

【事件研究】

海上衝突事件研究(海難審判・裁決取消請求事件)第二二回

旅客船第拾青丸プレジャーボート伊東衝突事件

海上警察学講座 松本宏之

○広審平九・九・三〇(平成八年広審第一四〇号、以下、「第一審」という。)(²)

○高審平一・一・九・三〇(平成九年第二審第二九号、以下、「第二審」という。)(³)

○東京高判平一・二・一二・一三(平成十一年(行ケ)第三四二号裁決取消請求事件)(⁴)

【判示事項】

一 長崎瀬戸は航路の指定のない水道であるし、土生棧橋及び造船所岸壁がけい留施設に当たるとしてもそのことから直ちに本件事故現場が船舶の航行の有無などにかかわらず港則法三五条所定の場所に該当するとはいえない。

二 航行中の動力船である第拾青丸が漂泊中の伊東の動静監視を十分に行い伊東との衝突を避けるための措置をとることが船員の常務に含まれることは明らかである。

【受審人】

A 職名 旅客船第拾青丸船長 六級海技士（航海）免状（旧就業範囲）

【損害】

第拾青丸 左舷船首から船底にかけ擦過傷

伊東 左舷側外板にき裂を伴う損傷、船底を上にして転覆、船長死亡確認（溺死）

【原因】

第拾青丸 動静監視不十分、船員の常務（避航動作）不遵守（主因）

伊東 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、第拾青丸が、動静監視不十分で、漂泊中の伊東を避けなかったことに因って発生したが、伊東が、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その一因をなすものである。受審人Aの六級海技士（航海）の業務を一箇月停止する。

〈第二審〉

本件衝突は、第拾青丸が、動静監視不十分で、漂泊中の伊東を避けなかったことによつて発生した

が、伊東が、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Aを戒告する。

〈東京高等裁判所〉

原告の請求を棄却する。

(※ 原告 A、被告 高等海難審判庁長官)

【事実概要】

(事件発生の年月日時刻及び場所)

平成七年九月一九日一二時四六分

広島県土生港長崎瀬戸

(船舶の要目)

船種船名	旅客船第拾青丸	プレジャーボート伊東
総トン数	一五一・五一トン	
全長	三〇・二〇メートル	七・六八メートル
幅	七・〇〇メートル	一・八五メートル
機関の種類	ディーゼル機関	ディーゼル機関
出力	二二〇キロワット	三三キロワット

(事実の経過)

第拾青丸(以下「青丸」という。)は、船首にランブゲートを備えた全長三〇・二〇メートルの旅客船

兼自動車渡船で、愛媛県弓削島明神と広島県因島長崎地区間を午前六時過ぎから午後七時過ぎまで所要時間約一〇分をかけてほぼ三〇分毎に往復する短距離の定期フェリー輸送に従事し、受審人Aほか二人が乗り組み、旅客六人及び乗用車二台を乗せ、船首〇・八メートル船尾二・〇メートルの喫水をもつて、平成七年九月一九日午後〇時三五分明神のフェリー発着場を發し、長崎地区の土生棧橋に向かった。

A受審人は、船橋内左舷後部の疊敷ソファに非番の甲板員が腰掛けて新聞を読んでいたが特にこれに見張りを求めず、操舵スタンドの前に立って同スタンド右舷側に取り付けられた操舵レバーを右手で操縦しながら前方の見張りにあたり、同〇時四二分半少し過ぎ因島天狗山二〇八メートル山頂三角点（以下「三角点」という。）から一七〇度（真方位、以下同じ。）一、三九〇メートルばかりの地点に達したとき、針路を長崎瀬戸の右側をこれに沿う三〇二度に定め、機関を全速力前進にかけ、約八ノットの速力で、日立造船第一船台の沖合で流し釣りに従事していた一〇隻ばかりの釣り船群に向けて進出した。

ところで、長崎瀬戸は、因島と生名島間の幅員ほぼ三〇〇メートルで長さ一海里ばかりの狭い水道で、各方面からのフェリーボートなどの往来が頻繁であつたうえ、好漁場でもあつたので釣り船が多数群れを成して集まることもあり、このように釣り船の密集する時期には、同瀬戸を通航する船舶はもとより個々の釣り船も海上交通法規の嚴重な励行が当然ながら求められた。

こうしてA受審人は、釣り船群を避けながら航行しているうち、同〇時四四分半少し前左舷船首二度三五〇メートルばかりにマストに白色三角帆を立てて釣り船群のほぼ最終端に漂泊していた伊東を初認し、衝突するおそれがある態勢で同船に接近していたが、避航動作に移るには少し間があつたう

え、釣り船群のほとんどを替わしたことに気が緩み、目的地の土生栈橋に近づいて着栈準備が必要な時期となつたので、右舷前方に目を向けて土生栈橋の状況に気をとられ、伊東の動静監視を行わず、同船を避航しないまま続航中、同時四六分少し前伊東が船首至近に迫っているのに気づき、慌てて機関を中立にしたが効なく、同時四六分三角点から二〇五度一、〇三〇メートルばかりの地点で、原針路・原速力のまま青丸の左舷船首が、伊東の左舷中央部に前方から約六度の角度で衝突し、そのまま後部まで滑りながら進行し、機関室ケルシングの左舷横ブルワークに引掛かるところで、同ブルワークを押し倒す格好で、伊東を右舷側に転覆させてその船体を乗り切った。

当時、天候は晴で風力二の南東風が吹き、潮候はほぼ低潮時で、南東方向への転流開始は午後〇時二八分で、付近にはゆるやかな北西流のわい潮があつた。

また、伊東は、全長七・六八メートルのFRP製プレジャーボートで、B(大正八年五月四日生、四級小型船舶操縦士免状受有)が一人で乗り組み、レジャーの釣りを楽しむため、同一九日午前一〇時ごろ土生港小用地区の船だまりを發し、長崎瀬戸のべらの釣り場に向かった。

伊東船長は、同一〇時一五分ごろ釣り場に到着し、船尾の高さほぼ三メートルのマストに白色三角帆を掲げ、船首を折からの風に立て、ほぼ一二八度に向いて漂泊し、機関を中立回転させたままクラッチを切り換えるだけで船体の位置を調整しながら時折潮上りを繰り返し、右舷側から釣り糸を垂れて手釣りにかかっているうち、同午後〇時四四分半ごろ左舷船首六度三五〇メートルばかりから青丸が向首して進行してきたが、右舷側から手釣りをしていたのでこれに気づかず、前方の見張りを行わず、衝突を避けるための措置をとらないまま釣りに熱中しているうち、同時四六分少し前船首至近に迫った青丸にやうと気づき、立ち上がってオーイと声をかけたものの、青丸は避航の気配を示さない

まま依然として接近するので、機関のクラッチを前進に入れて移動しようとしたが効なく、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、青丸は、左舷船首から船底にかけて擦過傷を生じ、伊東は、左舷側外板にき裂を伴う損傷を生じ、衝突時の衝撃で右舷側から転覆したが、青丸が右回頭して衝突現場に帰ったところ、伊東が船底を上にしたまま浮いていたので、青丸は伊東をロープで連結して最寄りの立石港の浅瀬に運び、乗組員の状況確認を急いでいたところ、同船の機関室に伊東船長が閉じ込められて死亡しているのが発見された。

【主張に対する判断】

〈第一審〉

本件は、広島県土生港長崎瀬戸において、西行中の青丸が、漂泊中の伊東と衝突した事件である。ところが、A受審人側としては、衝突の約一分前に、左舷船首五度一五〇メートルばかりに漂泊していた伊東の船体を認め、同船の船首方向をほぼ五ないし六メートル隔てて無難に航過する態勢で進行中、漂泊中の伊東が、潮上りのためか帰港するためか、急に発進して青丸の前路に進出し、青丸の左舷船首が伊東に衝突した旨の主張があるので、以下、同主張とともに本件発生の原因について検討する。

一、事実の認定

①両船の衝突舷

A受審人に対する質問調書中、青丸の左舷船首が、伊東の右舷側に前方から約四五度の角度で衝突

した旨の供述記載があり、また、同受審人側の当廷における、伊東の右舷側を水中に押し込むように右舷側から転覆させた旨の供述もあるので、まずこの点について検討する。

両船の各損傷に関する証拠写真及び損傷状況に関する各スケッチから見て、青丸については、左舷船首外板に衝突した形跡を示す損傷が見られたことと、伊東については、右舷側より左舷側の船体の損傷痕が大きいこととは、いずれも明白である。したがって、少なくとも伊東の船体に青丸の左舷船首が衝突したことはまず特定できる。

伊東については、船体左舷側において船首より長さほぼ三分の一の箇所から船尾にかけて船首から船尾に向かう擦過痕がある点、ブルワークにおいて機関室ケーシングの左舷横に約二・一五メートルにわたって大幅な亀裂・破損が生じている点、オーニング用支柱のソケットのうち左舷船首及び左舷中央の二本がいずれも右舷側に向かって曲損を生じている点及び船尾端中央に設置されていた白色三角帆マストのソケットが右舷方に曲損・破損している点から、むしろ、青丸の左舷船首が、伊東の左舷前部に鋭角の角度で衝突したのち、同船の船体の左舷側に接触したまま進行し、機関室ケーシング付近に達したところでブルワークに引っ掛かり、伊東を仰向けに右舷方向に転覆させたと判断するのが相当であり、A受審人側の当廷における、伊東の右舷側を水中に押し込むように右舷側から転覆させた旨の主張は認められない。

② 航過距離

A受審人側は、最終的に、青丸が伊東を初認したときの状況を、衝突約一分前左舷船首五度一五〇メートルに伊東を初認し、この際の航過予想距離は約一二メートルあった旨を主張しているので、この点について検討する。

青丸の伊東に対する初認時の状況については、A受審人に対する質問調書中、衝突の約四〇秒前、左舷船首一〇度一五〇メートルに伊東を初認した旨の供述記載があるが、事件後、事件現場付近で行われた初認に関する実況見分調書写中、長さ五・三二メートルのコメントと称する短艇を伊東と見做して青丸の船橋から実際に初認状況を観測してみたところ、左舷船首二度三五〇メートルであつた旨の測定結果もある。両者の間には、相対方位と距離のいずれもかなりの開きがあり、どちらを信頼すべきかが問題にされるが、後日に印象を単に数値のみで供述するよりは、実際の場所で見分による印象を再現したほうが正しいと判断するのが自然であり、この場合実況見分の測定結果における状況を採るのが妥当である。

初認時から航過予想距離を試算してみると、実況見分における測定の場合、約一二メートルとなり、A受審人側の見解と結果的に一致するようであるが、経過時間が相違する。つまり、八ノツトのまま進行するとして、A受審人側の初認距離では〇・六分かかり、実況見分時における測定結果の初認距離では一・四分かかることになる。

伊東は、錨泊していたわけではなく漂流していたので、初認時から衝突時までの速度で流されたとしても何ら疑問はない。実況見分時における測定結果から得た数値を試算すると、一二メートルを一・四分で流されたとすれば、その漂流速度は約〇・二八ノツトと計算される。これは、青丸の進行方向と直角に、つまり、相対的に三二度の方向に〇・二八ノツトで伊東が流されていれば、伊東が機関をかけで移動しなくとも、青丸の前面に達することになるわけで、当時の衝突現場における気象海象の状況から判断しても、決してあり得ないと断言できるほど無理な現象ではない。また、青丸はある幅を持った進路の上を航行しているのであるから、左舷船首二度に漂流中の相手船を初認したという事

実については、その時すでに衝突するおそれがある態勢で接近していたと認めるのが相当である。

さらに、別の視点から、衝突現場付近にいた幸丸のC船長の証言を検討する。C船長の当廷における、衝突時、伊東は幸丸の四時か五時ぐらいの方向に三〇ないし四〇メートル隔てて、ともに白色三角帆を掲げて南東に向いて漂泊していたとき、青丸が右舷対右舷で約一五メートル隔てて航過し、伊東の方に向かって進行した旨の供述があるが、船の間隔を三〇メートルとして、相対方位を五時の方向に採れば、青丸と幸丸が一五メートル隔てて航過した事実は、衝突の約六秒前には青丸の正面にまさしく伊東がいたことになり、多かれ少なかれ互いに無難に航過できる態勢にあったとは認められない。

③伊東の漂泊中の船首方向

当廷におけるA受審人作成の両船の位置関係図中、初認時伊東は青丸の前路を約四五度の角度で右後方に横切る方向に向いて漂泊していた、つまり、日立造船船側に向いていた旨の記載があるが、これを裏付ける証拠は、ほかに全くないうえ、当廷における同受審人作成の伊東の船首方向に関する図中、伊東の船首方向は一〇六度である旨の矢印の記載は、当人の当初の船首方向と相反し、措信できない。むしろ、衝突時の状況から判断し、C船長が当廷において図に示した一二八度を採るのが相当である。

④伊東の衝突後の船首方向

A受審人及びC船長の当廷における、衝突後転覆した伊東は、日立造船の方に向いていた旨の一致した各供述があるが、位置関係については、A受審人においては、青丸の航跡より右舷側で、C船長においては、同船の航跡より左舷側であった旨互いに相反する。

衝突直後の伊東の船首方向を、A受審人側は、伊東の右舷側が衝突した旨の主張の根拠とし、のち

に伊東の左舷側に衝突したと認定できない旨の消極的な主張に切り換えているが、その点について検討する。

伊東の損傷模様から衝突時の伊東を転覆せしめたエネルギーは、大半が同船の船尾部で費やされていることは明白で、比較的重量が軽く、かつ、水中でも抵抗の少ない形状をしている船体の船首側は、同船尾部の動きに軽く追従して動くことが可能であるので、両船の衝突箇所及びその後の青丸の船底に接触しながら乗り切られていく状況から、伊東がどちらに向くかは單純に特定できない。したがって、衝突角度が極端な鋭角であった点も考慮に入れて判断した場合、伊東の衝突後の船首方向は、同船の右舷側に衝突したとする主張の根拠とはなり得ないし、A受審人側の最終的な見解のとおり、この点のみでは伊東の左舷側に衝突したとも断言できない。

⑤伊東の衝突寸前の機関使用模様

A受審人に対する質問調書中、伊東に五ないし六メートルにまで接近してきたとき、伊東は急に発進し、青丸の前路に進出してきた旨の供述記載があり、五ないし六メートルまで接近すれば、青丸のランブウェイの陰に隠れて伊東の動作は見えないはずであるが、同受審人は、伊東が急発進したとする根拠として、同人の当廷における、衝突後に伊東を引き揚げて調べたところ、同船の主機のクラッチが前進に入っていたから急発進してきたものと思う旨の供述がなされている。A受審人に対する質問調書中の初認時の状況及び衝突時の状況に関する供述記載には、このような一つの固定的な先入観から導かれた疑いがあり、にわかに措信し難い。

伊東の機関使用状況については、実況見分調書写のとおりで、すなわち、主機のスイッチについては、始動キールがOFFの位置に差し込まれていたものの、バッテリーからの電源スイッチがONで主

機は動いていた、クラッチ切換レバーはA H E A D側に倒され、主機関増減速レバーは低速のLに倒され、クラッチスリップレバーも低速のLの位置に倒されていた。以上から判断するところ、急発進するほどの速力があつたとは認められず、むしろ、至近に迫っている青丸に慌てた伊東船長が、衝突の約六秒前にオーイと声をかけてから、機関室入口まで足を運び、中立にしていたクラッチ切換レバーをA H E A Dにしたものの、衝突時の衝撃で機関室入口から同室内に落ちてしまったのであつて、クラッチに手をかけるぐらいの余裕しかなかった、と判断するのが相当である。

⑥伊東の衝突時の操舵状況

伊東の船体と損傷模様に関する実況見分調書写中、操舵装置と舵軸を連絡するピンが抜け落ち、舵板は右約四五度に向き、油圧装置の舵輪の回転位置は逆に左一杯の位置であつた旨の記載があるが、伊東の舵板は船底から大きく突き出したタイプであるので、この実況見分における事実のいずれかをそのまま衝突時の状況とは見做すことができない。つまり、衝突直後、青丸が伊東の船体を乗り越えていく間に、伊東の舵は、青丸の船底と幾度も激突しているはずで、衝突時と同じ状態が保たれるとは考えられないからである。いずれにしても、衝突の寸前にどちらに舵をとつたとしても、機関使用模様から判断してその舵効はほんの数秒間のことであり、本件に係わるほどの効果が現れているとは認め難い。(傍線、筆者。以下、同じ。)

二、航法の適用

①港則法

A 受審人側においては、港則法第三五条を本件に適用すべきであると主張するが、事実で明らかとなおり、五〇隻ほど密集していた釣り船が、潮が転流してから一〇隻ばかりまでに減り、伊東はその

釣り船群の一番端に位置し、青丸とすれば同船とその三〇メートル手前に漂泊していた幸丸の両船を避航さえすれば、目的地の棧橋まで何の障害物もなかった状況にあり、本件は正しく港内で発生した事件であるものの、同船は伊東の右でも左でも約一〇メートルも隔てるよう避航することができなかったわけではなかったのである。事実、A受審人自身は当廷において、釣り船群は通航するために邪魔になるような状態でなかった旨明言しているうえ、衝突後、青丸が右回頭して衝突現場に引き返している点を見ても、伊東が同船の操船海域を極端に狭めているとは認められない。

本件衝突の原因に関連して、伊東が小刻みに左右に動き回るなどして青丸の安全通航を妨げたとか、伊東が移動しなければ青丸は立ち止まるしか方法がなかったという証拠はなく、同船がみだりに漁勞をしていたと認定する根拠はないので、港則法第三五条は適用できず、その他港則法を本件に適用できる規定は見当たらないので、海上衝突予防法を適用することとなる。

② 海上衝突予防法（以下「予防法」という。）

本件発生地点は、正しく狭い水道のなかである。したがって、予防法第九条第一項及び第六項の趣旨を採り入れるべきである旨の見解も示されたが、同法第九条には航行している動力船と漂泊船の衝突に適用できる規定は見当たらず、このような衝突の事例は、第三九条の船員の常務で律するのが通常である。

A受審人側としては、伊東が青丸の前路に進出してきたことが本件発生の原因でその観点から予防法第三九条の適用を強く主張している。しかしながら、この主張は、前述のとおり、両船の各損傷模様及び青丸側の初認状況並びに伊東の機関使用状況から判断して正当性が認められない。

したがって、本件は、航行していた動力船と運轉性能を十分に發揮できない漂泊船との間の衝突事件

と認めるべきで、その観点から予防法第三九条を適用し、青丸に主因が、そして伊東に一因があったとするのが妥当である。

〈第二審〉

本件は、土生港長崎瀬戸において、航行中の青丸と遊漁中の伊東とが衝突した事件である。

青丸側補佐人は、「本件は、伊東が青丸の左舷前方で漂泊していて、青丸とは無難に替わる態勢にあったところ、伊東が衝突直前に移動を始め、青丸の前路を航過しようとしたことによって発生したものである。」旨主張する。

以下この点について、検討する。

衝突前の両船の相対位置関係について、A受審人は、同人に対する質問調書において、「針路三〇二度、速力八ノットで航行しているとき左舷船首方に伊東を初認した。間もなく同船が漂泊しているのを認めた。」旨の供述をしており、また、初認時の伊東までの距離は、青丸の運航模様に関する実況見分調書写中の記載により、三五〇メートルであったことが確認されている。

一方、C船長は、同人に対する質問調書において、「三角帆を上げ、南東方を向いて漂泊し、手釣りをしていたとき、伊東は本船の右舷後方三〇ないし四〇メートルのところにおいて、同じく南東方を向いて漂泊していた。青丸は本船と伊東の間の伊東寄りを行進し、青丸が本船の右舷側を航過した直後にB船長の大声を聞いた。直ちに伊東の方を見ると、同船の三角帆が青丸のランプの上に見えたが、すぐに見えなくなり、それと同時に何かを押しつぶすような大きな音がした。」旨を供述している。

これらを総合すると、A受審人は、衝突の一分半前に一三五度を向首して漂泊していた伊東を青丸

の正船首わずか左、距離三五〇メートルのところに初めて視認したものと認められる。

次に、青丸、伊東両船の衝突舷を考察すると、青丸については、A受審人に対する質問調書中、「針路三〇二度のまま、青丸の左舷船首部が伊東に衝突した。」旨の供述記載により、青丸の衝突時の船首方向は三〇二度で、同船の左舷船首部が衝突したことは明らかである。

一方、伊東については、青丸側補佐人は伊東の左舷側が衝突したとは認定できない旨主張するが、同船の船体と損傷模様に関する実況見分調書写中の記載によれば、ステムに損傷はなく、左舷側の方が右舷側よりも損傷模様が大きいことが認められる。加えて、これらの損傷のうち、左舷ブルワーク上縁に設置されていたオーニング用支柱二本のうち一本は、右舷船尾方向に向けて、また、もう一本の支柱は、右舷正横方向に向けてそれぞれ曲損しているのが認められ、更に、船尾中央部にあった帆柱は、折損しているが、両片の折損面を合わせると右舷船尾方に傾斜する形となっていることが認められる。

これらのことから、伊東については、左舷が衝突したと認めるのが相当である。

ところで、伊東の船体と損傷模様に関する実況見分調書写中の記載によれば、伊東は、衝突時、機関を低速前進にかけ、舵を左舵一杯にとっていたことが認められることから、同船は、何らかの理由で移動しようとしていたことは十分考えられることである。

しかしながら、仮に、伊東が移動中に衝突したとしても、その衝突舷が左舷側と認められることから、同船の衝突時の船首方向は、漂泊中の船首方向である一三五度から青丸の針路の反方位である一二二度までの間にあったことになり、全長七・六八メートルの伊東程度の大きさのプレジャーボートが最大一三度回頭したとしても、同型船の運動性能から見ると、その回頭に要する時間は数秒程度の

極めて短時間で、移動距離はほとんどなく、漂泊状態にあったものと考えられる。

一方、B船長のとった低速前進、左舵一杯の措置が、仮に差し迫った危険から逃れるためのものであれば、当時の両船の態勢から見て、全速前進、右舵一杯の措置をとるのが通例であることから、同人は、衝突の直前まで青丸との関係について危機意識を持っていなかったことが考えられる。しかしながら、このことは、前示のC船長の供述から明らかなように、単にB船長が衝突の直前まで青丸の接近に気付かなかつたことによるものと認められる。

他方、伊東の近くで遊漁中のC船長も、伊東と自船の右舷側を航過して行った青丸との間の関係について、危機意識を持っていた様子が感じとれない。しかしながら、C船長は、同船長の原審審判調書添付の別紙すなわち青丸、伊東及び幸丸との関係図において、青丸が幸丸を無難に航過して行く態勢であったことを作図していることから、C船長は、青丸が自船を無難に航過する態勢にあり、伊東と青丸の第三船同士の相対位置関係について、特に関心を持って気に止めていたとは思われず、両船間の正確な把握ができていなかったことによるものと考えられる。

したがって、これらのことは、A受審人が伊東を初認した時点で、同船と青丸の両船間に衝突のおそれがあったことを否定するものではない。

以上を総合すると、伊東は、漂泊して釣りをしているとき、来航する青丸と衝突のおそれがあったところ、何らかの理由で移動を開始しようとして機関を低速前進にかけ、左舵一杯をとったものの、行きあしや舵効が生じる前に同船を認めたが、何をする間もなく、漂泊状態で本件が発生したと見るのが相当であり、青丸側補佐人の主張は、これを採用することはできない。

次に、青丸側補佐人は、「本件は、伊東が港則法第三五条に違反し、港内においてみだりに漁ろうに

従事していたことによつて発生したものである。」とも主張する。

ところで、港内は、一般に船舶が輻輳（ふくそう）する海域であることから、そのような海域において、無制限に漁ろうを認めることは、船舶交通の安全上の問題ばかりでなく、港の機能が損（そこ）なわれる事態にもなりかねない。

そこで、港則法は、港内における船舶交通の安全を確保し、港内の整頓を図るために、特に「船舶交通の妨げとなる虞（おそれ）のある港内の場所においてみだりに漁ろうしてはならない」との規定を設け、港内の特に船舶が輻輳する場所において、船舶交通の支障となるような漁ろうをみだりに行うことを禁じており、この漁ろうには手釣りによる漁ろう等も含まれると解されている。

しかしながら、港内において、みだりに漁ろうを禁じている場所というのは、単に航路筋、泊地等といった場所的な要素だけでなく、当該場所の当該時刻における船舶の通航、停泊船の状況等時間的な要素も考慮に入れて具体的、かつ、個別的に判断して決まるものである。

したがって、当該漁ろう行為が、船舶交通の妨げとなるおそれがあるかどうかということは、そのときの個々の状況に即して判断されるべきものである。

ところで、長崎瀬戸は、港則法が適用される海域であるが、事実認定の根拠において述べたとおり、本件発生当時は潮が変わつて午前中には五〇隻ほどいた釣り船が一〇隻ほどになっており、これら釣り船は因島の造船所沖合で、岸線沿いに長さ約四〇〇メートルの間に散在し、伊東はこれらの北西端に位置していたことが認められる。

また、C船長が、同人に対する質問調書において、「青丸の前方に釣り船以外の他船はいなかった。」旨を述べていることから、航行船舶は青丸以外にはいなかったことが認められる。

一方、A受審人は当廷において、「長崎瀬戸に入つて定針してから直進した。」旨を供述し、また同受審人の原審審判調書において、「伊東だけを避ければ後は安全に行くことが出来た。」旨を供述していることから、青丸は、伊東とほぼ同じ海域で釣りをしていた釣り船の間を無難に航過してきたこと、更に、これら釣り船とほぼ同じ海域で、かつ、これらの北西端に位置していた伊東を替わし、目的地まで向うのに何の支障もなかったことが認められる。

したがつて、伊東が、青丸の通航を妨げるような漁ろうをみだりに行つていたとは認められず、よつて、本件に港則法第三五条を適用する余地はない。

【原因】

〈第一審〉

本件衝突は、広島県土生港長崎瀬戸において、西行中の青丸が、動静監視不十分で、漂泊中の伊東を避けなかつたことに因つて発生したが、伊東が、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかつたこともその一因をなすものである。

〈第二審〉

本件衝突は、土生港長崎瀬戸において、西航中の青丸が、動静監視不十分で、漂泊中の伊東を避けなかつたことによつて発生したが、伊東が、見張り不十分で、衝突を避けるための措置をとらなかつたことも一因をなすものである。

【受審人の所為】

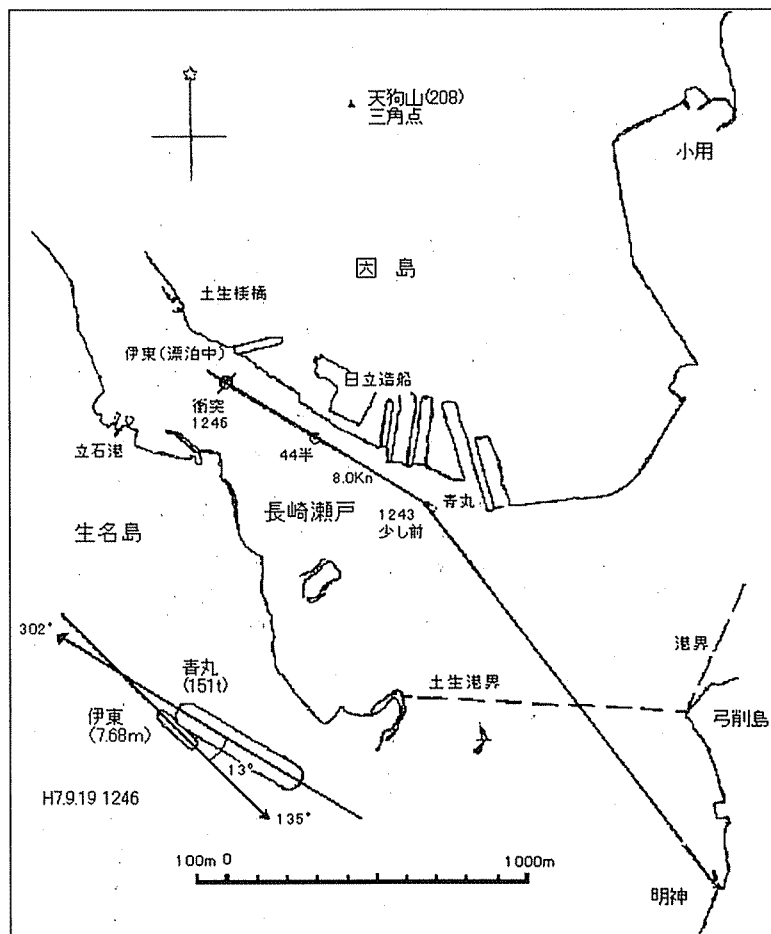
〈第一審〉

受審人 A が、一人で手動操舵と見張りを兼ね、釣り船群の間を抜けながら長崎瀬戸を西行中、前路で白色三角帆を掲げて漂泊していた伊東を認めた場合、避航動作に移る適切な時機を選ぶことができないよう、伊東に対する動静監視を行うべき注意義務があつたのに、これを怠り、目前に迫つた目的地の棧橋の状況に氣をとられ、伊東に対する動静監視を行わなかつたことは職務上の過失である。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六級海技士（航海）の業務を一箇月停止する。

〈第二審〉

A 受審人は、土生港長崎瀬戸において、単独で操船と見張りに当たり、釣り船が散在する同瀬戸を西航中、前路に三角帆を掲げて漂泊している伊東を認めた場合、衝突のおそれの有無を判断できるよう、引き続き同船に対する動静監視を十分に行うべき注意義務があつた。しかるに、同人は、伊東は自船の船幅程度離して左舷側に替わるものと思ひ、伊東に対する動静監視を十分に行わなかつた職務上の過失により、同船と衝突のおそれのある態勢で接近していることに気付かず、同船を避けずに進出して衝突を招き、自船の船首部に擦過傷を生じさせたほか、伊東を転覆させ、B 船長を溺死させるに至つた。

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三号を適用して同人を戒告する。



<参考図>

【研究】

本衝突事件は、旅客船青丸とプレジャーボート伊東が、土生港内の長崎瀬戸で衝突し、伊東に乗船していた船長が機関室内に閉じ込められ溺死したもので、第一審の広島地方海難審判庁は、青丸側に主因、伊東側に一因があるとして、青丸船長である受審人Aに対して六級海技士（航海）の業務を一箇月停止する裁決を言い渡したが、受審人Aの補佐人から第二審の請求がなされた。第二審の高等海難審判庁では、第一審と同様、青丸側に主因、伊東側に一因があるとしたが、懲戒に関しては受審人Aを戒告とした。そして本件裁決を不服とした青丸側は、東京高等裁判所に裁決取消請求を行ったが、原告を戒告するとした裁決は相当であり、これを取り消すべき違法はないとして、原告の主張は認められなかった。

また航法の適用については、第一審および第二審とも、航走中の青丸が漂泊中の伊東を避けるべきであるとしており、航走中の船舶が漂泊中の船舶を避ける法的根拠として、第一審では予防法第三九条の適用を明示しているのに対し、第二審は明示していないが、各々いわゆる船員の常務の適用を前提としているものと思われる。さらに、みだり漁ろうの禁止を定めた港則法第三五条の適用については、第一審および第二審ともこれを否定している。以後、本稿では、伊東に対する港則法第三五条の適用の是非および航走中の船舶と漂泊中の船舶（漂泊していたが衝突直前に機関を使用した船舶）の見合い関係に適用すべき航法について、東京高等裁判所の裁決取消請求事件の判決を踏まえて論じていく。

（港則法第三五条について）

本衝突事件が発生した長崎瀬戸は、港則法施行令別表第一に定める土生港内にあるので、船舶交通の妨げとなるおそれのある場所においては、みだりに漁ろうをしてはならないことになっている。すなわち、港則法第三五条は、「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所においては、みだりに漁ろうをしてはならない。」と規定し、本条の規定に違反したときは、その行為をした者は一万円以下の罰金または科料に処せられる(第四二条)。これは、船舶交通がふくそうしている港内で無制限に漁ろうを認めると、法目的である港内における船舶交通の安全を図ることが困難になるため、漁ろうに関して一定の制限を設けたものである。

ここでいう「漁ろう」とは、予防法上の「漁ろうに従事している船舶」の定義で明示されているような船舶の操縦性能の制限を前提としたものではなく、また漁業権に基づく漁業に限られるものでもなく、一本釣りのような漁法や陸岸から行っている漁ろうも含んだものであり、広く水産、動植物の採捕行為をいうものとされている³⁰。また「みだりに」とは、一般的には社会通念上正当な理由があると認められない場合をいい、港則法第三五条に即していえば、当該漁ろう行為が船舶交通を妨害するおそれがあるにもかかわらず、漁ろうを行う場合がこれに該当するといわれている³¹。さらに、港則法で第三五条以外に「みだりに」という文言が使われている条項は、けい留等の制限を定めた第九条、廃物等の投棄の制限や除去命令を定めた第二四条、汽笛等の吹鳴を禁止した第二八条、灯火の制限を定めた第三六条があるが、それらの条項における「みだりに」の意味は、社会通念上正当な理由があると認められない場合をいい、通常違法性を表現するものとされている³²。

一方、漁ろうの制限の対象となる船舶交通の妨げとなる虞のある港内の場所とは、「単に航路筋、泊地その他の空間的要素のみでなく、船舶の往来及び停泊の頻度その他の時間的要素をも考慮し、具

体的かつ個別に判断して決まるのである。（中略）例えば、船舶の出入港、往来が頻繁で、かつ、常時多数の船舶が停泊する特定港では港内の大部分が船舶交通の妨げとなる場所ではあるが、一部には空間的に船舶交通の妨げとならないような場所がある。また、港域が相当に狭あいであっても出入港・停泊する船舶が少くない港にあつては船舶交通の妨げとならない時間帯がある。港域が広大であつて船舶の出入・停泊も少くない港にあつては空間的にも時間的にも船舶交通を妨げるおそれが少ない場合がある。」として、一律に定められるのではなく、海上交通の諸要素を個々具体的に判断するのが一般的である。また、制限の対象となる行為は、そのような場所において「みだりに漁ろう」をする行為であるので、個々の事例において船舶交通に対する影響を勘案し、当該漁ろう行為が船舶交通を妨害するおそれがある場合は「みだりに漁ろう」することに該当することになる¹⁰。

第一審では、「伊東が小刻みに左右に動き回るなどして青丸の安全通航を妨げたとか、伊東が移動しなければ青丸は立ち止まるしか方法がなかったという証拠はなく、同船がみだりに漁労をしていたと認定する根拠はない」として、また第二審では、「青丸は、伊東とほぼ同じ海域で釣りをしていて釣り船の間を無難に航過してきたこと、更に、これら釣り船とほぼ同じ海域で、かつ、これらの北西端に位置していた伊東を替わし、目的地まで向うのに何の支障もなかったことが認められる」として、伊東の青丸に対する法益侵害の蓋然性について実質的判断をした上で、港則法第三五条の適用を否定している。

裁決取消請求事件において原告は、「一般に航路やけい留施設の前面等は港則法第三五条の「船舶交通の妨となる虞のある港内の場所」であつて現実には離着岸船が存在しなくともその可能性（抽象的危険）があれば右場所に当たる」とし、「同条は航法規定ではないが、同条を遵守すれば衝突は回避され

るのであるから、同条違反によつて生ずべき船舶交通の妨げや衝突については違反者に結果回避義務がある」と主張している。一方、被告は、「港則法第三五条の「船舶交通の妨となる虞」があるというためには具体的危険の発生が必要であり、「港内の場所」は空間的要素のほか船舶の往来及び停泊の頻度その他の時間的要素をも考慮して具体的かつ個別的に判断されるべきである」と主張した。

この両者の主張に対し、東京高等裁判所は、「長崎瀬戸は航路の指定のない水道であるし、土生栈橋及び造船所岸壁がけい留施設に当たるとしてもそのことから直ちに本件事故現場が船舶の航行の有無などにかかわらず港則法三五条所定の場所に該当するとはいえない。」とし、「本件衝突当時、同瀬戸においては造船所から離着岸する大型船舶や曳船等及び青丸の航行に支障を生ずるような他社のフェリ上等もなく、釣り船も一〇隻程度に減少しており、（中略）伊東を避けて航行するのに十分な余地があつたことは明らかである」こと、および青丸の「進路變更に支障があつたということもできない」ことを根拠として、「事故当時において伊東が漂泊していた場所が同条所定の場所に該当するということはできず」、伊東船長がみだりに漁ろうをしていたということとはできないと判示した。

刑法理論によれば、法益侵害の危険を生じさせることそれ自体を独立した犯罪類型としているような犯罪を危険犯といひ（これに対して、法益侵害の現実の発生を要求する犯罪を侵害犯という）、具体的な危険の発生を要求する具体的危険犯と抽象的な危険で足りるとする抽象的危険犯とに區別されるのが一般的である¹¹。また、抽象的危険犯と具体的危険犯における危険の區別は、具体的危険犯においては「危険」という「結果」が要求されているが、抽象的危険犯においてはそうでないという法文上の規定の形式上の差異に着目し、具体的危険犯Ⅱ「結果としての危険」、抽象的危険犯Ⅱ「行為の危険性」として區別すべきであると見る見解もある¹²。

具体的危険犯と抽象的危険犯の犯罪成立要件上の差異は、具体的危険犯が犯罪の成立要件として個々具体的なケースにおいて危険が発生したことを認定することが必要であるのに対し、抽象的危険犯は危険の発生を犯罪成立要件としていないと一般に解されている点にあり、「抽象的危険犯においては、具体的に当該の場合に危険が発生したことを認定することは不要であり、一般的に危険であるとして、法文上に規定され、禁止された行為が行われたことを認定することで足りる」¹³⁾とされている。

このような理論的背景から、裁決取消請求事件において原告は、港則法第三五条は、「水域が狭く船舶交通が輻輳する港内における船舶交通の安全を図るためこれを妨げる抽象的危険のある漁りを禁止して」¹⁴⁾いるのであるから、現実に具体的な危険が存在しなくともその可能性（抽象的危険）があればこの場所に該当するとして、伊東が港則法第三五条に違反している旨を主張している。

一方、このような抽象的危険犯の理解に対する疑問もあり、「刑法が、法益保護のために、法益侵害が発生する以前の段階で介入することを認めるのが、危険犯の規定である。そのような危険犯の処罰の根拠となる危険の概念は、程度概念であり、侵害発生の可能性の程度の高い具体的危険から、比較的低い抽象的危険まで、連続的に考えることができる」¹⁵⁾とするものや、「このような危険犯は、従来、具体的危険犯と抽象的危険犯という二つの類型に分けてこられた。しかし、このような理解が必ずしも十分なものではないことは既に述べたとおりである。つまり、危険犯の処罰根拠をなす危険を検討してみると、これを具体的危険、抽象的危険といった二つの類型で割り切ることには無理があり」¹⁶⁾とする見解もある。さらに、「具体的事件への抽象的危険犯規定の適用にあたっては、行為と保護法益との具体的な関連性を要求することによって犯罪の成立を実質的な観点から限定していくことが必要であることは、近年においては大方の承認するところであろう」¹⁷⁾とする見解もある。

したがって、条文上は抽象的危険犯としてとらえられる場合においても、ただちに行為のみをもって犯罪の成立要件を満たしたものと判断するのではなく、制限の対象となる船舶交通の妨げとなる虞のある港内の場所か否かについて、海上交通に関する場所的要素や時間的要素を具体的に判断した第二審や、具体的危険の発生が必要であるとする被告（高等海難審判庁）の主張を認めた裁決取消請求事件で示された判決は、危険犯の新しい類型を提示していると思われる。但し、港則法第三五条に規定されている「みだりに」という文言の概念は、法益侵害の蓋然性という点で、危険判断の構造の問題を複雑にしている。

なお、東京高等裁判所は、「仮に伊東が同条に違反する形態で漁ろうをしていたとすべきであるとしても、同条を根拠として航行中の船と漁ろう中の船には一義的な優劣関係があるとし、漁ろう中の船の側は常に見張りを行い航行中の船が接近してきたときは一方的に衝突回避動作をとらなければならず、他方、航行中の船の側には衝突回避の措置をとるべき義務が生じないと解することはできない」と判示し、港則法第三五条は航法に影響を及ぼすものではないことを明示している。したがって、仮に港則法第三五条の規定に違反した場合は、あくまでも航法とは別の問題として責任が追及されることになる。

（航法の適用）

東京高等裁判所は、航法については予防法第三九条を適用し、「船員の常務とは船員としての通常の慣行、知識及び経験からみて必要とされる注意を意味するところ、航行中の動力船である青丸が漂泊中の伊東の動静監視を十分に行い伊東との衝突を避けるための措置をとることが船員の常務に含まれ

ることは明らかであり、本件裁決が同条に基づいて原告の注意義務違反を判断したことは相当である」と判示している（但し、漂泊中も航行中に該当するので、判決にある「航行中」とは航走中もしくは対水速力のある状態をいうと思われる。）。

本衝突事件では、伊東が衝突直前に機関を使用していたことについて、第一審では「運転性能を十分に發揮できない漂泊船との衝突事件と認める」、第二審では「伊東が移動中に衝突したとしても（中略）移動距離はほとんどなく、漂泊状態にあつたものと考えられる」として、衝突直前に機関を使用していたにもかかわらず漂泊中という航行状態であると認定し、東京高等裁判所の判決でも伊東が事故當時に漂泊していたと認定している。しかしながら、見合い関係における航法の適用時期については、基本的に、衝突直前に確定するものではなく、航法を適用しなければ法の精神に則つた衝突回避が期待できない時点をもつて判断されるので、本衝突事件のような伊東の機関使用については、航法の適用という観点からは、予防法第三九条の適用を妨げるものではないと思われる。但し、本来であればそのまま進めば無難に変わり行くことを相互に看取りうる状況にあつたにもかかわらず、漂泊船の移動距離が大きくなることによって新たな危険を惹起するに至つた場合には、船員の常務の一種である新たな危険の法理が適用され、漂泊船側に避航義務が生じることになる¹⁷⁾。

一方、漂泊と類似した航海用語として、停留という用語もある。停留の概念については、「船舶がびよう泊をし、陸岸に係留をし、又は乗り揚げていない状態」（予防法第三条第九項）のうち、停止して漂泊の状態にあるとき¹⁸⁾、「海上衝突予防法第三条第九項の航行中で、しかも一定の場所に留まっている状態をいう」¹⁹⁾、「港則法上の「停留」(stationary)とは船舶が機関の停止その他推進方法の中止等によつて停泊の状態ではなく一定の場所に留まっている状態をいう」²⁰⁾、「船舶が機関の停止または推

進方法の中止により、停泊の状態でなく、対水的に一時的に一定の海域に留まること」²¹⁾などがあり、また漂泊という概念には「泊」という自為的な意味が含まれているが停留には「泊」という自為的な意味は少ないとする考え方²²⁾もあるが、一般的な船舶の航行状態および航法の適用を前提とすれば、基本的には停留と漂泊は対水速力を有しない運航状態を表現するという意味では同義であると思われる²³⁾。

本衝突事件のように、航走している船舶と漂泊している船舶が危険な見合い関係になった場合、予防法適用上、衝突を回避するための航法として考えられるのは、基本的には、追越し船の航法、行会い船の航法、横切り船の航法といった定型的航法を適用する説（以下、「定型的航法適用説」という。）と、いわゆる船員の常務に代表される非定型的航法を適用して航走している船舶が漂泊している船舶を避けるべきであるとする説（以下、「非定型的航法適用説」という。）がある²⁴⁾。本衝突事件の見合い関係を針路に基づき形式的にとらえたと行き会いの関係になるが、学説を概観すると、「行会い船の航法は、動いている両船舶にのみ適用され、停留している船舶により適用を求められることはできない」²⁵⁾とする見解（*The rule of keeping to the right "applies only to vessels in motion" and cannot be invoked by one which is lying still (the Bristol, 11 Feb. 156 [1882]; the Geo. L. Garlick, 20 Feb. 647 [1884]).*）²⁶⁾「行会い船の航法が、停止している船舶に適用されるかについて、航行中の動力船について規定する本条以下の規定は、両船とも対水速力を有することを想定しており、水上に停止している動力船に対して適用されるかどうか疑問である」²⁷⁾とする見解（*This and the following rules which deal with power-driven vessels under way assume that both have way through the water. Whether they apply at all to a power-driven vessel lying stopped in the water seems doubtful.*）²⁸⁾「行会い船の航法は、対水速力を有す

る二動力船間に適用することを予定していると解することが合理的であり、航法全般に関する論理の整合性も得られると考える」²⁹⁾とする見解、「慎重な検討を要することではあるが、航法が本質的に停留等の状態にある船舶を予定していない」³⁰⁾とする見解があり、非定型的航法適用説が多数説となっている。過去の海難審判においても、基本的には非定型的航法適用説を採用して、いわゆる船員の常務によつて律する傾向にあり、本衝突事件の第一審、第二審および東京高等裁判所の判断もその流れを踏襲しているといえる。

一方、海上交通安全法第三条第二項（避航等）に関連し、航路内の停留船と航路を航行する巨大船舶以外の航走船舶との避航関係ではあるが、「停留船舶との関係については、予防法に定められた一般の2船間の航法（例えば第十四条、第十五条等）によることとなる。しかし、停留船舶には通常、針路や速力がないたため避航関係が明確でないことが多く、また、仮に避航船舶の立場に立ったときも、停留状態から機敏な避航動作に移ることが容易でない場合もあるので、航行船舶側としては常に臨機の措置がとり得るよう十分な注意が必要である」³¹⁾とする見解がある。また、大韓民国の中央海審³²⁾は非定型的航法適用説を採用しているものの、停留船が操縦性能の制限がない航行中の船舶として分類されていること等から、停留船は一般航法を適用すべきであるとする見解もある³³⁾。さらに、「船舶の往来が予想される水域での停留は、船舶の交通流を乱すものとなるから、極力避けなければならないが、やむをえず、停留（漂泊も含めて）する場合は進行中の船舶と同様の注意義務が課せられると共にそのような水域に停留することにより付加的に注意義務が増大すると考えるべきであり、決して注意義務が軽減される性質のものではない」³⁴⁾として、「停留船といえども「航行規則」を遵守した上、なおかつ発生した衝突のおそれに対して、行き会ひ、追い越し、横切りの航法に従うべきである」³⁵⁾

とする見解もある。この見解は定型的航法適用説に基づくもので、その結論は非定型的航法適用説と異なるものの、漂泊船の注意義務に關しては過失認定の際に機能するものであるから、その考え方は評価できると思われる。

最後に、航法の適用の問題ではないが、港則法第一条（停泊の制限）には、「港内における船舶の停泊及び停留を禁止する場所又は停泊の方法について必要な事項は、命令でこれを定める。」と規定され、港則法施行規則第六条において、船舶は、港内においては、「一 ふとう、さん橋、岸壁、けい船浮標及びドックの附近」および「二 河川、運河その他狭い水路及び船だまりの入口附近」にみだりにびよう泊又は停留してはならないこととしている。また、港則法第四四条には、当該規定に違反したときは、その行為をした者は一万円以下の罰金もしくは科料に処すと規定されている。したがって、伊東が停留していた場所がこれらの場所に該当するのであれば、みだりに停留してはならないことになり、本条は港則法第三五条と同様、航法として機能するものではないので、違反した場合でもあくまでも衝突を回避する一連の行為規範とは別の次元で、換言すれば、航法の適用とは別に責任が追及されることとなる。

【注】

（一）尾道海上保安部は青丸船長を被疑者とする業務上過失致死等被疑事件として捜査し、檢察庁に送致したが、平成九年十一月二五日に不起訴処分となった。

（二）海難審判庁裁決録平成九年七・八・九月分裁決録第七・八・九合併号一五五〇頁。

（三）海難審判庁裁決録平成一年七・八・九月分一六〇三頁。

- (4) 判例集未掲載。
- (5) 事実の経過については、第一審の事実を引用した。
- (6) 福井淡、図説港則法、海文堂、平成七年、六七頁。巻幡竹夫、有山昭二、海上交通三法の解説、成山堂、平成七年、二九一頁。海上保安庁監修、港則法の解説、海文堂、平成七年、一四八頁。
- (7) 海上保安庁警備救難部航行安全課監修、新訂港則法一〇〇問一〇〇答、成山堂、平成七年、七四頁。
- (8) 海上保安庁監修、前掲書、五八、一一六、一二八、一四九頁。
- (9) 海上保安庁監修、前掲書、一四七頁。
- (10) 海上保安庁監修、前掲書、一四七、一四八頁。
- (11) 山口厚、犯罪の目的が実現されなくても処罰される？、法学セミナーNo.三四一六、五三頁。山口厚、刑法における危険の概念、ジュリスト増刊刑法の争点（新版）、三九頁。
- (12) 松生建、抽象的危険犯における危険、片山信弘、甲斐克則編、海上犯罪の理論と実務、八五頁。
- (13) 山口厚、前掲論文、刑法における危険の概念、四〇頁。
- (14) 山口厚、危険犯の研究、東京大学出版会、昭和五七年、二六一頁。
- (15) 山口厚、前掲書、危険犯の研究、二六一頁。
- (16) 松生建、前掲書、五九頁。
- (17) 拙稿、海上衝突事件研究（海難審判・裁決取消請求事件）第一一回、海上保安大学校研究報告第四八巻第一号一頁。
- (18) 海上保安庁監修、海上交通安全法の解説、海文堂、平成七年、四六頁。
- (19) 海事法研究会、概説海上交通法、海文堂、昭和六〇年、二〇〇頁。
- (20) 鈴木三郎、停留中の動力船の航法、日本航海学会論文集第六六号一七四頁。
- (21) 鈴木三郎、前掲論文、一七四頁。
- (22) 鈴木三郎、前掲論文、一七四頁。
- (23) 佐藤修臣、海上衝突予防規則における「航行中」の考察、日本航海学会論文集第六九号八九頁。
- (24) 拙稿、海上衝突事件研究（海難審判）第一〇回、海上保安大学校研究報告第四七巻第二号一頁。
- (25) 佐藤修臣、航法上の停留船の考察、日本航海学会論文集第六九号九七頁。
- (26) Griffin, J. W., The American Law of Collision, American Maritime Cases, Inc., Baltimore, 1949, 71.

- (27) 佐藤修臣、前掲論文、航法上の停留船の考察、九七頁。
- (28) Marsden, *The Law of Collision at Sea*, Stevens & Sons Limited, 1961, 550.
- (29) 佐藤修臣、前掲論文、航法上の停留船の考察、一〇二頁。
- (30) 佐藤修臣、前掲論文、海上衝突予防規則における「航行中」の考察、八七頁。
- (31) 海上保安庁監修、前掲書、海上交通安全法の解説、四七頁。
- (32) わが国の海難審判庁に相当する。
- (33) 金仁顯、停留中の船舶に適用する航法に関する韓国の立場、平成一四年度秋季日本航海学会海上交通法規研究会配布資料（拙稿訳）。
- (34) 鈴木三郎、前掲論文、一七九頁。
- (35) 鈴木三郎、前掲論文、一七九頁。