

【事件研究】

海上衝突事件研究（海難審判・裁決取消請求事件）第二一回

汽船宗像丸漁舟日の出丸衝突事件

交通安全学講座 松本宏之

○最判昭三二・二・二一（昭和二六年（才）第九一八号裁決取消請求事件）^①

○東京高判昭二六・一二・一四（昭和二四年（行ナ）第一九号裁決取消請求事件）^②

○高審昭二四・八・三一（昭和二四年第二審第五号、以下、「第二審」という。）^③

○樽審昭二四・二・一六（昭和二三年樽審第一二号、以下、「第一審」という。）^④

【第二審における判示事項】^⑤

（衝突のおそれ）

一、両船互いに航路を横切るも、衝突一五分前、他船が左舷船首約四点〇・九海里ばかりのところにあり、その後七、八分経過して他船が左舷船首約五点半六、七百メートルばかりのところ、自船と三、四点の交角をもって同航している（七、八分間に約一点半方位が変わっている）場合を、無難にかわり行くと認めた事例

（新たな危険と航法の適用、避航義務）

二、両船互いに航路を横切るも無難にかわり行く場合、衝突八分前、濫りに機関を半速力としたため、両船の方位が殆んど変わらなくなり衝突のおそれを生ぜしめた場合、海上衝突予防法第十九条を適用しないで、適宜の方法により他船を避譲すべきであるとした事例

（他船がいる場合の入港用意のための減速）

三、釧路港口外方四分の三海里のところ、自船の進路を横切る場合、入港用意のため機関を半速力にしたことを、濫りに減速したとした事例

（見張り不十分）

四、衝突一分少し前、他船の喚起信号を聞くまで、他船が接近するのに気付かなかったことを、見張り不十分と認めた事例

【高裁における判決要旨】

一、海上衝突予防法第十九条の避譲義務の発生時期は、同法第二七条の趣旨からすれば、天候、船の大小、性能、地勢、潮流、風向、風力、吃水、第三船の存在等諸般の状況により、個々の場合にその時期を決定すべきものである。

二、海上衝突予防法第十九条の避譲義務は、一方が僅かに六トンの操縦容易な漁舟である場合には、両船の距離が、二海里、一海里、又は四分の三海里の遠距離のときにおいては、その履行の時期にありとすべきではない。

三、入港準備のための減速は、港口までに相当の距離がある場合、そのまま進んで他船を替わした後減速するか、機関の運転を停止して他船が替わつて後進行するか、あらたな危険を生じない程度の減速をするか等種々の方法があるから、あらたに衝突の危険を生ぜしめるが如き減速をしたことは、臨機避讓の処置を誤つたものである。

【最高裁における判決要旨】

一、両船が互いに航路を横切る場合において、両船の大小、性能、相互の方位の変化の模様その他原判決の認定する諸般の状況にかんがみれば、両船の距離が一海里乃至四分の三海里に接近した時期において、相互の方位の変化の度合いが一分間に〇・八度程度であつたということだけで、ただちに、両船が海上衝突予防法第十九条にいう「衝突の虞」があるものといふことはできない。

二、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關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。

【参照】海上衝突豫防法（明治二五年法律第五號、以下、「旧予防法」という。）

航方前文 「衝突ノ危険ハ其ノ現況ニヨリ我船ニ近寄リ來ル他船ノ方位ヲ看守シテ之ヲ豫知スルヲ

得若其ノ方位儘ニ變更スルヲ認メサルトキハ危險アルモノト知ルヘシ」

第一九條 「二艘ノ汽船互ニ航路ヲ横切り衝突ノ虞アルトキハ他船ヲ右舷ニ見ル船ヨリ他船ノ航路

ヲ避クヘシ」

【受審人・指定海難関係人】

A 職名 宗像丸船長 海技免状…乙種船長

B 職名 宗像丸一等航海士 海技免状…乙種船長

C 職名 船頭 海技免状…なし

【損害】

日の出丸船体両断

【主文】

〈第一審〉

本件衝突は指定海難関係人Cの運航上の過失に基因して発生したものである。Cに対し勧告する。

〈第二審〉

本件衝突は、受審人A及び指定関係人Cの運航に関する職務上の過失によって発生したものである。

Aの受有する乙種船長免状を一箇月停止する。

【事実概要】^(a)

宗像丸(総トン数九八一トン)は、糠玄米、干蒔及び雜貨計九五四トンを載せ、船首二・八五メートル船尾三・六五メートルの喫水で、昭和二三年三月五日午後四時三〇分伏木を發し北海道釧路に向かう途中、荒天のため同月七日船川に避難し、同月九日午後一時同地を發した。超えて一日午前八時よりA受審人は、当直にたったが同一一時釧路埼燈台を北三五度東(以下方位は総て磁針方位である。)九海里四分の一ばかりに見る地点において針路を北東微北四分の一北に転じ釧路港口に向け一時間七・五海里ばかりの航力で進航し、同時四〇分ごろ食事のため三等航海士と当直を交代したが、當時左舷船首約三点半二海里半ばかりのところに同港に向かう日の出丸が同航していたけれども同受審人はこれに気付かなかつた。しかして同一二時A受審人は、入港のため昇橋すると同時に機関用意を令した。當時同船は本船の左舷船首約四点〇・九海里ばかりのところにあつたが同受審人は、本船の右舷側前方に當る港内状況の注視に専念していたのでこれに気付かず、そのままの針路速力で続航すれば、やがて、同船は無難に替り行く状況であつたのに同時七分四厘の看視不十分のまま入港準備のため機関を一時間五海里ばかりの半速力にしたが間もなく左舷船首約五点半六、七百メートルばかりのところに初めて本船と三・四点の交角をもつて同航している同船を認め、ついでその方位殆んど變らず接近することが分つた。

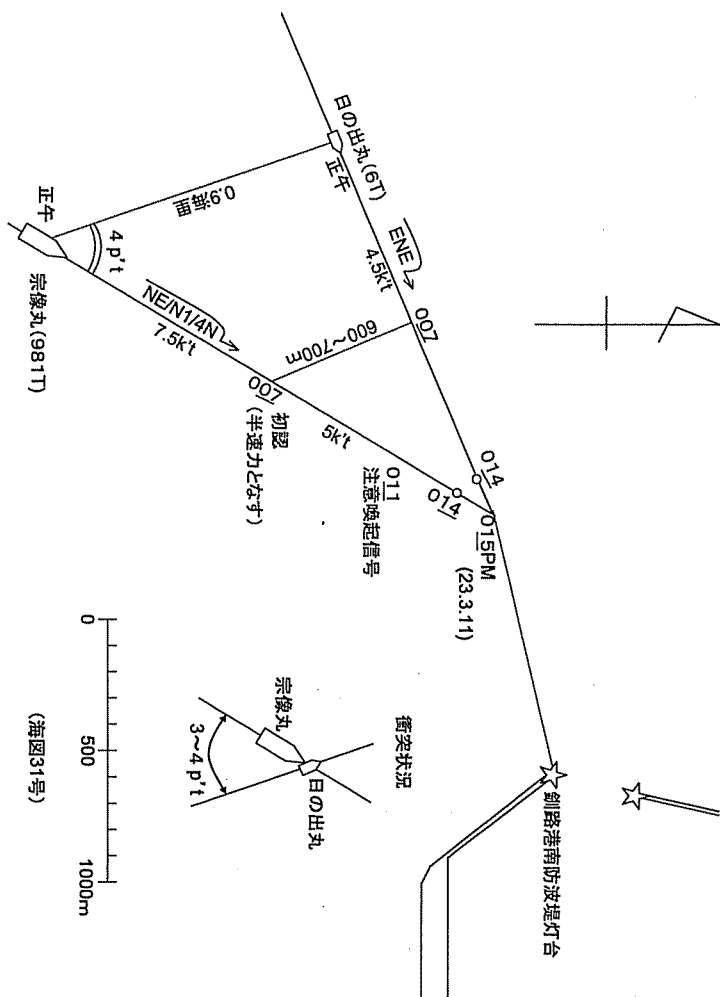
宗像丸は、同時一分ごろ汽笛をもつて注意喚起信号を發したが、對手船は少しも避讓の模様がなく、ますます接近してくるので漸く危険を感じ、四時一四分少しく前再び喚起信号を發し、同時一分ごろ短声一發すると共に右舵一杯を令し、間もなく機関停止と、続いて全速力後退、舵中央を命じ、本船船首が一、二点右転したとき同時一五分釧路港南防波堤燈台より南八〇度西千メートルばかりの

地点において宗像丸の船首は日の出丸の左舷後部に後方から三、四点の角度で衝突した。当時天候は半晴で南西の軽風が吹き潮候はほぼ高潮時であった。

また、日の出丸（総トン数六トン）は、同月一日午前六時釧路を発し、白糠沖五海里ばかりの漁場にいたり手操網漁漁ろう中、漁網を破損したので、作業を打ち切り、同一〇時五分庶路川河口より南二分の一西五海里ばかりの沖合にあたる水深約四〇メートルの地点を発し、針路を東北東に定め、一時間四・五海里ばかりの航力で帰港の途中、C指定海難関係人は、同一一時ころ本船の右舷正横後約一点半にあたって同航する宗像丸を認め、その後両船が接近するにつれ同船の方位は少しずつ前方に替り、同船がこのまま続航すれば、無難に本船の前路を横切る態勢にあった。しかして、同人はその後他船に留意しなかったが同日午後零時一四分少しく前宗像丸の発する喚起信号を聞くに及び初めて同船の接近するに気付いたけれども、同汽笛は単なる入港合図と考え、当時同船は右舷正横後約二分の一点百二、三〇メートルのところであり、同船は本船の後方を迂回して入港するものと考え、そのまま続航し、間もなく弟に舵を渡したところ、同時一四分過ぎ同人は両船いよいよ接近するに及び右舵をとり、宗像丸船首をすれすれに替して、同船の右舷に出たが、同船が右転するのを見てうばいした同人は左舵をとって反転したため前記のように衝突した。

衝突の結果日の出丸は宗像丸につき廻され、日の出丸はその左舷中央部のやや後方において宗像丸船首にほぼ直角となり同船の行脚のために右方に転覆し、船体は両断してその後部は間もなく沈没したが、宗像丸には損傷はなかった。A受審人は直ちに伝馬船を下して救助に向い、同時三五分乗組員三人を救助したが、残る一名はついに行方不明となった。しかして日の出丸の船体はその後漁業組合の手によって引揚げられた。

【衝突航跡図】



【研究】

へ「衝突のおそれ」の発生時機

本衝突事件では、横切りの態勢で接近する宗像丸と日の出丸の避航義務に関する航法の適用が、第一審と第二審とで異なっている。すなわち、第一審では横切り船の航法である旧予防法第一九条（現行の海上衝突予防法第一五条に相当する。）を適用し、相手船を右に見る日の出丸に避航義務を負わせているが、第二審の裁決の中では明確な根拠条文をあげていないものの、所謂新たな危険の法理を採用して、横切り船の航法を適用せず、相手船を左に見る宗像丸に避航義務を課している。また、東京高等裁判所や最高裁判所における裁決取消請求訴訟においても、第二審の裁決を支持して、日の出丸に旧予防法第一九条に基づく避航義務はなく、新たな衝突の危険を惹起させた宗像丸において避航の措置を講ずべき義務があるとしている。ここでは、それらの法適用の前提となる旧予防法第一九条の法律要件である「衝突のおそれ」の概念^①に着目し、海難審判や裁決取消訴訟の法適用プロセスの相違について論究する。

条文の見出しとして「衝突のおそれ」を用いている現行の海上衝突予防法（昭和五十二年法律第六二号、以下、「予防法」という。）第七条では、その第四項で、「船舶は、接近してく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場合は、これと衝突するおそれがあると判断しなければならず、また、接近してくる他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められる場合においても、大型船舶若しくはえい航作業に従事している船舶に接近し、又は近距離で他の船舶に接近するときは、これと衝突するおそれがあり得ることを考慮しなければならない。」と規定している。しかし本条は、直接「衝突のおそれ」の法的概念を定義したのではなく、「衝突のおそれ」の有無を判断するための手段や判断する際

の留意事項等について規定したものであり、他の船舶と衝突するおそれがあるかどうかを判断する場合における航法上の基本的なことを例示して注意を喚起している⁽¹⁰⁾。

一般的には、「衝突のおそれ」は遠距離では発生しないと考えられており、たとえ方位が明確に変化していなくても、衝突のおそれが発生する以前の段階では、遠距離で発見した船舶に対して針路および速力を保持する義務もなければ、避航する義務もないといわれている⁽¹¹⁾。かつて国際会議において、双方の船舶が計画した針路・速力で航行すると同時に同一地点またはその付近に到達する場合(when their projected courses and speeds place them at or near the same location simultaneously)、船舶間に「衝突のおそれ」が存在するという幾何学的な側面からの定義が提案された⁽¹²⁾。しかしながら、確かに「衝突のおそれ」の法的概念の本質的な性格はおさえているが、遠距離で船舶が互いに視野によつて他の船舶を見ることができ的状态で、ほとんど方位変化なく接近する場合には、長時間行動が制約され、非妥当あるいは非合理的な義務の履行を強要されるおそれがあるとして否決された。

したがつて遠距離から両船が互いに視認しながら接近する場合に、たとえ両船の間に明確なコンパス方位の変化がなかったとしても、ただちに法的概念である「衝突のおそれ」の発生時機とはいえず、航海者の知識や経験に基づき、予想される衝突までの距離的あるいは時間的余裕、その他の事情を考量して個別に決定されるべき事実問題であるとされている⁽¹³⁾。すなわち「衝突のおそれ」の概念を一律に定義することは、制度的にも立法技術的にも困難であり、船舶の衝突を予防する上で危険な状態が許容レベル以上に達した時点において「衝突のおそれ」が発生するという抽象的な考え方が肯定的に継承されてきたと思われる⁽¹⁴⁾。

法的概念である「衝突のおそれ」とは、衝突の蓋然性(probability)、衝突の偶然性(chance)であり、衝

突の顕著な(strong)あるいは合理的な(reasonable)蓋然性あるいは偶然性であり、衝突の可能性(possibility)とは区別される⁽¹³⁾。衝突とは、両船が同時またはほとんど同時に衝突地点すなわち両船の針路線の交点に到達する事実をいい、おそれとは偶然性または蓋然性をさす。したがって「衝突のおそれ」とは、そのまま継続して航走すれば、おそらく衝突が発生するであろうと考えられる場合、すなわち衝突の蓋然性(事象の実現の度合い、確からしさ)のある場合をいう⁽¹⁴⁾。また法律効果を発生させるための法律要件として、「衝突のおそれ」の一つの側面を抽象的に述べるのであれば、二隻の船舶が接近し、ある規則のもとで両船が行動しなければ危険な状態になることが明白な場合で、衝突の防止という観点から、互いに他の船舶の視野の内にある船舶の航法を適用すべき時機にある段階をさす⁽¹⁵⁾。ところで「衝突のおそれ」のある見合い関係とは、両船の船長が主観的に判断したものではなく、注意深い船長が注意していたとすれば認知が可能であった場合をさし、客観的視認関係が前提となっている⁽¹⁶⁾。換言すれば、接近しつつある両船の船長が諸事情のもとで相手船を視認して、現実には「衝突のおそれ」を確認した時機をいうのではなく、互いに相手船を注視していたとすれば「衝突のおそれ」があると認めなければならないような視認関係をさし、発生時機に影響を及ぼす当時の諸条件を加味して客観的に決定されることになる⁽¹⁷⁾。

しかし、「衝突のおそれ」の発生時機を特定する方法に関しては定量的な評価基準がなく、その本質である蓋然性のバランスの法的分析に委ねられている⁽¹⁸⁾。そのため船舶の衝突事故においては、多くの場合、事後的に種々のデータを解析して、妥当な地点あるいは時点を「衝突のおそれ」の発生時機として特定するが、過去志向的な法的思考あるいは経験則といった抽象的な判断基準だけに頼るのではなく、操船の場において事前に誰もが認識のずれなく「衝突のおそれ」の発生時機を知ることができる

ような概念構築も必要である。

本衝突事件では、総トン数九八一トンの宗像丸と総トン数六トンの日の出丸との航法上の見合い関係の成立時期、換言すれば、「衝突のおそれ」の発生時機が問題となる。すなわち船舶は、接近して他の船舶のコンパス方位に明確な変化が認められない場合で、かつ、船舶の大小、操縦性能、気象・海象、可航水域、他の船舶の状況、その他の交通環境等を総合的に勘案した上で衝突の蓋然性がある許容レベルを超えた場合は、第一義的には「衝突のおそれ」があると判断して航法を適用しなければならないが、逆にいうと、接近する両船が一定の距離に達した時点での方位変化が問題となる。

海難審判の裁決では明確な数値は示されていないが、裁決取消訴訟においては、両船の距離が一海里ないし四分の三海里に接近した時期(午前一時五九分頃から午後零時二分頃までの間)においては一分間に〇・八度程度、両船の距離が〇・九海里に接近した時期(午後零時頃)においては一分間に〇・八度程度、零時二分頃においては二分間に二・一度程度、あるいは午後零時零分から午後零時七分までの間においては約一四度の方位の変化があったとする記述がある。

最高裁の判決要旨では、「両船が互いに航路を横切る場合において、両船の大小、性能、相互の方位の変化の様相その他原判決の認定する諸般の状況にかんがみれば、両船の距離が一海里乃至四分の三海里に接近した時期において、相互の方位の変化の度合いが一分間に〇・八度程度であったということだけで、ただちに、両船が海上衝突予防法第十九条にいう「衝突の虞」があるものということはできない。」として、消極的な法的思考で横切り船の航法の適用を否定している。この法的思考プロセスにおいて、法律要件である「衝突のおそれ」の有無の判断材料を、単に方位の変化の度合いだけに求めるのか、あるいは距離の要素を加味するのか、明確には示されていない。換言すれば、一分間に〇・八

度程度の方位変化を、「衝突のおそれ」の発生の要件を満足しないものと認めているのか、あるいは方位はほとんど変化していないとして「衝突のおそれ」が発生する一つの要件は満足しているものの、両船の距離が「衝突のおそれ」の発生する距離としては遠すぎるとして旧予防法第十九条の適用を否定しているのが明らかでない。例えば、両船の距離が一海里乃至四分の三海里に接近した時期において、仮に方位変化がない場合は旧予防法第十九条が適用されるのかどうかが判決からは推論できない。このことは、一分間につき〇・八度程度の方位変化だけに着目し、その度合いをほとんど方位変化がないと判断して旧予防法第十九条の法律要件を満足するものと解釈するのか、その度合いを方位変化があると判断して旧予防法第十九条の法律要件を満足しないものと解釈するのかという問題にも発展する。

前述したように、法的概念である「衝突のおそれ」の発生時機については、第一義的には、方位変化の要素と接近する両船の距離の要素から判断されるので、本衝突事件の場合は日の出丸が総トン数六トンということもあり、少なくとも両船の距離が一海里から四分の三海里に接近した時期以外の距離（例えば四分の三海里から二分の一海里）でも「衝突のおそれ」が発生する余地は残されていると思われる。最高裁における判決要旨一の趣旨を、両船の距離が一海里から四分の三海里に接近した時期には、相互に相手方の航行状況を注意して見守りつつ、そのまま進行すれば足りるのであって、零時七分までの間に相互の方位が約一四度も変っていたというくらいであるので、ぎりぎり避讓義務を確定しなければならぬ距離に接近するまでの間には、両船がそのまま進めば無難に替っていくことを相互に十分見てとれる状況を生じていたはずであるから、結局、本件の場合には、宗像丸が速力を落とした零時七分までの状況では、旧予防法第十九条の適用をみないままで終わったとする解説もある¹⁹。こ

の解説に基づく、本来、旧予防法第十九条の適用の前提となる「衝突のおそれ」の発生時機は、零時二分以降に存在することになる。換言すれば、本衝突事件では、仮に相手船の方位が変化しなければ、両船間の距離にして四分の三海里より短い距離で「衝突のおそれ」が発生する可能性があり、旧予防法第十九条が適用される余地が残っていたことになる。

一方、高裁の判決要旨では、「海上衝突予防法第十九条の避讓義務は、一方が僅かに六トンの操縦容易な漁舟である場合には、両船の距離が、二海里、一海里、又は四分の三海里の遠距離のときにおいては、その履行の時期にありとすべきではない。」としているが、上告理由(宗像丸側)にもあるように、高裁の判決では旧予防法第十九条の法律効果の発生の時期の問題と同条が要求している避航義務の履行の時期を混同している⁽²⁰⁾。両船間に「衝突のおそれ」を有する見合い関係が成立すると横切り船の航法が適用され、一方の船舶に避航(避讓)措置をとるべき義務が発生するが、航法における法律関係の確定時期(衝突のおそれ)の発生時機)と実際に避航動作を講ずべき時期との時間的ずれについては論争がある。

条文に明示されている避航(避讓)しなければならないという文言は、避航(避讓)しなければならない法律関係がその時に確定するという意味であつて、必ずしも、直ちに具体的に避航(避讓)の措置を講じなければならないということではなく、具体的な避航(避讓)措置は、一方の船舶が避航(避讓)義務を負うという法律関係が確定した後に、適当な時期にこれを行えばよいとされている⁽²¹⁾。

しかしながら、避航動作をとるべき時期は、予防法第八条第一項の趣旨、避航義務・保持義務の一体性から判断すれば、「衝突のおそれ」が発生したとき、直ちに避航動作をとるべきだとする考え方もある⁽²²⁾。確かに予防法は、臨機の措置をとらなければ衝突を避けられないような緊急状態になること

を黙認しているわけではなく、「衝突のおそれ」が発生し、狭義の航法に基づく避航・保持義務が確定した段階で、理想的には、できるだけ早期に各々の義務を実行すべきであろう。しかし「衝突のおそれ」の発生時機と避航措置を講ずべき時期は相対的な関係にあり、「衝突のおそれ」が発生したときの距離が船舶の大きさ等から判断して相対的に長い場合は直ちに義務を履行すべきであるとは必ずしもいえないし、一般に予防法第一七条の立法趣旨から判断しても、横切り船の航法が成立した時期と義務の履行の時期には一定の時間的ずれがあると解するのが妥当であると思われる。

すなわち時系列でいうならば、あくまでも横切り船の航法が適用されるのは、法的な概念である「衝突のおそれ」の発生時機であり、その時点で相手船を右舷側に見る船舶に避航義務が、また左舷側に見る船舶に針路速力保持が各々課せられることとなり、その後、合理的な時間の範囲内で前者が避航義務を履行することになる。したがって高裁の判決では、すでに旧予防法第一九条が成立しており、その後の避航義務の履行時期を問題にしているようにも思えるので、その意味で、上告理由（宗像丸側）で指摘されている高裁の判決を理由齟齬もしくは理由不備とする主張、すなわち、本訴における争点は、日の出丸と宗像丸との距離が一海里乃至四分の三海里のときに旧予防法第一九条の法律関係が成立するか否か（日の出丸に宗像丸を避航すべき義務が生じたか否か）が問題であって、このときが日の出丸の避航の義務履行の時期であったか否かではないとする主張は法的に妥当なものである。このような主張に配慮したものであるかどうかは不明であるが、最高裁の判決理由の冒頭においては、「原判決の判示には、所論のように、避航義務履行の時期なる言葉を使用している箇所もあるが、その全体の趣旨とするところは・・・」と修正とも思える記述がある。

本衝突事件の高裁あるいは最高裁の判決では、このように旧予防法第一九条の適用の前提となる「衝

突のおそれ」が発生する可能性のある時機は、両船がかなり接近した時点であるとしているが、上告理由（宗像丸側）においては、鑑定に基づいて両船の距離が〇・九海里、時刻にして零時頃の位置で、遅くとも「衝突のおそれ」が発生していたとしており、高裁における原告（宗像丸側）の主張においても、少なくとも両船の距離が約一海里に接近したときにはすでに「衝突のおそれ」が発生して旧予防法第一九条が適用になつていたとしている。同様に、宗像丸が速力を半速に減じる前に両船が交差した段階をもつて「衝突のおそれ」が生じたものと認め、その時点から旧予防法第一九条の適用があるとする見解もある²³。

以上のように、本衝突事件においては、「衝突のおそれ」の発生時機が最大の争点になつており、個々具体的な状況から判断して、両船がどれくらいの距離に接近したとき、どれくらいの方位変化の範囲内であれば旧予防法第一九条が適用になるのが問題である。最高裁の判決では、日の出丸と宗像丸の大きさ、速力などの諸般の状況を個々具体的に検討した場合、両船の距離が一海里乃至四分の三海里に接近したとき（午前一一時五九分頃から午後零時二分頃までの間）の方位変化の度合いが一分間につき〇・八度程度であつたということだけで、直ちに旧予防法第一九条が適用されて、日の出丸に避讓の義務が発生したものと解すべきではないとして、この時期に少なくとも両船の間に「衝突のおそれ」が発生していないことを判示している。

〈船員の常務と旧予防法第一九条〉

本衝突事件に適用されるべき航法について、上告代理人（宗像丸側）は、遅くとも日の出丸と宗像丸の距離が接近した〇・九海里（零時頃）の位置では方位変化が微々たるものであるから、旧予防法第一

九条の法律関係が成立しており、一旦航法が確定したのであれば、その後は両船の見合い関係が変化しても確定した航法が適用されるので、たとえ零時七分に宗像丸が速力を減じたとしても、旧予防法第一九条にしたがって相手船を右に見る日の出丸が宗像丸を避航すべきであるとしている。また、法的構成としては、宗像丸が速力を減ずる以前の段階（例えば両船の距離が約一海里になった段階）になったときに「衝突のおそれ」が発生し、その時点で旧予防法第一九条に基づく航法が成立しているので、日の出丸は避航義務違反として、また宗像丸は旧予防法第二一条に定める「速力維持の義務」違反として過失が構成されるとする見解²⁵もある。

しかしながら、前述したように、両船の距離が一海里乃至四分の三海里に接近したとき（午前一一時五九分頃から午後零時二分頃までの間）には、法的概念である「衝突のおそれ」が発生していないのであるから、少なくとも零時七分までは日の出丸あるいは宗像丸に避航義務を課す航法が存在していないことになる。このような状況において、宗像丸が速力を半速（五ノット）に減じたことにより、両船の方位が変化しなくなった場合にとるべき航法に関しては、大別すると次の三つの説が考えられる。

一つは、両船の方位が変化しなくなった零時七分頃（両船の距離は六百乃至七百メートル）に「衝突のおそれ」が発生し、その時点から旧予防法第一九条の法律関係が成立することにより、相手船を右に見る日の出丸に避航義務が生じるとする説（以後、「近距離発生説」という。）である²⁶。この説の前提には、時系列でいえば、「衝突のおそれ」の法的概念を「衝突の危険」あるいは「衝突の極み」に近づけて解釈し、総トン数六トンの日の出丸が避航措置を講ずる余裕がないほど状況が切迫していないという認定がある。換言すれば、日の出丸は比較的小さな船舶であるので、避航すべき相手船との距離が数百メートルもあれば、旧予防法第一九条に基づく航法をとることによって安全に衝突を回避できるとす

る考え方にたっている。この場合は、旧予防法第一九条に定める横切り船の航法が適用されて日の出丸に避航義務が生ずる。

二つ目は、「近距離発生説」と同様に、両船の方位が変化しなくなった零時七分頃(両船の距離は六百乃至七百メートル)に「衝突のおそれ」が発生し、基本的にはその時点(他船を右舷に見る船が避航措置を講ずる余裕がある状況と認定)から旧予防法第一九条の法律関係が成立するのであるが、ブラクティスに基づく特別の原則が優先的に適用され、一般原則である旧予防法第一九条の航法はその適用を排除されるという説(以後、「ブラクティス優先説」という。)である⁽²⁶⁾。この場合は、旧予防法第一九条に定める横切り船の航法が適用されず、宗像丸に避航義務が生ずる。ここでいうブラクティスとは、「当初の見合いにおいて衝突の虞がない場合に、その後いずれか一方の船が新たに衝突の虞を生ぜしめた場合には、新たに衝突を生ぜしめた側の船に避航の義務がある」というもので、英米の海運界において古くから確立されている原則とされている⁽²⁷⁾。但し、ここでいうブラクティスの一例は、Marsdenの著書⁽²⁸⁾を引用したものであるが、原文は、(Where there is no risk of collision, a vessel that improperly alters her helm so as to bring about a collision will be held to be in fault.)となっており、厳密にいうと、後述するように、「その後いずれか一方の船が新たに衝突の虞を生ぜしめた場合には」という部分は、本来のブラクティスの意味を正確に表現していない。

最後は、法的結論としては「ブラクティス優先説」と同じであるが、両船の方位が変化しなくなった零時七分頃(両船の距離は六百乃至七百メートル)の位置関係では、もはや法的概念である「衝突のおそれ」が発生する時機は逸しており、旧予防法第一九条の航法(相手船を右に見る汽船に避航義務を課し、もう一方の汽船に針路速力保持義務を課す)によつては旧予防法の立法趣旨に則った衝突回避動作は

期待できないので、旧予防法第二十九条（予防法第三十九条）に基づく海員の常務（船員の常務）²⁹を適用して、新たに衝突を生じさせるような動作をとった船舶が避航するという説（以後、「新たな危険の法理単独適用説」という。）である。この場合も、「プラクティス優先説」と同様、宗像丸に避航義務が生ずるが、「プラクティス優先説」では少なくとも二つの航法が形式的には同時に成立しているもので法適用の優先関係が問題になるが、「新たな危険の法理単独適用説」では宗像丸が速力を減ずるまでは、旧予防法第十九条が成立するための法律要件である「衝突のおそれ」は発生しておらず、速力を減じた後に適用される航法のみが議論の対象となる。

これらの三つの説のうち、「近距離発生説」と「プラクティス優先説」で採用されている旧予防法第十九条の適用については、両船の方位が変化しなくなった零時七分頃（両船の距離は六百乃至七百メートル）あるいはその直後に法的概念である「衝突のおそれ」が発生する状況にあったか否かが問題となる。換言すれば、両船の距離が六百乃至七百メートルあるいはさらに接近した段階（相手船の方位変化を認める時間が必要なので、その間両船の距離は接近することになる。）で旧予防法第十九条が適用になり、総トン数六トンの日の出丸とが総トン数九八トンの宗像丸が横切り船の航法に基づいて、法の趣旨に則った衝突回避動作をとることができるか否かを論ずる必要がある。確かに、総トン数六トンの日の出丸は他の要素を考慮しなければ、その操縦性能から判断して数百メートルもあれば物理的な衝突を回避することも不可能ではないと思われる。しかしながら、予防法あるいは国際海上衝突予防規則（COLREG）に規定されている狭義の航法は、衝突がまじかに迫った段階を航法の適用開始時期とするのではなく、予防法第一七条（保持船）が第一項から第三項までの時系列段階で説明されているように、比較的余裕のある（安全率を大きくとらえる。）衝突回避動作を前提としていることから、たと

え総トン数六トンと九八一トンの船舶間の航法といえども、両船の距離が六百乃至七百メートルの時点から相手船の方位変化を確認して「衝突のおそれ」が存在するか否かを判断して、それから旧予防法第十九条を適用して一方の船舶に避航義務を、他方の船舶に針路速力保持義務を課するという法適用プロセスを想定していないように思われる。

したがって本衝突事件では、宗像丸が速力を半速(五ノット)に減じたことにより、両船の方位が変化しなくなった後における旧予防法第十九条の適用については、すでに時期を失っているので、妥当な法適用として考えられるのは「新たな危険の法理単独適用説」であると思われる。最高裁の判決要旨では、「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ったにもかかわらず、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った場合には、同船がたとえ他船を左舷に見る関係にあった場合でも、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。」としているが、その法的根拠は示されていない。高裁の判決では、旧予防法第二七条(本法ヲ履行スルニ當リ運航及衝突ニ関シ百般ノ危険ニ注意スルハ勿論若危険切迫シテ本法ヲ履行シ能ハサル特殊ノ場合ニ於テハ其ノ危険ヲ避クル為臨機ノ処置ヲ為スコトニ注意スヘシ)を参照条文としているが、最高裁の判決では参照条文としてあげていない。したがって、最高裁が示した新たな衝突の危険を惹起した船舶が避讓するという法的結論は、「ブラクティス優先説」にいうブラクティスのような法的性格を有しているものと思われるが、これは「新たな危険の法理単独適用説」の根拠となる旧予防法第二九条にいう海員の常務(予防法第三九条にいう船員の常務)の概念で推論できる。

船員の常務とは、「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」（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⁽³⁰⁾。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⁽³¹⁾。したがって船員の常務は広範囲にわたる船員の行動規範ではあるが、一種のブラックス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⁽³²⁾。

過去の研究によれば、船員の常務に関して、「凡そ海員として事變に應じ處置をなすは四圍の事情によりて同じからずと雖も要するに普通の熟練と普通の智識とを具ふる海員を以て先ず標準とせざる可からず。常に先見の明あつて豫め危険を未發に防ぎ得れば之れに優ることなきも、海員が悉く千里眼ならざる以上は寧ろ不可能と言はざる可らず。」⁽³³⁾という説明や、「船員の常務として必要とされる注意(any precaution which may be required by the ordinary practice of seamen)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いう。従つて特に優秀な船員の知識、経験等を必要とするものではない。本条において船員の常務として必要とされる注意とは、灯火を表示し若しくは信号を行なうこと、適当な見張をおくこと及び特殊な情況により必要とされる注意を払うこと以外の他の一切の船員の常務をいい、その内容は極めて広範囲である。然し乍ら、この内容については、常識的、客観的に判断され、且つ、前述せる如く通常の知識及び経験を有する船員の行いうるものを標準とする。」⁽³⁴⁾とする説明もある。その他の研究においても、船員の常務は平均的な船員レベルの當為性を有する一種の経験則であり、ヒューリスティック（発見的）で条理的な性格を有するという

従来の基本的な考え方³⁵⁾を継承しているが、徐々に船員の常務の明確な位置づけや例示的試みがなされる傾向にある³⁶⁾。

本衝突事件の最高裁の判決要旨で明示された新たに衝突の危険を惹起させた船舶が避譲の措置を講ずる義務があるとする考え方は、前述したように、「新たな危険の法理単独適用説」における新たな危険の法理に基づいており、所謂船員の常務の一種として位置づけられる。すなわち、日の出丸と宗像丸が衝突のおそれのない状態で接近している場合、旧予防法第十九条に基づく横切り船の航法が適用になることはないが、両船の個々具体的な状況下で「衝突のおそれ」の発生する時機を過ぎた後に、宗像丸が速力を減じたために両船の方位変化がなくなった段階（衝突のおそれが発生したのではない）においては、もはや旧予防法第十九条に基づく航法では法が想定している衝突回避動作が期待できないので、新たな危険を惹起させた宗像丸が日の出丸を避航する義務を負うとする船員の常務に基づく航法をとることになる。したがって、「衝突のおそれのない状態で接近しているとき、間近になって一船が変針、変速して衝突のおそれを生じさせたときは、その船舶は避航義務を負う」というのが新たな危険の航法であるとする説明もあるが³⁷⁾、法的概念である「衝突のおそれ」を生じさせたのであれば、本衝突事件の場合は旧予防法第十九条が適用されることになるので、厳密には、「衝突のおそれのない状態で接近しているとき、間近になって一船が変針、変速して衝突の危険を生じさせたときは、その船舶は避航義務を負う」とであると思われる。

日本財団の海難審判裁決録データベース（平成七年度から一二年度の裁決）によると、「船員の常務（新たな危険）」が原因とされた衝突事件は六七件あり³⁸⁾、海難審判においては新たな危険の法理が船員の常務の一例として定着している。その意味で、本衝突事件の先例的意義は大きいと思われる。

【注】

- (1) 最判昭三二・二・二一民集一一卷二二〇七頁。
- (2) 東京高判昭二六・一二・一四高裁判例集四卷一三〇四六頁。
- (3) 海難審判庁裁決録第一〇・一一号合併号(昭和二十四年九・一〇月分裁決)五七一頁。海難審判庁裁決例集第一卷一七頁、海難審判研究会、新弘堂、昭和三十八年。
- (4) 海難審判庁裁決録第二号(昭和二十四年二月分裁決)、一四九頁。
- (5) 海難審判庁裁決例集第一卷一七頁、海難審判研究会、新弘堂、昭和三十八年。
- (6) 事実概要については、第二審の理由から抜粋した。
- (7) 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三三一〜三三八頁。
- (8) 海上保安庁監修、海上衝突予防法の解説、海文堂、昭和五九年、一二三頁。
- (9) COCKCROFT, A.N., LAMEIJER, J.N.F., A GUIDE TO THE COLLISION AVOIDANCE RULES, STANFORD MARITIME, LONDON, 1976, p.108. (和訳) 新谷文雄、佐藤修臣、一九七二年国際海上衝突予防規則の解説、成山堂、昭和五八年、三九頁。
- (10) COCKCROFT, A.N., LAMEIJER, J.N.F., op. cit., pp.52-53. (和訳) 新谷文雄、佐藤修臣共訳、前掲書、三九頁。
- (11) 山戸嘉一、国際海上衝突海難防法、小町谷操三編、商事法研究叢書(六)、有斐閣、昭和二十一年、二七〇頁。
- (12) MOORE, H.S., DUNCAN, N., THE RULES OF THE ROAD AT SEA, ADMIRALTY AGENT FOR CHARTS, LONDON, 1922, p.53. MARSDEN, R.G.(ed), BRITISH SHIPPING LAWS 4, THE LAW OF COLLISIONS AT SEA, K.C.McGUFFIE, STEVENS & SONS, LONDON, 1961, p.660.
- (13) MOORE, H.S., DUNCAN, N., op. cit., p.53. MARSDEN, R.G., A TREATISE ON THE LAW OF COLLISIONS AT SEA (MARSDEN'S COLLISION AT SEA), EIGHTH EDITION BY A.D.GIBB, LL.B., STEVENS & SONS, LONDON, 1923, 302. 山戸嘉一、前掲書、二六九頁。MARSDEN, R.G.(ed), op. cit., p.661.
- (14) 山戸嘉一、前掲書、二七〇頁。藤崎道好、新海上衝突予防法、白泉社、昭和二十九年、一九八頁。
- (15) 戸井田悦宏、国際海上衝突海難防規則の研究、海文堂、昭和十一年、五九二〜五九四頁。山戸嘉一、前

- (16) 最判昭三六・四・二八民集一五卷四号一一一五頁。
- (17) 白石健三、法曹時報一三卷七号九二八頁、最高裁判所判例解説。
- (18) MANKABADY, S., THE LAW OF COLLISION AT SEA, NORTH-HOLLAND, 1987, p.125.
- (19) 白石健三、昭和三二年度最高裁判所判例解説民事篇、法曹会編、五二頁。
- (20) 白石健三、昭和三二年度最高裁判所判例解説民事篇、法曹会編、四七、五六頁。
- (21) 最判昭三六・四・二八民集一五卷四号一一一五頁。白石健三、最高裁判所判例解説、法曹時報九卷四号四四九頁。山戸嘉一、前掲書、二七六頁。
- (22) 海事法研究会編、概説海上交通法、海文堂、昭和六〇年、二二頁。
- (23) 小町谷操三、商事判例研究昭和二六年度一一事件六二、六三頁。西谷彌太郎、民商法雑誌三六卷二号七五頁。
- (24) 西島彌太郎、海上衝突豫防法における避讓義務、民商法雑誌二八卷五号五九頁。西島彌太郎、民商法雑誌三六卷二号七〇頁。島十四郎、横切關係と權利船の避航義務、別冊ジュリスト三四号、一〇六、一〇七頁。
- (25) 島十四郎、前掲論文、一〇六、一〇七頁。小町谷操三、商事判例研究昭和二六年度一一事件六五頁。
- (26) 白石健三、昭和三二年度最高裁判所判例解説民事篇、法曹会編、五三頁。
- (27) 白石健三、昭和三二年度最高裁判所判例解説民事篇、法曹会編、五三頁。
- (28) MARSDEN, R.G., op. cit., p.303.
- (29) 拙稿、所謂「船員の常務」に関する一考察、海上保安大学校研究報告法文学系第三五卷二号一三、三四頁。
- (30) 海上保安庁監修、前掲書、一四三頁。
- (31) 海上保安庁監修、前掲書、二七頁。
- (32) MANKABADY, S., op. cit., 1987, p.87.
- (33) 藤尾正重、浦田格介、海上衝突豫防法の研究、丸善、大正八年、四〇八頁。
- (34) 藤崎道好、前掲新海上衝突予防法論、二八六頁。
- (35) 拙稿、海上衝突予防法の性格に関する一考察、海上保安大学校研究報告法文学系第三五卷第一号三七

頁。

(36) 横田利雄、海上衝突予防法、海文堂、昭和四〇年、二四九頁。長沢彰三、朝野洋、船員の常務について、日本航海学会論文集第五二号、一四二頁。

(37) 海事法研究会編、前掲書、九六、九七頁。

(38) なお「船員の常務（新たな危険）」のほかに、原因として、横切りの航法（新たな危険）が一件（平成八年函審第七一号）、狭い水道の航法（新たな危険）が一件（平成十一年神審第五三号）、港則法（新たな危険）が一件（平成七年二審第二四号）あったが、これらは裁決の内容から判断すると船員の常務（新たな危険）が原因であると思われる。