

【事件研究】

海上衝突事件研究(海難審判)第20回
貨物船レッド ナクレ貨物船スカイ デューク衝突事件

海上警察学講座

松 本 宏 之

○ 神審平 19・3・28 (平成 18 年神審第 118 号) ¹⁾

【受審人】

A 職名：レッド ナクレ水先人 (水先免許：阪神水先区)

【指定海難関係人】

B 職名：スカイ デューク船長

【損害等】 ²⁾

レッド ナクレ・・・右舷中央部外板に破口

スカイ デューク・・・船首部を圧壊

【原因】

レッド ナクレが、警告信号を行うのが遅れた。(海上衝突予防法 34 条)
スカイ デュークが、動静監視不十分で、航路を航行中のレ号の進路を避けなかった。(海上衝突予防法 5 条, 港則法 14 条 1 項)

【主文】

本件衝突は、スカイ デュークが、動静監視不十分で、航路を航行中のレッド ナクレの進路を避けなかったことによって発生したが、レッド ナクレが、警告信号を行うのが遅れたことも一因をなすものである。

受審人Aに対しては懲戒を免除する。

指定海難関係人Bに対して勧告する。

(刑事事件)

○ 刑事事件 (神戸簡易裁判所)

レッド ナクレ水先人 A(刑法第129 条第2 項、業務上過失往来危険罪)

略式命令 罰金10万円 (命令18年9月15日、確定18年10月14日)

スカイ デューク船長 B(刑法第129 条第2 項、業務上過失往来危険罪)

略式命令 罰金20万円 (命令18年9月15日、確定18年9月30日)

【事実概要】

(事件発生の年月日時刻及び場所)

平成 18 年 9 月 8 日 11 時 43 分

神戸港 (北緯 34 度 40.3 分 東経 135 度 14.9 分)

(船舶の要目等)

船種船名 貨物船レッド ナクレ

総トン数 38,364 トン

全長 225.00 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 8,877 キロワット

船種船名 貨物船スカイ デューク

総トン数 3,992 トン

登録長 107.00 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 3,912 キロワット

(設備・性能等)

ア レッド ナクレ

レッド ナクレ (以下「レ号」という。) は、1999 年 3 月に建造された

船尾船橋型のばら積み貨物船で、船首端から船橋前面までの距離が約 196 メートルであった。

操舵室には、前部中央にジャイロ・レピータ、その左舷側に V H F 無線電話（以下「V H F」という。）、船舶自動識別装置及びエアホーンの押しボタン、同レピータの右舷側に V H F があり、また、同レピータの後方に操舵スタンド、その右舷側にレーダー2台（右舷側の1台が A R P A 付き）が並び、同スタンドの左舷側に機関遠隔制御装置などが組み込まれたコンソールが配置され、後部中央の海図台の上に G P S 装置が置かれていた。

レ号は、単暗車、一枚舵を有し、航海全速力がプロペラ回転数毎分 110 の 13.0 ノットであり、また半載状態での港内全速力がプロペラ回転数毎分 80 の 10.5 ノット、半速力がプロペラ回転数毎分 67 の 9.0 ノット、微速力がプロペラ回転数毎分 48 の 6.6 ノット、極微速力がプロペラ回転数毎分 35 の 4.9 ノットであった。

更に、航海全速力時における舵角 35 度での右旋回時の最大縦距及び最大横距がともに 0.32 海里で、同速力で前進中の停止時間が 9.2 分及び停止距離が 1.18 海里、微速力前進のときの停止時間が 4.4 分及び停止距離が 0.25 海里であった。

イ スカイ デューク

スカイ デューク（以下「ス号」という。）は、1996 年 6 月に建造された船尾船橋型のコンテナ船で、船首端から船橋前面までの距離が約 80 メートルであった。

操舵室には、前部中央にジャイロ・レピータ、その左舷側に船舶自動識別装置、V H F 及びエアホーンの押しボタンがあり、同レピータの後方に操舵スタンド、同スタンドの右舷側にエンジンテレグラフなどが組み込まれたコンソールとエアホーンの押しボタン、また、左舷側にレーダー2台が並んで配置され、船尾右舷側の海図台の上に G P S 装置が置かれていた。

ス号は、単暗車、一枚舵を有し、航海全速力が機関回転数毎分 182 の 13.5 ノットであり、また半速力が機関回転数毎分 120 の 9.0 ノット、極微速力が機関回転数毎分 72 の 5.0 ノットであった。更に、航海全速力時におけ

る右舵 35 度での最大縦距が 296 メートル、最大横距が 399 メートル、左舵 35 度での最大縦距が 313 メートル、最大横距が 404 メートルで、同速力で前進中、全速力後進発令から船体停止に要する時間は 3 分 22 秒、停止までの航走距離は 1,015 メートルであった。

（関係人の経歴等）

（1） A 受審人

A 受審人は、昭和 32 年 9 月外航の海運会社に入社し、航海士として 12 年、更に船長職を 3 年ほど執ったほか、陸上の海事関係部門でも約 15 年間の船舶管理業務などを経験し、同 63 年 4 月に阪神水先区水先免許を取得し、翌 5 月同区水先人となって以来、これまで約 8,000 隻の船舶の嚮導に従事していた。

本件時、A 受審人は、水先人として神戸沖第 1 号灯浮標付近の水先人交代地点でレ号に乗船し、神戸港第 2 区の C 社 K S 3 岸壁までの予定で嚮導に当たっていた。

（2） B 指定海難関係人

B 指定海難関係人は、通算約 30 年の海上経験を有し、このうち、部員として 3 年、航海士として 16 年、更に船長として 11 年の経歴があり、2001 年から大韓民国と神戸港又は京浜港間の定期航路船に乗船し、神戸港への出入港は年間 50 回ほどとなっていた。

（神戸中央航路及びその付近の状況）

神戸中央航路は、ポートアイランド南ふ頭から東方に約 1,030 メートル延びる神戸港第 6 防波堤（以下、防波堤の名称については「神戸港」を省略する。）、その東端付近から南東に約 820 メートル延びる第 6 南防波堤とその東端北東側約 650 メートルのところから東方に長く延びる第 7 防波堤との間に、ほぼ南北に設けられた長さ約 3,800 メートル幅 500 メートルの、第 6 防波堤と第 7 防波堤間の 550 メートル北方付近まで設定された航路で、神戸港第 2 区及び第 3 区に入出港する船舶の通航路となっていた。一方、

第7防波堤の北側約650メートルのところからは六甲アイランドの陸岸が北方に広がっており、神戸中央航路の東側にあたる、六甲アイランド南岸の東西に延びるコンテナふ頭西寄りにRC5岸壁が存在していた。

また、C社KS3岸壁は、神戸中央航路北口から北方約1.6海里のところにあった。

(神戸中央航路と航行管制)

神戸中央航路を入出航する船舶については、ポートアイランド南ふ頭東端付近にある神戸信号所、またポートアイランド南東端にある神戸第2信号所の各上屋屋上に設けられた電光表示板によって管制信号が行われていた。

管制信号は、アルファベットで表示し、「Iの文字の点滅」、「Oの文字の点滅」、「Fの文字の点滅」、「Xの文字及びIの文字の交互点滅」、「Xの文字及びOの文字の交互点滅」、「Xの文字及びFの文字の交互点滅」、「Xの文字の点滅」及び「Xの文字の点灯」で構成され、「Fの文字の点滅」については、以下の意味を示していた。

- (1) 総トン数40,000トン（油送船にあつては1,000トン）以上の入航船は、航路外において、出航船の進路を避けなければならないこと
- (2) 総トン数40,000トン（油送船にあつては1,000トン）以上の出航船は、運航を停止して待たなければならないこと
- (3) 総トン数40,000トン（油送船にあつては1,000トン）未満の入出航船は、入出航することができること

(神戸港入港マニュアル)

神戸港では、神戸中央航路の航路幅が500メートルに拡幅されたことに伴い、平成18年4月1日から港則法施行規則が改正され、同航路における管制対象船がこれまでの総トン数15,000トンから40,000トン以上（油送船は総トン数1,000トン以上）に変更となったことにより、管制信号が「Fの文字の点滅」時には、同航路内で40,000トン未満の船舶が自由に出入航できることとなった。

そこで、神戸港港湾管理者は、海事関係者や海事関係機関と検討のうえ、神戸港における入出港船の安全を確保する目的で作成された、「神戸港入港マニュアル」を平成 18 年 4 月に改訂し、各船社や代理店を通じて各船に配布し、これをよく理解したうえ、船橋の見やすい場所に常備し、出入港時に活用するよう呼びかけて周知を図っていた。

同マニュアルには、神戸中央航路の航路管制変更に伴う安全対策として、管制信号「F の文字の点滅」時には、港則法の航路の航法を遵守するよう明記したうえ、神戸中央航路通航船の運航調整実施要領において、航路航行船優先を原則とし、特に同航路北口付近での輻輳が予想されるときには、出港船が航路を出航した後に入港船が航路に入航するよう、代理店を通じて関係する船舶に要請して時間調整を図るとともに、VHF を活用して互いの動静を確認するなど、注意して航行するよう記載されていた。

(事実の経過)

レ号は、インド国籍の船長 D ほか同国籍の船員 8 人とフィリピン共和国籍の船員 15 人が乗り組み、同乗者 2 人を乗せ、石炭 28,367 トンを積載し、船首 6.78 メートル船尾 8.21 メートルの喫水をもって、平成 18 年 9 月 8 日 06 時 46 分兵庫県東播磨港を発し、内海水先区の水先人嚮導のもと、神戸港第 2 区の C 社 K S 3 岸壁に向かった。

ところで、D 船長は、1978 年 1 月から二等航海士を 1 年半、次いで一等航海士を 2 年半ほど経験したのち、1984 年 2 月から船長職に就き、レ号には 2006 年 8 月に乗船しており、これまで日本各港への豊富な入出港経験を有し、神戸港に水先人嚮導のもと 5 ないし 6 回入出港したことがあった。

D 船長は、10 時 40 分和田岬南方の、神戸沖第 1 号灯浮標西南西方 0.8 海里付近で A 受審人を乗船させ、10 時 45 分それまで嚮導に当たっていた水先人が下船した後、三等航海士を機関テレグラフの操作と操船指揮の補佐に、操舵手を手動操舵にそれぞれ就け、自らは操舵室前部中央のジャイロ・レピータの右横に立って操船指揮に当たり、同レピータの左横に同受審人が立って嚮導のもと、ARPA 付きレーダーを 1.5 海里レンジ、また

他のレーダーを3海里レンジとして作動させ、神戸空港沖合を東行した。

11時24分ごろA受審人は、神戸中央航路南口まで約1海里となったところ、神戸第2信号所の管制信号が「Fの文字の点滅」を表示していることを確かめ、同航路に入航することとし、こうべポートラジオをVHFで呼び出し、「間もなく神戸中央航路に入る。」旨を伝えたところ、レ号乗船前に水先人事務所で11時30分出港予定と聞いていた、水先人が乗船していないス号が、「間もなく出港予定であり、注意して入港して下さい。」との連絡を受けて続航した。

A受審人は、11時26分少し過ぎ神戸港第6防波堤灯台（以下「第6防波堤灯台」という。）から146度（真方位、以下同じ。）2.54海里の地点に達したとき、針路を330度に定め、機関を港内全速力前進にかけ、10.5ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で、神戸港第2区の東部第1工区の係留施設に向かって航行することを示す、第2代表旗、E旗及び数字旗1の進路信号を表示して神戸中央航路の南口に向け北上した。

11時29分半A受審人は、神戸中央航路南口を通過して航路に入り、このとき右舷船首約20度方向の六甲アイランドコンテナふ頭RC5岸壁付近にス号を視認し、同船がまだ西に向かって進行していない様子から、自船の方が神戸中央航路北口を早く通過しそうだと思いながら、同航路の中央部をこれに沿って進行した。

その後、A受審人は、着岸予定地点に合わせて徐々に減速を開始することにし、11時33分第6防波堤灯台から143度1.37海里の地点で機関を半速力前進に減じ、このときス号が神戸中央航路に向けゆっくりと西行していることを認めたが、同船には水先人が乗船しておらず、VHFで呼んでも応答が得られないだろうから連絡を取り合うまでもないと考え、VHFを活用してス号と情報交換を行って同船の意向を確かめないまま、ス号の動静を監視して続航した。

A受審人は、11時38分第6防波堤灯台から134度1,120メートルの地点に差し掛かり、9.0ノットの速力で進行していたとき、ス号を右舷船首28度1,280メートルに認めるようになり、当初の予定どおり更に減速することにし、機関を微速力前進に減じ、その後、ス号の方位がほとんど変わ

らず、衝突のおそれがある状況で避航の様子が見られないまま接近するようになったのを知ったが、同船が第7防波堤寄りを小回りして航路に入らうから右舷を対して航過することができると思い、速やかに警告信号を行うことなく、また、第6南防波堤南端付近で警戒を兼ね着岸支援作業のために待機していた2隻のタグボートをス号に向かわせて注意を喚起する措置をとることもしないで進行した。

一方、同じころス号を視認し、その動向を見守っていたD船長は、A受審人に同船を指さして「危険だ。」と言ったが、同受審人から「もう話をしである。」旨の返答を得たことから、同船と無難に航過できると思っていた。

11時41分A受審人は、第6防波堤灯台から111度480メートルの地点に達し、6.6ノットの速力となったとき、右舷船首27度530メートルに近づいたス号が、なおもそのまま接近してくるので不安を覚え、ようやく汽笛により警告信号を2度吹鳴し、機関を停止して続航した。

A受審人は、11時42分着岸に備え、左舷後部にタグラインをとったときス号との衝突の危険を感じ、機関全速力後進を指示し、更に左舵一杯を命じたが及ばず、11時43分第6防波堤灯台から057度290メートルの地点において、レ号は、船首が320度に向いたとき、約3ノットの速力をもって、その右舷中央部にス号の船首部が、前方から70度の角度で衝突した。

当時、天候は晴で風はなく、潮候は下げ潮の中央期にあたり、視界は良好であった。

また、ス号は、B指定海難関係人ほか大韓民国籍の船員10人、インドネシア共和国籍の船員4人が乗り組み、神戸港第3区の六甲アイランドコンテナふ頭RC5岸壁に入船左舷付け係留して荷役を終え、コンテナ貨物2,700トンを積載し、船首5.30メートル船尾6.50メートルの喫水をもって、同日11時20分大阪港に向けての離岸作業に取り掛かった。

離岸時、B指定海難関係人は、操舵室に三等航海士と操舵手を配置し、同航海士を機関テレグラフの操作に、また操舵手を手動操舵にそれぞれ就け、自らは左舷前部で操船指揮に当たり、神戸信号所の管制信号が「Fの文字の点滅」を表示していることを認め、こうべポートラジオと交信して

出港の了承を得たのち、11時25分係留索を放し、投入していた右舷錨を巻き揚げながら、機関と舵を種々使用して右回頭した。

B指定海難関係人は、11時30分第6防波堤灯台から061度1,660メートルの地点において、船首が西南西方を向いて揚錨を終えたとき、針路を247度に定め、機関を微速力前進にかけ、中央寄りのレーダーを3海里レンジとして作動させ、徐々に増速しながら神戸中央航路に向けて西行した。

定針したとき、B指定海難関係人は、第7防波堤越しの左舷船首約75度方向に神戸中央航路をこれに沿って北上するレ号を視認したが、同船の前路を通過して同航路の西側寄りにつくことができるだろうから、連絡を取り合うまでもないと考え、VHFを活用してレ号と情報交換を行って同船の意向を確かめないまま続航した。

11時37分B指定海難関係人は、第6防波堤灯台から058度1,090メートルの地点に達し、約6ノットの速力となったとき、機関を半速力前進に上げて進行した。

B指定海難関係人は、11時38分第6防波堤灯台から057度920メートルの地点で、6.5ノットの速力となり、レ号を左舷船首69度1,280メートルに認めるようになったとき、機関を微速力前進に減じたところ、その後、レ号の方位がほとんど変わらず、衝突のおそれがある状況で接近するようになったが、依然として同船の前路を通過して神戸中央航路の西側寄りにつくことができるだろうから左舷を対して航過できるものと思い、方位の変化を確かめるなどして、同船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、同航路の東側境界線を横断するつもりで続航した。

その後、B指定海難関係人は、行きあしを停止するなどしてレ号の進路を避けることなく、そのまま神戸中央航路北口付近に向け進行するうち、11時41分第6防波堤灯台から049度530メートルの地点に差し掛かり、左舷船首70度530メートルに近づいたレ号が、なおも接近してくるので衝突の危険を感じ、機関停止、次いで左舵一杯とし、更に全速力後進を命じて進行中、ス号は、船首が210度に向き、速力が約2.5ノットになったとき、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、レ号は、右舷中央部外板に破口を生じてバラストタンクに浸水し、ス号は、船首部を圧壊した。

【航法の適用】

本件は、港則法に規定された特定港である神戸港において、入港中のレ号と出港中のス号とが衝突したものであり、海上衝突予防法（以下「予防法」という。）第41条第1項の規定により、まず、一般法である予防法に対して特別法にあたる港則法が適用されることになる。

衝突地点は、港則法に規定される航路内である一方、防波堤の入口付近にもあたり、港則法第15条の規定が適用されることも考えられるが、本件の場合、レ号が神戸中央航路南口を通過したとき、ス号はまだ同航路に向けて進行しておらず、ス号が六甲アイランドコンテナふ頭R C5岸壁を離れて揚錨を終え、徐々に増速しながら西行するのが明らかとなったとき、操縦性能の緩慢な巨大船であるレ号はすでに同航路の中間地点に達し、着岸地点に向けて徐々に減速しながら進行中であり、その操縦性能からみてレ号が航路外で待機することは困難で、同措置を求めるのは不合理なこと、また、レ号は進路信号を表示して、同航路北口北方の神戸港第2区の東部第1工区の係留施設に向かって航路を航行していることが明確に判断できる状況にあったこと、更にス号が航路外から航路に入る態勢で衝突していること、加え両船の大きさ及び操縦性能を合わせ考えると、本件に同条を適用するのは相当でない。

なお、このことは神戸港港湾管理者作成の「神戸港入港マニュアル」では、神戸中央航路の航路管制変更に伴う安全対策に関し、同航路北口付近での出会いを避けるための措置として神戸中央航路通航船舶の運航調整実施要領を作成し、これによると神戸中央航路航行船が航路を出た後、他の船舶を入航させることを原則とする運航調整が実施され、更に管制信号「Fの文字の点滅」時には、航路航行船の優先を遵守するよう各船に徹底を求め、港内の整理及び安全の確保を図っている実状とも合致することである。

したがって、本件は、航路を航行する船舶に優先権があると定めた港則法第14条第1項によって律するのが相当である。

【本件発生に至る事由】

1 レ号

- (1) VHFを活用してス号と情報交換を行って同船の意向を確かめなかったこと
- (2) 警戒を兼ね着岸支援作業のために第6南防波堤南端付近で待機していたタグボートをス号に向かわせて注意を喚起する措置をとらなかったこと
- (3) A受審人が、ス号が第7防波堤寄りを小回りして航路に入るだろうから右舷を対して航過することができると思い、警告信号を行うのが遅れたこと

2 ス号

- (1) VHFを活用してレ号と情報交換を行って同船の意向を確かめなかったこと
- (2) B指定海難関係人が、レ号の前路を通過して航路の西側寄りにつくことができるだろうから左舷を対して航過できると思い、方位の変化を確かめるなどして、レ号に対する動静監視を十分に行わなかったこと
- (3) レ号の進路を避けなかったこと

3 その他

入港するレ号と出港するス号とが神戸中央航路内の防波堤入口付近で衝突のおそれがある態勢で接近するようになったこと

【原因の考察】

本件は、港則法第36条の3の規定により、航行管制が行われている神戸中央航路内において、入港するレ号と出港するス号との間で発生したもので、当時、信号所の管制信号が「Fの文字の点滅」を示し、その意味するところから、入港船であるレ号及び出港船であるス号の両船は、それぞれ入出航することができたものの、信号に従っているからといって運航者

がとるべき安全航行の義務が免除されるものではない。レ号は、神戸中央航路を北上中、六甲アイランドコンテナふ頭R C5 岸壁を離れて同航路に向けて西行するス号を視認したのち、時間的に余裕のある時機に警告信号を行うべきであり、衝突のおそれがある態勢で接近するス号に避航の様子が認められなかったとき、速やかに警告信号を行って避航を促していたなら、衝突を避けることができたものと認められる。

したがって、A受審人が、ス号が第7防波堤寄りを小回りして航路に入るだろうから右舷を対して航過することができると思い、警告信号を行うのが遅れたことは、本件発生の原因となる。

A受審人が、VHFを活用してス号と情報交換を行って同船の意向を確かめなかったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、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、VHFを活用してス号と情報交換を行っていれば、互いの意向を確かめることができ、安全運航の確保上、極めて有効なことであることから、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、警戒を兼ね着岸支援作業のために第6南防波堤南端付近で待機していたタグボートをス号に向かわせて注意を喚起する措置をとらなかったことも本件発生に至る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。しかしながら、この措置をとっておれば、本件発生を防止できた可能性があり、海難防止の観点からは是正されるべき事項である。

一方、ス号が、レ号を視認した後、方位の変化を確かめるなどして、同船に対する動静監視を十分に行っておれば、レ号への接近模様を把握して衝突のおそれがある態勢で互いに接近する状況にあることが判断でき、航路を航行中のレ号の進路を避けることによって、衝突を防止す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、レ号の前路を通過して航路の西側寄りにつくことができるだろうから左舷を対して航過できると思い、方位の変化を確かめるなどして、レ号に対する動静監視を十分に行わず、レ号の進路を避けなかったことは、本件発生の原因となる。

また、B指定海難関係人が、VHFを活用してレ号と情報交換を行って同船の意向を確かめなかったことも、本件発生に至る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。しかしながら、VHFを活用してレ号と情報交換を行っていたら、互いの意向を確かめることができ、安全運航の確保上、極めて有効なことであることから、海難防止の観点からは是正されるべき事項である。

入港するレ号と出港するス号とが神戸中央航路内の防波堤入口付近で衝突のおそれがある態勢で接近するようになったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、神戸中央航路においては、すでに航行管制が行われているものの、同海域が船舶交通の輻輳するところで、管制信号が「Fの文字の点滅」時には、本件のような事態が発生するおそれがあり、海難防止の観点から、通航船の安全確保について、関係者間で更に検討されることが望まれる。

【海難の原因】

本件衝突は、神戸港第2区において、六甲アイランドコンテナふ頭RC5岸壁を発航して神戸中央航路に向け航路外を西行中のス号が、動静監視不十分で、同航路をこれに沿って北上中のレ号の進路を避けなかったことによって発生したが、レ号が、警告信号を行うのが遅れたことも一因をなすものである。

【受審人の所為】

A受審人は、レ号を嚮導し、神戸中央航路をこれに沿って北上中、右舷前方の六甲アイランドコンテナふ頭RC5岸壁を発航して同航路に向け西行するス号を視認し、同船が避航の様子がないまま衝突のおそれがある状況で接近するのを認めた場合、速やかに避航を促すための警告信号を行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、ス号が第7防波堤寄りを小回りして航路に入るだろうから右舷を対して航過することができると思い、速やかに避航を促すための警告信号を行わなかった職務上の過失により、ス号との衝突を招き、レ号の右舷中央部外板に破口を生じさせてバラスト

タンクに浸水させ、また、ス号の船首部を圧壊させるに至った。

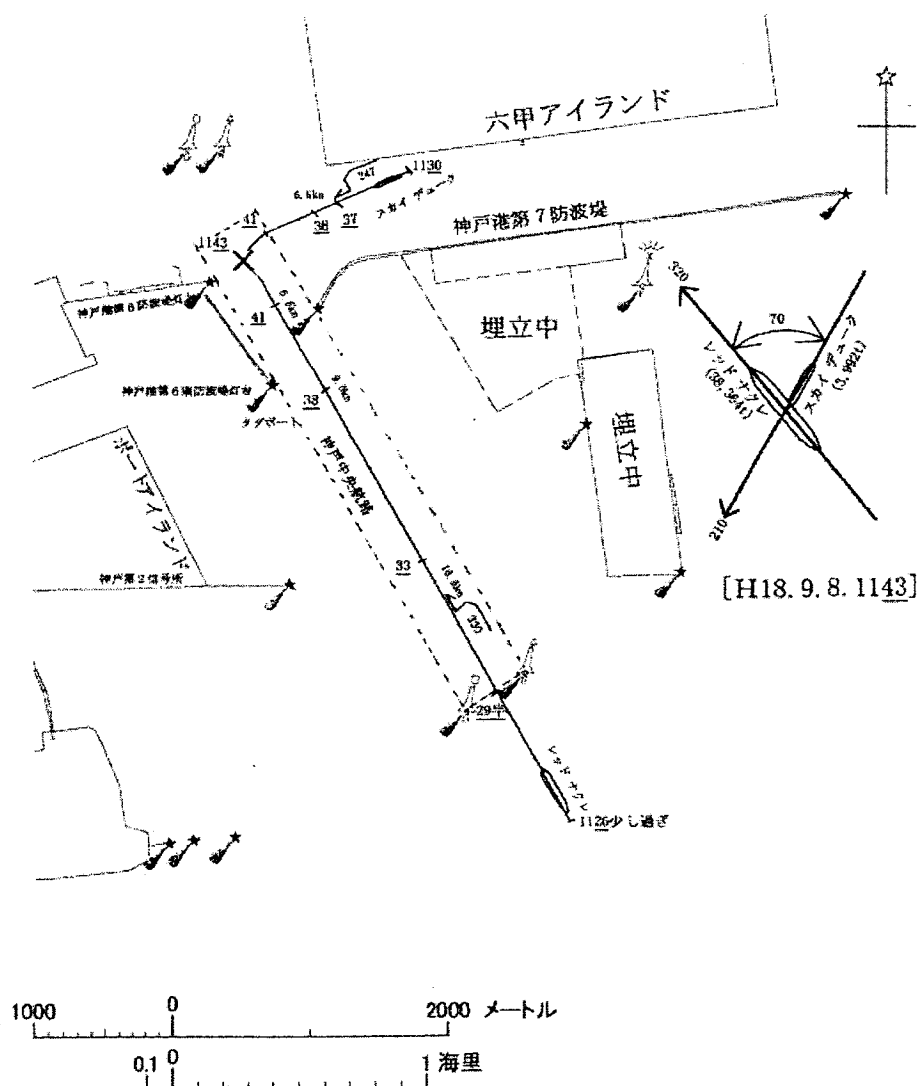
以上のA受審人の所為に対しては、懲戒を免除する。これは、同人が国土交通大臣から表彰された関歴を酌量したものである。

B指定海難関係人が、六甲アイランドコンテナふ頭RC5岸壁を発航して神戸中央航路に向け西行中、左舷方に同航路を北上中のレ号を認めた際、同船に対する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、海難審判法第4条第3項の規定により勧告する。

よって主文のとおり裁決する。

参考図



【研究】

本衝突事件は、神戸港において、入港のため神戸中央航路をこれに沿って北上中のレ号（国際総トン数 38,364 トン。）と出港のため六甲アイランドコンテナふ頭 R C 5 岸壁を発航して同航路に向け航路外を西行中のス号（国際総トン数 3,992 トン。）が、平成 18 年 9 月 8 日 11 時 43 分、神戸中央航路内の防波堤付近で衝突したもので、従来から論争のある航路航行船の優先を定めた港則法第 14 条第 1 項と出船優先を定めた港則法第 15 条の適用上の競合関係が問題となる事案である。

港則法は、港内における船舶交通の安全と港内の整とんを図ることを目的として、昭和 23 年 7 月 15 日に制定され、海上交通法の一般法である海上衝突予防法に対しては特別法の立場にある。船舶交通がふくそうする港内においては、海上衝突予防法に定める一般的な航法のみでは船舶の衝突を未然に防止することが困難であるため、港則法の第三章には様々な特別ルールが定められている。また、海上衝突予防法第 41 条に定めるとおり、港則法に規定された船舶の衝突予防に関する遵守すべき航法は、海上衝突予防法の規定に優先して適用される。

本衝突事件において適用された航路出入船舶が避航する航法は、港則法第 14 条第 1 項に、「航路外から航路に入り、又は航路から航路外に出ようとする船舶は、航路を航行する他の船舶の進路を避けなければならない。」と規定されており、航路内を航行し、かつ進路が航路に定められた方向にほぼ一致して航行している船舶の優先を定めたものである。

一方、港則法第 15 条では、「汽船が港の防波堤の人口又は入口付近で他の汽船と出会う虞のあるときは、入航する汽船は、防波堤の外で出航する汽船の進路を避けなければならない。」と規定され、防波堤入口付近における航法が定められている。その立法趣旨に関しては、防波堤によって通航路が狭められるという可航水域の減少や操船に及ぼす潮流等の影響を考慮し、船舶が危険な見合い関係を生じる場合は左舷対左舷で安全に航過することが困難であるとの認識のもと、港内における船舶交通の安全と港内の整とんを図るため、相対的に広い水域を航行している入航船を防波堤の外で待機させ、まず出航船を港外に出すという一方通航の方式を採用したも

のと思われる。文献においても、次のような記述がある（傍線、筆者。）。

「港の防波堤の入口及びその付近は、防波堤により水路の幅が狭められ可航水域が狭小となっており、出入する船舶がふくそうしていることから、通航船舶が会うおそれが多く、かつ、防波堤等の影響で複雑な潮汐流が生じやすいこと等から衝突事故を起こす可能性が大きくなっている。このため、帆船等に比べ比較的操船が自由である汽船に対しては、互いに出会うおそれのある場合は出船優先として、広い水域を確保しやすい防波堤外に入航船を待機させて、まず出航船を外に出して港内を少しでも広くした後入航船を入航させることとしたものである。」³⁾

「防波堤の入口または入口付近(at or in the vicinity of the entrance of the breakwater)は、防波堤にはさまれた狭い水路で、入航船・出航船が集中して船舶交通量が多く、潮流等の外力の影響が防波堤によって複雑に変化するなどの悪条件をもつ水域で、衝突の危険が発生しやすいところがある。したがって、同入口の航行を一方通航とすることによって、反航船と出会うことをなくし、また、一方通航の方法として、出航汽船が防波堤内の狭いふくそう水域にあるのに対して、出航汽船は防波堤外の広い水域にあることから、入航汽船に防波堤で避航する義務を課し、同水域の船舶交通の安全を図ったものである。」⁴⁾

「出航船と入航船とが入口付近で出会うおそれがある場合、防波堤の外側が内側よりも広く船舶の操縦が容易であるから、入航船に広い防波堤の外側で出航船の進路を避けるよう規定したものである。」⁵⁾

「防波堤の入口、およびその付近は、防波堤（防潮堤、波除堤、築堤、導水堤、河水堤、水堤および海堤等を含む）によって、①水路が狭められ、②必然的に出航船、入航船（出航船、入航船のみならず、港の内から外へ、外から内へと移動する船舶）がふくそうし、③波浪や潮流が複雑に変化し、操船に与える影響が大きいところで、港の中でもとくに危険な場所の一つ

である。そこで、この狭い関門を一方通航とし、船舶交通の安全を図ろうとするわけであるが、まず、広い水域にいる入航船を待機させておいて、狭い水域にいる出航船を優先して出航させる、つまり内側をクリアーにしてから、外から入航船を内側に入れようとするものである。⁶⁾

「一般的には、防波堤の内側より外側の方が、操船水域が広く避航するのが容易であり、かつ、内側の船舶交通の混雑を緩和する意味からも、防波堤入口又は入口付近での汽船の左げん対左げん航過を禁止する特別規定の制定にあたっては、出航汽船に優先権（避航義務の免除）を与え、比較的に操船が自由にできる入航汽船に避航義務を課して防波堤の外側で待機させることにより、防波堤の入口又は入口付近での一方通航を確保し、船舶交通の安全を図るために制定されたのが第 15 条の規定なのです。」⁷⁾

したがって、航行環境の側面からは防波堤の入口または入口付近では船舶の交通流が複雑に交錯し、かつ可航水域が狭められており、自然環境の側面からも複雑な潮流等が船舶の操船に影響を与える可能性があることから、その海域における危険の蓋然性がきわめて高く、入航船と出航船を分離して一方通航とする合理的な理由が存在していることがわかる。その際、出船優先にしたのは、第一義的には防波堤の外側の方が内側に比べて操船水域が広いことから待機場所が確保しやすいことと、加えて防波堤内の船舶交通の混雑を回避することが根拠となっている。したがって、防波堤の外側に岩礁が散在している江名港や中之作港では、防波堤の外側が待機場所としてふさわしくないので、特定航法を定めて入船優先となっている（港則法施行規則第 22 条）。

次に、港則法第 15 条の法律要件の一つである「出会う虞」という文言に関しては、「行き会うとき」よりも広い概念で両船の避航関係を規定しているので、時間的には出会うおそれの判断が行き会うときよりも早く行われる⁸⁾。したがって、出会う虞とは、行き会いや横切り関係にあつて、このまま進行すれば、衝突のおそれよりも広い意味で、出会う可能性があることをいい⁹⁾、衝突のおそれのあるときはもちろんのこと、出航汽船と入航汽

船とが互いに入・出航の態勢の変化も考慮のうえ判断して、防波堤の入口または入口付近で最も接近して衝突のおそれを生じる可能性のあることとされている¹⁰⁾。判例においても、開港港則施行規則第10条（港則法第15条とほぼ同義。）に関して、「その趣旨は入港船が出港船を見て入口に於て出会うかも知れないと予測されるときは入港船は防波堤外に於て出港船の進路を避けるべきことを規定したものと解するを相当とし、入口に於て出会ったかどうかの結果によって遡って避讓義務のあったかどうかを判断すべきではない。」としている¹¹⁾。

また、「防波堤の入口付近」とは、「規定は具体的にその範囲を明示していないが、入航船が出航船を防波堤の外で避航しなければ安全を確保できないと判断される程度に出会うおそれがある、と考えられる入口の内外の範囲であって、相当余裕をもった水域である。この範囲は、入口付近の地勢や状況、出入航船の大小や喫水などを勘案して決められるべきものである。」¹²⁾、あるいは「入口付近とは、入航船が出航船を港の外で待機しなければならないと客観的に判断される防波堤内外の出会う水域をいい、その環境条件と入・出航船舶の条件等を考慮して相対的に決められるべきものである（防波堤入口の幅のおおよそ2倍という説がある）。」¹³⁾とされている。

本衝突事件は、以上のような港則法第14条第1項と第15条に定める航法が競合する事例であり、両者の優先適用関係が問題となるが、港則法の明文規定に両者の関係を律するものはない。文献においては、以下に示すように港則法第15条に定める航法を第14条第1項に定める航法に優先する考え方しかみあたらず、その意味で、学説上はほぼ一致した解釈をとっているといえる。

「防波堤の入口（付近）の航路は航路全体の一部分であり、航路全体についての航法を一般的に規定している法第一四条に対し、本条はその一部分を含む水域を特別な水域として指定し特別な航法を定めたものであるから、特別法優先の原則に従い、法第一五条が優先して適用されることとなる。

（法第一五条が第一四条第一項に優先するという解釈は長年にわたり確立

されている。)」¹⁴⁾

「防波堤入口および入口付近に「航路」が設けられている場合に、出航汽船と入航汽船とが出会うおそれのあるときは、その航法は、第一五条の規定が第一四条第一項の規定に優先して適用される。その理由は、防波堤入口または入口付近は、この場合、航路のうちの特定な水域であるから、第一四条第一項と第一五条との関係は一般規定と特別規定との関係に立ち、特別規定が優先するからである。」¹⁵⁾

「防波堤入口に「命令の定める航路」が設けられている場合であって、出航汽船は、航路を斜航して出航する船舶であり、入航汽船は、航路内をこれに沿って入航する船舶であって、これらの船舶が防波堤入口又は入口付近で出会うおそれがある場合は、第十五条の規定が第一四条第一項の規定に優先して適用される。それは第一四条第一項は、航路一般についての規定であり、第一五条は、航路の特定部分に関する規定であるから、一般法と特別法との関係に立つものである。」¹⁶⁾

「法第一四条第一項は航路全般に関する規定であり、法第一五条は、航路の特定部分、即ち防波堤の入口および入口付近に関する規定であるから、一般法（法第一四条第一項）と特別法（法第一五条）との関係にあるものと解釈し、法第一五条を優先して適用する。」¹⁷⁾

さらに、防波堤付近の航行方法についても、「防波堤を斜行で出航しても、出航さえした船なら出航船であるから、入航船は出航船の進路を避けなければならない。出航船の不当運航は、港則法第15条とは別個に論じることであるという言う説もあることから、不当な運用で出航する船に対しては十分警戒しなければならない。」¹⁸⁾というような一種の無条件優先説¹⁹⁾の考え方もある。

一方、港則法第14条第1項と第15条の優先関係が問題となった海難審判の裁決を調べると、昭和57年から平成16年の間に10件の事例があり、

いずれの裁決においても第15条を優先する考え方が採用されていた²⁰⁾。なかでも、機船第八金生丸機船第三清運丸衝突事件の裁決取消訴訟（東京高判昭和59・2・27）²¹⁾においては、原告が、「法第一五条は、法第二条、港則法施行令（以下「令」という。）第一条別表第一において定める合計四九八港における防波堤の出入口附近についての航法を定めるものであり、これに対し法第一二条は、右四九八港のうちの「特定港」（法第三条第二項による令第二条別表第二によれば、その数は、現在七三港である。）で、規則第八条別表第二において航路が定められているもの（その数は、三六港である。）についての特別の航法を定めるものである。そして、法第一四条第一項は、右航路の外から右航路に入ろうとする船舶についての特別の航法を定めるものであるから、航路が設けられている特定港の防波堤の入口附近にあっては、法第一四条第一項の規定が法第一五条に対し特別規定の關係に立ち、同項が優先して適用されなければならない。」²²⁾と主張した。

原告の主張に対して、被告である高等海難審判庁は通説的見解を採用し、「法第一四条第一項及び第三項と法第一五条のいずれを適用すべきかが問題となるのは、本件のごとく港の防波堤の内外を通じて航路が設けられている場合であるが、法第一五条は、その規定から明らかなように、航路のうちの特定部分、すなわち港の防波堤の入口又は入口附近の水域についての航法規定であり、右水域は、航路全体からみれば、その一部であり、かつ、特定された水域であるから、同条が航路の特定部分についての航法規定であることは、明らかである。これに対し、法第一四条第一項及び第三項は、航路一般に通ずる航法規定である。したがって、前者が特別規定であり、後者が一般規定であるといわなければならない。そうだとすれば、法第一五条が法第一四条第一項及び第三項に優先して適用されるのは、当然であって、原告の主張は、失当である。」と主張した。

以上のような原告と被告の主張に対して、東京高等裁判所は次のように述べ、原告の裁決取消請求を棄却した。

「思うに、法は、港内における船舶交通の安全及び港内の整とんを図ることを目的として制定された法律であるから（法第一条参照）、法第一四条も法第一五条も、ともに港内における航法を定めた規定であることは疑いの

ないところ、法第一四条は、規則において航路が定められている特定港における当該航路の航法を定めるのに対し、法第一五条は、特定港である与否とを問わず、港内の特定海域、すなわち法第二条、令第一条別表第一に掲げる港の防波堤の入口又は入口附近における航法を定めるものであることは、その文言上明らかであるから、両条の規制対象は、一部重なり合うことがあっても、それぞれ別個であって、両条は、いわゆる一般規定と特別規定というような関係に立つものではないといわなければならない。しかし、本件のように、航路の設けられている名古屋港（特定港）の防波堤の入口附近において出入航船が出会うおそれのある場合において、出航船が外航第一航路の外から同航路に入りつつ右防波堤の外に出航しようとするときは、法第一四条第一項と法第一五条の規制対象が重なり合うから、このような場合、両条の適用関係如何が問題となるが、両条の立法趣旨及び法第一五条に何ら例外規定が置かれていないことに徴するときは、法第一五条は、右のような場合でもその適用を排除されないと解すべきである。けだし、法第一四条第一項は、特定港における規則の定める航路（すなわち、本件についていえば、外港第一航路）を航行する船舶と、航路外から航路に入り又は航路から航路外に出ようとする船舶との間の特定航法を定めるものであり、その立法趣旨は、船舶がふくそうし、かつ、大型船が出入する特定港の交通安全確保と円滑な船舶交通を図るため、航路を定めてその航路を航行することを義務づけた法第一二条を受け、航路航行船に優先権を与えて航路一般につきこれを保護したものであるのに対し、法第一五条は、港の防波堤の入口又は入口附近で出航船と入航船とが出会うおそれのある場合の特定航法を定めるものであって、その立法趣旨は、港の防波堤の入口という特殊な狭い海域においては船舶が集中するので、二隻の船舶が同時に出入することを危険とみなし、比較的広い水域にあって行動が自由と考えられる入航船を防波堤の外で待たせて、出航船を優先させるという、いわゆる一方通航権の設定によって船舶交通の安全を図ったものと解されるから、港の防波堤の入口又は入口附近という航路の特定水域において入航船が法第一五条の避航義務を免れる理由はないからである。これを本件についていえば、出航船である清運丸が法第一五条により名古屋

港の防波堤の入口附近を出航する権利を有し（所定の航法に従うべきはもちろんである。）、金生丸は、同防波堤の外で待機すべき義務があったものといわなければならない。」²³⁾

すなわち機船第八金生丸機船第三清運丸衝突事件における東京高等裁判所の判決では、港則法第 15 条に定める航法を適用しているものの、第 14 条第 1 項と法第 15 条の関係は、通説になっているような一般規定と特別規定の関係ではないとして、双方の条文の立法趣旨や法規範文の解釈に基づいて結論を導き出している。一般に、一般法と特別法の関係にたつとは、あることがらについて一般的に規定した法令がある場合に、同じことがらについて、そのうちの特定の場合を限って、あるいは特定の人や地域を限って適用される法令が異なる定めをするときを意味するが、一般法や特別法というのは、それぞれの法令に固有の、絶対的な分類ではなく、他の法令と比較して考えた相対的な区別にすぎない²⁴⁾。

一般規定と特別規定という概念を持ち出すと、港則法第 15 条は第 2 条の定めるすべての港に適用されるのに対し、第 14 条は限られた特定港の航路についてのみ適用されるにすぎないから、第 14 条の方が特別規定だとする考え方（原告の主張）も合理性を有するので、一般規定と特別規定というような形式論理で問題を解決しようとするのは適當ではなく、むしろ判決が述べているように航行の安全確保という実質的考慮によるべきであるとする見解もある²⁵⁾。この見解では、第 15 条は、水面が狭く、交通が混雑する港内にある出航船を優先的に出航させ、水面が広く、航行の自由な港外にある入航船に避航義務を負わせているのであって、この立法趣旨は、出航船が防波堤の入口またはその附近で、法定の航法を遵守していたか否かと関係なく、尊重されなければならないから（航法違反の出航船に対しては、別に制裁が加えられるべきである。）、第 15 条は第 14 条各項に優先して適用されるべきものと解せられるとする。

また同様の見解としては、「原告主張のように単に形式的に両条の規定する航法が適用される港の範囲の広狭のみからその関係を特別規定と一般規定の関係と見るのはやはり無理であると思われ（中略）両条の立法趣旨

の差異に鑑みれば、本件のような場合でも法第一五条の適用は排除されず、入航船は法第一五条所定の避航義務を免れないとの結論を是認してもよい」とするものがある²⁶⁾。すなわち、港則法第14条第1項と第15条の優先関係は法解釈の一般原則をもちだして硬直的に定めたものではなく、第一義的には法目的である港内における船舶交通の安全を図るという見地から、立法趣旨等を考慮して個々具体的に判断する余地が残されているものと思われる。

さらに、港則法第14条第1項と第15条との関係を特別則と一般則の関係としながらも、その理由を、第15条が航路の特定水域での航法であるのに対し、第14条第1項が航路一般の航法であるからとするのではなく、第15条は防波堤の入口という特定水域での一方通航の規定であり、他方第14条は同時通航を認めている規定であることに着目したものもある²⁷⁾。この考え方の根底には、例えば大型船同士が入出航船として向き合うときは、それ自体危険なので港則法第15条が適用されるが、可航幅の広狭、入出航船の大小により、同時出入が危険でない場合は第15条の適用はなく、第14条第1項が適用されるという前提（防波堤の入口における無条件的な第15条の適用を否定し、同時通航が危険な場合に適用する。）がある。

換言すれば、港則法第15条の意義は、機船第八金生丸機船第三清運丸衝突事件の裁決取消訴訟において述べられたように、船舶交通の安全を図るための一方通航権の設定にあり、第14条第1項では航路出入船は航路航行船の進路は避けるが、一方通航までを義務化したものにはなっていないので、防波堤の入口または入口付近という航路のなかでも特殊な狭い海域において第15条の避航義務を免れることはできない。また一方通航権の設定を前提とする限り、防波堤の入口または入口付近で出航船と入航船が存在するものの、衝突のおそれがなく無難で航過できるときは港則法第15条の適用はなく、その意味で、常に一隻による一方通航権を定めたものではないといえる²⁸⁾。

しかしながら、入出航船が防波堤の入口または入口付近で接近し、二隻の船舶が同時に出入りすることが危険でないならば一方通航にする必要は

ないから、危険な場合にのみ港則法第 15 条が適用されるという法律要件は、客観的に可航幅の広狭、入出航船の大小、見合い関係等によって、入航船が安易に同時通航の可否の判断を許されるものではないとしても、相当な距離を隔てて無難に航過できるような小さな船舶の場合は除き、結果論的な危険な運航を助長するおそれがあり、その判断が困難であると同時に防波堤の入口または入口付近の海上交通秩序を乱すおそれがあると思われる。

本衝突事件において港則法第 15 条に定める航法を適用しなかった理由について、裁決（航法の適用）では、レ号が航路に入航した時点でス号がまだ航路に向進していなかったこと、レ号が操縦性能の緩慢な巨大船であるため航路外で待機させることは合理的でないこと、ス号が航路外から航路に入る態勢で衝突していること、両船の大きさ及び操縦性能を合わせ考えると同条を適用するのは相当でないこと等をあげている。

確かに、港に出入りする船舶の大きさは港則法の制定当時（昭和 23 年）に比べれば飛躍的に大きくなり、船舶の交通量も増加しているので、神戸中央航路付近は、もともと浅い部分でも海図水深が 13.1m あり、浚渫航路でもないため、最大喫水 8.21m のレ号が航路外を航行することは可能であるとしても、全長 225 メートルのレ号が航路に入航したのちに航路外で待機することは容易ではないと思われる。その意味で、航路と防波堤が共存する神戸中央航路の北口付近においては、その地形的特性、両船の見合い関係、対象船舶の操縦性能等を考慮した優先適用関係が存在することは妨げられていないというべきであろう。

刑事事件においても、略式請求であるために航法の適用関係は明らかではないが、レ号が罰金 10 万円であるのに対し、ス号は罰金 20 万円となっており、ス号が主因、レ号が一因とする海難審判の裁決と結果と軽重が一致している。なお、裁決では、神戸港港湾管理者作成の神戸港入港マニュアルを引用し、神戸中央航路航行船が航路を出た後、他の船舶を入航させることを原則とする運航調整が実施され、さらに管制信号 F の文字の点滅時には、航路航行船の優先を遵守するよう各船に徹底を求め、港内の整理および安全の確保を図っている実状とも合致すると述べている。

本衝突事件が発生した当時の神戸港入港マニュアル（改訂版）²⁹⁾をみると、その「5. 中央航路の拡幅及び航路管制変更に伴う安全対策」として、次のような記述がある。

「中央航路の航路幅が 500mに拡幅されることにより、平成 18 年 4 月 1 日から港則法施行規則が改正され、管制船が従前の 15,000G/T 以上から 40,000G/T 以上に変更される。なお、管制対象船は 500G/T 以上でこれまでどおりである。これにより、管制信号が F の点滅の時は第 2 区水域や中央航路内で 40,000G/T 未満の船舶が自由に出入港することになるため、中央航路通航船舶は次の事項を遵守すること。

(1)港則法第 14 条（別紙 1 参照）の航法

① 航路航行船優先

（以下、略。）」

また、別紙 9 の「中央航路通航船舶の運航調整実施要領」には、次のような事前運航調整の基準が明示されている。

「2. 航路出入り口（北端）付近で輻輳が予想される時の事前運航調整
（中略）

(2) 航路通航船表で入港船と出港船の重なる場合^(※3)

① 入港船が航路 OUT した後、出港船が航路IN するよう、双方の船舶にそれぞれの代理店を通じて要請する。

② その結果、出港時間調整が整った場合は航路通航船表の時間を変更する。」

このマニュアルと読むと、第一義的には、港則法第 15 条の関係にかかわらず、中央航路のどの部分においても第 14 条が適用されると思われることから、あたかも中央航路のどの海域においても第 14 条が第 15 条に優先的に適用されることを神戸港の港湾管理者が明示しているようにもみえる。また、そのような考え方は運航調整実施要領においても明示されてお

り、このマニュアルをみる限り、裁決が示したように、港内の実状として認識されているようにも思われる。

しかしながら、本マニュアルは港湾管理の観点から港湾管理者が神戸港に船舶が安全に入出港してもらうために作成したもので、港内における安全運航に寄与することを目的とした冊子にすぎない。また運航調整実施要領は出入港の順番を決定する利用調整に用いられるもので、航行中の船舶の航法の適用を前提としておらず、基本的には法的拘束力を有するものではないので、その法規範性は港則法上の航法の適用を左右するものではないと思われる。

最後に港則法の航法の適用に関する問題ではないが、海上交通政策の観点から、管制水路における船舶交通のあり方について論じる。裁決の海難の考察には、「神戸中央航路においては、すでに航行管制が行われているものの、同海域が船舶交通の輻輳するところで、管制信号が「Fの文字の点滅」時には、本件のような事態が発生するおそれがあり、海難防止の観点から、通航船の安全確保について、関係者間で更に検討されることが望まれる。」とある。

本衝突事件が発生した神戸中央航路における管制船は、従来は総トン数15,000トン以上であったが、平成18年4月1日から40,000トンに引き上げられた。すなわち、本衝突事件が発生したのは平成18年9月8日であり、従来の基準であればレ号は管制対象船舶となっており、一定の管制ルールに基づいて安全に入航することができたかもしれない。裁決においても指摘されているように、Fの文字の点滅のときには総トン数40,000トン未満の入出航船は入出航することができるため、同様の事件が発生する危惧があり、海難防止の観点からは、さらなる安全対策の検討が望まれている。

これらを一種の規制緩和による弊害としてとらえるならば、一度の事故によって人命・財産および環境に膨大な被害が生じるおそれのある海上交通に関する規制緩和は、経済的規制（経済規制）と社会的規制（安全規制）を明確にわけて論じるべきであり、二隻の船舶が航路において安全にすれちがうことができるかどうかといった工学的な問題に加え、航路・回頭域・

港域・埠頭等を一体としてとらえ、時間的・空間的に利用調整する視点が重要であると思われる³⁰⁾。船舶の操縦性能および航路の北口付近の航行水域の形状等、さらには法解釈の複雑性を考慮すると、海域利用調整のあり方や港湾管理者主導の運航調整の実効性等、本航路において規制緩和する際の問題点について検討が十分なされていたのか疑問が残る。

【注】

- 1) 海難審判庁裁決録平成 19 年 1・2・3 月分、283 頁。
- 2) 神戸地方海難審判庁、貨物船レッド ナクレ貨物船スカイ デューク衝突事件(要約)、平成 19 年 3 月 28 日。以下、原因においても同じ。
- 3) 海上保安庁監修、海上交通法令研究会編、「港則法の解説」、海文堂、平成 18 年、75 頁。
- 4) 福井淡、「航海法規提要」、海文堂、昭和 57 年、419 頁。
- 5) 巻幡竹夫、有山昭二、「海上交通三法の解説」、成山堂、平成 7 年、263 頁。
- 6) 海事法研究会、「概説海上交通法」、海文堂、昭和 60 年、185 頁。
- 7) 日下明男、「海上交通法規の ABC」、成山堂、平成 2 年、133 頁。
- 8) 海上保安庁監修、前掲書、79 頁。
- 9) 海事法研究会、「概説海上交通法」、海文堂、昭和 60 年、185 頁
- 10) 福井淡、前掲書、421 頁。
- 11) 最判昭和 26 年 7 月 3 日民集 5 卷 399 頁。
- 12) 福井淡、前掲書、420-421 頁。
- 13) 海事法研究会、前掲書、185 頁。
- 14) 海上保安庁監修、前掲書 78 頁。
- 15) 福井淡、「図説港則法」、海文堂、昭和 57 年、32 頁。
- 16) 巻幡竹夫、「明解・航海法規(三訂版)」、成山堂、昭和 59 年、292 頁。
- 17) 海事法研究会、前掲書、187 頁。
- 18) 滝川文雄、「港内航法の研究」、海文堂、昭和 38 年、15 頁。
- 19) 拙稿、海上衝突事件研究(海難審判・裁決取消請求事件判決)[第七回] 機船第八

金生丸機船第三清運丸衝突事件、海上保安大学校研究報告第46巻第1号99頁。

- 20) 河内達也、港則法における航法について、最近の海難審判事例から見た港則法第14条と第15条の関係にかかる考察、海上保安大学校平成20年度中堅幹部研修自主研究報告書。
- 21) 拙稿、前掲論文、99頁。
- 22) 高等海難審判庁、裁決取消請求事件判決集（平成4年12月）、53－54頁。
- 23) 高等海難審判庁、前掲書、54頁。
- 24) 林修三、「法令解釈の常識」、日本評論社、昭和49年、157－158頁。
- 25) 小島孝、港則法第一五条所定の避航義務の存否、民商法雑誌第97巻第2号267－268頁。
- 26) 小林登、特定港の防波堤入口附近における避航義務、ジュリスト962号155頁。
- 27) 和田啓史、港の防波堤の入口の航法に関する一考察、広島商船高等専門学校紀要第8号13頁。
- 28) 判例時報1226号60頁。
- 29) PORT OF KOBE 神戸港入港マニュアル（改訂版）、2006年4月、神戸港港湾管理者。
- 30) 藤本昌志、海上交通行政における規制緩和に関する問題、「貨物船R号貨物船S号衝突事件」を基に、阪大法学第58巻第3・4号805頁。