

【事件研究】

海上衝突事件研究（海難審判・裁決取消請求事件）第一四回

プレジャーボートいわさき丸監視船若葉丸引船列衝突事件

海上警察学講座 松本宏之

○広審平一三・九・二六（平成一二年広審第一二三号。以後、「第一審」という。）<sup>（1）</sup>  
○二審平一四・一二・二〇（平成一三年第二審第三一号。以後、「第二審」という。）<sup>（2）</sup>  
○東高判平一五・八・二七（平成一五年（行ケ）第二一号。以後、「裁決取消訴訟」という。）

【受審人】

A 職名…いわさき丸船長 海技免状…四級小型船舶操縦士  
B 職名…若葉丸船長 海技免状…四級小型船舶操縦士

【指定海難関係人】

C 職名…若葉丸操舵員

【損害】

いわさき丸・・・船首部船底に擦過傷  
若葉丸・・・右舷前部外板に破口および左舷前部外板に亀裂、ヨット部員一名死亡、一名が右腓骨内果骨折等

【原因】

（第一審）

いわさき丸・・・見張り不十分、船員の常務（新たな危険・衝突回避措置）不遵守（主因）

若葉丸・・・動静監視不十分、注意喚起信号不履行、船員の常務（衝突回避措置）不遵守（一因）

（第二審）

いわさき丸が、見張り不十分で、無難に航過する態勢の若葉丸引船列の前路に進出した。（海上衝突予防法五、三八、三九条）

【主文】

（第一審）

本件衝突は、停留中のいわさき丸が、見張り不十分で、無難に替わる態勢にあった若葉丸引船列に対し、発進して新たな衝突のおそれのある関係を生じさせたばかりか、衝突を避けるための措置をと

らなかったことによつて発生したが、若葉丸引船列が、動静監視不十分で、避航を促すための有効な音響による信号を行わず、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Aの四級小型船舶操縦士の業務を一箇月停止する。  
受審人Bを戒告する。

(第二審)

本件衝突は、いわさき丸が、見張り不十分で、無難に航過する態勢の若葉丸引船列の前路に進出したことによつて発生したものである。

受審人Aの四級小型船舶操縦士の業務を一箇月停止する。

(裁決取消訴訟)

- 一 原告の請求を棄却する。
- 二 訴訟費用は、原告の負担とする。

【事実概要】

(事件発生の年月日時刻及び場所)

平成一二年一月一八日一七時〇〇分  
広島港第一区金輪島北方沖合

（船舶の要目）

船種船名	プレジャーボートいわさき丸	監視船若葉丸	競技用ヨット（船名なし）
総トン数	三・五〇トン		
全長	一・九〇メートル	六・四九メートル	四・〇三四メートル
機関の種類	ディーゼル機関	電気点火機関	
出力	一六九キロワット	二二キロワット	

（事実の経過）

① いわさき丸

平成元年に竣工した、D社製造のDX―三九H―OA型FRP製プレジャーボートで、船体中央から後方の甲板上に船室及びその上部後方に操舵室を備え、船室の前後は平甲板で、後部甲板上には操舵室の屋根とほぼ同じ高さにオーニングが展張され、船尾端中央のマストにはスパンカーが取り付けられていた。

前部甲板下は物入れや生簀に、後部甲板下は物入れや舵機室にそれぞれなっており、船室下は機関室で、主機として、定格出力時の回転数毎分二九〇〇のD製MD六二八KHディーゼル機関を搭載し、船首部船底形状は凌波性を高めたセミV型ストライプ船型となっていた。

操舵室内は、右舷側が操縦席、左舷側が船室への通路となっており、操縦席の船首側に舵輪、その右横に機関回転計や潤滑油圧力計などの計器盤、その下方に各種スイッチ盤、同席の右横に主機の回転数増減レバーとクラッチレバー、舵輪前部の棚の上に磁気コンパス及びGPSなどが装備されている。

たが、レーダーは備えられていなかった。

操舵室前面は、窓枠によって左右に二分割されたガラス窓で、その右舷側の窓の中央に旋回窓が備えられており、同室左右側面は、船首側の約三分の二の部分がそれぞれ窓枠によって前後に三分割されたガラス窓で、その後方の約三分の一の部分が側壁となっており、また、同室後面は、引戸式の出入口で上半分がガラス窓となっており、操縦席からの前方の見通し状況は良好であった。

## ② 若葉丸

昭和五九年に竣工し、船尾に船外機を備えた和船型 FRP 製ボートで、広島県立 E 高等学校（以下「E 高校」という。）が同県 F 町から借用し、同校ヨット部が部活動の支援やヨットレースの監視船として使用していたが、航海灯や汽笛などの装備はなく、日没から日出までの間の航行は禁止されていた。

甲板は、平甲板で、船体中央部付近から後方へ長さ一・六メートルの部分が前後の甲板より〇・二メートル高くなっており、その前後の甲板の長さがそれぞれ一・九メートル及び一・〇メートルで、船首端の長さ一・〇メートルの部分及び船尾端の長さ〇・八メートルの部分も甲板より〇・三ないし〇・二メートル高くなっていた。そして、船首端及び船尾端におけるガンネル上縁の船底からの高さは、それぞれ〇・九五メートル及び〇・五八メートルであった。

## ③ 競技用ヨット（船名なし）

当時、若葉丸に曳航されていた競技用ヨットは、マスト一本を備えたインターナショナルフライン

グジュニアクラス（以下「FJ級」という。）のスループ型FRP製ヨットで、E高校の部活動に使用されていた。

④ 受審人及び指定海難関係人

ア 受審人 A

A 受審人は、プレス金型関係の会社を兄と共同で経営し、昭和五十一年六月に四級小型船舶操縦士の免許を取得し、釣りなどの海洋レジャーの目的で、自己所有船第二いわさき丸又は兄の所有船いわさき丸を運航していた。

イ 受審人 B

B 受審人は、平成一二年四月E高校に新任教諭として着任し、前任ヨット部顧問の教諭が他校へ転勤したので、教諭Gとともにヨット部顧問となり、同年五月に四級小型船舶操縦士免許を取得したが、それ以前に船舶の運航に関する知識や経験はなかった。

ウ 指定海難関係人 C

C 指定海難関係人は、平成一二年四月からボランテニアとしてそれまでの三〇数年間のヨット操縦経験を生かし、E高校ヨット部のコーチに就いたが、海技免状を受有しておらず、本件発生当時、四級小型船舶操縦士免許の受験を終え、可否の発表を待っているところであった。

C 指定海難関係人は、B 受審人が海技免状を取得したのちもまだ操船やヨットの取扱いに慣れていなかったことから、同受審人と一緒に乗船したときには自ら操船に当たることが多かった。

⑤平成一二年度広島県高校新人戦（以下「新人戦」という。）

新人戦は、広島県高等学校体育連盟ヨット専門部が、財団法人広島県ヨット連盟の平成一二年度広島県会長杯とともに共催するヨットレースの一部で、広島港第三区の広島観音マリーナ沖合において、平成一二年一月一八日に新人戦、翌一九日に会長杯が行われることになっており、E高校からは、新人戦の女子FJ級及び男子FJ級のレースに七隻が参加した。

⑥金輪島北部沿岸海域のカキ養殖場

金輪島の北西から北東にかけての北部沿岸は、陸岸から約三〇〇メートルの海域が広島市漁業協同組合のカキ養殖場となっており、同養殖場内には、長さ一五メートル幅一〇メートル水面上の高さ〇・七メートルばかりの筏を連結して、一列の長さを二〇〇メートル前後としたカキの養殖筏列が多数設置されていた。

同養殖場北西端の筏は、金輪島北部の送電線用鉄塔（宇品灯台から〇六七・五度（真方位、以下同じ。）一六五〇メートルの地点の送電線用鉄塔、以下「鉄塔」という。）から三〇〇度四八〇メートルの地点に位置し、同筏上に黄色標識灯が備えられており、同筏を北端とする長さ約二七〇メートルの筏列がほぼ南北方向に設置され、その東側に長さ約二一〇メートルの筏列と長さ約一五〇メートルの筏列がそれぞれ約四〇メートルの間隔でほぼ平行に設置されていた。そして、更にその東側には、鉄塔から三一二度三一〇メートルの地点を西端とする長さ約二一〇メートルの筏列がほぼ東西方向に設置され、同筏列を挟んで北側約六〇メートルと南側約五〇メートルのところに、長さ約二三〇メートルの筏列及び長さ一七〇メートルの筏列がそれぞれほぼ平行に設置されており、南北方向の筏列の

うち最も東側の筏列と、東西方向の各筏列西端の筏との間の水路幅は、最狭部で約六五メートルであった。

⑦ 本件発生に至った経緯

いわさき丸は、A受審人が一人で乗り組み、友人一人を乗せ、釣りの目的で、船首〇・三メートル船尾一・〇メートルの喫水をもつて、平成一二年一月一八日〇九時〇〇分広島港第一区丹那町の船溜まりを発し、広島湾宮島瀬戸付近に至って釣りを行ったのち、一六時ごろ帰途に就いた。

A受審人は、金輪島西方沖合に達したとき、このまま定係地に帰って釣れた魚を処理すると暗くなりそうなので、明るいうちに処理しようと思い、折からの北北東風を避けて係留できる同島沿岸の力キ筏に向かった。

一六時三〇分A受審人は、金輪島北側のほぼ東西方向に三列設置されている筏列のうち、北から二列目の筏列で、西端の筏の南縁中央部に当たる、鉄塔から三一二度三〇五メートルの地点に船首から係留索をとって約五メートル伸ばし、機関を停止して船首を北北東風に立てた状態で係留し、その後、友人とともに船尾甲板上で魚の処理にとりかかった。

A受審人は、魚の処理を終えて帰港することとし、友人を船室で休ませ、操舵室に入ったとき、これまでの航行中に浴びた波しぶきが乾燥し、窓ガラスに付着した塩分によって前方の見通しが悪くなっていたが、旋回窓を通して狭い範囲ながらも船首方が良く見えたことから、窓ガラスに付着した塩分を拭き取らないまま、一六時五八分機関を始動して微速力前進にかけ、船首が筏に接したところでクラッチを中立とし、急いで船首に行つて係留索を筏から外したのち、操舵室に戻った。



一六時五八分半A受審人は、鉄塔から三一一度三〇〇メートルの地点で、左舵をとってクラッチを後進に入れ、船尾を左舷に振りながら微速力で後退を始め、係留していた筏の南西端から南西方へ三〇メートルばかり離れたところで右舵をとり、船尾を右舷に振りながら風にも流されて三ノット（対地速力、以下同じ。）の平均速力で後退を続けた。

A受審人は、間もなくクラッチを中立とし、一六時五九分少し過ぎ筏列間の水路のほぼ中央付近に当たる、鉄塔から二九九度三二〇メートルの地点に達したとき、ちょうど船首が同水路中央部を北上するときの目標となる宇品大橋の方を向いたので、クラッチを前進に入れ、針路を同方向の〇一五度に定めて発進した。

発進したとき、A受審人は、左舷船首三三度一四〇メートルのところから、FJ級ヨット三隻を曳航した若葉丸が自船の前路に向かって低速力で接近していたが、操舵室の窓ガラスに付着した塩分を拭き取らずに筏から発航し、周囲の見張りを十分に行っていなかったもので、旋回窓を通して見える狭い範囲外から接近する同引船列を見落したまま、その後、機関の回転数を徐々に上げながら進出した。

一六時五九分半A受審人は、鉄塔から三〇一度三二五メートルの地点に達し、自船の速力が四ノットに上がったとき、引船列先頭の若葉丸が左舷船首二二度一三五メートルとなり、自船がこれ以上増速しなければ、若葉丸及びその最後部のヨットが自船の船首方九〇ないし六〇メートルばかりのところを無難に航過する状況であったが、依然として見張り不十分で、この状況に気付かず、更に機関の回転数を上げながら進出した。

A受審人は、一七時〇〇分少し前鉄塔から三一〇度三四五メートルの地点に達したとき、自船の速力が一〇ノットに上がっており、更に増速すると、左舷船首一六度九〇メートルとなった若葉丸引船

列の前路に向かって衝突の危険がある態勢で進出する状況となったが、依然としてこれに気付かず、増速を続けながら進行し、一七時〇〇分鉄塔から三二三・五度四〇メートルの地点において、いわさき丸は、原針路のまま、一五・二ノットの速力で、その船首が若葉丸の右舷前部に後方から五五度の角度で衝突した（参考図参照）。

当時、天候は晴で風力三の北北東風が吹き、潮候は下げ潮の中央期で、日没時刻は一七時〇五分であつた。

A受審人は、船外からの悲鳴を聞くと同時に衝撃を感じ、直ちにクラッチを切って操舵室の外に出たところ、自船の船首が若葉丸の右舷前部に乗り揚がって停止しているのを認め、事後の措置に当たった。

また、若葉丸は、B受審人及びC指定海難関係人の二人が乗り組み、船首〇・〇五メートル船尾〇・二〇メートルの喫水をもって、新人戦に参加するE高校のFJ級ヨット三隻を曳航し、G顧問が乗り組み、同ヨット三隻を曳航した同校ヨット部後援会所有のモーターボート南風、及び同部元顧問の教諭が乗り組み、同ヨット一隻を曳航した同人所有のモーターボートコボとともに、同日〇八時三〇分広島港第一区坂町のビーアンドジー坂海洋センターを発し、〇九時四〇分ごろ広島観音マリーナ沖合に到着した。

B受審人は、新人戦を監視していたところ、風が強くなって一五時四五分女子のレースが中止となったことから、南風、コボ及び男子艇四隻を残して先に帰航することとし、若葉丸にC指定海難関係人のほか女子部員三名を乗せ、同船の船尾に女子艇三隻を縦列に曳航し、各艇に女子部員を二名ずつ乗艇させ、若葉丸の船尾から最後部のヨットの後端までの距離を約三〇メートルの引船列とし、一六

時一〇分同マリナ南東方沖合を發して帰途に就いた。

B 受審人は、船体中央部付近の前部甲板より一段高くなつた部分の右舷側に前方を向いて腰掛け、女子部員三名のうち、二名を前部甲板の左舷側に座らせ、一名を後部甲板より一段高くなつた船尾端部分の右舷側に腰掛けさせ、その左舷側に前方を向いて腰掛けたC 指定海難関係人に操船を委ねて運航指揮に当たつた。

C 指定海難関係人は、右手で船外機のレバーを握つて操舵操船に当たり、一六時四八分字品灯台から一〇〇度二四〇メートルの地点に達したとき、針路を〇四三度に定め、四・〇ノットの曳航速力で進行中、同時五七分右舷船首三五度三二〇メートルのところに、カキ筏に係留しているいわさき丸を初めて視認し、ほぼ同じころ、B 受審人も同じ状態の同船を初めて視認した。

C 指定海難関係人は、一六時五八分少し過ぎ黄色標識灯の北西側に当たる、鉄塔から三〇〇度五〇メートルの地点に達したとき、針路を〇七〇度に転じて進行し、同時五八分半わずか前、右舷船首三六度二〇〇メートルのところに、これまで数回見たときと同様にカキ筏に係留したままのいわさき丸を視認して続航した。

ほぼ同じころ、B 受審人は、右舷船首三六度二〇〇メートルのところに、カキ筏に係留したままのいわさき丸を再び視認した。

B 受審人及びC 指定海難関係人は、その後いわさき丸から目を離していたので、一六時五八分半同船が筏から離れて後退を始め、同時五九分少し過ぎ右舷正横後二度一四〇メートルの地点で、いわさき丸が船首を北方に向けて前進を開始したもの、まだ速力が遅く、同時五九分半右舷正横後一三度一三五メートルとなつてその方位が右方に大きく変化しており、同船が増速しなければその前路を自

船及び最後部のヨットが九〇ないし六〇メートルの距離で無難に航過できる状況であったが、これに気付かないまま進出した。

一七時〇〇分わずか前B受審人及びC指定海難関係人は、後方の被引ヨットに乗っていた女子部員の「危ない」という声で右舷後方を振り向き、間近に迫ったいわさき丸に気付いたものの、どうすることもできず、原針路及び原速力のまま、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、いわさき丸は、船首部船底に擦過傷を生じたのみであったが、若葉丸は、右舷前部外板上部に破口及び左舷前部外板上部に亀裂などを生じ、前部甲板の左舷側に座っていたヨット部員Hが甲板といわさき丸の船首船底との間に挟まれ、病院に搬送されたものの大量出血により死亡し、船尾端部分の右舷側に腰掛けていた同部員Iが六週間の通院加療を要する右腓骨内果骨折などを負った。

#### （航法の適用）

本件衝突は、港則法適用港である広島港内において発生したものであり、以下適用される航法について検討する。

#### 一 港則法第一八条の適用について

いわさき丸は、船舶検査証書の用途欄に「遊漁船兼交通船」と記載され、かつ、漁船登録もされていて、その活動範囲は港内に限られないこと、また、若葉丸は、船舶検査証書の用途欄には「監視船」と記載され、E高校ヨット部の活動支援に使用されており、ヨットの練習及び競技海域が必ずしも港内に限られないこと、及び当時は船尾に三隻のヨットを曳航した引船列であったことから、いわさき

丸及び若葉丸引船列のいずれも同法第三条に定める雑種船とは認められず、第一八条の適用はない。

## 二 港則法第一四条の適用について

衝突地点は、〇七八度方向への直線航路である第一航路内であるが、いわさき丸は同航路を横切る〇一五度の針路で進行していたものであり、また、若葉丸引船列は衝突の四〇秒ばかり前に同航路の南側から〇七〇度の針路で航路内に入ってそのまま斜航していたものであり、いずれも航路を航行していたものとは認められず、同条の適用はない。

## 三 海上衝突予防法第一五条の適用について

両船は互いに針路が五五度の角度で交差する状況で接近していることから、横切り船の航法である第一五条の適用が考えられるが、いわさき丸は発進後四五秒間に、速力を〇ノットから一五ノットばかりまで増速して衝突に至ったもので、両船間において、相手船の方位は短時間のうちに大きく変化しており、同条の適用はない。

四 以上により、港則法及び海上衝突予防法には、本件に適用する航法の規定がないので、海上衝突予防法の船員の常務により律するのが相当である。

## （原因に対する考察）

本件は、一定速力で航行中の若葉丸引船列に対して、いわさき丸が発進後増速を続けたことによつ

て、衝突の少し前、両船が九〇メートルに接近したのちに衝突の危険が発生したものである。この時点では、若葉丸引船列は、衝突を避けるための措置をとる時間的、距離的余裕はなかったから、増速を続けて衝突の危険を発生させたいわさき丸側に原因があり、若葉丸側に原因はない。

A 受審人は、窓ガラスに付着して乾燥した波しぶきを拭き取らないで、操縦席からの見通しが悪いまま発進し、若葉丸引船列を見落して衝突の危険を発生させたものであり、同受審人の見張り模様は本件発生の原因となる。

B 受審人及びC 指定海難関係人の両名は、いわさき丸が発進してから衝突の直前まで同船を視認していないが、同船を視認していたとしても、衝突の危険が発生した時点では、衝突を避けるための措置をとることができなかったから、両名の見張り模様は本件発生の原因とならない。

#### （原因）

本件衝突は、広島港第一区の金輪島北方沖合において、いわさき丸が、見張り不十分で、無難に航過する態勢の若葉丸引船列の前路に進出したことによって発生したものである。

#### （受審人等の所為）

A 受審人は、金輪島北部沿岸のカキ養殖場内の筏を離れ、丹那船溜まりに向かって広島港内を北上しようとする場合、操舵室の窓ガラスに付着した塩分を拭き取るなどして周囲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、同室前面右舷側の旋回窓を通して狭い範囲ながらも船首方が良く見えたことから、同室の窓ガラスに付着した塩分を拭き取らずに筏から発航し、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、左舷前方から無難に航過する態勢で前路に接近する若葉丸引船列を見落としたまま増速し、同引船列の前路に進出して若葉丸との衝突を招き、いわさき丸の船首部船底に擦過傷を、若葉丸の右舷前部外板に破口及び左舷前部外板に亀裂などをそれぞれ生じさせたほか、若葉丸の同乗者一名を死亡させ、同一名に右足骨折などを負わせるに至った。

以上のA受審人の所為に対しては、海難審判法第四条第二項の規定により、同法第五条第一項第二号を適用して同人の四級小型船舶操縦士の業務を一箇月停止する。

B受審人の所為は、本件発生の原因とならない。

C指定海難関係人の所為は、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。

#### 【研究】

本衝突事件は、平成一二年一月一八日午後五時頃、広島港第一区金輪島北方沖合において、航走を開始してすぐの遊漁兼交通船いわさき丸（一名乗り組み）と、ヨット三隻を曳航して航走中の監視船若葉丸（船長操船指揮、臨時コーチ船外機操縦、女子高生三名同乗）が衝突し、女子高生一名が死亡、もう一名の女子高生が負傷したもので、刑事事件において両船舶長は、業務上過失往來危険および同致死傷で書類送致された（追跡指定事件警一第三一五号（平成一二年一月一日））。広島地方裁判所における公判では、両名の見張り不十分の過失を認定し、いわさき丸船長に対しては禁錮一年（執行猶予三年）の判決（確定）があり、若葉丸船長に対しては罰金五〇万円の判決があった。

ものの、若葉丸船長は即日控訴し、控訴審においては無罪の判決<sup>ii</sup>があり、その後、確定した。

一方、海難審判においては、第一審ではいわさき丸船長に業務停止一箇月、若葉丸船長に戒告の処分が言い渡されたが、若葉丸船長は処分を不服として第二審請求を行い、その結果、若葉丸船長の懲戒処分は取り消された。その後、いわさき丸船長は、東京高等裁判所に業務停止一箇月の懲戒裁決の取消請求を行ったが、棄却された。

本衝突事件では、基本的には、いわさき丸の見張り不十分および若葉丸の動静監視不十分を認めつつも、両者の過失の認定、とりわけ若葉丸の過失の有無が争われ、その際の航法の解釈・適用に関する裁決の違法性も争点となった。本稿では、船尾に三隻のヨットを曳航した引船列と、繋がれていたカキ筏から後進で離れ、停止した後、前進の行き脚で徐々に増速した船舶との衝突について、航法の適用を中心に論じていく。

まず本衝突事件は、港則法の適用港である広島港内で発生したもので、海上交通ルールの一般法たる海上衝突予防法に優先して適用される港則法の航法について検討することになる。港則法では、その第三条第一項において、航法上特に重要な意味を有する雑種船について定義しており（「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。」）、例えば、航法に関して第一八条では、「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。」と規定されている。すなわち、狭い水域に各種の船舶が航行することによってふくそうしている港内においては、主として港内で活動し、港内事情に精通している雑種船に、操船の難易度を勘案して雑種船以外の船舶に対して避航する義務を負わせ、港内における船舶交通の安全を図ることとしている<sup>iii</sup>。



しかしながら、雑種船の定義については、港則法の制定時（昭和二三年）の港湾事情を背景としており、港湾の機能や船舶交通流、船舶の性能や活動状況が当時と異なる今日においては、とりわけ汽艇に関する法解釈の問題が学界において議論の対象となっている<sup>(12)</sup>。「汽艇」という船舶の概念については、小型の汽船という最小限の共通の認識はあるものの、具体的な数値として総トン数や長さを明示したものではなく、かつ単に小型であれば「汽艇」に該当するというわけでもない。一般的には、「蒸気機関で推進する小型汽艇のことであるが、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。」<sup>(13)</sup>といわれている。また、「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。」<sup>(14)</sup>や、「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。」<sup>(15)</sup>という説明もある。

ただし、当該船舶が「雑種船」に該当するかどうかについての判断を、誰が如何なる具体的基準に従って行い、如何なる手段で他の船舶に認識させるのかという疑問が、依然として残っている。このような事情から、「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綜合したものを、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ぬ<sup>(16)</sup>とする形而上学的な見解もあるが、このような判断ができるようになるには、あらゆる状況下において、多種多様な船舶（外形、用途、行動形態、操縦性能等）に対する瞬時の判別能力を有し、

かつ各港の特殊事情にも精通しておく必要があり、現実的な指針とは思われない。

本衝突事件では、両船が雑種船に該当するか否かについて、第一審ではふれられていないものの、第二審および裁決取消訴訟では、港則法第一八条の適用に関連して検討されている。すなわち、裁決取消訴訟では、「いわさき丸は、船舶検査証書の用途欄に「遊漁船兼交通船」と記載されている上、漁船登録もされており、その活動範囲は港内に限られないこと、他方、若葉丸も船舶検査証書の用と欄に「監視船」と記載されている上、E高校ヨット部の活動支援に使用されており、ヨット部員によるヨットの練習や競技の海域が必ずしも港内に限られたものではないこと、本件事件当時、船尾に三隻のヨットを曳航した引船列であったことと等が認められ、これによれば、いわさき丸及び若葉丸引船列は、いずれも港則法第三条に定める雑種船とは認められないから、同法一八条の適用はないものというべきである。」とし、主として、その活動範囲が港内に限られていないことを根拠に雑種船の該当性を判断している。

次に、両船の衝突地点は、広島港の第一航路内であり、第二審および裁決取消訴訟では、港則法第一四条（「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。」）の適用に関連して検討されている。すなわち、裁決取消訴訟では、「本件衝突地点は、広島港内における〇七八度方向への直線航路である第一航路内であるが、関係証拠によれば、いわさき丸は、同航路を横切る〇一五度の針路で進行していたものであり、また、若葉丸引船列は本件衝突のわずかばかり前に同航路の南側から〇七〇度の針路で航路内に進出しそのまま斜航していたものであり、いずれも航路を航行していたものとは認められないから、港則法第一四条の適用はないものというべきである。」とし、両船とも同条に定める法律要件を充たしていない

と認定しているように思われる。

確かに事実認定に基づいて形式的に法規範文を適用すると、いわさき丸は航路を横切ろうとしていたので、航路外から航路に入ろうとする船舶にも航路から航路外に出ようとする船舶にも該当せず、第二審および裁決取消訴訟がいうように、両船とも法律要件を充たさないから港則法第一四条第一項の適用はないとする法律効果を得られるように思われるが、航路を横切る場合は航路外から航路に入り、さらに航路から航路外に出ることになり、かつ航路を航行している状態ではないので、仮に航路を航行する船舶がいた場合には、本条が適用になつて同船舶の進路を避けなければならない義務が発生することになる。

一方、若葉丸は航路の法線方向である〇七八度に対して〇七〇度の針路で進行しているため、微妙ではあるがほぼ一致した進路で航行しているわけではなく、法規範文上の「航路を航行する」と認定するには無理があり、さらに衝突の一分前は航路外を航行しており、航路内の航走距離も一〇〇メートルにみたない状況を考慮すれば、見合い関係の成立時機から判断して、港則法第一四条第一項を適用することは妥当ではない。したがって、いわさき丸は港則法第一四条第一項の法律要件を充たしていたが、若葉丸が航路を航行する船舶に該当しないために同条の法律要件を充たしていないので、結果として、両船の見合い関係においては適用できないとするのが相当であると思われる。なお、衝突を避けるための第一義的あるいは直接的な行為規範という観点ではないが、若葉丸が広島港第一航路を航行すべきであつたかどうかについては、港則法第十二条（雑種船以外の船舶は、特定港に出入し、又は特定港を通過するには、命令の定める航路によらなければならない。但し、海難を避けようとする場合その他やむを得ない事由がある場合は、この限りではない。）の立法趣旨および後述する船員

の常務との関係で検討が必要であらう。

このように特別法たる港則法の航法の適用がない場合には、一般法たる海上衝突予防法の航法規定の適用を検討することになるが、両船の見合い関係（針路の交差角五五度）のみに着目すると、基本的には、定型的航法である横切り船の航法の適用が考えられる。海上衝突予防法第一五条第一項前段では、「二隻の動力船が互いに進路を横切る場合において衝突するおそれがあるときは、他の動力船を右げん側に見る動力船は、当該他の動力船の進路を避けなければならない。」と規定され、詳細な法律要件の分析は研究されているものの<sup>18</sup>、第一義的には、動力船が互いに進路を横切るという法律要件と、衝突するおそれがあるという法律要件が法規範文に明示されている。すなわち、前者の法律要件に照らしてみると、いわさき丸は、衝突前約四五秒間は針路〇一五度に定針しており、また若葉丸は衝突前二分弱の間は〇七〇度に定針しているので、作図上、一時的には進路を横切る見合い関係にあるといえるかもしれない。

しかしながら、後者の法律要件である衝突のおそれの発生に関しては、海上衝突予防法第七条に定める法的概念に基づく<sup>19</sup>と、いわさき丸は発進後約四五秒間に、速力を〇ノットから約一五ノットに増速しており、幾何学的にいうと、両船が定針している場合に一方の船舶が速力を増加させると、必然的に相手船のコンパス方位に変化が現れるために、基本的には海上衝突予防法第一五条第一項に定める衝突のおそれは発生しないことになる。また、仮に増速した後に速力が一定となり、短時間ながら両船の方位変化がなくなつたとしても、衝突のおそれという法的概念の根源には、衝突のおそれが発生した後に定型的航法が適用になつても、立法趣旨にそつた衝突回避措置がとれるという前提があるので、衝突直前において両船間のコンパス方位に変化がなくなつたからといって、定型的航法が適用

されるための法律要件を充たしたものと判断してはならない<sup>19)</sup>。

以上のように、本衝突事件に港則法の航法および海上衝突予防法の定型的航法が適用されないということになれば、基本的には海上衝突予防法の非定型的航法である船員の常務により律することになる。船員の常務の法的概念は難解で、一般的には、「海事関係者の常識」即ち「通常の船員ならば当然知っているはずの知識、経験、慣行」というような意味であり、「船舶の運用上の適切な慣行」（海上衝突予防法第八条第一項）と比べその範囲が運用に限られていないので、若干範囲が広いとされているが、法規範文の上で個々具体的な行為規範として明示されていない<sup>20)</sup>。さらに「船舶の運用上の適切な慣行」とは、現在の状況において船舶としてどのような動作をとることが最も望ましいか、という個々の事例が長い間に積み重なって経験則として確立してきたものを総称した概念である。したがって、船員の常務は広範囲にわたる船員の行為規範ではあるが、一種のブラックボックスになっているために概念を示す厳格な基準は存在せず、あらゆる具体的状況に照らして決定されるファクトの問題として理解されている<sup>21)</sup>。

船員の常務という文言が法規範文上で唯一使用されている海上衝突予防法第三九条は、注意等を怠ることにについての責任について、「この法律の規定は、適切な航法で運航し、灯火若しくは形象物を表示し、若しくは信号を行うこと又は船員の常務として若しくはその時の特殊な状況により必要とされる注意をすることを怠ることによって生じた結果について、船舶、船舶所有者、船長又は海員の責任を免除するものではない。」と規定し、本法の規定や趣旨に反することが原因となつて生じた結果について、何らかの方法で船舶、船舶所有者、船長等の責任を問うことを注意的に明言している。その際、法律要件を法論理学の立場<sup>22)</sup>から分析すると、形式論理的には五つの義務違反（①適切な航法で運

航することを怠ること、②灯火若しくは形象物を表示することを怠ること、③信号を行うことを怠ること、④船員の常務として必要とされる注意をすることを怠ること、⑤その時の特殊な状況により必要とされる注意をすることを怠ること）が提示されていることがわかる。すなわち、責任を追及される前提となる懈怠の中で、①から③および⑤を除いたすべてが船員の常務の対象となる懈怠となりうるという考え方もできることから、船員の常務として必要とされる注意というものは、きわめて広範囲であることがわかる<sup>23</sup>。

本衝突事件では、両船の見合い関係に適用すべき航法が海上衝突予防法にいう船員の常務によるとの点について、当事者間に争いはなく、以下、船員の常務として必要とされる注意とは何かについて論じていく。

第二審では、原因に対する考察において、「本件は、一定速力で航行中の若葉丸引船列に対して、いわさき丸が発進後増速を続けたことによつて、衝突の少し前、両船が九〇メートルに接近したのちに衝突の危険が発生したものである。この時点では、若葉丸引船列は、衝突を避けるための措置をとる時間的、距離的余裕はなかったから、増速を続けて衝突の危険を発生させたいわさき丸側に原因があり、若葉丸側には原因がない。（中略）B受審人およびC指定海難関係人の両名は、いわさき丸が発進してから衝突の直前まで同船を視認していないが、同船を視認していたとしても、衝突の危険が発生した時点では、衝突を避けるための措置をとることができなかったから、両名の見張り模様は本件発生の原因にならない。」としている。

一方、裁決取消訴訟では、原告であるいわさき丸側は、船員の常務により律するのであれば、両船がそれぞれ保持船、避航船の立場にあるのではなく、お互いが同等に結果を回避する義務があったと

主張する。また、「若葉丸引船列が、いわさき丸との衝突のおそれがある態勢に至った後もこれに気付かず、衝突回避措置を執り得たのに執らなかつたことは、若葉丸引船列に「船員の常務」としての注意義務を怠つた過失がある。すなわち、本件衝突の原因は、いわさき丸の見張り不十分と若葉丸引船列のいわさき丸に対する動静監視不十分によつて、両船は衝突のおそれの発生に気付かず、お互いに何ら衝突回避措置を執らずに漫然と続航したため、本件衝突に至つたものであり、両船の過失が競合しているものである。」とも主張する。

この主張に対して、被告である高等海難審判庁は、「本件衝突に適用する「船員の常務」は、両船が接近する際、衝突することを予見できたかどうか、衝突を回避する可能性があつたかどうかとの点から検討されなければならない。衝突することの予見、すなわち衝突のおそれがあるかどうかは、接近する他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められないときには、これと衝突するおそれがある」と判断しなければならない（海上衝突予防法七条四項）ところ、本件衝突においては、若葉丸引船列は一定の針路、速力で進行しており、いわさき丸がカキ筏を離れた後、前進を始めてから衝突の一五秒前までの三〇秒間に、若葉丸引船列からいわさき丸を見る方位が一七度変化しており、また、いわさき丸から若葉丸引船列を見る方位も右方に一七度変化しており、若葉丸引船列がいわさき丸の船首を無難に航過できる状況にあり、衝突のおそれはなかつたのである。衝突のおそれは、衝突の一五秒前、両船間の距離が九〇メートルになつた後に、原告が速力を一〇ノットから一五・二ノットまで急速に増速したことによつて発生したものであり、若葉丸がヨット三隻を曳航していることを考慮すれば、この一五秒間に若葉丸引船列が衝突を回避する動作を取る時間的、距離的余裕はなかつたものである。すなわち、若葉丸引船列には、衝突回避の可能性はなかつたといふべきである。したがつ

て、本件衝突については、原告が衝突の一五秒前に降にいわさき丸の速力を急速に増速したことによってその衝突のおそれが発生したものであり、このような場合にその速力を急速に増した原告にその衝突を回避する措置を講ずる義務があるというべきであるから、若葉丸引船列に本件衝突の原因はなく、原告の主張は失当である。」と反論した。

裁決取消訴訟における東京高等裁判所の判断では、衝突直前の状況について、B 受審人およびC 指定海難関係人は、「いわさき丸が前進を開始したものの、まだ速力が遅く、午後四時五九分半ころ右舷正横後一三度一三五メートルばかりとなつてその方位が右方に大きく変化しており、いわさき丸が増速させなければ、その前路を自船及び最後部のヨットが九〇ないし六〇メートルばかり離れた間隔で無難に航過できる状況となつたことに気付かないまま、若葉丸を進行させた。」と認定し、基本的には、衝突直前にいわさき丸が増速したことによって新たな危険が生じたとする高等海難審判庁の主張を採用している。

この考え方は、汽船宗像丸漁舟日の出丸衝突事件<sup>24</sup>の最高裁判決要旨で示されたもので、「互いに航路を横切る両船が、そのまま進めば無難に替り行くことを相互に看取り得る状況にあつたにもかかわらず、一船がその後速力を減じたため、新たに衝突の危険を惹起するに至つた場合には、同船がたとえ他船を左舷に見る関係にあつた場合でも、同船において避讓の措置を講ずる義務があるものと解すべきである。」<sup>25</sup>とし、船員の常務の一種としての新たな危険の法理単独適用説<sup>26</sup>の根拠となつてゐる。但し、高等海難審判庁の主張では、「衝突のおそれは、衝突の一五秒前、両船間の距離が九〇メートルになつた後に、原告が速力を一〇ノットから一五・二ノットまで急速に増速したことによつて発生した」というプラクティス優先説<sup>27</sup>に基づいているのに対し、東京高等裁判所の判断では衝突



直前に衝突のおそれが発生したと認定しておらず、新たな危険の法理單獨適用説に基づいていると思われる。なお、第二番の原因に対する考察では、「衝突の少し前、両船が九〇メートルに接近したのちに衝突の危険が発生したものである。」として、新たな危険の法理單獨適用説を採用していることから、高等海難審判庁の主張には、衝突のおそれと衝突の危険のとらえ方に相違があるものと思われる。

新たな危険の法理が適用される場合、両船の見合い関係にかかわらず定型的航法が適用されることはなく、本衝突事件では裁決取消訴訟において示されているように、「それ以上速力を増速しなければ無難に航過する状況にあったのに、約三〇秒間という短時間に急速に約四ノットの低速力から約一五ノットの高速力に増速した原告は、船員の常務として、そのような増速による衝突の危険を回避する措置を講ずるべき義務があるにもかかわらず、原告がそのような措置を何ら講ずることなくいわさき丸を若葉丸引船列との衝突の危険がある高速力のままの態勢で若葉丸引船列の進路前方に向かって進出させたことは、船員の常務にもとるところであつたといわなければならない。原告がこれらの義務を怠った過失により本件事故が発生したものである」といべきであり、本件事故発生の原因すなわち本件海難の原因は、原告のこのような過失すなわちいわさき丸が見張り不十分で、若葉丸引船列との衝突の危険がある高速力のままの態勢で若葉丸引船列の前路に進出したことになると認めるのが相当である。」として、新たに危険を惹起した船舶が避航義務を負うことになる。

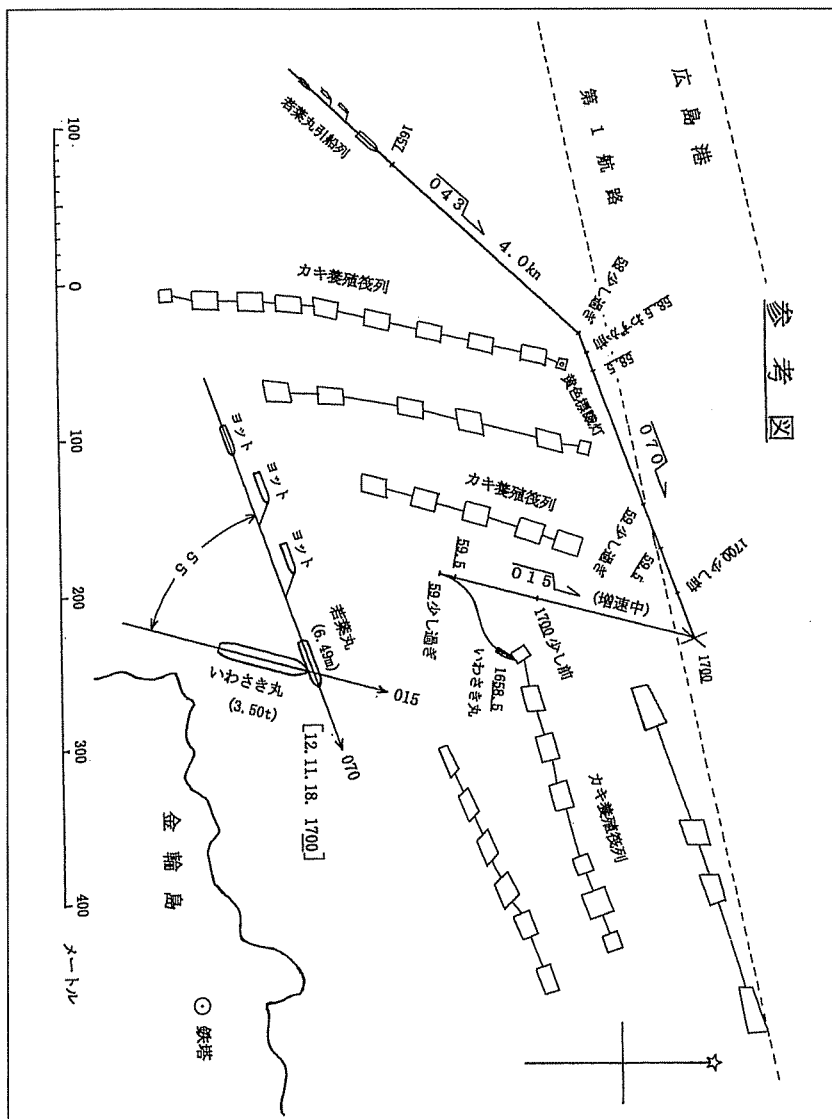
第一番では、主文において、「無難に替わる態勢にあつた若葉丸引船列に対し、発進して新たな衝突のおそれのある関係を生じさせた」とあり、プラクティス優先説を採用しているものの、航法の適用という観点からは、第一番、第二番および裁決取消訴訟のいずれの場合も、海上衝突予防法にいう

船員の常務（新たな危険）により律するのが相当であるとして、いわさき丸に第一義的な避航義務を課している。その意味で、本衝突事件の裁決および判決は、従来からの考え方を踏襲しているものと思われる。なお裁決取消訴訟において、「操舵室の窓ガラスに付着して白く曇った塩分等を拭き取って周囲の見張りを十分行つて運航することは、船員の常務として当然の職務上の注意義務といわなければならない。」と判示している。海上衝突予防法第五条には、見張りの重要性に鑑み、見張りの目的、見張りの手段を明らかにするとともに、常時適切な見張りを行わなければならないことを規定している。ので、いずれの観点からみても適切なものでなければならぬことから、当然適切な見張りの範疇には操舵室の窓ガラスを良好な状態に保つことも含まれると思われる。したがって、船員の常務を根拠としての注意義務というよりは、むしろ海上衝突予防法第五条に基づく注意義務として位置づけるほうが妥当であると思われる。

最後に、若葉丸の船長であるB受審人の所為と、本衝突事件発生の原因について論じる。第一審では、B受審人に対して、「動静監視不十分で、避航を促すための有効な音響による信号を行わず、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。」として、船員の常務を適用しながらも一定の衝突回避措置の義務違反を認めている。しかしながら、第二審および裁決取消訴訟では、若葉丸引船列は衝突を避けるための措置をとる時間的、距離的余裕はなかったから本件発生の原因にはならないとしている。また裁決取消訴訟において東京高等裁判所は、B受審人においても、「針路右方にカキ筏に係留した状態のいわさき丸を視認したにもかかわらず、本件事故発生の一分子前ころ、同船から目を離し、同船が発進し、自船船首方向に航行するような動きを開始したこと等に気付かないまま若葉丸引船列を進行させ、本件事故の発生のおおむね前ころ、間近に迫ったいわさき

丸に気付いたときには、時既に遅く、なす術もなく、本件事故に至った経緯があり、BやCがその間いわさき丸の動静にも相当継続的な関心を払っていたならばあるいは本件事故の発生を食い止め得たかと惜しまれる面があることは、完全には否定し難い。(中略)本件事故の発生を食い止め得なかったことが船員の常務上許されない義務違反を構成するものとまで認めることはできず、そのように認めるに足りる証拠もない」と判示している。

本衝突事件では、若葉丸側の予見義務と結果回避義務という過失認定の議論が展開されたが、各義務が成立するとまでは認められず、その各成立を認めるに足りる証拠もないとされている。この証拠不足の感はあるものの、船員として要求される注意義務の存在、換言すれば、海上交通の特殊性や実態をふまえて運航の相当部分を船員の判断に委ねていることを考慮すれば、若葉丸側にグッドシーマンシップとして要求される一定の義務あるいは職務上の過失は存在すると思われる(例えば、原進路・原速力のまま衝突したこと、動静監視不十分で無難に航過できることさえも気付いていなかったこと、競技用ヨット曳航の引船列という特殊な運航形態に要求される注意義務、教育活動におけるクラブ顧問としての社会的責任等への疑問)、第一審において若葉丸船長の所為が海難原因の一因とした裁判も意義があるものと思われる。また海難審判では、基本的には刑事裁判の過失認定において恒常化している直近過失を前提としているわけなので、海難審判法の法目的に則って、前広かつ段階的な過失認定方法をとることも可能である。なお、海難原因にかかわる事項ではないが若葉丸は航海灯の装備がなく、日没から日出までの間の航行は禁止されていたが、衝突時刻は日没の五分前となっている。必然的に目的地に到着する前に日没となるので、海上衝突予防法第二〇条に定める義務に違反することを前提に航海していたこととなる。



【注】

- (1) 海難審判庁裁決録平成一三年七・八・九月号二一〇五頁。
- (2) 海難審判庁裁決録平成一四年一〇・一一・一二月号二四九頁。
- (3) 高等海難審判庁、プレジャーボートいわさき丸監視船若葉丸引船列衝突事件(要約)、平成一四年二月二〇日、<http://www.mlit.go.jp/maia/04saiketsu/tokyoutk14/13031yaku.htm>。
- (4) 第二審請求者：補佐人(B受審人選任)。
- (5) 受審人Aが原告となり、高等海難審判庁が原告に対して言い渡した「受審人Aの四級小型船舶操縦士の業務を一箇月停止する。」との懲戒裁決を取り消す請求を行った。
- (6) 事実の概要については、第二審の理由に記載されている内容を引用した。
- (7) 判例紹介「遊漁兼交通船いわさき丸・汽船若葉丸衝突死亡事件」、捜査の動き、第一〇一号二四九頁。
- (8) 広島地判平一四・六・二〇。
- (9) 広島地判平一五・三・二七。
- (10) 広島高判平一五・一二・九。
- (11) 海上保安庁監修、港則法の解説、海文堂、平成七年、八三頁。
- (12) 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学系第三六巻第一号一五頁。
- (13) 海上保安庁監修、前掲書、二二頁。
- (14) 海事法研究会編、概説海上交通法、海文堂、昭和六〇年、一七五頁。
- (15) 福井淡、航海法規提要、海文堂、昭和五七年、三九七頁。

- (16) 滝川文雄、港内航法の研究、海文堂、昭和三六年、一三七頁。
- (17) 海上保安庁監修、前掲書、七一頁。
- (18) 拙稿、衝突海難における航法の法的思考、海上保安問題研究会編、海上保安と海難、中央法規出版、平成八年、二六七頁。
- (19) 拙稿、海上衝突予防法上の「衝突のおそれ」に関する一考察、日本航海学会論文集第九〇号三三一頁。
- (20) 海上保安庁監修、海上衝突予防法の解説、平成五年、海文堂、一四五頁。
- (21) Markabady S., The Law of Collision at Sea, North-Holland, 1987, p87.
- (22) 拙稿、法律エキスパートシステムの法的知識ベースについて、法規範文の論理形化の観点から、海上保安大学校研究報告法文学系第三四巻第一号、一四七頁。
- (23) 拙稿、所謂「船員の常務」についての一考察、海上保安大学校研究報告法文学系第三五巻第二号一三頁。
- (24) 拙稿、海上衝突事件研究第一一回汽船宗像丸漁舟日の出丸衝突事件、海上保安大学校研究報告法文学系第四八巻第一号一頁。
- (25) 最判昭三二・二・二一民集一一巻二号三〇七頁。
- (26) 拙稿、前掲海上衝突事件研究第一一回汽船宗像丸漁舟日の出丸衝突事件、一八頁。
- (27) 拙稿、前掲海上衝突事件研究第一一回汽船宗像丸漁舟日の出丸衝突事件、一七頁。