相当でない。」として、新たな危険の法理に基づき船員の常務としての航法を適用した。

他の衝突事件の海難審判に関連して、過去に日本財団の海難審判裁決録データベース(平成7年度から12年度の裁決)に基づく新たな危険の法理に関する研究があるが¹⁰⁾、「船員の常務(新たな危険)」が原因とされた衝突事件は67件あり、当時の海難審判においても新たな危険の法理が船員の常務の一例として定着していることがわかる。

一方、近年における裁決の動向を検証するため、公益財団法人海難審判・船舶事故調査協会の裁決録検索システムに基づき、平成20年から25年に言い渡された裁決のなかで新たな危険の法理が適用されたと思われる裁決を調べたところ、41件(本衝突事件を除く。)¹⁰⁾を抽出することができた。

これらの裁決を分析した結果、裁決の原因において、「船員の常務(新たな危険)」という表現が用いられているものが32件、「船員の常務(新たな衝突の危険)」という表現が用いられているものが8件、「船員の常務(避航動作)」という表現が用いられているものが1件であった。

「船員の常務(新たな危険)」という表現が用いられている32件については、そのほとんど(30件)が新しい海難審判制度に基づく海難審判所あるいは地方海難審判所で言い渡された裁決で、残る2件については、旧海難審判制度における高等海難審判庁で平成20年代に言い渡された裁決で

あった²⁰⁾。また、「船員の常務（新たな衝突の危険）」という文言が用いられている 8 件については、すべて海難審判制度が変更される以前の地方海難審判庁で言い渡された裁決であった。

なお、新しい海難審判制度のもとで言い渡された裁決で、「船員の常務（避航動作）」という文言が用いられている 1 件²¹⁾については、原因及び受審人の所為の項目において「右転して新たな衝突の危険のある関係を生じさせたことによって発生した」という表現を用いており、原因において「船員の常務（新たな衝突の危険）」と同様であると思われる。

次に、新たな危険の法理が適用される法律要件について考察するため、裁決の中に現れる共通の文言を抜粋する。第一に多用されているのは、「無難」という文言で、具体的には、「無難に航過する態勢で進行中」(No.1、3、4、27、29)、「無難に航過する態勢」(No.5、8、18、19、28、31、37、39、40、41、21)、「無難に替わる態勢」(No.32、36)、「無難に通過する態勢で接近中」(No.6、No.20)、「無難に航過する態勢で接近していた」(No.30)、「船首から 0.3 海里ほど隔てて無難に航過できる態勢にあり」(No.7)、「180 メートルほど隔てて無難に航過できる態勢にあり」(No.11)、「前路を 870 メートル離して無難に航過する態勢」(No.23)、「前方を 1,370 メートル隔てて無難に航過する状況」(No.25)、「両船が無難に航過する態勢で接近中」(No.9)、「無難に航過する態勢で航行中」(No.10)、「無難に航過した」(No.15)、「近距離でも無難に並走できる態勢」(No.17)、「無難に航過できる状況下」(No.26) のように使われている（なお、番号は後注に対応している。）。

すなわち、基本的には、両船が無難に航過する態勢であったことが、船員の常務の一種である新たな危険の法理が適用される際の第一の法律要件であると思われる（ただし、旧海難審判制度のもとでは、無難に替わる態勢 (No.32、36) という文言も使われているが、これは先例としての汽船宗像丸漁舟日の出丸衝突事件の最高裁判決での文言を踏襲しているものと思われる。）。換言すれば、接近する両船の見合関係において、そのまま同じ針路・速力で航行していれば危険な見合関係に発展することなく、衝

突することもないのであるから、わざわざ法律に定める狭義の航法を適用する状況ではなかったという前提がある。

例えば、海上衝突予防法第 15 条に定める横切り船の航法の場合、横切り関係にあれば必ず横切り船の航法が適用されるわけではなく、少なくとも条文に示された衝突のおそれが発生しなければ、相手船を右側にみる船舶が進路を避けなければならないという法律効果は生じないことになる。すなわち、新たな危険の法理が成立する前提には、横切り船の航法が成立するための法律要件である衝突のおそれの判断が重要になってくる。

ただし、この衝突のおそれについて規定された海上衝突予防法第 7 条第 4 項で示されたコンパス方位の明確な変化や近距離での接近に関しては、具体的に 1 分間の方位変化がどの程度であれば明確な変化といえるのかどうかといった問題や、そのままの針路・速力で進行した場合にどれくらいの距離で航過すれば近距離であるといえるのかといった問題があり、横切り船の航法の適用の難しさを示している²²⁾。

裁決においては、このような横切り船の航法が成立していないことを明示するために、無難に航過する（替わる）態勢という文言を使っており、衝突のおそれの判断において、コンパス方位に明確な変化があること、あるいは近距離で接近しないことと同義であると思われる。無難に航過する態勢の数値的な根拠としては、前述の「船首から 0.3 海里ほど隔てて無難に航過できる態勢にあり」(No.7)、「180 メートルほど隔てて無難に航過できる態勢にあり」(No.11)、「前路を 870 メートル離して無難に航過する態勢」(No.23)、「前方を 1,370 メートル隔てて無難に航過する状況」があり、法律要件に関する一定の判断がなされていることがわかる。

学説²³⁾においては、無難に航過する（替わる）態勢に関し、「「無難に替わる」とは、両船がその行動を続けるなら安全な距離でもって航過する場合を意味し、方位に明確な変化がある場合をいう。」という前提のもとで、「「(新たな)衝突するおそれ」の発生＝横切り船の航法の適用となり、「(新たな)衝突の危険」の発生＝注意義務（予防法第 38 条、39 条）の適用となる。」と説明されているが、法的概念の正確な定義となっており、新たな危険の法理を理解する上で重要なポイントを指摘している。

一方、第二に多用されているのは、「時間的及び距離的余裕」という文言で、具体的には、「定型航法を適用する時間的及び距離的余裕がないものと認められる」(No.3)、「定型航法を適用する時間的及び距離的余裕がない」

(No.10)、「定型航法を適用するのに十分な時間的及び距離的余裕がなかったと認められる」(No.5)、「予防法第15条（横切り船）の航法を適用する時間的、距離的余裕が十分あった状況とは認められず」(No.4)、「定型航法を適用するための十分な時間的及び距離的な余裕がなかったものと認められる」(No.12、24)、「互いに右舷を対して無難に航過できる態勢にあった」(No.16)、「時間的にも距離的にも衝突を回避するための余裕がなかったものと認められる」(No.19)、「海上衝突予防法の定型航法を適用する時間的、距離的余裕が十分でない」(No.29)、「時間的、距離的な余裕があったとは言えず」(No.33)のように使われている。また、「航法が適用されるのは、衝突のおそれがある見合関係が生じたと認められる時期からであり、その時期から、通常の運航方法をもって衝突回避動作をとる十分な時間的、距離的余裕があることが必要である。」(No.17)として、定型的航法の成立に関して黙示的な法律要件を明示しているものもある。

すなわち、第一の法律要件である無難に航過する態勢にあったにもかかわらず、一方の船舶が針路または速力を変更したために、新たな見合関係を生じた際に、その時点において時間的・距離的な余裕があるならば、まだ定型的航法を適用する余地があるが、時間的・距離的な余裕がないのであれば、もはや定型的航法を適用できる状況ではなく、必然的に非定型的航法を適用することになる。換言すれば、二隻の船舶が接近するなか、航法の適用を状況になった際には、まず定型的航法の適用から考察していき、それが否定されたときに限り、非定型的航法の適用を考えるが、この時間的及び距離的余裕がないという第二の法律要件は、非定型的航法を適用するための条件となっている。

そのほかに、水上オートバイの衝突事件で、急発進や急転舵など予測不可能な動作(No.12、24)についても船員の常務（新たな危険）という文言が使われているが、この場合は前述の時間的・距離的な余裕がないという要件や無難に航過する態勢という要件とは異質な構成のように思われるの

で、非定型的航法である船員の常務の個別内容の再検討が必要である。また、びょう泊中のモーターボートに他方の船舶が急転舵して衝突した事件(No.22)についても船員の常務(新たな危険)という文言が使われているが、この場合も同様に新たな危険な法理を適用すべき事例に該当するののかも含め、再検討が必要であると思われる。

以上、新たな危険の法理が適用される際にポイントとなる二つの文言に関連し、前述の学説²⁴⁾においては、総括的に、「方位の変化がなくなった時点が避航可能時点以前であれば、方位の変化がなくなった時点で横切り船の航法は適用されよう。避航動作をとるに十分な時間と余地があるからである。方位の変化がなくなった時点が避航可能時点以後であれば(避航可能時点以前では無難に航過している状況)、避航動作をとるに十分な時間と余地がないのであるから横切り船の航法は適用されず(できず)、方位の変化がなくなった状況をもたせた方に責任があること(「新たな衝突の危険」の適用)になる。」とし、「したがって、具体的衝突事件においては、その件での避航可能限界時点を検討し、方位の変化がなくなった時点がそれ以前なのか(横切り船の航法)その後なのか(新たな衝突の危険)によって、どの航法が適用されるのかが決定されることになる。」としている。この考え方は、航法適用上の概念の追究においてメルクマールの性格を有していると思われる。

ところで本衝突事件の第一審では、航法の適用において、「両船は、互いに視野の内にあり、19時15分半両船がそのままの針路、速力で進行すれば、約3分後にダ号がオ号の正船首方約1.2海里的地点で、同船の前路を左方から右方へ横切り、同船と進路が交差するも無難に替わる態勢で接近する状況であったが、ダ号が同時刻に右転を開始したため、オ号に対して新たな衝突の危険のある関係を生じさせたものと認められる。」とし、「無難に替わる態勢」という文言は明示されているが、「時間的・距離的な余裕」という文言は明示されていなかった。しかしながら、「両船の全長、幅及び深さ等を勘案すると、この転針の有無にかかわらず、ダ号の右転がオ号に対して新たな衝突の危険のある関係を生じさせたものと認められる。」という検討結果からすれば、「時間的・距離的な余裕」という文言は使用されて

いないものの、その実質的判断は行っており、二つの要件は満足しているものと思われる。

そして、非定型的航法である船員の常務を適用し、A受審人に対しては伊良湖三河湾水先区1級水先人の業務の1箇月停止を、またB受審人に対しては戒告を言い渡しており、新たな危険の法理に基づき、A受審人に重い懲戒処分を科している。

一方、裁決取消訴訟では、第一審の裁決に、A受審人（原告）の過失認定の誤りおよび処分の公平性を欠く違法があるか否かが争点となった。過失認定に関しては、A受審人（原告）は、「(B受審人)²⁹⁾は、ダ号と遭遇した際、左舷を対して航過するため右転すべきであったのにこれを怠り、右舷を対して航過すべく針路を185度としたまま漫然と航行を継続した。本件事故は、これらの(B受審人)の過失によって発生したものであり、(B受審人)の重大な単独過失を原因とするものと考えるのが相当である。」とし、「(B受審人)が、遭遇する船舶の情報を把握していたなら、ダ号が師崎水道に向い右転を開始することは当然予想できたものであり、むしろ、ダ号がそのまま直進することを予測すること自体あり得ないのであって、ダ号が右転したことをもって新たな衝突の危険を生じさせたということとはできない。」と主張した。

また処分の公平についても、「本件事故は(B受審人)の一方的な過失によって発生したものであり、仮に原告に過失があるとしても、(B受審人)の過失が主たる原因であり、(A受審人)の過失はその一因に過ぎない。したがって、過失の内容から(A受審人)に対する1ヶ月の業務停止の処分は重すぎるし、(B受審人)に対する処分が戒告であることから公平性を欠くものである。」と主張した。この主張の背景の一つには、本件水先人会が裁決に先立ち、平成21年3月27日、A受審人に対し、全乗船業務の停止1か月、特定乗船業務（衣浦港への入航業務）の停止2か月という処分が、またB受審人に対しては、全乗船業務停止1か月、特定乗船業務（衣浦港からの出航業務）の停止3か月の処分が言い渡され、単純な数値的比較ではB受審人のほうに重い処分が下されたことがあると思われる。

これに対し、被告である海難審判所側は、「予防法には、本件事故について適用される航法規定はなく、本件事故は、同法 38、39 条の「船員の常務」によって律することになる。そして、「無難に航過できる態勢で接近する両船は、針路及び速力を保持して新たに衝突の危険を醸成させないこと」は予防法の基本原則である「船員の常務」に該当する。」としたうえで、「以上によれば、本件事故の主因は、(A 受審人) が、オ号と針路が交差するも無難に替わる態勢であるにもかかわらず、約 5 分間にわたってレーダー及び目視による動静監視を怠り、VHF 等による交信によって (B 受審人) の意図を確認しないままダ号を右転させたことにより、オ号に新たな衝突の危険のある関係を生じさせたことにあり、(B 受審人) の過失に比べ、(A 受審人) の過失が重大であることは明らかなである。」とし、また処分の公平性についても、「(A 受審人) の過失は、オ号に新たな衝突の危険のある関係を生じさせたという点において (B 受審人) の過失より重く、過失の内容及び結果も重大であって、本件裁決の処分は相当である。」と反論した。

このような A 受審人 (原告) と海難審判所側 (被告) の主張に対し、東京高等裁判所は、まず原告主張の過失認定の誤りについて、次のように判断した。

「認定事実によれば、ダ号を嚮導していた原告には次のとおりの過失が認められるというべきである。

① ダ号は、航行安全指導により示され、本件水先人会の水先人が慣行としていた伊勢湾第 3 号灯浮標付近で針路を 000 度に転針し羽島灯標に向かうとの針路法に比べて、同浮標を越えて緩やかに転針しており、そのため針路が西側にはみ出し、前記航行安全指導及び本件水先人会の水先人が慣行とする針路法とは明らかに異なる針路法を採ったことにおいて、原告の過失が認められる。

② 原告は、19 時 12 分頃にオ号を初めて認識した後、本件事故発生直前である 19 時 21 分少し前まで目視によりオ号の存在を全く認識していないが、原告は、この点においてオ号の動静監視を怠った過失が認められる。

③ ダ号装備のレーダー映像には、ARPA (自動船舶衝突予防援助装置) によるオ号の最接近距離及び最接近時刻が「DANGER (危険目標)」とし

て表示されていたのに、原告は、上記レーダーを全く確認することなく、オ号の動静監視を怠った過失が認められる。

④ 原告が 19 時 12 分頃に、オ号を初めて認識したとき、オ号は実際には中山水道開発保全航路第 1 号灯標と沖の瀬を結んだ線の左側（東側）を走行していたのに、本件海域の右側（西側）を航行しているものと見誤り、さらに、オ号を嚮導している権藤水先人と交信して、その位置や今後の針路等同船の動静に関する情報の収集を行わなかった過失が認められる。

（中略）水先人が嚮導中に遭遇するであろう船舶の事前情報を得ておくことが基本的な義務として重要であることは（A 受審人）主張のとおりであるが、水先人として実際に現場において遭遇する船舶の航行状況に注意を払うことなく、また、実際の航行状況に応じ安全に自船を嚮導することなく、事前情報に基づいて遭遇する船舶の針路を推測したことのみに信頼して行動すれば足りるなどということができないのはいうまでもないところであり、このことは、予防法 39 条が、同法に定められた定型航法に関する規定を守るだけでは注意義務を尽くしたとはいえず、適切な航法で運航して衝突の危険の発生を防止する可能な限り、一切の注意義務を尽くさなければならないことを定めていることに照らしても明らかである。よって、（A 受審人）の上記主張は採用できない。」

そして、第一審の裁決の適法性については、次のように判示し、原告の主張を退けた。

「原告の過失は前記のとおりであり、特に、①原告が 19 時 12 分頃にオ号を初めて認識した後、本件事故発生直前である 19 時 21 分少し前まで目視によりオ号の存在を全く認識せず、②ダ号装備のレーダーの映像には、ARPA によりオ号が危険目標であることが表示されていたのに、原告は、上記レーダーをも全く確認せず、オ号の動静監視を怠ったという過失は極めて重大であるといわざるを得ない。そして、本件事故は、双方 1 万 t を超える大型船舶の衝突事故であり、人身には損害はなかったものの、場合によっては大きな被害をもたらす事故にもなりかねないものであったし、本件事故が発生した海域は、貨物船及び漁船等の船舶交通が輻輳する海域であり、本件海域を航行する他の船舶に与えた影響も無視できず、安全で

あるべき海上交通に対して大きな脅威を与えたものであるし、また、水先人に対する信頼を低下させたものであって、原告の責任は非常に重いといわなければならない。

以上に指摘した、原告の過失及び結果の重大性からして、本件裁決が原告に対し、業務停止1か月の処分としたのは相当であり、本件裁決は違法であり取り消されるべきであるとの原告の請求は認められない。」。

また第一審で言い渡された懲戒については、次のように判断した。

「(B受審人)は、本件水先人会の規定に従い運航予定一覧表等によって本件海域を航行する船舶の確認を怠ったこと、そのため、伊良湖水道航路を北上してくるダ号を認めてもそれがダ号と確認できずに、同船が伊勢湾第3号灯浮標付近から針路を右転して北上することを認識せず、名古屋港方面に直進する船舶であると誤信したこと、その後もダ号の動静を十分注視せず、ダ号の後方を航過できるものと安易に考えて南下したこと、衣浦港から伊良湖水道航路を南下する船舶として、伊勢湾第3号灯浮標を左舷側に見て航過すべきであるのに、中山水道開発保全航路第1号灯標付近の海域において左側(東側)に寄りすぎて航行したことなどの点において、過失が認められ、(B受審人)の上記過失も極めて重大であるといわざるを得ず、(B受審人)に対して戒告の処分に付した本件裁決はいささか軽きに失しているといわなければならない。

しかし、(A受審人)の過失及び責任も重大であることは前記に説示したとおりであり、本件事故が(B受審人)の一方的過失によって発生したということも、(B受審人)の過失が主たる原因であるということもできない。また、本件裁決の(A受審人)に対する業務停止1か月の処分が相当であることは前記に説示したとおりであり、(B受審人)に対する本件裁決の処分が軽いことを理由に、本件裁決が違法であるということもできない。

なお、前記前提事実によれば、本件水先人会が行った処分では、(A受審人)に対し全乗船業務の停止1か月、特定乗船業務(衣浦港への入港業務)の停止2か月、(B受審人)に対し全乗船業務の停止1か月、特定乗船業務(衣浦港からの出港業務)の停止3か月と、(B受審人)に対して重い処分が行われているが、この事実は、上記結論を左右するものでない。」

本衝突事件の処分や懲戒に関連する時系列は、まず伊勢三河湾水先区水先人会において処分が下され、その後、横浜地方海難審判所の懲戒が言い渡され、そして刑事処分となっており、各々の軽重については（それぞれの目的が異なり性格も異なるので本来は比較することはできないが）、伊勢三河湾水先区水先人会の処分はB受審人に重くなっているが、海難審判と刑事判断においてはA受審人の方が重くなっている。それぞれの手続きは独立したものであり、例えば海難審判の判断でさえ刑事判断を拘束するものではないので²⁶⁾、裁決取消訴訟の判断は当然としての帰結であると思われる。

すなわち、本件水先人会は、水先法の目的に鑑み、会員の品位を保持し、水先業務の適正かつ円滑な遂行に資するため、合同事務所（会員のする水先の引受けに関する事務を統合して行うための事務所をいう。）の設置及び運営、水先人の養成並びに会員の指導、連絡及び監督に関する事務を行うことを目的としたものであり（伊勢三河湾水先区水先人会会則（平成19年4月1日）第3条）、また、会長は綱紀委員会の審査に基づき、理事会の議決を経て、会員を処分することができ、処分には訓告や会員権の停止があると定められている（第34条）。

裁決取消訴訟では、法人である本件水先人会が会則に基づく処分を言い渡していたとしても、それは高度かつ専門的な知見からなされたとはいえ、あくまでも法人としての内部的なものであり、司法判断を左右する法的拘束力はないとしたものである。

【注】

1) 本衝突事件については、受審人Aが上告したが、裁判官全員一致の意見で、次のとおり決定がなされた。

第1 主文

1 本件上告を棄却する。

- 2 本件を上告審として受理しない。
- 3 上告費用及び申立費用は上告人兼申立人の負担とする。

第2 理由

1 上告について

民事事件について最高裁判所に上告をすることが許されるのは、民訴法 312 条 1 項又は 2 項所定の場合に限られるところ、本件上告理由は、明らかに上記各項に規定する事由に該当しない。

2 上告受理申立てについて

本件申立ての理由によれば、本件は、民訴法 318 条 1 項により受理すべきものとは認められない。

- 2) 受審人、損害、原因、事実概要、原因及び受審人の行為の記述については、第一審による。

- 3) 裁決取消訴訟による。

- 4) 拙稿、海上衝突事件研究(海難審判)第 33 回旅客船フェリーくまの貨物船第十八蛭子丸衝突事件、海保大研究報告法文学系第 60 巻第 2 号 109 頁。

- 5) 海上保安庁監修、海上衝突予防法の解説、海文堂、平成 26 年、159 頁。

- 6) 東京高判平成 6 年 2 月 28 日。

http://www.courts.go.jp/app/files/hanrei_jp/428/016428_hanrei.pdf

- 7) 高審昭和 24 年 9 月 1 日(昭和 24 年第二審第 5 号)。

- 8) 海難審判研究会、海難審判庁裁決例集第 1 巻 17 頁。

- 9) 最判昭和 32 年 2 月 21 日、民集 11 巻 2 号 307 頁。

- 10) 海事法研究会編、概説海上交通法、海文堂、昭和 60 年、96-97 頁。

- 11) 拙稿、海上衝突予防法上の衝突のおそれに関する一考察、日本航海学会論文集第 90 号 331-338 頁。

- 12) 和田啓史、「衝突のおそれ」、「無難に替わる」、「新たな衝突のおそれ(危険)」に関する一考察、広島商船高等専門学校紀要第 27 号 65 頁。

- 13) 横浜地判平成 23 年 5 月 11 日、判例タイムズ 1376 号 220 頁。

- 14) 見合い関係という用語に関しては、学界では両船間の視認関係を示すものであり、衝突のおそれの発生を前提とした航法の適用の成立とは必ずしも一致するものではないが、海難審判や刑事裁判において、しばしば混同されて使用されている。

海上衝突事件研究（海難審判・裁決取消請求事件）第34回
188－貨物船ダイオー ディスカバリー貨物船オーロラ サファイア衝突事件

詳細については、（藤本昌志、護衛艦「あたご」漁船「清徳丸」衝突事件における海難審判と刑事事件の相違、日本航海学会誌 NAVIGATION、第 189 号 13 頁。）を参照のこと。

- 15) 拙稿、海上衝突事件研究(海難審判・刑事裁判)第 31 回護衛艦あたご漁船清徳丸衝突事件、海保大研究報告第 59 巻 2 号 51 頁。
- 16) 東京地判平成 25 年 9 月 19 日、判例タイムズ No.1419、352 頁。
- 17) 広審平成 23 年 3 月 24 日。
- 18) 拙稿、海上衝突事件研究（海難審判・裁決取消請求事件）第 11 回汽船宗像丸漁舟日の出丸衝突事件、海保大研究報告第 48 巻第 1 号 1 頁。
- 19) 本研究で対象とした裁決は、以下のとおりである。なお、便宜的に事件名のあとに番号を付す。

平成25年門審第13号、油送船宝生丸貨物船ミンヤン衝突事件(No.1)。平成24年長審第36号、漁船第三十二平安丸モーターボート雷斗丸衝突事件(No.2)。平成25年神審第8号、引船辰甲丸引船列貨物船マリンホーンビル衝突事件(No.3)。平成24年広審第49号、ヨットサマンサモーターボート第2竹丸衝突事件(No.4)。平成24年神審第16号、遊漁船海遊人モーターボートゆーとぴあⅡ衝突事件(No.5)。平成24年横審第7号、モーターボートあんちゃんモーターボートペがさす3衝突事件(No.6)。平成24年門審第21号、漁船第二十七豊徳丸油送船ニッポン衝突事件(No.7)。平成23年長審第30号、漁船第三十八共漁丸漁船第八十八高漁丸衝突事件(No.8)。平成23年長審第31号、漁船茂福丸漁船辰豊丸衝突事件(No.9)。平成23年神審第40号、貨物船第一協同丸引船第三春日丸衝突事件(No.10)。平成24年門審第10号、引船雄昌引船列漁船海栄丸衝突事件(No.11)。平成23年横審第44号、水上オートバイ エフ0330水上オートバイ ラブ アンド ピース衝突事件(No.12)。平成23年仙審第4号、貨物船平尾山丸漁船第二弘氣丸衝突事件(No.13)。平成23年横審第32号、水上オートバイ ジーティエックス4テック エスシーエル 水上オートバイ 4テックエル衝突事件(No.14)。平成23年横審第4号、漁船勝珠丸漁船第三吉宝丸衝突事件(No.15)。平成22年海審第3号、貨物船第五早矢丸貨物船チン シュン衝突事件(No.16)。平成22年神審第33号、油送船第三十二大洋丸貨物船第三十八勝丸衝突事件(No.17)。平成23年広審第51号、漁船真和丸漁具・貨物船アンカッシュクイーン衝突事件(No.18)。平成22年横審第53号、漁船孝盛丸貨物船メデア衝突事件(No.19)。平成23年広審第56号、貨

- 物船千鶴丸貨物船サンホーヘロン衝突事件(No.20)。平成22年長審第5号、漁船一丸モーターボート国洋丸衝突事件(No.22)。平成23年広審第3号、貨物船第三太賀丸押船第七大栄丸被押台船第七ブッシャー衝突事件(No.23)。平成22年横審第27号、水上オートバイティアンドユー 水上オートバイボスⅡ被引浮体衝突事件(No.24)。平成22年広審第50号、貨物船第三十恭海丸貨物船パードレ衝突事件(No.25)。平成21年長審第30号、漁船第二末広丸モーターボート泰弘衝突事件(No.26)。平成21年広審第21号、貨物船栄興丸漁船さかえ丸衝突事件(No.27)。平成21年那審第3号、貨物船しゅり漁船航平丸衝突事件(No.28)。平成21年広審第13号、漁船浜重丸漁船勝喜丸衝突事件(No.29)。平成20年広審第204号、貨物船第二東洋丸漁船栄光丸衝突事件(No.30)。平成20年門審第34号、漁船第三勇漁丸漁船金比羅丸衝突事件(No.31)。平成20年広審第41号、貨物船ひまわり5漁船和吉丸衝突事件(簡易)(No.32)。平成20年広審第6号、漁船伊豫丸漁船伊豫丸漁具・貨物船シャン トン衝突事件(No.33)。平成20年横審第2号、遊漁船第十網屋丸モーターボート ゼロ衝突事件(簡易)(No.34)。平成20年広審第24号、遊漁船泰和丸漁船第五幸運丸衝突事件(簡易)(No.35)。平成19年広審第60号、旅客船ライナⅡモーターボート浜田丸衝突事件(No.36)。平成19年広審第42号、貨物船宇佐丸モーターボート テレセミⅢ衝突事件(No.37)。平成19年第二審第25号、漁船敏栄丸漁船住吉丸衝突事件(No.38)。平成19年第二審第24号、貨物船ユニ アーデント貨物船ブエナ ビーナス衝突事件(No.39)。平成19年第二審第16号、油送船旭徳丸引船第16光運丸引船列衝突事件(No.40)。平成19年横審第99号、貨物船つるかぶと引船第十八千草丸引船列衝突事件(No.41)。平成22年広審第46号、貨物船第7住力丸漁船大業丸衝突事件(No.21)。
- 20) 新しい海難審判制度では、平成 20 年 10 月、海難審判庁が解体されるとともに、「運輸安全委員会」と「海難審判所」が設置され、海難審判所は海難審判法(昭和二十二年十一月十九日法律第百三十五号)に基づき、「職務上の故意又は過失によつて海難を発生させた海技士若しくは小型船舶操縦士又は水先人に対する懲戒を行うため、国土交通省に設置する海難審判所における審判の手続等を定め、もつて海難の発生の防止に寄与することを目的」(第1条)とすることとなった。
- 21) 貨物船第7住力丸漁船大業丸衝突事件、広審平成23年1月26日。
- 22) 拙稿、海上衝突事件研究(海難審判・裁決取消請求事件)第27回貨物船第二東洋丸漁船栄光丸衝突事件、海保大研究報告法文学系第57巻第2号139頁。麻生利勝監

修、海難審判裁決評釈集、成山堂、平成 23 年、113 頁。

23) 和田啓史、前掲論文、65 頁。

24) 和田啓史、前掲論文、74 頁。

25) 裁決取消訴訟の判決では、具体的な水先人の氏名が掲載されているが、ここでは第一審との継続性を重視し、A 受審人あるいは B 受審人と記述する。

26) 最決昭和 31 年 6 月 28 日、刑集 10 卷 6 号 939 頁。拙稿、船舶衝突事故の責任追及プロセスについて、日本航海学会誌 NAVIGATION、第 167 号 17 頁。