

【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26回
貨物船明和丸巡視艇ぬのびき衝突事件

松本 宏之

- 神審平 17・11・17 (平成 17 年神審第 7 号) ¹⁾
(以後、「第一審」という。)
- 二審平 19・1・31 (平成 17 年第二審第 38 号) ²⁾
(以後、「第二審」という。)
- 東京高判平 20・1・30 (裁決取消請求事件) ³⁾
(以後、「高裁裁決取消訴訟」という。)
- 最判平 22・11・30 (裁決取消請求事件) ⁴⁾
(以後、「最高裁裁決取消訴訟」という。)

【受審人】

- A 職名：明和丸船長 海技免許：四級海技士（航海）
- B 職名：ぬのびき船長 海技免許：一級海技士（航海）

【損害等】 ⁵⁾

明和丸・・・船首部に凹損
ぬのびき・・・右舷中央部に破口を伴う凹損
乗組員 2 人が打撲傷

【原因】

<第一審>

明和丸・・・狭視界時の航法（レーダー、速力）不遵守
ぬのびき・・・狭視界時の航法（速力）不遵守

<第二審>

明和丸・・・狭視界時の航法不遵守、見張り不十分（主因）

ぬのびき・・・狭視界時の航法不遵守、動静監視不十分（一因）

【二審請求者】

受審人 A、受審人 B の補佐人、理事官

【高裁裁決取消訴訟】

原告 受審人 A、同訴訟代理人弁護士

被告 高等海難審判庁長官

【最高裁裁決取消訴訟】

上告人 受審人 A、同訴訟代理人弁護士

被上告人 旧高等海難審判庁長官事務承継者 海難審判所長

【主文】

<第一審>

本件衝突は、明和丸が、視界制限状態における運航が適切でなかったことと、ぬのびきが、視界制限状態における運航が適切でなかったこととによって発生したものである。

受審人 A の四級海技士（航海）の業務を 1 箇月停止する。

受審人 B の一級海技士（航海）の業務を 1 箇月停止する。

<第二審>

本件衝突は、明和丸が、レーダーによる見張りが不十分で、明石海峡航路の屈曲に沿って転針しなかったばかりか、視界制限状態における運航が適切でなかったことによって発生したが、ぬのびきが、視界制限状態における運航が適切で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。

<高裁裁決取消訴訟>

- 1 原告の請求を棄却する。
- 2 訴訟費用は、原告の負担とする。

<最高裁裁決取消訴訟>⁶⁾

- 一 本件上告を棄却する。
- 二 上告費用は上告人の負担とする。

(判示事項)

明石海峡航路北側の航路外で西に向かう甲船と東に向かう乙船が衝突した事故について、海技士である甲船の船長を戒告とした高等海難審判庁の裁決が適法であるとされた事例

<刑事事件>

明和丸側 (A) ——起訴猶予、周南区検 (平成20年7月31日)。

ぬのびき側 (B) ——罰金 20 万円、和歌山区検 (平成 17 年 5 月 28 日)。

【事実概要】⁷⁾

(事件発生の年月日時刻及び場所)

平成 16 年 6 月 29 日 07 時 54 分

明石海峡 (北緯 34 度 37.8 分 東経 135 度 00.4 分)

(船舶の要目)

船種船名	貨物船明和丸	巡視艇ぬのびき
総トン数	334 トン	127 トン
全長	52.76 メートル	37.00 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	735 キロワット	4,946 キロワット

（設備及び性能等）

ア 明和丸

明和丸は、平成4年3月に竣工した限定沿海区域を航行区域とする船尾船橋型の液体化学薬品ばら積船で、瀬戸内海や中部地方諸港間において苛性ソーダなどの輸送に従事していた。

操舵室は、船首端から約40メートル後方にあり、同室の前部中央に磁気コンパスと操舵スタンドが、その左横にレーダー1台及び右横に主機遠隔操縦盤が装備され、VHF無線電話及びモーターホーンが備えられ、GPSプロッタが、操舵位置からその6インチカラー液晶画面を監視できるよう左舷側前面に置かれていた。

満載状態での操縦性能は、海上公試運転成績書によれば、主機回転数毎分350における最大速力が11.4ノット、同速力において右舵35度をとったときの最大縦距が143メートル、最大横距が146メートル、左舵35度をとったときの最大縦距が159メートル、最大横距が172メートル、最短停止距離は298メートルで、その所要時間が1分33秒であった。

イ ぬのびき

ぬのびきは、平成15年3月に竣工した姫路海上保安署（現姫路海上保安部）に所属する鋼製巡視艇で、明石海峡及び播磨灘における警備救難や航行安全業務に従事しており、同16年6月27日からは、第五管区海上保安本部の指示のもと大阪湾海上交通センター（以下「交通センター」という。）へ報告するため、明石海峡における気象海象状況の確認や船舶の航行安全確保のための警戒に当たっていた。

操舵室は、船首端から約15メートル後方にあり、同室前部中央に操舵スタンド、その左横に主機遠隔操縦盤等を、同スタンド右横に電子海図表示装置、ジャイロコンパス・レピーター及び警備救難情報表示モニター（以下「情報モニター」という。）を、その後方に自動衝突予防援助装置（以下「ARPA」という。）が組み込まれたレーダーを備え、同室後部には、無線装置、海図台、VHF無線電話、GPS及びモーターホーンを装備していた。

情報モニターは、ジャイロコンパス、GPS等から方位、速力の各信号と

位置情報とを取り入れ、自船位置を表示した電子海図とレーダー映像とをモニター画面に重ねて表示するものであった。

ぬのびきは、2機2軸のウォータージェット推進装置を有し、海上運転試験成績書によれば、両舷主機回転数毎分2,035における最大速力が25.4ノット、同速力において右舵30度をとったときの最大縦距が160メートル、最大横距が127メートル、左舵30度をとったときの最大縦距が159メートル、最大横距が138メートル、また、右舵15度での最大縦距が265メートル及び最大横距が351メートル、左舵15度での最大縦距が244メートル及び最大横距が335メートル、最短停止距離は146メートルで、その所要時間は21.3秒であった。また、機関を極微速力前進とした場合の速力は7.95ノットであった。

(明石海峡航路)

明石海峡航路は、海上交通安全法（以下「海交法」という。）第2条により設定された東西方向に伸びる全長約7,000メートル、片側の幅約750メートルの分離通航方式の航路で、中間のやや西側「へ」の字形に屈曲し、屈曲部の1,300メートルばかり東方に明石海峡大橋が架けられていた。同航路は、中央線に沿って西側から順に設けられた明石海峡航路中央第1号灯浮標（以下、灯浮標の名称中「明石海峡航路中央」を省略する。）、第2号灯浮標及び第3号灯浮標により南側の東行航路及び北側の西行航路に分けられ、海交法第4条により、視界の良否に拘わらず、全長50メートル以上の船舶に対して航路航行が義務付けられていた。

同航路が設けられていることにより、視界制限状態にあっても、航路を西行する船舶、東行する船舶及び航路外を航行する船舶の交通の流れが整理され、互いに安全に通航することができる水域になっていた。

このため、大阪湾から播磨灘に向かう船舶は、第3号灯浮標を左舷側に見て西行航路に入ったのち、ほぼ304度（真方位、以下同じ。）の針路で航行し、明石海峡航路の屈曲部に設けられた第2号灯浮標で左転し、その後は、ほぼ267度の針路で第1号灯浮標に向かうことになっていた。

（事実の経過）

明和丸は、A 受審人、一等航海士及び機関長の 3 人が乗り組み、空倉のまま、船首 0.90 メートル船尾 3.30 メートルの喫水をもって、平成 16 年 6 月 28 日 11 時 30 分三重県四日市港を発し、兵庫県東播磨港に向かった。

A 受審人は、船橋当直を自らと一等航海士の 2 人による単独 6 時間交替制とし、翌 29 日 05 時 30 分ごろ友ヶ島水道南方を航行中、当直を一等航海士に引き継ぎ、自室で休息した。

一等航海士は、その後昇橋した機関長が在橋するなか、当直に当たっていたところ、明石海峡に差し掛かったところから霧模様となり視界制限状態となったので、A 受審人を起こすよう機関長に依頼するとともに、明石海峡航路の入口に向けるべく転針を開始したが、漁船を迂回しながら転針したために、07 時 39 分明石海峡大橋の方向に向けたときには、明石海峡航路の北側境界線の外側を航行していた。

A 受審人は、07 時 42 分江崎灯台から 082.5 度 4,750 メートルの地点で昇橋し、一等航海士から、視程が約 100 メートルで第 3 号灯浮標を通過したことを引き継ぎ、操船指揮を執り、霧中信号の自動吹鳴を開始し、航行中の動力船の灯火を表示し、自ら手動操舵に当たり、針路を 301 度に定め、機関を全速力前進にかけ、折からの潮流に抗して 11.0 ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で進行した。

A 受審人は、07 時 45 分明石海峡大橋の 1,000 メートルばかり手前で、明石海峡航路の北側境界線を斜めに横切って航路内に入り、一等航海士と船橋に戻った機関長の兩人を目視による見張りに就け、自らレーダーを 3 海里レンジや 1.5 海里レンジに切り換えて画面を見たり、GPS プロッタの画面を見たりしながら、西行航路の右側端を航路に沿って航行し、間もなく明石海峡大橋を通過し、07 時 48 分半江崎灯台から 058 度 3,300 メートルの地点に達したとき、レーダー画面上、左舷船首 25 度 1,400 メートルのところに第 2 号灯浮標の、また、左舷船首 13 度 2,900 メートルのところに、明石海峡航路の北側境界線の外側にいるぬのびきの各映像が映っていたが、それらを認めないまま続航した。

07 時 51 分 A 受審人は、江崎灯台から 045 度 3,100 メートルの地点で、

レーダーにより、第2号灯浮標の映像を左舷船首50度800メートルのところに認めることができ、明石海峡航路の屈曲に沿って左転できる区域に入ったが、操舵と保針に気をとられて、レーダーによる見張りが不十分となり、同灯浮標の映像を見落とし、同航路の屈曲に沿って左転せずに進行した。

07時51分半A受審人は、江崎灯台から041度3,000メートルの地点に達したとき、ぬのびきのレーダー映像を左舷船首13度1,400メートルのところに初めて探知し、そのまま進行すれば同船と著しく接近するおそれがあったが、同船が明石海峡航路内にいる漁船でいずれ自船を避けてくれるものと思い、レーダーによる動静監視を十分に行わなかったため、同映像が同航路外にあることに気付かず、同航路の屈曲に沿って左転して著しく接近する事態を避けるための動作をとらずに続航した。

07時53分A受審人は、江崎灯台から032度3,000メートルの地点に至り、屈曲後の明石海峡航路の北側境界線まで200メートルとなったとき、ぬのびきの映像が500メートルに接近して著しく接近する事態を避けることができなくなったが、依然として同船が自船を避けるものと思い、直ちに針路を保つことのできる最小限度の速力に減じること、必要に応じて行きあしを止めることもせず、同じ針路及び速力で進行した。

A受審人は、07時53分半明石海峡航路の北側境界線に達したものの、依然として第2号灯浮標を見落としていたので、このことに気付かないまま同航路外に進出し、07時54分少し前左舷船首方約100メートルのところにぬのびきの船体を視認して驚き、右舵一杯、次いで機関を全速力後進としたが、及ばず、07時54分江崎灯台から025度3,000メートルの地点において、明和丸は、ほぼ原速力のまま316度に向首したとき、その船首が、ぬのびきの右舷中央部に後方から84度の角度で衝突した。

当時、天候は霧で風力1の南西風が吹き、視程は約100メートルで、潮候は下げ潮の中央期にあたり、衝突地点付近には東南東向きの微弱な潮流があった（参考図参照）。

また、ぬのびきは、明石海峡の視界状態の調査の目的で、B受審人ほか7人が乗り組み、船首1.35メートル船尾1.45メートルの喫水をもって、

同 29 日 07 時 35 分兵庫県明石港を発し、同海峡に向かった。

B 受審人は、霧による視界制限状態の下、航行中の動力船の灯火及び前部マスト頂部の紅色回転灯を点灯し、乗組員全員を操舵室に配置して、見張り、機関操作、操舵等に就け、自ら右舷前部の椅子に腰を掛けて情報モニター画面を監視しながら操船指揮に当たり、霧中信号を自動吹鳴し、両舷主機を最低回転数の毎分 700 につけ、7.0 ノットの速力で明石海峡航路に向けて南下した。

07 時 48 分 B 受審人は、江崎灯台から 359 度 2,700 メートルの地点で、明石海峡航路の北側境界線まで約 150 メートルとなったので、同航路の外側を東行して航路の東口付近に向かいながら視界状態の調査を行うこととし、針路を 092 度に定め、同じ速力で進行した。

07 時 48 分半 B 受審人は、江崎灯台から 001 度 2,700 メートルの地点に達したとき、情報モニターのレーダー画面で、右舷船首 16 度 2,900 メートルのところに、西行航路の右側端付近を航行している明和丸の映像を初めて探知した。

07 時 51 分半 B 受審人は、江崎灯台から 015 度 2,750 メートルの地点に達したとき、明和丸の映像が明確な方位変化のないまま 1,400 メートルに接近し、自船と衝突のおそれがあるかどうかを判断しなければならなかったが、明和丸が明石海峡航路の屈曲に沿って左転するので、同航路外を航行している自船とは衝突のおそれはないと思い、ARPA 機能を使用して情報モニターに同映像のベクトルを表示させるなどの慎重な動静監視を行わず、VHF 電話により明和丸の意図を確認するなどの措置もとらずに続航した。

07 時 53 分 B 受審人は、江崎灯台から 021 度 2,850 メートルの地点に至り、明和丸の映像が次第に明石海峡航路の北側境界線に近づくとともに、左転の気配がないまま 500 メートルに接近し、同船と著しく接近する事態を避けることができなくなったが、依然として、同航路の屈曲に沿って左転するものと思い、針路を保持できる最小限度の速力に減じ、必要に応じて行きあしを止めるなどの措置をとらず、そのころ自船と同境界線との間隔が 100 メートルばかりとなったことから、同間隔を拡げるつもりで、操

舵員に左舵 15 度を令し、070 度への転針を指示した。

B 受審人は、左回頭中、07 時 54 分少し前右舷前方 100 メートルばかりのところに明和丸の船体を視認して驚き、左舵一杯を令するとともに機関を全速力前進にかけて回避しようとしたが、及ばず、ぬのびきが 040 度に向首し、10.0 ノットの速力となったところで、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、明和丸は船首部に凹損を、ぬのびきは右舷中央部外板に破口を伴う凹損を生じたが、のちそれぞれ修理された。また、ぬのびきの乗組員 2 人が頭部打撲や腰部打撲等を負った。

【航法の適用】

＜第一審＞

本件は、海上交通安全法（以下「海交法」という。）の適用される海域である明石海峡で発生したもので、海上衝突予防法（以下「予防法」という。）の特別法にあたる海交法が優先して適用されることになる。

しかし、当時、同海域は、霧のため視程が約 100 メートルに狭められた視界制限状態にあり、予防法第 40 条の規定によって両船には海交法に定められた避航に関する各規定は適用されず、両船のとるべき動作については予防法第 19 条によって律することとなる。

一方、両船には、視界制限状態にあるか否かにかかわらず、海交法の避航に関する事項を除いた規定が適用されることになり、明和丸は、全長が 52.76 メートルで、海交法第 4 条の規定により、明石海峡航路に沿って航行する義務のある船舶に該当し、同法第 15 条の規定により、同航路の中央から右の部分を航行することが求められ、また、ぬのびきは、全長が 37.00 メートルであるから、航路をこれに沿って航行する船舶に該当しないことになる。

ところで、本件の場合、衝突は、明石海峡航路の北側境界線から 100 メートル北方の航路外において、明和丸が同航路の北側境界線外に進出したのちに発生したものであり、衝突時、明和丸が海交法第 4 条の規定に違反したことは事実である。しかしながら、両船の距離が 1.5 海里に接近した後、明和丸が明石海峡航路内をこれに沿って西行中に、既に両船は著しく

接近することを避けることができない状況となっており、明石海峡航路をこれに沿って西行中の明和丸と同航路の北側境界線外を東行中のぬのびきの両船は、同状況となった時点で危険な事態を解消すべく、予防法の規定により衝突を避けるための動作、即ち、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて行きあしを止める必要があった。したがって、本件は、予防法第 19 条第 6 項の視界制限状態における船舶の航法をもって律するのが相当である。

＜第二審＞

本件は、海交法が適用される明石海峡において発生したもので、基本的には同法が適用されるが、海交法に規定のない部分については予防法が適用される。同海峡には、海交法第 2 条により「明石海峡航路」が設定されており、交通方法に関する規定としては、同法第 3 条「避航等」及び第 4 条「航路航行義務」が挙げられるが、当時は視界制限状態であったことから、予防法第 40 条後段により「避航等」に関する規定は適用されず、船舶間の交通方法としては予防法第 19 条によらざるを得ない。つまり、本件には、海交法第 4 条及び予防法第 19 条を適用すべきことになるが、その場合、両規定が要求する行動がいずれの船舶に対しても矛盾する行動であってはならないので、検討する。

予防法第 19 条は、その第 4 項において、レーダーのみにより他船を探知した船舶は、当該他船と著しく接近することになるかどうか、又は衝突のおそれがあるかどうかを判断しなければならず、そのようなおそれがある場合は、同事態を回避するための動作をとらなければならないと定め、その第 6 項において、他船と著しく接近することを避けることができない場合は、針路を保つことのできる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて停止しなければならないと定めている。

一方、海交法第 4 条は全長 50 メートル以上の船舶に航路航行義務を課しているもので、全長 52.76 メートルの明和丸には同義務があり、全長 37.00 メートルのぬのびきにはない。当時、明和丸は明石海峡航路に沿って航行しており、ぬのびきは同航路外を航行していた。明石海峡のように

分離航路が設定されている海域では、航路を東行する船舶、同じく西行する船舶及び航路外を航行する船舶に交通の流れが整理されているので、これに沿っている限り衝突のおそれはない。また、仮に、レーダー映像の観察によって衝突のおそれがあると判断した場合には、予防法第19条第6項に従って、明和丸は航路内で、ぬのびきは航路外で減速又は停止すればよいのであるから、海交法第4条と予防法第19条はどちらの船に対しても何ら矛盾する行動を求めるものでなく、両規定を同時に適用することに問題はない。

したがって、本件は海交法第4条及び予防法第19条によって律することになる。

【原因の考察】

<第一審>

明和丸が、霧のため視界が著しく制限された明石海峡を明石海峡航路に沿って西行中、安全な速力とし、レーダーによる見張りを十分に行っていたなら、ぬのびきと著しく接近することを避けることができない状況となったことを判断でき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて行きあしを止めることで、本件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、安全な速力とせず、自ら手動操舵に当たって、操舵と保針に気をとられ、レーダーによる見張りを十分に行わず、ぬのびきの探知が遅れ、同船と著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったことは、本件発生の原因となる。

A受審人が、当直航海士に、明石海峡航路に接近したときには報告するよう指示しなかったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、昇橋後、適切な措置をとっていたなら、本件発生を容易に防止できたことから、本件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、このことは海難防止の観点からは是正されるべき事項である。

また、A受審人が、明石海峡航路内の北側境界線近くを西行し、航路屈

曲部で航路に沿うよう早期に転針しなかったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、前述したように、航路屈曲部に達したときには、既に著しく接近することを避けることができない状況となっていたものであり、本件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、このことは海難防止の観点からは是正されるべき事項である。

一方、ぬのびきが、霧のため視界が著しく制限された明石海峡において、明石海峡航路外の北側境界線近くを東行中、安全な速力とし、レーダーで前路に認めた明和丸と著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて行きあしを止めていたなら、本件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、安全な速力とせず、明和丸が明石海峡航路沿いに西行中であり、いずれ航路屈曲部で航路に沿うよう左転するであろうから、無難に航過できるものと思い、明和丸と著しく接近することを避けることができない状況となったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったことは、本件発生の原因となる。

ぬのびきが、視界が著しく制限された状況下、明石海峡航路外の北側境界線近くを東行したことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、本件発生の原因とならない。

また、ぬのびきにおいて、ARPA機能を使用しなかったことは、B受審人が、明和丸の映像を探知後、情報モニターで同船の方位の変化を確かめ、その接近模様を把握していたと認められ、また、衝突前に左転したうえ増速したことは、明和丸と著しく接近することを避けることができない状況となったのちの衝突間近の臨機の緊急的な措置と考えられることから、いずれも本件発生の原因とならない。

当時、衝突地点付近が霧のため視界制限状態となっていたことは、自然的な現象で、運航者の対処で十分に安全運航の確保が可能なことであり、本件発生の原因とならない。

<第二審>

航法の適用において述べたとおり、明石海峡航路周辺においては、船舶の通航区域が東行航路、西行航路及び航路外に分離されて交通の流れが整理されているので、それぞれの交通方法に従えば衝突のおそれはない。例えば、同航路の屈曲部において東行船と西行船の針路が一旦交差する場面があっても、転針によりその状況は解消するので衝突のおそれがあるとは言えない。

本件においても、明和丸は西行航路をこれに沿って航行し、ぬのびきは明石海峡航路外を航行していたのであるから、それぞれが通航区域を守っていれば無難に航過できる関係だったのであって、その関係が崩れたのは、明和丸が航路航行義務を遵守しなかったからである。

したがって、A 受審人が、明石海峡航路の屈曲部において左転せず、同航路に沿って航行しなかったことは本件発生の原因となる。

A 受審人は、レーダー監視に当たりながら手動操舵にも当たっており、レーダーや GPS プロッタの画面から目が離れがちになると考えられ、レーダーによる見張り不十分となったことが推認される。

また、A 受審人は、ぬのびきとの距離が 1,400 メートルでようやく同船のレーダー映像を探知したが、同映像はそれ以前から画面上に存在し、探知できたことは明らかであり、レーダー監視に問題があったと言わざるを得ない。さらに、ぬのびきを探知した後も、同映像と第 2 号灯浮標や明石海峡大橋の映像の位置関係を観察すれば、同船が明石海峡航路外にいることを把握できたのに、それを把握できなかったのは、レーダーによるぬのびきの動静監視が不十分であったことによるものである。

A 受審人が、ぬのびきの映像を探知したのちであっても、自船の位置を把握していれば明石海峡航路に沿って左転する機会があり、また、その左転が同航路に沿って航行するためであることから、予防法第 19 条第 5 項で禁じられている左転にはあたらず、ぬのびきと無難に航過する態勢をもたらしことになるのである。また、更に接近し、著しく接近する事態を避けることができない状況となれば同条第 6 項の動作をとらなければならない、明和丸及びぬのびき間の距離が 500 メートルになった時点で、明和丸が速

やかに減速あるいは停止することにより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、ぬのびきが明石海峡航路内にいる漁船でいずれ自船を避けてくれるものと思い、動静監視を十分に行わず、減速あるいは停止しなかったことは本件発生の原因となる。

明和丸が 11.0 ノットで航行していたことは、そのことによってレーダーによる見張り及び動静監視が不十分となるものではないから、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、11.0 ノットは明和丸の全速力であり、視界制限状態においては、緊急時に直ちに行きあしを止めることが求められることを考えれば、今後は、適宜減速して安全な速力で航行することが望ましい。

一方、B 受審人は、定針後まもなくレーダーにより明和丸を探知し、同船の映像が明石海峡航路内を移動するのを見て、同航路の屈曲に沿って左転するものと判断したのであるが、通常、船舶が転針する地点を過ぎても左転しなければ、同航路外に進出して明和丸と衝突の危険が生じる可能性があるので、予防法第 19 条第 4 項に従って、同船と著しく接近する事態となるかどうか、あるいは衝突のおそれがあるかどうかを判断できるよう、慎重にその動静を監視しなければならなかった。

明和丸は、明石海峡航路の右側端寄りを航行していたので、遅くとも 07 時 53 分ごろには左転を開始する必要があった。B 受審人としては、同船の映像を慎重に観察することによって、その判断をしなければならない状況だったのである。

B 受審人は、情報モニターで明和丸の映像を見ていたが、ARPA 機能を使用していなかった。ARPA には、目標船舶の針路変更や速力変化を極めて短時間でベクトル表示する機能があり、他船の動きを速やかに把握したいときは極めて有効である。ARPA 機能を使用していれば、ベクトルが自船の前路を向いたまま変化しないのを見て、明和丸が左転しない可能性があり、自船と著しく接近する事態が生じつつあると判断して、予防法第 19 条第 6 項の措置をとって衝突を回避することができたものと認められる。ARPA 機能の使用は一例であるが、視認するまで明和丸が左転せずに直進

してくることを判断できなかったことは、動静監視が不十分であったと言わざるを得ない。

したがって、B 受審人が、明和丸が明石海峡航路の屈曲に沿って左転するものと思い、レーダーによる動静監視が不十分で、明和丸と著しく接近する事態を避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったことは本件発生の原因となる。

ぬのびきが、明石海峡航路の北側境界線から 100 メートル余り離れた明石海峡航路外を東行したことは違法ではなく、航路航行船と無難に航過できると判断できることから、本件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、同境界線にあまりに接近しすぎると航路航行船に不安を生じさせることになるので、同境界線からは十分に離れて航行すべきである。

B 受審人が VHF 電話を使用しなかったことは、本件と相当な因果関係があるとは認められないが、通話により相互の意図を確認できるので、衝突防止にとっても有効である。

ぬのびきの速力が 7.0 ノットであったことは、それが機関を極微速力前進とした場合の最低速力であることから、機関を直ちに使用できる状態で、かつ安全な速力と認められ、本件発生の原因とならない。

衝突直前のぬのびきの左転及び増速については、いずれも明和丸から離れようとする動作であり、切迫した状況における臨機の動作であることから、本件と相当な因果関係があるとは認められない。

【海難の原因】

＜第一審＞

本件衝突は、霧のため視界が著しく制限された明石海峡において、明石海峡航路に沿って西行する明和丸が、安全な速力とせず、レーダーによる見張りが不十分で、ぬのびきと著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、ま

た、必要に応じて行きあしを止めなかったことと、明石海峡航路外の北側境界線近くを東行するぬのびきが、安全な速力とせず、レーダーで前路に認めた明和丸と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかったこととによって発生したものである。

＜第二審＞

本件衝突は、霧のため視界が著しく制限された明石海峡において、明石海峡航路を西行中の明和丸が、航路の屈曲部に差し掛かった際、レーダーによる見張り不十分で、航路の屈曲に沿って左転しなかったばかりか、レーダーで前方に探知したぬのびきに対する動静監視不十分で、同船と著しく接近する事態を避けることができなくなったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めなかったことによって発生したが、航路の北側境界線の外側を東行中のぬのびきが、レーダーで前方に探知した明和丸に対する動静監視不十分で、同船と著しく接近する事態を避けることができなくなったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めなかったことも一因をなすものである。

【主張に対する判断】

＜第二審＞

1 衝突地点について

A 受審人及び明和丸側補佐人は、衝突地点が江埼灯台から 044 度 2,600 メートルの地点で、第 2 号灯浮標の 400 メートル余り手前であると主張するが、衝突地点は、証拠により、明石海峡航路外の地点であることは明らかであり、同航路内の地点とする同主張を採ることはできない。

2 予防法第 9 条の適用について

明和丸側補佐人は、明石海峡が予防法第 9 条の「狭い水道」にあたり、明石海峡航路外を東行する際は淡路島側を航行すべきであり、ぬのびきが

同海峡の左側にあたる明石側を航行したことは予防法第9条に違反している」と主張するので、検討する。

確かに、明石海峡は予防法が言うところの狭い水道ではあるが、中央部に明石海峡航路が設定されたことにより、海峡自体が、明石側の沿岸域、西行航路、東行航路、及び淡路島側の沿岸域に分割され、交通の流れが整理されている。したがって、全体をひとつの狭い水道に見立てて整流を図る意味はすでにない。また、国際海事機関の指定航路に隣接する沿岸通航帯にあっても、船舶は如何なる方向に航行してもよいことから、ぬのびきが明石海峡航路の北側境界線の外側を東行したことは、予防法違反とはならない。

【受審人の所為】

<第一審>

A 受審人は、霧のため視界が著しく制限された明石海峡において、明石海峡航路内の北側境界線近くをこれに沿って西行する場合、同航路外の北側境界線近くを東行して接近するぬのびきの映像を早期に発見できるよう、レーダー画面を注意深く観察するなど、レーダーによる見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかしながら、同人は、操舵と保針に気をとられ、レーダー画面を注意深く観察するなど、レーダーによる見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、ぬのびきの探知が遅れ、同船と著しく接近することを避けることができない状況となった際、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めずに同船との衝突を招き、明和丸の船首部に凹損を生じさせ、ぬのびきの右舷中央部外板に破口を伴う凹損を生じさせたほか、同船の乗組員2人に頭部打撲や腰部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。

B 受審人は、霧のため視界が制限された明石海峡において、哨戒の目的で、明石海峡航路外の北側境界線近くを東行中、レーダーで右舷船首方に

明和丸の映像を探知し、同船と著しく接近することを避けることができない状況となったことを認めた場合、針路を保つことができる最小限度の速力に減じ、また、必要に応じて行きあしを止めるべき注意義務があった。しかしながら、同人は、明和丸が明石海峡航路沿いに西行中で、いずれ航路屈曲部で航路に沿うよう左転するであろうから、無難に航過できるものと思い、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、また、必要に応じて行きあしを止めなかった職務上の過失により、同船との衝突を招き、両船に前示の損傷を生じさせたほか、自船の乗組員2人を負傷させるに至った。

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一級海技士（航海）の業務を1箇月停止する。

<第二審>

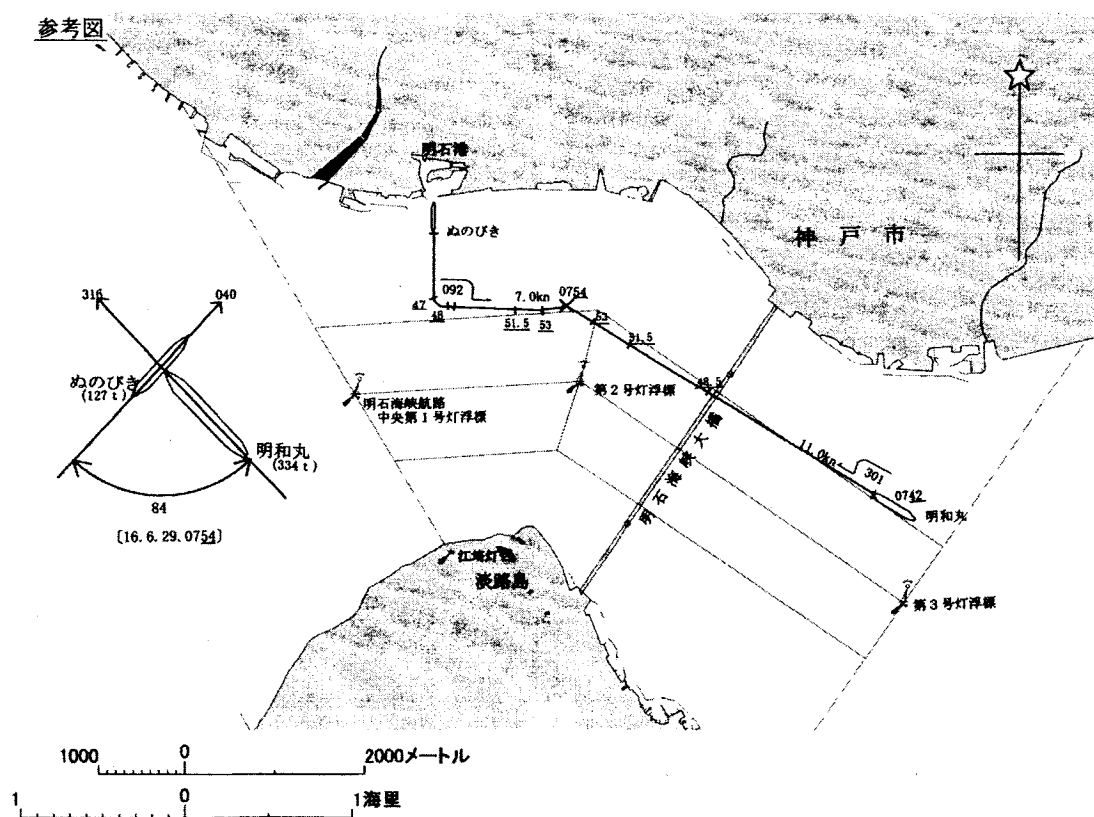
A受審人は、霧のため視界が著しく制限された明石海峡航路を航行中、レーダーにより前路にぬのびきの映像を探知した場合、衝突のおそれがあるかどうかを判断できるよう、レーダーによる動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかしながら、同人は、ぬのびきが航路内にいる漁船でいずれ自船を避けてくれるものと思い、レーダーによる動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、ぬのびきと著しく接近することを避けることができなくなったとき、針路を保つことのできる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めずに進行して衝突を招き、自船の船首部に凹損を、ぬのびきの右舷中央部外板に破口を伴う凹損をそれぞれ生じさせたほか、同船の乗組員2人に頭部打撲や腰部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、霧のため視界が著しく制限された明石海峡において、明石海峡航路の北側境界線の外側を東行中、レーダーにより、航路内を航行しながら自船に接近する明和丸の映像を前路に探知した場合、同船と著しく

接近する事態となるおそれがあったから、明和丸が航路の屈曲に沿って左転するかどうかを確認できるよう、ARPA 機能を利用するなどして、レーダーによる動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかしながら、同人は、明和丸が航路の屈曲に沿って左転するものと思い、レーダーによる動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、明和丸に著しく接近する事態を避けることができなくなったとき、針路を保つことができる最小限度の速力に減じず、必要に応じて行きあしを止めずに進行して衝突を招き、前示の損傷等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。



【研究】

本衝突事件は、海交法に定める明石海峡航路付近において、航路を西航したのちに航路を逸脱した貨物船明和丸と、海交法に定める緊急用務を行う船舶としての灯火を点けて明石海峡航路の境界線外側で視界状態を調査していた巡視艇ぬのびきが衝突したもので、海難審判での裁決を不服とした明和丸側が裁決取消訴訟を提起し、東京高等裁判所に続き最高裁判所まで争われた。

海難審判の第一審では、明和丸側およびぬのびき側双方に衝突の原因があるとして、両船の船長に業務停止1箇月の懲戒処分を言い渡したが、第二審では、明和丸側に主因があり、ぬのびき側は一因があるとして、両船の船長に戒告を言い渡した。換言すれば、視界制限状態における不適切な運航という共通の過失があり、懲戒処分においては両者の差異がないものの、航路をこれに沿って航行しなければならない明和丸が航路内を航行中に変針点を見逃して航路から航路外に出てしまったことを衝突の原因としたところに、第一審と第二審の結論の違いがある。

海交法第4条では、「長さが国土交通省令で定める長さ以上である船舶は、航路の附近にある国土交通省令で定める二の地点の間を航行しようとするときは、国土交通省令で定めるところにより、当該航路又はその区間をこれに沿って航行しなければならない。ただし、海難を避けるため又は人命若しくは他の船舶を救助するためやむを得ない事由があるときは、この限りでない。」と定め、原則として長さが50メートル以上の船舶に航路航行義務を課している。明和丸は、明石海峡航路を航行中に、「海難を避けるため又は人命若しくは他の船舶を救助するためやむを得ない事由」があるわけではないため、必然的に明石海峡航路をこれに沿って航行しなければならないはず、かつ同法第15条に基づき、同航路の中央から右の部分を航行しなければならない義務がある。

第一審も第二審も、航法の適用において、明和丸の海交法第4条違反を認めながらも、第一審は衝突の原因においては明和丸が航路内を航行中にすでに予防法第19条第6項が適用される状況となっていたため、あえて海交法第4条に基づく航路航行義務の違反については海難の原因としなか

ったが、第二審においては、航路航行義務は衝突時まで予防法第 19 条と矛盾することなく適用されるのであるから、直近の過失ともいえるべき予防法第 19 条違反と同時に、航路航行義務違反についても海難の原因として認定し、それが主因一因の差異となったものと思われる。

一方、第二審で明和丸側補佐人が主張したぬのびきの予防法第 9 条違反については、明石海峡は予防法がいうところの狭い水道に該当するとした上で、ぬのびきの明石海峡航路の北側境界線の外側（明石海峡全体からみれば中央線より左側に相当）を東行したことを予防法違反ではないとしている。その理由として、「中央部に明石海峡航路が設定されたことにより、海峡自体が、明石側の沿岸域、西行航路、東行航路、及び淡路島側の沿岸域に分割され、交通の流れが整理されている。したがって、全体をひとつの狭い水道に見立てて整流を図る意味はすでにない」ことと、「国際海事機関の指定航路に隣接する沿岸通航帯にあっても、船舶は如何なる方向に航行してもよい」ことをあげている。

第二審の裁決に対して、明和丸側が東京高等裁判所に裁決取消訴訟を提起し、明石海峡における航法および原告の過失・違法事由の有無を争点としたが、以下においては、明石海峡と予防法上の狭い水道における航法の適用を中心に検討していく⁸⁾。

高裁裁決取消訴訟において、原告である明和丸側は、「狭い水道（陸岸によって狭められた水道）である明石海峡内の航法に関し、予防法の特別法である海交法は、全長 50m 以上の船舶につき航路航行義務を定め、航路を航行する船舶は航路の中央から右の部分航行すべき旨を規定する。しかし、全長 50m 未満の小型船については、海交法中に何らの規定がないから、予防法 9 条 1 項本文の適用により「狭い水道」の右側端（本件では明石海峡の淡路島側の沿岸域）を航行しなければならない」と主張した。

これに対して東京高等裁判所の判断は、以下のようなものであった。

「明石海峡航路を航行する船舶については、航路航行義務を負う船舶はもとより、それ以外の小型船舶についても海交法 15 条が優先適用される結果、明石海峡の中央部に予防法 9 条 1 項の適用のない海域が生じ（この海域である西行航路と東行航路との間には右方航行の関係があるが、これは

予防法9条1項によるものではなく、上記海交法15条によるものである。）、明石海峡全体を一つの「狭い水道」とみる前提が失われることになるから、同海峡全体を一つの「狭い水道」として、予防法9条1項に規定する右側端通航義務を適用することは相当でない。そして、実質的にみても、通航区域が分離され、交通の流れが整理されていることからすると、各々の航路での航行については、航路に沿ってその内側を航行すれば衝突のおそれがないから、硬直的に右側端の通航義務を課すことは適當でない。（中略）予防法9条1項及び10条2項の規定の趣旨をも勘案すると、予防法9条1項により狭い水道である明石海峡に適用されるべき右側端通航義務は特別法である海交法15条の規定によって排除され、大型船又は小型船のいずれを問わず、明石海峡航路を航行する船舶は同航路の中央から右の部分を行進しなければならず、明石海峡航路外の各沿岸域において、航路通航義務のない小型船はいかなる航法にも航行できるものと解されるのである。したがって、ぬのびきが明石港側の沿岸域である明石海峡航路の外側を行進したことは、予防法違反となるものではない。」

すなわち、東京高等裁判所の判断は第二審の考え方をほぼ踏襲したものとなっており、明石海峡そのものは予防法にいうところの狭い水道に該当するとしながらも、中央に海交法の航路が設定されたために（設定によってもたらされた整流効果に着目しつつ）、明石海峡全体を一つの狭い水道とした予防法第9条第1項の適用そのものまで否定し、ぬのびきには右側端通航義務はないとした。これに対しては、明石海峡航路を航行する船舶に限って右側端通航義務が免除されるが、航路外の沿岸域を航行する船舶については一般法である予防法第9条第1項の右側端航行義務があるとする反論⁹⁾がある（高裁裁決取消訴訟における明和丸側の主張と同様。）。

東京高等裁判所は、原告（明和丸側）の主張に対して、「小型船も航路を通航すれば海交法の規律に従い右側端通航義務は適用されないのに、航路外を通航するときだけ別異に解する点で、一貫性・統一性に欠けており（中略）明石沿岸での地域的通航のために東方に航行する船舶に対して、その距離がわずかでも航路中央線を通過して東行航路又は淡路島側沿岸を航行

すべきとすることは、地域的通航の便益を損なうものであって、適当ではなく、採用することはできない。」とした。

議論を整理すると、明石海峡が予防法上の狭い水道に該当することに関しては、東京高等裁判所も原告側も異論はないものの、前者は海交法第15条が適用になった時点で明石海峡全体が一つの狭い水道として認められなくなるので予防法第9条第1項による右側端通航義務は適用されないとするのに対し、後者は明石海峡全体が依然として一つの狭い水道として認められるので予防法第9条第1項による右側端通航義務は適用されるとしている。ここで、法適用上、注意しなければならないことは、予防法第9条第1項が適用されると必然的に右側端通航義務が発生するか否かということである。

予防法第9条第1項本文には、「狭い水道又は航路筋（以下「狭い水道等」という。）をこれに沿って航行する船舶は、安全であり、かつ、実行に適する限り、狭い水道等の右側端に寄って航行しなければならない。」と規定されており、法律効果は“狭い水道等の右側端に寄って航行しなければならない”という法規範文となっている。その際、法律要件は、①“船舶が狭い水道等をこれに沿って航行していること”および②“安全であり、かつ、実行に適していること”であり、この二つの法律要件は連言で結ばれている。すなわち、予防法第9条第1項が適用になっても、右側端通航義務という法律効果を発生させるためには、二つの法律要件を満足しなければならない。前述の議論においては、この予防法第9条第1項の適用という問題と、右側端通航義務という法律効果の発生の問題を同一視する傾向にあることがわかる（条文が適用になれば、必然的に当該条文の法律効果が発生するとは限らない。）。原告の主張を退ける東京高等裁判所の判断（海交法の航路に予防法第9条第1項を適用しない理由）において、原告の主張を採用すると地域的通航の便益を損なうことになるとしているが、これは予防法第9条第1項を適用することは、ただちに右側端通航義務という法律効果を発生させるものとして、②の法律要件の法的推論プロセスを短絡化していると思われる。

一方、最高裁裁決取消訴訟においては、「上記のとおりの本件事故の態様や上告人の過失の内容，前記のとおり両船舶に損傷が生じ2名の者が傷害を負ったという結果に加え，ぬのびき船長も本件事故につき職務上の過失が認められるとして戒告の裁決を受けていることとの権衡を考慮すれば，上告人を戒告とした本件裁決は適法というべきである。これと同旨の原審の判断は正当として是認することができる」とした上で、「所論は，①狭い水道である明石海峡の明石海峡航路外には予防法9条1項本文が適用され，船舶には右側端航行義務があるところ，ぬのびきが航路のすぐ北側を東に向かって航行していたことは同義務に違反（中略）するという。上記①の点は，予防法及び海交法の解釈上の一問題たり得るものであるが，本件事故に至る経緯及び本件事故の態様にかんがみると，所論指摘の点が上記の判断を左右するものであるとはいえない。論旨は，原判決の結論に影響しない部分を論難するものにすぎず，採用することができない。よって，裁判官全員一致の意見で，主文のとおり判決する。」とした。

しかしながら、二人の裁判官から、次のような補足意見が述べられている。まず、裁判官田原睦夫の補足意見では、「船舶交通の安全に関する特別法は，一般法の規制対象のうちの特定の海域につき特別の規制を設けるものであるところ，その海域においても特別法において特段の定めのない限りは，一般法が適用されるべきことは，一般法と特別法との関係からして，当然の法原則である」ので、「原判決が，海交法15条の規定によって，明石海峡には予防法9条1項の右側端航行義務が排除されるとする点は，（中略）到底是認できない。」とした上で、「予防法9条1項の定める右側端航行義務は，「安全であり，かつ，実行に適する限り」遵守すべきものとされているところ，原判決の掲げる上記設例の場合，一旦西行通航路を横切って，東行通航路又は淡路島側の沿岸に沿って必要な距離を東行し，再度西行通航路を横切って明石側の目的地まで航行することは，明石側を，右側端航行義務に従って西に向かって航行する船舶に意を払いつつ，その西行船舶の進路を妨げないようにしながら東行することに比して，「安全であり，かつ，実行に適する」航行方法であるとは言えないのであ

って、当該船舶が明石側の沿岸を東行することは、予防法9条1項に反するものでないことは明らかである」と主張された。

この考え方は、前述の予防法第9条第1項の適用という問題と、右側端通航義務という法律効果の発生の問題を区別したもので、判決の結論には影響を及ぼさないものの、その法適用プロセスにおいては大きな差異があり、海上衝突予防法論の観点からも妥当なものであると思われる。また、学界においては、この原判決を是認できないとする裁判官田原睦夫の補足意見を支持する意見もある¹⁰⁾。

次に、裁判官岡部喜代子の補足意見では、「海交法上の航路が設定されてその航法が定められたことによって、50m以上の船舶及び航路を航行する船舶には右側端航行義務が課されないという点において、狭い水道全海域において全船舶に適用されることを予定した予防法9条1項本文の定める航法と矛盾する航法が定められたこととなるので、特別法の海交法のみが適用され、一般法である予防法9条1項本文の右側端航行義務は適用されないのである。この考え方は、予防法10条2項の適用がある場合は同法9条1項本文は適用されない旨を規定する同項ただし書の基礎にある考え方と同様である。（中略）また、所論は、狭い水道上の航路外の海域に予防法9条1項本文の適用がないと危険である旨主張するが、ある海域について、予防法を適用してもなお危険と判断される場合には、この危険の除去を含む諸般の事情を勘案して当該海域に係る航法を定めようとしているのが海交法の趣旨であると理解することができるから、その主張は当たらない。したがって、狭い水道上の航路外の海域に予防法9条1項本文の右側端航行義務は適用されないとした原審の判断は正当である」と主張された。

この原判決を是認する裁判官岡部喜代子の補足意見については、学界において支持できないとする意見もあり¹¹⁾、また海上衝突予防法論の観点からも妥当ではないと思われる。

最後に、「安全であり、かつ、実行に適する限り」という法律要件の充足性について、巡視艇ぬのびきの航行を対象として検討する。まず文献等における説明は、次のようになっている。

「安全である限り」という前提があるのは、場合によっては、地形、潮流、風等の自然条件や交通量の事情等を総合的に勘案すると、右側端通航の方が危険なことがあるかもしれないし、また、右側端といっても、船舶が喫水と水深を見合わせつつ十分な余裕水深のある範囲で右側に寄ればよいという趣旨である。「実行に適する限り」とあるのは、例えば、狭い水道の左側にある栈橋に接げんしようとするような場合にまで右側通航を義務づけるのは实际的でないことによる。」¹²⁾

「右側端航行が安全でない（障害物の存在）、実行に適さない（左側にある港、岸壁に着岸する）ときは、右側端航行義務の適用はないが、そのような場合でも、可能な限り右側端航行すべきである。判例は、安全でない、かつ実行に適さないものとして、その右側航行（現在の右側端航行）が免除されるためには、「単に右側以外を航行しても実際危険がないというだけでは足りないことはもちろんであるが、他面右側航行について現実に切迫した危険の存する場合であることを要するものでもない。それは、さらに軽度の運航上の危険を避けるため、すなわち、航法に関する諸規定並びに船員としての通常経験と慣行に照らして、諸般の事情から、船舶の安全な運航のために水道の右側に就くこと、または右側を続航することを避けるのを相当とする場合であれば、水道の中央または左側を航行することも許容するものと解すべきである。」とする（最判昭43年2月27日裁決取消事件民集22巻2号380頁）。学説も上記判例の考えを認めているが、問題は具体的ケースで「諸般の事情から、船舶の安全な運航のため・・・相当」と認定できるかどうかであろう。右側端航行が安全であり、実行可能な場合は必ず行うべきで、近道のため、他船を追い越すための左側航行は許されない。」¹³⁾

「安全であり」とは狭い水道を進行するのに十分な水深があり特殊な運用をしないで安全に航行できることであり、「実行に適する場合」とは、航路筋の右側を通航してその動力船の航行目的に支障のないことを意味す

る。」¹⁴⁾

「「実行に適する場合」とは、客観的にみて右側航行が実行可能な場合であって、更にそれが実際に適している場合のことを意味するものである。

「安全であり且つ実行に適する場合」の反対解釈として、「安全でなく且つ実行に適しない場合」例えば、前面に船舶が群走し且つ風潮が激甚である場合、特別の大形の深吃水船が航行する場合、前面に沈船、漂流船その他の障害物等のある場合の如く、特別な状況のために右側航行が不可能な場合又は左岸にある栈橋等に繫留しようとする場合、船体を回転しようとする場合等の如く右側航行が不適当な場合には、右側航行を行わなくても違法とはならない。」¹⁵⁾

「「安全である」(it is safe)というのは、状況が客観的に船舶の航行上支障がないことを意味し、又「実行に適する」(it is practicable)というのは、客観的に実情に適する意味で、これを主観的にとれば誤解をまねきやすい。したがって、自船の前路に障害物を発見したような場合、又は自船の経線場所が水道の左側にあるような場合は、右側を通航することは、客観的に実情に適しないときであり、このような場合は、右側通航を強制されるものではない、しかし、自船に先航する他船を追い越すために、水道の左側に入進することは絶対に許されないことである。」¹⁶⁾

「実行に適するとは、右側端を航行することが実際に適していて、実行することができる場合をいう。(中略)右側航行が安全でない場合や右側航行が実行に適さない場合(左岸になる栈橋に係留するような場合や船体を回転させるため水道の左側に進出しなければならない場合等)は、右側を航行しなくても違法とはならない。」¹⁷⁾

「安全とは、自船のきつ水に対して水深が十分にあり、岩礁や水中障害物がなく、航行上の危険がないことをいう。実行に適するとは、現実的に右側航行をすることが可能で、運航上の支障となる事情がないことをいう。たとえば、

- ① フェリー・ボートのように。左岸側に目的地があり、ある地点から斜行または横断しなければならない場合
- ② 水路の右側に浚渫船等が作業していて、右側航行が事実上できない場合
- ③ 地形・潮流その他の自然的条件により左側航行が法令により規定される場合、または地方的慣習として古くから確立されている場合」¹⁸⁾

「右側端航行義務は、絶対強制的なものでないが、「安全であり、かつ、実行に適する限り」(as is safe and practicable)遵守されなければならない、その場合には、いたずらに右側端から離れて左側に寄るようなことは許されない。しかし、次に掲げる具体例のように、安全でないか、または実行に適しない場合には、中央部を航行したり、左側に寄って航行しても差し支えない。ただし、このような場合には十分に注意して航行しなければならないのは、いうまでもない。

（具体例）

① 安全でない場合

④ 狭い水道の右側端に寄りたいが、右側端付近に沈船があるため、中央部に寄って右側航行する。

⑥ 深喫水の大型船が航路筋の右側端に寄って航行するには水深に余裕がなく危険であるため、中央部より左側に存在する最深部の帯状の水域に沿って航行する。

② 実行に適しない場合

④ 狭い水道の自船の左舷側にある陸岸に係留するため、運航上左側に寄って航行する。

⑥ 狭い水道で船舶を回頭させる場合に、風潮流の影響を考慮すると、運航上どうしても左側に進出しなければならない。」¹⁹⁾

以上のような見解をふまえると、航行上の支障がなく実際的であるというような条件と、あくまでも客観的に判断されるという条件が明らかになる。最高裁裁決取消訴訟の判決の事実認定によれば、「明石海峡の視界状態を調査する目的で明石港を発したぬのびきは、明石海峡航路に向けて南

下し、航路北側境界線まで約 150 メートルとなったところで東に向かい始めた」としている。単なる視界状態の調査は実行に適さないことに該当しないという意見もあるが²⁰⁾、以下においては、その業務が予防法第 9 条第 1 項に規定される法律要件「安全であり、かつ、実行に適する限り」を満足するか否かについて検討する。

巡視艇ぬのびきは、平成 16 年 6 月 27 日から明石海峡のしょう戒業務に就いており、第五管区海上保安本部が作成した運用計画に基づき、大阪湾海上交通センターの指示のもと、明石海峡における気象海象状況の確認や船舶の航行安全確保のために警戒にあたっていた。事件当日、明石海峡は霧のために視界が悪くなっており、ぬのびきは明石海峡航路近くの視界模様を確かめようとして、霧中信号を自動で吹鳴しながら明石海峡北部を南下した。

ぬのびきが行った視界状況の調査は、例えば、海交法第 10 条の 2 に定める航路外での待機の指示や各種の情報提供²¹⁾のもとになるものであり、その前提には、山の中腹にある大阪湾海上交通センターからでは視覚的にも ITV を使用しても明石海峡航路の視界の実態を正確に把握できないことがある。加えて、視界の状態は一般的に一樣なものではなく、明石海峡の個々の海域の局所的な情報も必要なために、ぬのびきは航路付近まで前進することを余儀なくされ、また移動しながら調査する必然性がある。このように海上交通の安全を図る上で必要不可欠な業務であることから公共性も有しており、ぬのびきはいたずらに明石海峡航路の北側境界線付近を東行したものではないことは明白であるので、航行目的や客観的視点に鑑み、「安全であり且つ実行に適する場合」には該当せず、予防法第 9 条第 1 項は適用されるものの、法律効果である右側端通航義務は課せられないことになる。

ただし、航路外至近の航行は航路をこれに沿って航行している一般船舶との航過距離が近くなり、特に視界制限状態においては相手船に不信感をいだかせる要素を含んでいるので、このような特殊な業務につく場合は危険を伴うことを十分認識し、当該業務に必要とされる注意義務が一般船舶と異なり、より高度なものであることに留意しなければならない。

【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) 二審平 15・6・19、海難審判庁裁決例集第 50 巻、13 頁。
- 3) 判例集未掲載。
- 4) 最判平成 22・11・30 民集 235・117 頁。
- 5) 損害等については、第二審の裁決を記載した。
- 6) 判例時報 2102 号 3 頁。
- 7) 事実概要については、第二審の裁決を記載した。
- 8) 高裁裁決取消訴訟については、和田啓史広島商船高等専門学校名誉教授が詳細な判例評釈を行っている。参照：和田啓史、明石海峡に海上衝突予防法 9 条 1 項（狭い水道での右側端航行義務）は適用されるのか——東京高裁判決（平成 20 年 1 月 30 日）貨物船明和丸巡視船ぬのびき衝突事件を中心に、海事法研究会誌 No202、46 頁。
- 9) 和田啓史前掲論文、50 頁。
- 10) 最高裁裁決取消訴訟についても、和田啓史名誉教授が詳細な判例評釈を行っている。参照：和田啓史、海上衝突予防法 9 条 1 項の規定（狭い水道等での右側端航行義務）は明石海峡の明石沿岸域を航行する船舶について適用されるのか——最高裁平成 22 年 11 月 30 日第三小法廷判決（裁決取消請求事件）を題材にして——、海事法研究会誌 No210、21 頁。
- 11) 和田啓史前掲論文、24 頁。
- 12) 海上保安庁監修、海上衝突予防法の解説、海文堂、平成 16 年、40 頁。
- 13) 海事法研究会、概説海上交通法、海文堂、昭和 60 年、81-82 頁。
- 14) 大塚申六、海上衝突予防法解説、海文堂、昭和 34 年、110 頁。
- 15) 藤崎道好、新海上衝突予防法、白泉社、昭和 29 年、246-247 頁。
- 16) 横田利雄、詳説海上衝突予防法、海文堂、昭和 43 年、214 頁。
- 17) 巻幡竹夫・有山昭二、海上交通三法の解説、成山堂、平成 7 年、21 頁。
- 18) 高梨裕、海上衝突予防法の実務的解説、成山堂、昭和 46 年、81 頁。
- 19) 福井淡、航海法規提要、海文堂、昭和 57 年、46-47 頁。
- 20) 和田啓史、明石海峡に海上衝突予防法 9 条 1 項（狭い水道での右側端航行義務）は適用されるのか——東京高裁判決（平成 20 年 1 月 30 日）—貨物船明和丸巡視船ぬのびき衝突事件—を中心に、海事法研究会誌 No202、63 頁。

- 21) 大阪湾海上交通センターが運用する江崎船舶通航信号所及び同センターが行う
情報の提供等の方法に関する告示（平成22年7月1日）