

【事件研究】

海上衝突事件研究（海難審判）第一〇回

漁船住吉丸プレジャーボートヒカリ三号衝突事件

交通安全学講座 松本宏之

○平成一〇年長審第五四号（平成一〇年一二月九日）^①

○平成一〇年第二審第四三号（平成一一年一月三〇日）^②

【判示事項】^③

佐世保港の港口付近において、西行する総トン数四・九トンの漁船と漂泊中の全長六・五メートルのプレジャーボートとが衝突した場合、漂泊船が航路航行船の通航を妨げる状態ではなかったとして、西行船が漂泊船を避けなかったことを主因と認めた事例

【受審人】

A 職名…住吉丸船長 海技免状…一級小型船舶操縦士

B 職名…ヒカリ三号船長 海技免状…四級小型船舶操縦士

【損害】

住吉丸―左舷船首船底外板に亀裂
ヒカリ三号―船尾部などを圧壊、のち廃船、船長ほか同人の友人一人がともに全治一週間の頸部捻挫
など

【主文】

〈第一審〉

本件衝突は、ヒカリ三号が、港内航路においてみだりに停留していたばかりか、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、住吉丸が、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を戒告する。

受審人Aを戒告する。

〈第二審〉

本件衝突は、住吉丸が、見張り不十分で、漂泊中のヒカリ三号を避けなかったことによつて発生したが、ヒカリ三号が、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も一因をなすものである。

受審人Aを戒告する。

受審人Bを戒告する。

【原因】

〈第一審〉

本件衝突は、佐世保港高後埼東方の水域において、漂泊するヒカリ三号に住吉丸が衝突のおそれがある態勢で接近中、ヒカリ三号が、航路でみだりに停留していたばかりか、住吉丸との衝突を避けるための措置を速やかにとらなかったことによつて発生したが、住吉丸が、見張り不十分で、ヒカリ三号との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。

ヒカリ三号：港則法の航法（航路）不遵守、船員の常務（衝突回避措置）不遵守（主因）

住吉丸：見張り不十分、船員の常務（衝突回避措置）不遵守（一因）

〈第二審〉

本件衝突は、佐世保港の港口付近において、住吉丸が、見張り不十分で、漂泊中のヒカリ三号を避けなかったことによつて発生したが、ヒカリ三号が、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も一因をなすものである。

住吉丸：見張り不十分、船員の常務（避航動作）不遵守（主因）

ヒカリ三号：動静監視不十分、船員の常務（衝突回避措置）不遵守（一因）

【受審人の所為】

〈第一審〉

B 受審人は、佐世保港高後埼東方の航路で漂泊していた釣り中、自船に向首接近する住吉丸を認めた場合、みだりに停留してはならない水域であったから、同船との衝突を避けるための措置を速やかにとるべき注意義務があった。しかし、同人は、いつも航行中の他船が避けてくれていたので、住吉丸もそのうち自船を避けてくれるものと思い、衝突を避けるための措置を速やかにとらなかつた職務上の過失により、停留したままで住吉丸との衝突を招き、住吉丸が、左舷船首船底外板に亀裂を生じ、ヒカリ三号が船尾部などを圧壊して廃船となり、同人ほか同人の友人がともに全治一週間の頸部捻挫などを負うに至った。

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。

A 受審人は、佐世保港西方沖合の漁場に向けて同港内の高後埼東方水域を、船首死角のある操舵室で見張りに当って西行する場合、前路の見通しが十分でなかつたから、他船を見落とさないよう、天窓から顔を出して見張りをしたり、レーダーを調整したりするなどの船首死角を補う見張りを十分に行うべき注意義務があった。しかし、同人は、天候が悪かつたことから小型の釣り船などは前路で停留して魚釣りをしていることがないものと思い、船首死角を補う見張りを十分に行わなかつた職務上の過失により、ヒカリ三号との衝突を招き、前示損傷等を生じるに至った。

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三号を適用して同人を戒告する。

〈第二審〉

A 受審人は、佐世保港内を港口に向けて航行する場合、操舵室内のいすに腰を掛けると、船首方に死角が生じる状況であったから、前路の他船を見落とさないよう、操舵室上部の天窓から顔を出すなどの死角を補う見張りを行うべき注意義務があった。しかるに同人は、いすに腰掛けるに当たり、前路に他船を認めず、また、いすに腰を掛けたのち見ていたリーダーに船影を認めなかったもので、前路に他船はいないと思い、死角を補う見張りを行わなかった職務上の過失により、前路で漂泊中のヒカリ三号に気付かず、同船を避けないまま進行して同船との衝突を招き、住吉丸の左舷船首に亀裂を生じさせ、また、ヒカリ三号の船尾部などを圧壊してこれを廃船にさせ、B 受審人及び同人の友人一人を負傷させるに至った。

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。

B 受審人は、佐世保港の港口付近で漂泊して釣りを行っているとき、自船に向首して接近する住吉丸を認めた場合、同船が避航措置をとっているかどうかを判断できるよう、その動静を十分に監視すべき注意義務があった。しかるに、同人は、自船が漂泊しているときには、いつも航行中の他船が自船を避けていたので、住吉丸もその内に自船を避けるものと思い、その後住吉丸に対する動静を十分に監視しなかった職務上の過失により、同船が自船を避航せずに接近していることに気付かず、シーアンカー索を解き放して機関を使用するなどの衝突を避けるための措置をとらないまま釣りを続けて同船との衝突を招き、前示の損傷及び負傷を生じさせるに至った。

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。

【事実】³

住吉丸（総トン数四・九トン）は、いか一本釣り漁業に従事するFRP製漁船で、A受審人が一人で乗り組み、操業の目的で、船首〇・四メートル船尾一・三メートルの喫水をもって、平成一〇年六月一四日一三時三〇分休養のために寄港していた佐世保港の市港灣管理事務所前の岸壁を発し、同港西方約一五海里的の漁場に向かった。

ところで、住吉丸は、速力が一五ノットを超えると船首が浮き上がり、操舵室内のいすに腰掛けた状態では正船首方向の左右各舷約一〇度の範囲に死角が生じるので、A受審人は、平素は立ち上がって操舵室上部の天窓から顔を出して見張りを行ったり、レーダーを活用したりして死角を補う見張りを行っていた。

発航後、A受審人は、天窓から顔を出して見張りに当たり、徐々に速力を上げながら佐世保港内を南下し、一三時四三分半高後埼灯台から〇七三度（真方位、以下同じ。）二・五海里的の地点に達したとき、針路を高後埼と寄船埼間の佐世保港口第一号灯浮標に向首する二五〇度に定め、機関を航海全速力前進にかけて一九・〇ノットの対地速力で手動操舵によって進行した。

A受審人は、定針したところ、前路に他船を認めなかったことから、船はいないと思い、レーダーによる見張りだけで十分と考え、雨模様で南西の風が吹いていたので天窓を閉め、操舵室内のいすに腰を掛け、船首方に死角のある状態で、時折、〇・五海里レンジとした、降雨干渉と海面反射が現われていたレーダーを見ながら続航した。

一三時四七分半 A 受審人は、高後埼灯台から〇七五度一・二海里の地点に達したとき、正船首一、五〇〇メートルの港口付近にヒカリ三号（以下「ヒカリ」という。）が存在し、やがて同船が漂泊してこれに衝突のおそれのある態勢で接近しているのを認めることができる状況にあったが、レーダーには、降雨干渉と海面反射の影響で同船の船影を認めなかったもので、依然、前路に他船はいないと思い、天窓から顔を出すなどの船首方の死角を補う見張りを行わなかったもので、そのことに気付かず、ヒカリを避けないまま続航した。

A 受審人は一三時五〇分、高後埼灯台から〇八五度七五〇メートルの地点において、船首部に衝撃を感じ、住吉丸は、原針路、原速力のまま、その船首がヒカリの右舷船尾部に左舷後方から三〇度の角度で衝突した。

当時、天候は小雨で風力四の南西風が吹き、潮候は下げ潮の中央期で、視程は約二海里であった。

また、ヒカリ（全長六・五八メートル）は、船体中央部右舷側に操縦席を有する F R P 製プレジャーボートで、B 受審人が一人で乗り組み、友人二人を乗せ、釣りの目的で、船首〇・二〇メートル船尾〇・五七メートルの喫水をもって、同日〇六時〇〇分係留地の長崎県針尾漁港を発し、途中、針尾瀬戸水ノ浦に寄って釣餌を仕入れたのち、高後埼東方の釣り場に向かい、同時五〇分ごろ佐世保港域内に入り、〇七時ごろ高後埼灯台の東北東方約六〇〇メートルの地点に至って機関を停止し、船首からシーアンカーを投入のうえ、漂泊して釣りを始めた。

ところで、佐世保港は、庵埼沖合から港口にかけて幅約四五〇メートルから五〇〇メートル長さ約四、四〇〇メートルの航路が設定されており、同港口付近には、普段は釣り船が多かったが、本件発生当時はヒカリの他に高後埼付近に一隻と寄船埼沖に一隻のプレジャーボートがシーアンカーを入れ

て釣りをしていたのみで、これらプレジャーボートは航路航行船の通航を妨げるような状態にはなかった。

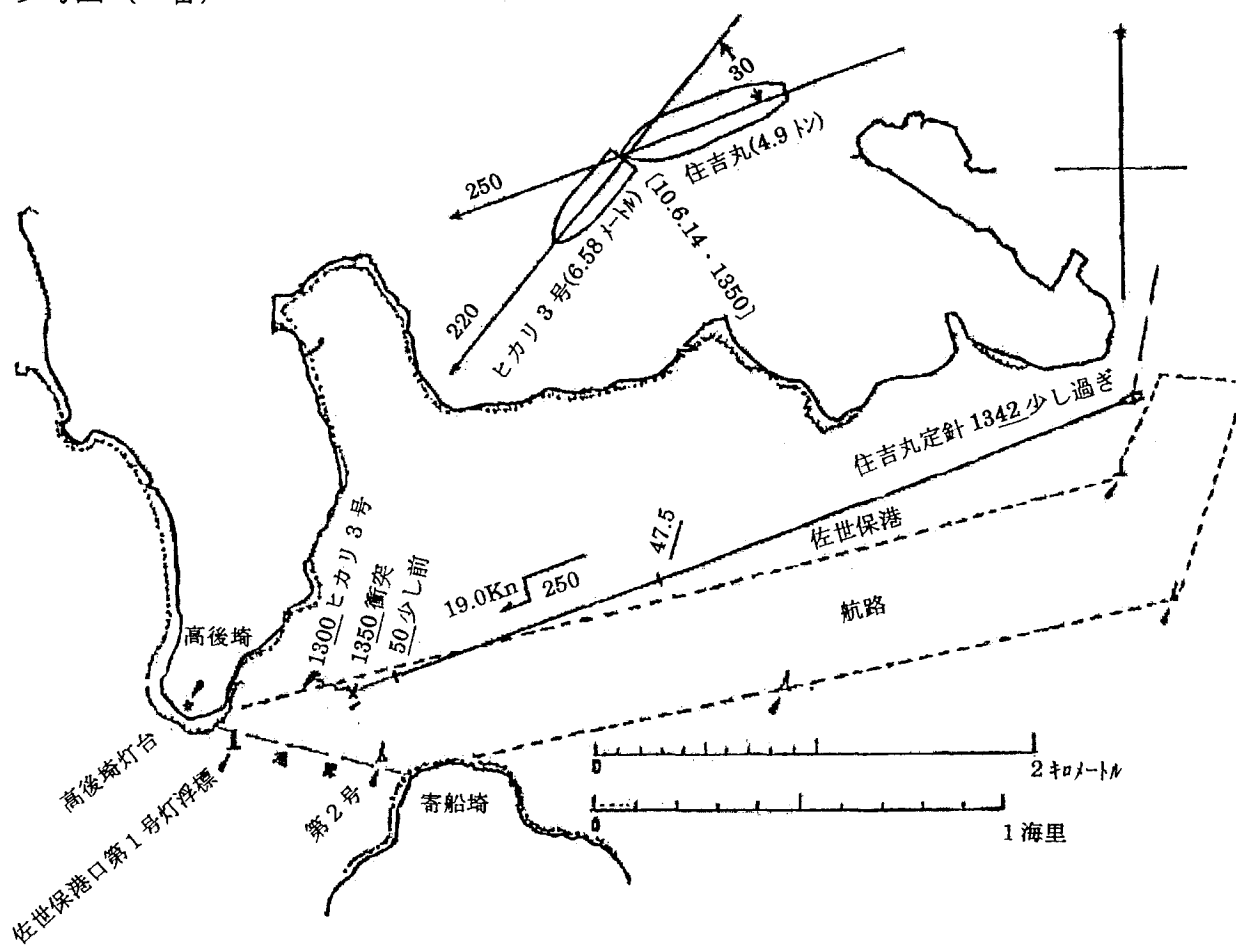
B受審人は、風潮流によって東南東方に流されると潮上りをして釣りを続け、一三時〇〇分三回目の潮上りを終え、高後埼灯台から〇七八度五八〇メートルの地点で、再度機関を停止し、船首からシーアンカーを投入のうえ漂泊を始め、風潮流によって二二〇度を向首して東南東方にゆっくりと流されながら、無蓋の操縦席に船尾方を向いて腰を掛け、また、友人二人は船尾部の物入れの上に船首方を向いて腰を掛け、それぞれ釣りを続けた。

一三時四七分半B受審人は、左舷船尾三〇度一、五〇〇メートルのところに自船に向首した住吉丸を初めて視認し、やがて同船が衝突のおそれがある態勢で接近しているのを認めたが、自船が漂泊しているときにはいつも航行中の他船が自船を避けていたので、住吉丸もその内に避けるものと思った。そのため同受審人はその後住吉丸の動静を十分に監視しなかったため、同船が自船を避航せずに接近していることに気付かず、シーアンカー索を解き放して機関を使用するなどの衝突を避けるための措置をとらないまま釣りを続けた。

一三時五〇分少し前B受審人は、至近に接近した住吉丸に気付いたが、どうすることもできず、友人二人とともに海に飛び込んだ直後、前示のとおり衝突した。

衝突の結果、住吉丸は、左舷船首に亀裂を生じたが、のち修理され、ヒカリは、船尾部などを圧壊し、針尾漁港に曳航されたが、沈没してのち廃船となった。また、B受審人及び友人の一人がともに全治一週間の頸部捻挫などの負傷をした。

参考図 (一審)



【研究】

（船舶としての法的地位）

本衝突事件は、佐世保港の航路内で西行中の漁船住吉丸とシーアンカーを投入して漂泊しながら釣りをしていたプレジャーボートヒカリが衝突したものであり、まず両船の船舶としての法的地位について検討する。

住吉丸は総トン数四・九トンの漁船で、佐世保港西方沖合の漁場に向け、当初は航路外を航行していたが、衝突直前に斜航しながら航路に入り、その直後に衝突している。港則法（昭和二三年法律第一七号）では、雑種船以外の船舶は、特定港を出入し、又は特定港を通過するには、国土交通省令の定める航路によらなければならないと規定し（第一二条）、この規定に違反したときは三箇月以下の懲役又は三万円以下の罰金に処せられる（第三九条）。ここで雑種船とは、港則法第三条第一項で、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であると定義されており、航法上の義務として、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（港則法第一八条第一項）。しかしながら、雑種船の一般的・抽象的な概念やイメージは、社会通念上、漠然としながらも海事関係者の共通の認識として存在するものの、とりわけ汽艇の法的概念は明確であるとはいえず、大きさに関する具体的な基準や雑種船の灯火・形象物が存在していないこともあり、操船の場や海難審判の裁決において法適用上の混乱が生じている³⁾。

汽艇については、一般的には、「蒸気機関で推進する小型船舶のことであるが、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。」⁽⁶⁾といわれている。したがって、本来は「大きさ」、「用途」、「行動範囲」の要素、あるいは「船体」、「情報」、「運行形態」の要素から法律要件を典型的に整理しなければならないが、住吉丸のような漁船やヒカリのようなプレジャーボートは港域外を航行することも多く、第一義的には、汽艇としての法的地位はないものと思われ、雑種船以外の船舶として位置づけられる。この限りにおいて、本衝突事件の裁決では述べられていないが、住吉丸は海難を避けようとする場合その他やむを得ない事由のある場合を除き、形式的には港則法第一二条違反ということになる（航路の入口から入るべきところを航路の出口付近の航路側線から斜航しながら入る行為は、少なくとも港則法第一二条にいう「航路による」とはいえない。）。

一方、ヒカリは全長六・五メートルのプレジャーボートで、漂泊しながら航路内で釣りをしていく。港則法第九条では、「雑種船及びいかだは、港内においては、みだりにこれをけい船浮標若しくは他の船舶にけい留し、又は他の船舶の交通の妨となる虞のある場所に停泊させ、若しくは停留させはならない。」と規定しているが、前述のとおり、ヒカリが雑種船に該当しないのであれば、本条の適用はないことになる。次に港則法第一条では、「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。」とし、施行規則第六条で、船舶は港内においては、(1)ふとう、さん橋、岸壁、係船浮標及びドックの付近、(2)河川、運河その他狭い水路及び船だまりの入口付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、この規定に違反した場合、その行為をした者は、一万円以下の罰金又は拘留若しくは科料に処せられる（港則法第四四条）。したがって、仮にヒカリが停留してはならない場所（ここでは狭い水路が該当すると思われる。）で漂泊していたのであれば、その法律要件を満たす可能性がある。

第一審の裁決では、当該海域はみだりに停留してはならない水域であつたから、ヒカリは住吉丸との衝突を避けるための措置を速やかにとるべき注意義務があつたとして、衝突の主因はヒカリにあることを明言している。但し、「みだりに」という表現は、港則法第九条に使用されているものの、第一一条には使用されていないので、裁決はヒカリが雑種船であるとして第九条を適用したのか、雑種船ではないとして第一一条を適用した際に「みだりに」という表現を付加したものは定かではない。仮にヒカリが雑種船に該当するとした場合は、第九条の適用を前提に、停留という行為に社会通念上正当な理由があると認められるか否かを検討するとともに、住吉丸が雑種船に該当しないのであれば、前述の港則法第一八条第一項の適用も考えられる。また、ヒカリが雑種船に該当しないとした場合は、港則法第一一条の適用を前提に、当該海域が停留を禁止する場所に相当するか否かを検討する必要がある。佐世保港の航路が狭い水路に該当するか否かについての明文規定はないが、例えば港則法第三六条の三（船舶交通の制限等）が適用される水路は、特に船舶の通航が頻繁な水路や狭い水路が対象となつてゐることから、とりわけ佐世保水路については停留が禁止されている水域に該当する可能性がある。第一審では、ヒカリが停留してはならない水域で漂泊していたことを認定し、衝突の主たる原因はヒカリにあるとしているが、両船が衝突した水域が船舶の輻輳するこの佐世保水路内であつたことを主たる根拠としているものと思われる。

しかしながら第二審では、第一審で衝突の原因として認定した停留してはならない水域で漂泊した行為については、海難の原因とはしていない。これは、第二審の判示事項あるいは事実の記述にもあるように、漂泊船が航路航行船の通航を妨げる状態ではなかったとする海難原因の究明という観点からの実質的な判断に基づくものであるが、罰則で担保されている港則法第一一条の義務規定に対する

刑事上の法適用は、海難審判における海難原因の究明とは異なる法的地平を有していると思われる。

次に、シーアンカーを投入して釣りをしていたヒカリの法的地位について検討する。海上衝突予防法第三条第四項には、「この法律において、「漁ろうに従事している船舶」とは、船舶の操縦性能を制限する網、なわ、その他の漁具を用いて漁ろうをしている船舶（操縦性能制限船に該当するものを除く。）をいう。」と規定され、その運航形態の特殊性から他の船舶と区別している。この法律用語である「漁ろうに従事している船舶」の該当要件については、船舶の操縦性能の制限という要件と漁具の使用という要件を法規範文の上で見いだすことができる。前者の要件は、海上衝突予防法の航法における基本原則である操縦性能の良否に応じた避航関係を前提としたもので、その判断要素としては次のようなものが考えられる¹⁰。すなわち、船舶の針路・速力を変更する能力（いわゆる運動性能）が他の船舶の進路を避けることができない程度に低下しているか否かであり、具体的には、使用している漁具がその船舶の大きさに比較して大規模であるため、水中での抵抗が非常に大きく、漁具を投入した状態のままでは針路・速力の変更が困難であることや漁具の回収に長時間を要すること等が挙げられる。したがって、一本釣りのように船舶の操縦性能を制限しないような漁法で釣りを行っているヒカリの場合は、海上衝突予防法にいう漁ろうに従事している船舶には該当しない。

一方、後者の要件である「漁具」の概念については特に明記されていないが、法規範文の上では網やなわを例示している。一般的には、魚類を採捕する漁法に必要な道具といった意味合いであろう。ところでシーアンカーは、漁船を一定の方向に指向させつつ停留させる作用を有するが、第一義的には漁具というより漁業を効果的かつ容易に行うための道具のように思われる¹¹。したがって、本条における漁具の定義を狭義に解し、シーアンカーは漁具でないという前提にたつならば、ヒカリは海上

衝突予防法上の漁ろうに従事している船舶に該当しないことになり、住吉丸と同じ法的地位に相当する動力船ということになる。

〈漂泊船との航法〉

住吉丸とヒカリの法的地位の問題は前述したが、両船とも海上衝突予防法上の動力船の法的地位を有しているとの前提にたつならば、航走している住吉丸と漂泊しているヒカリとの航法が問題となる（本稿では、航走と漂泊という用語を住吉丸とヒカリの運航状態を前提に使用しているが、厳密にいうと正確なものとはいえず、水面に漂う状態で浮いているものの対水速力を有する状態あるいは有しない状態、機関を停止した直後に惰力で動いている状態や可変ピッチプロペラは回転しているものの移動していない状態等、現実の操船の場では様々な形態があることに留意しなければならない。）。

裁決では漂泊あるいは漂泊船という文言を用いているが、*staying*、*stationary*、*drifting*、*lying-to*などの用語で表現される停留、漂泊、漂ちゅう等（以下、「停留等」という。）の状態は、判例や学説によれば、これを海上衝突予防法第三条第九項あるいはCOLREG RULES(1)に規定する「航行中（*under way*）」であるとするのが一致した解釈になっている¹²。しかしながら停留等がかかわる航法の適用に関しては、「航行中」という定義の解釈にのみ注目し、両船舶の運航状態の個々具体的検討やいかなる原因で発生したのかという全般的な検討が十分に行われずに学説が形成された面が窺われ、そのことによって航法の運用の面からは論理的な整合性に欠けるという問題点が生じているとの指摘や、今後の慎重な検討を要するとの条件付ではあるが、航法が本質的に停留等の状態にある船舶を想定していないのではないかと興味深い指摘がある¹³。同様に、水上で停止している船舶への航法の適用

(application of steering and sailing rules to ship stopped in the water) に関して、航法は主として水上を移動している(moving)船舶のために構築されたもので、水上に停止して留まっている船舶(ships lying stopped in the water)に対して適用されるのかどうか疑問であるとの指摘もある⁶⁾。

また、IMO(国際海事機関)において議論されたことでもあるが、海事用語辞典では、一般に“under way”は「航海中の状態であつて、対水速力(前進)のある場合を指す用語」とされており、一九七二年COLREGの原文では“under way”という海事用語を用いながら“under weigh”という海事用語に基づく定義がなされているとの指摘もある⁷⁾。ある意味では、このような法解釈の限界の問題あるいは海上衝突予防法第五条(見張り)の問題ではあるが、以下においては航走している船舶と停留等の状態の船舶(以下、「停留船」という。)との航法について論じる。

住吉丸のように航走している船舶とヒカリのように漂泊している船舶が危険な見合い関係になった場合、海上衝突予防法の範囲内で、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、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、「否定型的航法適用説」という。)がある。わが国の海難審判に関しては、日本財団の海難審判データベースを利用して、「停留」「漂泊」というキーワードで一九九九年の裁決を検索したところ、別表のように四五件の裁決が抽出されたが、そのすべての裁決で原因は航走船側の船員の常務(避航動作)不遵守となっており、一件を除き、航走船側に主因もしくは一方面的な原因があるとしている。過去の調査(昭和二六年、三六年、四六年、五六年の四箇年で停留船にかかわる裁決七六件)においても、定型的航法を無条件に適用した事件は一件もなか

った¹⁶⁾。したがって、わが国の海難審判は、基本的には否定型的航法適用説を採用していることがわかる。また、韓国海難審判庁に相当する海洋安全審判院(Marine Accident and Investigation Agency(MAIA))でも、裁決の多くはわが国の海難審判同様、否定型的航法適用説を採用している¹⁷⁾。

一方、停留船の航法に関する主要な学説を考察した研究によると¹⁸⁾、総括的には（追越し船の航法、行会い船の航法、横切り船の航法ごとに違いはあるが、とりわけ横切り船の航法に関しては）、一般的な航行中の船舶として定型的航法に従う義務があるとするものが大勢である（定型的航法適用説）。その理論の主な根拠としては、COLREGあるいは海上衝突予防法では停留船は航行中の船舶として位置づけられ、漁ろうに従事している船舶等の例外を除いて、外観的にも灯火等の表示において対水速力を有している船舶と同じ表象であり、停留船を区別する手段がないことが挙げられている。その他、停留中の動力船と進行中の動力船との航法について、定型的航法適用説を主張する根拠には、①灯火・形象物の規定から見て航行中（進行中）の動力船とまったく同一に扱われていること、②極くわずかな速力で進行している動力船と実際上識別できないこと、③注意義務を軽減すべき社会的合理性が何らないこと、④見合い関係による航法は相対的見合い関係によって決定されること、⑤停留中の動力船といえども「航行規則」を遵守する義務があること等がある¹⁹⁾。その背景には、海上衝突予防法の性格に関する認識、すなわち第一に船員に理解されやすいこと、第二に船員が履行しやすいこと、第三に基本原則に反さないこと、第四に船員の常務や特殊な状況の範囲を広げないこと、第五に規則を実務的に運用することと等が強く要求されるという法的地平がある。

しかし、停留船は少なからず存在し、かつ、他の船舶が接近してきた場合において、即座に航法を履行するに足る操縦性能を発揮することは困難、もしくは不可能な状態にある場合が少なからず認め

られ、停留船は航行中の船舶であっても特異な状況にある船舶であり、このような船舶に対して一般の航行中の船舶を対象とした定型的航法を無条件に適用することは困難であるので、船員の常務または特殊な状況として対処すべきであるとする非定型的航法適用説も存在する²⁰。また、停留船が介在する特殊な見合い関係（横切り）においては、船員の常務として必要とされる注意を払った結果として、一般的には船首方向に他船を見る船舶がまず減速、停止または後退すべきであるとする否定型的航法適用説や²¹、航走している船舶が停留船の左舷側を見るような横切り関係では、両船とも船員の常務による注意義務に従って行動すべきであるとする非定型的航法適用説もある²²。

以上のように、とりわけ横切り関係に限っていえば、欧米諸国では、疑問を呈している Marsden²³を除き、Griffin²⁴や Cockcroft & Laneijer²⁵に代表されるように定型的航法適用説を主張しており、また判例についても Devotion II 事件²⁶など若干のものを除いて、定型的航法適用説を採用しているが、わが国や韓国、海難審判では基本的に非定型的航法適用説を採用している。またわが国の学界では、定型的航法適用説を主張する藤崎²⁷、横田²⁸、鈴木²⁹に対して、佐藤³⁰、藤咲³¹、和田³²が基本的には非定型的航法適用説を主張している。

ところで本衝突事件では、住吉丸は、原針路、原速力のまま、その船首がヒカリの右舷船尾部に左舷後方から三〇度の角度で衝突している。この追突関係を追い越しの状況と仮定した場合に、その航法適用の妥当性について考察してみる。住吉丸のように航走している船舶がヒカリのように漂泊している船舶の後方から接近する場合、見かけ上、住吉丸が追越し船、ヒカリが被追越し船となる。このような特殊な関係を論じたものは少ないが、追越し船の航法を適用することを主張しているのは Griffin で、「停留しているものの技術的には航行中の船舶 (a vessel which is stationary and only

technically under way)は被追越し船であり、接近する船舶は避けなければならない。」³³と述べている。しかしながら佐藤³⁴は、海上衝突予防法第二六条第一項の船舶（航行中の漁ろうに従事している船舶であつて、トロールにより漁ろうをしているもの）が被追越し船のケースについて論及し、追越し船の航法は両船がともに対水速力を有する場合を想定しているとの結論を導き出し、追越し船の航法の適用を否定している。

本衝突事件では、定型的航法適用説あるいは非定型的航法適用説に従つても法的結論に違いはなく、漂泊しているヒカリを航走している住吉丸が避けることになるが、その法的推論プロセスはまったく異なっている。したがつて、法律論としては法律要件を明確にして、本衝突事件に対して海上衝突予防法第一三条を適用して住吉丸がヒカリを避けなければならないのか、あるいは船員の常務を適用して住吉丸がヒカリを避けなければならないのかを明示する必要がある。

追越し船の航法に関する法規範文は、国際法たるCOLREGと国内法たる海上衝突予防法では、その条文構成が異なるものの、その趣旨や内容に相違はない。

海上衝突予防法第一三条（追越し船）

第一項

「追越し船は、この法律の他の規定にかかわらず、追い越される船舶を確実に追い越し、かつ、その船舶から十分遠ざかるまでその船舶の進路を避けなければならない。」

第二項

「船舶の正横後二二度三〇分を超える後方の位置（夜間にあつては、その船舶の第二一条第二項に規

定するげん灯のいずれをも見ることができない位置) からその船舶を追い越す船舶は、追越し船とする。」と規定している。

第三項

「船舶は、自船が追越し船であるかどうかを確かめることができない場合は、追越し船であると判断しなければならない。」

COLREG RULE 13 Overtaking

(a) Notwithstanding anything contained in the Rules of Part B, Section I and II any vessel overtaking any other shall keep out of the way of the vessel being overtaken.

(b) A vessel shall be deemed to be overtaking when coming up with another vessel from a direction more than 22.5 degrees abaft her beam, that is, in such a position with reference to the vessel she is overtaking, that at night she would be able to see only the sternlight of that vessel but neither of her sidelights.

(c) When a vessel is in any doubt as to whether she is overtaking another, she shall assume that this is the case and act accordingly.

(d) Any subsequent alteration of the bearing between the two vessels shall not make the overtaking vessel a crossing vessel within the meaning of these Rules or relieve her of the duty of keeping clear of the overtaken vessel until she is finally past and clear.

本規定においては、船舶の正横後二二度三〇分を超える後方の位置からその船舶を追い越す（coming up with）船舶を追越し船とし、追越し船は被追越し船の進路（way）を避けなければならないこととしてゐる。ここで「追い越す」とは、より速い速度でその船舶に追いつき、その前方に出ること³⁵、あるいは、後方の船の速力が大きいため、前方の船に接近することをいう³⁶。また、針路（course）とは子午線と水面に浮かんだ船舶の船首尾船とがなす角度で対水的なものであるのに対し、進路（way）とは対地的な船舶の移動方向を示すもので、針路に風潮を加味したものである³⁷。換言すれば、進路とは合理的に予想される船舶の進行方向を意味し、船舶の現在の船首方向（針路）に外力の影響等を加味して求められ、見合い関係は外形上の見え具合（針路）で判断し（外觀主義）、避航船は他船の進路を避けなければならない³⁸。したがって本衝突事件の場合、形式論理的には第十三条の法律要件を充たしていることになり、相互に適切な見張りを実施し、針路に基づいて見合い関係を確定することは、実態上の議論は別として法論理学上は可能となる。但し、進路が存在しない場合にも進路を避けることが可能かといった形而上学的な議論は残る。さらに定型的航法適用説に従うと、たまたま漂泊していたときの船首の方位によって見合い関係が決まり、本来は両船の航走状態を加味した合理的な理由によって定められた定型的航法の意義に關係なく、偶然の結果として何らかの影響で方向付けられた漂泊船と相手船との針路の相対角度のみによって航法が異なるという事態が生じる。

一方、類似した事件に、第一審（昭和五三年横審第七号：理事官二審請求）³⁹では追越し船の航法を適用し、第二審（昭和五四年第二審五号）⁴⁰では船員の常務を適用した機船第一二東西丸漁舟康雄丸衝突事件がある。これは、漂泊中の康雄丸（総トン数〇・九一トン、全長六・七五メートル）の右舷中央に、後方から約一点半の角度で第一二東西丸（総トン数一二七二トン）の船首が衝突したもので、

第一審では、「本件衝突事件は、（中略）第一二東西丸において、（中略）作業燈一箇を掲げてつり具を揚収中の康雄丸に、追越しの態勢で接近することに気付かず進行し、海上衝突予防法第一三条第一項の規定に従ってその進路を避けなかったことに因って発生したが、康雄丸において、つり具を揚収中、後方に対する見張り不十分のため、追越しの態勢で接近する第一二東西丸に気付かず、衝突を避けるためのなんらの措置を講じなかったこともその一因である。」として、追越し船の航法違反を主たる原因としている。それに対し、第二審では、「漂泊中の船舶は、航法上航行中の船舶であることはいうまでもないが、当時康雄丸は外観上停留していたことが明らかであつたから追越し船の航法を適用するのは相当でなく、本件の場合、船員の常務として東西丸側において康雄丸を避航すべきであつたものと認める。」とし、第一二東西丸に主因があるとしている。

すなわち海難審判においては、第一義的には、外観上で停留していることが明らかであるか否かによつて判断しており、明らかな場合は船員の常務を適用し、そうでない場合は追越し船の航法を適用するという立場をとっている。これは、ある意味では、小型の船舶等が頻繁に停留しているわが国の航行環境においては合理的な理論かもしれない。海上衝突予防法第二三条第四項の規定は、白色の全周灯のみを表示する小型の船舶等の存在を肯定しており、このことは比較的小型で速力の遅い船舶については見合い関係を重視せず、対水速力の有無にかかわらず、そのような船舶の存在さえ確認できればよいとする考え方が背景にあると思われる。船舶の存在を確認した他船は、そのような小型の船舶等の動静が判断できないので、危険な見合い関係にならないように、できるだけ近づかない進路をとることが期待され、その行為を避航の概念でとらえるならば、船員の常務として必要とされる注意義務の一種として位置づけることが可能になる。

最後に、法律論を離れて実態面から考察すると、わが国の特殊事情かもしれないが、日本沿岸域においては、プレジャーボートや遊漁船が停留しているケースが多い。その各々の船舶が常時適切な見張りを行い、要求される何らかの注意義務を果たしている限りにおいては、どのようなケースにおいても衝突しても良いという権利は与えられていないのであるから^④、衝突に至ることは稀であると思われる。また航走している船舶も、常時適切な見張りを行っていれば、相手船が漂泊しているか否か（少なくとも対水速度がゼロに近いかな否か）について事前に把握できるのではないだろうか。したがって、航走している船舶と漂泊している船舶との衝突事件は、第一義的には、そのほとんどが常時適切な見張りをすることを怠った結果であり、衝突して初めて相手船の存在を知ったり、衝突直前に相手船を再認知したりする事実経緯からすると、本質的には定型的航法適用説が採用されても、あるいは非定型的航法適用説であつても、実質的な意味で衝突を防止することはできないであろう。

別表

審決番号	事件名
平成9年第二審第29号	旅客船第拾青丸プレジャーボート伊東衝突事件
平成10年第二審第1号	引船新洋丸引船列貨物船ホンシュウ1衝突事件
平成10年第二審第2号	漁船第3道栄丸プレジャーボート公道丸11衝突事件
平成11年函審第9号	漁船第三底栄丸漁船第二十八宝幸丸衝突事件
平成11年函審第28号	漁船第3竹寿丸遊漁船第21すみよし丸衝突事件
平成11年函審第31号	漁船伸洋丸漁船第六十三北廣丸衝突事件〔簡易〕
平成10年仙審第56号	遊覧船しぶき遊漁船ふじしま衝突事件
平成10年仙審第58号	漁船第五十一久榮丸漁船第三十一安栄丸衝突事件
平成11年仙審第1号	遊漁船明神丸プレジャーボート花丸2号衝突事件
平成10年横審第55号	遊漁船渡辺丸遊漁船太田丸衝突事件
平成10年横審第60号	遊漁船第六愛丸漁船長栄丸衝突事件
平成10年横審第90号	漁船タ丸漁船八左衛門丸衝突事件
平成10年横審第98号	プレジャーボートパール2世号プレジャーボート鋸牙衝突事件
平成10年横審第107号	貨物船大福丸漁船利作丸衝突事件
平成10年横審第108号	遊漁船第五ふじ丸遊船須賀丸衝突事件
平成10年横審第110号	漁船第六初俣丸漁船正一丸衝突事件〔簡易〕
平成10年横審第113号	漁船政栄丸漁船第二英幸丸衝突事件
平成11年横審第1号	漁船大栄丸漁船昭丸衝突事件
平成9年神審第29号	漁船清福丸漁船源丸衝突事件
平成10年神審第27号	漁船第1満潮丸漁船第五栄福丸衝突事件
平成10年神審第66号	貨物船第二十八三幸丸漁船住吉丸衝突事件<漁ろう>
平成10年神審第105号	押船寿丸被押バージ寿2号漁船海神丸衝突事件<漁ろう>
平成9年広審第56号	プレジャーボート第五白波プレジャーボートやまね丸衝突事件
平成9年広審第119号	作業船第二松儀丸漁船一真丸衝突事件
平成10年広審第31号	プレジャーボートゆり号3プレジャーボート秀丸衝突事件
平成10年広審第78号	漁船幸裕丸漁船玄海丸衝突事件〔簡易〕
平成10年広審第86号	プレジャーボートみすみ1111遊漁船ドリム号衝突事件
平成10年広審第116号	漁船伯座2プレジャーボート太公丸衝突事件
平成10年広審第118号	漁船新栄丸漁船みどり丸衝突事件〔簡易〕
平成9年門審第108号	漁船金比羅丸プレジャーボート愛好丸衝突事件
平成10年門審第5号	漁船とから南風丸漁船英丸衝突事件
平成10年門審第14号	押船神勝丸被押はしけ神勝漁船三社丸衝突事件
平成10年門審第69号	漁船勇進丸漁船晃丸衝突事件
平成10年門審第78号	作業船大量丸漁船教漁丸衝突事件〔簡易〕
平成10年門審第98号	漁船蛭子丸漁船盛徳丸衝突事件
平成10年門審第102号	漁船一あけぼの丸漁船俊漁丸衝突事件
平成10年長審第68号	漁船永寿丸漁船幸丸衝突事件
平成10年長審第73号	漁船第八十八大生丸漁船信漁丸衝突事件
平成10年長審第74号	漁船真龍丸漁船第三長福丸衝突事件
平成10年長審第81号	漁船ひろよし丸漁船ゆり丸衝突事件
平成11年長審第10号	漁船勝漁丸漁船大和丸衝突事件
平成11年長審第11号	漁船平光丸プレジャーボートたか衝突事件
平成11年長審第16号	漁船新漁丸漁船洋丸衝突事件
平成11年長審第25号	遊漁船幸生丸漁船和丸衝突事件
平成10年那審第30号	漁船太幸丸漁船第八勝洋丸衝突事件

原因(航走船等)

動静監視不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 動静監視不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 居眠り運転防止措置不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 動静監視不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 動静監視不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 動静監視不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 動静監視不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 無灯火、動静監視不十分、船員の常務(避航動作)不遵守
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 居眠り運転防止措置不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 居眠り運転防止措置不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 居眠り運転防止措置不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 動静監視不十分、船員の常務(避航動作)不遵守
 見張り不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)
 居眠り運転防止措置不十分、船員の常務(避航動作)不遵守(主因)

原因(漂泊船等)

見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 動静監視不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、警告信号不履行、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)、船舶所有者が有資格者を乗り超まらなかった
 見張り不十分、警告信号不履行、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、警告信号不履行、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、警告信号不履行、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 警告信号不履行、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 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)
 見張り不十分、警告信号不履行、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 注意喚起信号不履行(一因)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 動静監視不十分、船員の常務(道路上で停留)不遵守
 見張り不十分、警告信号不履行、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 注意喚起信号不履行(一因)
 船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 警告信号不履行、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 動静監視不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、警告信号不履行、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、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)
 見張り不十分、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)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 法定灯火不表示、見張り不十分、警告信号不履行、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、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)
 見張り不十分、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)
 見張り不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 動静監視不十分、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)
 見張り不十分、警告信号不履行、船員の常務(衝突回避措置)不遵守(一因)

【注】

- (1) 高等海難審判庁監修、海難審判庁裁決録平成一〇年一月一日分二七六七頁、海難審判協会、平成一一年。二審請求者理事官。
- (2) 高等海難審判庁監修、海難審判庁裁決録平成一一年一月一日分二四一一頁、海難審判協会、平成一二年。
- (3) 高等海難審判庁監修、海難審判庁裁決例集第四二卷九一頁、海難審判協会、平成一四年。
- (4) 事実については、第二審の事実の経過を引用し、一部加筆した。
- (5) 拙稿、所謂「雑種船」についての一考察、海保大研究報告第三六卷第一号一五頁。
- (6) 海上保安庁監修、港則法の解説、平成七年、海文堂、二二頁。
- (7) 拙稿、前掲論文、二五頁。
- (8) 海上保安庁監修、前掲書、五八頁。
- (9) 海上保安庁監修、前掲書、一五二頁。
- (10) 海上保安庁監修、海上衝突予防法の解説「改訂五版」、海文堂、平成五年、一三頁。
- (11) 拙稿、海上衝突予防法における漁船の航法の立法形式、海上保安問題研究会編、海上保安と漁業、中央法規出版、平成一二年、一〇六頁。
- (12) 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八九〜九〇頁。
- (13) 佐藤修臣、前掲論文、九四頁。
- (14) Marsden, The Law of Collisions at Sea, 1961, p.543.
- (15) 日下明男、海上交通法規のABC、成山堂、平成二年、一二頁。
- (16) 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一〇四頁。
- (17) In Hyeon Kim, Korean law perspective on the application of collision rule for the vessel lying stopped, Discussion paper of Japan Institute of Navigation, Nov.2002.
- (18) 佐藤修臣、前掲論文、航法上の停留船の考察、九七頁。
- (19) 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一七九頁。
- (20) 佐藤修臣、前掲論文、航法上の停留船の考察、一〇四頁。

- (21) 藤咲五郎、進路上的他船との見合関係、日本航海学会論文集第四二号五三頁。
- (22) 海事法研究会編、概説海上交通法、海文堂、五七〜五八頁。
- (23) Marsden, op. cit., p.543.
- (24) Griffin, J.W., The American Law of Collision, American Maritime Cases, Inc., Baltimore, 1949, Rep. Rothman, 1988, pp. 113-115.
- (25) Cockcroft, A.N. & Lameijer, J.N.F., A Guide to the Collision Avoidance Rules, Fourth Edition, Newnes, 1993, p.22, pp.119-120.
- (26) 鈴木三郎、The "Devotion II", 日本航海学会会誌航海第六六号一〇五頁。
- (27) 藤崎道好、海上衝突予防法論、成山堂、昭和四四年、二九二頁。
- (28) 横田利雄、詳説海上衝突予防法、海文堂、昭和四〇年、一五七頁。
- (29) 鈴木三郎、前掲論文、停留中の動力船の航法、一七三頁。
- (30) 佐藤修臣、前掲論文、航法上の停留船の考察、九七頁。
- (31) 藤咲五郎、前掲論文、五三頁。
- (32) 海事法研究会編、前掲書、五七〜五八頁。
- (33) Griffin, J.W., op. cit., p.162.
- (34) 佐藤修臣、前掲論文、航法上の停留船の考察、一〇一〜一〇二頁。
- (35) 海上保安庁監修、前掲書、海上衝突予防法の解説「改訂五版」、五四頁。
- (36) 海事法研究会編、前掲書、四四頁。
- (37) 日下明男、前掲書、一四頁。
- (38) 海事法研究会編、前掲書、五七頁。
- (39) 海難審判庁裁決録昭和五四年一月二月三月号一七六頁。
- (40) 海難審判裁決例集第二二卷七〇頁。
- (41) Griffin, J.W., op. cit., pp.32-33.