

過失犯の事実認定の一側面 —  
船舶の一事例（福岡高裁宮崎支部令和4年1月27日判  
決LEX/DB25591574） —

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 海上保安大学校 公開日: 2024-04-23 キーワード (Ja): キーワード (En): 作成者: 中山, 喜之 メールアドレス: 所属:
URL	<a href="https://doi.org/10.15053/0002000078">https://doi.org/10.15053/0002000078</a>

【研究ノート】

過失犯の事実認定の一側面

— 船舶の一事例（福岡高裁宮崎支部令和4年1月27日判決LEX/DB25591574） —

An Aspect of Factfindings in Negligent Offences

新 谷 一 朗

中 山 喜 之

【研究ノート】

過失犯の事実認定の一側面  
- 船舶の一事例（福岡高裁宮崎支部令和 4 年 1 月 27 日判決  
LEX/DB25591574） -

新谷 一郎 中山 喜之

1. はじめに

海上交通事故を含む海上交通犯罪について、公刊されて 20 年以上を経たにもかかわらず、現在においてもなお実務的に大きな価値を持ち、参照される機会が多い著書として甲斐克則教授の『海上交通犯罪の研究<sup>1</sup>』を挙げることができる。同書では、海上交通事故の特色について次のように述べられている。「自動車交通事故と比較した場合、過失認定に際して個別的具体的事情を考慮せざるをえない要因がきわめて多いといえよう。確かに、海上交通ルールの基本となる海上衝突予防法はあるが、実態としてそれは一応の目安にしかならない場面も多く、特に小型船舶と大型船舶では停船の距離感に差があるし、小型のプレジャーボートや漁船の場合、自動車と異なり航路の予測ができず、信頼に足る事情が限定されるように思われる。また、大きさや外観だけでは旋回圏等の性能が判断できない場合もあり、加えて潮流、海域の特性、夜間航行、漁ろうに従事している船舶なども考慮すると、ますますその感が強い。<sup>2</sup>」と。

このように海上交通事故においては個別的具体的事情への考慮が必要とされる要因が多い。それゆえ、その考慮対象たる「個別的具体的事情」の基礎となる事実認定の重要性もまた、強調されることとなるであろう。これについて、自動車交通事故では複数の貴重な先行研究がすでに存在

---

<sup>1</sup> 甲斐克則『海上交通犯罪の研究』（成文堂、2001 年）。

<sup>2</sup> 甲斐・前掲注（1）16 頁。

し<sup>3</sup>、そこでは自動車の制動距離の算出方式やこれに対する ABS 装置の影響および制動痕等への評価について詳細な検討が加えられている<sup>4</sup>。しかし、海上交通事故の事実認定に関する先行研究はほぼ見当たらない。海上交通事故では、衝突事故であれば、まずは両船の航跡を認定することが必須となる。これを認定するための資料として、まず衝突に関係した船舶の船長・乗組員の供述が考えられる。そしてこれらを除く客観的証拠としては、両船に備え付けられていた船舶自動識別装置（AIS）や GPS プロッター<sup>5</sup>内のデータがありうる。しかし、そもそも小型の漁船についてはこれらを備える義務が存在しないことに加えて<sup>6</sup>、衝突の結果として、船体自体が覆没することが多々あるところ、塩分を含む海水に GPS プロッターのような電子機器が長期間浸かってしまうと、そのデータの復元は困難となる。

そこで衝突に関係した船舶の航跡や速力を認定するために重要な役割を果たす客観的証拠が、船舶に残された衝突痕である。本稿では、過失犯の事実認定の 1 つの側面として、その衝突痕に対する原審の評価が控訴審で覆された事案を扱う。すなわち漁船同士の衝突事故において、一方の船舶に備え付けられていた竹竿に残された衝突痕と、もう一方の船舶の船底に残された衝突痕をもとに原審で認定された航跡・速力が控訴審で

<sup>3</sup> 鈴木勝利「自動車事故における過失の認定（上）」判タ 725 号（1990 年）29 頁、鈴木勝利＝山田公一＝柏村隆幸「自動車事故における過失の認定（下）」判タ 729 号（1990 年）4 頁、植村幹男「自動車運転過失の認定」木谷明編『刑事事実認定の基本問題（第 3 版）』（成文堂、2015 年）73 頁、林正彦「業務上過失致死傷事犯における注意義務の前提となる事実—『予見可能性』」植村立郎編『刑事事実認定重要判決 50 選（上）（第 3 版）』（立花書房、2020 年）631 頁、江口和伸「過失運転致死傷事犯における注意義務の前提となる事実—『回避可能性』」植村立郎編『刑事事実認定重要判決 50 選（上）（第 3 版）』（立花書房、2020 年）645 頁。

<sup>4</sup> 植村・前掲注（3）79 頁以下参照。

<sup>5</sup> 航海計器としての GPS については、一般財団法人日本船舶職員養成協会編『小型船舶操縦士学科教本 I（第 4 版）』（一般財団法人日本船舶職員養成協会、2013 年）114 頁。

<sup>6</sup> 船舶設備規程第 146 条の 29 は「総トン数三〇〇トン未満の旅客船及び総トン数三〇〇トン以上の船舶であつて国際航海に従事するもの並びに総トン数五〇〇トン以上の船舶であつて国際航海に従事しないものには、機能等について告示で定める要件に適合する船舶自動識別装置を備えなければならない。」と規定している。

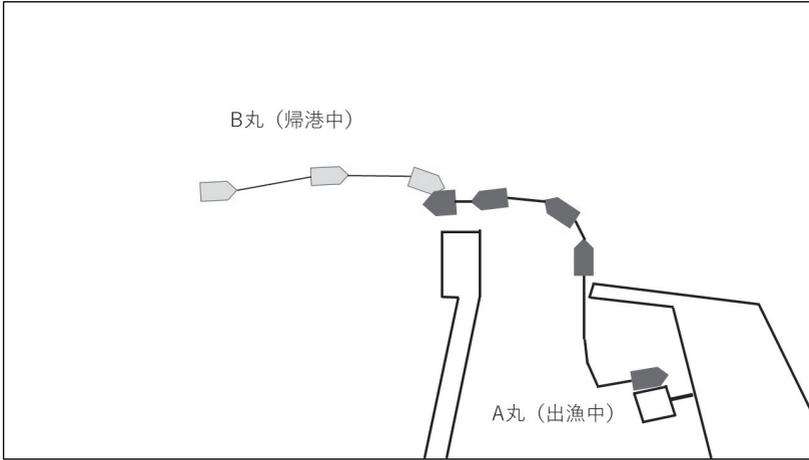
否定された結果、原審の有罪判決が破棄され、船長たる被告人に無罪が言い渡された事案の検討を行う。もっとも筆者らは実務経験がある者ではなく、また事実認定そのものについて訓練を受けたわけでもない。このため本稿の目的はあくまで衝突痕に対する評価が原審と控訴審で異なった理由を明らかにし、船舶の航行の原則が事実認定に与えた影響を解説することに留まる。

## 2. 原審（鹿児島地判令和 2 年 3 月 18 日 LEX/DB25591573）の認定事実と問題点<sup>7</sup>

原審が罪となるべき事実として摘示したのは以下の事実であった。すなわち、漁船 A 丸（総トン数 1.5 トン）の船長たる被告人は、平成 29 年 3 月 16 日午前 1 時 35 分頃、鹿児島県南さつま市坊津町所在の坊泊漁港泊地区から出港して、北緯 31 度 16.837 分、東経 130 度 13.619 分付近海上を、同漁港の沖合に向けて、速力約 3.8 ノットで航行するに当たり、自船左前方方向の約 197 メートル先に漁船 B 丸（総トン数 1.1 トン）の灯火に気付き、同船が自船方向に接近中であることを認めたのであるから、B 丸の動静を十分に注視し、同船の左舷側を通過することができるように針路を右に転ずるなどして同船との衝突を未然に防止すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠り、同船の動静を十分に注視せず、針路を左に転じて前記速力で航行した過失である。A 丸が無灯火であった事実が過失（罪となるべき事実）から省かれている点を除けば、公訴事実の主張どおりの認定となっている。【図 1. 公訴事実が依拠する両船の航跡（概略図）】に示されているように、右側通行の原則に従うと入港船が小回りかで出港船が大回りになるにもかかわらず、帰港中の B 丸を認めた A 丸がこれに反して前方不注視等の理由で左転してしまったことで本件事故が発生した、ということになる。なお、衝突時の両船の角度は垂直よりも相当程度小さな角度で、B 丸の速度は約 6.7 ノットとされていた。

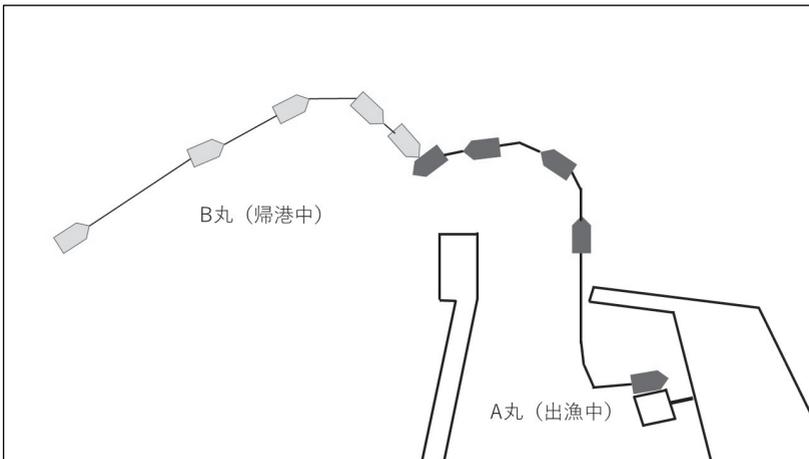
<sup>7</sup> 控訴審も含めた詳細な事実関係については、水沼直樹＝永里桂太郎「ドローンによる現場検証・専門家鑑定等で得た船舶事故事件の逆転無罪」季刊刑事弁護 111 号（2022 年）85 頁。

【図 1. 公訴事実が依拠する両船の航跡（概略図）】



これに対して、被告人は A 丸の右舷方向から垂直に B 丸が高速で衝突してきたと供述し、被告人側の鑑定人や証人も同様の主張をしていた。そうであれば、【図 2. 弁護側が主張する両船の航跡（概略図）】のような航跡となる。

【図 2. 弁護側が主張する両船の航跡（概略図）】



それでは、原審は、どのような事実認定をもとに、弁護側が主張する両船

の航跡を否定したのだろうか。争いのない、動かしがたい事実は「B丸がA丸に乗り上げるかたちで衝突している」ということである<sup>8</sup>。そして、これに対する両船の船長の主張が、正面から対立することになった。すなわち、B丸船長の供述は、B丸は6.5ノット程度に減速しており、A丸の右舷船首部分と衝突した（実際には右舷後方部分と衝突）というもので、【図1. 公訴事実が依拠する両船の航跡（概略図）】に符合する。他方で、A丸船長の供述は、A丸の右舷方向から垂直にB丸が高速で衝突してきた、というもので、同供述を図面化したものが【図2. 弁護側が主張する両船の航跡（概略図）】である。

動かしがたい事実=B丸がA丸に乗り上げている	
被告人（A丸船長）供述	A丸の右舷方向から垂直にB丸が高速で衝突してきた
B丸船長供述	6.5ノット程度に減速しており、A丸の右舷船首部分と衝突した

この点について、「B丸がA丸に乗り上げた」という客観的事実は、衝突時にB丸がハンブ<sup>9</sup>状態であった可能性の高さを示唆している。それゆえ、「B丸がA丸に乗り上げた」という事実は、「B丸が高速であった」とするA丸船長の供述と親和的である。しかしながら、船舶の航行に関する一般的な考えからは、入港中の船舶が減速せずにハンブ状態に至るような高速を維持しているとは考え難い。

客観的事実として、乗り上げたということは、B丸はハンブ状態であり、すなわち高速であったという推定が成り立つ	被告人（A丸船長）供述に親和的
一般論として、入港中の船舶が高速を維持しているとは考え難いという推定が成り立つ	B丸船長供述に親和的

それゆえ、両船に生じた衝突痕に基づく科学的な所見が決定的な意味をもつことになる。

<sup>8</sup> 海難事案においては「乗り揚げ」と表記するのが一般的であるが、本稿では判決文に合わせて「乗り上げ」の表記で統一する。

<sup>9</sup> 船が走り出して滑走に入る前に、船首が持ち上がって船尾が沈み込むことをいひ、それ以後をハンブ状態と呼ぶ。一般財団法人日本船舶職員養成協会・前掲注（5）91頁参照。

### A. A 丸の竹竿に生じた擦過痕

原審で重視された衝突痕の 1 つは、A 丸の右舷にあった竹竿への擦過痕であった<sup>10</sup>。そこには「B 丸の船底部の黒色塗料と考えられる黒色塗膜のようなものの付着があり、それは A 丸の船首尾方向に対して右約 40 度の擦過痕を形成して」いた。これをもとに原審は「少なくとも A 丸の進行速度に対して明らかに高速で B 丸が垂直に衝突した場合に、竹竿擦過痕が約 40 度を示すとは考えられない。そのような衝突態様であれば、より大きな角度で印象されているはずである。」と結論づけたのである。もし、竹竿が堅固に固縛されていた、という前提に立つならば、このような論理構成および結論は妥当なものといえる。まず、竹竿擦過痕から衝突角度を算出するにおいては、衝突の瞬間に両船がともに航走中であったことを考慮に入れる必要がある。その結果、衝突時に印象される傷の角度は両船の相対運動を反映したものとなる。A 丸と B 丸が垂直に衝突した（衝突角度は 90 度であった）との前提に立てば、両船の速度が同一である場合に A 丸に印象される傷の角度は 45 度となり、B 丸の速度が高速になればなるほど、A 丸に印象される傷の角度は大きくなる<sup>11</sup>。それゆえ、竹竿が固定されていたという前提のもとでは、A 丸よりも B 丸が高速で垂直に衝突した場合に「竹竿擦過痕が約 40 度を示すとは考えられない」という結論は妥当なものとなる。

### B. B 丸の船底に生じた損傷痕

2 つ目に着目された衝突痕は、B 丸の船底に衝突時に生じた損傷痕であった。この船底損傷痕については、その形状が、B 丸の船底側からみて概ね「く」の字型であったという特徴を有していた。ここから原審は「B 丸が A 丸に対して垂直に衝突して乗り上げる過程でできた傷としては、不合理であることは明らかである。」と判断した。そしてこの判断により弁護側が主張するところの、B 丸が A 丸に対して垂直に衝突して乗り上げ

<sup>10</sup> 船体のクッションとなるように防舷物として設置されていたものと考えられる。

<sup>11</sup> 衝突時の相対運動については、中山喜之他「衝突海難時に船体に刻まれる傷の形状等に関する研究—第 2 報 航走する 2 船間における衝突実験—」海上保安大学校研究報告（理工学系）65 巻 1 号 23 頁以下を参照。

た、という態様の事故であったことを否定したのである。具体的な検討としては、まず、B 丸が A 丸に垂直に衝突して乗り上げていく場合、「B 丸が乗り上げる一方、A 丸も前進していることから、『く』の字型の屈曲点までの部分、すなわち B 丸の船首寄り左舷側から船尾寄り船底中央側に向けて斜めの損傷部分は、不合理ではない」とする。しかしながら「『く』の字型の屈曲点以後の船尾側への傷については、急な角度変化があり、B 丸の船首寄り船底中央側から船尾寄り左舷側方向に傷の向きが変わっており、その傷の方向から想定されるのは、B 丸が乗り上げを続ける一方、A 丸が急に後進する（あるいは、B 丸が A 丸の前進速度を上回る速度で A 丸の船首側方向に急に移動する）ような事態であるが、このような事態が起こり得ないことは明らかである」とする。そして、「B 丸が A 丸に乗り上げた後に後進して離船したことを想定しても、その場合は、損傷痕の見た目は『く』の字のような形状ではなく『V』ないし『レ』の字のような形状になるはずである」と述べる。これをふまえて、むしろ「く」の字型の「船底損傷痕は、B 丸が A 丸に乗り上げて行く際の角度が小さい場合と整合する」と結論づけられたのである。

しかし、そもそも衝突後の両船の動きを推定するのは容易ではない。先の判断では A 丸の横揺れ運動が原因として記述されているが、同時に A 丸には回頭運動（旋回運動）や横方向への移動も生じるはずであるから、横揺れのみを傷の原因とする判断方法には疑問が残る。むしろ、両船に速力があるうちは、B 丸には左舷方向から船体中央に向かう斜めの傷が生じる（これによって「く」の字の前半部分の傷が作出される）。次に、衝突により両船の速力が減じていくことで（特に A 丸の速度が減じることで）、ほぼ停止状態の A 丸の上を B 丸が乗り上げていくことになり、その際には斜めではなく、船首尾線に沿った真っ直ぐの傷が生じたこと（これによって「く」の字の後半部分の傷が創出される）が、この傷の成因ではないかとの推定も十分に成り立つ。ただし、先に述べたとおり、衝突後の両船の動きを考慮しながら傷の成因を推定するのは、そもそも容易ではない。

### C. 低速の船舶同士の衝突と乗り上げという事象

このように原審は、B丸がA丸に高速で垂直で衝突した、という事実を否定しつつ、両船の速度について、B丸については「常識的に考えても、入港する際に港口付近でなお、沖合と同様の高速で進行することは到底考えられない」と述べ、B丸船長の供述は十分信用できるとして、B丸の速力は約6.7ノットと認定された。他方で、A丸の速度は被告人の約8ノットであったという供述が信用性に疑問があるとして、平成29年7月2日の実況見分時には、出港後の速力について約3.8ノットであると指示説明しており、本件公訴事実では約3.8ノットとされていることから、被告人に不利益にならないようA丸の速度は約3.8ノットであったと認定されている。そうであれば、B丸が、ハンブ状態を生じさせるとは考えにくい速度である6.7ノットで衝突した場合に、A丸に乗り上げるような態様の衝突事故が発生しうるのか、という疑問が生じる。しかしながら、これについて原審は「両船が互いにさほど速度を出していなくても相対速度はそれなりに大きかったといえることやB丸の船首には角度がついていることからして、B丸の船首がハンブ状態になっていなくてもA丸に乗り上げることは十分考えられる」と結論づけている。

もっとも、ハンブしていない状態で衝突したが乗り上げが生じた、と言うのであれば、本件で衝突位置とされている部分の上部にある白色塗料部分に傷が生じていたのか否かへの検討が必要であろう。すなわち、当該白色塗料部分に傷をつけずに滑るように乗り上がっていくことは物理的にあり得ないため、B丸がハンブしていなかったのであれば、B丸の白色塗料部分に傷が生じているはずである。それゆえこの検討の結果、B丸の白色塗料部分に傷が生じていないならば「B丸の船首がハンブ状態になっていなくてもA丸に乗り上げることは十分考えられる」とした結論と衝突痕が示す事故態様との間の整合性を保つことはそもそも困難であったことになる。

### 3. 控訴審（福岡高裁宮崎支判令和4年1月27日 LEX/DB25591574）の認定事実とその判断

#### A. A丸の竹竿に生じた擦過痕

原審では、B丸が高速で垂直にA丸に衝突したことを否定する根拠として、A丸の竹竿に生じた擦過痕が挙げられていた。すなわち、両船が同じ速度で垂直に衝突した場合の衝突痕は45度となることから、B丸がA丸より高速度で衝突した場合にはこれより大きな角度が形成される。これを前提として「少なくともA丸の進行速度に対して明らかに高速でB丸が垂直に衝突した場合に、竹竿擦過痕が約40度を示すとは考えられない。そのような衝突態様であれば、より大きな角度で印象されているはずである」と結論づけたのである。これに対して控訴審は、そもそもの問題として「船の損傷痕の発生機序について研究は進んでおらず、右舷竹竿の形状や船への固定の程度等も擦過痕の角度に影響し得るなど、種々の不確定要素もあることから、竹竿擦過痕の角度が衝突時頃の両船の相対角度と一致しない可能性があること」を指摘するN鑑定に言及する。そしてこれを踏まえて、事実「右舷竹竿は円柱状であり、また、必ずしも船体に固く固定されていたものではないことがうかがわれ」る、として「衝突角度についての原判決の説示は、それ自体は必ずしも不合理なものではないが、具体的な衝突態様は、客観的に推認されるB丸の速度をも考慮して検討すべき」と竹竿の擦過痕から具体的な衝突態様を認定することを留保した。

#### B. B丸の船底に生じた損傷痕

原審では、B丸が高速で垂直にA丸に衝突したことを否定する根拠として、B丸の船底損傷痕もその根拠とされていた。すなわち、「く」の字型の屈曲点までの斜めの傷を形成することは垂直に衝突したという事実と矛盾しないが、「く」の字型の屈曲点以後の船尾側への傷は、急な角度変化が生じたことを示しており、このような「く」の字型の屈曲点以後の船尾側への傷が残るためには、B丸が乗り上げを続ける一方でA丸が急に後進するような事態が想定されるが、このような事態が起り得ない

ことは明らかである、と。しかし、控訴審は「原判決が、『く』の字型の船底損傷痕も根拠として衝突角度を認定したのは不合理である」と、この船底損傷痕から衝突角度を認定することそれ自体の適切さを否定した。すなわち、竹竿の擦過痕に対する評価と同様に「損傷痕の発生機序自体、理解が容易でなく、それが衝突角度の認定にどのように影響するののかも理解し難い」と指摘しつつ、船底損傷痕から衝突角度を認定することそのものを不合理とするのである。

これについて、控訴審が引用する N 鑑定は「原判決が説示する発生機序の可能性は認めつつも、それ以外にも様々な船の運動が影響したはずであり、特に質量の小さい小型船同士の事故の場合、衝突後の船の動きを推測するのは容易ではないため、船底損傷痕の発生機序を推測するのは困難であり、船底損傷痕のみから『垂直よりも相当程度小さな角度』を導くのは難しいし、垂直に衝突した場合でも『く』の字型の損傷痕は生じ得る」としており、控訴審もこれをもとに「船底損傷痕から衝突角度を推認することは困難であるというほかない」と結論づけている。

### C. B 丸の速度への再検討

上のように衝突角度が否定された結果、衝突時の B 丸の速度についても再検討が必要となる。なぜなら、原審では、B 丸船長の供述どおり 6.7 ノットであるとの認定がなされたものの、その根拠となっていたのは両船の衝突角度だからである。さらに、B 丸が A 丸に乗り上げていることに対しても「原判決は、どの程度の角度、速度で衝突した場合に B 丸がハンブすることなく A 丸に乗り上げることが可能であるか、これを裏付ける的確な証拠がないまま評価をしており、不合理である」と指摘されていることから、B 丸の速度の判断も改めて行わなければならないこととなる。

原審の認定	控訴審の評価
竹竿の擦過痕や船底の衝突痕から両船は垂直よりも相当小さな角度で衝突したと言える	竹竿の擦過痕や船底の衝突痕からは衝突角度を導くことは難しい
B 丸の船首がハンブ状態になっても A 丸に乗り上げることが十分考えられる	どの程度の角度、速度で衝突した場合に B 丸がハンブすることなく A 丸に乗り上げることが可能か裏付ける的確な証拠がない

むしろ、控訴審では検察側、弁護側どちらの鑑定も衝突時 B 丸は高速であったとの一致した証言を行っている。すなわち N 鑑定は「A 丸の右舷船尾の損傷箇所の海面からの高さは約 50 センチメートルであるところ、B 丸のハンプの影響で同箇所に損傷が生じるのは B 丸の速度が約 19 ノットのときであるなどとして、衝突時の B 丸の速度は約 19 ノットであるとし」て、Y 鑑定は、物理学の運動方程式等を用い、損傷の程度等を考慮して B 丸の衝突時の速度を約 20 ノットとした。また原審の K 証言も、損傷痕の位置、程度、ハンプの影響等を理由に、衝突時の B 丸の速度を約 19 ノット（ないし少なくとも 15 ノット以上）であると証言していた。これらについて裁判所は「アプローチの仕方こそ異なるが、それぞれが有する専門的知見に基づいて衝突時の B 丸の速度を導いているものであり、それぞれ一定の合理性を有しており、見解の正当性に関して明確に優劣が認められるものではなく、それぞれ尊重すべきものである」としたうえで、いずれにせよ B 丸船長の証言等により「衝突時の B 丸の速度を約 6.7 ノットと認定した原判決の判断は不合理である」と結論づけた。

以上のように B 丸の速度は 19-20 ノットの高速であったとの認定がなされた。他方で、原審での A 丸の過失を支える事実は主に B 丸船長の、自船の速度は 6.8 ノットであったとする供述に基づくものであったため、同供述全体の信用性に疑いが容れられることになった。そこで、同供述の信用性を維持するための論拠として、検察官は「複数の専門家証人が証言する 19 ないし 20 ノット程度という B 丸の速度は、衝突時の速度であって、衝突時以前の速度を明らかにするものではなく、B 丸船長証言は、両船の衝突痕等から考えられる衝突態様と整合し、信用できる」と主張した。この、鑑定で得られた速度はあくまで衝突時の速度である、という主張それ自体は正しいものである。

つまり、衝突痕から認定できるのは、あくまで衝突の瞬間における両船の針路・速力であり、それ以前にどのような航路をたどったか、衝突の直前に舵を切る等の回避動作をしていたか否か、という点について、衝突痕から鑑定を行うことは不可能である。特に小型船の場合は、瞬時に方向転

換・加減速が可能であるため、衝突の瞬間の両船の位置関係および速度が認定できたとしても、1分前にも同じ状況であったかどうかということは、当該鑑定からは不明とせざるを得ない。

もっとも少なくとも本件において、控訴審では具体的な事情から「衝突前も、B丸において、本件漁港への入港が近づき減速することはあり得ても急加速等を行うべき事情は特段見当たらないことからすれば、B丸は衝突前から少なくともこれに近い速度で航行していたと認められる」との認定がなされた。これによって、原審が依拠するB丸船長の証言はB丸の速度、という「重要な事実について客観的事実と明らかに整合しないというほかない。衝突角度の点で客観的事実と整合的に評価し得ることを踏まえても、B丸船長証言は、航路、衝突態様等の核心部分において信用できない」と結論づけられた。

D. A丸船長の過失（控訴審の認定する衝突態様と船舶航行の原則）について

B丸が19・20ノットの高速であったとの認定がなされたことから、B丸の入港の方法にも疑問が持たれることとなる。この点、N証言は「B丸が19ノットの高速度で小回り（公訴事実記載の衝突地点を通過する航路）で入港することは、B丸の運動性能上は可能であるが、危険であり、出航船が絶対がないなど特殊な事情でもない限り、通常は減速する」と述べており、Y証言もおおむねこれに沿うものであった。控訴審はこれらを重視し、その結果「減速をせず高速度で進行してきたB丸は、危険な右小回りではなく、右大回りで入港しようとしたと考えるのが合理的である」と結論づけた。そして「そうすると、衝突地点も、B丸船長が実況見分において指示説明した地点よりもさらに東防波堤北端から北側に離れた海域であると考えられる。したがって、両船の航路や衝突態様（衝突地点）についてのB丸船長の証言は信用できないこととなり、その証言や「指示説明に基づく実況見分調書等により認められる両船の航路や衝突態様（衝突地点）を認定した原判決の判断は不合理であり、これらを前提に、被告人について、左転航行や無灯火航行の過失を認めることはできない

というべきである」と控訴審は述べたのである。

むしろ控訴審は、被告人が述べる、大回りで高速で B 丸が接近してきたため、A 丸は「左転するしかないと考え、それまで 6 ノットで進行していたのを 8 ノットにあげて左転航行したが」結局衝突してしまった、という供述のほうが、N 鑑定および Y 鑑定からうかがわれる航路と整合的であることを指摘している。

そして、控訴審は海上衝突予防法 14 条 1 項の行会い船航法、すなわち右側通行（左舷対左舷航過）の原則と、これに従った港則法 17 条の右小回り、左大回りの航法の規定に言及したうえで「本件について、上記各規定は直接的、全面的に適用されるものではない（海上衝突予防法 11 条、港則法 2 条）が、そのような場合であっても、その趣旨は十分に尊重されるべきである」との前提を確認する。これをふまえて、N 鑑定および Y 鑑定と整合的な被告人の供述に照らし合わせると「被告人は、本件漁港では基本的に右側通行の減速に従い入出港すべきものと認識していたところ、そもそも B 丸が高速度で同原則と異なる態様の針路を取ったことが原因で、早期の段階で同原則に従った衝突回避行動に出ることが困難になったといえる。また、被告人は、その後も、前記慣行に従った常識的な船舶の航行ルールから逸脱する B 丸の針路を的確に予測できない状況の下、B 丸が高速度で A 丸に接近してきたため、左転を余儀なくされたといえることができる。被告人の置かれた以上のような状況からすると、被告人について、B 丸との衝突を未然に防止すべき注意義務が発生したとするには合理的な疑いが残る」として、被告人の過失を否定したのである。

#### 4. おわりに

上で述べたとおり、控訴審は右側通行（左舷対左舷航過）の原則と、これに従った港則法 17 条の右小回り、左大回りの航法の規定に言及したうえで「その趣旨は十分に尊重されるべきである」とした。種々の航法のうち、少なくとも右側通行の原則（およびその派生原則）については、それが全面的に適用される場面ではなくてもその趣旨は尊重されると述べら

れたことは実務上の意義を有する。なお、これは被告人の過失を否定する中で述べられているが、事実認定次第では被告人の過失を肯定する論拠にもなりうる。事実、公訴事実および原審の罪となるべき事実の中にある「B丸の左舷側を通過することができるように針路を右に転ずるなどして同船との衝突を未然に防止すべき業務上の注意義務」もまた、右側通行の原則に基づくものといえる。

それゆえ、この「尊重すべき趣旨」を代入する事実認定が重要となる。下の表の通り、原審が認定したように、B丸は6.7ノットに減速しており小回りで入港していたという事実が存在するのであれば、A丸船長に対して「出港するA丸はB丸の左舷側を通過できるように針路を右に転ずるべき」という公訴事実のような義務を課することができる。逆に控訴審が認定したように「B丸は高速のままで、その場合小回りの入港は危険なので大回りしていた」のであれば、「A丸は、B丸が上記ルールを逸脱し高速で接近していたため左転を余儀なくされた」にすぎないとして、A丸船長の過失を否定する方向となる。

B丸は6.7ノットに減速していた	B丸は19-20ノットの高速であった
<b>入港時には減速しているはずで、その場合には小回りで入港するルートをとる</b>	
B丸は減速していたので、小回りで入港していた	B丸は高速のままで、その場合小回りの入港は危険なので大回りしていた
<b>右側通行（左舷対左舷航過）の原則と これに従った港則法17条の右小回り、左大回りの航法</b>	
出港するA丸はB丸の左舷側を通過できるように針路を右に転ずるべき（公訴事実）	A丸は、B丸が上記ルールを逸脱し高速で接近してきたため左転を余儀なくされた

このために、信頼できる科学的鑑定が重要であることが本稿の主題である。控訴審判決中、注目すべきは「両船走行中の突発的な事故という事柄の性質上、被告人、B丸船長ともに衝突角度を正確に認識、記憶することは困難」であるという部分である。このような、事故に際しての当事者供述への注意点は「はじめに」で触れた自動車事故の事実認定に関する先行研究でも述べられているところである<sup>12</sup>。特に夜間の小型船同士の衝突

<sup>12</sup> 植村・前掲注（3）86-87頁参照。

においては、その供述に（意図的ではないにせよ）疑わしさが伴う、という指摘もまた、実務的意義を有すると思われる。

そこで、衝突痕からの鑑定の重要性が強調されることになる。本件についていえば、B 丸の速力に応じたハンプの状態、A 丸の速力に応じた船尾の下がり具合が特定すべき重要事項となる。両船の衝突部位の水面からの高さが一致するかどうかということは衝突事件で確認すべき最重要事項の 1 つである。両船ともに航走している状態で衝突した場合については、当然ながら、実況見分に際しても航走状態で行い、その際の衝突部位の水面からの高さを特定することが必須であるため、岸壁に係留中の状態で衝突部位の水面からの高さを計測したとしても、その数値をそのまま衝突時の鑑定において使用することはできないことには注意が必要である。また、航走状態における衝突部位の水面からの高さの計測を行う際には、当該船舶を真横から撮影することも重要である。斜め上等から撮影された場合には撮影された画像から高さを推定することが困難となる。実況見分を衝突時と同じ状況で行うことが必要であるが、計測等のため操船者以外の者が同乗する場合に注意すべきは、小型船の場合、乗船者の人数・配置等によって、同船の喫水、トリムおよびヒールの状況が変化してしまう可能性があるため、衝突部位の水面からの高さも変化し、正しい計測結果とはならない場合があるということである。また、船舶の衝突痕にかかる実況見分に際しては、目立つ傷や損傷の程度が大きい傷に注目するのではなく、たとえ傷としては小さくても、最初に衝突したであろう部分の傷について、その角度等を詳細に計測することが重要となる。衝突態様の鑑定に必要となるのは、まさに「最初に衝突した部分に刻まれた傷の角度（船首尾線に対する角度）」である。それ以外の傷については衝突後の両船の運動を推定するには役立つものの、上述の通り、衝突後の両船の運動を推定するのは容易ではないので、あくまで参考程度の情報として扱うこととなる。

付記：本稿は、2022年3月15日に開催された海事刑法研究会での甲斐克則教授（早稲田大学法務研究科）の本判決についてのご報告に大きな示唆を得たものです。記して御礼を申し上げます。

本研究はJSPS 科研費 21H00667 の助成を受けたものです。