

【事件研究】

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

松本 宏之

○ 神審平 18・1・31（平成 17 年神審第 69 号）¹⁾

（以後、「第一審」という。）

○ 二審平 19・2・7（平成 18 年第二審第 5 号）²⁾

（以後、「第二審」という。）

判示事項 ³⁾

（衝突の原因）

徳島小松島港において、新町川上流にあるフェリー専用岸壁を離岸し、下流の津田岸壁前の回頭水域に向けて後進しながら出航中の総トン数 2,137 トンの旅客船と、津田岸壁を離岸して回頭しながら出航中の総トン数 199 トンの貨物船とが同岸壁前で衝突した場合、旅客船が動静監視不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったこと、及び貨物船が衝突を避けるための措置をとらなかったことをそれぞれの原因とした事例

【受審人】

A 職名：フェリーくまの船長

海技免許：二級海技士（航海）

B 職名：第十八蛭子丸船長

海技免許：四級海技士（航海）

【損害】

フェリーくまの・・・左舷船尾防舷材に亀裂及び凹損

第十八蛭子丸・・・左舷中央部外板に破口

【原因】

＜第一審＞

第十八蛭子丸・・・船員の常務（相手船の進行方向へ向け進出、
衝突回避措置）不遵守（主因）

フェリーくまの・・・警告信号不履行、船員の常務（衝突回避措置）
（一因）

＜第二審＞

フェリーくまの・・・動静監視不十分、船員の常務（衝突回避措置）
不遵守

第十八蛭子丸・・・船員の常務（衝突回避措置）不遵守

【主文】

＜第一審＞

本件衝突は、停留していた第十八蛭子丸が、無難に航過する態勢で後進中のフェリーくまのの進行方向に向けて発進し、衝突のおそれのある関係を生じさせたばかりか、衝突を避けるための措置をとらなかったことによって発生したが、フェリーくまのが、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。

受審人Bの四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

受審人Aを戒告する。

＜第二審＞

本件衝突は、フェリーくまのが、動静監視不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことと、第十八蛭子丸が、衝突を避けるための措置をとらなかったこととによって発生したものである。

受審人Aを戒告する。

受審人Bを戒告する。

【海難の原因】

＜第一審＞

本件衝突は、徳島小松島港の河川水域において、停留中の蛭子丸が、無難に航過する態勢で後進中のフェリーくまのの航過を待たずに同船の進行方向に向けて発進し、衝突のおそれのある関係を生じさせたばかりか、衝突を避けるための措置をとらなかったことによって発生したが、フェリーくまのが、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。

＜第二審＞

本件衝突は、徳島小松島港において、両船が出港操船中、回頭水域に向けて後進中のフェリーくまのが、動静監視不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことと、同水域に向けて回頭中の蛭子丸が、衝突を避けるための措置をとらなかったこととによって発生したものである。

【事実概要】⁴⁾

(事件発生の年月日時刻及び場所)

平成17年4月11日08時14分

徳島県徳島小松島港（北緯34度03.2分 東経134度35.2分）

(船舶の要目)

船 種 船 名	旅客船フェリーくまの	貨物船第十八蛭子丸
総 ト ン 数	2,137トン	199トン
全 長	92.95メートル	47.90メートル
機関の種類	ディーゼル機関	ディーゼル機関
出 力	6,619キロワット	478キロワット

(設備及び性能等)

ア フェリーくまの

フェリーくまのは、昭和63年12月に進水した、限定沿海区域を航行区域とする、2機2軸の船首船橋型の鋼製旅客船兼自動車渡船で、船員23人及び旅客450人の計473人を最大搭載人員とし、僚船2隻とともに一括公認され

た乗組員が交代で乗務し、徳島県徳島小松島港と和歌山県和歌山下津港間を1日4往復する定期航路に配船されていた。

船橋は、張り出しウイングを含めて18メートルの幅があり、その前面には右舷側から順に、KICSと称する総括操縦装置の操作ユニット、右舷側汽笛ボタン、バラスト制御盤、航海灯表示盤、エンジンテレグラフ、操舵スタンド、中央汽笛ボタン、ジャイロコンパスレピーター、ドップラーログ表示盤、ARPA機能付レーダー、船内指令装置、GPS、KICS操作ユニット及び左舷側汽笛ボタンなどが配置されていた。

KICSは、C社が開発した、可変ピッチプロペラ2基、舵2基及びバウスラスタ1基の制御を一元的に行うジョイスティック式総括操縦装置で、操作ユニット上には、レピーターコンパス、回頭ダイヤル、ジョイスティック、操船モード（離接岸・航行）切り換えスイッチ及びバウスラスタ操縦ダイヤルが配置されており、ジョイスティックと回頭ダイヤルを同時操作することにより、旋回や横進などの操船が可能であった。

速力は、両舷機プロペラ回転数毎分242において、航行モードにおける全速力前進が翼角25.0度で18.6ノット、離接岸モードにおける全速力前進が翼角12度で12.0ノット、半速力前進が翼角10度で10.0ノット、微速力前進が翼角8度で8.0ノット、極微速力前進が翼角4.5度で6.5ノット、全速力後進が後進翼角12度で10.0ノット、微速力後進が後進翼角5度で5.0ノットであり、後進速力10.4ノットに整定してから、全速力前進を発令したときは、船体が停止するまで2分09秒で、その航走距離は457メートルであった。

また、KICS操作ユニットが船橋両端に配置されているため、同ユニットにより操船する場合、船体構造物等により、船尾方向から反対舷の正横にかけて死角が生じる状況であった。

イ 第十八蛭子丸

第十八蛭子丸（以下「蛭子丸」という。）は、昭和60年8月に進水した、沿海区域を航行区域とする船尾船橋型の鋼製液体化学薬品ばら積船で、徳島県今切港から大阪港及び香川県坂出港へ水酸化ナトリウムを運搬する航海に従事していた。

操舵室内のコンソールスタンドには、GPSプロッター、エンジンテレグラフ、マグネットコンパス、操舵装置及びレーダーなどが配置されていた。

航海速力は、主機回転数毎分400において全速力前進が10.1ノットであり、停止から全速力前進整定まで2分40秒、右旋回は、舵角35度で発令から回頭角30度まで15秒、90度まで33秒、180度まで1分02秒、360度まで2分13秒かかり、定常旋回直径は70メートルで、舵中央から右35度までの舵角追従時間は7.2秒であった。

(徳島小松島港徳島区)

徳島小松島港は、港則法に定める特定港で、徳島区と小松島区から成り、このうち、徳島区は、徳島市を東西に貫通する新町川の河口部に設けられ、川幅最大約400メートルであった。

(1) 沖洲岸壁及びフェリー回頭水域

沖洲岸壁は、新町川左岸に設けられたフェリー専用岸壁で、平成11年4月にD社徳島港岸壁として供用が開始され、フェリーくまの及び同社の他の2隻が利用していた。これらのフェリーは、同岸壁に入船右舷付けで係留するため、出港時には、離岸後、港内で回頭する必要がある、同社では、岸壁前面に2L回頭水域と称する直径約220メートルの水域、及び同岸壁の下流500メートルばかりのところに3L回頭水域と称する直径約330メートルの水域を回頭のための水域に設定していた。どちらの回頭水域を使用するかはその都度船長の判断によっているが、通常はより広い3L回頭水域が使用されていた。

(2) 津田岸壁

津田岸壁は、沖洲岸壁の500メートルばかり下流にあたる新町川の右岸に、川の流れに平行に設けられた岸壁で、前示の3L回頭水域が同岸壁の前面に位置していた。蛭子丸は、同港を基地としており、入港中は専ら同岸壁を使用し、船首を北に向けて投錨し、船尾付けで係留していた。

(事実の経過)

フェリーくまのは、A受審人ほか11人が乗り組み、旅客66人及び車両16

台を乗せ、定期便として、船首3.9メートル船尾4.0メートルの喫水をもって、平成17年4月11日08時10分沖洲岸壁を発し、和歌山下津港に向かった。

出港前、A受審人は、船橋左舷ウイングから津田岸壁の前面に停留している蛭子丸を認めたが、そのころ同船が絡み錨を解く作業を行っていたことから、しばらくは動き出すことはないと思い、同船に対して、VHF電話により運航予定を問い合わせることはせず、出港操船を開始したものであった。

また、A受審人は、船橋右舷側のKICS操作ユニットについて操船にあたり、船橋左舷側に甲板手1人を、船首に二等航海士及び甲板手1人を、船尾に三等航海士及び甲板手1人を、制御室に機関長、一等機関士及び二等機関士をそれぞれ配置し、三等航海士及び船橋配置の甲板手に、自分の位置から死角となる左舷正横から船尾にかけての見張りを行うよう命じていた。

離岸後、A受審人は、3L回頭水域で回頭することとし、離接岸モードとしたKICS操作により船体を横進させ、08時11分半徳島沖洲旅客船ふ頭灯台（以下「ふ頭灯台」という。）から293度（真方位、以下同じ。）950メートルの地点（以下、フェリーくまのの船位については、船尾端中央の位置を表す。）で、船尾を133度に向ける態勢とし、両舷機をプロペラ回転数毎分230にかけて後進翼角に入れ、汽笛により短音3声を吹鳴し、同水域のほぼ中央に向けて後進を始め、まもなく翼角を後進12度とした。

後進を開始したとき、A受審人は、三等航海士及び船橋配置の甲板手から、左舷船尾方510メートル（以下、両船間の距離はフェリーくまのの船尾端から蛭子丸の船体中央までの距離で表す。）のところで蛭子丸が西方を向いて前進を始めた旨の報告を受け、同船が動き始めたことを知ったものの、船橋配置の甲板手にKICSのジョイスティックを保持させて同船が見える場所に移動し、自ら動静を監視するとか、三等航海士及び船橋配置の甲板手に同船の動きを頻繁に報告させるなどして、動静監視を十分に行わないまま後進を続けた。

後進を開始して間もなくの08時12分A受審人は、三等航海士から、蛭子丸がゆっくりと右回頭を始め、港口に向けようとしている旨の報告を受けた。

08時12分少し過ぎA受審人は、ふ頭灯台から290度840メートルの地点に至り、船首がやや左偏して船尾が129度を向き、後進速力が4.0ノット（対地速力、以下同じ。）となり、135度の方向へ後進していたとき、蛭子丸が左舷船尾23度350メートルのところに接近し、そのまま後進速力が増していくと自船の船尾方に向けて回頭している蛭子丸と衝突のおそれがあったが、同船が自船の後進状況を見ながら操船しているであろうから危険な状況になることはないと思い、蛭子丸の状況を自ら確認することも、報告を求めることもなく、依然として動静監視を十分に行っていなかったため、そのことに気付かず、行きあしを止めるなどの衝突を避けるための措置をとらずに後進を続けた。

A受審人は、08時13分半ふ頭灯台から284度650メートルの地点に達し、船尾が121度を向いて後進速力が10.0ノットとなり、引き続き135度の方向へ後進していたとき、三等航海士から、蛭子丸が左舷船尾方110メートルに接近した旨の報告があり、次いで、船橋配置の甲板手から機関を前進にかけよう促され、衝突の危険を知り、急いで翼角を離接岸モードにおける最大翼角の前進10度として、汽笛により短音5声を吹鳴したが、及ばず、08時14分ふ頭灯台から278度570メートルの地点において、フェリーくまのは、285度に向首し、後進速力が5.0ノットになったとき、その左舷船尾部が蛭子丸の左舷中央部に後方から25度の角度で衝突した。

当時、天候は晴で風力4の北西風が吹き、視界は良好で、潮候は高潮時にあたり、現場付近には港口方向への弱い流れがあった（参考図参照）。

また、蛭子丸は、B受審人ほか2人が乗り組み、空倉のまま、船首0.8メートル船尾2.6メートルの喫水をもって、同月11日07時50分津田岸壁を発し、今切港に向かった。

ところで、B受審人は、今切港加賀須野橋（跳開橋）の開橋時刻が毎正時に決まっていたことから、これに間に合うよう出港しようと思い、D社フェリーの出港時刻や回頭水域をよく知っていたので、同日08時10分のフェリーくまのの発航前に出港できるよう離岸したものであった。

B受審人は、蛭子丸が北向きの姿勢で両舷船首錨を投じ、津田岸壁に船尾係留していたところ、同船の東側に僚船のE丸が同様の姿勢で停泊して

いたことから、離岸後、両舷錨鎖を巻き込みながら3L回頭水域の南端付近まで前進して揚錨作業を行った。

08時00分B受審人は、揚錨中の自船の右舷錨がE丸の左舷錨鎖と絡んだことから、乗組員2人を絡み錨を解く作業に就け、自身は船橋で機関を操作し、船首を上流に向けて同作業を行い、08時10分絡み錨が解けて立錨となったものの、VHF電話で自船の運航予定をフェリーくまのに連絡しないまま、航行を開始することとした。

08時11分半B受審人は、ふ頭灯台から264度580メートルの地点（以下、蛭子丸の船位については、船体中央の位置を表す。）で、錨を揚収し、機関を微速力前進にかけ、船首が292度を向く態勢で右舵一杯を取って前進を開始したところ、汽笛による短音3声の信号を聴取し、沖洲岸壁の方を見て、右舷船首方510メートルのところで、フェリーくまのが離岸して後進を開始したのを認めた。

08時12分B受審人は、フェリーくまのが3L回頭水域に船尾を向けて次第に後進速力を増しているのを認めたので、自船の回頭を速めてフェリーくまのが3L回頭水域に達する前に港口に向けることとし、機関を全速力前進に上げ、同船の後進方向へ向けて回頭を続けた。

08時12分少し過ぎB受審人は、ふ頭灯台から268度630メートルの地点で、1.0ノットの速力でゆっくり右回頭していたとき、345度を向いた自船の左舷船首13度350メートルのところにフェリーくまのの船尾を認め、自船の回頭速度が思ったより遅く、そのまま回頭を続けると、フェリーくまのと衝突のおそれがある状況であったが、機関を全速力前進にかけたので回頭が速まり、同船より先に港口に向けることができるものと思い、速やかに行きあしを止めるなどの衝突を避けるための措置をとらずに回頭を続けた。

08時13分半B受審人は、ふ頭灯台から275度610メートルの地点に達し、船首が040度を向き、速力が4.0ノットに上がったとき、フェリーくまのの船尾が左舷船首68度110メートルに接近したことから衝突の危険を感じ、慌てて機関停止、全速力後進としたが、及ばず、080度に向首して船体がほぼ停止したとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、フェリーくまのは左舷船尾防舷材に亀裂及び凹損を、蛭子丸は左舷中央部外板に破口をそれぞれ生じたが、のちそれぞれ修理された。

【航法の適用】

＜第一審＞

本件衝突は、徳島小松島港の河川水域において、互いに対岸から港口に向けて出港しようとする両船が衝突したものである。

徳島小松島港は、特定港で港則法の適用がある港である。しかしながら、港則法において、本件に当てはまる航法規定がないので、海上衝突予防法を適用することとなるが、同法においても本件に当てはまる航法規定がないので、海上衝突予防法第38条（切迫した危険のある特殊な状況）及び第39条（注意を怠ることについての責任）を適用して律することとなる。

＜第二審＞

本件衝突は、両船がともに徳島小松島港内の岸壁を離岸して、港口に向けて出港操船中に発生したもので、適用する航法について検討する。

徳島小松島港は港則法が適用される港であり、かつ、特定港であるが、同法には本件に適用されるべき航法規定がないので、港則法の一般法である海上衝突予防法が適用される。その場合、海上衝突予防法には、後進中の船舶と回頭中の船舶の見合い関係を律する航法規定がないので、同法第38条及び第39条により律することになる。

【本件発生に至る事由】

＜第一審＞

1 フェリーくまの

- (1) 操縦位置から船体構造上の死角が存在したこと
- (2) 3Lの水域を回頭水域としたこと
- (3) 蛭子丸を認め、しばらく動かないと判断して離岸したこと
- (4) 右舷の統括操縦装置の後方で操船したこと

- (5) 警告信号を行わなかったこと
- (6) 行きあしを止めるなど衝突を避けるための措置をとらなかったこと

2 蛭子丸

- (1) D丸の錨鎖と蛭子丸の錨が絡んでいたこと
- (2) 加賀須野橋の開橋時間に間に合わせるためにフェリーくまのより早く港口に向きたいと思い、同船の航過を待たなかったこと
- (3) フェリーくまのの進行方向に向けて発進し、衝突のおそれのある関係を生じさせたこと
- (4) 行きあしを止めるなど衝突を避けるための措置をとらなかったこと

<第二審>

1 フェリーくまの

- (1) 操縦位置からは左舷正横から船尾方にかけて死角があったこと
- (2) 3L回頭水域を使用したこと
- (3) 蛭子丸がしばらくは動き出さないと判断して離岸したこと
- (4) 蛭子丸にVHF電話で運航予定を問い合わせなかったこと
- (5) 蛭子丸が自船の後進状況を見ながら操船しているであろうから危険な状況になることはないと思い、蛭子丸の動静を十分に監視しなかったこと
- (6) 蛭子丸の動静を頻繁に報告させなかったこと
- (7) 蛭子丸が自船の船尾方に向けて回頭しているのを認めたとき、行きあしを止めるなど衝突を避けるための措置をとらなかったこと

2 蛭子丸

- (1) 錨が僚船の錨鎖に絡んだこと
- (2) 仕向地の開橋時刻に間に合わせるために出港を急いでいたこと
- (3) フェリーくまのにVHF電話で運航予定を連絡しなかったこと
- (4) フェリーくまのの後進方向に向けて回頭したこと
- (5) フェリーくまのが3L回頭水域に船尾を向けて次第に後進速力を増

しているのを認めたとき、同船より先に港口に向けることができるものと思い、行きあしを止めるなどの衝突を避けるための措置をとらなかったこと

【原因の考察】

＜第一審＞

本件は、徳島小松島港の河川水域において、停留中の蛭子丸が、無難に航過する態勢で後進中のフェリーくまのの航過を待たずに同船の進行方向に向けて発進し、衝突のおそれのある関係を生じさせたものであり、蛭子丸がフェリーくまのの進行方向に向けて発進していなければ、発生していなかったものと認められる。

したがって、停留中の蛭子丸が、加賀須野橋の開橋時間に間に合わせるために、フェリーくまのより早く港口に向けたいと思い、同船の航過を待つことなく進行方向に向けて発進し、衝突のおそれのある関係を生じさせたことは、本件発生の原因となる。

B受審人が、増速して後進を続けるフェリーくまのを認めたとき、行きあしを止めるなど衝突を避けるための措置をとっていれば、本件は発生しなかった。

したがって、蛭子丸が、行きあしを止めるなど衝突を避けるための措置をとらなかったことは、本件発生の原因となる。

蛭子丸の錨が僚船の錨鎖と絡んだことは、フェリーくまのの発航の前に出港するつもりでいた蛭子丸の出港が遅れ、フェリーくまのの出港時刻と重なったものであり、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、本件発生の原因とするまでもない。

一方、フェリーくまのは、左舷船尾20度300メートルのところで蛭子丸が回頭を始め、港口に向かっているとの報告を受け、無難に航過する態勢で後進中の自船の進行方向に向けて発進し、蛭子丸が衝突のおそれのある状況となった際、警告信号を行い、行きあしを止めるなど衝突を避けるための措置をとっていれば、本件が発生していなかったものと認められる。

したがって、フェリーくまのが警告信号を行わず、行きあしを止めるな

ど衝突を避けるための措置をとらなかったことは、本件発生の原因となる。

フェリーくまのの操縦位置から船体構造上の死角が存在したこと、右舷の統括操縦装置の後方で操船したことは、死角を補うために見張り員を配置して蛭子丸の動向を逐次報告させ、同船の動向を把握できていたことから、本件発生の原因とならない。

A受審人が3Lの水域を回頭水域としたこと、停留している蛭子丸を認め、しばらく動かないと判断して離岸したことは、3Lの水域で回頭できることを判断し、いつ動き出すか分からない蛭子丸に対して見張り員を配置し、短音3声の操船信号を行い、自船の動向を明示していたのであるから、いずれも本件発生に至る過程において関与した事実であるが、本件と相当な因果関係があるとは認められない。

<第二審>

本件は、フェリーくまのが、蛭子丸の動静を十分に監視していれば、同船が自船の回頭水域に向けて回頭し、衝突のおそれがあることを認めることができ、速やかに行きあしを止めるなどの措置をとることによって、衝突を回避できたものと認められる。

したがって、A受審人が、蛭子丸が自船の後進状況を見ながら操船しているであろうから危険な状況になることはないと思い、動静監視を十分に行わず、行きあしを止めるなど衝突を避けるための措置をとらなかったことは本件発生の原因となる。

動静監視が不十分であったのは、船長が、自分の操縦位置から左舷側及び船尾方に死角がある状況で、ジョイスティックを甲板手に保持させ、蛭子丸が見える場所に移動して自ら動静を監視するとか、乗組員に同船の動静を頻繁に報告させるなどの措置をとらなかったことによるものである。

A受審人が、蛭子丸にVHF電話で運航予定を問い合わせなかったことは、本件発生と相当な因果関係があるとは認められないが、事前に連絡をとっていれば、出港順を打ち合わせることができ、衝突のおそれのある状況は生じないので、海難防止に有効である。

A受審人が3L回頭水域を使用しても、蛭子丸と譲り合って操船すること

によって衝突を回避できるので、本件発生と相当な因果関係があるとは認められない。しかしながら、回頭操船に2L水域を使用するか3L水域を使用するか判断は、そのときの水路全体の状況をよく見て的確に判断しなければならない。

A受審人が、蛭子丸がしばらくは動き出さないと判断して離岸したことは、早合点のきらいはあるが、後進開始以前のことであるから、本件発生の原因とならない。

一方、蛭子丸が、フェリーくまのが3L回頭水域に船尾を向けて次第に後進速力を増しているのを認めたとき、同船の後進方向へ向けて回頭しながら進行しなければ、衝突を回避できたものと認められる。

したがって、B受審人が、フェリーくまのより先に港口に向けることができるものと思い、仕向地の開橋時刻に間に合わせるために同船の後進方向へ向けて回頭し、行きあしを止めるなどの衝突を避けるための措置をとらなかったことは、本件発生の原因となる。

蛭子丸の錨が僚船の錨鎖と絡んだことは、蛭子丸の出港の遅れを生じてフェリーくまのの出港時刻と重なったという点で因果関係はあるが、本件発生の原因とするまでもない。

B受審人が、フェリーくまのにVHF電話で運航予定を連絡しなかったことは、直接、衝突との因果関係があるとは認められないが、事前に連絡をとっていれば、出港順を打ち合わせることができ、衝突のおそれのある状況は生じないので、海難防止に有効である。

【受審人の所為】

＜第一審＞

B受審人は、徳島小松島港の河川水域において、離岸中のフェリーくまのの短音3声の操船信号を聞き、無難に航過する態勢で後進する同船を認めた場合、フェリーくまのの航過を待つべき注意義務があった。しかるに、同人は、加賀須野橋の開橋時間に遅れると積荷業者に迷惑がかかるので、フェリーくまのより早く港口に向かいたいと思い、フェリーくまのの航過を待たなかった職務上の過失により、同船の進行方向に向けて発進し、衝

突のおそれのある関係を生じさせ、同船との衝突を招き、フェリーくまのの左舷船尾防舷材に亀裂及び凹損を、蛭子丸の左舷中央部外板に破口をそれぞれ生じさせるに至った。

以上のB受審人の所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5条第1項第2号を適用して同人の四級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

A受審人は、徳島小松島港の河川水域において、離岸して後進で回頭水域に向けて進行中、無難に航過する態勢の蛭子丸が回頭を始めて接近する旨の報告を受けた場合、衝突のおそれのある状況となったのだから、行きあしを止めるなどして衝突を避けるための措置をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、離岸操船中の自船の進路に向けて進行してくることはないと思い、蛭子丸との衝突を避けるための措置をとらなかった職務上の過失により、同船との衝突を招き、前示のとおり両船に損傷を生じさせるに至った。

以上のA受審人の所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

<第二審>

A受審人は、徳島小松島港において、離岸後、回頭水域に向けて後進中、蛭子丸が同水域に向けて回頭している旨の報告を受けた場合、操縦位置からは同船が死角に入っていたのであるから、衝突のおそれの有無を判断できるよう、蛭子丸が見える場所に移動して自ら動静を監視するとか、乗組員に同船の動静を頻繁に報告させるなどして、その動静を十分に監視すべき注意義務があった。しかるに、同人は、蛭子丸が自船の後進状況を見ながら操船しているであろうから危険な状況になることはないと思い、蛭子丸の動静を十分に監視しなかった職務上の過失により、衝突のおそれのある状況となった際、行きあしを止めるなどの衝突を避けるための措置をとらないまま進行して蛭子丸との衝突を招き、フェリーくまのの左舷船尾防舷材に亀裂及び凹損を、蛭子丸の左舷中央部外板に破口をそれぞれ生じさ

せるに至った。

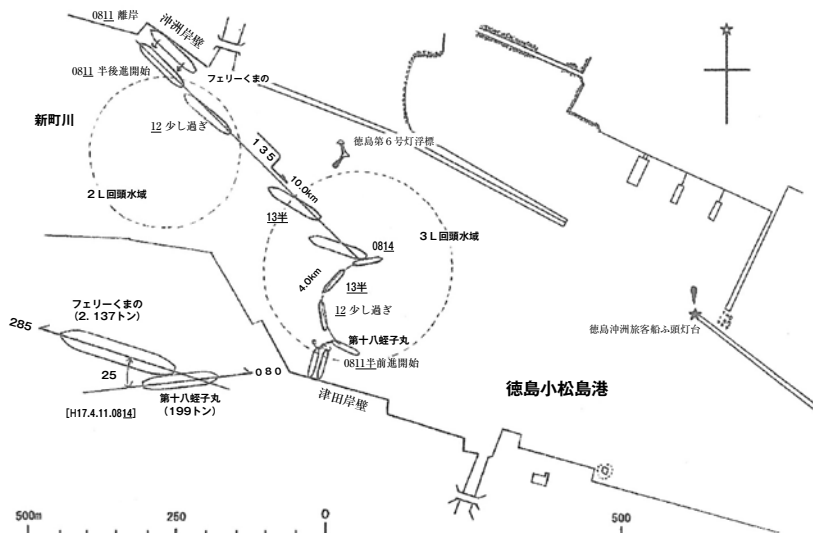
以上のA受審人の所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

B受審人は、徳島小松島港において、出港操船中、フェリーくまのの操船信号を聞き、同船が船尾を回頭水域に向けて次第に後進速力を増しているのを認めた場合、自船がそのまま回頭を続ければ、フェリーくまのと同時に同水域に達して衝突のおそれがあったから、行きあしを止めるなどの衝突を避けるための措置をとるべき注意義務があった。しかるに、同人は、フェリーくまのより先に港口に向けることができるものと思い、行きあしを止めるなどの衝突を避けるための措置をとらなかった職務上の過失により、同船の後進方向に向けて回頭を続けて衝突を招き、前示の損傷を生じさせるに至った。

以上のB受審人の所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5条第1項第3号を適用して同人を戒告する。

よって主文のとおり裁決する。

参 考 図



【研究】

本衝突事件は、平成 17 年 4 月 11 日 0814 に、岸壁を離れて回頭水域に向け後進中の総トン数 2,137 トンのフェリーくまのと、揚錨後に港口に向けて前進回頭中の総トン数 199 トンの蛭子丸が、特定港である徳島小松島港内の比較的狭い海域において衝突したものである。

航法の適用において、第一審では、「港則法において、本件に当てはまる航法規定がないので、海上衝突予防法を適用することとなるが、同法においても本件に当てはまる航法規定がない」とし、第二審でも、「海上衝突予防法には、後進中の船舶と回頭中の船舶の見合い関係を律する航法規定がない」として、ともに海上衝突予防法第 38 条（切迫した危険のある特殊な状況）および第 39 条（注意を怠ることについての責任）が適用された。そして、航法に関して船員の常務が適用されたものの、第一審では蛭子丸

に主因、くまのに一因があるとされたが、第二審では主因一因という区別はされなかった。受審人の所為においても、第一審では蛭子丸船長にフェリーくまのの航過を待つべき注意義務があったとされたが、第二審では航過を待たなかった職務上の過失は指摘されなかった。

この船員の常務の法概念については、基本的に大陸法系の立場をとるわが国においては理解が困難なところもあり、従来からさまざまな議論がある⁵⁾。以下においては、出港のために後進中の船舶と出港のために前進回頭中の船舶の見合い関係について、船員の常務の法概念に関する考察を中心に、海上衝突予防法論の立場から論究する。

船員の常務については、「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。」⁶⁾といわれている。また、船舶間の衝突における海難審判で航法不遵守が原因とされた分析では、海上衝突予防法が適用された海難の原因数のなかで、船員の常務が最も多いことがわかる⁷⁾。

海上衝突予防法の条文のなかで、船員の常務という文言が出てくるのは、注意等を怠ることについての責任を明示した第39条である。

（注意等を怠ることについての責任）

第三十九条 この法律の規定は、適切な航法で運航し、灯火若しくは形象物を表示し、若しくは信号を行うこと又は船員の常務として若しくはその時の特殊な状況により必要とされる注意をすることを怠ることによつて生じた結果について、船舶、船舶所有者、船長又は海員の責任を免除するものではない。

本条は、海上衝突予防法において定められた各種の法規範に違反したことが原因となって衝突事故が発生した場合には、その結果について関係者は責任を免れないということを注意的に確認するとともに、この法律に明

文で規定されていなくても、その状況に応じて当然必要とされる注意を怠った場合にも同様に責任を免れないということを確認しているものであるといわれている⁸⁾。しかしながら、船員の常務として必要とされる注意の具体的な内容については明示されておらず、一種のブラックボックスになっている。また第 39 条は罰則規定ではないが、責任を追及するという法律効果を発生させるという点において（以下においては、結果を生じるという法律要件を除いて検討する。）、法律要件である注意の怠り（過失）の内容について明示すべきであるという考え方もある。

第 39 条では、法律要件としての注意の怠りについて次のように明示している。

- ① 適切な航法で運航することを怠ること
- ② 灯火若しくは形象物を表示することを怠ること
- ③ 信号を行うことを怠ること
- ④ 船員の常務として必要とされる注意をすることを怠ること
- ⑤ その時の特殊な状況により必要とされる注意をすることを怠ること

これらの義務違反の内容・形態が法論理的に各々独立したものであるという前提のもとでは、責任が追及される対象となる「船員の常務として必要とされる注意をすることを怠ること」の意味するところは、基本的には残る四つの義務違反に該当しないようなときということになる。したがって本法でいう「船員の常務」には、少なくとも①適切な航法で運航すること、②灯火若しくは形象物を表示すること、③信号を行うこと、④その時の特殊な状況により必要とされる注意をすることは含まれないことになる。このうち①については、海上衝突予防法の第二章航法に、②については第三章灯火及び形象物に、③については第四章音響信号及び発光信号に義務規定として明記されており、さらに⑤については内容の具体的な明示はないものの、そのきわめて例外的な義務内容は第五章補則の第 38 条にほぼ相当していると思われる。したがって①から③は本法上に明文化された各種の具体的な義務規定を前提としているが、きわめて例外的な⑤を除き、④に示された船員の常務は具体的な内容の明示という点において①から③と法的性格が異なっているといえる。

船員の常務は、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的概念であり、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、きわめて難解な法的概念であると思われる。換言すれば、制定法主義をとるわが国においては、法規範文である条文を重視するが、海上衝突予防法が準拠している 1972 年の海上における衝突の予防のための国際規則に関する条約に添付されている 1972 年の海上における衝突の予防のための国際規則（以後、「国際規則」という。）はその起源が英米法系の国になっているため、判例法主義に基づく法論理が基調になっていると考えられる。結果として、長年培われてきた古き良き伝統のようなものが尊重され、過去の事例や判例等を通じて、船員として当為性を有する条理的な用語が生まれたものと思われる。また、その法規範としての重要性は、船員が十分に認識しているものの、海上衝突予防法では条文構成で最後の方の第五章補足において船員の常務という用語が現れるが、国際規則では条文の最初の方（Rule 2(a)）で明示されている。これはわが国の立法形式の違いによるものではあるが、船員の常務という重要な法的概念のとらえ方の相違を示しているという見方もある。学説においても、「予防法第 39 条は 1972 年規則第 2 条(a)項に相当する。この国際規則と国内法の条文の配置の違いが、一層同条の解釈を混乱させている。」⁹⁾との指摘がある。

わが国における船員の常務に関する法規範文としての変遷は、明治政府による太政官布告まで遡る。海上衝突豫防規則（明治 7 年太政官布告第 5 號）には、その第 20 條（至當の用心を怠る可からざるの戒）に、「何れの船に於ても點燈信號又は看守を怠るか或は總て航海者の職務に属する危険豫防の事並に臨機至當の處置を怠る時は船主船長水夫に至る迄共に其責を逃るべからざる事」と規定されており、現行法の第 39 条に相当することを前提とすれば、「總て航海者の職務に属する危険豫防の事」というのが船員の常務と同義として扱われていることがわかる。また、海上衝突豫防規則（明治 13 年太政官布告第 35 號）では、その第 24 條（懈怠ノ責）に、「此規則ニ於テ點燈又ハ信號又ハ見張ノ怠リ又ハ海員ノ常務又ハ臨機處置ニ於テ必要ナル用心ノ怠リヨリ生シタル事件ニ於テハ船、船主、船長、乗組人員、各其責ヲ免ル可カラサルモノトス」と規定されており、「總て

航海者の職務に属する危険豫防の事」という法規範が「海員の常務」という文言に変更されたことがわかる。

法律という形式で初めてルール化されたのは、明治 25 年に制定された海上衝突豫防法（明治 25 年法律第 5 號）であり、その第 29 條（懈怠ノ責）に、「本法ハ點燈、信號又ハ見張ノ怠リ其ノ他海員ノ常務又ハ臨機ノ處置ニ必要ナル注意ノ怠リヨリ生シタル結果ニ付船、船主、船長海員ヲシテ其ノ責ヲ免レシメサルモノトス」とあり、太政官布告と同様の「海員の常務」という文言で明示されている。当時の国際的なルールの Rule 29 をみると、
「Nothing in these Rules shall exonerate any vessel, or the owner, or master, or crew thereof, from the consequences of any neglect to carry lights or signals, or of any neglect to keep a proper look-out, or of the neglect of any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen, or by the special circumstances of the case.」となっており、「本規則ノ規定ハ燈火若ハ信號ヲ掲グルコトノ懈怠、適當ナル見張ヲ為スコトノ懈怠又ハ海員ノ通常ノ經驗若ハ特殊ノ事情ニ依リ要求セララルル警戒ノ懈怠ノ結果ニ付船舶又ハ其ノ所有者、船長若ハ海員ヲシテ何等其ノ責ヲ免レシメザルモノトス」¹⁰⁾と邦訳しているものもあり、「海員ノ通常ノ經驗（the ordinary practice of seamen）」が「海員の常務」であると理解されている。

また解説としては、「海員が、其の地位相當の智能技倆及注意を以てせば、當然為すことを要する措置を海員の通常の經驗(Ordinary practice of seamen)に基づく措置と稱する。（舊法に於ける海員の常務）。特に優秀卓越せる海員の智能・技倆及注意を標準とするのではなく、普通の海員のそれを標準とするのである。點燈・信號・見張に遺漏なからしむることも亦海員の通常の經驗の一斑に属することは勿論であるが、之等に関しては、別に明瞭なる用語を使用して本條に明記してあるから、本條に所謂海員の通常の經驗とは、之等並に特殊事情に依り要求せらるゝ警戒としての措置を除外したる他の一切の通常の經驗と解して差支えないであらう。（中略）即ち、本條に所謂海員の通常の經驗は點燈・信號・見張に関する通常の經驗を包含せざる點に於て、廣義に解釋したる常務よりは其の範圍狭く」¹¹⁾

とあり、ここに海員の常務の本質があるように思われる。

その後、二代目の法律である海上衝突予防法（昭和 28 年法律第 151 号）では、やはり第 29 条（注意等を怠ることについての責任）で、「この法律の規定は、燈火を表示し、若しくは信号を行うこと、適当な見張をおくこと又は船員の常務として若しくはその時の特殊な事情により必要とされる注意を払うことを怠ることによって生じた結果について、船舶、船舶所有者、船長又は海員の責任を免除するものではない。」と規定され、ここに「海員の常務」は「船員の常務」という文言に変更された。なお当時の国際的なルールの Rule 29 をみると、以前と同様に、“the ordinary practice of seamen”となっている。そして、三代目の法律である現行法（昭和 52 年法律第 62 号）では、前述したとおり、その第 39 条（注意等を怠ることについての責任）において、船員の常務という文言で規定されている。また、国際規則においても、以前から一貫して“the ordinary practice of seamen”を使用している。

学説等においては、初代の海上衝突予防法上の海員の常務について、「凡そ海員として事變に應じ處置をなすは四圍の事情によりて同じからずと雖も要するに普通の熟練と普通の智識とを具ふる海員を以て先ず標準とせざる可からず。常に先見の明あつて豫め危険を未發に防ぎ得れば之れに優ることなきも、海員が悉く千里眼ならざる以上は寧ろ不可能と言はざる可らず。」¹²⁾、「海員として普通の技能と智慮に基づき」¹³⁾、「本條（第二十九條）で海員に懈怠のないように誠しめた事項を大別すると（一）第一條乃至第十五條、第二十八條、第三十一條の點燈と信號に關すること、（二）適當の見張をなすこと、（三）海員の常務として必要な注意、（四）臨機の處置に必要な注意の四つになる。（中略）（二）の見張以下は本條で甫めて規定され（三）の海員の常務と（四）の臨機の處置とで他の條項の規定にあることと、ないことの一切を通じて足らぬ所を補い衝突防止の目的を完全に達することの出来るよう本法を生かそうとしたのである。（中略）海員の常務とは、海員の通常の慣行と経験を指すのであるから、海員の常務に必要な注意の懈怠という意味は海員の慣行と経験上必要とされる注意を怠ることである。海員の常務に必要な注意は運用術上の一般原則に基い

て拂うべき注意であるから、その範囲はまことに廣くて、簡単に説明することは出来ないが、技術の程度はその職務に當り得られる普通の海員を標準としているのであって、特別優秀の海員しか出来ぬことは期待しない。海員の常務として必要な注意を一二の例にとつて見れば（一）碇泊する際は航路附近を避け、他船と振廻りに依る接觸の虞ある程近接して投錨せず（後略）」¹⁴⁾と説明されている。

海員の常務の具体例については、そのほかにも、「（イ）碇泊セル船舶ニ對シテハ航行中ノ船舶ニ於テ之レヲ避ケサルヘカラス何トナレハ碇泊船ハ之レヲ避ケントスルモ避クルコト能ハサルヲ以テナリ（ロ）然リト雖モ船舶ノ普通航行スル所ノ航路筋ニ碇泊スルカ如キハ必要己ムヲ得サル場合ノ外ハ之レヲ為スヘキニアラサルナリ何トナレハ他船航行ノ妨害トナルヘキヲ以テナリ（後略）」¹⁵⁾のように例示する文献もあるが、「狭路航行中は勿論その他の場合に於て前路に回転中の他船を認めたときには衝突の危険を感じずる程度にまで接近せざるべく（後略）」¹⁶⁾といった回転中の船舶との関係を律した例はあるものの、本衝突事件のような後進中の船舶と前進中の船舶との航法について記述しているものはなかった。

また、その後の研究においても、船員の常務の法的概念に関しては、「船員の常務として必要とされる注意(any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen)とは、船員としての通常の慣行、知識及び経験からみて必要とされる注意をいう。従つて特に優秀な船員の知識、経験等を必要とするものではない。本条において船員の常務として必要とされる注意とは、灯火を表示し若しくは信号を行なうこと、適当な見張をおくこと及び特殊な情況により必要とされる注意を払うこと以外の他の一切の船員の常務をいい、その内容は極めて広範囲である。然し乍ら、この内容については、常識的、客觀的に判断され、且つ、前述せる如く通常の知識及び経験を有する船員の行いするものを標準とする。船員の常務として必要とされる注意を払うことが要求されるのは、第二十七条の一般的注意義務の履行——即ち、本法中具体的な規定が存しないか又規定が存してもその規定を適用することができない場合においてであつて、かかる場合には船員の常務として必要とされる注意を払わなかつたときは

民事上、刑事上の責任を免除されることはできない。」¹⁷⁾、「(1)「船員の常務」(ordinary practice of seamen)とは、航法前文第1項の「適当な船舶の運用方法」(good seamanship)と同義であり、船員の常務として必要とされる注意とは、船員としての通常の慣行、知識及び経験からみて必要とされる注意をいう。従って、とくに優秀な船員の知識、経験等を必要とするものではない。(2)本条において船員の常務として必要とされる注意とは、灯火を表示しもしくは信号を行なうこと、適当な見張をおくこと及び特殊な状況により必要とされる注意を払うこと以外の他の一切の船員の注意をいい、その内容はきわめて広範囲である。(中略)(3)船員の常務として必要とされる注意を払うことが要求されるのは、第27条の一般的注意義務の履行、すなわち、本法中具体的な規定が存しないか又規定が存してもその規定を適用することができない場合においてであって(後略)」¹⁸⁾、「船員の常務(ordinary practice of seamen)というのは、船員の通常の経験と慣行であると解されている。すなわち船員が当然船員としてしなければならない常務である。(中略)船員の常務は、上記したように広範なもので、その内容は普通の一般船員に期待されかつ常識的に判断される運用術上の技術といえよう。これをすべて挙例し得ないが、その一部を次に掲げておく。(イ)投錨又は停泊についての常務(後略)」¹⁹⁾、「これは、船員としての職務上、その免状、地位に応じ一般的に船舶の安全な運航をするために払わなければならない諸注意である。船員の通常の知識、経験、能力、慣習等により必要とされ、期待される注意をいう。」²⁰⁾、「海員の常務については、前もってその範囲、程度、内容等につき具体的に定めることは不可能であり適当でもない。内外判例、学説等を検討し、過失の点から抽象的過失、客観説の立場を採り、注意義務の内容としてその職務に応じた通常の船員が結果発生を防止するため危険から遠ざかるようとする用心深い態度及びこれに応ずる行為、行動であると解することができ、この態度は警戒的態度、即応的態度、確認的態度である。」²¹⁾、「海上交通法規の解釈にあたっては、運用術に関する明文化されていない事項のうち主として錨泊等に関するものを「船員の常務」で処理し、航行中の操船に関するものを「グッドシーマンシップ」あるいは「船舶の運用上の適切

な慣行」で処理するのが合理的でないかと考えている。前者については、従来からいわれているように、「通常の船員ならば当然知っているはずの知識・技能・経験・慣行」の意味にとってもよいと思うが、後者については前者よりも更に高度のものが要求されていると考えている。」²²⁾、「船員の通常の知識、慣行及び経験に基づいて必要とされる一般的な注意義務で、例えば 1 航行船は漂泊船、錨泊船を避ける。2 港や狭水道等を通航するときは、機関用意をし、投錨配置につける。潮の最盛期には、小型船は潮待ちをする。3 危険な見合関係が生じる前に早めに転針又は減速して避航する。（後略）」²³⁾と説明されており、また「抜錨船が抜錨後一定の針路に定針するまでは、抜錨船が避航する。」²⁴⁾という説もある。この最後の学説は、海上衝突予防法の定型的航法は、両船が一定の針路にないと適用されないとする根拠のもと、過去の実験審判の裁決を引用した例であるが、本衝突事件における蛭子丸の航行形態は該当するものの、後進中のフェリーくまのような航行形態を前提としていないと思われる。したがって、本衝突事件にそのまま適用することはできないが、第一審において船員の常務としてフェリーくまの進行方向に向け進出してはならないことを原因としている点で、この学説の基本的な考え方と一致していることがあるとみることもできる。

さらに近年の判決（東京高判平成 25 年 2 月 6 日）でも、「これらの定めは、海上交通において運航者の当面する状況の多様性にかんがみ、他の船舶との衝突等の危険を避けるために、臨機応変の状況に適合した処置をとるべき規範を定めるものと解される。そして、他の船舶との衝突の危険を回避することはまさに海上交通の基本的な要請というべきところ、このような特殊な状況を想定し、事前に、これを回避するために必要な処置をとることは、船員の常務であり、通常の船員ならば当然知っているはずの知識、経験、慣行（乙七の一五九頁）に基づいて所要の措置を講ずるべきものであると解され、これを怠った場合は過失があると評価することになるというべきである。」²⁵⁾と記述されている。

一方、わが国における船員の常務の現状について、「日本において、「船員の常務」とは何かについて考える時、一番の手掛かりとなるのが、

海難審判における裁決であると思われる。現行の海難審判においては、「追越し船の航法」、「行会い船の航法」、「横切り船の航法」といった定型航法に当てはまらない場合は、「船員の常務」違反（不遵守）とされている。そこで1972年規則導入より後、海難審判における「船員の常務」違反はどのように推移しているかを1994年から2010年まで調査した。その結果、1994年の時点では、航法不遵守のうち「船員の常務」が占める割合は29.09%であったのに対し、2010年については47.83%まで増加しており、この間、ゆるやかに増加し続けていたことが判明した。このような背景にあっても、「船員の常務」とされた事例について、どのような行動が船員の常務として求められるか分析し、現役の船員にフィードバックされるという仕組みがなく、一体何が「船員の常務」違反であるかは海難審判所（庁）から具体的に示されてはいない。例えば100件の船員の常務違反があれば、その内容は100通りで、なんらかの共通性や類似性による分類分けは行われていないというのが現状である。」との指摘もある²⁶⁾。

法規範として具体的に明示する主体がどの行政機関であるのかという問題は別として、船員としての通常の知識や経験が伝承できていない場合があるという現状、ミニボートのような海技免状を必要としない船舶が出現している現状、様々な外国船員が操船する外国船舶が国内の港に出入港している現状等を考慮すると、海上衝突予防法の適用海域における船員の常務の類型化を検討する時期にきていると思われる。

ところで、本衝突事件のように出港のために後進中の船舶と前進回頭中の船舶との航法について論究されたものはみあたらないが、類似した事例として、高松港内で発生した旅客船かがわ丸貨物船幸栄丸衝突事件²⁷⁾がある。この事件は、後進中の船舶と前進中の船舶とが衝突したものであるが、船員の常務によって判断した事例として紹介された文献では、「予防法などの海上法規においては、両船とも前進中であることが前提として航法が定められている。本件は、一船が前進中であり、他の一船が後進中に発生した衝突であり、適用すべき航法規定がないから、船員の常務によって判断している。」と解説されている²⁸⁾。

また、海難審判庁裁決例集に掲載された判示事項では、「高松港内におい

て、約四ノットで後進中の総トン数一、〇七四トンの旅客船と、約三・五ノットで前進中の総トン数一九九トンの貨物船とが衝突した場合、(中略) すみやかに行きあしを停止して衝突を避ける措置をとらなかったことを原因と認めた事例」(海上衝突予防法第 38 条、第 39 条)と書かれている。そして主文においては、「本件衝突は、かがわ丸が、離岸して後進中、接近する幸栄丸に対し衝突を避ける措置をとらなかったことと、幸栄丸が、接近するかがわ丸に対し衝突を避ける措置をとらなかったこととに因って発生したものである。」として、両船の受審人に戒告を言い渡している。なお、この事件の原審(広審昭和 63 年 2 月 29 日)でも、ほぼ同様の理由により両名に戒告を言い渡している。

すなわち、この裁決では、出港のために後進中の船舶と前進中の船舶との衝突を船員の常務により律することとし、両船に対して衝突を回避する措置をとる同様の義務があることを明示していると考えられる。したがって、本衝突事件のような出港のために後進中の船舶と前進回頭中の船舶とが衝突した場合の航法についても、船員の常務に基づき、両船に対して衝突を回避する措置を講ずる義務があるとする第二審の考え方が相当であると思われる。

海上衝突予防法の基本原則²⁹⁾には、操縦性能の優れている船舶に操縦性能の劣っている船舶の進路を避けさせることというのがある。これは狭義の航法の基本原則として認識されているが、たとえば錨泊している船舶を航行中の船舶が避けるという船員の常務の内容を律する際の根拠となるものでもあったと考えられる。しかしながら、避航関係を左右するほどの操縦性能の優劣については、多種多様な船舶の航行形態を考慮すれば、質的な面と量的な面において議論の余地が残されており、画一的に判断することはいたずらに海上交通秩序をみだすおそれもある。本衝突事件では第一審も第二審も両船に対して船員の常務(衝突回避措置)不遵守が原因とされたが、加えて第一審では蛭子丸に対して相手船の進行方向に向け進出すべきでなかったことも船員の常務の内容として指摘され、蛭子丸側が主因となった。出港のために後進中の船舶と前進回頭中の船舶とが衝突した場合、前進回頭中の船舶に後進中の船舶の航過を待たなければならない義務まで

要求するのか、換言すれば、船員の常務とするほどの明確な操縦性能の優劣その他の理由が存在するのかという点については、個々具体的に判断しなければならないが³⁰⁾、本衝突事件の第二審ではそこまで一方的に要求するものではないと判断されたものと思われる。

なお、前述したように、本衝突事件では、航法に関して船員の常務が適用されたものの、第一審では蛭子丸に主因、フェリーくまのに一因があるとされたが、第二審では主因一因という区別はされなかった。また、懲戒については、第一審が受審人 B を四級海技士(航海)の業務の1箇月停止、受審人 A を戒告としたものの、第二審においては両者とも戒告となった。

一方、刑事処分については、B を罰金 20 万円(徳島簡易裁判所 H19.1.6)とし、A は起訴猶予(H18.12.12)としており、その結果に至る詳細な理由についてはわからないが、それぞれの処分の期日が第二審の裁決が出る前であることを考慮すれば、もちろん司法判断が海難審判の裁決の判断に拘束されることはなく³¹⁾、また海難審判の懲戒と刑事事件における処分とは性格が異なるものの、第二審よりも第一審の裁決の結果に近いことは興味深いところである。

【注】

- 1) 海難審判庁裁決録平成 18 年 1・2・3 月分、95 頁。
- 2) 海難審判庁裁決例集第 50 巻 26 頁。第二審請求者：受審人 B 補佐人。
- 3) 海難審判庁裁決例集第 50 巻 26 頁。
- 4) 事実概要については、第二審による。
- 5) 拙稿、所謂「船員の常務」についての一考察、海保大研究報告第 35 巻第 2 号 13 頁。
- 6) 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。
- 7) 平成 26 年版レポート海難審判、海難審判所、平成 26 年。
- 8) 海上保安庁監修、前掲書、159 頁。
- 9) 海事法研究会、概説海上交通法、海文堂、昭和 60 年、95 頁。
- 10) 戸井田悦宏、国際海上衝突豫防規則の研究、海文堂、昭和 10 年、1010 頁。

海上衝突事件研究（海難審判）第33回
136－旅客船フェリーくまの貨物船第十八蛭子丸衝突事件

- 11) 戸井田悦宏、前掲書、1015 頁。
- 12) 藤尾・浦田、海上衝突豫防法の研究、丸善、大正 8 年、408 頁。
- 13) 永嶺忠宜、海上衝突豫防法詳論、集萃社、大正 9 年、261 頁。
- 14) 松下倉吉、海上衝突豫防法、海文堂、昭和 24 年、180-183 頁。
- 15) 瀬下清通、海上衝突豫防法論、今野晃住、昭和 18 年、345-355 頁。
- 16) 山戸嘉一、國際海上衝突豫防法、有斐閣、昭和 21 年、554 頁。
- 17) 藤崎道好、新海上衝突予防法論、白泉社、昭和 29 年、286 頁。
- 18) 藤崎道好、海上衝突予防法論、成山堂、昭和 40 年、409-410 頁。
- 19) 横田利雄、海上衝突予防法、海文堂、昭和 40 年、249 頁。
- 20) 高塚裕、海上衝突予防法の実務的解説、成山堂、昭和 46 年、5 頁。
- 21) 長沢 彰三，朝野 洋、船員の常務について、日本航海学会論文集 52 号 139-142 頁。
- 22) 日下明男、海上交通法規における「船員の常務」と「グッドシーマンシップ」との差異に関する研究、海保大研究報告第 26 巻第 1 号、53 頁。
- 23) 今西保彦、海難審判の判例、成山堂、昭和 57 年、300-301 頁。
- 24) 海事法研究会、前掲書、96 頁。
- 25) 東京高判平成 25 年 2 月 6 日、判例時報 2181 号 74 頁。
- 26) 森田（藤原）紗衣子・藤本 昌志・渕 真輝、「船員の常務」解釈の変化について
の一考察 —「早期の行動」導入の影響—、日本航海学会論文集第 128 号 124 頁。
- 27) 二審平成 3・3・28、海難審判庁裁決例集第 34 巻 22 頁。
- 28) 小川洋一編、船舶衝突の裁決例と解説、成山堂、平成 14 年、392 頁。
- 29) 海上保安庁監修、前掲書、9 頁。
- 30) 麻生利勝監修、海難審判裁決評釈集、成山堂、平成 23 年、113 頁。
- 31) 最判昭和 31 年 6 月 28 日、刑集 10 巻 6 号 939 頁。