海上衝突事件研究（海難審判）第 29 回
作業船つるみ遊漁船ワコウ丸 衝突事件

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-05-31 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/10.15053/0000000193

【事件研究】

海上衝突事件研究(海難審判)第 29 回
作業船つるみ遊漁船ワコウ丸衝突事件

松本 宏之

○ 門審平 18・10・26（平成 18 年門審第 59 号）[1)]
（以後、「第一審」という。）
○ 二審平 19・9・12（平成 18 年第二審第 39 号）[2)]
（以後、「第二審」という。）

【受審人】
A　職名：つるみ船長　海技免許：小型船舶操縦士
B　職名：ワコウ丸船長　海技免許：小型船舶操縦士

【損害等】[3)]
つるみ・・・・右舷船首部擦過傷
ワコウ丸・・・船首部圧壊　釣り客 2 人重軽傷

【原因】
＜第一審＞[4)]
雑種船であるつるみが、雑種船以外の船舶であるワコウ丸の進路を避けなかった。（港則法 18 条）
ワコウ丸が、見張り不十分で、衝突を避けるための協力動作をとらなかった。（海上衝突予防法 5、40 条）

＜第二審＞[5)]
つるみが、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。（海上衝突予防法 38、39 条）

ワコウ丸が、見張り不十分で、漂泊中のつるみを避けなかった。（海上衝突予防法 38、39 条）

【二審請求者】

理事官

【主文】

＜第一審＞

本件衝突は、雑種船であるつるみが、雑種船以外の船舶であるワコウ丸の進路を避けなかったことによって発生したが、ワコウ丸が、見張り不十分で、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

受審人 A を戒告する。

受審人 B を戒告する。

＜第二審＞

本件衝突は、ワコウ丸が、見張り不十分で、漂泊中のつるみを避けなかったことによって発生したが、つるみが、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。

受審人 B の小型船舶操縦士の業務を 1 箇月停止する。

受審人 A を戒告する。

【第二審における判示事項】[6)]

（雑種船の認否と航法の適用）

大分港乙地泊地において、着岸予定船の綱取り作業に就くため、岸壁至近で漂泊していた総トン数 18 トンの作業船と遊漁を終えて係留地に帰る総トン数 3.1 トンの遊漁船とが衝突した場合、互いに相手船を雑種船であるか否かを識別できる状況にあったと認められず、また、客観的に彼我の

関係を矛盾なく判断できる状況にあったとはいえないから、港則法第 18 条第１項を適用する理由がないとして、船員の常務によって律した事例

【刑事事件】
つるみ側（A）――起訴猶予、大分地検（平成18年10月20日）。
ワコウ側（B）――罰金 20 万円、大分簡裁（平成 18 年 11 月 14 日）。

【事実概要】[7)]
（事件発生の年月日時刻及び場所）
　平成 18 年 4 月 6 日 15 時 45 分
　大分港
　（北緯 33 度 15.9 分　東経 131 度 39.9 分）

（船舶の要目）

船種船名	作業船つるみ	遊漁船ワコウ丸
総トン数	18 トン	3.1 トン
全長	18.50 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	220 キロワット	180 キロワット

（設備及び性能等）
ア　つるみ
　つるみは、昭和 63 年 11 月に竣工し、平成 15 年 10 月 7 日に第 1 種中間検査に合格した平甲板型鋼製作業船兼交通船で、航行区域を限定沿海区域とし、船体ほぼ中央部に操舵室を設置してその中央部に舵輪を、後部にベンチ状の操縦席をそれぞれ設け、汽笛、主機遠隔操縦装置及び無線電話等を装備していたが、レーダーその他の航海計器はなかった。
　つるみは、大分港乙津泊地最奥部の乙津川河口付近の係留地を拠点として専ら大分港内をその活動範囲とし、乙津泊地などに出入航する大型航洋船が離着岸する際、同船と岸壁間での係留索の受け渡し業務を主として行

うほか、それら船舶の乗組員が喫水を確認するための補助作業などに従事していた。

イ　ワコウ丸

ワコウ丸は、平成 3 年 5 月 29 日に第 1 回定期検査を受け、同 15 年 4 月 28 日に第 3 回定期検査に合格したＦＲＰ製遊漁船で、航行区域を限定沿海区域とし、船体中央部やや後方に操舵室を設置してその右舷側に操縦席を設け、レーダー、ＧＰＳ、操舵装置及び主機遠隔操縦装置を備えていた。

ワコウ丸は、大分港乙津泊地最奥部堀割水路内の係留地を拠点として海岸から 20 海里以内の海域で遊漁を行っていた。

（乙津泊地）

(1)　乙津泊地の状況

乙津泊地は、別府湾南岸に東西に拡がり、北方に開いた大分港のほぼ中央の、幅約 560 メートル、奥行き約 2,100 メートルの北北西方に開口した乙津川河口に位置する長方形の水域で、水域両側が岸壁となっており、東側が 2 基の小さな桟橋を備えた C 社の護岸及び公共岸壁、西側が D 社専用の成品岸壁（以下「成品岸壁」という。）で、開口部は、乙津東防波堤と乙津西防波堤が「ハ」の字型に突きだし、両防波堤先端部間の幅が約 400 メートルとなっていた。

(2)　成品岸壁

成品岸壁は、乙津泊地の最奥部から順に各々英字「E」を冠した 1 ないし 7 と称する岸壁が設けられているほか、成品岸壁北端から約 220 メートル南に建物に覆われた間口約 20 メートル、奥行き 120 メートルの船渠形をした全天候バースが 1 箇所あり、同岸壁際の水深は、全天候バースを除き 10 メートルないし 13 メートルあって東側岸壁に比較して深く、数万トン型航洋船が着岸可能となっていた。

（事実の経過）

つるみは、A 受審人ほか甲板員 1 人が乗り組み、E5 岸壁に着岸予定の外航貨物船（以下「入航予定船」という。）の係留索を岸壁にとる目的で、船首尾 1.4 メートルの等喫水をもって、平成 18 年 4 月 6 日 15 時 30 分乙津川河口付近の係留地を発し、15 時 40 分大分港乙津東防波堤灯台（以下「東防波堤灯台」という。）から 176 度（真方位、以下同じ。）1,400 メートルの、E4 岸壁から約 70 メートル隔てた地点に至り、入航予定船がまだ岸壁付近に到達していなかったので同船を待つため、その後機関を中立運転として 346 度に向首する態勢で漂泊を始めた。

そのころ、E4 岸壁に 1 万総トン数型の外航貨物船が、また、E6 岸壁に小型内航貨物船がそれぞれ出船左舷付けしており、更に、東西岸壁間の中央付近の E3 及び E6 岸壁のそれぞれ東方約 350 メートルのところに大型貨物船が錨泊しており、つるみは、外航貨物船の外側 30 メートルばかり隔てたところで漂泊を続けていたが、乙津泊地最奥部を拠点として同泊地を往来する小型船にとって操船の支障となることも通航の妨げとなるようなこともなかった。

A 受審人は、甲板員とともに操縦席に腰掛け、入航予定船の情報などについてトランシーバを介して陸上の作業員等と連絡をとったりしていたところ、15 時 42 分正船首 1,000 メートルのところに自船に向首するワコウ丸を視認することができ、その後同船が衝突のおそれがある態勢で接近する状況となり、15 時 43 分少し前正船首 770 メートルのところに、ワコウ丸を初認したが、平素は航行する漁船等が漂泊する自船を避けていてワコウ丸の左舷側が少し見えたことなどから、同船が自船を避けたと思い、作業日報を付け始め、以後ワコウ丸に対する動静監視を十分に行わなかったので、衝突のおそれがある状況に変化がないことに気付かなかった。

こうして A 受審人は、警告信号を行うことも、機関をかけて移動するなど、ワコウ丸との衝突を避けるための措置もとらず、陸上との連絡を甲板員に委ね、作業日報を付けていたところ、15 時 45 分少し前甲板員が至近に接近した同船に気付き、大声をあげたので自らも同船に気付いたが、どうすることもできず、15 時 45 分東防波堤灯台から 176 度 1,400 メートル

の地点において、つるみは、346 度に向首したまま、その右舷船首部とワコウ丸の右舷船首部がほぼ平行に衝突した（参考図参照）。

当時、天候は曇で風はほとんどなく、潮候は下げ潮の中央期で、視界は良好であった。

また、ワコウ丸は、B 受審人が 1 人で乗り組み、釣り客 4 人を乗せ、船首 0.2 メートル船尾 0.4 メートルの喫水をもって、同日 06 時 00 分成品岸壁最奥部の係留地を発し、愛媛県佐田岬北方約 4 海里の釣場に向かい、08 時 30 分ごろ釣場に至り、遊漁を行ったのち、14 時 24 分帰途に就くこととして釣場を発進した。

B 受審人は、大病以来 3 度目の遊漁に出かけることとなり、釣り客 1 人を前部甲板上に、同 2 人を後部甲板上にそれぞれ座らせ、他の 1 人を操舵室左舷側に腰掛けさせ、自ら操縦席に腰掛けて見張りに当たり、機関を全速力前進にかけて 17.0 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

15 時 40 分 B 受審人は、東防波堤灯台から 308 度 400 メートルの地点に達したとき、針路を 166 度に定めて係留地付近の建物を船首目標とし、乙津泊地を航行するために速力を 11.0 ノットに減じ、成品岸壁に近寄って手動操舵で進行した。

B 受審人は、定針したとき、E4 岸壁に外航貨物船、E6 岸壁に小型内航貨物船及び東西岸壁間中央付近に錨泊する貨物船、並びにつるみがそれぞれ存在する状況下、速力を減じた状態で乙津泊地最奥部の係留地に向かった。

15 時 42 分 B 受審人は、成品岸壁北端付近に達したとき、つるみを正船首 1,000 メートルのところに視認でき、その後同船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近する状況となったが、成品岸壁に係留する、及び乙津泊地中央部に錨泊する各大型船などのほか他船はいないと思い、周囲の見張りを十分に行わなかったので、この状況に気付かず、左隣に腰掛けていた釣り客の 1 人と雑談を交わしながら進行した。

こうして B 受審人は、その後も釣り客と雑談をしていて十分な見張りを行わなかったので、依然としてつるみの存在に気付かないまま同船を避けずに続航中、原針路、原速力で前示のとおり衝突した。

衝突の結果、つるみは、右舷船首部に擦過傷を、ワコウ丸は、船首部に圧壊をそれぞれ生じ、また、釣り客Ｅが左耳介裂傷、左第１ないし第４腰椎横突起骨折、左第７肋骨骨折等を、釣り客Ｆが頭部挫傷、右背部から腰部打撲等をそれぞれ負った。

【航法の適用】

＜第一審＞

本件は、大分港乙津泊地において、昼間の視界良好な状況下、係留地に向かって南下中のワコウ丸と、停留中のつるみとが衝突したもので、港則法が適用されることになる。

つるみは、外観上の大きさ、操縦性能及び専ら綱取り作業のために港内を行動範囲としていることにより、港則法第３条第１項の汽艇に該当する雑種船であると解される。一方、ワコウ丸は、行動範囲が港内に限らないことから、雑種船以外の船舶であると解される。

本件当時、つるみは、停留状態であったが、機関を中立運転としており、直ちに移動できる状況にあったから、港則法第 18 条第 1 項を適用し、雑種船であるつるみが、雑種船以外の船舶であるワコウ丸の進路を避けるのが相当と認められる。

＜第二審＞

本件は、両側が岸壁で囲まれた大分港乙津泊地において、昼間で互いに他の船舶の視野の内にある状況下、同泊地奥の係留地に向かって南下中のワコウ丸と、岸壁前で漂泊中のつるみとが衝突したものであるが、適用すべき航法について次のとおり検討する。

同水域は港則法が適用されるところで、港則法第３条第１項では、汽艇、はしけ及び端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する船舶を「雑種船」と定義しており、また、同法第 18 条第 1 項において、雑種船は、港内においては、雑種船以外の船舶の進路を避けなければならないとの規定があって、雑種船は、雑種船以外の船舶の進路を避けなければならない。

そしてこの規定は、衝突のおそれがあるかどうかにかかわらず、一方的に雑種船が雑種船以外の船舶を避けなければならないと解されているところである。

しかしながら、このように雑種船にとって厳しい規定が設けられた趣旨は、主として港内において活動する小型船艇を総じて雑種船として定義し、雑種船と沿海を含む外洋を航海する航洋船とを明確に区別し、もって港内交通の整理整頓を図ろうとする目的のためである。

ところが、雑種船については、港則法上そのトン数、長さ、用途、速力、機関の馬力等による明確な定義がないため、雑種船の具体的な範囲が明らかでなく、形象物等の定めもない。

そこで雑種船とは、港則法第３条第１項に定義されているほか、主として港内をその活動範囲とし、または給油船等港内の航洋船に対する諸用途に使用され、あるいは港内の交通運輸に専ら供されるという、他船からは一見しただけで知り得ない要素を含め、これら条件に該当するかどうかで雑種船と判断されているが、小型漁船などがそれに含まれるかどうかについても明確な根拠や解釈がない。

このため、外見上ほぼ同じような二船間の関係において、どちらが雑種船で、どちらが雑種船以外の船舶かという若干の議論が生じた際、一方が港外に出るから雑種船以外の船舶で、他方が、港外に出ないから雑種船であるというような判断がなされることもあるが、港則法の立法趣旨に立ち返ってみれば、雑種船すなわち小型船艇等は、あくまで航洋船等に対し特別な立場にある船舶を指すという理解により、互いに容易に識別できる関係であるものでなければならない。

そうでなければ、外見で識別できないほぼ同様な二船間に雑種船の航法を適用することによって、当事者同士に認識がないまま、とるべき行動規範が定められるという大きな矛盾が生じ、この結果、港則法の目的である港内における船舶交通の安全及び港内の整頓が逆に図れなくなってしまうことになる。

つるみは、専ら綱取り作業のために港内を行動範囲としていることにより、雑種船であると解される一方、ワコウ丸は、行動範囲が港内に限らな

いことから、雑種船以外の船舶であると判断されることもあるが、前示のとおり、つるみとワコウ丸は、互いに相手船を雑種船であるか、雑種船以外の船舶であるか識別できる状況にあったと認められず、また、客観的に彼我の関係を矛盾なく判断できる状況であったとはいえないから、これら両船間に港則法第 18 条第 1 項を適用する理由がない。

また、仮に、つるみが雑種船で、ワコウ丸が雑種船以外の船舶との判断があったとしても、当時、つるみは、航洋船が着岸するための綱取り業務を行うために、自らの業務範囲である航洋船が着岸する岸壁に近いところで、また、その東側に広い水域を空けて漂泊状態にあったところ、ワコウ丸がつるみの業務範囲とする水域に進入してきて衝突したものということもでき、最終的につるみが衝突を避けるための措置をとらなければならなかったとしても、自船に向首接近してくる態勢のワコウ丸の進路を一方的に避けなければならないとする合理的理由はない。

したがって、本件において雑種船の航法を適用する余地はなく、両船に衝突のおそれが生じた際には、定着した慣習、すなわち船員の常務により、一定の速力で航行中のワコウ丸が、漂泊状態のつるみを避けなければならず、また、つるみが、ワコウ丸に避航の気配がなければ、自ら衝突を避けるための措置をとらなければならなかったとするのが相当である。

（本件発生に至る事由）

＜第一審＞

１　つるみ

A 受審人が、平素航行する漁船等が停留している自船を避けていたことから、ワコウ丸も自船を避けるものと思い、ワコウ丸の進路を避けなかったこと

２　ワコウ丸

(1)　B 受審人が、定針したとき前方を一瞥して認めた船舶以外に他船はいないものと思い、見張りを十分に行っていなかったこと

(2)　衝突を避けるための協力動作をとらなかったこと

＜第二審＞

１　つるみ

(1)　平素は航行する漁船等が漂泊する自船を避けていたこと、ワコウ丸の左舷側が少し見えたことなどから、同船が自船を避けると思い、ワコウ丸の動静監視を行わなかったこと

(2)　警告信号を行わなかったこと

(3)　作業日報を付けていたこと

(4)　機関をかけて移動したりするなどの衝突を避けるための措置をとらなかったこと

(5)　係留船の影などで漂泊しなかったこと

２　ワコウ丸

(1)　成品岸壁に係留する、及び乙津泊地中央部に錨泊する大型船などのほか他船はいないと思い、見張りを十分に行わなかったこと

(2)　釣り客と雑談していたこと

(3)　漂泊するつるみを避けなかったこと

３　その他

成品岸壁に大型係留船が、また、乙津泊地中央部に大型錨泊船がそれぞれ存在していたこと

【原因の考察】

＜第一審＞

本件は、雑種船であるつるみが、雑種船以外の船舶であるワコウ丸の進路を避けていれば、発生を防止できたものと認められる。

したがって、A受審人が、停留中、衝突のおそれがある態勢で接近するワコウ丸を視認した際、平素航行する漁船等が停留している自船を避けていたことから、ワコウ丸も自船を避けるものと思い、ワコウ丸の進路を避けなかったことは、本件発生の原因となる。

ワコウ丸が、乙津泊地を南下中、見張りを十分に行っていれば、停留しているつるみに気付き、衝突を避けるための協力動作をとり、発生を防止できたものと認められる。

したがって、B受審人が、定針したとき前方を一瞥して認めた船舶以外に他船はいないものと思い、見張りを十分に行わず、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。

＜第二審＞

本件は、つるみが、ワコウ丸の動静監視を行っていれば、同船が自船を避けずに向首接近することに気付き、警告信号を行い、更に自ら衝突を避けるための措置をとることにより、その発生を防止できたものと認められる。

したがって、A受審人が、漂泊中、平素は航行する漁船等が漂泊する自船を避けていたこと、ワコウ丸の左舷側が少し見えたことなどから、同船が自船を避けると思い、作業日報を付けていてワコウ丸の動静監視を十分に行わず、警告信号を行うことも、機関をかけて移動したりするなどの衝突を避けるための措置をとることもしなかったことは、本件発生の原因となる。

つるみが係留船の影などで漂泊しなかったことは、結果としてワコウ丸の進路上で漂泊していたことになるが、その場所はつるみにとっては作業場所であり、乙津泊地最奥部に係留する小型船等の通航の妨げとなるものでなく、その東側に十分な水域が確保されていたことなどから、本件発生の原因とならない。

一方、ワコウ丸が、乙津泊地を南下中、見張りを十分に行っていれば、漂泊しているつるみに気付き、同船を容易に避けることができ、衝突の発生を防止できたものと認められる。

したがって、B受審人が、成品岸壁に係留する、及び乙津泊地中央部に錨泊する大型船などのほか他船はいないと思い、釣り客と雑談して、見張りを十分に行わず、漂泊中のつるみを避けなかったことは、本件発生の原因となる。

成品岸壁に大型係留船が、また、乙津泊地中央部に大型錨泊船がそれぞれ存在していたことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、乙津泊地最奥部に係留するワコウ丸のような小型船等にとって、そのことによって操船の自由や通航の妨げとなるほどの支障が全くなく、なお十分な水域が確保されていたと認められることから、本件発生の原因とならない。

【海難の原因】

＜第一審＞

本件衝突は、大分港乙津泊地において、停留中の雑種船であるつるみが、南下中の雑種船以外の船舶であるワコウ丸の進路を避けなかったことによって発生したが、ワコウ丸が、見張り不十分で、衝突を避けるための協力動作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、岸壁に囲まれた大分港乙津泊地において、ワコウ丸が、見張り不十分で、漂泊中のつるみを避けなかったことによって発生したが、つるみが、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。

【受審人の所為】

＜第一審＞

A 受審人は、大分港乙津泊地において、綱取り作業のため、着岸予定船を待って停留中、自船に衝突のおそれがある態勢で接近するワコウ丸を視認した場合、自船は雑種船であるから、雑種船以外の船舶であるワコウ丸の進路を避けるべき注意義務があった。ところが、同人は、平素航行する漁船等が停留する自船を避けていたことから、ワコウ丸も自船を避けてくれるものと思い、ワコウ丸の進路を避けなかった職務上の過失により、同船との衝突を招き、つるみの右舷船首部に擦過傷を、ワコウ丸の船首部にその一部脱落を伴う圧損を生じさせ、釣り客 2 人に肋骨骨折や打撲等を負わせるに至った。

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、大分港乙津泊地において、係留地に向かって南下する場合、前路に存在する船舶を見落とさないよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。ところが、同人は、定針したとき前方を一瞥して認めた船舶以外に他船はいないものと思い、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、正船首方にて停留中の雑種船であるつるみに気付かず、衝突を避けるための協力動作をとることなく進行して衝突を招き、前示の損傷及び負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。

＜第二審＞

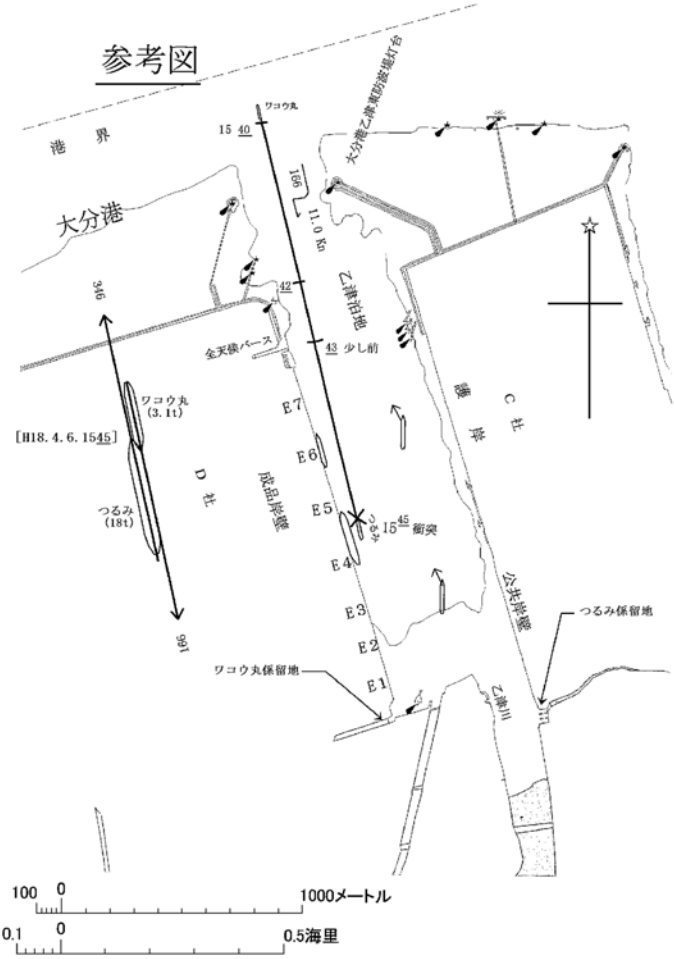
Ｂ受審人は、岸壁に囲まれた大分港乙津泊地において、係留地に向かって南下する場合、前路に存在する船舶を見落とさないよう、周囲の見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、成品岸壁に係留する、及び乙津泊地中央部に錨泊する大型船などのほか他船はいないと思い、同乗の釣り客と雑談していて周囲の見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、正船首方にて漂泊中のつるみに気付かず、同船を避けることなく進行して衝突を招き、つるみの右舷船首部に擦過傷を、ワコウ丸の船首部に圧壊をそれぞれ生じさせ、また、Ｅ釣り客が左耳介裂傷、左第１ないし第４腰椎横突起骨折、左第７肋骨骨折等を、Ｆ釣り客が頭部挫傷、右背部から腰部打撲等をそれぞれ負う事態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２号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を１箇月停止する。

Ａ受審人は、大分港乙津泊地において、入航予定船の綱取り作業のために漂泊中、自船に向首して衝突のおそれがある態勢で接近するワコウ丸を視認した場合、確実に衝突のおそれがなくなったことを判断できるよう、引き続き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

るに、同人は、ワコウ丸の左舷側が少し見えたことから同船が自船を避けたと思い、作業日報を付けていてワコウ丸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、同船が衝突のおそれがある状況に変化なく接近していることに気付かず、警告信号を行うことも、衝突を避けるための措置をとることもせずに同船との衝突を招き、前示の損傷等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。


参考図
港　界
大分港
大分港乙津臨港地行政
ワコウ丸
15 40
166
11.0 Km
乙津泊地
42
43 少し前
全天候バース
346
ワコウ丸
(3.1t)
[H18.4.6.1545]
つるみ
(18t)
D 社
成品岸壁
E7
E6
E5
E4
E3
E2
E1
つるみ
15 45 衝突
C 社
護岸
公共岸壁
つるみ係留地
ワコウ丸係留地
乙津川
166
100 0 1000メートル
0.1 0 0.5海里

【研究】

本衝突事件は、両側が岸壁で囲まれた大分港乙地泊地において、昼間で互いに他の船舶の視野の内にある状況下で、着岸予定船の綱取り作業に就くため、岸壁至近で漂泊していた総トン数 18 トンの作業船と遊漁を終えて同泊地奥の係留地に帰る総トン数 3.1 トンの遊漁船とが衝突したものであり、海難審判の第一審と第二審とで航法の適用において大きく判断が分かれた事例である。

すなわち、第一審では作業船であるつるみは港則法に定める雑種船に該当するとして、港則法第 18 条第 1 項に基づき雑種船ではない遊漁船ワコウ丸を避ける義務を課したものの、第二審では港則法第 18 条第 1 項は適用されないとして、海上衝突予防法上の船員の常務を適用して遊漁船に作業船を避ける義務があるとした。また第二審では、港則法第 18 条第 1 項を適用しなかった理由について、第一義的には互いに外見上で雑種船に該当するか否かを識別できる状況になかったからだと述べており、雑種船の灯火や形象物を定めていない現行法の航法の法的妥当性について言及しているようにも思える。

なお懲戒処分については、第一審では避航義務を課したつるみ船長 A に戒告を言い渡したが、衝突回避のための協力動作をとらなかったワコウ丸船長 B にも同様の戒告を言い渡した。第二審では避航義務を課したワコウ丸船長 B に小型船舶操縦士の業務の 1 箇月停止を言い渡し、衝突回避の措置をとらなかったつるみ船長 A には戒告を言い渡した。また刑事処分の結果においては、つるみ船長 A は起訴猶予となり、ワコウ丸船長 B は罰金 20 万円となっているので、過失認定の詳細は不明ではあるが、第二審の懲戒処分の傾向と類似している。以下においては、港則法に定める雑種船の法的性格を含め、航法の適用の問題について海上交通法論の立場から法政策学の観点も踏まえながら論究する。

港則法（昭和 23 年 7 月 15 日法律第 174 号）においては、第 3 条第 1 項に、「この法律において「雑種船」とは、汽艇、はしけ及び端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する船舶をいう。」と規定し、海上衝突予防法や海上交通安全法の航法規定には類を見な

い特殊な概念として雑種船という用語の定義をしている。雑種船の代表的な航法としては、第 18 条第 1 項「雑種船は、港内においては、雑種船以外の船舶の進路を避けなければならない。」が挙げられ、港内では特別法たる港則法が一般法たる海上衝突予防法に優先して適用されることから、雑種船に該当する船舶は基本的にいかなる見合い関係においても雑種船以外の船舶を避航しなければならない法的義務が課せられる。さらに港則法の他の条項との関係においても、第 18 条第 1 項の航法規定は、航路航行船優先を定めた第 14 条第 1 項、出船優先を定めた第 15 条などに優先して適用されるので、その意味において、港則法は雑種船に対して絶対的な避航義務を負わせているともいえる。

ところで港内における船舶交通の安全を確保する上で重要な意味を有する雑種船についての一般的・抽象的な概念やイメージは、社会通念上、漠然としながらも海事関係者の共通の認識として存在するものの、個々具体的な船舶に対する法適用となると、海上交通の場において混乱が生じていると思われる。例えば、雑種船と雑種船ではない船舶（航洋船という用語を使用する文献も見受けられる）が見合い関係を生じた場合に、当然のことながら操船者が視覚によって他船が雑種船に該当するのか否か、そしてそもそも自船が雑種船に該当しているのか否かを判断して避航関係が定まるが、その判断基準が明確ではないために、また法定の灯火や形象物が存在しないために、どちらの船舶に避航義務が存在するのかを衝突前の段階で判断することが困難な場合もある。

本衝突事件のように、第一審と第二審において雑種船に該当するか否かの判断が異なる事例[8)]は散見され、専門的知識を有する海難審判所（庁）の審判官でさえも意見の相違があることがわかる。しかも、海難審判における雑種船の該当性の判断の相違も大きな問題ではあるが、海難審判の場合は事故が発生した後に各種の事実関係を明らかにして、事後的に航法の適用を明示していくことを考慮すれば、海上交通の場において実際に目の前の船舶との衝突を回避するための航法を判断しなければならない場合、換言すれば、各種の事実関係が明らかにならない状況下において事前に航法を判断しなければならない場合は、さらなる混乱が生じるものと思われる。

港則法第３条第１項の定義では明らかになっていない雑種船の要件について考察すると、次のような構成要素が存在していることがわかる[9)]。第一に雑種船は一般的に小型であり、相対的にみて操縦性能が良く、操縦性能のよい船舶が悪い船舶を避けるという一般法たる海上衝突予防法の基本原則に照らしても、避航することが好ましいということになる。また船舶の大きさというのは外観上のものなので、雑種船に該当するか否かの判断が運航者の視覚によって比較的容易に行うことができる。

第二に、雑種船ではない船舶は比較的通航路や針路が定まっており、他の船舶からみて進路の予測が容易であるのに対し、雑種船は業務上行き先が多方面にわたり、相対的にみて細かな変針や変速を繰り返すので、他の船舶から見て進路の予測が難しく、場合によっては速力も一定でないことから、船舶同士の出会い関係や交差関係、さらには衝突のおそれの判断が一般的に複雑であり、海上衝突予防法に定める定型的な航法の適用が困難である。したがって、港内全般の交通秩序を港の機能に関する社会的通念に照らして考えた場合、立法政策の観点からも雑種船という概念を新たに創出し、そのような法的地位を有する船舶に避航させた方が好ましいという結論が導かれる。

第三に、雑種船は一般的に港内事情に精通しており、出入港頻度の少ない他の船舶と比較した場合、雑種船が避航したほうが港内の船舶交通の安全上、好ましいといえる。但し、当該船舶が港内事情に詳しいかどうかということの絶対的な基準が存在しているわけではなく、さらに運航者の視覚による判断でも困難であることから、外観上、小型であるという第一の理由に付随して推測されるものと思われる。

しかしながら、雑種船の抽象的な概念は理解できるものの、明確な判断基準という観点からは依然として問題があり、海事従事者の長年の経験や慣行に依存した判断に基づく限り、例えば、衝突事件が発生した後に、雑種船に該当するか否かが海難審判等で初めて明らかになり、その結論が個々の海事従事者の判断と異なる場合もありうる。このような問題について、「雑種船であるとみなされる小型汽船の範囲は、船の長さ、トン数、外形、速力、主として港内を稼働水域にしていること、見合関係が生じた場

所の地勢等を綜合したものを、その港の現勢に照らし考え、ああその小型汽船ならば雑種船であると、うなずける程度の範囲でなければならない。」[10]といった形而上学的な意見もあるが、「法では、主として港内において活動する小型の船艇を雑種船として定義し、外洋を航海する大型の船舶と雑種船とで法の適用を区別している。本条に掲げる汽艇等の船舶については、法律上そのトン数、長さ、用途、速力、機関の馬力等による明確な定義がないため、雑種船の具体的な範囲が明らかでない点もあるが、これらの船舶は主として港内をその活動範囲とし、又は給油船等港内の大型の船舶に対する諸用途に使用され、あるいは港内の交通運輸に専ら供される小型の船舶等あくまで大型の船舶等に対し特別な立場にある船舶を指す。」[11]として、不明確性を認めつつも一定の境界線を示しているものもある。

雑種船のなかでも判断基準という観点からもっとも認識が困難な汽艇に関しても、以下のようにさまざまな学説がある。

「蒸気機関で推進する小型の船舶のことであるが、主として港内において大型の船舶に対する諸用途に供され、又は港内の交通運輸その他の雑役に用いられる小型の動力船をさし、その範ちゅうには、交通艇、水船、食糧船、港内曳船、水先艇等いわゆるランチ、モーターボートといわれるものが入る。」[12]

「主として港内を運航する小型汽船を意味し、航洋船に比べてその操縦性能が良いもの、例えば通船、港内曳船、水先船、綱取り船、給水船、食料船および官公庁の港内艇等である。」[13]

「これは、ランチ程度の小型の動力船で、操縦の小回りの効く船舶のことである。通船、交通艇、綱取り船などがこれに該当する。」[14]

以上のような雑種船や汽艇に関する定義を体系的に分析すると、法適用上、疑義が生じやすい三つの要素（“大きさ”、“行動範囲”、“用途”）を抽出することができ、それらは法律効果を発生させるための第一義的な法律

要件を構成することになると思われる。しかしながら、法解釈上の論点としては興味深いものがあるが、港則法制定当時と港湾事情が大きく異なっている現状において、実質的にどこまで有効に機能するのかについては意見が分かれるところである。

歴史的な視点から雑種船の定義あるいは航法を調べると、法規範文の上で明記されるようになったのは、開港港則の時代であることがわかる。雑種船の定義に相当するものは、開港港則施行規則（昭和2年4月12日逓信省令第7号）の第45条に、「本令ニ於テ雑種船ト称スルハ汽艇、艀船、端舟及櫓櫂ノミヲ以テ運転シ又ハ主トシテ櫓櫂ノミヲ以テ運転スル舟ヲ謂フ」と規定されている。この条文は、港則法第3条第1項とほぼ同様なものになっている。過去の研究においては、明治時代後期から大正時代にかけての雑種船の概念について、「雑種船とは、機関を有する航洋船などに備え付けられている端舟、河川港湾において業務に従事する機関を有する端舟、艀、端舟、帆走装置を有する艀、櫨櫂のみで運航する艀をいう。」[15)]とするものがある。

開港港則施行規則では、第14条に、「雑種船ハ汽船及帆船ノ進路ヲ避クベシ」と規定し、港則法第18条第1項と同様の航法を定め、雑種船と汽船あるいは帆船を区別し、雑種船に避航義務を課している。また、港則法第9条（けい留等の制限）と同様の規制を、開港港則施行規則第28条に規定している。さらに、雑種船の航海灯については、「雑種船ハ夜間航行中絶エズ海上衝突豫防法ニ規定スル船燈ヲ掲揚スベシ」とあり、雑種船に限定された個別の灯火は設けていない。

海上衝突豫防法（明治25年6月22日法律第5号）によれば、その第7条で、「総積量四十噸未満ノ汽船及櫨櫂若ハ帆船ヲ以テ運転スル二十噸未満ノ船航行中ハ必スシモ第二條第一項第二項第三項ニ規定シタル燈ヲ掲クルヲ要セス然レトモ若之ヲ掲ケサルトキハ必ス左ノ規定ニ依ルヘシ」と規定され、第1項で「四十噸未満の汽船」の灯火を定め、第2項で第1項の規制を緩和した「汽艇」の灯火の要件を定めている。

以上から、雑種船のうちで汽艇を中心に述べるならば、トン数表示の差異はあるものの、総トン数40トン未満の動力船には汽船と汽艇が存在し、

灯火の規定を見る限りでは汽船の方が汽艇に比べると大きな船舶であることがわかるが、具体的な数値は示されてはいない。

一方、雑種船の大きさ、とりわけ汽艇の大きさに関する統計的な研究には、次のようなものがある。

① 昭和2年から昭和60年までの裁決から雑種船が関連する衝突事件を、用途別トン数・長さ別に分析した研究[16]によれば、大きさ別では全体の4%にあたる船舶が総トン数20トン以上となっていた。

② 海難審判裁決事例・検索システム[17]において、雑種船をキーワードとして検索して分析した研究[18]によれば、昭和54年から平成16年までの間で45件の裁決が抽出され、その最大船型は、総トン数にして40トンであった。

③ 汽艇の大きさに関して、昭和29年から昭和40年までの間の船舶衝突海難のうちで雑種船に該当するとされた58隻について分析した研究[19]では、調査した裁決の分析から、「雑種船の大きさをおよそ20トンあたりに限定したことをうかがうことができる。（中略）昭和39年7月法律第15号による一部改正前の海上衝突予防法は、その第7条第3項に「航洋船に積載される小型の動力船」の灯火につき規定している。この小型動力船の大きさにつき法は具体的明示を欠くが、総トン数にしておよそ20トン以内であるとされ、またこれが汽艇と呼称されていた。港則法の雑種船としての汽艇の大きさが総トン数にしておよそ20トン以内に限定されるのはこのあたりに由来するものと思考することができる。」としている。

④ 昭和52年から平成18年までの間の船舶衝突海難のうちで雑種船の航法が適用された事例（61件）を分析した研究[20]では、「雑種船のほとんどが小型船舶操縦士免許の資格範囲内で運航可能な船舶」であったとしている。

かつて雑種船の定義に関連して、昭和35年に全国の港長の意見をまとめ、問題点と改正案を検討した経緯がある。また昭和38年の港則法改正

に際しては、総トン数 40 トン程度未満、長さ約 20 メートル未満の動力船と、すべての無動力船を雑種船とする提案が海上航行安全審議会になされたが、本問題についてはなお慎重に検討すべきであるとの意見が強く、雑種船の大きさ等についての画一的な規定を改正案に盛り込むことを見送ったとされている。なお、この審議の影響があったか否かは不明であるが、旅客船第三仁王丸交通船すずかぜ衝突事件の第一審の裁決[21)]では、「すずかぜを雑種船として扱うことは、総トン数 40 トン未満及び長さ 20 メートル未満を一応の目安とするならば問題ない」として、同様の数値を雑種船認定の根拠としている。

航行海域に関しては、汽船石狩丸機附帆船大徳丸衝突事件の最高裁判決では、「港内を往復する小型の船舶に対して港内の安全を期するため避譲の義務を負わせ、以てそれ以外の港内に出入する船舶に運航の便宜を与えるという趣旨もあるのであるから、同規則四五条一項に所謂汽艇とは主として港内を運航する小型汽船と解すべく・・・」[22)]として、港内に出入りする船舶と区分し、基本的には港内に限定して航行する船舶を対象としていることがわかる。

過去においては、昭和 10 年 1 月、日本郵船株式会社から出された開港港則施行規則第 45 条中の汽艇についての照会に対し、逓信省管船局から「開港港則施行規則第 45 条中の汽艇に付いては「主として港界内又は港界附近を限り航行の用に供する小型汽船を謂う」と解釈すること妥当に有之候」つまり、「雑種船中の汽艇とは、主として港界内又は港界付近を航行する小型汽船である」という回答が出されており、港則法第 3 条第 1 項の雑種船中の汽艇の解釈に関しては、同回答を現在もなお継承していると思われ、その後の判例や裁決および研究に少なからず影響を与えていると考えられる。

そもそも港内における船舶交通の安全と港内の整とんを図ることを目的とする港則法で、あえて雑種船とそうでない船舶とを区別し、わざわざ各種の特別規定を設けて海上交通ルールを複雑化したことに関しては、次のように考えられている。

「これらの船舶は、いずれも小形のもの、あるいは主として港内を航行するものであって、その航法、停泊条件等を他の船舶と同様に取扱うと、かえって混乱を生じ、港の機能を阻害する結果を招くおそれがある」[23)]

「船舶交通のふくそうする港内において、規制対象船舶を、雑種船と非雑種船(航洋船)とに分けて種々の規制を実施することが法目的を達成し、港の機能を安全かつ最大限に発揮させるために必要であることによる定義である。」[24)]

「雑種船の観念が港則法上設定され種々の特別扱いを受ける理由は次の事情による。
(1)停泊、係留に場所をとらず、その作業または自船の移動を手軽に行い得ること。
(2)操船しやすく、小回りがきくこと。
(3)港の事情に精通しているから、海域について航行上余裕があること。
(4)船舶職員法適用除外の汽艇、はしけ、端舟およびびろかい舟を含めて考慮した場合、航法履行上人的技術的困難があること。
(5)以上の諸事情により、雑種船を特別に扱う方が港内の船舶交通の安全および港内の整とんを図るのに一層効果があること。また特別に扱わなければかえって危険であること。」[25)]

「この規定は、小型船の操縦がしやすいという理由ばかりで設けられたものではない。すなわち、港の事情、港勢の変化を心得ていて港内を往復する小型船に対しても港内の安全を期するため避ける義務を負わせ、因って港で(港にの意味を含めて)入航出航する船に、運航の便宜を与え、港内における船舶交通の安全性を高めようとする理由もあって、これ等理由によって生ずる利益は、大型船も小型船も平等に浴さなければならない」[26)]

本来、港は海陸交通のターミナルとして必然的に船舶交通の幅そうする

場所であり、多種多様な船舶が混在しているので、港則法の法目的を達成するためには港に入ってくる大型の船舶に一種の優先権を与え、結果として港に存在する船舶全体の安全が確保されるという新たな海上交通秩序を形成する必要があったと思われる。港則法制定当時、東京湾の船舶航行実態を推計した研究[27]によれば、一日当たりの大型船の平均入港隻数約 3 隻、1 日当たりの沖荷役量約 3,265 トンに対して、はしけや給水船等の雑種船が大型船と陸地とを間を 192 往復しており、漁船などの通航も考慮すれば、いかに港内の船舶交通が輻そうしていたかが想像できる。すなわち、当時は大型船が着岸して荷役できるような岸壁の整備が進んでいなかったために、大型船の多くは沖合に仮泊しなければならず、大型船の周りには多くの雑種船が頻繁に横づけを繰り返しながら港湾作業が行われていたものと思われる。したがって、港外から入港した大型船と港湾作業に従事する船舶は、外見上、容易に判別することができ、しかも当時の港湾作業は基本的に昼間のみであったために、雑種船の灯火を設ける必要もなかったと思われる。

一般に海上交通法規における航法適用には、船舶の法的地位を互いに識別可能という前提があり、例えば、海上衝突予防法第 18 条に定める各種船舶間の航法においては、避航の対象となる運転不自由船、操縦性能制限船、漁ろうに従事している船舶、帆船には、それぞれ法定灯火や法定形象物が定められているが、雑種船については、少なくとも港則法制定当時においては、灯火や形象物が定められなくても法規範として問題なく機能していたものと思われる。逆に言えば、当時と異なる港湾事情や航行環境となった現代において、数十年前に制定された定義や航法がどれだけ有効に機能しているのか、あるいは海上交通秩序をかえって害することにならないのかといった疑問が出てくるのは当然であって、本衝突事件における第二審の裁決で述べられていることは、港則法に定められた従来からの航法規定に対する一種の警告のようにも思われる。以下においては、裁決における航法の適用に焦点をあて、相手船の識別の可否と客観的な航法認識の可否という要素に着目して考察していく。

第一審においては、「つるみは、外観上の大きさ、操縦性能及び専ら綱取

り作業のために港内を行動範囲としていることにより、港則法第３条第１項の汽艇に該当する雑種船であると解される。一方、ワコウ丸は、行動範囲が港内に限らないことから、雑種船以外の船舶であると解される。」と述べられており、外観上の大きさ、操縦性能、行動範囲の３点について判断していることがわかる。そして、つるみはすべての点において汽艇の要件を備えているのに対し、ワコウ丸は大きさや操縦性能の点においては満足しているものの、行動範囲の点において満足していないとして汽艇の要件を満たしていないと判断し、雑種船に該当するつるみが、漂泊中にもかかわらず、総トン数にして約６分の１の大きさのワコウ丸を避けるべきであったとしている。

この解釈は、基本的には従来からの通説的見解によるもので、その意味で、第一審の裁決は伝統的な雑種船の概念に基づいたものになっていると言える。しかしながら、前述したように、雑種船の定義や航法は港則法制定当時の港勢を前提としたものであり、雑種船の概念を時代の変遷に伴って法目的を達成できるような現実的なものにしなければ、いたずらに港内における船舶交通の秩序を乱すおそれがある。さらに雑種船の航法を適用する以上、例えば、法定の灯火や形象物を定め、一瞥して雑種船に該当するか否かの判断が容易にできなければならず、それが実現できない海上交通の場は潜在的な問題点があると言わざるを得ない。

第二審においては、現状の港内事情を考慮し、海難審判ではめずらしく学界で指摘されている各種の問題点をとりあげ、第一審で適用された航法とはまったく異なる航法を適用しており、雑種船の航法の本質をとらえた注目すべき裁決となっている。まず、雑種船の航法を港則法に設けた趣旨については、「主として港内において活動する小型船艇を総じて雑種船として定義し、雑種船と沿海を含む外洋を航海する航洋船とを明確に区別し、もって港内交通の整理整頓を図ろうとする目的のためである」とし、主として港内において活動するという要件および小型船艇であるという要件を備えた雑種船と、その対象的な船舶として外洋を航海して他の港から入港してくる船舶との間に特別な航法を設けることによって、港内交通の整理整頓を図ろうとしていることを述べている。ここにいう港内交通の整理整

頓という意味は明確ではないが、文意からすれば、法目的である港内における船舶交通の安全と港内の整とんであって、単なる船舶交通の整理整頓ではないと思われる。

その一方で、法目的を実現するために設けられた雑種船という法的地位を有する船舶について、具体的な基準がないために、また形象物等もないために、操船者の視覚によって該当するか否かの判断が容易ではないことを指摘している。そして現状における判断要素について、港則法第３条第１項に定義されているもののほかに、趣旨から読み取れる主として港内を活動範囲としている点、港内の航洋船に対する諸用途に使用される点、港内の交通運輸にもっぱら供される点を提示し、それらが連言で結びついているのか選言で結ばれているのかは不明であるが、当該船舶の法的地位が他船からは一見しただけでは知りえない要素を包含していることを強調している。換言すれば、海上交通（操船）の場においては、外見上、容易に識別できない要素も加味して、さまざまな知識や経験等に基づいて雑種船に該当するか否かが判断されており、また船舶が衝突した際には海難審判などで、衝突した後になって初めて明らかになる事実関係等に基づき、事後的に雑種船に該当するか否かを判断されている現状があり、法的安定性を阻害している可能性がある。

加えて、小型漁船などが雑種船に該当するのか否かについて、明確な根拠や解釈が存在しないことも指摘している。確かに学界においては確定的な解釈あるいは有力な学説があるわけではなく、活動範囲の要素を重視して、主として港内を航行する小型の動力船として分類できる小型漁船は雑種船（汽艇）であるとする説と、さらに港内の大型船への港湾作業や雑役に従事する船舶という活動目的の要素を追加して、小型漁船は雑種船（汽艇）ではないとする説があるように思われる。後者の考え方は、港則法制定当時の立法趣旨に沿った解釈になっているものの、現在の港の実情に照らして法目的の実現を考慮した場合、いたずらに縮小解釈しているのではないかという疑問が残る。前者の考え方についても、操縦性能という点からみれば用途や船種を限定しないで一律に雑種船（汽艇）として扱うことは海上交通規範の基本理念としては肯定できるものの、我が国における漁

業の特殊事情を考慮すると実効性という観点からは疑問が残る。

第二審では、問題点の多い雑種船の航法について、灯火や形象物が表示されていなくても操船者ならば容易に識別できなければならないという前提を重視し、「外見上ほぼ同じような二船間の関係において、どちらが雑種船で、どちらが雑種船以外の船舶かという若干の議論が生じた際、一方が港外に出るから雑種船以外の船舶で、他方が、港外に出ないから雑種船であるというような判断がなされることもあるが、港則法の立法趣旨に立ち返ってみれば、雑種船すなわち小型船艇等は、あくまで航洋船等に対し特別な立場にある船舶を指すという理解により、互いに容易に識別できる関係であるものでなければならない」とし、港則法制定当時のオーソドックスな解釈をとった上で、両船の操船者に容易に識別できる関係であることを新たな要素として提示している。そして、過去において多くの学者も指摘していることではあるが、「外見で識別できないほぼ同様な二船間に雑種船の航法を適用することによって、当事者同士に認識がないまま、とるべき行動規範が定められるという大きな矛盾が生じ、この結果、港則法の目的である港内における船舶交通の安全及び港内の整頓が逆に図れなくなってしまうことになる」として、両船の操船者が互いに船舶の法的地位を正しく認識することが航法適用の前提であり、ひいては法目的の実現につながることを強調している。

換言すれば、第二審においては、港則法第 18 条第 1 項の条文には明示されていないが、新たな法律要件として、互いに雑種船であることを識別できる状況だったことが黙示的に追加された。裁決では、「つるみは、専ら綱取り作業のために港内を行動範囲としていることにより、雑種船であると解される一方、ワコウ丸は、行動範囲が港内に限らないことから、雑種船以外の船舶であると判断されることもあるが、前示のとおり、つるみとワコウ丸は、互いに相手船を雑種船であるか、雑種船以外の船舶であるか識別できる状況にあったと認められず、また、客観的に彼我の関係を矛盾なく判断できる状況であったとはいえないから、これら両船間に港則法第 18 条第 1 項を適用する理由がない。」として、雑種船の航法が適用されるのは、両船の操船者が互いに相手船を雑種船であるか否かが客観的に識別

できる状況であることを必須条件としている。

そして、特別法たる港則法に基づく航法が適用されないのであれば、一般法である海上衝突予防法に定める航法が適用され、「したがって、本件において雑種船の航法を適用する余地はなく、両船に衝突のおそれが生じた際には、定着した慣習、すなわち船員の常務により、一定の速力で航行中のワコウ丸が、漂泊状態のつるみを避けなければならず、また、つるみが、ワコウ丸に避航の気配がなければ、自ら衝突を避けるための措置をとらなければならなかったとするのが相当である。」とした。すなわち、両船の航跡図をみれば、見合い関係においては、ほぼ行き会いの状況にあったものの、ワコウ丸は一定の速力で航走しているのに対して、つるみは漂泊しており、このような場合は非定型的航法適用説[28]にしたがって、第一義的には航走中の船舶が漂泊中の船舶を避航しなければならないとするのが通説となっている（航走中も漂泊中も海上衝突予防法上の概念で説明すると航行中ということになることに注意しなければならない。）。したがって、「最終的につるみが衝突を避けるための措置をとらなければならなかったとしても、自船に向首接近してくる態勢のワコウ丸の進路を一方的に避けなければならないとする合理的理由はない」として、一般的な航走船と漂泊船との関係を前提に船員の常務を適用し、ワコウ丸に避航義務を課し、つるみに衝突の回避義務を課した。

本衝突事件の裁決は、過去からの雑種船の定義あるいは航法の曖昧性に一石を投ずるもので、その意味で、港則法改正も視野に入れて問題点を解決すべき時期にきているものと思われる。換言すれば、これらの問題点について解釈論で論じることはもはや限界にきていると言え、昭和 35 年当時にまとめられた港長の意見も参考にして、雑種船という法的地位を有する船舶の航法を存続させるのかどうかという問題も含め、抜本的な解決策を立法論によって論じる必要があると思われる。

学界の過去の研究においては、「第 3 条 1 項の「雑種船」という定義を改正し、小型船舶操縦士免許で運航可能な「総トン数 20 トン未満の船舶とする。ただし、運航に際し免許を必要としない船舶は除く」とする。また本法第 18 条 1 項の規定については「総トン数 20 トン未満の船舶は、港

内においては総トン数20トン以上の船舶の進路を避けなければならない」とする。」[29]という意見がある一方で、「港内といえども堪航性の点でもはや港外と何ら異ならない海象事情および気象条件にさらされるものが多く、往時の観念の雑種船が現在の港内海面で全般的に堪航であるとは思考できない現状である。この傾向は今後の港域拡大に伴いますます増大するであろう。従って雑種船の大きさをおよそ総トン数 20 トン（全長にしておよそ 15m）以内に限定することは適当でない。」[30]とする意見もある。

雑種船の灯火や形象物のような識別手段を設けるという前提で議論するのかどうかによって、雑種船の定義あるいは大きさ等を表す具体的な基準の議論もかわってくるが、船舶職員及び小型船舶操縦者法に定める小型船舶か否かによって一律に判断するのは、種々の問題点はあるものの、海上交通の場において外見的に一定の共通認識が存在しているという点において合理的な基準になりうる余地があると思われる。すでに解釈論での法適用には様々な問題点が生じているので、港則法の法目的である港内における船舶交通の安全と港内の整とんを図るための新しい政策立案が待たれる。

【注】

1) http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/18nen/moji/mj1810/18mj059yaku.htm

2) 二審平 19・9・12 海難審判庁裁決例集第 50 巻 127 頁。
http://www.mlit.go.jp/jmat/saiketsu/saiketsu_kako/tokyou/tk19/18039.htm

3) 損害等については、第二審の裁決を記載した。

4) 門司地方海難審判庁、作業船つるみ遊漁船ワコウ丸衝突事件（要約）。

5) 高等海難審判庁、作業船つるみ遊漁船ワコウ丸衝突事件（要約）。

6) 二審平 19・9・12 海難審判庁裁決例集第 50 巻 127 頁。

7) 事実概要については、第二審の裁決を記載した。

8) 例えば、次のような事例がある。機船東栄丸漁舟ふみず甲丸衝突事件、広審昭 55・3・5 海難審判庁裁決録昭和 55 年 1・2・3 合併号 357 頁、高審昭 56・6・16 海難

審判庁裁決録昭和 56 年 4・5・6 合併号 620 頁。旅客船第三仁王丸交通船すずかぜ衝突事件、仙審平 18・3・3 海難審判庁裁決録平成 18 年 1・2・3 月号 283 頁、二審平 19・4・24 海難審判庁裁決録平成 19 年 4・5・6 月号 1019 頁。

9) 拙稿、所謂「雑種船」についての一考察、海上保安大学校研究報告第 36 巻第 1 号 15 頁。

10) 滝川文雄、港内航法の研究、海文堂、昭和 36 年、137 頁。

11) 海上保安庁監修、港則法の解説、海文堂、平成 24 年、23-24 頁。

12) 海上保安庁監修、前掲書、24 頁。

13) 海事法研究会編、概説海上交通法、海文堂、昭和 60 年、175 頁。

14) 福井淡、航海法規提要、海文堂、昭和 57 年、397 頁。

15) 藤原紗衣子、鈴木三郎、藤本昌志、渕真輝、「雑種船の航法」の史的考察、日本航海学会論文集第 111 号 303-310 頁。

16) 海難審判庁、雑種船について―資料―、昭和 61 年、10-14 頁。

17) 海文堂、海難審判裁決事例・検索システム。

18) 拙稿、海上衝突事件研究（海難審判）第 19 回旅客船第三仁王丸交通船すずかぜ衝突事件、海上保安大学校研究報告第 53 巻第 2 号 137 頁。

19) 藤咲五郎、雑種船の認識と判断、日本航海学会誌 39 号 141-154 頁。

20) 小林裕史、小林豪、現行雑種船の航法における諸問題とその改善について、日本航海学会論文集第 121 号 153-159 頁。

21) 拙稿、前掲論文、137 頁。

22) 最判昭 26・7・3 民集第 5 巻第 8 号 399 頁。

23) 運輸省海事法規研究会編、海事法規の解説、成山堂、昭和 59 年、211 頁。

24) 海事法研究会編、前掲書、175 頁。

25) 藤咲五郎、前掲論文、146 頁。

26) 滝川文雄、前掲書、137 頁。

27) 土井良浩、雑種船と港則法についての一考察、海保大中堅幹部研修自主研究。

28) 拙稿、船舶衝突事件における航法上の漂泊の意義、海上保安大学校研究報告第 51 巻第 1 号 4 頁。

29) 小林裕史、小林豪、前掲論文、158 頁。

30) 藤咲五郎、前掲論文、144 頁。