

海上衝突事件研究（海難審判）第32回 漁船弘漁丸
貨物船ポス アンビション衝突事件

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-05-21 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/10.15053/0000000155

【事件研究】

海上衝突事件研究(海難審判)第32回
漁船弘漁丸貨物船ポス アンビション衝突事件

松本 宏之

○ 函審平 17・9・29（平成 17 年函審第 24 号）¹⁾

【受審人】

A 職名：弘漁丸船長、操縦免許：小型船舶操縦士

【損害】

弘漁丸・・・・・・・・船首部に亀裂を伴う凹損

ポス アンビション・・・・・・・・左舷中央部外板に擦過傷

【原因】

弘漁丸・・・・・・・・見張り不十分、船員の常務（衝突回避措置）不遵守

ポス アンビション・・・・・・・・見張り不十分、船員の常務（衝突回避措置）
不遵守

【主文】

本件衝突は、弘漁丸が、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことと、ポス アンビションが、見張り不十分で、漁ろうに従事している船舶が表示する灯火を掲げないまま投縄中の弘漁丸との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。

【海難の原因】

本件衝突は、夜間、津軽海峡西口付近において、漁ろうに従事している船舶が表示する灯火を掲げないままはえなわを投入している弘漁丸と、東航中

のボス アンビション号が、互いに衝突のおそれのある態勢で接近中、弘漁丸が、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったことと、ボスが、見張り不十分で、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ものである。

ボス アンビション号の運航が適切でなかったのは、船長が、船橋当直者に対し、多数の漁船を認めたら報告するよう指示しなかったことと、船橋当直者が、多数の漁船を認めたことを船長に報告しなかったこと及び見張りが十分でなかったことによるものである。

※【刑事事件】

弘漁丸・・・・・・起訴猶予（函館地方検察庁：平成17年8月10日）
ボス アンビション号・・・・・・立件なし

【事実概要】

（事件発生の年月日時刻及び場所）

平成16年10月19日04時35分

津軽海峡（北緯41度17.0分 東経140度12.0分）

（船舶の要目）

船種船名	漁船弘漁丸	貨物船ボス アンビション
総トン数	4.9 トン	75,277 トン
全長		269.00 メートル
登録長	13.25 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		12,834 キロワット
漁船法馬力数	90	

（設備及び性能等）

ア 弘漁丸

弘漁丸は、平成5年8月に進水したはえなわ漁業などに従事する、ほぼ船

体中央部に船橋があるFRP製漁船で、操舵室にはレーダー1台、GPSプロッタ及び魚群探知機などが装備されていた。

イ ポス アンビション

ポス アンビション（以下「ポ号」という。）は、西暦1992年に大韓民国コジエで建造された船尾船橋型鋼製貨物船で、船橋にはレーダー2台、GPSプロッタ及びコースレコーダなどが装備されており、船首端より船橋前面までの距離が227メートルであった。

（事実の経過）

弘漁丸は、A受審人が1人で乗り組み、操業の目的で、船首0.5メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、平成16年10月19日02時30分北海道館浜漁港を発し、同漁港南方沖合の漁場に向かった。

ところで、弘漁丸のまぐろはえなわ漁は、津軽海峡西口付近で行われ、同業漁船が多く、また、海潮流の影響により、はえなわが絡むおそれがあることから、同業漁船は北緯41度21分の緯度線を投縄開始線とし、船間間隔をそれぞれ0.5海里とって横一線に並び、04時00分一斉に南方に向かって投縄を開始することに取り決めがなされていた。

そうして、はえなわは、幹縄の45メートルおきに先端に針の付いた長さ15メートルの枝糸をつけ、針数が18本、長さ約1,000メートルを1籠として6籠備え、最初に錘とボンデンの付いた幹縄を投入し、針の投入時には餌である活いかを手ですくって針に付け、この針を3本投入する毎に長さ15メートルの浮玉吊ロープ及び針9本投入毎に旗の付いたボンデンを装着して投下するものであり、操業中は操縦性能が制限される状態にあった。

A受審人は、出航に際して航行中の動力船が掲げる灯火のほか、中央部マスト上端に黄色回転灯を点灯し、03時30分白神岬南方沖合3.0海里ばかりの漁場に至って漂泊し、操業準備のため操舵室前方と後方に作業灯各1個を点灯して投縄開始時刻を待った。

04時00分A受審人は、白神岬灯台から203度（真方位、以下同じ。）3.0海里の地点において、針路を自船の磁気コンパスの真南となる168度に定め、機関を半速力前進にかけ、折からの海潮流によって10度左方に圧流されなが

ら、実効針路158度及び5.8ノットの対地速力（以下「速力」という。）で、自動操舵により進行した。

発進後、A受審人は、船尾甲板で右舷側を向いて立ち、操舵室から延長コードを伸ばした遠隔操縦装置を傍らに置いて機関を適宜調整するとともに、はえなわに餌を付けて投縄を開始したが、前部マスト上方に取り付けられていた、漁ろうに従事している船舶が表示する灯火を掲げなかった。

04時29分A受審人は、白神岬灯台から182度5.3海里の地点に至ったとき、右舷船首50度1.9海里のところにはボスの掲げる、白、白、紅3灯を視認することができ、その後、同船の方位に変化がなく衝突のおそれのある態勢で互いに接近することを認め得る状況であったが、餌の活いかを針に取り付けることに気を取られ、周囲の見張りを十分に行わなかったため、この状況に気付かず、行きあしを停止するなど同船との衝突を避けるための措置をとらないまま続航した。

04時35分わずか前A受審人は、はえなわ5,500メートルばかりを延出したとき、ボスの波切り音を耳にして右舷船首至近に迫った同船に気付き、衝突の危険を感じて機関を後進にかけたが効なく、04時35分白神岬灯台から179度5.9海里の地点において、弘漁丸は、原針路、原速力のまま、その船首がボスの左舷中央部に前方から70度の角度で衝突した。

当時、天候は晴で風力3の東南東風が吹き、潮候は上げ潮の中央期で、付近には約1.0ノットの東北東流があった。

また、ボスは、フィリピン共和国人の船長B及び一等航海士Cほか同国人19人及びオーストラリア連邦国人1人が乗り組み、同乗者1人を乗せ、空倉のまま、船首7.7メートル船尾9.8メートルの喫水をもって、同月15日13時00分（現地時間）中華人民共和国ナントン港を発し、カナダロバーツバンク港に向かった。

B船長は、津軽海峡東航時の船橋当直者に対し、見張りを厳重にするよう船長命令簿により指示していたが、通峡時に多数の漁船を認めたときは、船長に報告するよう指示していなかった。

越えて、18日04時00分C一等航海士は、甲板員1人とともに船橋当直に就いて北東進し、04時08分白神岬灯台から211度12.0海里の地点に達したと

き、左舷前方7海里から10海里に多数の漁船の灯火を認めたが、このことを船長に報告しないまま、針路を055度に定め、機関を全速力前進の16.0ノットにかけて、折からの海潮流に乗り、17.0ノットの速力で自動操舵により進行した。

一方、自室で休息中のB船長は、C一等航海士から何の報告も受けなかったため、多数の漁船が操業する津軽海峡通航の指揮を執ることができなかった。

04時29分C一等航海士は、白神岬灯台から191度7.0海里の地点に達したとき、左舷船首17度1.9海里のところに南下する弘漁丸の白、緑2灯のほか黄色回転灯及び作業灯を視認できる状況であり、その後、弘漁丸の方位に変化がないまま、衝突のおそれがある態勢で接近していたが、正船首方2.7海里ばかりのところを右方に航過する漁船の灯火に気を奪われ、左舷前方の見張りを十分に行っていなかったため、このことに気が付かず、右転するなど弘漁丸との衝突を避けるための措置をとらずに続航した。

04時34分半C一等航海士は、左舷船首17度320メートルのところに弘漁丸の灯火を初めて認め、衝突の危険を感じて甲板員に右舵を令したが効なく、ボ号は、原速力のままその船首が058度を向首したとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、弘漁丸は、船首部に亀裂を伴う凹損を生じ、ボ号は、左舷中央部外板に擦過傷を生じた。

【航法の適用】

本件衝突は、夜間、津軽海峡西口付近において、南下する弘漁丸と東航するボ号とが、互いに衝突のおそれのある態勢で接近し衝突したものである。

弘漁丸は、はえなわに餌を付けて投縄作業中であり、操縦性能が制限される状況にあったが、漁ろうに従事している船舶が表示する灯火を掲げていなかった。

また、航行中の動力船であるボ号は、漁ろうに従事している船舶が表示する灯火を掲げていない弘漁丸を、漁ろうに従事している船舶と識別できず単なる航行中の動力船と認識する可能性があった。

したがって、両船舶間に一致した客観的認識が得られない状況にあったと認められるので、海上衝突予防法第18条の各種船間の航法を適用することも同法第15条に規定されている横切り船の航法を適用することも相当でなく、本件は船員の常務によって律することとなる。

【本件発生に至る事由】

1 弘漁丸

- (1) 漁ろうに従事している船舶が表示する灯火を掲げずに操業していたこと
- (2) A受審人が、右舷船尾で投縄作業に当たっていたこと
- (3) A受審人が、見張りを十分に行っていなかったこと
- (4) 衝突を避けるための措置をとらなかったこと

2 ボス

- (1) B船長の船橋当直者に対する報告事項についての指示が十分でなかったこと
- (2) C一等航海士が、津軽海峡西口付近において多数の漁船を認めたとき、その旨を船長に報告しなかったこと
- (3) C一等航海士が、見張りを十分に行っていなかったこと
- (4) 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】

本件は、弘漁丸が、見張りを十分に行っていたなら、接近するボスを認識して衝突を避けるための措置がとれ、衝突を回避することができたものと認められる。

したがって、A受審人が、見張りを十分に行わず、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。

弘漁丸が、漁ろうに従事している船舶が表示する灯火を掲げていなかったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、海難防止の観点から、所定の灯火を掲げるようにしなければいけない。

A受審人が、船尾甲板で投縄作業に当たっていたことは、見張りに何ら支

障はなく、また、体を少し動かせば、操舵室のレーダーも見ることができていたのであるから、本件発生の原因とならない。

他方、ポ号が、見張りを十分に行っていたなら、接近する弘漁丸を認識して衝突を避けるための措置がとれ、衝突を回避することができたものと認められる。

したがって、B船長が船橋当直者に対する報告事項についての指示が十分でなかったこと、C一等航海士が、津軽海峡西口付近において多数の漁船を認めたとき、その旨を船長に報告しなかったこと及び同一等航海士が、見張りを十分に行わず、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。

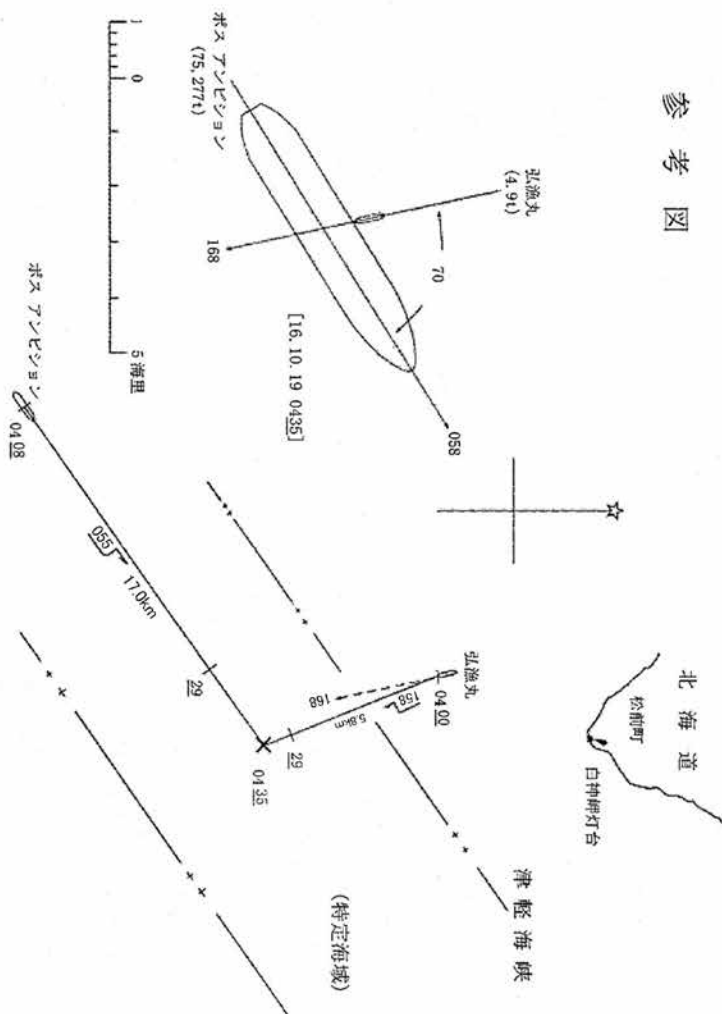
【受審人の所為】

A受審人は、夜間、津軽海峡西口付近において、まぐろはえなわ漁業を行う場合、接近するポ号を見落とすことのないよう、周囲の見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同受審人は、餌の活いかを針に取り付けることに気を取られ、周囲の見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、ポ号と衝突のおそれがある態勢で接近していることに気付かず、衝突を避けるための措置をとることなく進行して同船との衝突を招き、弘漁丸の船首部に亀裂を伴う凹損を生じさせ、ポ号の左舷中央部外板に擦過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。

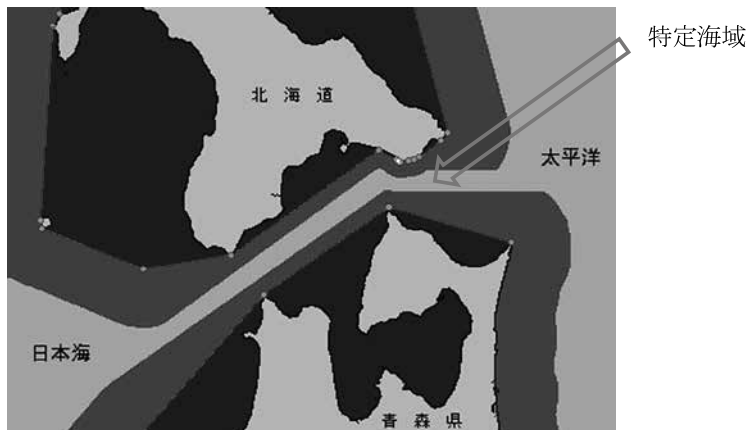
参考図



【研究】

本衝突事件は、平成 16 年 10 月 19 日の日出前 0434 に、総トン数 75,277 トンのボ号（パナマ船籍）と総トン数 5 トンの弘漁丸が、津軽海峡の竜飛崎灯台から真方位 287 度 6.4 海里の特定海域（領海外）で衝突したもので、死傷者はなく損害は軽微であったものの、海上交通法規の航法の適用に関する国際法上の問題を内含しているので、以下においては主として海上衝突予防法論の立場から論究する。

津軽海峡は、北海道と青森県を挟む海峡で、北海道南端と津軽半島や下北半島を結ぶ距離は 20km に満たないところもあり、領海 12 海里を前提とすれば、その中心部には公海部分はなく、本来ならばわが国の国内法が適用され、権限を全面的に及ぼすことができる海域である。しかし本衝突事件の衝突地点は、特定海域（下図参照）²⁾としてわが国が領海の幅を 3 海里のままにしている海域であるため、外国船舶であるボ号側に関しては衝突事件の刑事責任を問うことができなかった。したがって、外国人の船員が操船していたボ号側は刑法犯として立件されることはなかった（なお、日本人船長が操船していた弘漁丸側については起訴猶予となった。）。



（濃色は内水、濃淡色は領海。）

以前にも同海域では、例えば、昭和 55 年 5 月 22 日に発生したリベリア船籍の貨物船ゼンリン・グローリー号（総トン数 10,224 トン）と西ドイツ船籍のコンテナ船シーウェイ・ディスパッチ号（総トン数 9,154 トン）との衝突事件が発生しているが、外国船舶に対して刑事責任を追及することはできず、また油による海洋汚染についても、国内法である海洋汚染及び海上災害の防止に関する法律に基づく措置をとることができなかった³⁾。また、船舶の衝突を予防するための航法を定めている国内法である海上衝突予防法についても、同様な理由により適用されておらず、基本的には外国船舶の旗国の国内法が適用されることになる。

なお、国連海洋法条約(UNCLOS)の第 39 条（通過通航中の船舶及び航空機の義務）には、通過通航中の船舶が遵守する事項として、海上における安全のための一般的に受け入れられている国際的な規則、手続及び方式（海上における衝突の予防のための国際規則を含む。）を挙げており、国際航行に使用される海峡（第 37 条）においては、すべての船舶は通過通航権を有するものとされている（第 38 条）。国際航行に使用される海峡が具体的にどの範囲の海峡を意味するのかは必ずしも明確ではないが、例えば各国が領海を 12 海里に拡張したことにより全体が領海となってしまう海峡において、従来、公海として享受してきた航行の自由を確保しようとするのが趣旨であったといわれていることから、津軽海峡のような特定海域については領海を 3 海里として中央部分が公海として残しているので、公海における自由航行の原則にゆだねられている⁴⁾。

津軽海峡では、平成 16 年から 24 年にかけて、本衝突事件のような外国船舶と日本船舶との衝突事件が 7 件発生しているが⁵⁾、そのうち 5 件については特定海域で衝突しており、いずれの衝突事件の外国船舶も立件されていない。また、特定海域の衝突事件のうち、海難審判で裁決が言い渡されたのは、本衝突事件のほか 1 件（MEDI NAGASAKI・第五菊栄丸衝突事件）⁶⁾のみである。

わが国が特定海域を設定するに至った経緯については、領海幅を 12 海里に拡大することを決定した領海及び接続水域に関する法律（昭和 52 年 5 月 2 日法律第 30 号）に遡る。その第 1 条においては、「我が国の領海は、

基線からその外側十二海里の線（その線が基線から測定して中間線を超えているときは、その超えている部分については、中間線（我が国と外国との間で合意した中間線に代わる線があるときは、その線）とする。）までの海域とする。」と定められている。

その一方で、附則第2項においては、「当分の間、宗谷海峡、津軽海峡、対馬海峡東水道、対馬海峡西水道及び大隅海峡（これらの海域にそれぞれ隣接し、かつ、船舶が通常航行する経路からみてこれらの海域とそれぞれ一体をなすと認められる海域を含む。以下「特定海域」という。）については、第一条の規定は適用せず、特定海域に係る領海は、それぞれ、基線からその外側三海里の線及びこれと接続して引かれる線までの海域とする。」と定め、また第3項においては、「特定海域の範囲及び前項に規定する線については、政令で定める。」と規定している。

そして政令である領海及び接続水域に関する法律施行令（昭和52年6月17日政令第210号）の第3条（特定海域の範囲）においては、「法附則第二項に規定する特定海域の範囲は、別表第二の中欄に掲げる海域（外国の領海である海域を除く。）の範囲とする。」として、別表第二には、宗谷海峡、津軽海峡、対馬海峡東水道、対馬海峡西水道、大隅海峡に設定された特定海域の範囲が示されている。

したがって、本来であれば領海としてわが国の国内法が適用される海域であるが、津軽海峡の特定海域の部分（領海外）には外国船舶に対してわが国の国内法が適用できず、形式的には国内法が適用になる日本船舶との間に適用法令の不一致が生じていることになる。すなわち、日本船舶については、領海上であろうと公海上であろうとわが国の国内法が適用になるが、公海上の外国船舶については旗国主義に基づき、原則として旗国の国内法が適用される。

同様の問題は、例えば太平洋に面しているわが国の領海から公海に向かって航行している日本船舶と領海に近接する公海を航行中の外国船舶との見合い関係においても生じ、また領海を航行中の日本船舶と外国船舶が公海に出たとたんに衝突するような場合、あるいは逆に公海を航行中の日本船舶と外国船舶が領海に入ったとたんに衝突するような場合にも生じるこ

となる。このようなケースでは、適用すべき航法が国内法たる海上衝突予防法に基づくものなのか、外国船舶の旗国の国内法に基づくものなのかという根拠法令の特定が必要となるが、実質的には、わが国の海上衝突予防法も外国船舶の旗国の海上衝突の予防に関する法律も、1972 年の海上における衝突の予防のための国際規則（以下、「国際海上衝突予防規則」という。）に準拠しているために、基本的には同じ航法が適用になると思われる。

しかしながら、航法の適用の開始前後から衝突までの間は少なくとも数分間の時間が経過するために、航行中の船舶に対して適用される根拠法令や条文が途中で変わるという問題や、航法適用の前提となる海上衝突予防法の解釈と外国船舶の旗国の国内法の解釈の不一致の問題（基本的にはそれぞれの法令は国際海上衝突予防規則を共通の法規範としているので矛盾は生じないが、仮に条文は同じであっても細かな法解釈までも一致しているとは限らない。）など、法適用の不連続性に起因する様々な問題が存在していることがわかる。すなわち、衝突という事象は2 隻以上の船舶の存在が必要であり、それぞれの船舶の国籍が同一であるとは限らず、しかも衝突そのものは瞬時のことではあるが、衝突に至るまでの航法が適用されている時間は比較的長きにわたっており、その間に公海から領海へ、あるいは領海から公海へと航行するようなケースもありうることになる。

このような問題は、原則として衝突地点が領海か否かで決まるとされる刑法の業務上過失往来妨害などの適用可否とは異なり、海上衝突予防法上の航法は継続的な法適用であるだけに、国際法の視点を加えた法的な整理が重要となる。例えば横切り関係においては、まず海上衝突予防法第5 条に定める常時適切な見張りの義務や第6 条に定める安全な速力での航行義務、第7 条に定める衝突のおそれの判断義務、第8 条に定める衝突を避けるための動作の義務のほか、様々な避航義務や保持義務等、各種の法規範としてのルールが適用になる。これらの一連の法的義務は、一定の時間の幅を有しているために、海上衝突予防法の義務を履行している際に、途中で海上衝突予防法自体が適用されなくなる場合もありうるし、またその逆もケースもありうる。

本衝突事件では、弘漁丸は北海道館浜漁港を出港して 04 時 14 分頃に領海から特定海域に至り、ポ号は中華人民共和国ナントン港を出港して津軽海峡の特定海域を東航していた。したがって、弘漁丸は出港から衝突に至るまでの間は、領海においても特定海域においてもわが国の国内法である海上衝突予防法が適用されており、ポ号は見合い関係が生じてから衝突するまでの間はポ号の旗国が制定した海上衝突の予防に関する国内法が適用されていることになる。換言すれば、二船間の航法の適用については、本来は同一の条文と同一の解釈を有する共通した法律のなかで議論されるべきものではあるが、形式的には異なる法律が適用されていることになる。

なお、わが国は 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（昭和 52 年 7 月 5 日条約 2）を批准しており、ポ号の旗国も同様の場合は、条約の第 1 条（一般的義務）に、「この条約の締約国は、この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（以下「国際規則」という。）を構成する規則及び附属書の規定を実施することを約束する。」と定められていることから、両国は国際海上衝突予防規則の実施という点において同じ法規範を共有していると思われる。

一方、過去の裁決における国際海上衝突予防規則の引用について、昭和 24 年 8 月から平成 24 年 12 月までに裁決言渡のあったデータを検索することができる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で、国際海上衝突予防規則をキーワードにして検索したところ、27 件の裁決がヒットした。それらのうち外国船舶と日本船舶が衝突した事故の裁決は、航法の適用について根拠法令を明示して場合があるので、その一部を以下に示す。

まず漁船常丸貨物船ベライス衝突事件（那審平成 24・2・9）は、両船が公海上で衝突したものであるが、航法の適用については、「本件は、沖縄県沖縄島南東方沖合に当たる北太平洋西部の公海において発生したもので、旗国は常丸が日本、ベライスがブルネイダルサラーム国であることから、国際海上衝突予防規則によって律することになる。また、両船が互いに他の船舶の視野の内にあり、かつ、互いに進路を横切り衝突のおそれがある態勢で接近して衝突したものと認められることから、同規則第 15 条の横

切り船の航法を適用するのが相当である。」と述べている。すなわち、公海上における法令の適用は旗国主義が原則となるので、両船の関係を同時に律する航法について、第一義的には各船舶の国内法が適用されるという不統一性の問題が生じるので、裁決では両国の国内法の法源となっている条約に添付されている国際海上衝突予防規則に基づいて判断されていると思われる。

なお、この裁決では国際海上衝突予防規則によって“律する”という文言を使用しているが、それがどのような意味を有しているのか明らかではない。例えば、国際法的には問題はないが、国内法的には厳密に適用できないので準用というような意味で使用しているのか、あるいは、あえて法的根拠あるいは法的推論プロセスに言及することなく、単に適用するという意味あるいは判断するという意味で使用しているのか、詳細は不明である。

次に、漁船第三康洋丸貨物船バイオレット エース衝突事件（横審平成 20・5・26）は、両船が公海上で衝突したものであるが、航法の適用については、「本件は、東京都大島南東方沖合の公海において発生したもので、旗国は康洋丸が日本、バ号がパナマ共和国であることから、国際海上衝突予防規則によって律することとなる。そして、両船が互いに他の船舶の視野の内にあり、針路を横切る態勢で接近していたものと認められることから、国際海上衝突予防規則第 15 条の横切り船の航法のほか、バ号を右舷側に見る康洋丸には同規則第 16 条、康洋丸を左舷側に見るバ号には同規則第 17 条をそれぞれ適用するのが相当である。」と述べている。すなわち、漁船常丸貨物船ベライス衝突事件と同様に、公海上における法令の適用は旗国主義が原則となるので、両船の関係を同時に律する航法について、第一義的には各船舶の国内法が適用されるという不統一性の問題が生じるので、裁決では両国の国内法の法源となっている条約に添付されている国際海上衝突予防規則に基づいて判断されている。

次に、漁船第三新生丸貨物船ジム アジア衝突事件（横審平成 19・3・23）も、両船が公海上で衝突したものであるが、航法の適用においては、「本件は、夜間、納沙布岬南東方沖合の、日本の領海外約 5 海里的ところにおい

て、漁場から花咲港に向けて北西進中の新生丸と、津軽海峡に向けて南西進中のジ号とが衝突したもので、以下適用される航法について検討する。1972年の海上における衝突の予防のための国際規則（以下「国際海上衝突予防規則」という。）は、2隻の動力船が互いに進路を横切り衝突のおそれがあるとき、他の動力船を右舷側に見る動力船は、当該他の動力船の進路を避けなければならないと、また、当該他の動力船は、その針路及び速力を保たなければならないとの横切り船の航法を定めている。衝突のおそれがある見合い関係とは、具体的な当事者が実際に衝突の危険を認めた関係を意味するものではなく、注意深い船長が注意していたとすれば衝突の危険があるものと認めることができる関係を指すものとされており、見合い関係が生じる時期は、両船の大きさ、操縦性能、気象海象の状況、海域や船舶交通の輻輳状況等によって変化するものである。（中略）本件は、国際海上衝突予防規則第15条によって律することとなる。」と述べている。

次に、漁船第五十八金宝丸漁船ベルデ ベールⅦ衝突事件（神審平成19・1・10）も、両船が公海上で衝突したものであるが、航法の適用においては、「本件発生海域は、ブラジル沖合の公海上で、しかも、金宝丸の旗国は日本で、ベ号の旗国は、ブラジルである。条約である国際海上衝突予防規則は、それぞれ両国で国内法化されているが、立法に対する考え方や施策が相違することもあり、どちらか一方又は同時に両方の国内法を適用することは適当でない。ここでは、国際海上衝突予防規則にもどって適用を検討する必要がある。」と述べている。この裁決では、一方の船舶の旗国の国内法を他国の船舶に適用することはできず、また同時に両船の旗国の国内法を適用することもできないとする理由を、両国では立法に対する考え方や施策が相違することもあるためとしているようにも読み取れる。しかしながら、国際法の旗国主義に基づけば、たとえ各々の旗国の立法に対する考え方や施策が同じであったとしても、公海上の船舶に旗国以外の国の国内法を排他的に適用することは、特段の定めがない以上は困難である。したがって、法理論的には国際海上衝突予防規則で律するのは、両船の旗国の国内法の事情によるものではなく、国際法理論に基づき、前述のような法源としての法規範で両船の航法は律せられるとするのが相当であると思わ

れる。

次に、漁船第二十三錦生丸漁船浙嶺漁 7516 衝突事件（高審平成 15・7・15）も、両船が公海上で衝突したものであるが、航法の適用においては、「本件衝突は、わが国及び中国の領海外で発生したものであるから、1972 年の海上における衝突の予防のための国際規則（以下「国際海上衝突予防規則」という。）により律することとなる。」と述べている。なお、この事故の第一審（長審平成 14・4・24）においては、適用法令は明示されていない。

次に、漁船第二稻荷丸油送船ニッシン衝突事件（那審平成 2・8・17）も、両船が公海上で衝突したものであるが、航法の適用においては、「本件に対しては国際海上衝突予防規則第 15 条を適用するのが相当である。」と述べられており、裁決のなかには海上衝突予防法という文言もなく、公海上か否か、両船の旗国が異なっているか否か等についても言及されていない。

そのほか、公海上で発生した機船第十八昌勢丸機船オリエントエース衝突事件（仙審昭和 56・1・13）では、原因において、「国際海上衝突予防規則第 19 条及び同第 35 条各違反」と書かれているのみで、その規則を適用した根拠、公海あるいは領海といった文言、機船オリエントエース（日本人船員が配乗）の旗国等に関する記述は見当たらない。また、同様に公海上で発生した機船第三十一稻荷丸機船フェアウェイ衝突事件（函審昭和 55・12・3）でも、同様に原因において、「国際海上衝突予防規則第 15 条違反と注意喚起信号の怠り」と書かれているのみで、その規則を適用した根拠、公海あるいは領海といった文言、機船フェアウェイの旗国等に関する記述は見当たらない。

以上は公海において衝突した事例であるが、以下においては、わが国の領海で衝突した事例についてとりあげる。

漁船広漁丸貨物船ナムヘ パイオニアⅡ衝突事件（神審平成 19・10・31）は、両船が領海で衝突したものであるが、航法の適用については、「本件は、沖ノ島南方において、南下中の広漁丸と東行中のナ号が、互いに進路を横切る態勢で衝突したもので、海上衝突予防法第 15 条横切り船の航法をもって律することとなる。」と述べている。すなわち、両船の国籍は異なるも

の、わが国の領海において発生した事故については、第一義的にはわが国の国内法が適用されるので、この場合は海上衝突予防法に基づき航法が判断されることになる。

しかしながら、指定海難関係人（ナムヘ パイオニアⅡの二等航海士）の所為においては、「A 指定海難関係人が、夜間、沖ノ島南方沖合を東行する際、見張り不十分で、前路を右方に横切り衝突のおそれがある態勢で接近する広漁丸に気付かず、警告信号を行わず、大きく右転するなど衝突を避けるための協力動作をとらなかったことは、本件発生の原因となる。A 指定海難関係人に対しては、勧告しないが、船舶の運航に当たっては、見張りを十分に行うとともに、国際海上衝突予防規則に定める各航法を遵守して、事故の再発防止に努めなければならない。」と述べられている。

この文章の最後の部分は、旧海難審判法における目的である海難の発生防止に寄与することを念頭に、再度同種の事故を起こさないための予防手段を公示するという使命のもとに書かれたものであると思われる⁷⁾。すなわち、漁船広漁丸貨物船ナムヘ パイオニアⅡ衝突事件における航法の適用の根拠を国際海上衝突予防規則に求めたのではなく、指定海難関係人に対する将来に向かっての海難の再発防止を目的として、指定海難関係人の国籍である韓国の国内法あるいはナムヘ パイオニアⅡの船籍国の国内法と同様の航法を定めた万国共通ルールたる国際海上衝突予防規則の遵守を述べたものと考えられる。したがって、衝突事故における航法の適用とは別の次元の便宜的なものであって、何らかの法的効果を求めているものではない。

同じような書きぶりの裁決は散見され、領海において発生した貨物船浩和丸貨物船ケイヨー衝突事件（神審平成 18・6・14）では、航法の適用においては、「本件は、霧のため視程が 0.1 海里的の視界制限状態となった樫野埼東方沖合において、南下中の浩和丸と北上中のケイヨーとが衝突したもので、海上衝突予防法第 19 条視界制限状態における船舶の航法を適用するのが相当である。」と述べており、あくまでもわが国の国内法である海上衝突予防法を前提としているが、受審人等の所為においては、「D 指定海難関係人に対しては勧告しないが、視界制限状態で航行する場合は、国際

海上衝突予防規則を遵守して、レーダーによる十分な見張り及び動静監視を行い、事故の再発防止に努めなければならない。」と述べている。

また同様に、領海で発生した漁船凌成丸貨物船ウッドィ エース衝突事件（那審平成 16・7・15）でも、裁決のなかに海上衝突予防法という文言は出てこないものの、領海であることからわが国の国内法たる海上衝突予防法第 15 条に定める横切り船の航法が適用されたものと推察でき、受審人等の所為においては、「B 指定海難関係人に対しては、警告信号を行ったこと、及び衝突後直ちに海上保安庁に事故発生を報告し、凌成丸の救助に尽くした点に徴し、勧告しないが、船舶の運航に当たっては、国際海上衝突予防規則に定める航法を遵守して、事故の再発防止に努めなければならない。」と述べている。

以上のように、航法の適用において国際海上衝突予防規則が用いられた裁決のうち、比較的古い裁決では、ある意味、唐突的に国際海上衝突予防規則を適用しており、その理由なども明示されていないが、近年の裁決では、領海や公海、あるいは旗国といった国際法の法的概念を根拠とした法適用のプロセスを明示したうえで、国際海上衝突予防規則という文言を用いる傾向にある。

ところで、国際海上衝突予防規則は海上交通に関する万国共通ルールとしての性格を有しているが、すべての国々がその条約の加盟国になっているわけではなく、例えば船舶の旗国が未加盟国だった場合、その船長等に対して、勧告ではないものの国際海上衝突予防規則を遵守するよう言及することは、法規範としての性格あるいは法適用に関する形式的な問題がないわけではない。

そもそも国際海上衝突予防規則は、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が、その第 1 条には一般的義務として、「この条約の締約国は、この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（以下「国際規則」という。）を構成する規則及び附属書の規定を実施することを約束する。」と規定されている。

その背景には、海上において国籍の異なる船舶が互いに接近した際に、

それぞれの旗国が独自に定めた固有の法令等にしがたって矛盾する行動をとると海上交通の安全を確保することができないため、各国間で異なる海上交通ルールが存することのないように、国際的に統一されたものを規範化すべきであるとする海事社会の要請があった⁸⁾。

わが国は、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を、昭和52年7月5日に条約第2号として公布し、その条約に添付されている国際海上衝突予防規則に準拠した内容を海上衝突予防法という形で国内法化している。その改正審議において、政府委員から、次のような答弁⁹⁾がなされている。

「まず、この国際規則のもとになります条約の未加盟国の総船腹量が四%もあるということですが、特に我が国近辺では、船の大きいあれではフィリピン、これは世界の船腹量の一・八%を占める割合大きい国でございます。それから台湾も一・三%で、割合海運が盛んでございます。そこの両者が入っていないがゆえに四%というようなものがまだ残っている。ましてや、日本の近くの国が入っていないというのは、これはこれで問題なんですけれども、そうは言いながら、フィリピンにつきましては、条約手続というのは踏んでおりませんけれども国内では取り入れる、そういうのがコーストガードの規則なんかで周知徹底されております。そんなこととか、あるいは、台湾に至りましては、あそこは国際規則をそっくり取り入れた制度が整備されております。そんなことで、四%というのはちょっと見かけ上大変な問題なんです、実態はそういう形で担保されているところでございます。」

すなわち、わが国の近海（公海上）における日本船舶と未加盟国を旗国とする船舶との航法の適用については、法適用上の問題はあるものの、実質的には問題は生じていないようである（なお、フィリピンについては、その後、2013年6月10日に批准している。）。

しかしながら、実態としては問題にならないものの、航法の適用にかかる各国の国内法と国際海上衝突予防規則の関係や旗国の異なる船舶どうしの問題は、従来から明確に論じられることがなかったように思われる。しがたって、本衝突事件のように日本船舶と外国船舶が特定海域で衝突し、

しかも一方の船舶が領海から公海に至るようなケース、あるいは両船が領海から公海に至り公海上で衝突したようなケースや公海から領海に至り領海上で衝突したようなケース等では、法適用の不連続が生じる可能性がある。

これらの法適用の問題を論じる際には、まず海上衝突予防法特有の立法政策にかかわる背景の理解が必要となる。わが国の国内法化の歴史をたどると¹⁰⁾、海上における衝突を予防するための法規範を最初に規定したのは、郵船商船規則（明治3年太政官布告第57）であった。当時は夜間においてお互いの存在を相手船に伝えることにより、衝突事故を未然に防止することが主要な目的であったため、灯火に関し次のような規定が設けられていた。

「一夜間ハ旗章ト引替ニ燈明可引揚燈明ハ青赤白之三坐ヲ設ケ航海中赤ハ左舷青ハ右舷ニ點火シ白ハ前檣頂遠方ヨリ見留易キ所ニ揚置燈明消ヘサル様可致事」

しかし商船規則は民部省と外務省が担当しており、航法や衝突責任に関する規定はなかった。次に海軍省が所管して定められたのが船燈規則（明治5年太政官布告第209號）である。これは全条文20箇条からなるもので、当時の強大な商船隊の力をもって世界に強い影響力を有していた英国の1863年の海上衝突予防規則(Regulations for Preventing Collisions at Sea)を模範として制定された。この規則では、「・・・萬國普通ニ船燈ノ規則有リテ每船必ス之ヲ設ケサル無シ」とあり、明治維新後の先進国模倣という国内事情と、いったん海で出れば世界の沿岸国に通じるという国際性を重視した政策がうかがえる。ここでは商船規則の灯火に関する規定は次のような形で引き継がれた。

「第三條 蒸氣船蒸氣機ヲ用ヒテ航行スルトキハ必ス左ノ燈火ヲ點ス可シ

第一 前下檣ノ頂 フヲアトツプノ下 白燈

但此白色ノ燈ハ晴天ノ暗夜ニ左右二十方位ノ間凡ソ五里ノ所ヨリ認ル様ニス可シ

第二 右舷 中檣ヨリ前檣ニ至ル中程 緑燈

但此綠色ノ燈ハ晴天ノ暗夜ニ前ヨリ右ノ方十方位ノ間二里ノ所ヨリ認

得ル様ニス可シ

第三 左舷 中櫓ヨリ前櫓ニ至ル中程 赤燈

但此赤色ノ燈ハ晴天ノ暗夜ニ前ヨリ左ノ方十方位ノ間二里ノ所ヨリ認
得ル様ニス可シ」

また第 11 條から第 19 條までは帆船蒸気船別の航方を定め、とりわけ第 19 條では不測の事態における「臨機ノ運用」を義務づけている。さらに第 20 條においては、船主、船長のみならず乗組水夫に至るまで、過失に基づく責任を追及する旨を明記している。その意味で、この船燈規則はわが国において海上交通の安全を図る目的で定められた最初の近代的な法規規範文と言える。また前文における「艦船海上ヲ・・・」という文言からは、軍艦や商船等を区別することなく適用されることが期待され、当時としてはこの規範が汎用的性格を有していたことがわかる。さらに条文の後には、燈光の色による相手船の針路の図解や、「船々ニトモストモシ火上ハ白 右ハミトリニ左リクレナヒ」という和歌を添え、加えて「此歌ヲ諳記シ置ク可シ但シ右ノミノ字ハ緑ノミノ字ナレハ記憶シ易カル可シ」とある。すなわち、船燈規則は航海慣習が確立されていなかった当時のわが国において、相手船の存在と進行方向を把握するための船舶の基本的な灯火及び初歩的な航海術を広く周知させるための技術法規として機能しており、かなり航海マニュアル的性格の強いものであった。

1868 年には英国の海上衝突予防規則が改正されたことに伴い、海上衝突豫防規則（明治 7 年太政官布告第 5 號）が制定された。この規則は基本的には船燈規則と同様であるが、周知徹底を図るために表現形式は容易なものに変えて、各条文はより詳細な規定になっており、海上衝突豫防規則追加や海上衝突豫防規則附言も加えられている。なお船燈規則第 19 條の「臨機の運用」という用語は、海上衝突豫防規則では「臨機の處置を以て運用すること」（第 19 條）に改められ、また船燈規則第 20 條の「其責ニ任ス可ク之ニ關係無シト謂フヲ得サル事」という表現は、海上衝突豫防規則では「其責を逃るべからざる事」（第 20 條）に改められている。そして、1879 年の英国の海上衝突予防規則に基づき、明治 13 年に海上衝突豫防規則は太政官布告第 35 號をもって改正され、全条文 26 箇条と

なった。

今までの海上衝突の予防に関する規則は、その法規範が国際的に認識されていたとはいえ、英国という一つの海洋国家の海上衝突予防規則の模倣であった。一方、通商貿易の発展に伴って、各国は海洋における船舶の衝突を未然に防止できる国際慣習が成立することを望み、そのような要請から1889年のワシントンにおける万国海事会議（28カ国）で初めて国際規則というものが誕生した。ただこの国際規則は条約の形式をとるものではなく、一種の模範法典として各国が道義的にこれと同一の国内法を制定することを約束したものであって、国際法としての拘束力を有するものではなかった¹¹⁾。またその骨格は、やはり当時強大な海洋支配力を有していた英国の海上衝突予防規則であった。しかしこの時点において、国際的な海上衝突予防の規則として近代的な法典の形式が確立された。

わが国においてもこの国際規則を国内法化して、全条文34箇条からなる海上衝突豫防法（明治25年法律第5号）が成立した。この法律では、總則において初めて適用範囲を「本法ハ海洋ト海洋接續ノ場所トヲ間ハス凡ソ航洋船ノ運航シ得ヘキ水上ニ於ケル船舶ニ適用ス」と定めた。また附則において日本形船は十石をもって一噸に換算する旨を明示した。なお、明治9年から続いてきた罰則に基づいた強制は、この時点で廃止されている。したがって、この時期に国際規則と同一の国内法を制定するという国内法化における基本的な精神が出来上がったと言える。当時の貴族院議事速記録において、特別委員長村田保は次のように法案説明をしている。

「・・・故ニ假令一事タリトモ改正増補ヲナサムトシマスルニハ右ノ二十八箇國ノ政府ニ通牒ヲ致シテ各國ノ同意ヲ得タ上デナケレバ出來ヌコトニナツテ居リマス（中略）故ニ容易ニ改正ハ出來ヌモノト存ジマスル」

結局、当時の国会審議では本質的な内容の変更は許されず、形式的な文言の修正のみで可決されている。

わが国を除く主要海運国39カ国による1948年の国際海上衝突予防規則の承認に伴い、わが国においても今までの法律を見直し、海上衝突予防法（昭和28年法律第151号）（以下、「旧海上衝突予防法」という）が成立した。当時、わが国は終戦直後という背景から国際会議には出席して

おらず、この改正作業に際しては忠実な翻訳や解釈にかなり手間取った。第16回国会参議院運輸委員会においては、国際海上衝突予防規則と旧海上衝突予防法との関係、海上保安庁の船舶に対する旧海上衝突予防法の適用、衝突の責任追及や罰則適用の問題等について慎重に議論された。いずれにせよ、海上交通の国際的性格に鑑み、わが国政府は国際的統一ルールとしての国際海上衝突予防規則を忠実に翻訳し、他の承認国と同様、ほぼ同一内容・同一形式のものを国内法化した。今までの海上衝突予防法との主たる相違点は、水上航空機に関する規定の追加、燈火の視認距離の一部延長、停泊船舶の形象物に関する規定の追加、狭い水道における信号の追加、遭難信号の追補、一般船舶と漁ろう船との航法の改定、操舵号令に関する規定の追加である。成立当時の全条文は32箇条であったが、後の改正で操舵号令に関する規定が削除され31箇条となった。

その後、エアークッション船やブッシャーバージの出現やレーダー等の航海計器の発達など、海上交通の実態の変化を受けて新たな国際海上衝突予防規則が作成され、前述の現行海上衝突予防法が成立し、国際海上衝突予防規則の一部改正に対応して国内法を整備してきた。

このように海上衝突予防法は、国際海上衝突予防規則を忠実に取り込んだものであり、第1条に規定されている「準拠して」とは、のっとつての意味であり、その趣旨になんら違いはないと言われている¹²⁾。したがって、仮にわが国の船舶に国際海上衝突予防規則が適用されたとしても、基本的には適用される航法の効果については問題が生じないことになる。

本衝突事件における航法の適用に関する記述は、「海上衝突予防法第18条の各種船間の航法を適用することも同法第15条に規定されている横切り船の航法を適用することも相当でなく、本件は船員の常務によって律することとなる。」となっている。ここでいう船員の常務とは、国内法たる海上衝突予防法第39条に定めるものと解することができ、日本船舶である弘漁丸はもちろんのこと、公海上を航行しているボ号に対しても適用されているようにも思われる。

事実関係をみると、弘漁丸は津軽海峡の領海を0414頃まで航行しており、その後、衝突した時刻0435頃まで特定海域を航行していたことにな

っている。領海から特定海域に入った時点での弘漁丸とボスの距離は約5.4 海里であり、狭義の航法の適用の基本的前提となる衝突のおそれの発生時機としては遠距離すぎると思われる¹³⁾。したがって、適切な見張りや安全な速力といった広義の航法については問題が残るものの、直接的に衝突を避けるという狭義の航法については、両船とも特定海域を航行しているという同じ条件のもとで考えればいいので、特定海域において航法の適用が完結していることになる。換言すれば、この種の問題としては、公海上での船籍が異なる船舶の航法適用、および公海と領海をまたぐ場合の船籍が異なる船舶の航法適用があるが、本衝突事件の場合、両船間に衝突のおそれが発生した時機には弘漁丸が特定海域を航行しているので、前者の問題として考察すればよいことになる。

本衝突事件の裁決では、前述したようにわが国の国内法である海上衝突予防法に定める船員の常務によって律するとしているものの、公海上を航行しているボスに対して旗国と異なる国の法律を直接適用するというのは、国際海上衝突予防規則、ボスの旗国の国内法、海上衝突予防法に定める航法は同一であるかもしれないが、法理論としては無理があると思われる。加えて、法解釈がボスの旗国の国内法と海上衝突予防法とで同一であるという確証はなく（裁決では、弘漁丸が漁ろうに従事している船舶の灯火を掲げていなかったなので両船舶間に一致した客観的認識が得られない状況にあったと認めたが、弘漁丸は 5.8 ノットで航行しているので単なる動力船として認定して、国によっては横切り船の航法を適用することも考えられる。）、国際海上衝突予防規則という同じ法規範文に基づいた国内法ではあるが、各国の実際の法解釈については法の創造の領域の問題であるがゆえに、さらなる研究が必要である。

【注】

- 1) 海難審判庁裁決録平成 17 年 7・8・9 月分、1717 頁。
- 2) 海上保安庁ホームページ。

<http://www1.kaiho.mlit.go.jp/JODC/ryokai/tokutei/tokutei.html>

- 3) 村上厩造、国際海峡とわが国の特定海域、海上保安協会、新海洋秩序と海上保安法制、平成4年、1頁。

- 4) 栗林忠男監修、海洋法と船舶の通航（改訂版）、成山堂、平成22年、63頁。

- 5) 弘氣丸・舟漁冷7（中国）衝突事件（平成16年10月14日）【特定海域】。

POS AMBITION（パナマ）・弘漁丸衝突事件（平成16年10月19日）【特定海域】。

MEDI NAGASAKI（フィリピン）・第五菊栄丸衝突事件（平成16年12月26日）【特定海域】。

第三十七海漁丸・SCOTLAND（イタリア）衝突事件（平成17年12月21日）【特定海域】。

第八十八源榮丸・MING FA（中国）衝突事件（平成19年9月10日）【特定海域】。

GRORIOUS GRACE（カンボジア）・第三拾壺旭洋丸衝突事件（平成24年7月30日）【領海】。

第八開運丸・PORT MAY（セントビンセント）衝突事件（平成24年9月12日）【領海】。

- 6) 函審平成17・10・20。

- 7) 今西保彦、海難審判の実務、成山堂、昭和52年、2頁。

- 8) 新谷文雄、佐藤修臣：1981年改訂版1972年国際海上衝突予防規則の解説、成山堂、xvi-xviii、1983。

- 9) 第132回国会衆議院交通安全対策特別委員会議録第4号、3頁。

- 10) 拙稿、海上衝突予防法の性格に関する一考察、海保大研究報告法文学系第35巻第1号37頁。

- 11) 藤崎道好、新海上衝突予防法、昭和29年、白泉社、32頁。

- 12) 海上保安庁監修、海上衝突予防法の解説、平成26年、海文堂、15頁。

- 13) 拙稿、海上衝突予防法上の「衝突のおそれ」に関する一考察—航法における法適用時機を中心に—、日本航海学会論文集第90号331頁。

