

【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24回
漁船大善丸モーターボートケーアンドケー衝突事件

松本宏之

- 横審平19・1・25（平成18年横審第61号）
- 二審平20・3・14（平成19年第二審第4号）
- 東京高判平21・6・17（裁決取消請求事件）¹⁾

【受審人】

- A 職名：大善丸船長 海技免状：小型船舶操縦士
- B 職名：ケーアンドケー船長 海技免状：小型船舶操縦士

【損害等】²⁾

- 大善丸・・・船首に擦過傷
- ケーアンドケー・・・左舷中央部から右舷船尾部損壊
船長が両下腿開放骨折及び左下腿高度挫滅創

【原因】

＜第一審＞³⁾

大善丸・・・動静監視不十分で、ケーアンドケーを避けなかった。（海上衝突予防法5、38、39条）

ケーアンドケー・・・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5、38、9条）

＜第二審＞⁴⁾

大善丸・・・動静監視不十分で、漂泊中のケーアンドケーを避けなかった。

（海上衝突予防法5、38、39条）

ケーアンドケー・・・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5、38、39条）

【二審請求者】

受審人A、同補佐人

【裁決取消請求事件（以後、「裁決取消訴訟」という。）】

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

【主文】

<第一審>

本件衝突は、大善丸が、動静監視不十分で、前路で漂泊中のケーアンドケーを避けなかったことによって発生したが、ケーアンドケーが、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ことも一因をなすものである。

受審人Aの小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

受審人Bを戒告する。

<第二審>

本件衝突は、大善丸が、動静監視不十分で、漂泊中のケーアンドケーを避けなかったことによって発生したが、ケーアンドケーが、動静監視不十分で、有効な音響による信号を行わず、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Aを戒告する。

受審人Bを戒告する。

<裁決取消訴訟判決>

一 原告の請求を棄却する。

二 訴訟費用は原告の負担とする。

<刑事事件>

大善丸側——略式40万円（略式命令：平成19年5月8日、確定：平成19年5月26日）、静岡地方検察庁浜松区検。

ケーアンドケー側——不起訴（起訴猶予）、静岡地方検察庁浜松区検。

【事実概要】⁵⁾

(事件発生の年月日時刻及び場所)

平成17年9月11日10時25分

静岡県浜名港港口（北緯34度40.6分 東経137度35.9分）

(船舶の要目等)

船種船名	漁船大善丸	モーターボート ケーアンドケー
総トン数	8.89トン	
全長	18.38メートル	5.61メートル
機関の種類	ディーゼル機関	電気点火機関
出力		22キロワット
漁船法馬力数	110	

(設備及び性能等)

ア 大善丸

大善丸は、昭和57年5月に進水したFRP製漁船で、船体中央やや後方に操舵室を設け、漁具は操舵室の後方にしらす漁用のネットホーラーを、航海計器類は湿式磁気コンパス、プロッター付きGPS、魚群探知機等を、操舵装置は油圧駆動による手動操舵設備を、音響設備は電気ホーンをそれぞれ備え、専ら2そう船びき網漁業を共同で行う同名船（以下「僚船」という。）とともにしらす漁に従事していた。速力は、全速力前進に相当する機関回転数毎分2,100で18ノット、半速力前進に相当する同回転数毎分1,200で12ノットばかりであった。操舵室からの見通しについては、前方の視界

を遮る構造物は甲板上に特別なかったが、速力が半速力前進くらいで船首が浮上すると、船首方の水平線が隠れ、水揚げの際に船内から岸壁に渡るために設けた、今は使用されていない遣り出し甲板により、更にこの範囲が大きくなり、船首死角を生じていた。

イ ケーアンドケー

ケーアンドケーは、平成16年3月B受審人が購入したC社製和船型のW-19FHと称する船体に、トランサム型船尾の外側中央に船外機を装備したFRP製モーターボートで、航海計器類は魚群探知機と兼用のGPS装置を備え、救命胴衣付属の笛があるのみで有効な音響による信号手段を装備せず、同受審人が土曜日、日曜日その他休日に友人などと竿釣りをを行うために供されていた。

（浜名港及び今切口）

浜名港は、弁天島駅（北緯34度41分25秒東経137度36分11秒）を中心とする半径2,000メートルの円内の海面並びに湖西市と新居町との境界湖岸（北緯34度42分36秒東経137度33分16秒）から90度に引いた線、宇布見橋及び陸岸により囲まれた浜名湖水面からなり、航洋船など大型船の出入航はなかったが、小型漁船やプレジャーボートなどの係留設備が多数存在し、これら船舶の出入航は多かった。（傍線、筆者。）

今切口は、浜名港内にある可航幅約150メートルの、浜名湖と外洋を接続する唯一の水路で、同水路の西側には南北に延びる港口西導流堤が、同堤南端付近西方に東西に延びる新居離岸堤が、東側には港口西導流堤と平行で同堤より更に南方に突き出た形の港口東導流堤が、また、その南端から約30メートルの切り通しを隔てて更に南南西方に延びる港口離岸導流堤がそれぞれ設けられており、新居離岸堤を除くこれら離岸堤により、同水路の形状は「リ」の字形を呈し、南北の長さは約600メートルで、同水路の潮流は最速4ノットに達した。

(レジャー船釣り自粛協定水域)

今切口は可航幅が狭く、漁船やプレジャーボートなどの小型船舶が輻輳する水域となっており、D組合、浜名湖周辺の7市町、西部地区の貸船組合、遊漁者団体、E組合などで構成されるF会は、海難防止の目的で、今切口の北側にある港口中導流堤の両翼延長線と南方の陸岸で囲まれる水域、今切口及び浜名港口離岸導流堤灯台（以下「港口灯台」という。）から東方へ1,400メートル、西方へ700メートル、南方へ800メートルの範囲と北方陸岸で囲まれる長方形の水域をレジャー船釣り自粛協定水域（以下「自粛協定水域」という。）と定め、更に航行船舶から防波堤などにより見通しが遮られる港口西導流堤南端付近、港口東導流堤と港口離岸導流堤間の切り通し付近水路側及び港口離岸導流堤南端付近の南北60メートル東西100メートルの各範囲を釣り禁止水域と申し合わせていたが、遊漁中は旗竿をデッキ上1メートル以上の見易いところに掲げること、監視船を配して今切口を出入りする漁船を認めた場合は速やかに安全水域に移動すること等の条件を付したうえで、D組合が認めた遊漁船のみに遊漁を行わせていた。

一方、自粛協定水域存在の周知については、浜名港を通航する小型船舶所有者が、静岡県条例に基づき、2年に1回通航届の更新手続きをG法人ほか所定の事務所などで行う際、同財団作成の自粛協定水域などの情報が記載されている「ルールとマナー」と題するパンフレットが配布されていたほか、H会が発行する協定集中に同旨の記載があることにより行われていた。

(事実の経過)

大善丸は、A受審人ほか甲板員4人が乗り組み、浜名港港外でしらす漁を行う目的で、平成17年9月11日05時20分同港内の舞阪漁港を僚船と共に発し、港外に向かった。

A受審人は、漁場に至って4回ほど操業したのち、僚船を港外で魚群の探索に当たらせ、漁獲物の鮮度が落ちないように一旦水揚げすることとし、09時30分漁場を発進し、10時ごろ舞阪漁港に着き、漁獲物の水揚げを終えたのち、10時20分船首0.3メートル船尾1.5メートルの喫水をもって、再度

漁場に向かった。

A受審人は、発進後徐々に機関の回転を上げて12.0ノット（対水速力）とし、船首が浮上して船首方の視界が遮られた状態で、前部甲板上に3人の甲板員を、後部甲板上に1人の甲板員をそれぞれ漁具の整備に就かせて進行し、その後今切口に接近するにしたがって潮流の影響を受けるようになり、10時23分港口灯台から025度（真方位、以下同じ。）950メートルの地点に達し、操舵室中央で手動操舵により立って1人で見張りに当たり、折からの潮流に抗して続航した。

A受審人は、10時24分港口灯台から007度760メートルの地点に達し、今切口に沿って航行すべくゆっくりと左転中、225度に向首したとき、左舷船首25度380メートルのところに、港口西導流堤の南端付近に漂泊中のケーアンドケーを初めて認め、そのころ沖で探索に当たっていた僚船から無線電話が掛かり、その後同船と交信しながら左転を続けた。

A受審人は、10時24分半港口灯台から000度630メートルの地点に達したとき、針路を189度に定め、折からの潮流に抗して10.1ノットの速力（対地速力、以下同じ。）、左に4度圧流されて185度で進行した。

定針したとき、A受審人は、僚船と無線電話交信している間にケーアンドケーが正船首200メートルのところに接近し、同船が船首死角に隠れて見えない状態となり、その後ケーアンドケー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、目を離している間に同船は港口西導流堤の陰に移動したものと思い、船首死角を補うために船首を振って見張るなどの同船に対する動静監視を十分に行わず、ケーアンドケーが自船の船首死角に入ったことに気付かないまま、僚船との無線電話交信に専心して進行した。

こうしてA受審人は、漂泊を続けるケーアンドケーを避けないまま続航中、10時25分わずか前念のために前方を確認するため右舵をとったところケーアンドケーを認め、急ぎ機関を中立としたが及ばず、10時25分港口灯台から359度460メートルの地点において、大善丸は、船首が225度に向いたとき、その船首がケーアンドケーの左舷ほぼ中央部に前方から45度の角度をもって、原速力のまま衝突し、同部から右舷船尾にかけて乗り上げた。

当時、天候は曇で風力2の西風が吹き、潮候は上げ潮の末期で、今切口では2ノットの北北東流があり、視界は良好であった。

また、ケーアンドケーは、B受審人が1人で乗り組み、友人1人を乗せ、趣味の竿釣りをを行う目的で、船首0.2メートル船尾0.6メートルの喫水をもって、同日06時30分浜名港内のIマリーナを発し、浜名湖内で釣りを行っていたが、釣果が良くないために今切口に向かった。

B受審人は、港口西導流堤先端南方付近に至り、10時21分少し前港口灯台から330度250メートルの地点で機関を中立とし、自らは船尾右舷側の物入れの上に腰掛け、同乗者は船首部に立ち、折からの潮流に流されて道糸が南に張るので、右舷側に竿を出した姿勢で漂泊を開始した。

B受審人は、「ルールとマナー」に今切口が自粛協定水域と記載されていることを承知していたが、多くの遊漁船やプレジャーボートが釣りをしていること、自ら釣りをしているにもかかわらず注意を受けたことがなかったことから、同水域が実際に釣りを制限されているかどうかについて分からないまま、また、この水域が狭く多くの漁船などが通航するところであり、自船が竿釣りをしているときに人を含めた水面からの高さが約2メートルと低く、他船から見落とされるおそれがあったものの、旗竿を表示するなどの措置を何ら講じないまま釣りを行っていた。

B受審人は、機関を時折使用して自船の態勢を調整しながら、ほぼ090度に向首して対水速力をもたず、潮流のみの影響で026度の方向に2.0ノットで漂流中、10時24分港口灯台から355度400メートルの地点に達したとき、左舷船首70度380メートルのところに今切口に沿って南下すべく左転中の大善丸を初めて認めた。

B受審人は、10時24分半港口灯台から357度430メートルのところまで圧流されたとき、大善丸が浜名大橋下を航過して左舷船首81度200メートルに接近し、その後自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、今切口を出入りする他船が、漂泊して釣りをしている自船を避けると思い、大善丸に対する動静監視を十分に行っていなかったため、この状況に気付かず、警告信号を行うべき状況で有効な音響信号手段を装備せずこれを行えない状態で、また、港口西導流堤寄りに移動するなどの

衝突を避けるための措置をらないまま釣りに専念して漂泊を続けた。

B受審人は、10時25分わずか前ふと左舷方を見ると至近距離に大善丸を認め、大声を上げて咄嗟に機関を全速力後進にかけたが、同船が右転したように見えたことから、瞬時に全速力前進に切り換えたものの及ばず、ほぼ同じ態勢のまま前示のとおり衝突した。

衝突後、大善丸はケーアンドケーから離れ、付近の遊漁船や護岸上で釣りをしてきた人たちの協力を得るなどしてケーアンドケーから海中に転落した2人の救助に当たり、ケーアンドケーが浜名大橋橋脚付近東側護岸に漂着したのち、負傷したB受審人が救急車で病院に搬送された。

衝突の結果、大善丸は、船首に擦過傷を生じ、ケーアンドケーは、左舷中央部から右舷船尾部にかけて圧壊し、B受審人が、乗り上げた大善丸の船体に挟撃されて両下腿開放骨折及び左下腿高度挫滅創を負った。

【航法の適用等】

<第一審>

本件は、港則法の適用される浜名港の出入口である今切口と称される港口において、出航中の大善丸と、漂泊中のケーアンドケーが衝突したものである。今切口は、潮流も速く、浜名港と外洋との唯一の連絡口であり船舶交通の輻輳するところであるので、港則法第35条「船舶交通の妨となる虞（おそれ）のある港内の場所においては、みだりに漁ろうをしてはならない。」との規定の適用について検討する。

港は多数の船舶が出入し又は停泊する場所であるため、漁ろう活動がこれらの船舶の自由な運航の妨げとなれば、港の機能が損なわれることになるので、本条が設けられているものである。ここでいう「漁ろう」については、広く水産、動植物の採捕行為をいうので、ケーアンドケーの行っていた流し釣りも「漁ろう」と解される。しかしながら、制限の対象となる「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所」とは、単に航路筋、泊地その他の空間的要素のみでなく、船舶の往来及び停泊の頻度その他の時間的要素をも考慮し、具体的かつ個別に判断して決まるものである。

今切口は、可航幅150メートル長さ600メートルほどの水路であるが、大

善丸の全長が18.38メートル、ケーアンドケーの全長が5.61メートルで、船舶交通が輻輳していなければ、航行中の大善丸が漂泊中のケーアンドケーを容易に避けることができる。また、当時の船舶交通が輻輳していたとの供述は、両受審人からなされておらず、港則法第35条の適用はないとするのが妥当である。

また、前示のように、E会において、今切口を「釣り自粛水域」とし、この水域内での釣りを自粛するよう呼びかけるとともに、安全指導を行っていたが、この協定はあくまで、自粛を求めたものであり、法的強制力がなく、これをもって原因及び過失を判断することは適当ではない。

以上により、港則法及び地方条例には本件に対する条文がなく、海上衝突予防法には、漂泊船と航行中の船舶との間の航法の規定はないので、同法第38条及び第39条の船員の常務で律するのが相当である。

しかしながら、海上衝突予防法第39条には、「その時の特殊な状況により必要とされる注意をすることを怠ることによって生じた結果について、船舶、船舶所有者、船長又は海員の責任を免除するものではない。」とある。本件衝突時、衝突地点付近の特殊な状況とは、同地点付近は水路中央部であり船舶の通行路であること、船舶の通行が予想される時間帯であったこと、漂泊すれば風潮流により圧流されることなどが特殊な状況であり、ケーアンドケーはこれら事項に十分な注意を払うべきであった。

更に、C組合で認めた遊漁船業船が今切口で遊漁を行う場合について、前示のように種々安全対策を講じることを申し合わせている。このことは、条例をもって遊漁禁止とするまでではないが、それに近い水域であることを認めているものである。水域の特殊性を考えれば漂泊中のケーアンドケーは一般海域以上の注意義務が課されていたとするのが相当である。

<第二審>

本件は、浜名港今切口において、水路を出航中の大善丸と、水路で漂泊中のケーアンドケーが衝突したものである。今切口は、潮流も速く、浜名湖と外洋とを結ぶ唯一の水路であるから、時刻によって通航量に差があるとしても船舶交通の輻輳するところである。

浜名港は、港則法が適用されるが、同法第35条に「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所においては、みだりに漁ろうをしてはならない。」の規定がある。港内は、一般に船舶交通が輻輳している場所であり、無制限に漁ろうを認めることは船舶交通の安全上問題があるため、港内でも特に船舶交通の輻輳する場所において交通の障害となるような方法等で漁ろうをすることを禁止し、港内における船舶交通の安全を確保することとしたものである。港則法の漁ろうの定義は、海上衝突予防法第3条に規定されるところの漁ろうと異なり、操縦性能を制限する漁法による操業に限らず、広く水産動植物の採捕行為をも含むものと解されているので、今切口は港内でも特に船舶交通の輻輳する場所であり、同水路ではみだりに漁ろうをすることができないと判断するのが相当である。

また、今切口付近は、自肅協定水域が設けられているが、D組合の認めた遊漁船等は、釣りをするとき監視船を配置するなどの特定の条件を定め、たうえ、遊漁を行うことができた。したがって、これに準じて遊漁を行っている船舶は、みだりに漁ろうを行っているとはみなされないというべきである。

その一方、自肅協定水域の漁ろう制限は、特定の遊漁船などに釣りを行わせていることから、実態としては、プレジャーボートもこれらに混じり釣りを行っており、この制限が遵守されていないのが常態で、結果的に港則法第35条の規定に反し、多くのプレジャーボートが、釣りを、すなわち港則法でいうところの漁ろうを行っている。

これら規定等があるものの、今切口における大善丸及びケーアンドケーの二船間の衝突を避けるための航法については、港則法にも、自肅協定水域を定めた「ルールとマナー」にも具体的に定めたものがない。

よって、航法に関しては海上衝突予防法にその規範を求めることになるが、同法にも前示状況に該当する二船間の航法がないから、対水速力をもって進行中の船舶が、漂泊中の船舶を避けるという船員の常務によって衝突を回避するのが相当である。

したがって、大善丸は、ケーアンドケーを避けなければならない、同船が港則法第35条及び自肅協定水域の漁ろう制限に抵触しているからといっ

て、漂泊中の船舶を避ける義務を免れることはない。また、ケーアンドケーは、上記に述べたような特殊な事情を斟酌し、広い海域で漂泊する以上に怠りない細心の注意を払い、自らも衝突を避けるための措置をとる義務がある。

【海難の原因】

<第一審>

本件衝突は、静岡県浜名港において、港外に向かう大善丸が船首死角を補わず、動静監視不十分で、前路で漂泊中のケーアンドケーを避けなかったことによって発生したが、ケーアンドケーが、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ことも一因をなすものである。

<第二審>

本件衝突は、静岡県浜名港今切口において、出航態勢で南下中の大善丸が、動静監視不十分で、前路で漂泊中のケーアンドケーを避けなかったことによって発生したが、ケーアンドケーが、動静監視不十分で、有効な音響による信号を行わず、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。

【原因の考察】

<第一審>

本件衝突は、大善丸が、前路で漂泊中のケーアンドケーを避けなかったこと及びケーアンドケーが、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。

A受審人が、ケーアンドケーを港口西導流堤先端付近に初認したとき自船の進路上にいないと思ったこと、船首死角を補ってその動静監視を行わなかったことは、本件発生の原因となる。

A受審人が、ケーアンドケーが風潮流に圧流されることを考慮しなかったことは、動静監視を十分に行っておれば、ケーアンドケーに衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付くことができたので、原因とはな

らない。

大善丸が、半速力航行で船首が持ち上がり、船首の左右にそれぞれ8度死角が生じていたことは、船首を左右に振ることなどにより同死角を補うことができたので、本件発生と相当な因果関係があるとは認められない。

B受審人が、大善丸を初認したとき同船が自船の船首方を通過して行くと思い、風潮流による自船の圧流を考慮せず、動静監視を十分に行わなかったことは本件発生の原因となる。

B受審人が、自船を目立たせる標旗などを掲げていなかったこと、釣り自粛水域内で漂泊して釣りを行ったこと、水路中央部まで流されたことは、大善丸の動静監視を十分に行っておれば、衝突のおそれに気づき、衝突を避けるための措置をとることができたから、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、海難防止の見地から、ボート釣りをを行うときは、自船を目立たせる標旗などを掲げること、船舶の通行路を避けるなどの安全対策をとることが推奨される。

<第二審>

本件は、今切口を南下中の大善丸と、同水路で漂泊して釣りを行っていたケーアンドケーとが衝突したものであるが、大善丸が、ケーアンドケーに向首して衝突のおそれがある態勢で定針した際、同船の監視をし、衝突のおそれがあると判断して同船を避けていれば、その発生を防止できたと認められる。

したがってA受審人が、ケーアンドケーが、港口西導流堤の陰に行くと臆断して前路に他船はいないと思い、僚船との無線電話交信に専心していて、ケーアンドケーの動静監視を行わず、同船を避けなかったことは、本件発生の原因となる。

大善丸に死角が生じていたこと及び甲板員が見張りの補助に当たっ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、死角がある故に死角を補う見張りの必要があるということであり、また、A受審人1人で見張りができないことではないから甲板員の見張りは必須でなく、本件発生との相当な因果関係は認められないが、死角を生じた状態で狭い

ところなどを航行するときは、4人の甲板員のうち、1人を船首見張りに当たらせるなどの対策をとるよう、是正すべきである。

一方、ケーアンドケーが、大善丸が自船に向首したまま接近することに気付いていれば、音響信号が可能であればこれを行い、今切口の港口西導流堤寄りに移動するなどの衝突を避けるための措置をとるなどしてその発生を防止できたと認められる。

したがって、B受審人が、通航船が釣りをしている自船を避けると思い、動静監視をせずに、音響信号手段不装備で有効な音響信号を行わなかったこと、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。

B受審人が、自肅協定水域で港則法第35条に違反して漂泊して釣りを行っていたことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、衝突との相当な因果関係が認められないから、本件発生の原因とならない。しかし、このことは、船舶交通の安全の観点から、是正すべきである。

【受審人の所為】

<第一審>

A受審人は、静岡県浜名港において、港外に通じる水路内に漂泊して釣りをしているケーアンドケーを認めたのち、港外に向け針路を定めて同水路内を進行する場合、船首の持ち上がりにより船首方に死角が生じていたのであるから、船首を振るなどして死角を補い、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。ところが、同人は、ケーアンドケーを初認したとき、自船の進路上にいないように見えたことから、前路にケーアンドケーはいないものと思い、死角を補ってその動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、風潮流によってケーアンドケーが自船の進路に向けて圧流されて衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず、ケーアンドケーを避けることなく進行して衝突を招き、大善丸の船首に擦過傷を、ケーアンドケーの左舷中央部から右舷船尾部にかけて損壊させ、B受審人に両下腿開放骨折及び左下腿高度挫滅創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小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

B受審人は、静岡県浜名港において、釣りを行って漂泊中、出航中の大善丸を認めた場合、衝突のおそれを判断できるよう、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。ところが、同人は、初認したとき大善丸が自船の船首方を通過するように見えたことから、その動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、風潮流により大善丸の進路に向かって自船が圧流されて衝突のおそれの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らないまま漂泊を続けて衝突を招き、両船に前示のとおり損傷を生じさせ、自身が負傷するに至った。

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>

A受審人は、静岡県浜名港内を船首に死角がある状態で、今切口に沿って左転中にケーアンドケーを認め、南下する態勢で定針した際に同船を認めなくなった場合、船首死角に入ったままの同船に接近するおそれがあったから、衝突のおそれの有無を判断できるよう、船首を振って死角を補う見張りを継続するなどの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、ケーアンドケーを初認した際に港口西導流堤南端付近に見えたので、その後同船が同堤の陰に移動して見えなくなったものと思い、魚群の探索に就いていた僚船との無線電話交信に専心して同船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、同船が自船の死角に入り、これ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ことに気付かず、同船を避けずに進行して衝突を招き、大善丸の船首に擦過傷を生じさせ、ケーアンドケーの左舷中央部から右舷船尾部にかけて圧壊させ、B受審人に両下腿開放骨折及び左下腿高度挫滅創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、静岡県浜名港今切口において、釣りをを行いながら漂泊中、出航態勢の大善丸を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、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、今切口を出入りする他船が、漂泊して釣りをしている自船を避けると思い、大善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、同船が自船に向首して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、港口西導流提寄りに移動するなどの衝突を避けるための措置をとらずに釣りに専念して衝突を招き、両船に前示のとおり損傷を生じさせ、自身が負傷するに至った。

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、静岡県浜名港今切口において、浜名湖から漁場の遠州灘に向かって南下中の漁船大善丸と、釣り自粛水域で漂泊して釣りをしていたプレジャーボートケーアンドケー（以下、「ケー号」という。）が衝突したものである。第一審および第二審とも、航法においては海上衝突予防法第39条を適用し、航走中の大善丸が漂泊中のケー号を避けなかったことを原因としており、非定形的航法である船員の常務に基づく判断をしている。また、裁決取消訴訟においても、大善丸側の請求を棄却しており、第二審の判断を支持した。

以下においては、これらの裁決や判決における論点であった航法の適用および適用水域の問題について論究する。

＜論点1＞ 航法の適用と港則法第35条

港則法第35条は、「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所においては、みだりに漁ろうをしてはならない。」と定め、この規定に違反した場合は、第41条に基づき30万円以下の罰金又は科料に処することとなっている。

原告である大善丸側は、裁決取消訴訟において、今切口は浜名港の港域内にあり、港内でも特に船舶交通が輻輳する場所であるから、港則法第35条の「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所」に該当し、「みだりに漁ろうをすることができない」場所とすることができるので、同所での釣りは禁じられており、ケー号は港則法第35条によって釣りが禁じられている場所に立ち入ってはならない不作為義務があるし、立ち入ったとしても直ちに立ち去るために移動する作為義務があるとして、港則法第35条は広義の航法を定めた規定であるから、ケー号側に第一次的な避航義務があると主張した。

それに対し、被告である高等海難審判庁は、原告は第一次的にケー号が大善丸を避ける義務を負い、第二次的に大善丸がケー号を避ける義務を負うとして本件裁決の違法を主張するが、港則法第35条は、これに違反する形態で漁ろうを行っていた行為自体を取締りの対象にするものであって、これを越えて漁ろうをしている船舶と漁ろうをしていない船舶との間にお

ける衝突回避に当たっての航法についてまで及ぶとは解し得ないと主張した。すなわち、衝突回避に関する航法は、あくまでも両船間の衝突回避の容易性等によって判断されるべき事柄であって、漁ろう行為の有無によって決せられるべき問題ではなく、港則法第35条の規定から当該場所に存在してはならないという規範が発生し、かつ、当該規範から進行中の船舶を避けるべき義務が発生するとは解されないと反論した。

両者の主張に対し、裁決取消訴訟で東京高等裁判所は、航法の適用と港則法第35条の関係について、次のように判示した。

本件衝突発生日の今切口水路におけるシラス漁船、甘鯛漁船および魚網漁船の延べ通航船舶隻数実績は277隻であって、シラス漁船の当該水路延べ実通航隻数は、出航117隻、入航116隻の233隻で、全船が午前5時20分に出漁して、午後1時に操業を終了し、午後2時20分のセリ終了以前に漁港に帰港した。甘鯛漁船および魚網漁船の延べ通航船舶隻数は、出航22隻、入航22隻の合計44隻で、このほかの通航隻数は不明であるが、遊漁船やプレジャーボート等が水路を通航していた。年間を通じて外洋への当該水路通航の対象となる船舶数は4689隻である。

当該水路は浜名港内にある可航幅（船舶が航行可能な水路の幅）約150mの浜名湖と外洋を接続する唯一の水路であり、上記認定の通航船舶数があるから、港則法第35条が規定する「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所」ということができる。

港則法第7章雑則中の第35条は、港内における船舶交通の安全を確保するために、港内の船舶交通の輻輳する場所において交通の障害となるような方法等で漁ろうをすることを禁止している。その反面として、この漁ろうをする他の船舶の交通の障害とならないようにする義務を負うということが出来る。しかし、この規定は「みだりに漁ろう」をすることを禁止するものであり、およそ漁ろうを禁止するものでなければ、漁ろう以外の目的での漂泊を禁止するものでも、漂泊中の船舶と航行中の船舶との衝突回避のための航法（同法第3章航路および航法（第12条ないし第19条）参照）を定めた規定でもない。

港則法および海上衝突予防法に進行中の船舶と漂流中の船舶との衝突を避けるための具体的規定はない。そして、海上衝突予防法第38条、第39条では、海上交通の特殊性から法規制の行われていない場面で運行上の危険や衝突の危険がある場合には、海事関係者の中で確立された良き慣行である船員の常務に委ねている。そうすると、本件衝突において、航行中の船舶と漂流中の船舶との航法を直接規制した定めはないから、上記船員の常務に基づき判断するのが相当である。

以上の東京高等裁判所の判断では、漂流中も航行中の一形態であるので文言として不正確な側面もあるが、狭義の航法と広義の航法を区別し、港則法第35条は避航すべき船舶を定めた航法規定ではないことを明示している。したがって、罰則で担保されている第35条の違反については、狭義の航法とは別個に判断すべき事項であり、本条は原告が主張するような第一的な避航義務を定めたものではないと理解するのが相当である。換言すれば、ケー号側には、漁ろうを続けるのであれば他の船舶の交通の妨げとならないような水域へ移動すべき義務があり、この義務に違反したことと本衝突事件の間にまったく因果関係がないとはいえないが、航法の適用という観点からは、港則法第35条を衝突回避の根拠条文とすることは本法の趣旨ではないことを示している。

また過失という観点から東京高等裁判所は、漂流していたケー号に港則法第35条の違反があるとしても、ケー号が大善丸の死角に入った時点において、当然にケー号が安全水域に移動したものと信頼すべき状況にはなかったというべきであり、航路前方にケー号がいるのを認識し、船首に死角が出ることや潮流の方向を知りながら、船首方向の見張りを怠った大善丸側には、船舶の航行に際してケー号の動静を注視し、進路前方の安全を確認すべき注意義務を怠った過失があり、ケー号に港則法第35条の違反があったからといって、漂流中の船舶との衝突を回避し得なかったことについて、大善丸の前方注視義務違反が軽減されることにはならないとしている。

一方、東京高等裁判所は結果として航法の適用において港則法第35条を

採用しなかったものの、当該水路の通航状況から判断して、ケー号は港則法第35条に違反して「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所」において魚釣りをしていたと認定している。第一審では本条の適用を否定しているが、第二審では「今切口は港内でも特に船舶交通の輻輳する場所であり、同水路ではみだりに漁ろうをすることができないと判断するのが相当である。」として本条の適用を肯定しており、裁決取消訴訟では海難審判の第二審の考え方を踏襲しているといえる。また、海難審判の第一審と第二審での衝突の主因と一因は同様なものになっているが、その結論に至る法的プロセスは異なっていることがわかる。

なお海難審判の第一審では、大善丸側に小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する懲戒裁決がなされたが、第二審では大善丸側の所為の認定にほとんど差異はないものの戒告となっている。海難審判に過失相殺の考え方はなく、また懲戒に関する適用基準は明確ではないが、大善丸側の義務違反に対する懲戒処分の軽重に、第一審では認められなかったケー号側の港則法第35条違反が第二審では認定されたことも影響している可能性がある。

港則法第35条については、「本条の趣旨は、港内における船舶交通を妨害するおそれのある漁ろうを行わせないことであって、港内における漁業を一般的に禁止し、取り締まることとするものではない（中略）「漁ろう」とは、漁業権に基づく漁業に限られるものでなく、広く水産、動植物の採捕行為をいう。また、海上衝突予防法第3条第4項において、「漁ろうに従事している船舶」とは「船舶の操縦性能を制限する網、なわその他の漁具を用いて漁ろうしている船舶（操縦性能制限船に該当するものを除く。）」と定義しているが本条にいう漁ろうは、船舶の操縦性能の制限の有無とは関係がない。」⁶⁾とされている。

また、「規制の対象となる「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所」とは、単に航路筋、泊地その他の空間的要素のみでなく、船舶の往来及び停泊の頻度その他の時間的要素をも考慮し、具体的かつ個別に判断して決まるのである。一般的に、航路、係留施設の前面等はこれに該当するが、その他の水域については港の実情に応じて個々に判断する必要がある。例えば、船舶の入出港、往来が頻繁で、かつ、常時多数の船舶が停泊する特

定港では港内の大部分が船舶交通の妨げとなる場所ではあるが、一部には空間的に船舶交通の妨げのならないような場所もある。また、港域が相当に狭あいであっても入出港・停泊する船舶が少ない港にあっては船舶交通の妨げとされない時間帯がある。港域が広大であって船舶の入出・停泊も少ない港にあっては空間的にも時間的にも船舶交通を妨げるおそれが少ない場合がある。」とし、「個々の事例において船舶交通に対する影響を勘案し、当該漁ろう行為が船舶交通を妨害するおそれがある場合には「みだりに漁ろう」するに該当することとなる。」とされている⁷⁾。

したがって、以上のような港則法第35条の法律要件の考え方に基くと、第一審のように当時の輻輳状況や避航の難易度を個々具体的に判断して（航行中の大善丸が漂泊中のケーアンドケーを容易に避けることができるかどうか、あるいは当時の船舶交通が輻輳していたとの供述があるかどうか等）、ケースバイケースで本条が適用になったりならなかったりすることもありうることになる。

過去の判例（刑事事件）においても、福岡高等裁判所は、「港則法9条あるいは35条にいう「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所」は、場所的な要素だけではなく、当該時刻における船舶の通航、停泊船の情况等、時間的な要素等も考慮に入れて個別具体的に判断すべきものと解されるところ、本件においては、加害船が（中略）被害船等を認め、これを避けるため陸地側に避航措置をとって無難にかわしていることからすると、加害船が漁労していた場所は、港則法第9条あるいは35条にいう「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所」とはいえず（後略）」⁸⁾とあり、事故発生時の交通状況等を個別に判断して適用の有無を判断しているものもある。

同様に、他の判例（裁決取消請求事件）においても、被告である高等海難審判庁は、「港則法第35条の「船舶交通の妨となる虞」があるというためには具体的危険の発生が必要であり、「港内の場所」は空間的要素のほか船舶の往来及び停泊の頻度その他の時間的要素をも考慮して具体的かつ個別に判断されるべきである」と主張したのをうけ、東京高等裁判所は、「長崎瀬戸は航路の指定のない水道であるし、土生棧橋及び造船所岸壁がけい留施設に当たるとしてもそのことから直ちに本件事故現場が船舶の航

行の有無などにかかわらず港則法35条所定の場所に該当するとはいえない。（中略）本件衝突当時、同瀬戸においては造船所から離着岸する大型船舶や曳船等及び青丸の航行に支障を生ずるような他社のフェリー等もなく、釣り船も10隻程度に減少しており、（中略）伊東を避けて航行するのに十分な余地があったことは明らかである（中略）進路変更に支障があったということもできない」ことを根拠として、「事故当時において伊東が漂泊していた場所が同条所定の場所に該当するということはでき」ないと判示した⁹⁾。

しかしながら、港則法第35条は実際に船舶交通を妨げたという具体的な事実を要件としたものではなく、船舶交通を妨げるおそれがあれば十分であって（現実に船舶交通を妨げるような他の船舶が存在していなくても、そのような可能性がある水域であれば十分であって）、その意味で抽象的危険犯の規定とみることができる。換言すれば、実際に当該場所で当該時刻に具体的な船舶交通の妨げが発生したか否かにかかわらず、あるいは事後的に船舶交通を妨げかどうかについて検証するのではなく、法目的に鑑みて、前広に船舶交通を妨げるおそれがある場所で、みだりに漁ろうをすることを禁止していると解することができる。

裁決取消訴訟では、当時の漁ろう中のケー号と航走中の大善丸の位置関係において、具体的に大善丸に対する船舶交通の妨げが発生したか否かを検証することなく、可航幅、地形、通航隻数等の航行環境を考慮して、当該水域が、「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所」に該当するかどうかを判断しており、港則法第35条の法規範文の法律要件を抽象的危険犯の構成要件として形式論理的にとらえている。ただし、妨げる「おそれ」という蓋然性や「みだりに」漁ろうをするという該当性については、別途検討する必要があると思われ、今回、第二審でみだりに漁ろうを行っているとはみなされる形態か否かに関して、自粛協定水域であっても釣りをするとき監視船を配置する等の特定の条件に準じて遊漁を行っている船舶は、みだりに漁ろうを行っているとはみなされないとする判断を示しているのは興味深い。

また、港則法上の航路に漁業権が設定されている実態があるので、抽象

的危険犯ととらえた場合に、そのような事象に対して港則法第35条の適用をどのように整理するのかといった問題も提起される¹⁰⁾。

<論点2> 適用水域

海上衝突予防法の適用船舶については、その第2条で、「この法律は、海洋及びこれに接続する航洋船が航行することができる水域の水上にある次条第一項に規定する船舶について適用する。」と規定されている。また、本文中の「次条第一項に規定する船舶」については、海上衝突予防法第3条第1項で、「この法律において「船舶」とは、水上輸送の用に供する船舶類（水上航空機を含む。）をいう。」と規定されている。したがって、適用水域という観点から本条をとらえると、海洋は海上衝突予防法の適用水域であり、さらに海洋に接続する航洋船（seagoing vessels）が航行することができる水域も適用水域となる¹¹⁾。

特に後者の水域については、明示されていない航洋船の定義が大きくかわっており、航洋船が海洋から連続して航行できるか否かで水域への海上衝突予防法適用の可否が決定されるので、その法的意義はきわめて大きい。換言すれば、海上交通安全法や港則法は適用海域や適用区域を法令で明示しているが、海上衝突予防法は航洋船の大きさや喫水等により適用水域が曖昧になる要素を含んでいる。すなわち、航洋船を外航船のような大きさに捉えれば陸岸近くでは航行できる水域は限定されるので、海上衝突予防法の適用水域は必然的に狭くなり、海上交通ルールの一般法たる海上衝突予防法が適用されない水域がわが国沿岸や河川等に多く点在することになる。しかし、逆に航洋船をプレジャーボートのような大きさに捉えれば、陸岸に接近した水域や河川の上流まで海上衝突予防法の適用水域となり、その適用範囲は広くなる。

航洋船あるいは海上衝突予防法の適用範囲を確定する船舶の大きさについては、文献に次のような記述がある。

「航海船とは、公海面と之に接続せる水面とを連続航行するの可能性を有する船舶なりと看做して差し支えないであろう。端舟櫓櫂船の如き輕舟類

を除外したる距岸相當の沖合に出航するのを常態とし、又は之を常態となし得る一切の船舶は、其の船種の如何を問わず之を航海船なると定義して差支あるまい。（中略）船舶職員試験規程には、航洋船舶とは沿海區域以上の航行區域を航行する汽船及帆船（舊規程第四條）とか「航洋船舶とは沿海區域以上の航行區域を航行するものを云ひ、大航洋船舶とは近海區域以上の航行區域を航行するものを云ふ」（第四條及受験履曆表備考二）とか、定義せられてゐるのであって、實際問題としても、此の程度以上の大きさを有する船舶ならば、距岸数十哩の沖合の航行に堪へ得るから、此の職員試験規程上の所謂航洋船を以て本則に所謂航海船なりと看做しても大過あるまい。」¹²⁾

「航洋船トハ英法ニSea going Vesselsトアルモノニシテ一般ノ船舶中即チVesselsノ中ニ於テ海洋ノ航行ニ適セル船舶ヲ指セルモノナリ其ノ海洋ノ航行ニ適セル船舶トハ少クトモ陸岸ヨリ二三哩位ノ海洋ニ出テ而シテ數日間其海洋ニ留リ又ハ航行ヲ繼續シ得ベキ装置ヲ有スルモノト解セラルヘキナリ現ニ船舶職員試験規程ニ從ヘハ航洋船トハ沿海區域以上ノ航行區域ヲ航行スル汽船及帆船ヲ言フモノナルコトヲ推知シ得ラルヘキヲ以テ汽船ナラハ長サ二十米以上ナル第三級船以上ヲ以テ航洋船ト稱シテ可ナルヘキナリ」¹³⁾

「航洋船を新規則では航海船と謂っているが、船舶の中で港灣又は河川内のみを航行するものでなくてそれより遠方の海上を航行するものを航洋船と謂うのである。舊船舶職員試験規程には、航洋船とは沿海以上の航行區域を航行するものを謂い、漁船に付ては總噸数五噸以上のものを謂う、としてあった。」¹⁴⁾

「航洋船（sea-going vessel）の意義については本法に何等規定されていないが、ろかい舟の如き輕舟を除外した、距岸相當の沖合を慣習的に航行できる船舶をいうものと考えられ、具体的には、船舶安全法施行規則第三十一條及び第九十二條の規定により第三級船以上の船舶をいうものと解

される。」¹⁵⁾

「距岸相当の沖合を常習的に航行できる船舶をいうものと考えられ、具体的には、旧船舶安全法施行規則第三一条及び第九二条の規定により、第三級船以上の船舶をいうものと解せられた。」¹⁶⁾

「内水のみでなく外海をも安全に航海ができる船舶で、旧船舶職員試験規程等では、沿海以上の航行区域を有する船舶を指す旨の規定があった。」¹⁷⁾

「内水のみならず、陸岸から相当程度離れた海域をも安全に航行できる船舶をさし、一般的に沿海区域以上の航行区域を有する船舶と考えて差しつかえありません。したがって、ろかい船やはしけなどは航洋船に含まれません。」¹⁸⁾

「ある程度の堪航性を有し、距岸二〇海里位の沖合を長時間にわたり安全に航行できる船舶とされていますので、具体的には沿海区域以上の航行区域を有する船舶と思っておけば間違いのないものと思われます。モーターボートは、短時間であれば、二〇海里沖合まで出ることは可能ですが、堪航性の面から「航洋船」ではないとされています。」¹⁹⁾

「陸岸から相当程度離れた沖合を長時間航行できる船舶のことであり、典型的なものとしては国際航海に従事するような船舶を想定している。ろかい舟、はしけのようなものがこれに含まれないことはいうまでもない。」²⁰⁾

以上のことから、航洋船はある程度沖合まで航行可能な船舶であることがわかるが²¹⁾、その大きさについて具体的に明示しているものはなく、昭和初期の船舶職員試験規定に明示されていた沿海区域以上の航行区域を航行する船舶が、今日でも航洋船の定義に関する学説上の根拠となっているようである。しかし現在の船舶の堪航性や性能は、数十年前に比べると格段に良くなっており、相当小さな船舶であっても国際航海に従事すること

が可能となっている。したがって、ろかい舟等は論外としても、比較的小型の船舶でも、海洋から連続して港湾や河川上流まで航行することはできるであろう。

すなわち、形式論理上は海上衝突予防法に定める航洋船の法的概念が変遷している可能性があり、歴史的には海上衝突予防法の適用水域が変化することになる。しかし、それは海上衝突予防法第2条に定める航洋船の大きさが小さくなったから形式論理的に海上衝突予防法の適用水域が広がってきたと考えるよりは、わが国の地先海面が海上交通ルールの一般原則を適用せざるを得ないような航行環境になってきたと考えるほうが妥当だと思われる。

また、ワシントン海事会議の議定書によれば、seagoing vesselを「海上を航行する（しうる）船舶」と解されており、seagoing vesselを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）のように海上航行船舶と訳し、海上から船舶が連続して航行していける水域であれば海上衝突予防法の適用水域であると解するべきであるとする学説もある²²⁾。この背景には、このように解する方が適用水域は明確になるとともに、海上衝突予防法は船舶の衝突予防についての基本法であるから、できるだけ多くの船舶にルールを遵守してもらう必要があるとする考えがあると思われる。

浜名湖（正確には河川法上の河川に該当する。）の出入口は狭いので比較的小型の船舶しか通航できないが、それが航洋船に該当するのであれば海上衝突予防法の適用水域となる。すなわち、例えば最大船型の船舶には、太平洋に出ていくものもあるので、これらの船舶が航洋船に該当すれば、浜名湖は海上衝突予防法の適用水域となる。しかし、航洋船を浜名湖の出入口を航過できないような比較的大型の船舶として捉えるならば、多くのプレジャーボートや漁船が航行している浜名湖では、海上衝突予防法は適用されないことになる。

航洋船を比較的大型の船舶としていた昭和初期においては、浜名湖は航洋船が出入りできないので、海上衝突予防法は適用されないとする学説がある²³⁾。また同様に、海洋とは接続しているが、航洋船が航行できないと

して、浜名湖は海上衝突予防法が適用されないとする説もある²⁴⁾。

しかし海難審判の裁決においては、「海上衝突予防法には、海洋及びこれに接続する航洋船が航行することができる水域の水上にある船舶について適用すると規定されているところ、浜名湖は海洋に接続しており、その南部には港則法の適用を受ける浜名港があって、外洋を航行する大小の船舶が常時出入りしており、同湖に接続する猪鼻瀬戸においても小型の航洋船が航行しているから、同瀬戸は、海上衝突予防法が適用される。」²⁵⁾と述べられているものもある。

この裁決では航洋船の定義を明確にしているわけではないが、一つは浜名湖に港則法適用港があること、二つ目として外洋を航行する船舶が常時出入りしていること、三つ目に浜名湖の奥部にある猪鼻瀬戸に小型の航洋船が航行していることを海上衝突予防法適用の理由としてあげている。したがって、港則法の港の区域は、船舶の利用状況、地勢等の自然条件、港湾施設の規模、近い将来の施設の建設計画等を勘案して、港内の交通安全と整とんを確保するために港則法を適用することが必要であると判断される範囲において定められていることや²⁶⁾、航洋船の定義は明確ではないものの（小型の航洋船が具体的にどのくらいの大きさか疑問は残るものの）、基本的には浜名湖から太平洋に出ていく一定の大きさの船舶（航洋船）が存在していることが、浜名湖における海上衝突予防法の適用の根拠になっていると思われる。

一方、本衝突事件の第二審においては、「浜名港は（中略）航洋船など大型船の出入航はなかったが、小型漁船やプレジャーボートなどの係留設備が多数存在し、これら船舶の出入航は多かった。」との記載があり、航洋船が大型船であること、および港内において海上衝突予防法第2条に規定している航洋船は航行していないことを認定している。しかし、海上衝突予防法第2条の定義は、「航洋船が航行することができる」という表現になっており、実際の航洋船の航行実績を要件としていない。したがって形式論理的にいえば、航洋船が海洋から連続して自力で航行することが可能な水域は、たとえ航洋船の出入港がなくても海上衝突予防法の適用水域ということになる²⁷⁾。

一方、海上衝突予防法第2条の法規範文の法律要件から、形式論理的に適用水域を判断するという考え方もあるが、本条は国際海上衝突予防規則（COLREG）の規定がそのようになっているため、そのまま原文通り国内法に同様の条文を設けた経緯がある。国際海上衝突予防規則では、次のように規定されている。

Rule 1 Application

- (a) These Rules shall apply to all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels.
- (b) この規則は、公海及びこれに通じかつ海上航行船舶が航行することができるすべての水域の水上にあるすべての船舶に適用する。
(昭和52・7・5条約2)

ここでは、“seagoing vessels”を海上衝突予防法のように大型船をイメージさせる航洋船と訳さず、あたかも小型船舶も含まれるような海上航行船舶という用語を用いている。

海上衝突予防法の歴史的変遷をたどれば、万国共通ルールを最初に国内法化した海上衝突豫防法（明治25年法律第5号）の總則では、「本法ハ海洋ト海洋接續ノ場所トヲ問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」と規定されており、航洋船の定義はないものの、航洋船が航行できる水域に適用されることとなっている。その後、二代目の海上衝突予防法（昭和28年法律第151号）の第1条第1項では、「航洋船の航行できる海洋及びこれと接続する水域の水上にある船舶及び水上航空機は、この法律の規定を遵守しなければならない。」と規定されており、引き続き航洋船という用語を使用している。したがって、航洋船という用語は、明治時代に初めて法規範が成文化されて以降、伝統的に使われてきたものであることがわかる。

同様に、国際海上衝突予防規則を調べると、1929年の国際海上衝突予防規則（昭和10年7月1日条約第5号）²⁸⁾の総則には、「本規則ハ公海面及之ト接続スル一切ノ水面ニシテ航海船ノ航行シ得ベキモノニ於ケル一切ノ

船舶ニ依リ遵守セラルベシ」(These Rules shall be followed by all vessels upon the high seas and in all waters connected therewith, navigable by sea-going vessels.)²⁹⁾と規定されており、“seagoing vessels”を「航海船」と訳していることがわかる。1960年の国際海上衝突予防規則第一規則(a)では、「本則は、第30規則に規定する場合を除き、海上航行船が航行できる海洋及びこれに接続したすべての水域にある船舶及び水上航空機が履行しなければならない。」(These Rules shall be followed by all vessels and seaplanes upon the high seas and in all waters connected therewith navigable by seagoing vessels, except as provided in Rule 30.)³⁰⁾と規定されており、“seagoing vessels”を海上航行船と訳していることがわかる(但し、この訳は当時の運輸省船舶局のもので、外務省の訳ではない)。その後、1972年の国際海上衝突予防規則の外務省訳では、海上航行船舶に変更されている。すなわち、邦訳の段階では様々な用語が用いられているが、国際海上衝突予防規則の原文では当初から“seagoing vessels”が一貫して使用されており、幾度となく改正されている国際海上衝突予防規則の立法趣旨やそれらの法的概念に基本的な差異はないものの、和訳が変遷していることがわかる。

法解釈学の立場からは、基本的には航洋船の定義を明確化し、海上衝突予防法の適用水域を検討することが必要であり、その際に文理解釈や論理解釈などを駆使する方法もある。しかしながら政策法学の立場からは、法的帰結は同じであっても、船舶交通の実態があるにもかかわらず衝突を防止するための交通ルールが存在しないことは船舶交通の安全上問題であり、例えば、港則法が適用になる水域は港内の船舶交通の安全を図ることが目的なので、その水域に通航船舶の実態があれば航法を定めた一般法である海上衝突予防法が必然的に適用になるという目的論的思考も重要であると思われる。

【注】

- 1) 判例集未掲載。
- 2) 漁船大善丸モーターボート ケーアンドケー衝突事件（要約）、平成20年3月14日高等海難審判庁裁決。
- 3) 漁船大善丸モーターボート ケーアンドケー衝突事件（要約）、平成19年1月25日横浜地方海難審判庁裁決。
- 4) 漁船大善丸モーターボート ケーアンドケー衝突事件（要約）、平成20年3月14日高等海難審判庁裁決。
- 5) 事実概要については、第二審の裁決を記載した。
- 6) 海上保安庁監修、港則法の解説、平成20年、海文堂、148～149頁。
- 7) 海上保安庁監修、前掲書、148～149頁。
- 8) 福岡高判平成18・7・19（判例集未掲載）。拙稿、海上衝突事件研究（海難審判・刑事裁判）第16回押船第28みつ丸被押台船350光海号モーターボート富丸衝突事件、海保大研究報告第52巻第1号95頁。
- 9) 東京高判平12・12・13（平成11年（行ケ）第342号裁決取消請求事件）、判例集未掲載。
- 10) 山崎祐介、日本海側における港則法上の航路内漁業と船舶交通の実態について、日本航海学会誌NAVIGATION、No.122、63頁。
- 11) 拙稿、海上衝突予防法第2条に関する論理法学的研究、海上保安大学校50周年記念論文集、平成14年、1頁。
- 12) 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、11～12頁。
- 13) 瀬下清通、海上衝突豫防法論、今野晃住、昭和18年、7頁。
- 14) 松下倉吉、海上衝突豫防法、海文堂、昭和24年、6頁。
- 15) 藤崎道好、新海上衝突予防法、白泉社、昭和29年、61頁。
- 16) 藤崎道好、海上衝突予防法論、成山堂、昭和40年、82頁。
- 17) 横田利雄、詳説海上衝突予防法、海文堂、昭和40年、14頁。
- 18) 佐藤修臣、海上衝突予防法入門、海文堂、昭和53年、4頁。
- 19) 日下明男、海上交通法規のABC、成山堂、平成2年、8頁。
- 20) 海上保安庁監修、海上衝突予防法の解説、海文堂、昭和16年、16頁。
- 21) 海事法研究会編、概説海上交通法、海文堂、昭和60年、4頁。

- 22) 和田啓史、海上衝突予防法の適用水域について、広島商船高等専門学校紀要第18号、8頁。
- 23) 永野馬太郎、国際海上衝突豫防規則解説、海文堂、昭和15年、14頁。
- 24) 海事法研究会編、概説海上交通法、海文堂、昭和60年、4頁。
- 25) 高審平 2・3・14。
- 26) 海上保安庁監修、港則法の解説、海文堂、昭和52年、19頁。
- 27) 海上保安庁監修、前掲海上衝突予防法の解説、16頁。福井淡、岩瀬潔、図説海上衝突予防法、海文堂、平成21年、2頁。
- 28) 藤崎道好、前掲新海上衝突予防法、332頁。
- 29) 戸井田悦宏、前掲書、6～7頁。永野馬太郎、国際海上衝突豫防規則解説、海文堂、昭和15年、11～12頁。
- 30) 運輸省船舶局、英和对訳1960年海上人命安全条約及び国際海上衝突予防規則、海文堂、昭和39年、374～375頁。