

【事件研究】

海上衝突事件研究(海難審判)第19回
旅客船第三仁王丸交通船すずかぜ衝突事件

海上警察学講座

松 本 宏 之

○ 仙審平 18・3・3 (平成 17 年仙審第 62 号) ⁽¹⁾

(以下、「第一審」という。)

○ 二審平 19・4・24 (平成 18 年第二審第 11 号) ⁽²⁾

(以下、「第二審」という。)

【受審人】

A 職名：旅客船第三仁王丸船長 (海技免状：六級海技士 (航海))

B 職名：交通船すずかぜ船長 (海技免状：四級小型船舶操縦士)

【損害等】 ⁽³⁾

第三仁王丸・・・・・・右舷船首部に擦過傷等

すずかぜ・・・・・・船首部を圧壊

乗客 1 人が負傷

【原因】

(第一審)

第三仁王丸が、過大な速力で航行したばかりか、見張り不十分で、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、6、9 条)

すずかぜが、見張り不十分で、狭い水道を航行中の第三仁王丸の通航を妨げた。(海上衝突予防法 5、9 条)

(第二審)

第三仁王丸が、見張り不十分で、すずかぜとの衝突を避けるための協力動作をとらなかった。(海上衝突予防法5、17条)

すずかぜが、見張り不十分で、第三仁王丸の進路を避けなかった。(海上衝突予防法5条、港則法18条)

【主文】

(第一審)

本件衝突は、すずかぜが、見張り不十分で、狭い水道を航行中の第三仁王丸の通航を妨げたことによって発生したが、第三仁王丸が、過大な速力であったばかりか、見張り不十分で、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Bの小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

受審人Aを戒告する

(第二審請求者：理事官)

(第二審)

本件衝突は、雑種船であるすずかぜが、見張り不十分で、雑種船以外の船舶である第三仁王丸の進路を避けなかったことによって発生したが、第三仁王丸が、見張り不十分で、すずかぜとの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Bの小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

受審人Aを戒告する。

(刑事事件)

○ 刑事事件 (仙台簡易裁判所)

第三仁王丸船長 A

略式命令 罰金30万円 (命令17年10月27日、確定17年11月22日)

すずかぜ船長 B

略式命令 罰金10万円 (命令17年10月27日、確定17年11月22日)

【事実概要】⁽⁴⁾

(事件発生の年月日時刻及び場所)

平成17年3月4日13時30分

宮城県仙台塩釜港

(船舶の要目等)

船種船名 旅客船第三仁王丸

総トン数 188トン

全長 37.5メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 625キロワット

船種船名 交通船すずかぜ

総トン数 4.5トン

登録長 10.40メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 63キロワット

(設備・性能等)

ア 第三仁王丸

第三仁王丸(以下「仁王丸」という。)は、平成11年7月に竣工した航行区域を平水区域とする最大とう載人員407人の上構部がアルミニウム合金製、船体部が高張力鋼製の旅客船で、宮城県松島湾内の定期周遊航路に就航していた。

操舵室は、船首端から約5メートル後方にあり、同室の前部中央部に操船コンソールが、その右舷側にレーダー1台及びその左舷側に汽笛スイッチ等が装備され、また、当直用の椅子が中央部及び左舷側に各々1脚ずつ設置されており、前方の見通しは良好であった。また、最短停止距離は約140メートル、同所要時間は38秒であった。

イ すずかぜ

すずかぜは、平成14年10月に竣工した航行区域を限定沿海区域とする最大とう載人員13人のFRP製交通船で、松島湾内の石浜水道を挟んで約500メートル隔たって対峙している同市野々島の野々島漁港と桂島の浦戸石浜との間の航海時間が5分間程度の航路に就航し、乗客の要請があったときのみ運航され、平日には平均約10往復していた。

操舵室は、船体中央よりやや後方にあり、同室前面は横方向に2面のガラス窓を有し、そのうち右舷側の窓だけが旋回式窓となっており、同室前部左右舷側には引戸式の出入口扉があり、同扉及びその後方の壁面にも窓ガラスが設置され、見張りの妨げとなるものはなく見通しは良好であった。また、同室内には操舵装置及び機関遠隔操縦装置があるだけで、レーダー等の航海計器類は装備していなかった。

(事実の経過)

仁王丸は、A受審人ほか5人が乗り組み、乗客10人を乗せ、船首1.3メートル船尾2.0メートルの喫水をもって、平成17年3月4日13時00分宮城県宮城郡松島町の松島観光栈橋を発し、松島湾内周遊航路と称する、松島湾中央部を南下して桂島西側から同島南側を東行し、石浜水道を北上ののち発航地に至る約50分間の湾内遊覧に向かった。

A受審人は、発航時から操舵室の中央部の当直用椅子に腰を掛けて操船にあたり、雪が降っていたことから法定灯火を表示し、機関を全速力前進にかけ12.0ノットの速力（対地速力、以下同じ。）で同航路に沿って進行した。

ところで、当日は、朝から雪が降っていて視界が良好ではなかったため、A受審人は、観光ガイド（以下「ガイド」という。）を操舵室左舷側の椅子に配置し、同室右舷側に甲板員を立てて見張りに当たらせていた。

13時25分ごろA受審人は、桂島南東端を航過して石浜水道を北上することとなり、仁王丸にとって可航幅が100メートル程度の同水道の最狭部辺りで、右舷側に柏木島が存在するため野々島漁港方向の見通しが一部妨げられる水域を航過する態勢となった。

13時29分半A受審人は、柏木島24メートル島頂（以下「島頂」という。）から182度（真方位、以下同じ。）160メートルの地点に達し、針路を307度に定めたとき、右舷船首28度225メートルのところに浦戸石浜に向かう態勢のすずかぜが存在し、その後衝突のおそれのある態勢で接近するのを認め得る状況にあったが、すずかぜが就航していることを失念し、柏木島北側の海域を十分に見張っていなかったため、同船に気付かず、警告信号を発することも、更に機関を使用して衝突を避けるための協力動作をとることもなく続航した。

13時30分少し前A受審人は、島頂から218度130メートルの地点に達したとき、甲板員の報告により右舷船首28度110メートルのところに、すずかぜを初めて認めて衝突の危険を感じ、左舵15度をとって機関を全速力後進にかけてガイドが汽笛により短音を連吹したが及ばず、13時30分島頂から254度160メートルの地点において、仁王丸は、前進速力が約5ノットとなり300度に向首したとき、すずかぜの船首部が仁王丸の右舷船首部に直角に衝突した。

当時、天候は雪で風力1の北西風が吹き、視程は約1,000メートルで、潮候は下げ潮の末期であった。

また、すずかぜは、B受審人が1人で乗り組み、乗客1人を乗せ、船首0.4メートル船尾1.0メートルの喫水をもって、同4日13時28分野々島漁港を発し、浦戸石浜に向かった。

ところで、B受審人は、当日3便のすずかぜの運航後11時30分野々島漁港港奥の係留地に同船を係船して自宅に戻って昼食を済ませたのち、同係留地に戻り同船の船体や係留栈橋付近の除雪を始めようとしていたところ、携帯電話により乗客が1人あるとの連絡を受けたため、除雪をすることなく、同船体に雪が約7センチメートル積もった状態のまま、雪が降っていたことから操舵室上部に設置された黄色の回転灯を点灯して、前示のとおり発航したものであった。

発航後、B受審人は、乗客を操舵室後方の椅子に腰を掛けさせ、旋回窓の前に立った姿勢で、手動操舵にあたり、同窓以外の操舵室のガラス窓に雪が付着して周囲の見通しが効かない状況となっていたが、旋回窓から見

張りを行えば航行することができると思い、同室窓の除雪をしたり、同室の左右出入口扉を開放することもしなかったため、周囲の見張りが十分にできない状態で進行した。

13時29分わずか過ぎB受審人は、島頂から337度140メートルの地点で、機関をほぼ半速力前進にかけて7.0ノットの速力で、針路を210度に定めて続航した。

13時29分半B受審人は、島頂から295度110メートルの地点に達したとき、左舷船首55度225メートルのところに石浜水道を北上する態勢の仁王丸が存在し、その後衝突のおそれのある態勢で接近するのを認め得る状況にあったが、操舵室左出入口扉を一時的に少し開けて左方を一瞥しただけで、他船はいないと思い、同室出入口扉を開放するなどして周囲を十分に見張っていなかったため、仁王丸に気付かず、同船の進路を避けることなく進行した。

13時30分少し前、B受審人は、島頂から270度130メートルの地点に達したとき、自船の機関音が大きかったことと操舵室を閉め切っていたことにより、左舷船首55度110メートルのところに接近した仁王丸の発した汽笛による短音の連吹に気付かず続航中、すずかぜは、原針路、原速力のまま前示のとおり衝突した。

衝突の結果、仁王丸は、右舷船首部に擦過傷を生じ、衝突後、衝突地点の南南西方120メートルばかりの浅所で船底部に擦過傷等を生じ、すずかぜは、船首部に圧壊等を生じたが、両船ともに自力で目的地に向かい、のちそれぞれ修理された。また、すずかぜの乗客が肋骨骨折等を負った。

【航法の適用】

(第一審)

本件は、宮城県仙台塩釜港塩釜区第3区において、狭い水道である石浜水道を北上中の仁王丸と同水道を航過して石浜に向かって西行中のすずかぜとが衝突したものであるが、いかなる航法が適用されるかについて考察する。

まず、本件発生時には、降雪があり、視界がいくぶん妨げられる状況に

あったことから、海上衝突予防法における視界制限状態における船舶の航法が適用されるかについて検討する。A受審人の供述からも明らかなように、当時の視程が1,000メートル以上あったものと認められることから、両船の船型や運動性能を考慮すれば、互いに相手船を視認したのち、十分に衝突を避けるための措置をとることができたものと認められる。

従って、互いに視野の内にある航法を適用するのが相当である。

次に本件には、海上衝突予防法第9条のほか港則法の適用も考えられる。

まず、港則法の適用の有無について検討する。港則法を適用するとすれば、考えられるのは同法第18条の雑種船の航法であるが、ここで問題となるのは雑種船の定義である。

すずかぜを雑種船として扱うことは、総トン数40トン未満及び長さ20メートル未満を一応の目安とするならば問題とはならないと思われ、仁王丸については、命令の定める船舶交通が著しく混雑する特定港の小型船の範囲にあるが、専らその活動範囲を港内としている点においては雑種船であり、本港は船舶交通が著しく混雑する特定港でもない。雑種船や小型船の概念は、外洋を航行する航洋船に対する概念であるとすれば第18条を本件に適用するのは相当でない。

したがって、本件には海上衝突予防法第9条を適用し、すずかぜを避航船とするのが相当である。

(第二審)

本件衝突は、港則法が適用される仙台塩釜港の港域内において発生した。すずかぜは、港界にまたがる港の間に就航していたが、不定期の総トン数4.5トンの交通船であることから同法に規定する汽艇に分類される雑種船、他方、仁王丸は、主に港域内を航行するものではあるが、定期航路に就航する総トン数188トンの旅客船であることから雑種船以外の船舶と認めることができる。

また、当時、視程が約1,000メートルであったことから両船にとって視界制限状態にあったとは認められない。

したがって、港則法第18条第1項が適用される。

【本件発生に至る事由】

(第一審)

1 仁王丸

- (1) A受審人が、速力を十分に落として航行しなかったこと
- (2) A受審人が、周囲の見張りを十分に行っていなかったこと
- (3) A受審人が、早期に衝突を避けるための措置をとらなかったこと

2 すずかぜ

- (1) B受審人が、石浜水道に入る前に一旦停止しなかったこと
- (2) B受審人が、付着した窓の雪を除雪していなかったこと
- (3) B受審人が、天窓から顔を出すなどして周囲の見張りを十分に行わなかったこと
- (4) B受審人が、操舵室の窓を閉め切っていたこと
- (5) 機関音が大きく、仁王丸の警告信号が聞こえなかったこと

3 その他

柏木島が見通しを妨げていたこと

(第二審)

1 仁王丸

- (1) すずかぜが就航していることを失念し、見張りが不十分であったこと
- (2) 全速力前進で航行していたこと
- (3) 衝突を避けるための協力動作をとらなかったこと
- (4) 警告信号を行わなかったこと

2 すずかぜ

- (1) 操舵室前面右舷側に設置された旋回窓以外の操舵室のガラス窓に雪が付着して周囲の見通しが効かない状況となっていたこと

- (2) 操舵室の左出入口扉を一時的に少し開けて左方を一瞥しただけで、他船はいないと思い、同室出入口扉を開放するなどせず、見張りが不十分であったこと
- (3) 仁王丸の進路を避けなかったこと

【原因の考察】

(第一審)

本件は、宮城県仙台塩釜港塩釜区第3区において、石浜水道を北上中の仁王丸と同水道を西行して横断しようとするすずかぜとが衝突したものであるが、以下その原因について考察する。

A受審人が、見通しが著しく妨げられた石浜水道を北上するにあたり、速力を十分に減じたうえ、周囲の見張りを厳重に行っておれば、同船の運動性能から判断して本件は発生しなかったものと思料される。

したがって、A受審人が、速力を十分に減じていなかったこと及び周囲の見張り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受審人が、窓に雪を付着させたまま発航せず、天窓から顔を出して周囲の見張りを行い、かつ、石浜水道に入る前に一旦停止して周囲の状況を確認しておれば本件は発生しなかったものと思料される。

したがって、B受審人が窓に雪を付着させたまま発航し、天窓から顔を出して周囲の見張りを行わず、石浜水道に入る前に一旦停止して周囲の状況確認を行わなかったことは本件発生の原因となる。また、B受審人が、ドアを開けておれば、機関音が多少大きかったとしても仁王丸の警告信号を聴取できたものと思料され、ドアを開けていなかったことも本件発生の原因となる。

柏木島が仁王丸に対しては右舷前方の、すずかぜに対しては左舷前方の見通しを妨げていたことは、本件発生に至る過程において関与した事実であるが、本件発生の原因とならない。

(第二審)

本件は、仁王丸が、見張りを十分に行っていれば、すずかぜとの衝突を

避けるための協力動作をとって、同船との衝突を避けることができたものと認められる。

仁王丸は、衝突少し前に左舵15度を取り、機関を全速力後進にかけた事実はあるが、この時点ではもはや衝突を避けられないことから、この事実をもって海上衝突予防法に規定する衝突を避けるための協力動作をとったと認めることはできない。

したがって、A受審人が、すずかぜが就航していることを失念し、見張りが不十分で、同船との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。

また、すずかぜが、見張りを十分に行っていれば、仁王丸の進路を避けることができたものと認められる。

したがって、B受審人が、操舵室前面右舷側に設置された旋回窓以外の操舵室のガラス窓に雪が付着して周囲の見通しが効かない状況となっていたが、操舵室の左出入口扉を一時的に少し開けて左方を一瞥しただけで、他船はいないと思い、同室出入口扉を開放するなどせず、見張りが不十分で、仁王丸の進路を避けなかったことは、本件発生の原因となる。

仁王丸が全速力前進で航行していたことは、13時29分半の同船の船位から衝突地点まで190メートルあるので、同船の最短停止距離との比較により、衝突のおそれのある態勢で接近するのを認めることができるようになった後にすずかぜとの衝突を避けるための協力動作をとることが可能であったと認められることから、本件発生の原因とならない。しかしながら、石浜水道の地理的特徴や交通船の就航状況に鑑み、余裕を持った操船ができるよう、同水道の柏木島付近では減速航行することが望まれる。

仁王丸は、衝突少し前に短音を連吹した事実はあるが、この時点ではもはや衝突を避けられないことから、この事実をもって海上衝突予防法に規定する警告信号と認めることはできない。また、本件にあっては、同事実にもかかわらず、すずかぜ側において同音を聞きとることができない状態にあったことから、衝突のおそれのある態勢で接近するのを認めることができるようになった頃に警告信号を行っていたとしてもその効果はないと認められる。

したがって、仁王丸が警告信号を行わなかったことは、本件発生の原因とならない。

【海難の原因】

（第一審）

本件衝突は、宮城県仙台塩釜港塩釜区第3区において、すずかぜが、見張り不十分で、狭い水道を航行中の第三仁王丸の通航を妨げたことによって発生したが、第三仁王丸が、過大な速力で航行したばかりか、見張り不十分で、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、降雪時、仙台塩釜港内の石浜水道において、雑種船であるすずかぜが、見張り不十分で、雑種船以外の船舶である仁王丸の進路を避けなかったことによって発生したが、仁王丸が、見張り不十分で、すずかぜとの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）

B受審人は、宮城県仙台塩釜港塩釜区第3区において、窓に付着した雪のため、著しく周囲の見張りを妨げられた状況下、乗客を乗せて野々島漁港から桂島の石浜に向かう場合、柏木島の陰から現れる第三仁王丸を見落とすことのないよう、石浜水道の手前で一旦行きあしを停止するなどして周囲の見張りを厳重に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、操舵室前部右舷側の旋回窓から他船が見えないので大丈夫と思い、周囲の見張りを厳重に行わなかった職務上の過失により、左舷方から接近する第三仁王丸に気付かず、衝突を避けるための措置をとることなく進行して同船との衝突を招き、自船の左舷船首部を圧壊させ、第三仁王丸に擦過傷を生じさせ、乗客に右肋骨を骨折させるに至った。

以上のB受審人の所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5条第1項第2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

A受審人は、宮城県仙台塩釜港塩釜区第3区において、定期の巡航のため石浜水道を北上する場合、右舷方の柏木島で野々島漁港からの出港船の視認を妨げられる状況にあったから、すずかぜを見落とすことのないよう、速力を減じるなどして周囲の見張りを厳重に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、巡航船の航行する時間帯ではなかったことから大丈夫と思い、周囲の見張りを厳重に行わなかった職務上の過失により、すずかぜを視認するのが遅れ、過大な速力のまま進行して同船との衝突を招き、前示損傷及び負傷を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。

(第二審)

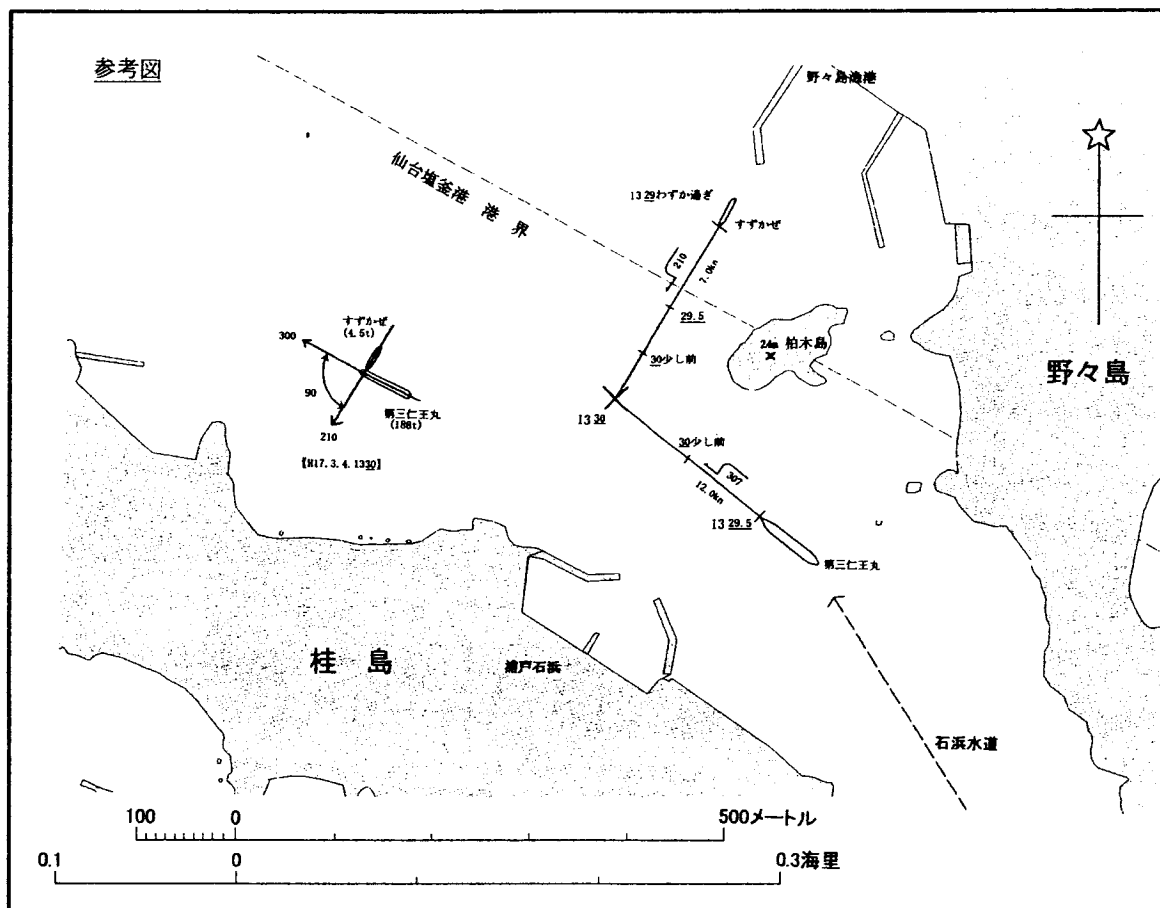
B受審人は、降雪時、仙台塩釜港内の石浜水道において、野々島漁港から同水道を横断して浦戸石浜に向け航行する場合、同水道を北上する仁王丸を見落とさないよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかしながら、同人は、旋回窓以外の操舵室のガラス窓に雪が付着して周囲の見通しが効かない状況となっていたが、同室左出入口扉を一時的に少し開けて左方を一瞥しただけで、他船はいないと思い、同室出入口扉を開放するなどして見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、仁王丸に気付かず、同船の進路を避けることなく進行して衝突を招き、仁王丸の右舷船首部に擦過傷等を、自船の船首部に圧壊等をそれぞれ生じさせたほか、すずかぜの乗客1人に肋骨骨折等を負わせるに至った。

以上のB受審人の所為に対しては、海難審判法第4条第2項の規定により、同法第5条第1項第2号を適用して同人の小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

A受審人は、降雪時、仙台塩釜港内の石浜水道を北上する場合、野々島漁港から同水道を横断して浦戸石浜に向け航行するすずかぜを見落とさな

いよう、見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかしながら、同人は、すずかぜが就航していることを失念し、見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、すずかぜに気付かず、衝突を避けるための協力動作をとることなく進行して衝突を招き、前示の損傷等を生じさせるに至った

以上の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。



【研究】

本衝突事件は、仙台塩釜港内の石浜水道において、同水道を北上中の旅客船の仁王丸（総トン数188トン、37.5メートル）と同水道を横断中の交通船のすずかぜ（総トン数4.5トン、10.40メートル）が衝突したもので、主文においては、第一審および第二審ともすずかぜ側に主因があり、仁王丸側に一因があるとしている。しかしながら、それらを導く航法の適用が第一審と第二審とでは異なっているので、以下においては、その背景にある避航義務と通航不阻害義務⁽⁵⁾との混同の問題や雑種船の該当要件⁽⁶⁾の不明確性の問題を中心に論究する。

第一審の主文においては、「本件衝突は、すずかぜが、見張り不十分で、狭い水道を航行中の第三仁王丸の通航を妨げたことによって発生した」とし、航法の適用においては、「本件には海上衝突予防法第9条を適用し、すずかぜを避航船とするのが相当である。」としている。海上衝突予防法第9条は狭い水道等における広義の航法が規定されており、その第2項では航行中の動力船の帆船に対する避航義務が、第3項では航行中の船舶の漁ろうに従事している船舶に対する避航義務が述べられている。しかしながら、本衝突事件は旅客船と交通船の衝突であり、同条第2項にも第3項にも該当しないため、すずかぜを避航船とする法的根拠がないことになる。

本衝突事件をあえて海上衝突予防法第9条で律するとするならば、狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない他の船舶の通航を妨げることとなる場合に、当該狭い水道等を横切ることを禁止した第5項、あるいは長さ20メートル未満の動力船が狭い水道等の内側でなければ安全に航行することができない他の船舶の通航を妨げてはならないとした第6項が考えられる。ここでいう「通航を妨げない義務」は一般に通航不阻害義務とよばれており、避航義務とはまったく異なる法的概念であるので⁽⁷⁾、第一審の航法の適用で述べられている海上衝突予防法第9条を根拠としたすずかぜの避航義務は法論理として間違っていると考えられる。

通航不阻害義務に関しては、従来から“not to impede”の解釈が不明確であったため、過去にIMOにおいて国際海上衝突予防規則の統一適用のためのガイダンス(GUIDANCE FOR THE UNIFORM APPLICATION

OF CERTAIN RULES OF THE 1972 COLLISION REGULATIONS)が検討され、そのなかに次のような解釈案が提示されていた。

“Clarification of the application of the word “not to impede” as appearing in Rules 9(b), (c) and (d), 10(i) and (j) and 18(d).

When a vessel is required not to impede the passage of another vessel, such vessel shall so far as practicable navigate in such way as to avoid the development of risk of collision. If, however, a situation has developed so as to involve risk of collision, the relevant Steering and Sailing Rules shall be complied with.”

(第9規則(b)項、(c)項および(d)項、第10規則(i)項および(j)項並びに第18規則(d)項の文言「妨げないこと」の解釈の明確化。

船舶が他の船舶の通航を妨げないことを求められた場合は、当該船舶は衝突のおそれに進展しないような方法で航行しなければならない。但し、衝突のおそれがあるような状況になった場合は、関連する航法に従わなければならない。)

しかしながら、1987年11月のIMO総会で、国際海上衝突予防規則の第8規則（衝突を避けるための動作）に次のような(f)項が追加されることとなり、この問題は別の形で一定の解決をみるに至った。

“(f)(i) A vessel which, by any of these rules, is required not to impede the passage or safe passage of another vessel shall, when required by the circumstances of the case, take early action to allow sufficient sea room for the safe passage of the other vessel.

(ii) A vessel required not to impede the passage or safe passage of another vessel is not relieved of this obligation if approaching the other vessel so as to involve risk of collision and shall, when taking action, have full regard to the action which may be required by the rules of this part.

(iii) A vessel the passage of which is not to be impeded remains fully obliged to comply with the rules of this part when the two vessels are approaching one another so as to involve risk of collision.”

((f)(i)この規則の規定によって他の船舶の通航又は安全な通航を妨げてはならないとされている船舶は、状況により必要な場合には、他の船舶が安全に通航することができる十分に広い水域を開けるため、早期に動作をとらなければならない。

(ii)他の船舶の通航又は安全な通航を妨げてはならない義務を負う船舶は、衝突のおそれがあるほど他の船舶に接近する場合であってもその義務が免除されるものではない。また、動作をとる場合には、この部の規定によって要求されることがある動作を十分考慮しなければならない。

(iii)二隻の船舶が互いに接近する場合において衝突のおそれがあるときは、通航が妨げられないとされている船舶は、引き続きこの部の規則に従わなければならない。)

この改正によって、通航を妨げないための動作は衝突のおそれが生じる以前から生じていること、および避航義務と通航不阻害義務の2つの義務が別であることが明確になり、他の船舶の通航を妨げないための動作とは、他の船舶が安全に通航することができる十分に広い水域を開けるための動作であることが法規範文のうえで明らかになった⁽⁶⁾。さらに、衝突のおそれが発生した場合は、既存のB部(操船規則および航行規則)の規則に従わなければならないと明示された。

一方、第二審では、第一審のような海上衝突予防法第9条の適用を前提としておらず、港則法第18条第1項に定める雑種船の航法を適用している。第18条第1項では、「雑種船は、港内においては、雑種船以外の船舶の進路を避けなければならない。」と規定され、また本条項は航路航行船優先を定めた第14条第1項、出船優先を定めた第15条の特別条項としても位置づけられることから、港則法では雑種船に対して絶対的な避航義務を負わせているともいえる。

しかしながら、雑種船の定義は第3条第1項に、「この法律において「雑種船」とは、汽艇、はしけ及び端舟その他ろかいのみをもって運転し、又は主としてろかいをもって運転する船舶をいう。」とあるものの、特に汽艇については、小型の動力船という程度の一般的かつ抽象的な概念というほかになく、個々具体的な法適用においては混乱が生じる可能性がある。換言すれば、雑種船と雑種船ではない船舶とを判別する明確な基準がない状況下においては、その両者の境界部分に位置する多種多様な船舶に対する法適用に問題が生じる可能性もある。

例えば、港内において雑種船以外の船舶が雑種船らしき船舶と出会った場合、相手船が本法第18条第1項に基づき雑種船の立場で雑種船ではない自船を避航してくれることを期待してよいのか、あるいは対等な立場で海上衝突予防法の航法規定を適用すべきなのかという問題が生じ、場合によっては避航関係においてまったく逆の関係が成立する可能性もあるために、港内交通に少なからず混乱が生じるおそれがある。また港内において衝突のおそれのある船舶同士が、自他共に雑種船に該当するのか否かの明確な確認方法がなく、航法の適用において最も基本的な前提となる両者の認識が一致しない場合も有り得る。さらに本来雑種船に該当する船舶が、自船が雑種船であるという認識のないまま運航している場合も有り得る。したがって雑種船の定義および認識の問題は、航法における当事者間の関係において、あるいは港長業務を遂行する上でも重要な意義を有しているといえる。

かつて雑種船の定義に関連して、昭和35年に全国の港長意見をまとめ、問題点と改正案を検討した経緯がある。また昭和38年の本法改正に際しては、総トン数40トン程度未満、長さ約20メートル未満の動力船と、すべての無動力船を雑種船とする提案が海上航行安全審議会になされたが、本問題についてはなお慎重に検討すべきであるとの意見が強く、雑種船の大きさ等についての画一的な規定を改正案に盛り込むことを見送っている。なお、第一審の裁決では、「すずかぜを雑種船として扱うことは、総トン数40トン未満及び長さ20メートル未満を一応の目安とするならば問題ない」として、同様の数値を雑種船認定の根拠としている。

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する港則法で、あえて雑種船とそうでない船舶とを区別し、わざわざ各種の特別規定を設けて海上交通ルールを複雑化したことに関しては、次のように考えられている。

「これらの船舶は、いずれも小形のもの、あるいは主として港内を航行するものであって、その航法、停泊条件等を他の船舶と同様に取扱うと、かえって混乱を生じ、港の機能を阻害する結果を招くおそれがある」⁽⁹⁾

「船舶交通のふくそうする港内において、規制対象船舶を、雑種船と非雑種船(航洋船)とに分けて種々の規制を実施することが法目的を達成し、港の機能を安全かつ最大限に発揮させるために必要であることによる定義である。」⁽¹⁰⁾

「この規定は、小型船の操縦がしやすいという理由ばかりで設けられたものではない。すなわち、港の事情、港勢の変化を心得ていて港内を往復する小型船に対しても港内の安全を期するため避ける義務を負わせ、因って港で(港にの意味を含めて)入航出航する船に、運航の便宜を与え、港内における船舶交通の安全性を高めようとする理由もあって、これ等理由によって生ずる利益は、大型船も小型船も平等に浴さなければならない」⁽¹¹⁾

本来、港は海陸交通のターミナルとして必然的に船舶交通の幅そうする場所であり、巨大船舶や手漕ぎ船舶、日本船舶や外国船舶、出入港船舶や港内作業船舶等、船舶の大きさ、航行範囲、行動形態の異なる種々雑多な船舶が混在しているので、港則法の法目的を達成するためには港に入ってくる船舶に一種の優先権を与え、新たな海上交通秩序を形成する必要があると思われる。そのような航行環境を前提とすれば、第一に雑種船は一般的に小型であり、相対的にみて操縦性能が良く、一般法たる海上衝突予防法の基本原則に照らしても、避航することが好ましいということになる。また船舶の大きさというのは外観上のものなので、雑種船に該当するか否かの判断が運航者の視覚によって比較的容易に行うことができる。

第二に、雑種船ではない船舶は比較的通航路や針路が定まっており、他の船舶からみて進路の予測が容易であるのに対し、雑種船は業務上行き先

が多方面にわたり、他の船舶から見て進路の予測が難しく、場合によっては速力も一定でないことから、船舶同士の出会い関係や交差関係、さらには衝突のおそれの判断が一般的に複雑であり、航法上の誤解が生じ易い。したがって、港内全般の交通秩序を港の機能に関する社会的通念に照らして考えた場合、政策的にも雑種船が避航した方が好ましいという結論が導かれる。

第三に、雑種船は一般的に港内事情に精通しており、出入港頻度の少ない他の船舶と比較した場合、雑種船が避航したほうが港内の安全上、好ましいといえる。但し、当該船舶が港内事情に詳しいかどうかということの絶対的な基準が存在しているわけではなく、さらに運航者の視覚による判断でも困難であることから、外観上、小型であるという第一の理由に付随して推測されるものと思われる。

しかしながら、雑種船の概念的な理解はできるものの、明確な判断基準という観点からは依然として問題があり、海事従事者の長年の経験や慣行に依存した一般的・抽象的な概念に基づく限り、雑種船ではない船舶からみて瞬時に判断できる個々具体的な指針があるわけではない。この点について、「雑種船であるとみなされる小型汽船の範囲は、船の長さ、トン数、外形、速力、主として港内を稼働水域にしていること、見合関係が生じた場所の地勢等を総合したものを、その港の現勢に照らし考え、ああその小型汽船ならば雑種船であると、うなずける程度の範囲でなければならない。」⁽¹²⁾といった形而上学的な意見もあるが、「法では、主として港内において活動する小型の船艇を雑種船として定義し、外洋を航海する航洋船又は俗に本船と称される船舶と雑種船とで法の適用を区別している。本条に掲げる汽艇等の船舶については、法律上そのトン数、長さ、用途、速力、機関の馬力等による明確な定義がないため、雑種船の具体的な範囲が明らかでない点もあるが、これらの船舶は主として港内をその活動範囲とし、又は給油船等港内の航洋船に対する諸用途に使用されあるいはもっぱら港内の交通運輸に供される小型船等あくまで航洋船等に対し特別な立場にある船舶を指す。」⁽¹³⁾として、不明確性を認めつつも一定の境界線を示しているものもある。

本衝突事件における第一審および第二審では、すずかぜは雑種船の一種である汽艇に該当すると判断されているが、汽艇に関してもさまざまな学説がある。

「蒸気機関で推進する小型船艇のことであるが、主として港内において航洋船に対する諸用途に供され又は港内の交通運輸その他の雑役に用いられる小型動力船をさし、その範ちゅうには、交通艇、水船、食糧船、官公庁の港内艇、港内曳船、水先艇等いわゆるランチ、モーターボートといわれるものが入る。」⁽¹⁴⁾

「主として港内を運航する小型汽船を意味し、航洋船に比べてその操縦性能が良いもの、例えば通船、港内曳船、水先船、綱取り船、給水船、食料船および官公庁の港内艇等である。」⁽¹⁵⁾

「これは、ランチ程度の小型の動力船で、操縦の小回りの効く船舶のことである。通船、交通艇、綱取り船などがこれに該当する。」⁽¹⁶⁾

以上のような雑種船や汽艇に関する定義を体系的に分析すると、法適用上、疑義が生じやすい三つの要素(“大きさ”、“行動範囲”、“用途”)を抽出することができ、それらは法律効果を発生させるための第一義的な法律要件を構成することになる。

第一に、船体の大きさについては小型の動力船ということに異論はないものの、小型という言葉の意味がきわめて曖昧であるために種々の混乱が生じている。一般的に船舶の大きさを表す指標としては、総トン数や船の長さがある。一方、法適用上、汽艇の大きさについての具体的な数値を示す解釈がないわけではないが、船舶の操縦性能と大きさとの関係や近年のイノベーションに伴う多種多様な船舶の出現等を考慮すると、現段階において絶対的かつ普遍的な基準を示すことが困難であるという側面もある。

第二に、当該船舶の行動範囲については、一般的には港内または港の境界付近を活動するとしているが、文献によると、「一般に、港内または港の境界付近に限り航行するものが多いが、ほとんどを港外で行動する汽艇であっても、港内を航行するときは雑種船である。」⁽¹⁷⁾とする意見もあれば、開港港則施行規則第45条(本法第三条に相当)について、「本条中の汽艇については、「主として港界内または港界付近を限り航行の用に供する小

型汽船をいうと解釈すること妥当に有之候」という、管船局の回答が日本郵船会社々報第1525号に掲載されている。⁽¹⁸⁾という説明もある。前者の考え方に基つくと、港内で行動することが稀な汽艇というものの存在を肯定するけれども、後者の考え方では否定することになる。しかし、汽艇の行動範囲が港内あるいは港界付近に限定されているということではなく、それ以外の海域も航行する可能性があるということは否定していない。

第三に、当該船舶の用途あるいは目的であるが、基本的には文献に例示されているような港に関連する各種の業務ということができ、それが汽艇の要件となっている。この考え方に基つくと、小型の動力船であっても、漁船のように目的において港に関連する業務を行っているとはいえない船舶は必然的に除外されることになる。したがって、漁場や魚市場等に向かう小型漁船は港内通航船舶のうちでも、かなり小さい部類の船舶に該当し、操縦性能も比較的良いにもかかわらず、港則法上、雑種船ではない船舶と同様の法適用を受けることになる。さらにレクリエーションに利用されるプレジャーボート、遊漁船、瀬渡船等、あるいは雑種船はそもそも航洋船との関係で生じた概念であることに着目すれば、基本的には航洋船と直接関係のない小型の船舶、例えば、観光船や小型の旅客船の類の法的地位が問題となってくる⁽¹⁹⁾。

汽艇の行動範囲や用途・目的の議論の背景には、そもそも汽艇は頻繁に港内を航行して、経験的に当該港固有の特殊な地形、気象・海象、交通状況といったローカルな港内事情を知りうる状況にあり、入港回数の少ない雑種船以外の船舶に比べ、四囲の状況判断が容易であり、衝突の危険が生じた場合でも比較的避航領域が確保し易いという要因があると思われる(情報の要因)。さらにもう一つの要因として、航行の優先関係において、相手船の行動を把握するための前提条件となる進路(針路)・速力の動静判別を提示できる(運航形態の要因)。すなわち港内で頻繁に変針・変速を繰り返すような船舶は、その不可測的運航形態のために他の船舶から動静の判断が困難であり、そのような船舶間に海上衝突予防法上の航法を強いると、かえって狭い港内の船舶交通流を乱すおそれがある。したがって港内の船舶交通の安全の見地から、より望ましい交通秩序を形成する必要があ

り、雑種船という概念を創出せざるを得なかったと思われる。

また、そのような雑種船の概念や定義を明確に構築できたとしても、互いに視覚によって雑種船を認識することができるように、灯火・形象物を明示しなければ、実効性の観点からは問題は解決しない。しかし、航法上、一方的に避航する義務が課せられる船舶、換言すれば、航法的に優遇されることもなく、第一義的にはメリットの少ない船舶が、あえて金銭的・労力的負担をしてまで雑種船の灯火・形象物を掲げることについては、小型の船舶あるいは櫓櫓舟も対象となることから、当該義務の履行を期待できない面もある。この観点からは、逆に命令の定める船舶交通が著しく混雑する特定港において、小型船及び雑種船以外の船舶がマストに国際信号数字旗一を掲げるように、雑種船以外の船舶が何らかの旗りゅう信号を掲げることも解決策の1つとして考えられるが、夜間においては有効な手段とはなりえない。

一方、過去においては、昭和2年から昭和60年までの裁決から雑種船が関連する衝突事件を、用途別トン数・長さ別に分析した研究がある(表1参照)⁽²⁰⁾。

用途 トン数 長さ	交通船・通船	荷役等・工事運搬船	引船	漁船	伝馬船・渡船	潜水作業船	旅客船	雑種船・運搬船	網取作業船	沖船	食糧運搬船	水先艇・検視艇	レジ・ポート	貨物運搬船	沖船	不用品買付船	作業見回り船	不詳	合
1	2			7 (2)				1 (1)	2 (1)				1						13 (4)
2	4 (2)			1		2 (2)		2 (1)						1 (4)					10 (6)
3	4 (3)			1		1 (1)	1 (1)												7 (5)
4	16 (11)	3 (3)	2 (1)	1	1 (1)	2 (2)	1 (1)	1 (1)	1 (1)	1 (1)		1 (1)							29 (21)
5~10	11 (6)	2 (1)	6 (3)	1 (1)				2 (2)	2						1			1	27 (13)
11~15	5 (4)	2 (1)	2 (2)					1 (1)											10 (8)
16~20	3 (3)	4 (2)	2 (2)									1 (1)		1 (1)	1 (1)		1		13 (9)
20以上	3 (2)		1 (1)				1 (1)												5 (4)
小計	48 (31)	11 (7)	13 (9)	10 (2)	2 (1)	5 (5)	3 (3)	4 (3)	4 (3)	3 (2)	2 (2)	2 (2)	1 (1)	2 (1)	2 (1)		1	1	114 (70)
長さ	5	1		1 (1)	3								1 (1)						6 (2)
6~10	8 (6)	4 (4)	2 (2)	3 (1)	2	1 (1)	1 (1)	1 (1)								1 (1)			23 (17)
11		2 (2)					1 (1)												3 (3)
小計	9 (6)	6 (6)	2 (2)	4 (2)	5 (1)	1 (1)	2 (2)	1 (1)					1 (1)			1 (1)			32 (22)
不詳																	1		1
合計	57 (37)	17 (13)	15 (11)	14 (4)	7 (1)	6 (6)	5 (5)	5 (4)	4 (3)	3 (2)	2 (2)	2 (2)	2 (1)	2 (1)	2 (1)	1 (1)	1	1	147 (92)

(注) カッコ内の数は、昭和38年7月以降の裁決の再掲

表1 雑種船の用途別トン数長さ別分析

また海難審判裁決事例・検索システム⁽²¹⁾において、雑種船をキーワード

として検索すると、昭和54年から平成16年までの間で45件の判決があった(表2参照)。

船名 A		船名 B		裁判番号
機船たちばな丸	2,814ト	機船双葉丸	9m	昭和54年横審第164号
機船東栄丸	299ト	動力漁舟ふみず甲丸	9.80m	昭和54年広審第50号
機船東栄丸	299ト	動力漁舟ふみず甲丸	9.80m	昭和55年第二審第9号
機船第二朝風丸	18ト	機船クリスタルスター	3,046ト	昭和55年門審第48号
油送船三しよう丸	131ト	引船一号佳浜丸	14ト	昭和56年横審第33号
貨物船第三和栄丸	397ト	交通船美鈴丸	10.20m	昭和56年横審第102号
し尿船第二横清丸	485ト	交通船第二きふね	15ト	昭和57年横審第28号
貨物船第六大和丸	79ト	引船兼交通船新陸丸	9.30m	昭和57年横審第38号簡易
旅客船第五いくひ	198ト	旅客船似島丸	11m	昭和57年広審第66号
油送船三進丸	99ト	交通船のば	29ト	昭和58年横審第3号簡易
油送船第八太平丸	114ト	交通船第二神興丸	19ト	昭和59年横審第32号
貨物船第一熊本丸	16ト	貨物船カンパニラ	3,278ト	昭和59年横審第34号
貨物船第五松和丸	282ト	引船日聖丸	19ト	昭和59年横審第35号
貨物船竜巻丸	497ト	交通船チャーリー	9ト	昭和59年横審第98号
油送船日幸丸	998ト	遊漁船宝大丸	8.33m	昭和60年仙審第52号
油送船第六豊栄丸	179ト	交通船第八松葉丸	10.20m	昭和59年横審第67号
油送船第六豊栄丸	179ト	交通船第八松葉丸	10.20m	昭和60年第二審第15号
貨物船第三光栄丸	177ト	作業船金城丸	6ト	昭和61年横審第121号
貨物船豊丸	15ト	作業船かじわら	8.60m	昭和62年仙審第8号
油送船興運丸	24ト	交通船あさかぜ	8.70m	昭和63年横審第7号
油送船第五十八平和丸	142ト	プレジャーボート祐幸丸	5.09m	昭和63年横審第14号
旅客船第13あけぼの	11ト	作業船第二日吉丸	8m	昭和63年広審第32号
旅客船第13あけぼの	11ト	作業船第二日吉丸	8m	平成元年第二審第3号
漁船第1八坂丸	7ト	旅客船おしどり	10.18m	昭和63年長審第72号
油送船第三長栄丸	25ト	漁船第58太心丸	19ト	平成元年長審第27号
油送船第三長栄丸	25ト	漁船第58太心丸	19ト	平成元年第二審第27号
貨物船親力丸	199ト	瀬渡船美晴丸	11.60m	平成2年神審第64号
貨物船第六十一泰正丸	499ト	引船第三勝山丸	9ト	平成3年神審第80号
押船第二ぎおん丸	139ト	警戒船あけぼの	4ト	平成3年神審第85号
貨物船第一喜久丸	195ト	貨物船くいとく	13ト	平成4年横審第68号
貨物船太平丸	407ト	貨物船第二杉栄丸	19ト	平成5年横審第46号
旅客船黒潮丸	440ト	引船東武丸	15ト	平成5年横審第77号
貨物船第五拾五宝来丸	496ト	引船運河丸	9.12m	平成5年神審第111号
油送船ぶんさん	95ト	引船日海丸	19ト	平成6年第二審第48号
旅客船しらたき	194ト	プレジャーボートたかひろ丸	7.10m	平成8年広審第86号
旅客船新栄丸	12.12ト	漁船明和丸	4.4ト	平成9年広審第94号
旅客船新栄丸	12.12ト	漁船明和丸	4.4ト	平成11年第二審第1号
貨物船トムキャット2	19ト	交通船第七鳳丸	12.31m	平成9年長審第48号
旅客船シンフォニー	1,089ト	作業船洋容丸	10.80m	平成10年横審第31号
旅客船シンフォニー	1,089ト	作業船洋容丸	10.80m	平成11年第二審第5号
旅客船シンフォニークラシカ	1,084ト	遊漁船第五折本丸	12ト	平成12年横審第68号
貨物船第六幸徳丸	496ト	引船共栄丸	19.88ト	平成12年神審第6号
旅客船第十八濱田丸	40ト	貨物船ユエンハン	1,329ト	平成13年横審第18号
旅客船おーしゃんうえすと	11,522ト	作業船幸進丸	4.9ト	平成15年神審第109号
旅客船スーパーシティ	115ト	作業船第16土手金丸	12.33ト	平成16年横審第29号

表2 海難審判判決における雑種船の船種と大きさ

汽船東栄丸動力漁舟ふみず甲丸衝突事件では、第一審は漁舟ふみず甲丸（9.8メートル）を雑種船として港則法第18条第1項を適用したが、第二審では、「ふみず甲丸は、船舶検査証書によれば、その用途欄に遊漁船兼磯釣渡船兼交通船と記載されているが、上杉受審人が運航にあたって知人を乗せ魚釣りの目的で専ら遊漁船として使用しており、その航行範囲も徳山下松港内だけでなく、港外の野島南方にまで及んでいたことは、同受審人及び同乗者の供述によって明らかである。従って、同船は港則法第3条に規定するところの雑種船に該当しないから、本件に同法第18条の航法規定は適用されない。」として、漁舟に対する雑種船の認定に関して、第一審と第二審とでは判断が異なっている。

類似の判断をしている旅客船しらたきプレジャーボートたかひろ丸衝突事件では、「港則法第3条に規定する雑種船の汽艇とは、主として港内を活動範囲として港内の交通や航洋船の荷役その他の用途に使用される小型の船舶と解され、専ら港外の釣場で使用されているたかひろ丸を雑種船と認めるのは相当でなく、港則法第18条第1項の適用はない。」として、プレジャーボートたかひろ丸（7.1メートル）が雑種船に該当するか否かの判断を航行の目的と水域で判断している。

同様に、第一審と第二審で異なる判断をしている油送船第三長栄丸漁船第58太心丸衝突事件では、第一審では、油送船第三長栄丸（25トン）が「専ら長崎港内において、漁船及び小型鋼船に燃料油を給油する鋼製の油送船で、港則法第3条第1項に規定する雑種船に該当」するとしたが、第二審では、「港則法に雑種船の規定があるのは、港内の船舶交通の安全を期するために、港内を航行する小型の船舶がそれ以外の港内に出入りするなどの一般通航船舶を避航するものとし、それによって、同船舶に運航の便宜を与えるという趣旨からであると解される。従って、雑種船として例示的に挙げられている汽艇を、専ら特定港内において運航に従事する小型の汽船というだけでは適切でなく、主として同港内において運航に従事し、一般通航船舶に対して運航の便宜を図ることを期待することのできる小型の汽船というべきであり、汽艇の意義を広く解釈しなければならない

他の理由もなく、太心丸の運航模様から推認される長崎港内に入出入りするなどの一般通航船舶の状況にも徴し、長栄丸を雑種船とするのは相当でない。」としている。

一方、旅客船新栄丸漁船明和丸衝突事件では、第一審では新栄丸（12.12トン）を雑種船に認定して港則法第18条第1項を適用し、第二審でも、「新栄丸は、専ら港域内を航行する交通船であり、港則法第3条第1項に規定する雑種船と解され」と同様の判断を行ったものの、「港則法第18条第1項の適用にあたっては、双方が相互に相手船の船型等を視認するなりして、雑種船であるか否かを識別できることが前提であることを考慮すると、視界の良好な昼間であれば、相互に相手船を視認できるので、その判断は比較的容易であるが、同法にそれを区別する標識燈などの規定がないことから、夜間においては困難なことが多い。本件の場合、両船の灯火模様から相互に同法第3条第1項にいう雑種船であるか否かの識別をすることはおよそ不可能であったものと認められ、同法適用の前提を欠くことから、港則法第18条第1項の適用は相当とはいえない。」として、港則法第18条第1項を適用しなかった。

類似事件として、貨物船トムキャット2交通船第七鳳丸衝突事件があり、「トムキャットが、五島列島諸港と佐世保港間に就航する貨物船であることと、鳳丸が、専ら港内において交通船として運航されていることから、港則法上形式的にそれぞれを雑種船以外の船舶と雑種船とみなすことができる。しかし、夜間において、トムキャットを雑種船でないとする判断が客観的にできないことと、鳳丸を雑種船と判断することが客観的にできないことから、互いに形式的な関係に基づいて同じ意図を持った措置をとることができず、両船間に同形式的な関係を適用することは妥当でない。」として、第七鳳丸（12.31トン）を雑種船と認定したものの、港則法第18条第1項を適用しなかった。

一隻では小型の船舶ながらも、曳航しているために全体として長い引船列となる場合について、海難審判は次のように判断している。貨物船第六幸徳丸引船共栄丸衝突事件では、「雑種船の定義は、同法第3条に規定されているとおり、「汽艇、舢舨及び端舟その他ろかいのみをもって運転し、

又は主としてろかいをもって運転する船舶をいう。」となっており、同法第18条において、これらの船舶は、航路航行の義務がないので航行するうえで制約が緩和されていること及び操船が容易であることから、雑種船以外の船舶に対して避航義務が課せられているものである。しかしながら、本件は、西進中の幸徳丸と、舳を曳航して東進中の共栄丸とが互いに接近し、幸徳丸と舳とが衝突したもので、共栄丸引船列は、その全長が約68.5メートルとなって、3.0ノットの速力で航行しており、全長66.58メートル、速力8.0ノットで航行していた幸徳丸と比較すると、必ずしも操船が容易であるとはいえないので、共栄丸引船列を雑種船と認めて避航義務を課すのは相当でなく、同法第18条の適用はない。」として、共栄丸(19.88トン)の引船列を雑種船と認定しなかった。

同様に、油送船ぶんさん引船日海丸衝突事件でも、「港則法第3条に規定する雑種船の汽艇とは、主として港内を活動範囲として港内の交通や航洋船の荷役その他の用途に使用される小型の船舶と解される。日海丸は主として港内において舳のえい航に従事する引船であるが、一般的に引船といってもその活動範囲は多様であり、外見上判断できない活動範囲により雑種船と雑種船以外の船舶とに区別することは、2船間において相互の認識の違いによる航法上の混乱を招く虞があるので、日海丸を雑種船と認めるのは相当でなく、よって港則法第18条第1項の適用はない。」として、日海丸(19トン)の引船列を雑種船と認定しなかった。

また、油送船日幸丸遊漁船宝大丸衝突事件では、遊漁船(8.33m)が雑種船と認定されなかったが、旅客船シンフォニークラシカ遊漁船第五折本丸衝突事件では遊漁船(12トン)を雑種船と認定している。

以上のように、裁決の動向をみても、雑種船あるいは汽艇に関する画一的な基準が示されているとはいえず、いくつかの要因によって、しかも解釈に多少の幅をもたせた形で判断されているように思われる。本衝突事件におけるすずかぜは、総トン数4.5トン、長さ10.40メートルの交通船であるが、交通船という船種に着目すれば、過去の裁決では雑種船としての法的地位を認められる傾向にあり、総トン数4.5トンという大きさに着目しても、同様の傾向にあると思われる。さらに、港域外も航行し

ているものの、主として港内を航行している点を考慮すれば、すずかぜを雑種船と認定した裁決は妥当であると思われる。

但し、第一審の裁決では、すずかぜを雑種船に認定し、仁王丸を雑種船ではないと認定しているにもかかわらず、「雑種船や小型船の概念は、外洋を航行する航洋船に対する概念であるとすれば第18条を本件に適用するのは相当でない」として、港則法第18条第1項に定める雑種船の航法を適用しなかったことについては、疑問があるといわざるを得ない。確かに雑種船と非雑種船（航洋船）に分類して説明する文献がないわけではないが、港則法における船舶の法的地位は、法規本文上、雑種船、小型船、雑種船でも小型船でもない船舶に分類されており、航洋船という概念は明文化されていない。したがって、立法当時は航洋船に対する概念として雑種船が位置づけられたとする説明も理解できるものの、また前述したように夜間においては港則法第18条第1項に定める雑種船の航法が適用されない場合もありうることは理解できるものの、本衝突事件において仁王丸が航洋船でないからという理由で港則法第18条第1項に定める雑種船の航法が適用されないとする第一審の裁決は妥当ではないと思われる。

なお、本衝突事件の刑事上の責任追及においては、海難審判では主因と認定されたすずかぜ船長Bが罰金10万円を、一因とされた仁王丸船長Aが罰金30万円を言い渡され、その軽重が異なっている。刑事上の責任追及と行政上の責任追及は相互に拘束されることはなく、また刑事上の手続きは略式となっているために法的結論に至る法的推論プロセスが明らかではないが、両者の過失認定については比較検討する余地は残されていると思われる。

【注】

- (1) 海難審判庁裁決録平成18年1・2・3月分、283頁。
- (2) 海難審判庁裁決録平成19年4・5・6月分、1019頁。
- (3) 仙台地方海難審判庁、旅客船第三仁王丸交通船すずかぜ衝突事件（要約）、平成18

年3月3日。高等海難審判庁、旅客船第三仁王丸交通船すずかぜ衝突事件(要約)、平成19年4月24日。以下、原因についても同じ。

- (4) 事実概要については、第二審の裁決を引用した。
- (5) 海事法研究会編、概説海上交通法、海文堂、昭和60年、82頁。
- (6) 拙稿、所謂「雑種船」についての一考察、海上保安大学校研究報告法文系第36巻第1号15頁。
- (7) 海事法研究会編、前掲書、82-83頁。
- (8) 海上保安庁監修、海上衝突予防法の解説、平成16年、海文堂、37-38頁。
- (9) 運輸省海事法規研究会編、海事法規の解説、成山堂、昭和59年、211頁。
- (10) 海事法研究会編、前掲書、175頁。
- (11) 滝川文雄、港内航法の研究、海文堂、昭和36年、137頁。
- (12) 滝川文雄、前掲書、137頁。
- (13) 海上保安庁監修、港則法の解説、海文堂、昭和59年、21頁。
- (14) 海上保安庁監修、前掲書、22頁。
- (15) 海事法研究会編、前掲書、175頁。
- (16) 福井淡、航海法規提要、海文堂、昭和57年、397頁。
- (17) 福井淡、前掲書、397頁。
- (18) 滝川文雄、前掲書、137頁。
- (19) 本法上の「汽艇」は通常‘launches’と翻訳されている(海上保安国際研究会、JAPAN MARITIME SAFETY LAWS AND REGULATIONS、海上保安協会、125頁)。“A DICTIONARY OF SEA TERMS”によると、“A launch, in the popular meaning of the word, is a small vessel propelled by some motor, and generally used in harbour or river service, or for pleasure.”とあり、「汽艇」の用途・目的が港に関連する業務に限定されていないことを示している。
- (20) 海難審判庁、雑種船について一資料一、昭和61年、10-14頁。
- (21) 海文堂、海難審判裁決事例・検索システム。<http://202.61.30.94/index.htm>