

【事件研究】

海上衝突事件研究(海難審判・刑事裁判)第22回
漁船第十八光洋丸貨物船フンア ジュピター衝突事件

松本 宏之

- 門審平 16・12・17 (平成 15 年門審第 107 号) ¹⁾
- 二審平 17・10・14 (平成 16 年第二審第 47 号) ²⁾
- 福岡高判平 16・6・16 ³⁾

【受審人】

A 職名：第十八光洋丸一等航海士 海技免許：五級海技士（航海）

【指定海難関係人】

- B 職名：フンア ジュピター船長
- C 職名：フンア ジュピター二等航海士

【被告人】

フンア ジュピター二等航海士

【損害等】 ⁴⁾

第十八光洋丸・・・左舷中央やや後部及び後部外板に破口、のち沈没乗
組員 1 人死亡、同 6 人行方不明、同 8 人重軽傷
フンア ジュピター・・・球状船首等に凹損及び破口

【原因】

<第一審>

フンア ジュピター・・・見張り不十分、各種船舶間の航法（避航動作）

不遵守

＜第二審＞

フンア ジュピター・・・見張り不十分、各種船舶間の航法（避航動作）
不遵守

【主文】

＜第一審＞

本件衝突は、フンア ジュピターが、見張り不十分で、停止状態でまき網による漁ろうに従事中の第十八光洋丸の船団を避けずに進行し、同船団の至近において、第十八光洋丸に向け転針したことによって発生したものである。指定海難関係人 B に対して勧告する。指定海難関係人 C に対して勧告する。

＜第二審＞

本件衝突は、フンア ジュピターが、見張り不十分で、まき網による漁ろうに従事中の第十八光洋丸を避けなかったことによって発生したものである。指定海難関係人 B に対して勧告する。指定海難関係人 C に対して勧告する。

【事実概要】

（事件発生の年月日時刻及び場所）

平成 15 年 7 月 2 日 02 時 25 分

福岡県沖ノ島北東方沖合（北緯 34 度 24.9 分 東経 130 度 18.3 分）

（船舶の要目等）

| | | |
|-------|------------|--------------|
| 船種船名 | 漁船第十八光洋丸 | 貨物船フンア ジュピター |
| 総トン数 | 135 トン | 3,372.00 トン |
| 全長 | 45.42 メートル | 106.65 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 | 860 キロワット | 5,516 キロワット |

(設備・性能等)

ア 第十八光洋丸

(ア) 船体構造等

第十八光洋丸(以下「光洋丸」という。)は、平成元年6月にまき網漁業の網船として建造された船首楼を有する鋼製漁船で、バウスラスター及び可変ピッチプロペラを備えており、上甲板上の船体前部には、船首尾方向の長さ約5メートル、高さ約5メートル、幅約4メートルの、床面を船首楼甲板の高さに合わせた操舵室及び船体中央やや後部にエンジンケーシングがそれぞれ設けられており、船首楼甲板は左舷側が同室後壁線まで、右舷側が同室前壁線まで配置され、また、同ケーシングの右舷側壁は船体中心線側へ寄せて設けられていて、右舷側甲板における作業性を考慮した配置とされ、主な漁ろう機械が、操舵室前の船首楼甲板(以下「前部甲板」という。)、操舵室とエンジンケーシングの間(以下「中央甲板」という。)及び同ケーシングより後部(以下「後部甲板」という。)に装備されていた。(中略)

(ウ) 操舵室の機器の配置

操舵室には、前面台上段の右舷側から、3台のソナーと1号レーダーが、同下段の同側から、潮流計及び3台の魚群探知器の順に設置され、中央にある操舵スタンドの左舷側に、主機遠隔操縦装置コンソール、その左側に、右から順に2号レーダー、3号レーダーが備えられ、汽笛の押しボタン及び投光器などのスイッチを備えた配電盤が操舵室左舷後部の壁に、作業灯等のスイッチが天井にそれぞれ配置されていた。

(エ) 光洋丸に付属する各船の概要

スキフは、総トン数6.4トン、全長11.06メートル(以下、総トン数、全長の順でいう。)で、レッコーボートと称し、投網時に網の一端を保持し、光洋丸が旋回投網を終えて戻ったとき、これを同船に渡すことを主務としていた。灯船①号は、85トン、39.10メートルで、灯船兼探索船として従事していた。灯船②号は、62トン、34.17メートルで、灯船兼探索船として従事していた。運搬船①号は、214トン、46.30メートルで、運搬船

として従事していた。運搬船②号は、316 トン、56.89 メートルで、運搬船として従事していた。

（オ）操業形態等

光洋丸は、大中型まき網漁業の網船で、前示の 5 隻と船団（以下「光洋丸船団」という。）を組み、山口県下関漁港または福岡県博多漁港を基地とし、対馬付近から島根県浜田市沖合にかけての日本海の漁場で、主としてあじ、さば等を漁獲対象としたまき網漁業に従事していて、6 月から 8 月にかけて行う、よこわ（くろまぐろの幼魚）を漁獲対象とした昼間操業の時期を除いて、1 航海を約 25 日間として夜間操業を行っていた。

（カ）漁具及び漁法等

当時使用していたまき網漁具は、浮子付きの上辺ロープ（以下「浮子綱（あばづな）」という。）の長さが 1,067 メートル、沈子付きの下辺ロープ（以下「沈子綱（ちんしづな）」という。）の長さが 1,252 メートル、網丈が約 350 メートルであり、沈子綱には 98 個の鉄製環（以下「環」という。）付きの吊りロープが同綱に等間隔で取り付けられ、環にはパースワイヤが通されていた。そして、網の魚捕部（うおどりぶ）あるいは魚捕側を船首部に、大手部あるいは大手側を船尾部にとり、浮子綱の両端には、魚捕側に大手ロープ、大手側に大手ワイヤが取り付けられ、同ワイヤは後部甲板左舷側の大手巻きウインチのドラムに巻き込まれていた。

ところで、まき網漁法は、本来、投網時に網の下部を海底に着けないで表中層の魚 群を囲い込んでいたが、近年、網の下部をいったん着底させる漁法をとるまき網漁船が多くなり、光洋丸においても、下部に荒手の網地を使用して着底できるようにしていた。

光洋丸船団の夜間におけるまき網漁は、漁ろう長 D の指揮の下に、灯船兼探索船が魚群を探して水中集魚灯で集魚し終えたところに光洋丸が接近し、船尾に繫いだスキフに、端を浮子綱に取った大手ロープのもう一方の端とパースワイヤ及び絞りロープを渡し、同船を切り離して船尾から投網しながら走り始め、灯船の周りを時計回りに一周し、スキフの位置に戻ってこれらのロープを受け取って巻き込み、船首部右舷側に浮子綱、その後方に絞りワイヤを取り込み、パースワイヤをダビットを介して船首側のパース

ウインチのドラムに取り、これに合わせ、もう1隻の灯船兼探索船に、裏漕ぎとして光洋丸の左舷側を引く準備をさせ、沈子綱が着底してパースワイヤの巻締めには掛かるものであった。

このとき、D漁ろう長は、光洋丸が反作用で網側に引き寄せられることを防止するため、同ワイヤの巻締めと裏漕ぎを同時に行わせ、裏漕ぎ船に対しては漕ぐ方向や機関の使用加減の指示を出し、また、浮子綱を円形状に保持するため、スキフに適宜円形の崩れた部分の浮子綱を引かせて綱なりを保ちながら、パースワイヤの両方を両パースウインチで巻いて網の下辺をダビットの右側下方海面で閉塞したのち、灯船を網の外に出し、右舷船尾端にネットホーラーをセットし、これを介して揚網を開始することとしていた。したがって、光洋丸がパースワイヤを巻き締めるときは、船首部が魚捕側の浮子綱、船尾部が大手ワイヤに繋がる浮子綱、左舷側が裏漕ぎロープ、右舷側がパースワイヤによりそれぞれ固定された状態となり、機関はクラッチを脱とし、プロペラの回転を止めていて、風潮流で流されるほかは、移動することができない状態にあった。

(キ) 光洋丸の船橋当直体制

D漁ろう長は、操業中は光洋丸の船橋にいて各船の指揮及び自船の甲板作業の指揮をとっていた。船長Eは、出入港時や投網中の操船に当たり、漁場往復航時の船橋当直を乗組員4人による単独3時間の輪番制とし、自らとA受審人の2人が交替で適宜昇橋していた。そして、投網時には、E船長はA受審人と船橋当直に就き、自らが操船に、同受審人が補佐に当たり、投網を終えてパースワイヤの巻締めが終わった時点で、2人は降橋して甲板作業に従事し、揚網終了後、どちらかが再び昇橋して船橋当直に就いていた。通信士Fは、投網、パースワイヤの巻締め及び揚網中に在橋して、ソナーやネットゾンデで、魚群の動きや沈子綱の深さ等を監視してD漁ろう長を補佐し、E船長及びA受審人が降橋してからは、漁ろう長と船橋当直に就いていた。

(ク) 光洋丸船団の各船の配置

スキフは、光洋丸の乗組員3人が乗り組んで運航され、揚網開始後は、網の周辺に位置し、適宜、漁ろう長の指示に従って浮子綱の円形の崩れた

部分に赴き、その部分を引いて綱なりを直す作業に従事し、揚網が進行して魚捕部が揚がったとき、これに取り付く運搬船の裏漕ぎを行う予定であった。灯船②号は、水中集魚灯を点じて集魚に当たり、パースワイヤが巻き締められて網の下辺が閉塞されたときにその外に出て、次の漁場の探索を開始する予定であった。灯船①号は、裏漕ぎ用として光洋丸の左舷船首及び船尾から出されたそれぞれが直径 22 ミリメートル、長さ約 32 メートルの 2 本のワイヤの端をブライドルに繋ぎ合わせた金具（以下「裏漕ぎ金具」という。）と、自船のえい航フックに取った直径 55 ミリメートル、長さ 400 メートルの裏漕ぎロープの端とを連結し、パースワイヤの巻締めから揚網を終了するまで、光洋丸が反作用で網側に寄せられることを防ぐために、漁ろう長の指示に従って同船の左舷側を裏漕ぎしていた。

運搬船①号及び運搬船②号は、光洋丸の周辺で適当な間隔を保って漂泊待機し、網の魚捕部が揚がるころ、漁ろう長から指示のあった方が光洋丸の右舷側に接近して魚捕部の反対側の浮子綱及び網を舷側から甲板上に取り込み、この間スキフが運搬船の反対舷を裏漕ぎして光洋丸と運搬船の間隔を保持し、運搬船が漁獲物を魚捕部から掬（すく）い上げて取り込み、漁獲量によって水揚げ港が決められ、これに向かう予定であった。

イ フンア ジュピター

（ア）船体構造等

フンア ジュピター（以下「フ号」という。）は、1984 年に進水した船尾船橋型コンテナ専用船で、バウスラスタ及び可変ピッチプロペラを有し、船首端から船橋楼前端まで 81 メートルで、船首楼後方に 1 番から 5 番までの貨物倉が設けられ、甲板上にコンテナを 3 段積みすることが可能であったが、当時は 2 番倉上に 1 個のコンテナが甲板積みされていた。

航海船橋甲板は、満載喫水線からの高さが 13.20 メートルで、同甲板上に船首尾方向の長さ 5.80 メートル及び幅 7.60 メートルの操舵室が設けられており、同室内には、前面中央にジャイロコンパスのレピータ、その後方に操舵スタンドが備えられ、その右側に、右舷側端より順に 2 号レーダー、1 号レーダー、ARPA 機能付きレーダーが、同スタンドの左側に、エン

ジンテレグラフ、バウスラスター操作装置及び航海灯制御盤がそれぞれ配置され、後部右舷側に海図台、GPS 受信機及び VHF 送受信機がそれぞれ備えられ、同室両舷外側がウイングと称する暴露甲板となっていた。

操舵室からの前方見通しは、同室内中央前面に立ったとき、船首部ブルワークによる死角があり、本件発生当時の喫水で、正船首の約 170 メートル先の水面までが死角に入るものの、それ以外に死角はなく、同室を左右に移動することにより同死角を補うことができた。

(イ) 操縦性能等

フ号は、海上公試成績書によれば、最大速力が主機回転数毎分 131、翼角 27.9 度において 20.0 ノット、同速力における最短停止距離及び時間が 536 メートル及び 1 分 40 秒で、舵角 35 度における左旋回の横距及び縦距が 397 メートル及び 380 メートルであり、右旋回の横距及び縦距が 422 メートル及び 408 メートルであった。

(ウ) 運航形態等

フ号は、大韓民国釜山港、広島港間を週に 2 回、釜山港、舞鶴港あるいは敦賀港間を週に 1 回コンテナ輸送に従事していた。

(エ) 船橋当直体制

船橋当直は、00 時から 04 時まで及び 12 時から 16 時までを C 指定海難関係人、04 時から 08 時まで及び 16 時から 20 時までを一等航海士、08 時から 12 時まで及び 20 時から 24 時までを三等航海士がそれぞれ当たる 4 時間 3 直制で、各直に操舵手 1 人を配して 2 人当直体制とし、B 指定海難関係人は、狭視界時、狭水道通航時及び出入航時などに昇橋して操船指揮に当たっていた。

(オ) G 社

G 社は、(中略) 2000 年から 2003 年 6 月までの間に、日本沿岸において、自社運航船が 5 件の衝突海難を発生させており、その都度見張りや服務の強化を指示したり、訪船指導などの対策をとっていたものの、見張りなど安全運航の基本に関する事項を徹底していなかったばかりか、航行海域における漁船の操業形態についての教育、操業する漁船に対する早めの

避航などについての指導啓蒙及び当直要領の順守について十分な指導を行っていなかった。

（事実の経過）

光洋丸は、A 受審人、E 船長及び D 漁ろう長ほか 18 人が乗り組み、船首 2.2 メートル船尾 4.4 メートルの喫水をもって、操業の目的で、船尾端のストッパーにスキフの船首部を係止してえい航し、平成 15 年 6 月 29 日 00 時 00 分山口県下関漁港（本港地区）を灯船 2 隻と共に発し、途中で運搬船 2 隻と合流し、対馬東方沖合の漁場に至ってよこわを漁獲対象とした昼間の操業を 2 日間行ったのち、7 月 1 日沖ノ島北東方沖合の漁場に移動して魚群探索をしたが大型の魚群に遭遇せず、夜間のあじを漁獲対象とした操業に切り替えることとし、14 時ごろから船団の各船と共に錨泊待機した。

18 時ごろ D 漁ろう長は、抜錨し、船橋で船団の各船を指揮して魚群探索を開始したのち、2 日 01 時ごろ集魚中であった灯船②号から魚群が付いた旨の報告を受け、同船に取り付いて操業することとし、探索中の各船にその旨を伝えた。その後、E 船長は、投網準備に掛かったが、船橋にいるものを除く乗組員の全員が、ヘルメット、胸付き合羽ズボン及び上衣合羽に長靴の服装で甲板上に出ていたが、これらの乗組員に対して救命胴衣を着用するよう指示しなかった。

光洋丸は、01 時 40 分過ぎ E 船長及び A 受審人が船橋当直に就き、F 通信士が在橋して D 漁ろう長を補佐し、航行中の動力船が表示する灯火及びトロール以外の漁ろうに従事していることを示す紅、白の全周灯を点灯したほか、後部マストに紅色回転灯 1 個、船橋周りに前部甲板及び中央甲板を照らす作業灯数個並びに主クレーンに 3 個の傘付き白色灯を点じたうえ、前部マストの下端後部にばくだん灯 1 個を点灯し、同船長の操船で灯船②号に接近し、01 時 45 分沖ノ島灯台から 044 度（真方位、以下同じ。）13.8 海里の地点で、スキフを切り離し、投網を開始した。

D 漁ろう長は、折からの海潮流の影響を受けて北東方に約 0.6 ノットで圧流される状況のもと、E 船長の操船で、灯船②号を中心に約 8 ノットの対地速力（以下「速力」という。）で右回りに円を描くように、まき網及

び浮子綱に連なる大手ワイヤを船尾から繰り出し、01 時 50 分ごろ前示投網開始地点に戻って行きあしを止め、船首が北北西に向いた状態でスキフから大手ロープなどを船首部に受け取り、同ロープに連なる浮子綱を右舷船首部に取って固定し、絞りロープ及びパースワイヤの取込みを行ったのち、01 時 52 分同ワイヤをダビットを介して船首側のパースウインチのドラムに導きその巻締め準備に掛かった。このとき、灯船①号は光洋丸の左舷側に接近して自船から出した長さ 400 メートルの裏漕ぎロープの端を光洋丸に渡し、同船で裏漕ぎ金具と連結させて西南西方に向けて航走し、裏漕ぎの準備に掛かった。E 船長は、船首部右舷側に浮子綱が固定されたことを確認して、プロペラの翼角をわずかに後進側に操作して船首側の浮子綱の張り込みを行い、これに合わせて船尾側の手ワイヤの巻込みが行われ、01 時 53 分少し前大手側の浮子綱が右舷船尾端付近まで巻かれたのを確認して同翼角を 0 度とし、機関のクラッチを脱としてプロペラの回転を止め、投網操船を終えた。

01 時 53 分 D 漁ろう長は、灯船①号による裏漕ぎと光洋丸のパースワイヤの巻込みをほぼ同時に開始させ、着底した沈子綱の絞込みに掛かった。02 時 03 分少し過ぎ E 船長は、船首が 345 度に向いていたとき、A 受審人の報告により、航跡表示機能に切り替えていた 2 号レーダーで左舷船首 39 度 6.0 海里のところへフ号の映像を初めて認め、このことを D 漁ろう長に伝え、その後、同船に対する動静監視を続けたところ、その航跡が自船団に向かっていることを知った。02 時 11 分少し前 D 漁ろう長は、フ号がほぼ同方位 3.9 海里に接近したとき、A 受審人に船橋前部の上側にある前部甲板の全体を照射する投光器を点滅するよう指示し、02 時 13 分フ号がほぼ同方位 3.3 海里に近付いたとき、運搬船の 2 隻に対し、大型船が近付いているので作業灯等を点灯して網の近くに寄るよう指示した。

A 受審人は、漁ろう長の指示があった直後から、操舵室左舷後部の配電盤の前で後方に向いて座り、スナップスイッチを操作して投光器の点滅を開始し、その後もその操作を続けた。

運搬船①号は、まき網の中心から北東方 1 海里ばかりで漂泊待機していたところ、D 漁ろう長の指示を聞き、法定灯火のほか、後部マストのぼく

だん灯、操舵室前面の投光器及び甲板作業灯などを全部点灯して半速力で南西進を開始した。このころ運搬船②号は、まき網の中心から南西方 1,500 メートルばかりで漂泊待機していたところ、フ号に先航する第三船がいたことから、法定灯火のほか、操舵室両舷の 500 ワットの集魚灯各 6 個及び船尾部の作業灯 2 個を点灯し、避航を促す目的で同船に向けてゆっくり北西進し、同船が避航し始めたので同網の中心の西南西方 1 海里ばかりのところで再び漂泊を開始した。

02 時 14 分少し過ぎ E 船長は、フ号がほぼ同方位 3.0 海里に、02 時 18 分少し前には同じく 2.0 海里に接近し、白、白、紅、緑 4 灯をはっきり視認できるようになり、同船がその後も方位に明確な変化のないまま接近したが、A 受審人が投光器の点滅を続けていたこともあって、フ号に運搬船を接航させて避航を促すなどの措置をとらなかった。このころ、スキフは、光洋丸の左舷前方約 60 メートルのところで法定灯火のほか、紅色回転灯及び投光器などを点灯して船首を北北東方に向け漂泊待機していたところ D 漁ろう長から、フ号に網の存在を知らせるために、浮子網沿いに右回りで走るよう指示され、航走を開始した。

02 時 23 分 E 船長は、避航動作をとらないフ号に危険を感じ、同船が 1,100 メートルばかりに接近したとき、同船に向けて探照灯を照射し、同時に D 漁ろう長が汽笛による短音を連吹して警告信号を行ったものの、02 時 23 分半フ号が避航動作をとらなかったばかりか、わずかに右転し、自船に向首する態勢となったことを認めたが、揚網中で動きがとれない状況で、どうすることもできず、探照灯の照射を続け、F 通信士が同漁ろう長から汽笛の連吹を引き継いでこれを続けた。

02 時 23 分半 D 漁ろう長は、フ号が自船に向首する態勢となったことから、急いで、投光器の点滅を続けていた A 受審人に全ての投光器及び作業灯などを点灯するよう指示し、灯船①号に対して、裏漕ぎロープを放すことを意味する「灯船①号ストップ」の指示を出し、沈子網が水深 25 メートルまで揚がっていたところで、パースワイヤの巻込みを中断させ、スキフに対してすぐに戻って船首部の浮子網を引くよう指示した。

灯船①号は、無線の交信を聞いて他船の接近を知り、光洋丸の汽笛の吹

鳴を聞いて、間もなく、汽笛を吹鳴し、裏漕ぎロープをいつでも切断できるよう包丁を準備していたところ、D 漁ろう長から「灯船①号ストップ」の指示があったことから、船長が機関のクラッチを中立、続いて後進にかけたところで、乗組員が同ロープをえい航フックから外して舷外に投棄した。スキフは、魚捕側の標識灯付近まで走り込んだとき、D 漁ろう長から引き返すよう指示を受けて、反転しようとしたとき左舷後方にフ号を認め、同船に探照灯を照射しながら全速力で引き返した。光洋丸は、裏漕ぎロープが放たれたものの、依然、右舷側がパースワイヤで、船首尾がそれぞれ浮子綱で固定されていたので、E 船長、A 受審人、D 漁ろう長及びF 通信士が、目前に迫ったフ号に対して汽笛の連吹、探照灯の照射及び投光器並びに作業灯など全ての灯火を点灯して避航を促し続けたが、及ばず、02 時 25 分沖ノ島灯台から 044 度 14.2 海里の地点において、船首が 345 度を向いて停止していたとき、その左舷中央やや後部に、フ号の船首が、前方から 30 度の角度で衝突した（参考図 1 および 2 参照）。

当時、天候は晴で風力 3 の北東風が吹き、視界は良好で、付近海域には約 0.6 ノットの北東流があった。

また、フ号は、B 指定海難関係人及び C 指定海難関係人ほか大韓民国船員 11 人、中華人民共和国船員 3 人が乗り組み、コンテナ貨物 465.5 トンを載せ、船首 3.3 メートル船尾 6.1 メートルの喫水をもって、7 月 1 日 21 時 45 分釜山港を発し、広島港に向かった。ところで、B 指定海難関係人は、自船が日本の九州北部沖合から山陰沖合にかけての海域を航路とする運航形態をとっており、二等航海士に昇格して日が浅い C 指定海難関係人に、当直を任せていたものの、同人が以前に日本に寄港する船舶に乗船した経験があるから大丈夫と考え、発航に先立ち、航行海域における漁船の操業形態や実態についての啓蒙、当直要領の順守についての指導を行わず、夜間、操業する漁船群に遭遇したときは、これらに近付かないよう、予定針路から大きく外すことをためらわずに行うことなど操業する漁船との衝突防止に関する指導を十分に行っていなかった。

22 時 30 分ごろ B 指定海難関係人は、釜山港沖で出航操船の指揮を終えたとき、自船が夜間操業する漁船が多数存在する沖ノ島北東方沖合を航行

する予定であり、同海域における船橋当直に、経験の浅い C 指定海難関係人が就くことになっていたが、降橋する前に、操業する漁船群を前方に認めたときは、遠距離にあるうちに双眼鏡を使用して十分な見張りを行い、密集状態であれば、早期に予定針路から大きく外すことなど、見張り及び操業する漁船群の避航に関する具体的な注意事項を夜間命令簿に記載せず、また、当直中の三等航海士に二等航海士と当直を交替するとき必要事項を口頭により引き継ぐように指示することもなく降橋した。

翌 2 日 00 時 00 分 C 指定海難関係人は、舌埼灯台から 049 度 9.7 海里の地点で、三等航海士と交替し、操舵手と 2 人で船橋当直に就き、針路を 126 度に定め、機関を全速力前進にかけ、16.5 ノットの速力で、折からの海潮流の影響により、2 度ばかり左方に圧流されながら、自動操舵によって進行した。02 時 00 分 C 指定海難関係人は、沖ノ島灯台から 016 度 14.7 海里の地点に達したとき、その前から船首方に漁船の灯火と思われる光芒を認めていたことから、ARPA を、6 海里レンジとしてオフセンターにし、前方 8 海里までを探知できるようにして見たところ、前方 7 海里ばかりの、船首輝線のわずかに左側に 4 隻と同輝線の少し右側に 1 隻の映像を認めた。

C 指定海難関係人は、これらの映像の全部にベクトル表示が出ていなかったことや、右舷側の 1 隻と左舷側の 4 隻とが船首輝線を隔てて 0.5 海里ほどの間隔があるように見えたことから、漂泊して操業するいか釣り漁船と思い、その間を通航することとし、その後、時折目視で前方を見たり、双眼鏡を使用して前方を見たりしたものの、それぞれ一瞥するだけで、操舵室内を歩き回ったり、右舷側寄りの前部窓際で後ろ向きになって操舵手と会話したりしながら続航した。

02 時 11 分少し前 C 指定海難関係人は、沖ノ島灯台から 029 度 14.1 海里の地点に至り、正船首わずかに右方 3.9 海里に紅色回転灯、赤色灯及び多数の作業灯を点じたうえ投光器の点滅を始めた光洋丸を、正船首わずかに左方のほぼ同距離に集魚灯や作業灯を煌々と照らした灯船②号を、正船首少し右方のほぼ同距離に集魚灯や作業灯を明るく照らした灯船①号を、光洋丸の船首方すぐ近くに紅色回転灯や投光器などを点灯して漂泊するスキフをそれぞれ視認でき、これらの 4 隻が群をなして、その間を航過できな

い状況であったが、いか釣り漁船であるからある程度の間隔を空けて漂泊しているものと考え、双眼鏡を使用した見張りや、ARPA のレンジを近距離に切り替えて映像を見直し、レーダー情報と目視が一致するかどうかを確認するなどして、見張りを十分に行わなかったもので、この状況に気付かなかった。その後、C 指定海難関係人は、時折前方を見ていたものの、光洋丸や灯船①号の灯火が灯船②号ほど煌々と照らされた明るさではなかったことから、一瞥しただけで船首方付近で支障となる漁船は明るい灯船②号の1隻だけで、その右方に見える灯火は距離が少し離れて操業するいか釣り漁船だろうと思いながら、同じ針路及び速力で進行した。

02 時 18 分少し前 C 指定海難関係人は、沖ノ島灯台から 036 度 14.1 海里の地点に達したとき、正船首わずか右方 2.0 海里のところに、光洋丸の連携した紅、白 2 灯及び白、紅 2 灯ほか作業灯並びに投光器の点滅灯火を視認できるようになり、また、そのすぐ左方にスキフの白、紅 2 灯ほか紅色回転灯及び投光器などを、正船首わずか左方の同距離に、灯船②号の連携した紅、白 2 灯及び白、紅 2 灯ほか煌々と照らした甲板上の集魚灯を、右舷船首約 5 度のほぼ同距離に灯船①号の連携した紅、白 2 灯及び白、緑 2 灯ほか明るく照らした集魚灯をそれぞれ視認でき、これらの 4 隻が自船の進路を塞ぐ形で横に並び、光洋丸、灯船②号及び灯船①号が트롤以外漁法により漁ろうに従事していることや、接近するにつれて、これらが停止状態であり、このまま直進できないことが分かる状況にあった。ところが、C 指定海難関係人は、依然として当初のレーダー情報に頼り、見張りを十分に行わなかったもので、この状況に気付かず、大きく右転するなどして漁ろうに従事する光洋丸ほか 3 隻を避けないで続航した。

02 時 23 分 C 指定海難関係人は、沖ノ島灯台から 041 度 14.2 海里の地点で、光洋丸など 3 隻まで約 1,100 メートルとなったとき、前方を見てようやくレーダー情報で得ていた漁船群の配置とは異なるように感じ、光洋丸から探照灯で照らされて船橋周辺が明るくなったことから、ふと、ARPA のレンジを初めて近距離に切り替えて見たところ、船首輝線に重なった 2 個の映像を認め、02 時 23 分半少し前沖ノ島灯台から 042.5 度 14.2 海里の地点において、自ら自動操舵のまま針路を 135 度に転じたところ、光洋丸に

向首する態勢となり、同船が汽笛で短音を連吹していたが、このことに気付かず、ARPA のデータ表示を見ようとして灯船②号とスキフの映像をこれに捕捉させ、速力が 4 ノットと表示されたスキフに対し、シグナルライトで信号を送っていたところ、02 時 25 分わずか前、至近に迫った光洋丸を視認し、慌てて、操舵手に右舵一杯を令したが、効なく、フ号は原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

B 指定海難関係人は、自室で就寝中に衝突の衝撃を感じて昇橋し、C 指定海難関係人より漁船と衝突した旨の報告を受け、事後の措置に当たった。

衝突の結果、光洋丸は、左舷中央やや後部及び後部外板に破口を生じ、右舷側に横転して破口等より浸水し、浮力を喪失して沈没し、乗組員全員が海中に投げ出され、フ号は、球状船首等に凹損及び破口を生じた。

【航法の適用】

＜第一審＞

本件は、夜間、沖ノ島北東方沖合において、まき網漁業による漁ろうに従事中的光洋丸と釜山港から関門海峡に向けて東行中のフ号とが衝突したもので、漁ろうに従事中的船舶と航行中の動力船との衝突であり、海上衝突予防法第 18 条の規定が適用される。

＜第二審＞

本件は、夜間、沖ノ島北東方沖合において、まき網漁業による漁ろうに従事中的光洋丸と釜山港から関門海峡に向けて東行中のフ号とが衝突したもので、漁ろうに従事中的船舶と航行中の動力船との衝突であり、海上衝突予防法第 18 条の規定が適用される。

【原因の考察】

＜第一審＞

光洋丸は、事実認定のとおり、十七号及び六号とともにまき網漁業による漁ろうに従事中で、停止状態であり、一方、フ号は、関門海峡西口に向け東行中であつた。海上衝突予防法第 18 条により、フ号は避航船の立場にあつたから、大きく転舵するなどして光洋丸、十七号及び六号の 3 隻を避

けなければならなかった。フ号が、見張りを十分に行っていれば、前方に存在するこれらの3隻がトロール以外の漁法により漁ろうに従事中であることを早期に認めることができ、その後動静を監視していれば、これらが至近距離の間隔で停止状態にあることが分かり、また、光洋丸に3.9海里まで接近したとき、同船が船橋前部の投光器の点滅を開始したのであるから、これを視認することで、同船が自船に対して注意喚起をしていることが分かり、余裕をもってこれらを避けることが可能であった。そして、更に接近したとき、はるかぜの付近海面上に点滅灯を認めることができ、同船の動きや同点滅灯の状況から、はるかぜが自船に対して漁具の存在を示すための注意喚起をしていることが分かり、はるかぜ及び漁具をも避ける措置をとることが可能であった。そして、前述の3隻、はるかぜ及び漁具を避けるための措置をとることを妨げる要因は何ら存在しなかったものと認められ、かかる、C 指定海難関係人が十分な見張りを欠いたこと及び停止状態の漁船群に接近したことは、B 指定海難関係人が操業する漁船との衝突防止に関わる指導を十分に行っていなかったこと、及び降橋するとき、漁船群を前方に認めたときの見張りとは異なる具体的な注意を伝達する措置をとっていなかったことによるものと認められる。

一方、光洋丸は、漁ろうに従事中であり、当時、船首尾を浮子綱、右舷側をパースワイヤー及び左舷側を裏漕ぎロープで固められて身動きがとれない状況であったから、接近するフ号に対して注意喚起信号や警告信号を行って避航を促す措置をとるべきであった。光洋丸は、レーダーによりフ号の映像を6.0海里に認め、その動静を監視していたところ、同船に避航の様子が見られず、3.9海里に接近したとき、同船に対し船橋前部の投光器の点滅を開始してその後も注意を喚起し、その後フ号が3.0海里、2.0海里に、そして更に接近しても同船が、依然避航の様子を見せないことを認めたとき、自船の探照灯で裏漕ぎロープを照射したり、六号に対しても同ロープを照射させたり、また、運搬船に、フ号に接航して同船に対し注意を喚起させるなどの措置をとらずに、衝突の2分前、フ号が約1,100メートルに迫ったとき、警告信号を開始して衝突するまで続けたものであり、光洋丸が、自船の探照灯で裏漕ぎロープを照射したり、六号に対しても同

ロープを照射させたりしてフ号に対して注意を喚起していれば、同船が光洋丸と六号がロープで繋がっていることを視認でき、いか釣り漁とは違う漁法で漁ろうに従事していることを早期に判断でき、また、光洋丸の船長が、運搬船に、フ号に接航して同船に対して注意を喚起させるなどの措置をとっていれば、フ号が光洋丸の船団に気付き、そのままの針路で進行することを阻止することが可能であり、その措置をとることを妨げる要因は何ら存在しなかったものと認められる。

したがって、B 指定海難関係人が、C 指定海難関係人に対して、漁船の操業形態やその実態についての啓蒙及び当直基準の明確化を図らず、操業する漁船との衝突防止に関する指導を十分に行っていなかったこと、降橋するとき、漂泊あるいは停止状態で操業する漁船群を前方に認めたときは、遠距離にあるうちにレーダーや双眼鏡を使用して十分な見張りを行い、早期に避航することなど、見張りとは避航に関する具体的な注意を伝達する措置をとっていなかったこと、C 指定海難関係人が、双眼鏡を使用したうえ、ARPA のレンジを近距離に切り替えて、レーダー情報と目視が一致するかどうかを確認するなどして、見張りを十分に行わなかったこと、漁ろうに従事中の光洋丸船団を避けなかったこと及び同船団の至近で転針して光洋丸に向首したことは本件発生の原因となる。

C 指定海難関係人が、光洋丸船団まで約 1,100 メートルとなったとき、速やかに操舵手を手動操舵に就け、前方の各船の配置を目視確認してこれらを避航するための操舵号令を出すなど、緊急時の操船指揮をとらなかったこと、及び針路を 135 度に転じたのち、十七号とはるかぜの映像のデータ表示を見ようとして ARPA を操作したことは、船橋当直を預かる航海士の行動としては是認できないところであるが、同指定海難関係人がここに至るまでに、見張りを十分に行っていれば、前方の光洋丸船団の展開状況から、早期に避航動作をとったものと認められ、原因とするまでもない。しかし、この時点において、大舵角の転舵をしておれば、同船団を避航できる距離にあったことでもあり、このことは、海難防止の観点からは是正されるべきである。

C 指定海難関係人が、レーダー映像を見て、右舷船首方の 1 隻と左舷船

首方の4隻とが0.5海里ぐらい離れており、その間を十分通り抜けられると思ったこと、及び光洋丸船団を対馬海峡付近で見たいか釣り漁船の明かりに似ていたのか釣り漁船と思ったことは、見張りが不十分になった理由とはなるものの、原因とするまでもないが、今後、この経験を生かし見張りの重要性について十分に配慮し、レーダーで前方に漂泊あるいは停止状態で操業する漁船群を認めたときは、双眼鏡を使用して十分な見張りを行い、レーダー情報と目視が一致するかどうかを確認し、密集状態であれば、十分な余裕のあるときに予定針路から大きく外すことなど、漁船との衝突を防止する安全意識の高揚が求められるところである。

光洋丸の船長が、自船の探照灯で裏漕ぎロープを照射したり、六号に対しても同ロープを照射させたり、また、運搬船に、フ号に接航して同船に対し注意を喚起させるなどの措置をとらなかったことは、本件発生に至る過程において関与した事実であるが、光洋丸は、フ号が3.9海里に接近したときから衝突に至るまで、船橋前部の投光器の点滅を続けて同船に対して注意を喚起しており、それにも関わらず本件が発生したものであり、C指定海難関係人が前述のとおり目視による見張りを十分に行っていない状況では、そのような注意喚起をしても気付かない可能性があり、本件衝突と相当な因果関係があるとは認められない。しかし、このことは、まき網漁業の操業形態を知らずに接近する船舶に対しては、早期にその形態を知らしめることが必要であり、海難防止の観点から是正されるべき事項である。

次に、光洋丸が四方を固められて身動きがとれなかったこと、及び機関のクラッチを脱としてプロペラの回転を止めていたことは、本件発生に至る過程において関与した事実であるが、まき網漁業においては、網船がパースワイヤーの巻き込み開始から揚網を完了するまでの間は漁法上から、また、可変ピッチプロペラ装備船においては、プロペラの絡網防止のため必然的にこの状態を続けねばならないことであり、本件衝突と相当な因果関係があるとは認められず、原因とはならない。しかし、このような状況のときは、海難防止の観点から、警告信号を早期に行うことや注意喚起信号を最も有効な方法で行うことが求められる。

<第二審>

本件は、光洋丸が機関を停止して移動ができない状態で、僚船とともにまき網を揚網中であり、接近するフ号に対し、警告信号を行ったものの、なお、同船に避航の気配がなく、その後は、フ号の避航動作に期待するしかない状況にあったのであるから、光洋丸は原因とならない。

光洋丸の船長がフ号に運搬船を接航させて避航を促すなどの措置をとらなかったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、法律が避航を促す根拠を警告信号に求めている以上、相当な因果関係があるとは認められない。しかしながら、早期にそうした措置をとっていれば、フ号が光洋丸船団に気付き、避航することが推定できるので、海難防止の観点から検討されるべき事項である。

一方、フ号が光洋丸船団の操業状況を視認できるようになったとき、同船団を避けていれば、本件は発生しなかったものと認められる。したがって、C 指定海難関係人が光洋丸船団を避けなかったことは、原因となる。

ところで、C 指定海難関係人は、前方に光洋丸船団の光芒と映像を視認していながら、光洋丸船団を避けなかったことについて検討する。C 指定海難関係人は、光洋丸の約 4 海里に接近したとき、同船が甲板上のすべての灯火を点灯したうえで、船橋前部の投光器の点滅を開始し、そして、更に接近したとき、光洋丸及び僚船の作業灯や紅色回転灯等を点灯したスキフが光洋丸の周囲を航走していたが、このことに十分な配慮をしなかった。

このことは、C 指定海難関係人が、まき網漁業の知識がなく、視認した時点で光洋丸船団の灯火をいか釣り漁船の灯火と思い込み、各灯火の間を航行するつもりでいたこと、レーダー映像の双眼鏡による確認等状況に応じた的確で十分な見張りを行わなかったことによるものであり、そして、これは、G 社が、乗組員に対して、当直要領の順守について十分に指導せず、航行海域における漁船の操業形態や操業する漁船の避航に関する指導、啓蒙を十分に行わなかったことと、B 指定海難関係人が、C 指定海難関係人に対して、そうした指導、啓蒙が不十分で、当直要領の順守について十分な指導を行わなかったこととによるものである。

そして、B 指定海難関係人が、降橋するとき、操業する漁船群を前方に

認めたときは、遠距離にあるうちにレーダーや双眼鏡を使用して十分な見張りをを行い、早期に避航することなど、見張りと避航に関する具体的な注意を、その都度夜間命令簿に記載し、当直者は必ず確認するなどの指導を徹底していなかったことにもよる。

【海難の原因】

＜第一審＞

本件衝突は、夜間、沖ノ島北東方沖合において、関門海峡に向けて東行するフ号が、見張り不十分で、停止状態でまき網による漁ろうに従事中の光洋丸船団を避けずに進行し、同船団の至近において光洋丸に向け転針したことによって発生したものである。

なお、光洋丸において、多数の乗組員が行方不明となったのは、同乗組員が救命胴衣を着用していなかったことによるものである。

フ号の運航が適切でなかったのは、船長が、深夜当直の経験の浅い二等航海士に対して、航行海域における漁船の操業形態やその実態についての啓蒙及び当直基準の明確化を図らず、漁船との衝突防止に関わる指導が不十分であったこと、降橋する際、同航海士に見張りや操業する漁船群の避航に関する具体的な注意の伝達措置が不十分であったこと、及び同航海士の見張りが不十分であったことによるものである。

＜第二審＞

本件衝突は、夜間、沖ノ島北東方沖合において、関門海峡に向けて東行するフ号が、見張り不十分で、まき網による漁ろうに従事中の光洋丸を避けなかったことによって発生したものである。

なお、光洋丸において、多数の乗組員が行方不明となったのは、同乗組員が救命胴衣を着用していなかったことによるものである。

フ号の運航が適切でなかったのは、船長が、夜間、操業漁船が多い沖ノ島北東沖合を航行する際、同海域での航行経験の浅い二等航海士に対して、漁船の操業形態やその実態についての啓蒙や当直要領の順守についての指導を十分に行わず、漁船との衝突防止に関わる指導が不十分であったこと、降橋する際、当直中の三等航海士を通じて二等航海士に見張りや操業する

漁船群の避航に関する具体的な事項を指示することが不十分であったこと、及び同航海士の見張りが不十分であったことによるものである。

【受審人の所為】

＜第一審＞

B 指定海難関係人が、二等航海士に昇格して日が浅い C 指定海難関係人に、00 時から 04 時の深夜当直を任せる際、航行海域における漁船の操業形態及びその実態についての啓蒙並びに当直基準の明確化を図り、夜間、漂泊あるいは停止状態で操業する漁船群に遭遇したときは、これらに接近しないように予定針路から大きく外すことをためらわずに行うことなど、漁船との衝突防止に関わる指導を十分に行っていなかったことは、本件発生の原因となる。B 指定海難関係人に対しては、海難審判法第 4 条第 3 項の規定により勧告する。

C 指定海難関係人が、夜間、福岡県沖ノ島北東方沖合を関門海峡に向けて東行中、レーダーで前方に漂泊あるいは停止状態の漁船群の映像を認めた際、レーダーのレンジを適宜近距離に切り替えて的確な情報としたうえ、双眼鏡を使用した見張りで、レーダー情報と目視が一致するかどうかの確認を十分に行わなかったことは、本件発生の原因となる。C 指定海難関係人に対しては、海難審判法第 4 条第 3 項の規定により勧告する。

A 受審人の所為は、本件発生の原因とならない。

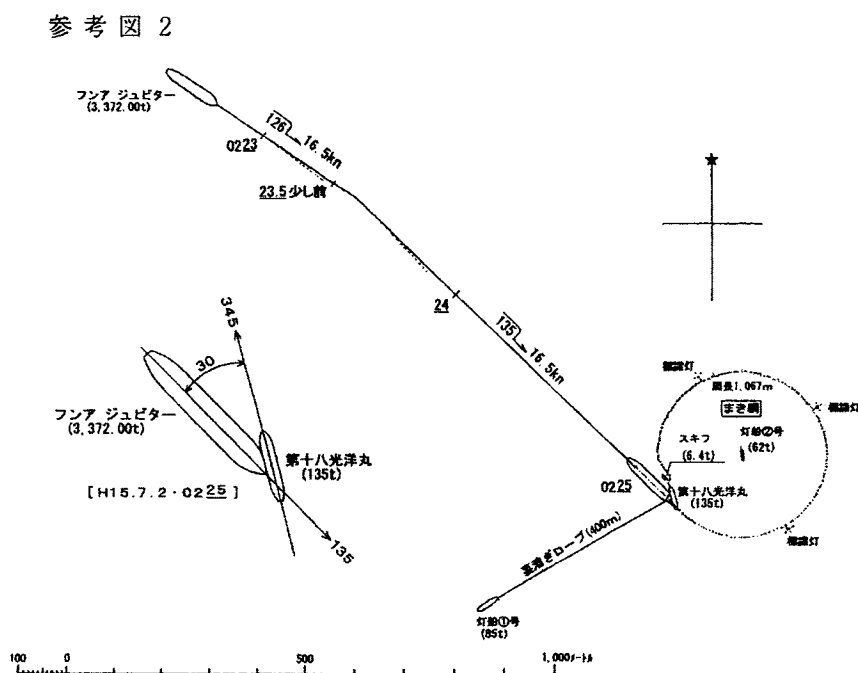
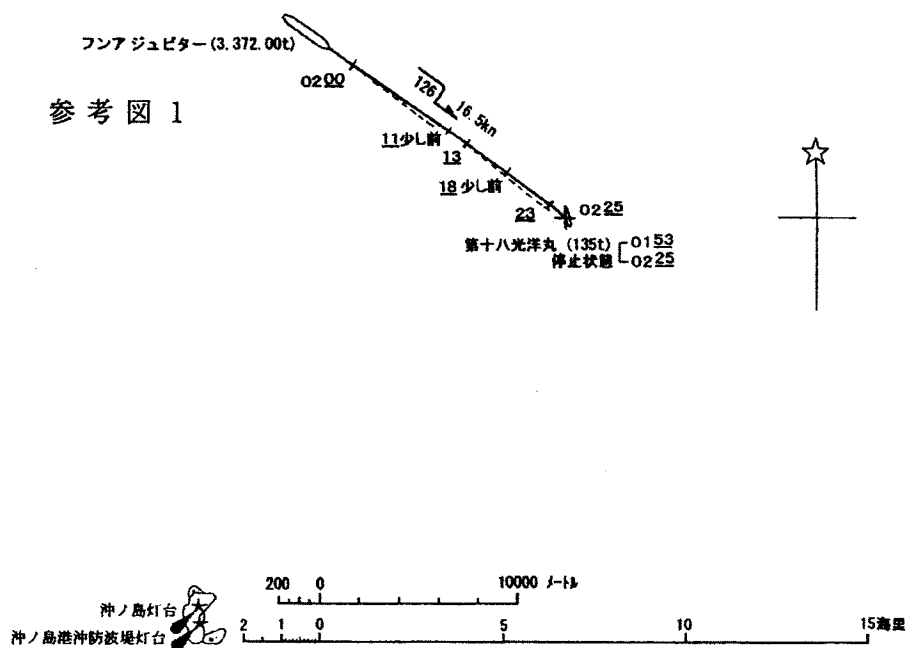
＜第二審＞

B 指定海難関係人が、二等航海士に昇格して日が浅い C 指定海難関係人に、当直を任せる際、航行海域における漁船の操業形態及びその実態についての啓蒙や当直要領の指導を行わず、夜間、操業する漁船群に遭遇したときは、これらに接近しないように予定針路から大きく外すことをためらわずに行うことなど、漁船との衝突防止に関わる指導を十分に行っていなかったことは、本件発生の原因となる。B 指定海難関係人に対しては、海難審判法第 4 条第 3 項の規定により勧告する。

C 指定海難関係人が、夜間、福岡県沖ノ島北東方沖合を関門海峡に向けて東行中、レーダーで前方に漂泊あるいは停止状態の漁船群の映像を認め

た際、レーダーのレンジを適宜近距離に切り替えたうえ、双眼鏡を使用して、レーダー情報と目視が一致するかどうかの見張りを十分に行わなかったことは、本件発生の原因となる。C 指定海難関係人に対しては、海難審判法第 4 条第 3 項の規定により勧告する。

A 受審人の所為は、本件発生の原因とならない。



【研究】

本衝突事件は、真夜中の日本海で、まき網を使って漁ろう中の漁船光洋丸と航行中の貨物船フ号が衝突し、光洋丸の乗組員6名が行方不明、1名が死亡、8名が重軽傷を負ったもので、海難審判の歴史の中で発生した重大な海難として位置づけられている。門司地方海難審判庁では、2回の審理を行い、平成16年12月17日裁決の言渡しが行われたが、理事官は、当裁決に対し不服があるとして第二審の請求を行い、高等海難審判庁では、参審員の参加をもって審理を行い、1名の証人尋問を行って平成17年10月14日裁決の言渡しが行われた。また刑事裁判についても、海難審判に並行して、平成15年11月27日に福岡地方裁判所小倉支部において判決（懲役3年）が言い渡されたが、被告人から控訴の申し立てがあったので福岡高等裁判所において審理され、平成16年6月16日に判決（控訴棄却）が言い渡された。

海上衝突予防法第18条第1項においては、航行中の動力船は漁ろうに従事している船舶を避けなければならないと規定されている。その際、漁法や集団操業の実態も考えて、安全に通航できる海域を見きわめる必要がある⁵⁾。海上衝突予防法では、衝突を回避するための動作について、その第8条第1項で、船舶は、できる限り、十分に余裕のある時期に、船舶の運用上の適切な慣行に従ってためらわずにその動作をとらなければならないとしており、また第4項では、船舶は、他の船舶との衝突を避けるための動作をとる場合は、他の船舶との間に安全な距離を保って通過することができるようにその動作をとらなければならないと規定している。

そもそも海上衝突予防法は、結果として船舶の衝突が究極的に回避できたような事態（例えば、第17条第3項に定めるような事態）も規律の対象とするが、むしろグッドシーマンシップに則り、少なくとも相手船に不安や疑念を抱かせないような行動を期待していると思われる。換言すれば、他船とすれすれで通過するような避航動作は危険であり、異常に接近することによって予想外の動作をとって衝突することもあるので、避航船は保持船が安心して保持義務を履行できるように十分な距離を離して無難に航過するような動作をとらなければならない⁶⁾。そのような趣旨のもとで、第

8条第4項は、他の船舶との衝突を避けるための動作をとる場合の行動を義務付けたものであると思われる。

しかしながら、他の船舶との間にどの程度の距離を離せば安全に航過することができるのかといった問題に関しては、様々な要素を考慮して決定されるものであるため、法律の条文はもとより文献等でも明確な基準や根拠を示しているものは少ない。一般的には、船舶の大小、他船の動静、視界の状態、海潮流の状況、水域の広狭等により異なってくるので、一概に決定できないが、少なくとも相手船に疑問を抱かせ、不安を与えるような距離であってはならないとされている⁷⁾。また、安全な距離の具体的な数値については、次のように記述しているものがある。

「具体的数値として、自船の長さを L とすると、

イ. 行会い又は追越しの場合

他船が自船の正横を通過するときの両船間の距離が4倍の L

ロ. 横切りの場合

やむを得ず他船の船首方向を横切る場合には、他船の正船首を通過するときの両船間の距離が12倍の L 、また、他船の船尾方向を横切る場合には、他船の正船尾を通過するときの両船間の距離が4倍の L

が必要であるといわれている。」⁸⁾

「操縦性能を主として考慮すれば、正横を通過するとき（行会いまたは追越しの場合）両船間の距離は4倍の L （旋回径）（ L は大きい方の船の長さ）、他船の船尾をかわすときは、他船の正船尾を通過するときの両船間の距離は4倍の L （旋回径）（ L は自船の長さ）、やむを得ず他船の前路を横切るときは、他船の正船首を通過するときの両船間の距離は12倍の L （他船の最短停止距離）（ L は他船の長さ）が最低の基準となろう」⁹⁾

「自船の長さを L とすると、横切り船の航法が適用される場合に相手船の船首方向を横切る場合を除いて、約 $4L$ と考えるのが妥当であろう」¹⁰⁾

また、安全な距離の例として、標準船型の船舶についてのひとつの目安をモデルで明示したものもある（図1参照）。

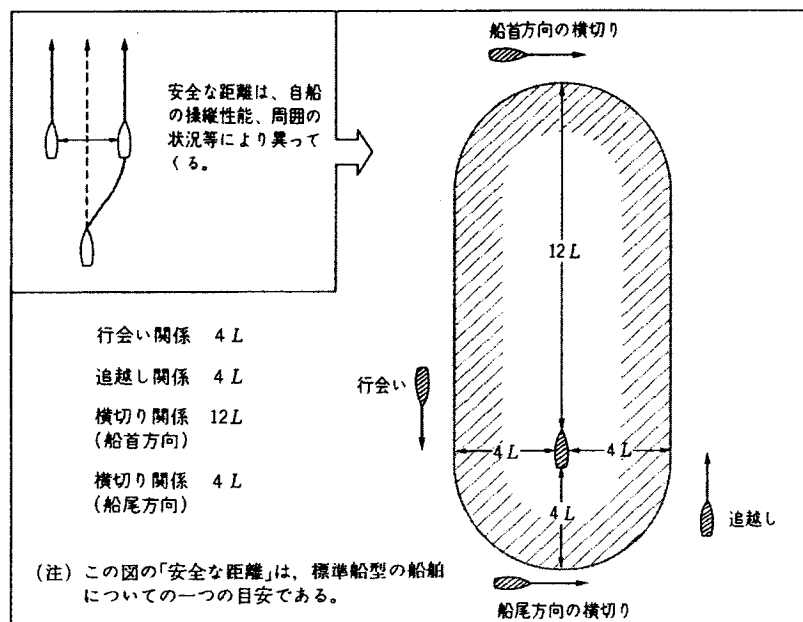


図1 安全な距離の例¹¹⁾

これらの数値は、一般的な船舶の操縦性能等を一種の安全の指標として考えられたモデルで、法の履行において参考となるものではあるが、個々具体的なケースにおいては一定の安全率や他の要素を加味して決定されるべき事項であると思われる。本衝突事件では、光洋丸が停留しながら漁ろうに従事している船舶であり、前述の見合い関係を前提とした一般的な基準をそのまま採用することはできないが、参考までに $4L$ にフ号の全長 106.65m を代入すると、少なくともフ号は光洋丸および各漁船から 426.6m を離して航過する必要がある。本来は漁船群から離れて通航すべき状況ではあるが、仮に各船舶間の通過の是非について判断すれば（本来は諸条件を算入しなければならないが、あえて他の要因は除外する。）、少なくとも両船が $426.6 \times 2 = 853.2\text{m}$ 以上離れていることが必須であるため、もっとも離れている光洋丸と灯船①号との間（実際はロープが存在するため通航できない。）でさえも 400m しかない状況においては（光洋丸と灯船①以外の船舶との間はそれより短い。）、フ号と両船間との距離は安全

な距離ということとはできないことがわかる。

一方、刑事事件の第二審では、漁船団の間を、夜間、風や潮流のある沖合の海で、小回りの利きにくい3000トンを超える貨物船を通過させようとするのは極めて甘い予測の上に立った安全軽視、人命軽視の危険が操船方法であり、無謀とも言えるものであるとした原判決に対して、被告人（フ号二等航海士）は漁船団をイカ釣り漁船であると認識してしたのであるから巻網漁船であると認識していたことを過失評価の前提としているのは不当であり、また操船方法は狭い海域においては特異な操船方法ではなく、その操船方法自体をもって極めて危険性が高いとか、無謀であるとかいうことは到底できないと主張した。これに対し高等裁判所の判断は、他の船舶の針路を避けなければならない船舶は、当該他の船舶から十分遠ざかるため、できる限り早期に、かつ、大幅に動作をとらなければならないと規定した海上衝突予防法第16条等の航法をとりあげ、これらは国際条約に定められているほか、被告人の母国である韓国の国内法規（海上交通安全法）にも同様の定めがあり、航海士としては常識であったこと、船長から漁船を避けるときには早い時期に大きな角度で変針して、少なくとも漁船との間に0.5マイルの距離をおいて航行しなければならない旨の注意を受けていたことから、漁船団がイカ釣り漁船団であろうと、巻網漁船団であろうと、早期に避航措置を執るべき原則的な義務があると判示した。また、何らかの理由で大きく変針して避航せず、操業中の漁船の傍を通過するような操船を行う場合には、原則的な避航方法とは異なり、些細な操船ミスによって相手方漁船と衝突し、その結果、転覆するなどの重大な結果が生じかねない避航方法となるとしている。

そして、フ号が2時23分頃に126度から135度に変針した時点において漁船の間を航行することとなれば、「それぞれの漁船まで約0.1マイル（約185メートル）ないし0.15マイルあるいは、一方の船との間隔はそれ以下の距離しかない海域を通過させることになる状況にあったにもかかわらず、被告人は、船の舵を取った場合、大型船であればあるほど惰性で変針から実際に針路が変更されるまでに時間がかかるという一般的な知識は有していたもの、自船を当時の速力（約17ノット）で自動操舵装置を使って変針

させた場合の運動性能については十分理解していなかったか、少なくとも当時、かかる船体の運動性能について十分考慮することなく操船していること(乙6号証54項)からすると、午前2時23分当時の被告人の操船方法は、被告人が置かれた状況においては、大きく変針しなかったという意味において単純ではあるけれども、重大な過失と評価すべきである(中略)被告人が行った前記操船方法は、仮に日本近海を航行するための十分な知識と経験を有する航海士が、状況を正確に把握した上で行う限りにおいては危険性がそれほど高いとは言えないとしても、これが十分でなかった被告人が同様の操船をする場合には相当危険性が高かったと評価でき、その意味において国際的な避航の原則を軽視した被告人の犯情を到底軽く見ることはできない。」と判示した。

判決文では具体的に安全な距離について言及していないものの、少なくとも今回のような近距離で漁船団の間を通航することの危険性について認定している。そもそもフ号が針路上の光洋丸と右舷側の第六海幸丸の間を通航することの可否について、両船間の距離が約0.2ないし0.3マイルだったことから考えると、大きく見積もってもフ号と両船との間隔は左右に約0.15マイル(約278m)であり、その距離はフ号の長さLを基準とすれば2.6Lとなる。海上交通工学の分野では、船のまわりにあつて大部分の船(または平均的な船)がその中に入るのを避ける領域である避航領域という概念があり、例えば交差角90度の場合は長半径40L、短半径8L程度の楕円で近似されるといわれている¹²⁾。また反航の場合の避航領域は、左に4L、右に6Lくらいのかかなり大きな幅をもつとされ¹³⁾、避航半径(離隔距離)は一般的に $(4 \pm 1)L$ 程度であり、京浜運河では3.9L、浦賀水道では3.8Lから5.1Lとされている¹⁴⁾。さらに、小型船の横切り関係の避航に関するレーダ観測結果から、最終的なDCPA(Distance of the Closest Point of Approach)の最小値は約5L、モード値(最頻値)は約8Lというデータも得られている¹⁵⁾。各種の航行環境要因が複雑にかかわるために概括的な評価になるが、フ号の船長が常日頃から漁船を避けるときには早い時期に大きな角度で変針して、少なくとも漁船との間に0.5マイルの距離をおいて航行するよう注意していたことは、0.5マイルが8.7Lに相当することから、

夜間であることや相手船が漁ろうに従事している船舶であることを考慮すれば、おおむね妥当な数値であったことがわかる。

一方、法的な意味での安全な距離、換言すれば、海上衝突予防法第8条第4項に定める安全な距離の具体的数値に関する研究はないが、対象を限定した航過距離に関する操船者の安全感覚の定量化の試み¹⁶⁾はある。そこでは、超高速船が一般船舶の船首方向を横切るとき、二船間に確保される航過距離の操船者の安全上の意識や感覚をアンケートによって調査している。その際、この距離にまで接近すると一般船舶に強く不安を感じさせるであろう最小の距離（接近限界距離）と、この距離まで離せば十分であり、一般船舶に対し全く不安を感じさせないであろう距離（十分離隔距離）に関する回答を累積分布であらわした。その結果、例えばジェットフォイルが小型船（長さ50m）を避けるとき（昼間航行）、操船者全体の少なくとも半数は小型船に不安を与えないためには約0.5マイル以上離すべきであると考えていることがわかった。また、夜間は昼間に比べると1.8倍程度大きく離そうとする意識がうかがえた。

この調査の被験者はジェットフォイルの操船者であり、避航対象船も貨物船であるので、その分析結果を直接的に引用することはできないが、この接近限界距離や十分離隔距離の定量化の試みは、法概念である安全な距離に関する計量法律学的研究¹⁷⁾の一助となるものであると思われる。

ところで、海上衝突予防法第18条第1項では、航行中の動力船は漁ろうに従事している船舶を避けなければならないと規定しているが、同法第15条第1項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に関する文言が明記されていない。このことは一般の船舶がその前路に漁ろうに従事している船舶を認め、その後、両船が接近し、衝突のおそれが発生したときに当該漁ろうに従事している船舶を避けなければならないという意味に解釈してはならず、衝突のおそれそのものを発生させないよう前広に操船すべきであるとする説¹⁸⁾がある。その背景には、漁ろうに従事している船舶は水中に長い漁具を伸ばしているために操縦が困難であり、後退すれば漁具が推進器にからみつくおそれがあり、漁ろうの目的から魚群を追うことが主体で一般船舶と違って不確定な動作をとるといった漁ろうに従事し

ている船舶特有の理由がある¹⁹⁾。

したがって、一般の船舶が漁ろうに従事している船舶に接近してから避航動作をとった場合には、衝突の可能性が高まり、また衝突が回避できたとしても漁具を損傷し、あるいはこれを推進器翼にからませる危険が多いので、このような特殊な事情を考慮し、衝突のおそれがあるかどうかにかかわらず、一般の船舶は出来る限り漁ろうに従事している船舶から離れて航行するように早くからその進路を避けることを規定したということもできるとしている²⁰⁾。この説は、旧海上衝突予防法第26条に関するものであり、また条文には衝突のおそれに関する法律要件の明示はないものの、追越し船の航法と同様に、両船間に衝突のおそれがある場合に適用すべきとする反対の説²¹⁾もあるが、漁ろうに従事している船舶には近づかないようにするという運用上のルールあるいは長年培われてきた古き良き伝統のようなものが根底にあるともいえる。

そもそも海上衝突予防法には法的性格に関する二面性、すなわち目前の衝突を回避するための現在から将来に向かう当為性を有する衝突予防的な法規範（操船マニュアル）として機能する側面と、衝突事故が発生したのちの過去における当為性を有する過去志向的な法規範（過失認定の根拠）として機能する側面がある²²⁾。そして前者については、予防という観点から、各規定に定める行動は衝突防止の目的にそうものでなければならぬために、海上衝突予防法は単に衝突を防止するのみではなく、衝突の危険をも防止しようというものであるとして、距離的にも時間的にも十分な余裕を求められるべきである²³⁾。そのような前提にたてば、どの程度まで接近することができるのかといった議論自体が、そもそも海上衝突予防法の趣旨に反するものといわざるを得ず、衝突を避けるための動作を規定している第8条第1項に定める「十分に余裕のある時期に、船舶の運用上の適切な慣行に従つて」という文言を、原点に立ち戻って解釈すべきであるとする考え方も理解できる。

このような法的思考の差異は、過失認定の構造の解明においても議論の対象となっており、特に刑事上の責任追及と行政上の責任追及において顕著に現れる傾向にある²⁴⁾。すなわち、刑事事件においては、捜査実務上、

一般的に衝突直前の過失に着目して過失の実行行為を特定する傾向があることから、結果回避可能性といった結果から時系列を遡る衝突回避の限界論的な検討となるが、海難審判では、原則として衝突のおそれの発生を前提とする衝突回避のための狭義の航法に着目し、衝突の危険あるいは衝突の極みに陥らない段階を対象に第一義的な過失認定の検討を行う傾向にある²⁵⁾。前者の立場から極論すれば、二隻の船舶が物理的に衝突しなければ操船に対する法的非難は回避できるともいえ、また後者の立場から極論すれば、限りなく安全率が高まり、衝突に至らない操船に対する法的非難が過度に強まってしまうことになる。

【注】

- 1) 海難審判庁裁決録平成 16 年 10・11・12 月分、2336 頁。
- 2) 海難審判庁裁決録平成 17 年 10・11・12 月分、2119 頁。
- 3) 判例集未掲載。
- 4) 損害、事実概要については、第二審を引用する。
- 5) 海事法研究会、概説海上交通法、海文堂、昭和 60 年、49 頁。
- 6) 海事法研究会前掲書、23 頁。
- 7) 海上保安庁監修、海上衝突予防法の解説 [改訂 7 版]、海文堂、平成 16 年、36 頁。
- 8) 海上保安庁監修前掲書、36 頁。
- 9) 海事法研究会前掲書、21 頁。
- 10) 巻幡竹夫、有山昭二、海上交通三法の解説、成山堂、平成 7 年、19 頁。
- 11) 海上保安庁警備救難部航行安全課監修、図解海上衝突予防法、成山堂、昭和 60 年、18 頁。
- 12) 藤井弥平、巻島勉、原潔、海上交通工学、海文堂、昭和 56 年、111 頁。
- 13) 藤井弥平、序説海上交通工学、海文堂、昭和 46 年、113 頁。
- 14) 藤井弥平、巻島勉、原潔前掲書、112、124 頁。
- 15) 前掲書、98 頁。
- 16) 井上欣三、航過距離に関する操船者の安全感覚(超高速船と一般船舶の意識の差異)、

日本航海学会論文集第 86 号 1-9 頁。

- 17) Loevinger, L., Jurimetrics: The Next Step Forward, 33, Minnesota Law Review, 1949, 455-493.
- 18) 高塚裕、海上衝突予防法の実務的解説、成山堂、昭和 46 年、107 頁。
- 19) 前掲書、107 頁。藤崎道好、新海上衝突予防法、白泉社、昭和 29 年、258 頁。
- 20) 高塚裕前掲書、107 頁。
- 21) 横田利雄、詳説海上衝突予防法、海文堂、昭和40年、222頁。海事法研究会前掲書、49頁。
- 22) 拙稿、所謂「船員の常務」についての一考察、海保大研究報告法文学系第 35 巻第 2 号 13 頁。
- 23) 藤崎道好、海上衝突予防法論、成山堂、昭和 40 年、71-72 頁。
- 24) 拙稿、海上衝突予防法における責任追及論、船長第 118 号 27 頁。
- 25) 拙稿、船舶衝突事件における過失認定に関する一考察、海上保安大学校国際海洋政策研究センター研究報告書、船舶衝突事件における過失認定についての考察、平成 19 年、1-34 頁。