

【事件研究】

海上衝突事件研究(海難審判)第 21 回  
油送船第十六大徳丸漁船美幸丸衝突事件

海上警察学講座

松 本 宏 之

○ 広審平 16・3・16 (平成 15 年広審第 125 号) <sup>1)</sup>

○ 二審平 17・3・9 (平成 16 年第二審第 8 号) <sup>2)</sup>

【受審人】

A 職名：第十六大徳丸船長 海技免許：五級海技士（航海）（旧就業範囲）

C 職名：美幸丸船長 操縦免許：小型船舶操縦士

【指定海難関係人】

B 職名：第十六大徳丸甲板長

【損害等】 <sup>3)</sup>

第十六大徳丸・・・左舷後部外板及び同舷船尾外板に擦過傷

美幸丸・・・船首圧壊，操舵室破損

【原因】

<第一審>

第十六大徳丸・・・動静監視不十分、各種船舶間の航法（避航動作）不遵守（主因）

美幸丸・・・見張り不十分、警告信号不履行（一因）

＜第二審＞

美幸丸・・・見張り不十分，横切り船の航法（避航動作）不遵守（主因）  
第十六大徳丸・・・動静監視不十分，警告信号不履行，横切り船の航法  
（協力動作）不遵守（一因）

【主文】

＜第一審＞

本件衝突は、第十六大徳丸が、動静監視不十分で、漁ろうに従事している美幸丸の進路を避けなかったことによって発生したが、美幸丸が、見張り不十分で、警告信号を行わ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 C を戒告する。

＜第二審＞

本件衝突は、美幸丸が、見張り不十分で、前路を左方に横切る第十六大徳丸の進路を避けなかったことによって発生したが、第十六大徳丸が、動静監視不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

受審人 C を戒告する。

【事実概要】

（事件発生の年月日時刻及び場所）

平成 13 年 9 月 27 日 06 時 04 分

周防灘東部

（北緯 33 度 51.7 分東経 131 度 45.1 分）

（船舶の要目等）

船種船名 油送船第十六大徳丸

総トン数 199 トン

全長 47.93 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 735 キロワット

船種船名 漁船美幸丸

総トン数 4.73 トン

登録長 12.83 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 40 キロワット

(設備・性能等)

#### ア 第十六大徳丸

第十六大徳丸（以下「大徳丸」という。）は、平成3年9月に進水した一層甲板の船尾船橋型油タンカーで、甲板下に船首方から船首タンク、錨鎖庫、左右に区画されたバラストタンク、1番から3番までの貨物油タンク、ポンプ室、機関室及びアフターピークタンク、上甲板上に船首楼及び船尾楼、船首楼内に甲板長倉庫及び甲板倉庫、船尾楼内に操舵機室、船尾甲板上に乗組員居住区並びにその上段に船橋がそれぞれ設けられていた。

大徳丸の運航については、九州一円及び瀬戸内海等の沿海区域で、主にC重油の輸送に従事していた。

大徳丸の航海当直体制については、船長と甲板長による単独交替制で、当直時間帯を出航時に定めていた。また、当直者が食事のときには、司厨長を当直に立たせていた。

#### イ 美幸丸

美幸丸は、昭和44年10月に進水した主にふぐ延縄漁に従事する木製漁船で、船首甲板上にかんぬき及びたつ、船体中央部甲板上に操舵室、同室内にレーダー及びGPS、同室下方に機関室並びに甲板下にいけすをそれぞれ設けていた。

美幸丸のふぐ延縄漁は、直径2ミリメートル（以下「ミリ」という。）の化学繊維製幹縄とこれに8.55メートル間隔で取り付けた直径1ミリ長さ0.1メートルの枝縄及び枝縄先端の釣針からなる一連の漁具を延縄と称し、

木製円形容器（以下「鉢」という。）に納めた延縄を船尾から繰り出しながら釣針に餌（えさ）を掛けて投げ縄をして距離 9.5 海里にわたって海底をはわせ、一定時間の経過後に揚げ縄をする漁法であったが、投げ縄時及び揚げ縄時も船舶の操縦性能を制限するものではなかった。

（野島付近海域の船舶交通状況）

野島南方の周防灘東口付近海域は、関門海峡、伊予灘、豊後水道及び徳山下松方面へ向かう航路が収束して複雑に交差し、また、漁船が密集していることは少ないが、東西に航行する船舶の通航路を横断する漁船が多いところであった。

（事実の経過）

大徳丸は、A 受審人及び B 指定海難関係人ほか 2 人が乗り組み、空倉のまま、船首 0.6 メートル船尾 3.0 メートルの喫水をもって、平成 13 年 9 月 26 日 17 時 50 分長崎県松浦港を出港し、関門海峡経由で大阪港に向かった。

翌 27 日 03 時 37 分 A 受審人は、本山灯標南方 1.2 海里沖合を通航し、05 時 45 分周防野島灯台から 179 度（真方位、以下同じ。）4.1 海里の地点で、針路を 089 度に定め、機関を全速力前進に掛け、8.9 ノットの対地速力（以下「速力」という。）で自動操舵により、航行中の動力船の灯火を表示して進行した。

ところで、A 受審人は、B 指定海難関係人に平素から視界が悪くなったとき及び船が多いときには知らせること並びに大型船及び漁船等を早めに避航すること等の航海当直中の注意事項を指示していた。

05 時 50 分 A 受審人は、B 指定海難関係人が昇橋してきたので、漁船が多かったことから、改めて平素と同様に具体的な注意事項を指示したうえ、船位及び針路を同人に引き継ぎ、05 時 52 分周防野島灯台から 165 度 4.2 海里の地点で、航海当直を交替して降橋した。

05 時 56 分 B 指定海難関係人は、周防野島灯台から 157.5 度 4.4 海里の地点に達し、左舷船首 2 度 1.3 海里のところを南方に向首した美幸丸を初

めて視認し、双眼鏡により乗組員が船尾に身体を屈（かが）めて作業していることを認めて同船が停止しているものと思い、美幸丸の船首から遠ざかる針路 111 度に転じた。

転針した直後、B 指定海難関係人は、美幸丸を左舷 24 度 1.3 海里に見るようになり、その後同船が前路を右方に横切り、衝突のおそれのある態勢で接近する状況となったが、依然、同船が停止しており、また、発進しても自船を避けると思い、美幸丸の動静監視を十分に行わなかったため、この状況に気付かなかったことから、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作もとらないまま続航した。

06 時 04 分少し前 B 指定海難関係人は、突然左舷船首至近に迫った美幸丸を視認して衝突の危険を感じ、直ちに手動操舵に切り換えて右舵一杯をとり、次いで汽笛により短音 1 回を吹鳴したが効なく、06 時 04 分周防野島灯台から 148 度 5.3 海里の地点において、大徳丸は、171 度に向首したとき、原速力のまま、その左舷後部に美幸丸の船首が後方から 25 度の角度で衝突した。

当時、天候は晴で風はほとんどなく、潮候は下げ潮の初期にあたり、日出時刻は 06 時 04 分であった。

A 受審人は、居室で衝撃を感じ、直ちに昇橋して衝突を知り、事後の措置にあたった。

また、美幸丸は、C 受審人が単独で乗り組み、船首 0.3 メートル船尾 2.0 メートルの喫水をもって、ふぐ延縄漁の目的で、同月 27 日 03 時 10 分山口県杵（すくも）大島漁港を出港し、04 時 00 分同漁港南方沖合の漁場に至って漂泊し、操業の準備を整えて 04 時 30 分に発進した。

04 時 50 分 C 受審人は、周防野島灯台から 090 度 4.1 海里の地点で、針路を 196 度に定めて自動操舵とし、機関を半速力前進に掛け、3.8 ノットの速力で、白色前部マスト灯、両色灯、船尾灯を点灯し、また、自船の漁法が操縦性能を制限するものではないと認識していたが、マスト灯の上方に黄色回転灯を点灯し、鼓形の形象物を前部マストに掲げて進行した。

定針したのち、C 受審人は、投げ縄を始める前にレーダーで周囲を一瞥（いちべつ）して自船の近くに他船がないものと思い、船尾甲板右舷側

で後方を向いて椅子に腰掛け、足元に置いた鉢から延縄を繰り出し、ほぼ4秒毎釣針に餌を掛け、一鉢を終えるごとに身体を屈めて鉢を交換し、投げ縄に専念して見張りを行わないで続航した。

05時56分C受審人は、周防野島灯台から144度5.0海里の地点に達したとき、右舷船首71度1.3海里のところに大徳丸を視認することができ、その後同船が右転して前路を左方に横切り、衝突のおそれのある態勢で接近することを認め得る状況であったが、依然投げ縄作業に専念して見張りを十分に行うことなく、この状況に気付かず、大徳丸の進路を避けないで進行し、06時04分突然汽笛を聞いたとき、美幸丸は、原針路、原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、大徳丸は左舷後部外板及び同舷船尾外板に擦過傷を生じ、美幸丸は船首を圧壊したほか、操舵室を破損したが、のちいずれも修理された。

### 【航法の適用】

#### <第一審>

記載なし

#### <第二審>

本件衝突は、日出前の薄明時、周防灘東口付近において、東行中の大徳丸と、南下中の美幸丸とが、互いに進路を横切る態勢で接近して衝突したもので、適用航法について検討する。

周防灘東口付近は、海上交通安全法が適用されるところであるが、同法には、本件に対し適用する航法がないので、海上衝突予防法を適用する。

海上衝突予防法では、漁ろうに従事する船舶を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をしている船舶と定義している。

しかし、美幸丸の形象物及び灯火表示については、日出前の薄明時、黄色回転灯、白色前部マスト灯、両色灯及び船尾灯を点灯しており、また、C受審人に対する質問調書中、「相手船を認めたら延縄を投入することをやめ、船を止めるか、後進を掛けても延縄を巻き込むことなく、遠隔操舵で

左右に舵をとって避航する。」旨の及び同人の原審審判調書中、「投げ縄中のときの舵効きはよく、操縦性能に影響を及ぼすようなことはない。」旨の各供述記載並びに、美幸丸のふぐ延縄漁は、直径2ミリの幹縄を船尾から繰り出して投げ縄をしており、船舶の操縦性能を制限するものでなかったことから、美幸丸は操縦性能を制限しない漁法により操業しており、漁ろうに従事している船舶とは認め難い。

よって、海上衝突予防法第15条の横切り船の航法で律するのが相当である。

### 【本件発生に至る事由】

#### <第一審>

記載なし

#### <第二審>

##### 1 大徳丸

- (1) A 受審人が衝突時に船橋で操船指揮を執っていなかったこと
- (2) B 指定海難関係人は美幸丸が停止しており、また、発進しても自船を避けると思い、その後美幸丸に対する動静監視を十分にしていなかったこと
- (3) 警告信号を行わなかったこと
- (4) 美幸丸が間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとらなかったこと

##### 2 美幸丸

- (1) 延縄を始める前にレーダーで周囲を一瞥して自船の近くに他船がないものと思い、C 受審人が投げ縄に専念して見張りを十分にしなかったこと
- (2) 鼓形の形象物を掲げていたこと
- (3) 避航動作をとらなかったこと
- (4) 見張りの補助者がいなかったこと

##### 3 その他

- (1) 日出直前の薄明時であったこと
- (2) 野島付近が船舶の輻輳する海域であったこと

【原因の考察】

＜第一審＞

記載なし

＜第二審＞

本件衝突は、美幸丸が見張りを十分に行っていたら、大徳丸を視認することができ、その後同船が前路を左方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近することが分かり、同船の進路を避けることにより、避けることができると認められる。

したがって、C 受審人が、見張りを十分に行わなかったこと及び避航動作をとらなかったことは、本件発生の原因となる。

美幸丸が鼓形の形象物を掲げていたことは、本件発生に至る過程において関与した事実であるが、漁法が漁ろう中の船舶に該当しないこと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、これらは、海難防止の観点から鼓形形象物を揚げないように是正されるべき事項である。

見張りの補助者がいなかったことは、本件発生に至る過程において関与した事実であるが、本件発生と相当な因果関係があるとは認められない。

また、本件衝突は、大徳丸が美幸丸の動静監視を十分に行っていたら、その後同船の前路を右方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近することが分かり、美幸丸に対する警告信号を行うことができ、間近に接近したとき衝突を避けるための協力動作をとることができたものと認められる。

したがって、B 指定海難関係人が、美幸丸の動静監視を十分に行わなかったこと、美幸丸と衝突のおそれのある状況になったときに警告信号を行わなかったこと及び間近に接近しても衝突を避けるための協力動作をとらなかったことは、本件発生の原因となる。

A 受審人が衝突時に船橋で操船指揮を執らなかったことは、本件発生



過程で関与した事実であるが、本件発生と相当な因果関係があるとは認められない。

また、本件発生前が日出直前の薄明時であったこと及び野島付近が船舶交通の輻輳する海域であったことは、本件発生に至る過程において関与した事実であるが、本件発生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、周防灘東部において、大徳丸が、動静監視不十分で、漁ろうに従事している美幸丸の進路を避けなかったことによって発生したが、美幸丸が、見張り不十分で、警告信号を行わなかったことも一因をなすものである。

大徳丸の運航が適切でなかったのは、船長が、甲種甲板部航海当直部員の認定を受けた船橋当直者に対し、他船との航過距離を広げる動作をとった際の動静監視について十分に指示しなかったことと、船橋当直者が、美幸丸との航過距離を広げる動作をとったのち同船の動静監視を十分に行わなかったことによるものである。

#### <第二審>

本件衝突は、日出前の薄明時、周防灘東口付近において、大徳丸及び美幸丸両船が互いに進路を横切り衝突のおそれのある態勢で接近中、南下する美幸丸が、見張り不十分で、前路を左方に横切る大徳丸の進路を避けなかったことによって発生したが、大徳丸が、動静監視不十分で、警告信号を行わず、衝突を避けるための協力動作をとらなかったことも一因をなすものである。

### 【受審人の所為】

#### <第一審>

A 受審人は、日出間際の薄明時、周防灘東部を東行中、船橋当直を甲種甲板部航海当直部員の認定を受けた甲板長に交替する場合、他船との航過

距離を広げる動作をとったならば同船を航過するまで動静監視を行うよう十分に指示すべき注意義務があった。しかし、同人は、同甲板長が単独の当直経験が豊富なので改めて言うまでもないと思い、他船との航過距離を広げる動作をとったならば同船を航過するまで動静監視を行うよう十分に指示しなかった職務上の過失により、同甲板長が美幸丸との航過距離を広げる動作をとったのち動静監視を十分に行わず、所定の形象物を掲げて延縄漁法により漁ろうに従事している同船と衝突のおそれがある態勢で接近することに気付かないまま、その進路を避けることなく進行して同船との衝突を招き、大徳丸に左舷後部及び同船尾部両外板の擦過傷を、美幸丸に船首部の圧壊及び操舵室の破損をそれぞれ生じさせるに至った。

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。

C受審人は、日出間際の薄明時、延縄漁法により漁ろうに従事して周防灘東部を南下する場合、接近する他船を見落とすことのないよう、周囲の見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、投縄作業に気を取られ、周囲の見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、右舷前方から衝突のおそれがある態勢で接近する大徳丸に気付かず、避航の気配を見せない同船に対して警告信号を行うことなく進行して同船との衝突を招き、両船に前示の損傷を生じさせるに至った。

以上のC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指定海難関係人が、日出間際の薄明時、船橋当直に就いて周防灘東部を東行中、美幸丸との航過距離を広げる動作をとった際、同船の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指定海難関係人に対しては、本件後、A受審人から動静監視について指導を受け、その後の船橋当直にあたっては動静監視を心掛けていた点に徴し、勧告しない。

よって主文のとおり裁決する。

## ＜第二審＞

### 1 懲戒

C受審人は、日出前の薄明時、周防灘東口付近において、単独でふぐ延縄漁の投げ縄をしながら南下する場合、接近する他船を見落とすことのないよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、投げ縄を始める前にレーダーで周囲を一瞥して自船の近くに他船がないものと思い、投げ縄作業に専念して見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、右舷船首方から前路を左方に横切り衝突のおそれのある態勢で接近する大徳丸に気付かず、同船の進路を避けることなく進行して同船との衝突を招き、大徳丸の左舷部外板及び同舷船尾外板に擦過傷を、美幸丸の船首圧壊及び操舵室破損をそれぞれ生じさせるに至った。

以上のC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。

### 2 勧告

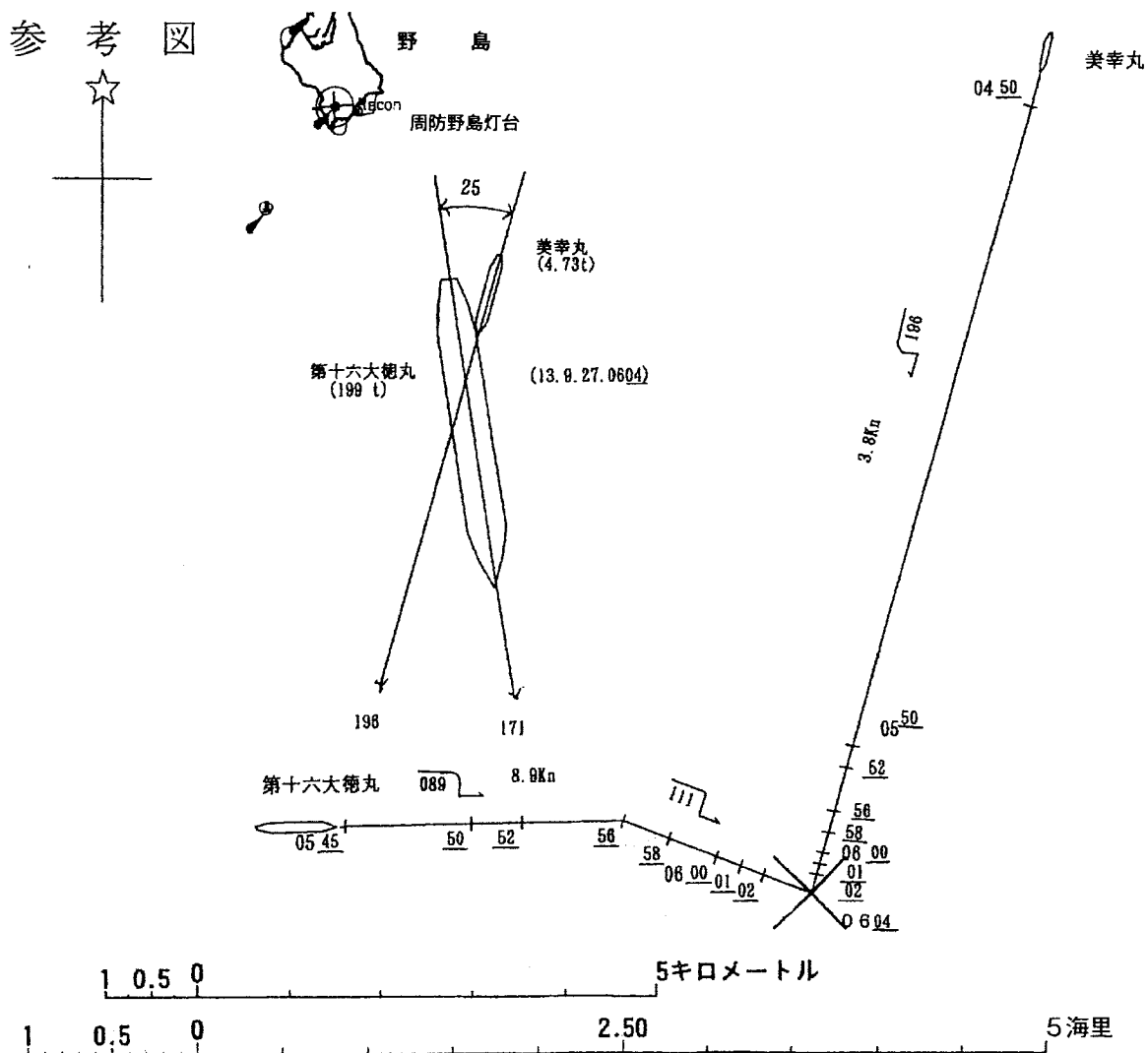
B指定海難関係人が、日出前の薄明時、周防灘東口付近において、単独の航海当直で東行中、左舷船首方に前路を右方に横切る美幸丸を認めた際、同船の動静監視を十分に行わなかったことは、本件発生の原因となる。

B指定海難関係人に対しては、勧告しない。

A受審人の所為は、本件発生の原因とならない。

よって主文のとおり裁決する。

96-油送船第十六大徳丸漁船美幸丸衝突事件



## 【研究】

本衝突事件は、日出直前の薄明時、周防野島沖で油タンカー大徳丸とふぐ延縄漁をしていた美幸丸が衝突したもので、第一審においては、美幸丸を漁ろうに従事している船舶に該当するとして海上衝突予防法第18条に定める各種船舶間の航法を適用したが（避航すべき船舶は大徳丸）、第二審においては、美幸丸は漁ろうに従事している船舶に該当しないとして海上衝突予防法第15条に定める横切り船の航法を適用したもので（避航すべき船舶は美幸丸）、第一審と第二審とでは判断が大きく異なっている。

すなわち、第一審の事実の経過では、「美幸丸のふぐ延縄漁は、太さ2ミリメートルの化学繊維製幹縄とこれに8メートル55センチメートル間隔で取り付けた太さ1ミリメートル長さ10センチメートルの枝縄及び枝縄先端の釣針から成る一連の漁具を延縄と称し、延縄を船尾から繰り出しながら釣針に餌を掛けて投縄して9.5海里にわたって海底にはわせ、一定時間の経過後に揚縄する漁法で、投縄及び揚縄時にはいずれも船舶の操縦性能を制限するものであった」として、美幸丸は海上衝突予防法第3条第4項に定める漁ろうに従事している船舶に認定された。しかしながら、第二審の事実概要では、「美幸丸のふぐ延縄漁は、直径2ミリメートル（以下「ミリ」という。）の化学繊維製幹縄とこれに8.55メートル間隔で取り付けた直径1ミリ長さ0.1メートルの枝縄及び枝縄先端の釣針からなる一連の漁具を延縄と称し、木製円形容器（以下「鉢」という。）に納めた延縄を船尾から繰り出しながら釣針に餌（えさ）を掛けて投げ縄をして距離9.5海里にわたって海底をはわせ、一定時間の経過後に揚げ縄をする漁法であったが、投げ縄時及び揚げ縄時も船舶の操縦性能を制限するものではなかった。」として、漁ろうに従事している船舶ではなく、海上衝突予防法第3条2項に定める動力船に認定した。

このように本衝突事件では、漁船の漁具および漁法に関する記述は同じでありながら、第一審と第二審とでは船舶の法的地位に異なる判断が示されたために、適用される航法も避航すべき船舶も異なる法的結論となっている。以後、航法において特別な法的地位を有する海上衝突予防法に定める漁ろうに従事している船舶の法的性格を中心に検討する。

海上衝突予防法第3条第4項には、「この法律において「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をしている船舶（操縦性能制限船に該当するものを除く。）をいう。」と規定されており、漁具の例示として網となわが示されている。一方、1972年の海上における衝突の予防のための国際規則（昭和52年条約第2号；以後、「COLREG」という。）では、第3条(d)項に次のように規定されている。

「「漁ろうに従事している船舶」とは、操縦性能を制限する網、なわ、トロールその他の漁具を用いて漁ろうをしている船舶をいい、操縦性能を制限しない引きなわその他の漁具を用いて漁ろうをしている船舶を含まない。(The term “vessel engaged in fishing” means any vessel fishing with nets, lines, trawls or other fishing apparatus which restrict manoeuvrability, but does not include a vessel fishing with trolling lines or other fishing apparatus which do not restrict manoeuvrability.)」

COLREG ではトロール(trawl)を例示しているが、海上衝突予防法では重複を避けるために削除しており、トロールを漁ろうに従事している船舶として認めないわけではない<sup>4)</sup>。また、COLREG においては操縦性能を制限しない漁具として引きなわ(trolling lines)を例示しているが、海上衝突予防法の条文にないのは、同様の理由であると思われる。引きなわは、釣り針または疑似餌を付けたなわを数条船尾方向に流して引くような方法であるため、一般的には操縦性能を制限しないとされている<sup>5)</sup>。ただし、引きなわにて漁撈をしながら曳いている間は、操船上さほど不自由はないが、漁具を甲板上に採り入れる際のみ、相当の困難が伴うことはすでに知られている通りであるとの指摘もある<sup>6)</sup>。

また定義の変遷について、「これは、1960年規則第1条で定められた定義を拡大した説明である。「操縦性能を制限する」という重要な語句は、操縦性能に明らかに影響しない数本の短いラインその他の小さい漁具をつけて漁ろうに従事している快遊船(pleasure boat)のような小型船舶は、第18条で漁ろうに従事している船舶に与えたある程度の特権(degree of privilege)をうける資格がなく、かつ第26条で定められた灯火及び形象物

を表示してはならないことを、明らかにするために加えられた。」と解説されている<sup>7)</sup>。

旧海上衝突予防法（昭和28年8月1日法律第151号）では、第26条（漁船と接近する場合の航法）において、「漁ろうに従事している船舶以外の航行中の船舶（第4条の規定が適用されるものを除く。）は、漁ろうに従事している船舶の進路を避けなければならない。但し、この規定は、漁ろうに従事している船舶が航路筋において他の船舶の航行を妨げることができることとするものではない。」と規定され、第1条第3項第14号において、「「漁ろうに従事している」とは、網、なわ（引きなわを除く。）又はトロール（けた網その他の漁具を水中で引くことをいう。以下同じ。）により漁ろうをしていることをいう。」と定義している。すなわち、漁具と漁法を網、なわおよびトロールに限定し、引きなわを使って漁業を行っている場合は漁ろうに従事している船舶に該当しないことを明示しているが、漁ろうに従事している船舶が自船の操縦性能を制限しているか否かについては法律要件として加わっていない。

さらに旧々海上衝突豫防法（明治25年6月22日法律第5号）では、航方として第26条に、「航行中ノ帆船ハ網或ハ縄を用キテ漁業ニ従事スル帆船ノ航路ヲ避クベシ但シ漁船ト雖猥ニ他船ノ通航スベキ線路ヲ妨グベカラズ」と規定し、当時は機付きの漁船がほとんどいなかったこともあり、第20条で、「帆船ト汽船互ニ航路ヲ横切り衝突ノ虞アルトキハ汽船ヨリ帆船ノ航路ヲ避クベシ」と規定することによって避航関係を定めていた。ここでは旧海上衝突予防法が使用した「漁ろうに従事している」という文言が「漁業に従事する」という文言になっており、漁具も網となわに限定されているとともに、旧海上衝突予防法同様、船舶の操縦性能に関する文言も使用されていない。なお、漁業に従事する汽船と一般の汽船との航法についての規定がなかったため、第26条の類推解釈をするか、第9条、第27条、第29条の規定から判断されていた<sup>8)</sup>。

そもそも漁ろうに従事している船舶を動力船と区別した前提には、海上衝突予防法の基本原則である操縦性能に優れた船舶が劣っている船舶の進路を避けるという万国共通の考え方がある。すなわち、「予防法の目的は、

「海上における船舶の衝突を防止」することであり、そのため、操縦性能の良否に応じて避航動作をとらせようとする。したがって、あくまでも操縦性能の面から船舶を区別して考えようとしている。」<sup>9)</sup>とされ、また「トロール又は網もしくはなわを用いて漁撈中の漁船は、それらの漁具によって行動が拘束され、自由を欠くので、接近してくる他の船舶の進路を自由かつ無難に避けることができないか、或いは避け得たとしても非常な困難をとまなう。」<sup>10)</sup>とされ、すべての航法は操縦性能に基づいた整理がなされている。また、「本条規定は、操縦性能が優れたものが、その劣ったものの進路を避けるという、航法の自然的法則に従って制定されたものであると見るべきであろう。」<sup>11)</sup>とするものや、「英国では、普通法上の漁業権(the common law right of fishing)よりも普通法上の航行権(the common law right of navigation)が優越するが、船員の確固たる慣習に基づいて一種の制限を設けた。」<sup>12)</sup>とするものもある。

ただし、学説のなかには、海上衝突予防法あるいは COLREG の漁ろうに従事している船舶にかかわる航法成立の根拠について、次のように述べているものもある。

「この航法は船舶の操縦の難易による航法で、操縦の容易な一般船舶に避航義務を課したと説明した。しかし、それだけでは不十分である。漁業という社会的事実と、人権と公益等との関連から考えてみなければならない。まず、漁業の実態による船舶の操縦の難易の程度には、次のことが含まれていなければならない。

- ① 能力上不可能である。
- ② 能力上可能であっても、義務履行には労力と時間を要し、本法に要求される動作の標準を満たせない。
- ③ 義務の遂行により自船の安全が脅かされる。
- ④ 義務の遂行のため、経済的な負担や損失、損害を一方的に蒙る。

上記の事情が社会通念上認められ、本法の一般航法を免除することが妥当であると容認されなければならない。操縦の難易は、単なる自己の便宜や希望によるものではなく、社会的に、客観的な条件を必要とするという



厳格な意味に解さなければならない。

次に、漁ろう中の船舶の操縦の困難性は、漁ろうという作業が、個人的な目的と必要によるものであるが、これを職業とし、生計を維持する行為に附随するものである。つまり人間の基本的な生存権とも関連している。もし、一般航法による避航義務が漁ろう中の船舶にもあるとすると、次のようなことが起きるであろう。

- ① 漁ろうを一時的に中断することの時間的損失。
- ② 追っている魚群を逃がす経済的損失。
- ③ 避航動作または臨機の処置のため、漁具を推進器翼にからめ、漁具を破損する。もしくは航行不能、操縦不能になる。

このような時間的・経済的な損害が、常に一方的に漁ろう中の船舶に負わされることになろう。これは、漁ろうにより生活をする人々に対する重大な脅威である。したがって、社会正義としては、権利の衡平の立場から、当然漁船を保護し、一般航法上の義務を免除し、避航による損害が無視できる程度の一般航行船舶に対して避航義務を規定したのである。しかし、総ての漁船を対象とすることは法の公平性から適当でなく操縦の難易と経済的損失の比較的顕著な漁船に本条は限定したのである。」<sup>13)</sup>

確かに海上交通は海運や漁業といった営利目的と深くかかわっているために、安全性に加えて経済性を考慮することも理解できるが、海上衝突予防法の法目的は、あくまでも船舶の衝突を予防するという公共の安全と秩序の維持を図ることにあるので、経済的損失までも考慮して各種船舶間の航法ができたとする見解には無理があると思われる。他の著名な文献等にも、航法の避航ルールにおいて、操縦性能のほかに運航目的などによって差異を設けるという記述は見当たらなかった。ただし、IMO の会議の場において、2006 年、イタリアから第 82 回海上安全委員会 (MSC) に対して、レクリエーション目的の船舶に対する商船の優先権の確立を趣旨とする COLREG の改正提案がなされ<sup>14)</sup>、第 53 回航行安全小委員会 (NAV) において審議されたことから、今後は新たな航法の基本原則を創出する可能性もある。

次に、現行の海上衝突予防法の第3条第4項に規定されている法的概念である「漁ろうに従事している船舶」の該当要件について考察する。法規範文にあらわれた法律要件としては、「漁具を用いて漁ろうをしている」という法律要件と、その漁具が「船舶の操縦性能を制限している」という法律要件を見いだすことができ、その二つの要件が連言で結ばれている。

前者の要件である「漁具」の概念については特に明記されていないが、法規範文の上では「網、なわ」を例示している。一般的には、魚類を採捕する漁法に必要な道具といった意味合いであろう。

後者の要件は、予防法の航法における基本原則である操縦性能の良否に応じた避航関係を前提としたもので、船舶の針路・速力を変更する能力（いわゆる運動性能）が他の船舶の進路を避けることができない程度に低下しているか否かが問題となり、その判断要素としては、使用している漁具がその船舶の大きさに比較して大規模であるため、水中での抵抗が非常に大きく、漁具を投入した状態のままでは針路・速力の変更ができないか又はそれに長時間を要することや漁具の回収に長時間を要すること等が挙げられている<sup>15)</sup>。また船舶の操縦性能を制限するとは、その船舶が本来持っている性能（速力を増したり、減じたり、あるいは針路を変えたりする能力、船舶の行き足を止めたり、後進させたりする能力など）がなんらかの理由で悪くなって、法律で要求される動作や行動を適切にすることができなくなっている船舶をいうとされている<sup>16)</sup>。

したがって漁ろうに従事していても、例えば、一本釣りのように船舶の操縦性能を制限しないような漁法の場合は、海上衝突予防法にいう漁ろうに従事している船舶には該当しない。ただし、運動性能や避航能力の程度の問題については抽象的な文言となっており、少なくとも漁具を投入・揚収する際には一般の航行時に比べると何らかの操縦性能に関する制約が発生していると考えるのが自然であり、その判断には必然的に解釈の余地は残ることとなる。

一方、漁ろうに従事している船舶の漁法の具体例に関しては、一律に論ずることは困難であるが、文献によると次のようなものがある<sup>17)-18)</sup>。

<該当する具体例>

- ・ 網(nets)を用いたものとして、流し網、棒受け網、きんちやく網、まき網、なわ(lines)を用いたものとして、浮延なわ、底延なわ
- ・ 網漁法では流し網、棒受け網、こませ網他、なわ漁では各種延縄、トロール漁法
- ・ 大規模で機械的に作動する漁具を使用し、かつ、パラシュートアンカーを使用しているイカ釣り漁船
- ・ 巻き網漁業に従事する船舶であって、揚網作業を容易にするため網船を引いている付属船
- ・ 深海一本釣り漁船（700 から 1000 メートルの糸を 4～5 本降ろし、1 本の糸に 30～40 本の針と約 3kg のおもりがついており、糸を巻き上げるのに手動ドラムで約 40 分位かかる漁船）で漁船の大きさ、釣具規模等を勘案して操縦性能が実態的に制限されていると認められる漁船
- ・ 潜水器漁法により漁ろう中の漁船

<該当しない具体例>

- ・ 集団操業している引きなわ漁船
- ・ 流し釣り漁法により漁ろう中の漁船

本衝突事件の美幸丸の漁法はふぐ延縄漁といわれるもので、直径 2 ミリの化学繊維製幹縄とこれに 8.55 メートル間隔で取り付けられた直径 1 ミリ長さ 0.1 メートルの枝縄及び枝縄先端の釣針からなる一連の漁具を、木製円形容器に納め、船尾から繰り出しながら投げ縄をして距離 9.5 海里にわたって海底をはわせ、一定時間の経過後に揚げ縄をする漁業形態であった。衝突当時、美幸丸側は 3.8 ノットの速力で航走しながら投げ縄に専念しており、相当な距離にわたって細いなわを這わせる作業に従事していた。一般的な延なわ漁業に従事している船舶は、前述した具体例のように、漁ろうに従事している船舶に該当する可能性があり、第一審の判断はそのような学説と一致している。しかしながら、漁法や漁具で一律に判断することの妥当性にも疑問があり、その意味で、個々具体的に実質的な判断を行うこ

とも意義があると思われる。換言すれば、漁ろうの形態は世界各国で漁具、操業方法等が多種多様であり、漁ろうに従事している船舶の法律要件である操縦性能を制限するか否かについては、漁ろうの形態によって個々に判断せざるを得ず、使用している漁具の大きさ、形状、水中抵抗などにより、船舶の針路や速力を変更することが容易であるか否か、あるいは実質的に他の船舶を避航する動作などがとれるか否かを考慮すべきであると思われる<sup>19)</sup>。

第二審では、航法の適用において操縦性能に関する実質的な判断をしており、美幸丸側の「相手船を認めたら延縄を投入することをやめ、船を止めるか、後進を掛けても延縄を巻き込むことなく、遠隔操舵で左右に舵をとって避航する。」、「投げ縄中のときの舵効きはよく、操縦性能に影響を及ぼすようなことはない。」とする調書等を重視し、延なわの投縄中は揚縄中とは違って漁獲物がかかって船舶の操縦性能を悪化させる要素もないことから、美幸丸を漁ろうに従事している船舶に認定しなかった。したがって、漁法や漁具と船舶の操縦性能との関係を画一的に結びつけることなく、本来の海上衝突予防法第3条第4項に定める漁ろうに従事している船舶の該当要件を厳格に適用した点において、第二審の判断は第一審のものと異なっている。ただし、該当要件にある船舶の操縦性能の善し悪しの定量的な基準はなく、ふぐはえ縄の投縄中については画一的に漁ろうに従事している船舶に該当しないと判断してよいのかといった問題については、灯火・形象物の掲示の客観的な判断基準の問題とあわせ、検討する必要がある。

過去の裁決において、漁ろうに従事している船舶に該当するか否かを詳細に検討したものはみあたらないが、ふぐの延なわに従事する漁船に関しては次のような記述がある。

まず投縄中の衝突事件としての漁船昭栄丸油送船ジョージ・エイチ・ウエハウザー衝突事件<sup>20)</sup>では、「9隻の僚船とともに一斉に同一向に投縄を始め、自らが船橋において操船に当たり、3人の乗組員を船尾甲板に配置して投縄作業に就け、航行中の動力船の法定灯火に加えて後部マスト頂部に緑色回転灯を、後部甲板の甲板上の高さ1.8メートルのところに3個の白色作業灯

をそれぞれ点灯し、針路を当日船団で申し合わせた270度に定め、機関を半速力前進にかけ、6.0ノットの投縄速力で手動操舵により、両舷方の僚船との距離をそれぞれ0.7海里に保ちながら進行した」ケースの場合、投縄中の昭栄丸（総トン数19トン）を漁ろうに従事している船舶とは認めず、一般の動力船として海上衝突予防法第15条の横切り船の航法を適用している。

また漁船麻生丸漁船敏丸衝突事件<sup>21)</sup>でも、「一本釣り漁業に従事するF R P製漁船で、受審人Bほか1人が乗り組み、臨時にふぐ延縄漁の目的で船首0.50メートル船尾1.32メートルの喫水をもって、同日午前2時30分長崎県笛吹港を発し、同3時30分中通島西方の漁場に至って漂泊し、投縄準備を開始した。同4時10分ごろB受審人は、串島灯台から北21度西4.4海里ばかりの地点で、投縄準備を終えて、マスト灯、両舷灯及び船尾灯のほか周囲の船に自船の存在を示すつもりで操舵室上のマスト上端に黄色の回転灯1個を掲げ、また30ワットないし40ワットの白色作業灯を操舵室前壁に1個、操舵室後端の天井下に1個、船尾に笠つきのもの1個をそれぞれ点じ、トロール以外の漁法により漁ろうに従事していることを表示する紅、白の連掲する全周灯を掲げないで、機関を微速力前進にかけ、針路を北49度西に定め、投縄しながら約7ノットの速力で進行した」ケースについて、投縄中の敏丸（総トン数7トン）を漁ろうに従事している船舶とは認めず、海上衝突予防法第15条に定める横切り船の航法を適用した。ただし、漁ろうに従事している船舶としての航法が適用されなかったこれらの2件の事例については、投縄中の昭栄丸と敏丸が操縦性能を制限されていないから漁ろうに従事している船舶として認定されなかったのか、漁ろうに従事している船舶としての正規の灯火を掲げていなかったために認定されなかったのか不明である。

次に揚縄中の衝突事件としての遊漁船すず丸漁船清栄丸衝突事件<sup>22)</sup>では、清栄丸（総トン数4.6トン）の行う「ふぐはえ縄漁は、直径約3ミリメートル長さ約300尋の化学繊維製の幹縄を1かわと称して使用し、海潮流に沿って進行しながら、1回に8かわないし12かわの幹縄を順次投入し、投入終了後約15分間待機したのち、船首部に設置した揚縄機により、投入開始地点から揚収する方法で行っていた。また、幹縄の揚収時は、縄が揚が

ってくる状況に合わせて船体を進めるので、操船者は作業に当たる乗組員の様子や揚がってくる縄の状況を監視しながら速力を調整してゆっくりと進行しなければならず、漁具の根がかりなどにより 1 回の揚収時間には 1 時間ないし 3 時間の幅が生じた」ケースについて、漁ろうに従事している船舶としての鼓形形象物を掲げていないものの、「両船舶の各状態が「航行中の動力船と実態的に漁労に従事している船舶」の関係にあった」として、著しく低速力ではえ縄揚縄中の清栄丸を漁ろうに従事している船舶と認定した。

漁船第一大幸丸漁船第八喜隆丸衝突事件<sup>23)</sup>では、喜隆丸（総トン数 2.6 トン）について、「長さ 1,000 メートルのナイロン製幹縄に釣り針を付けた枝縄を 9 メートル間隔で結び、北西方向に進行しながら約 10 分間かけて幹縄を投入し、その後投縄開始地点に戻って約 20 分間待機したのち、右舷船首部の甲板上に両ひざをつき、船尾方に向いた姿勢で約 40 分間かけて幹縄を手繰り上げていた。（中略）鼓形形象物を掲げずに幹縄の投入作業に取り掛かり、同作業を終えたところで前示投縄開始地点に戻って待機したのち、08 時 15 分いつものように甲板員を舵輪と主機クラッチの操作に当たらせて揚縄作業を始め、実効針路が投入した幹縄に沿う 315 度となるように船首を 300 度に向け、機関を極微速力前進にかけたまま主機クラッチのかん脱を繰り返し、0.8 ノットの対地速力で手動操舵により進行した」ケースにつき、鼓形形象物を掲げずに揚縄中の喜隆丸を漁ろうに従事している船舶と認定し、海上衝突予防法第 18 条第 1 項に定める各種船舶間の航法を適用した。

押船第二山陽丸被押はしけ第 31 大和号漁船寿松丸衝突事件<sup>24)</sup>では、「寿松丸（総トン数 6.4 トン）は、「FRP 製漁船で、船長 M が 1 人で乗り組み、ふぐ浮はえ縄漁を行う目的で、喫水不詳のまま、同月 20 日 04 時 15 分静岡県地頭方漁港を発し、御前埼灯台から 270 度 10 海里付近の漁場に向かい、06 時 50 分、形象物を掲げないまま青色のスパンカーを展張して操業を開始した。ところで、静岡県ふぐ漁組合連合会では、遠州灘におけるふぐ浮はえなわ漁について、操業開始時刻を月別に定める日の出に近い時刻とし、縄の長さは 1,500 メートル以内で、縄入れ方向は東西とすること等を申し

合わせており、操業方法は、極微速力で風上に向け移動しながら釣り針に餌をつけた浮はえ縄を順次船尾から投入し、その後、投入開始地点に戻り、機関の発停を繰り返しつつ、極微速力で縄をたぐり寄せて船上に揚げるというもので、投縄に15ないし20分、揚縄に約1時間を要した。09時40分ごろM船長は、当日3回目となる操業を開始し、御前埼灯台から270度9.8海里の地点を基点に090度の方向に長さ1,500メートルの縄を入れたのち、10時10分前示基点に戻り、船首を風上に向く067度として操舵室後部左舷側に立ち、縄を手でたぐり寄せて船上に揚げる作業を始め、遠隔操縦装置により機関の発停を繰り返しながら0.8ノットの速力で090度の方向に進行した」ケースにおいて、鼓形形象物を掲げずに揚縄中の寿松丸を漁ろうに従事している船舶と認定し、海上衝突予防法第18条第1項に定める各種船舶間の航法を適用した。

また、延なわ漁の一種であるふぐかご漁ではあるが、漁船第三政吉丸漁船大群丸衝突事件<sup>25)</sup>では、大群丸（総トン数10トン）について、「大群丸のふぐかご漁は、径約8ミリメートル、全長約1,600メートルの幹縄に、径約8ミリメートル長さ約1メートルの枝縄の付いた、概略の長さ90、横60、高さ45各センチメートルの、えさとしてさばの切り身を入れたかごを、約25から35メートルの間隔で60個結び付け、両端に鈴を取り付けて海底に沈め、その一端に浮きの付いた水面上の高さ約3メートルの竿に標識として赤旗1つを、また、その他端の竿には赤旗2つをそれぞれ取り付け、これをほぼ平行に2本入れたあと、1本を揚げ、更にその後、別の1本を入れ、先の残りを揚げて行く方法で、揚げ入れを繰り返すものであった。また、その揚縄方法は、左舷前部甲板上のダビットを経て船橋囲壁前面の左舷側にある油圧駆動のロープ処理機で幹縄を巻き込むが、その際、幹縄の方向と船首方向とは20度ないし30度の開きをもって主機の前進、停止を併用し、これを繰返して平均約1ノットの行き脚で移動しながら巻き揚げていくものであった」ケースでは、正規の形象物を掲げていなかったものの、揚縄中の大群丸を漁ろうに従事している船舶として認定した。

しかしながら、漁船若栄丸貨物船サムキュン衝突事件<sup>26)</sup>では、若栄丸（総トン数4トン）について、「同8時ごろ1鉢約750メートルの入った延縄22鉢

の投縄を終え、食事をしたりしてしばらく休憩した後、トロール以外の漁法により漁ろうに従事していることを示す所定の形象物を掲げることなく、同8時40分八島灯台から南22度西（磁針方位、以下360度分法によるものは真方位、その他は磁針方位である。）6.2海里ばかりの地点において、針路を北37度西に定め、機関を約1.7ノットの微速力前進にかけ、遠隔操舵によって操舵しながら、船首方を向いて右舷船首部に備えた揚縄機で揚縄を始めた」ケースでは、鼓形形象物を掲げていなかったことを根拠とした可能性が高いが、揚縄中の若栄丸を漁ろうに従事している船舶とは認めず、一般の動力船として海上衝突予防法第15条に定める横切り船の航法を適用した。

一方、はえ縄ではあるが魚種が太刀魚の場合、貨物船菱真丸漁船幸信丸衝突事件<sup>27)</sup>では、幸信丸（総トン数 3.2 トン）の「たち魚はえ縄漁は、長さが 1,000 メートルのもの 1 本と約 800 メートルのもの 2 本を繋いだ、全長約 2,600 メートルのはえ縄を約 1 時間かけて直線状に投縄したのち、すぐに投縄開始地点に戻って揚縄を行うというもので、幹縄には、直径が約 2 ミリメートルの釣り糸を使用し、約 1.8 メートル間隔で枝縄を取付け、枝縄 35 ないし 36 本ごとにタンポと呼ばれる浮標を取付けていた」ケースにおいて、投縄中かつ鼓形形象物を掲げていない幸信丸を漁ろうに従事している船舶と認定し、海上衝突予防法第 18 条第 1 項に定める各種船舶間の航法を適用した。

同様に、はえ縄ではあるが魚種がかさごの場合、漁船生幸丸漁船大瀬丸衝突事件<sup>28)</sup>では、生幸丸（総トン数 2 トン）において、「径 1 ミリメートル長さ 180 メートルのワイヤーに釣針 8 ないし 10 個を取り付けたはえ縄を 6 本投入することとし、操舵室後部の右舷側に立ち、周囲を見回して付近に船がないことを確認した後投縄にかかり、1 本の投縄が完了するまでの約 13 分間ははえ縄の状況を注視し、これか終わると顔を上げ周囲を見回して次の投縄に取りかかるという具合で順次作業を続けた」ケースでは、投縄中かつ漁ろうに従事している船舶の正規の灯火を掲げていない生幸丸を漁ろうに従事している船舶と認定し、海上衝突予防法第 18 条第 1 項に定める各種船舶間の航法を適用した。



また、魚種が決まっていない底はえ縄の場合、漁船第一大吉丸漁船佐藤丸衝突事件<sup>29)</sup>の佐藤丸（総トン数3トン）について、「漁場においてはえ縄の投入を始め、その後船尾で右舷側を向いて立ち、手元に置いた遠隔操縦装置によって機関を調整しながら操業し、同7時41分ごろ南防波堤灯台から北80度東940メートルばかりの地点で、針路を南6度西に定め、機関を約1.3ノットの微速力前進にかけ、船舶交通の妨げとなるおそれのない同港内の場所で、漁ろうに従事している船舶の形象物を掲げないまま、自動操舵によって進行した」ケースでは、投縄中かつ鼓形形象物を掲げていない佐藤丸を漁ろうに従事している船舶と認定し、海上衝突予防法第18条第1項に定める各種船舶間の航法を適用した。

さらに、はえ縄ではあるが魚種が鯛の場合、漁船第八金剛丸漁船第十二善宝丸衝突事件<sup>30)</sup>の善宝丸（総トン数4トン）について、「1張り約2,000メートルの縄を2張り投入したあと、1張り分運行し、同3時15分ごろ酒田灯台から293度7.8海里ばかりの地点で再び針路を北66度西に定めて自動操舵とし、機関を約3ノットの微速力前進にかけ、後向きの姿勢で甲板上に置いたいすに腰掛け投縄作業に従事中」のケースでは、投縄中かつ漁ろうに従事している船舶の正規の灯火を掲げている善宝丸を漁ろうに従事している船舶と認定し、海上衝突予防法第18条第1項に定める各種船舶間の航法を適用した。

以上のことから、ふぐのはえ縄やかご漁の場合、揚縄中であれば形象物を掲げなくても漁ろうに従事している船舶と認定される傾向にあることがわかる。しかしながら、ふぐはえ縄の投縄中の場合は事例も少なく、漁ろうに従事している船舶と認定されているものはなかった。投縄中の事例の場合、漁ろうに従事している船舶の正規の灯火は掲げていないものの、緑色や黄色の回転灯を表示しており、一般的に他の船舶はなんらかの作業に従事していることが推測可能であるため、これらの裁決では投縄中の状態が船舶の操縦性能を制限しているか否かを判断したとみるのが相当であり、その意味で投縄中のふぐはえ縄漁船は漁ろうに従事している船舶には該当しないといえるであろう。

ただし、太刀魚、かさご、鯛などのはえ縄漁で投縄中の場合は、漁ろう

に従事している船舶としての灯火や形象物を掲げていなくても漁ろうに従事している船舶と認定されている事例が3件あり、また漁ろうに従事している船舶の正規の灯火を掲げていて漁ろうに従事している船舶に認定された事例が1件あった。したがって、はえ縄を投縄している場合は、すべてのケースで操縦性能を制限している漁具を用いていないとするのは早計であり、魚種にかかわらず、海上衝突予防法に定める漁ろうに従事している船舶の法律要件に該当するか否かについて、個々具体的に判断する必要がある。

ところで、本衝突事件の第一審においては、投縄中の美幸丸を漁ろうに従事している船舶であると認定し、海上衝突予防法第18条に定める各種船舶間の航法を適用し、大徳丸側に避航義務があるとしている。ただし、裁決の事実の経過では、「美幸丸のふぐ延縄漁は、太さ2ミリメートルの化学繊維製幹縄とこれに8メートル55センチメートル間隔で取り付けた太さ1ミリメートル長さ10センチメートルの枝縄及び枝縄先端の釣針から成る一連の漁具を延縄と称し、延縄を船尾から繰り出しながら釣針に餌を掛けて投縄して9.5海里にわたって海底にはわせ、一定時間の経過後に揚縄する漁法で、投縄及び揚縄時にはいずれも船舶の操縦性能を制限するものであった。」として、その具体的な判断基準や認定の根拠は明示されていない。また同様に、「漁ろうに従事していることを示す形象物を前部マストに掲げ」という記述や、受審人等の所為には、「所定の形象物を掲げて延縄漁法により漁ろうに従事している」という記述があるので、漁ろうに従事している船舶であることを示す形象物を掲げていたことも一つの判断材料になっていたものと思われる。

すなわち当日の日出時刻は、ちょうど事件発生時刻と一致しており、両船に見合い関係が成立した時刻は薄明時間であったことから、美幸丸は漁ろうに従事している船舶としての正規の灯火を掲げていなかったものの、大徳丸が適切な見張りをしていれば、この形象物の存在を知ることがわかる状況にあった。したがって第一審では、一般的な航行時に比べると少なくとも投縄時は操縦性能が劣るということ、正規の灯火ではないものの僚船に投縄中であることを知らせる黄色回転灯を点灯しており、他船は漁船

が何らかの作業をしていることを察することが期待できること（外見上、漁業に従事していることは推察可能）、および視覚において、鼓形形象物が視認できたことなどを総合的に判断して、美幸丸を漁ろうに従事している船舶であると認定したものと思われる。ただし、海上衝突予防法第18条を適用して、原因については大徳丸側に主因があり、美幸丸側に一因があるとしたものの、懲戒処分については大徳丸船長も美幸丸船長も同じ戒告となっており、所為の軽重に差はほとんどないものと思われる。

一方、第二審においては航法の適用のところで述べられているように、美幸丸の灯火表示については、黄色回転灯、白色前部マスト灯、両色灯および船尾灯を点灯していたこと、受審人に対する調書のなかで、相手船を認めたら延縄を投入することをやめて遠隔操舵で左右に舵をとって避航するという供述や、投縄中のときの舵効きはよく操縦性能に影響を及ぼすようなことはないとする供述が記載されていること、および事件発生当時のふぐ延縄漁は直径2ミリの幹縄を船尾から繰り出して投げ縄をするもので、船舶の操縦性能を制限するものでなかったことなどを総合的に判断して、美幸丸は操縦性能を制限しない漁法により操業しており、漁ろうに従事している船舶とは認め難いとしている。さらに、薄明時に視認できるであろう漁ろうに従事している船舶を示す形象物の表示については、海難防止の観点から鼓形形象物を揚げないよう是正されるべき事項であると指摘している。確かに漁船のなかには鼓形形象物を常時掲げているものもあり、例えば、ふぐはえ縄漁の場合、揚縄中だけ掲げて投縄中は降ろすという漁民にとっては煩雑な行為をどこまで期待できるかといった実態上の問題もある。なお、懲戒処分は美幸丸船長のみが戒告となっており、第一審とは所為の軽重が異なっている。

本衝突事件では、海上衝突予防法第18条に定める各種船舶間の航法を適用しなければならないほどの操縦性能の制限が美幸丸にあったかどうかを事後的に検証し、漁ろうに従事している船舶の操縦性能の制限に関する法律要件について、第一審では広く解釈し、第二審では当事者の主観的な供述も含め厳格に解釈したものであり、法の趣旨に則った実質的な判断をしたという点では第二審の裁決が妥当であると思われる。しかしながら過去

の裁決の分析から明らかなように、はえ縄を投縄中の場合、ふぐを獲るときは漁ろうに従事している船舶に該当しないが、太刀魚、かきご、鯛などを獲るときは漁ろうに従事している船舶に該当するということもありうるわけで、魚種によって船舶の操縦性能の制限の程度が異なるということは、事後的な判断（事件発生後の事実認定に基づく判断）はともかく、実際の操船の場における判断（事件発生前の段階での限られた情報のもとでの判断）においては混乱を生じさせる可能性もあり、操縦性能の制限の度合いを漁船の船長が主観的に判断した上で灯火・形象物の掲揚を行うといった問題とともに、法の適用にかかわるギャップの問題<sup>31)</sup>がここにも存在することがわかる。

---

【注】

- 1) 海難審判庁裁決録平成 16 年 1・2・3 月分、364 頁。
- 2) 海難審判庁裁決録平成 17 年 1・2・3 月分、23 頁。
- 3) 損害、事実概要については、第二審を引用する。
- 4) 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、19 頁。
- 5) 福井淡、「航海法規提要」、海文堂、昭和 57 年、9 頁。
- 6) 八反田吉常、引きなわ漁船に関する航法上の研究、北海道大学水産学部研究彙報 7-3、241 頁。
- 7) 新谷文雄、佐藤修臣、1981 年改訂版 1972 年国際海上衝突予防規則の解説、成山堂、昭和 58 年、13 頁。A. N. Cockcroft, J. N. F. Lameijer, A Guide to the Collision Avoidance Rules, Nesnes, 1993, p. 27.
- 8) 山戸嘉一、国際海上衝突豫防法、有斐閣、昭和 21 年、461 頁。
- 9) 海事法研究会、概説海上交通法、海文堂、昭和 60 年、34 頁。
- 10) 藤崎道好、海上衝突予防法論、昭和 40 年、成山堂、173 頁。
- 11) 横田利雄、詳説海上衝突予防法、海文堂、昭和 40 年、222 頁。
- 12) 山戸嘉一、国際海上衝突予防規則、有斐閣、昭和 21 年、461 頁。
- 13) 高塚裕、海上衝突予防法の実務的解説、成山堂、昭和 46 年、108-109 頁。

- 
- 14) MSC82/21/4 (23 August 2006).
  - 15) 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、19-20頁。
  - 16) 佐藤修臣、海上衝突予防法入門、海文堂、昭和53年、6頁。
  - 17) 海事法研究会、概説海上交通法、海文堂、昭和60年、35頁。
  - 18) 海上保安庁警備救難部航行安全課監修、新訂海上衝突予防法100問100答、平成8年、5-6頁。
  - 19) 海上保安庁警備救難部航行安全課監修、新訂海上衝突予防法100問100答、平成8年、5頁。
  - 20) 門審平成10年12月15日 (平成9年門審第87号)。
  - 21) 長審平成4年5月25日 (平成4年長審第1号)。
  - 22) 横審平成7年8月25日 (平成7年横審第27号)、高審平成9年7月18日 (平成7年第二審第20号)。
  - 23) 横審平成13年12月13日 (平成13年横審第51号)。
  - 24) 函審平成15年7月25日 (平成14年函審第47号)。
  - 25) 門審平成2年9月14日 (平成元年門審第75号)。
  - 26) 広審平成3年10月22日 (平成3年広審第10号)。
  - 27) 広審平成13年2月15日 (平成12年広審第74号)。
  - 28) 横審平成7年8月31日 (平成7年横審第38号)。
  - 29) 長審平成6年6月23日 (平成5年長審第62号)。
  - 30) 仙審平成6年7月8日 (平成6年仙審第13号)。
  - 31) 拙稿、操船の場における海上交通法規と実態とのギャップ、日本航海学会誌 NAVIGATION 第149号、83-88頁。