

【事件研究】

海上衝突事件研究(海難審判・刑事裁判)第17回  
プレジャーボート幸丸モーターボート功生丸衝突事件

海上警察学講座

松 本 宏 之

【海難審判】

○ 神審平 12・7・25 (平成 11 年神審第 15 号)

(以下、「第一審」という。)

○ 二審平 13・10・10 (平成 12 年第二審第 16 号)

(以下、「第二審」という。)

※ 【刑事裁判】

業務上過失往来妨害、業務上過失致死被告事件

被告人A：幸丸船長

被告人B：功生丸船長

○ 徳島地判平 12・11・13 (平成 12 年 (わ) 第 297 号)

(平成 13 年 6 月 9 日確定：控訴棄却判決)

【受審人・被告人】

A 職名：幸丸船長 (一級小型船舶操縦士)

B 職名：功生丸船長 (一級小型船舶操縦士)

【損害等】<sup>(1)</sup>

幸 丸・・・左舷船首部、亀裂及び破口

功生丸・・・左舷船首部及び同船尾部、亀裂及び破口

同乗者 1 人が頭部挫滅で死亡

【原因】

（第一審）

本件衝突は、夜間、徳島小松島港徳島区において、幸丸が、法定灯火の表示が不適切であったばかりか、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と、功生丸が、法定灯火を表示しなかったばかりか、動静監視不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったこととによって発生したものである。

幸丸・・・法定灯火表示不適切、見張り不十分、船員の常務（衝突回避措置）不遵守

功生丸・・・法定灯火不表示、動静監視不十分、船員の常務（衝突回避措置）不遵守

（第二審）

本件衝突は、夜間、徳島小松島港徳島区において、北上する功生丸が、法定灯火を表示しなかったばかりか、動静監視不十分で、前路から接近する幸丸に対し、衝突を避けるための措置をとらなかったことによって発生したが、南下する幸丸が、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。

功生丸・・・法定灯火不表示、動静監視不十分、船員の常務（衝突回避措置）不遵守（主因）

幸丸・・・見張り不十分、船員の常務（衝突回避措置）不遵守（一因）

【主文】

（第一審）

本件衝突は、幸丸が、法定灯火の表示が適切でなかったばかりか、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と、功生丸が、法定灯火を表示しなかったばかりか、動静監視不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかったこととによって発生したものである。

受審人 A の一級小型船舶操縦士の業務を 1 箇月停止する。

受審人 B の一級小型船舶操縦士の業務を 1 箇月停止する。

(第二審)

本件衝突は、功生丸が、法定灯火を表示しなかったばかりか、動静監視不十分で、前路から接近する幸丸に対し、衝突を避けるための措置をとらなかったことによって発生したが、幸丸が、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 の一級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。

<二審請求者 受審人 A>

(刑事裁判)

被告人 A を禁錮 1 年 6 月に処する。執行猶予 3 年

被告人 B を禁錮 1 年 6 月に処する。執行猶予 3 年

【事実概要】<sup>(2)</sup>

(事件発生の年月日時刻及び場所)

平成 9 年 7 月 21 日 21 時 10 分

徳島県徳島小松島港

(船舶の要目等)

船種船名 プレジャーボート幸丸

全長 9.95 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 77 キロワット

船種船名 モーターボート功生丸

全長 8.95 メートル

機関の種類 ディーゼル機関

出力 128 キロワット

(事実の経過)

幸丸は、船体中央部付近にキャビン区画を、その後方に操舵区画を配

置した FRP 製プレジャーボートで、A 受審人が 1 人で乗り組み、同乗者 1 人を乗せ、花火見物の目的で、船首 0.5 メートル船尾 0.7 メートルの喫水をもって、平成 9 年 7 月 21 日 20 時 45 分徳島県吉野川大橋付近の係留地を発し、法定灯火の他に黄色回転灯を点灯して同県徳島小松島港小松島区に向かった。

ところで、幸丸の白色全周灯は、船尾甲板上の、操舵室の天井より少し高い位置に展張したキャンバス製オーニング上部の後端中央部に設置され、その前方 17 センチメートル（以下「センチ」という。）のところに黄色回転灯が取り付けられており、同灯と白色全周灯とがほぼ同じ高さで、夜間、船首方から来航する他船から見ると、両灯が点灯された状態では、白色と黄色とが混濁し、すぐには白色全周灯を識別できない状況にあった。

また、両色灯は、キャビン区画天井の前端中央部に設置され、停船状態における同灯の水面上の高さと船首端の上面とがほぼ同じ高さで、機関を回転数毎分 2,700 で航走すると、船首端が停船状態よりも 29 センチ浮上し、夜間、船首方から来航する他船から見ると、船首の上下動や左右の振れなどによって同灯火が見え隠れする状況にあった。

A 受審人は、発航時から操舵操船に当たり、吉野川口灯浮標を船首目標にして吉野川を下り、同灯浮標の手前から徐々に右転を始め、21 時 06 分徳島津田外防波堤東灯台（以下「東灯台」という。）から 019 度（真方位、以下同じ。）2,400 メートルの地点において、針路を小松島区沖合に向く 180 度に定め、機関回転数を毎分 3,000 につけ、16.5 ノットの対地速力（以下「速力」という。）で、船首をやや上下左右に振りながら手動操舵によって進行した。

21 時 09 分 A 受審人は、東灯台から 045 度 1,100 メートルの地点に達したとき、徳島第 1 号灯浮標及び同第 2 号灯浮標に接近したので、機関回転数を毎分 2,700 の 14.0 ノットに減速し、そのころ右舷船首 7 度 850 メートルのところに功生丸が北上し、同船の見え隠れする紅灯を視認でき、その後衝突のおそれがある態勢で接近していたが、右舷側方の港内の状況に気をとられ、船首方の見張りを十分に行っていなかったため、

このことに気づかず、機関を後進にかけるなど衝突を避けるための措置をとらないまま続航した。

21 時 10 分幸丸は、東灯台から 066 度 860 メートルの地点において、原針路、原速力のまま、その左舷船首部が功生丸の左舷船首部に前方から 14 度の角度で衝突した（別図参照）。

当時、天候は晴で、風力 2 の南西風が吹き、潮候は下げ潮の初期に当たり、視界は良く、月齢は 16 日であった。

また、功生丸は、船体中央部に機関区画を、その後方に操舵区画を配置した FRP 製プレジャーボートで、B 受審人が 1 人で乗り組み、同乗者 2 人を乗せ、花火見物の目的で、船首 0.3 メートル船尾 0.5 メートルの喫水をもって、同年 7 月 21 日 19 時 25 分吉野川大橋付近の係留地を発し、徳島小松島港小松島区に向かい、20 時ごろ同区に到着して花火見物のうち、20 時 58 分小松島東防波堤北灯台から 247 度 150 メートルの地点を発進し、法定灯火を点灯して帰途についた。

ところで、功生丸の白色全周灯は、操舵区画天井部に張られたキャンバス製オーニング上部の前端中央部に設置されていたが、その明かりが前部甲板に反射していた。また、両色灯は、機関区画前端部中央に立てた木製柱上部に設置され、停船状態における同灯と船首端の上面とがほぼ同じ高さで、機関を回転数毎分 2,000 で航走すると、船首端が停船状態よりも 38 センチ浮上し、夜間、船首方から来航する他船から見ると、船首の上下動や左右の振れなどによって同灯火が見え隠れする状況にあった。

B 受審人は、以前、海面の浮遊物がプロペラに巻きついたり、海水吸入口を塞いだりしたことがあったので、月明かりの下、船首至近の海面に注意を払ってこれらの浮遊物を避けて航行することとし、21 時 02 分ごろ小松島高曽根灯標を左舷側に航過し、そのころ前部甲板に反射して前方の浮遊物の発見を妨げる状況にあった白色全周灯を消灯して両色灯のみとし、法定灯火を表示することなく航行した。

21 時 05 分半 B 受審人は、東灯台から 167 度 1,520 メートルの地点において、針路を 014 度に定め、機関を回転数毎分 2,000 にかけ、14.0 ノ

ットの速力で、手動操舵により、船首をやや上下左右に振りながら進行了た。

21 時 07 分 B 受審人は、左舷船首 8 度 2,700 メートルに幸丸の白色と黄色の混濁した灯火を初認し、すぐには白色全周灯を識別できなかったが、やがてこれが接近する小型船の灯火であることに気づいたものの、その後同船に対する動静監視を行うことなく、船首至近の海面に注意しながら続航した。

21 時 09 分 B 受審人は、左舷船首 7 度 850 メートルに幸丸の前示灯火と見え隠れする緑灯を認めることができ、その後衝突のおそれが発生していたが、依然同船に対する動静監視を行っていなかったもので、このことに気づかず、機関を後進にかけるなど衝突を避けるための措置をとらないまま進行了た。

21 時 10 分わずか前 B 受審人は、船首至近に幸丸の白色全周灯と黄色回転灯及び船体を認め、驚いて右舵をとったが、及ばず、功生丸は原針路、原速力のまま前示のとおり衝突した。

衝突の結果、幸丸は左舷船首部に、功生丸は左舷船首部及び同船尾部にそれぞれ亀裂及び破口を伴う損傷を生じたが、のち両船とも修理され、功生丸の同乗者 D（昭和 25 年 5 月 14 日生）が、頭部挫滅で死亡した。

### 【受審人の所為】

#### （第一審）

A 受審人は、夜間、徳島小松島港徳島区から同港小松島区へ航行する場合、右舷船首方から接近する功生丸を見落とさないよう、前路の見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、操舵室内が明るく周囲の見張りがしにくい状況であるにもかかわらず、操舵室外に顔を出すなどして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、接近する功生丸に気付かないまま進行了て同船との衝突を招き、自船の左舷船首部、功生丸の左舷船首部及び同船尾部にそれぞれ亀裂及び破口を伴う損傷を生じさせ、功生丸の同乗者を頭部挫滅により死亡させるに至った。

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2号を適用して同人の一般小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

B受審人は、夜間、徳島小松島港小松島区から同港徳島区に帰港中、前路に幸丸の白色と黄色が混濁したような回転灯を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、いちべつただけで右方に移動しているものと思い、動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、幸丸の接近に気付かないまま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、同乗者を死亡させるに至った。

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一般小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

#### (第二審)

B受審人は、夜間、徳島小松島港小松島区から係留地に向かって帰航中、前路に幸丸の白色と黄色の混濁した灯火を視認し、その後それを接近する小型船の灯火と認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、動静監視を十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、船首至近の海面の浮遊物に注意を払いながら航行し、動静監視を十分に行わなかった職務上の過失により、幸丸と衝突のおそれが発生していることに気づかず、機関を後進にかけるなど衝突を避けるための措置をとらないまま進行して衝突を招き、功生丸の左舷船首部及び同船尾部に亀裂を伴う破口を並びに幸丸の左舷船首部に亀裂を伴う破口をそれぞれ生じさせ、また功生丸の同乗者を死亡させるに至った。

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一般小型船舶操縦士の業務を1箇月停止する。

A受審人は、夜間、徳島小松島港沖合を航行する場合、船首方から接近する他船を見落とさないよう、前路の見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかるに、同人は、右舷側方の港内の状況に気をとられ、前路の

見張りを十分に行わなかった職務上の過失により、功生丸と衝突のおそれがある態勢で接近していることに気づかず、機関を後進にかけるなど衝突を避けるための措置をとらないまま進行して衝突を招き、両船に前示の損傷を生じさせ、功生丸の同乗者を死亡させるに至った。

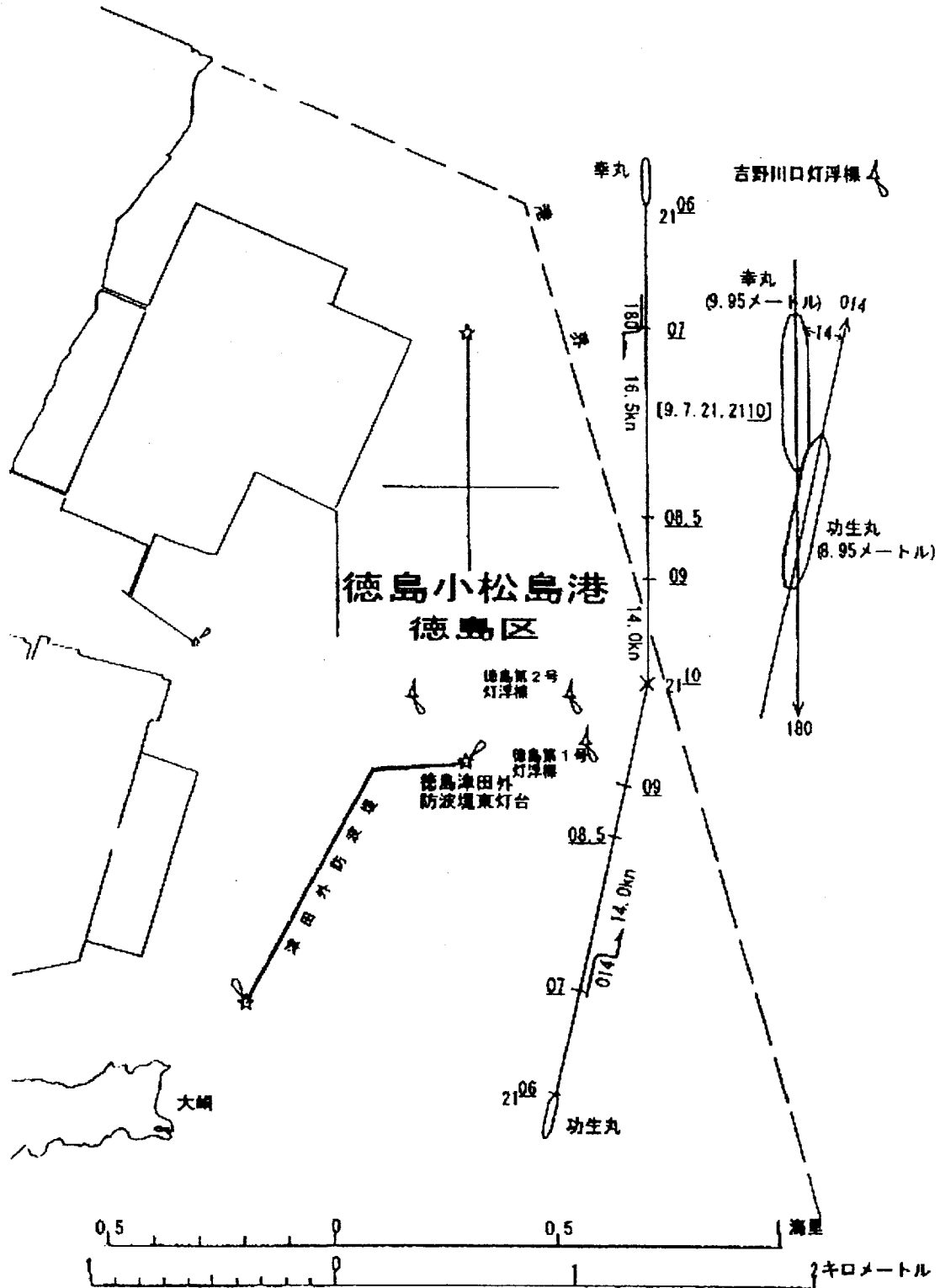
以上の A 受審人の所為に対しては、海難審判法第 4 条第 2 項の規定により、同法第 5 条第 1 項第 3 号を適用して同人を戒告する。

（刑事裁判）

被告人両名の判示各所為中、各業務上過失往来妨害の点は刑法 129 条 2 項、1 項に、各業務上過失致死の点は同法 211 条前段にそれぞれ該当するが、右はいずれも 1 個の行為が 2 個の罪名に触れる場合であるから、同法 54 条 1 項前段、10 条により一罪として重い各業務上過失致死罪の刑により処断することとし、各所定刑中いずれも禁錮刑を選択し、所定の刑期の範囲内で、被告人両名をいずれも禁錮 1 年 6 月に処し、情状により同法 25 条 1 項を適用して、被告人両名に対し、それぞれ 3 年間各刑の執行を猶予することとする。（求刑 各禁錮 1 年 6 月）



【別図】



## 【研究】

本衝突事件は、徳島県徳島小松島港において、花火見物の後、帰途についていたプレジャーボート幸丸とプレジャーボート功生丸が衝突したもので、神戸地方海難審判庁の裁決（以下、「第一審」という。）では、幸丸船長に対して1箇月業務停止（法定灯火表示不適切、見張り不十分、船員の常務不遵守）、功生丸船長に対しても1箇月業務停止（法定灯火不表示、動静監視不十分、船員の常務不遵守）を言い渡し、同じ懲戒処分となっている。その後の刑事裁判の判決においても、幸丸船長は、当時は夜間であり、レーダー等の設備もないため、目視に頼って航行していたから、自船前方および周囲の見張りを厳重に行い、他船との衝突を未然に防止すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠り、また功生丸船長については、左舷船首側に幸丸の黄色回転灯を認めたのであるから、同船の動静を注視して同船との安全を確認し、衝突事故を未然に防止すべき業務上の注意義務があるのにこれを怠ったとして、両船船長に対して同じ禁錮1年6月（執行猶予3年）を言い渡している。

しかしながら高等海難審判庁の裁決（以下、「第二審」という。）では、幸丸船長に一因があるとして戒告（見張り不十分、船員の常務不遵守）とし、功生丸船長に主因があるとして1箇月業務停止（法定灯火不表示、動静監視不十分、船員の常務不遵守）を言い渡した。本稿では、まず法定灯火の表示方法の問題について、海上衝突予防法の航法の適用という観点から考察し、本衝突事件の刑事裁判における過失認定と比較することにより、不適切な灯火表示をしている船舶衝突の責任追及について論究する。

わが国で船舶の法定灯火に関する規定を設けたのは、歴史的変遷<sup>(3)</sup>をたどると、海上における衝突を予防するために制定された郵船商船規則（明治3年太政官布告第57号）が最初であることがわかる。当時は夜間においてお互いの存在を相手船に伝えることにより、衝突事故を未然に防止することが主要な目的であったため、灯火に関し次のような規定が設けられていた。

「一夜間ハ旗章ト引替ニ燈明可引揚燈明ハ青赤白之三坐ヲ設ケ航海中赤ハ左舷青ハ右舷ニ點火シ白ハ前檣頂遠方ヨリ見留易キ所ニ揚置燈明消ヘサ

ル様可致事」

次に海軍省が所管して定められたのが船燈規則（明治 5 年太政官布告第 209 號）で、これは全条文 20 箇条からなりたっており、当時の強大な商船隊の力をもって世界に強い影響力を有していた英国の 1863 年の海上衝突予防規則(Regulations for Preventing Collisions at Sea)を模範として制定された。この規則では、「・・・萬國普通ニ船燈ノ規則有リテ每船必ス之ヲ設ケサル無シ」とあり、明治維新後の先進国模倣という国内事情と、いったん海に出れば世界各国の港に通じるという国際性を重視した政策がうかがえる。

一方、1868 年には英国の海上衝突予防規則が改正されたことに伴い、海上衝突豫防規則（明治 7 年太政官布告第 5 號）が制定され、海上衝突豫防規則の布告から 2 年後に、全条文 8 箇条からなる海上衝突豫防副則（明治 9 年太政官布告第 11 號）が定められた。この副則の特色は、次の 4 つの条文に象徴される。

第 4 條 「・・・止ムナキ事故アルニアラスシテ點燈セサルモノハ金五圓ノ罰金ヲ科シ燈籠ヲ所持セサルモノハ金拾圓ヲ科スヘシ」

第 5 條 「・・・點燈セスシテ衝突ノ難ニ罹ル時ハ其船主船長及ヒ其船乗組ノ者ハ何様ノ損害ヲ被ルモ他ニ對シテ之カ辨償ヲ要請シ得ヘカラス」

第 7 條 「開拓使及沿海府縣ニ於テハ其筋吏員ヲシテ其管下港湾出入及ヒ繫船舶ノ此規則ヲ遵守スルヤ否ヲ時々監査セシムヘシ」

第 8 條 「此規則ヲ違犯セシヲ訴出ルモノヘハ本犯罰金ノ半額ヲ賞與スヘシ」

すなわち第 4 條で灯火に関して初めて罰則を定め、第 8 條に基づいて実効性を高める政策をとった。さらに第 5 條で、無灯火に関連して発生した衝突における基本的な損害賠償基準を示し、第 7 條において、この規則の遵守を徹底させるため統一的な実施方法を定めた。海上衝突豫防副則は明治 14 年に廃止されたが、罰則規定そのものは海上衝突豫防規則に引き継がれ、海上衝突豫防法が成立した明治 25 年まで存続したが、以後、現在に至るまで、海上衝突予防法の義務規定は罰則で担保されていない。この

ように、自船の存在を他船に知らせるとともに、他船の存在を認知するための手段として、あるいは見合い関係において相互に船舶の法的地位や動向を確認するための手段として、法令で定められた灯火は船舶の衝突予防に必要不可欠な設備であり、その重要性は古くから船員に認識されてきたといえる。

現行の海上衝突予防法では、第3章に灯火に関する規定があり、その第20条第1項では、船舶は日没から日出までの間、法定灯火を表示しなければならないが、また法定灯火と誤認される灯火、法定灯火の視認やその特性の識別を妨げることとなる灯火、見張りを妨げる灯火を表示してはならないことが定められている。船舶の衝突防止のためには、各船は狭義の航法にしたがって衝突回避の行動をとらなければならないが、その前提として各々の船舶の種類や状態等を互いに知ることが必要であるので、法定灯火を視認することによって航法適用の基準の判断が可能となる<sup>(4)</sup>。

また海難審判の裁決には、灯火に関して、「船舶が表示しなければならない燈火の目的は、海上衝突予防法の燈火に関する各規定を見れば明らかたおり、当該船舶の種類や状態あるいは大きさ等を示すことにあることは当然であるが、まず第一に当該船舶の存在を示すことにあることは言うまでもない。すなわち、船舶が夜間他の船舶との衝突を防止するためには、何はともあれ当該他の船舶の存在に関する情報を得ることが必要不可欠であり、当該船舶はその情報を得て初めて当該他の船舶の種類や状態、大きさ等を認識することができ、次いで自他両船間の見合い関係の確認を経て適用される航法を知り、それによって衝突を防止するための然るべき措置をとることができることになる。」<sup>(5)</sup>との記述がある。

一方、狭義の航法適用の前提となる灯火ではあるが、不適切な灯火表示と責任との関係については、基本的にはその責めを免れることはできないものの、必ずしも不適切な灯火表示を行った船舶が無条件に一方的な責任を負うことにはなっておらず、文献においては次のような意見が述べられている。

「不良なる燈火又は掲揚位置の不適當なる事が他船を惑はしめたる場合は、

衝突に對し其責を免がる、事能はず、(中略)不當なる燈火を表示したる場合其無燈若くは不當燈火が直接衝突の原因たらざる時は必ずしも過失ありとして其責を問はざる事あるべし」<sup>(6)</sup>

「予防法違反なるも決して衝突を助成し得可からざるものなる時は法律上の責任無しとする主義より見て一船が無燈もしくは規定違反の灯を掲げたる場合にも若し他船に於て見張を置かざりしなば該船は責任を負うべきものにあらざるなり、如何となれば仮令規定の灯を表示し置くとも他船にて之を認めざりしなる可く次に規定違反の灯を掲げたりとも他船は之がために迷わざる可き理由なきを以てなり」<sup>(7)</sup>

「船燈に関して、点燈の義務、各種の場合における燈火の燈質、構造、位置その他について所要の規定が設けられているが、これらの規定違反が直ちに衝突の結果に対して責任を生ずることとはならない。然し乍ら、これらの規定違反が衝突の直接の原因である場合には、衝突の結果に対して責任を負うべきことは勿論である。例えば、追い越される船舶が追い越し船によってその船尾に追突された場合に、その追い越される船舶の両舷燈がたとえ消燈していたとしても、その消燈の事実のみをもってしては何等衝突上の責任を発生させるものではない。なんとなれば、この場合に、両舷燈の消燈は、追突事件発生の原因とはなっていないからである。」<sup>(8)</sup>

また、諸外国における船舶衝突事件の判決に基づき、「その事情の下に於てはその違反も衝突の原因たり得ないことが証明されるならば假令その事實があつたとしても必然的に過失ありとして衝突上の責任を負わされるものではない」として、「如何にその違反が表面的には大であっても事實それが衝突原因となる得るものではないと云う場合に於てはその衝突に関する限りに於ては過失として衝突上の責任を負わしめることは出来ない。」とする同様の考え方もある<sup>(9)</sup>。

さらに、過去の海難審判において、燈火の表示不適切あるいは燈火の不

備と衝突の原因について言及された裁決には、例えば、次のようなものがある。

貨物船博多丸引船ゆたか丸被引台船衝突事件<sup>(10)</sup>では、被引台船が正規の灯火を掲げず、かつ、点灯されていた灯火の光達距離が不十分なものであったこと（右舷側前部に光達距離約 1,800 メートルの紅色点滅灯を、また左舷側後部に光達距離約 1,200 メートルの紅色閃光灯をそれぞれ点灯した状態）が、本件発生の原因となるかどうかについて検討され、海上衝突予防法第 13 条第 1 項の規定は、同法上の他の規定にかかわらず、即ち、その船舶の大小、種類、その運航形態及び両船の見合態勢の如何にかかわらず、優先して適用さるべき航法上の一大原則であるので、本件の場合、博多丸としては、被追越し船を確実に追い越すため、早期に、しかも十分な間隔をもって追い越せるような有効な避航措置をとることが必要であり、仮にそのような措置が採られておれば、被引台船の灯火が正規のものでなく、かつ、十分な光達距離をもつものでなかったにしろ、本件発生は未然に回避し得たはずのものであるとして、被引台船の灯火状況が、その原因をなしているものとは認めないとしている。換言すれば、不適切な灯火表示を衝突の直接の原因と結び付けておらず、追越し船側の一方的な過失のみを認定し、航法についても定型的航法である海上衝突予防法第 13 条第 1 項の追越し船の航法を適用している。

しかし機船伊予丸漁舟鶴栄丸衝突事件<sup>(11)</sup>では、夜間、総トン数 1,350 トンのセメント運搬船と先航する総トン数 4 トンの漁舟とが、見かけ上、追い越しの状況で衝突した場合、漁舟がマスト灯及び船尾灯の代用としてマストの上端に光力の著しく微弱な白熱電球を掲げ、正規の船尾灯を掲げていなかったことを衝突の主因と認め、その一方で見張りが不十分だったため、相手船の灯火を見落とし、衝突を避けるための臨機の措置を採らなかったことも一因としている。すなわち、この衝突事件においては、法定灯火に関する違反があったことを衝突の原因として、定型的航法である海上衝突予防法第 13 条第 1 項の追越し船の航法を適用することなく、船員の常務を適用することによって、見かけ上、追い越される船舶に主たる原因があると認定している。

貨物船第十八長久丸漁船共栄丸衝突事件<sup>(12)</sup>では、航行中の動力船が表示しなければならない灯火を掲げていた貨物船が、マスト灯1個、舷灯及び船尾灯を掲げた他、船体中央部にあるマストの頂部に黄色回転灯を、船尾の天幕下に作業灯3個を点じていた漁船と衝突した場合、海上衝突予防法に規定されたトロール以外の漁法により漁ろうに従事している船舶が表示しなければならない紅、白の各全周灯を連掲しておらず、黄色回転灯もその代わりとは認められないから、同船を漁ろうに従事している船舶であるとはできず、一方、当時すでに薄明時で、貨物船からみて相手船が小型漁船であることを知り得る状況であったが、漁船はかなりの速力で、右舷船尾から投縄しながら進航中であって、同船の左舷側を見る長久丸から共栄丸を漁ろうに従事している船舶と識別することは困難であったから、両船間に海上衝突予防法第18条第1項の規定を適用するのは妥当でなく、両船間に見合関係を生じた後の接近模様から、同法第15条に規定する横切り船の航法によって律するのが相当であるとした。

ただし原審<sup>(13)</sup>においては、両船間に横切り船の航法が適用されるかどうかについて、貨物船側において見張りを十分に行っておれば、右方から接近する漁船のマスト灯、紅舷灯、黄色回転灯更に作業灯の各灯火を視認でき、同船が漁ろう中の正規の灯火を表示していなくても漁ろうに従事中らしいことが分かる状況であるから、衝突のおそれのあるまま接近するときには、これを避航することが船員の常務として要求されるところであり、また、漁船側においては、投縄中で操縦性能が制限される状態にあるので正規の灯火を表示して接近する他船に避航を促す必要があるところ、この灯火を表示していなかったためであるから、船員の常務として一層見張りを厳にし、来航する他船と衝突のおそれがあるときは、汽笛の設備がなくこれにより注意を喚起できないので、衝突を回避する措置をとることが当然に要求されるところであり、両船の態勢が横切り関係にあるからといって直ちに同法第15条第1項の規定を適用することも相当でなく、本件の場合、船員の常務により律するのが相当であるとした。

貨物船第八栄光丸漁船第二幸兵丸衝突事件<sup>(14)</sup>では、貨物船とトロールにより漁ろうに従事中の漁船とが、真向かいに行き会う態勢で衝突した場合、

漁船が正規の灯火のうち緑色全周灯の下方の白色全周灯を消灯していたものの、漁船がトロールにより漁ろうに従事中、緑色全周灯下方の白色全周灯を消灯していたことは、海上衝突予防法第 26 条第 1 項の規定に違反しているが、この違反をもって、両船間に同法第 18 条第 1 項に規定する各種船舶間の航法の適用がないとすることとはならず、緑色全周灯とその船尾下方に点灯していた白灯及び同船の速力からトロールにより漁ろうに従事中であることが十分に認識できたとし、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ている。

ただし原審<sup>(15)</sup>においては、漁船は舷灯を掲げていたものの、海上衝突予防法に規定されたトロールにより漁ろうに従事している船舶が表示しなければならない緑、白の各全周灯を連掲しないで緑色全周灯のみを掲げ、他に船体略中央部のマスト頂部に黄色回転灯を掲げていたものであり、同回転灯をもって白色全周灯の代わりとは認められず、同船を漁ろうに従事している船舶であると認めることはできず、また本件の場合、漁船が動力船として航行中に表示する正規の灯火を掲げていなかったとはいえ、貨物船からは漁船の表示する舷灯の紅、緑 2 灯を水平方向に十分認めることができたのであり、同船がマスト灯を掲げていないことをもってその動静判断に支障をきたすものではないので、両船間に予防法の各種船舶間の航法を適用するのは相当でなく、見合関係を生じた後の両船が表示する灯火の視認模様から、同法第 14 条に定める行会い船の航法によって律するのが相当であるとしている。

なお、この衝突事件については、灯火表示が不適切な場合に、相手船の接近状態（灯火の見え方）によって適用される航法が異なるという不合理が生じるような裁決には疑問があり、法的安定性が保たれなくなるので、船員の常務によって判断されるべき事例であるとの指摘もある<sup>(16)</sup>。

漁船宝秀丸漁船栄光丸衝突事件<sup>(17)</sup>では、マスト灯の設備を設けず、両色灯および船尾灯のみを掲げて南下中の総トン数 3 トンの漁船と、航行中の動力船が表示しなければならない灯火の設備を設けず、略無灯火状態（紅色点滅灯は、単一乾電池 3 本を電源とし、約 2 秒で一閃する全周灯で、電池交換後これまで 3、4 回の出漁に使用して光力が弱まっており、周囲約



100メートル以遠からの視認ができない状況)で北上中の総トン数0.7トンの漁船とが衝突した場合、北上船が、動力船の表示しなければならない灯火の設備を設けず、略無灯火で航行したばかりか、見張り不十分で、南下船との衝突を避けるための措置を採らなかったことを主因とし、南下船が、早期に他船から視認できるマスト灯を掲げていなかったことを一因とした。

この衝突事件に適用された航法は船員の常務であるが、第一審<sup>(18)</sup>では、南下船側のマスト灯の不表示については原因とならないとして、北上船側の一方的な過失のみ認定している。

貨物船せと丸漁船勝栄丸衝突事件では、夜間、総トン数602トンの貨物船が、両色灯の他に緑色全周灯1個と船尾に周囲から光源の視認できないかさ付作業灯1個のみを点灯して曳網中の総トン数4トンの漁船に後方から接近して衝突した場合、漁船がトロールにより漁ろうをしている船舶が表示しなければならない灯火を掲げておらず、貨物船は漁船の両色灯を見ることができない後方の位置から、同漁船の緑灯1個のみを視認できる態勢で接近していたのであるから、漁船が漁ろうに従事中とも、追い越しの態勢とも判断できない状況であったとし、航法については灯火規定違反を根拠として船員の常務により律した。

なお、第一審<sup>(19)</sup>では、灯火規定違反であったことにはふれておらず、貨物船が見張り不十分で、漁ろうに従事中の漁船の進路を避けなかったことに因って発生したものであるとして、航法の適用に関する記述はないものの海上衝突予防法第18条第1項を適用し、貨物船側に一方的な過失を認定している。

漁船幸徳丸漁船若月丸衝突事件<sup>(20)</sup>では、操舵室前方のマスト頂部にうす暗い白色全周灯1個は表示していたものの、その下方の両色灯は消灯しており、その他に、揚げ縄作業中の手もとを照らす下向きの傘付き作業灯1個を前部甲板上に点じていたものであって、法に規定されたトロール以外の漁法により漁ろうに従事中の船舶が表示しなければならない紅、白の全周灯は連掲していなかった若月丸に対して、灯火の表示が適切でなかったとして、海上衝突予防法に定める各種船舶間の航法や横切り船の航法を適

用せず、船員の常務に基づく航法を適用した。

その際、海上衝突予防法第 18 条第 1 項の適用可能性については、まず適切でない表示灯火から漁ろうに従事する船舶と認めることができるか、次に接近した際に外見上判断できるかどうかといった観点から言及されている。

瀬渡船武庫丸プレジャーボートゆうばれ衝突事件<sup>(21)</sup>では、プレジャーボートがマスト灯を表示していなかったうえ、船首部パルピット前端の海面上 1.5 メートルのところに表示していた両色灯以外に全長 20 メートル未満の帆船が表示することができる三色灯を海面上の高さ 18 メートルのマスト頂部に点灯したのみで、法定灯火不表示であったが、瀬渡船は海面上の低い位置にある紅灯 1 灯とその 5 メートルばかり後方で非常に高い位置にある紅灯 1 灯をそれぞれ視認した場合、マスト灯や白色全周灯を表示しないまま航行している帆船や漁ろうに従事している船舶、さらに 2 隻の航行中の動力船が重なっているものなどと解釈することが可能で、海上衝突予防法のどの航法を適用すべきか判断することはできないとして、両船がそれぞれ船員の常務により衝突を回避すべきであったとした。

漁船元吉丸漁船壱丸衝突事件<sup>(22)</sup>では、元吉丸が白色全周灯及び両色灯を掲げていたものの、両灯の間隔が狭いため、近距離に接近するまで白灯 1 個しか認めることができない状態で西航中、また壱丸が白色全周灯及び両色灯を法定よりも若干狭い間隔ながら各灯を認めることができる状態で掲げ、同海域を南下した後に左転して東航中、それぞれが横切りの態勢で衝突に至った場合、元吉丸の両色灯は、同船が掲げていた白色全周灯と区別して視認することが、近距離に接近するまで不可能であったところから、壱丸にとっては、灯火の接近模様により衝突のおそれが生じたと判断し得たとしても、いずれの航法が適用される見合関係にあるかについて、正しく認識できない状況にあったと認められ、元吉丸にとっては、視認し得る壱丸の白、紅両灯から同船と横切り船の関係にあることを容易に認識できる状況にあったと認められ、見合関係についての両船の客観的な認識が異なるので、海上衝突予防法第 15 条の横切り船の航法を適用せず、第一審<sup>(23)</sup>と同様、船員の常務によって律するのが相当であるとした（なお、元吉丸

にのみ、灯火の表示不適切とする判断を下した。))。

漁船(船名なし)プレジャーボート累進丸衝突事件<sup>(24)</sup>では、漁船が無灯火の状態に漂流し、プレジャーボートが法定灯火を点灯せず視認距離の短い両色灯のみを表示していた場合、漁船の無灯火はもちろんのこと、プレジャーボートの灯火不適切についても判断を鈍らせた推認されることから、双方を本件発生の原因として、船員の常務で律している。なお、第一審<sup>(25)</sup>では、プレジャーボートの灯火不適切については言及されておらず、漁船の灯火不表示のみが原因となっている。

油送船鶴宝丸六二号油送船第一たかちほ丸衝突事件<sup>(26)</sup>では、総トン数193トンの北上船と総トン数112トンの東航船とが港則法関係航法の適用がない水域において衝突した場合、東航船がマスト灯を掲げず、舷灯及び船尾灯のみを表示していたから、北上船としては、東航船を航行中の動力船あるいは帆船のいずれとも判別することができないとし、船員の常務によって律した。すなわち、航法の適用については、両船間には海上衝突予防法の航法が適用されることになり、両船の態勢から同法第15条第1項に規定する横切り船の航法および東航船が帆船の灯火を表示することから同法第18条第1項に規定する各種船舶間の航法が検討の対象になるが、両船がいずれも起倒式マストを有する船舶であって、それぞれの操船者で両受審人が、いずれも京浜港内では夜間マストを倒してマスト灯を表示せずに航行する船舶のあることを承知していたと認められるものの、両受審人が当時有していた知識経験を通常の京浜港内における他の操船者に求めることはできず、東航船が北上船を航行中の動力船と判断しても、北上船が東航船を航行中の動力船と判断することも航行中の帆船と判断することもあり得るので、両規定はいずれもその前提を欠くことになり、適用することができないので、両船はそれぞれ船員の常務によって衝突を避けるべきであったとするのが相当であると判断した。

換言すれば、見張り不十分の問題および京浜港横浜区において背景の灯火や月明かり等でどのような船影が見えていたかは別として、航法の適用においては、通常、夜間に帆船が航行することは稀であり、恒常的にマストを倒して航行する船舶の存在を両船の船長が知っていたとしても、北上

船が東航船を動力船として主観的に判断してはならず、また北上船が正規の帆船の灯火（海上衝突予防法第 25 条）を掲げている東航船を帆船として客観的に判断してはならず、結果として、事後的には灯火不適切の状況が明らかになり、船員の常務を適用することができるものの、事故直前の見合い関係において、北上船が現実に見ている東航船の正規の法定灯火（東航船の船舶としての法的地位とは異なる灯火になるが）を信じてはいけないという結論を得ることになる。

油送船菱川丸漁船松栄丸漁具衝突事件<sup>(27)</sup>では、小型機船底びき網漁業（トロール漁業）に従事している漁船が、オレンジ色の回転灯を点灯していたものの、トロール漁業に従事する船舶が垂直 2 連に掲げる緑、白の 2 灯、マスト灯及び船尾灯の各法定灯火を表示することなく航行し、油送船は漁船が掲げるオレンジ色の回転灯を視認しており、その動き方などから小型の漁船であると判断していた場合、航行中の油送船が漁船を追い越す態勢で衝突したことは、取り調べられた証拠によって明白な事実であると認められることから、海上衝突予防法第 13 条の追越し船の航法、または第 18 条第 1 項の各種船舶間の航法の適用が考えられるが、本件が夜間に発生したことを鑑みるに、漁船がトロール従事船の灯火および船尾灯のいずれをも表示していなかった事実から推認すると、油送船が漁船と第 13 条または第 18 条の関係にあると判断することは極めて困難な状況であったものと認められるので、それらの航法を適用するには当たらず、第 38 条切迫した危険のある特殊な状況および第 39 条船員の常務をもって律した。また、トロール従事船の灯火を表示していなかったことは、本件発生に至る過程で関与した事実であるが、相当な因果関係があるとは認められないとした。

以上のように海難審判では、一部にマスト灯がなくても航行状態の把握や航法の判断に支障をきたすものではないので定型的航法を適用した事例もあるが、不適切な表示灯火から正規の航法が判断できるのか、あるいは通常の見張りによって外見上判断できるのかといった問題はあるものの、基本的には非定型的航法を適用した事例が多いことがわかる。

本衝突事件においては、幸丸の白色全周灯が、船尾甲板上の操舵室の天

井より少し高い位置に展張したキャンバス製オーニング上部の後端中央部に設置され、その前方 17 センチのところに黄色回転灯が取り付けられており、同灯と白色全周灯とがほぼ同じ高さで、夜間、船首方から来航する他船から見ると、両灯が点灯された状態では、白色と黄色とが混濁し、すぐには白色全周灯を識別できない状況にあった。

また、両色灯は、キャビン区画天井の前端中央部に設置され、停船状態における同灯の水面上の高さと船首端の上面とがほぼ同じ高さで、機関を回転数毎分 2,700 で航走すると、船首端が停船状態よりも 29 センチ浮上し、夜間、船首方から来航する他船から見ると、船首の上下動や左右の振れなどによって同灯火が見え隠れする状況にあった。衝突直前の 21 時 09 分、功生丸船長は、左舷船首 7 度 850 メートルに幸丸の前示灯火と見え隠れする緑灯を認めることができる状況にあり、その後、衝突のおそれが発生している。

功生丸の白色全周灯は、操舵区画天井部に張られたキャンバス製オーニング上部の前端中央部に設置されていたが、衝突 8 分前に消灯していた。また、両色灯は、機関区画前端部中央に立てた木製柱上部に設置され、停船状態における同灯と船首端の上面とがほぼ同じ高さで、機関を回転数毎分 2,000 で航走すると、船首端が停船状態よりも 38 センチ浮上し、夜間、船首方から来航する他船から見ると、船首の上下動や左右の振れなどによって同灯火が見え隠れする状況にあった。そして衝突 1 分前、幸丸船長は、右舷船首 7 度 850 メートルのところに北上する功生丸の見え隠れする紅灯のみを視認できる状況にあった。すなわち、功生丸は白色全周灯を消灯して、両色灯のみを点灯して、幸丸と接近していたことになる。

この灯火に関する事実認定に基づくと、両船は、ともに衝突のおそれが発生する以前の段階で、見え隠れはするものの互いに両色灯を視認できる状況にあったが、功生丸は白色全周灯の消灯という明らかな法定灯火不表示という違反（海上衝突予防法第 20 条第 1 項）があり、幸丸には白色全周灯の特性の識別を妨げるような灯火を掲げたという法定灯火表示に関する違反（同項第 2 号）があったと判断される。したがって本衝突事件は、本来であれば、海上衝突予防法第 15 条に定める横切り船の航法が適用さ

れるべき事例あるいは刑事裁判で示された同法第 14 条に定める行き会い船の航法が適用されるべき事例ではあるが、少なくとも幸丸から功生丸を見た場合は红灯のみしか視認することができず、第一義的には定型的な航法を適用する条件が整っていないことになる。その意味で、航法の適用において、両船に非定型的航法である船員の常務に基づいた衝突回避措置不遵守を認めたことは、過去の裁決の考え方を継承したものといえる。また幸丸については、確かに海上衝突予防法第 20 条第 1 項第 2 号に関する違反はあるものの、それが衝突の原因であるとまでは断定できず、灯火の不適切な表示が衝突に関する責任を発生させるほどの過失であったとはいえないとする第二審の判断は妥当なものであると思われる。

一方、刑事裁判においては、功生丸船長に対する過失認定の争いはないものの、幸丸船長の弁護人は、航走時には船首部分が浮き上がり視界が狭くなること（死角が生じること）、功生丸は両色灯のみを点灯し、全周灯を点灯していなかったこと（無灯火だったこと）等を考慮すれば、かりに 85 メートルで発見できたとしても功生丸がすぐに死角内に入るため、幸丸船長に避航措置を求めることは酷であり、これを本件に直結する過失ということとはできないと主張し、幸丸船長が十分に前方海面上の見張りをしていただければ、功生丸を発見し本件事故を避け得ることができたかどうか争われた。

しかしながら判決では、「幸丸の被告人Aが十分に前方海面上の見張りをしていただければ、功生丸が約 85 ないし 96.6 メートル程度に接近したときに無灯火の功生丸の船体を確認することができ、両船の距離が少なくとも 55 メートルあれば幸丸の避航措置により衝突を避け得るものと認められるから、被告人Aには前方海面上の見張りを十分にしていなかった過失があり、これは本件事故に直結する過失というべきである。」（傍線、筆者。）と判示し、弁護人主張のように、視界が狭くなり、見張りが困難な状態であるなら、なおさらのこと速度を落とし、見張りを厳にすべきであるとしている。

その判断の前提となる事実認定においては、「本件証拠によれば、本件事故当時の天候は曇りで月齢は 16.6 であったが月は隠れ、かなり暗く見通し

はあまりよくなかったこと、幸丸は約 14 ノットで航走していたが、船首部分が浮き上がり（船首先端乾舷 21 センチメートル、右舷船首部乾舷 17 センチメートル、左舷船首部乾舷 21 センチメートル）、被告人 A のいた操舵室の右舷側の舵輪前からは前方の海面上に約 41 メートルの細長い死角が生じていたこと、ただし死角の先端は船首の真正面より若干左にずれており、真正面の死角はもっと短いこと、功生丸は両色灯を点灯していたが法定灯火である全周灯を点灯せずに約 14 ノットで航走していたこと、功生丸の僚船の汽船「らんすい」が功生丸の後方約 100 メートルを、両色灯、全周灯をいずれも点灯し、約 14 ノットで功生丸に追従し航走していたこと、幸丸と功生丸の針路からすれば、両船がそのままの針路で航走すれば衝突の危険性のある行き会い関係にあり、幸丸、功生丸のいずれもが右方に操舵して避航すべきであり、それにより衝突を避けられたといえること、両色灯を視認できる距離は約 1 海里（1852 メートル）以上と規定され、両船は衝突の約 2 分以降前に約 1 海里以上の距離から相互に確認可能な機能を有しており、現に被告人 B は衝突の約 3 分前（約 1.3 キロメートル進行できる）に幸丸の全周灯のすぐ後ろに設置された黄色回転灯を発見しているのであるから、灯火の発見はかなり遠くから可能であること、曇りで月明かりがなく本件事故時と暗さがほとんど変わらないときに行われた実況見分の結果からは、錨泊している幸丸の操舵室から、無灯火の功生丸の船体を確認できたのは、約 96.6 メートルの距離に接近したときであること、曇りで月明かりのない別の機会に行われた実況見分の結果では、錨泊している幸丸の操舵室から、功生丸の針路を知らされずに、両色灯を点灯して航走してくる功生丸の構造物等に両色灯が反射するのを目視することにより功生丸の両色灯ではなく船体を 4 回確認した距離は、それぞれ 90、85、70、90 メートルであること、幸丸が約 14 ノットで航走中の右旋回最大縦距は約 20.72 メートル（6.1 秒）、右旋回最大横距は約 29.84 メートル（10.25 秒）、最短停止距離は約 19.7 メートル（5.19 秒）であり、幸丸が両船の距離が 55 メートル（3.8 秒）の位置で右旋回すれば原針路から 11.1 メートル離れ、後進を利用すれば衝突位置の 12.9 メートル手前が停止位置と計算されることが認められる。」とされている。

このように功生丸船長の灯火や見張りに関する過失は当然のことながら、功生丸はマスト灯に関しては無灯火であったが、両色灯については点灯しており、実況見分に基づくと、幸丸船長は功生丸の両色灯を視認した後であっても自船の操縦性能から判断して衝突を回避することが可能であったのだから、直近過失<sup>(28)</sup>という観点から、幸丸船長の見張り不十分に対して過失を認定している。刑事裁判においては、過失認定にあたり、法定灯火の表示の有無あるいは法定灯火の表示形態、すなわち行政法規である海上衝突予防法に定める灯火の表示義務に違反したかどうかよりも、事故に直結する過失の探求に焦点をあてる傾向にあるといわれている<sup>(29)</sup>。

もちろん海難審判は海難原因の究明が目的であり、刑罰の実現を目的とする刑事裁判とは同一視はできないが、海難審判も刑事裁判で行われる検証に基づく結果回避可能性の法的判断が必要となるのか、あるいは目的が異なるのであるから刑事裁判のような直近過失という観点ではなく、船舶の衝突を未然に予防するという観点から海上衝突予防法の航法適用を前提とした安全率を包含する前広な法的判断を行うべきなのか否かについて、今後さらなる研究が必要であると思われる。

最後に、刑事裁判の判決の量刑の事情においては、「本件事故は、被告人Aが夜間目視に頼って航行するに際し前方の見張りを十分にしなかった過失と、全周灯を点灯しないで被告人Bが予め幸丸の黄色回転灯を認めながら幸丸の動静を注視せず、漫然同一針路・速度で航行した過失とが競合して惹起されたものである。被告人両名にはいずれも船舶操縦士として基本的な注意義務を怠った重大な過失（自動車の運転であれば、脇見による前方不注視と、見込運転による相手方の動静不注視に比すべきである）があり、何ら落ち度のない被害者の生命を失わせるというまことに重大な結果を生じさせている。海上では陸上よりも交通マナーが悪く、全周灯を点灯しないで航走する船もありうることからすれば、被告人Aは、被告人Bの全周灯の不点灯を非難するばかりでなく、夜間における速い速度での航走と前方の見張り不十分さをもっと反省すべきであり、操船態度は安易かつ軽率であったというべきである。被告人Bは両色灯を点灯していたのみで法定灯火である全周灯を点灯せずに速い速度で航走しており、これまた操



船態度は安易かつ軽率である。」と述べており、被告人兩名に対するプレジャーボートの船長として当然果たすべき基本的な注意義務の怠りや交通マナーの悪さにも言及している。

確かに近年では、無灯火による漁船やプレジャーボートの衝突海難が多発し、所謂信頼の原則の適用の是非<sup>(30)</sup>についても議論されることもあり、小型船舶特有の法的問題点としてとらえることができる。また、海上交通と陸上交通の交通マナーの比較の妥当性に問題がないわけではないが、指摘されるように漁船やプレジャーボートに代表される小型船舶の法令遵守意識の欠如は、海上交通の安全を図る上では航法の適用以前の問題であると思われる。

#### 【注】

- (1) 日本財団図書館、海難審判庁裁決録。以下、原因についても同じ。
- (2) 事実概要については、第二審の裁決を引用した。
- (3) 拙稿、海上衝突予防法の性格に関する一考察、海保大研究報告法文学系第35巻第1号37頁。
- (4) 海事法研究会、概説海上交通法、海文堂、昭和60年、26頁。
- (5) 海難審判庁裁決録平成10年4・5・6月分888頁。
- (6) 永嶺忠宜、海上衝突豫防法詳論、集萃社、大正9年、7-8頁。
- (7) 高等海難審判庁再録、商船学校校友会、デヴィッド・ライト・スミス著、山浦助八訳、海上衝突予防法、大正9年、12頁。
- (8) 藤崎道好、新海上衝突予防法、白泉社、昭和29年、87頁。
- (9) 山戸嘉一、国際海上衝突豫防法、有斐閣、昭和21年、54頁。
- (10) 門審昭58・10・17（昭和58年門審第31号）。
- (11) 二審昭58・5・31（昭和55年二審第23号）。
- (12) 二審昭63・11・25（昭和62年第二審第48号）。
- (13) 長審昭62・12・17（昭和61年長審第70号）。
- (14) 二審平6・3・28（平成4年第二審第54号）。
- (15) 広審平4・12・16（平成4年広審第91号）。
- (16) 小川洋一編、船舶衝突の裁決例と解説、成山堂、平成14年、347頁。

- (17) 二審平 8・5・31（平成 6 年第二審第 50 号）。
- (18) 長審平 6・11・22（平成 6 年長審第 23 号）。
- (19) 門審昭 63・9・8（昭和 62 年門審第 115 号）。
- (20) 門審平 3・4・12（平成 2 年門審第 92 号）。
- (21) 神審平 12・3・7（平成 11 年神審第 73 号）。
- (22) 二審平 10・2・25（平成 9 年第二審第 5 号）。
- (23) 広審平 9・2・27（平成 8 年広審第 10 号）。
- (24) 二審平 10・6・3（平成 8 年第二審第 17 号）。
- (25) 広審平 8・5・22（平成 7 年広審第 55 号）。
- (26) 二審平 3・12・10（昭和 63 年第二審第 41 号）。
- (27) 広審平 19・3・13（平成 18 年広審第 140 号）。
- (28) 拙稿、船舶衝突事件の過失認定に関する一考察、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、5 頁。
- (29) 拙稿、船舶衝突事故における責任追及、交通法研究第 26 号 81 頁。
- (30) 鈴木三郎、海上交通における信頼の原則、日本航海学会論文集第 59 号 201 頁。大塚博史、無灯火船との衝突事故と信頼の原則、海上保安問題研究会編、海上保安と海難、中央法規出版、平成 8 年、211 頁。甲斐克則、海上交通犯罪の研究、成文堂、平成 12 年、119 頁。