

海上衝突事件研究(海難審判・裁決取消請求事件)第2
7 回 貨物船第二東洋丸漁船栄光丸衝突事件

メタデータ	言語: Japanese 出版者: 公開日: 2023-06-02 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/10.15053/0000000211

【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 27 回 貨物船第二東洋丸漁船栄光丸衝突事件

松本 宏之

○ 広審平 21・6・18（平成 20 年広審第 204 号）¹⁾

（以後、「第一審」という。）

○ 東京高判平 23・2・23（裁決取消請求事件）²⁾

（以後、「高裁裁決取消訴訟」という。）

○ 広審平 23・10・5（平成 23 年広審第 41 号）

（以後、「差し戻し審」という。）

○ 船舶事故調査報告書（平成 21 年 10 月 30 日）³⁾

（以後、「運輸安全委員会報告書」という。）

【受審人】

A 職名：貨物船第二東洋丸二等航海士 海技免許：三級海技士（航海）
（履歴限定）

【損害等】⁴⁾

第二東洋丸・・・船首に衝突痕、左舷船首および左舷船尾外板に擦過痕が生じた。

栄光丸・・・右舷中央部やや船首寄り外板の水線付近および船底外板に破口が生じた。船長が溺死。

【高裁裁決取消訴訟】

原告 受審人 A

被告 広島地方海難審判所長

【主文】

＜第一審＞

受審人 A の三級海技士（航海）の業務を 1 箇月停止する。

＜高裁裁決取消訴訟＞

- 1 広島地方海難審判所が、同庁平成20年広審第204号貨物船第二東洋丸漁船栄光丸衝突事件について、平成21年6月18日、原告に対し言い渡した原告の三級海技士（航海）の業務を1箇月停止するとの裁決を取り消す。
- 2 訴訟費用は被告の負担とする。

＜第二審＞

受審人 A を戒告する。

＜刑事事件＞

第二東洋丸側（航海士A）——略式、罰金40万円（高松簡裁：平成22年5月7日）。

栄光丸側——被疑者死亡のため不起訴（高松地検：平成 21 年 6 月 22 日）。

【原因】⁵⁾

本事故は、夜間、東航路の東口付近の航路外において、第二東洋丸は東進中、栄光丸は南進中、第二東洋丸が栄光丸を視認するのが遅れ、また、栄光丸が直進を続けたため、両船が衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。

第二東洋丸が栄光丸を視認するのが遅れたのは、航海士Aが、レーダーで栄光丸の映像を認めた際、同映像を北上漁船と思い込んだことによる可能性があるものと考えられる。

栄光丸が直進を続けた理由は、明らかにすることができなかった。

【事実概要】⁶⁾

(発生日時)

平成20年5月30日 00時34分ごろ

(発生場所)

香川県小豆島町 備讃瀬戸東航路東口付近 (航路外)

地蔵埼灯台から真方位198° 2,800m付近

(概位 北緯 34°23.5′ 東経 134°13.5′)

(船舶の主要目)

(1) 第二東洋丸

船舶番号 131075

船 籍 港 大阪府大阪市

船舶所有者 マロックス株式会社、三徳船舶株式会社共有

総トン数 4,428トン

L×B×D 120m×20m×13.95m

船 質 鋼

機 関 ディーゼル機関1基

出 力 7,060kW (連続最大)

推 進 器 5翼一体形ハイスキュープロペラ1個

進水年月 平成元年4月

(2) 栄光丸

漁船登録番号 KA3-26116

船舶所有者 個人所有

主たる根拠地 香川県さぬき市

総トン数 4.9トン

L×B×D 11.10m×2.95m×1.12m

船 質 FRP

機 関 ディーゼル機関1基

出 力 48kW (漁船法馬力数)

推進器 3翼固定ピッチプロペラ1個

進水年月日 昭和 61 年 9 月 25 日

(積載状態)

(1) 第二東洋丸

船長の口述によれば、第二東洋丸は、シャーシ25本、コンテナ3個、重機1台、車両407台を乗せ、喫水は、船首約4.50m、船尾約6.70mであった。

(2) 栄光丸

栄光丸の喫水等は不明であった。

(その他の設備、性能等)

(1) 第二東洋丸

第二東洋丸は、5層の車両甲板を持つ自動車運搬船で、最上層の甲板前部に船橋を備え、船橋内に2台のARPA付きレーダー、GPSプロッター、AIS及び主機遠隔操縦装置を備え、AISは作動中であった。船長Aの口述によれば、船体及び機器類には不具合又は故障はなかった。

(2) 栄光丸

栄光丸は、底びき網漁船で、船首側から順に3つの魚倉、船体中央部に操舵室、その後方の後部甲板にトロール用ウインチドラムが配置されていた。操舵室内には、舵輪、主機クラッチ、ガバナハンドルのほか舵輪用リモコン及びGPSプロッターを備えていた。

(事実の経過)

第二東洋丸（以下「東洋丸」という。）は、専ら自動車輸送に従事する鋼製の船首船橋型貨物船で、船長 B 及び A 受審人ほか 9 人が乗り組み、車両 407 台などを積載し、船首 4.67 メートル船尾 6.48 メートルの喫水をもって、平成 20 年 5 月 29 日 17 時 00 分広島港を発し、鳴門海峡経由で、愛知県衣浦港に向かった。

東洋丸の船橋当直体制は、A受審人と甲板手が 00 時から 04 時及び 12 時から 16 時の間を、一等航海士と甲板手が 04 時から 08 時及び 16 時から

20 時の間を、甲板長と甲板手が 08 時から 12 時及び 20 時から 24 時の間をそれぞれ入直し、B 船長は出入港時や狭水道通過時などに昇橋して操船に当たっていた。

A 受審人は、23 時 40 分大槌島の東方 2 海里ばかりの備讃瀬戸東航路内で甲板長から船橋当直を引き継ぎ、狭水道通過のため昇橋中の B 船長の操船下、同航路の速力制限区間を東行し、翌 30 日 00 時 05 分男木島灯台の北方 0.5 海里の地点に達して同区間を通過し終えたとき、B 船長から漁船群の避航方法についての指示等を受けて操船を任され、機関を通常の航海速力に増速するため、主機回転数を毎分 149 に設定して進行した。

A 受審人は、00 時 29 分地蔵埼灯台から 249 度（真方位、以下同じ。）1.94 海里の地点において、針路を 116 度に定め、甲板手を手動操舵に就け、航行中の動力船が掲げる灯火を表示し、レーダーを使用しながら 17.5 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で続航した。

00 時 30 分 A 受審人は、地蔵埼灯台から 241 度 1.75 海里の地点に達したとき、左舷船首 21 度 1.35 海里に栄光丸の表示する白、緑 2 灯と作業灯を、通常の見張りを行っていれば容易に視認し得る状況にあったが、自船は明石海峡ではなく鳴門海峡に向かうので左舷前方の他船に対しては余り気を配らなくても大丈夫と思い、船首方に認めた数隻の漁船の動向に気をとられ、左舷前方の見張りを十分に行わなかったので、栄光丸の存在に気付かなかった。

A 受審人は、00 時 30 分わずか過ぎ、レーダーレンジを 3 海里から 1.5 海里に切り替えたとき、左舷船首 21 度 1.30 海里に栄光丸のレーダー映像を認めたが、この映像は北西に向かう漁船のものだと思い、目視による確認を行わなかったので、依然、栄光丸の存在に気付かなかった。

A 受審人は、その後、栄光丸が自船の進路を右方に横切るも、その方位が右方に明確に変化して衝突のおそれがなく、このままの針路及び速力を保持して進行すれば、同船が自船の船首方 0.2 海里ばかりを無難に航過する状況にあったが、栄光丸を見落としたまま接近していたので、このことに気付かなかった。

00 時 33 分 A 受審人は、地蔵埼灯台から 212 度 1.40 海里の地点におい

て、甲板手から地蔵埼の通過時刻を海図室で日誌に記入するので自動操舵に切り替える旨の報告を受けたとき、ふと前方を見て左舷船首 7 度 0.34 海里に栄光丸の緑灯と作業灯を初めて視認した。

そして、A 受審人は、栄光丸が自船の進路を右方に横切るも衝突のおそれがなく、無難に航過する状況で接近していたが、同船を初認したのが近距離に接近してからであったので緊張し、衝突のおそれの有無を判断する時間的な余裕が十分でないまま、00 時 33 分わずか過ぎ栄光丸の船首方を横切るつもりで、探照灯を照射したのち自ら舵を手動に切り替えて右舵 10 度をとったところ、同船の前路に向けて回頭を始め、栄光丸に対して新たな衝突のおそれを生じさせた。

A 受審人は、00 時 33 分半少し前、甲板手に右舵 20 度を令するとともに汽笛で長音 1 回を吹鳴し、00 時 34 分少し前栄光丸が左舷船首至近距離に接近したので衝突の危険を感じ、汽笛で長音 1 回を吹鳴するとともに右舵一杯を令したが及ばず、東洋丸は、00 時 34 分地蔵埼灯台から 200 度 1.54 海里の地点において右回頭中、原速力のままその船首が 150 度を向いたころ、左舷船首部が、栄光丸の右舷中央部に後方から 65 度の角度で衝突した（参考図参照）⁷⁾。

当時、天候は晴で風はほとんどなく、視界は良好であった。

B 船長は、自室で書類作成などをしていたところ、汽笛音を聴いたので何事かと思って急ぎ昇橋し、A 受審人から漁船と衝突した旨の報告を受けたので 00 時 34 分少し過ぎ機関を停止して、事後の措置に当たった。

また、栄光丸は、船体中央部に操舵室を設けた底びき網漁業に従事する FRP 製漁船で、C が船長として 1 人で乗り組み、操業の目的で、船首 0.34 メートル船尾 1.47 メートルの喫水をもって、同月 29 日 10 時 00 分香川県鴨庄漁港内の係留地を発し、小豆島南方の漁場に向かった。

C 船長は、前示の漁場に至って底びき網漁を繰り返し行い、翌 30 日 00 時 15 分ごろ最後の揚網を開始してえびなどを漁獲し、00 時 30 分操業を終えて帰航するため地蔵埼灯台から 190 度 0.97 海里の地点を発進し、針路を大串埼に向首する 215 度に定め、機関を全速力前進にかけて 9.0 ノットの速力で、航行中の動力船が表示する灯火及びヤグラ上に作業灯を点灯

し、長さ 19.2 メートルの FRP 製張り棒を引きながら自動操舵により進行した。

C 船長は、発進したとき右舷船首 60 度 1.35 海里に東洋丸の表示する白、白、紅 3 灯を視認でき、その後同船が自船の進路を左方に横切るも、その方位が右方に明確に変化して衝突のおそれがなく、このままの針路及び速力を保持すれば東洋丸の船首方を無難に航過する状況下、船尾甲板上で漁獲物の整理等を行いながら続航した。

00 時 33 分 C 船長は、地藏埼灯台から 198 度 1.39 海里の地点に達したとき、東洋丸が右舷船首 74 度 0.34 海里となり、同船の船首方 0.2 海里ばかりのところを無難に航過しようとしたところ、00 時 33 分わずか過ぎ東洋丸が自船の前路に向けて右回頭を始め、新たな衝突のおそれを生じさせたが、機関を停止するなど衝突を避けるための措置をとることなく進行中、栄光丸は、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、東洋丸は、船首部及び左舷側に擦過傷を生じたのみであったが、栄光丸は、右舷側中央部に破口を生じて転覆し、C 船長（小型船舶操縦免許受有）が溺水により死亡した。

【航法の適用】

＜第一審＞

本件は、夜間、海上交通安全法の適用区域にある備讃瀬戸東口において発生したが、同法に適用される規定がないので、海上衝突予防法（以下、「予防法」という。）が適用されることとなる。

本件は、鳴門海峡に向けて東行中の東洋丸と、操業を終えて香川県鴨庄漁港に帰航するため南下中の栄光丸の 2 隻の動力船が、互いに進路を横切る態勢で接近して衝突したもので、予防法第 15 条の横切り船の航法の適用が考えられる。

しかし、事実の経過で示したとおり、両船の船間距離が 1.35 海里となった衝突 4 分前の 00 時 30 分から衝突 1 分前の 00 時 33 分の 3 分間における両船の方位変化が 14 度であるので、コンパス方位に明確な変化があったと認められ、両船は互いに進路を横切るも衝突のおそれがなく、栄光丸

が東洋丸の船首方を無難に航過する態勢で接近していたことから、予防法第 15 条の横切り船の航法は適用されない。

したがって、両船が無難に航過する見合い態勢となった以降においては、それぞれが航過し終えるまでその針路及び速力を保持して進行することにより、新たな衝突のおそれを生じさせないように注意することが船員の常務であるところ、東洋丸側において、見張り不十分で栄光丸を見落としたため、同船と無難に航過中であることに気付かずに進行し、衝突 1 分前になって栄光丸を近距離に接近してから初認して驚き、衝突のおそれの有無を判断する時間的な余裕が十分でない状況のもとで、とっさに右舵をとって針路を変更したことによって本件は発生したと認められる。

一方、栄光丸側においては、東洋丸の船首方 0.2 海里ばかりを無難に航過しようとしたところ、前述のように同船が近距離に接近してから針路を変更して衝突のおそれを生じさせ、その後切迫した衝突の危険のある状況になったのであるから、機関を停止するなど衝突を避けるための措置をとることが船員の常務であるところ、避航の気配のないまま原針路及び原速力で進行して衝突に至ったものと認められる。

したがって、本件は、予防法第 38 条及び同第 39 条の船員の常務によって律するのが相当である。

<運輸安全委員会報告書>

本事故は、東航路東口付近の航路外で、互いに他の船舶の視野のうちにある状況において、東航路を東南方に航路外に出ようとする東洋丸と南西方に航行する栄光丸とが、衝突直前まではほぼ一定針路で航行し、航路外で互いに進路を横切る態勢で衝突したものと考えられる。また、衝突場所は、海上交通安全法の適用海域であるが、同法には本事故に適用する航法規定がないので、一般法である海上衝突予防法が適用されるものと考えられる。東洋丸及び栄光丸が、このような状況にあったことから、両船がとるべき動作は次のとおりであったものと考えられる。

- (1) 東洋丸は、針路及び速力を保持しなければならないが、栄光丸が避航動作を十分にとっていないと認めた場合、警告信号を行い、さらに間近

に接近して、栄光丸の動作のみでは衝突を避けることができないと認めた場合、最善の協力動作をとらなければならない船舶であった。

(2) 栄光丸は、東洋丸を右舷側に見て東洋丸の進路を避けなければならない船舶であった。

<高裁裁決取消訴訟>

東洋丸と栄光丸との位置関係及び衝突の状況について、予防法15条の横切り船航法の適用がなく、予防法38条及び39条の船員の常務により律せられるべきであるか（争点1）について検討する。

(1) 東洋丸と栄光丸の相対的位置関係について

ア 上記1及び2(1)によれば、東洋丸と栄光丸の相対的位置関係及び衝突の状況は以下のとおりであった。（中略）

以上からすると、栄光丸は、00時30分ころから00時33分ころまでは平均約4.8ノットで、00時33分ころから00分34分ころまでは、平均約8ノットで針路214度に定めて航行していたと考えられるが、衝突時刻が00時34分ころと一定の幅があること、衝突地点がGPSの情報を解析したものであるとしても、通信機器の誤差から相当程度の誤差は生じると考えられること、実際に、栄光丸が約673mを航行するにあたっての増速状況が必ずしも明らかでないことからすると、00時30分から00時33分までの間の1分間の東洋丸から栄光丸を見た場合の方位変化の詳細は、不明といわざるを得ない。しかしながら、東洋丸と栄光丸は、00時30分から00時33分まで、互いに、相手船の存在に気付くことなく、それぞれが定めた針路を直進していたことにより、00時33分の時点で互いに衝突の切迫した危険を感じる状況が発生し、それぞれが回避行動を取っていることからすると、00時30分から00時33分までの間、両船は衝突の危険がある相対的位置関係でそれぞれ航行したものというべきである。

(2) 本件における適用航法について

ア 予防法15条の「横切り船」の航法が適用されるためには、「二隻の動力船が互いに針路を横切る場合において、衝突のおそれがあるとき」に該当することを要するところ、本件においては、(1)に判断した両船の

相対的位置関係からすると、この要件に該当すると評価すべきものと解される。したがって、本件事故については、予防法15条の規定する「横切り船」の航法を適用するのが相当である。

イ そうすると、栄光丸は、他の動力船である東洋丸を右舷側に見る動力船であるから、栄光丸が「避航船」に該当し、他の動力船である東洋丸の進路を避けなければならない、やむを得ない場合を除き、当該他の動力船である東洋丸の船首方向を横切ってはならない（予防法15条1項）。避航船は、当該他の船舶から十分に遠ざかるため、できるだけ早期に、かつ、大幅に動作をとらなければならない（同法16条）。

ウ また、東洋丸は「保持船」として、その針路及び速力を保たなければならない（同法17条1項）のであり、避航船が、法律の規定に基づく適切な動作をとっていないことが明らかになった場合は、同項の規定にかかわらず、直ちに避航船との衝突を避けるための動作をとることができる。この場合において保持船は、やむを得ない場合を除き、針路を左に転じてはならない（同法17条2項）。

(3) 上記(1)(2)に説示した認定判断に対して、本件裁決は、東洋丸と栄光丸との位置関係について、予防法15条の横切り船航法の適用を否定し、予防法38条及び39条の船員の常務により律するとして、原告に対し、三等海技士（航海）の業務を1箇月停止するとの懲戒処分とした。これは、栄光丸の発進地点と速力、衝突時刻、東洋丸の速力など重要な事実の認定を誤り、その前提のもとに、両船が互いに針路を横切ることになるものの、1分間に2度以上の方位変化があるから衝突のおそれがないと判断したものであり、適用航法を誤ったものというほかない。したがって、本件事故前の両船の位置関係からすると横切り船航法の適用があるというべきである。

【海難の原因】

＜第一審＞

本件衝突は、夜間、備讃瀬戸東口において、両船が互いに進路を横切るも衝突のおそれがなく、無難に航過する態勢で接近中、東行中の東洋丸が、

見張り不十分で、前路を右方に横切る態勢で南下中の栄光丸に対して、右転して新たな衝突のおそれを生じさせたことによって発生したが、栄光丸が、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、備讃瀬戸東口を東行する場合、左舷前方の他船を見落とすことのないよう、左舷前方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、自船は明石海峡ではなく鳴門海峡に向かうので左舷前方の他船に対しては余り気を配らなくても大丈夫と思い、船首方に認めた数隻の漁船の動向に気をとられ、左舷前方の見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、栄光丸を見落とし、近距離に接近してから同船を初認して驚き、自船の船首方を無難に航過する態勢の栄光丸に対して、右転して新たな衝突のおそれを生じさせて同船との衝突を招き、自船の船体に擦過傷を生じさせ、栄光丸を転覆させたほか、C 船長を溺水により死亡させるに至った。

<運輸安全委員会報告書>

本事故は、夜間、東航路の東口付近の航路外において、東洋丸は東進中、栄光丸は南進中、東洋丸が栄光丸を視認するのが遅れ、また、栄光丸が直進を続けたため、両船が衝突したことにより発生した可能性があると考えられる。

東洋丸が栄光丸を視認するのが遅れたのは、航海士Aが、レーダーで栄光丸の映像を認めた際、同映像を北上漁船と思い込んだことによる可能性があるものと考えられる。

栄光丸が直進を続けた理由は、明らかにすることができなかった。

【主張に対する判断】

<第一審>

東洋丸補佐人は、栄光丸の主機操縦用リモコンハンドルのクラッチが前進位置に、スロットルが全速位置になっていることや、A 受審人及び D 証人の各供述があることにより、栄光丸が東洋丸の左舷船首近距離で増速して東洋丸の前路に急接近する態勢となり、衝突の危険が切迫した旨主張す

る。

しかし、東洋丸補佐人が主張するように栄光丸が、東洋丸の左舷船首近距離に接近してから増速したとすると、その時点までは全速力の9ノット以下で減速航行していたことになり、衝突地点から逆算して衝突1分前の00時33分の栄光丸の船位は、東洋丸の船首方か、あるいは右舷船首方に位置することとなる。

しかしながら、A受審人に対する質問調書の供述と矛盾することとなる。したがって、東洋丸補佐人の主張は受け入れ難い。

【結論または解析結果】

＜第一審＞

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三級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

よって主文のとおり裁決する。

＜運輸安全委員会＞

- (1) 航海士Aが、レーダーに栄光丸の映像を認めた際、北上漁船と思い込み、栄光丸の航海灯を目視で確認せずに航行を続け、適切な見張りを行っていなかったため、栄光丸の視認が遅れ、警告信号を行わず、また、大幅な減速、大角度で避航するなど、栄光丸との衝突を避けるための最善の協力動作がとられなかった可能性があると考えられる。
- (2) 船長（東洋丸）が、自ら操船指揮を行うべき航路内において、操船及び見張りを航海士Aに任せて降橋したことは、栄光丸を視認するのが遅れ、最善の協力動作がとられなかったことに関与した可能性があると考えられる。
- (3) 栄光丸は、漁場を発進したのち、漁獲物の選別作業を行いながら、自動操舵のまま航行し、東洋丸の進路を避けずに直進を続けた可能性があると考えられる。しかしながら、栄光丸が直進を続けた理由は明らかにすることができなかった。

(4) 航海士 A が、レーダーに栄光丸の映像を認めた際、栄光丸の動静を目視で確認していれば、容易に栄光丸の右舷灯を認めて動静の判断ができ、最善の協力動作をとることにより衝突を回避できたものと考えられる。

< 高裁裁決取消訴訟 >

以上によれば、原告の被告に対する本件請求は、理由があるから認容すべきである。

よって、主文のとおり判決する。

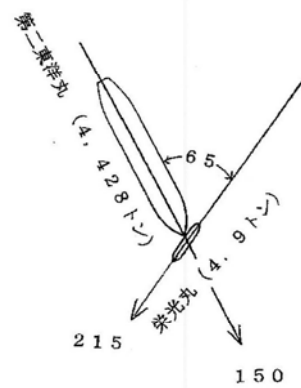
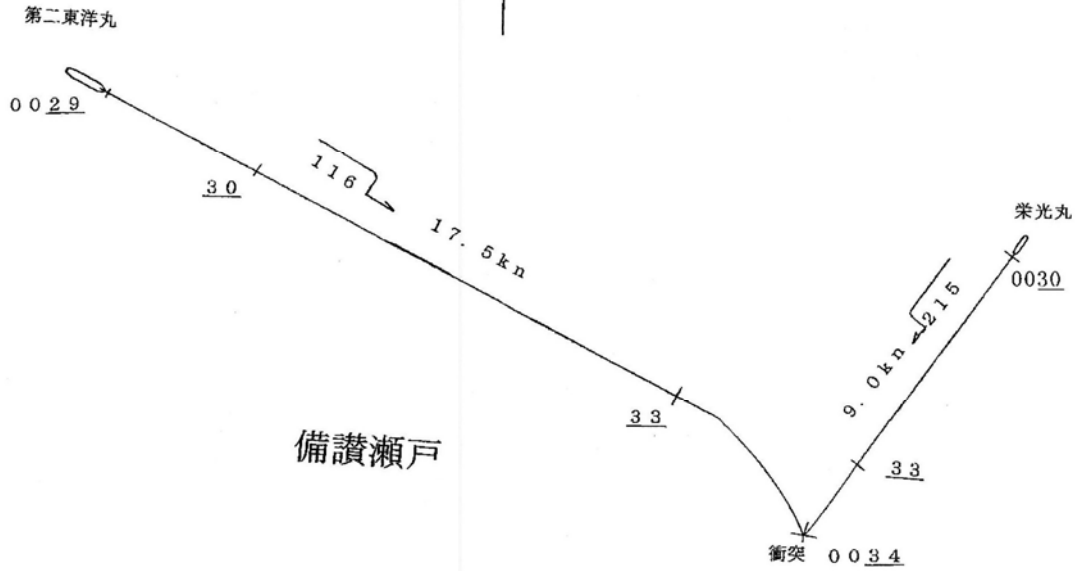
< 差し戻し審 >

上記裁決の取消判決を受け、当海難審判所は、海難審判法第 46 条第 3 項の規定により、東京高等裁判所が裁決の取消しの理由とした、本件については予防法第 15 条の横切り船の航法が適用され、受審人 A に見張り不十分の過失（見張り義務違反）があり、その職務上の過失が結果的に本件発生の一因となっている旨の判断に基づき、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 A 受審人を戒告する。

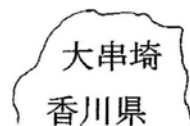
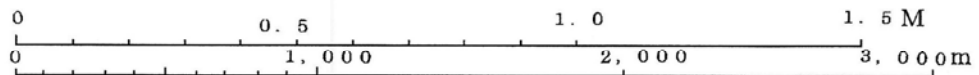
よって主文のとおり裁決する。

香川県 小豆島 
地蔵埼灯台

参考図



[H.20.05.30.0034]



【研究】

本衝突事件は、海上交通安全法に定める備讃瀬戸東航路の東口付近を航行していた東洋丸と栄光丸が衝突したもので、第一審では予防法第 39 条

に規定されている船員の常務にもとづく航法が適用されたが、海難審判での裁決を不服とした東洋丸側が提起した東京高等裁判所での裁決取消訴訟においては予防法第 15 条に定める横切り船の航法が適用され、それをうけた差し戻し審では懲戒処分の変更を行った。また、運輸安全委員会においても海難原因の究明を行い、事故の解析結果を報告書としてまとめており、海難審判庁が組織改正された後に判断が下された注目すべき事例である。本稿では、両船の位置関係と予防法第 15 条に定める横切り船の航法の法律要件である衝突のおそれの法的概念に着目し、海上衝突予防法論の視点から本衝突事件を考察する。

両船の位置関係と適用した航法について、第一審では、「両船の船間距離が 1.35 海里となった衝突 4 分前の 00 時 30 分から衝突 1 分前の 00 時 33 分の 3 分間における両船の方位変化が 14 度であるので、コンパス方位に明確な変化があったと認められ、両船は互いに進路を横切るも衝突のおそれがなく、栄光丸が東洋丸の船首方を無難に航過する態勢で接近していたことから、予防法第 15 条の横切り船の航法は適用されない。」としている。すなわち、平均すると衝突 4 分前から衝突 1 分前までのコンパス方位の変化は毎分約 4.7 度となり、これを根拠に明確な方位変化があったとしている。また第一審の裁決では、両船がそのままの針路および速力で進めば、00 時 33 分、地蔵埼灯台から 198 度 1.39 海里の地点に達したとき、東洋丸が右舷船首 74 度 0.34 海里となり、同船の船首方 0.2 海里（約 370m）ばかりのところを無難に航過していたと認定している（傍線筆者。以下、同じ。）。したがって、この状況を衝突のおそれがないと判断した第一審においては、予防法第 15 条の法律要件を満たしていないので、必然的に横切り船の航法を適用しないことになる。

高裁裁決取消訴訟では、原告（東洋丸側）は、両船の衝突までの相対的位置関係について、一審の事実認定とは異なり、東洋丸からの栄光丸の方位・距離は、00 時 30 分が 104 度、2140m、00 時 31 分が 104 度、1580m、00 時 32 分が 104 度、1040m、00 時 33 分が 102 度、500m となり、両船の位置関係は衝突のおそれのある状態の関係があるので、予防法第 15 条の横切り船の航法が適用され、東洋丸が保持船（針路、速力を保持する義

務を負う船）であり、栄光丸が避航船（保持船を避けて航行する義務を負う船）という関係となると主張している。そして、本件事故が発生した主たる原因は、第 1 は、そもそも衝突のおそれがまったくなかったにもかかわらず、停船していた栄光丸が周囲の見張りを怠り、備讃瀬戸東航路を約 17.5 ノットの高速で東航する東洋丸に気付かず東洋丸の進路前方に向けて航行を開始（発進）し、接近したことにより衝突のおそれのある状態を惹起したこと、第 2 は、栄光丸と東洋丸との位置関係は、予防法第 15 条の横切り船の航法が適用される関係にあり、栄光丸が避航船、東洋丸が保持船の関係であるにもかかわらず、栄光丸が避航せずに、かえって東洋丸の船首方向を強引に速度を上げて横切ろうとしたことにあるとした。また、第一審は、栄光丸の発進地点を衝突地点から 9 ノットで航行したことを前提に逆算して計算した地点とし、栄光丸の速度を 9 ノットで 4 分間航行したとし、栄光丸が衝突前に増速したことを無視するなど、誤った事実認定をもとに東洋丸と栄光丸との位置関係について、予防法第 15 条の横切り船の航法の適用を否定したもので著しく不当であると主張した。

確かに、原告の主張するような事実認定にもとづくと、衝突 4 分前の位置が方位 104 度、距離約 1.2 マイルとなり、以後、方位が 104 度のままでかわらずに約 0.6 マイルまで接近したこととなり、毎分約 4.7 度の方位変化があったとする第一審と大きく異なることから、航法の適用も異なることになる。

原告の主張に対して、被告である海難審判所側は第一審の事実認定を修正し、衝突までの位置関係について、00 時 30 分から 00 時 32 分半の間には 5.4 度（1 分間平均 2.7 度）、00 時 30 分半から 00 時 33 分の間には 10.5 度（1 分間平均 4.2 度）の方位変化があり、両船の航行に要する時間を考慮しても、栄光丸は東洋丸の船首方 310m（操舵室からの航過距離《船首端からの航過距離は 270m》）のところを航過でき、衝突のおそれがなかったから、予防法第 15 条の横切り船航法の適用はないとして、あらためて予防法第 38 条及び第 39 条の船員の常務によって律すべきであると主張した。この事実認定は第一審とは若干異なるものの、衝突のおそれの有無の判断基準である方位変化については第一審と同様の結論になっている。

そして、本件では衝突のおそれなかったから、予防法第 15 条の横切り船の航法の適用がなく、予防法第 38 条及び第 39 条の船員の常務によって律した第一審の判決は相当であり、原告の主張は認められないと反論した。

これらの主張に対して、東京高等裁判所の事実認定は、「栄光丸は、00 時 30 分ころから 00 時 33 分ころまでは平均約 4.8 ノットで、00 時 33 分ころから 00 時 34 分ころまでは、平均約 8 ノットで針路 214 度に定めて航行していたと考えられるが、衝突時刻が 00 時 34 分ころと一定の幅があること、衝突地点が GPS の情報を解析したものであるとしても、通信機器の誤差から相当程度の誤差は生じると考えられること、実際に、栄光丸が約 673m を航行するにあたっての増速状況が必ずしも明らかでないことからすると、00 時 30 分から 00 時 33 分までの間の 1 分間の東洋丸から栄光丸を見た場合の方位変化の詳細は、不明といわざるを得ない。しかしながら、東洋丸と栄光丸は、00 時 30 分から 00 時 33 分まで、互いに、相手船の存在に気付くことなく、それぞれが定めた針路を直進していたことにより、00 時 33 分の時点で互いに衝突の切迫した危険を感じる状況が発生し、それぞれが回避行動を取っていることからすると、00 時 30 分から 00 時 33 分までの間、両船は衝突の危険がある相対的位置関係でそれぞれ航行したものである。」とした。

また、適用航法については、「予防法 15 条の「横切り船」の航法が適用されるためには、「二隻の動力船が互いに針路を横切る場合において、衝突のおそれがあるとき」に該当することを要するところ、本件においては、(1)に判断した両船の相対的位置関係からすると、この要件に該当すると評価すべきものと解される。したがって、本件事故については、予防法 15 条の規定する「横切り船」の航法を適用するのが相当である。」とし、「そうすると、栄光丸は、他の動力船である東洋丸を右舷側に見る動力船であるから、栄光丸が「避航船」に該当し、他の動力船である東洋丸の進路を避けなければならない、やむを得ない場合を除き、当該他の動力船である東洋丸の船首方向を横切ってはならない（予防法 15 条 1 項）。避航船は、当該他の船舶から十分に遠ざかるため、できるだけ早期に、かつ、大幅に動作をとらなければならない（同法 16 条）。」とし、「東洋丸は「保

持船」として、その針路及び速力を保たなければならない（同法 17 条 1 項）のであり、避航船が、法律の規定に基づく適切な動作をとっていないことが明らかになった場合は、同項の規定にかかわらず、直ちに避航船との衝突を避けるための動作をとることができる。この場合において保持船は、やむを得ない場合を除き、針路を左に転じてはならない（同法 17 条 2 項）。」と明示した。

そのうえで、「上記(1)(2)に説示した認定判断に対して、本件裁決は、東洋丸と栄光丸との位置関係について、予防法 15 条の横切り船航法の適用を否定し、予防法 38 条及び 39 条の船員の常務により律するとして、原告に対し、三等海技士（航海）の業務を 1 箇月停止するとの懲戒処分とした。これは、栄光丸の発進地点と速力、衝突時刻、東洋丸の速力など重要な事実の認定を誤り、その前提のもとに、両船が互いに進路を横切ることになるものの、1 分間に 2 度以上の方位変化があるから衝突のおそれがないと判断したものであり、適用航法を誤ったものというほかない。したがって、本件事故前の両船の位置関係からすると横切り船航法の適用があるというべきである。」とした。

以上の高裁裁決取消訴訟における判決では、衝突のおそれの判断材料としての方位変化について、位置関係の確定の問題はあるものの、当初の 2 分半の 1 分間平均 2.7 度あるいはその後 30 秒後から 2 分半の 1 分間平均 4.2 度の方位変化があるから衝突のおそれがないとした被告側の主張や第一審における裁決の判断基準と異なっている。ただし、00 時 30 分から 00 時 33 分までの間の 1 分間の東洋丸から栄光丸を見た場合の方位変化の詳細は、不明といわざるを得ないとしていながら、00 時 30 分から 00 時 33 分までの間、両船は衝突の危険がある相対的位置関係でそれぞれ航行したものであるとした法的推論プロセスには疑問がある。すなわち、方位変化の詳細は不明であるとした東京高等裁判所の判断が、方位変化がわずかな場合を包含しており、客観的に衝突のおそれの法律要件を満たすことを妨げないとするためのものであるのか、あるいは、予防法第 7 条第 5 項の規定にもとづいたものなのか明確でなく、不明という結論と横切り船の航法の適用という結果が論理法学的には結びつかない。換言すれば、

本衝突事件のような方位変化であれば、横切り船の航法が適用される余地が残されてはいるものの、もしそうであるならば、不明という文言を使用せず、横切り船の航法が適用される法律要件を満たすとする文言によって判示すべきであると考ええる。また、予防法第 7 条第 5 項の意義は、その時の状況に適したすべての手段を用いても、なお衝突のおそれがあるかどうか疑わしい場合ということであり⁸⁾、本衝突事件の事実関係とは異なっている。なお、高裁裁決取消訴訟では、両船は衝突の危険がある相対的位置関係でそれぞれ航行したものであると結論づけているが、予防法第 15 条の横切り船の航法の適用を前提としているのであれば、まず方位変化の詳細と航法成立の法律要件である衝突のおそれの発生時機が問題となるのであって、「衝突のおそれ→衝突の危険→衝突の極み」と進んでいく両船の接近関係において、法的概念のとらえ方に誤りがあると思われる。すなわち、判決では衝突の危険という文言を使用しているが、一般的には法的概念である衝突のおそれとは異なるものであり、横切り船の航法の適用（発生時機）を前提とした文言ではないことにも注意しなければならない。

この高裁裁決取消訴訟における方位変化の詳細と航法の適用に関する論理の飛躍には、判決のなかで引用している運輸安全委員会の報告書の結論が影響していることも考えられる。運輸安全委員会は、船舶事故および事故に伴い発生した被害の原因を究明し、事故防止および被害の軽減に寄与することを目的としている。その報告書の記述においては、航法に関する解析として予防法第 15 条という文言は使用していないものの、両船のとるべき動作は同条文に定める航法を前提にしており、それは一審とは異なる航法を適用したことを意味している。海難審判制度が改正された平成 20 年 10 月以降、海難審判による船員に対する責任追及を海難審判所が行い、船舶の事故等の原因究明調査を運輸安全委員会が行うこととなったが、実態として運輸安全委員会の海難原因究明の結果が海難審判や刑事事件の結果に与える影響については明らかになっていない。しかしながら、海難原因の究明を目的として、専門家集団が調査した事項については、法的な拘

束力はないものの、裁判においても参考あるいは尊重することが予想され、運輸安全委員会の報告の裁判に及ぼす影響に関する今後の研究が望まれる。

過去の最高裁の判例においては、その判決要旨に、「両船が互いに航路を横切る場合において、両船の大小、性能、相互の方位の変化の模様その他原判決の認定する諸般の状況にかんがみれば、両船の距離が一海里乃至四分の三海里に接近した時期において、相互の方位の変化の度合いが一分間に〇・八度程度であったということだけで、ただちに、両船が海上衝突予防法第十九条にいう「衝突の虞」があるものということとはできない。」

（海上衝突予防法第 19 条とあるのは、現在の海上衝突予防法第 15 条にあたる。）と述べられている⁹⁾。この先例では、本衝突事件と諸条件は異なるものの、1 分間に 0.8 度の方位変化があった場合でも衝突のおそれが発生したとはいえない場合があることを明示しており、1 分間に 2 度以上の方位変化があるから衝突のおそれがないとする主張を否定した高裁裁決取消訴訟の判断には、方位変化の詳細が不明とした問題とあわせ、さらなる検討が必要であると思われる。

一方、衝突のおそれの該当性要件としての方位変化の問題と表裏一体の関係にあるものとして、両船がそのままの針路および速力で進めば無難に航過していたかどうか、換言すれば、予防法第 15 条に定める横切り船の航法を適用しなければならないほど両船が接近するか否かを判断する具体的な距離（相手船の船首方の航過距離）の問題がある。これは、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前提としてしばしばとりあげられ、第一審の航法の適用においても使われている。第一審では、その距離を 0.2 海里（約 370m）としており、高裁裁決取消訴訟における被告側の主張では、東洋丸の操舵室からの航過距離は 310m、船首端から航過距離を 270m としている。このうち一番短い距離である 270m は、栄光丸の長さである約 11m を基準に考えれば約 25L（L は船舶の長さ）となり、操縦性能を考慮しても相当余裕のあるように思えるが、東洋丸の長さである 120m を基準とすれば約 2.3L となり、けっして余裕のある距離とはいえない。この種の議論は、予防法第 8 条第 4 項に定める安全な距離の概念とも類似しており、衝突を避けるための動作として相手船の船首方を横切

る場合は 12L (L は自船の長さ) とする説は参考になるものの、各種の条件によって異なってくるので一概には決定できず、少なくとも相手船に疑問を抱かせたり、不安を与えるような距離であってはならない¹⁰⁾。しかしながら、安全上の一つの指針、あるいは船舶の運用上の適切な慣行としての位置づけには活用できるかもしれないが、衝突のおそれの有無を判断する際の基準として、ただちに準用するような性格のものではないと思われる。したがって、本衝突事件における船首方 270m という被告側提示の数値は、東京高等裁判所の判断としては認められなかったものの、無難に航過しているものとして評価される余地は残っており、その限りにおいて、予防法第 15 条の横切り船の航法が適用されないという主張は妥当なものとなりうる。

ところで、予防法のなかでも難解であるといわれている衝突のおそれの法的概念であるが、以下においては文献等で表わされている見解をまとめて詳述する。予防法第 15 条第 1 項では、「二隻の動力船が互いに進路を横切る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。」と規定されており、動力船が横切り関係にある場合の航法を定めている。その際、法規範文の上では、衝突を予防するための具体的な法律効果を発生させる条件の一つとして、「衝突するおそれがあるとき(so as to involve risk of collision)」という法律要件が明示されており、その法的判断に基づいて一方の動力船に対して避航が義務づけられることになり、その意味で重要な法的概念であるといえる。換言すれば、両船に当該航法が適用になり、避航に関する法的義務が生じるためには、法的概念である「衝突のおそれ」が発生することが必須条件であることがわかる。

同様に論理法学の観点から分析し、予防法第 15 条第 1 項に定める横切り船の航法の条文上を論理形式化すると、第一義的には、次のような命題論理式で表すことができる¹¹⁾。

(A;他の動力船を右げん側に見る動力船と、他の動力船を左げん側に見る動力船は、互いに他の動力船の視野の内にある) ∧

(B;他の動力船を右げん側に見る動力船と、他の動力船を左げん側に見る

動力船は、互いに進路を横切る) ∧

(C;他の動力船を右げん側に見る動力船と、他の動力船を左げん側に見る動力船は、衝突のおそれがある) ∧

(D;一(他の動力船を右げん側に見る動力船と、他の動力船を左げん側に見る動力船は、切迫した危険のある特殊な状況にある)) ∧

(E;一(他の動力船を右げん側に見る動力船と、他の動力船を左げん側に見る動力船は、船員の常務として必要とされる注意をすべき状況にある))
∧

(G;一(他の動力船を右げん側に見る動力船と、他の動力船を左げん側に見る動力船は、喫水制限船である)) →

(LC;他の動力船を右げん側に見る動力船は、他の動力船を左げん側に見る動力船の進路を避けなければならない).

したがって、この論理式のなかで法律効果を発生させる法律要件の一つ(C)として衝突のおそれの発生が明示されているので、この要件を満足することのない限り法律効果(LC)が得られないので、結果として横切り船の航法が適用されないこととなる。

一方、予防法第2章第1節のあらゆる視界の状態における船舶の航法の中には、第5条において衝突のおそれについて判断することができるように、常時適切な見張りを義務づけている。また条文の見出しとして衝突のおそれという文言を用いている予防法第7条では、その第4項で、「船舶は、接近してくる他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められない場合は、これと衝突するおそれがあると判断しなければならず、また、接近してくる他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められる場合においても、大型船舶若しくはえい航作業に従事している船舶に接近し、又は近距離で他の船舶に接近するときは、これと衝突するおそれがあり得ることを考慮しなければならない。」と規定している。しかし本条は、直接衝突のおそれの法的概念を定義したものではなく、衝突のおそれの有無を判断するための手段や判断する際の留意事項等について規定したものであり、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断する場合における航法上の基本的なことを例示して注意を喚起しているにすぎないといわれている¹²⁾。

すなわち、衝突のおそれを直接的かつ具体的に定義することはきわめて困難であり、第一義的にはグッドシーマンシップあるいは長年培われてきた古きよき伝統のようなもので運用上カバーされてきたものであるのかもしれない。

そのような衝突のおそれの法的概念に関連し、予防法第 15 条第 1 項に定める横切り船の航法の法律要件の 1 つである「衝突するおそれがあるとき」とは、現存する衝突のおそれをさすのではなく、衝突のおそれが発生する直前の段階を意味し、予防措置をとらなければ衝突のおそれが発生する蓋然性がある段階を意味するという考え方がある¹³⁾。すなわち、避航・保持の法律関係が確定するのは、衝突のおそれの発生時機以前における明確な方位変化がない段階である「衝突するおそれがあるとき」として、衝突のおそれが発生するのは衝突の蓋然性がかなり高まり、新たな義務の履行が要求される段階をさす。換言すれば、両船が明確なコンパス方位のないまま接近する場合は、まず相当程度に離れている段階で「衝突するおそれがあるとき」の状態となり、予防法に定める定型的な航法が適用となる。このような主張の背景には、この規則は衝突を避けることだけでなく、衝突のおそれもまた避けることを意図しているという前提がある。

しかし、これは危険の蓋然性のとらえ方の相違に関連しており、このような考え方は危険な見合い関係を避けて前広に対処するという観点からは是認されるものの、航法における法律要件としての「衝突するおそれがあるとき」の概念をあいまいにするものであり、確立された義務の履行によって船舶の衝突を予防する本法の法的安定性を妨げるおそれがある。一般的には、衝突のおそれは遠距離では発生しないと考えられており、たとえ方位が明確に変化していなくても、衝突のおそれが発生する以前の段階では、遠距離で発見した船舶に対して針路および速力を保持する義務もなければ、避航する義務もないといわれている¹⁴⁾。したがって、予防法第 15 条第 1 項に定める「衝突するおそれがあるとき」という法律要件と衝突のおそれの法的概念を時間的に分離して考えることは、いたずらに学界の議論を混乱させることになるので、「衝突するおそれがあるとき」とは衝突のおそれの発生時機としてとらえることが妥当であると思われる。

かつて国際会議において、双方の船舶が計画した針路・速力で航行すると同時に同一地点又はその付近に到達する場合(when their projected courses and speeds place them at or near the same location simultaneously)、船舶間に衝突のおそれが存在するという幾何学的な側面からの定義が提案されたが否決されている¹⁵⁾。確かに衝突のおそれの法的概念の本質的な性格はおさえているが、遠距離で船舶が互いに視野によって他の船舶を見ることができる状態で、ほとんど方位変化なく接近する場合には、長時間行動が制約され、非妥当あるいは非合理的な義務の履行を強要されるおそれがある。したがって遠距離から両船が互いに視認しながら接近する場合に、たとえ両船の間に明確なコンパス方位の変化がなかったとしても、ただちに法的概念である衝突のおそれの発生時機とはいえず、航海者の知識や経験に基づき、予想される衝突までの距離的あるいは時間的余裕、その他の事情を考量して個別に決定されるべき事実問題である¹⁶⁾。すなわち衝突のおそれの概念を具体的数値で一律に定義することは、制度的にも立法技術的にも困難であり、船舶の衝突を予防する上で危険な状態が許容レベル以上に達した時点において衝突のおそれが発生するという抽象的な考え方が継承されている¹⁷⁾。

一般的に、衝突のおそれとは、衝突の蓋然性(probability)、衝突の偶然性(chance)であり、衝突の顕著な(strong)あるいは合理的な(reasonable)蓋然性あるいは偶然性であり、衝突の可能性(possibility)とは区別されるとされている¹⁸⁾。また衝突のおそれの用語に着目して文理解釈をすると、まず衝突とは、両船が同時またはほとんど同時に衝突地点すなわち両船の針路線の交点に到達する事実をいい、おそれとは偶然性または蓋然性をさす。したがって衝突のおそれとは、そのまま継続して航走すれば、おそらく衝突が発生するであろうと考えられる場合、すなわち衝突の蓋然性（事象の実現の度合、確からしさ）のある場合をいう¹⁹⁾。

また具体的なケースでの衝突のおそれの有無は、各船の大きさ、両船間の距離、方位の変化量、見合いの状態、接近速力、水域の広狭等々から判断しなければならず、接近速力が小さいとき（追越し状態のときに多い）はある程度接近した段階で、接近速力が大きいとき（行会い状態のときに

多い)は遠距離の段階で、衝突のおそれが発生したと判断されるともいわれている²⁰⁾。したがって、法律効果を発生させるための法律要件として、「衝突するおそれがあるとき」の法的概念を抽象的に述べるのであれば、2隻の船舶が接近し、ある規則のもとで両船が行動しなければ危険な状態になることが明白な場合で、衝突の防止という観点から、互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法を適用すべき時機にある段階をさすともいえる²¹⁾。

ところで衝突のおそれのある見合い関係とは、両船の船長が主観的に判断したものではなく、注意深い船長が注意していたとすれば認知が可能であった場合をさし、客観的視認関係が前提となっている²²⁾。換言すれば、接近しつつある両船の船長が諸事情のもとで相手船を視認して、現実的に「衝突するおそれがあるとき」を確認した時機をいうのではなく、互いに相手船を注視していたとすれば「衝突するおそれがあるとき」と認めなければならないような見合い関係をさし、発生時機に影響を及ぼす当時の諸条件を加味して客観的に決定されることになる²³⁾。

しかし衝突のおそれの発生時機を特定する方法に関しては定量的な評価基準がなく、その本質である蓋然性のバランスの法的分析に委ねられている²⁴⁾。そのため船舶の衝突事故においては、多くの場合、事後的に種々のデータ等を解析して、妥当な地点あるいは時点を衝突のおそれの発生時機として特定すると思われるが、過去志向的な法的思考あるいは経験則といった抽象的な判断基準だけに頼るのではなく、操船の場において事前に誰もが認識のずれなく衝突のおそれの発生時機を知ることができるような概念構築も必要である。

予防法の第2章航法においては、視界の状態に応じて三つの節(第1節あらゆる視界の状態、第2節互いに他の船舶の視野の内にある状態、第3節視界制限状態)に分けて、船舶が遵守すべき航法が規定されている。第1節では、船舶は常時適切な見張りを行い、他の船舶との衝突するおそれの有無を判断するよう義務づけ、仮に衝突のおそれが発生しているのであれば、各船はそのような事態を解消するために行動をとらなければならない。この場合の行動を定めた規定は狭義の航法とよばれているが、基本的

には同章第2節および第3節に具体的見合い関係における原則が定められており、狭義の航法は2隻の船舶間に衝突するおそれが発生したときに適用されるといわれている²⁵⁾。同様に、狭義の航法という言葉は使用していないものの、操舵・航行規則の適用の始期は衝突のおそれが合理的に確認できたときとする考え方があり²⁶⁾、また操舵・航行規則は、衝突のおそれの存在を前提として立案制定されたといわれている²⁷⁾。

前述したように、衝突のおそれは遠距離では発生しないと考えられてきたが、遠距離という表現はそれ自体あいまいさを有しており、衝突のおそれの発生時機を明示したものとはいえない。確かに衝突のおそれの発生時機については、法律特有の一般的・抽象的な表現は可能であっても、その具体的な数量化は相当困難な問題であり、理論的に一律に定めることは不可能に近いであろう²⁸⁾。

しかしながら、比較的古い文献においては、具体的な数値で「衝突のおそれ」の発生時機を示したものがある。まず衝突のおそれの発生時機は、その時の状況や特に接近する速力に大きく依存するとしながら、広い洋上で真向かい又はほとんど真向かいの針路で接近する船舶間（予防法第14条の行会い船の関係）では、6マイルより大きいと考えられるという説があり、また距離は、その時の状況及び特に接近する速力に大きく依存し、船舶が頻繁に変針しなければならない河川や港内では、衝突のおそれは比較的短かい距離で適用され则认为している²⁹⁾。同様に行会い船の関係における具体的距離として、蒸気船どうしが18ないし19ノットの相対速力で、ほぼ反対の針路で接近する場合、衝突のおそれの発生時機は1.5海里とするという説もある³⁰⁾。さらに見合い関係に言及せずに、具体的な数値を示したものとしては、両船間の距離が2海里以内に接近したときに衝突のおそれのあるものとして警戒を要するとする説もある³¹⁾。

一方、衝突のおそれの発生時機を操船・航行規則の適用時機としてとらえるならば、次のような具体的な距離がある。この場合、舷灯の光達距離を一つの基準としており、2海里の距離をもってその時機とする説があり、また曇天の場合の光達距離は減少するので1.5海里とする説もある³²⁾。また両船の速力の和が約19ノットの汽船どうしがほとんど真向いに行き会

う場合、両船間の距離が約 1.5 海里に達したときに航法の規定を適用するという考え方もある³³⁾。その他にも最短距離としては 1.4 海里とする説もあるが³⁴⁾、いずれの場合も数十年前に提示されたもので、現在の航行環境、操船者環境、航海計器や船舶性能の進歩のもとでそのまま妥当するかどうかは疑問である。しかし航海灯の光達距離という技術的基準や視覚状態等から判断された具体的数値は、一種の操船上の目安として機能することは可能である。

最後に、高裁裁決取消訴訟では、海難審判所側が予防法第 15 条の横切り船の航法に関する法律要件について、「予防法 15 条の横切り船航法が適用される前提としては、①両船がいずれも適法な交通方法をとっていること、②両船がいずれも行動の自由を制限されていないこと、③両船間に衝突のおそれがあること、④両船がそれぞれ針路及び速力を保持して前進するものと予測できること、⑤避航動作をとるための時間的・距離的な余裕があることの各条件を満たしていることが必要である。」とし、法規範文に現れない法律要件を明示している。これらのうち、③の要件を衝突のおそれの発生時機ととらえずに衝突のおそれの継続的意味としてとらえるならば、⑤の要件は予防法第 15 条の横切り船の航法を適用し始める衝突のおそれの発生時機を示しており、興味深い見解を示しているといえる。換言すれば、横切り船の航法が両船に有効に機能するためには、単にコンパス方位に明確な方位変化がみられないという要件だけでは不十分で、法の趣旨からして一定の余裕が必要であることを示している。したがって、両船の大きさ等にもよるが、幾何学的に横切り関係にあつて、方位が変化しない状況にあつても、両船の距離が接近しすぎるような状況下から横切り船の航法が適用されることはなく、その場合は船員の常務にもとづく非定型的な航法が適用になるとするのが相当であると思われる。

【注】

- 1) 神審平 17・11・17、海難審判庁裁決録平成 17 年 10・11・12 月分、2320 頁。
- 2) 判例集未掲載。
- 3) 運輸安全委員会、船舶事故調査報告書 MA2009-10、平成 21 年 10 月 30 日。
- 4) 損害等については、運輸安全委員会報告書から記載した。
- 5) 原因については、運輸安全委員会報告書の A 船を第二東洋丸とし、B 船を栄光丸として記載した。また、その他の記述に関しても第一審、差し戻し審、高裁裁決取消訴訟の整合性をもたせるため、必要に応じて変更を加えた。
- 6) 発生日時、発生場所、船舶の主要目、積載状態、その他の設備、性能等については、運輸安全委員会報告書から記載した。事実の経過については、第一審から記載した。
- 7) 本衝突事件の事実関係については、一審、高裁裁決取消訴訟、運輸安全委員会報告書でそれぞれ異なっているが、参考図は一審のものを用了。
- 8) 海上保安庁監修、海上衝突予防法の解説（改訂 7 版）、海文堂、昭和 16 年、33 頁。
- 9) 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。
- 10) 海上保安庁監修、前掲書、36 頁。
- 11) 拙稿、海上衝突予防法第 15 条の論理構造分析、海保大研究報告第 43 巻第 2 号 29 頁。
- 12) 海上保安庁監修、前掲書、31 頁。
- 13) MARSDEN(ed), BRITISH SHIPPING LAWS 4, THE LAW OF COLLISIONS AT SEA, K. C. McGUFFIE, STEVENS & SONS, LONDON, 1961, 660.
- 14) A. N. COCKCROFT, J. N. F. LAMEIJER, A GUIDE TO THE COLLISION AVOIDANCE RULES, STANFORD MARITIME, LONDON, 1976, 52-53 & 108. (和訳) 新谷文雄、佐藤修臣共訳、1972 年国際海上衝突予防規則の解説、成山堂、昭和 58 年、39 頁・103 頁。
- 15) COCKCROFT, LAMEIJER, op.cit., 52-53. 新谷文雄、佐藤修臣共訳、前掲書、39 頁。
- 16) 山戸嘉一、国際海上衝突海上衝突豫防法、小町谷操三編、商事法研究叢書（6）、有斐閣、昭和 21 年、270 頁。
- 17) H. S. MOORE, N. DUNCAN, THE RULES OF THE ROAD AT SEA, ADMIRALTY AGENT FOR CHARTS,

LONDON, 1922, 53. MARSDEN(ed), op.cit., 660.

18) 山戸嘉一、前掲書、269 頁。

19) 山戸嘉一、前掲書、268-270 頁。藤崎道好、新海上衝突予防法、白泉社、昭和 29 年、198 頁。海事法研究会編、概説海上交通法、海文堂、昭和 60 年、15 頁。

20) 海事法研究会編、前掲書、16 頁。

21) 戸井田悦宏、国際海上衝突豫防規則の研究、海文堂、昭和 11 年、592-594 頁。山戸嘉一、前掲書、277 頁。藤崎道好、海上衝突予防法論、成山堂、昭和 40 年、269-270 頁。COCKCROFT, LAMEIJER, op.cit., 52-53. 新谷文雄、佐藤修臣共訳、前掲書、39 頁。

22) 最判昭 36・4・28 民集 15 卷 4 号 1115 頁。

23) 白石健三、最高裁判所判例解説、法曹時報 13 卷 7 号 928 頁。

24) THE LAW OF COLLISION AT SEA, S. MANKABADY, NORTH-HOLLAND, 1987, 125.

25) 海事法研究会編、前掲書、5-6 頁。

26) 戸井田悦宏、前掲書、591-593 頁。山戸嘉一、前掲書、265 頁、277 頁。藤崎道好、前掲書、海上衝突予防法論、269-70 頁。

27) 戸井田悦宏、前掲書、848 頁。

28) 戸井田悦宏、前掲書、593 頁。

29) COCKCROFT, LAMEIJER, op.cit., 52-53. 新谷文雄、佐藤修臣共訳、前掲書、39 頁。

30) A TREATISE ON THE LAW OF COLLISIONS AT SEA BY R. G. MARSDEN (MARSDEN'S COLLISION AT SEA), EIGHTH EDITION BY A. D. GIBB, LL. B., STEVENS & SONS, LONDON, 1923, 305. MARSDEN(ed), op.cit., 666.

31) 山戸嘉一、前掲書、191 頁。

32) 瀬下清通、海上衝突豫防法論、昭和 18 年、221 頁。

33) 戸井田悦宏、前掲書、593 頁。

34) 戸井田悦宏、前掲書、596 頁。